

JERNBANEDIREKTORATET  
Postboks 16  
0101 OSLO

**Dato:** 25.05.2021  
**Saksref:** 202103838-2  
**Deres ref.:** 202000212 - 30  
**Side:** 1 / 4

**Vår saksbehandler:** Nina Michalowska  
**Telefon:**  
**Mobil:** +47 45632022  
**E-post:** Nina.Michalowska@banenor.no

## Bane NORs uttalelse til offentlig høring av KVV Hovedbanen Nord

Vi viser til brev datert 12. april 2021.

### Bane NOR som jernbanemyndighet mener

Bane NOR konstaterer at Jernbanedirektoratet anbefaler konsept K3.3+ for Hovedbanen Nord. Vi mener imidlertid at det vil være hensiktsmessig å vurdere tiltak både på kort og lang sikt. På kort sikt for å bringe strekningen ut av tilstand som erklært overbelastet i definerte tidsrom pr. døgn, og på lengre sikt for å gi muligheter for gjennomføring av person- og godstogtilbud, gitt strategier og perspektivmelding.

#### 1. Tiltak på kort sikt

Bane NOR er enig i konklusjonene om at de foreslåtte tiltakene i konsept K3.3+ løser de kortsiktige utfordringene for Hovedbanen med hensyn på situasjonen med overbelastning mellom Lillestrøm og Kløfta. Dette forutsetter imidlertid ivaretagelse av punktene 1.1 – 1.3 nedenunder som bes innarbeidet i rapporten og detaljeres videre i neste planfase.

##### 1.1. Nytt dobbeltspor Leirsund - Lindeberg, inkludert ny påkobling Gardermobanen nord for Lillestrøm stasjon

- I tiltaksomfanget er det ikke inkludert et eget spor på vestsiden av eksisterende Gardermobane fra Leirsund og fram til spor 1 på Lillestrøm. For to tog i timen fra Hovedbanen inn på Gardermobanen kan dette isolert sett være kjørbart, men det krever nøyere analyser. Det skyldes at tog fra Leirsund skal taktes inn på Gardermobanen mellom to høyhastighetstog. Dette krever lang avstand mellom høyhastighetstogene slik at taktingen ikke skal få innvirkning på hastighet for bakenforliggende høyhastighetstog. (Samme forhold er omtalt i kapasitetsanalysen vedrørende tog fra Kløfta som skal kjøre inn på Gardermobanen der det kreves lengre luker mellom to tog for å få plass pga. at tog er stillestående. Vi vurderer dette som enda mer relevant for påkoblingen ved Leirsund). Primært bør slik takting inn på fellesstrekninger skje i bakkant av plattformspor, dvs. syd for plattformspor 1/2. Problemet vil forsterkes dersom samme påkobling ved Leirsund også skal benyttes av Kongsvingerbanens tog i forbindelse med fremtidig ny bane fra Sørumsand til Leirsund.

Påkoblingen ved Leirsund vil være svært sårbar for forsinkelser, og Bane NOR mener derfor at et eget spor videre fram til spor 1 på Lillestrøm må inngå som en fremtidig utvidelse av omfanget.

- Tiltaket, slik det er beskrevet, er kapasitetssvakt for godstog i begge retninger, samt for persontog i nordgående retning som dermed risikerer å få et kryssingsopphold på Lillestrøm i påvente av godstog i sydgående retning. Alternativt må godstog i sydgående retning vente i hovedspor ved Frogner/Lindeberg i påvente av nordgående persontog fra sør. Dette vil skape kø for tog i sydgående retning.

For å avlaste den foreslåtte kapasitetssvake løsningen mellom Lillestrøm Nord og Frogner/Lindeberg mener Bane NOR at det er helt nødvendig å etablere en ventemulighet for godstog i sydgående retning. Dette fortrinnsvis som et midtstilt ventespor, alternativt beholde eksisterende enkeltsporstrekning via Frogner som ventespor. Dette må detaljeres i neste planfase.

- Det er vanskelig å se for seg hvordan tiltaket vil kunne være kompatibelt med ny avgreining/trafikkmaskin til/fra ny banestrekning mellom Leirsund og Sørumsand, jfr. KVVU for Kongsvingerbanen.

Bane NOR mener det er viktig å samordne planlegging og utvikling av spurløsning i dette området for å ivareta anbefalinger og konklusjoner i begge KVVUene.

#### 1.2. Punktlighet på strekningen – K3.3+ alene er ikke tilstrekkelig

Konseptet vil trolig ikke bidra nevneverdig til punktighetsforbedringer fordi konseptet kun innehar et minimum av infrastrukturtiltak. Dette gjør at kryssende tog på stasjoner ikke kan kjøre videre før forsinkede tog har ankommet. Dobbeltsporparseller ved systemkryssingssteder nord for Lindeberg/Kløfta ville løst dette problemet. I tillegg er det usikkert om konseptet vil klare tilstrekkelig kapasitet for ad-hoc-kjøring, dvs. restkapasitet for framføring av Bane NORs egne kjøretøy eller vedlikeholdsutøvers kjøretøy.

For blant annet å forhindre følgeforsinkelser på en kapasitetsmessig allerede anstrengt strekning, mener Bane NOR at man snarest mulig, etter slutføring av tiltakene i konsept K3.3+, må gå i gang med forlengelse av dobbeltsporet videre fra Lindeberg stasjon til Kløfta stasjon. Se for øvrig kommentarer vedrørende tiltak på lengre sikt, punkt 2 nedenunder.

#### 1.3. Infrastrukturtiltak i området Jessheim - Nordby

Økt kapasitet nord for Jessheim kan gjerne løses ved å etablere kryssingsmuligheter ved Nordby, men for at man skal få tilstrekkelig effekt av dette bør kryssingskapasiteten anlegges der hvor Nordby holdeplass er lokalisert. Dette fordi et persontog da belegger stasjonskapasitet og ikke linjekapasitet. (All erfaring viser at holdeplasser på fri linje er svært kapasitetskrevende). I tillegg vil sporene på Jessheim forlenges i nordre ende av eksisterende stasjon. Dette betyr at Jessheim og Nordby vil ha stasjoner som er svært tett på hverandre. Forholdene ligger imidlertid greit til rette for å bygge dobbeltspor mellom Jessheim og Nordby, slik at togene kan møte hverandre i fart.

Bane NOR mener derfor at dobbeltspor fra Jessheim til og med Nordby vil være det mest hensiktsmessige tiltaket for denne delstrekningen.

#### 1.4. Pendelforlengelse til Eidsvoll

Bane NOR er godt kjent med at det fra lokale myndigheter er ønsket forlengelse av pendelen som i dag vender på Dal, til Eidsvoll. Uavhengig konsept vil det være mulig å trafikere strekningen Dal – Eidsvoll med inntil ett persontog per time og retning, slik at ett tog per time vender på Dal og ett tog per time vender på Eidsvoll. Dette fordrer imidlertid et nytt vendespor med plattform på Eidsvoll stasjon. Vi forutsetter at Dal stasjon uansett må oppgraderes med to fullverdige plattformspor.

Bane NOR mener derfor at den delen av konsept 3.1. som omhandler pendelforlengelse til Eidsvoll, bør videreføres som en mulighet med konsept K3.3+.

#### 1.5. Forhold til utarbeidede hovedplaner

- Kryssingssporforlengelse på Bøn stasjon har i hovedplanarbeidet vist seg å utgjøre store kostnader. Hovedplanen bør revideres for å om mulig identifisere kostnadsreduserende løsninger. Hvis ikke dette gir ønsket resultat, bør det vurderes kryssingssporforlengelse på Dal stasjon i stedet for Bøn stasjon.
- Det er allerede utarbeidet hovedplan for Jessheim som anbefaler 3 spor til plattform og forlengelse av sporene i nordlig retning. Planen er kompatibel med anbefalt konsept, men må ses i sammenheng med foreslått tiltak på Nordby, jfr. punkt 1.3 ovenfor om infrastrukturtiltak i området Jessheim – Nordby.

## 2. Tiltak på lengre sikt

For hele strekningen fra Lillestrøm til Eidsvoll mener Bane NOR at det bare er konsept 4.4 og eventuelle varianter/justeringer av dette konseptet som vil løse de langsiktige utfordringene. Kapasitetsanalysen (en av delrapportene til KVUen) beskriver at konsept 4.4 er tilpasset/resultat av Jernbaneverkets Perspektivanalyse, som angir at byer i sektoren Omland (20 – 50 km) for Oslo skal betjenes med fire tog per time gjennom driftsdøgnet. Dette vil kreve dobbeltspor hele veien fram til Jessheim stasjon samt minimum tre plattformspor på Jessheim stasjon. Dersom det gitte togtilbudet med fire persontog i timen i grunnrute til/fra Jessheim er forutsetninger for framtidens togtilbud, virker det merkelig å konkludere med et konsept (K3.3+) som ikke innebærer tilstrekkelige tiltak som er nødvendig for å oppnå det ønskede togtilbudet angitt i perspektivanalysen.

Bane NOR mener derfor at det er konsept 4.4 (og eventuelle varianter/justeringer) som må legges til grunn for langsiktig kapasitetsforbedring.

## 3. Oppsummering og trinnvis utbygging

Bane NOR mener at man på grunn av en allerede svært anstrengt kapasitetssituasjon på Hovedbanen, må komme snarlig i gang med planlegging og bygging av tiltakene utledet fra konsept K3.3+ inklusive drøftingene og oppsummeringene vi har gjort i de respektive underpunktene som inngår i punkt 1 ovenfor.

Deretter vil det være viktig å fortsette planlegging og bygging av tiltak på lengre sikt (jfr. konsept 4.4). For trinnvis utbygging vil det være hensiktsmessig å fortsette utrulling av dobbeltspor i rekkefølge fra Lindeberg og nordover.

*I tillegg til myndighetsrollen har Bane NOR en rolle som grunneier.*

### **Bane NOR som grunneier har følgende merknader**

Bane NOR Eiendom ser fram til mer tog til Jessheim og mener at ny stasjon (Nordby nord) er et positivt grep for å kunne tilrettelegge for enda flere togreisende på denne strekningen.

Når det gjelder jernbanestasjoner har vi følgende kommentarer til KVU-rapporten for å oppnå samfunns mål og strategiske mål:

- Stasjonene må utvikles i takt med trafikkutvikling på strekningen.
- Universell utforming av stasjoner er en forutsetning for utviklingen av jernbanen.
- Sammenslåing av Leirsund og Frogner er positivt.
- KVU må ha sterkt fokus på sømløse overganger slik at samarbeid med andre aktører innen samferdsel vektlegges.

- Ved økt trafikk må det ses på grønn mobilitet og antall parkeringsplasser i et helhetlig perspektiv ved enkelte knutepunkt/store stasjoner på Hovedbanen.

Med vennlig hilsen

Sverre Kjenne  
konserndirektør  
Drift og teknologi

Vibeke Aarnes  
direktør  
Bane, Drift og teknologi

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur