



Jernbanedirektoratet

Saksbehandler, innvalgstelefon

Alexander Karlsson, 22003599

Anette Søråas (landbruk)

Dette brevet er fra Statsforvalteren som frem til 31.12.2020 het Fylkesmannen

Uttalelse til konseptvalgutredning for Kongsvingerbanen

Vi viser til brev datert 4. desember 2020 med høring av konseptvalgutredning (KVU) for Kongsvingerbanen.

Hovedoppgaven for KVU-en har vært å vurdere tilbudsforbedringer langs transportkorridoren Lillestrøm-Kongsvinger-riksgrensen. KVU-en har sett på mulige løsninger på Kongsvingerbanen som vil bedre situasjonen på banen på både kort og lang sikt. Framtidig transportbehov i korridoren Lillestrøm-Kongsvinger-riksgrensen er analysert, for å vurdere om og når det er nødvendig med eventuelle infrastrukturiltak på banen, 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.

Følgende konsepter har blitt vurdert.

- Konsept 1: Buss som supplement til tog
- Konsept 2.3 Økt ombordkapasitet for person- og godstog
- Konsept 3.4 Høyere frekvens og kortere reisetid på dagens bane
- Konsept 5.1 Økt kapasitet og innkorting av reisetid og dagens stoppmønster

I første omgang anbefales det at kapasiteten på Kongsvingerbanen økes ved å sette inn lengre persontog eller andre typer tog med plass til flere (Konsept 2.3). For godstrafikken er det en økning av togenes lengde som kan gi større kapasitet og lønnsomhet på kort sikt.

Sett i et lengre tidsperspektiv anbefales det å bygge en ny bane mellom Hoved-/Gardemobanen nord for Lillestrøm og over til Kongsvingerbanen ved Sørumsand, samt bygge/forlenge flere kryssningsspor videre østover (Konsept 5.1). Dagens bane via Fetsund opprettholdes, og benyttes til å øke lokaltogtilbudet på strekningen Lillestrøm-Fetsund-Sørumsand.

Relasjonen Oslo-Stockholm anbefales utredet videre i eget utredningsarbeid.

Statsforvalterens rolle

Vi skal bidra til at planer etter plan- og bygningsloven ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser innen landbruk, klima og miljøvern, folkehelse, samfunnssikkerhet, samt barn og unges interesser. Statsforvalteren skal arbeide for at Stortingets og regjeringens vedtak, mål og retningslinjer innen våre ansvarsområder blir fulgt opp i kommunale planer.

Ellers viser vi til kommunens ansvar som planmyndighet, jf. [Statsforvalterens forventningsbrev for 2021](#), datert 28. januar 2021 og tilhørende [vedlegg med forventninger til kommunal arealplanlegging](#). Her fremgår det en oversikt over viktige dokumenter med nasjonale mål, krav, retningslinjer som gjelder innenfor våre ansvarsområder.

Vurdering

Konseptvalgutredninger gir ofte viktige føringer for senere planer etter plan- og bygningsloven. Samtidig er det primært gjennom arealplanene at vi vil kunne gi våre konkrete vurderinger, innspill og merknader knyttet til nasjonale og vesentlige regionale interesser innenfor våre ansvarsområder. I eventuelle planer etter plan- og bygningsloven vil vi kunne komme med flere vurderinger enn vi har anledning til nå.

Ut fra nasjonale mål og retningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging anser vi det som positivt at det har blitt gjennomført en utredning som ser grundig på hvordan Kongsvingerbanen kan utnyttes best mulig. En god utnyttelse av jernbaneinfrastrukturen er blant annet viktig for å nå målet om at veksten i transport i storbyområdene skal tas med kollektiv sykkel og gange.

Samtidig er vi også opptatt av at planlegging av jernbane i størst mulig grad må ta hensyn til nasjonale og vesentlige regionale interesser som blir negativt påvirket av nye arealinngrep. Dette gjelder for eksempel viktig naturmangold, jordvern og hensynet til viktige vassdrag og vannmiljø. Konseptene som innebærer bruk av eksisterende infrastruktur vil generelt sett være bedre for disse hensyn.

Konsept 3.4 og 5.1 vil innebære større inngrep ved at det må bygges mer jernbane. Både ved en eventuell ny jernbanetrase mellom Hovedbanen og Kongsvingerbanen (som det skisseres i konsept 5.1) og ved bygging av dobbeltspor langs eksisterende trase (som skissert i 3.4) er det i henhold til Miljødirektoratets naturbase mange viktige naturverdier. Dagens Kongsvingerbane i Viken fylke går i hovedsak tett på Glomma, og konsept 3.4 vil kunne få omfattende konsekvenser for natur og landskap langs vassdraget og vi mener spesielt at dette konseptet kan være konfliktfylt for viktig naturmangfold og strandsone langs vassdrag.

I KVUen står det at konsept 5.1 er en anbefalt strategi på lengre sikt. Vi forutsetter at når man eventuelt vurderer å gå over til denne strategien, at en også henter inn ny og nødvendig kunnskap om behovet for ny utbygging av jernbane i området. Dette mener vi er spesielt viktig ettersom utbygging av ny jernbane i dette området som vil kunne få negative konsekvenser for naturmangfold.

Jordvern og matproduksjon

Kongsvingerbanen går gjennom store sammenhengende jordbrukslandskap med nasjonalt samfunns viktig mat(korn)produksjon. Den nasjonale jordvernsstrategien har mål om at årlig omdisponering ikke skal overstige 4000 dekar, og det er satt mål om å øke nasjonal matproduksjon. Nasjonalt viktige hensyn bør tas med i KVUen. Vi anbefaler at rapporten benytter begrepene «dyrka og dyrkbar jord» eller «jordvern» istedenfor «naturressurser».

Flere av konseptene vil føre til større tap av dyrket jord. Jordressursene innenfor konseptene består i stor grad av lettdrevet jord med god og svært god jordkvalitet. Jordvernensyn må være en premiss for videre arbeid med rapporten og fremtidige arealplaner. Flere av konseptene er såpass konkrete at det bør kunne gis anslag for arealtapet av jordressurser. Andre ulemper er økt oppsplitting av areal og dårligere arrondering av jordbruksarealene. Behov for utbedring av jernbaneoverganger og sikring av god tilgjengelighet til landbruksareal bør derfor også tas med i konseptene.

Det framgår at «Konfliktpotensialet for K2.3 er lavt for naturressurser». Videre gir konsept 2.3 økt kapasitet som følge av flere og lengre kryssingsspor og lengre tog, og blir rangert høyest ut fra prissatte konsekvenser og nest høyest ut fra ikke-prissatte konsekvenser.» For K3.4 er konfliktpotensialet stort for naturressurser da store sammenhengende jordbruksområder med fulldyrka jord krysses eller tangeres på store deler av strekningen.

For konsept 5.1 er det vurdert ganske lavt konfliktnivå for naturressurser. Det planlegges for noe dobbeltspor og en helt ny banestrekning mellom Leirsund og Sørumsand. Begge disse stedene er omgitt av sammenhengende verdifulle jordbruksområder, og konfliktpotensialet med jordvern kan synes å være mer usikkert, eller at det er vurdert for lavt for K5.1. Strekningen langs Vorma...» og «..kryssing av Sæteråa» synes å være feil plassert geografisk i omtalen av K5.1.

Godstransport for tømmer

Overføring av tømmertransport fra vei til bane er prioritert, blant annet i godsstrategien og i NTP. Tog er effektivt for å transportere store tømmer volumer over lengre avstander. Transporten på jernbane har økt mye de siste årene, etter nedleggelsene i norsk treforedlingsindustri. Om lag 80 % av massevirket går til Sverige, mens ca. 20 % går til Østfold (2016). Det framgår at en stor andel av godstransporten på banen er knyttet til tømmertransport. Det har stor samfunnsmessig betydning å overføre mer av denne transporten fra vei til bane.

Rapporten vurderer i noen grad usikkerheter i anslag for fremtidig godstransport, men viser at alle investeringer/konseptene vil gi næringsmessige fordeler og økt mulighet for tømmertransport på bane. Vi mener at både kortsiktige og mer langsiktige tiltak for økt tømmertransport på bane bør prioriteres videre.

Vi ber om å få tilsendt eventuelt godkjent konseptvalgutredning.

Med hilsen

Gunhild Dalaker Tuseth
avdelingsdirektør

Eli Kristin Nordsiden
seksjonssjef

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

| | | | |
|-----------------------------|-------------------------|------|-------------|
| Statens vegvesen region øst | Postboks 1010 Nordre Ål | 2605 | LILLEHAMMER |
| Viken fylkeskommune | Postboks 220 | 1702 | SARPSBORG |