



Jernbanedirektoratet
Postbok 16 Sentrum

0101 OSLO

Deres ref:

Vår ref:
2021/5650-2
Anne Huse

Dato:
05.02.2021

Høringsuttalelse KVU Kongsvingerbanen

Det vises til brev datert 4. desember 2020 ang offentlig høring av KVU Kongsvingerbanen. Her følger høringsuttalelsen fra Regionrådet for Kongsvingerregionen. Uttalelsen er behandlet og vedtatt av Ordfører-/Rådmannsmøte 28.01.21. Saksframlegget med vedtaket ligger vedlagt.

Bakgrunn, mål og rammebetingelser

Regionrådet for Kongsvingerregionen er tilfreds med at KVU-en for Kongsvingerbanen nå er ferdigstilt og sendt på høring. Dette er en utredning regionen kommunene og næringslivet 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. Regionrådet for Kongsvingerregionen 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 er viktig i den sammenheng.

Regionrådet for Kongsvingerregionen mener det er et godt faglig arbeid som her er gjort, som også har involvert kommunene på en god måte underveis.

Regionrådet for Kongsvingerregionen er tilfreds med at KVU-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 forsyningssikkerhet til/fra Nord-Norge og for tømmerindustrien. Den bekrefter også at etterspørselen er større enn kapasiteten. Regionrådet for Kongsvingerregionen ser det også som en styrke at KVU-en 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 Regionrådet for Kongsvingerregionen 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.

Regionrådet for Kongsvingerregionen støtter derfor de overordnede rammebetingelsene, samfunnsmålene og effektmålene som ligger til grunn for KVU-en.

Vurdering av anbefalingen

Regionrådet for Kongsvingerregionen mener imidlertid at Jernbanedirektoratets anbefaling ikke er ambisiøs nok til å virkelig gi et løft for Kongsvingerbanen fram mot 2030 og 2050. Anbefalt strategi



fram mot 2030 er ikke god nok hverken for person- eller godstransporten. Den løser ikke utfordringer med punktlighet, overbelastning og bedre frekvens. Anbefalingen på kort sikt ivaretar heller ikke Jernbanedirektoratets godsstrategi og målet om en styrket internasjonal godskorridor.

Anbefalt strategi fram mot 2030 er å legge til rette for økt ombordkapasitet og åpne for lengre godstog. Regionrådet for Kongsvingerregionen ser at dette kan gi sårt tiltrengt setekapasitet for persontransport, og vil gi effekter i form av lengre tog på godssiden. 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. Regionrådet for Kongsvingerregionen stiller også spørsmåltegn ved realismen i innkjøp av nytt togmateriell på persontogside 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.

For Kongsvinger og Kongsvingerregionen er redusert reisetid på Kongsvingerbanen en viktig forutsetning for at vi 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 konseptet ikke noe løft for persontrafikken til/fra Kongsvinger.

Som påpekt i KVUen er Kongsvingerbanen en tungt belastet banestrekning for transport av gods. Regionrådet for Kongsvingerregionen ser det som lite framtidsrettet at det ikke anbefales flere 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. Regionrådet for Kongsvingerregionen vil understreke at mye gods (inkludert tømmer) « ferskvare», og da er det viktigere med flere tog pendler enn lengre tog. Hvis ikke kapasiteten til å kjøre tømmer tog økes raskt, vil det ramme skognæringen hardt. For Kongsvingerregionen handler det om å gi eksisterende næringsliv mulighet til å ekspandere og skape nye arbeidsplasser, samt å kunne få nyetableringer hit. 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.

Konkurransesevnen til jernbane er sterkest på de lengre strekningene, der det å etablere en internasjonal godskorridor vil ha en betydning. Alle banestrekninger fører til Kongsvinger – og med relativt begrensede investeringer vil man få til en mer nettverksbasert og konkurransedyktig banenett innenfor godstransport. I den sammenheng er Kongsvinger et naturlig transportknutepunkt, der tiltakene som gjøres på Kongsvingerbanen vil ha en stor betydning for å realisere dette. Av hensyn til både person- og godstransport mener derfor Regionrådet for Kongsvingerregionen at Jernbanedirektoratets ambisjonsnivå må økes. K3.4 med dobbeltspor Lillestrøm - Kongsvinger er det konseptet som åpenbart vil gi størst løft for Kongsvingerbanen både

for gods og persontransport, og som bør ligge til grunn for utvikling av Kongsvingerbanen fram mot 2050.

Regionrådet ser samtidig at dette er en tung investering. Det vil bli sterk konkurranse om jernbaneinvesteringene fremover. Regionrådet for Kongsvingerregionen mener derfor at Konsept 5.1 vil være en god og helt nødvendig løsning på kort og mellomlang sikt, og at arbeidet med konkretisering av konsept 5.1 må startes snarest, med sikte på realisering av infrastrukturprosjektene innenfor det tidsperspektivet. Både K5.1 og 3.4 vil gi økt kapasitet som svarer opp KUVens samfunns mål og effektmål. Men skal man møte behovene og øke ambisjonene ytterligere, slik at Kongsvingerbanen kan ta en enda større del av godset som skal overføres til bane, er det bare K3.4 som gir rom for dette og bør være strategien på lang sikt

Av hensyn til både person- og godstransport mener derfor Regionrådet for Kongsvingerregionen 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.

Regionrådet for Kongsvingerregionen ser at dette er en tung investering. Det vil bli sterk konkurranse om jernbaneinvesteringene fremover, og Regionrådet for Kongsvingerregionen støtter derfor Jernbanedirektoratet om at Konsept 5.1 vil være en god løsning for fremtiden. Men Regionrådet for Kongsvingerregionen mener framdriften må forseres i forhold til Jernbanedirektoratets framdriftsplan. Arbeidet med konkretisering av konsept 5.1 må startes snarest, med sikte på at infrastrukturprosjektene som ligger i dette konseptet kan igangsettes på kort og mellom lang sikt. Konsept 5.1 imøtekommer samfunns målet og effektmålene. Behovene er der allerede i dag, og vi kan ikke vente fram mot 2050 for en realisering. Konseptet gir økt kapasitet i form av økt frekvens og økt kapasitet per tog. 4 av 5 kryssningsspor i konsept K2.3 kreves også i konsept K5.1 (avhengig av plassering av kobling mot Hovedbanen).

Sammenlignet med andre jernbaneinvesteringer vil Regionrådet for Kongsvingerregionen vise til at samfunnsnytt for konsept 5.1 er beregnet til -0,13 (Netto nytte pr budsjett kroner). Dette er i samferdselssammenheng bra, og viser en samfunnsnytte som er konkurransedyktig sammenlignet med andre jernbaneprosjekter. Og dette til tross for at nytten for Hovedbanen ikke er medregnet og nytten for godstransport er underestimert (kommentert lenger ned i saken). Regionrådet for Kongsvingerregionen mener dette underbygger at Konsept 5.1 bør ha en høyere prioritet enn for eksempel «Ytre Intercity» og at framdriftsplanen for Konsept 5.1 må forseres. Vurdering av nytten sammenlignet med ytre intercity 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).

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 vi vil få et mer robust system med økt kapasitet. Konsept 5.1 vil også ivareta Jernbanedirektoratets godsstrategi, og bidra til å utvikle en sterk internasjonal 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.

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

Effektpakke	Netto nåverdi pr budsjett kroner(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

Regionrådet for Kongsvingerregionen støtter Jernbanedirektoratets anbefaling om å utrede relasjonen Oslo-Stockholm i eget utredningsarbeid. Regionrådet forventer at Kongsvingerbanen blir en del av dette utredningsarbeidet, der konsept 5.1 bør inngå i en slik vurdering som et første steg på en rask utvikling av forbindelsen mellom Oslo - Stockholm.

Vurdering av nytteberegningene

I oppdragsbrevet til NTP 2022-2033 er det understreket at samfunnsøkonomisk lønnsomhet og effektivitet vil bli vektlagt ved prioritering og gjennomføring av tiltak i transportsektoren. KVU-en som nå er gjennomført viser at det er grunn til å løfte investeringer på Kongsvingerbanen inn i disse prioriteringsdiskusjonene.

Til de nytteberegningene som er gjort i KVUen vil Regionrådet for Kongsvingerregionen bemerke at Jernbanedirektoratet har lagt til grunn lave prognoser for trafikkutvikling mot 2050. Modellanalysen forutsetter 1,7% vekst i gjennomsnitt pr år over Kongsvingerbanen mot 2050. I prognosene for NTP 2022-2033 foreslår de statlige transportetatene at 2,066% legges til grunn mot 2030, og 2,02% til 2050. Det er heller ikke samsvar mellom fremtidig vekst og historisk vekt over Kongsvingerbanen. Det har vært kraftig vekst i eksporten av massevirke siden 2013 og kraftig vekst i eksporten av fersk sjømat på bane. Dagligvarer Oslo-Narvik har økt fra 0 til 17 togpendler siden 1993. Og det er kun et tidsspørsmål før eksport av metaller og annet industrigods transporteres på bane over Kongsvinger fra Nord-Norge og Trøndelag.

Det er også en svakhet ved modellene at man ikke fanger opp nytte for kjøper og selger ved et forbedret godstilbud. Et styrket godstilbud på bane har nytte for næringslivet utover reduserte transportkostnader. Det er mulig å beregne næringsnytte på linje med konsumentoverskuddet som beregnes for persontransport, men det er ikke gjort i denne utredningen.

Regionrådet for Kongsvingerregionen vil også påpeke at nytteberegningene får kun beregnet nytten av tiltakene på norsk side. Eksempelvis vil CO2 gevinsten med flere tog til Narvik ikke komme til syne. I sum mener Regionrådet for Kongsvingerregionen at momentene over taler for at lønnsomheten for prosjektet er enda høyere enn det som vises i KVU-en fordi man ikke får beregnet reell nytte for godssiden.

Regionrådet for Kongsvingerregionen stiller også spørsmål om nytteberegningene for Konsept K5.1 er riktig beregnet. Kostnaden for økt kapasitet på Hovedbanen inngår i kostnadsberegningene for K5.1, men vi kan ikke se at nytten for Hovedbanen er regnet inn. Hovedbanen har store kapasitetsproblemer og nytten for trafikken på Hovedbanen burde vært en del av det samlede regnestykket.

Godspakke Innlandet

I forbindelse med Nasjonal transportplan (NTP 2018-2029) ble også godsstrategien og Godspakke Innlandet lagt frem. Regionrådet for Kongsvingerregionen ønsker å kommentere at flere av tiltakene i blant annet Godspakke Innlandet også er lagt inn som mulige tiltak i både K2.3 og K5.1 i utredningen. Dette er tiltak som det i utgangspunktet allerede skal være finansiering til og som må ferdigstilles så raskt som mulig. Kongsvinger kommune frykter at gjennomføringen av disse viktige tiltakene vil bli utsatt ytterligere ved at K5.1 er tenkt langt frem i tid.

Utvikling av Kongsvinger stasjon

Et viktig grep i utvikling av Kongsvingerbanen er å styrke stasjonsområdene som funksjonelle knutepunkt. Gode knutepunkt er nødvendig for å fremme en flerkjerneutvikling i hovedstadsregionen, og for å bidra til nullvekstmålet. Dette gjelder også Kongsvinger stasjon. Det planlegges nå en stor grad av fortetting i Kongsvinger sentrum, et grep som vil bidra til å styrke knutepunktet rundt stasjonen. Det foreligger en vedtatt reguleringsplan for Kongsvinger stasjon som tilrettelegger både for fortetting og en ny bussterminal som vil gi sømløse overganger mellom buss og tog. Kongsvinger kommune jobber også sammen med både Innlandet fylkeskommune, BaneNor og Statens vegvesen om en ny gang/sykelbro over Glomma ved stasjonen som vil bidra til å styrke adkomsten til stasjonen samtidig som det kan sikre planfri kryssing til spor. Regionrådet for Kongsvingerregionen vil understreke betydningen av å samordne det som nå planlegges rundt Kongsvinger stasjon slik at man kan hente ut gevinsten ved å samordne utviklingen i tid.

Oppsummering av Regionrådet for Kongsvingerregionens vurderinger

Regionrådet for Kongsvingerregionen mener Jernbanedirektoratet har gjennomført en grundig utredning som understreker Kongsvingerbanens betydning i jernbanenettet, og hvilke utfordringer som er knyttet til dagens begrensede kapasitet. Utredningen viser at det er behov for en større jernbanesatsing langs Kongsvingerbanen av hensyn til både person- og godstrafikk. Regionrådet for Kongsvingerregionen 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. Av hensyn til både person- og godstransport mener derfor Regionrådet for Kongsvingerregionen at Jernbanedirektoratets ambisjonsnivå må økes. K3.4 med dobbeltspor Lillestrøm - Kongsvinger er det konseptet som vil gi størst løft for Kongsvingerbanen både for gods og persontransport, og som bør ligge til grunn for utvikling av Kongsvingerbanen fram mot 2050.

På kort og mellomlang sikt mener Regionrådet for Kongsvingerregionen at Konsept 5.1 vil være en god og helt nødvendig løsning, og at arbeidet med konkretisering av konsept 5.1 må startes snarest med sikte på realisering av infrastrukturprosjektene i dette konseptet. Både K5.1 og 3.4 vil gi økt kapasitet som svarer opp KVUens samfunns mål og effektmål. Men skal man møte behovene og øke ambisjonene ytterligere, slik at Kongsvingerbanen kan ta en enda større del av godset som skal overføres til bane, er det bare K3.4 som gir rom for dette og bør være strategien på lang sikt. Konsept 2.3 med økt ombordkapasitet og lengre godstog fram mot 2030 er ikke godt nok hverken for person- eller godstransporten. Dette løser ikke utfordringer med punktlighet, overbelastning og bedre frekvens. Anbefalingen på kort sikt ivaretar heller ikke Jernbanedirektoratets godsstrategi og målet om en styrket internasjonal godskorridor.

Regionrådet for Kongsvingerregionen anbefaler derfor man i stedet bør gå rett på konsept 5.1 med ny bane mellom Lillestrøm og Leirsund inkludert de krysningsspor som er anbefalt. Dette vil gi et helt nødvendig løft for Kongsvingerbanen og er et konsept som er konkurransedyktig med andre jernbaneprosjekt med tanke på lønnsomhet. Sammenlignet med andre jernbaneinvesteringer vil Kongsvinger kommune vise til at samfunnsnyttene for konsept 5.1 er beregnet til -0,13 (Netto nytte pr budsjettkrone). Dette er i samferdselssammenheng relativt bra, og viser en samfunnsnytte som er

konkurransedyktig sammenlignet med andre jernbaneprosjekter. Og dette til tross for at nytten for Hovedbanen ikke er medregnet og nytten for godstransport er underestimert. Regionrådet for Kongsvingerregionen mener dette underbygger at Konsept 5.1 bør ha en høyere prioritet enn for eksempel «Ytre Intercity» og at framdriftsplanen for Konsept 5.1 må forseres med sikte på realisering på kort og mellomlang sikt.

Konseptvalgutredningen for Hovedbanen skal ferdigstilles nå i løpet av februar og Regionrådet for Kongsvingerregionen vil understreke betydningen av å se KVV Kongsvingerbanen og KVV Hovedbanen i sammenheng for å sikre gode systembetragtninger.

Med vennlig hilsen

Anne Huse
Regionrådgiver
Regionrådet for Kongsvingerregionen

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.