

Jernbanedirektoratet

Deres ref:

Vår ref:
2021/10430-3Dato:
04.06.2021**Vedtak Høring - Konseptvalgutredning (KVU) for Hovedbanen Nord, sak 202000212.**

Innlandet fylkeskommune ved Samferdselsavdelingen, seksjon strategi og utvikling, viser til brev av 12.04.2021 fra Jernbanedirektoratet: KVU Hovedbanen Nord – Offentlig høring. Høringsfristen var satt til den 01.06.2021, men vi fikk innvilget et par dagers utsettelse for å rekke politisk behandling av vår høringsuttalelse.

Hovedutvalg for samferdsel i Innlandet fylkeskommune har i møte den 02.06.2021, sak 21/21, vedtatt følgende høringsuttalelse:

Hovedbanen Nord (strekningen Lillestrøm – Eidsvoll) er en enkeltsporet bane. Men endepunktene på strekningen betjenes også av Gardermobanen, og for strekningen som helhet bør begge baner sees i sammenheng. Fra Innlandets synspunkt er Hovedbanen svært viktig for godstransporten, ettersom godstransport på Dovrebanen i hovedsak bruker Hovedbanen på strekningen Oslo - Eidsvoll, men banestrekningen har i dag liten betydning for persontransporten på Dovrebanen. Vurderingen om sammenkobling mellom Kongsvingerbanen og Hovedbanen er også svært interessant for Innlandet.

Innlandet fylkeskommune har ikke gått tungt inn i de ulike analysene, vurderingene og anbefalingene som er gjort. Utredningen anbefaler konsept K3.3 + som inneholder rushtidsavganger med asymmetrisk stoppmønster. Dette konseptet svarer best ut utfordringene som reises i analysen, og som når både samfunns mål og effektmålene. Konseptet gir økt frekvens og redusert reisetid, og vil tilfredsstillende effektmålet for godstrafikk gitt av godsstrategien. Dette konseptet muliggjør også at bedre kapasitet kan oppnås ved trinnvis utvikling. Innlandet fylkeskommune mener at det vil være fornuftig å prioritere utbyggingsrekkefølge slik at nytte kan hentes ut for en lavere kostnad.

Innlandet fylkeskommune oppfatter at det først og fremst er for liten kapasitet for godstransporten som utløser behovet for tiltak. Derfor bør bygging av infrastruktur for å håndtere god trafikkavvikling av minimum 650 meter lange godstog prioriteres høyt.

Det er noen forhold knyttet til godstransport som burde ha blitt tatt i betraktning i utredningen.

- Om tømmer tog: I gjeldende Nasjonale transportplan (NTP) 2018-2029 står det at det skal investeres kr 18 milliarder i «Godspakka», som blant annet innebærer elektrifisering av Røros- og Solørbanen og bygging av nødvendige tilsvinger på strekningen Hamar – Elverum – Kongsvinger. En av begrunnelsene for dette tiltaket er at tømmer tog ikke skal måtte bruke Hovedbanen og ta opp unødvendig kapasitet ved å snu på Lillestrøm eller Alnabru, men at de de kan kjøre ovennevnte strekning før de svinger mot foredlingsbedriftene i Sverige. Det vil være naturlig å legge gjeldende NTP til grunn. Derfor burde det ha vært utviklet konsepter hvor det er lagt til grunn at mengden tømmer tog på Hovedbanen reduseres.
- Om flybensintog: Det er lagt til grunn prognoser om økning i flytrafikken og behov for flere flybensintog. Det er samtidig et politisk mål å flytte transport fra bil og fly til bane og sjø. Siste års situasjon med blant annet utstrakt bruk av videomøter, har skapt større usikkerhet rundt den langsiktige utviklingen av flytrafikken, og det kan være mer sannsynlig at flytrafikken vil reduseres sammenlignet med utviklingen fram til og med 2019. Derfor burde det ha vært utviklet konsepter hvor det er lagt til grunn at mengden flybensintog på Hovedbanen er stabil eller reduseres.

Kobling mellom Kongsvingerbanen og Hovedbanen (og Oslo Lufthavn) var med i konseptene K4.5 og K4.6, men konseptene ble silt ut på grunn av svært høye kostnader. En slik kobling ville naturligvis ha vært svært gunstig for togtrafikken mellom Kongsvingerregionen og Gardermoen. Er potensialet for reisende fra Sverige tatt med i vurderingen av disse konseptene? Det er antagelig et stort potensial for arbeidspendling fra og med Karlstad mot Gardemoen, og Gardermoen vil være en naturlig flyplass for denne regionen for reiser til flere ulike reisemål.

Det har nylig blitt gjennomført en KVVU for Kongsvingerbanen, hvor anbefaling på lang sikt innebærer ny bane mellom Leirsund og Sørumsand, som også krever en kapasitetsøkning på strekningen Lillestrøm – Leirsund på Hovedbanen. Fylkeskommunedirektøren kan ikke se at anbefaling fra KVVU Kongsvingerbanen er hensyntatt i KVVU Hovedbanen Nord, noe som bør være en forutsetning.

Hvis det igjen hadde blitt åpnet opp for persontransport mellom Dal og Eidsvoll, ville det kunne gi en smidigere reise på strekningen Mjøsområdet – Jessheim med togbytte på Eidsvoll. I tillegg ville Hovedbanen kunne fungere som omkjøringsbane ved hindringer på Gardermobanen. Innlandet fylkeskommune har tro på at det kan være framtidsrettet å revurdere en slik gjenåpning, selv om konseptet i denne utredningen ble endret.

Protokoll fra politisk behandling og saksframlegg er vedlagt.

Med vennlig hilsen

Hanne Finstad
Seksjonssjef

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.

Vedlegg

1 Saksframlegg med vedtak

Arkivreferanse: 2021/10430-2
Arkivkode: N21
Saksbehandler: Øystein Sjølie
Adm.enhet: Samferdsel - Strategi og utvikling
Dato: 03.05.2021

Utvalg	Møtedato	Saksnummer
Hovedutvalg for samferdsel	02.06.2021	21/21

Høring - Konseptvalgutredning (KVU) for Hovedbanen Nord

Hovedutvalg for samferdsels behandling av sak 21/2021 i møte den 02.06.2021:

Vedtak:

Hovedutvalg for samferdsel vedtar følgende høringsuttalelse:

Hovedbanen Nord (strekningen Lillestrøm – Eidsvoll) er en enkeltsporet bane. Men endepunktene på strekningen betjenes også av Gardermobanen, og for strekningen som helhet bør begge baner sees i sammenheng. Fra Innlandets synspunkt er Hovedbanen svært viktig for godstransporten, ettersom godstransport på Dovrebanen i hovedsak bruker Hovedbanen på strekningen Oslo - Eidsvoll, men banestrekningen har i dag liten betydning for persontransporten på Dovrebanen. Vurderingen om sammenkobling mellom Kongsvingerbanen og Hovedbanen er også svært interessant for Innlandet.

Innlandet fylkeskommune har ikke gått tungt inn i de ulike analysene, vurderingene og anbefalingene som er gjort. Utredningen anbefaler konsept K3.3 + som inneholder rushtidsavganger med asymmetrisk stoppmønster. Dette konseptet svarer best ut utfordringene som reises i analysen, og som når både samfunns mål og effektmålene. Konseptet gir økt frekvens og redusert reisetid, og vil tilfredsstille effektmålet for godstrafikk gitt av godsstrategien. Dette konseptet muliggjør også at bedre kapasitet kan oppnås ved trinnvis utvikling. Innlandet fylkeskommune mener at det vil være fornuftig å prioritere utbyggingsrekkefølge slik at nytte kan hentes ut for en lavere kostnad.

Innlandet fylkeskommune oppfatter at det først og fremst er for liten kapasitet for godstransporten som utløser behovet for tiltak. Derfor bør bygging av infrastruktur for å håndtere god trafikkavvikling av minimum 650 meter lange godstog prioriteres høyt.

Det er noen forhold knyttet til godstransport som burde ha blitt tatt i betraktning i utredningen.

- Om tømmer tog: I gjeldende Nasjonale transportplan (NTP) 2018-2029 står det at det skal investeres kr 18 milliarder i «Godspakka», som blant annet innebærer elektrifisering av Røros- og Solørbanen og bygging av nødvendige tilsvinger på strekningen Hamar – Elverum – Kongsvinger. En av begrunnelsene for dette tiltaket er at tømmer tog ikke skal måtte bruke Hovedbanen og ta opp unødvendig kapasitet ved å snu på Lillestrøm eller Alnabru, men at de de kan kjøre ovennevnte strekning før de svinger mot foredlingsbedriftene i Sverige. Det vil være naturlig å legge gjeldende NTP til grunn. Derfor burde det ha vært utviklet konsepter hvor det er lagt til grunn at mengden tømmer tog på Hovedbanen reduseres.
- Om flybensintog: Det er lagt til grunn prognoser om økning i flytrafikken og behov for flere flybensintog. Det er samtidig et politisk mål å flytte transport fra bil og fly til bane og sjø. Siste års situasjon med blant annet utstrakt bruk av videomøter, har skapt større usikkerhet rundt den langsiktige utviklingen av flytrafikken, og det kan være mer sannsynlig at flytrafikken vil reduseres sammenlignet med utviklingen fram til og med 2019. Derfor burde det ha vært utviklet konsepter hvor det er lagt til grunn at mengden flybensintog på Hovedbanen er stabil eller reduseres.

Kobling mellom Kongsvingerbanen og Hovedbanen (og Oslo Lufthavn) var med i konseptene K4.5 og K4.6, men konseptene ble silt ut på grunn av svært høye kostnader. En slik kobling ville naturligvis ha vært svært gunstig for togtrafikken mellom Kongsvingerregionen og Gardermoen. Er potensialet for reisende fra Sverige tatt med i vurderingen av disse konseptene? Det er antagelig et stort potensial for arbeidspendling fra og med Karlstad mot Gardemoen, og Gardermoen vil være en naturlig flyplass for denne regionen for reiser til flere ulike reisemål.

Det har nylig blitt gjennomført en KVVU for Kongsvingerbanen, hvor anbefaling på lang sikt innebærer ny bane mellom Leirsund og Sørumsand, som også krever en kapasitetsøkning på strekningen Lillestrøm – Leirsund på Hovedbanen. Fylkeskommunedirektøren kan ikke se at anbefaling fra KVVU Kongsvingerbanen er hensyntatt i KVVU Hovedbanen Nord, noe som bør være en forutsetning.

Hvis det igjen hadde blitt åpnet opp for persontransport mellom Dal og Eidsvoll, ville det kunne gi en smidigere reise på strekningen Mjøsområdet – Jessheim med togbytte på Eidsvoll. I tillegg ville Hovedbanen kunne fungere som omkjøringsbane ved hindringer på Gardermobanen. Innlandet fylkeskommune har tro på at det kan være framtidsrettet å revurdere en slik gjenåpning, selv om konseptet i denne utredningen ble endret.

Behandling:

Øystein Sjølie orienterte innledningsvis.

Votering:

Fylkeskommunedirektørens innstilling enstemmig vedtatt.

Fylkeskommunedirektørens innstilling til vedtak:

Hovedutvalg for samferdsel vedtar følgende høringsuttalelse:

Hovedbanen Nord (strekningen Lillestrøm – Eidsvoll) er en enkeltsporet bane. Men endepunktene på strekningen betjenes også av Gardermobanen, og for strekningen som helhet bør begge baner sees i sammenheng. Fra Innlandets synspunkt er Hovedbanen svært viktig for godstransporten, ettersom godstransport på Dovrebanen i hovedsak bruker Hovedbanen på strekningen Oslo - Eidsvoll, men banestrekningen har i dag liten betydning for persontransporten på Dovrebanen. Vurderingen om sammenkobling mellom Kongsvingerbanen og Hovedbanen er også svært interessant for Innlandet.

Innlandet fylkeskommune har ikke gått tungt inn i de ulike analysene, vurderingene og anbefalingene som er gjort. Utredningen anbefaler konsept K3.3 + som inneholder rushtidsavganger med asymmetrisk stoppmønster. Dette konseptet svarer best ut utfordringene som reises i analysen, og som når både samfunns mål og effektmålene. Konseptet gir økt frekvens og redusert reisetid, og vil tilfredsstillende effektivitet for godstrafikk gitt av godsstrategien. Dette konseptet muliggjør også at bedre kapasitet kan oppnås ved trinnvis utvikling. Innlandet fylkeskommune mener at det vil være fornuftig å prioritere utbyggingsrekkefølge slik at nytte kan hentes ut for en lavere kostnad.

Innlandet fylkeskommune oppfatter at det først og fremst er for liten kapasitet for godstransporten som utløser behovet for tiltak. Derfor bør bygging av infrastruktur for å håndtere god trafikkavvikling av minimum 650 meter lange godstog prioriteres høyt.

Det er noen forhold knyttet til godstransport som burde ha blitt tatt i betraktning i utredningen.

- *Om tømmer tog:* I gjeldende Nasjonale transportplan (NTP) 2018-2029 står det at det skal investeres kr 18 milliarder i «Godspakka», som blant annet innebærer elektrifisering av Røros- og Solørbanen og bygging av nødvendige tilsvinger på strekningen Hamar – Elverum – Kongsvinger. En av begrunnelsene for dette tiltaket er at tømmer tog ikke skal måtte bruke Hovedbanen og ta opp unødvendig kapasitet ved å snu på Lillestrøm eller Alnabru, men at de de kan kjøre ovennevnte strekning før de svinger mot foredlingsbedriftene i Sverige. Det vil være naturlig å legge

gjeldende NTP til grunn. Derfor burde det ha vært utviklet konsepter hvor det er lagt til grunn at mengden tømmer tog på Hovedbanen reduseres.

- *Om flybensintog:* Det er lagt til grunn prognoser om økning i flytrafikken og behov for flere flybensintog. Det er samtidig et politisk mål å flytte transport fra bil og fly til bane og sjø. Siste års situasjon med blant annet utstrakt bruk av videomøter, har skapt større usikkerhet rundt den langsiktige utviklingen av flytrafikken, og det kan være mer sannsynlig at flytrafikken vil reduseres sammenlignet med utviklingen fram til og med 2019. Derfor burde det ha vært utviklet konsepter hvor det er lagt til grunn at mengden flybensintog på Hovedbanen er stabil eller reduseres.

Kobling mellom Kongsvingerbanen og Hovedbanen (og Oslo Lufthavn) var med i konseptene K4.5 og K4.6, men konseptene ble silt ut på grunn av svært høye kostnader. En slik kobling ville naturligvis ha vært svært gunstig for togtrafikken mellom Kongsvingerregionen og Gardermoen. Er potensialet for reisende fra Sverige tatt med i vurderingen av disse konseptene? Det er antagelig et stort potensial for arbeidspendling fra og med Karlstad mot Gardermoen, og Gardermoen vil være en naturlig flyplass for denne regionen for reiser til flere ulike reisemål.

Det har nylig blitt gjennomført en KVVU for Kongsvingerbanen, hvor anbefaling på lang sikt innebærer ny bane mellom Leirsund og Sørumsand, som også krever en kapasitetsøkning på strekningen Lillestrøm – Leirsund på Hovedbanen. Fylkeskommunedirektøren kan ikke se at anbefaling fra KVVU Kongsvingerbanen er hensyntatt i KVVU Hovedbanen Nord, noe som bør være en forutsetning.

Hvis det igjen hadde blitt åpnet opp for persontransport mellom Dal og Eidsvoll, ville det kunne gi en smidigere reise på strekningen Mjøsområdet – Jessheim med togbytte på Eidsvoll. I tillegg ville Hovedbanen kunne fungere som omkjøringsbane ved hindringer på Gardermobanen. Innlandet fylkeskommune har tro på at det kan være framtidsrettet å revurdere en slik gjenåpning, selv om konseptet i denne utredningen ble endret.

Tron Bamrud
Fylkeskommunedirektør

Vedlegg

1 Høringsbrev - KVVU Hovedbanen Nord.pdf

Bakgrunn:

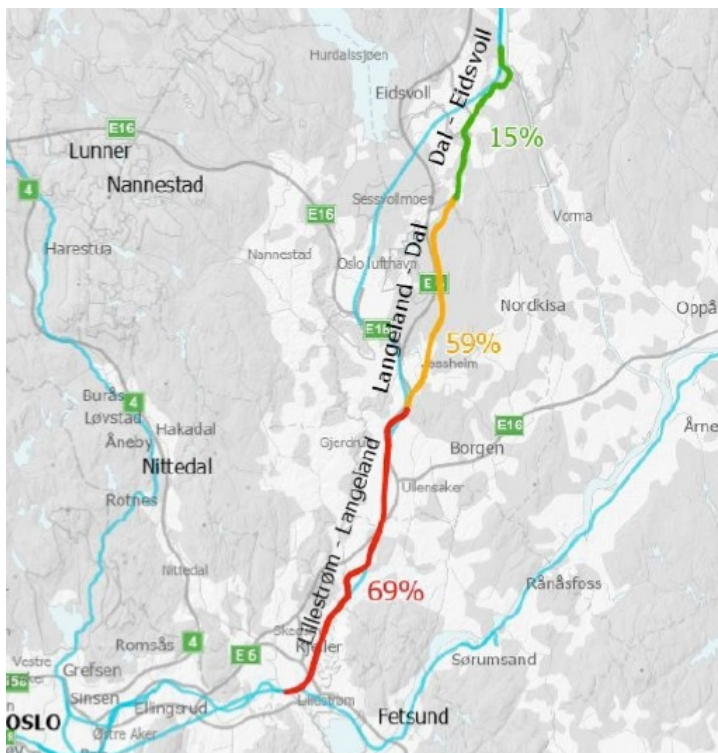
Hovedbanen Christiania - Eidsvold var Norges første jernbanestrekning, og den ble åpnet i 1854. Hovedbanen Nord, som denne saken omhandler, defineres som strekningen Lillestrøm - Eidsvoll.

Konseptvalgutredning for Hovedbanen Nord er ferdigstilt og Samferdselsdepartementet har bedt Jernbanedirektoratet om å sende KVVU-en på høring. Høringsfristen er satt til den 1. juni 2021, men Innlandet fylkeskommune har fått aksept for å sende inn uttalelse den 3. juni for å rekke behandling i Hovedutvalg for samferdsel.

Det er hovedrapporten til KVVU Hovedbanen Nord som skal høres, og lenke til den finnes her: <https://www.jernbanedirektoratet.no/contentassets/f18ac5fb003b4bb3b30c4dc18a34e3a9/kvu-hovedbanen-nord--hovedrapport---horingsversjon-n.pdf>. Rapporten er på 120 sider, og for at ikke mengden saksdokumenter skal bli for stor, er den lagt inn som lenke istedenfor som vedlegg. Alle underlagsrapporter ellers er tilgjengelige på Jernbanedirektoratets nettsider.

Bakgrunnen for KVVU-en er behov for tiltak som kan gi kapasitetsøkning både for gods- og persontransport. Hovedbanen Nord er i dag en enkeltsporet strekning som er overbelastet mellom kl. 18.00-23.30 og har kapasitetsutfordringer både for person- og godstog. Godstrafikk Oslo – Trondheim etterspør flere ruteleier enn det er kapasitet til på kveldstid, og Avinor har behov for transport av mer flydrivstoff på bane i takt med forventet vekst i flytrafikken på Gardermoen. Befolknings- og arbeidsplassveksten på Øvre Romerike er av de høyeste i landet, og bidrar til videre vekst i persontrafikken.

Utredningsarbeidet skal blant annet analysere fremtidig kapasitetsbehov for Hovedbanen Nord, 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 transportbehov.



Kart over Hovedbanen Nord med kapasitetsbelastning kveld

På bakgrunn av behovsanalysen er det fastsatt følgende prosjektutløsende behov:

- Økt kapasitet for konkurransedyktig kollektivtransport for å legge til rette for verdiskaping og betjene forventet vekst i befolkning og arbeidsplasser i korridoren Lillestrøm – Eidsvoll og nå målet om nullvekst i biltrafikk.
- Tilrettelegging for verdiskaping ved at næringslivets behov for godstransport med jernbane tilfredsstilles

Det er formulert et samfunns mål som uttrykker tiltakets virkninger for samfunnet, og det er den overordnede begrunnelsen for gjennomføring av store investeringstiltak:

- Transportsystemet i korridoren Lillestrøm - Eidsvoll skal på en kostnadseffektiv måte dekke den økende etterspørselen etter person- og godstransport frem til 2050, og redusere klima- og miljøbelastningen fra transport

Samfunns målet er grunnlag for effektmålene som er ønskede virkninger for brukerne av transportsystemet i korridoren. Effektmålene i tabellen nedenfor fanger opp de tre dimensjonene i samfunns målet: persontransport, godstransport og klima/miljø. Ved utforming av effektmålene er det i tillegg lagt vekt på hensyn til verdiskaping og nullvekstmålet for personbiltrafikk.

Samfunns mål	Effektmål	Indikator
Persontransport	Økt andel kollektivreiser i korridoren Lillestrøm – Eidsvoll	Utvikling i kollektivandel fra regional transportmodell
	Bedre tilgjengelighet til viktige reisemål med kollektivtransport (regionforstørring)	Netto ringvirkninger
Godstransport	Kapasitet som tilfredsstiller beregnet etterspørsel etter ruteleier på jernbane	Tilgjengelige ruteleier sammenlignet med forventet etterspørsel fra godsstrategien til NTP 2022 - 2033.
Klima og miljø	Bidra til mål om nullvekst i biltrafikk	Utvikling i trafikkarbeid bil fra regional transportmodell
	Begrense den økte transportens negative påvirkning på miljø	Arealbeslag og naturinngrep i følsomme områder

Det er fastsatt rammebetingelser for konseptene. Absolutte rammebetingelser:

- Infrastruktur for å håndtere minimum 650 meter lange godstog
- Kapasitet til å frakte alt flydrivstoff på tog

I tillegg er det formulert en mindre bindende rammebetingelse om komfort:

- Tilstrekkelig kapasitet til at man maksimalt må stå i 15 minutter (og får sitteplass på øvrige deler av reisen) i rushtid. For reisende fra Oslo S innebærer det at man ikke skal måtte stå lenger enn til Leirsund.

Søk etter mulige konsepter foregår etter firetrinnsmodellen:

- Trinn 1: Tiltak som påvirker etterspørsel
- Trinn 2: Tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur
- Trinn 3: Forbedringer av eksisterende infrastruktur (mindre investeringer)
- Trinn 4: Nyinvestering og større ombygging

Konseptene skal kunne tilby et togtilbud tilpasset prognoser for etterspørsel frem mot 2050. I alle konsepter velges løsning for person- og godstogtilbud, frakt av flydrivstoff og eventuelle andre virkemidler. I tillegg til transporttilbudet inneholder konseptene nødvendige investeringer i infrastruktur. Mulighetsstudien identifiserte i alt 18 konsept til sammen på alle trinn. Konseptene på Trinn 3 og 4 inneholder ulike kombinasjoner av elleve investeringstiltak på Hovedbanen Nord (inkludert ny kopling mellom Hovedbanen og Kongsvingerbanen). Oversikt over disse investeringstiltakene finnes i hovedrapporten side 76-78.

Mulighetsstudien omfattet en overordnet vurdering av ikke-prissatte konsekvenser: kulturarv, landskapsbilde, naturmangfold, friluftsliv / by- og bygdeliv og naturressurser. Det ble ikke identifisert konsekvenser i noen av tiltakene av en slik art at det er et problem for utviklingen av konseptene.

Til slutt i mulighetsstudien (før alternativanalysen) ble det silt bort konsepter som ikke tilfredsstillende (absolutte) rammebetingelser, gir lav måloppnåelse eller har uforholdsmessig høye investeringskostnader. Konsept som inneholdt ny kobling mellom Hovedbanen og Kongsvingerbanen ble silt ut her på grunn av for høye investeringskostnader i forhold til nytte. Basert på vurdering av måloppnåelse og kostnader ble følgende konsepter tatt med til alternativanalysen:

Konsept	Navn	Beskrivelse
K1.1/K1.2	Rushtidsprising og redusert reisebehov i rush	Tidsdifferensiert prising og fleksible arbeidsplassløsninger
K2.4	Økt kapasitet per persontog	Bruk av enten dobbeltdekkere eller superlange tog samt lengre godstog
K2.6	Bedre person- og godstogtilbud ved å benytte Gardermobanen til godsframføring om kvelden	Innsatstog til og fra Jessheim i rushretning, men redusert frekvens med bare ett tog per time mot rushretning. Flere ruteleier for godstog ved å kjøre ekstra godstog på Gardermobanen om kvelden
K3.1	Pendelforlengelse til Eidsvoll	Bygger på samme tilbud som K2.6, men forlenger i tillegg grunnrutependelen fra Dal til Eidsvoll.
K3.3	Rushtidsavganger med asymmetrisk stoppmønster	Innsatstog på Gardermobanen deler av strekningen til og fra Jessheim i morgen- og ettermiddagsrush. Innsatstogene stopper bare på Jessheim og Kløfta, og betjener Kløfta bare i morgenrush. Godstog i rush.
K4.1	Økt frekvens for persontog i rush	Innsatstog i rush og ruteleier for godstog også i personrush
K4.4	Økt frekvens og redusert reisetid på Hovedbanen	Tilnærmet sammenhengende dobbeltspor. Fire tog i timen med redusert reisetid hele driftsdøgnet. God kapasitet for godstransport på Hovedbanen Nord hele driftsdøgnet.

Det henvises til rapporten side 48 – 87 for mer utdyping av hva hvert enkelt konsept innebærer av infrastrukturtiltak mm. Det blir for omfattende for saksframlegget.

Konsept K3.1 ble tatt inn på grunn av stor lokalpolitisk støtte og ikke på grunnlag av faglige vurderinger.

I påfølgende alternativanalyse utviklet innholdet i konseptene seg i flere trinn, på grunn av at grundigere kapasitetsanalyser og nye kjøretidsberegninger viste at det ble nødvendig med flere infrastrukturtiltak for å nå effektmålene for godstransport. Disse konseptene omtales som "pluss"-konsepter og vil gi høyere investeringer enn vanlig for trinn 3-konsepter.

Ut fra resultatene i første runde med transportanalyse, beregning av prissatte virkninger og funnene i kapasitetsanalysen, ble følgende fire konsepter vurdert i siste fase av alternativanalysen:

- K3.1+ uten Eidsvoll, med innsatstog i rushretning
- K3.3+ med rushtidsavganger med asymmetrisk stoppmønster
- K4.1 med økt frekvens for persontog i rush
- K4.4 med økt frekvens og redusert reisetid på Hovedbanen

Disse fire konseptene har til slutt vært gjennom en samfunnsøkonomisk analyse av prissatte og ikke-prissatte virkninger, samt en mer kvalitativ vurdering om måloppnåelse innenfor kollektivandel, regionforstørring, godstransport, nullvekst og miljø.

Ingen av de analyserte konseptene har positiv samfunnsøkonomisk nytteverdi. Oppnåelse av effektmålene er derfor lagt til grunn for konklusjonen. K3.3 +; rushtidsavganger med asymmetrisk stoppmønster; er det konseptet som best svarer ut utfordringene som reises i analysen.

Hvis referansekonseptet (dagens situasjon) velges, vil veksten i godstransport mellom Oslo og terminalene som betjenes av Dovrebanen komme på veg istedenfor på bane. Jernbanen vil ikke ha kapasitet til å transportere mer gods selv om endringer i logistikksystemer og virkemidler skulle legge til rette for en vridning fra vei til jernbane. I rush vil Hovedbanen Nord heller ikke ha kapasitet til å betjene forventet befolkningsvekst i korridoren mellom Lillestrøm og Eidsvoll og dermed ikke bidra til regional utvikling.

K3.3 + når samfunns mål og effektmålene. Konseptet gir økt frekvens og redusert reisetid, spesielt for reisende til/fra Jessheim som i dag har klart flest togpassasjerer. Konseptet vil også tilfredsstillende effektmålet for godstrafikk gitt av godsstrategien.

Konseptet muliggjør også at bedre kapasitet kan oppnås ved trinnvis utvikling. Det går an å se på utbyggingsrekkefølge slik at de delene av prosjektet hvor det kan hentes ut nytte for en lavere kostnad prioriteres først. I dette konseptet er det mulig å gjøre et par av de foreslåtte tiltakene og hente ut tilnærmet full gevinst i forhold til persontrafikken.

Vurdering opp mot FNs bærekraftsmål:

En bedre avvikling av togtrafikken og større andel transport av personer og gods kollektivt på bane, kan bidra til anstendig arbeid og økonomisk vekst, bærekraftige byer og lokalsamfunn, ansvarlig forbruk og produksjon, å stoppe klimaendringene og samarbeid om å nå målene.

Medvirkning fylkeskommunale råd:

Det har ikke blitt innhentet uttalelser fra Ungdommens fylkesting, Råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne, Flerkulturelt råd eller Eldrerådet i saksforberedelsen. Dette skyldes at involvering neppe er naturlig i denne saken.

Generell vurdering:

Hovedbanen Nord, Strekningen Lillestrøm – Eidsvoll, går i sin helhet innenfor Viken fylke (gamle Akershus fylke). Den er en enkeltsporet bane, men endepunktene på strekningen betjenes også av Gardermobanen (som snart har dobbeltspor fram til Eidsvoll), slik at man for strekningen som helhet bør se begge baner i sammenheng. Hovedbanen Nord er direkte relevant for Innlandet i forbindelse med godstransport, da godstransport på Dovrebanen i hovedsak bruker Hovedbanen på strekningen Oslo-Eidsvoll. I dag har banestrekningen liten betydning for persontransporten på Dovrebanen. Vurderingen om sammenkobling mellom Kongsvingerbanen og Hovedbanen er også relevant for Innlandet.

Det er vanskelig for Innlandet fylkeskommune gjennom en politisk behandling å gi innspill til den rent transportfaglige analysen. Foreslåtte konsepter er bygd opp rundt ulike kombinasjoner av ulike investeringstiltak, og noen av konseptene har også endret innhold underveis med utvikling av de såkalte pluss-konseptene. Det har gjort at sammenligning mellom konsepter og begrunnelser for utsiling, til dels er lite oversiktlig og utfordrende å holde orden på. Fylkeskommunen bør ikke gå tungt inn i vurderingene og anbefalingene.

Behovet for fremtidig kapasitet er basert på prognoser om en stor vekst i befolkning og arbeidsplasser, spesielt i området rundt Jessheim og Gardermoen. I dag er den aktuelle strekningen overbelastet på kveldstid mellom kl. 18.00 – 23.30, fordi det ønskes flere ruteleier for godstog enn det er kapasitet til, mens det på dagtid ser ut til å være svært god kapasitet med unntak av en kortere periode i rushtiden.

Utredningen anbefaler konsept K3.3 + (rushtidsavganger med asymmetrisk stoppmønster), fordi dette konseptet svarer best ut utfordringene som reises i analysen, og når samfunns mål og effektmålene. Konseptet gir økt frekvens og redusert reisetid, spesielt for reisende til/fra Jessheim som i dag har klart flest togpassasjerer. Konseptet vil også tilfredsstillende effektmålet for godstrafikk gitt av godsstrategien. Dette konseptet muliggjør også at bedre kapasitet kan oppnås ved trinnvis utvikling. Det går an å se på utbyggingsrekkefølge slik at de delene av prosjektet hvor det kan hentes ut nytte for en lavere kostnad prioriteres først. Fylkeskommunedirektøren mener at det for Hovedbanen Nord vil være fornuftig å prioritere utbyggingsrekkefølge på en måte som gjør at en kan hente ut nytte for en lavere kostnad.

Fylkeskommunedirektøren oppfatter det slik at det først og fremst er for liten kapasitet for godstransporten som utløser behovet for tiltak. Det framstår som enklere å løse utfordringer for persontransporten med for eksempel bruk av Gardermobanen og asymmetrisk stoppmønster, og kun mindre investeringer i infrastruktur. Derfor kan det hende bygging av infrastruktur for å håndtere minimum 650 meter lange godstog bør prioriteres høyt, for eksempel med forlengelse av krysningsspor i Jessheim (investeringstiltak G1).

Fylkeskommunedirektøren mener at det er noen forhold knyttet til godstransport, som burde ha blitt tatt i betraktning i utredningen. Godstransporten kan i hovedsak deles i tre kategorier: Kombi-, tømmer- og flybensin-transport. Kombitransporten utgjør størstedelen (i dag 14 av 23 tildelte ruteleier), må forventes å vokse i antall, og det må legges til rette for det. Men det burde også ha blitt gjort en vurdering hvor det legges til grunn at antallet tømmeretog og flybensintog ikke økes på denne strekningen.

I forbindelse med tømmeretog står det i utredningen at tømmeret lastes opp på Sørli (Stange) og andre steder, fraktes på hovedbanen til Lillestrøm eller Alnabru, hvor det snur og kjøres Kongsvingerbanen mot Sverige. I gjeldende Nasjonale transportplan (NTP 2018-2029) står

det at det skal investeres kr 18 milliarder i «Godspakka», som blant annet innebærer elektrifisering av Røros- og Solørbanen, og bygging av nødvendige tilsvinger, på strekningen Hamar – Elverum – Kongsvinger. En av begrunnelsene for dette tiltaket er nettopp at tømmer tog ikke skal måtte bruke Hovedbanen og ta opp unødvendig kapasitet ved å snu på Lillestrøm eller Alnabru, men at de de kan kjøre ovennevnte strekning før de svinger mot foredlingsbedriftene i Sverige. Av denne grunn burde det ha vært utviklet konsepter hvor det er lagt til grunn at mengden tømmer tog på Hovedbanen reduseres.

Det er lagt til grunn prognoser om økning i flytrafikken og dermed behov for flere flybensintog. Samtidig er det et politisk mål å flytte trafikk fra bil og fly til bane og sjø. I tillegg har koronapandemien og utstrakt bruk av videomøter skapt større usikkerhet rundt den langsiktige utviklingen av flytrafikken. Det kan derfor stilles spørsmål ved om det skal legges til grunn at flytrafikken vil øke, når det kanskje er mer sannsynlig at den vil reduseres sammenlignet med utviklingen fram til og med 2019. Samtidig kan det oppfattes som inkonsekvent å legge til rette for å stimulere til en økning i flytrafikken, samtidig som det er et mål å redusere den.

Kobling mellom Kongsvingerbanen og Hovedbanen (og Oslo Lufthavn) var med i konseptene K4.5 og K4.6, men ble silt ut på grunn av svært høye kostnader. En slik kobling ville naturligvis ha vært svært gunstig for togtrafikken mellom Kongsvingerregionen og Gardermoen. Det vi stiller spørsmål om, er om det er tatt tilstrekkelig hensyn til virkningene for personer og arbeidsplasser langs strekningen til og med Karlstad på den svenske siden av grensen? Det er stort potensiale for arbeidspendling fra denne delen av Sverige mot Gardemoen, og Gardemoen er også nærmeste større internasjonale flyplass for denne regionen.

Det har nylig blitt gjennomført en KVVU for Kongsvingerbanen, hvor anbefaling på lang sikt innebærer ny bane mellom Leirsund og Sørumsand, som også krever en kapasitetsøkning på strekningen Lillestrøm – Leirsund. Fylkeskommunedirektøren kan ikke se at anbefaling fra KVVU Kongsvingerbanen er tatt hensyn til i KVVU Hovedbanen Nord, noe som bør være en forutsetning.

Det var ifølge utredningen et politisk ønske om å se på forlengelse av regiontogpendel fra Dal til Eidsvoll. Derfor ble denne tatt med i det opprinnelige konsept K3.1, men den forsvant i grovsilingen og gjenoppstod uten Eidsvoll under alternativanalysen. Sett fra Innlandet kunne Hovedbanen Nord hatt mer betydning for persontransport på Dovrebanen, hvis det igjen hadde blitt åpnet opp for persontransport mellom Dal og Eidsvoll. Da ville Hovedbanen kunne fungere som omkjøringsbane ved hindringer på Gardermobanen, men det ville også kunne gi en smidigere reise på strekningen Mjøsområdet – Jessheim (som defineres som regional by), hvis man kunne ha byttet tog på Eidsvoll. Veldig lite av kapasiteten mellom Dal og Eidsvoll (15%) benyttes i dag, men en gjenåpning vil medføre behov for noen investeringer på Eidsvoll stasjon. Kanskje det ligger en form for samfunnsnytte i et slikt tiltak, selv om det ikke tydelig framgår av analysen. Fylkeskommunedirektøren har tro på at det kan være framtidsrettet å revurdere en slik gjenåpning.

Konklusjon:

Fylkeskommunedirektøren anbefaler en høringsuttalelse som er likelydende med innstillingen til vedtak, basert på momentene som er drøftet i vurderingskapitlet.