

## Referat: Møte 1 i Dialogforum - KVU Kongsvingerbanen

7. februar 2019

Deltagere: Benthe E. Løvenskiold (Norskog/Nortømmer), Hans Anders Theisen (fylkesmannen i Innlandet), Thor Albertsen (Nes kommune), Boye Bjerkholt (Skedsmo kommune), Ståhle Bakstad (fylkesmannen i Oslo og Viken), Øystein Sjølie (Hedmark fylkeskommune), Knut Wedde (Akershus fylkeskommune), Lars Helge Aasvestad (Kongsvinger kommune), Yngve Andreassen (Klosser Innovasjon), Sjur Strand (Kongsvinger kommune), Anne Cathrine Ekroll (Ullensaker kommune), Tom Granquist (Grensekomitéen Värmland-Østfold), Arne Aukland (Fet kommune).

Bjørn Egede-Nissen (Jernbanedirektoratet), Darssan Kupandran (Jernbanedirektoratet), Svein Skartsætherhagen (Jernbanedirektoratet), Øyvind Dalen (Asplan Viak), Gunnar Ridderström (Jernbanedirektoratet)

### Agenda:

- 09.00 Velkommen
  - Status for prosjektet v/Bjørn Egede-Nissen
  - Oppsummering verkstedet v/Gunnar Ridderström
- 09.30 Situasjonsbeskrivelse og behovsanalyse v/Øyvind Dalen
  - Innspill og kommentarer
  - Pause
- 10.20 Forslag til samfunns mål v/Bjørn Egede-Nissen
  - Innspill og kommentarer
  - Eventuelt
- 11.00 Slutt

### Status og oppsummering fra verkstedet

Bjørn Egede-Nissen innledet med en oversikt over status i prosjektet. Gunnar Ridderström orienterte om resultatene fra verkstedet.

1. Spørsmål: Hvordan er KVUen timet med neste NTP? Vi vet ikke hvordan NTP skal behandles. Noe får vi med, men ikke ferdig rapport med tanke på tidsplanen for KVUen.

### Situasjonsanalysen:

1. Kommentar: Oversikten over pendlingen gjelder bare kommuner langs Kongsvingerbanen. Det er ønske om å få oversikt over pendlingen til Oslo spesifikt. Det er ønske om oversikt over pendling til og fra Sverige. Mange på strekningen pendler til Ullensaker. Det påpekes at det er dagpendling fra Kongsvinger til Oslo.
2. Spørsmål om det er kontakt med Bane NOR og datainnsamlingen som foregår i forbindelse med terminalene i Kongsvingerregionen. Det ble svart bekreftende, det er jevnlig møter med Bane NOR.
3. Kommentar: Forbindelsen til Sverige - en ny linje til Sverige vil ikke avlaste Kongsvingerbanen nok til å tilfredsstille behovet for kapasitet.
4. Spørsmål: Hvilken kjøreplan legges til grunn i arbeidet? Det vil være den siste "fulle" kjøreplanen som gjaldt før arbeidet med kontaktledningene startet.
5. Spørsmål: Hvordan kommer fremtidig behov inn i vurderingene? Det er gjennom

- behovsanalysen og beregningene som gjøres hvor en fremtidig befolkning legges inn.
6. Kommentar: Under "øvrige behov" er det også en del lovbestemte krav som må tilfredsstilles.
  7. Kommentar: Et behov for kommunene langs Kongsvingerbanen er banen som lokaltogbane. For å kunne bygge ut i tråd med føringene i den regionale planen for Oslo og Akershus må det et bedre togtilbud til for å betjene stasjonstettstedene. Det er et stort behov i dag og blir et enda større behov i fremtiden. En kobling til Gardermoen kan være et alternativ til å bygge et dobbeltspor på Kongsvingerbanen.
  8. Kommentar: En kobling mellom Kongsvingerregionen og Øvre Romerike er et behov. Det er en bolig- og arbeidsmarkedsregion. Det planlegges en terminal på Hauer seter (hvor det antagelig blir mye tømmer). Behovet er å koble regionene sammen. (Det kom også en kommentar om at E16 burde ligge mye lenger nord). Det er også et behov for en mer effektiv kobling mot hovedflyplassen.
  9. Kommentar: I argumentasjonen for prosjektutløsende behov står det "dagens trafikk" - den håndteres, men etterspørselen er større enn dagens trafikk. De som trafikkerer strekningen søker ikke om nye ruter fordi de vet at det ikke er kapasitet til det.
  10. Kommentar: Begrepet "nødvendig" i det prosjektutløsende behovet ble kommentert. Det vurderes som et svakt uttrykk. Det bør letes etter et sterkere begrep. "Dere må ikke være redd for å ta i".
  11. Kommentar: Begrunnelsen er for generell - den bør gjøres mer spesifikk for Kongsvingerbanen.
  12. Kommentar: Det er både gods fra veg til bane og persontrafikk fra veg til bane. I Akershus skal veksten i persontrafikken tas med kollektiv, sykkel og gange.
  13. Kommentar: En må være tydelig på hva som er lokalt, regionalt, nasjonalt og internasjonalt. Hvor grensen går mellom begrepene må tydeliggjøres.
  14. Kommentar: Karlstad er viktigere enn Stockholm for regionen. De i Karlstad var ivrige på å få en pendel til Oslo.
  15. Spørsmål: Hvem har uttrykt at det er behov for et alternativ til flytrafikken mellom Oslo og Stockholm? Hvem har uttrykt det? Er det et behov i markedet eller er det et politisk ønske?
  16. Kommentar: Det er litt vanskelig å vite hva dette prosjektet har fått med seg av det som allerede er spilt inn i andre prosjekter og prosesser? Har prosjektet oversikt over de ulike innspillene som er kommet i ulike sammenhenger?

## Samfunns målet

Bjørn Egede-Nissen innledet om samfunns målet for KVUen.

1. Kommentar: Møte med fylkeskommunene og dialogforumet danner grunnlaget for samfunns målet som sendes SD 15.febr.
2. Kommentar: Det står "regionens transportbehov" - men det er også et nasjonalt behov for transport på Kongsvingerbanen.
3. Spørsmål: Mange har vært opptatt av Stockholm - bommer vi hvis vi skriver Stockholm i stedet for svenskegrensa? Det mangler jo virkemidler på svensk side, men behovet strekker seg lenger enn svenskegrensa.
4. Kommentar: Systemet henger sammen - det er behov for forbindelser også til Halden. Hvordan håndteres det? Det er også godstransport nordover - Stockholm er ikke det eneste målet på svensk side. Hvordan skal vi håndtere den langsiktige delen? Den norske KVUen stopper ved

grensa, er det tilsvarende med den svenske utredningen?

5. Kommentar: Det bør brukes korridoren i stedet for Kongsvingerbanen for å få frem at det er behov mellom Oslo og svenskegrensen også.
6. Kommentar: Det er vanskelig å vite hvor presis en skal være. Skal en vinne frem i den nasjonale prioriteringen må det indentifiseres et nasjonalt behov. Den svenske utredningen stoppet i Arvika.
7. Kommentar: Den svenske ÅVSen er ikke et dokument som inneholder en anbefaling. Det er et dokument for videre planlegging. Det må tydeliggjøres at begge landene har et felles ansvar for trafikken over grensa.
8. Kommentar: Det er bra at både gods- og persontrafikk er med, og at det ikke er prioritert mellom dem. Det er bra at den er grenseoverskridende. Definisjonen av regionalt er uklar. For kommunene og fylkene er det ikke togproduktet men geografien som er viktig. Er det viktig å ha med korte og lange reiser i samfunns målet?
9. Spørsmål: Hva mister man når man tar ut "lokal" og "nasjonal"? Da er behovet for transport mellom kommunene tonet ned som behov.
10. Kommentar: Forslag om å bruke "mellom Oslo og Sverige".
11. Innspill fra Dialogforum: Både lokale, regionale, nasjonale og internasjonal behov bør være med i samfunns målet. Svenskegrensa er OK som formulering.
12. Kommentar: Det har vært en forbilledlig prosess så langt - med verkstedet og at dette møtet kom så tidlig.
13. Kommentar: Det er viktig å holde det åpent/stort nok selv om en skriver svenskegrensa.

## **Neste møte**

Neste møte foreslås 15. mai.