

# Høringsuttalelser til KVV Kongsvingerbanen

Høringspart	Side
Kongsvinger kommune	2
Aurskog-Høland kommune	22
Eidskog kommune	28
Statens vegvesen	36
Bane NOR	42
Nes kommune	47
Viken fylkeskommune	56
Lillestrøm kommune	77
Sør-Odal kommune	80
Trafikverket	88
Hamarregionen	89
Regionrådet for Kongsvingerregionen	90
Jernbaneforum Røros- og Solørbanen	96
Jernbaneforum Kongsvingerbanen	97
Innlandet fylkeskommune	102
Østlandssamarbeidet	116
Region Stockholm	118
Region Värmland	125
Osloregionen	131
Statsforvalteren i Innlandet	138
Statsforvalteren i Oslo og Viken	140
NVE	143
Indre Østfold kommune	145
Naturvernforbundet i Lillestrøm	153
Oslo-Sthlm 2.55 AB	154
Oslo-Sthlm under 3 timer AS	157
Grensekomiteen ARKO	166
Bergene Holm AS	171
For Jernbane	173
NORSKOG	184
Treindustrien	185
ACE Green	187
7Sterke	190
Bingen Lensemeforening	194
Norsk Lokomotivmannsforbund	195
Sørums Næringsforum, Aurskog-Høland Utvikling og Fet næringsforening	197
Togferie	199
LO Norge	201
Dalen, Fetsund og Åkrene Arbeiderlag	203
Glommen Mjøsen Skog	204

Avsender: Kongsvinger kommune  
PB 900  
2226 Kongsvinger



154893-1-57

Jernbanedirektoratet  
Postboks 16 Sentrum  
0101 OSLO

## **KVU Kongsvingerbanen - høringsuttalelse fra Kongsvinger kommune**





Vår dato:  
27.01.2021  
Deres dato:

Vår ref.:  
11/2067/K2-N21/  
Deres ref.:



Ordførerkontoret

Jernbanedirektoratet  
Postboks 16 Sentrum  
0101 OSLO

## KVU KONGSVINGERBANEN - HØRINGSUTTALELSE FRA KONGSVINGER KOMMUNE

Det vises til brev datert 4. desember 2020 ang offentlig høring av KVU Kongsvingerbanen.

Her følger høringsuttalelsen fra Kongsvinger kommune. Uttalelsen er behandlet og vedtatt av formannskapet 27/1-2021. Saksframlegget med vedtaket ligger vedlagt.

### *Sammendrag av Kongsvinger kommunes uttalelse*

Kongsvinger kommune mener Jernbanedirektoratet har gjennomført en grundig utredning som understreker Kongsvingerbanens betydning i jernbanenettet, og hvilke utfordringer som er knyttet til dagens begrensede kapasitet. Utredningen viser at det er behov for en større jernbanesatsing langs Kongsvingerbanen av hensyn til både person- og godstrafikk.

Kongsvinger kommune mener imidlertid at Jernbanedirektoratets anbefaling ikke er ambisiøs nok til å virkelig gi et løft for Kongsvingerbanen med de strategiene som legges til grunn fram mot 2030 og 2050.

Konsept 2.3 med økt ombordkapasitet og lengre godstog fram mot 2030 er ikke godt nok hverken for person- eller godstransporten. Dette løser ikke utfordringer med punktlighet, overbelastning og bedre frekvens. Anbefalingen på kort sikt ivaretar heller ikke Jernbanedirektoratets godsstrategi og målet om en styrket internasjonal godskorridor.

Av hensyn til både person- og godstransport mener derfor Kongsvinger kommune at Jernbanedirektoratets ambisjonsnivå må økes. K3.4 med dobbeltspor Lillestrøm - Kongsvinger er det konseptet som vil gi størst løft for Kongsvingerbanen både for gods og persontransport, og som bør ligge til grunn for utvikling av Kongsvingerbanen fram mot 2050.

På kort og mellomlang sikt mener Kongsvinger kommune at Konsept 5.1 vil være en god og helt nødvendig løsning, og at arbeidet med konkretisering av konsept 5.1 må startes snarest med sikte på realisering av infrastrukturprosjektene i dette konseptet fram mot 2030. Både K5.1 og 3.4 vil gi økt kapasitet som svarer opp KVUens samfunns mål og effektmål. Men skal man

møte behovene og øke ambisjonene ytterligere, slik at Kongsvingerbanen kan ta en enda større del av godset som skal overføres til bane, er det bare K3.4 som gir rom for dette og bør være strategien på lang sikt.

Kongsvinger kommune anbefaler at konsept 5.1 med ny bane mellom Lillestrøm og Leirsund inkludert de krysningsspor som er anbefalt legges til grunn på kort og mellomlang sikt. Dette vil gi et helt nødvendig løft for Kongsvingerbanen og er et konsept som er konkurransedyktig med andre jernbaneprosjekt med tanke på lønnsomhet. Sammenlignet med andre jernbaneinvesteringer vil Kongsvinger kommune vise til at samfunnsnyttien for konsept 5.1 er beregnet til -0,13 (Netto nytte pr budsjettkrone). Dette er i samferdselssammenheng bra, og viser en samfunnsnytte som er konkurransedyktig sammenlignet med andre jernbaneprosjekter. Og dette til tross for at nytten for Hovedbanen ikke er medregnet og nytten for godstransport er underestimert. Kongsvinger kommune mener dette underbygger at Konsept 5.1 bør ha en høyere prioritet enn for eksempel «Ytre Intercity» og at framdriftsplanen for Konsept 5.1 må forseres med sikte på realisering på kort og mellomlang sikt. Fram mot 2050 mener Kongsvinger kommune at konsept 3.4 bør legges til grunn.

Konseptvalgutredningen for Hovedbanen skal ferdigstilles nå i løpet av februar og Kongsvinger kommune vil understreke betydningen av å se KVU Kongsvingerbanen og KVU Hovedbanen i sammenheng for å sikre gode systembetraktninger.

Kongsvinger kommune støtter Jernbanedirektoratets anbefaling om å utrede relasjonen Oslo-Stockholm i eget utredningsarbeid. Kongsvinger kommune forventer at Kongsvingerbanen bli en del av dette utredningsarbeidet, der konsept 5.1 bør inngå i en slik vurdering som et første steg på en rask utvikling av forbindelsen mellom Oslo - Stockholm.

## 1. Bakgrunn, mål og rammebetingelser

Kongsvinger kommune er tilfreds med at KVVU-en for Kongsvingerbanen nå er ferdigstilt og sendt på høring. Dette er en utredning kommunen, regionen og næringslivet har ventet på. Banens begrensede kapasitet skaper store utfordringer for utvidelse av persontogtrafikken, samt avvikling av godstransport og mulighet for overføring av gods fra veg til bane i en svært viktig godskorridor for skognæringen og eksportrettet industri. De tiltak som ligger inne i inneværende handlingsprogram 2018-2029 gir få muligheter for økt tilbud på strekningen, og det er viktig at man nå løfter blikket og får på plass en offensiv strategi som løser framtidens transportbehov på en god og offensiv måte. Kongsvinger kommune ser det som svært viktig at man i NTP 2022-2033 får på plass en tydelig ambisjon og strategi også for Kongsvingerbanen, og resultatet av denne høringen er viktig i den sammenheng.

Kongsvinger kommune mener det er et godt faglig arbeid som her er gjort, som også har involvert kommunene på en god måte undervegs.

Kongsvinger kommune er tilfreds med at KVVU-en slår fast at Kongsvingerbanen er en viktig del av det nasjonale systemet og at den bekrefter at kapasitetsbegrensninger gjør banen til en flaskehals i det norske jernbanenettet. Det er også bra at utredningen understreker at Kongsvingerbanen er en avgjørende lenke i det norske og svenske godstransportsystemet, spesielt for vareforsyning og forsyningssikkerhet til/fra Nord-Norge og for tømmer næringen. Den bekrefter også at etterspørselen er større enn kapasiteten. Kongsvinger kommune ser det også som en styrke at KVVU-en peker på behovet for lengre tog og flere avganger om Kongsvingerbanen skal bidra til å nå EUs mål for overføring av godstransport fra vei til sjø og bane – 30 % av trafikken i veinettet med reiselengde over 300 km innen 2030.

På samme måte mener Kongsvinger kommune det er gjort gode vurderinger av Kongsvingerbanens betydning for lokal og regional utvikling, og de begrensninger som ligger i dagens kapasitet for å møte økende etterspørsel.

Kongsvinger kommune støtter derfor de overordnede rammebetingelsene, samfunnsmålene og effektmålene som ligger til grunn for KVVU-en.

## 2. Vurdering av Jernbanedirektoratets anbefaling

Kongsvinger kommune mener imidlertid at Jernbanedirektoratets anbefaling ikke er ambisiøs nok til å virkelig gi et løft for Kongsvingerbanen fram mot 2030 og 2050. Anbefalt strategi fram mot 2030 er ikke god nok hverken for person- eller godstransporten. Den løser ikke utfordringer med punktlighet, overbelastning og bedre frekvens. Anbefalingen på kort sikt ivaretar heller ikke Jernbanedirektoratets godsstrategi og målet om en styrket internasjonal godskorridor.



Anbefalt strategi fram mot 2030 er å legge til rette for økt ombordkapasitet og åpne for lengre godstog. Kongsvinger kommune ser at dette kan gi sårt tiltrengt setekapasitet for persontransport, og vil gi effekter i form av lengre tog på godssiden. Men man vil fremdeles stå med en enkeltsporet bane med kapasitetsutfordringer for person og gods. Overbelastningen vil vedvare, punktligheten vil ikke bli bedre og det vil ikke kunne tilbys flere avganger gjennom K2.3 alene. Problemet rundt vedlikeholdsarbeider vil også fortsette. Kongsvinger kommune stiller også spørsmåltegn ved realismen i innkjøp av nytt togmateriell på persontogsiden fram mot 2030, i lys av de bestillinger som nylig er gjort på dette området for Flirttogene og som det forventes leveranse av i 2027.

For Kongsvinger og Kongsvingerregionen er redusert reisetid på Kongsvingerbanen en viktig forutsetning for at vi i større grad skal bli en del av bo og arbeidsmarkedsregionen rundt Oslo. Reduksjon av reisetid ned mot 1 time til Oslo er svært viktig i den sammenheng. Konsept 2.3 løser ikke utfordringene med reisetid, og kombinert med at kapasitetsutfordringene fortsatt vil være der innebærer konseptet ikke noe løft for persontrafikken til/fra Kongsvinger.

Som påpekt i KVUen er Kongsvingerbanen en tungt belastet banestrekning for transport av gods. Kongsvinger kommune ser det som lite framtidsrettet at det ikke anbefales flere infrastrukturelt tiltak som bidrar til å løse kapasitetsutfordringene for gods i årene fram mot 2030.

Det anbefalte konseptet vil ikke ivareta Jernbanedirektoratets godsstrategi med tanke på kapasitet. Økt kapasitet er helt vesentlig om man skal videreutvikle Kongsvingerbanen som en viktig internasjonal godskorridor. Konsept 2.3 gir ingen kapasitetsutvidende tiltak for strekningen Kongsvinger – riksgrensen, og det er begrenset effekt for grensekryssende gods. Kongsvinger kommune vil understreke at mye gods (inkludert tømmer) er «ferskvare», og da er det viktigere med flere tog pendler enn lengre tog. Hvis ikke kapasiteten til å kjøre tømmer tog økes raskt, vil det ramme skognæringen hardt. For Kongsvingerregionen handler det om å gi eksisterende næringsliv mulighet til å ekspandere og skape nye arbeidsplasser, samt å kunne få nyetableringer hit.

Kongsvingerregionen er også i ferd med å befeste sin stilling innenfor biobaserte næringer gjennom flere nyetableringer de seneste årene, og det er viktig at man følger opp med investeringer i banenettet som understøtter et næringsliv i omstilling.

Det er i dag store kapasitetsutfordringer i godsaksen sydover fra Oslo mot Gøteborg. Utbedring av Kongsvingerbanen vil gi en styrking av banenettet som er koblet på det svenske jernbanesystemet, inkludert banene til Gøteborg og sydover mot det Europeiske kontinentet. Økt kapasitet på Kongsvingerbanen/Grensebanen gir også mulighet for bedre retningsbalanse for godstransport gjennom Osloregionen til/fra Sverige og resten av Europa. For å styrke dette togsystemet kreves det en større ambisjon enn det som ligger i konsept K2.3 fram mot 2030.

Konkurransesevnen til jernbane er sterkest på de lengre strekningene, der det å etablere en internasjonal godskorridor vil ha en betydning. Alle banestrekninger fører til Kongsvinger – og med relativt begrensede investeringer vil man få til en mer nettverksbasert og konkurransedyktig banenett innenfor godstransport. I den sammenheng er Kongsvinger et naturlig transportknutepunkt, der tiltakene som gjøres på Kongsvingerbanen vil ha en stor betydning for å realisere dette.

Av hensyn til både person- og godstransport mener derfor Kongsvinger kommune at Jernbanedirektoratets ambisjonsnivå må økes. K3.4 med dobbeltspor Lillestrøm - Kongsvinger er det konseptet som åpenbart vil gi størst løft for Kongsvingerbanen både for gods og persontransport, og som bør ligge til grunn for utvikling av Kongsvingerbanen fram mot 2050.

Kongsvinger kommune ser samtidig at dette er en tung investering. Det vil bli sterk konkurranse om jernbaneinvesteringene fremover. Kongsvinger kommune mener derfor at Konsept 5.1 vil være en god og helt nødvendig løsning på kort og mellomlang sikt, og at arbeidet med konkretisering av konsept 5.1 må startes snarest, med sikte på realisering av infrastrukturprosjektene innenfor det tidsperspektivet. Både K5.1 og 3.4 vil gi økt kapasitet som svarer opp KVUens samfunns mål og effektmål. Men skal man møte behovene og øke ambisjonene ytterligere, slik at Kongsvingerbanen kan ta en enda større del av godset som skal overføres til bane, er det bare K3.4 som gir rom for dette og bør være strategien på lang sikt.

Sammenlignet med andre jernbaneinvesteringer vil Kongsvinger kommune vise til at samfunnsnytt for konsept 5.1 er beregnet til -0,13 (Netto nytte pr budsjettkrone). Dette er i samferdselssammenheng bra, og viser en samfunnsnytte som er konkurransedyktig sammenlignet med andre jernbaneprosjekter. Og dette til tross for at nytten for Hovedbanen ikke er medregnet og nytten for godstransport er underestimert (kommentert lenger ned i saken). Kongsvinger kommune mener dette underbygger at Konsept 5.1 bør ha en høyere prioritet enn for eksempel «Ytre Intercity» og at framdriftsplanen for Konsept 5.1 må forseres. Vurdering av nytten sammenlignet med ytre intercity er også i tråd med de utredningene som ble gjort i forbindelse grenbanene i rapportene Østlandsstjerna (Civitas, 2016) og Sammenstilling av nytteberegninger (Geir Berg, Logistikkutvikling, 2016).

Konsept 5.1 vil gjøre det mulig å kjøre nytt høyfrekvent lokaltogtilbud på dagens bane Lillestrøm-Fetsund-Sørumsand. Fjerntog, regiontog og godstog vil kunne kjøre på ny bane og vi vil få et mer robust system med økt kapasitet. Konsept 5.1 vil også ivareta Jernbanedirektoratets godsstrategi, og bidra til å utvikle en sterk internasjonal godskorridor. I dette konseptet ligger det også inne investeringer i nytt spor Lillestrøm – Leirsund, som gjør at dette må sees på som en del av framtidig dobbeltspor for Hovedbanen.

Tabellen under viser samfunnsøkonomiske analyser for andre jernbaneprosjekter, hentet fra Jernbanedirektoratets leveranse til NTP 2022-2033, oktober 2020.





Effektpakke	Netto nåverdi pr budsjett kroner (NNB)
Ny regiontogforbindelse og en times kortere framføringstid Oslo-Hønefoss (-Bergen), fellesprosjekt E16	-0,67
Flere og raskere tog på Dovrebanen (indre IC). To tog i timen til Hamar, trinn 3	-0,46
Flere og raskere tog på Dovrebanen (ytre IC), trinn 3 og 4 og videre for to tog i timen til Lillehammer	-1,08
Flere og raskere tog på Vestfold (ytre IC). To tog i timen til skien hele dagen	-0,53
Flere og raskere tog på Vestfold (full ytre IC). Fire tog i timen til Sandefjord og to tog i timen til Skien.	-0,89
Flere og raskere tog på Østfoldbanen (IC): To tog i timen til Fredrikstad	-1,04
Videreutvikling Vossebanen, trinn 1 og 2 inkl fellesprosjekt med vei	-0,84

Tabell 1: Samfunnsøkonomiske analyser andre jernbaneprosjekter, Jernbanedirektoratet oktober 2020.

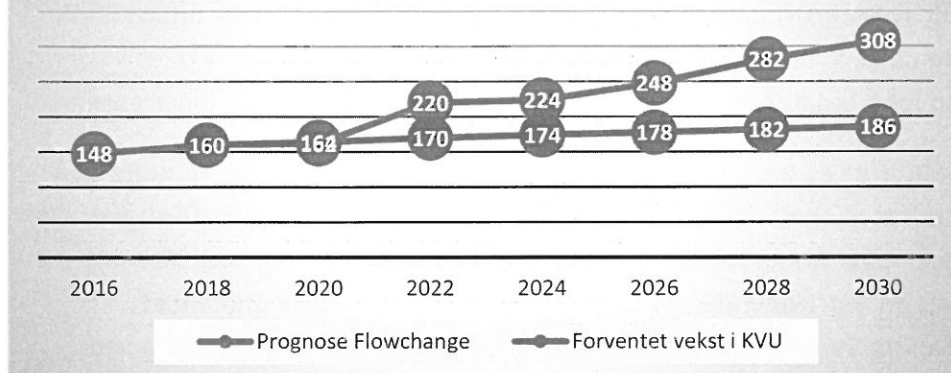
Kongsvinger kommune støtter Jernbanedirektoratets anbefaling om å utrede relasjonen Oslo-Stockholm i eget utredningsarbeid. Kongsvinger kommune forventer at Kongsvingerbanen bli en del av dette utredningsarbeidet, der konsept 5.1 bør inngå i en slik vurdering som et første steg på en rask utvikling av forbindelsen mellom Oslo - Stockholm.

### 3. Vurdering av nytteberegningene

I oppdragsbrevet til NTP 2022-2033 er det understreket at samfunnsøkonomisk lønnsomhet og effektivitet vil bli vektlagt ved prioritering og gjennomføring av tiltak i transportsektoren. KVU-en som nå er gjennomført viser at det er grunn til å løfte investeringer på Kongsvingerbanen inn i disse prioriteringsdiskusjonene.

Til de nytteberegningene som er gjort i KVUen vil Kongsvinger kommune bemerke at Jernbanedirektoratet har lagt til grunn lave prognoser for trafikkutvikling mot 2050. Modellanalysen forutsetter 1,7% vekst i gjennomsnitt pr år over Kongsvingerbanen mot 2050. I prognosene for NTP 2022-2033 foreslår de statlige transportetatene at 2,066% legges til grunn mot 2030, og 2,02% til 2050. Det er heller ikke samsvar mellom fremtidig vekst og historisk vekst over Kongsvingerbanen, noe figuren under viser. Det har vært kraftig vekst i eksporten av massevirke siden 2013 og kraftig vekst i eksporten av fersk sjømat på bane. Dagligvarer Oslo-Narvik har økt fra 0 til 17 togpendler siden 1993. Og det er kun et tidsspørsmål for eksport av metaller og annet industrigods transporteres på bane over Kongsvinger fra Nord-Norge og Trøndelag.

## Forventet vekst i gods på bane over Kongsvinger



Figur 1: Prognose Flowchange (2016): Basert på planer hos operatørene, nye linjer og historisk utvikling sammenlignet med prognosen i KVV-en

Det er også en svakhet ved modellene at man ikke fanger opp nytte for kjøper og selger ved et forbedret godstilbud. Et styrket godstilbud på bane har nytte for næringslivet utover reduserte transportkostnader. Det er mulig å beregne næringsnytte på linje med konsumentoverskuddet som beregnes for persontransport, men det er ikke gjort i denne utredningen.

Kongsvinger kommune vil også påpeke at nytteberegningene får kun beregnet nytten av tiltakene på norsk side. Eksempelvis vil CO2 gevinsten med flere tog til Narvik ikke komme til syne.

I sum mener Kongsvinger kommune at momentene over taler for at lønnsomheten for prosjektet er enda høyere enn det som vises i KVV-en fordi man ikke får beregnet reell nytte for godssiden.

Kongsvinger kommune stiller også spørsmål om nytteberegningene for Konsept K5.1 er riktig beregnet. Kostnaden for økt kapasitet på Hovedbanen inngår i kostnadsberegningene for K5.1, men vi kan ikke se at nytten for Hovedbanen er regnet inn. Hovedbanen har store kapasitetsproblemer og nytten for trafikken på Hovedbanen burde vært en del av det samlede regnestykket.

#### 4. Godspakke Innlandet

I forbindelse med Nasjonal transportplan (NTP 2018-2029) ble også godstrategien og godspakke Innlandet lagt frem. Kongsvinger kommune ønsker å kommentere at flere av tiltakene i blant annet godspakke Innlandet også er lagt inn som mulige tiltak i både K2.3 og K5.1 i utredningen. Dette er tiltak som det i utgangspunktet allerede skal være finansiering til

og som må ferdigstilles så raskt som mulig. Kongsvinger kommune frykter at gjennomføringen av disse viktige tiltakene vil bli utsatt ytterligere ved at K5.1 er tenkt langt frem i tid.

##### *5. Utvikling av Kongsvinger stasjon*

Et viktig grep i utvikling av Kongsvingerbanen er å styrke stasjonsområdene som funksjonelle knutepunkt. Gode knutepunkt er nødvendig for å fremme en flerkjerneutvikling i hovedstadsregionen, og for å bidra til nullvekstmålet. Dette gjelder også Kongsvinger stasjon.

Det planlegges nå en stor grad av fortetting i Kongsvinger sentrum, et grep som vil bidra til å styrke knutepunktet rundt stasjonen. Det foreligger en vedtatt reguleringsplan for Kongsvinger stasjon som tilrettelegger både for fortetting og en ny bussterminal som vil gi sømløse overganger mellom buss og tog. Kommunen jobber også sammen med både Innlandet fylkeskommune, BaneNor og Statens vegvesen om en ny gang/sykelbro over Glomma ved stasjonen som vil bidra til å styrke adkomsten til stasjonen samtidig som det kan sikre planfri kryssing til spor. Kongsvinger kommune vil understreke betydningen av å samordne det som nå planlegges rundt Kongsvinger stasjon slik at man kan hente ut gevinsten ved å samordne utviklingen i tid.

Med hilsen

Margrethe Haarr  
Ordfører  
Tlf. 99 79 08 03

Lars Andreas Uglem  
Rådmann  
Tlf. 97 74 32 00

**Vedlegg:**

Konseptvalgutredning for Kongsvingerbanen - uttalelse fra Kongsvinger kommune - politisk sak 27-01-21

*Dokumentet er godkjent for ekspedering uten underskrift.*



SKAL BEHANDLES I Utvalg	Møtedato	Saksnr
Formannskap	27.01.2021	002/21

Saksbeh.: Hilde Nygaard	Arkivsaknr.: 11/2067
-------------------------	----------------------

## Konseptvalgutredning for Kongsvingerbanen - uttalelse fra Kongsvinger kommune

### Vedlegg:

KVU-Kongsvingerbanen-sammendrag  
Høringssvar fra Kongsvinger kommune - KVU Kongsvingerbanen  
Høringssvar - revidert versjon.pdf

### Rådmannens INNSTILLING

1. Kongsvinger kommune sender høringssvar i tråd med vedlegget «Høringssvar fra Kongsvinger kommune – KVU Kongsvingerbanen»

**27.01.2021 Formannskap**

#### Nytt forslag fra Margrethe Haarr:

Kongsvinger kommune sender revidert høringssvar, i tråd med vedlegget "Høringssvar - revidert versjon", inkludert eventuelle mindre redaksjonelle endringer for å få fram hovedbudskapet ytterligere.

#### Votering:

Forslaget fra Margrethe Haarr, SP, ble enstemmig vedtatt.

#### **Formannskap- 002/21 Vedtak:**

Kongsvinger kommune sender revidert høringssvar, i tråd med vedlegget "Høringssvar - revidert versjon", inkludert eventuelle mindre redaksjonelle endringer for å få fram hovedbudskapet ytterligere.

#### Saksopplysninger:

##### Bakgrunn

Samferdselsdepartementet ga sommeren 2018 Jernbanedirektoratet i oppdrag å utarbeide en konseptvalgutredning (KVU) for Kongsvingerbanen. I slutten av november 2020 ble rapporten med anbefalinger oversendt departementet. KVU-en er så sendt på høring med høringsfrist 7/2-21. Denne saken dreier seg om høringsuttalelsen fra Kongsvinger kommune.



KVU-en er en omfattende utredning med mange underliggende delutredninger og analyser. I saken er hovedgrepene belyst og vurdert. Sammendraget av konseptvalgutredningen følger som vedlegg til saken. Her ligger en lenke til selve utredningen m/vedlegg - <https://www.jernbanedirektoratet.no/no/strategier-og-utredninger/utredninger/kvu-kongsvingerbanen/>

Bakgrunn for oppdraget er ifølge departementet at Kongsvingerbanen har opplevd betydelig vekst de siste årene, og prognosene tilsier vekst også framover. Kongsvingerbanen har i dag lokaltog i fast timesfrekvens til og fra Kongsvinger, ekstra rushtids tog morgen og ettermiddag, fjerntog til og fra Stockholm, samt betydelig godstrafikk over grensen til Sverige. Banen er erklært overbelastet, og det gir ikke rom for ytterligere forbedring av togtilbudet til tross for markedsmessig etterspørsel etter flere avganger. Ønsker fra togoperatørene om flere ruteleier kan ikke innfris uten tiltak på banen.

Jernbanedirektoratet fikk derfor i oppdrag å vurdere hvordan Kongsvingerbanen kan utvikles for å løse framtidens transportbehov enda bedre. I tråd med departementets bestilling skulle KVU-en vurdere hele systemet i sammenheng, og omfatte både lokal-, gods- og fjerntog. Framtidig kapasitetsbehov for banen skulle analyseres slik at dette kunne gi et godt grunnlag for å vurdere om og når det er nødvendig med eventuelle infrastrukturtiltak på jernbanen.

### Hovedmomenter fra KVU-en

#### *Målsettinger og rammebetingelser*

Gjennom involvering av interessenter har Jernbanedirektoratet lagt til grunn at samfunns målet skal bygge opp under tre hovedprioriteringer:

- *Transport:* Et transportsystem med tilstrekkelig kapasitet til å dekke regionens transportbehov.
- *Miljø:* Et klimavennlig transportsystem.
- *Verdiskapning og næringsutvikling:* En bedre integrert bolig- og arbeidsmarkedsregion som styrker næringslivets konkurransekraft.

Med dette som utgangspunkt fastsatte Samferdselsdepartementet 21. mars 2019 følgende samfunns mål for KVU-en:

*«Transportsystemet i korridoren Oslo – Kongsvinger – riksgrensen, skal kostnadseffektivt dekke etterspørselen etter lokal, regional og grenseoverskridende person- og godstransport frem til 2050, og redusere utslipp av klimagasser gjennom økte markedsandeler for kollektivtransporten»*

Effektmålene for KVU-en er:

1. Kollektivsystemet i transportkorridoren Oslo-Kongsvinger-riksgrensen skal ha en kapasitet som muliggjør en økning i antall sitteplasser på 100% fram mot 2050.
2. Kapasiteten for godstransport i transportkorridoren skal gi 100% økning i antall ruteleier fram mot 2050. Ruteleien for kombi-/fleksitog skal tilrettelegge for inntil 740 meter lange tog.
3. Kapasiteten i transportkorridoren Oslo-Kongsvinger-riksgrensen, eller i en annen korridor mot Stockholm, skal gi mulighet for 8 grensekryssende persontog i hver retning per døgn.

Følgende rammebetingelser er lagt til grunn for utvikling av konseptene:

**Transportkapasitet:** Kapasitet og frekvens for person- og godstransport skal ikke være dårligere enn tilbudet på Kongsvingerbanen i 2017 (før arbeidet med skifte av kontaktledning startet).

**Regional utvikling, verdiskapning og næringsutvikling:** Transportsystemet i korridoren skal legge til rette for en konsentrert by- og tettstedsutvikling i tråd med regional plan for Oslo og tidligere Akershus, planstrategien for tidligere Hedmark og Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal-, transport- og boligplanlegging.

**Klimabelastning:** Transportsystemet i korridoren skal legge til rette for overføring av gods fra veg til bane.

**Miljøbelastning:** Ved endret bruk eller utforming av transportsystemet skal inngrep i natur-, kulturminneverdier og naturressurser minimeres.

**Infrastrukturens kvalitet:** Vedlikehold av Kongsvingerbanen skal kunne gjennomføres uten at banen stenges sammenhengende over lengre tidsrom.

**Sårbarhet og naturrisiko:** Kongsvingerbanens sårbarhet for hendelser knyttet til klimaendringer skal reduseres.

I KVUen ble det innledningsvis sett på ulike konsept for løsning i henhold til KVU metodikken:

- Ko Referanse: Opprettholde dagens tilbud og standard
- K1: Buss som supplement til tog
- K2: Økt ombordkapasitet (person- og godstog)
- K3: Optimalisere trafikk og infrastruktur på Kongsvingerbanen
- K4: Regionalt nettverk (ny bane Årnes – OSL)
- K5: Økt kapasitet med reduksjon av reisetid (ny bane Lillestrøm – Sørumsand)
- K6: Kortere reisetid og økt kapasitet (ny bane Lillestrøm – Sørumsand – Stockholm)

Fem konseptene ble valgt ut for mer inngående analyser og samfunnsøkonomiske beregninger.

De fire konseptene som er utredet i tillegg til Ko referansealternativene er:

**K1 Buss som supplement til tog.** Samme togtilbud som i dag. Økt kollektivkapasitet ved bruk av buss som supplement til togtilbudet. Ingen tiltak på Kongsvingerbanen. Ingen nevneverdig økning i godskapasiteten. Ingen økning for grensekryssende persontog. Kostnad – 20 mill. kr.

**K2.3 Økt ombordkapasitet (person- og godstog):** Nytt togmateriell med økt kapasitet. Forlengelse av 5 krysningsspor. Ingen vesentlige tilbudsforbedringer, utenom bedre ombordkapasitet i togene og forlengelse av noen krysningsspor. Mere setekapasitet for persontransport, og lengre godstog – 740 m. Samme overbelastning som i dag og ingen bedring i punktligheten. Ingen økning i antall avganger. Ingen vesentlig endring av reisetid Kongsvinger-Oslo. Ingen økning i kapasitet for grensekryssende persontog. Kostnad – 1,4 mrd. kroner.

**K 3.4 Økt frekvens og kortere reisetid langs dagens bane.** Optimalisere trafikk og infrastruktur med høyere frekvens hele døgnet og dobbeltspor Lillestrøm – Kongsvinger. Forlengelse av 3 krysningsspor Kongsvinger – Riksgrensen. Gir rom for to avganger i timen Asker-Kongsvinger hele dagen med stopp på de største stasjonene. Ny rute Oslo S – Årnes med to avganger i timen gjennom dagen som da betjener alle stasjonene fra til/fra Årnes. Lengre godstog og flere avganger som tilfredsstiller Jernbanedirektoratets godstrategi. Kongsvinger – Oslo får 15-20 kortere reisetid. Økning i antall grensekryssende persontog til 8 avganger pr. dag t/r Oslo – Stockholm. Kostnad – 21,5 mrd. kroner.

**K5.1 Økt kapasitet med reduksjon av reisetid.** Økt kapasitet i systemet og kortere reisetid som følge av ny banestrekning Lillestrøm – Sørumsand, via Leirsund og Hovedbanen. Forlengelse av 11 krysningsspor. Gir rom for at regiontog, grensekryssende persontog og godstog kjører via Leirsund, mens lokaltogtrafikk Lillestrøm – Sørumsand benytter eksisterende bane. Kongsvinger – Oslo får 10-15 min kortere reisetid. Økning til 8 avganger pr



dag t/r Oslo-Stockholm. Lengre godstog og flere avganger som tilfredsstillende  
Jernbanedirektoratets godstrategi. Kostnad – 13 mrd. kroner.

Tabellen under viser tall fra nyttekostnadsanalysen for de ulike konseptene for perioden 2026-2065, millioner 2019-kroner, og en rangering basert på dette. Restverdi er beregnet for perioden 2066-2100.

	K1	K2.3	K3.4	K5.1
Endring for trafikanter og godskunder	1 518	2 382	11 526	9 440
Endring for operatører	0	0	0	0
Endring for det offentlige (ekskl. investeringskostnader)	- 423	- 477	- 6 556	- 1 973
Investeringskostnader (tilhører det offentlige, men fremstilt separat)	- 19	-1 395	- 21 475	- 13 014
Endring for samfunnet for øvrig	- 133	979	2 526	2 511
Restverdi	368	1 359	2 770	3 577
Endring i skattefinansiering	- 90	- 159	- 5 064	- 2 449
<b>Netto nytte</b>	<b>1 221</b>	<b>2 688</b>	<b>- 16 273</b>	<b>- 1 908</b>
Netto nytte per budsjettkrone (NNB)	2,76	1,44	- 0,58	- 0,13
Netto nytte per investert krone (NNK)	64,90	1,93	- 0,76	- 0,15
<b>Rangering basert på netto nytte</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>3</b>

#### Jernbanedirektoratets anbefaling:

I tillegg til den samfunnsøkonomiske analysen er det gjort en sammenstilling av hvordan de ulike konseptene slår ut i forhold til de definerte målene og rammebetingelsene for KVU-en. Basert på en samlet vurdering anbefaler Jernbanedirektoratet følgende for utvikling av Kongsvingerbanen:

- K 2.3 (økt ombordkapasitet for både person- og godstog) på kort og mellomlang sikt.
- K5.1 (økt kapasitet med reduksjon av reisetid. Nye bane Lillestrøm – Sørumsand) på lang sikt.
- Relasjonen Oslo-Stockholm anbefales utredes videre i et eget utredningsarbeid.

Kort og mellomlang sikt er definert fram mot 2030. Lang sikt er definert fram mot 2050.

#### Vurdering:

##### Bakgrunn, mål og rammebetingelser

Rådmannen er tilfreds med at KVU-en for Kongsvingerbanen nå er ferdigstilt og sendt på høring. Dette er en utredning kommunen, regionen og næringslivet har ventet på. Banens begrensede kapasitet skaper store utfordringer for utvidelse av persontogtrafikken, samt avvikling av godstransport og mulighet for overføring av gods fra veg til bane i en svært viktig godskorridor for skognæringen og eksportrettet industri. De tiltak som ligger inne i inneværende handlingsprogram 2018-2029 gir få muligheter for økt tilbud på strekningen, og det er viktig at man nå løfter blikket og får på plass en offensiv strategi som løser framtidens transportbehov på en god og offensiv måte. Rådmannen ser det som svært viktig at man i NTP 2022-2033 får på plass en tydelig ambisjon og strategi også for Kongsvingerbanen, og resultatet av denne høringen er viktig i den sammenheng.

Rådmannen mener det er et godt faglig arbeid som her er gjort, som også har involvert kommunene på en god måte undervegs.

Rådmannen er tilfreds med at KVU-en slår fast at Kongsvingerbanen er en viktig del av det nasjonale systemet og at den bekrefter at kapasitetsbegrensninger gjør banen til en flaskehals i det norske jernbanenettet. Det er også bra at utredningen understreker at Kongsvingerbanen er en avgjørende lenke i det norske og svenske godstransportsystemet, spesielt for vareforsyning og

forsyningssikkerhet til/fra Nord-Norge og for tømmerføringen. Den bekrefter også at etterspørselen er større enn kapasiteten. Det er også en styrke at KVUen peker på behovet for lengre tog og flere avganger om Kongsvingerbanen skal bidra til å nå EUs mål for overføring av godstransport fra vei til sjø og bane – 30 % av trafikken i veinettet med reiselengde over 300 km innen 2030.

På samme måte mener rådmannen det er gjort gode vurderinger av Kongsvingerbanens betydning for lokal og regional utvikling, og de begrensninger som ligger i dagens kapasitet for å møte økende etterspørsel.

Rådmannen støtter derfor de overordnede rammebetingelsene, samfunnsmålene og effektmålene som ligger til grunn for KVU-en.

### *Vurdering av anbefalingen*

Rådmannen mener imidlertid at Jernbanedirektoratets anbefaling ikke er ambisiøs nok til å virkelig gi et løft for Kongsvingerbanen fram mot 2030 og 2050. Anbefalt strategi fram mot 2030 er ikke god nok hverken for person- eller godstransporten. Den løser ikke utfordringer med punktlighet, overbelastning og bedre frekvens. Anbefalingen på kort sikt ivaretar heller ikke Jernbanedirektoratets godsstrategi og målet om en styrket internasjonal godskorridor.

Anbefalt strategi fram mot 2030 er å legge til rette for økt ombordkapasitet og åpne for lengre godstog. Rådmannen ser at dette kan gi svært tiltrengt setekapasitet for persontransport, og vil gi effekter i form av lengre tog på godssiden. Men man vil fremdeles stå med en enkeltsporet bane med kapasitetsutfordringer for person og gods. Overbelastningen vil vedvare, punktligheten vil ikke bli bedre og det vil ikke kunne tilbys flere avganger gjennom K2.3 alene. Problemet rundt vedlikeholdsarbeider vil også fortsette. Rådmannen stiller også spørsmåltegn ved realismen i innkjøp av nytt togmateriell på persontogside fram mot 2030, i lys av de bestillinger som nylig er gjort på dette området for Flirttogene og som det forventes leveranse av i 2027.

For Kongsvinger og Kongsvingerregionen er redusert reisetid på Kongsvingerbanen en viktig forutsetning for at vi i større grad skal bli en del av bo og arbeidsmarkedsregionen rundt Oslo. Reduksjon av reisetid ned mot 1 time til Oslo er svært viktig i den sammenheng. Konsept 2.3 løser ikke utfordringene med reisetid, og kombinert med at kapasitetsutfordringene fortsatt vil være der innebærer konseptet ikke noe løft for persontrafikken til/fra Kongsvinger.

Som påpekt i KVUen er Kongsvingerbanen en tungt belastet banestrekning for transport av gods. Rådmannen ser det som lite framtidsrettet at det ikke anbefales flere infrastrukturtiltak som bidrar til å løse kapasitetsutfordringene for gods i årene fram mot 2030.

Kongsvingerbanen er særlig viktig for eksporten av råvarer, som skogsvirke, sjømat og mineraler. Etterspørselen etter råvarer fra andre land forventes å øke, samtidig som de råvarebaserte varestrømmene kjennetegnes av betydelige svingninger i et 30-års perspektiv. Disse varestrømmene er i mange sammenhenger for store til at biltransport er et konkurransedyktig alternativ. Ved økt foredling av skogressursene og andre volumkrevende råvarer i Norge vil Kongsvingerbanen være den sentrale eksportkorridoren, med transporttider på under et døgn til viktige markeder på Kontinentet. Dette er forhold som i liten grad er tatt hensyn til i den strekningsvise analysen av Kongsvingerbanen.

Det anbefalte konseptet vil ikke ivareta Jernbanedirektoratets godsstrategi med tanke på kapasitet. Økt kapasitet er helt vesentlig om man skal videreutvikle Kongsvingerbanen som en viktig internasjonal godskorridor. Konsept 2.3 gir ingen kapasitetsutvidende tiltak for strekningen Kongsvinger – riksgrensen, og det er begrenset effekt for grensekryssende gods. Rådmannen vil understreke at mye gods (inkludert tømmer) «ferskvarer», og da er det viktigere med flere tog pendler enn lengre tog. Hvis ikke kapasiteten til å kjøre tømmer tog økes raskt, vil det ramme skognæringen hardt. For Kongsvingerregionen handler det om å gi eksisterende næringsliv mulighet til å ekspandere og skape nye arbeidsplasser, samt å kunne få nyetableringer hit.





Kongsvingerregionen er også i ferd med å befeste sin stilling innenfor biobaserte næringer gjennom flere nyetableringer de seneste årene, og det er viktig at man følger opp med investeringer i banenettet som understøtter et næringsliv i omstilling.

Det er i dag store kapasitetsutfordringer i godsaksen sydover fra Oslo mot Gøteborg. Utbedring av Kongsvingerbanen vil gi en styrking av banenettet som er koblet på det svenske jernbanesystemet, inkludert banene til Gøteborg og sydover mot det Europeiske kontinentet. Økt kapasitet på Kongsvingerbanen/Grensebanen gir også mulighet for bedre retningsbalanse for godstransport gjennom Osloregionen til/fra Sverige og resten av Europa. For å styrke dette togsystemet kreves det en større ambisjon enn det som ligger i konsept K2.3 fram mot 2030.

Konkurranssevnen til jernbane er sterkest på de lengre strekningene, der det å etablere en internasjonal godskorridor vil ha en betydning. Alle banestrekninger fører til Kongsvinger – og med relativt begrensede investeringer vil man få til en mer nettverksbasert og konkurransedyktig banenett innenfor godstransport. I den sammenheng er Kongsvinger et naturlig transportknutepunkt, der tiltakene som gjøres på Kongsvingerbanen vil ha en stor betydning for å realisere dette.

Av hensyn til både person- og godstransport mener derfor rådmannen at Jernbanedirektoratets ambisjonsnivå må økes. Alternativ K3.4 med dobbeltspor Lillestrøm - Kongsvinger er det konseptet som åpenbart ville gitt størst løft for Kongsvingerbanen både for gods og persontransport. Men det er også det konseptet som koster mest – 21.5 mrd.

Rådmannen ser at dette er en tung investering. Det vil bli sterk konkurranse om jernbaneinvesteringene fremover, og rådmannen støtter derfor Jernbanedirektoratet om at Konsept 5.1 vil være en god løsning for fremtiden. Men rådmannen mener framdriften må forseres i forhold til Jernbanedirektoratets framdriftsplan. Arbeidet med konkretisering av konsept 5.1 må startes snarest, med sikte på at infrastrukturprosjektene som ligger i dette konseptet kan igangsettes på kort og mellom lang sikt. Konsept 5.1 imøtekommer samfunnsmålet og effektmålene. Behovene er der allerede i dag, og vi kan ikke vente fram mot 2050 for en realisering. Konseptet gir økt kapasitet i form av økt frekvens og økt kapasitet per tog. 4 av 5 kryssningsspor i konsept K2.3 kreves også i konsept K5.1 (avhengig av plassering av kobling mot Hovedbanen).

Sammenlignet med andre jernbaneinvesteringer vil rådmannen vise til at samfunnsnyttene for konsept 5.1 er beregnet til -0,13 (Netto nytte pr budsjettkrone). Dette er i samferdselssammenheng bra, og viser en samfunnsnytte som er konkurransedyktig sammenlignet med andre jernbaneprosjekter. Og dette til tross for at nytten for Hovedbanen ikke er medregnet og nytten for godstransport er underestimert (kommentert lenger ned i saken). Rådmannen mener dette underbygger at Konsept 5.1 bør ha en høyere prioritet enn for eksempel «Ytre Intercity» og at framdriftsplanen for Konsept 5.1 må forseres. Vurdering av nytten sammenlignet med ytre intercity er også i tråd med de utredningene som ble gjort i forbindelse grenbanene i rapportene Østlandsstjerna (Civitas, 2016) og Sammenstilling av nytteberegninger (Geir Berg, Logistikkutvikling, 2016).

Konsept 5.1 vil gjøre det mulig å kjøre nytt høyfrekvent lokaltogtilbud på dagens bane Lillestrøm-Fetsund-Sørumsand. Fjerntog, regiontog og godstog vil kunne kjøre på ny bane og vi vil få et mer robust system med økt kapasitet. Konsept 5.1 vil også ivareta Jernbanedirektoratets godsstrategi, og bidra til å utvikle en sterk internasjonal godskorridor. I dette konseptet ligger det også inne investeringer i nytt spor Lillestrøm – Leirsund, som gjør at dette må sees på som en del av framtidig dobbeltspor for Hovedbanen.

Tabellen under viser samfunnsøkonomiske analyser for andre jernbaneprosjekter, hentet fra Jernbanedirektoratets leveranse til NTP 2022-2033, oktober 2020.

Effektpakke	Netto nåverdi pr budsjettkrone(NNB)
Ny regiontogforbindelse og en times kortere framføringstid Oslo-Hønefoss (-Bergen), fellesprosjekt E16	-0,67
Flere og raskere tog på Dovrebanen (indre IC). To tog i timen til Hamar, trinn 3	-0,46
Flere og raskere tog på Dovrebanen (ytre IC), trinn 3 og 4 og videre for to tog i timen til Lillehammer	-1,08
Flere og raskere tog på Vestfold (ytre IC). To tog i timen til skien hele dagen	-0,53
Flere og raskere tog på Vestfold (full ytre IC). Fire tog i timen til Sandefjord og to tog i timen til Skien.	-0,89
Flere og raskere tog på Østfoldbanen (IC): To tog i timen til Fredrikstad	-1,04
Videreutvikling Vossebanen, trinn 1 og 2 inkl fellesprosjekt med vei	-0,84

Rådmannen støtter Jernbanedirektoratets anbefaling om å utrede relasjonen Oslo-Stockholm i eget utredningsarbeid. Konsept 5.1 bør inngå i en slik vurdering som et første steg på en rask utvikling av forbindelsen mellom Oslo - Stockholm.

### Vurdering av nytteberegningene

I oppdragsbrevet til NTP 2022-2033 er det understreket at samfunnsøkonomisk lønnsomhet og effektivitet vil bli vektlagt ved prioritering og gjennomføring av tiltak i transportsektoren. KUV-en som nå er gjennomført viser at det er grunn til å løfte investeringer på Kongsvingerbanen inn i disse prioriteringsdiskusjonene.

Til de nytteberegningene som er gjort i KUV-en vil rådmannen bemerke at Jernbanedirektoratet har lagt til grunn lave prognoser for trafikkutvikling mot 2050. Modellanalysen forutsetter 1,7% vekst i gjennomsnitt pr år over Kongsvingerbanen mot 2050. I prognosene for NTP 2022-2033 foreslår de statlige transportetatene at 2,066% legges til grunn mot 2030, og 2,02% til 2050. Det er heller ikke samsvar mellom fremtidig vekst og historisk vekt over Kongsvingerbanen. Det har vært kraftig vekst i eksporten av massevirke siden 2013 og kraftig vekst i eksporten av fersk sjømat på bane. Transporten av detaljhandelsvarer til Nord-Norge via Kongsvinger, Sverige og Narvik med godstog har vært en stor suksess siden etableringen av forbindelsen i 1996. 17 togpar transporterer strekningen på ca. 1950 kilometer hver uke, med sjømat i retur. Co2 besparelsen ble i 2015 beregnet til ca. 90.000 tonn sammenlignet med transport med lastebil for hele strekningen. Det er et betydelig tall i nasjonal sammenheng. Og det er kun et tidsspørsmål for eksport av metaller og annet industrigods transporteres på bane over Kongsvinger fra Nord-Norge og Trøndelag. Produksjon innen havbruk er fordoblet i løpet av ti år i Troms og Finnmark, til ca. 800.000 tonn per år. Også sjømateksporten konverteres til biltransport når presisjonen med jernbane svikter.

Siden 2015 har banetrafikken tapt markedsandeler til veitransport for gods over Narvik, til tross for kortere reisetid og svært konkurransedyktige priser. Årsaken er at banenettet er overbelastet på sentrale strekninger slik at toget ikke kommer fram i tide. Presisjonen på banen til Narvik har vært ca. 50 % i forhold til oppsatte mål. Den manglende leveringspresisjonen har ført til at engroshandelsbedriftene frakter tidskritisk gods over lange avstander med lastebil i stedet for med tog.

Det er et økende tilbud av lastebilkapasitet som følge av at ferske dagligvarer transporter med modulvogntog fra Osloområdet til Troms og Finnmark. Når den statlige konseptvalgutredningen ikke foreslår kapasitetsutvidende tiltak på en allerede overbelastet bane før mot 2050, blir konsekvensene at godstransport over lange avstander fortsatt overføres til veitransport, med økte Co2 utslipp som resultat. Det er også en svakhet ved modellene at man ikke fanger opp nytte for kjøper og selger ved et forbedret godstilbud. Et styrket godstilbud på bane har nytte for næringslivet utover reduserte transportkostnader. Det er mulig å beregne næringsnytte på linje med konsumentoverskuddet som beregnes for persontransport, men det er ikke gjort i denne utredningen.

Rådmannen vil også påpeke at nytteberegningene kun får beregnet nytten av tiltakene på norsk side. Eksempelvis vil CO2 gevinsten med flere tog til Narvik ikke komme til syne.



I sum mener rådmannen at momentene over taler for at lønnsomheten for prosjektet er enda høyere enn det som vises i KVV-en fordi man ikke får beregnet reell nytte for godssiden.

Rådmannen stiller også spørsmål om nytteberegningene for Konsept K5.1 er riktig beregnet. Kostnaden for økt kapasitet på Hovedbanen inngår i kostnadsberegningene for K5.1, men vi kan ikke se at nytten for Hovedbanen er regnet inn. Hovedbanen har store kapasitetsproblemer og nytten for trafikken på Hovedbanen burde vært en del av det samlede regnestykket.

### *Godspakke Innlandet*

I forbindelse med Nasjonal transportplan (NTP 2018-2029) ble også godsstrategien og godspakke Innlandet lagt frem. Rådmannen ønsker å kommentere at flere av tiltakene i blant annet godspakke Innlandet også er lagt inn som mulige tiltak i både K2.3 og K5.1 i utredningen. Dette er tiltak som det i utgangspunktet allerede skal være finansiering til og som må ferdigstilles så raskt som mulig. Rådmannen frykter at gjennomføringen av disse viktige tiltakene vil bli utsatt ytterligere ved at K5.1 er tenkt langt frem i tid.

### *Utvikling av Kongsvinger stasjon*

Et viktig grep i utvikling av Kongsvingerbanen er å styrke stasjonsområdene som funksjonelle knutepunkt. Gode knutepunkt er nødvendig for å fremme en flerkjerneutvikling i hovedstadsregionen, og for å bidra til nullvekstmålet. Dette gjelder også Kongsvinger stasjon. Det planlegges nå en stor grad av fortetting i Kongsvinger sentrum, et grep som vil bidra til å styrke knutepunktet rundt stasjonen. Det foreligger en vedtatt reguleringsplan for Kongsvinger stasjon som tilrettelegger både for fortetting og en ny bussterminal som vil gi sømløse overganger mellom buss og tog. Kommunen jobber også sammen med både Innlandet fylkeskommune, BaneNor og Statens vegvesen om en ny gang/sykelbro over Glomma ved stasjonen som vil bidra til å styrke adkomsten til stasjonen samtidig som det kan sikre planfri kryssing til spor. Rådmannen vil understreke betydningen av å samordne det som nå planlegges rundt Kongsvinger stasjon slik at man kan hente ut gevinsten ved å samordne utviklingen i tid.

### **Medbestemmelse:**

Saken er ikke drøftet drøftet med hovedtillitsvalgte.

### **Konklusjon og oppsummering:**

Rådmannen mener Jernbanedirektoratet har gjennomført en grundig utredning som understreker Kongsvingerbanens betydning i jernbanenettet, og hvilke utfordringer som er knyttet til dagens begrensede kapasitet. Utredningen viser at det er behov for en større jernbanesatsing langs Kongsvingerbanen av hensyn til både person- og godstrafikk.

Rådmannen mener imidlertid at Jernbanedirektoratets anbefaling ikke er ambisiøs nok til å virkelig gi et løft for Kongsvingerbanen med de strategiene som legges til grunn fram mot 2030 og 2050.

Konsept 2.3 med økt ombordkapasitet og lengre godstog fram mot 2030 er ikke godt nok hverken for person- eller godstransporten. Dette løser ikke utfordringer med punktlighet, overbelastning og bedre frekvens. Anbefalingen på kort sikt ivaretar heller ikke Jernbanedirektoratets godsstrategi og målet om en styrket internasjonal godskorridor.

Rådmannen anbefaler derfor man i stedet bør gå rett på konsept 5.1 med ny bane mellom Lillestrøm og Leirsund inkludert de krysningsspor som er anbefalt. Dette vil gi et helt nødvendig løft for Kongsvingerbanen og er et konsept som er konkurransedyktig med andre jernbaneprosjekt med tanke på lønnsomhet. Sammenlignet med andre jernbaneinvesteringer vil rådmannen vise til at samfunnsnyttene for konsept 5.1 er beregnet til -0,13 (Netto nytte pr budsjett kroner). Dette er i samferdselssammenheng relativt bra, og viser en samfunnsnytte som er konkurransedyktig sammenlignet med andre jernbaneprosjekter. Og dette til tross for at nytten for Hovedbanen ikke er

medregnet og nytten for godstransport er underestimert.

Rådmannen mener dette underbygger at Konsept 5.1 bør ha en høyere prioritet enn for eksempel «Ytre Intercity» og at framdriftsplanen for Konsept 5.1 må forseres med sikte på realisering på kort og mellomlang sikt.

Konseptvalgutredningen for Hovedbanen skal ferdigstilles nå i løpet av februar, og rådmannen vil understreke betydningen av å se KVV Kongsvingerbanen og KVV Hovedbanen i sammenheng for å sikre gode systembetragtninger.





post@jernbanedirektoratet.no

Deres ref.:

Vår ref. (saksnr.):  
20/08871-4

Saksbehandler:  
Else Marie Stuenæs

Dato: 22.01.2021

## Høring KVV Kongsvingerbanen, sak 201800998

Formannskapet i Aurskog-Høland kommune behandlet sak om høringssvar til KVV Kongsvingerbanen i møte 18. januar 2021. Følgende vedtak ble fattet:

*Aurskog-Høland kommune støtter hovedkonklusjonen i KVV Kongsvingerbanen, og deler Jernbanedirektoratets målsetting om at Kongsvingerbanen skal være en attraktiv og konkurransedyktig transportåre som bidrar til at kommunene i regionen blir en del av Oslo-områdets arbeids-, bo- og servicetilbud. Dette er spesielt viktig for utkanten av regionen der tog er det mest effektive og miljøvennlige transportalternativet for mennesker og gods.*

*Aurskog-Høland kommune mener en oppgradering og utvidelse av tilbudet for person- og godstransport på Kongsvingerbanen er nødvendig for å gjøre banen mer attraktiv og tilgjengelig som et ledd i å nå nullvekstmålet for personbiltrafikken og det grønne skiftet.*

*Aurskog-Høland kommune mener at en utredning for jernbane for strekningen Oslo - Stockholm burde vært gjort i sammenheng med denne KVVUen basert på at en slik bane vil kunne være et supplement og en avlastning for Kongsvingerbanen. Ett av konseptene er en ny trasé fra Lillestrøm/Leirsund til øst for Glomma/syd for Sørumsand. Kommunen mener likevel det er positivt at KVVUen anbefaler en utredning for strekningen, og ber om at vurderinger knyttet til mulig avlastning for eksisterende baneløsninger inngår som en del av utredningen.*

Vedlagt ligger kommunedirektørens saksframlegg i saken.

Med vennlig hilsen

Else Marie Stuenæs  
Rådgiver overordnet plan

Dokumentet er godkjent elektronisk uten underskrift.

Vedlegg:

Høringssvar - Høring KVV Kongsvingerbanen

Arkivsak-dok. 20/08871-2  
Saksbehandler Else Marie Stuenæs

Saksgang  
Formannskapet

Møtedato  
18.01.2021

## Høringssvar - Høring KVV Kongsvingerbanen

### **Kommunedirektørens innstilling:**

Aurskog-Høland kommune støtter hovedkonklusjonen i KVV Kongsvingerbanen, og deler Jernbanedirektoratets målsetting om at Kongsvingerbanen skal være en attraktiv og konkurransedyktig transportåre som bidrar til at kommunene i regionen blir en del av Oslo-området arbeids-, bo- og servicetilbud. Dette er spesielt viktig for utkanten av regionen der tog er det mest effektive og miljøvennlige transportalternativet for mennesker og gods.

Aurskog-Høland kommune mener en oppgradering og utvidelse av tilbudet for person- og godstransport på Kongsvingerbanen er nødvendig for å gjøre banen mer attraktiv og tilgjengelig som et ledd i å nå nullvekstmålet for personbiltrafikken og det grønne skiftet.

Aurskog-Høland kommune mener at en utredning for jernbane for strekningen Oslo - Stockholm burde vært gjort i sammenheng med denne KVVUen basert på at en slik bane vil kunne være et supplement og en avlastning for Kongsvingerbanen. Kommunen mener likevel det er positivt at KVVUen anbefaler en utredning for strekningen, og ber om at vurderinger knyttet til mulig avlastning for eksisterende baneløsninger inngår som en del av utredningen.

### **Vedlegg:**

- Høringsbrev Høring KVV Kongsvinger

### **Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):**

- Hovedrapport og underlagsrapporter er lagt ut på <https://www.jernbanedirektoratet.no/no/aktualiteter/2020/kongsvingerbanen-anbefaler-okt-kapasitetgjennom-en-trinnvis-utvikling/>

### **Saksopplysninger:**

Jernbaneverket har på vegne av Samferdselsdepartementet sendt Konseptvalgutredning (KVV) for Kongsvingerbanen på høring. Høringsfrist er satt til 7. februar 2021.

KVVUen slår fast at Kongsvingerbanen spiller en viktig rolle i å dekke behovet både for persontransport for tettstedene mellom Kongsvinger og Oslo, og for å betjene grensekryssende gods- og persontransport. Banen er enkeltsporet med få lange kryssningsspor. Mangelen på forbikjøringsmuligheter og gode kryssningsmuligheter reduserer banens robusthet, gjør banen sårbar i avvikssituasjoner, bidrar til at forsinkelsene forplanter seg og hindrer rask tilbakestillingsevne. Den har ca. 3,2 millioner passasjerer per år. På strekningen Lillestrøm - Kongsvinger transporteres det årlig ca. 1,4 millioner tonn gods, hovedsakelig tømmer og stykkgoods. Banen betjener tømmerterminalen på Norsenga i Kongsvinger. På de mest trafikkerte dagene går det ca. 30 godstog (15 godstogpar i hver retning) pr dag.

Jernbanedirektoratets målsetting er at Kongsvingerbanen skal være en attraktiv og konkurransedyktig transportåre som bidrar til at kommunene i regionen blir en del av Oslo-området arbeids-, bo- og

servicetilbud. Banen skal møte behovene for lokale, regionale og grensekryssende reiser, og bidra til at næringslivets behov for effektiv transport mellom Østlandet, Midt-Norge, Nord Norge og Sverige tilfredsstilles. Tre hovedprioriteringer er lagt til grunn:

- Transport: Et transportsystem med tilstrekkelig kapasitet til å dekke regionens transportbehov.
- Miljø: Et klimavennlig transportsystem.
- Verdiskapning og næringsutvikling: En bedre integrert bolig- og arbeidsmarkedsregion som styrker næringslivets konkurransekraft.

Hovedoppgaven for KVUen har vært å vurdere tilbudsforbedringer langs transportkorridoren Lillestrøm - Kongsvinger-riksgrensen. Det er sett på mulige løsninger som vil bedre situasjonen for banen på kort og lang sikt. Det er gjort en analyse av framtidig transportbehov i korridoren Lillestrøm – Kongsvinger - riksgrensen for å vurdere om og eventuelt når det er nødvendig med infrastrukturtiltak på banen og om det finnes andre måter å tilfredsstille samfunnets behov på. Samfunnsøkonomiske vurderinger av konsepter og måloppnåelse ligger til grunn for anbefalingen om videre utvikling av Kongsvingerbanen.

Bane NOR utarbeidet i 2018 en kapasitetsforbedringsplan for Kongsvingerbanen. Planen inneholder tiltak, primært krysningsspor, som vil være tilstrekkelig for å oppheve overbelastningen, men som gir ikke grunnlag for store tilbudsforbedringer i form av lengre tog eller økt trafikkvolumet.

Flere hovedkonsepter har blitt vurdert:

- K 0 Beholde dagens tilbud og standard
- K 1 Buss som supplement til tog
- K 2 Økt ombordkapasitet for person- og godstog
- K 3 Optimalisere trafikk og infrastruktur
- K 4 Regionalt nettverk
- K 5 Økt kapasitet med reduksjon av reisetid
- K 6 Kortere reisetid og økt kapasitet for tog for Stockholm

Konseptene ble også inndelt i delkonsepter som ytterligere spisser konseptene. Konseptene K 0, K 1, K 2.3, K 3.4 og K 5.1 ble valgt ut for mer inngående analyser og samfunnsøkonomisk beregninger.

Referansealternativet K 0 er en videreføring av dagens situasjon. Det er tatt utgangspunkt i at en framtidig Oslo-tunnel eller mulighet for å vende tog på Oslo S kan benyttes. Dagens busstilbud inngår i konseptet.

I K 1 Buss som supplement til tog økes kapasiteten på kollektivtilbudet gjennom økt frekvens på eksisterende busstilbud og etablering av nye ruter. Reisetiden med buss blir 10-15 minutter lengre enn med tog. I tillegg kommer omstigning på Lillestrøm/Kløfta for reisende med tog til Oslo/Lillestrøm. Nye rutetilbud benytter holdeplasser langs fv. 172 og rv. 22, men kjører ikke innom jernbanestasjonene Svingen, Fetsund og Nerdrum. For godstogtransporten blir det ingen endring i tilbudet.

Transportkapasiteten økes ved bruk av nye tog med høyere ombordkapasitet i K 2.3. Økt ombordkapasitet for godstog oppnås ved bruk av lengre tog/flere vogner. Det tar mer av banens kapasitet og medfører behov for økt kryssingskapasitet i form av flere og/eller lengre krysningsspor. Behovet gjelder også dersom tilbudet økes gjennom økt frekvens for enten person- eller godstog. Konseptet gir ingen ruteforbedringer for grensekryssende fjerntrafikk.

K 3.4 gir ruten Oslo S - Kongsvinger et knutepunktbasert stoppmønster og 30 minutters intervall hele døgnet. Strekningen Oslo S – Årnes får 30 minutters intervall og beholder dagens stoppmønster. Konseptet gir noe redusert reisetid, ca. 15 – 20 minutter, grunnet bedre kryssingskapasitet og færre stopp. Tilbudet utvides slik at Oslo – Stockholm får åtte avganger. Kombinasjonen av ruter tilsier at det ikke blir behov for matebuss. Det legges til rette for 740 meter lange kombitog og 550 meter lange tømmer tog. Til sammen blir det 32 daglige godstogavganger på strekningen Lillestrøm – Kongsvinger og 49 på strekningen Kongsvinger – riksgrensen.

I konsept K 5.1 forbedres togtilbudet ved å etablere en ny baneforbindelse fra Hovedbanen eller Gardermobanen nord for Lillestrøm fra Leirsund til Sørumsand. Koblingen gir økt kapasitet, kortere reisetid mellom Sørumsand og Lillestrøm og fjerner den jernbanetekniske begrensningen som gjør at tog til/fra Kongsvingerbanen må veksle fra Gardermobanen til Hovedbanen sør for Lillestrøm stasjon. Dette konseptet er det eneste som fjerner denne begrensningen. I tillegg inneholder konseptet at dagens Kongsvingerbane opprettholdes der frigjort kapasitet brukes til økt lokaltogtilbud på



strekningen Lillestrøm – Fetsund – Sørumsand, samt at alle fjerntog, regiontog og godstog til/fra Kongsvinger/riksgrensen kjører på ny bane. Dette vil gi redusert reisetid til stoppestedene mellom Sørumsand og Kongsvinger og til Sverige. Godstransporten får 32 godstogavganger per dag på strekningen Lillestrøm – Kongsvinger og 49 på strekningen Kongsvinger – riksgrensen. Det er behov for å forlenge og bygge nye kryssningsspor.

KVUen berører i liten grad endrede reisevaner som konsekvens av Covid-19. Endringer som følge av Covid-19 er foreløpig usikre og uoversiktlige. Det er foreløpig vanskelig å spå noen langtidseffekter som er permanente. Det er derfor lagt til grunn at endringene i reisevaner er midlertidige.

I de samfunnsøkonomiske analysene vektlegges den antatt samlede befolkningsveksten på 8900 flere bosatte fram mot 2030 i kommunene langs transportkorridoren. Transportmodellberegningene viser en vekst i antall togpassasjerer på 28 % mot 2030 i konsept K 0 der det ikke forutsettes nullvekst i personbiltrafikken. Beregningene for 2050 viser en økning på 12 % i forhold til 2030. De andre konseptene viser høyere antall togpassasjerer. Antall passasjerer varierer på de ulike delstrekninger, der strekningene ytterst mot Kongsvinger har færrest passasjerer. Dersom nullvekst i personbiltrafikken forutsettes, styrkes passasjertallet ytterligere, særlig i områdene nærmest Lillestrøm/Oslo.

Når det gjelder grenseskridende trafikk, dominerer bilen med 69 % av transporten. Fly har 23 %, tog 5 % og buss har 3 %. Internt i Sverige står bil for 67 %, tog 27 %, buss 6 % og fly 0,2 % av transporten i korridoren. Med andre ord står tog mye sterkere internt i Sverige. Reduksjon i reisetiden med tog mellom Oslo og Stockholm vil trolig føre til vekst i togbruken på hele og deler av strekningen.

Hovedkonklusjonen i KVUen er at kapasiteten på Kongsvingerbanen må økes for å ivareta samfunnets behov for person- og godstransport på strekningen. I første omgang foreslås det at kapasiteten økes ved økt kapasitet om bord i togene som brukes på banen ved å sette inn lengre persontog eller andre typer tog med plass til flere, samt økning av toglengdene på godstogene (konsept K 2.3). På sikt anbefales konsept K 5.1 bygging av en ny bane som grener av Hoved-/Gardermobanen nord for Lillestrøm samt forlenging og bygging av flere kryssningsspor videre østover. Dagens bane over Fetsund opprettholdes og brukes til å øke lokaltogtilbudet på strekningen Lillestrøm – Fetsund - Sørumsand. I begge konseptene videreføres dagens stoppmønster.

I forhold til strekningen Oslo – Stockholm står det i KVUen: *«Et konsept med en direkte forbindelse fra Oslo til Arvika eller Karlstad for å korte ned reisetiden mellom Oslo og Stockholm ble ikke tatt med videre til mer detaljerte analyser. Mandatet for KVU Kongsvingerbanen er å se på transportkorridoren Lillestrøm – Kongsvinger - riksgrensen. En mer direkte forbindelse for den grensekryssende trafikken ligger derfor utenfor prosjektets mandat.»* Videre anbefales det at strekningen Oslo - Stockholm utredes videre i et eget utredningsarbeid.

### **Vurderinger:**

Covid-19 har i 2020 endret nordmenns reisevaner. KVUen påpeker imidlertid at endringer som følge av Covid-19 foreløpig er usikre og uoversiktlige. Det er derfor vanskelig å gjøre beregninger på passasjertall ol. basert på framtidige endringer i reisevanene. Basert på dette, støtter kommunedirektøren vurderingene knyttet til beregningene i KVU, men ønsker å understreke at passasjertallene i alle fall de første årene framover trolig vil ligge under tilsvarende tall fra 2019.

Et viktig punkt for å kunne nå målene i klimaforliket og det grønne skiftet, som nasjonale myndigheter vektlegger sterkt, er at miljøvennlig transport (grønn mobilitet) gjøres attraktiv og lett tilgjengelig slik at det er enkelt å velge grønt både for gods- og persontransport. Veisystemet i området Lillestrøm – Skarnes - Kongsvinger omfatter E16, E6, rv. 22 og rv. 111. Økt trafikkmengde og behovet for bedre framkommelighet, har ført til KVU Veiforbindelser øst for Oslo og vedtak om firefelts vei i ny trasé for E16 på strekket E6 ved Kløfta - Kongsvinger. Tiltakene for veisystemet viser behovet for en oppgradering av jernbanetilbudet i samme område for at jernbanen skal oppleves som et reelt alternativ for transport av varer og personer. Det understrekes ytterligere av nullvekstmålet for persontrafikk i regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus som innebærer at veksten i personbiltrafikken må tas med kollektivtransport. Tog står i en særklasse basert på effektiv og miljøvennlig transport, særlig for utkantene i hovedstadsregionen der alternativet ofte er personbil og kjøpblemattikk. Toget åpner for andre muligheter i bo- og arbeidsmarkedet enn andre transportmidler. Samlet viser dette behovet for en oppgradering og utvidelse av tilbudet på Kongsvingerbanen, også

med tanke på muligheten for forgreininger av banen mot Gardermoen. Det vil gi nye muligheter for både person- og godstransporten.

Slik kommunedirektøren ser det, tilfredsstiller hovedkonklusjonen i KVUen Jernbanedirektoratets tre hovedprioriteringer - transport, miljø og verdiskapning/næringsutvikling. Løsningen i konsept K 2.3 med tog med bedre kapasitet og flere kryssingsspor vil på relativt kort sikt kunne gi et bedret tilbud både for til person- og godstrafikk. Det er viktig i en situasjon der befolkningsveksten i hovedstadsregionen er økende. Utkantene i hovedstadsregionen blir stadig mer attraktive boligområder, men utbygging forutsetter bedret kollektivtransport mot større arbeidsplassområder som Lillestrøm og Oslo. K 2.3 løser imidlertid ikke de potensielle konfliktene mellom transportfunksjonene som trekkes fram i KVUen. Disse kan oppstå basert på at transportfunksjonene bruker den samme infrastrukturen. I praksis betyr dette at tilrettelegging for raskest mulig godstransport kan gå på bekostning av persontransporttilbudet siden dette innebærer at persontog må vente på passerende godstog. Dersom kort reisetid og få stopp for lange, grensekryssende reiser prioriteres, er det i konflikt med behovet for hyppige stopp for kortere, regionale reiser. Flere av disse konfliktene vil kunne minskes ved tiltakene i K 5.1 der flere og lengre kryssingsspor står sentralt. I tillegg legges det opp til økt lokaltogtilbud på strekningen Lillestrøm – Fetsund - Sørumsand, noe som i større grad vil imøtekomme behovene for regionale reiser. Samtidig vil den foreslåtte nye banen med forgreining mot Hoved-/Gardermobanen kunne løse utfordringene knyttet til manglende mulighet for transport øst – vest nord for Lillestrøm. Et slikt tilbud vil gjøre at reisende og gods ikke behøver å kjøres om Lillestrøm/Oslo, noe som i tillegg til å redusere reisetiden, vil kunne øke kapasiteten i dette området. KVUen viser også til at et lengre strekk med dobbeltspor der den nye banen og Hoved-/Gardermobanen møtes vil sikre fletting mellom togene og at hastigheten kan opprettholdes.

Øvrige hovedkonsept som har blitt vurdert i KVUen framstår som mindre attraktive, bl.a. basert på økonomi (konsepter med høy grad av investeringstiltak) og grad av inngrep i verdifulle natur- og kulturmiljøer. Dette gjelder spesielt konsept K 3.4 Høy frekvens og raskere. Konseptet K 1 Buss vurderes som positivt pga. fleksibilitet, rask forbedring av kollektivtilbudet og lav investering. Imidlertid gir konseptet økt reisetid, spesielt i rushtrafikken. Kommunedirektøren deler disse vurderingene, og vektlegger at konsept K 1 trolig ikke vil oppleves som et reelt alternativ til privatbil basert på økningen i reisetid.

For strekningen Oslo – Stockholm er kommunedirektørens utgangspunkt at en utredning for jernbane burde vært gjort i sammenheng med denne KVU basert på at en slik bane vil kunne være et supplement og en avlastning for Kongsvingerbanen. Kommunen understreker betydning av en utredning for en mulig baneløsning på strekningen Oslo - Stockholm som grunnlag for en mer miljøvennlig person- og godstransport internasjonalt og regionalt. Banen åpner for forbindelser direkte mot Gardermoen på tvers av eksisterende jernbanestrekninger, noe som gir avlastning for banene i Lillestrøm - Oslo området og vil bidra til å avlaste Kongsvingerbanen. Det må likevel ansees som positivt at Jernbanedirektoratet anbefaler en egen utredning for strekningen.

#### **Økonomiske vurderinger:**

KVU Kongsvingerbanen har ingen direkte økonomiske konsekvenser for Aurskog-Høland kommune.

#### **Miljømessige konsekvenser:**

KVU Kongsvingerbanen har ikke direkte miljømessige konsekvenser for Aurskog-Høland kommune.

Togstrekket på Kongsvingerbanen går langs områder som er flom- og rasutsatt. Klimaendringer øker faren for slike hendelser, noe som gir behov for utbedringer og/eller stabilisering på deler av linjen for å forebygge og begrense skadeomfanget ved flom og andre naturhendelser. I tillegg er det støybelastninger i enkelte områder. Det vises ellers til vurderinger under punkt 7.9.1, 7.9.2 og 7.9.3 i KVUen.

#### **Alternativer og konsekvenser:**

Formannskapet kan vedta å ikke gi høringsuttalelse.

Formannskapet kan vedta å gi høringsuttalelse som anbefaler et annet konsept enn hovedkonklusjonen i KVUen eller som vektlegger andre aspekt ved utredningen.

Formannskapet kan supplere høringsuttalelsen med flere punkter.

**Konklusjon:**

KUV for Kongsvingerbanen bygger opp under målsetningen om at banen skal være en attraktiv og konkurransedyktig transportåre. I dette ligger en forståelse av at banen skal være et miljøvennlig og effektivt alternativ for person- og godstransport, og da særlig for utkantene av hovedstadsregionen. En oppgradering og utvidelse av tilbudet slik det skisseres i K 2.3 og K 5.1 vil bidra til dette.

Det er en svakhet ved utredningen at den mangler en utredning for jernbanestrekningen Oslo - Stockholm slik at sammenhengen mellom disse baneløsningene kan tydeliggjøres. Det er likevel positivt at KVUen anbefaler en utredning for denne strekningen.

Kommunedirektøren mener at vurderinger knyttet til en potensiell avlastning for eksisterende baneløsninger bør inngå som del av KUV utredningen.

**Politisk ledelse**

Saksbehandler: Kamilla Thue  
Direkte telefon: 62 83 36 38

Vår dato: 03.02.2021  
Vår ref.: 20/2392  
Deres dato:  
Deres ref.:  
Att:



Jernbanedirektoratet  
Postboks 16

0101 OSLO

## Høringsuttalelse KVV Kongsvingerbanen

Denne saken har blitt behandlet politisk i Eidskog kommune, og det er gjort følgende vedtak:

Eidskog kommune mener at hensynet til både person- og godstransport tilsier at Jernbanedirektoratets ambisjonsnivå må økes. K3.4 med dobbeltspor Lillestrøm - Kongsvinger er det konseptet som åpenbart vil gi størst løft for Kongsvingerbanen både for gods og persontransport, og som bør ligge til grunn for utvikling av Kongsvingerbanen fram mot 2050.

Eidskog kommune ser samtidig at dette er en tung investering. Det vil bli sterk konkurranse om jernbaneinvesteringene fremover. Eidskog kommune mener derfor at Konsept 5.1 vil være en god og helt nødvendig løsning på kort og mellomlang sikt, og at arbeidet med konkretisering av konsept 5.1 må startes snarest, med sikte på realisering av infrastrukturprosjektene innenfor det tidsperspektivet. Både K5.1 og 3.4 vil gi økt kapasitet som svarer opp KVVens samfunns mål og effektmål. Men skal man møte behovene og øke ambisjonene ytterligere, slik at Kongsvingerbanen kan ta en enda større del av godset som skal overføres til bane, er det bare K3.4 som gir rom for dette og bør være strategien på lang sikt.

Eidskog kommune ønsker derfor:

- K5.1 Økt kapasitet med reduksjon av reisetid med en ønsket realisering i 2030.
- I mellomtiden gjennomfører K2.3 Økt ombordkapasitet for person- og godstog som løser de akutte behovene for flere seter og godsvogner, og deretter benyttes på ny bane.
- K3.4 med dobbeltspor Lillestrøm - Kongsvinger bør ligge til grunn for utvikling av Kongsvingerbanen fram mot 2050.
- Eidskog kommune støtter Jernbanedirektoratets anbefaling om å utrede relasjonen Oslo-Stockholm i eget utredningsarbeid. Eidskog kommune forventer at Kongsvingerbanen blir en del av dette utredningsarbeidet, der konsept 5.1 bør inngå i en slik vurdering som et første steg på en rask utvikling av forbindelsen mellom Oslo - Stockholm.

Med hilsen

Kamilla Thue  
ordfører

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.*

**Kopi til:**  
Kamilla Thue



## Saksutredning

### Høringsuttalelse KVU Kongsvingerbanen

<b>Arkivsaksnr:</b> 20/2392	<b>K-kode:</b> FA - Q62, TI - &13
<b>Saksansvarlig:</b> Torfinn Smines	

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Formannskapet	02.02.2021	007/21

#### Rådmannens innstilling til vedtak:

Eidskog kommune slutter seg til hovedtrekkene i Jernbanedirektoratets KVU Kongsvingerbanen, men ønsker at konsept 5.1 drives frem raskere enn anbefalingen.

Eidskog kommune ønsker:

- K5.1 Økt kapasitet med reduksjon av reisetid med en ønsket realisering i 2030.
- I mellomtiden gjennomfører K2.3 Økt ombordkapasitet for person- og godstog som løser de akutte behovene for flere seter og godsvogner, og deretter benyttes på ny bane.

Begrunnelsen er at kun 5.1 oppfyller de ønsker og behov som er på Kongsvingerbanen innenfor akseptabel kostnadsramme, og gir størst bedring for våre ønsker om gods- og persontransport.

#### 02.02.2021 Formannskapet

##### Behandling:

Følgende hadde ordet i saken;

Kamilla Thue

Knut Gustav Woie

Forslag fra AP v/Kamilla Thue om tilleggspunkt;

Av hensyn til både person- og godstransport mener Eidskog kommune at Jernbanedirektoratets ambisjonsnivå må økes. K3.4 med dobbeltspor Lillestrøm - Kongsvinger er det konseptet som åpenbart vil gi størst løft for Kongsvingerbanen både for gods og persontransport, og som bør ligge til grunn for utvikling av Kongsvingerbanen fram mot 2050. Eidskog kommune ser samtidig at dette er en tung investering. Det vil bli sterk konkurranse om jernbaneinvesteringene fremover. Eidskog kommune mener derfor at Konsept 5.1 vil være en god og helt nødvendig løsning på kort og mellomlang sikt, og at arbeidet med konkretisering av konsept 5.1 må startes snarest, med sikte på realisering av infrastrukturprosjektene innenfor det tidsperspektivet. Både K5.1 og 3.4 vil gi økt kapasitet som svarer opp KVUens

samfunns mål og effektmål. Men skal man møte behovene og øke ambisjonene ytterligere, slik at Kongsvingerbanen kan ta en enda større del av godset som skal overføres til bane, er det bare K3.4 som gir rom for dette og bør være strategien på lang sikt. Eidskog kommune støtter Jernbanedirektoratets anbefaling om å utrede relasjonen Oslo-Stockholm i eget utredningsarbeid. Eidskog kommune forventer at Kongsvingerbanen blir en del av dette utredningsarbeidet, der konsept 5.1 bør inngå i en slik vurdering som et første steg på en rask utvikling av forbindelsen mellom Oslo - Stockholm.

Enstemmig vedtatt.

### **F-007/21 Vedtak:**

Eidskog kommune mener at hensynet til både person- og godstransport tilsier at Jernbanedirektoratets ambisjonsnivå må økes. K3.4 med dobbeltspor Lillestrøm - Kongsvinger er det konseptet som åpenbart vil gi størst løft for Kongsvingerbanen både for gods og persontransport, og som bør ligge til grunn for utvikling av Kongsvingerbanen fram mot 2050. Eidskog kommune ser samtidig at dette er en tung investering. Det vil bli sterk konkurranse om jernbaneinvesteringene fremover. Eidskog kommune mener derfor at Konsept 5.1 vil være en god og helt nødvendig løsning på kort og mellomlang sikt, og at arbeidet med konkretisering av konsept 5.1 må startes snarest, med sikte på realisering av infrastrukturprosjektene innenfor det tidsperspektivet. Både K5.1 og 3.4 vil gi økt kapasitet som svarer opp KUVens samfunns mål og effektmål. Men skal man møte behovene og øke ambisjonene ytterligere, slik at Kongsvingerbanen kan ta en enda større del av godset som skal overføres til bane, er det bare K3.4 som gir rom for dette og bør være strategien på lang sikt. Eidskog kommune ønsker derfor:

- K5.1 Økt kapasitet med reduksjon av reisetid med en ønsket realisering i 2030.
- I mellomtiden gjennomfører K2.3 Økt ombordkapasitet for person- og godstog som løser de akutte behovene for flere seter og godsvogner, og deretter benyttes på ny bane.
- K3.4 med dobbeltspor Lillestrøm - Kongsvinger bør ligge til grunn for utvikling av Kongsvingerbanen fram mot 2050.

Eidskog kommune støtter Jernbanedirektoratets anbefaling om å utrede relasjonen Oslo-Stockholm i eget utredningsarbeid. Eidskog kommune forventer at Kongsvingerbanen blir en del av dette utredningsarbeidet, der konsept 5.1 bør inngå i en slik vurdering som et første steg på en rask utvikling av forbindelsen mellom Oslo - Stockholm.

### **Saksopplysninger:**

Samferdselsdepartementet har bedt Jernbanedirektoratet om å foreta en konseptvalgutredning (KVU) for Kongsvingerbanen. Bakgrunnen er at den er overbelastet i forhold til gods- og passasjertransport, det er lav punktlighet, det er vanskelig å finne tid for vedlikehold og det er i tillegg forventet en økning i etterspørselen framover som ikke kan dekkes i dag.

Jernbanedirektoratet har formulert dette som «Det er behov for et transporttilbud som dekker samfunnets etterspørsel etter person- og godstransport mellom Lillestrøm og riksgrensen». Dette legger lista for ønsket resultat ganske høyt.

Nå er en KVU utarbeidet og sendt på høring. Den slår fast at

Kongsvingerbanen er viktig for persontransport mellom Kongsvinger og Oslo og er viktig for grensekryssende transport av gods og passasjerer. Dette er blant annet passasjerer Oslo-Stockholm, tømmer Østlandet-Karlstad og gods Oslo-Narvik, via Sverige.

KVU-en forsøker å svare på hvordan den økende etterspørselen skal møtes. Dette er gjort gjennom vurderinger av flere alternative konsepter og å sammenholde dette med dagens tilbud som referanse.

Det er et omfattende grunnlag, og det anbefales å gå til <https://www.jernbanedirektoratet.no/no/aktualiteter/2020/kongsvingerbanen-anbefaler-okt-kapasitet-gjennom-en-trinnvis-utvikling/> for å se dokumentene. Hovedrapporten side 1-10 gir en kort oversikt.

De konseptene som har gått gjennom en grovsiling er:

- **K0 Referanse:** Opprettholde dagens tilbud og standard.
- **K1 Buss som supplement:** Økt busstilbud, bl.a. Kongsvinger-Kløfta-Oslo.
- **K2.3 Økt ombordkapasitet (person- og godstog):** Det legges opp til lengre tog og mer plass til passasjerer.
- **K3.4 Optimalisere trafikk og infrastruktur:** Høyere frekvens og trinnvis utbygging til dobbeltspor Lillestrøm-Kongsvinger. En tilpasning av ruter slik at noen blir kun på større stasjoner for å oppnå bedre utnyttelse.
- **K5.1 Økt kapasitet med innkorting av reisetid:** Ny bane Lillestrøm-Sørumsand.

En del andre konsepter er valgt bort, noe som forklarer nummereringen.

Jernbanedirektoratet har gitt en anbefaling til Samferdselsdepartementet om å videreutvikle Kongsvingerbanen gjennom å legge opp til:

- K2.3 på kort og mellomlang sikt
- K5.1 på lang sikt.

I tillegg anbefales det å se på mulighetene til å kombinere K2.3 med K1 for å øke transportkapasiteten på kollektivtrafikken.

Høringen ble sendt ut den 4.12., med frist for uttalelse den 7.2. Saken legges derfor fram for formannskapet.

Eidskog kommune er berørt først og fremst for å være i en region der vi opplever at jernbanen ikke gir det tilbudet som ønskes, videre direkte gjennom delstrekningen Kongsvinger – riksgrensen, og det er foreslått mindre tiltak som berører vår kommune. Vi vil også uttale oss gjennom



## **Saksvurdering**

### Vurdering av de ulike konseptene

Konseptet K1 med økt busstilbud gir økt kollektivtilbud for persontrafikken, mest med tanke på å ta unna reisende,. En bieffekt er at destinasjoner som ikke ligger langs Kongsvingerbanen som Kløfta og Helfyr kan nås. Det er likevel ikke noe svar på jernbanens utfordringer og forventninger i forhold til gods. Det sies heller ingenting om hvem og hvordan tilbudet skal gjennomføres og opprettholdes. Det er i liten grad sagt noe om hvordan situasjonen rundt E16 påvirker tilbudet. Kostnader er vurdert til 20 mill. kroner.

K2.3 med økt kapasitet er tenkt gjennomført ved å kjøre lengre godstog og øke setekapasitet ved doble togsett, eller kjøp av materiell med flere seter. Det er også mulig å øke tilbudet i rushtid noe. Det kreves kryssningsspor og stasjonstiltak, men det oppnås ikke bedre punktlighet, ikke reduksjon i reisetid eller bedre muligheter for vedlikehold. Det vil i liten grad være vesentlig bedring i gods, og da særlig for tømmer, på strekningen Kongsvinger til Sverige. Lengre tog kan ta unna mer, men samtidig er det lite mulighet til å sette opp flere togavganger og kutte tidsbruken. Det framgår heller ikke direkte hva som menes med kort og mellomlang sikt, men dette er etter henvendelse fra Jernbaneforum sagt å være kortsiktig til 2030 og langsiktig til 2050. Kostnader 1,4 mrd. kroner.

K2.3 blir vurdert som en mulig start på konseptet 5.1.

K3.4 med dobbeltspor er for vår del en interessant løsning. I Eidskog medføre dette forlengelse av tre kryssningsspor. Dette arbeidet er allerede under utredning. For de øvrige kommunen vil dobbeltspor gi større inngrep. I tillegg til en gradvis utbygging av dobbeltspor vil også trafikken optimaliseres ved at noen tog kun stopper på de største stasjonene. Samlet gir dette raskere reisetid og større frekvens fra Kongsvinger. Konseptet oppfylder godsstrategien, og gir økt frekvens for både gods og grensekryssende persontog. For pendlere og fra Eidskog så vil økt frekvens og raskere tilbud være svært viktig, dette kan bidra til et større arbeidsmarked. Dobbeltspor er imidlertid en svært kostbar løsning og er vurdert å ikke være samfunnsøkonomisk tilfredsstillende. Kostnad 21,4 mrd. kroner.

K5.1 innebærer et grep ved å bygge en ny bane mellom Sørumsand og hovedbanen/Gardermobanen. Dermed kan en få noe kortere strekning og frigjøre kapasitet mellom Lillestrøm og Sørumsand som beholdes med et lokaltogtilbud. Gods-, region- og fjerntog til/fra Kongsvinger/riks grensen kjører ny banestrekning, noe som gir mulighet for økt frekvens og raskere reisetid. Det bygges ut kryssningsspor. Dette oppfyller i stor grad utfordringer knyttet til gods, frekvens og reisetid. Kostnad 13 mrd. kroner.

### Tiltak i Eidskog

De tiltak som er foreslått i Eidskog er delvis under utredning av Bane NOR allerede. Dette er lengre kryssningsspor på Åbøgen og Matrand. Det arbeides fra før med kryssningsspor nord for Magnor stasjon. Ved konsept

3.4 og 5.1 vil forlengelse av krysningsspor på Skotterud være aktuelt. Alle forlengelsene anses mulige å gjennomføre, og Eidskog og Kongsvinger er involvert i Bane NOR sin planlegging.

Det er også gjort en følsomhetsanalyse der man har lagt på 25 % økning i trafikken. Da vil det kreves dobbeltspor mellom Kongsvinger og Charlottenberg, men dette er i liten grad utredet i denne omgang og det er derfor ikke mulig å gi en uttalelse til dette.

Jernbanetekniske endringer som samtidig innkjøring på stasjoner og inndeling av strekninger belyses i KVVU-en. Slike forhold omtales ikke i kommunens uttalelse.

### Samlet vurdering

Vi er noe mindre berørt enn de andre kommunene i forhold til fysiske tiltak som ev. nye baner og dobbeltspor. Likevel er dette en utredning som er svært viktig for vår region med hensyn til transport, arbeidsmarked, næringsutvikling og klimautslipp. Disse forholdene, og det å høyne verdien av Kongsvingerbanen, er derfor av stor betydning også for Eidskog. Det er derfor bra at KVVU-en får tydelig fram at Kongsvingerbanen har mange funksjoner og er av stor betydning både regionalt og i større sammenheng.

Alle konseptene er utredet i forhold til prissatte og ikke-prissatte virkninger og det er gjort grundige analyser opp i mot de effektmål (konkrete mål til ønskete forbedringer) og samfunns mål som er satt. Det har vært flere muligheter til samarbeid og presentasjoner mellom kommuner og Jernbanedirektorat.

Eidskog ser begrunnelsen for de anbefalinger som er gjort, men ønsker å påpeke at de foreslåtte anbefalingene i seg selv er vage på gjennomføring. Konseptet 2.3 kan gjennomføres på kort sikt og avlaste det prekære behovet for persontransport og gods, men gir ingen effekt på grunnleggende utfordringer som etterspørsel etter frekvens på gods, reisetid og vedlikehold. Enkelt sagt så møter ikke konseptet de utfordringer som er på Kongsvingerbanen. Det er også mye som skal på plass med langsiktige innkjøp og utbygging som kreves for å legge til rette for lengre tog.

Eidskog sitt ønske er at arbeidet med 5.1 Ny strekning settes i gang raskt. Det er den som gjør at etterspørselen og klimagevinst med overføring til bane kan komme samfunnet til gode. Det er konseptet 5.1 som best svarer ut Kongsvingerbanens behov, gir raskere reisetid og framtidig nytteverdi. Vår anbefaling er at dette alternativet settes i gang og det er viktig å gjennomføre dette raskt.

### **Lovfortolkning**

Ikke aktuelt.

### **Konsekvenser**

Er utredet i KVVU-en og tilhørende dokumenter.

## **Konsekvenser for andre enheter i kommunen**

Ikke relevant.

## **Økonomi**

Ikke relevant.

## **Kommuneplan og Økonomiplan**

I tråd med overordnede mål om bedre infrastruktur, klimatiltak og bedre regionens konkurranseevne.

## **Folkehelse**

Er utredet i KVVU-en og tilhørende dokumenter.

## **Alternative løsninger**

Det anbefales å slutte seg til de vurderinger og anbefalinger som er gjort, men spille inn et ønske om raskere realisering. Kongsvingerbanen er overbelastet og det haster med å etablere langsiktige løsninger.

## **Drøfting med tillitsvalgte**

Ikke relevant



## Statens vegvesen

JERNBANEDIREKTORATET  
Postboks 16  
0101 OSLO

Behandlende enhet:  
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:  
Randi Sira / 61271232

Vår referanse:  
20/131375-4

Deres referanse:

Vår dato:  
05.02.2021

### Konseptvalgutredning KVV Kongsvingerbanen – Offentlig høring

Vi viser til mottatt konseptvalgutredning for Kongsvingerbanen, lagt ut på høring fram til 7. februar. Hovedoppgaven for arbeidet med KVV har vært å vurdere tilbudsforbedring langs transportkorridoren Lillestrøm – Kongsvinger – riksgrensen. I KVV-en er det sett på mulige løsninger på Kongsvingerbanen som skal bedre situasjonen på banen både på kort og lang sikt.

#### Statens vegvesens rolle i planleggingen

Statens vegvesen har ansvar for å sørge for at føringer i Nasjonal transportplan (NTP), Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. Vi uttaler oss som forvalter av riksveg på vegne av staten, som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport.

Statens vegvesen har det generelle ansvaret for å påse at trafikk sikkerhet og fremkommelighet ivaretas i transportsystemet. Dette gir oss rett til å stille krav til både statlige, fylkeskommunale og kommunale veger, gater og løsninger for gående og syklende.

#### Bakgrunn

I KVV-arbeidet er transportbehov i korridoren Lillestrøm – Kongsvinger – riksgrensen analysert for å vurdere eventuelle infrastrukturtiltak 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.

I oppdragsbrevet fra samferdselsdepartementet 17 juli 2018 ble Jernbanedirektoratet bedt om å sette i gang arbeidet med konseptvalgutredning av Kongsvingerbanen.

Postadresse  
Statens vegvesen

Telefon: 22 07 30 00

Kontoradresse  
Industrigata 1  
2619 LILLEHAMMER

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Regnskap  
Postboks 702  
9815 Vadsø

Org.nr: 971032081

Kongsvingerbanen betjener lokaltog og grensekryssende person- og godstrafikk. Bakgrunnen for konseptvalgutredningen er at banen på grunn av en betydelig passasjervekst de siste årene er erklært overbelastet og at grunnprognoser tilsier fortsatt vekst i årene fremover.

Kapasiteten på banen gir ikke rom for ytterligere forbedring av togtilbudet, selv om det er markedsmessig etterspørsel etter flere avganger og høyere ombordkapasitet for både person- og godstog. Strekningen Lillestrøm – Kongsvinger er erklært overbelastet, jmfør Network Statement 2019.

### **Kongsvingerbanens rolle og beskrivelse**

Kongsvingerbanen spiller en viktig rolle for både å dekke behovet for persontransport langs tettstedene mellom Kongsvinger og Oslo og for å betjene grensekryssende gods- og persontransport. I konseptvalgutredning for Kongsvingerbanen må hele jernbanesystemet vurderes i sammenheng, og utredningen må omfatte både lokal-, regional-, gods- og fjerntog.

Gjennom KVVU-arbeidet skal det bl.a. analyseres fremtidig kapasitetsbehov for Kongsvingerbanen, 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 behov. Utredningen må vurdere hensynet til strekningens rolle i regionaltrafikken, samt person- og godstransporten i korridoren mellom Oslo og henholdsvis Stockholm, Narvik og Hallsberg/Europa.

### **Dagens bruk og kapasitet**

Kongsvingerbanen er i dag 114,7 km lang og har 13 stasjoner og holdeplasser for persontrafikk. Den betjener i tillegg tømmerterminalen på Norsenga på Kongsvinger, og et sidespor med opplastningsmulighet på Granli. Banen er enkeltsporet, med kryssingsspor. Persontogtilbudet ble oppgradert i 2012 med timesfrekvens til Kongsvinger. SJs satsing i 2015 med X-2000 mellom Stockholm og Oslo har vært en suksess. SJ vil gjenoppta tilbudet med fem daglige avganger tur/retur Oslo–Stockholm når arbeidet med ny kontaktledning er ferdigstilt i 2022.

Kongsvingerbanen betjener i dag regiontog og grensekryssende person- og godstog. Kapasiteten på banen gir ikke rom for ytterligere forbedringer av togtilbudet selv om det er markedsmessig etterspørsel etter flere avganger og lengre tog. Dette gjelder for alle trafikktyper. Kongsvingerbanen har ca. 3,2 millioner passasjerer per år.

Det er hovedsakelig tømmer og stykk gods som går på Kongsvingerbanen. På strekningen Lillestrøm–Kongsvinger transporteres det i dag årlig ca. 1,4 millioner tonn gods. Via Solørbanen nord for Kongsvinger kommer det i tillegg store mengder tømmer gods. Mellom Kongsvinger og Charlottenberg transporteres det årlig ca. 1,9 millioner tonn gods. På de mest trafikkerte hverdagene går det rundt 15 godstogpar på Kongsvingerbanen i løpet av dagen.

## Målsetting for Kongsvingerbanen

Jernbanedirektoratets målsetting for Kongsvingerbanen er at den skal være en attraktiv og konkurransedyktig transportåre som bidrar til at kommunene i regionen blir en del av Oslo-området arbeids-, bo- og servicetilbud. Banen skal bidra til at store deler av trafikkveksten lokalt, regionalt og mot Sverige kan tas kollektivt og at næringslivets behov for effektiv transport mellom Østlandet, Midt-Norge, Nord-Norge og Sverige tilfredsstilles.

NTP 2018– 2023 står det at: *«mellom Oslo og Ørje/Magnor legges det opp til en satsing både på veg og jernbane. På E18 bygges strekningen Vinterbro og Retvet ut. Når det prosjektet er ferdigstilt vil E18 være ferdig utbygd som møtefri veg fra riksgrensen til E6 ved Vinterbro. På Kongsvingerbanen satses det på kapasitetsutvidende tiltak som kryssingsspor, banekopling og tiltak for lengre tog. Dette gir mulighet for å forbedre togtilbudet, både for passasjer- og godstransport».*

## Nasjonale mål

Det overordnede mål for transportpolitikken i Norge er å utvikle et sikkert transportsystem som fremmer verdiskapning og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet, og som bedrer fremkommeligheten og reduserer reisetiden for personer og gods i hele landet.

Stortinget ønsker gjennom NTP å videreutvikle jernbanens konkurransefortrinn. Klimaforliket har som mål å styrke jernbanens rolle i transportsystemet, og Stortinget har også sluttet seg til EU´s mål om godsoverføring fra veg til sjø og bane.

Vi har altså nasjonale mål om at transportsystemet skal legge til rette for at flere reiser kan gjøres med kollektiv, sykkel og gange, person og godstrafikk skal i større grad over fra veg til bane, transportsystemet skal dekke næringslivets behov for godstransport og skal bygge opp under eksisterende byer og tettsteder.

## Bane versus veg og fly

Det foregår planleggingsarbeid for flere viktige veger innenfor området som berører Kongsvingerbanen. Dette beskrives i rapporten under kapittel om problemstillinger. Noen av disse ses på som mulige konkurrenter til bane men vil også sammen forbedre transportårer i regionen.

Nye Veier AS planlegger ny firefelts E16 mellom E6 og Kongsvinger. I vårt høringsinnspill ved høring av planprogram påpekte vi overfor Nye Veier at veganleggets dimensjonering bør avstemmes opp mot konseptutvalgsutredningen for Kongsvingerbanen.

Vi har pekt på viktigheten av at vegutbygging støtter opp om eksisterende byer og tettsteder i tillegg til å sørge for transport over lengre avstander, fordi mye av trafikken oppstår lokalt.

Det er vanskelig å spå om hvilken betydning ny vegutbygging av den størrelse som ny E16 vil bety, men i en situasjon hvor nye veger bygges og bane ikke oppgraderes tilsvarende for å møte dagens og fremtidens behov, vil bilens konkurranseevne øke, noe som ikke er i tråd med nasjonale mål om mer transport fra veg til bane.

Diskusjonen i rapporten om det er mulig å få passasjerer over fra fly til bane mellom Oslo og Stockholm er interessant. En forutsetter at reisetiden må ned vesentlig for at dette skal bli interessant, selv om tog har mindre omstendelige på- og avstigninger, noe som i seg selv også reduserer reisetiden. Med tanke på klimagassutslippene i flytrafikken, er det å utrede tog som et konkurransedyktig alternativ viktig og interessant.

Som ledd i problemstillingen rundt å redusere reisetiden mellom Stockholm og Oslo, diskuteres muligheten for en mer direkte forbindelse lenger sør mellom Oslo og Stockholm. Dette alternativet er ikke del av denne konseptvalgutredningen, men vil eventuelt tas som en egen utredning. Et kortere strekk mellom de to hovedstedene kan ha mange fordeler, men en slik linje vil ikke betjene eksisterende byer og tettsteder, noe som jo tidligere er omtalt som et av målene for fremtidens transportsystem. Det vites heller ikke om en slik løsning vil få konsekvenser for en fremtidig oppgradering av Kongsvingerbanen som i alternativ K5.

### **Knutepunktutvikling og byene**

Mange byer og tettsteder i Norge ønsker å bygge opp under ambisjonen om endret transportmiddelfordeling med økt gange, sykkel og kollektivbruk og mer person- og godstransport over fra veg til bane.

Regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus gir kommunene i gamle Akershus føringer for hvor vekst bør lokaliseres. Planen peker ut prioriterte vekstområder i alle kommunene og anbefaler at 80–90 % av veksten i den enkelte kommune styres mot disse vekstområdene. Langs Kongsvingerbanen gjelder dette Lillestrøm, Fetsund, Sørumsand (Slått sammen til storkommunen Lillestrøm sammen med Skedsmo) og Årnes. En slik ønsket utvikling vil bygge opp under kollektivknutepunktene i de enkelte kommuner og tettsteder og dermed bidra til ønsket trafikkgrunnlag for buss og bane og dermed igjen bygge opp under ønsket transportmiddelfordeling.

I Innlandet er Kongsvinger kommune et godt eksempel på et slikt fokus. Gjennom sitt strategiske arbeid med samarbeidsstrategien Kongsvinger 2050, legges det stor vekt på å bygge opp rundt sentrum og knutepunktet. Som følge av ambisjonen i Kongsvinger 2050 skal trafikkhierarkiet snus og prinsipper om samordnet areal og transportplanlegging legges til grunn. Dette har ført til at kommuneplanen legges opp til økt fortetting og mest mulig boligbygging nær sentrum og kollektivknutepunktet. Næringsutvikling følger et ABC-prinsipp.

Det er videre utarbeidet reguleringsplan for kollektivknutepunkt i Kongsvinger der bussterminal med tilhørende funksjoner skal oppgraderes og utvikles. Det er håp om realisering i løpet av få år i samarbeid mellom kommune, fylkeskommune og stat. Bane Nor er en part i samarbeidet. Det planlegges også en egen sykkelbru med direkte forbindelse fra skysstasjonen til sentrum for ytterligere å øke gang- og sykkelvennlighet inn mot knutepunktet..

Mange kommuner, her med Kongsvinger som et godt og aktuelt eksempel, jobber altså systematisk med å bygge opp under knutepunkt for å legge til rette for endret transportmiddelfordeling og at trafikkvekst skal tas av gang sykkel og kollektiv fremfor personbil. En slik planlegging fra kommunenes side vil bidra til å styrke trafikkgrunnetil jernbane og buss.

### Konseptene som er vurdert

Det er sett på ulike konsepter for Kongsvingerbanen med ulikt ambisjonsnivå.

Jernbanedirektoratet har endt opp med å anbefale følgende alternativer:

- K2.3 med økt ombordkapasitet for både person- og godstog på kort og mellomlang sikt. Anbefales på kort sikt å kombineres med K1 med buss som supplement til tog.
- K5.1 med økt kapasitet med reduksjon av reisetid. På sikt ny bane mellom Lillestrøm og Sørumsand.
- Utrede relasjonen Oslo–Stockholm som et eget utredningsarbeid.

Konseptvalgutredningen beskriver problemstillingene rundt Kongsvingerbanen grundig. Problemer rundt person- og godstrafikk påpekes, og banen ble erklært overbelastet i 2017. Man mener at reelt behov for økt kapasitet er større enn det som er registrert hos Bane Nor fordi den manglende kapasiteten fører til at nye behov ikke fremmes. Det sies helt klart at det er vanskelig med ytterligere forbedring av togtilbudet på Kongsvingerbanen med dagens infrastruktur, materiell og fordeling mellom person-, gods- og utenlandstogene selv om det markedsmessig er etterspørsel etter hyppigere frekvens og flere sitteplasser i morgen- og ettermiddagsrushet. Kongsvingerbanen er svært viktig for godstrafikken, særlig for tømmertransport. Det er svært utfordrende å drifte og vedlikeholde banen på grunn av den sprengte kapasiteten.

Ut ifra den klare beskrivelsen av problemene som er så klar på begrensningene i dagens togsystem, kan valgt konsept K2.3 på kort og mellomlang sikt virke lite ambisiøst. Dette alternativet legger til grunn bygging av hensettingsspor, flere krysningsspor og nytt togmateriell. Buss som supplement til tog skal tas i bruk på kort sikt.

Busser er et utmerket kollektivtiltak der det ikke går tog, men som noe annet enn midlertidig tiltak langs bane, mener vi det vil gi et dårligere tilbud til trafikantene. Brukervennlighet er viktig for å få flere til å reise kollektivt, og enn kombinasjon av buss og tog langs samme strekning over tid er et dårligere tilbud enn flere togavganger. Som et strakstiltak vil det imidlertid øke kapasiteten, men bør ikke inngå som en mer varig løsning på Kongsvingerbanen. Dersom en går inn for alternativ K2.3 bør en mer permanent løsning samtidig planlegges slik at de investeringer som gjøres på kort og mellomlang sikt bygger opp under fremtidige løsninger slik at en ikke i lengre tid blir sittende med en løsning som er bedre enn dagens, men som likevel ikke løser problemene med banen.

Konsept 5.1 forslås som løsning på lang sikt. Alternativet består i ny bane mellom Lillestrøm og Sørumsand og at region og fjerntog vil gå her med færre stopp og dermed en raskere forbindelse mot Kongsvinger og riksgrensen. Dagens spor mellom Lillestrøm og Sørumsand vil dermed bli en lokaltogbane og ikke en del av en dobbeltsporbane som i alternativ 3.4. Vi



har ikke kunnskap nok om dette til å klart kunne anbefale det ene alternativet foran det andre. Vi kan se at K5 vil kunne inngå i en raskere fjerntogbane som skal utredes senere og i denne rapporten benevnt K6. K 3.4 med dobbeltspor vil imidlertid slik vi ser det være et mer fleksibelt alternativ med tanke på både fjerntog og lokaltrafikk der stoppmønsteret avgjør typen tog. En egen lokaltogbane vil sikkert fungere, men her er det svært viktig å være oppmerksom på hensynet til arbeidspendlingen fra tettstedene langs banen og behovet for å komme raskt fram – i valget mellom bil eller tog.

Godstrafikken er svært viktig for Kongsvingerbanen, og tømmertransporten er en stor del av dette.. Det er mye grensetrafikk med gods, og vi savner enda mer fokus på det. Økt godstrafikk på bane vil bety færre vogntog på veg og dermed bedre trafiksikkerhet og mindre forurensning. Det foregår planarbeid for E16 Kongsvinger – E6 som vil gi en møtefri trafiksikker veg, men fra Kongsvinger og over grensa vil det ta lenger tid før slike løsninger eventuelt kommer på plass langs E16 og riksveg 2. Økt gods på bane vil være svært viktig for å nå mål for transportpolitikken.

### **Oppsummering**

Vi mener oppsummert at konseptvalgutredningen er grundig og god. Problemene med Kongsvingerbanen belyses godt, men ambisjonsnivået bør være større med tanke på å nå målene i transportpolitikken der både person- og godstrafikk skal mer over fra veg til bane.

Fokus på fjerntogtrafikken og bedre forbindelse mellom hovedstedene i Sverige og Norge er spennende og skal ses på i senere utredninger. Når dette arbeidet skal utredes nærmere mener vi det må ses i sammenheng med Kongsvingerbanen. Mye av trafikkgrunlaget både for bil og bane finnes lokalt, og gode tilbud for kommunene langs banen er viktige for at mange skal bruke bane i stedet for bil.

Statens vegvesen – Transport og samfunn

Med hilsen

Hans Martin Asskildt  
seksjonssjef

Randi Sira

*Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.*

JERNBANEDIREKTORATET  
Postboks 16  
0101 OSLO

**Dato:** 03.02.2021  
**Saksref:** 202012270-2  
**Deres ref.:** 201800998-38  
**Side:** 1 / 5

**Vår saksbehandler:** Marianne Hvalsmarken  
**Telefon:** +47 55966110  
**Mobil:**  
**E-post:** Marianne.Hvalsmarken@banenor.no

## Høring KVV Kongsvingerbanen, sak 201800998 - Uttalelse

Vi viser til deres brev av 04.12.20 med vedlegg vedr. ovennevnte.

### Sammendrag:

- *Bane NOR er enige i rekkefølgen av de anbefalte konseptene. Imidlertid mener vi det blir nødvendig med en trinnvis utvikling av dobbeltsporparceller på Kongsvingerbanen, i tillegg til dobbeltspor på ny banestrekning Leirsund til Sørumsand.*
- *Bane NOR er enig i at konsept med ny bane fra Leirsund til Sørumsand inngår i anbefalingen fordi det er det eneste tiltaket som medfører tilbudsøkning for alle tog mellom Lillestrøm og Sørumsand. og samtidig gir en mer effektiv trafikkavvikling gjennom Lillestrøm stasjon.*
- *Bane NOR savner at KVV-rapporten ikke i større grad har gjort flere/mer nyanserte vurderinger av tilbudskonseptet, bl.a. vurderinger av stasjonsstrukturen på banen.*

### Bane NOR som jernbanemyndighet mener:

Konseptvalgutredningen (KVV) har sett på mulige løsninger som vil bedre situasjonen på Kongsvingerbanen på både kort og lang sikt. På bakgrunn av samfunnsøkonomiske vurderinger av konsepter og måloppnåelse er det i KVV-rapport bl.a. gitt anbefalinger for videre utvikling av Kongsvingerbanen i hovedrapporten:

- *K2.3 (økt ombordkapasitet for både person- og godstog) på kort og mellomlang sikt*
- *K5.1 (økt kapasitet med reduksjon av reisetid.) Ny bane Lillestrøm – Sørumsand på lang sikt*
- *Relasjonen Oslo – Stockholm anbefales utredet videre i eget utredningsarbeid*

*Det anbefales at K2.3 på kort og mellomlang sikt legges til grunn for videre utvikling av Kongsvingerbanen.*

*K2.3 vil fungere som et første skritt mot K5.1. K5.1 vil være avhengig av hvilken satsing som gjennomføres på Hovedbanen. Hvilke konsept som velges for Hovedbanen vil bli avklart i konseptvalgutredningen som er ferdig i januar 2021.»*

Tiltaksomfanget for konseptene er som følger (fra hovedrapportens kap. 6.6):

Konsept	Nye/forlengelse av eksisterende kryssningsspor	Nye banestrekninger	Andre tiltak
K2.3	Galterud, Seterstøa, Bodung, Rånåsfoss og Roven		
K3.4	Magnor, Skotterud, Åbogen og Granli		Dobbeltspor Lillestrøm Ø - Kongsvinger med forbikjøringsspor på Sørumsand. Samtidig innkjør på Matrand og Kongsvinger. Ny blokkpost mellom Matrand og Åbogen
K5.1	Magnor, Skotterud, Åbogen, Granli, Galterud, Sander, Disenå, Seterstøa, Årnes, Bodung, Rånåsfoss og Sørumsand.	Ny bane Leirsund-Sørumsand	Samtidig innkjør på Matrand og Kongsvinger. Nye blokkposter mellom Matrand - Åbogen, Kongsvinger – Galterud, Sander – Skarnes og Seterstøa - Årnes

### Drøfting av anbefalte konsepter med vekt på godsfremføring og vedlikehold av banen:

Bane NOR er enig i rekkefølgen av hovedanbefalingene i KVVU-rapporten. Noe forenklet innebærer K2.3 at det muliggjør at det kan kjøres lengre tog, mens K5.1 er ment å også skulle ivareta at det kjøres både lengre og flere tog. Med noen få unntak, synes K2.3 å korrespondere godt med de tiltak som allerede ligger i Jernbanesektorens handlingsprogram, selv om K2.3 har færre godstog enn det som er forutsatt i godsstrategien. Imidlertid vil K5.1 ivareta godsstrategien for 2030, og slik sett synes å gi et robust transportsystem. Med bakgrunn i at K2.3 ikke ivaretar godsstrategien stiller vi spørsmål til den lange tidshorisont (år 2050) for tiltak under K5.1 i KVVU rapporten. Vi mener det bør være grunnlag for å vurdere tiltak som ivaretar godsstrategien også på mellomlang sikt.

Når det i K5.1 legges opp til at det bare er ny bane mellom Leirsund og Sørumsand som er dobbeltsporet (mens resten er enkeltsporet), er det sannsynlighet for at det vil bli flere togkryssinger på den resterende delen av den enkeltsporede strekningen, noe som igjen vil føre til økt fremføringstid for godstogene som trafikkerer Kongsvingerbanen. Fremføringstid er et av flere viktige elementer for at gods på jernbane skal være attraktivt, og forhold relatert til fremføringstid vil også kunne ha betydning for samfunnsnyten. Vi finner grunnlag for å etterspørre om KVVUen i tilstrekkelig grad har medtatt flere togkryssinger/økt fremføringstid i den samfunnsøkonomiske vurderingen for de anbefalte konseptene. Vi savner også større omtale i KVVUen over tiltak i jernbanesektorens handlingsprogram, herunder hvordan ny tilsving Kongsvinger vurderes innunder de anbefalte konsepter.

Bane NOR vil samtidig vise til hovedrapporten kap. 2.2.5 om «økt robusthet og vedlikeholdsbehov», samt til kapasitetsrapporten. Slik vi tolker dokumentene, er det i beregningene lagt til grunn 24-timers driftsdøgn i samtlige konsepter, og dermed ingen «hvite tider» for daglig vedlikehold. De senere år har vedlikeholdet skjedd som følge av å måtte innstille trafikk på banen i perioder hvert halvår, til ulempe både for person- og godstransporten. Men som rapporten påpeker er det optimale å ha minst tre til fire timer sammenhengende arbeidstimer per døgn for å kunne gjennomføre vedlikeholdsoppgaver på en tilfredsstillende måte. Vi mener at de anbefalte konseptene ikke i tilstrekkelig grad ivaretar dette. KVVU rapporten kan med fordel utfylles og oppdateres ift vedlikeholdsbehovet, fortrinnsvis der 20-timers driftsdøgn legges til grunn for beregningene. Vi noterer oss imidlertid at dersom nytt dobbeltsporet strekning mellom Leirsund og Sørumsand realiseres, så vil dette kunne gi mulighet for omkjøring av tog i perioder slik at

vedlikehold på dagens indre strekning av Kongsvingerbanen (Lillestrøm – Sørumsand) kan løses på en tilfredsstillende måte. Imidlertid anser vi ikke dette for tilstrekkelig ivaretatt i de anbefalte konseptene for strekningen Sørumsand – Kongsvinger.

Vi leser av hovedrapport kap. 6.2 at mulig dobbeltsporparseller er blitt vurdert langs dagens bane men at dette ikke er videreført til anbefalte konsept. Med bakgrunn i at mange togkryssinger gir økt fremføringstid, samt forutsetninger lagt til grunn i kapasitetsanalysen, og for vedlikehold av banen, mener Bane NOR det blir nødvendig med en trinnvis utvikling av dobbeltsporparseller på strekningen Sørumsand - Kongsvinger. Dobbeltsporparseller gir økt robusthet, og bør primært anlegges der hvor man forutsetter systemkryssinger for persontog for overskuelig framtid, slik at forsinkelser ikke oppstår og forplanter seg videre til andre tog. Dette er viktige tiltak for å kunne akseptere en høy kapasitetsbelastning på en enkeltsporet bane. Vi mener det er rett å vurdere dette både på kort/mellomlang og lang sikt.

Bane NOR er enig i at konsept med ny bane fra Leirsund til Sørumsand inngår i anbefalingen fordi det gir tilbudsøkning for alle tog mellom Lillestrøm og Sørumsand og samtidig gir en mer effektiv trafikkavvikling gjennom Lillestrøm stasjon. Det må kvalitetssikres at forbedret trafikkavvikling på Lillestrøm stasjon er med i nyttevurderingene (jf. samfunnsøkonomi), fordi dette får ringvirkninger langt utover Kongsvingerbanen isolert sett. Vi mener at den nye banen bør betraktes som en utvidelse av «Indre Intercity», slik at banen er dobbeltsporet hele veien fra Leirsund til Sørumsand for å kunne avvikle både halvtimesfrekvens for persontog i kombinasjon med godstog og fjerntog. Banekoblingene på Leirsund må ha tilgang fra alle spor til/fra Lillestrøm (Gardermobanen og Hovedbanen) og til/fra Hovedbanen i nordlig retning («trekant»), og det må vurderes etablert et nytt spor fra Leirsund til Lillestrøm. Øvrige funksjonskrav til banekoblingene på Leirsund fastsettes i senere planfase.

Det vil bli behov for en mer fremtidsrettet sporplan på Kongsvinger stasjon da det i dag er restriksjoner på skiftebevegelser. Blant annet er det i dag ikke mulig å håndtere godstog som er lenger enn 600 m. Dette skyldes delvis at Norsenga tømmerterminal ligger innenfor stasjonsområdet.

### **Kommentarer til tilbudskonseptet - persontogtilbudet**

Tabellen fra kap. 6.6, som nevnte ovenfor, inneholder ikke opplysninger om forlengelse av plattformene på Kongsvingerbanen for å kunne kjøre doble persontogsett/nytt togmateriell med økt ombordkapasitet, og kan med fordel suppleres med dette, selv om det ev. er knyttet usikkerhet til enkelte plattformforlengelser, jf. KVVU kap. 9.1.

Bane NOR registrerer at det i underlagsdokumenter er blitt vurdert flere konsepter, herunder ett med knutepunktstoppende tog, men av hensyn til flatedekning ikke har blitt videreført. Vi er enige i at dette konseptet ikke ble videreført. Vi mener likevel, se bl.a. figur 7 i hovedrapporten kap.2, at det er behov for å prioritere arbeidet med en mer fremtidsrettet stasjonsstruktur på Kongsvingerbanen som ett ledd i å øke fremkommeligheten og redusere kjøretiden for alle tog. Vi viser også til kap. 6.2 der det står «*effekten av å øke makshastigheten på strekninger der det er mulig har ikke blitt vurdert*». Bane NOR savner at anbefalte konsepter ikke innehar tiltak som kan gi et forbedret tilbudskonsept for de togreisende, eksempelvis i form av forbedret reisetid som følge av endret stasjonsstruktur, sanering av planoverganger og andre tiltak som kan bidra til å øke hastigheten. Tidligere erfaringer med tilbudsøkninger på Kongsvingerbanen (og for så vidt andre steder) viser at et forbedret tilbud stimulerer til økt etterspørsel. Utviklingen av togtilbudet og utvikling i reisevaner (særlig da arbeidsreiser) vil være vel så viktig for passasjergrunnlaget på Kongsvingerbanen som forutsetningene for alternativ transport (bil/buss osv) og befolkningsvekst.

Som ledd i ovennevnte fremkommer også lite om å nedlegge passasjerbetjening på relativt trafikksvake holdeplasser/stasjoner, og det som står er utydelig. Vi viser til hovedrapport kap. 6.5 der det angis at ved +25% trafikkøkning kan «*kapasiteten eventuelt forbedres ved å fjerne stoppene på Svingen og Nerdrum*». I kap. 9.1.4 under *styringsmessig fleksibilitet* står det som 3.

kulepunkt «Fjerne utvalgte holdeplasser med lavt passasjergrunnlag og høye moderniseringskostnader.» Bane NOR mener KVVU-arbeidet kunne med fordel tatt utgangspunkt i de stasjoner/holdplasser som står oppført i kap. 2.2 i delrapporten *Stasjonsstruktur prosjektet Kongsvingerbanen* (Jernbaneverket, 2012).

Bane NOR savner flere/mer nyanserte vurderinger om tilbudskonseptet. Således mener vi KVVU rapporten i større grad burde omhandlet dette temaet konkret i de anbefalte konseptene.

Bane NOR foreslår at det også vurderes alternativ til mulig nedleggelse av Nerdrum holdeplass, jfr kap. 6.5. Her kan effekter av andre løsninger vurderes, for eksempel at holdeplassen Tuen vurderes nedlagt istedenfor Nerdrum. Fra Lillestrøm stasjon og utkjør Kongsvingerbanen kan i tillegg maks hastighet vurderes økt fra dagens 40 km/t til opp imot 130 km/t ved å etablere repetisjonsbaliser. Nerdrum har større passasjergrunnlag og lang plattform sammenlignet med Tuen, mens Tuen har relativt lavt passasjergrunnlag og kort plattform.

For øvrig kan en gjennomføring av planene for oppgradering av Rånåsfoss stasjon kunne bidra til at Auli holdeplass kan nedlegges.

Til rapportens kap. 9.1 kan det tilføyes at det foreligger en vedtatt områderegeringsplan for Kongsvinger stasjonsområde fra 2018 (plan ID 201303), som bl.a. ivaretar en ev. fremtidig forlengelse/forskyvning av hoved-/sideplattform. Samme plan viser også et område der kommunen i samarbeid med andre skal detaljregulere fremtidig planfri gangkryssing av stasjonsområdet. For jernbanens del kan dette gi en mulighet for å fjerne eksisterende plattformadkomst. Publikum må i dag krysse spor 1 og 2 for å komme fra hovedplattform og mellomplattform.

### **Spesielt om fjerntogtilbudet Oslo S - Stockholm**

Vi har forståelse for at hensikten med denne KVVUen er å stake ut kursen videre for Kongsvingerbanen. Vi vil likevel kommentere at en utvikling av togtilbudet Oslo-Stockholm vil være svært viktig for utviklingen av Kongsvingerbanen. Imidlertid synes sistnevnte å ligge svært langt frem i tid. Således mener vi det rår større usikkerhet til om de langsiktige mål for fjerntrafikken er tilstrekkelige, både med henblikk på mål om reisetid og antall avganger.

### **Øvrige innspill til KVVU-rapporten:**

- Vi konstaterer at det i avsnitt 3 (side 6) skrives følgende:

*«Strekningen Lillestrøm-Kongsvinger ble erklært overbelastet høsten 2017 (Network Statement 2019). En bane erklæres overbelastet når togoperatører søker om flere ruteleier enn det infrastrukturforvalter Bane NOR kan innfri. **Fordi banen er overbelastet søker ikke togoperatørene om flere ruter.** Det reelle behovet for flere ruteleier for både person- og godstransport er derfor trolig større enn det som er registrert hos Bane NOR.»*

Teksten vi har merket i rødt medfører ikke riktighet idet togselskapene faktisk ber om økt kapasitet, samt endret kjøremønster i forbindelse med den årlige ruteplanen. Vi foreslår derfor at teksten i avsnittet justeres slik at den gjenspeiler realitetene.

- I punkt 3.2, Effektmål (hovedrapportens side 30) redegjøres for effektmålene, samt prioritering av disse. Avslutningsvis står følgende å lese i punkt 3.2:

*«Jernbaneforskriften inneholder prioriteringskriterier i § 9-5 for fordeling av infrastrukturkapasitet når infrastrukturen er erklært overbelastet. I prioriteringen av effektmålene i KVVU Kongsvingerbanen er kriteriene i Jernbaneforskriftens § 9-5 lagt til grunn som følger:*

1. Den regionale persontrafikken
2. Godstransport
3. Grensekryssende persontransport

*Prioriteringen av effektmål vil bli lagt til grunn når konseptene skal rangeres i forhold til hverandre.»*

Prioriteringskriteriene i forskriftens § 9-5 kommer som kjent til anvendelse når infrastrukturen er erklært overbelastet (slik tilfellet er for Kongsvingerbanen). Men hensikten med KVVU-arbeidet må jo nødvendigvis være å treffe valg av konsept som medfører at infrastrukturen oppnår å befinne seg i en tilstand der den IKKE er overbelastet, og da blir det nødvendigvis misvisende og feil å skulle legge forskriftens § 9-5 til grunn for KVVU-arbeidet som sådan.

Vi forstår imidlertid at man benytter disse kriteriene for konsept K2.3 alene ettersom dette konseptet ikke vil medføre endring i status for Kongsvingerbanen når det gjelder belastning (strekningen vil fortsatt være overbelastet).

- I sammendraget for den samfunnsøkonomiske analysen (KVVU rapport s. 8 nederst) står det følgende:  
*«Beregningene med transportmodellene viser at i referansesituasjonen vil antall passasjerer på Kongsvingerbanen vokse med 14% fra 2018 til 2030 og med ytterligere 12% fram til 2050. Antall passasjerer på banen i referanse vil totalt vokse med 28% fram til 2050.»*  
Forutsatt at det er disse prosenttallene kombinert (14% pluss 12%) er dette 26%. Det er uklart hvor 28% kommer fra.

Bane NOR har også en rolle som grunneier.

**Bane NOR Eiendom har følgende merknader:**

Vi er positive til forbedringer på Kongsvingerbanen som kan gi hyppigere avganger og bedre tog kapasitet, jf K5.1. Dette er avgjørende for realisering av allerede vedtatte planer på stasjonsområdene, og vil bidra til at disse stedenes konkurranseevne for å tiltrekke seg arbeidsplasser og beboere, styrkes. For vår del ønsker vi at tiltak på og ved Kongsvinger stasjonsområde avklares og prioriteres for å maksimere gevinster av allerede vedtatte planer for utvikling.

Med vennlig hilsen

Sverre Kjenne  
konserndirektør  
Drift og teknologi

Vibeke Aarnes  
direktør  
Bane, Drift og teknologi

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur



**NES**  
KOMMUNE

Plan

Jernbanedirektoratet  
Postboks 16  
0101 OSLO

Deres ref.:                      Vår ref.:                      Saksbehandler:                      Dato:  
   21/343 - 3                      Thor Albertsen                      04.02.2021

### **Høringsuttalelse Nes kommune: Konseptvalgutredning for Kongsvingerbanen**

Formannskapet- 21/13, har i møte 02.02.2021 fattet følgende vedtak:

#### **Formannskapets enstemmige vedtak (11 stemmer):**

Nes kommune gir følgende anbefaling til valg av konsept ved høring av konseptvalgutredning for Kongsvingerbanen:

- *K2.3 Økt ombordkapasitet for både person- og godstog på kort sikt*
- *K5.1 Økt kapasitet med reduksjon av reisetid. Ny bane Lillestrøm-Sørumsand på mellomlang og lang sikt*

Med hilsen

Thor Albertsen  
Rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur

#### **Mottakere**

Jernbanedirektoratet                      Postboks 16                      0101                      OSLO

**Postadresse**  
Postboks 114  
2151 ÅRNES

**Besøksadresse**  
2151 ÅRNES

**Telefon**  
+47

**Kontonr.**  
8601 41 62811  
**Org.nr.**  
938 679 088

**E-post**  
**Internett**  
[www.nes.kommune.no](http://www.nes.kommune.no)



## Saksframlegg

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
21/03	Utvalg for teknikk, næring og kultur	26.01.2021
21/13	Formannskapet	02.02.2021

### Høringsuttalelse: Konseptvalgutredning for Kongsvingerbanen

#### Vedtak som innstilling fra Utvalg for teknikk, næring og kultur - 26.01.2021 - sak 21/03

##### Utvalg for teknikk, næring og kulturs enstemmige innstilling (11 stemmer):

Nes kommune gir følgende anbefaling til valg av konsept ved høring av konseptvalgutredning for Kongsvingerbanen:

- *K2.3 Økt ombordkapasitet for både person- og godstog på kort sikt*
- *K5.1 Økt kapasitet med reduksjon av reisetid. Ny bane Lillestrøm-Sørumsand på mellomlang og lang sikt*

#### Formannskapet 02.02.2021:

##### Behandling:

##### Votering:

Utvalgets innstilling ble enstemmig vedtatt.

##### FS- 21/13 Vedtak:

##### Formannskapets enstemmige vedtak (11 stemmer):

Nes kommune gir følgende anbefaling til valg av konsept ved høring av konseptvalgutredning for Kongsvingerbanen:

- *K2.3 Økt ombordkapasitet for både person- og godstog på kort sikt*
- *K5.1 Økt kapasitet med reduksjon av reisetid. Ny bane Lillestrøm-Sørumsand på mellomlang og lang sikt*

#### Utvalg for teknikk, næring og kultur 26.01.2021:

##### Behandling:

Tillegg til kulepunkt 2, foreslått av Øystein Seland, Høyre

Det forutsettes at planleggingen av banen tilpasses en eventuell ny bane Leirsund - Bjørkelangen



(Oslo - Stockholm).

Rådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Repr. Seland's tilleggsforslag fikk 5 stemmer (1 H, 3 SP, 1 FRP - Solstad) og falt.

#### **UTNK- 21/03 Vedtak:**

##### **Utvalg for teknikk, næring og kulturs enstemmige innstilling (11 stemmer):**

Nes kommune gir følgende anbefaling til valg av konsept ved høring av konseptvalgutredning for Kongsvingerbanen:

- *K2.3 Økt ombordkapasitet for både person- og godstog på kort sikt*
- *K5.1 Økt kapasitet med reduksjon av reisetid. Ny bane Lillestrøm-Sørumsand på mellomlang og lang sikt*

#### **Rådmannens innstilling:**

Nes kommune gir følgende anbefaling til valg av konsept ved høring av konseptvalgutredning for Kongsvingerbanen:

- *K2.3 Økt ombordkapasitet for både person- og godstog på kort sikt*
- *K5.1 Økt kapasitet med reduksjon av reisetid. Ny bane Lillestrøm-Sørumsand på mellomlang og lang sikt*

#### **Vedlegg:**

20201113\_kvurapport\_kongsvingerbanen

#### **Sammendrag:**

Jernbanedirektoratets Konseptvalgutredning (KVU) for Kongsvingerbanen er nå fullført.

Hovedkonklusjonen i KVU er at kapasiteten på Kongsvingerbanen må økes for å ivareta samfunnets behov for både person- og godstransport på strekningen. Gjennom KVU framsettes ulike konsepter for å oppnå slik kapasitetsøkning. Jernbanedirektoratet har gitt sin anbefaling i KVU. KVU er sendt på høring og gjennom denne politiske saken vil Nes kommune avgi sin høringsuttalelse til KVU og anbefaling for konsept.

#### **Bakgrunn for saken:**

Forholdet til eksisterende planer /hjemmelsgrunnlag

#### **Saksopplysninger:**

Kongsvingerbanen er 114,7 km lang og har 13 stasjoner og holdeplasser for persontrafikk.

Strekningen mellom Lillestrøm og Kongsvinger ble åpnet i 1862. Banen grener ut fra Hovedbanen på Lillestrøm, og følger Glomma fra Fetsund til Kongsvinger før den tar en sørøstlig retning til Magnor og riksgrensen. Banen østover fra Kongsvinger, under navnet Grensebanen, ble forlenget til Magnor i 1865, der den ble koblet med Värmlandbanan for å knytte sammen hovedstedene Oslo og Stockholm. Kongsvingerbanen er enkeltsporet med krysningsspor, og traséen er hovedsakelig uendret siden 1865. Banen ble elektrifisert i 1951. Kontaktledningsanlegg på strekningen Lillestrøm – Åbogen er under utskifting. Arbeidet skal være ferdigstilt i 2021.

Kongsvingerbanen spiller en viktig rolle i å dekke behovet både for persontransport for tettstedene mellom Kongsvinger og Oslo, og for å betjene grensekryssende gods- og persontransport. Banen har ca. 3,2 millioner passasjerer per år. Persontogtilbudet ble styrket i 2012 da avganger med

timesfrekvens ble forlenget fra Årnes til Kongsvinger. SJs satsing i 2015 med X-2000 mellom Stockholm og Oslo ble en suksess. SJ ønsker å gjenoppta tilbudet med fem daglige avganger tur/retur Oslo-Stockholm når arbeidet med ny kontaktledning er ferdigstilt i 2021. På strekningen Lillestrøm-Kongsvinger transporteres det årlig ca. 1,4 millioner tonn gods, hovedsakelig tømmer og stykkgoods. Via Solørbanen nord for Kongsvinger kommer det i tillegg store mengder med tømmer. På de mest trafikkerte dagene går det ca. 30 godstog (15 godstogpar i hver retning) pr dag på Kongsvingerbanen. Banen betjener tømmerterminalen på Norsenga i Kongsvinger, og i tillegg et sidespor med opplastningsmulighet på Granli, sør for Kongsvinger.

Kongsvingerbanen har hatt en betydelig vekst i trafikken de seneste årene. I KVV framgår det at grunnprognosene tilsier at det vil være vekst i transportetterspørselen på strekningen i årene fremover. Strekningen Lillestrøm- Kongsvinger ble erklært overbelastet høsten 2017. Det oppgis som vanskelig med ytterligere forbedring av togtilbudet på Kongsvingerbanen med dagens infrastruktur, materiell og fordeling mellom person, gods- og utenlandstogene, selv om det er markedsmessig etterspørsel etter hyppigere frekvens og flere sitteplasser i morgen- og ettermiddagsrushet. De tiltakene som ligger inne i Jernbanesektorens handlingsprogram, og som planlegges og gjennomføres nå, vil være tilstrekkelig for å oppheve overbelastningen. De oppgis derimot ikke til å grunnlag for store tilbudsforbedringer.

I henhold til punktlighetskartet til Bane NOR (oppdatert pr 10.10.2018) ligger punktligheten mellom Oslo S og Kongsvinger på 72% for L14 (ordinært personrutetog). For strekningen videre mot Charlottenberg i Sverige ligger punktligheten på 37 % for persontog (2018). Punktligheten på Kongsvingerbanen påvirkes direkte av at strekningen er overbelastet. Sårbarheten gjør at selv små forsinkelser forplanter seg fort og resulterer i store konsekvenser for tog både mot Oslo og Sverige. For å nå politiske mål om nullutslipp med mer gods på bane og fortsatt økt vekst i persontransporten, er det behov for å gjennomføre tiltak utover det som ligger i inneværende handlingsprogram 2018-2029.

Kapasiteten på Kongsvingerbanen er i dag så fullt utnyttet at det er vanskelig å få utført nødvendig vedlikehold uten å innstille togavganger. Vedlikehold av banen er viktig for å redusere ikke-planlagte driftsbrudd for å bidra til å tilfredsstille kunders og operatørers forventninger til forutsigbarhet og regularitet. Endringer i forhold til standard og sikkerhet og oppnåelse av dette, medfører også et økt behov for tilgjengelig tid for vedlikehold av banen.

#### Behov og mål:

Det overordnede målet for transportpolitikken i Norge er å utvikle et sikkert transportsystem som fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet. Transportsystemet skal utvikles for å bedre framkommeligheten, og redusere reisetiden for personer og gods i hele landet. Innenfor persontransport er den viktigste overordnede føringen at transportveksten i storbyområdene skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. Utbyggingsmønster og transportsystem skal fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet, bidra til næringsutvikling, samt legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. Stortinget ønsker gjennom NTP (Nasjonal transportplan) å videreutvikle jernbanens konkurransefortrinn. Klimaforliket har også som mål å styrke jernbanens rolle i transportsystemet. Stortinget har sluttet seg til EUs mål for godsoverføring fra vei til sjø og bane.

#### Samfunns mål:

- Samferdselsdepartementet fastsatte 21. mars 2019 følgende samfunns mål for konseptvalgutredningen for Kongsvingerbanen: Transportsystemet i korridoren Oslo – Kongsvinger – Riksgrensen skal kostnadseffektivt dekke etterspørselen etter lokal, regional og grense-overskridende person- og godstransport frem til 2050, og redusere utslipp av

klimagasser gjennom økte markedsandeler for kollektivtransporten.

#### Effekt mål:

- Kollektivsystemet i transportkorridoren Oslo-Kongsvinger-riks grensen skal ha en kapasitet som muliggjør en økning i antall sitteplasser på 100 % frem mot 2050. Indikatorer for målet: Prosentvis endring i antall sitteplasser i makstimen og antall avganger i makstimen og i grunnrute.
- Kapasiteten for godstransport i transportkorridoren skal gi 100 % økning i antall ruteleier fram mot 2050. Ruteleiene for kombi-/fleksitog skal tilrettelegge for inntil 740 meter lange tog. Indikatorer: Antall ruteleier for 740 meter lange tog og framføringstid.
- Kapasiteten i transportkorridoren Oslo-Kongsvinger-riks grensen, eller i en annen korridor mot Stockholm, skal gi mulighet for 8 grensekryssende persontog i hver retning pr døgn. Indikatorer: Antall togpar pr døgn.

Rådmannen ønsker videre å vise til selve KVV-rapporten for mer detaljer knyttet til behov, utvikling og målbeskrivelse samt rammebetingelser vedrørende konseptvalg for Kongsvingerbanen og KVV.

#### Konsepter:

Det er gjennomført en mulighetsstudie for å gi en oversikt over mulige tiltak og løsningsprinsipper knyttet til det aktuelle plan- og utredningsområdet. Utviklingen av konsepter har tatt utgangspunkt i transportbehovet sett fra kundens perspektiv, og nødvendige tiltak er basert på det servicetilbudet som det er avdekket behov for. Konseptene omfatter da; reisetid, frekvens, pendelstruktur og stoppmønster. Dette gir føringer for infrastrukturen, som på sin side vil omfatte antall og lengde på kryssingsspor, dobbeltspor, utforming av stasjoner og banenettverk. For godstransport har Jernbanedirektoratet (Staten) en annen rolle enn for persontransport (med statlig finansiering). Utviklingen av konsepter for godstrafikken vil være rettet mot transporttilgang.

Gjennom prosessen er det jobbet med flere ulike konsepter. Av disse ble det fra Jernbanedirektoratet valgt ut fem konsepter som er tatt med videre i KVV. De fem konseptene som inngår i KVV er:

- K0 referansealternativet
- K1 Buss som supplement til tog
- K2.3 Økt kapasitet for person- og godstransport med dagens stoppmønster
- K3.4 Økt frekvens og redusert reisetid på dagens bane
- K5.1 Redusert reisetid på Kongsvingerbanen med dagens stoppmønster

Forbindelsen Oslo og Stockholm er ikke tatt med videre til videre utredning. Mandatet for KVV Kongsvingerbanen er å se på transportkorridoren Lillestrøm-Kongsvinger-Riksgrensen. En mer direkte forbindelse for den grensekryssende trafikken ligger derfor utenfor prosjektets mandat.

#### K0 – Referansealternativet:

Referansealternativet (K0) er basert på dagens rutetilbud for den regionale persontrafikken med halvtimesavganger i rushtiden morgen og ettermiddag, og timesfrekvens resten av døgnet. Togene kjøres normalt med ett togsett som er 110 meter langt. På enkelte avganger i rushperioden benyttes doble togsett. Togene stopper i Oslo, Lillestrøm, Nerdrum, Fetsund, Svingen, Sørumsand, Blaker, Rånåsfoss, Auli, Haga, Årnes, Skarnes og Kongsvinger. Reisetiden fra Oslo til Kongsvinger er 1 time og 18 minutter. Konseptet er basert på dagens busstilbud som er seks avganger i rush fra Fetsund til Lillestrøm og tre avganger utenom rush. Den grensekryssende trafikken mellom Oslo og Stockholm

består av fem avganger hver vei med en reisetid på fem timer mellom hovedstedene. Dagens godstrafikk består av tømmertog med maksimal lengde på 500 meter, og kombitog og enkelte vognlast-/spesialtog med lengder opp til 630 meter. Mellom Lillestrøm og Kongsvinger kjøres det tre par tømmertog og fem par kombitog pr døgn. På strekningen Kongsvinger-riksgrensen kjøres det syv par tømmertog og fem par kombitog pr døgn. K0 inneholder de samme overordnede forutsetninger som i de øvrige konseptene. Det vil her si forutsetninger som beskriver framtidig vekst i antall innbyggere, bosetting, befolkningens sosioøkonomiske sammensetning, lokalisering av arbeidsplasser, inntektsutvikling, prisutvikling og bilhold.

K1 – Buss som supplement til tog:

I konsept K1 økes kapasiteten på kollektivtilbudet i regionen gjennom å øke frekvensen på dagens busstilbud i kombinasjon med etablering av nye ruter. Konseptet går ut ifra ny bussrute Rånåsfoss-Sørumsand-Lillestrøm, og Kongsvinger-Kløfta-Oslo. Samt en høyere frekvens på Årnes-Jessheim-OSL og (Bjørkelangen)-Fetsund-Lillestrøm. Konseptet vil kunne medføre behov for etablering av tiltak ved vegsystemet for å prioritere framføring av buss. Konseptet vil trolig også medføre et økt behov for bussmateriell for bussoperatørene. Dette framgår ikke ut av KVU. For busstrekningene vil dette medføre økt reisetid i forhold til togreise. For godstransporten blir det ingen endring i tilbudet fordi konseptet ikke medfører nevneverdige endring i kapasiteten på banen.

K2.3 – Økt ombordkapasitet for person- og godstog med dagens stoppmønster:

I konsept K2.3 økes transportkapasiteten på Kongsvingerbanen ved bruk av nye tog med høyere ombordkapasitet. Økt ombordkapasitet for godstogene oppnås ved bruk av lengre tog/flere vogner. Lengre tog tar mer av banens kapasitet og vil derfor medføre behov for økt kryssingskapasitet, dvs. flere og/eller lengre kryssingsspor, for å gi tilbudsforbedringer for godsneringen. Behovet vil også gjelde dersom tilbudet økes gjennom økt frekvens for enten person- eller godstog på Kongsvingerbanen. Økte kryssingsmuligheter vil i første omgang gi økt transportkapasitet for godstogene i form av lengre tog. Konseptet gir ingen ruteforbedringer for grensekryssende fjerntrafikk. Av infrastrukturtiltak viser kapasitetsanalysen at det vil være behov for å forlenge kryssingsspor med samtidig innkjør på Galterud, Seterstøa, Bodung, Rånåsfoss og Roven.

K3.4 – Høyere frekvens og kortere reisetid på dagens bane:

Av infrastrukturtiltak forutsetter K3.4 en trinnvis utbygging til dobbeltspor på hele strekningen Lillestrøm – Kongsvinger. Økt rutetilbud til passasjerene på Kongsvingerbanen muliggjøres ved å doble antall avganger på strekningen Kongsvinger-Asker, samt å opprette en ny rute mellom Årnes og Oslo S med to avganger i timen. Kongsvinger-Asker har knutepunktbasert stoppmønster, mens Årnes-Oslo S har dagens stoppmønster. Alle togavganger kjøres med doble togsett. I dette konseptet får ruten Kongsvinger-Oslo S 30-minutters intervall hele driftsdøgnet, og et knutepunktbasert stoppmønster. Tilbudet på strekningen Årnes-Oslo S får også 30 minutters intervall gjennom hele driftsdøgnet og med dagens stoppmønster. I tillegg til et forbedret tilbud i form av økt frekvens, vil K3.4 gi noe redusert reisetid grunnet bedre kryssingskapasitet og færre stopp. Det innebærer at strekningen Kongsvinger-Oslo får ca. 15-20 min kortere reisetid.

K5.1: Økt kapasitet med innkorting av reisetid:

K5.1 forbedrer togtilbudet ved å etablere en ny baneforbindelse fra Hovedbanen eller Gardermobanen nord for Lillestrøm fra Leirsund til Sørumsand. Denne koblingen gir økt kapasitet i systemet og kortere reisetid mellom Sørumsand og Lillestrøm. I tillegg fjerner dette konseptet en jernbaneteknisk begrensning i koblingen mellom Gardermobanen, Hovedbanen og Kongsvingerbanen vest for Lillestrøm stasjon. Konseptet innebærer ny dobbeltsporbane mot vest fra Sørumsand, denne kobler seg på Hovedbanen på Leirsund. Videre opprettholdes dagens Kongsvingerbane, med nytt lokaltogtilbud på strekningen Lillestrøm-Fetsund-Sørumsand. Alle fjerntog, regiontog og godstog til/fra Kongsvinger/riksgrensen kjører på ny bane, som vil gi redusert reisetid til stoppestedene mellom Sørumsand og Kongsvinger, og til Sverige. Utover den nye baneforbindelsen, viser

kapasitetsanalyse at det også vil være behov for å forlenge kryssingsspor til 1000 meter med samtidig innkjør på stasjonene

Rådmannen viser til vedlagte KVV for videre detaljering av de ulike konseptene. Samt til transportanalyse, samfunnsøkonomi og måloppnåelse ved konseptene. Det vises videre til Jernbanedirektoratets nettside for ytterligere informasjon gitt gjennom grunnlagsrapporter og utredninger knyttet til KVV:

<https://www.jernbanedirektoratet.no/no/strategier-og-utredninger/utredninger/kvu-kongsvingerbanen/kongsvingerbanen-anbefaler-okt-kapasitet-gjennom-en-trinnvis-utvikling/> Om linken ikke er aktiv; kopier den og lim den inn i din nettleser.

Jernbanedirektoratet gir gjennom KVV følgende anbefaling for videreutvikling av Kongsvingerbanen:

- K2.3 (økt ombordkapasitet for både person- og godstog) på kort og mellomlang sikt
- K5.1 (økt kapasitet med reduksjon av reisetid. Ny bane Lillestrøm-Sørumsand) på lang sikt
- Relasjonen Oslo-Stockholm anbefales utredet videre i eget utredningsarbeid

I tillegg anbefales det å se på muligheten med å kombinere K2.3 med K1 på kort sikt for å øke transportkapasiteten på kollektivtrafikken i korridoren. K1 er buss som supplement til tog.

#### **Vurdering:**

Rådmannen er positiv til fokuset på Kongsvingerbanen og arbeid med å gjøre denne banestrekningen mer robust og framtidrettet som framføringsmiddel for person og gods. Kongsvingerbanen er nå i slutfasen for prosjekt med å fornye kjøreledningssystemet langs banen. Det er viktig at det satses på jernbanen. Jernbanen er et viktig premiss i regional plan for areal og transport i Oslo og (tidligere) Akershus fylke. Det heter gjennom denne at jernbane er ryggraden i det regionale kollektivsystemet, og må knytte Oslo by og de regionale byene og tettsteder i Akershus sammen med sterke forbindelser. Mye av arealdisponeringen i kommunene og boligbyggingen skal ut fra dette sentreres mot kollektivknutepunkt og etablerte tettsteder langs jernbanen. Videre skal godstransportsystem gi mer gods på sjø og jernbane, og dermed avlaste tettbebygde områder for unødvendig tungtransport. For Nes kommune er det nå under regulering ytterligere tiltak for å forbedre forholdene ved Kongsvingerbanen. Dette er reguleringsplan for Rånåsfoss stasjon, kryssingsspor på Bodding og sanering av planovergang på Seterstøa stasjon.

Rådmannen vil i det påfølgende vurdere de ulike konseptene som ligger til grunn i KVV. For detaljer knyttet til de ulike konseptene vises det igjen til selve KVV-rapporten. I de påfølgende vurderinger trekkes kun essensielle enkeltmomenter fram.

#### **K0 – Referansealternativet:**

Rådmannen vurderer at de kriterier som ligger til grunn i referansealternativet K0 er tilstrekkelige og dekkende for dagens situasjon, samt en videreføring av denne gjennom en framtidig utøking av framføring av gods og persontrafikk over Kongsvingerbanen.

#### **K1 – Buss som supplement til tog:**

Dette konseptet sin hensikt vil medføre at en andel av potensielle passasjerer til tog vil overføres til rutebuss. Gjennom erfaring med rutetilbud og hvordan dette er oppbygget og endret gjennom de siste årene er ikke dette et konsept som bør videreføres. Dette heller ikke som en kombinert løsning sammen med konsept K2.3, slik det framgår som en mulighet gjennom Jernbanedirektoratets anbefaling. Nes kommune har sett at flere ekspressruter for buss har blitt lagt ned. Dette med begrunnelse i blant annet at det ønskes færre bussbevegelser inn mot sentrale strøk av østlandsområdet. For Oslo så er dette for å avlaste vegtrafikk ned til sentrum, Oslo S og bussterminalen. Regionbussene har da sine endepunkter i utkant av sentrumskjernen av Oslo. Noe som kan skape behov for flere kollektivbytter fram mot endepunkt for reisen. I tillegg til økt reisetid

med buss kontra bane, samt usikkerhet i reisetid, vurderer rådmannen at K1 er et lite framtdsrettet alternativ. Konseptet gir økte kostnader knyttet til ulykker, støy, lokale og globale utslipp. Konseptet vurderes da ut fra dette å kunne medføre flere reiser med privatbil og svak samlet måloppnåelse for trafikk og kollektivreiser. I tillegg til dette vil det ved dette konseptet trolig tilkomme behov for større tiltak i vegsystemet for å gi bedre framkommelighet for disse bussene. Dette kan være arealkrevende og fordyrende tiltak.

#### K2.3 – Økt ombordkapasitet for person- og godstog med dagens stoppmønster:

Rådmannen kan støtte Jernbanedirektoratets anbefaling om dette konseptet som en kortsiktig løsning. Dette inntil en mer varig løsning for kapasitetsutøking og robusthet ved Kongsvingerbanen er etablert. Vi ser allerede i dag at dette konseptet er under realisering. Dette ved at det fases inn nytt togmateriell og flere avganger med doble togsett. Rådmannen vurderer ut fra dette at konseptet ikke bør være det foretrukne alternativ for valg av konsept for framtidig utvikling av Kongsvingerbanen. Ut i fra den passasjervekst man ser på jernbanen vil dette trolig etableres gradvis. Selv om konseptet kan innebære forlengelse av kryssningsspor vurderes ikke dette som et anbefalt konsept. Konseptet vurderes til å ikke gi særlig økt grad av punktlighet og pålitelighet i forhold til dagens bane.

#### K3.4 – Høyere frekvens og kortere reisetid på dagens bane:

Dette konseptet innebærer etablering av dobbeltspor på strekningen Lillestrøm – Kongsvinger. Rådmannen finner det utfordrende å anbefale et slikt alternativ. Dette selv om dette i utgangspunktet kan synes ønskelig. Dette kan begrunnes i at Kongsvingerbanen i dag er beliggende nært til Glomma og mye bebyggelse og annen infrastruktur tett inn mot banen. Det vil ut fra dette kunne være utfordrende å få etablert sammenhengende dobbeltspor på hele strekningen. Dessuten så vil etablering av dette konseptet ikke løse kapasitetsutfordringene i banenettet som er beskrevet rett øst for Lillestrøm stasjon. Noe som kan få innvirkning på robusthet i banestrekningen. Konseptet medfører en ønsket overføring av reiser fra andre transportmidler og til tog, konseptet gir også positiv effekt på gods. Reisetiden mellom Oslo S og Kongsvinger for K3.4 reduseres med 15 minutter i forhold til grunnruten i referanse K0. Forkortet reisetid bidrar naturlig nok positivt i forhold til valg av reisemåte, dette da ved siden av bedre forutsigbarhet i reisen ved økt robusthet og punktlighet på jernbanenettet (dette gjelder da også for konsept K5.1).

#### K5.1: Økt kapasitet med innkorting av reisetid:

Konseptet innebærer etablering av ny banestrekning fra Sørumsand mot Leirsund og tilknytning til Hovedbanen/Gardermobanen. I tillegg innebærer konseptet forlengelse av kryssningsspor for å oppnå samtidig innkjør og tilstrekkelig lengde for samtidig innkjør. Rådmannen vurderer at en klar fordel med dette alternativet (på linje med K3.4) er at det gir en ønsket overføring fra andre transportmidler for reisende til tog. Konseptet oppgis til å gi en forkortet reisetid på 11 minutter på strekningen Kongsvinger – Oslo. Konseptet gir også en positiv effekt på gods på bane. Rådmannen ser som hovedargument for å anbefale K5.1 framfor K3.4 den utfordringen K3.4 har knyttet til nærføring til blant annet Glomma, Bebyggelse og veg. Forhold som kan vanskeliggjøre og fordyre dobbeltsporalternativet. Dette da sett opp i mot totalkostnad og antatt fordel som oppnås ved konseptet. Kongsvingerbanen er en viktig banestrekning for framføring av gods. Dette transport til og fra Nord-Norge, men også i forhold til tømmertransport. Det vurderes viktig at det anbefales et konsept som også gir positiv effekt for framføring av gods. Bare K3.4 og K5.1 tilfredsstillende målsettingen som er fastlagt i Jernbanedirektoratets godstrategi.

#### **Konklusjon:**

Rådmannen er positiv til fokuset på Kongsvingerbanen og arbeid med å gjøre denne banestrekningen mer pålitelig, robust og framtdsrettet som framføringsmiddel for person og gods. Det er viktig at det satses på jernbanen. Jernbanen er et viktig premiss i regional og kommunal planlegging. Jernbane er ryggraden i det regionale kollektivsystemet for å knytte Oslo by og de regionale byene og tettsteder i hovedstadsområdet sammen med sterke og robuste forbindelser. Mye av arealdisponeringen i

kommunene og boligbyggingen skal ut fra dette sentreres mot kollektivknutepunkt og etablerte tettsteder langs jernbanen. Videre skal godstransportsystem gi mer gods på sjø og jernbane, og dermed avlaste tettbebygde områder for unødvendig tungtransport. For Nes kommune er det nå under regulering ytterligere tiltak for å forbedre forholdene ved Kongsvingerbanen. Dette er reguleringsplan for Rånåsfoss stasjon, kryssingspor på Bodding og sanering av planovergang på Seterstøa stasjon.

Rådmannen støtter hovedsakelig Jernbaneverkets anbefaling gitt gjennom KVVU. Allikevel anbefales noen endringer. Rådmannen tilrår at kommunen anbefaler følgende konsepter i høringen av KVVU Kongsvingerbanen:

- *K2.3 Økt ombordkapasitet for både person- og godstog på kort sikt*
- *K5.1 Økt kapasitet med reduksjon av reisetid. Ny bane Lillestrøm-Sørumsand.* Dette konseptet anbefales på mellomlang og lang sikt

## Saksframlegg

Saksnr.: 2020/124900

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Fylkesrådet	04.02.2021	

Vedlegg:

- 1 Merknader Kulturarv til Høring KVV Kongsvingerbanen

[Rapport KVV Kongsvingerbanen](#)

## Konseptvalgutredning Kongsvingerbanen - høringsuttalelse

## Fylkesrådets forslag til vedtak

Fylkesrådet støtter anbefalingen fra KVV Kongsvingerbanen med konsept K2.3 som gir økt ombordkapasitet for persontogene, samt noe kapasitetsvekst for godstrafikken. Konsept K2.3 legger til rette for flere og lengre kryssningsspor mellom Lillestrøm og Kongsvinger.

Som supplement til anbefalt konsept K2.3 foreslår Jernbanedirektoratet at busstilbudet styrkes på kort sikt. Det er i dag framkommelighetsproblemer for buss langs Rv. 22, samt utfordringer med fremtidig terminalkapasitet på Lillestrøm bussterminal. Fylkesrådet ber derfor om at en eventuell forsterkning av busstilbudet i korridoren må utredes videre for å vurdere om et supplement med buss blir hensiktsmessig og konkurransedyktig for reiser mot Oslo.

Transportsystemet i korridoren Lillestrøm-Kongsvinger - riksgrensen skal legge til rette for overføring av gods fra veg til bane.

Ved endret bruk eller utforming av transportsystemet i korridoren Lillestrøm-Kongsvinger-riksgrensen skal inngrep i natur-, kulturminneverdier og naturressurser minimeres.

Anbefalt konsept på kort sikt, K2.3, løser ikke utfordringene med begrenset transportkapasitet. Viken fylkeskommune ber om at det vurderes en langsiktig løsning for forkorting av banen sydvest for Sørumsand (K5.1) til å kunne ta imot mer trafikk, gi kortere reisetid, og bidra til bedre måloppnåelse for transportkapasitet, regional utvikling, verdiskaping og næringsutvikling, samt klimabelastning.



For å nå målsetting om mer gods på bane, er det viktig at hele banenettet i Norge er dimensjonert for lange godstog, slik at en ikke nødvendigvis må kjøre gjennom Sverige for å frakte ønsket mengde gods. Det er viktig at det planlegges for ytterligere kapasitetsforsterkende tiltak på kort sikt, inkludert Grensebanen mellom Kongsvinger og Svenskegrensen.

I rapporten *KVU Kongsvingerbanen - Ikke prissatte konsekvenser* er viktige nasjonale og regionale kulturminneinteresser knyttet til Bingen lenser og tettstedene Blaker, Rånåsfoss og Seterstøa ikke tilstrekkelig belyst.

Viken fylkeskommunene vurderer at viste konflikter med nasjonale, regionale og lokale kulturminneverdier kan løses gjennom en god dialog med utbygger.

Viken fylkeskommune ber samferdselsdepartementet følge opp anbefalingen om egen utredning Oslo – Stockholm gjennom å ta initiativ til en felles norsk svensk KVU for de grensekryssende jernbanestrekningene.

18.01.2021

Olav Skinnes

fylkesråd for samferdsel

## Bakgrunn for saken

Kongsvingerbanen betjener lokaltog og grensekryssende person- og godstrafikk. Bakgrunnen for konseptvalgutredningen er at banen på grunn av en betydelig passasjervekst de siste årene er erklært overbelastet, og at grunnprognoser tilsier fortsatt vekst i årene framover. Den 17. juli 2018 mottok Jernbanedirektoratet oppdragsbrev om en konseptvalgutredning fra Samferdselsdepartementet.

Utredningen nærmer seg nå ferdig, og Jernbanedirektoratet har sendt Konseptvalgutredning (KVU) for Kongsvingerbanen til høringsuttalelse, med en høringsfrist den 7. februar, 2021. Jernbanedirektoratet har utarbeidet KVU etter oppdrag fra samferdselsdepartementet. Med bakgrunn i Jernbanedirektoratets målsettinger for Kongsvingerbanen og involvering av interessenter, fastsatte Samferdselsdepartementet 21. mars 2019 følgende samfunns mål for konseptvalgutredningen for Kongsvingerbanen:

**Transportsystemet i korridoren Oslo – Kongsvinger – riksgrensen skal kostnadseffektivt dekke etterspørselen etter lokal, regional og grenseoverskridende person- og godstransport frem til 2050, og redusere utslipp av klimagasser gjennom økte markedsandeler for kollektivtransporten.**

Det er utledet tre effektmål for utredningen. Disse skal gi uttrykk for de viktigste virkningene for brukerne. Effektmålene utledes av samfunns målet og formidler ambisjonene for utvikling av transportsystemet i korridoren Lillestrøm-Kongsvinger-riksgrensen. Målene er:

- Kollektivsystemet i transportkorridoren Oslo-Kongsvinger-riksgrensen skal ha en kapasitet som muliggjør en økning i antall sitteplasser på 100% fram mot 2050.
- Kapasiteten for godstransport i transportkorridoren skal gi 100 % økning i antall ruteleier fram mot 2050. Ruteleiene for kombi- /fleksitog skal tilrettelegge for inntil 740 meter lange tog.
- Kapasiteten i transportkorridoren Oslo-Kongsvinger-riksgrensen, eller i en annen korridor mot Stockholm, skal gi mulighet for 8 grensekryssende persontog i hver retning per døgn.

Det legges vekt på at hele transportkorridoren skal sees i sammenheng, og at alle transportfunksjoner skal ivaretas.

I sak 62/2020 i møte 18.06.20 har Viken fylkesting gitt følgende uttalelse til transportvirksomhetenes prioriteringer for Nasjonal transportplan 2022-2033:

*For å få fortgang i planleggingen må staten ta initiativ til en felles norsk-svensk KVVU for grensekryssende jernbane både til Stockholm og Gøteborg.*

...

*Viken fylkeskommune ser fram til vurderingene som kommer i pågående KVVU for Kongsvingerbanen, og forutsetter at disse legger grunnlag for tiltak som øker kapasitet og togfrekvens på denne viktige banestrekningen både for gods og persontransport. Det må være en tydelig strategi i NTP å satse på hurtigere jernbaneforbindelse som et konkurransedyktig alternativ til flytransport mellom de større byområdene i Skandinavia, for å nå klimamålene i Paris-avtalen.*

## Problemstillinger, alternative løsninger og konsekvenser

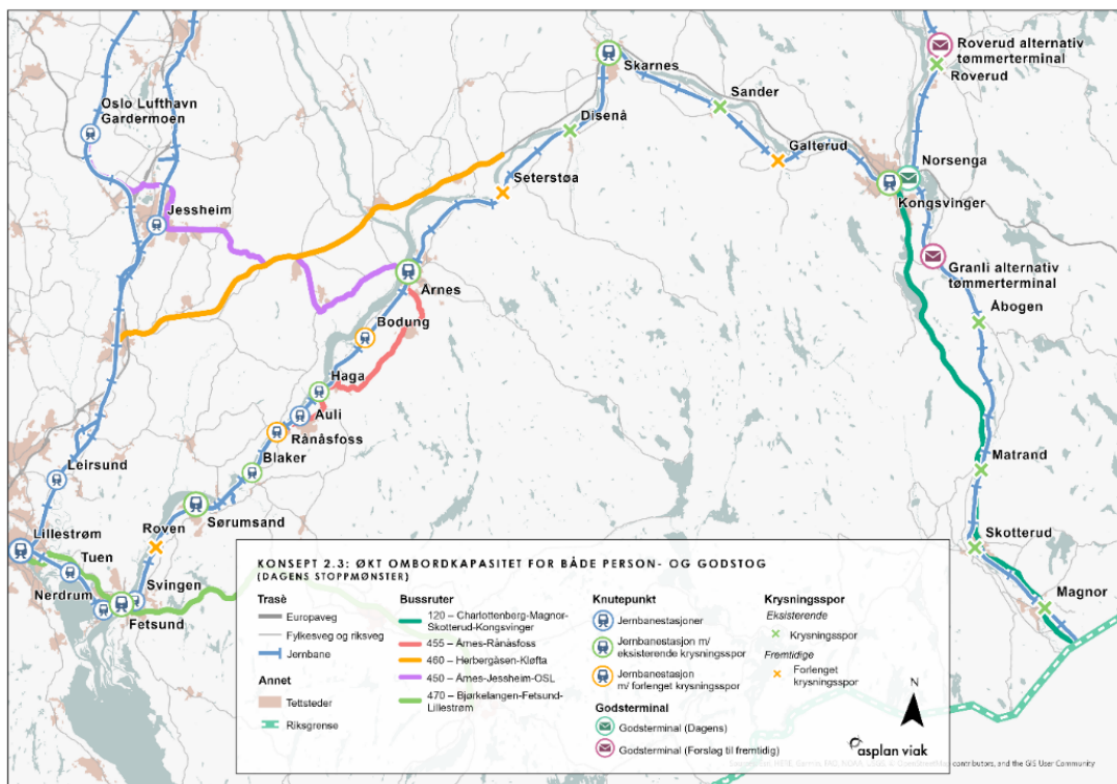
Det er utredet ulike konsepter med flere undervarianter gjennom mulighetsstudiet. Fra dette har man utledet 4 hovedkonsepter i tillegg til referansealternativet som er dagens togtilbud på Kongsvingerbanen. De fem konseptene består av:

- **K0 Referanse:** Opprettholde dagens tilbud og standard. Referanseåret er satt til 2017, som representerer et «normalt» togtilbud på Kongsvingerbanen.
- **K1 Buss som supplement til tog:** Økt kollektivtransportkapasitet ved bruk av buss som supplement til togtilbudet på Kongsvingerbanen.
- **K2.3 Økt ombordkapasitet (person- og godstog):** Økt transportkapasitet for persontogtrafikken med bruk av tog med høyere ombordkapasitet. Mindre trengsel om bord. Plass til alle som reiser i rush.
- **K3.4 Optimalisere trafikk og infrastruktur:** Optimalisere trafikk og infrastruktur på Kongsvingerbanen, med høyere frekvens hele døgnet og dobbeltspor langs dagens bane fra Lillestrøm til Kongsvinger.
- **K5.1 Økt kapasitet med reduksjon av reisetid:** Økt kapasitet og kortere reisetid som følge av forkorting av strekningen Lillestrøm – Sørumsand (ny bane).

Konseptene K0 Referanse og K1 Buss + tog gir ingen forbedringer for godstrafikken, og heller ikke økt kapasitet for persontogene.

Konsept 2.3 Økt ombordkapasitet - gir bedre ombordkapasitet på persontog med ca. 20%, men ikke flere avganger hverken i rush, eller grunnrute. Det blir plass til ett ekstra godstog per døgn sammenliknet med dagens tilbud. Kapasitetsveksten på gods, kommer fra forlengelse av krysningsspor slik at tog lengden kan øke fra dagens 630 meter til 740 meter. Samlet utgjør dette en kapasitetsvekst målt i antall togmeter på 47%. Dette dekker etterspørselen beregnet i Nasjonal Godstransportmodell, men ikke ny Godsstrategi NTP 2022-2033 utarbeidet av Jernbanedirektoratet.

I dobbeltsporkonseptet K 3.4 er det 2 avganger per time til Kongsvinger (stopper kun ved større stasjoner) pluss 2 lokaltog til Årnes (stopper ved alle stasjoner). For alternativ K5.1 - forkortning, gir infrastrukturen mulighet for 2 avganger med regiontog per time til Kongsvinger over ny linje Leirsund - Sørumsand, samt 2 lokaltog per time til Sørumsand over gammel bane. For godstrafikken gir begge disse konseptene en endring i antall togmeter på hele 135 % og 8 ruteleier for lange tog. På denne måten blir utnyttelsen av godsmateriell høyere enn ved K2.3 hvor mye av godstrafikken må legges til helg i lavtrafikkperioder.



Figur 1

Anbefalt konsept K2.3

Anbefaling fra KVVU Kongsvingerbanen:

Jernbanedirektoratet anbefaler følgende for videreutvikling av Kongsvingerbanen:

- K2.3 (økt ombordkapasitet for både person- og godstog) på kort og mellomlang sikt

- K5.1 (økt kapasitet med reduksjon av reisetid. Ny bane Lillestrøm-Sørumsand) på lang sikt
- Relasjonen Oslo-Stockholm anbefales utredet videre i eget utredningsarbeid

Det anbefales at K2.3 på kort og mellomlang sikt legges til grunn for videre utvikling av Kongsvingerbanen. I tillegg anbefales det å se på mulighetene å kombinere K2.3 med K1 på kort sikt for å øke transportkapasiteten på kollektivtrafikken i korridoren.

K2.3 gir primært effekter på godssiden, men gir også noe bedre kapasitet for persontrafikk ved mer setekapasitet. Kombinert med K1, hvor en tilrettelegger for nye og bedre bussruter kan frekvensen også forbedres. Det kan også vurderes å sette inn flere rushtidsavganger for tog for å forsterke persontogtilbudet ytterligere.

K2.3 er imidlertid ikke beste konsept på måloppnåelse. Konseptet består av en enkeltsporet bane, og det vil derfor fremdeles være kapasitetsbegrensninger på Kongsvingerbanen både for person- og godstransporten. Overbelastningen vil dermed vedvare, punktligheten vil ikke bli bedre og det vil ikke kunne tilbys flere avganger gjennom K2.3 alene. Derfor bør banen på sikt utvikles med konsept K5.1 som gir rom for flere tog, både for person- og godstransport.

## Vurdering

Overordnede målsettinger og effektmål for KVU Kongsvingerbanen er fastlagt av staten med involvering av interessenter. Vikens høringsuttalelse kan ha ulike formål:

- Rette opp eventuelle feil eller mangler i fakta-beskrivelsen og i analysene slik at departementet og KS1-konsulentene blir oppmerksomme på disse
- Forsøke å påvirke anbefaling om konseptvalg
- Gi innspill til hvordan KVU skal følges opp i videre arbeid i et samarbeid stat-fylke

	K1	K2.3	K3.4	K5.1
Endring for trafikanter og godskunder	1 518	2 382	11 526	9 440
Endring for operatører	0	0	0	0
Endring for det offentlige (ekskl. investeringskostnader)	- 423	- 477	- 6 556	- 1 973
Investeringskostnader (tilhører det offentlige, men fremstilt separat)	- 19	-1 395	- 21 475	- 13 014
Endring for samfunnet for øvrig	- 133	979	2 526	2 511
Restverdi	368	1 359	2 770	3 577
Endring i skattefinansiering	- 90	- 159	- 5 064	- 2 449
Netto nytte	1 221	2 688	- 16 273	- 1 908
Netto nytte per budsjettkrone (NNB)	2,76	1,44	- 0,58	- 0,13
Netto nytte per investert krone (NNK)	64,90	1,93	- 0,76	- 0,15
Rangering basert på netto nytte	2	1	4	3

Figur 2 Hovedtabell for nyttekostnadsanalyse av tiltak som endring i forhold til referansealternativet, for perioden 2026-2065. Beløp i millioner 2019-kroner, nåverdi 2022. Restverdi er beregnet for perioden 2066-2100. I tabellen er positive tall økt nytte, mens negative tall representerer redusert nytte (kostnader).

Målene om 100% økning i kapasitet for persontransport, og 100 % økning i ruteleier for godstog på 740 meter er ambisiøse, og ikke mulig å realisere uten store infrastrukturprosjekter.

Det er kun konseptet K3.4 med full dobbeltsporutbygging langs dagens bane som innfrir målet om 100 % økning i kapasitet for persontogtrafikken. For effekt mål for godstrafikken gir konsept K2.3, K3.4 og K5.1 100% økning i antall ruteleier for tog over 740 meter, men konsept 2.3 gir kun en økning på 25% i antall ruteleier for kombitog fra dagens 4 tog til 5 tog. Mulighet for å kjøre 8 grensekryssende persontog oppnås kun ved de to kostbare prosjektene K3.4 og K5.1.

Selv om de kostbare infrastrukturprosjektene K3.4 og K5.1 er de som gir best måloppnåelse, har begge størst negativ samfunnsøkonomisk netto nytte. Samtidig gir disse konseptene størst negativ effekt på de ikke-prissatte virkningene. Etter at KVV er blitt sendt på høring har det blitt stilt spørsmål ved om samfunnsøkonomisk nytte av K5.1 også inneholder nytteberegninger for Hovedbanen. Vi ber Jernbanedirektoratet kvalitetssikre tallene for samfunnsnytte for dette konseptet.

		K0 Referanse	K1 Buss	K2.3 Økt ombord-kapasitet	K3.4 Høy frekvens og raskere	K5.1 Innkorting og økt kapasitet
Evaluerings	Vektet score	0,00	0,47	0,91	2,24	1,85
<b>Effekt mål/rammebetingelse</b>	Rangering	5	4	3	1	2
<b>Prissatte virkninger</b>	Nettonytte (mill kroner)	0	1 229	2 894	-15 553	-1 244
	Rangering nettonytte	3	2	1	5	4
<b>Ikke-prissatte virkninger</b>	Rangering ikke-prissatte virkninger	1	1	2	4	3
<b>Samfunns mål:</b>						
<i>Transportsystemet i korridoren Oslo-Kongsvinger-riksgransen skal kostnadseffektivt dekke etterspørselen etter lokal, regional og grenseover-skridende person- og godstransport frem til 2050, og redusere utslipp av klimagasser gjennom økte markedsandeler for kollektivtransporten.</i>	<b>Indikator for samfunnsøkonomisk analyse:</b> Kostnads-effektivitet, etterspørsels-dekning, reduserte klimagasser og økte markedsandeler.	Referanse er fremskrevet til 2030 og 2050.	Økt nytte pga. bedre kollektiv-tilbud som gir økt etterspørsel, kostnads-effektivitet pga. svært lav investering.	Best netto-nytte pga. overført gods til bane, reduserte klimagass-utslipp og ulykker på veg. Rimeligere logistikk-kostnader for næringslivet.	Dårligst nettonytte pga. høy investerings-kostnad. Isolert høy nytte pga. overføring av gods fra vei til bane og forbedret kollektiv-tilbud.	Svak negativ nytte pga. forholdsvis stor investering. Høy nytte pga. overføring av gods fra vei til bane.
<b>Rangering samlet vurdering</b>		4	3	1	5	2

Figur 3 Samlet vurdering av måloppnåelse, rammebetingelser og samfunnsøkonomisk lønnsomhet av konseptene.

Det anbefalte konseptet på kort sikt, K2.3, gir brukbar måloppnåelse og en positiv samfunnsøkonomisk netto nytte. Samtidig vil infrastrukturforbedringene som legges gjennom lengre kryssningsspor (4 forlengelser) og ett nytt kryssningsspor også kunne benyttes dersom man på et senere tidspunkt skulle ønske å bygge en forbindelse mellom Leirsund og Sørumsand (K5.1). Fylkesrådet støtter derfor anbefalt konsept K2.3. Dette konseptet løser imidlertid ikke utfordringene med begrenset transportkapasitet. Viken fylkeskommune ber om at det vurderes en langsiktig løsning for forkorting av banen sydvest for Sørumsand (K5.1) til å kunne ta imot mer trafikk, gi kortere reisetid, og bidra til bedre måloppnåelse for transportkapasitet, regional utvikling, verdiskaping og næringsutvikling, samt klimabelastning.

## Gods

K2.3 har færre godstog enn det som er forutsatt i Jernbanedirektoratets «Godsstrategi NTP 2022-2033», men anbefalt konsept K2.3 dekker etterspørselen som er beregnet med bruk av Nasjonal Godsmodell (NGM). Analysene for K3.4 og K5.1, som begge ivaretar Jernbanedirektoratets godsstrategi for 2030, viser behov for flere tiltak også på Grensebanen. Etterspørselen etter tømmertransport med tog ligger innenfor kapasitetsbegrensningene som er beregnet av Sweco for alle alternativ. For K3.4 og K5.1 ligger også etterspurt kapasitet for

kombi- og vognlast innenfor den beregnede kapasiteten. For K0/K1 og for K2.3 er imidlertid etterspørselen høyere enn kapasiteten.

Kongsvingerbanen har en svært viktig funksjon for godstrafikken i Norge. Hverken konsept K1 eller K2.3, hvor det er foreslått enklere tiltak, vil tilfredsstillende kravet om kapasitet for å nå målet for antall ruteleier i Jernbanedirektoratets godsstrategi. På lengre sikt bør det derfor legges vekt på å etablere høyere kapasitet for godstog på banen. Det bør skje både gjennom tilrettelegging for lengre tog, og gjennom etablering av økt kapasitet for antall godstog på strekningen mellom Lillestrøm og riksgrensen. For å nå målsetting om mer gods på bane, er det viktig at hele banenettet i Norge er dimensjonert for lange godstog, slik at en ikke nødvendigvis må kjøre gjennom Sverige for å frakte ønsket mengde gods.

#### Samferdselsplanlegging:

Anbefalt konsept K2.3, gir ikke alene mulighet for flere avganger langs Kongsvingerbanen, og har derfor begrenset effekt på kollektivtransportkapasiteten. Økt frekvens på avgangene forutsetter at K2.3 på kort sikt kombineres med K1 Buss som supplement til tog. I K1 er det forutsatt at det tilrettelegges for nye bussruter og økt frekvens på eksisterende ruter, henholdsvis Kongsvinger–Kløfta–Oslo, Rånåsfoss/Sørumsand–Lillestrøm og Årnes–Jessheim–OSL.

Viken ser imidlertid flere utfordringer knyttet til å satse på utvidet passasjertransport med buss på strekningen Rånåsfoss/Sørumsand–Lillestrøm. Tiltaket forutsetter vesentlige forbedringer i framkommeligheten for bussene ved kryssing over Glomma og i veisystemet inn mot Lillestrøm, og er avhengig av framtidig holdeplasskapasitet i Lillestrøm.

Nødvendige tiltak for å styrke framkommeligheten for buss på rv. 22 ved Fetsund, herunder tilfartskontroll og kollektivfelt, vil trolig ikke la seg gjennomføre før ny bru over Glomma er ferdigstilt. Reisetiden for buss forlenges også betydelig sammenlignet med tog som følge av utfordringer med framkommeligheten inn mot Lillestrøm sentrum. Det pågår per i dag planarbeid for byutvikling og mer arealeffektiv bruk av bussterminaltomta i Lillestrøm som også kan få betydning for framtidig terminalkapasitet her.

Vi kan ikke se at det kan oppnås en tilstrekkelig kort reisetid med buss mellom Rånåsfoss/Sørumsand og Lillestrøm til at dette blir et hensiktsmessig supplement til tog, og et reelt alternativ til privatbil, inn mot Oslo på kort sikt.

#### Kulturarv:

Slik vi leser KVU'en, blir det ikke anbefalt å bygge ut banen med dobbeltspor, men forlenge eksisterende krysningsspor, eventuelt etablere nye, og sanere planoverganger. Dette vil bety punktvis tiltak langs hele den delen av banen som er i Viken. Viken fylkeskommune ber om å få saken til ny behandling dersom direktoratet velger et annet konsept enn det som blir foreslått i KVU Kongsvingerbanen.

KVUen har ikke ivaretatt viktige kulturlandskap på Romerike som indentifisert i planen *Grøntstruktur Romerike, Sluttrapport 2002*. Viktige nasjonale og regionale kulturminneinteresser knyttet til Bingen lenser, Blaker eller Rånåsfoss er dermed ikke nevnt i rapporten, heller ikke tilsvarende interesser ved Seterstøa. Problemstillinger som følger av

*Grøntstruktur Romerike, Sluttrapport 2002* er derfor løftet frem i vår uttalelse til KVV Kongsvingerbanen. Andre viktige kulturminnekonflikter ser ut til å være belyst i rapporten, men vi finner det likevel riktig å løfte enkelte av disse frem her. Det er viktig at *KVV Kongsvingerbanen - Ikke prissatte konsekvenser* samt merknadene her tillegges stor vekt i det videre planarbeidet.

Viken fylkeskommune mener anbefalt konsept kan gjennomføres uten utilbørlig tap av kulturminneverdier, men for følgende steder vises det til spesielle hensyn beskrevet i begge rapporter nevnt i avsnittet over: Fetsund, Fetsund lenser, Asak, Bingen lenser, strekning inn til Sørumsand, Hølandsbanen, Blaker, Rånåsfoss, Haga, Årnes, Bodung og Seterstøa.

#### Næring:

Viken fylkeskommune arbeider hele tiden med å forbedre transportsystemene for persontrafikk og gods. Fylkeskommunen legger stor vekt på å lykkes med det grønne skiftet, og mer jernbane vil være viktig for transportsektorens bidrag. En større satsing på jernbane er både gledelig og nødvendig. Samtidig er det fra sentralt hold varslet en strengere prioritering av prosjekter i NTP.

Sett fra Viken fylkeskommune sitt ståsted er jernbaneutvikling viktig og må sees i et perspektiv for lokalt nivå, regionalt nivå, nasjonalt nivå samt kontakt med vårt nærmeste naboland og utland for øvrig.

Anbefalingen må i større grad bidra til å skape en sterk internasjonal godskorridor på kort sikt. Dette er viktig for næringslivet og viktig for klimaambisjonene. Konsekvenser av KVV – Kongsvingerbanen og andre tilstøtende banestrekninger må sees i sammenheng.

#### Konsekvenser

Saken har ingen konsekvenser for Vikens bærekraftsmål.

#### Vedtakskompetanse

Fylkesrådet har en generell fullmakt til å gi høringsuttalelser på vegne av fylkeskommunen, jfr. delegasjonsreglementet § 3.5.2 punkt g.

## Konseptvalgutredningen Kongsvingerbanen - høringsuttalelse

Vi viser til invitasjon 04.12.20 til å komme med høringsuttalelse til KVV Kongsvingerbanen. Uttalelsen ble behandlet i fylkesrådet i Viken fylkeskommune 04.02.21, med følgende vedtak:

### *Fylkesrådets vedtak*

*Fylkesrådet støtter anbefalingen fra KVV Kongsvingerbanen med konsept K2.3 som gir økt ombordkapasitet for persontogene, samt noe kapasitetsvekst for godstrafikken. Konsept K2.3 legger til rette for flere og lengre kryssingsspor mellom Lillestrøm og Kongsvinger.*

*Som supplement til anbefalt konsept K2.3 foreslår Jernbanedirektoratet at busstilbudet styrkes på kort sikt. Det er i dag framkommelighetsproblemer for buss langs Rv. 22, samt utfordringer med fremtidig terminalkapasitet på Lillestrøm bussterminal. Fylkesrådet ber derfor om at en eventuell forsterkning av busstilbudet i korridoren må utredes videre for å vurdere om et supplement med buss blir hensiktsmessig og konkurransedyktig for reiser mot Oslo.*

*Transportsystemet i korridoren Lillestrøm-Kongsvinger - riksgrensen skal legge til rette for overføring av gods fra veg til bane.*

*Ved endret bruk eller utforming av transportsystemet i korridoren Lillestrøm-Kongsvinger-riksgrensen skal inngrep i natur-, kulturminneverdier og naturressurser minimeres.*

*Anbefalt konsept på kort sikt, K2.3, løser ikke utfordringene med begrenset transportkapasitet. Viken fylkeskommune ber om at det vurderes en langsiktig løsning men rasket mulig, for forkorting av banen sydvest for Sørumsand (K5.1) til å kunne ta imot mer trafikk, gi kortere reisetid, og bidra til bedre måloppnåelse for transportkapasitet, regional utvikling, verdiskaping og næringsutvikling, samt klimabelastning.*

### **INFRA Mobilitetsseksjon**

**Postadresse:** Postboks 220, 1702 SARPSBORG  
**Besøksadresse:** Galleri Oslo Schweigaards gate 4, 0185 OSLO  
**Telefon:** 32 30 00 00

**E-post:** [post@viken.no](mailto:post@viken.no)  
**Internett:** [www.viken.no](http://www.viken.no)  
**Org.nr.:** 921693230



*For å nå målsetting om mer gods på bane, er det viktig at hele banenettet i Norge er dimensjonert for lange godstog, slik at en ikke nødvendigvis må kjøre gjennom Sverige for å frakte ønsket mengde gods. Det er viktig at det planlegges for ytterligere kapasitetsforsterkende tiltak på kort sikt, inkludert Grensebanen mellom Kongsvinger og Svenskegrensen.*

*I rapporten KVU Kongsvingerbanen - Ikke prissatte konsekvenser er viktige nasjonale og regionale kulturminneinteresser knyttet til Bingen lenser og tettstedene Blaker, Rånåsfoss og Seterstøa ikke tilstrekkelig belyst.*

*Viken fylkeskommunene vurderer at viste konflikter med nasjonale, regionale og lokale kulturminneverdier kan løses gjennom en god dialog med utbygger.*

*Viken fylkeskommune ber samferdselsdepartementet følge opp anbefalingen om egen utredning Oslo – Stockholm gjennom å ta initiativ til en felles norsk svensk KVU for de grensekryssende jernbanestrekningene.*

---

I vedlagt saksframstilling fremkommer det ytterligere vurderinger for konseptene som vil være nyttige for Jernbanedirektoratet. Vi legger også ved en detaljert tilbakemelding fra kulturarv – merknader til høring – KVU Kongsvingerbanen, samt protokollutdrag.

Vennlig hilsen

Gunnar Haugerud

Rådgiver

Vedlegg:

- 1 Konseptvalgutredning Kongsvingerbanen - høringsuttalelse
- 2 Merknader Kulturarv til Høring KVU Kongsvingerbanen
- 3 Vedtak Protokollutdrag Konseptvalgutredning Kongsvingerbanen - høringsuttalelse

Kopi til:

RUTER AS

---

## Kulturarv - merknader til høring - KVV Kongsvingerbanen

### Forslag til vedtakspunkt kulturminner

- Sentrale styringsdokumenter fra Akershus fylkeskommune er oversatt i rapporten *KVV Kongsvingerbanen - Ikke prissatte konsekvenser*. Viktige nasjonale og regionale kulturminneinteresser knyttet til Bingen lenser og tettstedene Blaker, Rånåsfoss og Seterstøa er dermed ikke tilstrekkelig belyst.
- Viken fylkeskommunene vurderer at viste konflikter med nasjonale, regionale og lokale kulturminneverdier kan løses gjennom en god dialog med utbygger. Vi vil likevel varsle at ved behandling av fremtidige planforslag som følger av valgt konsept for Kongsvingerbanen kan det bli aktuelt å fremme innsigelse dersom ikke kulturminneverdiene i tilstrekkelig grad blir ivarettatt.

### Saksfremstilling

Uttalelsen forutsetter at anbefalingene i KVV'en vil ligge til grunn for fremtidig planlegging, altså valg av konsept 2.3 på mellomlang sikt med konsept 5.1 (ny bane Leirsund-Sørumsand) som et fremtidig trinn to i utviklingen av Kongsvingerbanen. Slik vi leser KVV'en, blir det ikke anbefalt å bygge ut banen med dobbeltspor, men forlenge eksisterende kryssingsspor, eventuelt etablere nye, og sanere planoverganger. Dette vil bety punktvis tiltak langs hele den delen av banen som er i Viken. Viken fylkeskommune ber om å få saken til ny behandling dersom direktoratet velger et annet konsept enn det som blir foreslått i KVV Kongsvingerbanen.

Viken fylkeskommune har noen innledende bemerkninger til rapporten *KVV Kongsvingerbanen - Ikke prissatte konsekvenser*. Utrederne ser ikke ut til å ha vært oppmerksom på planen *Grøntstruktur Romerike, Sluttrapport 2002*, som identifiserer viktige kulturlandskap på Romerike. Viktige nasjonale og regionale kulturminneinteresser knyttet til Bingen lenser, Blaker eller Rånåsfoss er dermed ikke nevnt i rapporten, heller ikke tilsvarende interesser ved Seterstøa. Problemstillinger som følger av *Grøntstruktur Romerike, Sluttrapport 2002* er derfor løftet frem i vår uttalelse til KVV Kongsvingerbanen. Andre viktige kulturminnekonflikter ser ut til å være belyst i rapporten, men vi finner det likevel riktig å løfte enkelte av disse frem her. Det er viktig at *KVV Kongsvingerbanen - Ikke prissatte konsekvenser* samt merknadene her tillegges stor vekt i det videre planarbeidet.

Viken fylkeskommune mener anbefalt konsept kan gjennomføres uten utilbørlig tap av kulturminneverdier, men legger følgende forutsetninger til grunn:

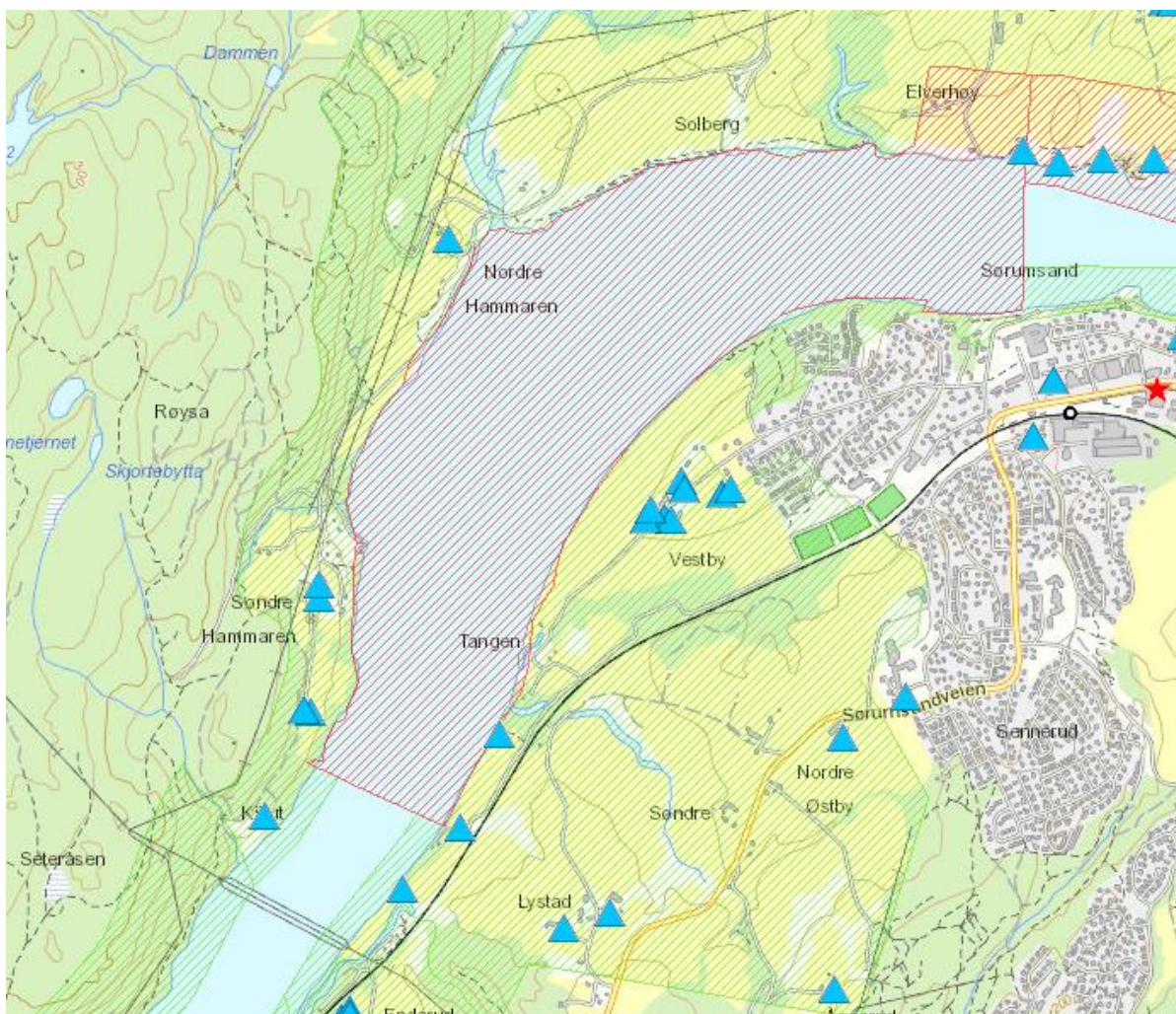
Fetsund lenser og Fetsund stasjon er kulturminner av nasjonal verdi, med til dels store områder underlagt fredning etter kml § 19. Alle tiltak innenfor fredet område vil kreve dispensasjon fra fredningsbestemmelsene. Så vel fløtningsanlegget på land og i Glomma som stasjonsbygningen og stasjonsområdet/parken er kulturminner av stor nasjonal verdi. Man kan ikke påregne dispensasjon fra fredningsbestemmelsene dersom tiltaket bryter med hensikten med fredningen. Direktoratet bør ikke planlegge for tiltak her uten at spørsmålet om dispensasjon er avklart på forhånd med kulturminnemyndigheten. *Denne høringssuttalelsen må ikke oppfattes som om dispensasjon er gitt!*

Det samme forholdet gjelder for øvrig også strekningen mellom Sørumsand og Bingsfoss og Seterstøa stasjon.

Gitt at man anbefaler konsept 2.3 på mellomlang sikt, med konsept 5.1 (ny bane Leirsund-Sørumsand) som et trinn to i utviklingen av Kongsvingerbanen, mener Viken fylkeskommune det vil være feil å gjennomføre tiltak på Fetsund som ikke er påkrevet etter at konsept 5.1 er realisert. Her bør man avgrense planlegging til behovet for den fremtidige lokaltogpendelen (Asker-) Oslo S-Sørumsand.

**Etablering av nytt dobbeltspor fra Leirsund til Sørumsand for konsept 5.1** kommer i konflikt med viktige kulturminner og kulturmiljø av nasjonal interesse. Fylkeskommunen anbefaler derfor at konfliktpotensialet på Parsell 1 for tema Kulturarv vurderes som stort – ikke middels stort, jf. tabell, s.25 i delrapporten for ikke-prissatte konsekvenser.

Selv om store deler av traseen skal gå i tunnel, vil avgrensingen fra Hovedbanen og tunellinnslaget ved Asak være et meget kritisk punkt både for kultur- og naturmiljø. Kulturmiljøet ved Asak inkluderer kulturminner fra ulike tidsperioder og med stor tidsdybde; blant annet Lillestrøm kommunes største og best bevarte jernaldergravfelt (Askeladden-ID 80232), en kirkeruin fra middelalderen (ID 41993), deler av den historiske gårdstrukturen med fem Asak-bruk, flere historiske veidafar og familien Heiss private 1800-tallsgravsted (ID 147988). Å etablere et tunellinnslag øst for Leira, som samtidig unngår både kulturmiljøet og boligområdet i tettstedet på Asak vil være krevende/kostbart og sannsynligvis kreve store avbøtende tiltak. **Ved valg av trasé og tekniske løsninger, vil Viken fylkeskommune motsette seg tiltak som ikke i behørig grad tar hensyn til de store nasjonale kulturminneinteressene ved Asak.**



Kartet viser vernet kulturlandskap av nasjonal verdi (rød skraving) og lokal verdi (grønn skraving) ved Bingen lenser

I andre enden av Seteråsen medfører traseen ny bru for kryssingen av Glomma og innføringen til Sørumsand stasjon. Fløtningsanlegget ved Sørumsand, Bingen lenser, var forløperen til det større og mer moderne tømmer sorteringsanlegget ved Fetsund. Dette er et kulturminne av nasjonal verdi og består av lensekar og andre rester etter lense systemet ute i Glomma. Av praktiske grunner er dette vernet som kulturlandskap av nasjonal verdi, se *Grøntstruktur Romerike, Sluttrapport 2002* (objekt-id 136). Verneområdet er selve Glomma, med restene av fløtningsanlegget, og omfatter dessuten selve elvebredden både på øst- og vestsiden av elven. Hele området er regulert til bevaring gjennom plan og bygningsloven. Det øvrige elvelandskapet er definert som et kulturlandskap med stor lokal verdi (*Grøntstruktur Romerike, Sluttrapport 2002*, objekt-id 218 og 219). Ved Tangen finner man godt bevarte fløterboliger som Vattrud (gbnr 42/26). Et større landskapsområde som omfatter Bingen lenser er også innmeldt som kulturlandskap av nasjonal interesse i Riksantikvarens KULA-

prosjekt, se *Kulturhistoriske landskap av nasjonal interesse i Akershus (høringsutkast)*, RA 2020, objekt 8, «Tømmerslepenes landskap». I begrunnelsen for landskapsvernet heter det:

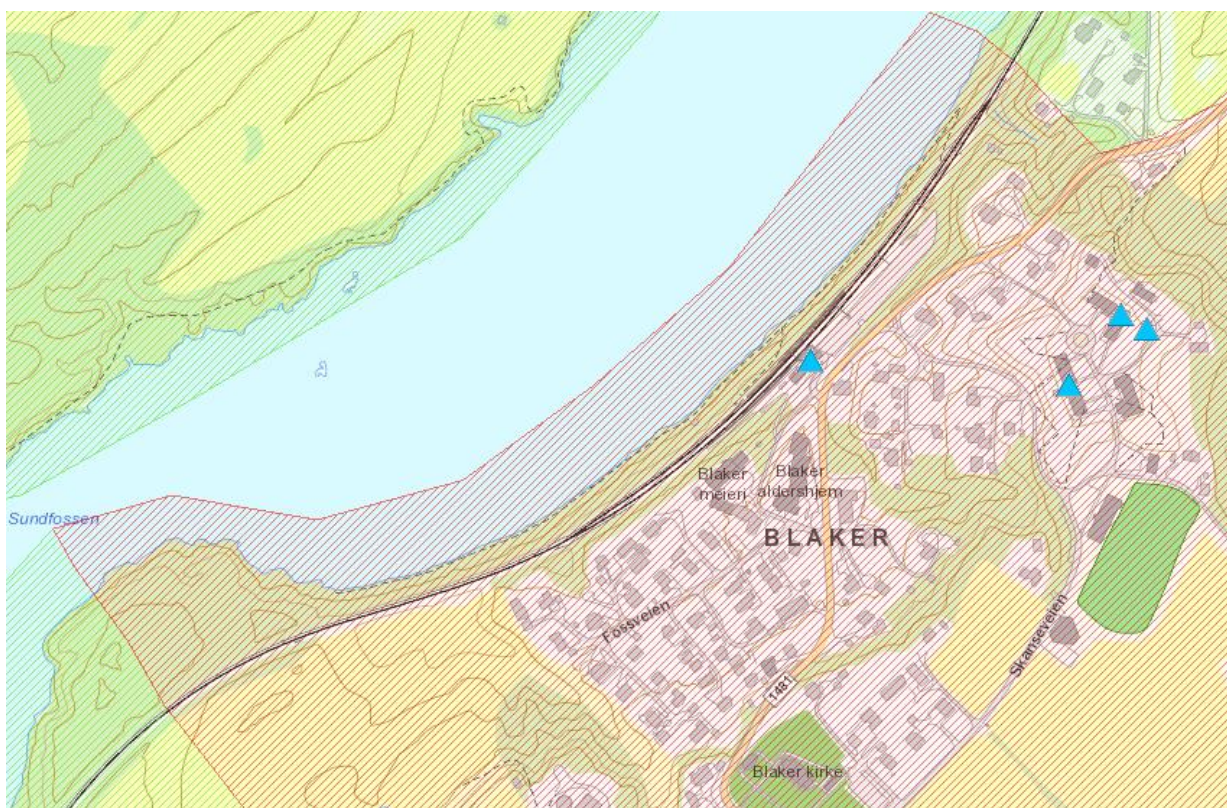
De bevarte anleggene ved Bingen lenser og Fetsund lenser, sammen med rester etter sagbruk og tømmertransport, er en svært viktig del av den nasjonale fortellingen om Norge som trelastnasjon. Her møtes tømmerfløting og tømmer-sortering og -frakt på vann. Dette landskapet gir et svært godt bilde av sammenhengene mellom natur og kultur i det som en gang var landets største næring. Dette er det eneste området i landet der så mange elementer fra denne historien fortsatt er bevart. Det er sannsynligvis også det eneste, eller et av få, som er bevart i verden av denne størrelsen og utstrekningen.

/.../

Det er spesielt sammenhengene mellom de ulike kulturmiljøene i området som er mest sårbare for endringer og som vil kunne påvirke opplevelsen og forståelsen av det kulturhistoriske landskapet og anleggene. Flere sentrale trafikkåre går gjennom og grenser til området. Framtidige utbygginger av vei og jernbane vil derfor kunne endre området i stor grad. Det er utbyggingspress i de tilgrensende tettstedene Fetsund og Sørumsand, og foretting og nye boligfelt vil kunne endre landskapet og påvirke opplevelsen av kulturhistorien i området.

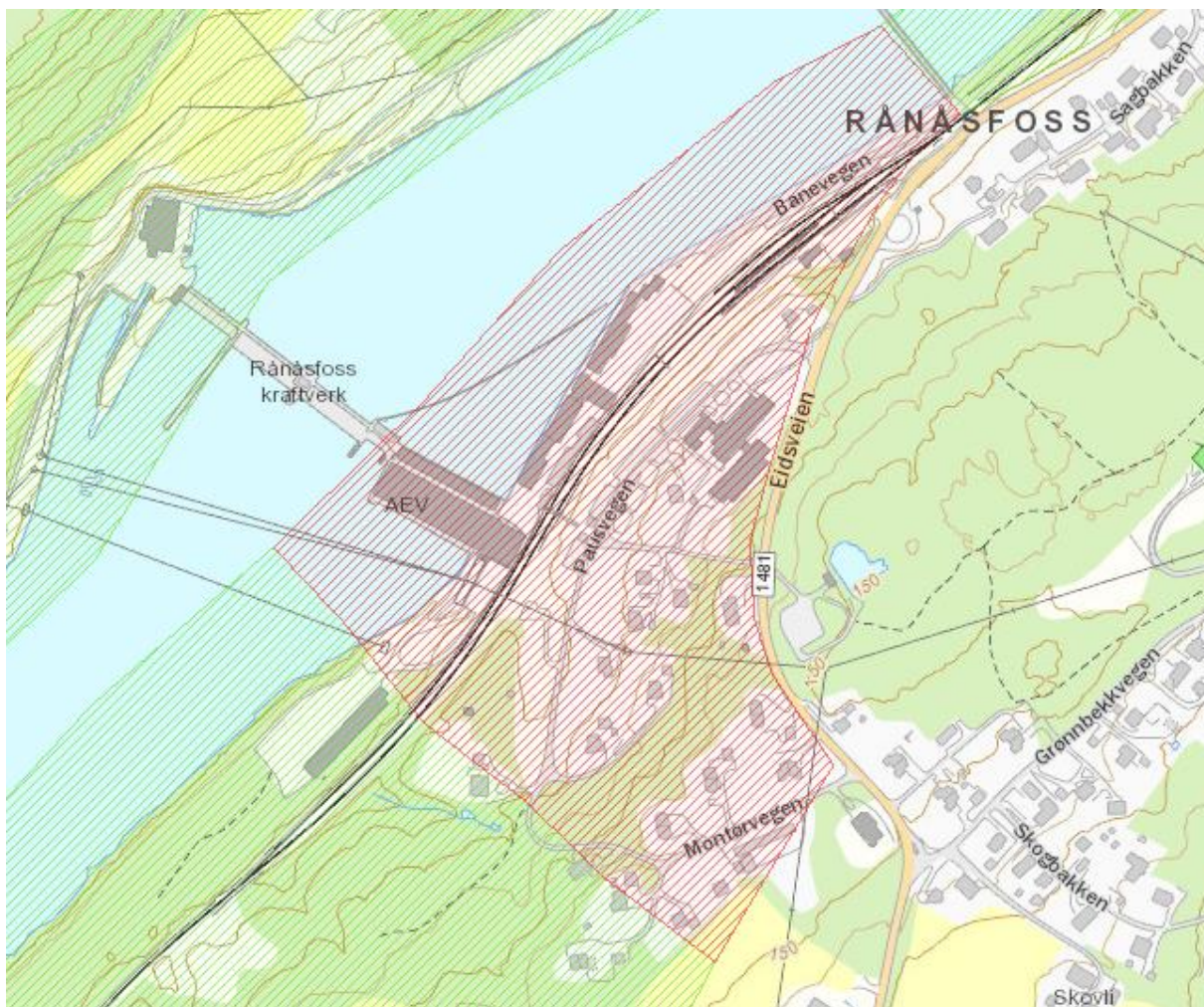
Høringsfristen har utløpt og RA har varslet at det vil bli fattet vedtak om KULA i Akershus tidlig i 2021. **Ut fra de store kulturminneinteressene i området, mener Viken fylkeskommune at en kryssing av Glomma må legges nedenfor Lund. Utformingen av bro, landkar og fyllinger må vies betydelig oppmerksomhet og det estetiske tillegges stor vekt.**

Innføringen av ny bane fra brua til Sørumsand stasjon kan gi enkelte utfordringer i forhold til kulturminner, men disse ble belyst i forbindelse med utbyggingen av stasjonen nylig (plattform 2 og undergang). Vi fortsetter at nyanlegg sørover ikke skaper nye konflikter i forhold til «Gamle Sørumsand» og annen verneverdig bebyggelse i området. Det må også tas hensyn til den fredede Urskog-Hølandsbanen («Tertitten»), som har anlegg parallelt med stasjonen nord for plattformområdet og krysser under Kongsvingerbanen rett nord for Sørumsand. **Viken fylkeskommune vil motsette seg tiltak som forringer kulturminneverdiene knyttet til Hølandsbanen.** Traseen er fredet. Tiltak som berører området fredet etter kml § 19 krever dispensasjon. *Denne høringsuttalelsen må ikke oppfattes som om dispensasjon er gitt!* Vår vurdering er at ut fra hensynene til kulturminneverdiene må en eventuell forlengelse av kryssingsporet på Sørumsand skje sørover.



Kulturlandskap av regional interesse (rød skravering) ved Blaker

Hele tettstedet Blaker er avsatt som et kulturlandskap av regional verdi, se *Grøntstruktur Romerike, Sluttrapport 2002* (objekt-id 84). Blaker skanse med rester av vollenlegget er fredet. **Viken fylkeskommune vil motsette seg tiltak som forringer kulturminneverdiene knyttet til kulturlandskapet ved Blaker eller Blaker skanse.**

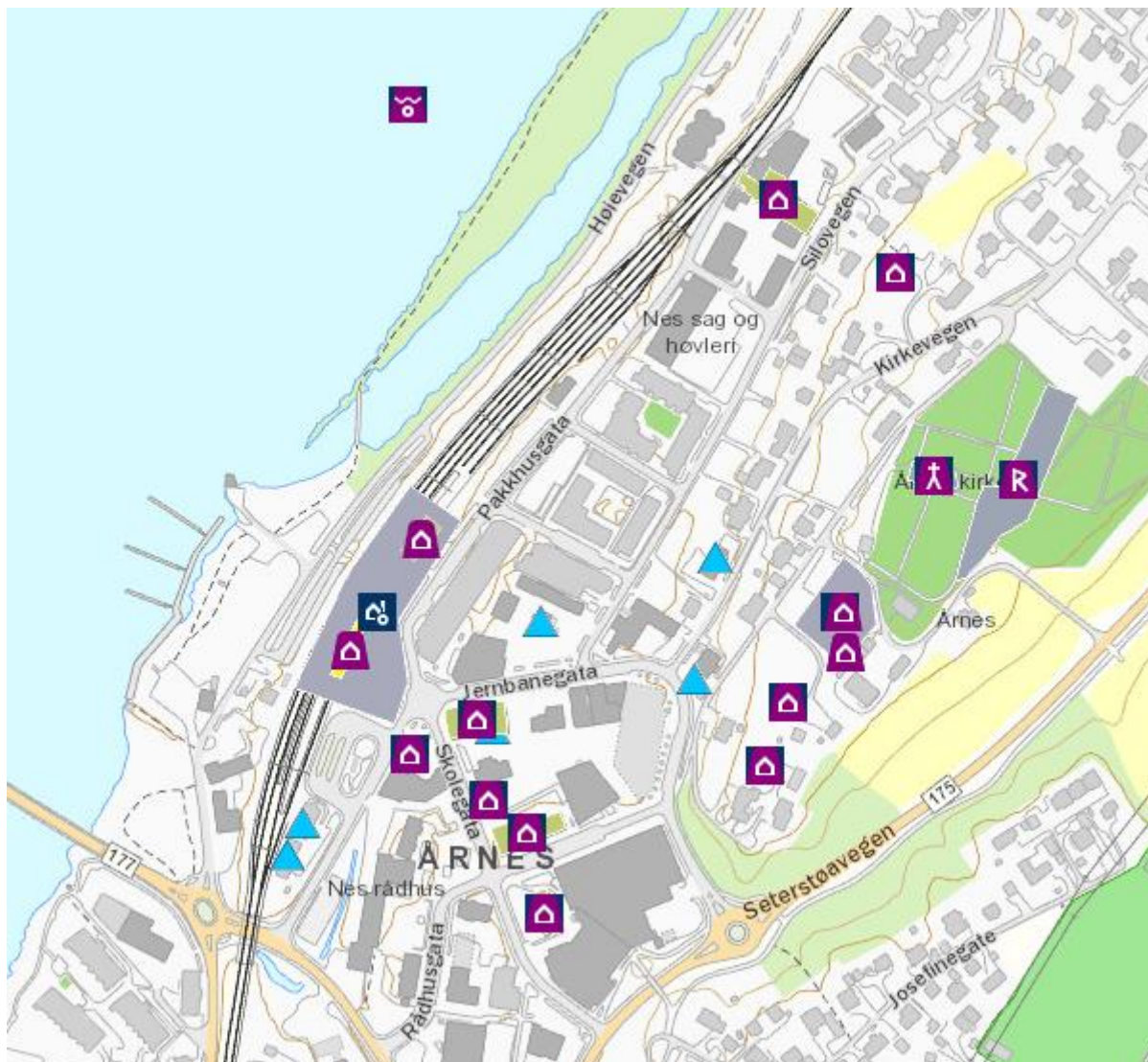


Kulturlandskap av regional interesse (rød skravering) ved Rånåsfoss

Viken fylkeskommune har tidligere fremholdt at stasjonsbygningen på Rånåsfoss er verneverdig. Kraftstasjonen Rånåsfoss skal forstås som mere enn selve kraftverket (listeført). Det omfattet også et relativt betydelig «ensidig industristed», med nyoppførte boliger, butikk og annen service til kraftverkets ansatte. Tettstedet er definert som et kulturlandskap av regional interesse (se *Grøntstruktur Romerike, Sluttrapport 2002*, objekt-id 125). Selve om stasjonsbygningen er en standardtype fra 1920-tallet, oppført mange steder rundt om i landet, utgjør den her et viktig, identitetsskapende element i et kulturmiljø av regional betydning. Verneinteressen har følgelig en annen begrunnelse enn BaneNors egen verneplan. **Viken fylkeskommunen deler Nes kommunes oppfatning og vil motsette seg tiltak som forringer kulturminneverdiene ved Rånåsfoss.** Eventuell forlengelse av krysningssporet her bør ut fra hensynet til kulturminneverdiene skje sørover, da søndre sporveksel ligger utenfor det vernede kulturlandskapet.

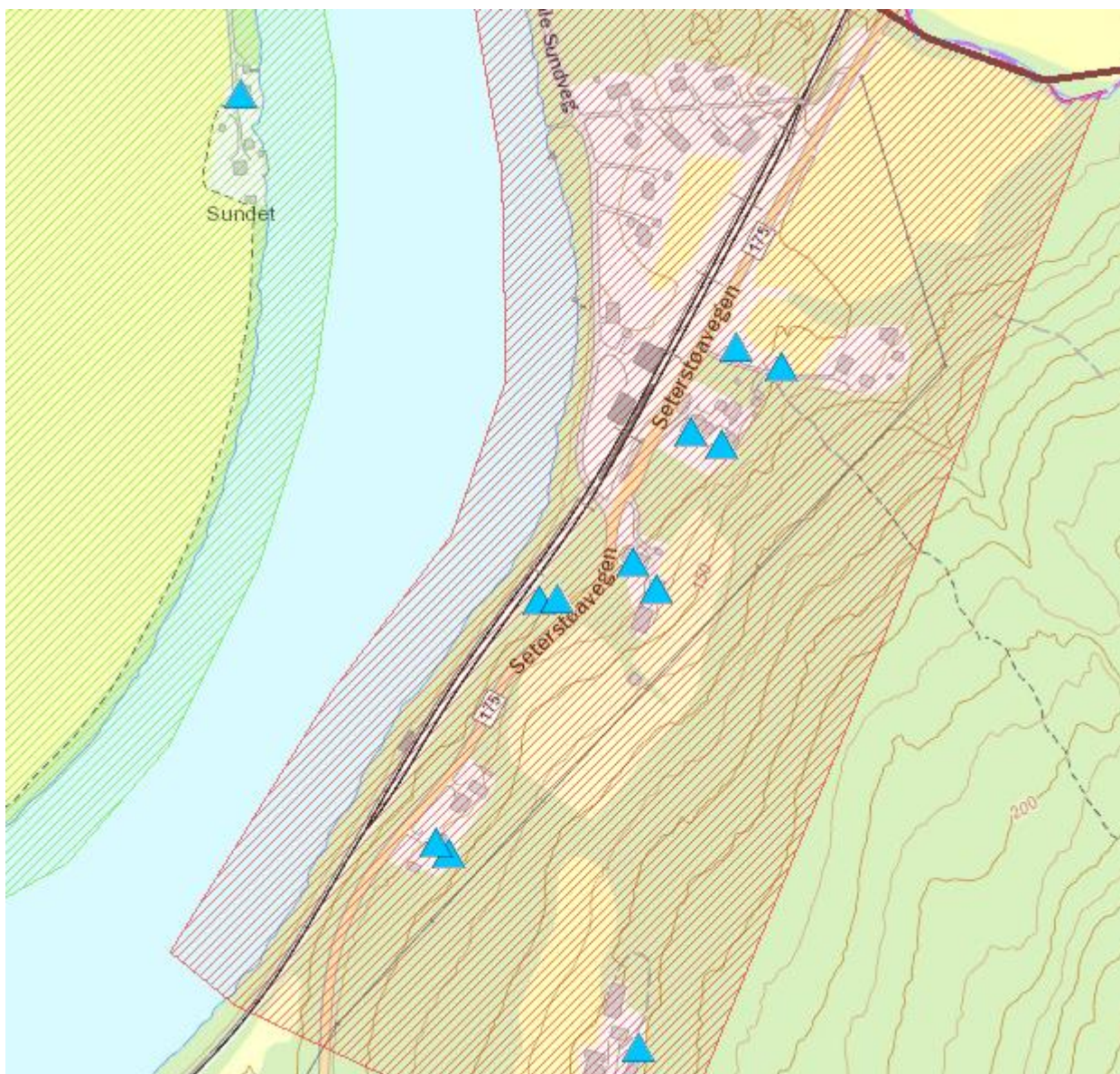
Haga stasjon er fremhevet som et viktig kulturminne i *Kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljøer i Nes 2017-2030* og er vernet gjennom en hensynssone H570 (bevaring av kulturmiljø) i kommuneplanens arealdel. Kommunen sier i sin begrunnelse for vern: *Haga stasjon med sundstedet og det gamle melkemottaket er et godt bevart miljø. Stasjonen og sundstedet var retningsgivende for utviklingen av Haga som tettsted, og er derfor viktige kulturminner.* **Viken fylkeskommunen deler Nes kommunes oppfatning og vil motsette seg tiltak som forringer kulturminneverdiene ved Haga.**

Viken fylkeskommune har nylig uttalt seg om forlengelsen av krysningssporet ved Bodung. Kulturminneinteressene er knyttet til det tidligere melkemottaket ved stasjonen. Vi forutsetter at utbyggingen av krysningssporet skjer i tråd med den planprosessen som allerede er gjennomført av BaneNor. Kulturminneinteressene her er avklart gjennom planprosessen.



Kulturminner i Arnes registrert i Riksantikvarens kulturminnedatabase Askeladden

Det er store kulturminneverdier knyttet til Arnes tettsted, der store deler av sentrum er vernet gjennom en hensynssone H570 (bevaring av kulturmiljø) i kommuneplanens arealdel. Vernesonen omfatter også stasjonen med stasjonsbygningen og godshuset. I *Kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljøer i Nes 2017-2030* begrunner kommunen vernet slik: *Arnes har en tydelig gatestruktur med utgangspunkt i de gamle ferdselsårene. Langs de eldste gatene ligger den gamle trehusbebyggelsen. Nede på platået rundt stasjonen finner vi de gamle forretningsgårdene hvor man hadde sentrumsfunksjonene. Spesielt viktig er trehusene i Skolegata, fra jernbanestasjonen og fram til Arnes gamle skole. /.../ Arnes sin bevarte trehusbebyggelse er variert, godt ivaretatt, innehar en høy grad av autentisitet og bidrar derfor til en opplevelse av et helhetlig miljø. Trehusene er sammen med elva det som gir Arnes sitt største særpreg. Viken fylkeskommunen deler Nes kommunes oppfatning og vil motsette seg tiltak som forringer kulturminneverdiene i Arnes.* En forlengelse av kryssingssporet her vil kreve en nøye avstemming med kulturminneverdiene.



Kulturlandskap av regional interesse (rød skravering) ved Seterstøa

Stasjonsbygningen og deler av stasjonsområdet på Seterstøa er forskriftsfredet. Tettstedet er definert som et kulturlandskap av regional interesse, se *Grøntstruktur Romerike, Sluttrapport 2002* (objekt-id 106). Det er også vernet av Nes kommune gjennom en hensynssone H570 (bevaring av kulturmiljø) i kommuneplanens arealdel. I *Kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljøer i Nes 2017-2030* begrunner kommunen vernet slik: *Hensynssonen er viktig for at området rundt det gamle sentrumet på Seterstøa blir bevart. Stasjonen, godshuset og hageanlegget er vedtaksfredet, og det er derfor viktig at også omgivelsene rundt tar hensyn til dette anlegget, men også de strukturer som er med på å bygge opp under historien på Seterstøa. Viken fylkeskommune vil motsette seg tiltak som ikke i behørig grad tar hensyn til nasjonale, regionale og lokale kulturminneinteresser ved Seterstøa stasjon.*

\*\*\*

Viken fylkeskommunene vurderer at viste konflikter med nasjonale, regionale og lokale kulturminneverdier kan løses gjennom en god dialog med utbygger. Vi vil likevel varsle at **ved behandling av fremtidige planforslag som følger av valgt konsept for Kongsvingerbanen kan det bli aktuelt å fremme saken til politisk behandling med forslag om innsigelse dersom ikke kulturminneverdiene i tilstrekkelig grad blir hensyntatt.**

## Møteprotokoll

<b>Utvalg:</b>	Fylkesrådet
<b>Møtested:</b>	Galleriet / teams
<b>Dato:</b>	04.02.2021
<b>Tid:</b>	14:30 - 15:00

### Faste medlemmer som møtte:

<b>Navn</b>	<b>Funksjon</b>	<b>Reprenter</b>
Tonje Brenna	Leder	
Halvard Ingebrigtsen	Medlem	
Siv Henriette Jacobsen	Medlem	
Anne Beathe Kristiansen Tvinnereim	Medlem	
Olav Skinnes	Medlem	
Johan Edvard Grimstad	Medlem	
Tonje Kristensen	Medlem	

### Fra administrasjonen møtte:

<b>Navn</b>	
Kristian Thowsen	fylkesdirektør
Anne Skau	fylkesdirektør
Hilde Hermundsgård Reine	Fylkesdirektør
Solveig Helene Olsen	fylkesdirektør
Håkon Bjarne Johnsen	fylkesdirektør
John Arve Eide	fylkesdirektør
Knut Sletta	fylkesdirektør
Anne-Lise Kristoffersen	seksjonsleder

Det ble ikke framsatt merknader til innkallingen eller sakslisten.

Forfall: Ingen.



Det ble ikke reist spørsmål om representantenes habilitet.

Møtet ble gjennomført som fjernmøte med hjemmel i midlertidig forskrift om gjennomføring av fjernmøter i kommuner og fylkeskommuner for å begrense spredning av Covid-19.

Fylkesrådets behandling av sak 24/2021 i møte den 04.02.2021:

Fylkesråd Olav Skinnes framsatte følgende tilleggsforslag:

*5. avsnitt, 2. setning:*

Tilføyes etter langsiktig løsning ordene: "men raskest mulig"

Fylkesrådet vedtok enstemmig fylkesrådets forslag til vedtak og tilleggsforslaget

## Fylkesrådets vedtak

Fylkesrådet støtter anbefalingen fra KVV Kongsvingerbanen med konsept K2.3 som gir økt ombordkapasitet for persontogene, samt noe kapasitetsvekst for godstrafikken. Konsept K2.3 legger til rette for flere og lengre kryssningsspor mellom Lillestrøm og Kongsvinger.

Som supplement til anbefalt konsept K2.3 foreslår Jernbanedirektoratet at busstilbudet styrkes på kort sikt. Det er i dag framkommelighetsproblemer for buss langs Rv. 22, samt utfordringer med fremtidig terminalkapasitet på Lillestrøm bussterminal. Fylkesrådet ber derfor om at en eventuell forsterkning av busstilbudet i korridoren må utredes videre for å vurdere om et supplement med buss blir hensiktsmessig og konkurransedyktig for reiser mot Oslo.

Transportsystemet i korridoren Lillestrøm-Kongsvinger - riksgrensen skal legge til rette for overføring av gods fra veg til bane.

Ved endret bruk eller utforming av transportsystemet i korridoren Lillestrøm-Kongsvinger-riksgrensen skal inngrep i natur-, kulturminneverdier og naturressurser minimeres.

Anbefalt konsept på kort sikt, K2.3, løser ikke utfordringene med begrenset transportkapasitet. Viken fylkeskommune ber om at det vurderes en langsiktig løsning men rasket mulig, for forkorting av banen sydvest for Sørumsand (K5.1) til å kunne ta imot mer trafikk, gi kortere reisetid, og bidra til bedre måloppnåelse for transportkapasitet, regional utvikling, verdiskaping og næringsutvikling, samt klimabelastning.

For å nå målsetting om mer gods på bane, er det viktig at hele banenettet i Norge er dimensjonert for lange godstog, slik at en ikke nødvendigvis må kjøre gjennom Sverige for å

frakte ønsket mengde gods. Det er viktig at det planlegges for ytterligere kapasitetsforsterkende tiltak på kort sikt, inkludert Grensebanen mellom Kongsvinger og Svenskegrensen.

I rapporten KVVU Kongsvingerbanen - Ikke prissatte konsekvenser er viktige nasjonale og regionale kulturminneinteresser knyttet til Bingen lense og tettstedene Blaker, Rånåsfoss og Seterstøa ikke tilstrekkelig belyst.

Viken fylkeskommunene vurderer at viste konflikter med nasjonale, regionale og lokale kulturminneverdier kan løses gjennom en god dialog med utbygger.

Viken fylkeskommune ber samferdselsdepartementet følge opp anbefalingen om egen utredning Oslo – Stockholm gjennom å ta initiativ til en felles norsk svensk KVVU for de grensekryssende jernbanestrekningene.



Jernbanedirektoratet

Dato: 05.02.2021  
Vår ref: 20/85122-7  
Deres ref:  
Saksbeh.: Iver Wien  
Telefon:

## Høring - Konseptvalgutredning for Kongsvingerbanen

Lillestrøm kommune viser til KVVU for Kongsvingerbanen som er lagt ut på høring 04.12.2020

### Bakgrunn

Samferdselsdepartementet ga sommeren 2018 Jernbanedirektoratet i oppdrag å utarbeide en konseptvalgutredning (KVVU) for Kongsvingerbanen. 26.november 2020 ble rapporten med anbefalinger oversendt departementet.

Kongsvingerbanen er i dag erklært overbelastet på strekningen Lillestrøm - Kongsvinger, -det betyr at det ikke er plass til å kjøre flere tog på denne strekningen. Kongsvingerbanen har i dag lokaltog i fast timesfrekvens til og fra Kongsvinger, ekstra rushtidstog morgen og ettermiddag, fjerntog til og fra Stockholm/Sverige, samt en betydelig godstrafikk over grensen til Sverige.

### 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. Sørumsand og Fetsund er prioriterte tettsteder der det bygges og planlegges større boligprosjekt i nærheten av stasjonene. For tiden er det et 4-sifret antall boliger under regulering og utbygging, i eller like ved Sørumsand sentrum. Blant annet er det under utbygging ca. 700 boliger til sammen på Fossumjordet og Sennerudtoppen. I tillegg er Årnes i Nes kommune et prioritert tettsted.

Dagens avganger er fulle i rush. Det er behov for å kunne kjøre med dobbeltsett i flere avganger i rush, og at disse kan utnyttes best mulig ved at alle stasjoner er tilpasset dobbeltsett slik at passasjerene fordeler seg mest mulig. Lillestrøm kommune forutsetter at alle stasjoner betjenes også i fremtiden. Lillestrøm kommune mener tilbudsforbedringer med halvtimesfrekvens på avgangene i grunnrute og to ekstra avganger i rush per time, totalt fire avganger i rush, er avgjørende for å stryke tettstedene langs Kongsvingerbanen slik at fremtidig utviklingen kan konsentreres rundt knutepunkt med et raskt og effektivt kollektivtilbud. Tettstedene langs Kongsvingerbanen i kommunen er alle i kort pendleravstand til Oslo.

### Vurdering av andre behov

Fjerntog mellom Oslo og Stockholm kan bli svært konkurransedyktig mot fly, selv med mindre tiltak på strekningen, og er en av de fjerntogstrekningene med best potensial for overgang fra fly til tog. Godstrafikken er stor og har potensial for vekst. Kongsvingerbanen har sannsynligvis det største godspotensialet av samtlige fjerntogstrekninger i Norge. Ved en eventuell godsterminal ved Hauer seter, vil det kunne bli behov for å kjøre tog dit fra Kongsvingerbanen.

## Vurdering av konseptene

I konsept **K1** blir det vurdert buss som supplement til tog. Lillestrøm kommune mener dette konseptet blir overvurdert i forhold til nytte. Det er satt opp direktebuss mellom Kongsvinger og Helsefyrtårn og mellom Sørumsand og Lillestrøm i konseptet. Vi minner om at tilsvarende busslinjer har blitt nedlagt som følge av lite passasjerer etter at toget fikk timesfrekvens til Kongsvinger. Erfaringer viser at buss parallelt med tog ikke er konkurransedyktig selv om togene er fulle. Det er i tillegg fremkommelighetsproblemer på veinettet, spesielt på rv22 ved Fetsund som gir bussene kraftige forsinkelser i rush. Bedre fremkommelighet må sikres om buss skal være et reelt alternativ.

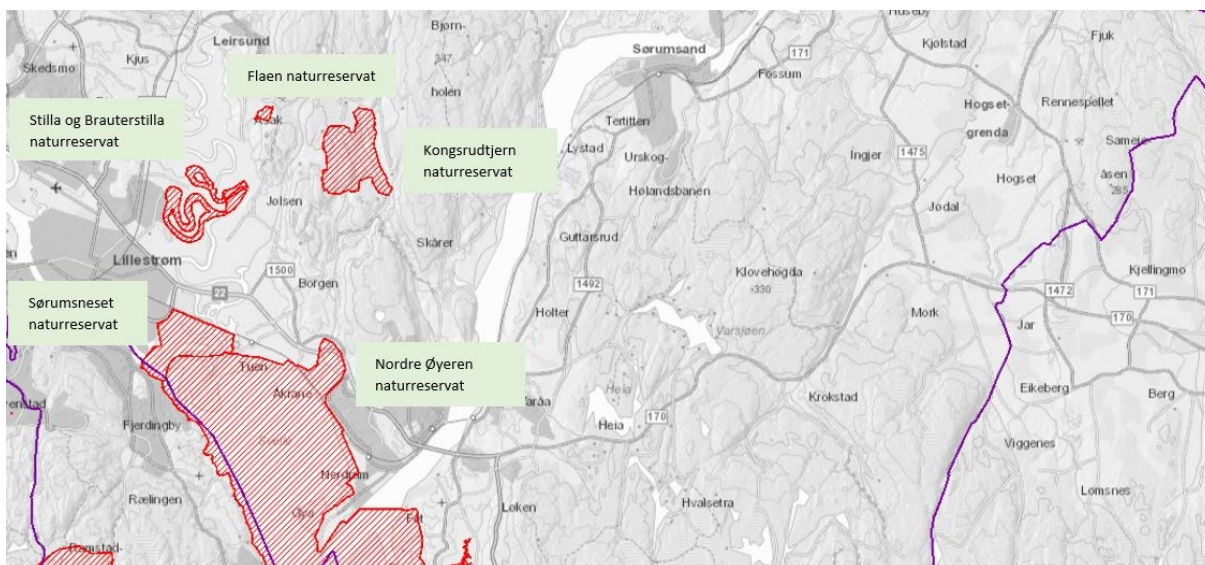
Konsept **K2.3** inneholder gode tiltak, men effekten av disse vil i stor grad være rettet mot godstog, særlig kombitransport/containertog, og i mindre grad persontransporten. Lillestrøm stiller spørsmål ved realismen i innkjøp av nye kapasitetssterke tog for regiontrafikk på kort sikt. Dagens tog er relativt nye, og det er i tillegg behov for både lokaltog og fjern tog. Tidligere vurderinger rundt kjøp av dobbeltdekkere med høyere kapasitet har stoppet opp. Derfor tror vi ikke **K2.3** kan tilby vesentlige forbedringer for persontransporten.

Konsept **K3.4** med dobbeltspor hele veien mellom Lillestrøm og Kongsvinger er det eneste konseptet som vil dekke alle behov for person- og godstransport på hele Kongsvingerbanen. Konseptet har en høy investeringsramme, men det vil være mulig med trinnvis utbygging av konseptet. Trinnvis utbygging av parseller som gir mest gevinst for kapasitet kan gi raskere tilbudsforbedringer for persontrafikken enn øvrige konsept, selv om totalrammen er høyere. Dagens linje L14 med dagens stoppmønster kan beholdes og styrkes med økt frekvens i dette konseptet.

Konsept **K5.1** vil kunne gi bedre kapasitet og kortere reisetid. Et dobbeltspor Lillestrøm – Sørumsand vil kunne være første steg på en rask forbindelse mellom Oslo og Stockholm, der neste steg er en bane mellom Sørumsand og Arvika via Bjørkelangen. Det er i samferdselssammenheng relativt bra samfunnsøkonomi for **K5.1**, med netto nytte per investerte krone på -0,1. Konseptet gir ikke vesentlig bedre kapasitet øst for Sørumsand for resten av Kongsvingerbanen og dekker dermed ikke alle behov som skissert i KVUen. Lillestrøm er også bekymret for at det blir et dårligere togtilbud for reisende fra stasjonene Nerdrum, Fetsund og Svingen med en trase for dobbeltspor via Leirsund. Betjening med lokaltoget L1 vil gi økte reisetider. Lillestrøm kommune mener det er store natur- og kulturverninteresser i traseen som skisseres i **K5.1** med dobbeltspor mellom Leirsund og Sørumsand. Det er krevende grunnforhold ved Leirsund samt viktige LNF områder. En slik trase kan også komme i konflikt med Bingen lenser.

## Natur- og kulturvern hensyn

Uansett trasevalg for nytt dobbeltspor vil et nytt dobbeltspor gi store naturinngrep. Det må derfor gjennomføres grundige vurderinger om hvilke traseer som gir minst inngrep i sårbar natur. Ved kryssing av Glomma er det også viktige verneinteresser ved Fetsund- og Bingen lenser. Det er også en rekke kulturminner ved Sørumsand, blant annet Urskog – Hølandsbanen.



FIGUR 1 NATURVERNSONER MELLOM LILLESTRØM OG SØRUMSAND

FIGUR 2 KULTURMINNER VED SØRUMSAND

### Konklusjon

Lillestrøm kommune støtter Jernbanedirektoratets anbefaling om konsept **K2.3** på kort sikt. Kongsvingerbanen er en viktig banestrekning for godstransporten, og tiltak for godstog bør derfor prioriteres sammen med oppgradering av stasjoner for å kunne ta dobbeltsett. Tiltakene under konsept **K2.3** er viktig, spesielt for godstrafikken på banen og må gjennomføres raskest mulig. Samtidig er det viktig at det tilrettelegges for at det kan kjøres dobbeltsett i alle avganger, ved at plattformene som i dag er for korte blir forlenget. Det understrekes behovet for å utrede en løsning for fremkommelighetsproblemet for buss på rv22, dersom buss skal bli et reelt supplement til tog på kort sikt.

Lillestrøm kommune mener derimot at Jernbanedirektoratets anbefaling om konsept **K2.3** på kort- og mellomlang sikt og konsept **K5.1** på lang sikt ikke svarer godt nok til de behovene som er presentert i KVUen for hele banestrekningen. Fetsund og Sørumsand i Lillestrøm kommune, samt Årnes i Nes kommune, er prioriterte tettsteder og trenger høyere frekvens på togtilbudet og mer kapasitet. **K2.3** vil ikke kunne gi vesentlige forbedringer for persontrafikken, og det er avgjørende å kunne styrke dette tilbudet på et tidligere tidspunkt enn på lang sikt som direktoratet anbefaler.

Lillestrøm kommune anbefaler at konsept **K3.4**, med dobbeltspor i dagens trase, legges til grunn og at dette konseptet bygges ut trinnvis slik at tilbudsforbedringer for person- og godstrafikken kan komme så tidlig som mulig. Dette innebærer dobbeltsporparseller som muliggjør halvtimesfrekvens på L14, pluss ekstraavganger i rush, med raskest mulig gjennomføring. Utredning av dobbeltspor/dobbeltsporparseller Lillestrøm – Sørumsand bør startes umiddelbart. Strekningen bør bygges ut samtidig eller rett etter øvrige tiltak (**K2.3**) på Kongsvingerbanen for raskest mulig å få et bedre tilbud.

Med hilsen

Øyvind Daaland Lesjø  
Avdelingsleder

Iver Wien  
Senioringeniør

*Dokumentet er godkjent elektronisk.*

Kopi til: LILLESTRØM KOMMUNE



# Sør-Odal kommune

## Høringsuttalelse - KVV Kongsvingerbanen

<b>Vedtatt av</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saksnr</b>
Kommunestyret	04.02.2021	011/21

<b>Saksanv.:</b> Frank Hauge	<b>Arkiv:</b> FA-Q62, TI- &13	<b>Arkivsaknr</b> 18/3418 - 7
<b>Saksbeh.:</b>		

### Rådmannens forslag til vedtak:

Med bakgrunn i konseptvalgutredning (KVV) for Kongsvingerbanen anbefaler Sør-Odal kommune at konsept ***K5.1 legges til grunn for videreutvikling av Kongsvingerbanen på kort og mellomlang sikt.***

### 04.02.2021 Kommunestyret

#### Behandling:

Votering:

Kommunestyret slutter seg til rådmannens forslag til vedtak. Enstemmig.

#### **KS- 011/21 VEDTAK:**

Med bakgrunn i konseptvalgutredning (KVV) for Kongsvingerbanen anbefaler Sør-Odal kommune at konsept ***K5.1 legges til grunn for videreutvikling av Kongsvingerbanen på kort og mellomlang sikt.***

#### **Bakgrunn for saken:**

Jernbanedirektoratet mottok oppdragsbrev fra Samferdselsdepartementet 17. juli 2018 hvor departementet ba Jernbanedirektoratet sette i gang arbeidet med en konseptvalgutredning for Kongsvingerbanen. Kongsvingerbanen betjener lokaltog og grensekryssende person- og godstrafikk. Bakgrunnen for konseptvalgutredningen er at banen på grunn av en betydelig passasjervekst de siste årene er erklært overbelastet, og at grunnprognoser tilsier fortsatt vekst i årene fremover.

Konseptvalgutredningen ble oversendt til samferdselsdepartementet 26. november 2020. Høringsfrist for KVV Kongsvingerbanen er 7. februar 2021.

#### **Saksopplysninger:**

#### **Sammendrag**



Jernbanedirektoratet mottok oppdragsbrev fra Samferdselsdepartementet 17. juli 2018 hvor departementet ba Jernbanedirektoratet sette i gang arbeidet med en konseptvalgutredning for Kongsvingerbanen. Kongsvingerbanen betjener lokaltog og grensekryssende person- og godstrafikk. Bakgrunnen for konseptvalgutredningen er at banen på grunn av en betydelig passasjervekst de siste årene er erklært overbelastet, og at grunnprognoser tilsier fortsatt vekst i årene fremover.

### Problembeskrivelse

Kongsvingerbanen spiller en viktig rolle i å dekke behovet både for persontransport for tettstedene mellom Kongsvinger og Oslo, og for å betjene grensekryssende gods- og persontransport. Banen har ca. 3,2 millioner passasjerer per år. Persontogtilbudet ble styrket i 2012 da avganger med timesfrekvens ble forlenget fra Årnes til Kongsvinger. Kongsvingerbanen er også en viktig del av jernbaneforbindelsen mellom de to hovedstedene Oslo og Stockholm. SJs satsing i 2015 med X-2000 mellom Stockholm og Oslo ble en suksess. SJ ønsker å gjenoppta tilbudet med fem daglige avganger tur/retur Oslo-Stockholm når arbeidet med ny kontaktledning er ferdigstilt i 2021.

På strekningen Lillestrøm-Kongsvinger transporteres det årlig ca. 1,4 millioner tonn gods, hovedsakelig tømmer og stykkgod. Via Solørbanen nord for Kongsvinger kommer det i tillegg store mengder tømmer. På de mest trafikkerte dagene går det ca. 30 godstog (15 godstogpar i hver retning) pr dag på Kongsvingerbanen. Kongsvingerbanen har hatt en betydelig vekst i trafikken de seneste årene. Grunnprognosene tilsier at det vil være vekst i transportetterspørselen på strekningen i årene fremover.

Strekningen Lillestrøm-Kongsvinger ble erklært overbelastet høsten 2017 (Network Statement 2019). En bane erklæres overbelastet når togoperatører søker om flere ruteleier enn det infrastrukturforvalter Bane NOR kan innfri. Fordi banen er overbelastet søker ikke togoperatørene om flere ruter. Det reelle behovet for flere ruteleier for både person- og godstransport er derfor trolig større enn det som er registrert hos Bane NOR. Det er vanskelig med ytterligere forbedring av togtilbudet på Kongsvingerbanen med dagens infrastruktur, materiell og fordeling mellom person, gods- og utenlandstogene, selv om det er markedsmessig etterspørsel etter hyppigere frekvens og flere sitteplasser i morgen- og ettermiddagsrushet.

Kapasiteten på Kongsvingerbanen er i dag så fullt utnyttet at det er vanskelig å få utført nødvendig vedlikehold uten å innstille togavganger. Vedlikehold av banen er viktig for å redusere ikke planlagte driftsbrudd, og på den måten bidra til å tilfredsstille kunders og operatørers forventninger til forutsigbarhet og regularitet. På grunnlag av behovsanalysen er det definert følgende prosjektutløsende behov for KVU Kongsvingerbanen:

*Det er behov for et transporttilbud som dekker samfunnets etterspørsel etter person- og godstransport mellom Lillestrøm og riksgrensen.*

### Mål

Jernbanedirektoratets målsetting for Kongsvingerbanen er at den skal være en attraktiv og konkurransedyktig transportåre som bidrar til at kommunene i regionen blir en del av Oslo-området arbeids-, bo- og servicetilbud. Banen skal møte behovene for lokale, regionale og grensekryssende reiser, og bidra til at næringslivets behov for effektiv transport mellom Østlandet, Midt-Norge, Nord-

Norge og Sverige tilfredsstilles. Gjennom involvering av interessenter har Jernbanedirektoratet lagt til grunn at samfunns målet skal bygge opp under tre hovedprioriteringer:

- Transport: Et transportsystem med tilstrekkelig kapasitet til å dekke regionens transportbehov.
- Miljø: Et klimavennlig transportsystem.
- Verdiskapning og næringsutvikling: En bedre integrert bolig- og arbeidsmarkedsregion som styrker næringslivets konkurransekraft.

Med dette som utgangspunkt fastsatte Samferdselsdepartementet 21. mars 2019 følgende samfunns mål for konseptvalgutredningen for Kongsvingerbanen:

*Transportsystemet i korridoren Oslo – Kongsvinger – riksgrensen skal kostnadseffektivt dekke etterspørselen etter lokal, regional og grenseoverskridende person- og godstransport frem til 2050, og redusere utslipp av klimagasser gjennom økte markedsandeler for kollektivtransporten.*

Oppdragsbrevet fra Samferdselsdepartementet legger vekt på at hele transportkorridoren skal sees i sammenheng, og at alle transportfunksjoner skal ivaretas. I samfunns målet er det ikke lagt føringer for rangering av de tre transportfunksjonene i forhold til hverandre. I prioriteringen av effektmålene i KVV Kongsvingerbanen er kriteriene i Jernbaneforskriftens paragraf 9-5 lagt til grunn som følger:

1. Den regionale persontrafikken
2. Godstransport
3. Grensekryssende persontransport

#### Konsepter

Mulighetsrommet for utvikling av Kongsvingerbanen vil være avgrenset av tekniske forhold knyttet til den fysiske infrastrukturen, funksjonelle forhold knyttet til drift og vedlikehold av jernbanen, kostnader knyttet til vedlikehold, oppgradering og ny infrastruktur og konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunnet. Konseptene er utviklet ut fra firetrinnsmetodikken. Det er utviklet konsepter med tiltak som påvirker transportetterspørselen og valg av transportmiddel, tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur, forbedring av eksisterende infrastruktur og tiltak som omfatter nyinvesteringer og større ombygninger. Følgende konsepter er vurdert:

**K0 Referanse:** Opprettholde dagens tilbud og standard. Referanseåret er satt til 2017, som representerer et «normalt» togtilbud på Kongsvingerbanen grunnet kontaktledningsarbeidet som har pågått siden 2018 (ferdig 2021).

Referansealternativet er definert med utgangspunkt i dagens infrastruktur og dagens togtilbud med tilhørende kjøretider, og dimensjonerende hastighet. Dagens busstilbud i korridoren er også del referansetilbudet. Dagens togtilbud er definert som R2017 for både person- og godstog. Ruteplan med tilhørende tog lengder inngår. 2017 er valgt som referanseår for rutetider fordi togtilbudet per 2019 ikke representerer et «normalt» togtilbud, siden det pågår skifte av kontaktledning på Kongsvingerbanen. Det medfører innstilte avganger med buss for tog på dagtid.

SJ AB har for tiden redusert sitt tilbud på strekningen Oslo-Stockholm på grunn av utskiftingen av kontaktledningen. Togtilbudet for fjerntogtrafikk i referansealternativet er også basert på tilbudet fra 2017, det vil si fem togpar

Oslo-Stockholm. Strekningen Lillestrøm-riksgrensen har en dimensjonerende hastighet på 130 km/t.

Et nytt løp i Oslo-tunnelen, eller mulighet for å vende tog på Oslo S, er nødvendig for å kunne innføre vesentlige tilbudsforbedringer på Kongsvingerbanen. I transport- og nytte-kostnadsanalyser er det tatt utgangspunkt i at det vil være mulig å benytte en fremtidig Oslo-tunnel eller å vende tog på Oslo S. Det innebærer at konseptene ikke er realiserbare før en av disse mulighetene foreligger.

Referansealternativet er basert på dagens rutetilbud for den regionale persontrafikken med halvtimesavganger i rushtiden morgen og ettermiddag, og timesfrekvens resten av døgnet. Togene kjøres normalt med ett togsett som er 110 meter langt. På enkelte avganger i rushperioden benyttes doble togsett. Togene stopper i Oslo, Lillestrøm, Nerdrum, Fetsund, Svingen, Sørumsand, Blaker, Rånåsfoss, Auli, Haga, Årnes, Skarnes og Kongsvinger. Reisetiden fra Oslo til Kongsvinger er 1 time og 18 minutter. Konseptet er basert på dagens busstilbud som er seks avganger i rush fra Fetsund til Lillestrøm og tre avganger utenom rush.

Den grensekryssende trafikken mellom Oslo og Stockholm består av fem avganger hver vei med en reisetid på fem timer mellom hovedstedene. Tilbudet er redusert til to avganger tur-retur i perioden 2018-21 mens arbeidet med kontaktledningen på Kongsvingerbanen pågår.

Dagens godstrafikk består av tømmertog med maksimal lengde på 500 meter, og kombitog og enkelte vognlast-/spesialtog med lengder opp til 630 meter. Mellom Lillestrøm og Kongsvinger kjøres det tre par tømmertog og fem par kombitog pr døgn. På strekningen Kongsvinger-riksgrensen kjøres det syv par tømmertog og fem par kombitog pr døgn.

**K1 Buss som supplement til tog:** Økt kollektivtransportkapasitet ved bruk av buss som supplement til togtilbudet på Kongsvingerbanen.

I konsept K1 økes kapasiteten på kollektivtilbudet i regionen gjennom å øke frekvensen på dagens busstilbud i kombinasjon med etablering av nye ruter, henholdsvis Rånåsfoss/Sørumsand-Lillestrøm og Kongsvinger-Kløfta-Oslo. Rånåsfoss-Sørumsand-Lillestrøm økes til to avganger pr time i rush og en avgang pr time utenom rush. Kongsvinger-Kløfta-Oslo økes til en avgang pr time. For disse strekningene kan reisetiden med buss bli 10-15 minutter lengre enn med tog. I tillegg kommer byttetid i Lillestrøm/Kløfta for eventuell videre reise med tog til Oslo eller Lillestrøm.

Rute Rånåsfoss-Sørumsand-Lillestrøm benytter holdeplasser langs Fv.172/Rv.22, og kjører ikke innom jernbanestasjonene Svingen, Fetsund og Nerdrum. Det kan være behov for tilfartskontroll over Fetsund bru for å prioritere buss, som vil gi behov for kollektivfelt. Takting av rutene Rånåsfoss-Sørumsand-Lillestrøm og 470 Bjørkelangen-Fetsund-Lillestrøm vil gi 15 min frekvens for strekningen Fetsund-Lillestrøm i rush.

I tillegg legges det opp til høyere frekvens på rute 460 Årnes-Jessheim-OSL til fire avganger pr time i rush og to avganger pr time ellers med korrespondanse med rute 460 på Rød. Rute 470 40 (Bjørkelangen)-Fetsund-Lillestrøm økes til fire avganger pr. time i rush og to avganger pr. time utenom rush.

For godstransporten blir det ingen endring i tilbudet fordi konseptet ikke medfører nevneverdige endring i kapasiteten på banen. Det lages en ny ruteplan som tar ut effekten av NTP-tiltakene i K0, bl.a. mulighet for systemkryssing på Sørumsand stasjon.

**K2.3 Økt ombordkapasitet (person- og godstog):** Økt transportkapasitet for persontogtrafikken med bruk av tog med høyere ombordkapasitet. Mindre trengsel om bord. Plass til alle som reiser i rush.

I konsept K2.3 økes transportkapasiteten på Kongsvingerbanen ved bruk av nye tog med høyere ombordkapasitet. Økt ombordkapasitet for godstogene oppnås ved bruk av lengre tog/flere vogner. Lengre tog tar mer av banens kapasitet og vil derfor medføre behov for økt kryssingskapasitet, dvs. flere og/eller lengre kryssingsspor, for å gi tilbudsforbedringer for godsnæringen. Behovet vil også gjelde dersom tilbudet økes gjennom økt frekvens for enten person- eller godstog på Kongsvingerbanen.

Økte kryssingsmuligheter vil i første omgang gi økt transportkapasitet for godstogene i form av lengre tog. Konseptet gir ingen ruteforbedringer for grensekryssende fjernttrafikk.

Av infrastrukturtiltak viser kapasitetsanalysen (i KVVU kapittel 6) at det vil være behov for å forlenge kryssingsspor til 1000 m som også har samtidig innkjør på Galterud, Seterstøa, Bodung, Rånåsfoss og Roven.

**K3.4 Optimalisere trafikk og infrastruktur:** Optimalisere trafikk og infrastruktur på Kongsvingerbanen, med høyere frekvens hele døgnet og dobbeltspor fra Lillestrøm til Kongsvinger.

Økt rutetilbud til passasjerene på Kongsvingerbanen muliggjøres ved å doble antall avganger på strekningen Kongsvinger-Asker, samt å opprette en ny rute mellom Årnes og Oslo S med to avganger i timen. Kongsvinger-Asker har knutepunktbasert stoppmønster, mens Årnes-Oslo S har dagens stoppmønster. Kombinasjonen av ruter tilsier at det ikke blir behov for matebuss. Alle togavganger kjøres med doble togsett. Formålet med konseptet er å svare ut det største persontransportbehovet på banestrekningen i retning Oslo. I dette konseptet får ruten Kongsvinger-Oslo S 30-minutters intervall hele driftsdøgnet, og et knutepunktbasert stoppmønster. Tilbudet på strekningen Årnes-Oslo S får også 30 minutters intervall gjennom hele driftsdøgnet og med dagens stoppmønster. I tillegg til et forbedret tilbud i form av økt frekvens, vil K3.4 gi noe redusert reisetid grunnet bedre kryssingskapasitet og færre stopp. Det innebærer at strekningen Kongsvinger-Oslo får ca. 15-20 min kortere reisetid.

For fjerntogtrafikken økes tilbudet med tre togpar i døgnet, slik at Oslo-Stockholm får åtte avganger. per retning per dag. Dette har vært et ønske fra SJ, jf. behovsanalysen. Reisetiden blir som i K0. For godstransporten legges det til rette for 740 m lange kombitog og 550 m lange tømmerog. Oppsummert vil det være 32 godstogavganger per dag på strekningen Lillestrøm – Kongsvinger, og 49 på strekningen Kongsvinger – riksgrensen. Av infrastrukturtiltak forutsetter K3.4 en trinnvis utbygging til dobbeltspor på hele strekningen Lillestrøm – Kongsvinger. Kapasitetsanalysen i kapittel 6 viser at det også vil være behov for å forlenge kryssingsspor til 1000 m med samtidig innkjør på stasjonene Magnor, Skotterud og Åbøgen. I tillegg blir det behov for et nytt

kryssningsspor på Granli på 1000 m med samtidig innkjør.

**K5.1 Økt kapasitet med reduksjon av reisetid:** Økt kapasitet og kortere reisetid som følge av innkorting av strekningen Lillestrøm-Sørumsand (ny bane).

Idéen bak konsept 5.1 er å forbedre togtilbudet ved å etablere en ny baneforbindelse fra Hovedbanen eller Gardermobanen nord for Lillestrøm fra Leirsund til Sørumsand. Denne koblingen gir økt kapasitet i systemet og kortere reisetid mellom Sørumsand og Lillestrøm. I tillegg fjerner dette konseptet en jernbaneteknisk begrensning i koblingen mellom Gardermobanen, Hovedbanen og Kongsvingerbanen vest for Lillestrøm stasjon. Denne begrensningen påvirker både kapasitet og reisetid for tog på Gardermobanen og Hovedbanen. I dagens løsning må tog til/fra Kongsvingerbanen veksle fra Gardermobanen til Hovedbanen sør for Lillestrøm stasjon. Begrensningen er altså en del av dagens situasjon som gjelder for alle konsepter. Det er kun K5.1 som har et tiltak som kan løse begrensningen.

Konseptet innebærer følgende:

- Ny dobbeltsporbane til Sørumsand som kobler seg på Hovedbanen på Leirsund
- Dagens Kongsvingerbane opprettholdes, med nytt lokaltogtilbud på strekningen Lillestrøm-Fetsund-Sørumsand
- Alle fjerntog, regiontog og godstog til/fra Kongsvinger/riksgrensen kjører på ny bane, som vil gi redusert reisetid til stoppestedene mellom Sørumsand og Kongsvinger, og til Sverige

Dagens Kongsvingerbane opprettholdes, og frigjort kapasitet benyttes til å øke lokaltogtilbudet på strekningen Lillestrøm-Fetsund-Sørumsand. Ruten Kongsvinger-Oslo S får 30-minutters intervall i rush og timesintervall i grunnrute. Ny rute Oslo S-Sørumsand via dagens bane får 30-minutters intervall hele driftsdøgnet. Begge rutene følger dagens stoppmønster. For fjerntogtrafikk er det 8 avganger Oslo-Stockholm per retning per dag. Dette har vært et ønske fra SJ, jf. behovsanalysen. For godstransporten vil det oppsummert være 32 godstogavganger per dag på strekningen Lillestrøm – Kongsvinger via ny bane Lillestrøm – Leirsund – Sørumsand, og 49 på strekningen Kongsvinger – riksgrensen. Utover den nye baneforbindelsen, viser kapasitetsanalysen i kapittel 6 at det også vil være behov for å forlenge kryssningsspor til 1000 meter med samtidig innkjør på stasjonene Magnor, Skotterud, Åbogen, Galterud, Sander, Disenå, Seterstøa, Årnes, Bodung, Rånåsfoss og Sørumsand. I tillegg blir det behov for et nytt kryssningsspor på Granli på 1000 m med samtidig innkjør.

#### Andre konsepter – videreføring av konsepter

Et konsept med en direkte forbindelse fra Oslo til Arvika eller Karlstad for å korte ned reisetiden mellom Oslo og Stockholm ble ikke tatt med videre til mer detaljerte analyser. Mandatet for KVVU Kongsvingerbanen er å se på transportkorridoren Lillestrøm-Kongsvinger-riksgrensen. En mer direkte forbindelse for den grensekryssende trafikken ligger derfor utenfor prosjektets mandat.

De konseptene for trafikken på Kongsvingerbanen som ble videreført fra grovsilingen ble analysert for å gi svar på hvilke tiltak som må på plass for at disse konseptene skal kunne gjennomføres. Forslag til tiltak er tatt med videre i kapasitetsanalysen for konseptene. Analysen estimerte også togenes framføringstider, altså reisetidene. Konseptene er analysert ut fra situasjonen i

2050.

### Jernbanedirektoratets anbefaling av konsept

Med bakgrunn i utredninger som fremgår i hovedrapporten (konseptvalgutredningen) anbefaler Jernbanedirektoratet følgende for videreutvikling av Kongsvingerbanen:

Konseptene er vurdert i forhold til målene og rammebetingelsene for konseptvalgutredningen, i tillegg til den samfunnsøkonomiske analysen.

- K2.3 (økt ombordkapasitet for både person- og godstog) på kort og mellomlang sikt
- K5.1 (økt kapasitet med reduksjon av reisetid. Ny bane Lillestrøm-Sørumsand) på lang sikt
- Relasjonen Oslo-Stockholm anbefales utredet videre i eget utredningsarbeid

Det anbefales at K2.3 på kort og mellomlang sikt legges til grunn for videre utvikling av Kongsvingerbanen.

I tillegg anbefales det å se på mulighetene å kombinere K2.3 med K1 på kort sikt for å øke transportkapasiteten på kollektivtrafikken i korridoren.

K2.3 gir primært effekter på godssiden, men gir også noe bedre kapasitet for persontrafikk ved mer setekapasitet. Kombinert med K1, hvor en tilrettelegger for nye og bedre bussruter kan frekvensen også forbedres. Det kan også vurderes å sette inn flere rushtidsavganger for tog for å forsterke persontogtilbudet ytterligere.

K2.3 er imidlertid ikke best på måloppnåelse. Konseptet består av en enkeltsporet bane, og det vil derfor fremdeles være kapasitetsbegrensninger på Kongsvingerbanen både for person- og godstransporten. Overbelastningen vil dermed vedvare, punktligheten vil ikke bli bedre og det vil ikke kunne tilbys flere avganger gjennom K2.3 alene.

K2.3 har færre godstog enn det som er forutsatt i godsstrategien. Analysene for K3.4 og K5.1, som begge ivaretar Jernbanedirektoratets godsstrategi for 2030, viser behov for flere tiltak på Grensebanen.

Sett i et lengre tidsperspektiv anbefales K5.1 som en langsiktig løsning. Det vil gi bedre måloppnåelse gjennom større kapasitet på banen, høyere frekvens fra Sørumsand til Lillestrøm og større robusthet i avvikssituasjoner. K5.1 gir et robust transportsystem med stor fleksibilitet.

K2.3 vil fungere som et første skritt mot K5.1. K5.1 vil være avhengig av hvilken satsing som gjennomføres på Hovedbanen. Hvilket konsept som velges for Hovedbanen vil bli avklart i konseptvalgutredningen som er ferdig i januar 2021.

K5.1 reduserer ikke reisetiden mellom Oslo og Stockholm vesentlig, men gir økt kapasitet for den grensekryssende persontrafikken. For ytterligere å styrke konkurransen med flytrafikken anbefales det at det igangsettes en konseptvalgutredning eller lignende utredningsprosess i samarbeid med svenske myndigheter. Utredningen må avklare konkurranseflaten mot flytrafikken og mulige konsepter for jernbanen som kan gi en mer bærekraftig

transportforbindelse mellom de to hovedstedene.

Tjenstemessige konsekvenser

Økonomiske konsekvenser

Juridiske konsekvenser

Konsekvenser for folkehelse

**Vurdering:**

Skarnes, 25.01.2021

Frank Hauge  
Rådmann

Ärendenummer  
TRV 2020/138150  
**Motpartens ärendenummer**  
Sak 201800998

Dokumentdatum  
2021-02-04

post@jernbanedirektoratet.no

[Kopia till]

## Høring KVV Kongsvingerbanen, sak 201800998

Tack för att Trafikverket fått möjlighet att lämna synpunkter på konseptvalgutredning KVV Kongsvingerbanen. Från svensk sida är vi av naturliga skäl primärt angelägna att få bättre förutsättningar för persontåg och godståg mellan Sverige och Norge.

Trafikverket är positivt till förslagen i utredningen och tror att detta kan få positiva effekter för framförallt godstrafiken och den regionala persontrafiken i Norge. En omfattande utbyggnad till dubbelspår på hela sträckan fram till Kongsvinger bör dock i ett senare skede vägas mot en genare sträckning mot svenska gränsen.

En utbyggd Kongsvingerbana kan ha stor betydelse för kapaciteten och överflyttningspotentialen från vägtransporter till järnvägstransporter, ur ett svenskt näringslivs- och tillväxtperspektiv. Redan idag fraktas en hög andel av det rundvirke som transporteras från Norge till de svenska och värmländska industrierna via järnvägen, men även via väg på grund av den mycket bristande kapaciteten i de båda järnvägssystemen. Sedan 2017 är Kongsvingerbanen förklarad som överbelastad och det påverkar de transporter som är gränsöverskridande, såväl person- som godstransporter. Idag är det även på den norska sidan svårt att genomföra drift och underhållsåtgärder utan att ställa in avgångar. Och det påverkar även transportererna på svensk sida.

Trafikverket arbetar för att kunna köra 740 meter långa godståg på de viktiga godsstråken i Sverige och som det också finns EU-beslut om. Trafikverket ser därför positivt på att detta möjliggörs på Kongsvingerbanen som har en relativt omfattande godstrafik.

Mandatet för KVV Kongsvingerbanen gäller transportkorridoren Lillestrøm – Kongsvinger - Riksgränsen och en genare förbindelse för den gränsöverskridande trafiken ligger därför utanför projektets mandat. På sidan 78 i KVV:n nämns att förbindelsen Oslo - Stockholm måste utredas på annat sätt än som en del av KVV för Kongsvingerbanan och att bindande samarbete mellan länderna först behöver klargöras. För att Trafikverket ska kunna delta i en sådan utredning krävs direktiv från den svenska regeringen.

Detta ärende har handlagts av Lennart Lennefors på avdelningen Nationell planering, enheten Strategisk planering i samråd med enhetschef Håkan Persson. I arbetet med remissvaret har även Yvonne Thorén, Ulla-Stina Ingemarsson, Christer Löfving och Björn Hasselgren deltagit.



Lennart Kalander



Vi viser til konseptvalgutredningen som er foretatt for Kongsvingerbanen datert 26. november 2020.

Hamarregionen, med kommunene Stange, Hamar og Løten, er kjent med de kapasitetsutfordringer som Kongsvinger-banen har. Gjennom møte i Osloregionen har vi også fått presentert KVU'en.

Det har over en lenger periode vært samhandling mellom spesielt Stange og Kongsvinger kommuner som huser to av de største tømmerterminalene i landet. Kongsvinger sin terminal, Norsenga, har sprengt kapasitet og det prosjekteres nå en ny tømmerterminal. For å håndtere økt mengde gods på bane, ble «Godspakke Innlandet» etablert i 2018 og fikk en bred politisk tilslutning.

Realiseringen av «Godspakke Innlandet» har latt vente på seg. Det er nå besluttet dobbelt jernbanespor fram til Hamar som skal stå ferdig vinteren 2026/2027. Med dette dobbeltsporet øker også kapasiteten på Dovrebanen betraktelig. Utover dette utvikles Sørli-terminalen. I Statsbudsjettet for 2021 er det lagt inn en merknad om at Sørli skal utvikles fra tømmerterminal til flerbruksterminal. Alnabru har etter det vi erfarer også en utfordring kapasitetsmessig.

For å gi mer plass til personbefordring på tog er vår anbefaling at det i den videre utredning og planlegging hensynstas den reviderte «Godspakke Innlandet» og hva den kan gi for godshåndteringen. Disse tiltakene er som følger:

- Godstilsving Hamar, Elverum og Kongsvinger.
- Elektrifisering av strekningen Hamar – Elverum
  - Deler av denne må elektrifiseres som følge av nytt hensettingsanlegg på Hjellum som er planlagt av Bane NOR.
- Elektrifisering av strekningen Elverum – Kongsvinger, med kryssningsspor.

En elektrifisering av strekningen Hamar – Elverum vil gi en effektiviseringsgevinst for persontogene. De øvrige tiltakene vil gi en økt kapasitet for godshåndtering på bane, samt frigjøre kapasitet på Kongsvingerbanen som da kan benyttes til persontrafikk. Å flytte gods fra veg til bane/sjø ligger fremdeles inne som en vedtatt målsetting av Stortinget.

Med vennlig hilsen



Hamarregionen ved Hamar, Stange og Løten kommuner



Jernbanedirektoratet  
Postbok 16 Sentrum

0101 OSLO

Deres ref:

Vår ref:  
2021/5650-2  
Anne Huse

Dato:  
05.02.2021

## Høringsuttalelse KVU Kongsvingerbanen

Det vises til brev datert 4. desember 2020 ang offentlig høring av KVU Kongsvingerbanen. Her følger høringsuttalelsen fra Regionrådet for Kongsvingerregionen. Uttalelsen er behandlet og vedtatt av Ordfører-/Rådmannsmøte 28.01.21. Saksframlegget med vedtaket ligger vedlagt.

### *Bakgrunn, mål og rammebetingelser*

Regionrådet for Kongsvingerregionen er tilfreds med at KVU-en for Kongsvingerbanen nå er ferdigstilt og sendt på høring. Dette er en utredning regionen kommunene og næringslivet har ventet på. Banens begrensede kapasitet skaper store utfordringer for utvidelse av persontogtrafikken, samt avvikling av godstransport og mulighet for overføring av gods fra veg til bane i en svært viktig godskorridor for skognæringen og eksportrettet industri. De tiltak som ligger inne i inneværende handlingsprogram 2018-2029 gir få muligheter for økt tilbud på strekningen, og det er viktig at man nå løfter blikket og får på plass en offensiv strategi som løser framtidens transportbehov på en god og offensiv måte. Regionrådet for Kongsvingerregionen ser det som svært viktig at man i NTP 2022-2033 får på plass en tydelig ambisjon og strategi også for Kongsvingerbanen, og resultatet av denne høringen er viktig i den sammenheng.

Regionrådet for Kongsvingerregionen mener det er et godt faglig arbeid som her er gjort, som også har involvert kommunene på en god måte undervegs.

Regionrådet for Kongsvingerregionen er tilfreds med at KVU-en slår fast at Kongsvingerbanen er en viktig del av det nasjonale systemet og at den bekrefter at kapasitetsbegrensninger gjør banen til en flaskehals i det norske jernbanenettet. Det er også bra at utredningen understreker at Kongsvingerbanen er en avgjørende lenke i det norske og svenske godstransportsystemet, spesielt for vareforsyning og forsyningssikkerhet til/fra Nord-Norge og for tømmerindustrien. Den bekrefter også at etterspørselen er større enn kapasiteten. Regionrådet for Kongsvingerregionen ser det også som en styrke at KVU-en peker på behovet for lengre tog og flere avganger om Kongsvingerbanen skal bidra til å nå EUs mål for overføring av godstransport fra vei til sjø og bane – 30 % av trafikken i veinettet med reiselengde over 300 km innen 2030.

På samme måte mener Regionrådet for Kongsvingerregionen det er gjort gode vurderinger av Kongsvingerbanens betydning for lokal og regional utvikling, og de begrensninger som ligger i dagens kapasitet for å møte økende etterspørsel.

Regionrådet for Kongsvingerregionen støtter derfor de overordnede rammebetingelsene, samfunnsmålene og effektmålene som ligger til grunn for KVU-en.

### *Vurdering av anbefalingen*

Regionrådet for Kongsvingerregionen mener imidlertid at Jernbanedirektoratets anbefaling ikke er ambisiøs nok til å virkelig gi et løft for Kongsvingerbanen fram mot 2030 og 2050. Anbefalt strategi



fram mot 2030 er ikke god nok hverken for person- eller godstransporten. Den løser ikke utfordringer med punktlighet, overbelastning og bedre frekvens. Anbefalingen på kort sikt ivaretar heller ikke Jernbanedirektoratets godsstrategi og målet om en styrket internasjonal godskorridor.

Anbefalt strategi fram mot 2030 er å legge til rette for økt ombordkapasitet og åpne for lengre godstog. Regionrådet for Kongsvingerregionen ser at dette kan gi sårt tiltrengt setekapasitet for persontransport, og vil gi effekter i form av lengre tog på godssiden. Men man vil fremdeles stå med en enkeltsporet bane med kapasitetsutfordringer for person og gods. Overbelastningen vil vedvare, punktligheten vil ikke bli bedre og det vil ikke kunne tilbys flere avganger gjennom K2.3 alene. Problemet rundt vedlikeholdsarbeider vil også fortsette. Regionrådet for Kongsvingerregionen stiller også spørsmåltegn ved realismen i innkjøp av nytt togmateriell på persontogsidan fram mot 2030, i lys av de bestillinger som nylig er gjort på dette området for Flirttogene og som det forventes leveranse av i 2027.

For Kongsvinger og Kongsvingerregionen er redusert reisetid på Kongsvingerbanen en viktig forutsetning for at vi i større grad skal bli en del av bo og arbeidsmarkedsregionen rundt Oslo. Reduksjon av reisetid ned mot 1 time til Oslo er svært viktig i den sammenheng. Konsept 2.3 løser ikke utfordringene med reisetid, og kombinert med at kapasitetsutfordringene fortsatt vil være der innebærer konseptet ikke noe løft for persontrafikken til/fra Kongsvinger.

Som påpekt i KVUen er Kongsvingerbanen en tungt belastet banestrekning for transport av gods. Regionrådet for Kongsvingerregionen ser det som lite framtidsrettet at det ikke anbefales flere infrastrukturiltak som bidrar til å løse kapasitetsutfordringene for gods i årene fram mot 2030. Det anbefalte konseptet vil ikke ivareta Jernbanedirektoratets godsstrategi med tanke på kapasitet. Økt kapasitet er helt vesentlig om man skal videreutvikle Kongsvingerbanen som en viktig internasjonal godskorridor. Konsept 2.3 gir ingen kapasitetsutvidende tiltak for strekningen Kongsvinger – riksgrensen, og det er begrenset effekt for grensekryssende gods. Regionrådet for Kongsvingerregionen vil understreke at mye gods (inkludert tømmer) « ferskvare», og da er det viktigere med flere tog pendler enn lengre tog. Hvis ikke kapasiteten til å kjøre tømmer tog økes raskt, vil det ramme skognæringen hardt. For Kongsvingerregionen handler det om å gi eksisterende næringsliv mulighet til å ekspandere og skape nye arbeidsplasser, samt å kunne få nyetableringer hit. Kongsvingerregionen er også i ferd med å befeste sin stilling innenfor biobaserte næringer gjennom flere nyetableringer de seneste årene, og det er viktig at man følger opp med investeringer i banenettet som understøtter et næringsliv i omstilling.

Det er i dag store kapasitetsutfordringer i godsaksen sydover fra Oslo mot Gøteborg. Utbedring av Kongsvingerbanen vil gi en styrking av banenettet som er koblet på det svenske jernbanesystemet, inkludert banene til Gøteborg og sydover mot det Europeiske kontinentet. Økt kapasitet på Kongsvingerbanen/Grensebanen gir også mulighet for bedre retningsbalanse for godstransport gjennom Osloregionen til/fra Sverige og resten av Europa. For å styrke dette togsystemet kreves det en større ambisjon enn det som ligger i konsept K2.3 fram mot 2030.

Konkurransesevnen til jernbane er sterkest på de lengre strekningene, der det å etablere en internasjonal godskorridor vil ha en betydning. Alle banestrekninger fører til Kongsvinger – og med relativt begrensede investeringer vil man få til en mer nettverksbasert og konkurransedyktig banenett innenfor godstransport. I den sammenheng er Kongsvinger et naturlig transportknutepunkt, der tiltakene som gjøres på Kongsvingerbanen vil ha en stor betydning for å realisere dette. Av hensyn til både person- og godstransport mener derfor Regionrådet for Kongsvingerregionen at Jernbanedirektoratets ambisjonsnivå må økes. K3.4 med dobbeltspor Lillestrøm - Kongsvinger er det konseptet som åpenbart vil gi størst løft for Kongsvingerbanen både

for gods og persontransport, og som bør ligge til grunn for utvikling av Kongsvingerbanen fram mot 2050.

Regionrådet ser samtidig at dette er en tung investering. Det vil bli sterk konkurranse om jernbaneinvesteringene fremover. Regionrådet for Kongsvingerregionen mener derfor at Konsept 5.1 vil være en god og helt nødvendig løsning på kort og mellomlang sikt, og at arbeidet med konkretisering av konsept 5.1 må startes snarest, med sikte på realisering av infrastrukturprosjektene innenfor det tidsperspektivet. Både K5.1 og 3.4 vil gi økt kapasitet som svarer opp KVUens samfunns mål og effektmål. Men skal man møte behovene og øke ambisjonene ytterligere, slik at Kongsvingerbanen kan ta en enda større del av godset som skal overføres til bane, er det bare K3.4 som gir rom for dette og bør være strategien på lang sikt

Av hensyn til både person- og godstransport mener derfor Regionrådet for Kongsvingerregionen at Jernbanedirektoratets ambisjonsnivå må økes. Alternativ K3.4 med dobbeltspor Lillestrøm - Kongsvinger er det konseptet som åpenbart ville gitt størst løft for Kongsvingerbanen både for gods og persontransport. Men det er også det konseptet som koster mest – 21.5 mrd.

Regionrådet for Kongsvingerregionen ser at dette er en tung investering. Det vil bli sterk konkurranse om jernbaneinvesteringene fremover, og Regionrådet for Kongsvingerregionen støtter derfor Jernbanedirektoratet om at Konsept 5.1 vil være en god løsning for fremtiden. Men Regionrådet for Kongsvingerregionen mener framdriften må forseres i forhold til Jernbanedirektoratets framdriftsplan. Arbeidet med konkretisering av konsept 5.1 må startes snarest, med sikte på at infrastrukturprosjektene som ligger i dette konseptet kan igangsettes på kort og mellom lang sikt. Konsept 5.1 imøtekommer samfunns målet og effektmålene. Behovene er der allerede i dag, og vi kan ikke vente fram mot 2050 for en realisering. Konseptet gir økt kapasitet i form av økt frekvens og økt kapasitet per tog. 4 av 5 kryssningsspor i konsept K2.3 kreves også i konsept K5.1 (avhengig av plassering av kobling mot Hovedbanen).

Sammenlignet med andre jernbaneinvesteringer vil Regionrådet for Kongsvingerregionen vise til at samfunnsnytt for konsept 5.1 er beregnet til -0,13 (Netto nytte pr budsjettkrone). Dette er i samferdselssammenheng bra, og viser en samfunnsnytte som er konkurransedyktig sammenlignet med andre jernbaneprosjekter. Og dette til tross for at nytten for Hovedbanen ikke er medregnet og nytten for godstransport er underestimert (kommentert lenger ned i saken). Regionrådet for Kongsvingerregionen mener dette underbygger at Konsept 5.1 bør ha en høyere prioritet enn for eksempel «Ytre Intercity» og at framdriftsplanen for Konsept 5.1 må forseres. Vurdering av nytten sammenlignet med ytre intercity er også i tråd med de utredningene som ble gjort i forbindelse grenbanene i rapportene Østlandsstjerna (Civitas, 2016) og Sammenstilling av nytteberegninger (Geir Berg, Logistikkutvikling, 2016).

Konsept 5.1 vil gjøre det mulig å kjøre nytt høyfrekvent lokaltogtilbud på dagens bane Lillestrøm-Fetsund-Sørumsand. Fjerntog, regiontog og godstog vil kunne kjøre på ny bane og vi vil få et mer robust system med økt kapasitet. Konsept 5.1 vil også ivareta Jernbanedirektoratets godsstrategi, og bidra til å utvikle en sterk internasjonal godskorridor. I dette konseptet ligger det også inne investeringer i nytt spor Lillestrøm – Leirsund, som gjør at dette må sees på som en del av framtidig dobbeltspor for Hovedbanen.

Tabellen under viser samfunnsøkonomiske analyser for andre jernbaneprosjekter, hentet fra Jernbanedirektoratets leveranse til NTP 2022-2033, oktober 2020.

Effektpakke	Netto nåverdi pr budsjettkrone(NNB)
-------------	-------------------------------------

Ny regiontogforbindelse og en times kortere framføringstid Oslo-Hønefoss (-Bergen), fellesprosjekt E16	-0,67
Flere og raskere tog på Dovrebanen (indre IC). To tog i timen til Hamar, trinn 3	-0,46
Flere og raskere tog på Dovrebanen (ytre IC), trinn 3 og 4 og videre for to tog i timen til Lillehammer	-1,08
Flere og raskere tog på Vestfold (ytre IC). To tog i timen til skien hele dagen	-0,53
Flere og raskere tog på Vestfold (full ytre IC). Fire tog i timen til Sandefjord og to tog i timen til Skien.	-0,89
Flere og raskere tog på Østfoldbanen (IC): To tog i timen til Fredrikstad	-1,04
Videreutvikling Vossebanen, trinn 1 og 2 inkl fellesprosjekt med vei	-0,84

Regionrådet for Kongsvingerregionen støtter Jernbanedirektoratets anbefaling om å utrede relasjonen Oslo-Stockholm i eget utredningsarbeid. Regionrådet forventer at Kongsvingerbanen blir en del av dette utredningsarbeidet, der konsept 5.1 bør inngå i en slik vurdering som et første steg på en rask utvikling av forbindelsen mellom Oslo - Stockholm.

#### *Vurdering av nytteberegningene*

I oppdragsbrevet til NTP 2022-2033 er det understreket at samfunnsøkonomisk lønnsomhet og effektivitet vil bli vektlagt ved prioritering og gjennomføring av tiltak i transportsektoren. KVU-en som nå er gjennomført viser at det er grunn til å løfte investeringer på Kongsvingerbanen inn i disse prioriteringsdiskusjonene.

Til de nytteberegningene som er gjort i KVUen vil Regionrådet for Kongsvingerregionen bemerke at Jernbanedirektoratet har lagt til grunn lave prognoser for trafikkutvikling mot 2050. Modellanalysen forutsetter 1,7% vekst i gjennomsnitt pr år over Kongsvingerbanen mot 2050. I prognosene for NTP 2022-2033 foreslår de statlige transportetatene at 2,066% legges til grunn mot 2030, og 2,02% til 2050. Det er heller ikke samsvar mellom fremtidig vekst og historisk vekt over Kongsvingerbanen. Det har vært kraftig vekst i eksporten av massevirke siden 2013 og kraftig vekst i eksporten av fersk sjømat på bane. Dagligvarer Oslo-Narvik har økt fra 0 til 17 togpendler siden 1993. Og det er kun et tidsspørsmål før eksport av metaller og annet industrigods transporteres på bane over Kongsvinger fra Nord-Norge og Trøndelag.

Det er også en svakhet ved modellene at man ikke fanger opp nytte for kjøper og selger ved et forbedret godstilbud. Et styrket godstilbud på bane har nytte for næringslivet utover reduserte transportkostnader. Det er mulig å beregne næringsnytte på linje med konsumentoverskuddet som beregnes for persontransport, men det er ikke gjort i denne utredningen.

Regionrådet for Kongsvingerregionen vil også påpeke at nytteberegningene får kun beregnet nytten av tiltakene på norsk side. Eksempelvis vil CO2 gevinsten med flere tog til Narvik ikke komme til syne. I sum mener Regionrådet for Kongsvingerregionen at momentene over taler for at lønnsomheten for prosjektet er enda høyere enn det som vises i KVU-en fordi man ikke får beregnet reell nytte for godssiden.

Regionrådet for Kongsvingerregionen stiller også spørsmål om nytteberegningene for Konsept K5.1 er riktig beregnet. Kostnaden for økt kapasitet på Hovedbanen inngår i kostnadsberegningene for K5.1, men vi kan ikke se at nytten for Hovedbanen er regnet inn. Hovedbanen har store kapasitetsproblemer og nytten for trafikken på Hovedbanen burde vært en del av det samlede regnestykket.

### *Godspakke Innlandet*

I forbindelse med Nasjonal transportplan (NTP 2018-2029) ble også godsstrategien og Godspakke Innlandet lagt frem. Regionrådet for Kongsvingerregionen ønsker å kommentere at flere av tiltakene i blant annet Godspakke Innlandet også er lagt inn som mulige tiltak i både K2.3 og K5.1 i utredningen. Dette er tiltak som det i utgangspunktet allerede skal være finansiering til og som må ferdigstilles så raskt som mulig. Kongsvinger kommune frykter at gjennomføringen av disse viktige tiltakene vil bli utsatt ytterligere ved at K5.1 er tenkt langt frem i tid.

### *Utvikling av Kongsvinger stasjon*

Et viktig grep i utvikling av Kongsvingerbanen er å styrke stasjonsområdene som funksjonelle knutepunkt. Gode knutepunkt er nødvendig for å fremme en flerkjerneutvikling i hovedstadsregionen, og for å bidra til nullvekstmålet. Dette gjelder også Kongsvinger stasjon. Det planlegges nå en stor grad av fortetting i Kongsvinger sentrum, et grep som vil bidra til å styrke knutepunktet rundt stasjonen. Det foreligger en vedtatt reguleringsplan for Kongsvinger stasjon som tilrettelegger både for fortetting og en ny bussterminal som vil gi sømløse overganger mellom buss og tog. Kongsvinger kommune jobber også sammen med både Innlandet fylkeskommune, BaneNor og Statens vegvesen om en ny gang/sykelbro over Glomma ved stasjonen som vil bidra til å styrke adkomsten til stasjonen samtidig som det kan sikre planfri kryssing til spor. Regionrådet for Kongsvingerregionen vil understreke betydningen av å samordne det som nå planlegges rundt Kongsvinger stasjon slik at man kan hente ut gevinsten ved å samordne utviklingen i tid.

### *Oppsummering av Regionrådet for Kongsvingerregionens vurderinger*

Regionrådet for Kongsvingerregionen mener Jernbanedirektoratet har gjennomført en grundig utredning som understreker Kongsvingerbanens betydning i jernbanenettet, og hvilke utfordringer som er knyttet til dagens begrensede kapasitet. Utredningen viser at det er behov for en større jernbanesatsing langs Kongsvingerbanen av hensyn til både person- og godstrafikk. Regionrådet for Kongsvingerregionen mener imidlertid at Jernbanedirektoratets anbefaling ikke er ambisiøs nok til å virkelig gi et løft for Kongsvingerbanen med de strategiene som legges til grunn fram mot 2030 og 2050. Av hensyn til både person- og godstransport mener derfor Regionrådet for Kongsvingerregionen at Jernbanedirektoratets ambisjonsnivå må økes. K3.4 med dobbeltspor Lillestrøm - Kongsvinger er det konseptet som vil gi størst løft for Kongsvingerbanen både for gods og persontransport, og som bør ligge til grunn for utvikling av Kongsvingerbanen fram mot 2050.

På kort og mellomlang sikt mener Regionrådet for Kongsvingerregionen at Konsept 5.1 vil være en god og helt nødvendig løsning, og at arbeidet med konkretisering av konsept 5.1 må startes snarest med sikte på realisering av infrastrukturprosjektene i dette konseptet. Både K5.1 og 3.4 vil gi økt kapasitet som svarer opp KVUens samfunns mål og effektmål. Men skal man møte behovene og øke ambisjonene ytterligere, slik at Kongsvingerbanen kan ta en enda større del av godset som skal overføres til bane, er det bare K3.4 som gir rom for dette og bør være strategien på lang sikt. Konsept 2.3 med økt ombordkapasitet og lengre godstog fram mot 2030 er ikke godt nok hverken for person- eller godstransporten. Dette løser ikke utfordringer med punktlighet, overbelastning og bedre frekvens. Anbefalingen på kort sikt ivaretar heller ikke Jernbanedirektoratets godsstrategi og målet om en styrket internasjonal godskorridor.

Regionrådet for Kongsvingerregionen anbefaler derfor man i stedet bør gå rett på konsept 5.1 med ny bane mellom Lillestrøm og Leirsund inkludert de krysningsspor som er anbefalt. Dette vil gi et helt nødvendig løft for Kongsvingerbanen og er et konsept som er konkurransedyktig med andre jernbaneprosjekt med tanke på lønnsomhet. Sammenlignet med andre jernbaneinvesteringer vil Kongsvinger kommune vise til at samfunnsnyttene for konsept 5.1 er beregnet til -0,13 (Netto nytte pr budsjettkrone). Dette er i samferdselssammenheng relativt bra, og viser en samfunnsnytte som er

konkurransedyktig sammenlignet med andre jernbaneprosjekter. Og dette til tross for at nytten for Hovedbanen ikke er medregnet og nytten for godstransport er underestimert. Regionrådet for Kongsvingerregionen mener dette underbygger at Konsept 5.1 bør ha en høyere prioritet enn for eksempel «Ytre Intercity» og at framdriftsplanen for Konsept 5.1 må forseres med sikte på realisering på kort og mellomlang sikt.

Konseptvalgutredningen for Hovedbanen skal ferdigstilles nå i løpet av februar og Regionrådet for Kongsvingerregionen vil understreke betydningen av å se KVV Kongsvingerbanen og KVV Hovedbanen i sammenheng for å sikre gode systembetragtninger.

Med vennlig hilsen

Anne Huse  
Regionrådgiver  
Regionrådet for Kongsvingerregionen

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.*



## Jernbaneforum Røros- og Solørbanen

### Ambisjonene for jernbaneutbygginger er for dårlige

Jernbanedirektoratet har presentert «Konseptvalgutredning (KVU) Kongsvingerbanen» og mottatt «Mulighetsstudie for nye togtilbud» fra Asplan Viak, ved avdeling Urbanet Analyse.

Hovedoppgaven for KVU-en var å vurdere tilbudsforbedringer langs transportkorridoren Lillestrøm-Kongsvinger-riksgrensen, og det het i mandatet at «Eventuelle grenseflater mellom Kongsvinger og Solørbanen bør hensyntas i KVUen.»

Jernbanedirektoratet har gjennomført en grundig utredning som understreker Kongsvingerbanens betydning i jernbanenettet, og hvilke utfordringer som er knyttet til dagens begrensede kapasitet. Utredningen viser at det er behov for en større jernbanesatsing langs Kongsvingerbanen av hensyn til både person- og godstrafikk. Mulighetene for å utnytte Solørbanen i et større perspektiv har imidlertid fått liten plass.

Årsmøtet i Jernbaneforum Røros- og Solørbanen mener at anbefalingen ikke er ambisiøs nok til å virkelig gi et løft for Kongsvingerbanen med de strategiene som legges til grunn fram mot 2030 og 2050. Konsept 2.3 med økt ombordkapasitet og lengre godstog fram mot 2030 er ikke godt nok, hverken for person- eller godstransporten. Dette løser ikke utfordringer med punktlighet, overbelastning og bedre frekvens. Anbefalingen på kort sikt ivaretar heller ikke Jernbanedirektoratets godsstrategi og målet om en styrket internasjonal godskorridor mellom nord og sør. Røros- og Solørbanen kan spille en viktig rolle for trafikken til og fra Nordland og sørover med Kongsvinger som et nav for tømmer- og annen trafikk til og fra Europa.

Årsmøtet anbefaler derfor man i stedet bør gå rett på konsept 5.1 med ny bane mellom Lillestrøm og Leirsund inkludert de kryssningsspor som er anbefalt. Dette vil gi et helt nødvendig løft for Kongsvingerbanen, og er et konsept som er konkurransedyktig med andre jernbaneprosjekt med tanke på lønnsomhet.

Konseptvalgutredningen for Hovedbanen skal ferdigstilles i løpet av februar, og disse utredningene må vurderes i sammenheng for å sikre gode systembetraktninger og framtidige løsninger for jernbanenettet i hele landet.

I «Mulighetsstudie for nye togtilbud» er gjenåpning av passasjertrafikk på Solørbanen en av seks muligheter som er vurdert, og det anbefales at Jernbanedirektoratet ikke utreder dette nærmere. I denne utredningen er markedet kun vurdert til å dreie seg om befolkningen mellom Elverum og Kongsvinger, mens det gjennom lokale innspill er pekt på at markedsmulighetene må sees i en større sammenheng.

Både manglende elektrifisering og ERTMS (digitalt signalsystem) er trukket fram som negative faktorer, men det må legges til grunn at begge disse utfordringene løses slik det er planlagt. Behovet for veiutbygginger, trafikksikkerhet, miljø og annen positiv samfunnsnytte ser ut til å være lite verdsatt.

Mulighetsstudien er etter årsmøtets vurdering svært lite ambisiøs, og Jernbanedirektoratet bør derfor fortsette arbeidet med en bredere vurdering av mulighetene og samfunnsnyttene av en gjenåpning for passasjertrafikk på Solørbanen.

Årsmøtet i Jernbaneforum Røros- og Solørbanen mener at ambisjonene for jernbaneutbygginger i Norge må økes ut over fokuset på passasjertrafikken i Oslo-området og InterCity, ikke minst for å oppnå bedre løsninger for godstrafikken.

Regjeringen og Stortinget må sørge for framtidsrettede løsninger for hele jernbanenettet, som også gir muligheter for internasjonale løsninger. Da er satsting på Kongsvingerbanen og hele Røros- og Solørbanen gode svar!





Til

Jernbanedirektoratet

25.01.2020

### **KVU Kongsvingerbanen – høringsuttalelse fra Jernbaneforum Kongsvingerbanen**

Det vises til Jernbanedirektoratets brev datert 4. desember 2020 der det inviteres til å komme med uttalelse til KVU Kongsvingerbanen.

Her følger uttalelse fra Jernbaneforum Kongsvingerbanen som ble behandlet i forumets arbeidsutvalg 25. januar 2021.

Jernbaneforum Kongsvingerbanen ble formelt konstituert i februar 2011. Kommunene Lillestrøm, Nes, Sør-Odal, Kongsvinger, Eidskog samt Viken og Innlandet fylkeskommune og NHO Innlandet er representert i forumet. Leder i forumet er ordfører i Eidskog kommune, Kamilla Thue, mens nestleder er ordfører i Lillestrøm kommune, Jørgen Vik.

Forumets formål er å bidra til en rask utvikling av Kongsvingerbanen for å sikre et attraktivt og konkurransedyktig togtilbud langs strekningen. Utvikling av Kongsvingerbanen er viktig ut i fra flere perspektiver. Banen har betydning for pendlertrafikk til/fra Osloområdet, pendlertrafikk over grensen, utvikling av "hovedstadsbanen" mellom Oslo og Stockholm samt for godstransport for transportaksene øst-vest og nord-syd.

Jernbaneforum Kongsvingerbanen er tilfreds med at KVU-en for Kongsvingerbanen nå er ferdigstilt og sendt på høring. Dette er en utredning forumet har ventet på. Banens begrensede kapasitet skaper store utfordringer for utvidelse av persontogtrafikken samt avvikling av godstransport og mulighet for overføring av gods fra veg til bane i en svært viktig godskorridor for skognæringen og eksportrettet industri. De tiltak som ligger inne i inneværende handlingsprogram 2018-2029 gir få muligheter for økt tilbud på strekningen, og det er viktig at man nå løfter blikket og får på plass en offensiv strategi som løser framtidens transportbehov på en god og offensiv måte. Jernbaneforum Kongsvingerbanen ser det som svært viktig at man i NTP 2022-2033 får på plass en tydelig ambisjon og strategi også for Kongsvingerbanen, og resultatet av denne høringen blir viktig i den sammenheng.

### *Bakgrunn, mål og rammebetingelser*

Jernbaneforum Kongsvingerbanen er tilfreds med at KVVU-en slår fast at Kongsvingerbanen er en viktig del av det nasjonale systemet og at den bekrefter at kapasitetsbegrensninger gjør banen til en flaskehals i det norske jernbanenettet. Det er også bra at utredningen understreker at Kongsvingerbanen er en avgjørende lenke i det norske og svenske godstransportsystemet, spesielt for vareforsyning og forsyningsikkerhet til/fra Nord-Norge og for tømmerføringen. Den bekrefter også at etterspørselen er større enn kapasiteten.

Jernbaneforum Kongsvingerbanen ser det også som en styrke at KVVU-en peker på behovet for lengre tog og flere avganger om Kongsvingerbanen skal bidra til å nå EUs mål for overføring av godstransport fra vei til sjø og bane – 30 % av trafikken i veinettet med reiselengde over 300 km innen 2030.

På samme måte mener Jernbaneforum Kongsvingerbanen det er gjort gode vurderinger av Kongsvingerbanens betydning for lokal og regional utvikling, og de begrensninger som ligger i dagens kapasitet for å møte økende etterspørsel.

Jernbaneforum Kongsvingerbanen støtter derfor de overordnede rammebetingelsene, samfunnsmålene og effektmålene som ligger til grunn for KVVU-en.

### *Jernbanedirektoratets anbefaling*

Jernbaneforum Kongsvingerbanen mener imidlertid at Jernbanedirektoratets anbefaling ikke er ambisiøs nok til å virkelig gi et løft for Kongsvingerbanen med de strategiene som legges til grunn fram mot 2030 og 2050.

Anbefalt strategi fram mot 2030 er å legge til rette for økt ombordkapasitet og åpne for lengre godstog. Forumet ser at dette kan gi svært tiltrengt setekapasitet for persontransport, og vil gi effekter i form av lengre tog på godssiden. Dobbelsett i alle avganger og muligheter for nye togsett med mer kapasitet vil kunne tilfredsstillende de kortsiktige behovene. Men man vil fremdeles stå med en enkeltsporet bane med kapasitetsutfordringer for person og gods. Overbelastningen vil vedvare, punktligheten vil ikke bli bedre og det vil ikke kunne tilbys flere avganger gjennom K2.3 alene. Problemet rundt vedlikeholdsarbeider vil også fortsette. Forumet stiller også spørsmåltegn ved realismen i innkjøp av nytt togmateriell på persontogsiden fram mot 2030, i lys av de bestillinger som nylig er gjort på dette området for Flirttogene og som det forventes leveranse av i 2027.

Jernbaneforum Kongsvingerbanen mener at det på kort og mellom lang sikt ikke foreslås tiltak i infrastruktur som forbedrer kapasiteten og reduserer reisetiden er for lite offensivt. Redusert frekvens og for lang reisetid er en stor utfordring for pendlere i de folkerike områdene på Romerike, og for de som pendler fra Kongsvingerregionen. Kommunene langs Kongsvingerbanen representerer store deler av Østlandet som ikke har fått tatt del i de store kapasitetsløftene på jernbane. Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus har pekt ut regionale knutepunkter som skal ta hovedtyngden av veksten. I tillegg til regionbyen

Lillestrøm ligger tre prioriterte tettsteder langs Kongsvingerbanen - Sørumsand, Fetsund og Årnes. I kommunene på Nedre Romerike forventes sterk vekst i årene framover, og skal man kunne innfri 0-vekstmålet er det helt vesentlig med forbedring av infrastrukturen for å øke kapasiteten og redusere reisetiden. For kommunene i Kongsvingerregionen er redusert reisetid på Kongsvingerbanen en viktig forutsetning for at de i større grad skal bli en del av bo og arbeidsmarkedsregionen rundt Oslo. Reduksjon av reisetid ned mot 1 time til Oslo er svært viktig i den sammenheng.

Konsept 2.3 løser ikke utfordringene med reisetid, og kombinert med at kapasitetsutfordringene fortsatt vil være der innebærer dette konseptet ikke noen store løft for persontrafikken på jernbane. Konsekvensen av dette kan være at jernbanens konkurransekraft mot vegtrafikk ikke bedres, og at en bilbasert trend forlenges.

Som påpekt i KVUen er Kongsvingerbanen en tungt belastet banestrekning for transport av gods. Jernbaneforum Kongsvingerbanen ser det som lite framtidsrettet at det ikke anbefales mere infrastrukturtiltak som bidrar til å løse kapasitetsutfordringene for gods i årene fram mot 2030.

Det anbefalte konseptet vil ikke ivareta Jernbanedirektoratets godsstrategi med tanke på kapasitet. Økt kapasitet er helt vesentlig om man skal videreutvikle Kongsvingerbanen som en viktig internasjonal godskorridor. Konsept 2.3 gir ingen kapasitetsutvidende tiltak for strekningen Kongsvinger – riksgrensen, og det er begrenset effekt for grensekryssende gods.

Kongsvingerregionen er også i ferd med å befeste sin stilling innenfor biobaserte næringer gjennom flere nyetableringer de seneste årene, og det er viktig at man følger opp med investeringer i banenettet som understøtter et næringsliv i omstilling.

Det er i dag store kapasitetsutfordringer i godsaksen sydover fra Oslo mot Gøteborg. Utbedring av Kongsvingerbanen vil gi en styrking av banenettet som er koblet på det svenske jernbanesystemet, inkludert banene til Gøteborg og sydover mot det Europeiske kontinentet. Økt kapasitet på Kongsvingerbanen/Grensebanen gir også mulighet for bedre retningsbalanse for godstransport gjennom Osloregionen til/fra Sverige og resten av Europa. For å styrke dette togsystemet kreves det en større ambisjon enn det som ligger i konsept K2.3 fram mot 2030.

Av hensyn til både person og godstransport mener derfor Jernbaneforum Kongsvingerbanen at Jernbanedirektoratets ambisjonsnivå må økes. Alternativ K3.4 med dobbeltspor Lillestrøm - Kongsvinger er det konseptet som åpenbart ville gitt størst løft for Kongsvingerbanen både for gods og persontransport. Men det er også det konseptet som koster mest – 21.5 mrd.

Jernbaneforum Kongsvingerbanen ser at dette er en tung investering. Det vil bli sterk konkurranse om jernbaneinvesteringene fremover, og forumet støtter derfor Jernbanedirektoratet i at Konsept 5.1 vil være en god løsning for framtiden. Men forumet mener framdriften må forseres i forhold til Jernbanedirektoratets framdriftsplan. Arbeidet med konkretisering av konsept 5.1 må startes snarest, med sikte på realisering av infrastrukturprosjektene i dette konseptet på kort og mellomlang sikt.

Sammenlignet med andre jernbaneinvesteringer vil forumet vise til at samfunnsnytten for konsept 5.1 er beregnet til -0,13. Dette er i samferdselssammenheng bra, og viser en samfunnsnytte som er konkurransedyktig sammenlignet med andre jernbaneprosjekter. Og dette til tross for at det kan se ut som nytten for Hovedbanen ikke er medregnet og at nytten for godstransport er noe underestimert i modellene.

Jernbaneforum Kongsvingerbanen mener dette underbygger at framdriftsplanen for Konsept 5.1 må forseres. Vurdering av nytten er også i tråd med de utredningene som ble gjort i forbindelse grenbanene i rapportene Østlandsstjerna (Civitas, 2016) og Sammenstilling av nytteberegninger (Geir Berg, Logistikkutvikling, 2016).

Tabellen under viser samfunnsøkonomiske analyser for andre jernbaneprosjekter, hentet fra Jernbanedirektoratets leveranse til NTP 2022-2033, oktober 2020.

Effektpakke	Netto nåverdi pr budsjettkroner(NNB)
Ny regiontogforbindelse og en times kortere framføringstid Oslo-Hønefoss (-Bergen), fellesprosjekt E16	-0,67
Flere og raskere tog på Dovrebanen (indre IC). To tog i timen til Hamar, trinn 3	-0,46
Flere og raskere tog på Dovrebanen (ytre IC), trinn 3 og 4 og videre for to tog i timen til Lillehammer	-1,08
Flere og raskere tog på Vestfold (ytre IC). To tog i timen til skien hele dagen	-0,53
Flere og raskere tog på Vestfold (full ytre IC). Fire tog i timen til Sandefjord og to tog i timen til Skien.	-0,89
Flere og raskere tog på Østfoldbanen (IC): To tog i timen til Fredrikstad	-1,04
Videreutvikling Vossebanen, trinn 1 og 2 inkl fellesprosjekt med vei	-0,84

Konsept 5.1 vil gjøre det mulig å kjøre nytt høyfrekvent lokaltogtilbud på dagens bane Lillestrøm-Fetsund-Sørumsand. Fjerntog, regiontog og godstog vil kunne kjøre på ny bane og vil gi et mer robust system med økt kapasitet. Konsept 5.1 vil også ivareta Jernbanedirektoratets godsstrategi, og bidra til å utvikle en sterk utenlands godskorridor.

I dette konseptet ligger det også inne investeringer i nytt spor Lillestrøm – Leirsund, som gjør at dette må sees på som en del av framtidig dobbeltspor for Hovedbanen.

Konseptvalgutredningen for Hovedbanen skal ferdigstilles nå i løpet av februar, og Jernbaneforum Kongsvingerbanen vil også påpeke betydningen av å se KVVU Kongsvingerbanen og KVVU Hovedbanen i sammenheng for å sikre gode systembetragtninger.

Jernbaneforum vil understreke at KVVU-en for Kongsvingerbanen er en konseptuell utredning der man ikke tar stilling til konkret linjeføring. I det videre arbeidet vil det være viktig å se nærmere på aktuelle trasevalg samtidig som man ser nærmere på rutetilbudet for stasjonene langs eksisterende bane.

Jernbaneforum Kongsvingerbanen støtter ellers Jernbanedirektoratets anbefaling om å utrede relasjonen Oslo-Stockholm i eget utredningsarbeid. Jernbaneforum Kongsvingerbanen forventer at Kongsvingerbanen blir en del av dette utredningsarbeidet. Konsept 5.1 bør også inngå i en slik vurdering som et første steg på en rask utvikling av forbindelsen mellom Oslo - Stockholm.

Med hilsen

Kamilla Thue  
Ordfører i Eidskog kommune  
Leder av Jernbaneforum Kongsvingerbanen

(Sign.)

Deres ref:

Vår ref:  
2020/49322-4Dato:  
04.02.2021

## Høring KVV Kongsvingerbanen, sak 201800998. Høringsuttalelse fra Innlandet fylkeskommune

Fylkesutvalget i Innlandet fylkeskommune har i møte den 02.02.2021, sak 8/21, vedtatt følgende høringsuttalelse til konseptvalgutredning (KVU) for Kongsvingerbanen:

1. Innlandet fylkeskommune mener det er positivt at det er gjennomført en KVU for Kongsvingerbanen. Det befester Kongsvingerbanen som en viktig del av det nasjonale transportsystemet. Det slås fast at banen er en avgjørende lenke i det norske og svenske godstransportsystemet, samtidig som kapasitetsbegrensninger gjør Kongsvingerbanen til en flaskehals. Det er derfor viktig både nasjonalt og internasjonalt at det skjer en oppgradering av Kongsvingerbanen. Fylkesutvalget merker seg at konseptvalgutredningen slår fast at Kongsvingerbanen er viktig for den lokale og regionale utviklingen.
2. Innlandet fylkeskommune mener at konsept K2.3 ikke er tilstrekkelig for å løse behovene for utvikling av Kongsvingerbanen. Innlandet fylkeskommune mener det er viktig å sørge for at et reelt kapasitetsøkende konsept blir gjennomført innenfor kort eller mellomlang sikt.
3. Innlandet fylkeskommune anbefaler at konsept K3.4, dobbeltspor på strekningen Lillestrøm – Kongsvinger velges. Dette alternativet vil kunne løse behovene for økt kapasitet for alle transportfunksjonene Kongsvingerbanen ivaretar. Konsept K3.4 vil sikre lokal og regional utvikling langs banestrekningen.
4. Kongsvingerbanen har flere transportfunksjoner samtidig. Dette fører til at banen er spesielt overbelastet. Innlandet fylkeskommune presiserer at alle transportfunksjonene er viktige, og ingen av funksjonene må nedprioriteres. KVU-en kunne i større grad lagt vekt på hvordan det kan legges til rette for tilbudsforbedring for grensekryssende persontrafikk, både Oslo – Stockholm og mer regionalt/lokalt i grenseområdene.
5. Innlandet fylkeskommune vil understreke at Kongsvingerbanen er viktig for den skandinaviske godstransporten, og som ledd i godstransporten mot Europa. Fylkesutvalget er av den oppfatning at prognosene for godstrafikken er for moderate for Kongsvingerbanen i forhold til faktisk vekst. Dette fører til for beskjedne ambisjoner for vekst i godstrafikken på Kongsvingerbanen.

6. Innlandet fylkeskommune mener det er tatt for lite hensyn til hvordan prosjekter på andre banestrekninger kan påvirke kapasiteten på Kongsvingerbanen. For eksempel vil elektrifisering av Røros- og Solørbanen på strekningen Hamar – Elverum – Kongsvinger, og nye tilsvinger i de nevnte byene, bidra til helt andre muligheter for godstransporten. Det burde også arbeides videre med å se på en kobling mellom Kongsvingerbanen og Hovedbanen for å knytte persontrafikken fra «Nord-østre» Romerike, Kongsvingerregionen, Grenseområdet og Värmland nærmere til Gardermoen, samt å knytte godstrafikken nærmere en eventuell ny godsterminal på Hauer seter.

7. Innlandet fylkeskommune savner en grundigere utredning av hvilke konsekvenser utbygging av ny 4-felts E16 mellom E6 og Kongsvinger kan få for trafikkoverføringen til jernbane.

Protokoll fra behandling i Fylkesutvalget den 02.02.2021 og Hovedutvalg for samferdsel den 27.01.2021, samt saksframlegg, er vedlagt.

Med vennlig hilsen

Øystein Sjølie  
Rådgiver

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.*

Vedlegg

1 Saksframlegg med vedtak

Kopi til:

Darssan Kupandran

Arkivreferanse: 2020/49322-2  
Arkivkode: N21/&32/&13  
Saksbehandler: Øystein Sjølie  
Adm.enhet: Samferdsel - Strategi og utvikling  
Dato: 06.01.2021

Utvalg	Møtedato	Saksnummer
Hovedutvalg for samferdsel	27.01.2021	3/21
Fylkesutvalget	02.02.2021	8/21

## Høring - Konseptvalgutredning (KVU) for Kongsvingerbanen

### Fylkesutvalgets behandling av sak 8/2021 i møte den 02.02.2021:

#### Vedtak:

Fylkesutvalget i Innlandet vedtar følgende høringsuttalelse:

1. Innlandet fylkeskommune mener det er positivt at det er gjennomført en KVU for Kongsvingerbanen. Det befester Kongsvingerbanen som en viktig del av det nasjonale transportsystemet. Det slås fast at banen er en avgjørende lenke i det norske og svenske godstransportsystemet, samtidig som kapasitetsbegrensninger gjør Kongsvingerbanen til en flaskehals. Det er derfor viktig både nasjonalt og internasjonalt at det skjer en oppgradering av Kongsvingerbanen. Fylkesutvalget merker seg at konseptvalgutredningen slår fast at Kongsvingerbanen er viktig for den lokale og regionale utviklingen.
2. Innlandet fylkeskommune mener at konsept K2.3 ikke er tilstrekkelig for å løse behovene for utvikling av Kongsvingerbanen. Innlandet fylkeskommune mener det er viktig å sørge for at et reelt kapasitetsøkende konsept blir gjennomført innenfor kort eller mellomlang sikt.
3. Innlandet fylkeskommune anbefaler at konsept K3.4, dobbeltspor på strekningen Lillestrøm – Kongsvinger velges. Dette alternativet vil kunne løse behovene for økt kapasitet for alle transportfunksjonene Kongsvingerbanen ivaretar. Konsept K3.4 vil sikre lokal og regional utvikling langs banestrekningen.



4. Kongsvingerbanen har flere transportfunksjoner samtidig. Dette fører til at banen er spesielt overbelastet. Innlandet fylkeskommune presiserer at alle transportfunksjonene er viktige, og ingen av funksjonene må nedprioriteres. KVU-en kunne i større grad lagt vekt på hvordan det kan legges til rette for tilbudsforbedring for grensekryssende persontrafikk, både Oslo – Stockholm og mer regionalt/lokalt i grenseområdene.

5. Innlandet fylkeskommune vil understreke at Kongsvingerbanen er viktig for den skandinaviske godstransporten, og som ledd i godstransporten mot Europa. Fylkesutvalget er av den oppfatning at prognosene for godstrafikken er for moderate for Kongsvingerbanen i forhold til faktisk vekst. Dette fører til for beskjedne ambisjoner for vekst i godstrafikken på Kongsvingerbanen.

6. Innlandet fylkeskommune mener det er tatt for lite hensyn til hvordan prosjekter på andre banestrekninger kan påvirke kapasiteten på Kongsvingerbanen. For eksempel vil elektrifisering av Røros- og Solørbanen på strekningen Hamar – Elverum – Kongsvinger, og nye tilsvinger i de nevnte byene, bidra til helt andre muligheter for godstransporten. Det burde også arbeides videre med å se på en kobling mellom Kongsvingerbanen og Hovedbanen for å knytte persontrafikken fra «Nord-østre» Romerike, Kongsvingerregionen, Grenseområdet og Värmland nærmere til Gardermoen, samt å knytte godstrafikken nærmere en eventuell ny godsterminal på Hauerseier.

7. Innlandet fylkeskommune savner en grundigere utredning av hvilke konsekvenser utbygging av ny 4-felts E16 mellom E6 og Kongsvinger kan få for trafikkoverføringen til jernbane.

### **Behandling:**

#### Johannes Wahl Gran (MDG) fremmet slikt forslag:

Endre punkt 7 til: "Innlandet fylkeskommune savner en grundigere utredning av hvilke konsekvenser utbygging av ny 4-felts E16 mellom E6 og Kongsvinger kan få for trafikkoverføringen til jernbane. For at jernbane skal bli reellt konkurransedyktig til person- og godstransport på vei, bør utbyggingen av jernbane prioriteres foran 4-felts motorvei på denne strekningen. Skal Norge bli et lavutslippsamfunn innen 2050 må klimavennlig infrastruktur prioriteres høyt."

**Votering:**

Innstillinga fra hovedutvalg for samferdsel: Enstemmig vedtatt.

Tilleggsforslag fremmet av Gran (MDG): Falt med 2 stemmer avgitt av MDG og SV.

---

**Hovedutvalg for samferdsels behandling av sak 3/2021 i møte den 27.01.2021:****Vedtak:**

Fylkesutvalget i Innlandet vedtar følgende høringsuttalelse:

1. Innlandet fylkeskommune mener det er positivt at det er gjennomført en KVVU for Kongsvingerbanen. Det befester Kongsvingerbanen som en viktig del av det nasjonale transportsystemet. Det slås fast at banen er en avgjørende lenke i det norske og svenske godstransportsystemet, samtidig som kapasitetsbegrensninger gjør Kongsvingerbanen til en flaskehals. Det er derfor viktig både nasjonalt og internasjonalt at det skjer en oppgradering av Kongsvingerbanen. Fylkesutvalget merker seg at konseptvalgutredningen slår fast at Kongsvingerbanen er viktig for den lokale og regionale utviklingen.

2. Innlandet fylkeskommune mener at konsept K2.3 ikke er tilstrekkelig for å løse behovene for utvikling av Kongsvingerbanen. Innlandet fylkeskommune mener det er viktig å sørge for at et reelt kapasitetsøkende konsept blir gjennomført innenfor kort eller mellomlang sikt.

3. Innlandet fylkeskommune anbefaler at konsept K3.4, dobbeltspor på strekningen Lillestrøm – Kongsvinger velges. Dette alternativet vil kunne løse behovene for økt kapasitet for alle transportfunksjonene Kongsvingerbanen ivaretar. Konsept K3.4 vil sikre lokal og regional utvikling langs banestrekningen.

4. Kongsvingerbanen har flere transportfunksjoner samtidig. Dette fører til at banen er spesielt overbelastet. Innlandet fylkeskommune presiserer at alle transportfunksjonene er viktige, og ingen av funksjonene må nedprioriteres. KVVU-en kunne i større grad lagt vekt på hvordan det kan legges til rette for tilbudsforbedring for grensekryssende persontrafikk, både Oslo – Stockholm og mer regionalt/lokalt i grenseområdene.

5. Innlandet fylkeskommune vil understreke at Kongsvingerbanen er viktig for den skandinaviske godstransporten, og som ledd i godstransporten mot Europa.

Fylkesutvalget er av den oppfatning at prognosene for godstrafikken er for moderate for

Kongsvingerbanen i forhold til faktisk vekst. Dette fører til for beskjedne ambisjoner for vekst i godstrafikken på Kongsvingerbanen.

6. Innlandet fylkeskommune mener det er tatt for lite hensyn til hvordan prosjekter på andre banestrekninger kan påvirke kapasiteten på Kongsvingerbanen. For eksempel vil elektrifisering av Røros- og Solørbanen på strekningen Hamar – Elverum – Kongsvinger, og nye tilsvinger i de nevnte byene, bidra til helt andre muligheter for godstransporten. Det burde også arbeides videre med å se på en kobling mellom Kongsvingerbanen og Hovedbanen for å knytte persontrafikken fra «Nord-østre» Romerike, Kongsvingerregionen, Grenseområdet og Värmland nærmere til Gardermoen, samt å knytte godstrafikken nærmere en eventuell ny godsterminal på Hauerseier.

7. Innlandet fylkeskommune savner en grundigere utredning av hvilke konsekvenser utbygging av ny 4-felts E16 mellom E6 og Kongsvinger kan få for trafikkoverføringen til jernbane.

#### **Behandling:**

Øystein Sjølie, Samferdsel - Strategi og utviklingsseksjonen orienterte innledningsvis.

Det ble fra administrasjonen opplyst om at det i siste setning i pkt. 1 og i nest siste setning i pkt. 5 i innstilling til vedtak står "Fylkestinget" og ikke "Fylkesutvalget" - dette korrigeres i vedtaket.

Mona Cicilie Stormoen (A) fremmet forslag om å stryke siste setning i pkt. 3 i innstilling til vedtak.

#### Votering:

Fylkeskommunedirektørens innstilling pkt. 1, 2, 4, 5, 6 og 7 ble enstemmig vedtatt.

I pkt. 3 ble det votert alternativt over fylkeskommunedirektørens innstilling og forslaget om stryke siste setning fremmet av Stormoen (A). Forslaget fremmet av Stormoen (A) ble enstemmig vedtatt.

#### **Fylkeskommunedirektørens innstilling til vedtak:**

Fylkesutvalget i Innlandet vedtar følgende høringsuttalelse:

1. Innlandet fylkeskommune mener det er positivt at det er gjennomført en KVVU for Kongsvingerbanen. Det befester Kongsvingerbanen som en viktig del av det nasjonale

transportsystemet. Det slås fast at banen er en avgjørende lenke i det norske og svenske godstransportsystemet, samtidig som kapasitetsbegrensninger gjør Kongsvingerbanen til en flaskehals. Det er derfor viktig både nasjonalt og internasjonalt at det skjer en oppgradering av Kongsvingerbanen. Fylkestinget merker seg at konseptvalgutredningen slår fast at Kongsvingerbanen er viktig for den lokale og regionale utviklingen.

2. Innlandet fylkeskommune mener at konsept K2.3 ikke er tilstrekkelig for å løse behovene for utvikling av Kongsvingerbanen. Innlandet fylkeskommune mener det er viktig å sørge for at et reelt kapasitetsøkende konsept blir gjennomført innenfor kort eller mellomlang sikt.

3. Innlandet fylkeskommune anbefaler at konsept K3.4, dobbeltspor på strekningen Lillestrøm – Kongsvinger velges. Dette alternativet vil kunne løse behovene for økt kapasitet for alle transportfunksjonene Kongsvingerbanen ivaretar. Konsept K3.4 vil sikre lokal og regional utvikling langs banestrekningen. Sekundært støtter Innlandet fylkeskommune anbefalingen av konsept K5.1, som også vil føre til en vesentlig kapasitetsforbedring.

4. Kongsvingerbanen har flere transportfunksjoner samtidig. Dette fører til at banen er spesielt overbelastet. Innlandet fylkeskommune presiserer at alle transportfunksjonene er viktige, og ingen av funksjonene må nedprioriteres. KVVU-en kunne i større grad lagt vekt på hvordan det kan legges til rette for tilbudsforbedring for grensekryssende persontrafikk, både Oslo – Stockholm og mer regionalt/lokalt i grenseområdene.

5. Innlandet fylkeskommune vil understreke at Kongsvingerbanen er viktig for den skandinaviske godstransporten, og som ledd i godstransporten mot Europa. Fylkestinget er av den oppfatning at prognosene for godstrafikken er for moderate for Kongsvingerbanen i forhold til faktisk vekst. Dette fører til for beskjedne ambisjoner for vekst i godstrafikken på Kongsvingerbanen.

6. Innlandet fylkeskommune mener det er tatt for lite hensyn til hvordan prosjekter på andre banestrekninger kan påvirke kapasiteten på Kongsvingerbanen. For eksempel vil elektrifisering av Røros- og Solørbanen på strekningen Hamar – Elverum – Kongsvinger, og nye tilsvinger i de nevnte byene, bidra til helt andre muligheter for godstransporten. Det burde også arbeides videre med å se på en kobling mellom Kongsvingerbanen og Hovedbanen for å knytte persontrafikken fra «Nord-østre» Romerike, Kongsvingerregionen, Grenseområdet og Värmland nærmere til Gardermoen, samt å knytte godstrafikken nærmere en eventuell ny godsterminal på Hauerseier.

7. Innlandet fylkeskommune savner en grundigere utredning av hvilke konsekvenser utbygging av ny 4-felts E16 mellom E6 og Kongsvinger kan få for trafikkoverføringen til jernbane.

Tron Bamrud  
Fylkeskommunedirektør

Vedlegg

- 1 Følgelbrev- Høring - KVVU Kongsvingerbanen
- 2 20201113\_kvurapport\_kongsvingerbanen (1)

## Bakgrunn:

Konseptvalgutredning for Kongsvingerbanen er sendt på høring av Jernbanedirektoratet. Høringsfristen er satt til den 7. februar 2021. Hele utredningen består av flere underlagsrapporter, men det er selve hovedrapporten som skal høres og denne er vedlagt. Hovedrapporten og alle underlagsrapporter for øvrig kan lastes ned fra:

<https://www.jernbanedirektoratet.no/no/aktualiteter/2020/kongsvingerbanen-anbefaler-okt-kapasitet-gjennom-en-trinnvis-utvikling/>

Hovedoppgaven for KVVU-en har vært å vurdere tilbudsforbedringer langs transportkorridoren Lillestrøm-Kongsvinger-riksgrensen. KVVU-en har sett på mulige løsninger som vil bedre situasjonen på banen på både kort og lang sikt. Framtidig transportbehov i korridoren er analysert, for å vurdere om og når det er nødvendig med eventuelle infrastrukturtiltak på banen, eller om det finnes andre måter å tilfredsstille samfunnets behov på. På bakgrunn av samfunnsøkonomiske vurderinger av konsepter og vurdering av måloppnåelse, er det gitt en anbefaling for videre utvikling av Kongsvingerbanen.

## Problembeskrivelse og prosjektutløsende behov

Kongsvingerbanen har flere funksjoner samtidig. Den betjener lokal og regional persontransport mellom Kongsvinger og Oslo, samt grensekryssende fjerntog mellom Oslo-Stockholm. Banen er også en svært viktig strekning for grensekryssende godstransport, både mellom Norge og Sverige og ut mot Europa, samt strekningen Oslo - Narvik.

Det har vært en betydelig vekst i både passasjer- og godstrafikken de siste årene. Bakgrunnen for konseptvalgutredningen er at banen på strekningen Lillestrøm - Kongsvinger er erklært overbelastet, og at grunnprognoser tilsier fortsatt vekst i årene framover. En bane erklæres overbelastet når togoperatører søker om flere ruteleier enn det infrastrukturforvalter Bane NOR kan innfri. Fordi banen er overbelastet søker ikke togoperatørene om flere ruter. Det reelle behovet for flere ruteleier for både person- og godstransport er derfor trolig større enn det som er registrert hos Bane NOR. Det er vanskelig med ytterligere forbedring av togtilbudet på Kongsvingerbanen med dagens infrastruktur, materiell og fordeling mellom person, gods- og utenlandstogene, selv om det er markedsmessig etterspørsel etter hyppigere frekvens og flere sitteplasser i morgen- og ettermiddagsrushet. Kapasiteten på Kongsvingerbanen er i dag så fullt utnyttet at det også er vanskelig å få utført nødvendig vedlikehold uten å innstille togavganger.

Begrensninger i dagens infrastruktur kan oppsummeres slik:

Transporttilbudet på Kongsvingerbanen	Begrensninger i dagens system
Persontransport-kapasitet	Ikke mulig å øke antall avganger i rush pga. begrenset sporkapasitet. Ikke mulig å betjene alle dagens stasjoner med doble togsett
Mobilitet (bevegelsesfrihet)	Ikke mulig å øke antall avganger utenom rush uten at det går på bekostning av godstransportkapasiteten
Punktlighet/økt robusthet	Begrenset sporkapasitet og høy utnyttelse av systemet gir liten fleksibilitet og høy sårbarhet for forsinkelser
Perioder med driftsopphold	Høy utnyttelse av systemet over døgnet gir begrensede muligheter for vedlikehold uten å stenge banen over lengre perioder (2-3 uker av gangen)

<b>Reisetid</b>	Begrenset sporkapasitet, mange stopp og dimensjonerende hastighet på banen begrenser muligheten for raskere fremføring
<b>Godstransportkapasitet</b>	Ikke mulig å øke antall avganger uten at det går på bekostning av persontransportkapasiteten. Dagens kryssingsspor begrenser lengden på togene

På grunnlag av behovsanalysen er det definert følgende prosjektutløsende behov for KVVU Kongsvingerbanen:

*Det er behov for et transporttilbud som dekker samfunnets etterspørsel etter person- og godstransport mellom Lillestrøm og riksgrensen.*

## Mål

Det er lagt til grunn at samfunns målet skal bygge opp under tre hovedprioriteringer:

- Transport: Et transportsystem med tilstrekkelig kapasitet til å dekke regionens transportbehov
- Miljø: Et klimavennlig transportsystem
- Verdiskapning og næringsutvikling: En bedre integrert bolig- og arbeidsmarkedsregion som styrker næringslivets konkurransekraft

Med dette som utgangspunkt fastsatte Samferdselsdepartementet 21. mars 2019 følgende samfunns mål for konseptvalgutredningen for Kongsvingerbanen:

*Transportsystemet i korridoren Oslo – Kongsvinger – riksgrensen skal kostnadseffektivt dekke etterspørselen etter lokal, regional og grenseoverskridende person- og godstransport frem til 2050, og redusere utslipp av klimagasser gjennom økte markedsandeler for kollektivtransporten.*

Samferdselsdepartementet legger vekt på at hele transportkorridoren skal sees i sammenheng, og at alle transportfunksjoner skal ivaretas. I samfunns målet er det ikke lagt føringer for å rangere de tre transportfunksjonene i forhold til hverandre, men i prioriteringen av effektmålene er kriteriene i Jernbaneforskriftens paragraf 9-5 lagt til grunn som følger:

1. Den regionale persontrafikken
2. Godstransport
3. Grensekryssende persontransport

Følgende effektmål skal gi uttrykk for ambisjoner om de viktigste virkningene for brukerne:

1. Kollektivsystemet i transportkorridoren Oslo-Kongsvinger-Riksgrensen skal ha en kapasitet som muliggjør en økning i antall sitteplasser på 100 % frem mot 2050.
2. Kapasiteten for godstransport i transportkorridoren skal gi 100 % økning i antall ruteleier fram mot 2050. Ruteleiene for kombi-/fleksitog skal tilrettelegge for inntil 740 meter lange tog.
3. Kapasiteten i transportkorridoren Oslo-Kongsvinger-riksgrensen, eller i en annen korridor mot Stockholm, skal gi mulighet for 8 grensekryssende persontog i hver retning pr døgn..

## Konsepter

Mulighetsrommet for utvikling av Kongsvingerbanen vil være avgrenset av tekniske forhold knyttet til den fysiske infrastrukturen, funksjonelle forhold knyttet til drift og vedlikehold av jernbanen, kostnader knyttet til vedlikehold, oppgradering og ny infrastruktur og konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunnet. Konseptene er utviklet ut fra firetrinns metodikken. Det er utviklet konsepter med:

- Trinn 1: tiltak som påvirker transportetterspørselen og valg av transportmiddel
- Trinn 2: tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur
- Trinn 3: forbedring av eksisterende infrastruktur
- Trinn 4: tiltak som omfatter nyinvesteringer og større ombygninger.

Etter en sliingsprosess ble følgende konsepter videreført:

*K0: Referansealternativet* - Opprettholde dagens tilbud og standard. Referanseåret er satt til 2017, som representerer et «normalt» togtilbud på Kongsvingerbanen. Det har pågått kontaktledningsarbeid siden 2018 (ferdig 2021) som midlertidig har begrenset togtilbudet.

- En avgang i timen (to i rush) t/f Kongsvinger. Rutetid Kongsvinger-Oslo: 01:20. Toglengde: 110m. 5 avganger per dag t/r Oslo-Stockholm. 16/24 godstogavganger per dag (høyeste tall inkluderer tog fra Solørbanen, som kjører Grensebanen videre). Buss: Herbergåsen–Kløfta stasjon, 1 avg./time; Fetsund-Lillestrøm, 2-4 avg./time; Årnes-Jessheim-OSL, 1-2 avg./time

*K1: Buss som supplement til tog* - Økt kollektivtransportkapasitet ved bruk av buss som supplement til togtilbudet på Kongsvingerbanen.

- **Ingen tiltak på Kongsvingerbanen**
- **Kostnad: Ca. 20 mill.**

*K2.3: Økt ombordkapasitet (person- og godstog)* - Økt transportkapasitet for persontogtrafikken med bruk av tog med høyere ombordkapasitet. Mindre trengsel om bord. Plass til alle som reiser i rush.

- Samme togrute- og busstilbud som K0
- Nye persontog med ca. 25 % høyere ombordkapasitet
- Lengre kombigodstog (740 m)
- **Forleng 5 kryssningsspor (1000 m)**
- **Kostnad: 1,4 mrd.**

*K3.4 Optimalisere trafikk og infrastruktur* - Optimalisere trafikk og infrastruktur på Kongsvingerbanen, med høyere frekvens hele døgnet og dobbeltspor fra Lillestrøm til Kongsvinger.

- Ny togrute Årnes – Oslo. 2 avg. pr. time
- 2 avg. pr. time Kongsvinger – Oslo (knutepunktstopp)
- Kongsvinger–Oslo får ca.15-20 min kortere reisetid
- 8 avg. pr. dag t/r Oslo – Stockholm
- 32/49 godstogavganger pr. dag
- **Dobbeltspor Lillestrøm – Kongsvinger**
- **Forleng 3 kryssningsspor (1000 m) på Grensebanen + nytt Granli**
- **Kostnad: 21,5 mrd.**

*K5.1: Økt kapasitet med reduksjon av reisetid* - Økt kapasitet og kortere reisetid som følge av innkorting av strekningen Lillestrøm-Sørumsand (ny bane).

- Ny rute Kongsvinger – Sørumsand – Lillestrøm – Oslo (1 avg. pr. time, 2 i rush)
- Ny lokalrute Sørumsand – Lillestrøm – Oslo (2 avg. pr. time)
- Kongsvinger – Oslo får ca. 10-15 min kortere reisetid
- 8 avg. pr. dag t/r Oslo – Stockholm

- 32/49 godstogavganger pr. dag
- **Ny bane Lillestrøm – Leirsund – Sørumsand**
- **Forleng 11 krysningsspor + nytt Granli**
- **Kostnad: 13 mrd.**

Et konsept med en direkte forbindelse fra Oslo til Arvika eller Karlstad for å korte ned reisetiden mellom Oslo og Stockholm ble ikke tatt med videre til mer detaljerte analyser, fordi det ble vurdert til å falle utenfor KVVU-ens mandat.

Konseptene er vurdert i forhold til målene og rammebetingelsene for KVVU-en, i tillegg til samfunnsøkonomisk analyse. En tabell for samlet vurdering av disse finnes på side 81 og 82 i hovedrapporten.

### **Anbefaling fra Jernbanedirektoratet**

Jernbanedirektoratet anbefaler følgende for videreutvikling av Kongsvingerbanen:

- K2.3 (økt ombordkapasitet for både person- og godstog) på kort og mellomlang sikt
- K5.1 (økt kapasitet med reduksjon av reisetid. Ny bane Lillestrøm-Sørumsand) på lang sikt
- Relasjonen Oslo-Stockholm anbefales utredet videre i eget utredningsarbeid

Nærmere begrunnelse for anbefalingen finnes på side 82 i hovedrapporten.

### **Fylkeskommunedirektørens vurdering:**

Kongsvingerbanen har i dag betydelige kapasitetsutfordringer og er erklært overbelastet. Begrenset kapasitet på Kongsvingerbanen skaper store utfordringer for etterspurt utvidelse av persontogtrafikken, samt avvikling av godstransport både for skognæringen og eksportrettet industri. For godstransport på bane er dette den viktigste grensekryssende forbindelsen i Norge, og det forventes stor vekst i kombitrafikken som skal nordover, og til Sverige og resten av Europa.

Det som må vurderes i denne høringen er om anbefalingen for utvikling av Kongsvingerbanen løser behovene. Samtidig må det vurderes om det kan stilles spørsmål ved momenter som er lagt til grunn for anbefalingen.

Fylkeskommunedirektøren mener at det er positivt i seg selv at det har blitt gjennomført en KVVU for Kongsvingerbanen. Det befester Kongsvingerbanen som en viktig del av det nasjonale transportsystemet. Det slås fast at banen er en avgjørende lenke i det norske og svenske godstransportsystemet, og at kapasitetsbegrensninger gjør Kongsvingerbanen til en flaskehals. Det er nasjonalt og internasjonalt viktig at det skjer en oppgradering her. Det fastslås at Kongsvingerbanen er viktig for den lokale og regionale utviklingen. Dagens kapasitet begrenser muligheten for å følge opp regional plan for Oslo og Akershus, samt nasjonale, regionale og lokale mål om utvikling av kompakte byer og tettsteder langs banen.

### **Vurderinger rundt Jernbanedirektoratets anbefaling**

Jernbanedirektoratets anbefaling er konsept K2.3 på kort og mellomlang sikt. Dette betyr omtrent samme frekvens på persontog som i dag, men hvor det benyttes togsett med større setekapasitet (antatt kapasitetsøkning på ca. 25 %). Det innebærer også forlengelse av 5 krysningsspor, som vil forbedre kapasiteten noe for godstransporten. Konseptet kan kombineres med K1; mer buss som supplement til tog. Videre anbefales K5.1 på lang sikt.



Det innebærer ny enkeltsporet linje mellom Leirsund og Sørumsand, som betyr at strekningen Lillestrøm – Leirsund – Sørumsand blir en ny trase i tillegg til dagens strekning Lillestrøm – Fetsund – Sørumsand. I tillegg forlenges 11 krysningsspor. Til slutt anbefales det at persontrafikk Oslo – Stockholm utredes videre i eget utredningsarbeid.

Jernbanedirektoratet har blitt spurt om hva de mener med henholdsvis kort og lang sikt i denne sammenhengen, og har svart at kort- og mellomlang sikt betyr mot 2030, og lang sikt betyr mot 2050. Tidsperspektivet bør komme tydeligere fram i anbefalingen. Dette må forstås som at det i beste fall vil være K2.3 som foreslås inn i kommende nasjonale transportplan (NTP 2022-2033). K2.3 gjør at Kongsvingerbanen fortsatt vil være en enkeltsporet bane med kapasitetsutfordringer for person og gods, og konseptet gir ingen vesentlig tilbudsending utover økt ombordkapasitet og forlengelse av noen krysningsspor for å fase inn lengre godstog. Overbelastningen vil vedvare, punktligheten vil ikke bli bedre og det vil ikke kunne tilbys flere avganger. Problemet med at banen i perioder må stenges for å få utført vedlikeholdsarbeid fortsetter. Konseptet inneholder heller ingen kapasitetsutvidende tiltak for strekningen Kongsvinger – Riksgrensen. Her fraktes mye tømmer. Tømmer er ferskvare, og det er viktigere med flere togpendler enn lengre tog. Konseptet ivaretar ikke Jernbanedirektoratets godsstrategi med tanke på kapasitet. Det vil heller ikke være rom for økt antall avganger for grensekryssende persontrafikk eller godsavganger i forbindelse med den internasjonale godskorridoren.

Fylkeskommunedirektøren mener at konsept K2.3 ikke ivaretar samfunns målet og ikke løser behovene for utvikling av Kongsvingerbanen, heller ikke i kombinasjon med konsept K1 hvor buss supplerer toget. Jernbanedirektoratet anbefaler riktignok at kapasiteten skal økes gjennom en trinnvis utvikling, hvor K2.3 kun utgjør første trinn på kort og mellomlang sikt, og at videreutvikling på lang sikt foreslås utført gjennom konsept K5.1. Men «lang sikt» tidfestes til nærmere år 2050. Det vil være svært utfordrende å fortsatt leve med disse kapasitetsutfordringene så lenge. Utfordringer i forbindelse med overføring av gods fra veg til bane, det grønne skiftet, samt regional og lokal utvikling knyttet til persontransport, må løses på kort og mellomlang sikt. Egentlig utgjør ikke K2.3 mye mer enn det som allerede ligger i handlingsprogram for jernbanen for inneværende NTP-periode, og tiltakene i dette konseptet bør snarere forutsettes gjennomført på kort sikt uavhengig av KVVU-en.

Fylkeskommunedirektøren mener det er viktig å sørge for at et reelt kapasitetsøkende konsept blir gjennomført innenfor kort eller mellomlang sikt. Vi vil advare mot faren for å vente for lenge med å gjennomføre en reell kapasitetsøkning, og ikke slå seg til ro med at det har blitt gjort en tilstrekkelig investering gjennom innkjøp av nytt togmateriell og noen få forlengede krysningsspor.

Konseptene K3.4 og K5.1 synes å være reelt kapasitetsøkende konsepter. Jernbanedirektoratet anbefaler konsept K5.1 på lang sikt. Konsept K3.4 med dobbeltspor på hele strekningen Lillestrøm - Kongsvinger scorer best på måloppnåelse, men har høyest kostnad, både på prissatte og ikke-prissatte virkninger. Kostnadene for K3.4 er så høye at det kan stilles spørsmål ved om det er realistisk å gjennomføre konseptet, men vi mener at KVVU-en bør være mer offensiv og vekte måloppnåelse høyt, og derfor bør konsept K3.4 anbefales. K5.1 vil også ha en relativt god måloppnåelse, og har en lavere kostnad enn K3.4. Derfor vil vi anbefale at konsept K5.1 støttes sekundært. I konsept K5.1 er det i kostnadsestimatet tatt høyde for utvidelse av til dobbeltspor på Hovedbanens strekning mellom Lillestrøm og Leirsund, noe som vil være nødvendig for å øke kapasiteten på en allerede tungt belastet strekning.

## **Vurderinger rundt momenter som ligger til grunn for utredningen**

Kongsvingerbanen har flere transportfunksjoner samtidig, og dette bidrar til at banen er spesielt overbelastet. Den betjener lokal og regional persontransport mellom Kongsvinger og Oslo, og grensekryssende fjern tog mellom Oslo-Stockholm. Og ikke minst er Kongsvinger en svært viktig strekning for grensekryssende godstransport, både mellom Norge og Sverige, og videre ned i Europa, samt strekningen Oslo - Narvik.

Samferdselsdepartementet legger vekt på at hele transportkorridoren skal sees i sammenheng, og at alle transportfunksjoner skal ivaretas. Jernbanedirektoratet gjør en prioritering i effektmålene. Vi ønsker å presisere at alle transportfunksjonene er viktige.

Jernbanedirektoratet har tolket mandatet til å omfatte dagens Kongsvingerbane, og har konkludert med at eventuelt ny jernbane mellom Oslo og Stockholm faller utenfor oppdragets rammer. Derfor har de anbefalt at relasjonen Oslo-Stockholm bør utredes videre i eget utredningsarbeid. KVVU-en kunne med fordel i større grad tatt for seg hvordan det kan legges til rette for tilbudsforbedring på Kongsvingerbanen for grensekryssende persontrafikk, både Oslo – Stockholm og mer regionalt/lokalt i grenseområdene.

Det kan alltid stilles spørsmål ved hva som legges til grunn i beregninger av nytte. Vi mener det vektlegges i alt for liten grad hvor viktig Kongsvingerbanen er for den skandinaviske godstransporten, og som ledd i godstransporten mot Europa. Det kan stilles spørsmål ved om det er lagt til grunn for moderate prognoser for godstransporten langs Kongsvingerbanen i forhold til faktisk vekst, og dermed for beskjedne ambisjoner for vekst i godstrafikken på banen. Modellene som er brukt for nytteberegningene er rigget opp slik at man kun får beregnet nytten av tiltakene på den norske siden, men nytten kan ha et langt større nedslagsfelt. Videre bør virkninger for global luftforurensing inkluderes ut fra hva det koster det norske samfunnet i form av tiltakskostnader ved tilpasning til internasjonale forpliktelser. For eksempel kommer ikke CO<sub>2</sub>-gevinsten med flere tog til Narvik kommer til syne.

Det er tatt for lite hensyn til hvordan prosjekter på andre banestrekninger kan påvirke kapasiteten på Kongsvingerbanen. For eksempel vil elektrifisering av Røros- og Solørbanen på strekningen Hamar – Elverum – Kongsvinger, og nye tilsvinger i de nevnte byene, bidra til helt andre muligheter for godstransporten, både når det gjelder alternative baneleier og reisetid. Dette eksempelet kan avlaste strekningen Lillestrøm – Kongsvinger, samtidig som det kan bidra til økt antall tog på Grensebanen.

Det har tidligere i KVVU-arbeidet blitt foreslått en sammenkobling mellom Hovedbanen og Kongsvingerbanen. Poenget med sammenkoblingen ville være å knytte persontrafikken fra «Nord-Østre» Romerike, Kongsvingerregionen og Värmland nærmere til Gardermoen, samt å knytte godstrafikken nærmere en eventuell ny godsterminal på Hauer seter. Fylkeskommunedirektøren mener det burde arbeides videre med å se på en slik kobling.

Fylkeskommunedirektøren skulle også gjerne ha sett en grundigere utredning av hvilke konsekvenser utbygging av ny 4-felts E16 mellom E6 og Kongsvinger kan få for trafikkoverføringen til jernbane. Denne utbyggingen planlegges nesten parallelt med store deler av jernbanestrekningen.

## **Konklusjon:**

Fylkeskommunedirektøren foreslår at høringsuttalelsen blir som i innstilling til vedtak.

## **Høringsuttalelse fra Østlandssamarbeidet vedr. KVV Kongsvingerbanen**

### **Bakgrunn**

Samferdselsdepartementet ga sommeren 2018 Jernbanedirektoratet i oppdrag å utarbeide en konseptvalgutredning (KVU) for Kongsvingerbanen. 26.november 2020 ble rapporten med anbefalinger oversendt departementet. Høringsfrist for KVU Kongsvingerbanen er 7. februar 2021.

Viken fylkeskommune og Innlandet fylkeskommune har utarbeidet egne høringsuttalelser til KVU Kongsvingerbanen. Denne høringsuttalelsen fra Østlandssamarbeidet må derfor ses i sammenheng med de respektive fylkeskommunenes egne uttalelser i saken.

### **Jernbanedirektoratets anbefaling**

På kort og mellomlang sikt anbefaler Jernbanedirektoratet alternativ K2.3 der kapasiteten på Kongsvingerbanen økes ved å øke kapasiteten om bord i togene som brukes på banen. Dette kan skje ved å sette inn lengre persontog eller andre typer tog med plass til flere. For godstrafikken er det en økning av tog-lengdene som kan gi større kapasitet og lønnsomhet på kort sikt.

På lengre sikt (etter 2030) anbefales alternativ K5.1 der ny bane mellom Lillestrøm og Sørumsand vil gi økt kapasitet og reduksjon av reisetid. Kostnadene for K3.4 (dobbelspor helt til Kongsvinger) vurderes å være så høye at man ikke ønsker å gå videre med dette alternativet.

Jernbanedirektoratet anbefaler også at det lages en separat utredning for forbindelsen mellom Oslo og Stockholm.

## Vurderinger

Østlandssamarbeidet ser det som positivt at det har blitt gjennomført en KVVU for Kongsvingerbanen. Dette viser at Kongsvingerbanen fra Jernbanedirektoratet vurderes som viktig. Østlandssamarbeidet vil spesielt understreke at Kongsvingerbanen er en svært viktig strekning for grensekryssende godstransport, både mellom Norge og Sverige og ut mot Europa, samt for strekningen Oslo - Narvik.

Østlandssamarbeidet slutter seg til Jernbanedirektoratet sine vurderinger av begrensningene og utfordringene knyttet til transportkorridoren Oslo-Kongsvinger:

- Ikke mulig å øke antall avganger i rush pga. begrenset sporkapasitet.
- Ikke mulig å betjene alle dagens stasjoner med doble togsett
- Ikke mulig å øke antall avganger utenom rush uten at det går på bekostning av godstransportkapasiteten
- Begrenset sporkapasitet og høy utnyttelse av systemet gir liten fleksibilitet og høy sårbarhet for forsinkelser
- Høy utnyttelse av systemet over døgnet gir begrensede muligheter for vedlikehold uten å stenge banen over lengre perioder
- Begrenset sporkapasitet, mange stopp og dimensjonerende hastighet på banen begrenser muligheten for raskere fremføring
- Ikke mulig å øke antall avganger uten at det går på bekostning av persontransportkapasiteten.
- Dagens kryssingsspor begrenser lengden på togene

Østlandssamarbeidet slutter seg også til samfunnsmålene som Samferdselsdepartementet har lagt til grunn for konseptvalgutredningen for Kongsvingerbanen:

*Transportsystemet i korridoren Oslo – Kongsvinger – riksgrensen skal kostnadseffektivt dekke etterspørselen etter lokal, regional og grenseoverskridende person- og godstransport frem til 2050, og redusere utslipp av klimagasser gjennom økte markedsandeler for kollektivtransporten.*

## Høringsuttalelse fra Østlandssamarbeidet

1. Det har vært en betydelig vekst både i passasjer- og godstrafikken på Kongsvingerbanen de siste årene. Østlandssamarbeidet ser det derfor som viktig at togtilbudet i korridoren styrkes både for passasjerer og gods. Dette kan bidra til reduserte klimagassutslipp og til økt verdiskaping for næringslivet langs korridoren.
2. Anbefalt konsept på kort sikt, K2.3, løser ikke utfordringene med begrenset transportkapasitet og reduksjon av klimagassutslipp. Uavhengig av om alternativ K3.4 eller K5.1 velges som langsiktig strategi, bør man komme raskere i gang med planleggingsarbeidene enn det Jernbanedirektoratet har lagt til grunn. Dette er viktig med tanke på forsering av utbyggingen og tidligere ferdigstillelse. Når det gjelder prioritering og valg av konsepter, viser Østlandssamarbeidet til høringsuttalelser i saken fra Innlandet fylkeskommune og Viken fylkeskommune.

3. Østlandssamarbeidet støtter Jernbanedirektoratets anbefaling om å gjennomføre en egen utredning Oslo-Stockholm. Dette arbeidet må komme i gang så fort som mulig og samferdselsdepartementet anmodes nå om å ta initiativ til en felles norsk-svensk KVVU for denne grensekryssende jernbanestrekningen.

Oslo 1. februar 2021

Olav Skinnes

.....  
Leder i fagpolitisk utvalg for samferdsel

Morten Nordskog

.....  
Nestleder i fagpolitisk utvalg for samferdsel

**§ 8****Yttrande över Konseptvalgutredning Kongsvingerbanen**

TRN 2020 – 0261

**Ärendebeskrivning**

Region Stockholm har genom tillväxt- och regionplanenämnden beretts möjlighet att yttra sig över det norska Jernbanedirektoratets remiss om Konseptvalgutredning (KVU) för Kongsvingerbanan i Norge. Yttrandet utgår från ett samlat regionalt utvecklingsperspektiv utifrån Region Stockholms ansvar för regional fysisk planering och regional utveckling.

**Beslutsunderlag**

Förvaltningens tjänsteutlåtande, 2021-01-15

Förslag till yttrande, 2021-01-15

Konseptvalgutredning (KVU) Kongsvingerbanen, 2020-11-13

**Förslag och yrkanden**

Ordförandes förslag om bifall till förvaltningens förslag

**Beslut**

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande:

1. Yttrande över Konseptvalgutredning (KVU) Kongsvingerbanen, TRN 2020–0261, godkänns och överlämnas till det norska Jernbanedirektoratet
2. Paragrafen justeras omedelbart

---

Beslutsexpediering  
Jernbanedirektoratet  
Akt

Jernbanedirektoratet  
post@jernbanedirektoratet.no

## **Yttrande över Konseptvalgutredning Kongsvingerbanen**

### **Inledning**

Region Stockholm har genom tillväxt- och regionplanenämnden beretts möjlighet att yttra sig om det norska Jernbanedirektoratets Konseptvalgutredning för Kongsvingerbanen i Norge (201800998-36). Yttrandet utgår från ett samlat regionalt utvecklingsperspektiv utifrån Region Stockholms ansvar för regional fysisk planering och regional utveckling.

### **Sammanfattning**

Region Stockholm är positiv till Jernbanedirektoratets slutsatser och rekommendationer, som ett steg i att främja goda kommunikationer mellan Oslo och Stockholm. Region Stockholm vill särskilt lyfta vikten av att se till banans gränsöverskridande funktion och dess betydelse för att knyta samman Oslo och Stockholm samt potentialen att skapa en långsiktig och klimatneutral infrastruktur för stråket.

### **Synpunkter**

Region Stockholm ansvarar för hälso- och sjukvård, kollektivtrafik, kultur och regional utvecklingsplanering i Stockholms län. Stockholms län är Sveriges mest tätbefolkade region med drygt 2,3 miljoner invånare. Sedan 2020 är Region Stockholm adjungerad medlem i bolaget Oslo-Sthlm 2.55.

#### *Vikten av att binda ihop Oslo och Stockholm*

Utbytet mellan Sverige och Norge är omfattande och har ökat kraftigt under senare tid. Under de senaste tio åren har antalet sysselsatta i norskägda företag i Stockholms län fördubblats och Sveriges växande tjänsteexport går i huvudsak till Norge. Resandet mellan Oslo och Stockholm är omfattande och har ökat kraftigt under de senaste åren.

Den internationella tillgängligheten till Oslo (Gardermoen) respektive Stockholm (Arlanda) har stor betydelse för både huvudstadsregionerna och ländernas utveckling. Förbättrad tillgänglighet med tåg skulle medföra mer hållbara och effektiva transporter och möjliggöra ökad handel, arbetspendling och produktivitet i regionerna. Med radikalt kortare restider skulle inte bara två av Skandinavien storstadsområden komma mycket närmre varandra, utan potentialen för bättre arbetsmarknadsregioner skulle öka kraftigt längs hela stråket och gynna båda länderna. Detta kan även stärka ländernas internationella konkurrenskraft. Det finns därför stor potential att knyta samman två av Europas snabbast växande och innovativa huvudstäder med snabba, täta och effektiva tågförbindelser.

#### *Klimatnyttan av en kapacitetsstark järnväg*

Region Stockholm delar konseptvalgutredningens bedömning att en modern förbindelse mellan Stockholm och Oslo kraftfullt skulle minska klimatutsläppen. Bolaget Oslo-Sthlm 2.55 kommer under början av 2021 bli klara med en klimatrappport för projektet. De initiala beräkningarna visar en minskning av klimatutsläppen från flyget på sträckan med drygt 60 000 ton per år. Då flygresandet ökar med fyra procent per år mellan Arlanda och Gardermoen blir de långsiktiga effekterna ännu större. Till det kommer effekterna av överflyttning från bil till tåg och kapaciteten till ökad godstrafik med tåg.

Region Stockholm vill även belysa att det krävs ambitiösare mål gällande restid, än de fyra timmar mellan målpunkterna som konseptvalgutredningen beskriver som en rimlig restid konkurrenskraftig med flyget. Inte minst är detta viktigt för att alternativa finansieringar av utbyggnaden ska kunna vara en möjlighet, då resenärer väger kostnad mot restid. Oslo-Stockholm 2.55 har beräknat att med stärkt kapacitet och nya länkar längs sträckan skulle man kunna uppnå en restid mellan huvudstäderna på under tre timmar.

#### *Ett gränsöverskridande perspektiv i planeringen*

Kongsvingerbanan är kanske det viktigaste stråket för persontrafik mellan Sverige och Norge och utgör en central förbindelse för att knyta samman två huvudstadsregioner. Region Stockholm menar att potentialen i de gränsöverskridande nyttorna inte tillräckligt tydligt framgår i utredningen, på grund av en snäv avgränsning i utredningsuppdraget. För att binda ihop de två huvudstadsregionerna krävs ett gränsöverskridande perspektiv i planeringen.



Som fortsättning av den konseptvalgutredning som är utförd vill Region Stockholm betona vikten av att skyndsamt påbörja utredningsarbetet för en ny kompletterande gränsbana. Regionen vill påpeka vikten av god samordning mellan Trafikverket i Sverige, Jernbanedirektoratet i Norge, bolaget Oslo-Sthlm 2.55 samt berörda regioner och kommuner i stråket. Det fortsatta arbetet med att utreda den föreslagna länken mellan Lilleström och Sörumsand bör alltså inte bara ses ur ett lokalt perspektiv utan bör sättas i relation till när en ny gränsbana med möjlig alternativ finansiering kan stå klar.

Jernbanedirektoratet  
post@jernbanedirektoratet.no

## **Yttrande över Konseptvalgutredning Kongsvingerbanen**

### **Inledning**

Region Stockholm har genom tillväxt- och regionplanenämnden beretts möjlighet att yttra sig om det norska Jernbanedirektoratets Konseptvalgutredning för Kongsvingerbanen i Norge (201800998-36). Yttrandet utgår från ett samlat regionalt utvecklingsperspektiv utifrån Region Stockholms ansvar för regional fysisk planering och regional utveckling.

### **Sammanfattning**

Region Stockholm är positiv till Jernbanedirektoratets slutsatser och rekommendationer, som ett steg i att främja goda kommunikationer mellan Oslo och Stockholm. Region Stockholm vill särskilt lyfta vikten av att se till banans gränsöverskridande funktion och dess betydelse för att knyta samman Oslo och Stockholm samt potentialen att skapa en långsiktig och klimatneutral infrastruktur för stråket.

### **Synpunkter**

Region Stockholm ansvarar för hälso- och sjukvård, kollektivtrafik, kultur och regional utvecklingsplanering i Stockholms län. Stockholms län är Sveriges mest tätbefolkade region med drygt 2,3 miljoner invånare. Sedan 2020 är Region Stockholm adjungerad medlem i bolaget Oslo-Sthlm 2.55.

#### *Vikten av att binda ihop Oslo och Stockholm*

Utbytet mellan Sverige och Norge är omfattande och har ökat kraftigt under senare tid. Under de senaste tio åren har antalet sysselsatta i norskägda företag i Stockholms län fördubblats och Sveriges växande tjänsteexport går i huvudsak till Norge. Resandet mellan Oslo och Stockholm är omfattande och har ökat kraftigt under de senaste åren.

Den internationella tillgängligheten till Oslo (Gardermoen) respektive Stockholm (Arlanda) har stor betydelse för både huvudstadsregionerna och ländernas utveckling. Förbättrad tillgänglighet med tåg skulle medföra mer hållbara och effektiva transporter och möjliggöra ökad handel, arbetspendling och produktivitet i regionerna. Med radikalt kortare restider skulle inte bara två av Skandinavien storstadsområden komma mycket närmre varandra, utan potentialen för bättre arbetsmarknadsregioner skulle öka kraftigt längs hela stråket och gynna båda länderna. Detta kan även stärka ländernas internationella konkurrenskraft. Det finns därför stor potential att knyta samman två av Europas snabbast växande och innovativa huvudstäder med snabba, täta och effektiva tågförbindelser.

#### *Klimatnyttan av en kapacitetsstark järnväg*

Region Stockholm delar konseptvalgutredningens bedömning att en modern förbindelse mellan Stockholm och Oslo kraftfullt skulle minska klimatutsläppen. Bolaget Oslo-Sthlm 2.55 kommer under början av 2021 bli klara med en klimatrappport för projektet. De initiala beräkningarna visar en minskning av klimatutsläppen från flyget på sträckan med drygt 60 000 ton per år. Då flygresandet ökar med fyra procent per år mellan Arlanda och Gardermoen blir de långsiktiga effekterna ännu större. Till det kommer effekterna av överflyttning från bil till tåg och kapaciteten till ökad godstrafik med tåg.

Region Stockholm vill även belysa att det krävs ambitiösare mål gällande restid, än de fyra timmar mellan målpunkterna som konseptvalgutredningen beskriver som en rimlig restid konkurrenskraftig med flyget. Inte minst är detta viktigt för att alternativa finansieringar av utbyggnaden ska kunna vara en möjlighet, då resenärer väger kostnad mot restid. Oslo-Stockholm 2.55 har beräknat att med stärkt kapacitet och nya länkar längs sträckan skulle man kunna uppnå en restid mellan huvudstäderna på under tre timmar.

#### *Ett gränsöverskridande perspektiv i planeringen*

Kongsvingerbanan är kanske det viktigaste stråket för persontrafik mellan Sverige och Norge och utgör en central förbindelse för att knyta samman två huvudstadsregioner. Region Stockholm menar att potentialen i de gränsöverskridande nyttorna inte tillräckligt tydligt framgår i utredningen, på grund av en snäv avgränsning i utredningsuppdraget. För att binda ihop de två huvudstadsregionerna krävs ett gränsöverskridande perspektiv i planeringen.

Som fortsättning av den konseptvalgutredning som är utförd vill Region Stockholm betona vikten av att skyndsamt påbörja utredningsarbetet för en ny kompletterande gränsbana. Regionen vill påpeka vikten av god samordning mellan Trafikverket i Sverige, Jernbanedirektoratet i Norge, bolaget Oslo-Sthlm 2.55 samt berörda regioner och kommuner i stråket. Det fortsatta arbetet med att utreda den föreslagna länken mellan Lilleström och Sörumsand bör alltså inte bara ses ur ett lokalt perspektiv utan bör sättas i relation till när en ny gränsbana med möjlig alternativ finansiering kan stå klar.

**Handläggare**  
Mattias Landin

**Datum**  
2021-02-02

**Vår beteckning**  
RUN/210002

**Ert Datum**  
2021-02-07

**Er beteckning**  
Sak 201800998

post@jernbanedirektoratet.no,

KVU Kongsvingerbanen, sak 201800998

## **Svar på remiss om Konseptvalgutredning (KVU) Kongsvingerbanen**

Regionen har fått tillfälle att lämna svar på rubricerad remiss och vill lämna följande synpunkter.

Region Värmland har länge arbetat för en bättre järnvägsförbindelse mellan Stockholm och Oslo. Genom att knyta ihop Oslo med Stockholm har vi möjlighet att kraftfullt stärka de båda huvudstadsregionerna och stärka den nordiska konkurrenskraften samtidigt som vi kan ställa om en idag omfattande flyg- och biltrafik till tåg. Men det handlar inte bara om ändpunkterna. Den regionala tillgängligheten i stråket skulle öka kraftigt och som helhet är Oslo-Stockholm både samhällsekonomiskt och företagsekonomiskt lönsamt.

Vi är delägare i Oslo-Stockholm 2.55 AB, ett bolag som ägs av större svenska städer och regioner i stråket mellan huvudstäderna. Syftet är att skapa en modern, hållbar och konkurrenskraftig förbindelse. Region Värmlands svar är framtaget i nära dialog med bolaget.

Befintlig Kongsvingerbana har viktiga regionala och nationella funktioner och vi förstår behoven av att hitta både kortsiktiga och långsiktiga lösningar kring dessa. Vår utgångspunkt är att Kongsvingerbanan är det kanske viktigaste järnvägsstråket mellan Sverige och Norge och en helt central förbindelse för att knyta samman två huvudstadsregioner. Där till kommer en omfattande godstrafik över gränsen. Tyvärr redovisas sällan de gränsöverskridande behoven och nyttorna lika tydligt som de nationella och regionala. Delvis på grund av de svårigheter som alltid uppkommer när två länder och två myndigheter är involverade och avsaknad av gemensamma planeringsverktyg.

**Handläggare**  
Mattias Landin

**Datum**  
2021-02-02

**Vår beteckning**  
RUN/210002

**Ert Datum**  
2021-02-07

**Er beteckning**  
Sak 201800998

I grunden är vi mycket positiva till Jernbanedirektorarets slutsatser och rekommendationer.

Vi menar att det vore ett betydelsefullt steg ur både ett svenskt och ett norskt perspektiv att skyndsamt påbörja utredningsarbetet som undersöker möjligheten till en ny kompletterande gränsbana (och hur den kan finansieras). I Sverige har Trafikverket dels slutfört en ÅVS (Åtgärdsvalsstudie) för stråket Stockholm-Oslo och dels ett uppdrag att i nuvarande nationell plan att utreda kapacitetsproblem och långa restider i stråket Stockholm-riksgränsen-Oslo så att det kan övervägas inför kommande planperiod. Det bör alltså finnas alla förutsättningar att påbörja arbetet med en KVU, fördjupad utredning och/eller lokaliseringsutredning som ser till stråket på båda sidor om gränsen. En sådan utredning skulle dessutom ge avgörande information om att möjliggöra alternativa finansieringslösningar än ramtilldelning i NTP.

Vi ser dessutom att förbindelsen K5:1 mellan Lilleström och Sörumsand inte bara förbättrar kapacitet och restid på Kongsvingerbanan idag, utan skapar en möjlig naturlig anslutningspunkt för en ny gränsbana. Förslaget innebär alltså inte bara nytta i Norge utan också påtagliga gränsöverskridande nytta i ett kort perspektiv och potentiellt stora gränsöverskridande nytta i ett längre perspektiv. Det fortsatta arbetet med att utreda den föreslagna länken bör alltså inte bara ses ur ett lokalt perspektiv utan bör sättas i relation till när en ny gränsbana med möjlig alternativ finansiering kan stå klar.

### **Potentialen för Oslo-Stockholm**

Potentialen i de gränsöverskridande nyttorna framgår inte tillräckligt tydligt i KVUn. Sverige och Norge är på många sätt varandras viktigaste handelspartner. En relation som bara blir allt viktigare. I en rapport som togs fram av Osloregionen och Region Stockholm för två år sedan konstateras att exporten mellan våra länder ökat med över 20 procent åt båda hållen de senaste tio åren. Där till kommer att tjänsteexporten mellan länderna har fördubblats. Norge är det land som äger flest företag i Sverige. Sverige investerar tre gånger så mycket i Norge som i Danmark-Finland tillsammans och antalet anställda i norskägda bolag i Stockholm har fördubblats på tio år. Att utveckla och underlätta kommunikationen mellan våra länder är alltså av stor betydelse för båda länderna.

Den kraftigt ökade tjänsteexporten mellan våra länder är en viktig del av

**Handläggare**  
Mattias Landin

**Datum**  
2021-02-02

**Vår beteckning**  
RUN/210002

**Ert Datum**  
2021-02-07

**Er beteckning**  
Sak 201800998

förklaringen till att flygtrafiken ökat med över fyra procent om året som också nämns i rapporten. Arlanda och Gardermoen är varandras största utrikesdestinationer. Något som resulterat i att det sker 1,4 miljoner flygresor varje år i relationen. Det är inte bara mycket ur ett nordiskt perspektiv. Det är mycket ur ett europeiskt perspektiv.

Genom att knyta Oslo och Stockholm närmare varandra stärker vi varandras huvudstadsregioner samtidigt som vi skapar en kraftfull tillväxtaxel i norra Europa. Det går inte att överskatta de potentiella effekterna av att knyta samman två av Europas snabbast växande och innovativa huvudstäder med snabba, täta och effektiva tågförbindelser.

I termer av resandeprognoiser är vår bedömning att om en förbindelse med en restid på max tre timmar mellan Oslo och Stockholm står klar i mitten på 2030-talet kommer det sannolikt ske 1,9 miljoner tågresor per år och skapas underlag för knappt 20 tåg i vardera riktningen per dag. Där till kommer ett ökat regionalt resande och behov av regional tågtrafik över gränsen. Det kommer alltså vara en av Nordens största reserelationer med tåg. För Karlstad och stora delar av Värmland kommer Oslo vara närmaste storstad och Gardermoen närmaste internationella flygplats. Båda inom dagspendlingsavstånd. Utöver det är både Lilleström och den täta kopplingen mellan Lilleström och Gardermoen intressanta ur ett gränsöverskridande perspektiv.

I KVU Kongsvingerbanan talar man om att SJ vill köra fem tåg om tagen när banarbetena på Kongsvingerbanan är klara och en ambition om att utöka trafiken till åtta tåg om dagen. Men det är i utifrån nuvarande restid. De underliggande behoven och potentialen är mycket större än så.

### **Potential för regional pendling**

Norge är Värmlands viktigaste handelspartner och gränsöverskridande relationer har byggts upp under lång tid. Särskilt Oslo är en viktig arbetsmarknad och tusentals värmlänningar pendlar över gränsen varje vecka. Den stora arbetspendlingen har resulterat i att delar av Värmland ingår i Oslos arbetsmarknadsområde.

En förbättrad järnvägsförbindelse mellan Värmland och Norge med snabba restider mot Oslo skulle ytterligare knyta regionerna närmare varandra

### **K5:1 ett möjligt första steg**

I utredningen så talas det om två lönsamma koncept och två olönsamma projekt ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Vi tolkar inte riktigt resultatet

**Handläggare**  
Mattias Landin

**Datum**  
2021-02-02

**Vår beteckning**  
RUN/210002

**Ert Datum**  
2021-02-07

**Er beteckning**  
Sak 201800998

på samma sätt. Visserligen är K3.4 påtagligt olönsamt men K5.1 ligger nära K2.3 i lönsamhet trots att inte gränsöverskridande nyttor tagits in i beräkningen. Potentialen att se förslaget som en möjlig etapp på en ny gränsbana som är möjlig att brukarfinansiera räknas heller inte in. Om man lägger till de perspektiven är den rimliga slutsatsen att K5:1 är en ännu mer strategisk åtgärd än vad som framgår i KVUn.

Vi menar att det mesta talar för att man borde påskynda utredningsarbetet för K5:1 så att den kan övervägas som ett steg mot en bättre förbindelse mellan Norge och Sverige. I det perspektivet blir det därför mycket tveksamt när utredningen pekar på att en ny förbindelse mellan Lilleström och Sörumsand eventuellt kan byggas som enkelspår. Syftet som vi uppfattar det är att skapa ett robust och flexibelt transportsystem. Om den nya förbindelsen byggs som enkelspår riskerar den att vara en flaskhals redan när den tas i trafik.

### **K6 en mer direkt förbindelse till Sverige**

Vi noterar att K6 inte tagits med i utredningen mot bakgrund av att det inte ansågs ligga inom ramen för det uppdrag som ligger till grund för KVVU Kongsvingerbanan. Även om det kanske hade varit bra att jobba med frågan i det helhetsperspektivet, är det mycket positivt att Jernbanddirektoratet föreslår att en sådan KVVU/utredning ska göras. Ur vårt perspektiv är det önskvärt att en sådan utredning startar så snart som möjligt.

I Sverige har Trafikverket dels slutfört en ÅVS för stråket Stockholm-Oslo och dels ett uppdrag att i nuvarande nationell plan att utreda kapacitetsproblem och långa restider i stråket Stockholm-riksgränsen-Oslo så att det kan övervägas inför kommande planperiod. Det bör alltså finna alla förutsättningar att påbörja arbetet med en KVVU, fördjupad utredning och/eller lokaliseringsutredning som ser till stråket på båda sidor om gränsen. Trafikverket har dessutom i den fördjupade utredningen för Värmlandsbanan som börjar bli klart tittat på lämpliga/möjliga anslutningspunkter i Sverige.

Även om frågan om möjlig brukarfinansiering av en ny gränsbana inte ligger inom ramen för KVUn är det viktigt för det fortsatta arbetet med att hitta finansieringslösningar så att man så snart som möjligt kan svara på lokaliseringsfrågan. Först så kan man bedöma projektets omfattning, kostnader och risker. Planeringsfrågan är därför viktig för finansieringsfrågan.



**Handläggare**  
Mattias Landin

**Datum**  
2021-02-02

**Vår beteckning**  
RUN/210002

**Ert Datum**  
2021-02-07

**Er beteckning**  
Sak 201800998

### **Stora klimateffekter**

Vi delar KVUn bedömning att en modern förbindelse mellan Stockholm och Oslo kraftfullt skulle minska klimatutsläppen. Oslo-Sthlm 2.55 kommer under början av 2021 bli klara med en klimatrapport för projektet men redan de initiala beräkningarna visar en minskning av klimatutsläppen från flyget med drygt 60 000 ton per år. Då flygresandet ökar med fyra procent per år mellan Arlanda och Gardermoen blir de långsiktiga effekterna ännu större. Till det kommer effekterna av överflyttning från bil till tåg och kapaciteten till ökad godstrafik med tåg.

### **Finansierande infrastrukturavgifter / Brukarfinansiering**

Inom ramen för arbetet med Oslo-Sthlm 2.55 har det blivit tydligt att en ny gränsbana inte bara är samhällsekonomiskt lönsam utan också företagsekonomiskt lönsam. En ny gränsbana går alltså att finansiera helt med brukaravgifter. Vi ser positivt på uttalandena från företrädare för norska regeringen att man vill titta på de möjligheter vi lyft fram. Även Trafikverket i Sverige skriver i sitt förslag till inriktningsplaneringen att de möjligheterna behöver utredas ytterligare.

I KVUn nämner man att en restid på mellan tre och fyra timmar behövs för att vara konkurrenskraftig med flyget. Ur ett samhällsperspektiv stämmer det. Dock bör man vara medveten om att marknadsandelen och intäktspotentialen står i relation till restid. Det betyder att en restid närmare fyra timmar kan sänka investeringskostnaden men trots det vara betydligt svårare att brukarfinansiera,

Vår bedömning är att en ny gränsbana och en ny förbindelse mellan huvudstäderna kan stå klar i mitten på 2030-talet - under förutsättning att processen förs framåt i Norge och Sverige. Region Värmland vill gärna medverka i ett sådant arbete.

Regionala utvecklingsnämnden

Stina Höök  
Ordförande regionala utvecklingsnämnden

**Handläggare**  
Mattias Landin

**Datum**  
2021-02-02

**Vår beteckning**  
RUN/210002

**Ert Datum**  
2021-02-07

**Er beteckning**  
Sak 201800998

Stina Sjölin  
Tf regional utvecklingsdirektör



## OSLOREGIONENS HØRINGSSVAR KVV KONGSVINGERBANEN



### Sammendrag

26. november 2020 overleverte Jernbanedirektoratet sin anbefaling for Konseptvalgutredning (KVV) for Kongsvingerbanen til Samferdselsdepartementet. Høringsfrist for utredningen er 7. februar 2021, og det legges opp til behandling av endelig høringssvar fra Osloregionen i styremøtet 5. februar 2021.

Bakgrunnen for utredningen er ifølge Jernbanedirektoratet at Kongsvingerbanen har opplevd betydelig vekst de siste årene, og grunnprognosene tilsier vekst i årene som kommer. Dagens kapasitet gir ikke rom for å forbedre togtilbudet ytterligere, selv om det markedsmessig er etterspørsel etter flere avganger. Ønsker fra togoperatørene om flere ruteleier kan ikke innfris uten tiltak på strekningen.

Direktoratet har utredet fem alternativer til referansealternativet K0 (tilsvarende tilbud som før arbeid med utskiftning av kjøreledningen startet). Et sjette alternativ, forbedret tilbud til Sverige gjennom ny bane til riksgrensen, er tatt ut og henvist til en egen utredning om grensekryssende jernbane. Blant de fem alternativene konkluderer Jernbanedirektoratet med å anbefale K2.3, som innebærer identisk togrute, busstilbud og reisetid som referansealternativet, men med nye persontog som gir ca. 25 prosent høyere ombordkapasitet. Alternativet åpner også for lengre kombigodstog (740 m) og forutsetter forlengelse av fem krysningsspor (1000 m). Gjennomføring av alternativ K2.3 har en prislapp på 1,4 mrd. kroner. To andre alternativer, K3.4 med dobbeltspor på hele strekningen Lillestrøm-Kongsvinger, og K5.1 med ny bane Lillestrøm –Leirsund –Sørumsand, er ikke anbefalt på kort/mellomlang sikt definert som 2030, men K5.1 anbefales som en langsiktig løsning. K3.4 og K5.1 er beregnet til å koste henholdsvis 21,5 og 13 mrd. kroner.

Osloregionen mener at Jernbanedirektoratet har gjennomført en god og grundig utredning, og vil understreke at tilstrekkelig kapasitet for persontrafikk og gods på Kongsvingerbanen har stor betydning for hele Osloregionen som har hatt betydelig befolkningsvekst de siste årene. Som Jernbanedirektoratet selv påpeker ligger også trafikkgrunlaget for Kongsvingerbanen an til fortsatt sterk vekst og Nedre Romerike har høy befolkningsvekst. Da er det helt vesentlig at transportsystemet støtter opp om en flerkjernet utvikling som binder bolig- og arbeidsmarkedene sammen på en klimavennlig måte med god tilknytning til Oslo.

Med dette som bakteppe, og med erkjennelsen av at det er sterk konkurranse om begrensede midler til jernbaneinvesteringer, støtter Osloregionen direktoratets anbefaling om alternativ K2.3 på kort sikt og alternativ K5.1 som en videreutvikling. Osloregionen er imidlertid svært bekymret for den skisserte fremdriften. Uten snarlig oppstart av tiltakene i K2.3 supplert med et alternativ som muliggjør økt frekvens og kapasitet vil det ikke være mulig å nå viktige samfunns- og klimamål; blant annet nullvekst og godsoverføring. Parallelt med implementering av K2.3 må det arbeides med trasévalg og detaljregulering for K5.1., med sikte på realisering på kort og mellomlang sikt.

Osloregionen vil også påpeke at vi gjennom den pågående pandemien ser en sterk vekst i godsmengdene, og at Kongsvingerbanen får en stadig viktigere rolle for grensekryssende gods. Kongsvingerregionen er også i ferd med å befeste sin stilling innenfor biobaserte næringer gjennom flere nyetableringer de seneste årene. Økt

godskapasitet kan lette presset på veisystemet i transportkorridoren, og i tillegg forbedre retningsbalansen for gods mellom Oslo og Gøteborg. Osloregionen deler for øvrig Jernbanedirektoratets syn på at det er fornuftig å utrede grensekryssene togforbindelser separat, da det finnes flere alternative traseer f.eks. for forbindelsen Oslo-Stockholm. Vi ber imidlertid om at dette arbeidet gis høy prioritet av departementet, og at man i arbeidet sørger for sterk og aktiv politisk forankring fra lokale myndigheter i begge land.

For å sikre gode systembetraktninger er det også viktig at departementet i sin videre behandling ser KVV Kongsvingerbanen, KVV Hovedbanen og KVV terminalstruktur for Oslofjordområdet i sammenheng.

## 1. Innledning

Det vises til Jernbanedirektoratets konseptvalgutredning om Kongsvingerbanen, oversendt samferdselsdepartementet 26. november 2020 med høringsfrist 7. februar 2021. Osloregionen ønsker å uttale seg til utredningen med hørings svar som referert under. Hørings svaret er behandlet av Osloregionens styre 5. februar 2021. Det vises også til Osloregionens hørings svar på Klimakur 2030, og til våre to hørings svar til Nasjonal Transportplan våren og sommeren 2020.

Osloregionen er en av hovedstadsregionene i Europa med raskest befolkningsvekst. Pr. 1. januar 2020 var innbyggertallet på nær 2,5 millioner. Det betyr at nesten halvparten av Norges befolkning bor i Osloregionen. Veksten vil øke, og i 2040 vil det være nærmere 2,7 millioner innbyggere i denne regionen. I 2018 stod Osloregionen for ca. 23 % av totale klimagassutslippene i Norge og ca. 50 % av de nasjonale utslippene innen veitrafikk. En stor andel av transportarbeidet i Norge går via Osloregionen. Gode og klimavennlige løsninger for transportinfrastruktur i Osloregionen, vil ikke bare vil være positivt for innbyggerne i regionen, men vil også ha stor betydning for det nasjonale transportsystemet og for de nasjonale utslippstallene.

Osloregionen interkommunalt politisk råd er et strategisk samarbeid som består av 65 kommuner inkludert Oslo kommune. Osloregionen skal være en bærekraftig og internasjonalt konkurransedyktig region. Dette målet skal nås ved å utvikle en flerkjernet region som er bundet sammen av et effektivt transportsystem, med jernbanen som en ryggrad. En flerkjernet utvikling skal bidra til at veksten ikke bare skjer i sentrum av regionen, men også i byer og tettsteder utenfor Oslo. Gode kommunikasjoner sørger for utveksling av kompetanse og arbeidskraft mellom ulike deler av regionen.

## 2. Bakgrunn, mål og oppdrag for KVVU Kongsvingerbanen

Kongsvingerbanen har opplevd betydelig vekst de siste årene, og prognosene Jernbanedirektoratet har lagt til grunn tilsier vekst i også årene som kommer. Veksten møtes ikke av dagens kapasitet, som ikke gir rom for å forbedre togtilbudet ytterligere til tross for markedsmessig etterspørsel etter flere avganger og at banen er klassifisert som overbelastet. Ønsker fra togoperatørene om flere ruteleier kan ikke innfris uten tiltak på strekningen.

Jernbanedirektoratets oppdrag har vært å vurdere tilbudsforbedringer langs transportkorridoren Lillestrøm-Kongsvingerbanen-riks grensen og analysere fremtidig transportbehov i korridoren ved å se region-, gods- og fjerntog i sammenheng. Samfunns målet er at «transportsystemet i korridoren Oslo – Kongsvinger – riksgrensen kostnadseffektivt skal dekke etterspørselen etter lokal, regional og grenseoverskridende person- og godstransport frem til 2050, og redusere utslipp av klimagasser gjennom økte markedsandeler for kollektivtransporten». Effektmålene for KVVU'en er:

1. Kollektivsystemet i transportkorridoren Oslo-Kongsvinger-riks grensen skal ha en kapasitet som muliggjør en økning i antall sitteplasser på 100% fram mot 2050.
2. Kapasiteten for godstransport i transportkorridoren skal gi 100% økning i antall ruteleier fram mot 2050. Ruteleien for kombi-/fleksitog skal tilrettelegge for inntil 740 meter lange tog.
3. Kapasiteten i transportkorridoren Oslo-Kongsvinger-riks grensen, eller i en annen korridor mot Stockholm, skal gi mulighet for 8 grensekryssende persontog i hver retning per døgn.

Som grunnleggende rammebetingelser ligger det at kapasiteten for person- og godstransport ikke skal være dårligere enn tilbudet på Kongsvingerbanen i 2017 (før arbeid med skifte av kjøreledning startet). Videre skal transportsystemet i korridoren Lillestrøm-Kongsvinger legge tilrette for en konsentrert by- og tettstedsutvikling i tråd med Regionalplan for Oslo og Akershus, planstrategien for Hedmark og RPR forsamordnet areal-, transport- og boligplanlegging. Transportsystemet i korridoren Lillestrøm-Kongsvinger-riks grensen skal også legge til rette

for overføring av gods fra vei til bane, inngrep i natur-, kulturminneverdier og naturressurser skal minimeres, og vedlikehold av Kongsvingerbanen skal kunne gjennomføres uten at banen må stenges sammenhengende over lengre tidsrom.

Osloregionen støtter de overordnede rammebetingelsene, samfunns- og effektmålene i KVVU for Kongsvingerbanen, men mener at måloppnåelsen av disse er avhengig av trasévalg, fremdrift og økonomiske prioriteringer basert på korrekte nytte-/kostnadsvurderinger. Nasjonal Transportplan, Klimakur 2030 og regjeringens nylig fremlagte Klimamelding etterlater ingen tvil om at nullvekstmålet står fast, og at transportsektoren skal halvere sine klimagassutslipp. Da må jernbane og øvrig kollektivtrafikk gjøres så effektiv at den er et naturlig valg fremfor personbilen. Kongsvingerbanen har pr. i dag ikke god nok kapasitet, kort nok reisetid eller høy nok frekvens til å være det.

### 3. Konseptvalg

Direktoratet har utredet fem alternativer til referansealternativet K0 (tilsvarende tilbud som før arbeid med utskiftning av kjøreledningen startet). Et sjette alternativ, forbedret tilbud til Sverige gjennom ny bane til riksgrensen, er tatt ut og henvist til en egen utredning om grensekryssende jernbane. Blant de fem alternativene konkluderer Jernbanedirektoratet med å anbefale K2.3, som innebærer identisk togrute, busstilbud og reisetid som referansealternativet, men med nye persontog som gir ca. 25 prosent høyere ombordkapasitet. Alternativet åpner også for lengre kombigodstog (740 m) og forutsetter forlengelse av fem kryssingsspor (1000 m). Gjennomføring av alternativ K2.3 har en prislapp på 1,4 mrd. kroner. To andre alternativer, K3.4 med dobbeltspor på hele strekningen Lillestrøm-Kongsvinger, og K5.1 med ny bane Lillestrøm –Leirsund –Sørumsand, er ikke anbefalt på kort/mellomlang sikt definert som 2030, men K5.1 anbefales som en langsiktig løsning mot 2050. K3.4 og K5.1 er beregnet til å koste henholdsvis 21,5 og 13 mrd. kroner. K1, et rent bussalternativ uten tiltak på jernbanen, er heller ikke anbefalt.

Osloregionen vil understreke at tilstrekkelig kapasitet for persontrafikk og gods på Kongsvingerbanen har stor betydning for hele Osloregionen som har hatt betydelig befolkningsvekst de siste årene. Som Jernbanedirektoratet selv påpeker ligger også trafikkgrunnlaget for Kongsvingerbanen an til fortsatt sterk vekst, og Nedre Romerike samt flere andre kommuner langs transportkorridoren har prosener for høy befolkningsvekst. Da er det helt vesentlig at transportsystemet støtter opp om en flerkjernet utvikling som binder bolig- og arbeidsmarkedene sammen på en klimavennlig måte med god tilknytning til Oslo. Osloregionen er preget av sammenhengende bolig- og arbeidsmarkeder, befolkningen i hele regionen gjør bruk av regionens tilbud innen kultur og opplevelse. Jernbanen er navet for mobilitet både i jobb- og fritidssammenheng, og grenbanene som Kongsvingerbanen spiller sammen med IC-systemet en viktig rolle i det regionale transportsystemet.

Osloregionen har forståelse for at Jernbanedirektoratet har valgt å anbefale K2.3 som et hovedalternativ på kort sikt. Jernbanen har store, udekkede investeringsbehov, og det er sterk konkurranse om midlene selv om de ulike konseptalternativene for Kongsvingerbanen har gode nytte-/kostberegninger sammenlignet med andre prosjekter. K2.3 vil imidlertid bare øke ombordkapasiteten og åpne for lengre godstog, uten forbedringer i reisetid og frekvens. Et alternativ som K5.1 er en helt nødvendig videreutvikling slik at også kapasiteten økes og reisetiden forkortes. Dette vil også bedre togets attraktivitet sammenlignet med personbilen, og dermed bidra til at vi raskere når nullvekstmålet.

Osloregionen er imidlertid svært bekymret for fremdriften Jernbanedirektoratet skisserer med henholdsvis 2030 for K2.3 og 2050 for K5.1. Kongsvingerbanen har lenge vært overbelastet, og arbeidet med ny kjøreledning har siden 2017 gitt et utilstrekkelig tilbud både for person- og godstrafikk. Osloregionen mener at tiltakene som ligger i K2.3 må iverksettes snarest, parallelt med grundige utredninger av K5.1-alternativet med sikte på realisering på kort og mellomlang sikt. Valg av endelig trasé for strekningen Leirsund-Sørumsand bør spesielt hensynta sårbare naturområder og kulturminneverdier.

Osloregionen viser også til det pågående arbeidet med KVU Hovedbanen og KVU Terminalstruktur i Oslofjordområdet, som hadde høringsfrist i september 2020, med avlastningsterminal på Hauer seter som et mulig konsept. Vi understreker betydningen av å se disse prosjektene i sammenheng for å sikre gode systembetragtninger.

#### 4. Gods og grensekryssende togtransport

Kongsvingerbanen er en tungt belastet banestrekning for transport av gods. Transportkorridoren er spesielt viktig for skognæringen og eksportrettet industri, og uten økt kapasitet reduseres mulighetene for overføring av gods fra vei til bane. Banen har også en viktig rolle for vareforsyning og forsyningsikkerhet til og fra Nord-Norge.

Osloregionen vil også påpeke at vi gjennom den pågående pandemien ser en sterk vekst i godsmengdene, og at Kongsvingerbanen får en stadig viktigere rolle for grensekryssende gods. Kongsvingerregionen er også i ferd med å befeste sin stilling innenfor biobaserte næringer gjennom flere nyetableringer de seneste årene. Økt godskapasitet kan lette presset på veisystemet i transportkorridoren, og avlaste Alnabruterminalen som har store kapasitetsproblemer.

Det er i dag store kapasitetsutfordringer i godsaksen sydover fra Oslo mot Gøteborg. Utbedring av Kongsvingerbanen gir en forbedret påkopling til det svenske jernbanesystemet, inkludert banene til Gøteborg og sydover mot det Europeiske kontinentet, og muligheter for bedre retningsbalanse for godstransport gjennom Osloregionen til/fra Sverige og resten av Europa. Osloregionen vil bemerke at flere togpendler sannsynligvis er viktigere for effektiv godstransport enn lengre tog.

Osloregionen deler for øvrig Jernbanedirektoratets syn på at det er fornuftig å utrede grensekryssende togforbindelser separat, da det finnes flere alternative traseer f.eks. for forbindelsen Oslo-Stockholm. Vi ber imidlertid om at dette utredningsarbeidet gis høy prioritet av departementet, og at man i arbeidet sørger for sterk og aktiv politisk forankring fra lokale myndigheter i begge land.

#### 5. Nytteberegninger

Jernbanedirektoratets nytte-/kostberegninger (prissatte og ikke prissatte kostnader) viser at K2.3 får høyest samfunnsøkonomisk rangering, og at K3.4 (dobbelspor) kommer dårligst ut. Til disse beregningene vil Osloregionen bemerke at direktoratet har lagt til grunn lave prognoser for trafikkutvikling mot 2050. Modellanalysen forutsetter 1,7 % vekst i gjennomsnitt pr. år over Kongsvingerbanen mot 2050, men i prognosene for NTP 2022-2033 foreslår de statlige transportetatene at 2,02 % legges til grunn mot 2050 og 2,66 % til 2030. Osloregionen stiller også spørsmål om nytteberegning for K5.1 er riktig beregnet. Kostnaden for økt kapasitet på Hovedbanen inngår i kostnadsberegningene for K5.1, men vi kan ikke se at nytten for Hovedbanen er regnet inn.

Osloregionen savner også en sterkere vektlegging av Kongsvingerbanens nasjonale betydning i banenettet, spesielt for godstransporten. Osloregionen stiller her spørsmål ved faktorene for nytteberegningene for godstransporten og om nytteverdien for kjøper og selger ved et forbedret godstilbud er inkludert i nytteberegningene. Et styrket godstilbud på bane har nytte for næringslivet utover reduserte transportkostnader, tilsvarende trafikantenes opplevde nytte av reisen og spart reisetid, benevnt som konsumentoverskuddet for persontrafikken.

#### 6. Oppsummering av Osloregionens hørings svar

Osloregionen mener at Jernbanedirektoratet har gjennomført en god og grundig utredning, og vil understreke at

tilstrekkelig kapasitet for persontrafikk og gods på Kongsvingerbanen har stor betydning både for Kongsvingerregionen, for hele Osloregionen og for nasjonal godstransport. Osloregionen har følgende konkrete forslag til konseptutvalgutredningen:

1. Osloregionen støtter direktoratets anbefaling om alternativ K5.1 og K2.3 som en løsning på kort sikt.
2. Jernbanedirektoratets skisserte fremdriftsplan for de to alternativene (2030 og 2050) må forseres. Tiltakene som ligger i alternativ K2.3 må iverksettes snarest, parallelt med grundige utredninger av K5.1-alternativet, med sikte på realisering på kort og mellomlang sikt.
3. Utredningsarbeidet for grensekryssende togforbindelser må gis høy prioritet og rask fremdrift av samferdselsdepartementet. I prosessen er det viktig å sørge for sterk og aktiv politisk forankring fra lokale myndigheter både i Norge og Sverige, spesielt i hovedstedene Oslo og Stockholm.
4. Osloregionen ber samferdselsdepartementet legge like prognoser til grunn for trafikkutviklingen i KVVU for Kongsvingerbanen som transportetatene har gjort i NTP
5. Osloregionen ber samferdselsdepartementet vurdere å inkludere nytte for næringslivet utover sparte transportkostnader i sine videre vurderinger
6. Osloregionen ber departementet om å se KVVU Kongsvingerbanen og KVVU Hovedbanen i sammenheng for å sikre gode systembetragtninger







JERNBANEDIREKTORATET  
Postboks 16  
0101 OSLO

Saksbehandler, innvalgstelefon  
Hans Anders Theisen, 62 55 12 23

## Uttalelse til høring - KVV Kongsvingerbanen - tilbudsforbedringer langs transportkorridoren Lillestrøm - Kongsvinger - riksgrensen

Vi viser til oversendelse datert 04.12.2020 med høring av konseptvalgutredning (KVU) for Kongsvingerbanen. Gjennom KVU-arbeidet skal bl.a. fremtidig transportbehov for Kongsvingerbanen analyseres. Analysene skal gi et grunnlag for å vurdere om og når det er nødvendig med eventuelle infrastrukturtiltak på Kongsvingerbanen.

Statsforvalteren er positiv til prosessen, og ut fra klimahensyn ser vi behovet for å legge forholdene til rette for videre utvikling av Kongsvingerbanen. I tillegg fremmer bedre infrastruktur og reduserte reisetider regional utvikling.

I Retningslinjer for samordnet bolig- areal og transportplanlegging kommer det frem at knutepunkter for kollektivtrafikken bør ha gode overgangsmuligheter mellom ulike transportmidler. Behov for innfartsparkering langs hovedlinjene bør tas med i konseptene.

Det er en prioritert målsetting, blant annet i godsstrategien og i NTP, å overføre tømmertransport fra vei til jernbane. Overføring av denne transporten til jernbane har stor samfunnsmessig betydning.

I KVU-arbeidet vurderes behovet for kryssingsspor og dobbeltspor på enkelte deler av strekningen. Det har blitt utarbeidet forskjellige konsepter uten at noe er konkretisert så langt i arbeidet. Statsforvalterens rolle i plansaker er å se til at nasjonale føringer og forventninger er lagt til grunn for planleggingen og vi kommenterer ut fra dette. Det vil være mer relevant for Statsforvalteren å gå i detalj senere i prosessen når det foreligger konkrete planer.

Dyrka og dyrkbar jord er en grunnleggende ressurs for å sikre matforsyninga på kort og lang sikt. Stortinget behandlet i desember 2015 nasjonal jordvernstrategi. Stortinget fastsatte der et mål om at den årlige omdisponeringen av dyrka jord skulle være mindre enn 4000 daa/år innen 2020.

Dersom det er aktuelt å omdisponere dyrka eller dyrkbar mark, skal det også utredes alternativ som ikke medfører tap av dyrka/dyrkbar mark. Dette bør også tas med i konseptene.



Med hilsen

Øyvind Gotehus (e.f.)  
avdelingsdirektør

Hans Anders Theisen  
seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk godkjent*

Kopi til:

Statsforvalteren i Oslo og Viken

Norges vassdrags- og energidirektorat

Innlandet fylkeskommune

Postboks 325

Postboks 5091 Majorstua

Pb. 4404

1502 MOSS

0301 OSLO

2325 HAMAR



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-riks grensen. 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-riks grensen er analysert, for å vurdere om og når det er nødvendig med eventuelle infrastrukturtiltak på banen, eller om det finnes andre måter å tilfredsstille samfunnets behov på. På bakgrunn av samfunnsøkonomiske vurderinger av konsepter og mål oppnåelse 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

Jernbanedirektoratet  
Biskop Gunnerus gate 14  
0185 OSLO

Vår dato: 10.02.2021  
Vår ref.: 202016111-3  
Arkiv: 323  
Deres dato: 04.12.2020  
Deres ref.: 201800998

Saksbehandler:  
Torleiv Yli Myre

## NVEs uttalelse til høring av KVVU for Kongsvingerbanen - Transportkorridoren Lillestrøm - Kongsvinger - riksgrensen

NVE viser til oversendelse datert 04.12.2020 med høring av konseptvalgutredning (KVVU) for Kongsvingerbanen. Vi beklager sen tilbakemelding.

Gjennom KVVU-arbeidet skal bl.a. fremtidig transportbehov for Kongsvingerbanen analyseres. Analysene skal gi et grunnlag for å vurdere om og når det er nødvendig med eventuelle infrastrukturtiltak på Kongsvingerbanen.

Det er viktig at aktuelle konsepter for Kongsvingerbanen sees i sammenheng med andre sentrale samferdselsprosjekter i området Lillestrøm – Kongsvinger. Spesielt med hensyn på nærføring langs med Glomma og ev. vassdragskryssinger over denne. På den nybygde E16-parsellen Slomarka-Kongsvinger er det for eksempel ikke tatt tilstrekkelig høyde for fremtidig nytt kryssingsspor for Kongsvingerbanen under ny 4-felts bru over Glomma. Kryssingsporet som nå er under planlegging, medfører relativt store utfyllinger i Glomma. Dette kunne vært unngått dersom brua hadde vært forlenget slik at det ble plass til nytt spor på landsiden av eksisterende jernbanespor.

Vi registrerer at sentrale vegprosjekter som *KVVU for veiforbindelse øst for Oslo, Rv. 22 kryssing av Glomma og E16 Kløfta-Kongsvinger* omtales i problembeskrivelsen. NVE mener det er veldig viktig at jernbanemyndighetene har tett samhandlingen med vegmyndighetene i det videre arbeidet med konsepter for Kongsvingerbanen mht. å redusere negative virkninger for Glomma.

Med hilsen

Anne Cathrine Sverdrup  
regionsjef

Torleiv Yli Myre  
seniorrådgiver

*Dokumentet sendes uten underskrift. Det er godkjent i henhold til interne rutiner.*

E-post: [nve@nve.no](mailto:nve@nve.no), Postboks 5091, Majorstuen, 0301 OSLO, Telefon: 22 95 95 95, Internett: [www.nve.no](http://www.nve.no)

Org.nr.: NO 970 205 039 MVA Bankkonto: 7694 05 08971

**Hovedkontor**  
Middelthunsgate 29  
Postboks 5091, Majorstuen  
0301 OSLO

**Region Midt-Norge**  
Abels gate 9  
7030 TRONDHEIM

**Region Nord**  
Kongens gate 52-54  
Capitolgården  
8514 NARVIK

**Region Sør**  
Anton Jenssensgate 7  
Postboks 2124  
3103 TØNSBERG

**Region Vest**  
Naustdalsvegen. 1B  
6800 FØRDE

**Region Øst**  
Vangsvæien 73  
Postboks 4223  
2307 HAMAR



Kopi til:

STATSFORVALTEREN I INNLANDET  
STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN





## Saksframlegg

### Konseptvalgutredning for Kongsvingerbanen - Høringsuttalelse

Saksbehandler	Arkiv	ArkivsakID
Kai Einar Roterud	FA-N00	20/37570

Saksnr	Utvalg	Type	Dato
011/21	Samfunnsutvalget	PS	28.01.2021
007/21	Formannskapet	PS	29.01.2021
006/21	Kommunestyret	PS	10.02.2021

#### **Vedtak som innstilling fra Samfunnsutvalget - 28.01.2021 - 011/21**

Indre Østfold kommunestyre støtter Jernbanedirektoratets anbefalinger for videreutvikling av Kongsvingerbanen.

Indre Østfold kommune mener det er behov for å etablere en ny, framtidig hovedtrasè for jernbane Oslo-Stockholm. Denne anbefales utredet videre i eget utredningsarbeid.

#### **Vedtak som innstilling fra Formannskapet - 29.01.2021 - 007/21**

##### **Formannskapets enstemmige innstilling:**

Indre Østfold kommunestyre støtter Jernbanedirektoratets anbefalinger for videreutvikling av Kongsvingerbanen.

Indre Østfold kommune mener det er behov for å etablere en ny, framtidig hovedtrasè for jernbane Oslo-Stockholm. Denne anbefales utredet videre i eget utredningsarbeid.

#### **Rådmannens forslag til vedtak:**

Indre Østfold kommunestyre støtter Jernbanedirektoratets anbefalinger for videreutvikling av Kongsvingerbanen.



INDRE ØSTFOLD  
KOMMUNE  
- på kornet

#### **Kommunestyret i sak 006/21, 10.02.2021**

**Behandling:**

Ingen forslag.

**Votering:**

Formannskapetets innstilling ble enstemmig vedtatt.

**Formannskapetets enstemmige innstilling:**

Samfunnsutvalgets innstilling vedtas.

**Samfunnsutvalgets behandling:**

**Erik M. Unaas (H) fremmet følgende forslag:**

Indre Østfold kommunestyre støtter Jernbanedirektoratets anbefalinger for videreutvikling av Kongsvingerbanen.

Indre Østfold kommune mener det er behov for å etablere en ny, framtidig hovedtrasè for jernbane Oslo-Stockholm. Denne anbefales utredet videre i eget utredningsarbeid.

**Votering:**

Unaas' forslag ble enstemmig vedtatt.

**Samfunnsutvalgets enstemmige innstilling:**

Indre Østfold kommunestyre støtter Jernbanedirektoratets anbefalinger for videreutvikling av Kongsvingerbanen.

Indre Østfold kommune mener det er behov for å etablere en ny, framtidig hovedtrasè for jernbane Oslo-Stockholm. Denne anbefales utredet videre i eget utredningsarbeid.

**Kommunestyret - Vedtak:**

**Kommunestyrets enstemmige vedtak:**

Indre Østfold kommunestyre støtter Jernbanedirektoratets anbefalinger for videreutvikling av Kongsvingerbanen.

Indre Østfold kommune mener det er behov for å etablere en ny, framtidig hovedtrasè for jernbane Oslo-Stockholm. Denne anbefales utredet videre i eget utredningsarbeid.

#### **Formannskapet i sak 007/21, 29.01.2021**

**Behandling:**

Ingen forslag.

**Votering:**

Samfunnsutvalgets innstilling ble enstemmig vedtatt.



INDRE ØSTFOLD  
KOMMUNE  
- på kornet

#### **Samfunnsutvalgets behandling:**

##### **Erik M. Unaas (H) fremmet følgende forslag:**

Indre Østfold kommunestyre støtter Jernbanedirektoratets anbefalinger for videreutvikling av Kongsvingerbanen.

Indre Østfold kommune mener det er behov for å etablere en ny, framtidig hovedtrasè for jernbane Oslo-Stockholm. Denne anbefales utredet videre i eget utredningsarbeid.

##### **Votering:**

Unaas' forslag ble enstemmig vedtatt.

##### **Samfunnsutvalgets enstemmige innstilling:**

Unaas' forslag vedtas.

#### **Formannskapet - Vedtak:**

##### **Formannskapetets enstemmige innstilling:**

Indre Østfold kommunestyre støtter Jernbanedirektoratets anbefalinger for videreutvikling av Kongsvingerbanen.

Indre Østfold kommune mener det er behov for å etablere en ny, framtidig hovedtrasè for jernbane Oslo-Stockholm. Denne anbefales utredet videre i eget utredningsarbeid.

#### **Samfunnsutvalget i sak 011/21, 28.01.2021**

##### **Behandling:**

Tilleggsforslag fra H og AP, foreslått av Erik Unaas, Høyre

Indre Østfold kommune mener det er behov for å etablere en ny, framtidig hovedtrasè for jernbane Oslo-Stockholm. Denne anbefales utredet videre i eget utredningsarbeid.

##### **Votering:**

Rådmannens forslag ble enstemmig vedtatt.

Tilleggsforslaget fra H og AP ble enstemmig vedtatt.

#### **Samfunnsutvalget - Vedtak:**

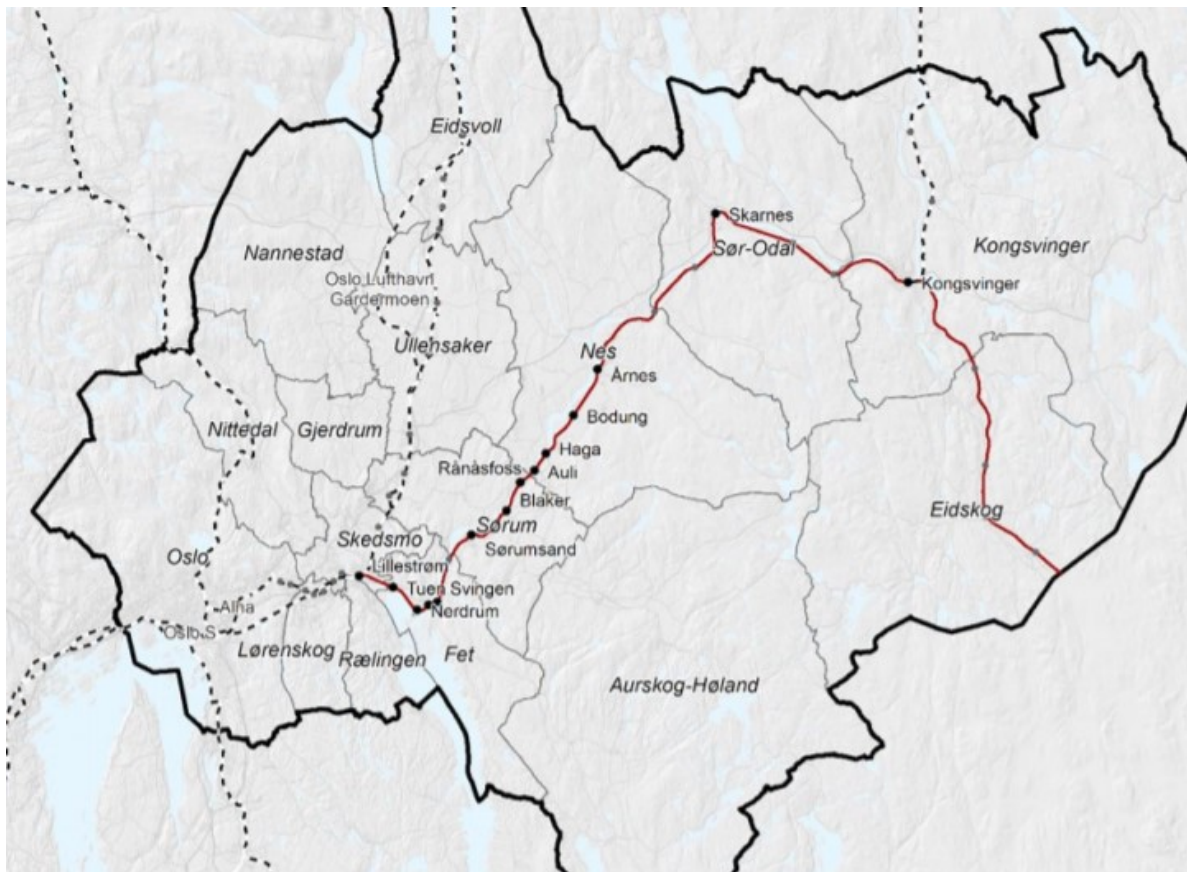
Indre Østfold kommunestyre støtter Jernbanedirektoratets anbefalinger for videreutvikling av Kongsvingerbanen.

Indre Østfold kommune mener det er behov for å etablere en ny, framtidig hovedtrasè for jernbane Oslo-Stockholm. Denne anbefales utredet videre i eget utredningsarbeid.



### Bakgrunn og saksopplysninger:

Konseptvalgutredning (KVU) for Kongsvingerbanen (strekningen Lillestrøm – Kongsvinger – riksgrensen) er ferdigstilt og Samferdselsdepartementet har bedt Jernbanedirektoratet om å sende KVU-en på høring.



Figur 1: Kongsvingerbanen (markert rødt) og tilgrensende jernbanestrekninger(----).

En KVU er en faglig utredning av alternative måter («konsepter») å løse et behov på. Det er krav om KVU for store statlige prosjekter. KVU-en skal gjennomføres før prosjektet er besluttet igangsatt. Oppdragsbrevet til Jernbanedirektoratet for Kongsvingerbanen ble gitt av Samferdselsdepartementet i brev av 17. juli 2018. I oppdragsbrevet understrekes det at det i vurderingene av tilbudsforbedringer langs Kongsvingerbanen vil være viktig at hele systemet vurderes i sammenheng, og at utredningen omfatter både lokal-, gods- og fjerntog.

Bakgrunnen for KVU-en er at banen på grunn av en betydelig passasjervekst de siste årene og strekningen Lillestrøm - Kongsvinger ble erklært overbelastet høsten 2017 ([Network Statement 2019](#)), og at grunnprognoser tilsier fortsatt vekst i årene framover. Kapasiteten på Kongsvingerbanen er i dag så fullt utnyttet at det er vanskelig å få utført nødvendig vedlikehold uten å innstille togavganger.



Gjennom KVV-arbeidet skal bl.a. fremtidig transportbehov for Kongsvingerbanen analyseres. Analysene skal gi et grunnlag for å vurdere om, og når, det er nødvendig med eventuelle infrastrukturtiltak på Kongsvingerbanen, eller om det finnes andre alternativer som kan tilfredsstille samfunnets behov. Utredningen skal ta hensyn til strekningens rolle i lokaltogtrafikken, og til person- og godstransporten i korridoren mellom Oslo og Stockholm, Narvik og Hallsberg/Europa.

Det har vært etablert et dialogforum for arbeidet med administrative og politiske representanter i berørte kommuner og fylkeskommuner. I tillegg har dialogforumet representanter for interesseorganisasjoner og næringsliv.

[Samtlige KVV-dokumenter](#) kan leses på Jernbanedirektoratets nettsider. Indre Østfold kommune har fått innvilget utsatt frist for å sende inn uttalelsen innen 15. februar 2021.

### Konsepter

Det er utviklet konsepter for utvikling av Kongsvingerbanen med tiltak som påvirker transportetterspørselen og valg av transportmiddel, tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur, forbedring av eksisterende infrastruktur og tiltak som omfatter nyinvesteringer og større ombygninger. Konseptene er analysert ut fra situasjonen i 2050. Følgende konsepter er vurdert:

- K0 Referanse: Opprettholde dagens tilbud og standard. Referanseåret er satt til 2017, som representerer et «normalt» togtilbud på Kongsvingerbanen grunnet kontaktledningsarbeidet som har pågått siden 2018 (ferdig 2021).
- K1 Buss som supplement til tog: Økt kollektivtransportkapasitet ved bruk av buss som supplement til togtilbudet på Kongsvingerbanen.
- K2.3 Økt ombordkapasitet (person- og godstog): Økt transportkapasitet for persontogtrafikken med bruk av tog med høyere ombordkapasitet. Mindre trengsel om bord. Plass til alle som reiser i rush.
- K3.4 Optimalisere trafikk og infrastruktur: Optimalisere trafikk og infrastruktur på Kongsvingerbanen, med høyere frekvens hele døgnet og dobbeltspor fra Lillestrøm til Kongsvinger.
- K5.1 Økt kapasitet med reduksjon av reisetid: Økt kapasitet og kortere reisetid som følge av innkorting av strekningen Lillestrøm-Sørumsand (ny bane).

Et konsept med en direkte forbindelse fra Oslo til Arvika eller Karlstad for å korte ned reisetiden mellom Oslo og Stockholm ble ikke tatt med videre til mer detaljerte analyser. KVV-prosjektet konstaterte at problemstillingene med dette konseptet gikk langt ut over mandatet for KVV Kongsvingerbanen. Ikke minst er spørsmålet om mulig innføring av ny bane til Oslo S via



Romeriksporten eller Blixtunnelen (Follobanen) svært komplisert og av avgjørende betydning. Dette må være avklart før det er aktuelt å igangsette planprosesser etter Plan- og bygningsloven.

### **Anbefaling av konsept**

Mulighetsstudien for konseptvalgutredningen ble utarbeidet i 2019. Siden den gang har det skjedd store endringer knyttet til restriksjoner, reisevaner og transportbehov som følge av Covid-19. Endringene som følge av Covid-19 er foreløpig usikre og uoversiktlige. De kan føre til mer eller mindre permanente endringer i reisebehov, betalingsvilje og smittetiltak i transportsystemet. I denne utredningen er det tatt utgangspunkt i at endringene er midlertidige.

Jernbanedirektoratet anbefaler følgende for videreutvikling av Kongsvingerbanen:

- K2.3 (økt ombordkapasitet for både person- og godstog) på kort og mellomlang sikt
- K5.1 (økt kapasitet med reduksjon av reisetid. Ny bane Lillestrøm-Sørumsand) på lang sikt
- Oslo-Stockholm anbefales utredet videre i eget utredningsarbeid

I tillegg anbefales det å se på mulighetene å kombinere K2.3 med K1 (Buss som supplement til tog) på kort sikt for å øke transportkapasiteten på kollektivtrafikken i korridoren.

K2.3 gir primært effekter på godssiden, men gir også noe bedre kapasitet for persontrafikk ved mer setekapasitet. Kombinert med K1, hvor en tilrettelegger for nye og bedre bussruter kan frekvensen også forbedres. Det kan også vurderes å sette inn flere rushtidsavganger for å forsterke persontogtilbudet ytterligere.

K2.3 vil fungere som et første skritt mot K5.1. K5.1 vil være avhengig av hvilken satsing som gjennomføres på strekningen Lillestrøm – Eidsvoll ([KVU hovedbanen nord](#)). Denne strekningen avklares i KVU-en som er ferdig i januar 2021.

K5.1 reduserer ikke reisetiden mellom Oslo og Stockholm vesentlig, men gir økt kapasitet for den grensekryssende persontrafikken. For ytterligere å styrke konkurransen med flytrafikken anbefales det at det igangsettes en konseptvalgutredning eller lignende utredningsprosess i samarbeid med svenske myndigheter. Utredningen må avklare konkurranseflaten mot flytrafikken og mulige konsepter for jernbanen som kan gi en mer bærekraftig transportforbindelse mellom de to hovedstedene.

### **Aktuelle planer, vedtak og dokumenter:**

Kommunen har ingen kommunale planer som berøres direkte av KVU-en.

### **Alternative løsningsmuligheter/politisk handlingsrom:**

Indre Østfold kommune har her valgt å gi en høringsuttalelse til KVU-en.

### **Vurderinger i forhold til FN's bærekraftsmål:**



INDRE ØSTFOLD  
KOMMUNE  
- på kornet

Konsekvensutredningen aktualiserer følgende av FNs bærekraftsmål:

HOVEDMÅL 8: Fremme varig, inkluderende og bærekraftig økonomisk vekst, full sysselsetting og anstendig arbeid for alle

HOVEDMÅL 9: Bygge robust infrastruktur, fremme inkluderende og bærekraftig industrialisering og bidra til innovasjon.

HOVEDMÅL 11: Gjøre byer og bosettinger inkluderende, trygge, motstandsdyktige og bærekraftige

HOVEDMÅL 12: Sikre bærekraftige forbruks- og produksjonsmønstre

HOVEDMÅL 13: Handle umiddelbart for å bekjempe klimaendringene og konsekvensene av dem

**Vurdering av gevinster og økonomiske konsekvenser:**

KVU-en har ingen direkte økonomiske konsekvenser for kommunen.

**Rådmannens vurderinger:**

Kongsvingerbanen er en viktig del av det nasjonale transportsystemet. Kapasitetsbegrensninger gjør Kongsvingerbanen til en flaskehals i det norske jernbanenettet i dag. Jernbanen må kunne håndtere både dagens og fremtidig transportetterspørsel, og være et forutsigbart og pålitelig reisemiddel.

Et transporttilbud som dekker samfunnets etterspørsel etter person- og godstransport vil bygge oppunder bærekraftige byer og lokalsamfunn (FNs bærekraftsmål nr. 11). Godt kollektivtilbud og korte reiseavstander tilrettelagt for gange og sykkel, bidrar til å nå nullvekstmålet for personbiltransport og redusere klimagassutslippet fra transport. Utbedringer eller stabilisering på deler av linjen vil bidra til å forebygge og begrense skadeomfanget som følge av klimaendringene (FNs bærekraftsmål nr. 13).

KVU-en bidrar til å nå Samferdselsdepartementet fastsatte samfunns mål, «Transportsystemet i korridoren Oslo – Kongsvinger – riksgrensen skal kostnadseffektivt dekke etterspørselen etter lokal, regional og grenseoverskridende person- og godstransport frem til 2050, og redusere utslipp av klimagasser gjennom økte markedsandeler for kollektivtransporten».

En trinnvis utvikling gir tilstrekkelig fleksibilitet i takt med faktisk etterspørsel, og tar høyde for usikkerhetsmomenter knyttet til prognoser for framtidig utvikling i varehandel, forbruk, teknologi etc. Rådmannen tilrår at det gis tilslutning til det anbefalte konseptet fra Jernbanedirektoratet.



INDRE ØSTFOLD  
KOMMUNE  
*- på kornet*





# Naturvernforbundet i Lillestrøm

lokallag av Norges Naturvernforbund

Epost: [lillestrom@naturvernforbundet.no](mailto:lillestrom@naturvernforbundet.no)

til Jernbanedirektoratet, Oslo

[post@jernbanedirektoratet.no](mailto:post@jernbanedirektoratet.no)

Fetsund 5.2.2021

## **KVU Kongsvingerbanen - offentlig høring**

I forbindelse med Lillestrøm kommunes behandling av KVU Kongsvingerbanen – Offentlig høring, har Naturvernforbundet i Lillestrøm sett på den delen som berører vårt område, Lillestrøm-Sørumsand.

Lillestrøm kommune ønsker på kort sikt jernbanedirektoratets anbefaling om K2.3, men vil ha en grundig utredning av hvorvidt et supplement med buss blir hensiktsmessig og konkurransedyktig mot Oslo. De anbefaler på lengre sikt å legge konsept 3.4. dobbeltspor i dagens trasé til grunn for videre utvikling.

Vi mener at Lillestrøm kommunes opprinnelige forslag til vedtak, med planlegging av dobbeltspor mellom Lillestrøm og Sørumsand (K5.1) med tanke på raskest mulig gjennomføring er bedre, siden dette er et realistisk alternativ som sikrer bedre persontransport i pendleromlandet til Oslo. På sikt bør utbygging av dobbeltspor fortsette videre mot Årnes.

Naturvernforbundet ønsker økt kapasitet på tog, både for gods og persontrafikk velkommen, men vil peke på at dette ikke må gå ut over sårbare naturområder som Nordre Øyeren Naturreservat og andre verdifulle naturområder. Utbygging av dobbeltspor i dagens trasé vil gjøre det vanskelig å gå utenom Nordre Øyeren Naturreservat og Fetsund Lenser. En mulighet kan være å følge eksisterende enkeltspor gjennom Naturreservatet.

Når den tid kommer, må trasévalget legges utenom dette området, det er ikke akseptabelt at utbygging av infrastruktur stadig spiser av de få naturreservatene vi har.

Med vennlig hilsen  
for Naturvernforbundet i Lillestrøm  
Kirsti Ingebricson Røtzer

kopi Lillestrøm kommune

## Oslo-Sthlm 2.55 – remissvar på KVU Kongsvingerbanen

*Oslo-Stockholm är Skandinaviens mest lönsamma jämvägsprojekt. Genom att knyta ihop Oslo med Stockholm har vi möjlighet att kraftfullt stärka de båda huvudstadsregionerna och stärka den nordiska konkurrenskraften samtidigt som vi kan ställa om en idag omfattande flyg- och biltrafik till tåg. Våra beräkningar visar att minst en miljon flygresor skulle flytta till tåget och CO2-utsläppen bara från flyget skulle minska med över 60 000 ton per år. Men det handlar inte bara om ändpunkterna. Den regional tillgänglighet i stråket skulle öka kraftigt och som helhet är Oslo-Stockholm både samhällsekonomiskt och företagsekonomiskt lönsamt.*

Oslo-Stockholm 2.55 AB är ett bolag som ägs av större svenska städer och regioner i stråket mellan huvudstäderna. Sedan 2020 deltar även Region Stockholm i vårt arbete. Vi har som mål att skapa en modern, hållbar och konkurrenskraftig förbindelse. Vi tackar för möjligheten att få lämna svar på remissen. Jernbanedirektoratet har gjort ett omfattande arbete med att analysera befintligt stråk utifrån utmaningar och möjligheter.

Den befintliga Kongsvingerbanan har viktiga regionala och nationella funktioner och vi förstår behoven av att hitta både kortsiktiga och långsiktiga lösningar kring dessa. Vi har i grunden inga synpunkter på detta. Vår utgångspunkt är att Kongsvingerbanan är det kanske viktigaste jämvägsstråket mellan Sverige och Norge och en helt central förbindelse för att knyta samman två huvudstadsregioner. Där till kommer en omfattande godstrafik över gränsen. Tyvärr redovisas sällan de gränsöverskridande behoven och nyttorna lika tydligt som de nationella och regionala. Delvis på grund av de svårigheter som alltid uppkommer när två länder och två myndigheter är involverade och avsaknad av gemensamma planeringsverktyg. Men i det här fallet delvis på grund av avgränsningen i utredningsuppdraget.

**I grunden är vi mycket positiva till Jernbanedirektoratets slutsatser och rekommendationer.**

- Vi menar att skyndsamt påbörja utredningsarbetet som undersöker möjligheten till en ny kompletterande gränsbana (och hur den kan finansieras) skulle vara ett betydelsefullt steg ur både ett svenskt och ett norskt perspektiv. I Sverige har Trafikverket dels slutfört en ÅVS (Åtgärdsvalsstudie) för stråket Stockholm-Oslo och dels ett uppdrag att i nuvarande nationell plan att utreda kapacitetsproblem och långa restider i stråket Stockholm-riksgränsen-Oslo så att det kan övervägas inför kommande planperiod. Det bör alltså finna alla förutsättningar att påbörja arbetet med en KVU, fördjupad utredning och/eller lokaliseringsutredning som ser till stråket på båda sidor om gränsen. En sådan utredning skulle dessutom ge avgörande information om att möjliggöra alternativa finansieringslösningar än ramtilldelning i NTP.
- Vi ser dessutom att förbindelsen K5:1 mellan Lilleström och Sörumsand inte bara förbättrar kapacitet och restid på Kongsvingerbanan idag, utan skapar en möjlig naturlig anslutningspunkt för en ny gränsbana. Förslaget innebär alltså inte bara nyttor i Norge utan också påtagliga gränsöverskridande nyttor i ett kort perspektiv och potentiellt stora gränsöverskridande nyttor i ett längre perspektiv. Det fortsatta arbetet med att utreda den föreslagna länken bör alltså inte bara ses ur ett lokalt perspektiv utan bör sättas i relation till när en ny gränsbana med möjlig alternativ finansiering kan stå klar.

## Potentialen för Oslo-Stockholm

Vi menar att potentialen i de gränsöverskridande nyttorna är stora och inte tillräckligt tydligt betonade i KVUn. Sverige och Norge är på många sätt varandras viktigaste handelspartner. En relation som bara blir allt viktigare. En rapport som togs fram av Osloregionen och Region Stockholm för två år sedan konstaterar att exporten mellan våra länder ökat med över 20 procent åt båda hållen de senaste tio åren. Där till kommer att tjänsteexporten mellan länderna ha fördubblats. Norge är det land som äger flest företag i Sverige. Sverige investerar tre gånger så mycket i Norge som i Danmark-Finland tillsammans och antalet anställda i norskägda bolag i Stockholm har fördubblats på tio år. Att utveckla och underlätta kommunikationen mellan våra länder är alltså av stor betydelse för båda länderna.

Den kraftigt ökad tjänsteexporten mellan våra länder är en viktig del av förklaringen till att flygtrafiken ökat med över fyra procent om året, vilket också nämns i KVUn. Arlanda och Gardermoen är varandras största utrikesdestinationer. Något som resulterat i att det sker 1,4 miljoner flygresor varje år i relationen. Det är inte bara mycket ur ett nordiskt perspektiv. Det är mycket ur ett europeiskt perspektiv.

Genom att knyta Oslo och Stockholm närmare varandra stärker vi varandras huvudstadsregioner samtidigt som vi skapar en kraftfull tillväxtaxel i norra Europa. Det går inte att överskatta de potentiella effekterna av att knyta samman två av Europas snabbast växande och innovativa huvudstäder med snabba, täta och effektiva tågförbindelser.

I termer av resandeprognoser är vår bedömning att om en förbindelse med en restid på max tre timmar mellan Oslo och Stockholm står klar i mitten på 2030-talet kommer det ske 1,9 miljoner tågresor per år och skapas underlag för knappt 20 tåg i vardera riktningen per dag. Där till kommer ett ökat regionalt resande och regional tågtrafik över gränsen. Det kommer alltså vara en av Nordens största reserelationer med tåg. För Karlstad och stora delar av Värmland kommer Oslo vara närmaste storstad och Gardermoen närmaste internationella flygplats. Båda inom dagspendlingsavstånd. Utöver det är både Lilleström och den täta kopplingen mellan Lilleström och Gardermoen intressanta ur ett gränsöverskridande perspektiv.

I KVV Kongsvingerbanan talar man om att SJ vill köra fem tåg om dagen när banarbetena på Kongsvingerbanan är klara och en ambition om att utöka trafiken till åtta tåg om dagen. Men det är i utifrån nuvarande restid. De underliggande behoven och potentialen är alltså mycket större än så.

## K5:1 ett möjligt första steg

I utredningen så talas det om två lönsamma koncept och två olönsamma projekt ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Vi tolkar inte riktigt resultatet på samma sätt. Visserligen är K3.4 påtagligt olönsamt men K5:1 ligger nära K2.3 i lönsamhet trots att inte gränsöverskridande nyttor tagits in i beräkningen. Möjligheten att se förslaget som en möjlig etapp på en ny gränsbana som kan brukarfinansiera nämns inte i KVUn. Om man lägger till de perspektiven är den rimliga slutsatsen att K5:1 är en ännu mer strategisk åtgärd än vad som framgår i KVUn.

Vi menar att det mesta talar för att man borde påskynda utredningsarbetet för K5:1 så att den kan övervägas som ett steg mot en bättre förbindelse mellan Norge och Sverige. I det perspektivet blir det därför mycket tveksamt när utredningen pekar på att en ny förbindelse mellan Lilleström och Sörumsand eventuellt kan byggas som enkelspår. Syftet som vi uppfattar det är att skapa ett robust och flexibelt transportsystem. Om den nya förbindelsen byggs som enkelspår riskerar den att vara en flaskhals redan när den tas i trafik.

## **K6 en mer direkt förbindelse till Sverige**

Vi noterar att K6 inte tagits med i utredningen mot bakgrund av att det inte ansågs ligga inom ramen för det uppdrag som ligger till grund för KVU Kongsvingerbanan. Det är mycket positivt att Jernbandirektoratet föreslår att en sådan KVU/utredning ska göras. Det är angeläget att en sådan utredning startar så snart som möjligt.

I Sverige har Trafikverket dels slutfört en ÅVS för stråket Stockholm-Oslo och dels ett uppdrag att i nuvarande nationell plan att utreda kapacitetsproblem och långa restider i stråket Stockholm-riksgränsen-Oslo så att förbindelsen kan övervägas i kommande planperiod. Det bör alltså finna alla förutsättningar att påbörja arbetet med en KVU, fördjupad utredning och/eller lokaliseringsutredning som ser till stråket på båda sidor om gränsen. Trafikverket har dessutom i den fördjupade utredningen för Värmlandsbanan som börjar bli klart tittat på lämpliga/möjliga anslutningspunkter i Sverige.

Även om frågan om möjlig brukarfinansiering av en ny gränsbana inte ligger inom ramen för KVUn är det viktigt för det fortsatta arbetet med att hitta finansieringslösningar, att man så snart som möjligt kan svara på lokaliseringsfrågan. I arbetet med finansieringslösningar är möjligheten att bedöma kostnader och risker central. En förutsättning för att minska osäkerheten i kalkylerna är att lokaliseringsstudier genomförs. Ju snabbare lokaliseringsstudier genomförs desto snabbare finns stabil kunskapsgrund för finansieringsdiskussioner.

## **Stora climateffekter**

Vi delar KVUns bedömning att en modern förbindelse mellan Stockholm och Oslo kraftfullt skulle minska klimatutsläppen. Oslo-Sthlm 2.55 kommer under början av 2021 bli klara med en klimatrapport för projektet men redan de initiala beräkningarna visar en minskning av klimatutsläppen från flyget med drygt 60 000 ton per år. Då flygresandet ökar med fyra procent per år mellan Arlanda och Gardermoen blir de långsiktiga effekterna ännu större. Till det kommer effekterna av överflyttning från bil till tåg och kapaciteten till ökad godstrafik med tåg.

## **Finansierande infrastrukturavgifter / Brukarfinansiering**

Inom ramen för arbetet med Oslo-Sthlm 2.55 har vi visat att en ny gränsbana inte bara är samhällsekonomiskt lönsam utan också företagsekonomiskt lönsam. En ny gränsbana går att finansiera helt med brukaravgifter. Vi ser positivt på uttalandena från företrädare för norska regeringen att man vill titta på de möjligheter vi lyft fram. Även Trafikverket i Sverige skriver i sitt förslag till inriktningsplaneringen att de möjligheterna behöver utredas ytterligare.

I KVUn nämner man att en restid på mellan tre och fyra timmar behövs för att vara konkurrenskraftig med flyget. Ur ett samhällsperspektiv stämmer det. Dock bör man vara medveten om att marknadsandelen och intäktspotentialen står i relation till restid. Det betyder att en restid närmare fyra timmar kan sänka investeringskostnaden men trots det vara betydligt svårare att brukarfinansiera,

Vår bedömning är att en ny gränsbana och en ny förbindelse mellan huvudstäderna kan stå klar i mitten på 2030-talet - under förutsättning att processen förs framåt i Norge och Sverige. Bolaget Oslo-Sthlm 2.55 vill gärna medverka i ett sådant arbete.



Jonas Karlsson - VD - Oslo-Stockholm 2.55 AB  
[jonas.karlsson@oslo-sthlm.se](mailto:jonas.karlsson@oslo-sthlm.se)

# VIDEREFØRING OG GJENNOMFØRING AV NY JERNBANEFORBINDELSE OSLO-STOCKHOLM

ved å ta i bruk alternativ organisering og alternativ finansiering  
utenom rammene i Nasjonal transportplan



**Oslo – Sthlm**  *under 3 timer AS*

# Ny jernbaneforbindelse mellom Oslo–Stockholm som gjør det mulig å kjøre tog mellom de to hovedstedene på under 3 timer

## 1. BAKGRUNN OG HENSIKT

De økonomiske rammene i NTP hindrer gjennomføring av store, grensekryssende jernbaneprosjekter. Dette selv om prosjektene i utgangspunktet ser lønnsomme ut, både samfunnsøkonomisk og bedriftsøkonomisk. Samtidig har vi i Norge erfaring for å utvikle nye modeller å organisere og finansiere store prosjekter på gjennom konsesjonsmodellen som er brukt med stor suksess i Nordsjøen i 50 år nå. Tilsvarende modell brukt for å bygge samfunnsnyttig infrastruktur, kan revolusjonere jernbane- og annen samferdsels-utbygging.

Siden 2017 har det vært arbeidet aktivt og grundig for å bygge en ny, rask jernbaneforbindelse mellom Oslo og Stockholm med en annen finansiering og organisering enn ren statlig. Prosjektet er kommet så langt at Stortinget bes om å ta stilling til å videreføre prosjektet langs disse linjer.

I hovedtrekk går modellen ut på å invitere store, internasjonale selskaper/konsesjonæren, til å finansiere, bygge, drifte og vedlikeholde banelinjene ved å få tildelt en konsesjon fra den norske og svenske stat med en varighet på 50 år – f.eks. fordelt på 6 års byggetid og 44 års tid. Etter utløpet av konsesjonsperioden faller anlegget tilbake til statene. Modellen sikrer finansiering uten statlige bevilgninger. I konsesjonsbetingelsene kan alle vitale forhold av samfunnsinteresse reguleres.

Samtidig sikrer en nye impulser når det gjelder kostnadseffektiv utbygging og drift av jernbane i Norge ved at kompletterende internasjonal kompetanse blir trukket på. Staten kan eventuelt også velge å delta i en konsesjon gjennom et statlig AS, f.eks. et Nye Baner AS.

Forbindelsen Oslo-Stockholm er ideell for å vise hvordan denne alternative modellen kan gjennomføres.

På norsk side er det aktuelt å bygge en ny dobbeltsporet trase mellom Lillestrøm og Arvika, via Leirsund og Bjørkelangen, som er 97 km lang.

Omtrent halvparten går på norsk side av grensen. Banen bygges for både person- og godstrafikk. For godstrafikk vil et samspill mellom den nye banen og en oppgradert Kongsvingerbane bety et kraftig løft for godstrafikk på jernbane. Godstrafikken østfra inn i Norge er anslått å ville fordobles innen 2040. Nytt av langt bedre godskapasitet tilfaller transportkjøperne, i form av bedre leveringssikkerhet, mindre sårbarhet og mindre ventetid, noe som medfører økt samfunnsøkonomisk effektivitet.

Konsesjonæren inngår avtale med BaneNor om bruken av eksisterende linje mellom Oslo og Lillestrøm Nord (mellom Lillestrøm og Leirsund). Konsesjonæren inngår avtale med BaneNor om bruk av eksisterende kjørevei mellom Oslo og Leirsund.

Trafikkgrunnlaget er stort, kjøretiden kan bringes ned til under 3 timer, og traseen kan bygges på solid grunn utenom bebyggelse og uten at dyrket mark eller natur- og miljøverdier blir påvirket i særlig grad. Storparten av banen på norsk side vil gå i bruer og tunneller. Av de 16 km bane som går i dagen på norsk side, går ca 10 km i grunnforhold som vurderes som krevende. Det vil derfor være nødvendig å foreta grundige grunnundersøkelser på de aktuelle strekningene før prosjektet endelig besluttes.

*Tidspunktet for gjennomføring er ideelt fordi prosjektet*

- vil gi en stor, positiv klimaeffekt
- vil kunne videreføres umiddelbart og skape ny, stor aktivitet i virksomheter tilknyttet store deler av norsk industri og annet næringsliv
- vil gi langsiktige og store nyttevirksomheter for nærings- og arbeidsliv, utdanning og forskning, bostedsutvikling, kulturelt og sosialt liv langs hele strekningen
- vil kunne utnytte den økende interessen i internasjonale kapitalmarkeder for langsiktige investeringer i infrastruktur
- vil være et viktig bidrag til utvikling av nordisk samarbeid og tilknytning av de skandinaviske hovedstedene til et moderne europeisk jernbanenett

*I dette notatet er prosjektet oppsummert.*

## 2. HVA ER DET NYE JERNBANEPROSJEKTET OSLO – STOCKHOLM?

For å kunne oppnå en kjøretid med tog på under 3 timer mellom de to hovedstedene må det bygges dobbeltspor på hele strekningen. Det må bygges to helt nye traseer:

- Mellom Lillestrøm og Arvika
- Mellom Kristinehamn og Örebro

For øvrig må det på svensk side foretas betydelige oppgraderinger, som allerede ligger inne i svenske trafikkmyndigheters planer. På norsk side er det allerede 4 spor mellom Oslo S og Lillestrøm Nord (Gardermobanen og Hovedbanen).

Planen er at en Konesjonær får ansvaret for å bygge de strekningene som må bygges fra grunnen av. Konesjonæren leier kjørevei av de to statene på de øvrige strekningene som er bygget for statlige midler. Konesjonæren får en garantert kapasitet gjennom konesjonsperioden og betaler vanlig kjøreveisavgift til statene. På samme måte kan offentlige myndigheter kjøpe kapasitet av Konesjonæren (f.eks. til lokal- og regionruter) på de strekningene som konesjonæren bygger og finansierer.

Konesjonæren får ansvaret for drift og vedlikehold, som i seg selv er et incitament for å bygge kostnadseffektivt for hele konesjonsperioden.

### 2.1 TRASEVALG

Allerede i Jernbaneverkets Høyhastighetsutredning i 2012 ble det vurdert tre traseer for en slik rask jernbaneforbindelse mellom Oslo og Stockholm:

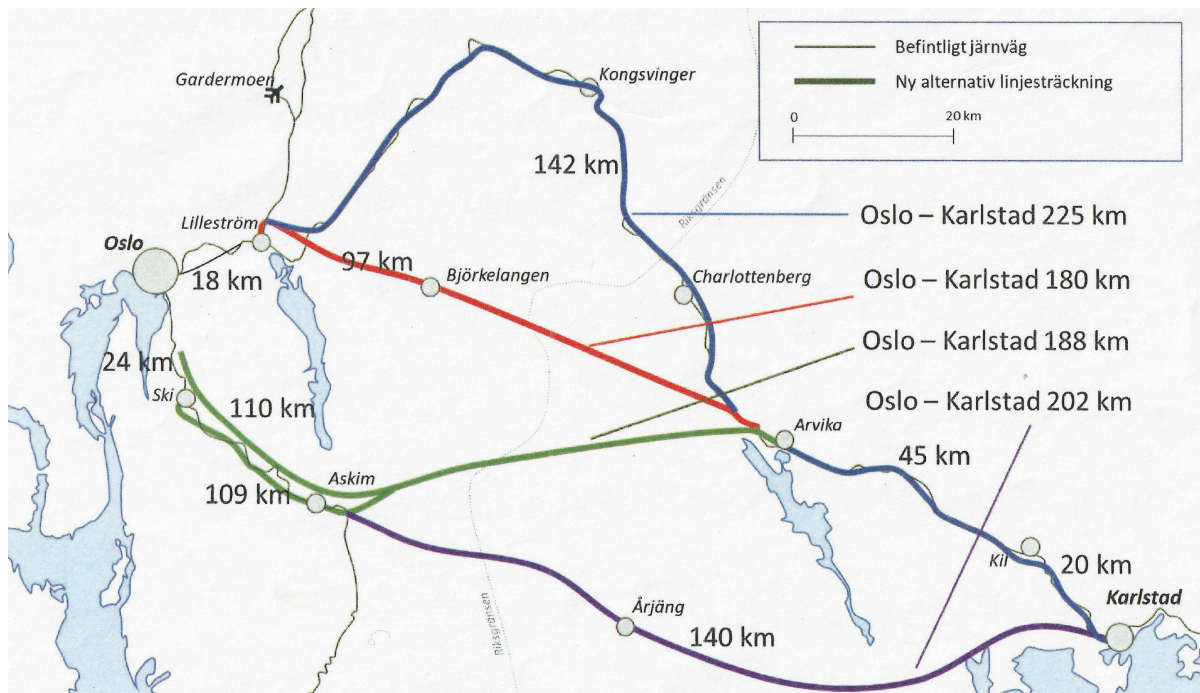
- Kongsvingerbanen
- En trase Lillestrøm- via Bjørkelangen-Arvika
- En trase via Ski og Indre Østfold til Arvika

Traseen via Bjørkelangen ble vurdert å være den beste ut fra fire kriterier:

- Byggetid og investeringskost, fordi traseen går utenom tettbebyggelser
- Natur og miljøhensyn
- Kjøretid – de andre alternativene er vesentlig lengre og mer komplisert å bygge for hurtigtog
- Trafikkgrunnlag, p.g.a. kjøretid

Resonnementet er at skal prosjektet kunne finansieres med privat kapital, må markedsgrunnlaget være stort. Markedet må i stor grad tas fra flytrafikken. Skal en oppnå dette, må kjøretiden være konkurransedyktig mot fly, dvs 3 timer eller kortere. Den eneste traseen som kan oppfylle dette kjøretidskravet, er traseen via Bjørkelangen.

Jernbaneverket har foretatt en Konseptvalgutredning – KVVU – om oppgradering og

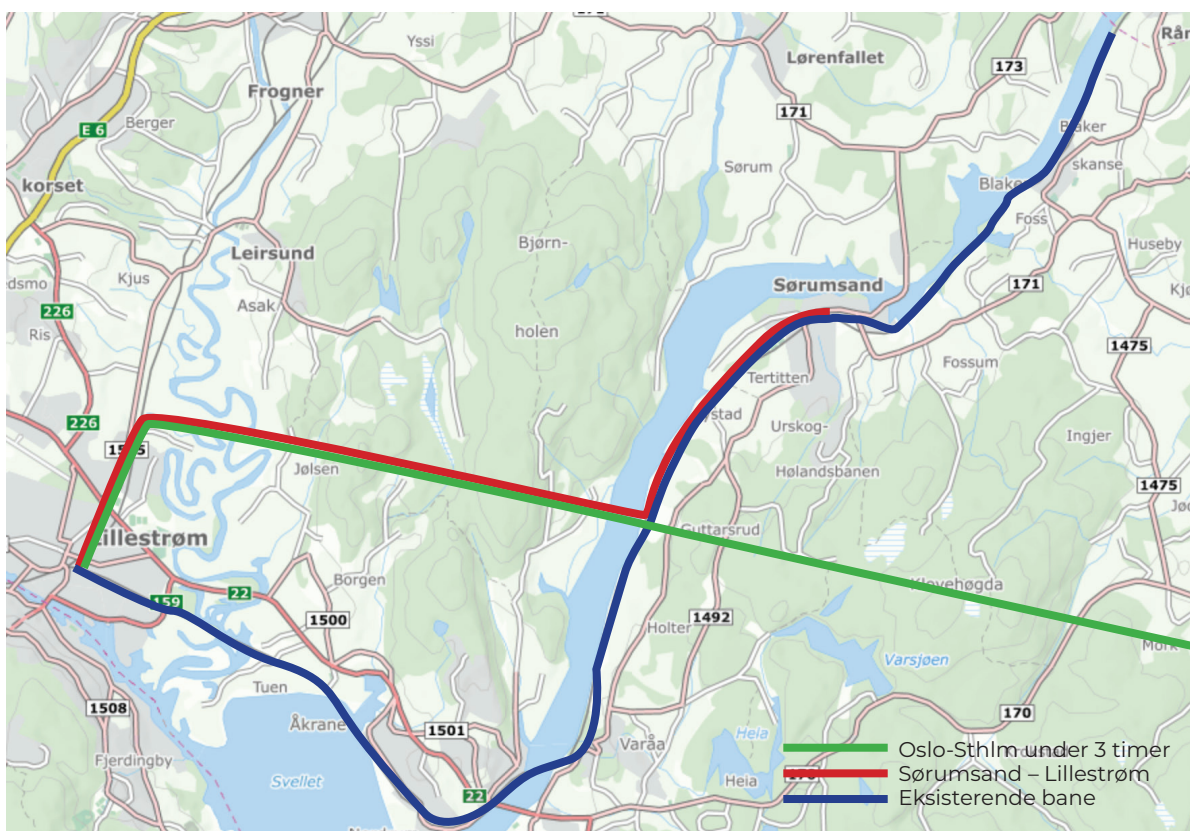


Linjeavstander ved forskjellige ruter Oslo–Karlstad.

forbedring av Kongsvingerbanen. I følge KVVU'en er ikke Kongsvingerbanen aktuell i forbindelse med et direktetog mellom hovedstedene. Her er imidlertid et av de foreslåtte konsepter at det bygges en ny trase fra et punkt syd for Sørumsand på østsiden av Glomma rett over til Lillestrøm Nord. Dette er den samme trase som er foreslått for Oslo-Stockholm-sporet. Dermed kan både Kongsvingerbanen og ny grensekryssende jernbane via Bjørkelangen føres gjennom samme trase på denne strekningen, bruke samme Glommakryssing, noe som betyr en investeringsinnsparing på nærmere 4 milliarder. Med denne løsningen kan det bygges kryssningsspor på østsiden av Glomma der Kongsvingerbanen og ny grensekryssende trase møtes, og det kan bygges kryssningsspor på Lillestrøm Nord som fører trafikken både nordover, mot Gardermoen og Hamar/Trondheim, og sydover mot Lillestrøm-Oslo. Både for gods- og persontrafikk vil dette være en optimal løsning.

## 2.2 INVESTERINGER, PROSJEKTØKONOMI OG FINANSIERING

Totale investeringer er beregnet til SEK 55 mrd – hvorav SEK 41 mrd er de to nye strekningene. Strekingen Lillestrøm-Arvika er kostnadsberegnet til SEK 27 mrd, hvorav SEK 18 mrd på norsk side. Det er disse SEK 41 mrd som forutsettes finansiert gjennom en konsesjonsløsning, resten av investeringene ligger inne i eksisterende statlige svenske oppgraderings- og utbyggingsplaner. Kostnadene for utbygging er kvalitetssikret i den forstand at traseen Lillestrøm-Arvika går i grunn som ikke skaper den type problemer som en har opplevd f.eks. i Østfold under Intercity-utbyggingen. Den skal heller ikke gå gjennom tettbebyggelser, som er en annen faktor som driver kostnadene. En Konsesjonær må imidlertid selvsagt selv foreta detaljplanlegging og lage sine egne kostnadsanslag, som Konsesjonæren står ansvarlig og tar risikoen for. Følsomhetsanalyser viser at prosjektet er robust i forhold til endringer i investeringene.



*Ny bane Sørumsand–Lillestrøm kan bruke samme bro for kryssing av Glomma – total besparelse 4 mrd kr.*



Investeringskostnadene er beregnet til NOK 370 mill pr km. Til sammenlikning er kostnadene Holm–Nykirke 461 mill kr og Sørli–Åkersvika 400 mill kr.

*En analyse utført av SWECO viser en samfunnsøkonomisk gevinst på SEK 67 mrd, dvs. at prosjektet har stor samfunnsøkonomisk nytte. Nyttien på norsk siden er større enn på svensk side, beregnet til SEK 34 mrd. Med de forutsetningene som er lagt til grunn, er prosjektet også bedriftsøkonomisk lønnsomt for Konesjonæren/rettighetshaverne.*

Konesjonærens inntekter vil komme fra brukere av person- og godstrafikk fra operatører som kjører togene både på langdistanse, regionaltog og lokaltrafikk. Konesjonæren vil også få kjøreveisavgift fra togoperatørene som bruker de banestrekningene som konesjonæren har bygget. Konesjonæren vil betale en konesjonsavgift og kjøreveisavgifter til statene, for bruk av allerede eksisterende strekninger, samt bekoste drift og vedlikehold og nødvendige utbedringer/oppgraderinger i konesjonsperioden.

Dagens billettpris med tog mellom Oslo og Stockholm er ca SEK 600 – flyprisene er opptil det tredobbelte. Beregningene viser at prosjektet er bedriftsøkonomisk lønnsomt med dagens priser for togbillett. I beregningene er det lagt til grunn at det kjøres 5 langdistansetog og 19 regiontog pr retning pr døgn.

Med bruk av ERMTS – det nye felleseuropeiske togkontroll- og trafikkstyringssystemet – på hele strekningen, vil kapasiteten kunne økes med økende trafikkbehov, ikke minst for Romeriksportens vedkommende. I modellberegninger er det lagt til grunn en markedsandelen tog/fly for trafikk Oslo–Stockholm på 65% (dvs 1 million flypassasjerer i et normalår, ref 2019). Dette er erfaringsmessig internasjonalt et konservativt anslag ved bygging av denne type raske togforbindelser.

*Prosjektet vil finansieres gjennom en kombinasjon av egenkapital fra konesjonæren/rettighetshaverne, og langsikte lån/obligasjoner fra internasjonale kapitalmarkeder.*

Prosjektet vil bli definert som et ESG-prosjekt (grønn infrastruktur) som gir fordelaktige finansieringsbetingelser. Det må også kunne påregnes bidrag fra EU. Med statlige garantier for deler av gjelden vil renten kunne holdes langsiktig på et nivå på 1.5%, som er lagt til grunn i de økonomiske beregningene.

*Timingens anses perfekt for denne type finansiering fordi utsiktene til et langsiktig lavt rentenivå er åpenbare – det er også derfor kapitalmarkedene nå søker solide, langsiktige investeringer.*

### 2.3 KOMPONENTER I ANLEGGET INFRASTRUKTUR

- Banelegeme med grunnarbeid
- Tunneler
- Bruer/overbygninger
- Signalsystem
- IKT
- Kraftforsyning
- Sikkerhetsanordninger
- Serviceveier
- Støyskjerming

#### ANDRE ANLEGG

- Stasjoner, ref ny Bjørkelangen stasjon
- Depoter
- Vedlikeholdsspor
- Trafikkstyringsanlegg
- Rullende materiell

#### TJENESTER

- Kapasitetstildeling
- Trafikkstyring
- Operatørvirksomhet
- Kommersielle tjenester



### 3. HVORFOR ER DETTE PROSJEKTET VIKTIG?

Det er særlig følgende grunner:

- Det er Skandinavias største klimatiltak. Å flytte et stort antall flypassasjerer over til jernbane og å flytte person- og godstrafikk fra vei til bane vil ha større positiv klimanytte enn noe annet enkelttiltak i Skandinavia.
- Det vil skape grunnlag for økt sysselsetting og ny økonomisk vekst i de to hovedstedene og langs banen – både i byggeperioden og når banen står ferdig. Tilgjengelighet både til markeder og leverandører/teknologi vil skape grunnlag for ny næringsvirksomhet og vekst i eksisterende virksomheter. Samspillet mellom norsk og svensk næringsliv både i hovedstedene og langs strekningen er stort og økende, og det finnes et stort potensiale for å utvikle relasjonene.
- Ikke minst vil det stimulere norsk og svensk industri til leveranser av mer klimavennlige løsninger som kan sette standard for framtidige utbygginger internasjonalt, både når det gjelder bruk av utslippsfrie anleggsmaskiner, og mer klimavennlige materialer (tre, betong, aluminium m.v.) der våre lands bedrifter er verdensledende.
- Det vil skape 3 arbeidsmarkeds- og utdanningsregioner i forhold til de nåværende 8, noe som skaper grunnlag for felles arbeidsmarked over større regioner og for et tettere samarbeid om utdanning og forskning mellom sentrale institusjoner på norsk og svensk side. F eks vil regiontog kunne kjøre Karlstad–Oslo på 1,05 time. Tilgang på kompetanse er en avgjørende forutsetning for utvikling av bærekraftige samfunn.
- En raskere forbindelse vil skape nye muligheter for kulturelt og sosialt liv. Det vil skape grunnlag for økt bolig- og bostedsutvikling langs den nye traseen, i nær tilknytning til Europas største grønne lunger. På denne måten vil en ny, effektiv jernbane bidra til å skape bedre balanse mellom utviklingen i de to hovedstedene og knutepunktene langs strekningen. Samlet sett ligger det også et stort vekstpotensiale i selve dynamikken med å knytte sammen de to hovedstedene og byene og tettstedene langs banen.

All erfaring viser at infrastruktur skaper trafikk og vekst. For hele strekningen kan den nye jernbanen bli en vekst-streng. Vi har bl.a. sett på hvordan det kan skapes en grensekryssende næringsutviklingssone mellom Lillestrøm og Arvika, basert på den store tilgangen på unyttede natur-ressurser som finnes i området, i samspill med etablerte industrielle miljøer og kompetansemiljøer, bl.a. i Lillestrøm-området og i Karlstad-regionen. Dette krever et systemperspektiv der en kobler knutepunktene med stasjoner opp mot omlandet. Med bruk av ny smart-teknologi, nye virkemidler for en raskere overgang til bioøkonomi, og en effektiv infrastruktur kan dette bidra vesentlig til utvikling av Skandinavia som det ledende område i Europa for utvikling av bærekraftige samfunn.

*Dette vil kreve et mer omfattende og langsiktig samarbeid mellom regioner og kommuner langs strekningen, både når det gjelder målbilder, samfunnsplanlegging og konkrete virkemidler.*

#### 3.1 FORHOLDET TIL FNS BÆREKRAFTMÅL

Prosjektet vil gi sterke positive bidrag til flere av FNs bærekraftsmål, både når det gjelder de sosiale og økonomiske dimensjonene av bærekraft, samt klimapåvirkning.

Prosjektet vil

- Integre tiltak mot klimaendringer i politikk og planlegging.
- Skape bærekraftig, pålitelig og solid infrastruktur av høy kvalitet, for å støtte økonomisk utvikling og livskvalitet med vekt på overkommelig pris og likeverdig tilgang for alle.
- Fremme økonomisk produktivitet gjennom diversifisering, teknisk innovasjon og oppgradering
- Fordoble virkningene av energieffektivitet.
- Styrke lik tilgang til yrkes- og høyere utdanning av god kvalitet.

*Samtidig ivaretar prosjektet hensynet til vann- og land-baserte økosystem, biologisk mangfold og hensynet til å ta vare på dyrket mark.*

Klarer en å overføre det antall flypassasjerer mellom Oslo og Stockholm som prosjektet forutsetter, vil det også gjøre utbygging av en tredje rullebane på Gardermoen uaktuell, med de natur- og miljøbesparelser dette vil bety.

#### 4. HVORDAN SKAL PROSJEKTET GJENNOMFØRES

##### 4.1 SELVE KONSESJONSMODELLEN

Den norske og svenske stat vil være prosjekteiere. Trolig er det mest hensiktsmessig om det etableres et joint-venture selskap som de to statene eier 50/50, underlagt h.h.v. Samferdselsdepartementet og Infrastrukturdepartementet.

Dette selskapet

- forbereder og utlyser konsesjonen.
- garanterer kapasitet på eksisterende linjer (f.eks. 2 tog/time i 44 år).
- bidrar til lån for internasjonale institusjonelle kapitalkilder, f.eks. EIB o.a.
- garanterer for deler av låneopptakene.
- godkjenner planer og kontrollerer gjennomføringen.

Utlysningen av en konsesjon vil inneholde et utkast til konsesjonsbetingelser og beskrive de lover, forskrifter, tekniske standarder og andre bestemmelser som regulerer prosjektet.

Vurderingskriterier for sammensetning av den gruppering av selskaper som skal utgjøre.

Konsesjonæren, vil være

- Finansiell styrke
- En finansieringsplan som ivaretar både statenes og konsesjonærens interesser i forhold til akseptabel inntjening, risikofordeling m.v.
- Forslag til hvordan prosjektet kan generere inntekter og verdiskaping for samfunnet, konsesjonær, lokalsamfunn, næringsliv m.v. – for eksempel gjennom eiendomsutvikling, ny smart-teknologi osv.
- En hovedplan for hvordan søkeren vil angripe design, planlegging, utbygging og drift og vedlikehold – i dette inngår bruk av nye konseptuelle løsninger, ny teknologi m.v. både for å forbedre kostnadseffektivitet og møte miljø- og klimakrav
- En vurdering av hvilke forundersøkelser, konsekvensstudier m.v. som vil kreves og hvordan søkeren vil utføre disse.

# KONSESJONSMODELLEN

## SKJEMATISK OPPBYGGING FOR KONSESJONSMODELLEN VED BYGGING OG DRIFT AV NYE JERNBANER

PROSJEKTEIER – NORSKE OG SVENSKES STATER	KONSESJONÆR	TOGOPERATØRER/REGIONER
UTARBEIDER GRUNNLAGET FOR KONSESJONSMODELLEN OG KONSESJONSBETINGELSENE	ETT ELLER FLERE SELSKAPER/KONSORTIUM BETALER KONSESJONSAVGIFT TIL PROSJEKTEIER	LEIER KJØRETID FOR HELE ELLER DELER AV LINJENE (HOVEDLINJE/REGION- OG/ELLER LOKAL-LINJER)
FORBEREDER OG LYSER UT KONSESJONEN (FOR 50 ÅR)	FINANSIERER, DESIGNER, BYGGER, DRIFTER OG VEDLIKEHOLDER LINJENE	DRIVER PERSON- OG/ELLER GODSTRAFIKK REGIONER BIDRAR TIL FINANSIERING
GARANterer KAPASITET PÅ EKSISTERENDE LINJER I NORGE OG SVERIGE	SKAFFER EGENKAPITAL SKAFFER LÅN	
BIDRAR TIL LÅNFRA DEN EUROPEISKE INVESTERINGSBANK	KJØPER KAPASITET OG BETALER LINJEVIAGIFT PÅ EKSISTERENDE LINJER	
GARANterer FOR LÅN	ETABLERER KONTRAKT MED TOGOPERATØRER	
GODKJENNER PLANER		
GRUNNERVERV		
KONTROLLERER/FØLGER OPP PLANPROSESS		

- En tidsplan fra tildeling av konsesjon til ferdigstillelse for drift.
- Erfaringer m.h.t. tilsvarende prosjekter.
- Oversikt over aktuelle partnere for de ulike trinn av prosjektet.
- Hvordan søkeren vil etablere sin virksomhet i Norge og Sverige hvis søkeren ikke tidligere har hatt virksomhet her.

Den gruppering av internasjonale selskaper som tildeles konsesjon vil bli valgt av prosjekteier ut fra hva som vurderes som en optimal sammensetning. I denne sammenheng må det også vurderes om statene skal inngå i konsesjonæren gjennom egne statseide selskaper.

Med et slikt opplegg vil Konsesjonæren få ansvar for

- Designe, planlegge, bygge og vedlikeholde anlegget.
- Tilveiebringe nødvendig egenkapital.
- Tilveiebringe nødvendig fremmedkapital.
- Inngå avtaler med alle konsulenter, entreprenører m.v. nødvendige for å bygge og drifte.
- Inngå avtaler med togoperatører om bruk av kjøreveien – togoperatørene tildeles kapasitet og betaler en kjøreveisavgift som er del av brukerbetalingen.

Berørte regioner inngår avtaler om lokal og regional trafikk og garanterer for et visst trafikkvolum – dette inngår også som et bidrag til finansieringen av prosjektet.

Bolaget Oslo–Sthlm255.ab var i 2018 ute i markedet med en anmodning om å melde interesse for å delta med privat kapital i prosjektet. Ca 20 internasjonale selskaper har signert intensjonsavtaler om å delta. Utlysningen av en konsesjon vil skje globalt. Det er naturlig å se for seg at antall rettighetshavere i Konsesjonæren vil være 4–6 selskaper.

Gjennomgående er det at

- Det inngås lange kontrakter.
- Det er en klar ansvars- og risikofordeling mellom partene.
- Det ligger incitamentener i avtalene om optimal kostnadseffektivitet, utvikling av nye løsninger og en best mulig kvalitet på reiseopplevelsen.

Risiki som skal fordeles, omfatter

- Design, prosjekterings- og anleggsrisiko
- Driftsrisiko
- Markedsrisiko
- Juridisk og politisk risiko
- Force majeure
- Risiko ved avtaleperiodens slutt – når anleggene forutsettes overført til de to staten



Kartet viser kjøretider mellom sentrale stasjoner Oslo–Stockholm.



Det vil være nødvendig å utføre utfyllende analyser av

- Kapasitet og trafikk – person vs gods
- Knutepunkter
- Geologi
- Design og teknikk, f.eks. i forhold til plattformlengder, togtyper.
- Kontraktstrategi m.v.

#### 4.2 REFERANSER TIL ANNEN BRUK AV KONSESJONSMODELL I ULIKE TYPER AV VIRKSOMHET OG LAND

- Jernbanekonsesjoner i andre land.
- Petroleumskonsesjonene.
- Kraftverkskonsesjoner.
- Konsesjoner i annen kommunikasjon, f.eks. mobiltelefoni.

#### 4.3. REFERANSER TIL MULIGE ANDRE MODELLER

Det finnes etter hvert flere eksempler på hvordan grensekryssende infrastrukturprosjekter kan organiseres og finansieres, ref bl.a. Øresundbroen mellom Sverige og Danmark og Femern-forbindelsen mellom Danmark og Tyskland.

#### 4.4. BEHOVENE FOR SAMORDNING PÅ TVERS AV GRENSEN

Det vil være behov for å samordne mellom de to statene alle forhold som er knyttet til tekniske krav, trafikkstyring, miljø- og klimakrav, helse-, miljø og sikkerhet, økonomisk rapportering, skattlegging m.v. Vi forstår at Jernbanedirektoratet/BaneNor og Trafikverket er i gang med å forberede en slik samordning.

## 5. FRAMDRIFTSPLAN MED FORUTSETNINGER

Med et intensjonsvedtak i Stortinget våren 2021 kan en framdriftsplan se slik ut:

*Resten av 2021*

- Lokaliseringsstudie
- Kvalitetssikring av finansielle forutsetninger
- Avklaring av tekniske- og andre samordningskrav mellom Norge og Sverige
- Forberedelse av konsesjon

*2022:*

- Utlysning og tildeling av konsesjon
- Vedtak om statlig regulering

*2023:*

- Gjennomføring av detaljplanlegging, godkjenning av planer
- Statlig grunnerverv

*2024:*

- Anbud for utbygging
- Oppstart av bygging

*2030:*

- Nye banestrekninger ferdig

## 6. FORSLAG TIL INTENSJONSVEDTAK I STORTINGET

Stortinget anmoder Regjeringen om at prosjektet føres videre og gjennomføres etter den foreslåtte modellen.

---

### TRYGVE TAMBURSTUEN

*Daglig leder*

Mobil: 920 33 334

E-post: trygve@tamburstuen.com

### CARL FREDRIK HAVNÅS

*Styreleder*

Mobil: 975 50 520

E-post: cfh@hsbank.no



Til  
Jernbanedirektoratet  
Postboks 16  
0101 Oslo

Kongsvinger 05.02.22

### **Høringsvar fra Grensekomiteen ARKO – KVU Kongsvingerbanen**

Det vises til brev datert 4. desember 2020 ang offentlig høring av KVU Kongsvingerbanen. Her følger høringsuttalelsen fra Grenseregionen ARKO. Uttalelsen er behandlet og vedtatt av Ordfører-/Rådmannsmøte 28.01.21. Saksframlegget med vedtaket ligger vedlagt.

#### *Bakgrunn, mål og rammebetingelser*

Grenseregionen ARKO er tilfreds med at KVU-en for Kongsvingerbanen nå er ferdigstilt og sendt på høring. Dette er en utredning regionen kommunene og næringslivet har ventet på. Banens begrensede kapasitet skaper store utfordringer for utvidelse av persontogtrafikken, samt avvikling av godstransport og mulighet for overføring av gods fra veg til bane i en svært viktig godskorridor for skognæringen og eksportrettet industri. De tiltak som ligger inne i inneværende handlingsprogram 2018-2029 gir få muligheter for økt tilbud på strekningen, og det er viktig at man nå løfter blikket og får på plass en offensiv strategi som løser framtidens transportbehov på en god og offensiv måte. Grenseregionen ARKO ser det som svært viktig at man i NTP 2022-2033 får på plass en tydelig ambisjon og strategi også for Kongsvingerbanen, og resultatet av denne høringen er viktig i den sammenheng.

Grenseregionen ARKO mener det er et godt faglig arbeid som her er gjort, som også har involvert kommunene på en god måte underveis.

Grenseregionen ARKO er tilfreds med at KVU-en slår fast at Kongsvingerbanen er en viktig del av det nasjonale systemet og at den bekrefter at kapasitetsbegrensninger gjør banen til en flaskehals i det norske jernbanenettet. Det er også bra at utredningen understreker at Kongsvingerbanen er en avgjørende lenke i det norske og svenske godstransportsystemet, spesielt for vareforsyning og forsyningssikkerhet til/fra Nord-Norge og for tømmerindustrien. Den bekrefter også at etterspørselen er større enn kapasiteten. Grenseregionen ARKO ser det også som en styrke at KVU-en peker på behovet for lengre tog og flere avganger om Kongsvingerbanen skal bidra til å nå EUs mål for overføring av godstransport fra vei til sjø og bane – 30 % av trafikken i veinettet med reiselengde over 300 km innen 2030.

På samme måte mener Grenseregionen ARKO det er gjort gode vurderinger av Kongsvingerbanens betydning for lokal og regional utvikling, og de begrensninger som ligger i dagens kapasitet for å møte økende etterspørsel.

Grenseregionen ARKO støtter derfor de overordnede rammebetingelsene, samfunnsmålene og effektmålene som ligger til grunn for KVU-en.

#### *Vurdering av anbefalingen*

Grenseregionen ARKO mener imidlertid at Jernbanedirektoratets anbefaling ikke er ambisiøs nok til å virkelig gi et løft for Kongsvingerbanen fram mot 2030 og 2050. Anbefalt strategi fram mot 2030 er ikke god nok hverken for person- eller godstransporten. Den løser ikke utfordringer med punktlighet, overbelastning og bedre frekvens. Anbefalingen på kort sikt ivaretar heller ikke Jernbanedirektoratets godsstrategi og målet om en styrket internasjonal godskorridor.

Anbefalt strategi fram mot 2030 er å legge til rette for økt ombordkapasitet og åpne for lengre godstog. Grenseregionen ARKO ser at dette kan gi sårt tiltrengt setekapasitet for persontransport, og vil gi effekter i form av lengre tog på godssiden. Men man vil fremdeles stå med en enkeltsporet bane med kapasitetsutfordringer for person og gods. Overbelastningen vil vedvare, punktligheten vil ikke bli bedre og det vil ikke kunne tilbys flere avganger gjennom K2.3 alene. Problemet rundt vedlikeholdsarbeider vil også fortsette. Grenseregionen ARKO stiller også spørsmåltegn ved realismen i innkjøp av nytt togmateriell på persontogsiden fram mot 2030, i lys av de bestillinger som nylig er gjort på dette området for Flirttogene og som det forventes leveranse av i 2027. For Kongsvinger og Kongsvingerregionen er redusert reisetid på Kongsvingerbanen en viktig forutsetning for at vi i større grad skal bli en del av bo og arbeidsmarkedsregionen rundt Oslo. Reduksjon av reisetid ned mot 1 time til Oslo er svært viktig i den sammenheng. Konsept 2.3 løser ikke utfordringene med reisetid, og kombinert med at kapasitetsutfordringene fortsatt vil være der innebærer konseptet ikke noe løft for persontrafikken til/fra Kongsvinger.

Som påpekt i KVU'en er Kongsvingerbanen en tungt belastet banestrekning for transport av gods. Grenseregionen ARKO ser det som lite framtidsrettet at det ikke anbefales flere infrastruktureltiltak som bidrar til å løse kapasitetsutfordringene for gods i årene fram mot 2030. Det anbefalte konseptet vil ikke ivareta Jernbanedirektoratets godsstrategi med tanke på kapasitet. Økt kapasitet er helt vesentlig om man skal videreutvikle Kongsvingerbanen som en viktig internasjonal godskorridor. Konsept 2.3 gir ingen kapasitetsutvidende tiltak for strekningen Kongsvinger – riksgrensen, og det er begrenset effekt for grensekryssende gods. Grenseregionen ARKO vil understreke at mye gods (inkludert tømmer) er «ferskvare», og da er det viktigere med flere tog pendler enn lengre tog. Hvis ikke kapasiteten til å kjøre tømmer tog økes raskt, vil det ramme skognæringen hardt. For Kongsvingerregionen handler det om å gi eksisterende næringsliv mulighet til å ekspandere og skape nye arbeidsplasser, samt å kunne få nyetableringer hit. Kongsvingerregionen er også i ferd med å befeste sin stilling innenfor biobaserte næringer gjennom flere nyetableringer de seneste årene, og det er viktig at man følger opp med investeringer i banenettet som understøtter et næringsliv i omstilling. Det er i dag store kapasitetsutfordringer i godssaksen sydover fra Oslo mot Gøteborg. Utbedring av Kongsvingerbanen vil gi en styrking av banenettet som er koblet på det svenske jernbanesystemet, inkludert banene til Gøteborg og sydover mot det Europeiske kontinentet. Økt kapasitet på Kongsvingerbanen/Grensebanen gir også mulighet for bedre retningsbalanse for godstransport gjennom Osloregionen til/fra Sverige og resten av Europa. For å styrke dette togsystemet kreves det en større ambisjon enn det som ligger i konsept K2.3 fram mot 2030. Konkurransesevnen til jernbane er sterkest på de lengre strekningene, der det å etablere en internasjonal godskorridor vil ha en betydning. Alle banestrekninger fører til Kongsvinger – og med relativt begrensede investeringer vil man få til et mer nettverksbasert og konkurransedyktig banenett innenfor godstransport. I den sammenheng er Kongsvinger et naturlig transportknutepunkt, der tiltakene som gjøres på Kongsvingerbanen vil ha en stor betydning for å realisere dette. Av hensyn til både person- og godstransport mener derfor Grenseregionen ARKO at Jernbanedirektoratets ambisjonsnivå må økes. Alternativ K3.4 med dobbeltspor Lillestrøm - Kongsvinger er det konseptet som åpenbart ville gitt størst løft for Kongsvingerbanen både for gods og persontransport. Men det er også det konseptet som koster mest – 21.5 mrd.

Grenseregionen ARKO ser at dette er en tung investering. Det vil bli sterk konkurranse om jernbaneinvesteringene fremover, og Grenseregionen ARKO støtter derfor Jernbanedirektoratet om

at Konsept 5.1 vil være en god løsning for framtiden. Men Grenseregionen ARKO mener framdriften må forseres i forhold til Jernbanedirektoratets framdriftsplan. Arbeidet med konkretisering av konsept 5.1 må startes snarest, med sikte på at infrastrukturprosjektene som ligger i dette konseptet kan igangsettes på kort og mellom lang sikt. Konsept 5.1 imøtekommer samfunnsmålet og effektmålene. Behovene er der allerede i dag, og vi kan ikke vente fram mot 2050 for en realisering. Konseptet gir økt kapasitet i form av økt frekvens og økt kapasitet per tog. 4 av 5 kryssningsspor i konsept K2.3 kreves også i konsept K5.1 (avhengig av plassering av kobling mot Hovedbanen).

Sammenlignet med andre jernbaneinvesteringer vil Grenseregionen ARKO vise til at samfunnsnyttene for konsept 5.1 er beregnet til -0,13 (Netto nytte pr budsjettkrone). Dette er i samferdselssammenheng bra, og viser en samfunnsnytte som er konkurransedyktig sammenlignet med andre jernbaneprosjekter. Og dette til tross for at nytten for Hovedbanen ikke er medregnet og nytten for godstransport er underestimert (kommentert lenger ned i saken). Grenseregionen ARKO mener dette underbygger at Konsept 5.1 bør ha en høyere prioritet enn for eksempel «Ytre Intercity» og at framdriftsplanen for Konsept 5.1 må forseres. Vurdering av nytten sammenlignet med ytre intercity er også i tråd med de utredningene som ble gjort i forbindelse grenbanene i rapportene Østlandsstjerna (Civitas, 2016) og Sammenstilling av nytteberegninger (Geir Berg, Logistikkutvikling, 2016).

Konsept 5.1 vil gjøre det mulig å kjøre nytt høyfrekvent lokaltogtilbud på dagens bane Lillestrøm-Fetsund-Sørumsand. Fjerntog, regiontog og godstog vil kunne kjøre på ny bane og vi vil få et mer robust system med økt kapasitet. Konsept 5.1 vil også ivareta Jernbanedirektoratets godsstrategi, og bidra til å utvikle en sterk internasjonal godskorridor. I dette konseptet ligger det også inne investeringer i nytt spor Lillestrøm – Leirsund, som gjør at dette må sees på som en del av framtidig dobbeltspor for Hovedbanen.

Tabellen under viser samfunnsøkonomiske analyser for andre jernbaneprosjekter, hentet fra Jernbanedirektoratets leveranse til NTP 2022-2033, oktober 2020.

Effektpakke	Netto nåverdi pr budsjettkrone(NNB)
Ny regiontogforbindelse og en times kortere framføringstid Oslo-Hønefoss (-Bergen), fellesprosjekt E16	-0,67
Flere og raskere tog på Dovrebanen (indre IC). To tog i timen til Hamar, trinn 3	-0,46
Flere og raskere tog på Dovrebanen (ytre IC), trinn 3 og 4 og videre for to tog i timen til Lillehammer	-1,08
Flere og raskere tog på Vestfold (ytre IC). To tog i timen til skien hele dagen	-0,53
Flere og raskere tog på Vestfold (full ytre IC). Fire tog i timen til Sandefjord og to tog i timen til Skien.	-0,89
Flere og raskere tog på Østfoldbanen (IC): To tog i timen til Fredrikstad	-1,04
Videreutvikling Vossebanen, trinn 1 og 2 inkl fellesprosjekt med vei	-0,84

Grenseregionen ARKO støtter Jernbanedirektoratets anbefaling om å utrede relasjonen Oslo-Stockholm i eget utredningsarbeid. Konsept 5.1 bør inngå i en slik vurdering som et første steg på en rask utvikling av forbindelsen mellom Oslo - Stockholm.

#### *Vurdering av nytteberegningene*

I oppdragsbrevet til NTP 2022-2033 er det understreket at samfunnsøkonomisk lønnsomhet og effektivitet vil bli vektlagt ved prioritering og gjennomføring av tiltak i transportsektoren. KVU-en som nå er gjennomført viser at det er grunn til å løfte investeringer på Kongsvingerbanen inn i disse prioriteringsdiskusjonene.

Til de nytteberegningene som er gjort i KVU'en vil Grenseregionen ARKO bemerke at



Jernbanedirektoratet har lagt til grunn lave prognoser for trafikkutvikling mot 2050. Modellanalysen forutsetter 1,7% vekst i gjennomsnitt pr år over Kongsvingerbanen mot 2050. I prognosene for NTP 2022-2033 foreslår de statlige transportetatene at 2,066% legges til grunn mot 2030, og 2,02% til 2050. Det er heller ikke samsvar mellom fremtidig vekst og historisk vekt over Kongsvingerbanen. Det har vært kraftig vekst i eksporten av massevirke siden 2013 og kraftig vekst i eksporten av fersk sjømat på bane. Dagligvarer Oslo-Narvik har økt fra 0 til 17 togpendler siden 1993. Og det er kun et tidsspørsmål før eksport av metaller og annet industrigods transporteres på bane over Kongsvinger fra Nord-Norge og Trøndelag.

Det er også en svakhet ved modellene at man ikke fanger opp nytte for kjøper og selger ved et forbedret godstilbud. Et styrket godstilbud på bane har nytte for næringslivet utover reduserte transportkostnader. Det er mulig å beregne næringsnytte på linje med konsumentoverskuddet som beregnes for persontransport, men det er ikke gjort i denne utredningen.

Grenseregionen ARKO vil også påpeke at nytteberegningene får kun beregnet nytten av tiltakene på norsk side. Eksempelvis vil CO2 gevinsten med flere tog til Narvik ikke komme til syne. Nytten av gods fra Sverige og EU inn til Norge er heller ikke beregnet. Ei heller overføringen av gods fra veg til bane. I sum mener Grenseregionen ARKO at momentene over taler for at lønnsomheten for prosjektet er enda høyere enn det som vises i KVU-en fordi man ikke får beregnet reell nytte for godssiden.

Grenseregionen ARKO stiller også spørsmål om nytteberegningene for Konsept K5.1 er riktig beregnet. Kostnaden for økt kapasitet på Hovedbanen inngår i kostnadsberegningene for K5.1, men vi kan ikke se at nytten for Hovedbanen er regnet inn. Hovedbanen har store kapasitetsproblemer og nytten for trafikken på Hovedbanen burde vært en del av det samlede regnestykket.

#### *Godspakke Innlandet*

I forbindelse med Nasjonal transportplan (NTP 2018-2029) ble også godsstrategien og Godspakke Innlandet lagt frem. Grenseregionen ARKO ønsker å kommentere at flere av tiltakene i blant annet Godspakke Innlandet også er lagt inn som mulige tiltak i både K2.3 og K5.1 i utredningen. Dette er tiltak som det i utgangspunktet allerede skal være finansiering til og som må ferdigstilles så raskt som mulig. Kongsvinger kommune frykter at gjennomføringen av disse viktige tiltakene vil bli utsatt ytterligere ved at K5.1 er tenkt langt frem i tid.

#### *Utvikling av Kongsvinger stasjon*

Et viktig grep i utvikling av Kongsvingerbanen er å styrke stasjonsområdene som funksjonelle knutepunkt. Gode knutepunkt er nødvendig for å fremme en flerkjerneutvikling i hovedstadsregionen, og for å bidra til nullvekstmålet. Dette gjelder også Kongsvinger stasjon. Det planlegges nå en stor grad av fortetting i Kongsvinger sentrum, et grep som vil bidra til å styrke knutepunktet rundt stasjonen. Det foreligger en vedtatt reguleringsplan for Kongsvinger stasjon som tilrettelegger både for fortetting og en ny bussterminal som vil gi sømløse overganger mellom buss og tog. Kongsvinger kommune jobber også sammen med både Innlandet fylkeskommune, BaneNor og Statens vegvesen om en ny gang/sykelbro over Glomma ved stasjonen som vil bidra til å styrke adkomsten til stasjonen samtidig som det kan sikre planfri kryssing til spor. Grenseregionen ARKO vil understreke betydningen av å samordne det som nå planlegges rundt Kongsvinger stasjon slik at man kan hente ut gevinsten ved å samordne utviklingen i tid.

#### *Oppsummering av Grenseregionen ARKOs vurderinger*

Grenseregionen ARKO mener Jernbanedirektoratet har gjennomført en grundig utredning som understreker Kongsvingerbanens betydning i jernbanenettet, og hvilke utfordringer som er knyttet til dagens begrensede kapasitet. Utredningen viser at det er behov for en større jernbanesatsing langs Kongsvingerbanen av hensyn til både person- og godstrafikk.

Grenseregionen ARKO mener imidlertid at Jernbanedirektoratets anbefaling ikke er ambisiøs nok til å virkelig gi et løft for Kongsvingerbanen med de strategiene som legges til grunn fram mot 2030 og 2050.

Konsept 2.3 med økt ombordkapasitet og lengre godstog fram mot 2030 er ikke godt nok hverken for person- eller godstransporten. Dette løser ikke utfordringer med punktlighet, overbelastning og

bedre frekvens. Anbefalingen på kort sikt ivaretar heller ikke Jernbanedirektoratets godsstrategi og målet om en styrket internasjonal godskorridor.

Grenseregionen ARKO anbefaler derfor man i stedet bør gå rett på konsept 5.1 med ny bane mellom Lillestrøm og Leirsund inkludert de krysningsspor som er anbefalt. Dette vil gi et helt nødvendig løft for Kongsvingerbanen og er et konsept som er konkurransedyktig med andre jernbaneprosjekt med tanke på lønnsomhet. Sammenlignet med andre jernbaneinvesteringer vil Kongsvinger kommune vise til at samfunnsnyttene for konsept 5.1 er beregnet til -0,13 (Netto nytte pr budsjettkrone). Dette er i samferdselssammenheng relativt bra, og viser en samfunnsnytte som er konkurransedyktig sammenlignet med andre jernbaneprosjekter. Og dette til tross for at nytten for Hovedbanen ikke er medregnet og nytten for godstransport er underestimert. Grenseregionen ARKO mener dette underbygger at Konsept 5.1 bør ha en høyere prioritet enn for eksempel «Ytre Intercity» og at framdriftsplanen for Konsept 5.1 må forseres med sikte på realisering på kort og mellomlang sikt. Konseptvalgutredningen for Hovedbanen skal ferdigstilles nå i løpet av februar og Grenseregionen ARKO vil understreke betydningen av å se KVVU Kongsvingerbanen og KVVU Hovedbanen i sammenheng for å sikre gode systembetragtninger.

Med hilsen  
Styret i Grenseregionen ARKO  
Margrethe Haarr

[post@jernbanedirektoratet.no](mailto:post@jernbanedirektoratet.no)

Larvik, 5. februar 2021

## Høringsinnspill til Konseptvalgutredning (KVU), Kongsvingerbanen

### Grensesnitt mot andre prosjekter og evt. programperspektiv.

Det er lansert flere alternative plasseringer for en ny tømmerterminal for Kongsvingerregionen. Noen av alternativene har klare svakheter som må hensyntas. På Roverud/Hov i Kongsvinger kommune vil et gartneri få innskrenkninger og dyrkamark beslaglegges, og på Granli er det drikkevannet som blir utsatt. Dessuten stimulerer ingen av disse alternativene til nasjonal verdiskaping og foredling av norsk tømmer i Norge.

Bergene Holm AS er Norges nest største trelastprodusent, med 3 av 7 fabrikker i Glåmdalen. Konsernet forbruker årlig vel 1,1 millioner kbm med sagtømmer (25 000 lastebiler), til en verdi av omtrent 700 MNOK til norske skogeiere. Våre to sagbruk på Kirkenær/Grue og Brandval/Kongsvinger bruker årlig omtrent 450 000 kbm sagtømmer.

Bergene Holm AS mener den beste lokaliseringen for en ny tømmerterminal for Kongsvingerregionen vil være vis á vis sagbruket på Brandval i Kongsvinger kommune. Ved å flytte jernbanen et par hundre meter østover ift. dagens trasé gis det plass for en ny tømmerterminal samt utvidelsesmuligheter for det etablerte sagbruket med 40 ansatte. Bergene Holm AS lover store investeringer i sagbruket om det blir tilgjengelig areal. Dette vil bidra til at mer tømmer kan foredles i Norge, samt flere arbeidsplasser.

En ny tømmerterminal på Brandval kan etableres vis á vis riksvei 2, med solid 360-graders forsyningsområde for tømmer, og er ikke i konflikt med andre viktige nærings- og samfunnsinteresser. En lokalisering på Brandval vil dessuten flytte forsyningstygndepunktet litt vekk fra treforedlingsindustrien i Østfold og bidrar således til å sikre Østfoldindustriens naturlige forsyningsområde med lastebiler inn til fabrikkene. Brandvalbrua som går over Glomma, ca 1 km fra sagbruket og ny tømmerterminal på Brandval, vil i 2021 bli oppgradert til 60 tonns bæreevne. Dette bidrar til mer rasjonell transport av tømmer fra vest mot øst, og til den nye tømmerterminalen.

Om Kongsvinger kommune i samme prosess etablerer et næringsområde i tilknytning til sagbruk og ny tømmerterminal, ligger mye til rette for fremtidig industrietablering. Synergier kan hentes fra nærhet til sagbruk og tømmerterminal, nærhet til vei og elektrifisert jernbane, 22 KV kraftlinje med forsyning fra nord og sør, og vannet i Glomma.

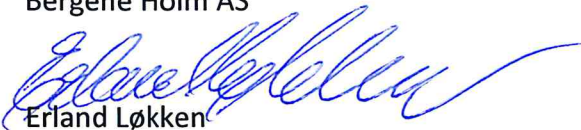
Bergene Holm AS har en klar vekststrategi, men våre to sagbruk i Glåmdalen vil om ikke lenge nå sine arealmessige begrensninger. Kirkenær ligger inneklemt i et industriområde med bebyggelse på flere kanter og vil derav ikke kunne vokse vesentlig. På Brandval er vi inneklemt mellom vei og jernbane, men ser ellers ingen hindringer for vekst og verdiskaping.

Vi vil investere flere hundre millioner kroner i vår avdeling på Brandval om det blir tilgjengelige arealer for utvidelse.

Vi vil benytte anledningen til å spille inn Grasmø i Eidskog kommune som alternativ lokasjon for kryssningsspor og hensettingsområde for persontog. Slik vi ser det vil dette være en ypperlig lokasjon for dette. Bergene Holm kontrollerer et areal på 270 daa langs jernbanetraseen, inntil Bane NORs egen eiendom. Der har vi blant annet industrier og kontorlokale tilgjengelig.

Når samfunnet skal planlegge for fremtiden er det viktig at nasjonal verdiskaping settes i fokus. Vi må ikke investere med formål å eksportere råstoff. Utredningen bør tydeliggjøre og vektlegge godstrafikken i en helhetlig sammenheng slik at neste NTP kan følge opp nødvendige prioriteringer. Industriperspektivet, sirkulærøkonomi, grønne arbeidsplasser og muligheter for verdiskaping i Norge må utdypes.

Hilsen  
Bergene Holm AS



Erland Løkken  
Administrerende direktør



Morten Riis-Gjertsen  
Prosjektleder

Oslo, 5. februar 2021

Jernbanedirektoratet  
post@jernbanedirektoratet.no

## **KVU Kongsvingerbanen - ikke konkurransedyktig med ny E16**

Vi takker for muligheten til å inngi høringssvar om konseptvalgutredningen (KVU) for Kongsvingerbanen av 13. november 2020, med høringsfrist 7. februar 2021.<sup>1</sup> Dette høringssvaret er rettidig.

Høsten 2017 ble strekningen Lillestrøm–Kongsvinger erklært for overbelastet.<sup>2</sup> Den nye Kongsvingerbanen burde vært ferdigbygd i 2017 da dagens bane ble erklært overbelastet. Det utarbeides prognoser for jernbanetrafikken, og derfor har direktoratet og departementet i lang tid visst omtrent når denne banen ville bli overbelastet. Nå vil det i beste fall gå omtrent et tiår før en ny Kongsvingerbane kan stå klar. Sannsynligvis vil det gå flere tiår fordi en ny Kongsvingerbane vil komme langt bak i køen i den nye nasjonale transportplanen, bak alle "gryteklare" infrastrukturprosjekter.

Det er meget skuffende at Jernbanedirektoratet ikke anbefaler et konsept som medfører vesentlig reduserte rutetider for gods- og passasjertog, når det planlegges motorvei til Kongsvinger som reduserer reisetida med bil vesentlig.<sup>3</sup> Dette er i realiteten å oppfordre til å kjøre mer bil istedenfor å reise og transportere gods med tog.

For Jernbane mener Samferdselsdepartementet som oppdragsgiver svikter hovedmålet i NTP om å redusere klimagassutslipp og annen negativ miljøpåvirkning fra transportsektoren. For å nå målet og unngå overinvestering i infrastruktur burde departementet gitt i oppdrag å utarbeide en felles KVU for jernbane og europaveg Oslo-Kongsvinger-grensa med Sverige.

Vi bruker nedenfor samme nummerering som i KVU-en selv om vi ikke kommenterer alle kapitler og underkapitler. Noen ganger har vi endret overskriftene, men beholdt nummereringen.

### **Hovedpunkter**

Vi vil trekke fram følgende hovedpunkter i høringssvaret vårt:

---

<sup>1</sup> Jernbanedirektoratet (2020): KVU Kongsvingerbanen: Anbefaler økt kapasitet gjennom en trinnvis utvikling. <https://www.jernbanedirektoratet.no/no/aktualiteter/2020/kongsvingerbanen-anbefaler-okt-kapasitet-gjennom-en-trinnvis-utvikling/>

<sup>2</sup> Se side 6 i: Jernbanedirektoratet (2020): Konseptvalgutredning (KVU) Kongsvingerbanen. Transportkorridoren Lillestrøm–Kongsvinger–riks grensen. Versjon 1.0, 13. november 2020. Jernbanedirektoratet, Oslo. <https://www.jernbanedirektoratet.no/contentassets/658069e7aa0e455495103adb132fd4ee/20201113kvurapportkongsvingerbanen.pdf>. Når det vises til "KVU-en" uten nærmere spesifisering, er det denne hovedrapporten det siktes til.

<sup>3</sup> Se side 82 i: Jernbanedirektoratet (2020): Konseptvalgutredning (KVU) Kongsvingerbanen. Transportkorridoren Lillestrøm–Kongsvinger–riks grensen. Versjon 1.0, 13. november 2020. Jernbanedirektoratet, Oslo.

<https://www.jernbanedirektoratet.no/contentassets/658069e7aa0e455495103adb132fd4ee/20201113kvurapportkongsvingerbanen.pdf>

- Det må utarbeides en ny felles KVVU for Kongsvingerbanen og E16.
  - Politisk relevante konsepter er ikke utredet.
  - Manglende effektmål for rutetidene fører til at KVVU-en er lite relevant for politikken og samfunnet.
  - Uakseptabelt at reisetida for persontog Kongsvinger–Oslo kommer til å bli omtrent en fjerdedel lengre enn med bil (på mellomlang sikt).
- Manglende effektmål for punktlighet fører til at KVVU-en er lite relevant for politikken og samfunnet.
- Reisetida for persontog Kongsvinger–Oslo bør bli maksimalt 45 minutter.
  - En rask bane Årnes–Gardermoen bør utredes.
  - En rask bane Kongsvinger–Vormsund(–Årnes) på motorveisida av Glomma bør utredes.

## 2. Behovsanalyse

### 2.2 Etterspørselsbaserte behov

#### 2.2.4 Passasjertog taper i konkurransen mot bil

Det har i flere tiår vært 4-felts motorvei fra Oslo til Kløfta. Relativt nylig er det blitt bygget 4-felts motorvei Kløfta–Nybakk (10 km, åpnet 2007) og Slomarka–Kongsvinger (17 km, åpnet i 2014). Det har lenge vært arbeidet med planer for 4-felts motorvei også på strekningen Nybakk–Slomarka. Nye Veier AS har fremmet et forslag som blant annet inkluderer alternativ 3, som vil redusere kjøretida med 17 minutter.<sup>4</sup> I dag er reisetida med bil fra Kongsvinger til Oslo S **78 minutter**.<sup>5</sup>

Dette betyr at reisetida med bil kan bli redusert med nesten en fjerdedel (22 prosent). I dag tar det **75–79 minutter** med Vys persontog på den samme strekningen.<sup>6</sup> Opplysningen i problembeskrivelsen i et av KVVU-ens vedlegg om at tog er 25 minutter raskere enn bil på strekningen Kongsvinger–Lillestrøm, synes å være feil.<sup>7</sup>

**Konklusjon:** Det er uakseptabelt at reisetida på mellomlang sikt for persontog Kongsvinger–Oslo blir omtrent en fjerdedel lengre enn med bil.

### 2.3 Interessentbaserte behov

#### Bane ikke utredet på motorveisida av Glomma

Kongsvingerbanen følger Glomma på strekningen Kongsvinger–Fetsund. Kongsvingerbanen ligger på sørsida av Glomma. Det er veier på begge sider av Glomma, men det er på nordsida at veistandarden er best. Og det er der E16 går. E16 er allerede utbygd til 4-felts motorvei på strekningene Kongsvinger–Slomarka og Nybakk–Kløfta. Motorveier tiltrekker seg næringsetableringer.

<sup>4</sup> Nye Veier AS (2017): E16 Nybakk - Slomarka – Mulighet for å øke nytten og samtidig redusere kostnadene. [Brev av 21. desember 2017 til Samferdselsdepartementet.]

<https://www.regjeringen.no/contentassets/4d16fd8a641240adb1aa9237384d9b6c/nye-veier-as---e16-nybakk---slomarka---mulighet-for-a-oke-nyttent-og-samtidig-reduasere-kostnadene.pdf>

<sup>5</sup> Side 13 i Even Høydal (2020): *Raskeste reisetid fra kommunesenter til Oslo S. 1. januar 2020*. Publisert 3. november 2020. Notater 2020/43. Statistisk sentralbyrå, Oslo.

<sup>6</sup> Ifølge Vys app.

<sup>7</sup> Se side 25 i Asplan Viak (2019): Jernbanedirektoratet KVVU Kongsvingerbanen. Problembeskrivelse. 2. juli 2019, versjon 05. Revidert 6. august 2020.

<https://www.jernbanedirektoratet.no/no/aktualiteter/2020/kongsvingerbanen-anbefaler-okt-kapasitet-gjennom-en-trinnvis-utvikling/>

Tilsvarende kan man regne med at med 4-felts motorvei hele strekningen Kløfta–Kongsvinger, vil nye arbeidsplasser i hovedsak bli etablert langs E16 på nordsida av Glomma. Dette ser vi allerede tendenser til i dag. Ved Slomarka, hvor motorveien i dag ender midlertidig, er det allerede tilrettelagt for industrietableringer og området utvides nå. Der kan det bli etablert en batterifabrikk med 2000–3000 arbeidsplasser.<sup>8</sup> Til en slik fabrikk må det nødvendigvis fraktes store mengder innsatsfaktorer, og de ferdige batteriene må sendes ut til markedet. I tillegg vil de ansatte dagpendle til fabrikkene. Dagens jernbane går på den andre sida av Glomma, og der er det ingen stasjon. Det er heller ingen bro over Glomma der. I KVU-en burde det ha vært utredet et alternativ med ny jernbane på nordsida av Glomma på strekningen Kongsvinger–Vormsund(–Årnes).<sup>9</sup> Og med videre forbindelse til Gardermoen. Generelt bør nye industri/næringsområder søkes etablert ved jernbanen med sportilknytning.

Kongsvingerbanen Lillestrøm–Kongsvinger ble åpnet i 1862, og det er slett ikke sikkert at det beste vil være den samme traséen i det 21. århundre.

**Konklusjon:** Jernbane på motorveisida av Glomma bør utredes. Nye næringsområder bør ha sportilknytning.

### **Persontrafikk på Solørbanen**

I dag er det bare godstrafikk på den 94 km lange Solørbanen Kongsvinger–Elverum. Persontrafikken ble lagt ned i 1992. Banen skal elektrifiseres i henhold til Nasjonal transportplan 2018–2029. Solør er et næringsvakt område, og folketallet sank med 6 prosent 2010–2019.<sup>10</sup> Det vil derfor være god distriktpolitikk å gjenoppta persontrafikken slik at det blir mulig å dagpendle til arbeidsplasser i for eksempel i Oslo-området. Skoletog kan også være aktuelt. Tidligere ble det kjørt nattog Oslo–Trondheim på Solørbanen og Rørosbanen. Det bør vurderes om denne nattogtrafikken skal gjenopptas, fortrinnsvis av et annet togselskap enn det som kjører nattog Oslo–Trondheim på Dovrebanen. Det kan være hensiktsmessig å tilpasse avgangstidene for nattoget i retning Oslo slik at de passer for dagpendlere fra Solør. For å forebygge at forsinkelser rammer disse pendlerne, bør det legges inn en tidsbuffer i ruteplanen for dette nattoget i Elverum.

**Konklusjon:** En raskere bane Lillestrøm–Kongsvinger vil gjøre det enda gunstigere å gjenoppta persontrafikken på Solørbanen.

### **Kongsvinger–Karlstad**

Det har tidligere vært planer om å forlenge 8 avganger på linje L14 Asker–Kongsvinger til den svenske universitetsbyen Karlstad (94.104 innbyggere i kommunen og 282.462 innbyggere i Värmlands län pr. 30. juni 2020).<sup>11</sup> Kortere reisetid Lillestrøm–Kongsvinger vil gjøre en slik forlengelse av L14 enda gunstigere. Tilsvarende vil det også bli gunstigere å gjenåpne stasjonene Åbøen, Matrand, Skotterud og Magnor sørøst for Kongsvinger. Disse

---

<sup>8</sup> Fogelstrand, Lars (2021): "Rigger for stor industrisatsing". Side 4–5 i *Glåmdalen*, 20. januar 2021.

<sup>9</sup> Et mulig konsept er å bygge et enkeltspor på motorveisida av Glomma slik at enkeltspor på begge sider av Glomma utgjør et funksjonelt dobbeltspor. Et annet konsept er selvfølgelig å bygge dobbeltspor på motorveisida av Glomma.

<sup>10</sup> Thorsnæs, Geir (2020): "Solør". Stor norske leksikon. <https://snl.no/Sol%C3%B8r>

<sup>11</sup> Pettersen, Per Håkon (2016): «Svenskene vil ikke gi økonomisk garanti: Utsetter nytt togtilbud». *Glåmdalen*, side 8, 10. mai 2016. <https://www.glomdalen.no/tog/kollektivtrafikk/grensen/utsetter-nytt-togtilbud/s/5-19-185312>

stasjonene ligger i et næringssvakt område som trenger bedre pendlingsmuligheter til Oslo- og Karlstadområdet.

**Konklusjon:** En raskere bane Lillestrøm–Kongsvinger vil gjøre det enda gunstigere å gjenåpne nedlagte stasjoner sørøst for Kongsvinger og forlenge noen togavganger på L14 Asker–Kongsvinger til Karlstad.

### 3. Mål for Kongsvingerbanen

#### 3.1 Samfunns mål

Utbygging av infrastruktur kan sees på som et mål i seg selv, jf. professor von der Fehr som uttaler:<sup>12</sup>

Ofte er det også uklart hva som er virkemidler og hva som er mål. Utbygging av infrastruktur kan ses på som et virkemiddel for å nå målet om størst mulig nasjonal verdiskaping, men store deler av disse investeringene har formodentlig mer å gjøre med ønsket om å sikre likeverdige levevilkår, og må derfor betraktes som mål snarere enn middel.<sup>13</sup>

Både kommunene langs Kongsvingerbanen i Innlandet og Solør-kommunene inngår i området for distriktsrettet investeringsstøtte.<sup>14</sup> Det er påfallende at KVVU-en ikke omtaler de distriktpolitiske målene.

Tanken er å gjere mindre arbeidsmarknader større gjennom å kople dei til andre arbeidsmarknader gjennom infrastrukturinvesteringar. Dette er særleg viktig der arbeidsmarknader er små og sårbare, og **der bette vegar, jernbane og anna transport kan leggje til rette for dagleg pendling** og dermed ein større arbeidsmarknad.<sup>15</sup> [Vår utheving.]

For å oppnå større regioner og arbeidsmarkeder er reduserte reisetider helt sentralt. Det er meget oppsiktsvekkende at direktoratet ikke anser vesentlig reduserte reisetider med Kongsvingerbanen som sentralt.

På 70-tallet økte befolkningen i Kongsvinger kommune med hele 25 prosent, mens økningen var 3 prosent i perioden 2009–2019.<sup>16</sup> I Eidskog kommune sank folketallet med 4 prosent 2009–2019.<sup>17</sup> I Solør har antall innbyggere gått ned i flere tiår, inklusiv en nedgang på 6 prosent 2009–2019.<sup>18</sup> I Grue kommune ble folketallet redusert med ikke mindre enn 9 prosent

---

<sup>12</sup> Professor von der Fehr sin nettside ved Universitetet i Oslo finner man her:

<https://www.sv.uio.no/econ/personer/vit/nhfehr/>

<sup>13</sup> Se side 20 i: von der Fehr, Nils-Henrik Mørch (2017): "En mer effektiv distriktpolitikk". I Hans Henrik Scheel (red.) (2017): Effektivitet i distrikts- og regionalpolitikken. Bakgrunnsnotat for Perspektivmeldingen 2017. Arbeidsnotat 2017/3, Finansdepartementet, Oslo.

[https://www.regjeringen.no/contentassets/4555aa40fc5247de9473e99a5452fd/arbnotat\\_3\\_2017.pdf](https://www.regjeringen.no/contentassets/4555aa40fc5247de9473e99a5452fd/arbnotat_3_2017.pdf)

<sup>14</sup> Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2021): Virkeområdet for distriktsrettet investeringsstøtte er forlenget til 31. desember 2021. Datert 1. januar 2021. <https://www.regjeringen.no/no/tema/kommuner-og-regioner/regional--og-distriktpolitikk/det-distriktpolitiske-virkeområdet/Virkeområdet-for-distriktsrettet-investeringsstotte-1-juli-2014--31-desember-2020/id2362281/>

<sup>15</sup> Side 60 i Kommunal og regionaldepartementet (2013): Meld. St. 13 (2012–2013) Melding til Stortinget. Ta heile Noreg i bruk. Distrikts- og regionalpolitikken.

<https://www.regjeringen.no/contentassets/3c0d694d560a4258923f0132b50c297a/nn-no/pdfs/stm201220130013000dddpdfs.pdf>

<sup>16</sup> Svendsen, Trond Olav (2020): "Kongsvinger". Store norske leksikon. <https://snl.no/Kongsvinger>

<sup>17</sup> Svendsen, Trond Olav (2020): "Eidskog". Store norske leksikon. <https://snl.no/Eidskog>

<sup>18</sup> Thorsnæs, Geir (2020): "Solør". Store norske leksikon. <https://snl.no/Sol%C3%B8r>



i denne perioden.<sup>19</sup> Til Kongsvinger-regionen hører også kommunene Nord-Odal og Sør-Odal som hadde henholdsvis en reduksjon på 2 prosent og en økning på 1 prosent 2009–2019.<sup>20</sup> Til sammenligning økte Norges befolkning med 11 prosent 2009–2019.<sup>21</sup> Dette betyr at Kongsvinger-regionens andel av landets befolkning sank i denne perioden selv om det var en absolutt befolkningsvekst i to av kommunene.

Vesentlig raskere togreiser vil gjøre det mer attraktivt å dagpendle til Oslo-området og bidra til høyere folketall enn ellers. Det kan også gjøre det lettere å etablere bedrifter og flytte statlige myndigheter til Kongsvinger-regionen. Noen personer flytter også dit, blant annet fra Milano som har over 8 millioner innbyggere i storbyområdet.<sup>22</sup>

**vedlegg 1:** Utdrag av intervju med Elisabetta Vassenden.

### **3.2 Målsetting for reisetid på Kongsbergbanen, men ikke på Kongsvingerbanen**

Allerede i forbindelse med effektmålene og deres indikatorer kommer KVVU Kongsvingerbanen skjevt ut. Den mangler mål for rutetidene (side 30). Det er oppsiktsvekkende. I KVVU-en for Kongsbergbanen Hokksund–Kongsberg er det derimot klare mål for reisetida etter utbygging.<sup>23</sup>

**vedlegg 2:** Effektmål og indikatorer for Kongsbergbanen

På grunn av manglende effektmål for rutetidene, er trolig størstedelen av arbeidet med KVVU-en bortkastet, og konklusjonene er derfor lite interessante.

### **Ingen målsetting for punktlighet**

Det er en alvorlig svakhet ved KVVU Kongsvingerbanen at det ikke er noen målsetting for punktlighet til tross for at punktlighet er meget viktig, spesielt for passasjerer. Men også godskunder krever at godstogene ankommer til rett tid.

## **5 Mulighetsstudie og konsepter**

### **5.1 Ny bane til Gardermoen (konsept 4) ikke utredet**

To viktige reisemål for passasjerer fra Kongsvingerbanens dekningsområde er Oslo og Gardermoen (Oslo lufthavn, OSL). I dag tar det **minst 94 minutter** med Vys tog Kongsvinger–Gardermoen.<sup>24</sup> Til sammenligning tar den samme strekningen med bil 56

<sup>19</sup> Svendsen, Trond Olav (2020): "Kongsvinger". Store norske leksikon. <https://snl.no/Kongsvinger>

<sup>19</sup> Svendsen, Trond Olav (2020): "Eidskog". Store norske leksikon. <https://snl.no/Grue>

<sup>20</sup> Svendsen, Trond Olav (2020): "Nord-Odal". Store norske leksikon. <https://snl.no/Nord-Odal>

<sup>21</sup> Kildetabell 05803: Endringer i befolkningen i løpet av året, etter statistikkvariabel og år. Statistisk sentralbyrå. <https://www.ssb.no/statbank/table/05803/tableViewLayout1/>

<sup>22</sup> Lima, Geir (2020): "Milano". Store norske leksikon. <https://snl.no/Milano>

<sup>23</sup> Rapporten om Kongsbergbanen kalles også for "utredning", og i forordet på side 3 heter det: "Utredningen har fulgt KVVU- metodikken så langt dette er hensiktsmessig, og er derfor bygd opp i henhold til krav fra Finansdepartementet (Rammeavtalen)", jf. side 3 i Jernbaneverket (2016): Utredning Kongsberg - Hokksund "Kongsbergbanen" August/2016. Hovedrapport.

<https://www.banenor.no/contentassets/564b91733f9b492b932607f19857e9ba/utredning-kongsberg---hokksund--hovedrapport.pdf>

<sup>24</sup> Ifølge Vys app. Da er ventetid i forbindelse med bytte av tog på Lillestrøm inkludert. Ventetiden kan bli noe redusert om man reiser med flytoget Lillestrøm–Gardermoen, men da koster det 156 kr for en 12 minutters togtur. Et tog med avgang fra Kongsvinger klokka 04:43 medfører samlet tidsforbruk på 1:34, mens seinere alternativer tar 1:36 og 1:38.

minutter.<sup>25</sup> Og når planene om motorvei Slomarka–Nybakk er blitt realisert, kan denne strekningen gå unna 17 minutter raskere, det vil si på **39 minutter**.<sup>26</sup> Dette betyr at det vil ta minst 140 prosent (56 minutter) lengre tid med toget.

Nye Veier har fremmet idéen om å bygge en ny motorvei Gardermoen–Nybakk i tillegg til den ferske motorveien Kløfta–Nybakk. Dette vil gi enda større tidsulempe for passasjerer på Kongsvingerbanen til Gardermoen. Nye Veier argumenterer bl.a. med at OSL tiltrekker seg passasjerer fra Karlstad og Örebro. Da er det forunderlig at JBDIR ikke utredet konsept 4, ny bane Årnes–OSL, fordi de mener etterspørselen er veldig lav på denne strekningen.

**Konklusjon:** Det bør utredes å bygge en rask bane Årnes–Gardermoen.

## 7. Transportanalyse og samfunnsøkonomi

### 7.1.2 Beregnet antall togreiser på Kongsvingerbanen

Lavere priser vil typisk føre til flere reiser. Effekten av reduserte togpriser bør utredes. Det er dyrere å reise med tog til Vy-priser enn til Ruter-priser. I dag gjelder Ruter-prisene i Oslo og tidligere Akershus fylke. For Kongsvingerbanens del betyr det strekningen Årnes–Lillestrøm. For strekningen Kongsvinger–Årnes gjelder Vy-priser (og SJ-priser når SJ gjenopptar den grensekryssende trafikken). Men for passasjerer som går på toget utenfor Ruter-området, må imidlertid betale Vy-priser hele veien, for eksempel for strekningen Kongsvinger–Oslo. Det vil være hensiktsmessig å utrede effekten av Ruter-priser langs hele Kongsvingerbanen, det vil si også for kommunene Sør-Odal, Kongsvinger og Eidskog. Disse kommunene ligger i Innlandet fylke, men på helsesida er Kongsvinger sykehus allerede blitt overført fra Innlandet og inngår nå i Akershus universitetssykehus. Også lavere priser på togreiser enn Vy-priser kan det være fornuftig å utrede effekten av.

**Konklusjon:** Lavere billettpriser vil føre til flere reiser og større nytte for befolkningen langs Kongsvingerbanen. Det betyr bedre kapasitetsutnyttelse etter at tiltak på Kongsvingerbanen er blitt gjennomført. Tilsvarende effekter vil man typisk også få av lavere fraktrater for jernbanegods.

### 7.5 Politikk versus effektivitet: prissatte virkninger (nytte-kostnadsanalyse)

Det er grunn til å poengtere at politiske prioriteringer innen samferdsel ofte ikke sammenfaller med de alternativene som gir høyest samfunnsøkonomisk nettonytte.<sup>27</sup>

<sup>25</sup> Side 13 i Even Høydal (2020): *Raskeste reisetid fra kommunesenter til Oslo S. 1. januar 2020*. Publisert 3. november 2020. Notater 2020/43. Statistisk sentralbyrå, Oslo.

<sup>26</sup> Nye Veier AS (2017): E16 Nybakk - Slomarka – Mulighet for å øke nytten og samtidig redusere kostnadene. [Brev av 21. desember 2017 til Samferdselsdepartementet.] <https://www.regjeringen.no/contentassets/4d16fd8a641240adb1aa9237384d9b6c/nye-veier-as---e16-nybakk---slomarka---mulighet-for-a-oke-nyttten-og-samtidig-reducere-kostnadene.pdf>

<sup>27</sup> I Jernbanemagasinet, som utgis av Jernbanedirektoratet, omtales KVU Kongsvingerbanen under overskriften "Lengre tog gir størst nytte". Vanlig praksis er imidlertid at ordet "nytte" betyr bruttonytte, ikke nettonytte, og at ordet "nettonytte" er reservert for nettonytte. Men man oppnår ikke størst bruttonytte ved hjelp av konseptet K2.3 med lengre tog, men med konsept K3.4 som innebærer dobbeltspor Lillestrøm–Kongsvinger (side 70–71 i KVU-en). Se også Holtet, Tore (2020): "Lengre tog gir størst nytte". *Jernbanemagasinet* 4/2020: 48–49. <https://jernbanemagasinet.no/artikler/lengre-tog-gir-storst-nytte/>

Dette gjelder også for jernbaneprosjekter. Ringeriksbanen (inkludert motorvei Høgstet–Hønefoss) vil føre til et samfunnsøkonomisk tap på 23 milliarder kroner.<sup>28</sup>

Jernbanedirektoratet går inn for dette prosjektet til tross for det oppsiktsvekkende store samfunnsøkonomiske tapet.

Det kan oppleves som urettferdig om passasjerene på Kongsvingerbanen ikke skal få vesentlig redusert reisetid til Oslo. En slik urettferdighet kan unngås ved at reisetida med Kongsvingerbanen reduseres vesentlig selv om det isolert sett fører til et effektivitetstap (negativ samfunnsøkonomisk netto nytte).

Det er en vesentlig svakhet at KVVU-en ikke drøfter en rettferdig reduksjon i reisetida Kongsvinger–Oslo, for eksempel ved å vurdere tilsvarende reduksjoner i framtidig reisetid på mellomlang sikt med tog på strekningene som Hamar–Oslo, Tønsberg–Oslo, Fredrikstad–Oslo og Hønefoss–Oslo.

Hvis reisetida reduseres, vil det typisk bli mindre behov for å bruke andre distriktpolitiske virkemidler i Kongsvingerregionen. Vi kan ikke se at dette er prissatt i KVVU-en. Derfor blir også beregningene av samfunnsøkonomisk netto nytte misvisende.

**Konklusjon:** Reduksjoner i utgiftene til andre distriktpolitiske virkemidler mangler. At fordelings effekter ikke er inkludert, synes ikke å være omtalt. Politisk relevante konsepter mangler i KVVU-en, trolig på grunn av ukritisk bruk av nytte-kostnadsanalyser.

## 8. Anbefaling av konsept

### 8.3 Ikke raskere persontrafikk på mellomlang sikt

Direktoratets anbefaling er (side 81):

- K2.3 (økt ombordkapasitet for både person- og godstog) på kort og mellomlang sikt
- K5.1 (økt kapasitet med reduksjon av reisetid. Ny bane Lillestrøm–Sørumsand) på lang sikt

Det er oppsiktsvekkende defensivt at direktoratet anbefaler en løsning som medfører hverken kortere reisetid eller bedre punktlighet for persontrafikken på mellomlang sikt.

**Konklusjon:** En ny Kongsvingerbane må medføre en rettferdig reduksjon i reisetida Kongsvinger–Oslo.

**Hovedkonklusjon:** Det er nødvendig å utarbeide en helt ny felles KVVU for Kongsvingerbanen og 16. Målene for en utbygging eller oppgradering må være å kutte klimagassutslipp, at samlet energiforbruk senkes, at minst mulig matjord bygges ned, at nye næringsområder tilbys jernbanetilknytning, at trafikksikkerheten heves, at svevestøv og støy reduseres.

Vennlig hilsen

Kjell Erik Onsrud, leder

---

<sup>28</sup> Avrundet fra 23.283 millioner kroner, jf. Jernbanedirektoratet (2020): Vedlegg 2: Samfunnsøkonomiske analyser – virkningstabeller. Vedlegg til "Jernbanesektorens oppdaterte analyser til NTP 2022-2033". [Brev fra Jernbanedirektoratet av 15. oktober 2020 til Samferdselsdepartementet.] <https://www.jernbanedirektoratet.no/no/aktualiteter/2020/trangere-rammer-gir-toffe-prioriteringer/>

**Kopi til:**

Representantene i Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
Samferdselsdepartementet

Viken fylkeskommune  
Innlandet fylkeskommune  
Oslo kommune  
Kongsvinger kommune  
Nord-Odal kommune  
Sør-Odal kommune  
Eidskog kommune  
Grue kommune  
Åsnes kommune  
Våler kommune (Innlandet)  
Ullensaker kommune  
Jernbaneforum Kongsvingerbanen

Bane NOR  
Vy (passasjertrafikk og CargoNet)  
SJ Norge

Naturvernforbundet  
Natur og Ungdom

Värmlandstrafik  
Region Värmland  
Foreningen Norden  
Svenska Järnvägsfrämjandet  
Resenärsforum

**vedlegg 1:** Utdrag av intervju med Elisabetta Vassenden.

**Ikke alle vet at 377 av arbeidsplassene på Kongsvinger er i Statistisk sentralbyrås bygning tett ved skogkanten. Enda færre vet at en av lederne er kvinne, filolog og født og oppvokst i Milano.**

Å bla i telefonkatalogen for de byråansatte på Kongsvinger er en fonetisk fryd. Du skjønner hvor folk kommer fra når de heter Smogeli, Skarateppen eller Vassenden. Men så stusser du litt. De fleste har urnorske fornavn; Anne, Kåre, Solfrid og Åshild. Men inn sniker det seg en Elisabetta med Vassenden til etternavn. Hvilken historie ligger bak?

**Italiener som liker norsk distriktpolitikk**

- Jeg kom til Norge for å studere norsk i 1981. Så traff jeg en nordmann, vi giftet oss, og han fikk jobb i SSB på Kongsvinger. Der hadde de jobb til meg også, forteller Elisabetta Vassenden, og har ikke lyst til å si noe mer om den saken. Andre kan fortelle om en bestemor som vekket interessen for Norge, og en oldefar som var Ibsen-fan. Elisabetta vil heller snakke om fordelene ved norsk distriktpolitikk:
- Det er flott at ikke alle arbeidsplasser i staten ligger i Oslo. Jeg liker idealene om distriktpolitikk og desentralisering. Det er flott at Kongsvinger har en slik stor arbeidsplass som SSB.
- Men blir det ikke mange timer på toget mellom Oslo og Kongsvinger?
- Det blir jo noe mer reising enn om vi hadde vært i Oslo, men jeg tror alle er vant til det. Det bare er sånn at det tar den tiden. Så lærer vi oss å samle flest mulig møter på én dag når vi er i hovedstaden.

Problemet er ofte at det ser ut som om turen fra Oslo til Kongsvinger er lengre for Oslofolk enn den motsatte turen er for oss. Reisebyrden kunne vært jevnere fordelt.<sup>29</sup>

## **vedlegg 2:** Effektmål og indikatorer for Kongsbergbanen

---

<sup>29</sup> Ellingsen, Dag (1999): "Milano–Kongsvinger uten retur". *Samfunnsspeilet*, 3/1999.  
<https://www.ssb.no/a/samfunnsspeilet/utg/9903/9.shtml>

## 4.2 Effektmål

Effektmålene er mål for de endringene brukerne av transportsystemet opplever. Formuleringene av effektmålene har utgangspunkt i dimensjoner knyttet til en konkurransedyktig jernbane, som gjør den til ryggraden i transportsystemet. Indikatorene brukes i kapittel 11 for å vurdere mål og kravoppnåelse for de ulike konseptene.

Tabell 9. Målstruktur for effektmålene med tilhørende indikator

Konkurransedyktig transport	Effektmål	Indikator
Effektiv persontransport	Samlet reisetid mellom Oslo og Kongsberg innen pendleravstand (én time), og samtidig konkurransedyktig med bil til Oslo lufthavn (mertidsbruk med bil i rush utgjør mer enn 45 minutter)	Reisetid Oslo S - Kongsberg (Uten stopp mellom Hokksund og Kongsberg)
		Mertidsbruk med bil i rush mot tog på strekningen Kongsberg – Oslo lufthavn (Uten stopp mellom Hokksund og Kongsberg)
	Fleksibelt togtilbud (halvtimes frekvens i grunnrute)	Frekvens i grunnrute
Flere kollektivreiser	Doble antall personer som tar toget mellom Hokksund - Kongsberg	Antall reisende i transportmodell

Effektiv persontransport oppnås ved at flest mulig personer innlemmes i akseptabel pendleravstand og at næringslivets behov for effektive tjenestereiser ivaretas. Produktet av kortest mulig reisetid mellom størst mulig forteningspunkter gir optimal effekt for pendlingen. Jernbanens innvirkning på denne ligningen oppnås gjennom kortere reisetider mellom definerte knutepunkter, indikert ved reisetiden mellom Oslo-Kongsberg.

Effektive tjenestereiser oppnås ved at jernbanen som et minimum er konkurransedyktig med bilen, indikert ved fortrinn i forhold til bilen ved reisetid i rushtrafikk. Økt attraktivitet indikeres ved at flere potensielle passasjerer velger tog som transportmiddel. Effektmålet oppnås gjennom summen av alle forhold som påvirker enkeltpersoners valg.



post@jernbanedirektoratet.no

Tel: +47 481 71 000  
firmapost@norskog.no  
www.norskog.no

NO 956 911 117 MVA

Vår dato: 19.01.2021

Vår ref: BEL

Deres ref: 201800998

## Høringsvar fra NORSKOG til KVU Kongsvingerbanen

Kongsvingerbanen er den mest belastede enkeltstrekningen i Norge, - noe den har vært i lang tid. Sett ut ifra veksten og potensialet for vekst synes NORSKOG at ambisjonene for strekningen er lave.

Riksrevisjonen var helt klare i sin «dom» over jernbanesatsingen – det må mer gods over fra veg til bane. Etterspørselen er der allerede og for å redusere utslipp av klimagasser vil transport på bane være en svært god løsning.

Det er svært viktig at godstrafikken ikke nok en gang blir nedprioritert i forhold til persontrafikken. For skognæringen, som frakter store volum over lange strekninger, er jernbane det suverent foretrukne transportalternativet. Dette gjelder både i forhold til trafiksikkerhet, klima og økonomi. Massevirket fra skog over hele Østlandet som skal til den norske industrien i Østfold har stort volum med relativt lav verdi. Blir transportkostnadene for høye, slik at det ikke lønner seg å hogge, vil aktiviteten i skogbruket synke. Kostnadene for tømmer levert hos kjøper, dvs tømmerpris pluss transportkostnad, er således avgjørende for råvaretilgangen for innenlandsk tremekanisk industri.

I perioder med ekstra mye aktivitet kan man ta noe av persontrafikken på enkelte strekninger med buss. Å ta noe av tømmertransporten på lastebil på en mindre delstrekning er ikke noe alternativ, siden hver omlasting har så stor kostnad at hele verdikjeden blir ulønnsom. En tømmerstokk har allerede vært transportert på lassbærer og lastebil før den kommer til jernbaneterminalen.

Det er viktig å se tiltakene på Kongsvingerbanen i sammenheng med de andre jernbanetiltakene i søndre del av Innlandet. Ved å få på plass tilsvinger ved Hamar, Elverum og Kongsvinger kan mye gods som skal ut av landet kjøres utenom Oslo og Alnabru. Dette vil avlaste både Oslo-området med en sprengt Alnabru-terminal og Kongsvingerbanen. Når man i tillegg får krysningsspor og elektrifisering på den samme strekningen, vil kapasiteten øke vesentlig. Dette, sammen med at terminalen på Kongsvinger flyttes og utvides, vil avlaste mye av godshåndteringen i og rundt Oslo. Dette vil være viktig også for annen godstransport, slik som fisk fra nord, som skal ut i Europa.

Med vennlig hilsen  
NORSKOG

  
**Benthe E. Løvenskiold**  
Næringspolitisk sjef



Til Jernbanedirektoratet

DERES REF.: Darssan Kupandran

VÅR REF.: Heidi Finstad

Oslo, 5. februar 2021

## Høringsinnspill til KVU Kongsvingerbanen

KVU-en vurderer mulige løsninger på Kongsvingerbanen for å bedre situasjonen på banen på både kort og lang sikt. Framtidig transportbehov er analysert for å komme frem til nødvendig infrastrukturiltak på banen for å tilfredsstille samfunnets behov.

Treindustrien er bransjeorganisasjon for produsenter av byggematerialer i tre med medlemsbedrifter innen treindustri, trelastproduksjon, limtrefabriker, elementprodusenter mv. Medlemmene er viktige leverandører av halvfabrikata til annen treforbrukende industri og leverer råvarer til treforedlings-, sponplate- og fiberplate-industrien og produsenter av bioenergi. Treindustrien inngår i Byggenæringens Landsforening og NHO-felleskapet. Treindustrien baserer sin produksjon på skog som råstoff, og spiller en nøkkelrolle i flere verdikjeder: skognæringen, trebasert industri, prosessindustri, byggenæringen og transportsektoren. Det er en gjensidig avhengighet mellom ledd for å nå ulike mål. Produksjon av trelast og byggevarer innebærer transport av store volumer. Tømmer og råvarer skal fraktes til produksjonssted, biprodukter som flis skal videre til annen industri, og ferdigvarer skal ut til markedet nasjonalt og internasjonalt. Transportkostnader utgjør en betydelig del av totale utgifter for bedriftene og marginene er små. Konkurransedyktige rammebetingelser innen samferdsel er derfor helt avgjørende for norsk konkurransekraft i vår sektor.

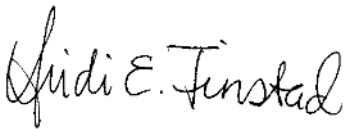
Kongsvingerbanen er viktig for at flyten av råvarer kan skje på en miljøeffektiv og kostnadsbesparende måte i en viktig region for skognæringen. Derfor må hele systemet vurderes i sammenheng, og hvor utredningen bør vektlegge at godstrafikken ikke nedprioriteres sammenlignet med persontrafikk.

Kongsvingerbanen har en svært viktig funksjon for godstrafikken i Norge. De foreslåtte enkle tiltak vil ikke tilfredsstille behovet for kapasitet for å nå mål i Jernbanedirektoratets godsstrategi. Det bør derfor legges til rette for høyere kapasitet for godstog på banen. Det bør skje både gjennom tilrettelegging for lengre tog, økt kapasitet for antall godstog, og økt fremføringshastighet ved etablering av krysningsspor også i konseptene med dobbeltspor. Vedlikeholdsbehov på bane må også gjennomføres med minst mulig ulempe for godstransport på bane.

Det er viktig å se tiltakene på Kongsvingerbanen i sammenheng med andre jernbanetiltak. Tilsvinger, krysningsspor og elektrifisering vil øke kapasiteten vesentlig. Terminalen på Kongsvinger skal flyttes og utvides. Det er lansert flere alternative plasseringer for en ny tømmerterminal for Kongsvingerregionen. Treindustrien vil understreke viktigheten av forutsigbarhet som grunnlag for investeringer i norsk industri for å skape verdier i Norge.

Det er foreslått en lokalisering for en ny tømmerterminal i Glåmdalen som vil være vis-à-vis eksisterende industri på Brandval i Kongsvinger kommune. Lokaliseringsforslaget er meget godt egnet for å dekke behov for krysningsspor på Solørbanen. Innlandet fylke lyser i februar ut oppdraget med å oppgradere Brandvalbrua over Glomma til 60 tonn eller mer. Dette åpner for at mer rasjonelle vogntog kan krysse Glomma fra vest mot øst til den nye tømmerterminalen, hvor det foreligger konkrete industriutviklingsplaner. Nasjonal verdiskaping må ha høyeste prioritert sammenlignet med eksport av råstoff når det skal prioriteres tiltak på Kongsvingerbanen. Det er avgjørende at hele systemet vurderes i sammenheng. Utredningen bør tydeligere vektlegge godstrafikken i en helhetlig sammenheng slik at neste NTP kan følge opp nødvendige prioriteringer. Treindustrien mener at industriperspektivet, grønn omstilling og muligheter for verdiskaping i Norge ikke er tilstrekkelig dekket i KVU.

Med vennlig hilsen  
TREINDUSTRIEN



Heidi Finstad  
Adm. Direktør

Til Jernbanedirektoratet  
 Høringsvar KVU Kongsvingerbanen fra ACE Green



ACE Greens formål er å øke andelen jernbanetransporter av gods til og fra Nordland. For å avlaste korridoren Nordland – Oslo (Alnabru) og ivareta næringslivets behov for direkte tilbud til utlandet, arbeider ACE Green også for å bygge et grensekryssende togtilbud til Sørlige Skandinavia og kontinentet, med Kongsvinger som en regional hub. Det er også et bidrag til å realisere EUs mål for overføring av godstransport fra vei til sjø og bane (30 % av trafikken i veinettet med reiselengde over 300 km innen 2030).

Det er bakgrunn for ACE Green sitt høringsvar til KVU for Kongsvingerbanen. Vi vil ikke gå inn i detaljer knyttet til de ulike alternativene. Vi vil ha hensyntatt den økende betydning Kongsvingerbanen vil få framover, også som en grensekryssende korridor for gods mellom sør og nord.

**ACE Green vil løfte fram følgende synspunkter:**

- De siste to årene er det skapt en kraftig vekst på godstrafikken på Nordlandsbanen. Tilbudet er økt med 50 %, fra 2 til 3 daglige godstog hver vei.
- Det er kartlagt store potensialer for videre vekst. Målet er et daglig tog 4 i nær framtid.<sup>1</sup>
- Mye av godset skal til og fra markeder i Sørlige Skandinavia og kontinentet. Derfor arbeider næringslivet i Nordland også for å utvikle den mest effektive grensekryssende korridoren. **Det er bare et tidsspørsmål før det utvikles et grensekryssende togtilbud mellom Nordlandsbanen og Sverige over Kongsvinger.**
- Derfor er det viktig å utvikle tilstrekkelig kapasitet også mellom Kongsvinger og grensen. Flaskehalsen må unngås. Det må være plass til flere tog framover.
- **KVU Kongsvingerbanen må vurderes i nær sammenheng med prioriterte tiltak i Godspakke Innlandet inkludert tilsving på Kongsvinger.**
- **ACE Green ser store potensialer i konsept 5.1** (etablering av ny baneforbindelse fra Hovedbanen eller Gardermobanen nord for Lillestrøm fra Leirsund til Sørumsand). Det vil gi ytterligere muligheter for framføring mellom nord og sør, ut av landet, uten å kjøre til Oslo først. Slik vil en fremtidig ny terminal i nærheten av Gardemoen få enda større potensiell verdi for eksporten/importen fra/til Nordland.
- ACE Green forventer at de endelige vurderinger og strategier inkluderer vekstscenarier for gods på bane, som følger opp nasjonale ambisjoner (NTP) og EUs ambisjoner for gods på bane over lange strekninger.

<sup>1</sup> ACE Green (2020), sluttrapport med detaljerte analyser. Flowchange (2019), rapport potensialer nord – sør.

### **Litt mer begrunnelse**

I løpet av kort tid har et tett samarbeid mellom næringsliv, transportnæring, togoperatører, Bane Nor avløst stagnasjon med vekst for gods på Nordlandsbanen. Om lag 250 000 tonn er flyttet fra vei til bane.

I prosjektet ACE Green er det kartlagt ytterligere store potensialer som kan flyttes fra vei til bane. En betydelig andel av dette godset skal til eller fra Sørlege Skandinavia og kontinentet. Gjennom å konsolidere gods både i Nordland, Midt-Norge og i Innlandet/ Kongsvinger, og tilsvarende i knutepunkter i utlandet, kan det skapes togtilbud med stor konkurransekraft og gevinster for næringsliv, miljø og samfunn.

Nord-Norge- linjen er i ferd med å bli sjøsatt. Det vil gi ytterligere store økninger av godsvolum på jernbane nord – sør. I sum vil den kraftige økningen i etterspørsel etter togtilbud stille krav til både tilstrekkelig kapasitet og redusert framføringstid for økende mengder tidskritisk gods.

Nordland er blant de største eksportfylkene i landet med en eksport i 2019 på mer enn 30 milliarder kroner fra sjømatnæring og prosessindustri. Både industrien og laksenæringen har tatt i bruk toget, og økende volum flyttes fra vei til bane. Det samme gjelder store matvarekjeder/ grossister med ferskvarer og forbruksvarer fra sør til nord – som bidrar til en god retningsbalanse for godset og god økonomi i togtilbudet.

Næringslivet i Nordland investerer i videre vekst. Eksempler er Cermaq som nylig har åpnet et stort lakseslakteri i Salten. Nova Sea skal nå investere 1 mrd. kroner for å doble sin slaktekapasitet for laks på Helgeland. Selskapet Freyr Batterys har nå besluttet å investere 20 milliarder kroner i battericellefabrikker på Helgeland, med byggestart i 2021. Dette er produksjonsbedrifter med stor verdiskaping og store varevolum som skal til markeder utenfor landegrensene. Jernbanen øker næringslivets grønne konkurransekraft. Bedriftene ønsker også å øke bruken av jernbane som et ledd i sine bærekraftstrategier.

### **Kort om ACE Green**

Prosjektet ACE Green ble etablert i 2017. Partnerne i samarbeidsprosjektet er terminaleiere, transportbedrifter og næringsutviklere i Nordland og Kongsvingerregionen. ACE Green arbeider tett sammen med Nordland Fylkeskommune og industri, næringsliv, jernbaneaktører og transportnæring regionalt, nasjonalt og internasjonalt.

Det skjer dels ved å utvikle en effektiv grønn godskorridor mellom Østlandet og Helgeland/ Salten (Nordlandskorridoren), inkludert en intermodal forlengelse med sjørute som i løpet av kort tid åpner mellom Bodø og arktiske havner (Nord-Norge-linjen). Og dels ved å åpne en grensekryssende korridor via Kongsvinger til Sørlege Sverige og kontinentet.

*05.02.2021*

*ACE Green styringsgruppen*

*Reidar Ryssdal*

### **/Vedlegg på neste side/**

Plansje med kart over den grønne korridoren og perspektiver ACE Green slutter seg til (Flowchange 2020).

## Beskjedne ambisjoner for vekst i godstrafikken

- Erkjennelse av at Norge har forpliktet seg til å følge EUs mål for overføring av godstransport fra vei til sjø og bane – 30 % av trafikken i veinettet med reiselengde over 300 km innen 2030
- Modellanalysen forutsetter 1,7 % vekst i gjennomsnitt per år over Kongsvingerbanen mot 2050. I prognosene for NTP 2022-2033 foreslår det statlige transportetatene at 2,02 % legges til grunn mot 2050, og 2,66 % til 2030 (utredning fremlagt 13. september 2019)
- Det er ingen samsvar mellom fremtidig vekst og historisk vekst over Kongsvingerbanen:
  - Kraftig vekst i eksporten av massevirke siden 2013
  - Kraftig vekst i eksporten av fersk sjømat på bane
  - Dagligvarer Oslo Narvik, fra 0 til 17 togpendler siden 1993
  - Kun et tidsspørsmål før eksport av metaller og annet industrigods transporteres på bane over Kongsvinger fra Nord-Norge og Trøndelag



## Høringsvar fra 7Sterke – KVV Kongsvingerbanen

Det vises til brev datert 4. desember 2020 ang offentlig høring av KVV Kongsvingerbanen.

Her følger høringsuttalelsen fra 7Sterke som er et stort industrimiljø i Kongsvingerregionen, en region som er kalt Norges Grønne Hjerter.

### Hovedpunkter oppsummert

7Sterke anbefaler at en framdriftsplan for konsept 5.1 må forseres med mål om realisering på kort og mellomlang sikt, og at konsept 3.4 bør legges til grunn frem mot 2050.

- Anbefalt strategi **K2.3** (togsett med økt ombordkapasitet for både person- og godstog) fram mot 2030 er ikke god nok hverken for person- eller godstransporten.
- **K5.1** ny bane Lillestrøm-Sørumsand er en god og helt nødvendig løsning på kort og mellomlang sikt, og arbeidet med konkretisering av konseptet må startes snarest.
- **K3.4** med dobbeltspor Lillestrøm - Kongsvinger er det konseptet som vil gi størst løft for Kongsvingerbanen både for gods og persontransport, og som bør ligge til grunn for utvikling av Kongsvingerbanen fram mot 2050.
- Både K5.1 og K3.4 vil gi økt kapasitet som svarer opp KVV'ens samfunns mål og effektmål, men dersom man skal øke ambisjonene om vekst i økt overføring fra veg til bane for Kongsvingerbanen er det bare K3.4 som gir rom for dette.

### Bakgrunn

7Sterke består av 75 bedrifter med ca. 4000 ansatte og en årlig omsetning på ca. 10 milliarder kroner i regionen, hvor i overkant av 2 milliarder er eksportrettet. I løpet av de 13 årene 7Sterke har eksistert, har de bidratt til sterk utvikling av industrien i Kongsvingerregionen og står nå i bresjen av grønn re-industrialisering.

Det overordnede samfunns målet for Kongsvingerbanen er «*Transportsystemet i korridoren Oslo – Kongsvinger – riksgrensen skal kostnadseffektivt dekke etterspørselen etter lokal, regional og grenseoverskridende person- og godstransport frem til 2050 og redusere utslipp av klimagasser gjennom økte markedsandeler for kollektivtransporten*».

Banens begrensede kapasitet skaper store utfordringer for utvidelse av persontogtrafikken, samt avvikling av godstransport og mulighet for overføring av gods fra veg til bane i en svært viktig godskorridor for skognæringen og eksportrettet industri. Alle banestrekninger fører til Kongsvinger, og Kongsvinger er, bokstavelig talt, det geografiske midtpunktet av hele Skandinavia. Med relativt begrensede investeringer vil man få til et mer nettverksbasert og konkurransedyktig banenett innenfor godstransport. I den sammenheng er Kongsvinger et naturlig transportknutepunkt, der tiltakene som gjøres på Kongsvingerbanen vil ha en stor betydning for å realisere dette.

De tiltak som ligger inne i inneværende handlingsprogram 2018-2029 gir få muligheter for økt tilbud på strekningen, og det er viktig at man nå løfter blikket og får på plass en offensiv strategi som løser framtidens transportbehov på en god og offensiv måte. 7Sterke ser det som svært viktig at NTP 2022-2033 får på plass en tydelig ambisjon og strategi også for Kongsvingerbanen, og resultatet av denne høringen er viktig i den sammenheng.

## Næringslivets behov

7Sterke mener at Jernbanedirektoratets anbefaling ikke er ambisiøs nok til å virkelig gi et løft for Kongsvingerbanen fram mot 2030 og 2050. Anbefalt strategi K2.3 (togsett med økt ombordkapasitet for både person- og godstog) fram mot 2030 er ikke god nok hverken for person- eller godstransporten. Den løser ikke utfordringer med punktlighet, overbelastning og bedre frekvens. Anbefalingen på kort sikt ivaretar heller ikke Jernbanedirektoratets godsstrategi og målet om en styrket internasjonal godskorridor.

### 7Sterke er særskilt opptatt av

- at redusert reisetid på Kongsvingerbanen ned mot en time er en viktig forutsetning for at vi i større grad skal bli en del av bo og arbeidsmarkedsregionen rundt Oslo
- at næringslivets behov for effektiv transport mellom Østlandet, Midt-Norge, Nord-Norge og Sverige (og videre nedover kontinentet) tilfredsstilles
- en effektiv og miljøvennlig logistikkvarekjede er essensielt for å ivareta det grønne skiftet i industrien og styrke Norges internasjonale konkurransekraft

For 7Sterke er redusert reisetid på Kongsvingerbanen en viktig forutsetning for at vi i større grad skal bli en del av bo og arbeidsmarkedsregionen rundt Oslo. Reduksjon av reisetid ned mot 1 time til Oslo er svært viktig i den sammenheng. Konsept 2.3 løser ikke utfordringene med reisetid, og kombinert med at kapasitetsutfordringene fortsatt vil eksistere innebærer konseptet ikke noe løft for persontrafikken til/fra Kongsvinger. Kongsvingerbanen er en svært viktig transportåre i å sikre tilflytt av ansatte med riktig kompetanse for regionens næringsliv.

7Sterke er opptatt av å gi eksisterende næringsliv mulighet til å ekspandere og skape nye arbeidsplasser, samt å kunne få nyetableringer hit. Kongsvingerregionen er også i ferd med å befeste sin stilling innenfor biobaserte næringer gjennom flere nyetableringer de seneste årene, og det er viktig at man følger opp med investeringer i banenettet som understøtter et næringsliv i omstilling. Jernbanedirektoratets anbefaling er ikke ambisiøs nok i å møte dette.

Det anbefalte konseptet K2.3 vil ikke ivareta Jernbanedirektoratets godsstrategi med tanke på kapasitet. Økt kapasitet er helt vesentlig om man skal videreutvikle Kongsvingerbanen som en viktig internasjonal godskorridor. Det er i dag store kapasitetsutfordringer i godsaksen sydover fra Oslo mot Gøteborg. Utbedring av Kongsvingerbanen vil gi en styrking av banenettet som er koblet på det svenske jernbanesystemet, inkludert banene til Gøteborg og sydover mot det europeiske kontinentet. For å styrke dette togsystemet kreves det en større ambisjon enn det som ligger i konsept K2.3 fram mot 2030.

7Sterke synes det er en svakhet ved beregningene at man ikke fanger opp nytte for kjøper og selger ved et forbedret godstilbud. Et styrket godstilbud på bane har nytte for næringslivet utover reduserte transportkostnader. Det er mulig å beregne næringsnytte på linje med konsumentoverskuddet som beregnes for persontransport, men det er ikke gjort i denne utredningen. Dette underkommuniserer nytten for godstransport.

Mange av bedriftene i industriklyngen kjennetegnes av volumkrevende produksjon, med bilbasert distribusjon over lange avstander. I gjennomsnitt er kostnadene til logistikk for norske bedrifter på 12 % av omsetningen (TØI, 2014), noe som betyr at en stor andel av bedriftenes CO<sub>2</sub>-utslipp kommer fra logistikk og transport. Et mer effektivt banenett vil på sikt kunne få mer transport over på bane og bidra i realisering av et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem innen 2050.

## Vår anbefaling

Anbefalt strategi fram mot 2030 er ikke god nok hverken for person- eller godstransporten. Den løser ikke utfordringer med punktlighet, overbelastning og bedre frekvens. Anbefalingen på kort sikt ivaretar heller ikke Jernbanedirektoratets godsstrategi og målet om en styrket internasjonal godskorridor.

- **K3.4** med dobbeltspor Lillestrøm - Kongsvinger er det konseptet som vil gi størst løft for Kongsvingerbanen både for gods og persontransport, og som bør ligge til grunn for utvikling av Kongsvingerbanen fram mot 2050.

7Sterke ser samtidig at dette er en tung investering og det vil bli sterk konkurranse om jernbaneinvesteringene fremover.

- **K5.1** ny bane Lillestrøm-Sørumsand er en god og helt nødvendig løsning på kort og mellomlang sikt, og arbeidet med konkretisering av konseptet må startes snarest.

Både K5.1 og K3.4 vil gi økt kapasitet som svarer opp KVU'ens samfunns mål og effektmål, men dersom man skal øke ambisjonene om vekst i økt overføring fra veg til bane for Kongsvingerbanen er det bare K3.4 som gir rom for dette.

- 7Sterke støtter tiltak som styrker **grensekryssende reiser**, og at Jernbanedirektoratet snares starter utredning av flere alternativ i en KVU om grenseoverskridende fjernogtransport. Vi forventer da at konseptutvalgutredningen også vurderer samfunnsnyttene av å oppgradere eksisterende banenett mtp. redusert reisetid for gods og persontrafikk, i tillegg til miljøhensyn.

Konsept 5.1 vil gjøre det mulig å kjøre nytt høyfrekvent lokaltogtilbud på dagens bane Lillestrøm-Fetsund-Sørumsand. Fjernog, regiontog og godstog vil kunne kjøre på ny bane og vi vil få et mer robust system med økt kapasitet. Konsept 5.1 vil også ivareta Jernbanedirektoratets godsstrategi, og bidra til å utvikle en sterk internasjonal godskorridor. I dette konseptet ligger det også inne investeringer i nytt spor Lillestrøm – Leirsund, som gjør at dette må sees på som en del av framtidig dobbeltspor for Hovedbanen.

Samfunnsnyttene for konsept 5.1 er beregnet til -0,13 og konsept 3.4 er beregnet til -0,58 (Netto nytte pr budsjettkrone). Dette er i samferdselssammenheng veldig bra, og viser en samfunnsnytte som er svært konkurransedyktig sammenlignet med andre jernbaneprosjekter. Og dette til tross for at nytten for Hovedbanen ikke er medregnet og nytten for godstransport er underestimert.

Effektpakke	Netto nåverdi pr budsjettkrone (NNB)
Konsept 5.1 Kongsvingerbanen - Ny bane Lillestrøm-Leirsund- Sørumsand	-0,13
Flere og raskere tog på Dovrebanen (indre IC). To tog i timen til Hamar, trinn 3	-0,46
Flere og raskere tog på Vestfold (ytre IC). To tog i timen til skien hele dagen	-0,53
Konsept 3.4 Kongsvingerbanen - Dobbeltspor Lillestrøm - Kongsvinger	-0,58
Ny regiontogforbindelse og en times kortere framføringstid Oslo-Hønefoss (- Bergen), fellesprosjekt E16	-0,67
Videreutvikling Vossbanen, trinn 1 og 2 inkl. fellesprosjekt med vei	-0,84
Flere og raskere tog på Vestfold (full ytre IC). Fire tog i timen til Sandefjord og to tog i timen til Skien.	-0,89
Flere og raskere tog på Østfoldbanen (IC): To tog i timen til Fredrikstad	-1,04



Flere og raskere tog på Dovrebanen (ytre IC), trinn 3 og 4 og videre for to tog i timen til Lillehammer	-1,08
---	-------

Tabellen viser samfunnsøkonomiske analyser for andre jernbaneprosjekter, hentet fra Jernbanedirektoratets leveranse til NTP 2022-2033, oktober 2020.

***Kort oppsummert anbefaler 7Sterke at en framdriftsplan for konsept 5.1 må forseres med mål om realisering på kort og mellomlang sikt, og at konsept 3.4 bør legges til grunn frem mot 2050.***

Med hilsen,

Chris Samways  
Styreleder 7Sterke

**Jernbanedirektoratet**  
**Postboks 16 Sentrum**  
**0101 OSLO**

**Sørumsand, 05.02.21**

## **Høringsuttalelse til KVV Kongsvingerbanen**

Det vises til høringsbrev oversendt Lillestrøm kommune.

Bingen Lenseminneforening (BLF) er en kulturminnevernforening som arbeider aktivt med bevaring og formidling av fløterhistorien og fløtermiljøet ved Bingen lenser.

Vi samarbeider også tett med det fredede fløtermuseet Fetsund lenser, og i kulturvernsammenheng anses Bingen lenser og Fetsund lenser å utgjøre en samlet enhet.

Vernemyndighetene på fylkesnivå og hos Riksantikvaren er godt kjent med kulturvernverdiene ved Bingen lenser, og fredning av hele området i tilknytning til det tidligere fredede Fetsund lenser er vurdert som en meget aktuell løsning.

Områdene på land og i vann ved Bingen lenser er regulert til kulturvernområde i «*Områdeplan for Bingen lenser og områdene langs Glomma*» vedtatt av Lillestrøm kommune i 2020.

BLF gjør også oppmerksom på at bunnen ved Bingen lenser er båndlagt for å verne det kulturhistoriske bunntømmeret som ligger i hele området fra Bingsfoss til Fetsund lenser.

Det historiske fløtermiljøet ved Bingen og Fetsund lenser er også vurdert til å være kandidat til UNESCOs verdensarvliste, og anleggstekniske løsninger i området vil kunne ødelegge kandidaturet.

Av konseptutvalgutredningen for Kongsvingerbanen framkommer det at en kryssing av Glomma med jernbanebru kan komme i området ved Bingen lenser.

Som det framkommer av ovenstående vil dette kunne berøre kulturvernområdet ved Bingen lenser og komme i vesentlig konflikt med dette.

Bingen Lenseminneforening ber derfor om at det i det videre arbeidet med oppgradering av Kongsvingerbanen legges vekt på en kryssningsløsning av Glomma som ikke kommer i konflikt med de betydelige kulturvernverdiene i dette området. Vi henviser her også til høringsuttalelsen fra Lillestrøm kommune til KVV Kongsvingerbanen hvor det heter: «*Ved kryssing av Glomma er det også viktige verneinteresser ved Fetsund- og Bingen lenser*».

Bingen Lenseminneforening ber også om å bli oppført som høringsinstans og info-mottaker for videre arbeid med dette prosjektet.

Med vennlig hilsen  
Bingen lenseminneforening  
Helge Njaa  
E- post : [h-nja@online.no](mailto:h-nja@online.no)

Kopi :

Museene i Akershus  
Strømsveien 74  
2010 Strømmen

Fetsund lenser  
Lundveien 3  
1900 Fetsund

Fetsund Lenseminneforening  
v/Turid Pettersen  
1900 Fetsund

[post@jernbanedirektoratet.no](mailto:post@jernbanedirektoratet.no)

22.01.2021

## Hørings svar KVV Kongsvingerbanen, sak 201800998

NLF har følgende kommentarer til utredningen:

### NLF anbefaler følgende for videreutvikling av Kongsvingerbanen:

- K3.4 (Optimalisere trafikk og infrastruktur: Optimalisere trafikk og infrastruktur på Kongsvingerbanen, med høyere frekvens hele døgnet og dobbeltspor fra Lillestrøm til Kongsvinger)
- K5.1 (økt kapasitet med reduksjon av reisetid. Ny bane Lillestrøm-Sørumsand) (Forutsetter rask igangsettelse og flere lengre kryssingsspor med samtidig innkjør)
- K2.3 (økt ombordkapasitet for både person- og godstog) på kort og mellomlang sikt

NLF er redd for at dagens problemer på Kongsvingerbanen med sprengt kapasitet og manglende hull i rutetabellene til banearbeid ikke vil løses kun med økt ombordkapasitet på person- og godstogene. Dette er i beste fall en kortsiktig løsning og det vitner om manglende vilje til å satse på jernbanen.

Det er en gjenganger at billigste løsning igjen og igjen er innstillingene i rapportene om utvikling av jernbanen, og slik ruster vi oss ikke for fremtiden. Ved å innstille K2.3 (slik KVV prioriterer) på første plass vil overbelastningen vedvare, og punktligheten vil ikke bli bedre. Dette er hovedåra av godstrafikk til Nord-Norge og det trengs tiltak nå.

### NTP samt KVV sin nedprioritering av gods på bane

Gods sin andel av alle kommersielle inntekter på jernbane i Norge ligger på 15-20%  
Midler til gods av samlet budsjett på jernbane i forslag statsbudsjettet 2022 ligger på 1%  
(Tall hentet fra presentasjon i CargoNet)

Dette viser at det er et stort behov for bedre balansering mellom persontog og godstog. I KVV er det prioritering persontog som ligger til grunn for konklusjon. NLF sin mening er at gods må prioriteres høyere, og derfor er utredningens konklusjon om prioritert K2.3 gitt på et feilaktig grunnlag. Siden kun K3.4 og K5.1 tilfredsstiller målsettingen om kapasitet i form av antall ruteleier og tilhørende fordeling av ruteleier over uken og over døgnet som er fastlagt i Jernbanedirektoratets godstrategi vil det være uheldig for gods på bane at KVV innstiller på K2.3.

## **Nyttevirksomheter av økt punktlighet i persontransporten**

Økt punktlighet vil være et insentiv for pendlerne til å gå over fra bil til tog. Det å vite at man rekker til jobb i tide, og at man rekker tilbake til henting i barnehage og andre aktiviteter veier tungt for mange i hvilket transportmiddel man skal bruke. Ved høy punktlighet, og tilrettelegging på stasjonene vil flere gå over til miljøvennlig togtransport.

## **Tilrettelegging for pendlere**

Det vil ikke være realistisk å tro at alle som pendler med toget vil/kan bruke kollektivtilbud til stasjonene. Både spredt bosetning samt individuelle behov (hente/bringe til barnehage, handling, div barneaktiviteter) vil være avgjørende for om man må bruke bil til stasjonene. Det vil være avgjørende for disse personene at det er tilrettelagt med et godt parkeringstilbud på stasjonen. Både tilgjengelighet til parkeringsplass og pris på parkering vil her telle inn.

## **Vedlikehold**

Ved valg av K3.4 vil det være lett å bedrive vedlikehold. Man kan fint drive vedlikehold på det ene sporet mens trafikken går på det andre sporet. På den måten vil problemene med få vedlikeholds-vinduer bli mindre hemmende.

## **Klima**

For at regjeringen skal nå sine klimamål så er NLF sikre på at jernbanen spiller en sentral rolle. Det som må på plass er rammevilkår som gjør at reisende og transportørene foretrekker en miljøvennlig, effektivt og konkurransedyktig jernbane. Dette kan kun skje ved at man utvider og fornyer jernbanen slik at den møter de forventninger og krav vi ser for oss at fremtiden vil bringe, ikke ved å klatte på det som allerede finnes i dag.

Norsk Lokomotivmannsforbund  
Ronny Danielsen  
Sign

Rolf Ringdal  
Sign

Samferdselsgruppa, Sentrumsgården Postboks 77, 1921 Sørumsand, epost: post@sorumforum.no

Jernbanedirektoratet  
Postboks 16 Sentrum

**0101 Oslo**

e-post: post@jernbanedirektoratet.no

Sørumsand, 4. februar 2021

### **Høringsuttalelse «KVU Kongsvingerbanen»**

Aurskog-Høland Utvikling, Fet næringsforening og Sørum Næringsforum samarbeider om saker som er viktige for næringslivet i området vi dekker.

Vi har med interesse gått gjennom KVU for Kongsvingerbanen og ønsker å komme med noen synspunkter til de anbefalinger som er gitt, sett fra næringslivets side.

#### **Mål og måloppnåelse**

Vi slutter oss til målformuleringen på s. 7: *Transportsystemet i korridoren Oslo – Kongsvinger – riksgrensen skal kostnadseffektivt dekke etterspørselen etter lokal, regional og grenseoverskridende person- og godstransport frem til 2050, og redusere utslipp av klimagasser gjennom økte markedsandeler for kollektivtransporten.*

Med dette som utgangspunkt er det vanskelig å forstå at K2.3 legges til grunn for utvikling av Kongsvingerbanen på kort og mellomlang sikt.

Vi er enig i at K1 Buss som supplement til tog, ikke er aktuelt. Det er åpenbart det minst gunstige alternativ. Og vi fraråder dette sterkt.

Sett fra vår side er det klart at en kombinasjon av alternativ K5.1 og K2.3 er det som er best totalt sett. Dette alternativet vil både gi økt transportkapasitet for persontogtrafikken og for godstogene. Dette slås også fast på s 9 i rapporten hvor det sies at nyttevirkningene for trafikantene og for vareeierne i godstransporten er størst for disse konseptene. At investeringskostnadene er større, må etter vår mening ikke tillegges stor vekt. Nå skal det bygges viktig infrastruktur som skal sørge for miljøvennlig transport av mennesker og gods i flere generasjoner framover i tid.

#### **Positive effekter utenfor vår region**

Næringsforeningene mener vi også må ta med at de to alternativene har positive effekter ut over det som KVU-rapporten har vurdert. Dette er nødvendig nettopp fordi de valg som tas i denne saken, vil ha konsekvenser også for naboregioner, andre deler av landet og av nabolandet Sverige.

Det er flere grunner til at Kongsvingerbanen er overbelastet. Selvsagt er den sterke befolkningsveksten i vårt område en viktig faktor. Men det er også godstransporten fra både Vestlandet og Nord-Norge. Det er et politisk mål at mer gods skal fra vei til bane, og det synes også å være et politisk ønske om mer sentralisering av befolkningen. Det siste er ikke

uten videre positivt, fordi det åpenbart øker befolkningens sårbarhet. Den pågående pandemien viser at risikoen for smitte er størst i befolkningstette områder. Vi registrerer at rapporten også slår fast at *«Å utforme en fremtidig løsning for å sikre klimatilpassing og redusert risiko og sårbarhet vil ha betydning for både banens funksjonalitet og kostnadene knyttet til utbygging. Klimatilpassing, risiko og sårbarhet bør derfor tas med som en rammebetingelse i konseptvalgutredningen»*. Å velge en kombinasjon av K5.1 og K2.3 er derfor, etter vår mening, best også sett i et sårbarhetsperspektiv.

I tillegg vil disse alternativene sammen legge grunnlag for bedre forbindelse for både befolkning og næringsliv i Kongsvingerregionen og knytte den nærmere mot Oslo. En ny linje fra Leirsund til Sørumsand vil også legge til rette for en ny, attraktiv hurtigtogforbindelse Oslo - Stockholm. Den linjen bør komme så fort som mulig, og det er etter vår mening både mulig og ønskelig å kombinere begge byggeprosjektene.

Som et ledd i målet om å øke kapasiteten på persontrafikken er det viktig å styrke tilbudet på dagens bane mellom Lillestrøm – Sørumsand, selv om det blir ny bane via Leirsund. Dette fordi området er i sterk vekst og har 4 stasjoner hvorav Fetsund er kollektivknutepunkt.

### **Avslutning**

Næringsforeningene er tilfreds med at KVU-rapporten viser at satsing på utbygging av jernbanen i vårt område er nødvendig fordi Kongsvingerbanen er overbelastet. Det er viktig for både persontransport og næringstransport. Økt kapasitet vil gi større muligheter for både persontransport og gods, og større muligheter for næringsutvikling. Størst effekt har etter vår mening en kombinasjon av K5.1 og K2.3. Den vil fullt ut være i tråd med målet *«Transportsystemet i korridoren Oslo – Kongsvinger – riksgrensen skal kostnadseffektivt dekke etterspørselen etter lokal, regional og grenseoverskridende person- og godstransport frem til 2050, og redusere utslipp av klimagasser gjennom økte markedsandeler for kollektivtransporten»*.

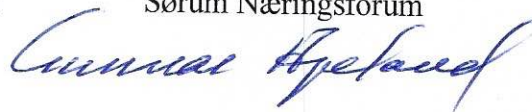
Vennlig hilsen

for

Aurskog-Høland Utvikling

Fet næringsforening

Sørums Næringsforum



## Høringsuttalelse, KVV Kongsvingerbanen

Konseptvalgutredningen for Kongsvingerbanen er sterkt forsinket, etterlengtet og gjennomarbeidet, men mangler den lovte vurderingen av ny bane i retning Karlstad/Stockholm.

For lokaltrafikk og godstrafikk virker det som en solid utredning, der vår gruppe ikke skal ha spesielle meninger om løsningene som anbefales. Vi vil likevel råde til at kapasiteten og hastigheten økes på banestrekningen, for å overføre mest mulig av både gods- og passasjertrafikk til bane. Det bør være mulig å få til, all den tid det faktisk diskuteres å bygge to parallelle motorveier i samme transportkorridor.<sup>1</sup>

Kongsvingerbanen følger i stor grad samme trasé som da den ble bygd i 1862. Banen har stor belastning, og er egentlig overmoden for modernisering. Vår anbefaling er å beholde og modernisere dagens bane for lokal- og godstrafikk, og bygge en ny, moderne bane mellom Norge og Sverige i tråd med planene til det svenske selskapet Oslo-Sthlm 2:55.

I forbindelse med høyhastighetsutredningen i 2012 ble det anbefalt en linjeføring over Lillestrøm og Bjørkelangen til Arvika. I tillegg har det blitt lansert en alternativ linjeføring om Ski, Askim og Ørje, langs dagens E18. Vi forventet at KVV Kongsvingerbanen ville si noe om disse planene, ikke minst fordi en realisering av en slik bane vil frigjøre betydelig kapasitet på Kongsvingerbanen, og vil være viktig for hvilket scenario man skal velge for banen på lang sikt.

Våre forventninger ble skrudd opp av ulike politiske signaler. 8. februar 2020 sa samferdselsminister Knut Arild Hareide til Dagsavisen: «Det er satt i gang en KVV (konseptvalgutredning) for Kongsvingerbanen, og denne skal også ta for seg muligheten for redusert reisetid til Stockholm. Samferdselsdepartementet avventer denne KVV-en før det er mulig å si noe nærmere om reisetid.»<sup>2</sup> I 2018 ble det foreslått i Stortinget å utarbeide en egen konseptvalgutredning for strekningene Oslo-Stockholm og Oslo-Göteborg. Regjeringspartiene valgte å stemme mot en slik utredning, da de mente arbeidet med KVV Kongsvingerbanen ville dekke utredningsbehovet. «Regjeringen har allerede varslet en KVV for Kongsvingerbanen, og grensekryssende trafikk skal være et viktig element i denne utredningen», uttalte daværende samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen.<sup>3</sup>

Vi kan ikke se at disse politiske lovnadene er fulgt opp i rapporten om KVV Kongsvingerbanen. Hvor var det det butta? Når fikk Jernbanedirektoratet mandat til å se bort fra såpass klare politiske signaler, og velge å ikke utrede ny bane for grensekryssende trafikk/ redusert reisetid i forbindelse med KVV Kongsvingerbanen?

---

<sup>1</sup> <https://www.aftenposten.no/norge/i/0nek06/denne-relativt-ferske-motorveien-foreslaas-skrotet-i-stedet-kan-en-ny>

<sup>2</sup> <https://www.dagsavisen.no/nyheter/innenriks/vil-flytte-reiser-i-norden-fra-fly-til-tog-1.1660676>

<sup>3</sup> <https://frifagbevegelse.no/aktuell/stortinget-stemmer-ned-forslag-om-bedre-togtilbud-til-sverige-6.158.548558.878c1ef2be>

Nå har det gått nær tre år siden forslaget om en egen konseptvalgutredning om nye baner ble nedstemt i Stortinget, med henvisning til at dette skulle være en del av KVVU Kongsvingerbanen. For oss som ønsker effektive jernbanelinjer som kan erstatte fly, er dette tre tapte år. Ifølge KVVU Kongsvingerbanen bør det snarest settes i gang en egen, hurtig KVVU-prosess for ny jernbane mot Stockholm, akkurat slik Stortinget stemte ned i 2018.

De tapte årene får vi ikke tilbake, men det bør være rom for å forsere prosessen fremover. Oslo-Stockholm er den nest mest trafikkerte utenlandsruten fra Gardermoen, kun slått av Oslo-København, og bare innenriksrutene til Trondheim, Bergen og Stavanger er større. Alle disse strekningene fortjener et togtilbud som kan konkurrere med flytrafikken, men siden planene har kommet langt på svensk side, og mye av banen der allerede holder god standard, virker Oslo-Stockholm som den lavest hengende frukten. Hvis politiske myndigheter mener alvor med at vi skal ha et klimanøytralt transportsystem innen kort tid, kommer vi ikke unna å erstatte de mest trafikkerte flyrutene med jernbane, på samme vis som andre vesteuropeiske land har gjort siden 1980-tallet.

Moderatorene i Facebook-gruppa Togferie ønsker:

- At det snarest startes en KVVU-prosess for ny bane Oslo-Karlstad (Stockholm), i samarbeid med Trafikverket.
- At det gjennomføres kapasitetsøkende tiltak på dagens Kongsvingerbane i tråd med anbefalingene i KVVU Kongsvingerbanen.

Moderatorene i Facebook-gruppa Togferie:

Kristian S. Aas  
Eivind Trædal  
Lea Hiorth  
Ingolf Nistad



Jernbanedirektoratet  
Postboks 16 Sentrum  
0101 OSLO

Oslo, 08.02.2021  
Vår ref. 20/2953-4  
654.20/KESA  
Deres ref. 201800998-38

Att:

## Høring - KVV Kongsvingerbanen

Landsorganisasjonen i Norge (LO) viser til direktoratets brev vedrørende ovennevnte sak.

LO er bekymret for at dagens problemer på Kongsvingerbanen med sprengt kapasitet og manglende hull i rutetabellene til banearbeid, ikke vil løses kun med økt ombordkapasitet på person- og godstogene. Dette er i beste fall en kortsiktig løsning og det vitner om manglende vilje til å satse på jernbanen.

LO anbefaler følgende for videreutvikling av Kongsvingerbanen:

- K3.4 (Optimalisere trafikk og infrastruktur: Optimalisere trafikk og infrastruktur på Kongsvingerbanen, med høyere frekvens hele døgnet og dobbeltspor fra Lillestrøm til Kongsvinger)
- K5.1 (Økt kapasitet med reduksjon av reisetid. Ny bane Lillestrøm-Sørumsand. Forutsetter rask igangsettelse og flere lengre kryssingsspor med samtidig innkjør)
- K2.3 (Økt ombordkapasitet for både person- og godstog) på kort og mellomlang sikt

Det er en gjenganger at billigste løsning igjen og igjen er innstillingen i rapportene om utvikling av jernbanen, og slik ruster vi oss ikke for fremtiden. Ved å innstille K2.3 (slik KVV prioriterer) på første plass, vil overbelastningen vedvare og punktligheten vil ikke bli bedre. Dette er hovedåra av godstrafikk til Nord-Norge og det trengs tiltak nå.

### *NTP samt KVV sin nedprioritering av gods på bane*

Gods sin andel av alle kommersielle inntekter på jernbane i Norge ligger på 15-20%. Midler til gods av samlet budsjett på jernbane i forslag statsbudsjettet 2022 ligger på 1%. (Tall hentet fra presentasjon i CargoNet.)

Dette viser at det er et stort behov for bedre balansering mellom persontog og godstog. I KVV er det prioritering av persontog som ligger til grunn for konklusjonen. LO mener at gods må prioriteres høyere, og derfor er utredningens konklusjon om prioritet K2.3 gitt på et feilaktig grunnlag. Siden kun K3.4 og K5.1 tilfredsstillende målsettingen om kapasitet i form av antall ruteleier og tilhørende fordeling av ruteleier over uken og over døgnet som er fastlagt i Jernbanedirektoratets godstrategi, vil det være uheldig for gods på bane dersom man lander på K2.3.

### *Nyttevirkinger av økt punktlighet i persontransporten*

Økt punktlighet vil være et insentiv for pendlere til å bruke toget. Det å vite at man rekker til jobb i tide, og at man rekker tilbake til henting i barnehage og andre aktiviteter veier tungt for mange i hvilket transportmiddel man skal bruke. Ved høy punktlighet, og tilrettelegging på stasjonene vil flere gå over til miljøvennlig togtransport.

### *Tilrettelegging for pendlere*

## **Landsorganisasjonen i Norge**

Torggata 12, N-0181 Oslo E-post: lo@lo.no www.lo.no Telefon: +47 23 06 10 00 Organisasjonsnummer: 971 074 337  
Kontonr.: 9001 07 00182 Faktura på e-post: 971074337@autoinvoice.no Elektronisk faktura (EHF): 9908:971074337



Det vil ikke være realistisk å tro at alle som pendler med toget kan bruke kollektivtilbud til stasjonene. Både spredt bosetning samt individuelle behov vil være avgjørende for om man må bruke bil til stasjonene. Det vil være avgjørende for disse personene at det er tilrettelagt med et godt parkeringstilbud på stasjonen. Både tilgjengelighet til parkeringsplass og pris på parkering vil her telle inn.

#### *Vedlikehold*

Ved valg av K3.4 vil det være lett å bedrive vedlikehold. Man kan fint drive vedlikehold på det ene sporet mens trafikken går på det andre sporet. På den måten vil problemene med få vedlikeholds-vinduer bli mindre hemmende.

#### *Klima*

Dersom vi skal nå klimamålene så er LO sikre på at jernbanen spiller en sentral rolle. Det som må på plass er rammevilkår som gjør at reisende og transportørene foretrekker en miljøvennlig, effektivt og konkurransedyktig jernbane. Dette kan kun skje ved at man utvider og fornyer jernbanen slik at den møter de forventninger og krav vi ser for oss at fremtiden vil bringe, ikke ved å klatte på det som allerede finnes i dag.

Med vennlig hilsen  
LO Norge

Roger Heimli  
(sign.)

Kenneth Sandmo  
(sign.)

*Dette brevet er godkjent elektronisk i Landsorganisasjonen i Norge og har derfor ingen signatur.*

## Hørings svar - KVV Kongsvingerbanen

Kongsvingerbanen er erklært overbelastet og det er gjennomført en KVV (konseptvalg- utredning) for å se på alternative løsningskonsept for banen. Jernbanedirektoratet anbefaler et moderat konsept med forlenging av kryssingsspor og persontog med bedre kapasitet på kort og mellomlang sikt, og en dobbeltsporet bane Leirsund–Sørumsand på lang sikt.

Parallelt med dette er RV22 Glommakryssingen over dagens bro også sterkt overbelastet.

Arbeiderlagene i området gamle Fet kommune mener at foreslått konsept er bra for godstrafikken, men konseptene vil ikke være tilstrekkelig for å løse de grunnleggende utfordringene med infrastrukturen i området. Dagens bilbaserte pendlertrafikk fra østsiden av Glomma og inn mot hovedstaden utgjør en betydelig utfordring både med tanke på trafikk/infrastruktur og miljø. Trafikken som kommer via RV22 og 170 over Glomma og videre gjennom Lillestrøm by vil med økende trafikk utgjøre en betydelig utfordring. I 2019 hadde vi en årdøgntrafikk (ÅDT) på 17000 over RV22 over Glomma. Dette er mer enn tilsvarende ÅDT over E6 Minnesund. Det må være en målsetting å flere av disse pendlerne over fra bil til tog og buss. Dette vil også være til stor gevinst for områdene videre inn mot og for selve hovedstaden. Et av de viktigste tiltakene for å kunne oppnå dette vil være å få etablert en mulighet for pendlerne å kunne gå på toget på østsiden av Glomma Dvs. komme til toget uten å krysse Glomma. Til denne holdeplassen eller stasjonen må det da være mulig å komme til med både buss og bil.

Det er satt i gang arbeid med kommunedelplan for ny Glommakryssning.

For at Fet som prioritert tettsted skal kunne fortsette å vokse og være et hyggelig reelt bosted, må vi satse alt på å «stoppe» biltrafikken på østsiden av Glomma. Vi anmoder dere derfor om å se dette prosjektet i sammenheng med veiprojektet om ny Glommakryssning. Her må det offentlige se prosjektet i sammenheng med den økende biltrafikken det legges opp til med ny veibro.

Det må legges opp til at flere velger å parkere bilen på østsiden (Eks. Heia, Fjellsrud) for å ta tog eller buss herfra for å minske biltrafikken over Glomma og videre inn mot Lillestrøm og Oslo. Lagene har drøftet flere mulige løsninger for å redusere biltrafikk og få folk over på tog så tidlig som mulig på reiseveien, det viktigste vil være innfartsparkeringer og hyppige avganger både med tog og buss.

Vi er avhengig av å få over fra bil til tog på østsiden av Glomma, vi ber derfor at dette settes svært høyt på prioriteringslisten uansett konseptvalg.

Det bør være et overordnet mål at NTP ser på sammenhengen i prosjekter i samme geografiske område. Dette prosjektet må utkonkurrere andre prosjekter som allerede står i NTP og inngå som en del av samferdselsprosjektet med ny Glommakryssning.

Hilsen

Dalen Arbeiderlag, ved leder Thomas Skullerud

Fetsund Arbeiderlag, ved leder Marit Bjørkelid

Åkrene Arbeiderlag, ved leder Kenneth Wangen

[post@jernbanedirektoratet.no](mailto:post@jernbanedirektoratet.no)

v/prosjektleder Darssan Kupandran

Deres ref.: 2020/15201

Vår ref.: GG

Dato: 03.02.2021

### **KVU- Kongsvingerbanen – høringsuttalelse.**

Det vises til høring på KVU for Kongsvingerbanen med høringsfrist 7.2.21.

Glommen Mjøsen Skog SA eies av ca 7200 skogeiere i Innlandet og østre del av Viken fylke. I 2019 hadde andelslaget en omsetning på 2,3 mrd. kroner. Hovedoppgaven til Glommen Mjøsen Skog er tømmeromsetning, og i 2019 omsatte bedriften 3,4 mill. m<sup>3</sup>, som utgjorde omkring 30 % av tømmeromsetningen i landet. Bedriften eier industri, bl.a. i overkant av 2/3 av aksjene i Moelven Industrier, og deltar aktivt i klyngen Norwegian Wood Cluster (NWC). I tillegg utfører Glommen Mjøsen Skog en rekke skogtjenester, gir faglige råd til skogeierne, ivaretar deres næringspolitiske interesser og er landets ledende bedrift innenfor skogtakst og digitale forvaltningsverktøy.

Kongsvingerbanen er Norges viktigste godsbane. Den ble definert som overbelastet i 2017 og aktørene etterspør større kapasitet. Det må investeres for å ta forventet vekst. Kongsvingerbanen er og kommer til å forbli en helt sentral bane for eksport/import av gods på bane til det sentrale Østland og for næringsliv helt opp til Nord-Norge. Glommen Mjøsen er også svært opptatt av at «Godspakke Innlandet» med elektrifisering, tilsvinger og ny Norsenga-terminal innfris raskt. Tømmer på jernbane er en suksesshistorie og videre utvikling er avgjørende for et aktivt norsk skogbruk. Det gjelder enten tømmer skal til svensk eller norsk industri, dvs øst- eller vestover fra Kongsvinger og Norsenga.

For norsk skogbruk er Kongsvingerbanen å betrakte som en «livsnerve». Uten regularitet og sikker drift av togpendlene med tømmer fra store deler av Øst-Norge og til enten norsk eller svensk industri vil ikke avirkningen i Norge kunne opprettholdes. Da vil også skogbrukets andre store verdikjede, sagbruk og trelast, rammes. Vi kan ikke forsyne sagbrukene med skurtømmer uten også å ha avsetning på massevirke. Treforedlingsindustrien preges av store anlegg med store innkjøpsområder og lange transporter av tømmer. Jernbane er av avgjørende betydning for kostnadseffektiv logistikk. Kongsvingerbanen er helt sentral i dette og vi vil igjen poengtere viktigheten av «Godspakka» og en erstatning for Norsenga med betydelig økt kapasitet.

Det er sterkt fokus på at Norge skal omstilles. Vi må som land etter hvert ut av sterk oljeavhengighet og leve av noe annet. Norge må delvis reindustrialiseres. Norge har en svært lav andel av økonomien knyttet til industri. Vi kan neppe fylle opp med tjenesteeksport som erstatning for sviktende oljeinntekter. Konklusjon; Vi må produsere flere varer i Norge som så skal ut av landet. Ser man økt kapasitet på Kongsvingerbanen sammen med investeringene i Godspakke Innland vil man kunne etablere en «internasjonal godskorridor» som dekker transportbehovet ut/inn av store deler av Norge uten å måtte innom Oslo.

Glommen Mjøsen mener i lys av dette at alternativene og investeringsplanene som anbefales i KVU'en har et for lavt ambisjonsnivå. Vi mener de alternativene man landet på «løper etter utfordringene» og med stor sannsynlighet vil ligge etter markedets faktiske behov for transportkapasitet. Vi tror at Koronakrisen, bruk av digitale møteplasser, hjemmekontor vil gi et mer fleksibelt og individtilpasset arbeidsmarked og med redusert pendlerbehov som resultat. Relativt til de summene man snakker om



Glommen  
Mjøsen  
Skog

på persontrafikk er investeringssummene selv på de alternativene som ikke anbefales, lave på Kongsvingerbanen.

Det er svært tydelig politisk signaler om at gods skal fra bil og over til jernbane/båt. Dette er et sentralt element i klimapolitikken, men som man foreløpig ikke har lyktes med, med unntak av tømmer. I dag går det 3 togpendlinger Norge – Sverige pr døgn bare til treforedlingsindustrien i Karlstad-området og investeringsplanene i denne skogindustrien vil ganske raskt medføre et behov for 4. I tillegg går det ytterligere 1-2 tømmertog pr døgn til andre svenske industrier hvor det også vil være større råvarebehov fra Norge i framtida.

De overordnede politiske målsetninger og utfordringer peker altså i retning av at Kongsvingerbanen vil bli viktig for å løse dem. og Glommen Mjøsen mener derfor at

- Det må snart tas initiativ til en nordisk jernbanestudie der grensepasserende gods og behov for kapasitet settes i fokus.
- KVVU Kongsvingerbanen burde ha omtalt det som er lansert som «den internasjonale godskorridor». Næringsliv helt opp til Nordland har uttrykt behov for rask transport ut av landet og Godspakke Innlandet med elektrifisering Hamar-Elverum-Kongsvinger, møtespor, tilsvinger og terminaler samt økt kapasitet på Kongsvingerbanen inn i Sverige er der derfor et prosjekt av betydning for store deler av landet.
- Investeringssummene som antydes er svært moderate. Ambisjonsnivået må heves slik at man ligger foran utviklingen og ikke «løper etter» utviklingen.

Med vennlig hilsen

Gunnar A Gundersen (sign)  
Næringspolitisk sjef