



# Sør-Odal kommune

## Høringsuttalelse - KVV Kongsvingerbanen

<b>Vedtatt av</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saksnr</b>
Kommunestyret	04.02.2021	011/21

<b>Saksanv.:</b> Frank Hauge	<b>Arkiv:</b> FA-Q62, TI- &13	<b>Arkivsaknr</b> 18/3418 - 7
<b>Saksbeh.:</b>		

### Rådmannens forslag til vedtak:

Med bakgrunn i konseptvalgutredning (KVV) for Kongsvingerbanen anbefaler Sør-Odal kommune at konsept ***K5.1 legges til grunn for videreutvikling av Kongsvingerbanen på kort og mellomlang sikt.***

### 04.02.2021 Kommunestyret

#### Behandling:

Votering:

Kommunestyret slutter seg til rådmannens forslag til vedtak. Enstemmig.

#### **KS- 011/21 VEDTAK:**

Med bakgrunn i konseptvalgutredning (KVV) for Kongsvingerbanen anbefaler Sør-Odal kommune at konsept ***K5.1 legges til grunn for videreutvikling av Kongsvingerbanen på kort og mellomlang sikt.***

#### **Bakgrunn for saken:**

Jernbanedirektoratet mottok oppdragsbrev fra Samferdselsdepartementet 17. juli 2018 hvor departementet ba Jernbanedirektoratet sette i gang arbeidet med en konseptvalgutredning for Kongsvingerbanen. Kongsvingerbanen betjener lokaltog og grensekryssende person- og godstrafikk. Bakgrunnen for konseptvalgutredningen er at banen på grunn av en betydelig passasjervekst de siste årene er erklært overbelastet, og at grunnprognoser tilsier fortsatt vekst i årene fremover.

Konseptvalgutredningen ble oversendt til samferdselsdepartementet 26. november 2020. Høringsfrist for KVV Kongsvingerbanen er 7. februar 2021.

#### **Saksopplysninger:**

#### **Sammendrag**

Jernbanedirektoratet mottok oppdragsbrev fra Samferdselsdepartementet 17. juli 2018 hvor departementet ba Jernbanedirektoratet sette i gang arbeidet med en konseptvalgutredning for Kongsvingerbanen. Kongsvingerbanen betjener lokaltog og grensekryssende person- og godstrafikk. Bakgrunnen for konseptvalgutredningen er at banen på grunn av en betydelig passasjervekst de siste årene er erklært overbelastet, og at grunnprognoser tilsier fortsatt vekst i årene fremover.

### Problembeskrivelse

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. Kongsvingerbanen er også en viktig del av jernbaneforbindelsen mellom de to hovedstedene Oslo og Stockholm. 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 stykkgod. Via Solørbanen nord for Kongsvinger kommer det i tillegg store mengder tømmer. På de mest trafikkerte dagene går det ca. 30 godstog (15 godstogpar i hver retning) pr dag på Kongsvingerbanen. Kongsvingerbanen har hatt en betydelig vekst i trafikken de seneste årene. Grunnprognosene tilsier at det vil være vekst i transportterspørselen på strekningen i årene fremover.

Strekningen Lillestrøm-Kongsvinger ble erklært overbelastet høsten 2017 (Network Statement 2019). En bane erklæres overbelastet når togoperatører søker om flere ruteleier enn det infrastrukturforvalter Bane NOR kan innfri. Fordi banen er overbelastet søker ikke togoperatørene om flere ruter. Det reelle behovet for flere ruteleier for både person- og godstransport er derfor trolig større enn det som er registrert hos Bane NOR. Det er 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.

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, og på den måten bidra til å tilfredsstille kunders og operatørers forventninger til forutsigbarhet og regularitet. På grunnlag av behovsanalysen er det definert følgende prosjektutløsende behov for KVU Kongsvingerbanen:

*Det er behov for et transporttilbud som dekker samfunnets etterspørsel etter person- og godstransport mellom Lillestrøm og riksgrensen.*

### Mål

Jernbanedirektoratets målsetting for Kongsvingerbanen er at den skal være en attraktiv og konkurransedyktig transportåre som bidrar til at kommunene i regionen blir en del av Oslo-området arbeids-, bo- og servicetilbud. Banen skal møte behovene for lokale, regionale og grensekryssende reiser, og bidra til at næringslivets behov for effektiv transport mellom Østlandet, Midt-Norge, Nord-

Norge og Sverige tilfredsstilles. Gjennom involvering av interessenter har Jernbanedirektoratet lagt til grunn at samfunnsmålet skal bygge opp under tre hovedprioriteringer:

- Transport: Et transportsystem med tilstrekkelig kapasitet til å dekke regionens transportbehov.
- Miljø: Et klimavennlig transportsystem.
- Verdiskapning og næringsutvikling: En bedre integrert bolig- og arbeidsmarkedsregion som styrker næringslivets konkurransekraft.

Med dette som utgangspunkt fastsatte Samferdselsdepartementet 21. mars 2019 følgende samfunnsmål 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.*

Oppdragsbrevet fra Samferdselsdepartementet legger vekt på at hele transportkorridoren skal sees i sammenheng, og at alle transportfunksjoner skal ivaretas. I samfunnsmålet er det ikke lagt føringer for rangering av de tre transportfunksjonene i forhold til hverandre. I prioriteringen av effektmålene i KVV Kongsvingerbanen er kriteriene i Jernbaneforskriftens paragraf 9-5 lagt til grunn som følger:

1. Den regionale persontrafikken
2. Godstransport
3. Grensekryssende persontransport

#### Konsepter

Mulighetsrommet for utvikling av Kongsvingerbanen vil være avgrenset av tekniske forhold knyttet til den fysiske infrastrukturen, funksjonelle forhold knyttet til drift og vedlikehold av jernbanen, kostnader knyttet til vedlikehold, oppgradering og ny infrastruktur og konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunnet. Konseptene er utviklet ut fra firetrinnsmetodikken. Det er utviklet konsepter med tiltak som påvirker transportetterspørselen og valg av transportmiddel, tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur, forbedring av eksisterende infrastruktur og tiltak som omfatter nyinvesteringer og større ombygninger. Følgende konsepter er vurdert:

**K0 Referanse:** Opprettholde dagens tilbud og standard. Referanseåret er satt til 2017, som representerer et «normalt» togtilbud på Kongsvingerbanen grunnet kontaktledningsarbeidet som har pågått siden 2018 (ferdig 2021).

Referansealternativet er definert med utgangspunkt i dagens infrastruktur og dagens togtilbud med tilhørende kjøretider, og dimensjonerende hastighet. Dagens busstilbud i korridoren er også del referansetilbudet. Dagens togtilbud er definert som R2017 for både person- og godstog. Ruteplan med tilhørende tog lengder inngår. 2017 er valgt som referanseår for rutetider fordi togtilbudet per 2019 ikke representerer et «normalt» togtilbud, siden det pågår skifte av kontaktledning på Kongsvingerbanen. Det medfører innstilte avganger med buss for tog på dagtid.

SJ AB har for tiden redusert sitt tilbud på strekningen Oslo-Stockholm på grunn av utskiftingen av kontaktledningen. Togtilbudet for fjerntogtrafikk i referansealternativet er også basert på tilbudet fra 2017, det vil si fem togpar

Oslo-Stockholm. Strekningen Lillestrøm-riks grensen har en dimensjonerende hastighet på 130 km/t.

Et nytt løp i Oslo-tunnelen, eller mulighet for å vende tog på Oslo S, er nødvendig for å kunne innføre vesentlige tilbudsforbedringer på Kongsvingerbanen. I transport- og nytte-kostnadsanalyser er det tatt utgangspunkt i at det vil være mulig å benytte en fremtidig Oslo-tunnel eller å vende tog på Oslo S. Det innebærer at konseptene ikke er realiserbare før en av disse mulighetene foreligger.

Referansealternativet 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. Tilbudet er redusert til to avganger tur-retur i perioden 2018-21 mens arbeidet med kontaktledningen på Kongsvingerbanen pågår.

Dagens godstrafikk består av tømmertog med maksimal lengde på 500 meter, og kombitog og enkelte vognlast-/spesialtog med lengder opp til 630 meter. Mellom Lillestrøm og Kongsvinger kjøres det tre par tømmertog og fem par kombitog pr døgn. På strekningen Kongsvinger-riks grensen kjøres det syv par tømmertog og fem par kombitog pr døgn.

**K1 Buss som supplement til tog:** Økt kollektivtransportkapasitet ved bruk av buss som supplement til togtilbudet på Kongsvingerbanen.

I konsept K1 økes kapasiteten på kollektivtilbudet i regionen gjennom å øke frekvensen på dagens busstilbud i kombinasjon med etablering av nye ruter, henholdsvis Rånåsfoss/Sørumsand-Lillestrøm og Kongsvinger-Kløfta-Oslo. Rånåsfoss-Sørumsand-Lillestrøm økes til to avganger pr time i rush og en avgang pr time utenom rush. Kongsvinger-Kløfta-Oslo økes til en avgang pr time. For disse strekningene kan reisetiden med buss bli 10-15 minutter lengre enn med tog. I tillegg kommer byttetid i Lillestrøm/Kløfta for eventuell videre reise med tog til Oslo eller Lillestrøm.

Rute Rånåsfoss-Sørumsand-Lillestrøm benytter holdeplasser langs Fv.172/Rv.22, og kjører ikke innom jernbanestasjonene Svingen, Fetsund og Nerdrum. Det kan være behov for tilfartskontroll over Fetsund bru for å prioritere buss, som vil gi behov for kollektivfelt. Takting av rutene Rånåsfoss/Sørumsand-Lillestrøm og 470 Bjørkelangen-Fetsund-Lillestrøm vil gi 15 min frekvens for strekningen Fetsund-Lillestrøm i rush.

I tillegg legges det opp til høyere frekvens på rute 460 Årnes-Jessheim-OSL til fire avganger pr time i rush og to avganger pr time ellers med korrespondanse med rute 460 på Rød. Rute 470 40 (Bjørkelangen)-Fetsund-Lillestrøm økes til fire avganger pr. time i rush og to avganger pr. time utenom rush.

For godstransporten blir det ingen endring i tilbudet fordi konseptet ikke medfører nevneverdige endring i kapasiteten på banen. Det lages en ny ruteplan som tar ut effekten av NTP-tiltakene i K0, bl.a. mulighet for systemkryssing på Sørumsand stasjon.

**K2.3 Økt ombordkapasitet (person- og godstog):** Økt transportkapasitet for persontogtrafikken med bruk av tog med høyere ombordkapasitet. Mindre trengsel om bord. Plass til alle som reiser i rush.

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 godsnæringen. 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 fjernttrafikk.

Av infrastrukturtiltak viser kapasitetsanalysen (i KVVU kapittel 6) at det vil være behov for å forlenge kryssingsspor til 1000 m som også har samtidig innkjør på Galterud, Seterstøa, Bodung, Rånåsfoss og Roven.

**K3.4 Optimalisere trafikk og infrastruktur:** Optimalisere trafikk og infrastruktur på Kongsvingerbanen, med høyere frekvens hele døgnet og dobbeltspor fra Lillestrøm til 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 stoppmønster, mens Årnes-Oslo S har dagens stoppmønster. Kombinasjonen av ruter tilsier at det ikke blir behov for matebuss. Alle togavganger kjøres med doble togsett. Formålet med konseptet er å svare ut det største persontransportbehovet på banestrekningen i retning Oslo. I dette konseptet får ruten Kongsvinger-Oslo S 30-minutters intervall hele driftsdøgnet, og et knutepunktbasert stoppmønster. Tilbudet på strekningen Årnes-Oslo S får også 30 minutters intervall gjennom hele driftsdøgnet og med dagens stoppmønster. 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.

For fjerntogtrafikken økes tilbudet med tre togpar i døgnet, slik at Oslo-Stockholm får åtte avganger. per retning per dag. Dette har vært et ønske fra SJ, jf. behovsanalysen. Reisetiden blir som i K0. For godstransporten legges det til rette for 740 m lange kombitog og 550 m lange tømmerog. Oppsummert vil det være 32 godstogavganger per dag på strekningen Lillestrøm – Kongsvinger, og 49 på strekningen Kongsvinger – riksgrensen. Av infrastrukturtiltak forutsetter K3.4 en trinnvis utbygging til dobbeltspor på hele strekningen Lillestrøm – Kongsvinger. Kapasitetsanalysen i kapittel 6 viser at det også vil være behov for å forlenge kryssingsspor til 1000 m med samtidig innkjør på stasjonene Magnor, Skotterud og Åbogen. I tillegg blir det behov for et nytt

kryssningsspor på Granli på 1000 m med samtidig innkjør.

**K5.1 Økt kapasitet med reduksjon av reisetid:** Økt kapasitet og kortere reisetid som følge av innkorting av strekningen Lillestrøm-Sørumsand (ny bane).

Idéen bak konsept 5.1 er å forbedre 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. Denne begrensningen påvirker både kapasitet og reisetid for tog på Gardermobanen og Hovedbanen. I dagens løsning må tog til/fra Kongsvingerbanen veksle fra Gardermobanen til Hovedbanen sør for Lillestrøm stasjon. Begrensningen er altså en del av dagens situasjon som gjelder for alle konsepter. Det er kun K5.1 som har et tiltak som kan løse begrensningen.

Konseptet innebærer følgende:

- Ny dobbeltsporbane til Sørumsand som kobler seg på Hovedbanen på Leirsund
- Dagens Kongsvingerbane opprettholdes, med nytt lokaltogtilbud på strekningen Lillestrøm-Fetsund-Sørumsand
- Alle fjerntog, regiontog og godstog til/fra Kongsvinger/riksgrensen kjører på ny bane, som vil gi redusert reisetid til stoppestedene mellom Sørumsand og Kongsvinger, og til Sverige

Dagens Kongsvingerbane opprettholdes, og frigjort kapasitet benyttes til å øke lokaltogtilbudet på strekningen Lillestrøm-Fetsund-Sørumsand. Ruten Kongsvinger-Oslo S får 30-minutters intervall i rush og timesintervall i grunnrute. Ny rute Oslo S-Sørumsand via dagens bane får 30-minutters intervall hele driftsdøgnet. Begge rutene følger dagens stoppmønster. For fjerntogtrafikk er det 8 avganger Oslo-Stockholm per retning per dag. Dette har vært et ønske fra SJ, jf. behovsanalysen. For godstransporten vil det oppsummert være 32 godstogavganger per dag på strekningen Lillestrøm – Kongsvinger via ny bane Lillestrøm – Leirsund – Sørumsand, og 49 på strekningen Kongsvinger – riksgrensen. Utover den nye baneforbindelsen, viser kapasitetsanalysen i kapittel 6 at det også vil være behov for å forlenge kryssningsspor til 1000 meter med samtidig innkjør på stasjonene Magnor, Skotterud, Åbogen, Galterud, Sander, Disenå, Seterstøa, Årnes, Bodung, Rånåsfoss og Sørumsand. I tillegg blir det behov for et nytt kryssningsspor på Granli på 1000 m med samtidig innkjør.

#### Andre konsepter – videreføring av konsepter

Et konsept med en direkte forbindelse fra Oslo til Arvika eller Karlstad for å korte ned reisetiden mellom Oslo og Stockholm ble ikke tatt med videre til mer detaljerte analyser. Mandatet for KVVU Kongsvingerbanen er å se på transportkorridoren Lillestrøm-Kongsvinger-riksgrensen. En mer direkte forbindelse for den grensekryssende trafikken ligger derfor utenfor prosjektets mandat.

De konseptene for trafikken på Kongsvingerbanen som ble videreført fra grovsilingen ble analysert for å gi svar på hvilke tiltak som må på plass for at disse konseptene skal kunne gjennomføres. Forslag til tiltak er tatt med videre i kapasitetsanalysen for konseptene. Analysen estimerte også togenes framføringstider, altså reisetidene. Konseptene er analysert ut fra situasjonen i

2050.

### Jernbanedirektoratets anbefaling av konsept

Med bakgrunn i utredninger som fremgår i hovedrapporten (konseptvalgutredningen) anbefaler Jernbanedirektoratet følgende for videreutvikling av Kongsvingerbanen:

Konseptene er vurdert i forhold til målene og rammebetingelsene for konseptvalgutredningen, i tillegg til den samfunnsøkonomiske analysen.

- 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

Det anbefales at K2.3 på kort og mellomlang sikt legges til grunn for videre utvikling av Kongsvingerbanen.

I tillegg anbefales det å se på mulighetene å kombinere K2.3 med K1 på kort sikt for å øke transportkapasiteten på kollektivtrafikken i korridoren.

K2.3 gir primært effekter på godssiden, men gir også noe bedre kapasitet for persontrafikk ved mer setekapasitet. Kombinert med K1, hvor en tilrettelegger for nye og bedre bussruter kan frekvensen også forbedres. Det kan også vurderes å sette inn flere rushtidsavganger for tog for å forsterke persontogtilbudet ytterligere.

K2.3 er imidlertid ikke best på måloppnåelse. Konseptet består av en enkeltsporet bane, og det vil derfor fremdeles være kapasitetsbegrensninger på Kongsvingerbanen både for person- og godstransporten. Overbelastningen vil dermed vedvare, punktligheten vil ikke bli bedre og det vil ikke kunne tilbys flere avganger gjennom K2.3 alene.

K2.3 har færre godstog enn det som er forutsatt i godsstrategien. Analysene for K3.4 og K5.1, som begge ivaretar Jernbanedirektoratets godsstrategi for 2030, viser behov for flere tiltak på Grensebanen.

Sett i et lengre tidsperspektiv anbefales K5.1 som en langsiktig løsning. Det vil gi bedre måloppnåelse gjennom større kapasitet på banen, høyere frekvens fra Sørumsand til Lillestrøm og større robusthet i avvikssituasjoner. K5.1 gir et robust transportsystem med stor fleksibilitet.

K2.3 vil fungere som et første skritt mot K5.1. K5.1 vil være avhengig av hvilken satsing som gjennomføres på Hovedbanen. Hvilket konsept som velges for Hovedbanen vil bli avklart i konseptvalgutredningen som er ferdig i januar 2021.

K5.1 reduserer ikke reisetiden mellom Oslo og Stockholm vesentlig, men gir økt kapasitet for den grensekryssende persontrafikken. For ytterligere å styrke konkurransen med flytrafikken anbefales det at det igangsettes en konseptvalgutredning eller lignende utredningsprosess i samarbeid med svenske myndigheter. Utredningen må avklare konkurranseflaten mot flytrafikken og mulige konsepter for jernbanen som kan gi en mer bærekraftig

transportforbindelse mellom de to hovedstedene.

Tjenestemessige konsekvenser

Økonomiske konsekvenser

Juridiske konsekvenser

Konsekvenser for folkehelse

**Vurdering:**

Skarnes, 25.01.2021

Frank Hauge  
Rådmann