

## **Høringsuttalelse fra Østlandssamarbeidet vedr. KVV Kongsvingerbanen**

### **Bakgrunn**

Samferdselsdepartementet ga sommeren 2018 Jernbanedirektoratet i oppdrag å utarbeide en konseptvalgutredning (KVU) for Kongsvingerbanen. 26.november 2020 ble rapporten med anbefalinger oversendt departementet. Høringsfrist for KVU Kongsvingerbanen er 7. februar 2021.

Viken fylkeskommune og Innlandet fylkeskommune har utarbeidet egne høringsuttalelser til KVU Kongsvingerbanen. Denne høringsuttalelsen fra Østlandssamarbeidet må derfor ses i sammenheng med de respektive fylkeskommunenes egne uttalelser i saken.

### **Jernbanedirektoratets anbefaling**

På kort og mellomlang sikt anbefaler Jernbanedirektoratet alternativ K2.3 der kapasiteten på Kongsvingerbanen økes ved å øke kapasiteten om bord i togene som brukes på banen. Dette kan skje ved å sette inn lengre persontog eller andre typer tog med plass til flere. For godstrafikken er det en økning av tog-lengdene som kan gi større kapasitet og lønnsomhet på kort sikt.

På lengre sikt (etter 2030) anbefales alternativ K5.1 der ny bane mellom Lillestrøm og Sørumsand vil gi økt kapasitet og reduksjon av reisetid. Kostnadene for K3.4 (dobbeltspor helt til Kongsvinger) vurderes å være så høye at man ikke ønsker å gå videre med dette alternativet.

Jernbanedirektoratet anbefaler også at det lages en separat utredning for forbindelsen mellom Oslo og Stockholm.

## Vurderinger

Østlandssamarbeidet ser det som positivt at det har blitt gjennomført en KVVU for Kongsvingerbanen. Dette viser at Kongsvingerbanen fra Jernbanedirektoratet vurderes som viktig. Østlandssamarbeidet vil spesielt understreke at Kongsvingerbanen er en svært viktig strekning for grensekryssende godstransport, både mellom Norge og Sverige og ut mot Europa, samt for strekningen Oslo - Narvik.

Østlandssamarbeidet slutter seg til Jernbanedirektoratet sine vurderinger av begrensningene og utfordringene knyttet til transportkorridoren Oslo-Kongsvinger:

- Ikke mulig å øke antall avganger i rush pga. begrenset sporkapasitet.
- Ikke mulig å betjene alle dagens stasjoner med doble togsett
- Ikke mulig å øke antall avganger utenom rush uten at det går på bekostning av godstransportkapasiteten
- Begrenset sporkapasitet og høy utnyttelse av systemet gir liten fleksibilitet og høy sårbarhet for forsinkelser
- Høy utnyttelse av systemet over døgnet gir begrensede muligheter for vedlikehold uten å stenge banen over lengre perioder
- Begrenset sporkapasitet, mange stopp og dimensjonerende hastighet på banen begrenser muligheten for raskere fremføring
- Ikke mulig å øke antall avganger uten at det går på bekostning av persontransportkapasiteten.
- Dagens kryssingsspor begrenser lengden på togene

Østlandssamarbeidet slutter seg også til samfunnsmålene som Samferdselsdepartementet har lagt til grunn 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.*

## Høringsuttalelse fra Østlandssamarbeidet

1. Det har vært en betydelig vekst både i passasjer- og godstrafikken på Kongsvingerbanen de siste årene. Østlandssamarbeidet ser det derfor som viktig at togtilbudet i korridoren styrkes både for passasjerer og gods. Dette kan bidra til reduserte klimagassutslipp og til økt verdiskaping for næringslivet langs korridoren.
2. Anbefalt konsept på kort sikt, K2.3, løser ikke utfordringene med begrenset transportkapasitet og reduksjon av klimagassutslipp. Uavhengig av om alternativ K3.4 eller K5.1 velges som langsiktig strategi, bør man komme raskere i gang med planleggingsarbeidene enn det Jernbanedirektoratet har lagt til grunn. Dette er viktig med tanke på forsering av utbyggingen og tidligere ferdigstillelse. Når det gjelder prioritering og valg av konsepter, viser Østlandssamarbeidet til høringsuttalelser i saken fra Innlandet fylkeskommune og Viken fylkeskommune.

3. Østlandssamarbeidet støtter Jernbanedirektoratets anbefaling om å gjennomføre en egen utredning Oslo-Stockholm. Dette arbeidet må komme i gang så fort som mulig og samferdselsdepartementet anmodes nå om å ta initiativ til en felles norsk-svensk KVVU for denne grensekryssende jernbanestrekningen.

Oslo 1. februar 2021

Olav Skinnes

.....  
Leder i fagpolitisk utvalg for samferdsel

Morten Nordskog

.....  
Nestleder i fagpolitisk utvalg for samferdsel