



UTKAST 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 utskifting 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 trafikkgrunnlaget 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 KVU 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 Jernanedirektoratet selv påpeker ligger også trafikkgrunlaget 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 Hauerseier 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.

Det er i dag store kapasitetsutfordringer i godsaksen sydover fra Oslo mot Gøteborg. Utbedring av Kongsvingerbanen gir en forbedret påkøpling 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 K2.3 på kort sikt og alternativ K5.1 som en videreutvikling
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 hovedsedene Oslo og Stockholm.
4. Osloregionen ber samferdselsdepartementet legge like prognoser til grunn for trafikktutviklingen 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

