



NES
KOMMUNE

Plan

Jernbanedirektoratet
Postboks 16
0101 OSLO

Deres ref.: Vår ref.: Saksbehandler: Dato:
 21/343 - 3 Thor Albertsen 04.02.2021

Høringsuttalelse Nes kommune: Konseptvalgutredning for Kongsvingerbanen

Formannskapet- 21/13, har i møte 02.02.2021 fattet følgende vedtak:

Formannskapets enstemmige vedtak (11 stemmer):

Nes kommune gir følgende anbefaling til valg av konsept ved høring av konseptvalgutredning for Kongsvingerbanen:

- *K2.3 Økt ombordkapasitet for både person- og godstog på kort sikt*
- *K5.1 Økt kapasitet med reduksjon av reisetid. Ny bane Lillestrøm-Sørumsand på mellomlang og lang sikt*

Med hilsen

Thor Albertsen
Rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur

Mottakere

Jernbanedirektoratet Postboks 16 0101 OSLO

Postadresse
Postboks 114
2151 ÅRNES

Besøksadresse
2151 ÅRNES

Telefon
+47

Kontonr.
8601 41 62811
Org.nr.
938 679 088

E-post
Internett
www.nes.kommune.no



Saksframlegg

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
21/03	Utvalg for teknikk, næring og kultur	26.01.2021
21/13	Formannskapet	02.02.2021

Høringsuttalelse: Konseptvalgutredning for Kongsvingerbanen

Vedtak som innstilling fra Utvalg for teknikk, næring og kultur - 26.01.2021 - sak 21/03

Utvalg for teknikk, næring og kulturs enstemmige innstilling (11 stemmer):

Nes kommune gir følgende anbefaling til valg av konsept ved høring av konseptvalgutredning for Kongsvingerbanen:

- *K2.3 Økt ombordkapasitet for både person- og godstog på kort sikt*
- *K5.1 Økt kapasitet med reduksjon av reisetid. Ny bane Lillestrøm-Sørumsand på mellomlang og lang sikt*

Formannskapet 02.02.2021:

Behandling:

Votering:

Utvalgets innstilling ble enstemmig vedtatt.

FS- 21/13 Vedtak:

Formannskapets enstemmige vedtak (11 stemmer):

Nes kommune gir følgende anbefaling til valg av konsept ved høring av konseptvalgutredning for Kongsvingerbanen:

- *K2.3 Økt ombordkapasitet for både person- og godstog på kort sikt*
- *K5.1 Økt kapasitet med reduksjon av reisetid. Ny bane Lillestrøm-Sørumsand på mellomlang og lang sikt*

Utvalg for teknikk, næring og kultur 26.01.2021:

Behandling:

Tillegg til kulepunkt 2, foreslått av Øystein Seland, Høyre

Det forutsettes at planleggingen av banen tilpasses en eventuell ny bane Leirsund - Bjørkelangen

(Oslo - Stockholm).

Rådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Repr. Seland's tilleggsforslag fikk 5 stemmer (1 H, 3 SP, 1 FRP - Solstad) og falt.

UTNK- 21/03 Vedtak:

Utvalg for teknikk, næring og kulturs enstemmige innstilling (11 stemmer):

Nes kommune gir følgende anbefaling til valg av konsept ved høring av konseptvalgutredning for Kongsvingerbanen:

- *K2.3 Økt ombordkapasitet for både person- og godstog på kort sikt*
- *K5.1 Økt kapasitet med reduksjon av reisetid. Ny bane Lillestrøm-Sørumsand på mellomlang og lang sikt*

Rådmannens innstilling:

Nes kommune gir følgende anbefaling til valg av konsept ved høring av konseptvalgutredning for Kongsvingerbanen:

- *K2.3 Økt ombordkapasitet for både person- og godstog på kort sikt*
- *K5.1 Økt kapasitet med reduksjon av reisetid. Ny bane Lillestrøm-Sørumsand på mellomlang og lang sikt*

Vedlegg:

20201113_kvurapport_kongsvingerbanen

Sammendrag:

Jernbanedirektoratets Konseptvalgutredning (KVU) for Kongsvingerbanen er nå fullført.

Hovedkonklusjonen i KVU er at kapasiteten på Kongsvingerbanen må økes for å ivareta samfunnets behov for både person- og godstransport på strekningen. Gjennom KVU framsettes ulike konsepter for å oppnå slik kapasitetsøkning. Jernbanedirektoratet har gitt sin anbefaling i KVU. KVU er sendt på høring og gjennom denne politiske saken vil Nes kommune avgi sin høringsuttalelse til KVU og anbefaling for konsept.

Bakgrunn for saken:

Forholdet til eksisterende planer /hjemmelsgrunnlag

Saksopplysninger:

Kongsvingerbanen er 114,7 km lang og har 13 stasjoner og holdeplasser for persontrafikk.

Strekningen mellom Lillestrøm og Kongsvinger ble åpnet i 1862. Banen grener ut fra Hovedbanen på Lillestrøm, og følger Glomma fra Fetsund til Kongsvinger før den tar en sørøstlig retning til Magnor og riksgrensen. Banen østover fra Kongsvinger, under navnet Grensebanen, ble forlenget til Magnor i 1865, der den ble koblet med Värmlandbanan for å knytte sammen hovedstedene Oslo og Stockholm. Kongsvingerbanen er enkeltsporet med krysningsspor, og traséen er hovedsakelig uendret siden 1865. Banen ble elektrifisert i 1951. Kontaktledningsanlegg på strekningen Lillestrøm – Åbogen er under utskifting. Arbeidet skal være ferdigstilt i 2021.

Kongsvingerbanen spiller en viktig rolle i å dekke behovet både for persontransport for tettstedene mellom Kongsvinger og Oslo, og for å betjene grensekryssende gods- og persontransport. Banen har ca. 3,2 millioner passasjerer per år. Persontogtilbudet ble styrket i 2012 da avganger med

timesfrekvens ble forlenget fra Årnes til Kongsvinger. SJs satsing i 2015 med X-2000 mellom Stockholm og Oslo ble en suksess. SJ ønsker å gjenoppta tilbudet med fem daglige avganger tur/retur Oslo-Stockholm når arbeidet med ny kontaktledning er ferdigstilt i 2021. På strekningen Lillestrøm-Kongsvinger transporteres det årlig ca. 1,4 millioner tonn gods, hovedsakelig tømmer og stykkgoods. Via Solørbanen nord for Kongsvinger kommer det i tillegg store mengder med tømmer. På de mest trafikkerte dagene går det ca. 30 godstog (15 godstogpar i hver retning) pr dag på Kongsvingerbanen. Banen betjener tømmerterminalen på Norsenga i Kongsvinger, og i tillegg et sidespor med opplastningsmulighet på Granli, sør for Kongsvinger.

Kongsvingerbanen har hatt en betydelig vekst i trafikken de seneste årene. I KVV framgår det at grunnprognosene tilsier at det vil være vekst i transportetterspørselen på strekningen i årene fremover. Strekningen Lillestrøm- Kongsvinger ble erklært overbelastet høsten 2017. Det oppgis som 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. De tiltakene som ligger inne i Jernbanesektorens handlingsprogram, og som planlegges og gjennomføres nå, vil være tilstrekkelig for å oppheve overbelastningen. De oppgis derimot ikke til å grunnlag for store tilbudsforbedringer.

I henhold til punktlighetskartet til Bane NOR (oppdatert pr 10.10.2018) ligger punktligheten mellom Oslo S og Kongsvinger på 72% for L14 (ordinært personrutetog). For strekningen videre mot Charlottenberg i Sverige ligger punktligheten på 37 % for persontog (2018). Punktligheten på Kongsvingerbanen påvirkes direkte av at strekningen er overbelastet. Sårbarheten gjør at selv små forsinkelser forplanter seg fort og resulterer i store konsekvenser for tog både mot Oslo og Sverige. For å nå politiske mål om nullutslipp med mer gods på bane og fortsatt økt vekst i persontransporten, er det behov for å gjennomføre tiltak utover det som ligger i inneværende handlingsprogram 2018-2029.

Kapasiteten på Kongsvingerbanen er i dag så fullt utnyttet at det er vanskelig å få utført nødvendig vedlikehold uten å innstille togavganger. Vedlikehold av banen er viktig for å redusere ikke-planlagte driftsbrudd for å bidra til å tilfredsstille kunders og operatørers forventninger til forutsigbarhet og regularitet. Endringer i forhold til standard og sikkerhet og oppnåelse av dette, medfører også et økt behov for tilgjengelig tid for vedlikehold av banen.

Behov og mål:

Det overordnede målet for transportpolitikken i Norge er å utvikle et sikkert transportsystem som fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet. Transportsystemet skal utvikles for å bedre framkommeligheten, og redusere reisetiden for personer og gods i hele landet. Innenfor persontransport er den viktigste overordnede føringen at transportveksten i storbyområdene skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. Utbyggingsmønster og transportsystem skal fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet, bidra til næringsutvikling, samt legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. Stortinget ønsker gjennom NTP (Nasjonal transportplan) å videreutvikle jernbanens konkurransefortrinn. Klimaforliket har også som mål å styrke jernbanens rolle i transportsystemet. Stortinget har sluttet seg til EUs mål for godsoverføring fra vei til sjø og bane.

Samfunns mål:

- Samferdselsdepartementet fastsatte 21. mars 2019 følgende samfunns mål for konseptvalgutredningen for Kongsvingerbanen: Transportsystemet i korridoren Oslo – Kongsvinger – Riksgrensen skal kostnadseffektivt dekke etterspørselen etter lokal, regional og grense-overskridende person- og godstransport frem til 2050, og redusere utslipp av

klimagasser gjennom økte markedsandeler for kollektivtransporten.

Effekt mål:

- Kollektivsystemet i transportkorridoren Oslo-Kongsvinger-riks grensen skal ha en kapasitet som muliggjør en økning i antall sitteplasser på 100 % frem mot 2050. Indikatorer for målet: Prosentvis endring i antall sitteplasser i makstimen og antall avganger i makstimen og i grunnrute.
- 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. Indikatorer: Antall ruteleier for 740 meter lange tog og framføringstid.
- Kapasiteten i transportkorridoren Oslo-Kongsvinger-riks grensen, eller i en annen korridor mot Stockholm, skal gi mulighet for 8 grensekryssende persontog i hver retning pr døgn. Indikatorer: Antall togpar pr døgn.

Rådmannen ønsker videre å vise til selve KVV-rapporten for mer detaljer knyttet til behov, utvikling og målbeskrivelse samt rammebetingelser vedrørende konseptvalg for Kongsvingerbanen og KVV.

Konsepter:

Det er gjennomført en mulighetsstudie for å gi en oversikt over mulige tiltak og løsningsprinsipper knyttet til det aktuelle plan- og utredningsområdet. Utviklingen av konsepter har tatt utgangspunkt i transportbehovet sett fra kundens perspektiv, og nødvendige tiltak er basert på det servicetilbudet som det er avdekket behov for. Konseptene omfatter da; reisetid, frekvens, pendelstruktur og stoppmønster. Dette gir føringer for infrastrukturen, som på sin side vil omfatte antall og lengde på kryssingsspor, dobbeltspor, utforming av stasjoner og banenettverk. For godstransport har Jernbanedirektoratet (Staten) en annen rolle enn for persontransport (med statlig finansiering). Utviklingen av konsepter for godstrafikken vil være rettet mot transporttilgang.

Gjennom prosessen er det jobbet med flere ulike konsepter. Av disse ble det fra Jernbanedirektoratet valgt ut fem konsepter som er tatt med videre i KVV. De fem konseptene som inngår i KVV er:

- K0 referansealternativet
- K1 Buss som supplement til tog
- K2.3 Økt kapasitet for person- og godstransport med dagens stoppmønster
- K3.4 Økt frekvens og redusert reisetid på dagens bane
- K5.1 Redusert reisetid på Kongsvingerbanen med dagens stoppmønster

Forbindelsen Oslo og Stockholm er ikke tatt med videre til videre utredning. Mandatet for KVV Kongsvingerbanen er å se på transportkorridoren Lillestrøm-Kongsvinger-Riksgrensen. En mer direkte forbindelse for den grensekryssende trafikken ligger derfor utenfor prosjektets mandat.

K0 – Referansealternativet:

Referansealternativet (K0) er basert på dagens rutetilbud for den regionale persontrafikken med halvtimesavganger i rushtiden morgen og ettermiddag, og timesfrekvens resten av døgnet. Togene kjøres normalt med ett togsett som er 110 meter langt. På enkelte avganger i rushperioden benyttes doble togsett. Togene stopper i Oslo, Lillestrøm, Nerdrum, Fetsund, Svingen, Sørumsand, Blaker, Rånåsfoss, Auli, Haga, Årnes, Skarnes og Kongsvinger. Reisetiden fra Oslo til Kongsvinger er 1 time og 18 minutter. Konseptet er basert på dagens busstilbud som er seks avganger i rush fra Fetsund til Lillestrøm og tre avganger utenom rush. Den grensekryssende trafikken mellom Oslo og Stockholm

består av fem avganger hver vei med en reisetid på fem timer mellom hovedstedene. Dagens godstrafikk består av tømmer tog med maksimal lengde på 500 meter, og kombi tog og enkelte vognlast-/spesial tog med lengder opp til 630 meter. Mellom Lillestrøm og Kongsvinger kjøres det tre par tømmer tog og fem par kombi tog pr døgn. På strekningen Kongsvinger-riks grensen kjøres det syv par tømmer tog og fem par kombi tog pr døgn. K0 inneholder de samme overordnede forutsetninger som i de øvrige konseptene. Det vil her si forutsetninger som beskriver framtidig vekst i antall innbyggere, bosetting, befolkningens sosioøkonomiske sammensetning, lokalisering av arbeidsplasser, inntektsutvikling, prisutvikling og bilhold.

K1 – Buss som supplement til tog:

I konsept K1 økes kapasiteten på kollektivtilbudet i regionen gjennom å øke frekvensen på dagens busstilbud i kombinasjon med etablering av nye ruter. Konseptet går ut ifra ny bussrute Rånåsfoss-Sørumsand-Lillestrøm, og Kongsvinger-Kløfta-Oslo. Samt en høyere frekvens på Årnes-Jessheim-OSL og (Bjørkelangen)-Fetsund-Lillestrøm. Konseptet vil kunne medføre behov for etablering av tiltak ved vegsystemet for å prioritere framføring av buss. Konseptet vil trolig også medføre et økt behov for busmateriell for bussoperatørene. Dette framgår ikke ut av KVU. For busstrekningene vil dette medføre økt reisetid i forhold til togreise. For godstransporten blir det ingen endring i tilbudet fordi konseptet ikke medfører nevneverdige endring i kapasiteten på banen.

K2.3 – Økt ombordkapasitet for person- og godstog med dagens stoppmønstre:

I konsept K2.3 økes transportkapasiteten på Kongsvingerbanen ved bruk av nye tog med høyere ombordkapasitet. Økt ombordkapasitet for godstogene oppnås ved bruk av lengre tog/flere vogner. Lengre tog tar mer av banens kapasitet og vil derfor medføre behov for økt kryssingskapasitet, dvs. flere og/eller lengre kryssingsspor, for å gi tilbudsforbedringer for gods næringen. Behovet vil også gjelde dersom tilbudet økes gjennom økt frekvens for enten person- eller godstog på Kongsvingerbanen. Økte kryssingsmuligheter vil i første omgang gi økt transportkapasitet for godstogene i form av lengre tog. Konseptet gir ingen ruteforbedringer for grensekryssende fjerntrafikk. Av infrastrukturtiltak viser kapasitetsanalysen at det vil være behov for å forlenge kryssingsspor med samtidig innkjør på Galterud, Seterstøa, Bodung, Rånåsfoss og Roven.

K3.4 – Høyere frekvens og kortere reisetid på dagens bane:

Av infrastrukturtiltak forutsetter K3.4 en trinnvis utbygging til dobbeltspor på hele strekningen Lillestrøm – Kongsvinger. Økt rutetilbud til passasjerene på Kongsvingerbanen muliggjøres ved å doble antall avganger på strekningen Kongsvinger-Asker, samt å opprette en ny rute mellom Årnes og Oslo S med to avganger i timen. Kongsvinger-Asker har knutepunktbasert stoppmønstre, mens Årnes-Oslo S har dagens stoppmønstre. Alle togavganger kjøres med doble togsett. I dette konseptet får ruten Kongsvinger-Oslo S 30-minutters intervall hele driftsdøgnet, og et knutepunktbasert stoppmønstre. Tilbudet på strekningen Årnes-Oslo S får også 30 minutters intervall gjennom hele driftsdøgnet og med dagens stoppmønstre. I tillegg til et forbedret tilbud i form av økt frekvens, vil K3.4 gi noe redusert reisetid grunnet bedre kryssingskapasitet og færre stopp. Det innebærer at strekningen Kongsvinger-Oslo får ca. 15-20 min kortere reisetid.

K5.1: Økt kapasitet med innkorting av reisetid:

K5.1 forbedrer togtilbudet ved å etablere en ny baneforbindelse fra Hovedbanen eller Gardermobanen nord for Lillestrøm fra Leirsund til Sørumsand. Denne koblingen gir økt kapasitet i systemet og kortere reisetid mellom Sørumsand og Lillestrøm. I tillegg fjerner dette konseptet en jernbaneteknisk begrensning i koblingen mellom Gardermobanen, Hovedbanen og Kongsvingerbanen vest for Lillestrøm stasjon. Konseptet innebærer ny dobbeltsporbane mot vest fra Sørumsand, denne kobler seg på Hovedbanen på Leirsund. Videre opprettholdes dagens Kongsvingerbane, med nytt lokaltogtilbud på strekningen Lillestrøm-Fetsund-Sørumsand. Alle fjerntog, regiontog og godstog til/fra Kongsvinger/riks grensen kjører på ny bane, som vil gi redusert reisetid til stoppestedene mellom Sørumsand og Kongsvinger, og til Sverige. Utover den nye baneforbindelsen, viser

kapasitetsanalyse at det også vil være behov for å forlenge kryssingsspor til 1000 meter med samtidig innkjør på stasjonene

Rådmannen viser til vedlagte KVV for videre detaljering av de ulike konseptene. Samt til transportanalyse, samfunnsøkonomi og måloppnåelse ved konseptene. Det vises videre til Jernbanedirektoratets nettside for ytterligere informasjon gitt gjennom grunnlagsrapporter og utredninger knyttet til KVV:

<https://www.jernbanedirektoratet.no/no/strategier-og-utredninger/utredninger/kvu-kongsvingerbanen/kongsvingerbanen-anbefaler-okt-kapasitet-gjennom-en-trinnvis-utvikling/> Om linken ikke er aktiv; kopier den og lim den inn i din nettleser.

Jernbanedirektoratet gir gjennom KVV følgende anbefaling 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

I tillegg anbefales det å se på muligheten med å kombinere K2.3 med K1 på kort sikt for å øke transportkapasiteten på kollektivtrafikken i korridoren. K1 er buss som supplement til tog.

Vurdering:

Rådmannen er positiv til fokuset på Kongsvingerbanen og arbeid med å gjøre denne banestrekningen mer robust og framtidrettet som framføringsmiddel for person og gods. Kongsvingerbanen er nå i slutfasen for prosjekt med å fornye kjøreledningssystemet langs banen. Det er viktig at det satses på jernbanen. Jernbanen er et viktig premiss i regional plan for areal og transport i Oslo og (tidligere) Akershus fylke. Det heter gjennom denne at jernbane er ryggraden i det regionale kollektivsystemet, og må knytte Oslo by og de regionale byene og tettsteder i Akershus sammen med sterke forbindelser. Mye av arealdisponeringen i kommunene og boligbyggingen skal ut fra dette sentreres mot kollektivknutepunkt og etablerte tettsteder langs jernbanen. Videre skal godstransportsystem gi mer gods på sjø og jernbane, og dermed avlaste tettbebygde områder for unødvendig tungtransport. For Nes kommune er det nå under regulering ytterligere tiltak for å forbedre forholdene ved Kongsvingerbanen. Dette er reguleringsplan for Rånåsfoss stasjon, kryssingsspor på Bodding og sanering av planovergang på Seterstøa stasjon.

Rådmannen vil i det påfølgende vurdere de ulike konseptene som ligger til grunn i KVV. For detaljer knyttet til de ulike konseptene vises det igjen til selve KVV-rapporten. I de påfølgende vurderinger trekkes kun essensielle enkeltmomenter fram.

K0 – Referansealternativet:

Rådmannen vurderer at de kriterier som ligger til grunn i referansealternativet K0 er tilstrekkelige og dekkende for dagens situasjon, samt en videreføring av denne gjennom en framtidig utøking av framføring av gods og persontrafikk over Kongsvingerbanen.

K1 – Buss som supplement til tog:

Dette konseptet sin hensikt vil medføre at en andel av potensielle passasjerer til tog vil overføres til rutebuss. Gjennom erfaring med rutetilbud og hvordan dette er oppbygget og endret gjennom de siste årene er ikke dette et konsept som bør videreføres. Dette heller ikke som en kombinert løsning sammen med konsept K2.3, slik det framgår som en mulighet gjennom Jernbanedirektoratets anbefaling. Nes kommune har sett at flere ekspressruter for buss har blitt lagt ned. Dette med begrunnelse i blant annet at det ønskes færre bussbevegelser inn mot sentrale strøk av østlandsområdet. For Oslo så er dette for å avlaste vegtrafikk ned til sentrum, Oslo S og bussterminalen. Regionbussene har da sine endepunkter i utkant av sentrumskjernen av Oslo. Noe som kan skape behov for flere kollektivbytter fram mot endepunkt for reisen. I tillegg til økt reisetid

med buss kontra bane, samt usikkerhet i reisetid, vurderer rådmannen at K1 er et lite framtidsrettet alternativ. Konseptet gir økte kostnader knyttet til ulykker, støy, lokale og globale utslipp. Konseptet vurderes da ut fra dette å kunne medføre flere reiser med privatbil og svak samlet måloppnåelse for trafikk og kollektivreiser. I tillegg til dette vil det ved dette konseptet trolig tilkomme behov for større tiltak i vegsystemet for å gi bedre framkommelighet for disse bussene. Dette kan være arealkrevende og fordyrende tiltak.

K2.3 – Økt ombordkapasitet for person- og godstog med dagens stoppmønster:

Rådmannen kan støtte Jernbanedirektoratets anbefaling om dette konseptet som en kortsiktig løsning. Dette inntil en mer varig løsning for kapasitetsutøking og robusthet ved Kongsvingerbanen er etablert. Vi ser allerede i dag at dette konseptet er under realisering. Dette ved at det fases inn nytt togmateriell og flere avganger med doble togsett. Rådmannen vurderer ut fra dette at konseptet ikke bør være det foretrukne alternativ for valg av konsept for framtidig utvikling av Kongsvingerbanen. Ut i fra den passasjervekst man ser på jernbanen vil dette trolig etableres gradvis. Selv om konseptet kan innebære forlengelse av kryssningsspor vurderes ikke dette som et anbefalt konsept. Konseptet vurderes til å ikke gi særlig økt grad av punktlighet og pålitelighet i forhold til dagens bane.

K3.4 – Høyere frekvens og kortere reisetid på dagens bane:

Dette konseptet innebærer etablering av dobbeltspor på strekningen Lillestrøm – Kongsvinger. Rådmannen finner det utfordrende å anbefale et slikt alternativ. Dette selv om dette i utgangspunktet kan synes ønskelig. Dette kan begrunnes i at Kongsvingerbanen i dag er beliggende nært til Glomma og mye bebyggelse og annen infrastruktur tett inn mot banen. Det vil ut fra dette kunne være utfordrende å få etablert sammenhengende dobbeltspor på hele strekningen. Dessuten så vil etablering av dette konseptet ikke løse kapasitetsutfordringene i banenettet som er beskrevet rett øst for Lillestrøm stasjon. Noe som kan få innvirkning på robusthet i banestrekningen. Konseptet medfører en ønsket overføring av reiser fra andre transportmidler og til tog, konseptet gir også positiv effekt på gods. Reisetiden mellom Oslo S og Kongsvinger for K3.4 reduseres med 15 minutter i forhold til grunnruten i referanse K0. Forkortet reisetid bidrar naturlig nok positivt i forhold til valg av reisemåte, dette da ved siden av bedre forutsigbarhet i reisen ved økt robusthet og punktlighet på jernbanenettet (dette gjelder da også for konsept K5.1).

K5.1: Økt kapasitet med innkorting av reisetid:

Konseptet innebærer etablering av ny banestrekning fra Sørumsand mot Leirsund og tilknytning til Hovedbanen/Gardermobanen. I tillegg innebærer konseptet forlengelse av kryssningsspor for å oppnå samtidig innkjør og tilstrekkelig lengde for samtidig innkjør. Rådmannen vurderer at en klar fordel med dette alternativet (på linje med K3.4) er at det gir en ønsket overføring fra andre transportmidler for reisende til tog. Konseptet oppgis til å gi en forkortet reisetid på 11 minutter på strekningen Kongsvinger – Oslo. Konseptet gir også en positiv effekt på gods på bane. Rådmannen ser som hovedargument for å anbefale K5.1 framfor K3.4 den utfordringen K3.4 har knyttet til nærføring til blant annet Glomma, Bebyggelse og veg. Forhold som kan vanskeliggjøre og fordyre dobbeltsporalternativet. Dette da sett opp i mot total kostnad og antatt fordel som oppnås ved konseptet. Kongsvingerbanen er en viktig banestrekning for framføring av gods. Dette transport til og fra Nord-Norge, men også i forhold til tømmertransport. Det vurderes viktig at det anbefales et konsept som også gir positiv effekt for framføring av gods. Bare K3.4 og K5.1 tilfredsstillende målsettingen som er fastlagt i Jernbanedirektoratets godstrategi.

Konklusjon:

Rådmannen er positiv til fokuset på Kongsvingerbanen og arbeid med å gjøre denne banestrekningen mer pålitelig, robust og framtidsrettet som framføringsmiddel for person og gods. Det er viktig at det satses på jernbanen. Jernbanen er et viktig premiss i regional og kommunal planlegging. Jernbane er ryggraden i det regionale kollektivsystemet for å knytte Oslo by og de regionale byene og tettsteder i hovedstadsområdet sammen med sterke og robuste forbindelser. Mye av arealdisponeringen i

kommunene og boligbyggingen skal ut fra dette sentreres mot kollektivknutepunkt og etablerte tettsteder langs jernbanen. Videre skal godstransportsystem gi mer gods på sjø og jernbane, og dermed avlaste tettbebygde områder for unødvendig tungtransport. For Nes kommune er det nå under regulering ytterligere tiltak for å forbedre forholdene ved Kongsvingerbanen. Dette er reguleringsplan for Rånåsfoss stasjon, kryssingspor på Bodding og sanering av planovergang på Seterstøa stasjon.

Rådmannen støtter hovedsakelig Jernbaneverkets anbefaling gitt gjennom KVVU. Allikevel anbefales noen endringer. Rådmannen tilrår at kommunen anbefaler følgende konsepter i høringen av KVVU Kongsvingerbanen:

- *K2.3 Økt ombordkapasitet for både person- og godstog på kort sikt*
- *K5.1 Økt kapasitet med reduksjon av reisetid. Ny bane Lillestrøm-Sørumsand.* Dette konseptet anbefales på mellomlang og lang sikt