



Konseptvalgutredning (KVU) Kongsvingerbanen

Transportkorridoren Lillestrøm - Kongsvinger –
riks grensen

KVU Kongsvingerbanen

Kommentar fra Kongsvingerregionen/
Kongsvinger kommune

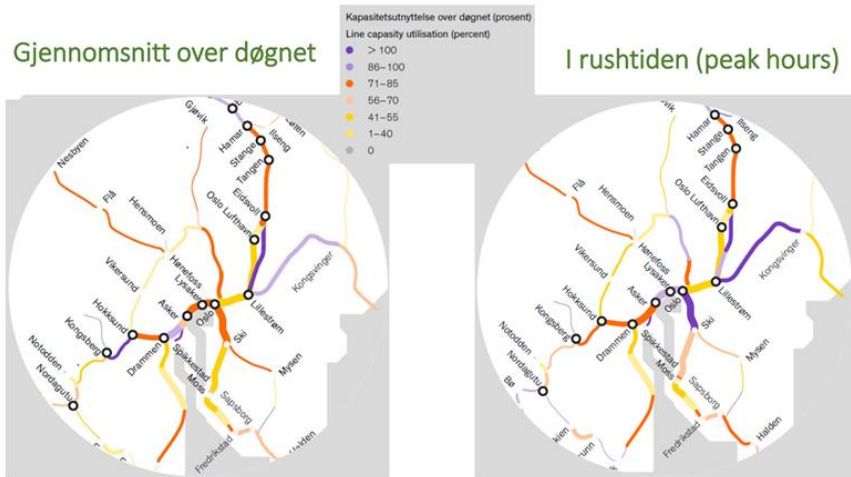
v/ Hilde Nygaard, Kongsvinger kommune

Utfordringer på Kongsvingerbanen

- Kongsvingerbanen betjener både **regiontog** og **grensekryssende person- og godstransport**
- Kongsvingerbanen er en av **de tyngst belastede bane-strekningen for transport av gods**
- Strekningen er **erklært overbelastet**
- Høy utnyttelse over døgnet gir **begrensede muligheter for vedlikehold uten å stenge banen over lange perioder**
- Begrenset 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.

Tiltak som ligger i handlingsprogram 2018-2029 gir **få muligheter for økt tilbud på strekningen**

Betydelig kapasitetsbrist både på Hovedbanen og Kongsvingerbanen



JBDs innspill NTP 2022-2033, oppdrag 9

Korridor 2: Oslo – Magnor

Ambisjon: Øke kapasiteten for godstransport på bane, fastlegge videre utviklingsstrategi gjennom KVV for Kongsvingerbanen

Første seksårsperiode:

- Satsing på mer effektiv godstransport med mulighet for økte tog lengder fra korridoren til Nord-Norge, via Sverige. Planlegging av kryssingsspor, fjerning av planoverganger og stasjonsutbedringer mv.

Mulige tilbudsforbedringer i andre seksårsperiode vil følge av:

- Anbefalinger fra KVV Kongsvingerbanen med mulige løsninger for økt kapasitet både for person- og godstransport i korridoren
- Gjennomføring av nye løsninger for Norsenga tømmerterminal, tilsving mot Solørbanen, flere kryssingsspor etc.

Innspill fra Kongsvingerregionen og Jernbaneforum Kongsvingerbanen:

- Tydeliggjøre en internasjonal godskorridor som demper veksten i lastebiltrafikken til/fra Østlandet, Midt-Norge og Nordland
- Forsere tiltakene i Godspakke Innlandet til første planperiode
- Få opp klare ambisjoner knyttet til banens betydning for regional og lokal persontransport

Har vi nå fått det svaret vi har ventet på gjennom KVV-en?

Kongsvingerbanens nasjonale betydning

- Slår fast at **Kongsvingerbanen er en viktig del av det nasjonale transportsystemet**. Viktig for lokal og regional persontransport, og grensekryssende gods- og persontransport.
- **Bekrefter at kapasitetsbegrensninger** gjør Kongsvingerbanen til en flaskehals i det norske jernbanenettet (ingen nye ruteleier siden 2017)
- Slår fast at Kongsvingerbanen er en **avgjørende lenke i det norske og svenske godstransportsystemet**, spesielt for vareforsyning og forsyningssikkerhet til/fra Nord-Norge og for tømmerindustrien.
- 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. KVUen slår fast skal Kongsvingerbanen bidra til dette må det **legges til rette for lengre tog og flere avganger enn i dag**.



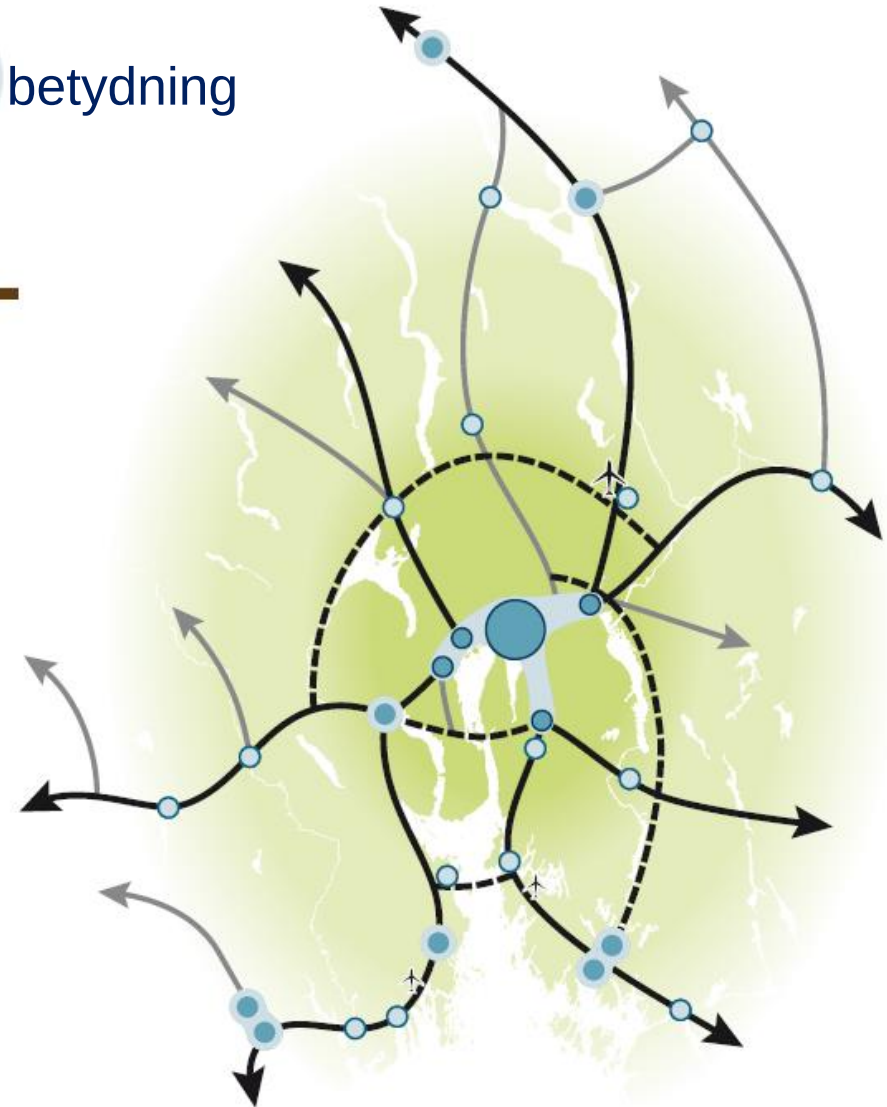
Gode prosjektutløsende behov er beskrevet. Men følges ikke helt opp i anbefalingen

Kongsvingerbanens regionale og lokale betydning

KVUen bekrefter at

- **etterspørselsbehovet er større enn det tilbudet** banen kan tilby for lokale og regionale reiser.
- **dagens tilbud gir begrensede muligheter** for å følge opp nasjonale, regionale og lokale mål for utvikling av kompakte byer og tettsteder langs banen.
- at dagens system gir **utfordringer med å følge regional plan for Oslo og Akershus** knyttet til at regionale knutepunkter skal ta hovedtyngden av veksten.

Også her - gode beskrivelser av prosjektutløsende behov.
Men anbefalingen ikke så ambisiøs som behovet tilsier



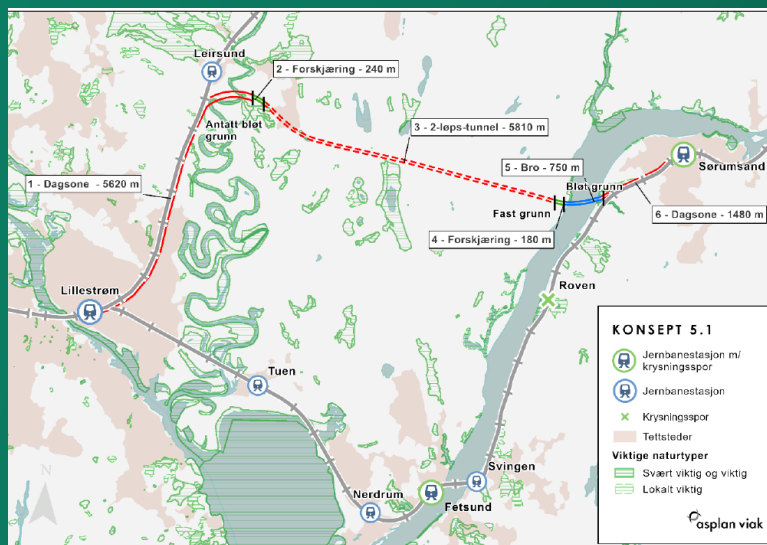
Kommentar til JBD's anbefaling

Strategi 2.3 anbefalt på kort og mellomlang sikt.

- Gir ingen vesentlig tilbudsending utover økt ombordkapasitet og forlengelse av noen kryssningsspor for å fase inn lengre godstog
- Fremdeles enkeltsporet bane med kapasitetsutfordringer for person og gods
- Overbelastningen vil vedvare, punktligheten vil ikke bli bedre og det vil ikke kunne tilbys flere avganger
- Problemet rundt vedlikeholdsarbeider fortsetter
- Ingen kapasitetsutvidende tiltak for strekningen Kongsvinger – riksgrensen. Tømmer er ferskvare. Viktig med flere togpendler enn lengre tog
- Ivaretar ikke JBDs godsstrategi med tanke på kapasitet
- Ingen økning i grensekryssende trafikk
- Kort og mellomlang sikt = mot 2030. Utfordrende å leve med fortsatt kapasitetsutfordringene. Utfordringer for overføring fra veg til bane, det grønne skiftet samt regional og lokal utvikling knyttet til persontransport
- Dekker ikke etterspørselen på godssiden. Stort behov for en strategi for gods til og fra utlandet, og ikke bare en ambisjon om lengre tog på alle strekninger. K 2.3 - Ingen styrking av en internasjonal godskorridor.
- Hvor lenge vil man måtte leve med K2.3 når investeringene i togmateriell først er tatt? Når vil man effektivere konsept 5.1?

Kommentar til JBD's anbefaling forts.

Strategi 5.1 med en ny bane Sørumsand – Leirsund anbefalt på lang sikt

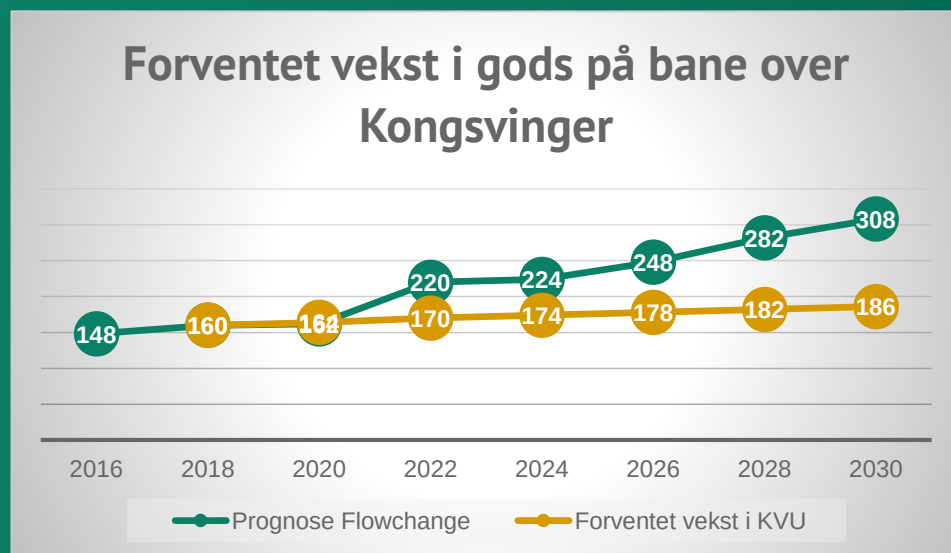


- Mulighet for å kjøre nytt høyfrekvent lokaltogtilbud på dagens bane Lillestrøm-Fetsund-Sørumsand
- Fjerntog, regiontog og godstog på ny bane
- Raskere regiontog Kongsvinger og Lillestrøm
- Kortere reisetid Sørumsand - Lillestrøm
- Vil gi et mer robust system og økt kapasitet i systemet
- Vil ivareta Jernbanedirektoratets godsstrategi
- Ligger inne investeringer til nytt spor Lillestrøm – Leirsund i KVV-en. Dette blir en del av framtidig dobbeltspor for Hovedbanen
- Tidsperspektivet = lang sikt = fram mot 2050. Kan vi risikere at det går 30 år før vi får løft på infrastrukturen?

Betraktninger Nytteberegninger

- K 3.4 Investering 21,5 mrd NNB -0,58 (eller -0,55?)
- K 5.1 Investering 13 mrd NNB -0,13 (eller -0,08?)
- Kostnaden for økt kapasitet på Hovedbanen inngår i kostnadsberegningene for K5.1, men er nytten for Hovedbanen regnet inn? Underestimert NNB og NNK? Viktig i sammenligning med andre prosjekt
- Tross dette – et relativt godt NNB tall sammenlignet med en del andre prosjekter. Nytte for mange togprodukter

Betraktninger nytteberegninger gods



Prognose Flowchange (2016):

Basert på planer hos operatørene, nye linjer og historisk utvikling

- Nytte av avvist trafikk på godssiden ikke med i nytteberegningen.
- Forventet vekst i KVUen: Ingen offensiv satsing på økt grenseoverskridende trafikk, og lavere prognose for gods enn historisk utvikling.
- Nytte for næringslivet = sparte kostnader for baneoperatøren. Nytte for kjøper og selger inngår ikke. Man har ikke opplevd nytte som kommer i tillegg til operatørens nytte slik det er i persontransporten. Bidrar til å underkommunisere nytten for godstiltak
- Nytteberegningene får kun beregnet nytten av tiltakene på norsk side. Eks CO2 gevinsten med flere tog til Narvik kommer ikke til syne

Oppsummert

- Viktig nå å synliggjøre at det er behov for en større jernbanesatsing langs Kongsvingerbanen av hensyn til både person- og godstrafikk
- Anbefalingen må i større grad bidra til å skape en sterk internasjonal godskorridor på kort sikt. Viktig for næringslivet og viktig for klimaambisjonene
- Anbefalingen må i større grad styrke Kongsvingerbanens rolle i den regionale og lokale utviklingen. For Kongsvingerregionen er 1 t reise tid viktig.
- Det mest framtidsrettede løsningen ville vært K3.4 – dobbeltspor Lillestrøm – Kongsvinger
- Men kan det beste bli det godes fiende i kampen om jernbanekronene?
- Konsept 5.1 vil gi en god løsning, og til langt lavere pris. Er det godt nok?
- Konsept 2.3 som første trinn er ikke godt nok hverken for person eller godstransporten. Løser ikke utfordringer med punktlighet, overbelastning og bedre frekvens. Ei heller enn internasjonal godskorridor
- Behov for å se KVV Kongsvingerbanen og KVV Hovedbanen i sammenheng