



Statens vegvesen

JERNBANEDIREKTORATET
Postboks 16
0101 OSLO

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Randi Sira / 61271232

Vår referanse:
20/131375-4

Deres referanse:

Vår dato:
05.02.2021

Konseptvalgutredning KVV Kongsvingerbanen – Offentlig høring

Vi viser til mottatt konseptvalgutredning for Kongsvingerbanen, lagt ut på høring fram til 7. februar. Hovedoppgaven for arbeidet med KVV har vært å vurdere tilbudsforbedring langs transportkorridoren Lillestrøm – Kongsvinger – riksgrensen. I KVV-en er det sett på mulige løsninger på Kongsvingerbanen som skal bedre situasjonen på banen både på kort og lang sikt.

Statens vegvesens rolle i planleggingen

Statens vegvesen har ansvar for å sørge for at føringer i Nasjonal transportplan (NTP), Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. Vi uttaler oss som forvalter av riksveg på vegne av staten, som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport.

Statens vegvesen har det generelle ansvaret for å påse at trafiksikkerhet og fremkommelighet ivaretas i transportsystemet. Dette gir oss rett til å stille krav til både statlige, fylkeskommunale og kommunale veger, gater og løsninger for gående og syklende.

Bakgrunn

I KVV-arbeidet er transportbehov i korridoren Lillestrøm – Kongsvinger – riksgrensen analysert for å vurdere eventuelle infrastrukturtiltak eller om det finnes andre måter å tilfredsstille samfunnets behov på. På bakgrunn av samfunnsøkonomiske vurderinger av konsepter og måloppnåelse er det gitt en anbefaling for videre utvikling av Kongsvingerbanen.

I oppdragsbrevet fra samferdselsdepartementet 17 juli 2018 ble Jernbanedirektoratet bedt om å sette i gang arbeidet med konseptvalgutredning av Kongsvingerbanen.

Postadresse
Statens vegvesen

Telefon: 22 07 30 00

Kontoradresse
Industrigata 1
2619 LILLEHAMMER

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

Org.nr: 971032081

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.

Kapasiteten på banen gir ikke rom for ytterligere forbedring av togtilbudet, selv om det er markedsmessig etterspørsel etter flere avganger og høyere ombordkapasitet for både person- og godstog. Strekningen Lillestrøm – Kongsvinger er erklært overbelastet, jmfør Network Statement 2019.

Kongsvingerbanens rolle og beskrivelse

Kongsvingerbanen spiller en viktig rolle for både å dekke behovet for persontransport langs tettstedene mellom Kongsvinger og Oslo og for å betjene grensekryssende gods- og persontransport. I konseptvalgutredning for Kongsvingerbanen må hele jernbanesystemet vurderes i sammenheng, og utredningen må omfatte både lokal-, regional-, gods- og fjerntog.

Gjennom KVVU-arbeidet skal det bl.a. analyseres fremtidig kapasitetsbehov for Kongsvingerbanen, slik at dette gir et godt grunnlag for å vurdere om og når det er nødvendig med eventuelle infrastrukturtiltak på jernbanen, eller om det finnes andre alternativer som kan tilfredsstille samfunnets behov. Utredningen må vurdere hensynet til strekningens rolle i regionaltrafikken, samt person- og godstransporten i korridoren mellom Oslo og henholdsvis Stockholm, Narvik og Hallsberg/Europa.

Dagens bruk og kapasitet

Kongsvingerbanen er i dag 114,7 km lang og har 13 stasjoner og holdeplasser for persontrafikk. Den betjener i tillegg tømmerterminalen på Norsenga på Kongsvinger, og et sidespor med opplastningsmulighet på Granli. Banen er enkeltsporet, med kryssingsspor. Persontogtilbudet ble oppgradert i 2012 med timesfrekvens til Kongsvinger. SJs satsing i 2015 med X-2000 mellom Stockholm og Oslo har vært en suksess. SJ vil gjenoppta tilbudet med fem daglige avganger tur/retur Oslo–Stockholm når arbeidet med ny kontaktledning er ferdigstilt i 2022.

Kongsvingerbanen betjener i dag regiontog og grensekryssende person- og godstog. Kapasiteten på banen gir ikke rom for ytterligere forbedringer av togtilbudet selv om det er markedsmessig etterspørsel etter flere avganger og lengre tog. Dette gjelder for alle trafikktyper. Kongsvingerbanen har ca. 3,2 millioner passasjerer per år.

Det er hovedsakelig tømmer og stykk gods som går på Kongsvingerbanen. På strekningen Lillestrøm–Kongsvinger transporteres det i dag årlig ca. 1,4 millioner tonn gods. Via Solørbanen nord for Kongsvinger kommer det i tillegg store mengder tømmer gods. Mellom Kongsvinger og Charlottenberg transporteres det årlig ca. 1,9 millioner tonn gods. På de mest trafikkerte hverdagene går det rundt 15 godstogpar på Kongsvingerbanen i løpet av dagen.

Målsetting for Kongsvingerbanen

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 bidra til at store deler av trafikkveksten lokalt, regionalt og mot Sverige kan tas kollektivt og at næringslivets behov for effektiv transport mellom Østlandet, Midt-Norge, Nord-Norge og Sverige tilfredsstilles.

NTP 2018– 2023 står det at: *«mellom Oslo og Ørje/Magnor legges det opp til en satsing både på veg og jernbane. På E18 bygges strekningen Vinterbro og Retvet ut. Når det prosjektet er ferdigstilt vil E18 være ferdig utbygd som møtefri veg fra riksgrensen til E6 ved Vinterbro. På Kongsvingerbanen satses det på kapasitetsutvidende tiltak som kryssingsspor, banekopling og tiltak for lengre tog. Dette gir mulighet for å forbedre togtilbudet, både for passasjer- og godstransport».*

Nasjonale mål

Det overordnede mål for transportpolitikken i Norge er å utvikle et sikkert transportsystem som fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet, og som bedrer fremkommeligheten og reduserer reisetiden for personer og gods i hele landet.

Stortinget ønsker gjennom NTP å videreutvikle jernbanens konkurransefortrinn. Klimaforliket har som mål å styrke jernbanens rolle i transportsystemet, og Stortinget har også sluttet seg til EU´s mål om godsoverføring fra veg til sjø og bane.

Vi har altså nasjonale mål om at transportsystemet skal legge til rette for at flere reiser kan gjøres med kollektiv, sykkel og gange, person og godstrafikk skal i større grad over fra veg til bane, transportsystemet skal dekke næringslivets behov for godstransport og skal bygge opp under eksisterende byer og tettsteder.

Bane versus veg og fly

Det foregår planleggingsarbeid for flere viktige veger innenfor området som berører Kongsvingerbanen. Dette beskrives i rapporten under kapittel om problemstillinger. Noen av disse ses på som mulige konkurrenter til bane men vil også sammen forbedre transportårer i regionen.

Nye Veier AS planlegger ny firefelts E16 mellom E6 og Kongsvinger. I vårt høringsinnspill ved høring av planprogram påpekte vi overfor Nye Veier at veganleggets dimensjonering bør avstemmes opp mot konseptutvalgsutredningen for Kongsvingerbanen.

Vi har pekt på viktigheten av at vegutbygging støtter opp om eksisterende byer og tettsteder i tillegg til å sørge for transport over lengre avstander, fordi mye av trafikken oppstår lokalt.

Det er vanskelig å spå om hvilken betydning ny vegutbygging av den størrelse som ny E16 vil bety, men i en situasjon hvor nye veger bygges og bane ikke oppgraderes tilsvarende for å møte dagens og fremtidens behov, vil bilens konkurranseevne øke, noe som ikke er i tråd med nasjonale mål om mer transport fra veg til bane.

Diskusjonen i rapporten om det er mulig å få passasjerer over fra fly til bane mellom Oslo og Stockholm er interessant. En forutsetter at reisetiden må ned vesentlig for at dette skal bli interessant, selv om tog har mindre omstendelige på- og avstigninger, noe som i seg selv også reduserer reisetiden. Med tanke på klimagassutslippene i flytrafikken, er det å utrede tog som et konkurransedyktig alternativ viktig og interessant.

Som ledd i problemstillingen rundt å redusere reisetiden mellom Stockholm og Oslo, diskuteres muligheten for en mer direkte forbindelse lenger sør mellom Oslo og Stockholm. Dette alternativet er ikke del av denne konseptvalgutredningen, men vil eventuelt tas som en egen utredning. Et kortere strekk mellom de to hovedstedene kan ha mange fordeler, men en slik linje vil ikke betjene eksisterende byer og tettsteder, noe som jo tidligere er omtalt som et av målene for fremtidens transportsystem. Det vites heller ikke om en slik løsning vil få konsekvenser for en fremtidig oppgradering av Kongsvingerbanen som i alternativ K5.

Knutepunktutvikling og byene

Mange byer og tettsteder i Norge ønsker å bygge opp under ambisjonen om endret transportmiddelfordeling med økt gange, sykkel og kollektivbruk og mer person- og godstransport over fra veg til bane.

Regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus gir kommunene i gamle Akershus føringer for hvor vekst bør lokaliseres. Planen peker ut prioriterte vekstområder i alle kommunene og anbefaler at 80–90 % av veksten i den enkelte kommune styres mot disse vekstområdene. Langs Kongsvingerbanen gjelder dette Lillestrøm, Fetsund, Sørumsand (Slått sammen til storkommunen Lillestrøm sammen med Skedsmo) og Årnes. En slik ønsket utvikling vil bygge opp under kollektivknutepunktene i de enkelte kommuner og tettsteder og dermed bidra til ønsket trafikkgrunnlag for buss og bane og dermed igjen bygge opp under ønsket transportmiddelfordeling.

I Innlandet er Kongsvinger kommune et godt eksempel på et slikt fokus. Gjennom sitt strategiske arbeid med samarbeidsstrategien Kongsvinger 2050, legges det stor vekt på å bygge opp rundt sentrum og knutepunktet. Som følge av ambisjonen i Kongsvinger 2050 skal trafikkhierarkiet snus og prinsipper om samordnet areal og transportplanlegging legges til grunn. Dette har ført til at kommuneplanen legges opp til økt fortetting og mest mulig boligbygging nær sentrum og kollektivknutepunktet. Næringsutvikling følger et ABC-prinsipp.

Det er videre utarbeidet reguleringsplan for kollektivknutepunkt i Kongsvinger der bussterminal med tilhørende funksjoner skal oppgraderes og utvikles. Det er håp om realisering i løpet av få år i samarbeid mellom kommune, fylkeskommune og stat. Bane Nor er en part i samarbeidet. Det planlegges også en egen sykkelbru med direkte forbindelse fra skysstasjonen til sentrum for ytterligere å øke gang- og sykkelvennlighet inn mot knutepunktet..

Mange kommuner, her med Kongsvinger som et godt og aktuelt eksempel, jobber altså systematisk med å bygge opp under knutepunkt for å legge til rette for endret transportmiddelfordeling og at trafikkvekst skal tas av gang sykkel og kollektiv fremfor personbil. En slik planlegging fra kommunenes side vil bidra til å styrke trafikkgrunnetil jernbane og buss.

Konseptene som er vurdert

Det er sett på ulike konsepter for Kongsvingerbanen med ulikt ambisjonsnivå.

Jernbanedirektoratet har endt opp med å anbefale følgende alternativer:

- K2.3 med økt ombordkapasitet for både person- og godstog på kort og mellomlang sikt. Anbefales på kort sikt å kombineres med K1 med buss som supplement til tog.
- K5.1 med økt kapasitet med reduksjon av reisetid. På sikt ny bane mellom Lillestrøm og Sørumsand.
- Utrede relasjonen Oslo–Stockholm som et eget utredningsarbeid.

Konseptvalgutredningen beskriver problemstillingene rundt Kongsvingerbanen grundig. Problemer rundt person- og godstrafikk påpekes, og banen ble erklært overbelastet i 2017. Man mener at reelt behov for økt kapasitet er større enn det som er registrert hos Bane Nor fordi den manglende kapasiteten fører til at nye behov ikke fremmes. Det sies helt klart at det er vanskelig med ytterligere forbedring av togtilbudet på Kongsvingerbanen med dagens infrastruktur, materiell og fordeling mellom person-, gods- og utenlandstogene selv om det markedsmessig er etterspørsel etter hyppigere frekvens og flere sitteplasser i morgen- og ettermiddagsrushet. Kongsvingerbanen er svært viktig for godstrafikken, særlig for tømmertransport. Det er svært utfordrende å drifte og vedlikeholde banen på grunn av den sprenge kapasiteten.

Ut ifra den klare beskrivelsen av problemene som er så klar på begrensningene i dagens togsystem, kan valgt konsept K2.3 på kort og mellomlang sikt virke lite ambisiøst. Dette alternativet legger til grunn bygging av hensettingsspor, flere krysningsspor og nytt togmateriell. Buss som supplement til tog skal tas i bruk på kort sikt.

Busser er et utmerket kollektivtiltak der det ikke går tog, men som noe annet enn midlertidig tiltak langs bane, mener vi det vil gi et dårligere tilbud til trafikantene. Brukervennlighet er viktig for å få flere til å reise kollektivt, og enn kombinasjon av buss og tog langs samme strekning over tid er et dårligere tilbud enn flere togavganger. Som et strakstiltak vil det imidlertid øke kapasiteten, men bør ikke inngå som en mer varig løsning på Kongsvingerbanen. Dersom en går inn for alternativ K2.3 bør en mer permanent løsning samtidig planlegges slik at de investeringer som gjøres på kort og mellomlang sikt bygger opp under fremtidige løsninger slik at en ikke i lengre tid blir sittende med en løsning som er bedre en dagens, men som likevel ikke løser problemene med banen.

Konsept 5.1 forslås som løsning på lang sikt. Alternativet består i ny bane mellom Lillestrøm og Sørumsand og at region og fjerntog vil gå her med færre stopp og dermed en raskere forbindelse mot Kongsvinger og riksgrensen. Dagens spor mellom Lillestrøm og Sørumsand vil dermed bli en lokaltogbane og ikke en del av en dobbeltsporbane som i alternativ 3.4. Vi

har ikke kunnskap nok om dette til å klart kunne anbefale det ene alternativet foran det andre. Vi kan se at K5 vil kunne inngå i en raskere fjerntogbane som skal utredes senere og i denne rapporten benevnt K6. K 3.4 med dobbeltspor vil imidlertid slik vi ser det være et mer fleksibelt alternativ med tanke på både fjerntog og lokaltrafikk der stoppmønsteret avgjør typen tog. En egen lokaltogbane vil sikkert fungere, men her er det svært viktig å være oppmerksom på hensynet til arbeidspendlingen fra tettstedene langs banen og behovet for å komme raskt fram – i valget mellom bil eller tog.

Godstrafikken er svært viktig for Kongsvingerbanen, og tømmertransporten er en stor del av dette.. Det er mye grensetrafikk med gods, og vi savner enda mer fokus på det. Økt godstrafikk på bane vil bety færre vogntog på veg og dermed bedre trafiksikkerhet og mindre forurensning. Det foregår planarbeid for E16 Kongsvinger – E6 som vil gi en møtefri trafiksikker veg, men fra Kongsvinger og over grensa vil det ta lenger tid før slike løsninger eventuelt kommer på plass langs E16 og riksveg 2. Økt gods på bane vil være svært viktig for å nå mål for transportpolitikken.

Oppsummering

Vi mener oppsummert at konseptvalgutredningen er grundig og god. Problemene med Kongsvingerbanen belyses godt, men ambisjonsnivået bør være større med tanke på å nå målene i transportpolitikken der både person- og godstrafikk skal mer over fra veg til bane.

Fokus på fjerntogtrafikken og bedre forbindelse mellom hovedstedene i Sverige og Norge er spennende og skal ses på i senere utredninger. Når dette arbeidet skal utredes nærmere mener vi det må ses i sammenheng med Kongsvingerbanen. Mye av trafikkgrunnet både for bil og bane finnes lokalt, og gode tilbud for kommunene langs banen er viktige for at mange skal bruke bane i stedet for bil.

Statens vegvesen – Transport og samfunn

Med hilsen

Hans Martin Asskildt
seksjonssjef

Randi Sira

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.