



Jernbanedirektoratet

Dato: 09.06.2021
Vår ref: 21/11415-7
Deres ref:
Saksbeh.: Iver Wien
Telefon:

KVU Hovedbanen nord - Høringsvar fra Lillestrøm kommune

Lillestrøm kommune viser til KVU for Hovedbanen nord som er lagt ut på høring 04.12.2020.

Behov i Lillestrøm kommune

Det er høy befolkningsvekst i Lillestrøm kommune og kommunen jobber aktivt med å få hoveddelen av veksten i nærheten av knutepunkt og jernbanestasjoner. På hovedbanen nord er Frogner et prioritert tettsted. Her har det de senere årene skjedd en fortetting i sentrum i nærheten av dagens jernbanestasjon med leiligheter, handel og næring. Frogner stasjon er også nærstasjon til de som bor på Vardefjellet og Lunderåsen. Det er korrespondanse med tog og buss 365 ved stasjonen. Det vil også være vedlikeholdsvekst i tettstedene Lindeberg og Leirsund.

Det er et godt tilbud på Hovedbanen nord i dag sammenlignet med øvrige grenbanen med halvtimesfrekvens store deler av dagen. Dagens togavganger på L13 er imidlertid fulle i rush. Spesielt er blir det fullt mellom Lillestrøm og Oslo S på disse avgangene.

Hovedbanen er en viktig bane for godstrafikken mellom nord og sør og vil bli en flaskehals om ikke kapasiteten bygges ut. Gardermobanen vil få fremtidig vekst i persontrafikken og vil ikke kunne benyttes til godstog.

Stadig flere logistikkbedrifter plasserer seg langs E6 på aksene mellom Alnabruterminalen og Gardermoen. Hovedveisystemet inn mot Oslo er sprengt. Det er behov for å anlegge en ny godsterminal i Nærheten av Gardermoen for godset som skal til nordøstområdet og det som skal videre med fly. En slik terminal får samme funksjon som Drammen godsterminal har i vest. Dette vil avlaste veisystemet ved at godset kan kjøres til og fra terminal uten å belaste innfartsveiene mot Oslo.

Vurdering av konseptene

Det er gjort en god jobb med å vurdere forskjellige alternativer i KVUen, som er grundig og strukturert. Lillestrøm kommune mener det ikke er mulig å løse utfordringene på banen med trinn 1- og trinn 2-tiltak. Rushtidsprising er ugunstig for de reisende og er i direkte konflikt med tidligere satsing på billige månedskort. Dette vil gi overgang fra tog til bil. Det er i dag usikkerhet om hvordan fremtidig arbeidsplassløsninger blir. Mer hjemmekontor kan avlaste behovet. Det vil likevel være behov for et attraktivt tilbud for de som skal reise. Høy frekvens er den viktigste faktoren for å få flere til å reise kollektivt. Erfaringer viser at buss ikke er konkurransedyktig når de settes opp parallelt med tog, og vil derfor ha svært begrenset avlastningseffekt.

Raske innsatstog fra Jessheim og Kløfte (kun om morgenen) vil kunne løse akutte behov for kapasitet for persontrafikken. Dette er imidlertid ikke en varig løsning, og gir ikke bedre tilbud til øvrige tettsteder langs banen. En langsiktig satsing på et slikt konsept mener kommunen er feil. Det bør i stedet satses

på likt stoppmønster på alle avganger.

Alle konseptene som sluttbehandles i KVUen er Trinn 4 tiltak med høy investering mellom 5.5-12,8 milliarder NOK. Investeringene er likevel ikke veldig store sammenlignet med andre investeringsprosjekt på jernbanenettet, som Follobanen, Ringeriksbanen og Intercity. Samfunnsnytteberegningene er for dårlige på å regne inn nytten av økt godstrafikk på jernbane og reduksjon av denne trafikken på vei. Lillestrøm kommune mener det bør legges større vekt på måloppnåelse ved konseptene og lavere mindre på forskjellene i samfunnsnytte. Her kommer **K4.4** best ut.

Stasjonsplasseringer ved dobbeltspor Leirsund – Lindeberg

I flere av konseptene er det foreslått dobbeltspor mellom Leirsund og Lindeberg og ny felles stasjon for Frogner og Lindeberg. Lillestrøm kommune forventer at fremtidig stasjonsplasseringer på Frogner og Lindeberg utredes videre og avklares i samråd med kommunen. Vi minner om at tidligere foreslått sammenslått stasjon lå på eksisterende linje, og at med nytt dobbeltspor må saken belyses på nytt. Mest sannsynlig plassering av ny stasjon for Frogner på nytt dobbeltspor ligger ved kryssingen av Haldenveien (fv. 171). En stasjon ved Haldenveien sikrer fortsatt god overgang til buss linje 365. Dersom dette ligger langs med Gardermobanen vil en slik stasjon gi økt avstand for flertallet av de bosatte på Frogner og ligge langt unna for befolkningen på Lindeberg. Økt frekvens vil være en forutsetning for at Lillestrøm vil akseptere en flytting av Frogner stasjon.

Lillestrøm kommune mener at en ny stasjon på Frogner ved fv. 171 ikke dekker befolkningen på Lindeberg, og at man snakker om en nedleggelse av denne stasjonen. Ny stasjon kommer utenfor gangavstand, og det blir da ikke annet tilbud for befolkningen enn skolebuss. Det er de senere årene etablert flere logistikkbedrifter i gangavstand fra dagens stasjon og disse vil da miste muligheten for å ta kollektivtransport. Nedleggelsen av Lindeberg stasjon betyr at det må etableres langt flere innfartsparkeringsplasser ved nye Frogner stasjon. Eksisterende parkeringsplasser må erstattes ved begge stasjonene, samt at de må tas høyde for at flere som tidligere gikk og syklet til stasjonen vil ta bilen. Dette betyr mer nedbygging av LNF områder.

Stasjonsplassering ved Leirsund

Ny stasjonsplassering ved Leirsund gir noe økt avstand fra boligområdene. Dagens stasjon har for lite parkering og noe dårlige adkomstforhold. Derfor bør dagens Leirsund stasjon beholdes og behovene løst innenfor området Bane NOR selv eier, på vestsiden av stasjonen, langs Engerveien.

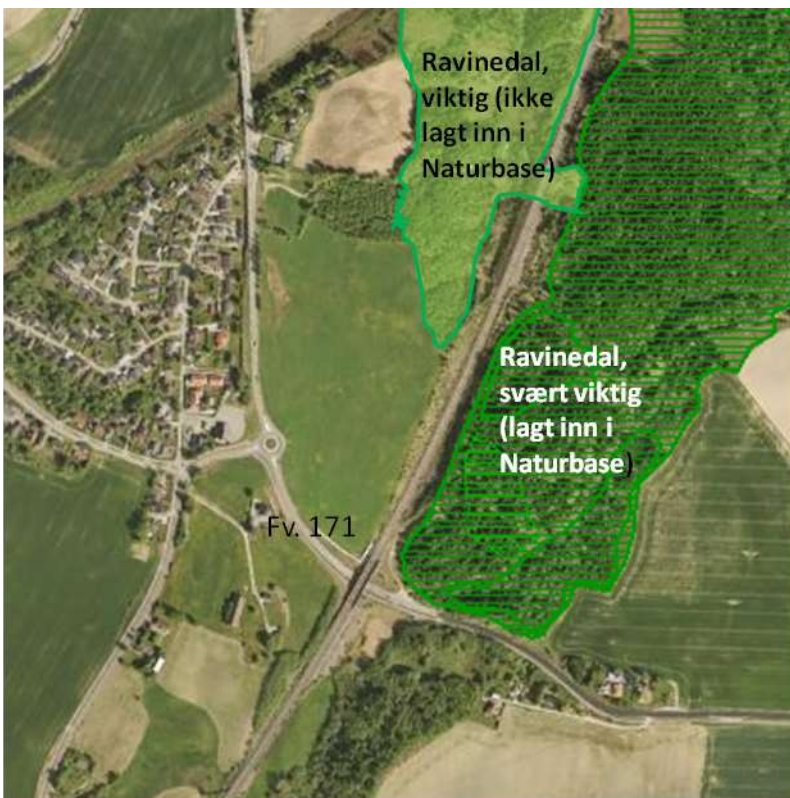
Natur- og kulturvern hensyn

Foreslåtte tiltak i KVUen berører viktige naturområder i Lillestrøm kommune.

Tiltak A (Ny Leirsund stasjon) kan muligens medføre mindre inngrep i en lokal ravinedal på vestsiden av sporet, men dette er likevel antatt å ha lavt konfliktnivå for tema naturmangfold.

Tiltak B (Dobbeltspor Leirsund – Lindeberg) grenser i øst til naturtype ravinedal (svært viktig). Området inkluderer også to naturtyper av skog med verdi viktig. Tiltak B medfører en breddeutvidelse på vestsiden av eksisterende spor, og vil ikke gi inngrep i ravinedalen. Lenger sør vil sporet krysse over Leira på ny bru. Langs Leira er det registrert en svært viktig gråor-heggeskog. Mandelpilkratt eller enkeltstående, gamle mandelpiler (VU) finnes spredt langs hele denne delen av vassdraget, og iblandet er også korgpil og trolig også hvitpil (VU). Selve elveløpet er et viktig oppvekstområde for de rødlistede fiskeartene gjørs (EN) og asp (VU). Konfliktnivået vil være avhengig av type bru (bl.a høyde) og inngrepets omfang. Totalt sett vurderes konfliktnivået som lavt.

I forbindelse med planer om boligutbygging i området, ble det i 2013 gjennomført en kartlegging av naturtyper vest for jernbanen og nord for Fv. 171 (figur 2). Det ble da registrert et område på vestsiden av jernbanen som ble definert som ravinedal med verdi viktig. Denne er ikke lagt inn i Naturbase, og ble derfor heller ikke vurdert under arbeidet med KVU. Etablering av ytterligere ett spor vil berøre denne naturtypen.



FIGUR 1 NATURTYPEN RAVINEDAL VEST FOR JERNBANEN (HER GROVT AVGRENSET), ER IKKE LAGT INN I NATURBASE, OG BLE IKKE VURDERT I FM. KVU

Jordbruksområdet som ligger på vestsiden av jernbanen ved mulig plassering av ny stasjon på Leirsund er ifølge nyere registreringer i Artkart et mulig hekkeområde for åkerrikse. Dette er en art som er rødlistet med status kritisk truet (CR). Også i nærområdene til tiltak B er det registrert forekomster av rødlistede arter (kløverhumle, sterkt truet – EN).

Det forutsettes at det i det videre arbeidet med konsekvensutredningene gjennomføres mer omfattende datainnsamling om artsforekomster samt gjennomføre feltkartlegginger, både med tanke på å få et bedre datagrunnlag for vurderingene og for å kunne iverksette nødvendige tilpasninger og avbøtende tiltak. Det forutsettes at ny Frogner stasjon legges på vestsiden av sporene og sør for naturtypen ravinedal for å unngå konflikter med de registrerte naturtypene på østsiden.

Konklusjon

Lillestrøm kommune støtter ikke jernbanedirektoratets anbefaling om **K3.3+**. Konseptet vil gi et dårligere togtilbud for befolkningen på Frogner og Lindeberg ved at stasjonene blir liggende lengre unna der befolkningen bor, og uten at tilbudet blir bedre. Lillestrøm kommune mener det er lagt for lite vekt på måloppnåelse, og at konsept **K4.4** kommer klart best ut her. Konseptet vil gi bedre togtilbud for alle stasjoner og bør derfor legges til grunn for videre arbeid. Investeringssummen på 12,8 milliarder er heller ikke høy sammenlignet med andre jernbaneprosjekt. Det kan legges opp til investeringer i to eller flere etapper, med dobbeltspor mellom Leirsund og Lindeberg i første faste (tilsvarende K3.2).

Med hilsen

Øyvind Daaland Lesjø
Avdelingsleder

Iver Wien
Senioringeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk.