



## UTKAST OSLOREGIONENS HØRINGSSVAR KVV HOVEDBANEN NORD

### Sammendrag

Jernbanedirektoratet la 12. april 2021 ut konseptvalgutredning for Hovedbanen Nord på offentlig høring. Opprinnelig høringsfrist var 1. juni, men flere kommuner har pga. kort behandlingstid fått utsatt frist. Osloregionen anmodet også om mer tid, og har fått skriftlig godkjenning på å sende inn høringsuttalelse fredag 11. juni med forbehold om endringer i styrets endelige behandling 18. juni. Sekretariatet legger derfor frem dette utkastet for møtet i Interessepolitisk utvalg 11. juni, og vil innarbeide eventuelle endringer fra dette møtet samt ettersende en endelig uttalelse fra Osloregionen hvis det kommer endringer i styrets behandling.

Hovedbanen Nord omfatter en enkeltsporet strekning fra Lillestrøm stasjon (som ikke er inkludert i utredningen) til Eidsvoll og trafikkeres med lokaltoget linje L13 Drammen – Dal som har halvtimesfrekvens hele driftsdøgnet. I tillegg er strekningen tidvis tungt belastet med godstransport, og strekningen Lillestrøm – Kløfta er erklært overbelastet mellom 18:00 og 23:30 på virkedager. Ringvirkningene for Hovedbanen Nord strekker seg imidlertid utover et langt større geografisk område, på persontransport fra Eidsvoll til Drammen og for gods helt fra Oslo til Åndalsnes/Trondheim og videre til Bodø. Jernbanedirektoratets utredning viser dessuten at det er begrenset kapasitet på strekningen til å imøtekomme økt behov for frakt av flydrivstoff på strekningen Sjørsøya - Gardermoen med dagens togtyper, og for å imøtekomme den økende etterspørselen etter tømmertransport.

Jernbanedirektoratet fremholder at KVV for Hovedbanen Nord har hatt som mål å undersøke muligheter for utvikling av transportsystemet i en bredere korridor, i motsetning til tidligere utredninger som kun har fokusert på dagens trasé. Målet om «regionforstørring» er svært kompatibelt med Osloregionens arbeid for en flerkjernet utvikling i regionen, men Jernbanedirektoratets anbefalte alternativ (K3.3+) er det av de fire finalealternativene som kommer nest dårligst ut når det gjelder netto ringvirkninger. K4-alternativene, som begge har en høyere investeringskostnad, vil generere større gevinster for en større del av regionen. Jernbanedirektoratet skriver selv at det kun er K4-alternativene (K4.1 og K4.4) som kan avvikle det framtidige og ønskede togtilbudet for både person- og godstrafikk gitt effektmålene som er satt for prosjektet. Målet om overføring av godstransport fra vei til bane og sjø er heller ikke vektlagt i nytteberegningene.

KVV Hovedbanen Nord kommer som en selvstendig del av flere pågående utredninger for jernbanetransport av personer og gods, inkludert NTP. Osloregionen bør i høringssvaret understreke betydningen av å se den jernbanebaserte transporten i Osloregionen og videre ut som et sammenhengende og integrert system, hvor tiltak på én strekning kan være suboptimalt hvis det ikke skjeles til helheten. Det gjelder spesielt tiltak på Kongsvingerbanen (som Osloregionen har uttalt seg til tidligere i år), ny togtunnel gjennom Oslo, tiltak på Alnabru godsterminal og i Godspakke Innlandet.

Oppsummering av forslag til anbefalinger fra Osloregionen:

1. KVV Hovedbanen må ses i sammenheng med planer om kapasitetsøkning på Kongsvingerbanen, nødvendige tiltak på Alnabru godsterminal, Godspakke Innlandet og ny togtunnel gjennom Oslo.
2. Målet om overføring av gods fra vei til bane og sjø bør defineres som ett av effektmålene under klima og miljø.

3. 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 flaskehalsar eller til å nå de definerte effektmålene verken for godstransport eller miljø.
4. Osloregionen anmoder om at fremtidige stasjonsplasseringer på Frogner og Lindeberg utredes videre, og avklares i samråd med berørte kommuner.

## 1. Innledning

Det vises til høringsbrev for Jernbanedirektoratets konseptvalgutredning om Hovedbanen Nord av 12. april 2021, med høringsfrist 1. juni 2021. Osloregionen ønsker å uttale seg til utredningen med hørings svar som referert under. Etter å ha fått utsatt frist fra direktoratet er hørings svaret behandlet av Interessepolitisk utvalg i Osloregionen fredag 11. juni 2021, med forbehold om styrets godkjenning 18. juni. Eventuelle endringer etter styrets behandling vil bli ettersendt. Det vises for øvrig til Osloregionens hørings svar til [KVU Kongsvingerbanen, høringsnotat til stortingsmeldingen om NTP 2022-2033](#), til [KVU Terminalstruktur for Oslo-området](#) og til [Klimakur 2030](#).

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 KVU Hovedbanen Nord

12.april 2021 la Jernbanedirektoratet ut konseptvalgutredning (KVU) for Hovedbanen Nord på høring. Konseptvalgutredningen gjelder Hovedbanen Nord, som er strekningen fra Lillestrøm til Eidsvoll. Lillestrøm stasjon er ikke inkludert i utredningen. Multiconsult har vært engasjert som konsulent for utredningen.

Tidligere utredninger av økt kapasitet på Hovedbanen Nord har fokusert på dagens trasé, men denne konseptvalgutredningen har hatt som mål å undersøke muligheter for utvikling av transportsystemet i en bredere korridor.

Dagens problemer på Hovedbanen Nord skyldes at den er enkeltsporet med den begrensede kapasitet det gir. Problemet forsterkes fordi Hovedbanen Nord trafikkeres av en blanding av persontog og lange godstog med svært forskjellig hastighet og stoppmønster.

Persontog og godstog konkurrerer deler av driftsdøgnet om kapasitet på sporet samtidig som økt biltrafikk i takt med sterk befolkningsvekst skaper forsinkelser på veiene mot Oslo i rush. Enkelte av avgangene med persontog har belegg opp mot og over 100 prosent på strekningen mellom Leirsund og Oslo S. Høy kapasitetsbelastning på Hovedbanen og på tilstøtende banestrekninger går ut over regularitet og punktlighet. Problemet forventes å forverres i takt med den sterke befolkningsveksten som ventes på Øvre Romerike.

Tidvis dårlig kapasitet på Hovedbanen Nord berører passasjerer, vareeiere og godstransportører. Resultatet er mer biltrafikk på innfartsveiene inn mot Oslo og flere lastebiler på veiene, som indirekte også påvirker andre reisende og annet gods, samt fører til økte utslipp av klimagasser i tillegg til støy og miljøgasser lokalt.

I dag kjøres det lokaltog, linje L13 Drammen – Dal, med halvtimesfrekvens på Hovedbanen Nord hele driftsdøgnet. L13 stopper på alle stasjoner mellom Lillestrøm og Dal og knutepunktene (de største stasjonene) mellom Lillestrøm og Drammen. I tidsrommet 15:00 – 23:00 avvikles omtrent halvparten av døgnet godstrafikk. Strekningen Lillestrøm – Kløfta er erklært overbelastet mellom 18:00 og 23:30 på virkedager. Dette innebærer at Bane NOR har høyere etterspørsel etter ruteleier enn de klarer å innfri i denne perioden.

Utredningen påpeker også at det er begrenset kapasitet på Hovedbanen Nord for å imøtekomme økt behov for frakt av flydrivstoff på strekningen Sjursøya - Gardermoen med dagens togtyper, og for å imøtekomme den økende etterspørselen etter tømmertransport.

Jernbanedirektoratet definerer de *prosjektutløsende behovene* til å være:

- Økt kapasitet for konkurransedyktig kollektivtransport for å 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 målet* for KVV Hovedbanen Nord er: Transportsystemet i korridoren Lillestrøm - Eidsvoll skal på en kostnadseffektiv måte dekke den økende etterspørselen etter person- og godstransport frem til 2050, og redusere klima- og miljøbelastningen fra transport.

*Effektmålene* for utredningen er:

#### Persontransport

- Økt andel kollektivreiser i korridoren Lillestrøm – Eidsvoll
- Bedre tilgjengelighet til viktige reisemål med kollektivtransport (regionforstørring).

#### Godstransport

- Kapasitet som tilfredsstiller beregnet etterspørsel etter ruteleier på jernbane

#### Klima og miljø

- Bidra til mål om nullvekst i biltrafikk
- Begrense den økte transportens negative påvirkning på miljø

Følgende *absolutte rammebetingelser* følger av andre mål og strategier:

- Infrastruktur for å håndtere minimum 650 meter lange godstog
- Kapasitet til å frakte alt flydrivstoff på tog (forutsetning for etablering av hovedflyplassen)

I tillegg er det formulert en mindre bindende rammebetingelse om komfort:

- Tilstrekkelig kapasitet til at man maksimalt må stå i 15 minutter (og får sitteplass på øvrige deler av reisen) i rushtid.

*Til disse målene vil Osloregionen bemerke at regionforstørring og flerkjernet utvikling er et viktig ledd i [Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen](#). Vi ser positivt på at dette er et definert mål også for denne KVV'en, men er i tvil om det anbefalte alternativet (K3.3+) vil bidra tilstrekkelig til måloppnåelse. Vi etterlyser også at målet om overføring av gods fra vei til bane og sjø ikke er definert som ett av effektmålene under klima og miljø.*

### 3. Konseptvalg

En mulighetsstudie for utredningen identifiserte i alt 18 konsepter. 6 konsepter pluss ett ekstra konsept ble tatt med videre til alternativanalysen, i tillegg til et ekstra konsept (K3.1 med forlengelse av pendel fra Dal til Eidsvoll) med bakgrunn i at dette var sterkt etterspurt lokalt.

Ifølge samfunnsøkonomisk analyse av de prissatte virkningene er K3.1 uten forlengelse til Eidsvoll og K3.3 de to minst ulønnsomme konseptene. På denne bakgrunn ble det utviklet utvidede versjoner av K3.1 og K3.3 Dette for å kunne tilby ruteleier som tilfredsstillende prognosene i godsstrategien uten at det går ut over punktligheten i togtrafikken, og samtidig som persontogtilbudene i konseptene opprettholdes. Disse konseptene fikk betegnelsen K3.1+ uten Eidsvoll og K3.3+.

Ut fra resultatene i første runde med transportanalyse, beregning av prissatte virkninger og funnene i kapasitetsanalysen, ble følgende *fire konsepter* vurdert i siste fase av alternativanalysen:

- K3.1+ uten Eidsvoll, med innsatstog i rushretning (kostnad 5,5 mrd. kroner). Innebærer nytt dobbeltspor Leirsund-Lindeberg og ny stasjon Nye Frogner/Lindeberg samt nytt kryssingsspor på Nordby Nord
- K3.3+ med rushtidsavganger med asymmetrisk stoppmønster (kostnad 6,5 mrd. kroner). Innebærer ytt dobbeltspor Leirsund-Lindeberg og ny stasjon Nye Frogner/Lindeberg, nytt kryssingsspor på Nordby Nord og forlenget kryssingsspor på Bøn
- K4.1 med økt frekvens for persontog i rush (kostnad 8 mrd. kroner)
- K4.4 med økt frekvens og redusert reisetid på Hovedbanen (kostnad 12,8 mrd. kroner)

For de to nye plusskonseptene ble det gjennomført transportanalyse og beregning av prissatte virkninger. Den viktigste forskjellen i persontogtilbudet fra de opprinnelige konseptene på Trinn 3 er bygging av ny Frogner stasjon og nedlegging av dagens stasjoner Lindeberg og Frogner.

K3-alternativene kommer bedre ut enn K4-alternativene når det gjelder prissatte virkninger, men utredningen viser at netto ringvirkninger øker med investeringskostnadene. Med andre ord vil K4.1 og K4.4 generere større gevinster for en større del av regionen. K4.4 får desidert størst netto ringvirkninger for alle kommuner langs Hovedbanen, 591 mill. kroner. K3.3 + gir 329 millioner kroner og K3.1+ 239 millioner kroner. De to 4-alternativene gir også høyere godsnytte på grunn av økt kapasitet og redusert kjøretid for godstogene. Med bedre kapasitet menes flere ruteleier og mulighet for å kjøre lengre godstog på Hovedbanen Nord og Dovrebanen.

Når det gjelder effektmålene er K4.4 *det eneste konseptet som bidrar optimalt til effektmålene for kollektivandel, regionforstørring og godstransport*. Alle konseptene bidrar likt til nullvekstmålet, men K4.4 det som bidrar best til miljømålene. K4.4 er også det eneste alternativet som gir mulighet for 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. Antall bilreiser reduseres med 452 619 i K4.4, men kun med 313 208 i alternativ K3.3+.

Kapasitetsanalysen som er gjennomført viser ifølge Jernbanedirektoratet at det kun er konseptene K4.1 og K4.4 som kan håndtere den samlede person- og godstrafikken uten høy risiko for at forstyrrelser oppstår og forplanter seg over strekningen og i tid. Jernbanedirektoratet skriver også at det kun er K4.1 og K4.4 som kan avvikle det framtidige og ønskede togtilbudet for både person- og godstrafikk gitt effektmålene som er satt for prosjektet.

Til tross for dette anbefaler Jernbanedirektoratet alternativ K3.3+ fordi det har høyest netto nåverdi pr. krone. Netto ringvirkninger og måloppnåelse er som tidligere nevnt høyere for K4-alternativene, men de har høyere investeringskostnader og lavere netto nåverdi. Ingen av prosjektene er ifølge beregningene samfunnsøkonomisk lønnsomme. Jernbanedirektoratet oppsummerer sin anbefaling slik:

«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»

## 4. Osloregionens anbefalinger

Osloregionen interkommunalt politisk råd vil bemerke at Jernbanedirektoratet og Multiconsult har gjort et grundig utredningsarbeid både med hovedrapporten og delutredningene for KVV Hovedbanen Nord. Vi vil også innledningsvis understreke betydningen av å se den jernbanebaserte transporten i Osloregionen som et sammenhengende og integrert system, hvor tiltak på én strekning kan være suboptimalt hvis det ikke skjeles til helheten. Vi vil i denne sammenheng særlig peke på betydningen av følgende prosjekter som nødvendige hvis tiltak på Hovedbanen skal ha full effekt:

- Kapasitetsøkning og øvrige forbedringer på Kongsvingerbanen, som vil være en viktig avlastning særlig for godstransporten. Kobling mellom Hovedbanen Nord og Kongsvingerbanen skjer på Lillestrøm stasjon
- Behovet for en ny tog tunnel gjennom Oslo for å få effekt av andre jernbanetiltak. Arbeidet bør påbegynnes i første NTP-periode
- Gjennomføring av tiltak på Alnabru godsterminal og tiltakene (blant annet tilsvinger) i Godspakke Innlandet

Jernbanedirektoratets utredning viser med tydelighet at det er behov for forbedringer av kapasitet og tilbud både for person- og godstransport langs Hovedbanen. Direktoratet påpeker at de mest berørte kommunene (Skedsmo, Fet, Sørum, Ullensaker, Eidsvoll, Nes og Nannestad) i 2019 hadde en befolkning på 185 000 innbyggere, men med mye pendling til nabokommuner og Romerike til/fra Oslo. 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 kommer som direktoratet selv påpeker ringvirkningene 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.

### **Godsoverføring som effektmål**

Osloregionen mener at det i hovedsak er satt riktige samfunns mål og effektmål for konseptvalgutredningen, men savner godsoverføring som ett av miljømålene. Dette målet ligger fast i NTP 2022-2033, og Hovedbanen er en av de største flaskehalsene for godstransport både på Østlandet og videre ut i og ut av landet. Vi vil anta at dette ville påvirke den samfunnsøkonomiske nytten for alternativene K4.1 og K4.4 i positiv retning. Osloregionen er for øvrig i tvil om de anbefalte tiltakene i alternativ K3.3+ er tilstrekkelige til å møte økte behov for tømmertransport og transport av fuel til Gardermoen.

Med dette som bakteppe er Osloregionen kritisk til at Jernbanedirektoratet ikke vektlegger ringvirkninger samt effektmålene for kollektivandel, regionforstørring og godstransport sterkere i sin anbefaling. Direktoratet skriver selv at kun er konseptene K4.1 og K4.4 som kan avvikle det framtidige og ønskede togtilbudet for både person- og godstrafikk gitt effektmålene som er satt for prosjektet og som kan håndtere den samlede person- og godstrafikken uten høy risiko for at forstyrrelser oppstår og forplanter seg over strekningen og i tid. K4.4 er det konseptet som i sterkeste grad bidrar til å nå målene og til økt godskapasitet.

### **Riktig analyse – feil konklusjon**

Osloregionen har forståelse for at investeringskostnader og netto nåverdi må tillegges vekt, men vil påpeke at investeringene uavhengig av alternativ er små sammenlignet med andre jernbaneinvesteringer. Ingen av de fire vurderte konseptene i sluttrunden er samfunnsøkonomisk lønnsomme, og samfunnsnytteberegningene tar ikke tilstrekkelig hensyn økt godstrafikk på jernbane og reduksjon av denne trafikken på vei.

Oppsummert mener Osloregionen at Jernbanedirektoratets analyser er gode og riktige, men at den naturlige konklusjonen å trekke ut av disse ville være å anbefale alternativ K4.4 – ikke K3.3+.

For øvrig ber Osloregionen om at fremtidige stasjonsplasseringer på Frogner og Lindeberg utredes videre, og avklares i samråd med berørte kommuner.

### **Osloregionens anbefalinger:**

- 1. KVV Hovedbanen må ses i sammenheng med planer om kapasitetsøkning på Kongsvingerbanen, nødvendige tiltak på Alnabru godsterminal, Godspakke Innlandet og ny tog tunnel gjennom Oslo.**
- 2. Målet om overføring av gods fra vei til bane og sjø bør defineres som ett av effektmålene under klima og miljø.**
- 3. 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.**
- 4. Osloregionen anmoder om at fremtidige stasjons plasseringer på Frogner og Lindeberg utredes videre, og avklares i samråd med berørte kommuner.**