

KVU Kongsvingerbanen

Møte i Osloregionens ATP-gruppe, 12.01.21



Agenda

1. Bakgrunn og oppdraget
2. Prosessen
3. Mål og rammebetingelser
4. Konsepter
5. Analyseresultater
6. Anbefalinger



Bakgrunn for oppdraget

- Betydelig vekst de siste årene og grunnprognosene tilsier vekst i årene som kommer
- Togoperatører har søkt om flere ruteleier, men pga. at banen er overbelastet kan det ikke innfris
- Kapasiteten på banen gir ikke rom for å forbedre togtilbudet ytterligere, selv om det markedsmessig er etterspørsel etter flere avganger



Oppdraget

- Vurdere tilbudsforbedringer langs transportkorridoren Lillestrøm-Kongsvingerbanen-riksgrensen
- Framtidig transportbehov i korridoren skal analyseres
- Region-, gods- og fjerntog skal ses i sammenheng



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»

Vedtatt av SD 21. mars 2019

Effektmål

1. Kollektivsystemet i transportkorridoren Oslo-Kongsvinger-riksgrensen skal ha en kapasitet som muliggjør en økning i antall sitteplasser på 100% fram mot 2050.
 - Indikatorer: Prosentvis endring i antall sitteplasser i makstimen og antall avganger i makstimen og i grunnrute.
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.
 - Indikatorer: Antall ruteleier for 740 meter lange tog og framføringstid.
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.
 - Indikator: Antall togpar per døgn.

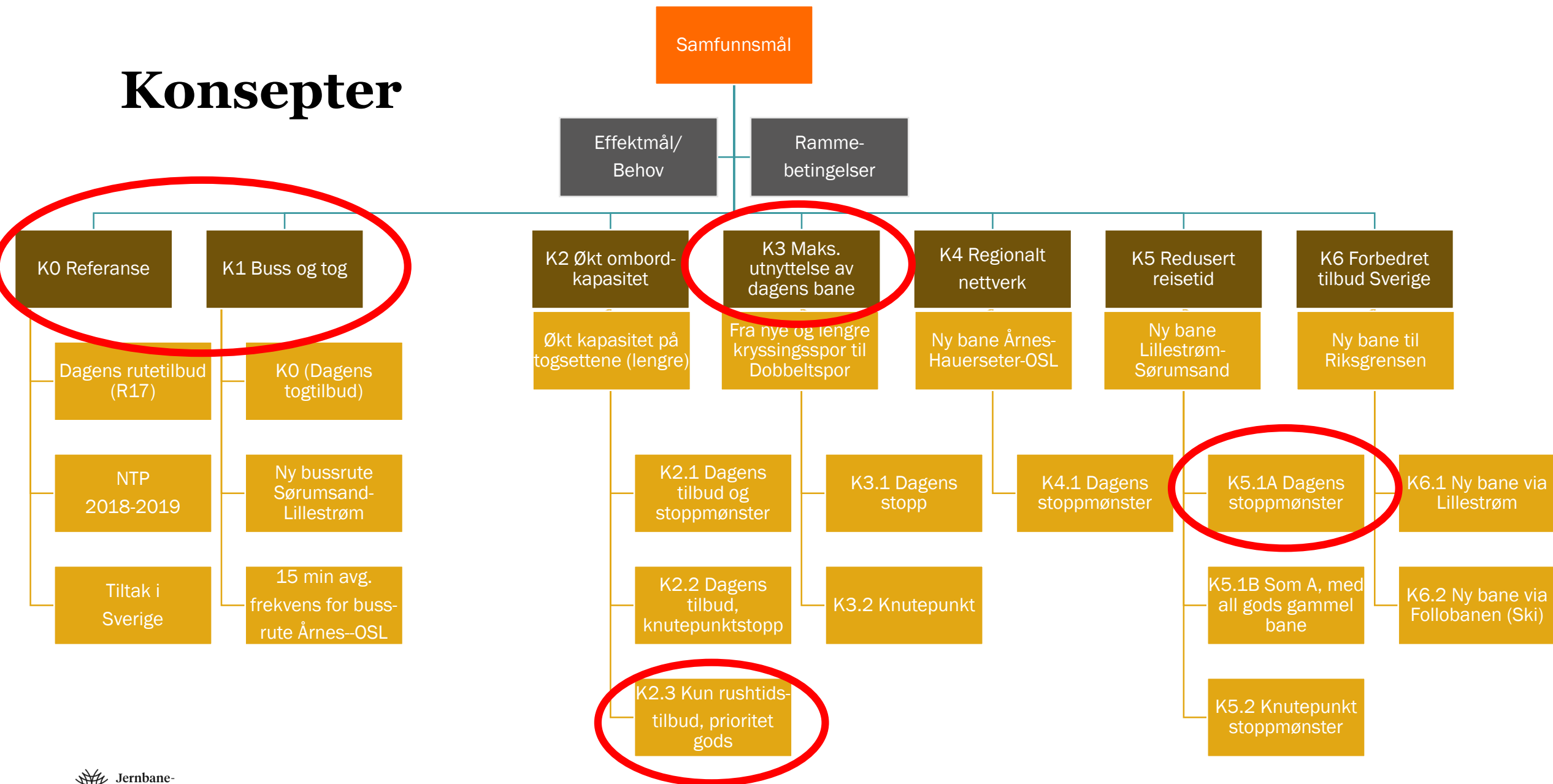
Rammebetingelser

1. **Transportkapasitet** – Kapasitet for person- og godstransport skal ikke være dårligere enn tilbudet på Kongsvingerbanen i 2017 (før arbeid med skifte av kjøreledning startet).
2. **Regional utvikling, verdiskaping og næringsutvikling** – Transportsystemet i korridoren Lillestrøm-Kongsvinger skal legge til rette for en konsentrert by- og tettstedsutvikling i tråd med Regional plan for Oslo og Akershus, planstrategien for Hedmark og RPR for samordnet areal-, transport- og boligplanlegging.
3. **Klimabelastning** – Transportsystemet i korridoren Lillestrøm-Kongsvinger-riksgrensen skal legge til rette for overføring av gods fra veg til bane.
4. **Miljøbelastning** – Ved endret bruk eller utforming av transportsystemet i korridoren Lillestrøm-Kongsvinger-riksgrensen skal inngrep i natur-, kulturminneverdier og naturressurser minimeres.
5. **Infrastrukturens kvalitet** – Vedlikehold av Kongsvingerbanen skal kunne gjennomføres uten at banen må stenges sammenhengende over lengre tidsrom.

Konsepter



Konsepter

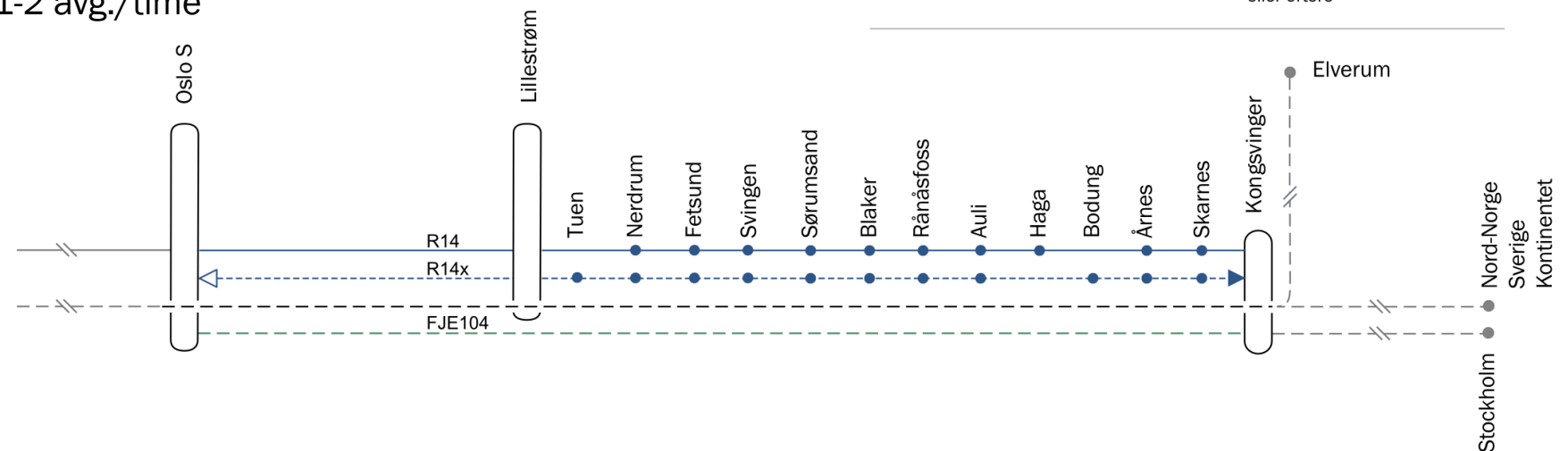


Videreførte konsepter



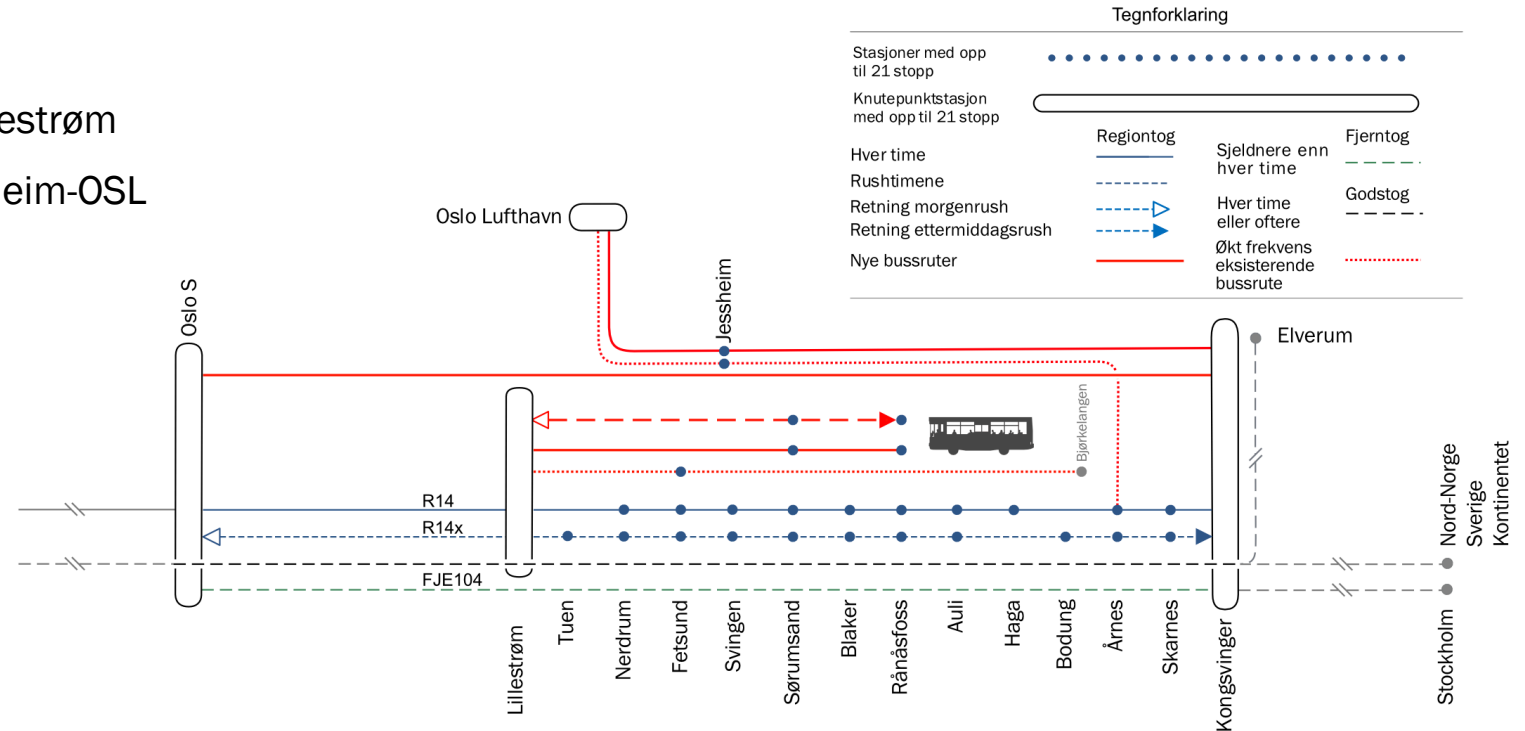
Ko: Referansealternativet (2017-tilbud)

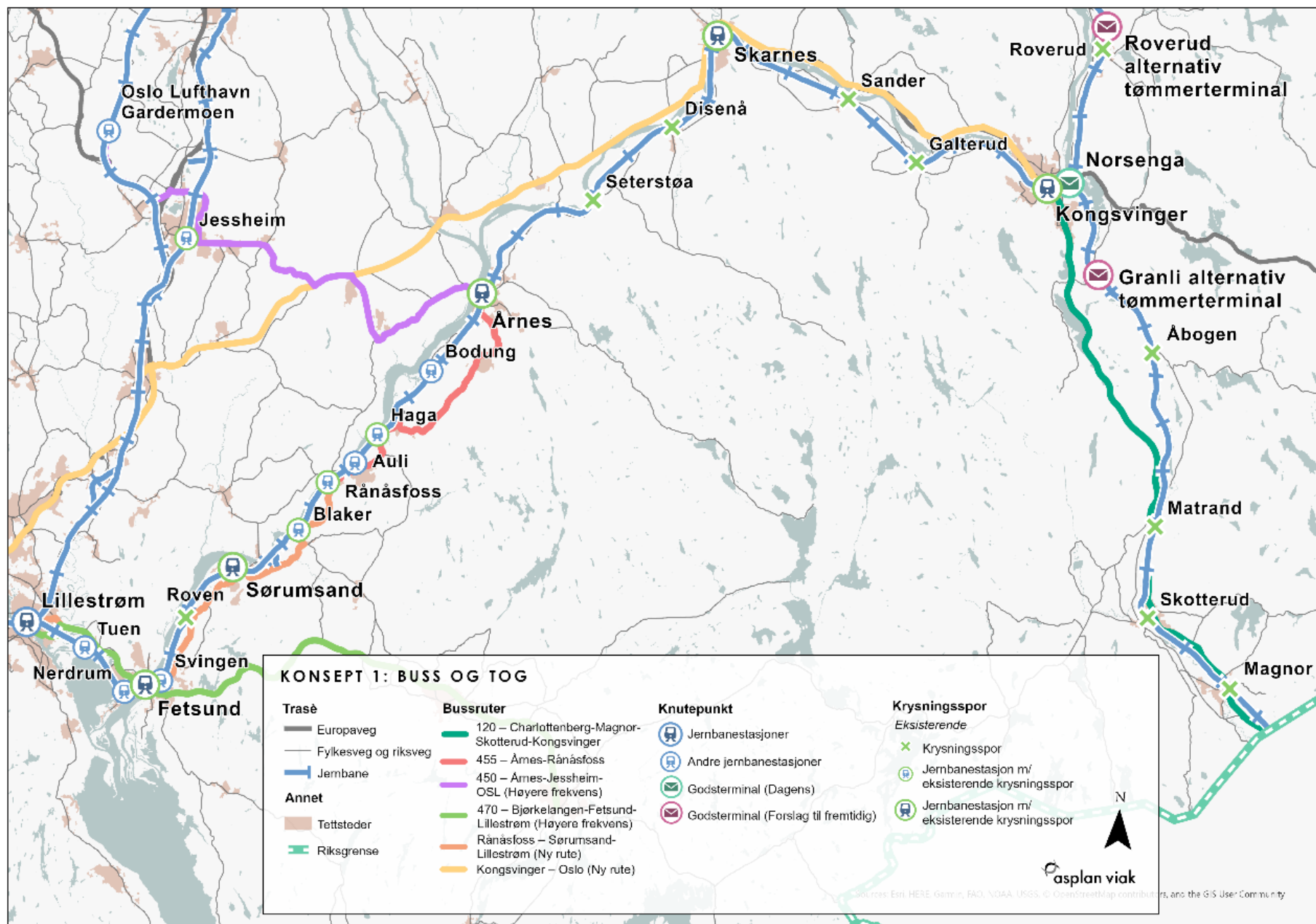
- En avgang i timen (to i rush) t/f Kongsvinger
- Rutetid Kongsvinger-Oslo: 01:20
- Toglengde: 110m
- 5 avganger per dag t/r Oslo-Stockholm
- 16/24 godstogavganger per dag
- Buss Herbergåsen–Kløfta stasjon, 1 avg./time
- Buss ...-Fetsund-Lillestrøm, 2-4 avg./time
- Buss Årnes-Jessheim-OSL, 1-2 avg./time



K1: Buss som supplement til tog

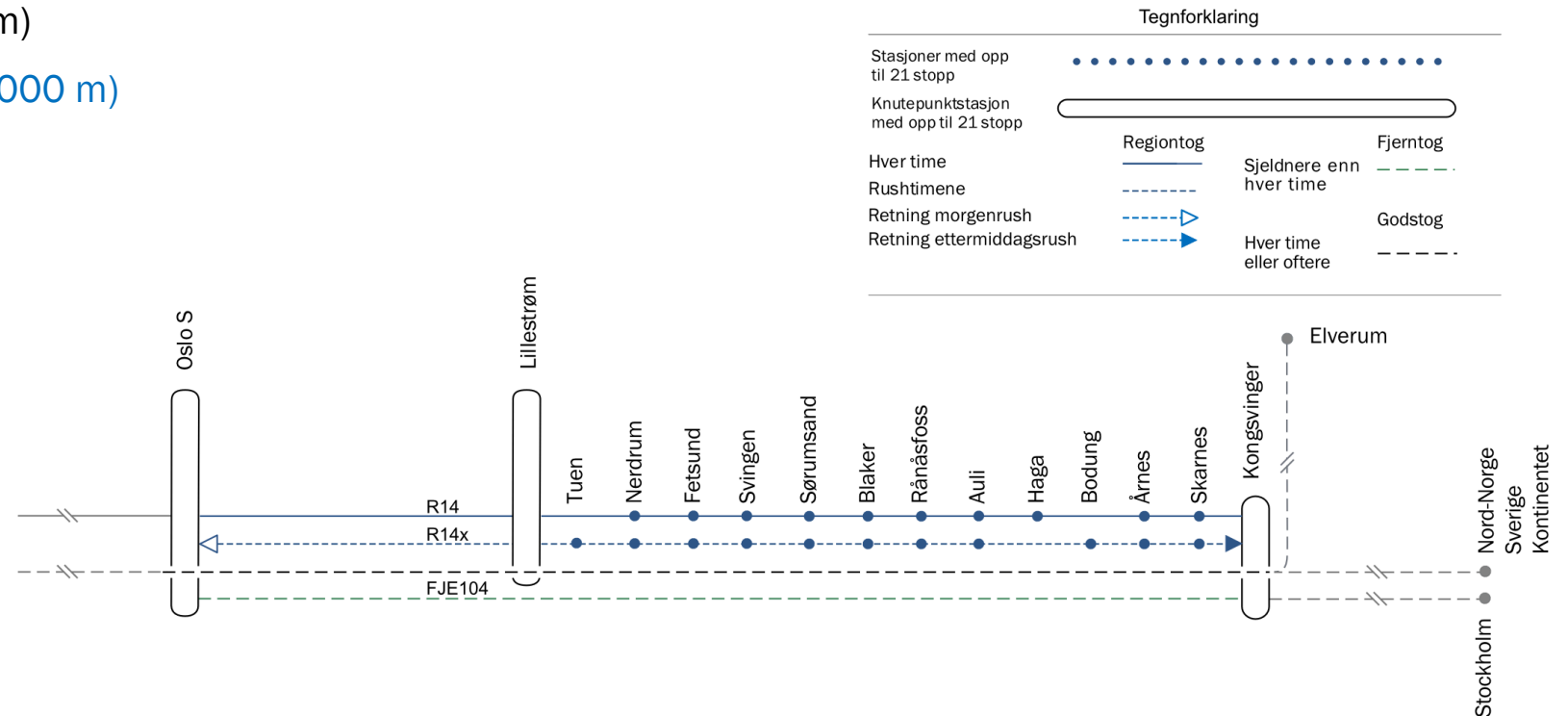
- Samme togrutetilbud som K0
- Buss Kongsvinger-Oslo (**Helsfyr**) (1 avg. pr time)
- Ny bussrute Rånåsfoss-Lillestrøm (1 avg. pr time, 2 i rush)
- Dobbel frekvens buss Fetsund-Lillestrøm
- Dobbel frekvens buss Årnes-Jessheim-OSL
- Ingen tiltak på Kongsvingerbanen
- Kostnad: Ca. 20 mill.

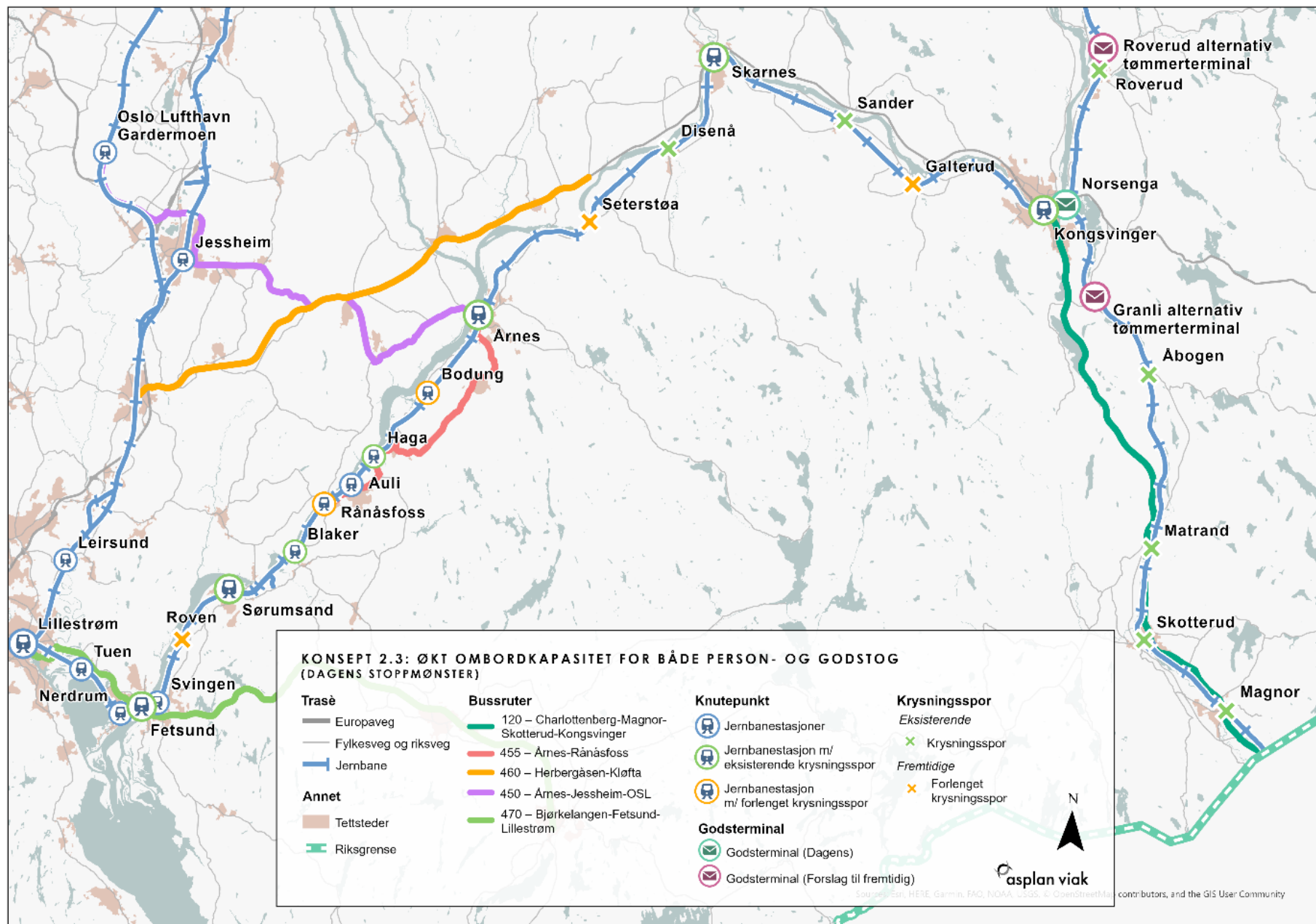




K2.3 Økt ombordkapasitet for person- og godstog

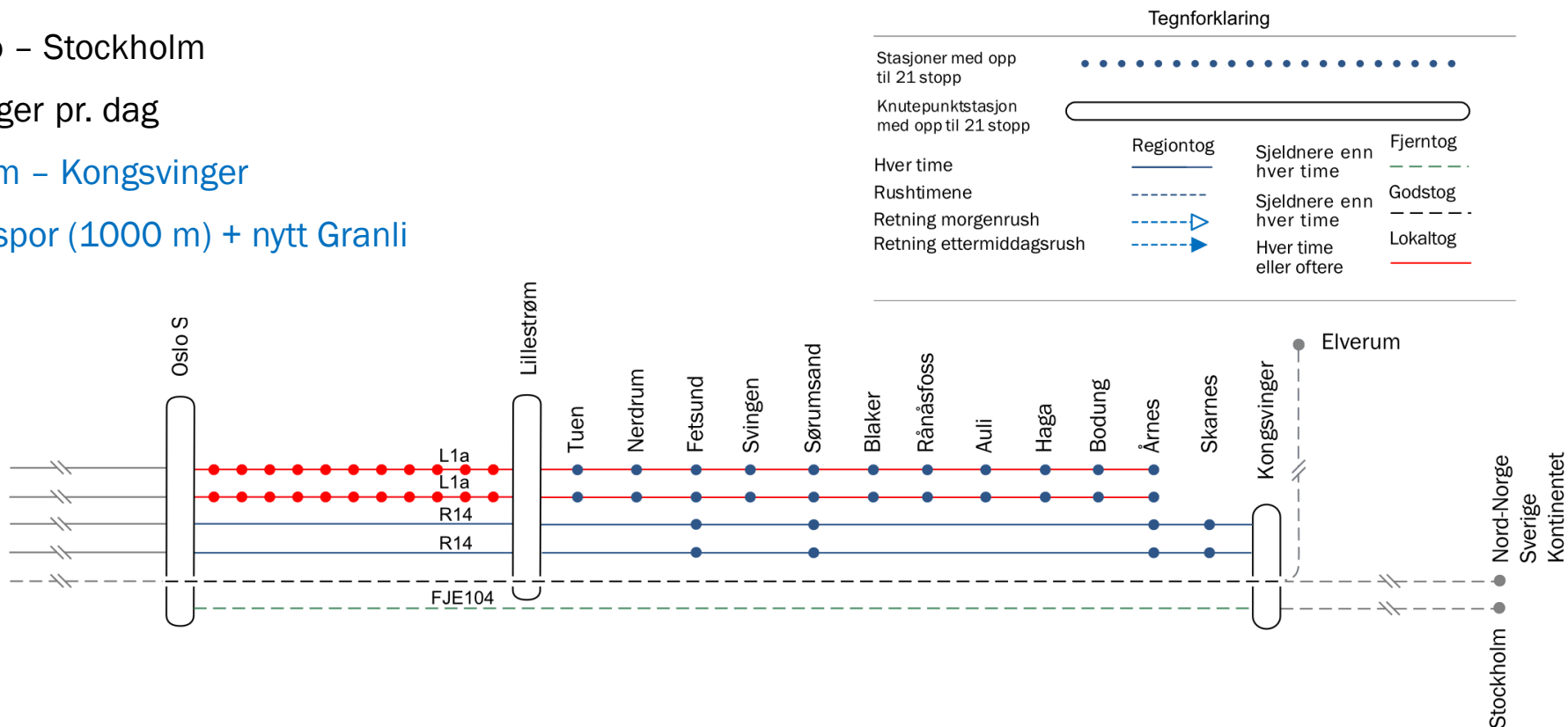
- Samme togrute- og busstilbud som K0
- Nye persontog med ca. 25 % høyere ombordkapasitet
- Lengre kombigodstog (740 m)
- Forleng 5 kryssningsspor (1000 m)
- Kostnad: 1,4 mrd.

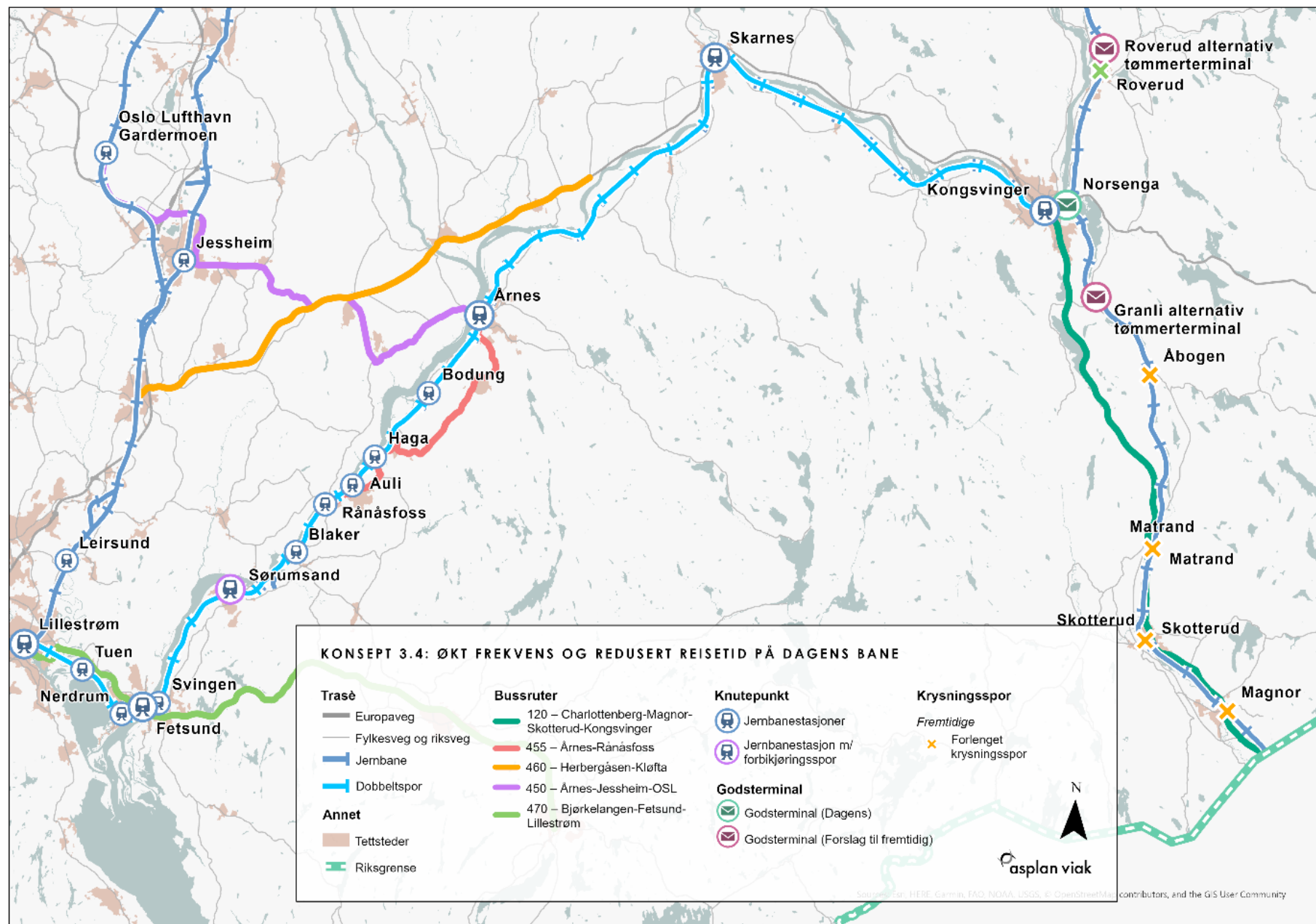




K3.4 Høyere frekvens og kortere reisetid på dagens bane

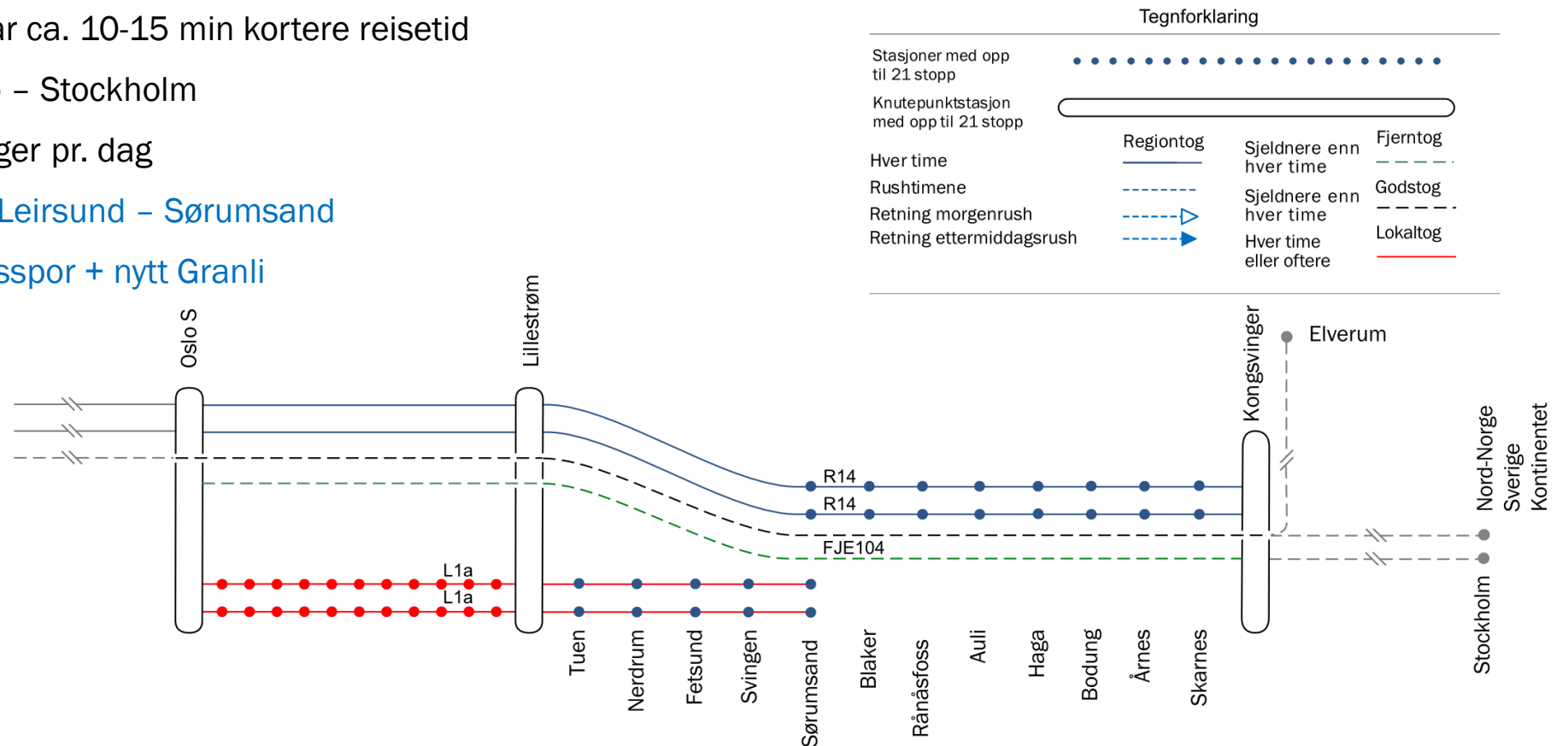
- Ny togrute Årnes – Oslo... - 2 avg. pr. time
- 2 avg. pr. time Kongsvinger – Oslo... (knutepunktstopp)
- Kongsvinger – Oslo får ca. 15-20 min kortere reisetid
- 8 avg. pr. dag t/r Oslo – Stockholm
- 32/49 godstogavganger pr. dag
- Dobbeltspor Lillestrøm – Kongsvinger
- Forlenge 3 kryssningsspor (1000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

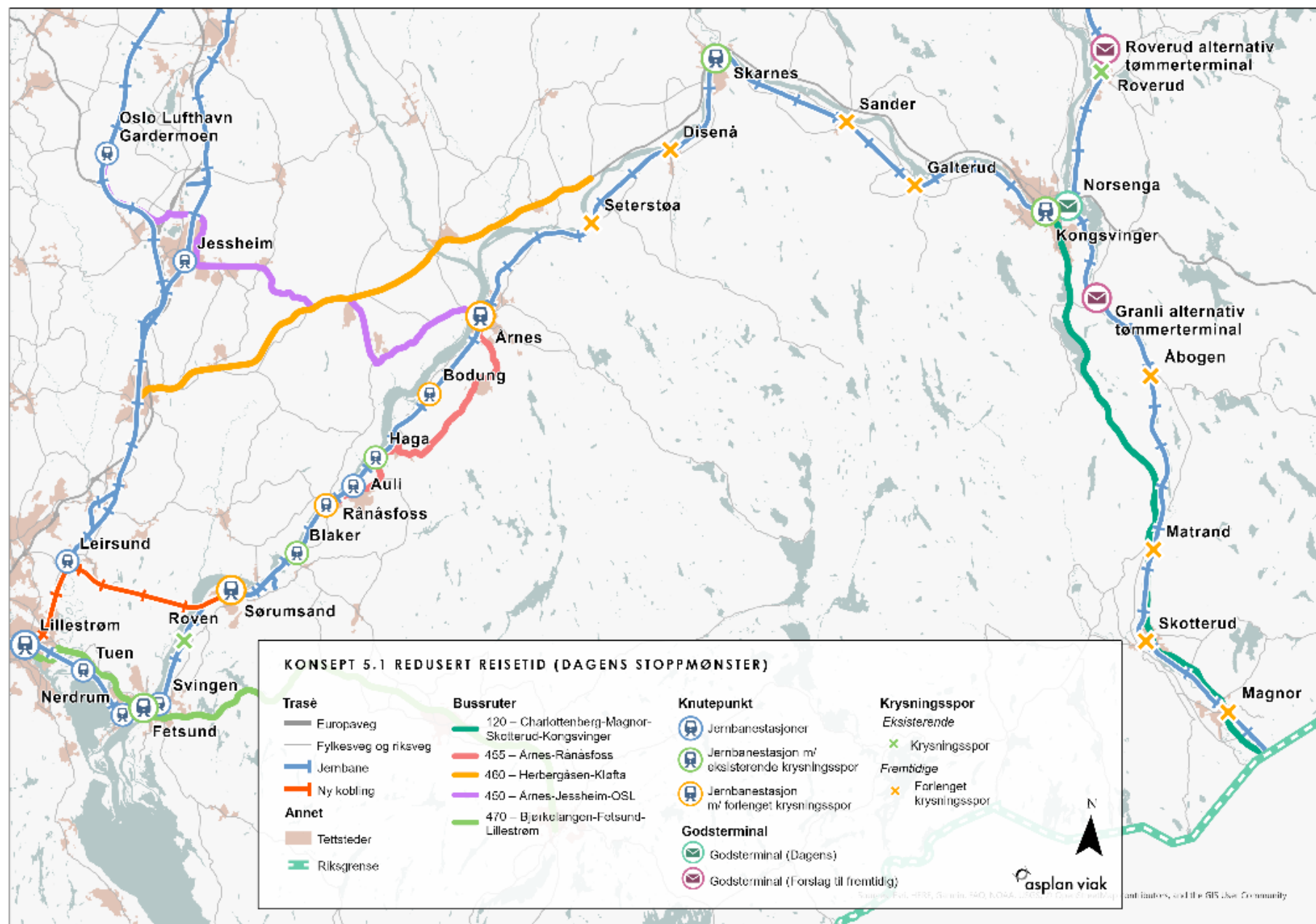




K5.1 Økt kapasitet med innkorting av reisetid

- 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
- Forlenge 11 krysningsspor + nytt Granli
- Kostnad: 13 mrd.





Analyseresultater



Hovedtabell for nyttekostnadsanalyse av konseptene for perioden 2026-2065, millioner 2019-kroner. Restverdi er beregnet for perioden 2066-2100.

	K1 (busskonsept)	K2.3 (økt ombordkapasitet)	K3.4 (dobbeltspor)	K5.1 (ny bane Lilles.-Søru.)
Endring for trafikanter og godskunder	1 523	2 495	12 001	9 873
Endring for operatører	0	0	0	0
Endring for det offentlige	-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	371	1 451	3 014	3 808
Endring i skattefinansiering	-90	-159	-5 064	-2 449
Samfunnsøkonomisk netto nåverdi (NNV)	1 229	2 894	-15 553	-1 244
Netto nytte per budsjettkrone (NNB)	2,78	1,55	-0,55	-0,08
Netto nytte per investert krone (NNK)	65,32	2,07	-0,72	-0,10
Rangering basert på NNV	2	1	4	3

Ikke-prissatte virkninger oppsummert

Tema	K1 (busskonsept)	K2.3 (økt ombordkapasitet)	K3.4 (dobbeltspor)	K5.1 (ny bane Lillestrøm-Sørums.)
Naturressurser	0	-	---	-
Naturmangfold	0	-	--	--
Friluftsliv/by og bygd	0	-	-	--
Kulturarv	0	--	---	--
Landskapsbilde	0	-	--	--
Samlet vurdering	0	-	---	--

Sammenstilling av prissatte og ikke-prissatte virkninger

	K1 (busskonsept)	K2.3 (økt ombordkapasitet)	K3.4 (dobbeltspor)	K5.1 (ny bane Lilles.-Søru.)
Prissatte virkninger				
Netto nåverdi	1 229	2 894	-15 553	-1 244
I. Rangering av netto nåverdi	2	1	4	3
Ikke-prissatte virkninger				
Samlet vurdering ikke-prissatte virkninger	0	-	- - -	- -
II. Rangering ikke-prissatte virkninger	1	2	4	3
Samlet konsekvens				
III. Samlet samfunnsøkonomisk rangering	2	1	4	3

Anbefaling



Samlet vurdering av måloppnåelse, rammebetingelser og samfunnsøkonomisk lønnsomhet av konseptene

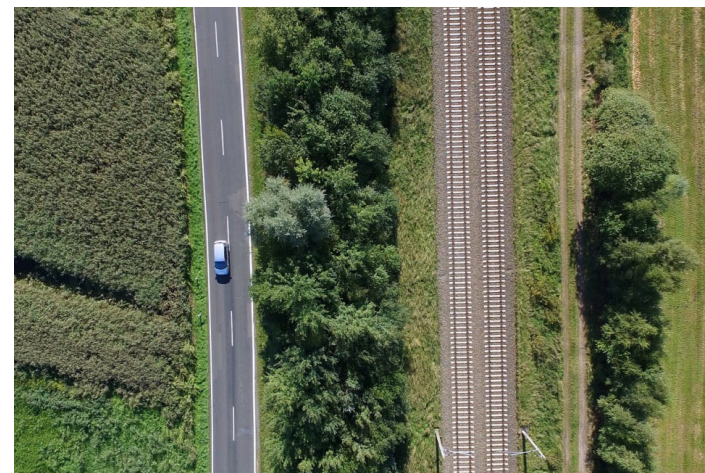
		K0 Referanse	K1 Buss	K2.3 Økt ombord-kapasitet	K3.4 Høy frekvens og raskere	K5.1 Innkorting og økt kapasitet
Evaluering	Vektet score	0,00	0,47	0,91	2,24	1,85
Effektmål/rammebetingelse	Rangering	5	4	3	1	2
Prissatte virkninger	Nettonytte (mill kroner)	0	1 229	2 894	-15 553	- 1 244
	Rangering nettonytte	3	2	1	5	4
Ikke-prissatte virkninger	Rangering ikke-prissatte virkninger	1	1	2	4	3
Samfunnsmål: <i>Transportsystemet i korridoren Oslo-Kongsvinger-riksgrensen 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>	<u>Indikator for samfunnsøkonomisk analyse:</u> Kostnads-effektivitet, etterspørsels-dekning, reduserte klimagasser og økte markedsandeler.	Referanse er frem-skrevet 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 veg til bane.
Rangering samlet vurdering		4	3	1	5	2

Anbefaling av konsept

- Det anbefales at **K2.3 (økt ombordkapasitet for person- og godstog)** på kort og mellomlang sikt legges til grunn for videre utvikling av Kongsvingerbanen
- **K5.1** (ny bane Lillestrøm-Sørumsand) anbefales som en langsiktig løsning
- **Oslo-Stockholm** anbefales utredet videre i eget utredningsarbeid

Anbefalinger videre

- Detaljerte tiltaksføringer gitt i kap. 9
- K2.3: Det vil være krevende å framføre lengre tog uten de anbefalte tiltakene. Først når alle tiltak er realisert er det antatt å være tilstrekkelig kapasitet
- **Suksessfaktorer:** Effektive planprosesser. Kommunikasjon mellom prosjektene på Solørbanen og Kongsvingerbanen mht. gevinstrealisering
- **Fallgruver:** Dersom fokuset begrenses til kun utbygging av 5 kryssningsspor, kan man miste det opprinnelige formålet om å øke transportkapasiteten for person- og godstog. Utydelige målsetninger. Manglende koordinering av flere samtidige hovedplaner



Andre prosesser/prosjekter i Norge



Grensekryssende prosesser sett fra Norge

- Høyhastighetsprosjektet fra 2012 pekte på noen mulige korridorer for raske tog mellom Oslo og Stockholm. Denne utredningen er siden ikke fulgt opp av myndighetene. Men prosjektet Stockholm – Oslo 2:55 AB har videreutviklet korridorforslagene fra svensk side.
- Prosjektet Oslo – Stockholm under 3 timer AS, samt grensekomitéen Värmland – Østfold, har sett nærmere på ønskede korridorer fra deres side.
- ÅVS Stockholm – Oslo har et langsiktig mål om at strekningen kan trafikkeres på maksimalt 3 timer.
- KVVU for Kongsvingerbanen har mandat til å utrede tiltak knyttet opp mot eksisterende bane – ikke omfattende korridorer for en ny bane mellom Oslo og Stockholm.

Grensekryssende prosesser sett fra Norge

- Pr. dato er interessen fra overordnede myndigheter (departementer, Riksdag, Storting) relativt beskjeden når det gjelder grensekryssende prosjekter. Prosjekter/midler konsentreres inn mot de store byene,
- Samferdselsdepartementet ønsker imidlertid å ta initiativ til en nordisk jernbanestudie som grunnlag for å forbedre de grensekryssende togrelasjonene. Eventuell ny infrastruktur vil nok ha en beskjeden plass i en slik studie.
- Selskapene som jobber med relasjonen Oslo – Stockholm har innsett at offentlig finansiering av nye jernbanetraséer mellom de to byene er svært lite aktuelt.
- Ut fra dette kreves andre/nye organisatoriske og finansieringsmessige løsninger for å nå fram med grensekryssende prosjekter. Når det finansielle grunnlaget er på plass, og myndighetene er enige om at prosjektet kan følges opp videre, kan konkret fysisk planlegging igangsettes.

Viktige prosjekter på norsk side

- Vi (dvs Jernbanedirektoratet og Bane NOR) har inngått avtale om planlegging av flere infrastrukturprosjekter. Dette omfatter kryssingsspor (mötestationer) både øst og vest for Kongsvinger, nytt område for togparkering på Kongsvinger, triangelspor mellom Kongsvingerbanen og Solørbanen og ny tømmerterminal.
- For persontransporten er det særlig viktig at kontaktledningsprosjektet er ferdig 2021, og at SJ da kan øke antall avganger fra 2 til 5 pr. døgn – dvs. tilbake til samme nivå som i 2017. Dessuten vil Skarnes stasjon være ferdig utbedret i løpet av 2021.
- Fra et norsk perspektiv er de viktigste tiltakene for godstransport på svensk side kryssingsspor i Ottebol og triangelspor i Kil. For persontransporten vil tiltak som dobbeltspor og kurveutrettinger bety vesentlige forbedringer.
- Mest mulig samordning av tiltak for å kunne få ut gode effekter på begge sider av grensen er et nødvendig og viktig punkt i videre samarbeid.

