



Dato: 5/25/2021

# Høringsuttalelse til KVV Hovedbanen Nord

---

Faggruppe areal og transport 25. mai 2021  
Merete Agerbak-Jensen

# Bakgrunn og oppdrag

- Konseptvalgutredning (KVU) for Hovedbanen Nord lagt ut på offentlig høring av Jernbanedirektoratet 12. april 2021. Opprinnelig frist for hørings svar 1. juni, utsatt til 11. juni . Multiconsult engasjert som konsulent.
- Gjelder Hovedbanen Nord, som er strekningen fra Lillestrøm til Eidsvoll. Lillestrøm stasjon er ikke inkludert i utredningen. Mest berørte kommuner: Skedsmo, Fet, Sørum, Ullensaker, Eidsvoll, Nes og Nannestad
- Hovedutfordringer dagens linje:
  - ❖ *Enkeltsporet bane som trafikkeres av både persontog og lange godstog med svært forskjellig hastighet og stoppmønster.*
  - ❖ *Enkelte avganger med persontog har belegg opp mot og over 100 prosent på strekningen mellom Leirsund og Oslo S*
  - ❖ *Utfordringer med regularitet og punktlighet, forsterkes av ventet befolkningsvekst på Romerike. Presser godstrafikk til veisystemet*
  - ❖ *Begrenset kapasitet for å frakte flydrivstoff til Gardermoen og imøtekomme økende etterspørsel tømmertransport*

# Overordnede mål for KVV Hovedbanen

## *Prosjektutløsende behov:*

- Økt kapasitet for konkurransedyktig kollektivtransport
- Legge til rette for verdiskaping og betjene forventet vekst i befolkning og arbeidsplasser i korridoren Lillestrøm – Eidsvoll og nå målet om nullvekst i biltrafikk.
- Tilrettelegging for verdiskaping ved at næringslivets behov for godstransport med jernbane tilfredsstilles

## *Samfunns mål:*

- På en kostnadseffektiv måte dekke den økende etterspørselen etter person- og godstransport frem til 2050, og redusere klima- og miljøbelastningen fra transport.

## *Effekt mål:*

- Økt andel kollektivreiser i korridoren Lillestrøm – Eidsvoll
- Bedre tilgjengelighet til viktige reisemål med kollektivtransport (regionforstørring)
- Godskapasitet som tilfredsstillere beregnet etterspørsel etter ruteleier på jernbane
- Bidra til mål om nullvekst i biltrafikk
- Begrense den økte transportens negative påvirkning på miljø

# Konseptvalg

- 18 konsepter identifisert ved start, 6 tatt videre til alternativanalyse
- Alternativ med forlengelse av grunnrutependelen fra Dal til Eidsvoll tatt ut underveis
- 4 konsepter tatt med til sluttrunde i utredningen:

*K3.1+*: Uten forlengelse til Eidsvoll, med innsatstog i rushretning (kostnad 5,5 mrd. kroner). Nytt dobbeltspor Leirsund-Lindeberg og ny stasjon Nye Frogner/Lindeberg samt nytt kryssingsspor på Nordby Nord

*K3.3+* : Samme som *K31+*, men i tillegg forlenget kryssingsspor på Bøn og rushtidsavganger med asymmetrisk stoppmønster (kostnad 6,5 mrd. kroner).

*K4.1*: Økt frekvens for persontog i rush (kostnad 8 mrd. kroner)

*K4.4*: Økt frekvens og redusert reisetid på Hovedbanen (kostnad 12,8 mrd. kroner)

# Evaluering av konseptene og JDs anbefaling

- K3-alternativene bedre på prissatte virkninger, men ingen av alternativene samfunnsøkonomisk lønnsomme
- K4-alternativene genererer større netto ringvirkninger – større gevinster for en større del av regionen
- K4.4 det eneste konseptet som bidrar optimalt til effektmålene for kollektivandel, regionforstørring og godstransport. Bidrar også best til miljømålene, og det eneste som muliggjør fire togavganger pr. time i begge retninger, det gir kortest reisetid både mellom Dal-Lillestrøm og på strekningen Jessheim-Lillestrøm. I tillegg er K4.4 det eneste alternativet gir kapasitet for inntil tre godstog pr. time både i godsrush og personrush, og gir kortest reisetid.
- Jernbanedirektoratet: Kun K4.1 og K 4.4 kan håndtere samlet person- og godstrafikk uten høy risiko for at forstyrrelser oppstår og forplanter seg over strekningen og i tid. Kun disse to alternativene kan avvikle det framtidige og ønskede togtilbudet for både person- og godstrafikk gitt effektmålene som er satt for prosjektet. Men:
- Anbefaler K3.3+ fordi det har høyest nåverdi pr. krone.

*«Hvis det skal gjennomføres et konsept som har god måloppnåelse selv om det ikke er samfunnsøkonomisk lønnsomt, fremstår K3.3 + med ekspressstog Jessheim/Kløfta med asymmetrisk stoppmønster som det alternativet som best svarer ut utfordringene»*

# Foreløpig forslag til høringspunkter fra Osloregionen

1. Utredningen viser med tydelighet **behovet for kapasitets- og tilbudsforbedringer** på Hovedbanen (person og gods). SSBs anslag for befolkningsvekst mot 2040 er for Ullensaker kommune 40 prosent og for de øvrige kommunene i korridoren 20 prosent, mot et landsgjennomsnitt på 14 prosent. I tillegg ringvirkninger til et langt større geografisk område, på persontransport fra Eidsvoll til Drammen og for gods helt fra Oslo til Åndalsnes/Trondheim og videre til Bodø
2. Den jernbanebaserte transporten er et **integriert system**, Skal tiltak på Hovedbanen ha full effekt må også følgende prosjekter realiseres:
  - ❖ Kapasitetsøkning og øvrige forbedringer på **Kongsvingerbanen** (viktig avlastning for godstransporten.) . Vise til Osloregionens høringsuttalelse
  - ❖ **Ny tog tunnel gjennom Oslo**. Arbeidet bør påbegynnes i første NTP-periode
  - ❖ Gjennomføring av tiltak på **Alnabu godsterminal** og tiltakene (blant annet tilsvinger) i **Godspakke Innlandet**
3. **Målet om overføring av gods fra vei til bane og sjø** bør defineres som ett av effektmålene under klima og miljø. Ringvirkninger samt effektmålene for kollektivandel, regionforstørring og godstransport bør vektlegges sterkere i nytteberegningene
4. **Riktige premisser – feil konklusjon**: Alternativ **K.4.4** bør velges da dette konseptet bidrar optimalt til effektmålene for kollektivandel, regionforstørring og godstransport. Anbefalt alternativ K3.3+ vil ikke bidra tilstrekkelig til å fjerne flaskehalsen eller til å nå de definerte effektmålene verken for godstransport eller miljø.
5. Osloregionen anmoder om at **fremtidige stasjonsplasseringer på Frogner og Lindeberg** utredes videre, og avklares i samråd med berørte kommuner. (innspill fra Lillestrøm kommune)