



Jernbanedirektoratet
Postboks 16

0101 OSLO

Hamar, 29.05.2019

Deres ref: Saksnr 201701972
Vår ref: Sak. nr. 14/5042 - 31
Saksbeh. Øystein Sjølie Tlf. 62 54 46 67

Hedmark fylkeskommune - forslag til endringer i togtilbudet

Fylkesrådet i Hedmark viser til brev av 21.12.2018 fra Jernbanedirektoratet, som blant annet omhandlet prosess for regionalt initierte forslag til endringer i togtilbud. Videre viser vi til møte mellom Jernbanedirektoratet, Oppland fylkeskommune, Hedmark Trafikk FKF og Hedmark fylkeskommune den 25.04.2019 der forslag til endringer i togtilbudet ble presentert fra fylkeskommunene. Fylkeskommunene kan fremme skriftlige forslag om endringer i togtilbud til Jernbanedirektoratet innen årlig frist 1. juni.

Hedmark fylkeskommune viser også til vårt brev fra i fjor (31.05.2018) med forslag til endringer i togtilbudet. Det ble gitt tilbakemeldinger på våre forslag i møtet med Jernbanedirektoratet den 25.04.2019. Fylkesrådet gjentar herved det vi mener bør gis ny vurdering.

Fylkesrådet i Hedmark fremmer følgende forslag om endringer i togtilbudet ved første mulige anledning:

- Dovrebanen: Tidligere første togavgang Gardermoen – Lillehammer og senere siste togavgang Lillehammer – Hamar (og om mulig lenger sørover)
- Kongsvingerbanen: Gjenåpning Skotterud stasjon med pendelforlengelse Oslo – Kongsvinger til Skotterud/Charlottenberg på enkelte avganger. Bedre korrespondanse på Lillestrøm, som kan knytte persontrafikken mellom Kongsvinger/grenseområdene og Gardermoen bedre sammen.

Fylkesrådet

BESØK: Parkgata 64, Hamar POST: Pb. 4404, Bedriftssenteret, 2325 HAMAR
TELEFON: 62 54 40 00 E-POST: postmottak@hedmark.org ORG.NR: 942 116 217

www.hedmark.org



- Rørosbanen: Utvidelse fra 6 til 8 avganger i hver retning mellom Hamar og Røros slik at det blir totimersfrekvens gjennom driftsdøgnet.
Timesfrekvens Hamar-Rena.
Ny vurdering av å gjeninnføre de stoppestedene for tog 2387 som ble sløyfet i 2014.
- Lenger inn i framtiden: Gjenopprettelse av persontrafikk med tog på Solørbanen.

Dovrebanen

Persontogtilbudet på Dovrebanen på strekningen Oslo – Lillehammer er, med en grunnrutefrekvens på ett tog i timen hver vei, et bra tilbud i påvente av full InterCity-utbygging. Men det finnes noen mangler i tilbudet, og det er ønskelig med tidligere avgang retning nordover og senere avgang retning sørover.

Fra 1. januar 2019 ble fylkesmannsembetene i Hedmark og Oppland slått sammen og de fleste arbeidsplassene hos fylkesmannen blir etter hvert lagt til Lillehammer. Fra 1. januar 2020 slås fylkeskommunene Hedmark og Oppland sammen til Innlandet fylkeskommune. Hovedsetet blir på Hamar, men en god del av arbeidsplassene blir lokalisert til Lillehammer. Dette er noen av flere endringer som antagelig vil føre til økt intern pendling i mjøsområdet i årene framover.

I henhold til dagens rutetabell går det første toget Hamar-Lillehammer med avgang fra Hamar kl. 6.52 og ankomst Lillehammer kl. 7.40. Dette toget starter på Hamar. Reisende som kommer fra steder lenger sør enn Hamar, vil tidligst kunne ankomme Lillehammer kl. 8.40. Dette er for sent for mange arbeids- og skolependlere. Vi ønsker derfor at toget som i dag starter på Hamar med ankomst Lillehammer kl. 7.40, starter på OSL Gardermoen med omtrent samme ankomsttid til Lillehammer som i dag. Dette vil gi et langt bedre tilbud for pendlere sørfra, og samtidig kunne gi et tilbud for tidlige flyreisende. I Jernbanedirektoratets vurdering av Hedmarks forslag i brev av 31.05.2018, ble markedsgrunnlag/nytteverdi vurdert som liten, og forslaget ble ikke anbefalt prioritert fra R20. Vi er uenige i vurderingen av at det er lite markedsgrunnlag/nytteverdi for en slik avgang; nytten vil øke framover jf. begrunnelsen overfor; og vi ber om en ny vurdering av en slik avgang.

Det siste toget sørover fra Lillehammer har etter dagens rutetabell avgang kl. 21.15. Dette betyr at toget ikke er et aktuelt transportmiddel fra Lillehammer for personer som bedriver kveldsaktiviteter der. Dette toget har avgang fra Hamar sørover kl. 22.07, som også er for tidlig for siste tog. Dette står i kontrast til siste nordgående tog som ankommer Hamar kl. 00.49 og Lillehammer kl. 01.36. Vi foreslår at det settes opp senere siste-avganger sørover fra Lillehammer enn det som er tilfellet i dag; helst slik at det siste toget har avgang fra Lillehammer etter kl. 23. I Jernbanedirektoratets vurdering av Hedmarks forslag i brev av 31.05.2018, ble markedsgrunnlag/nytteverdi også her vurdert som liten, og forslaget ble ikke anbefalt prioritert fra R20. Vi er uenige i vurderingen av at



det er lite markedsgrunnlag/nytteverdi for en slik avgang, og vi ber om en ny vurdering av en slik avgang.

Hedmark fylkeskommune er imidlertid tilfreds med at NSB/Vy vil forlenge siste og første avgang på R11 fra desember 2019, slik at tog fra Skien forlenges fra Eidsvoll kl. 01.00, til Hamar kl. 01.45 og Lillehammer kl. 02.30. Vi har mottatt publikumsønske om senere siste avgang fra Oslo, og dette er i tråd med ønsket. Vi er også tilfreds med at dette toget vil returnere fra Lillehammer med en ny avgang kl. 03.15, til Hamar kl. 04.10 og videre sørover. Dette gjør det mulig å nå Oslo Lufthavn Gardermoen ca. kl. 5, og gjør det mulig for mange flere grupper av flyreisende og ansatte å nå flyplassen med tog.

Kongsvingerbanen

Skotterud er kommunesenter og det største tettstedet i Eidskog kommune. Skotterud er et naturlig stoppested mellom Kongsvinger og Charlottenberg. Togstopp på Skotterud vil gi en sterk forbedring i kollektivtilbudet til og fra Skotterud, og gjøre tog til et reelt reisealternativ for et større antall av områdets pendlere.

Skotterud stasjon kan ifølge det tidligere Jernbaneverket tas i bruk uten store oppgraderinger (Uttalelse i Glåmdalen 17.02.2016). Dersom det benyttes togmateriell som er lengre enn stasjonens plattform, vil det kunne kjøres dørstyring på vogner som ikke får utgang til perrong. Hedmark fylkeskommune ønsker gjenoppsettelse av togstopp på Skotterud stasjon, og at enkelte av avgangene Oslo – Kongsvinger, for eksempel innsatstogene, kan få en pendelforlengelse til Skotterud/Charlottenberg.

Grenseområdene mellom Norge og Sverige fungerer som utvidede bo- og arbeidsregioner som gir økte muligheter til arbeid og inntekt. På norsk side finner vi grensekommuner som har stor innpendling fra svensk side. Togtilbudet mellom Kongsvinger og Oslo har blitt bra med timesfrekvens. Det er viktig for Hedmark fylkeskommune at man gjør det man kan for å bygge ned grensehindre.

Strekningen Karlstad – Oslo trafikkeres pr. i dag av NSBs svenske datterselskap Tågkompaniet, som kjører kommersielle avganger i helgene. Hedmark fylkeskommune skrev til Tågkompaniet i 2017 og anmodet om forsøk med togstopp på Skotterud, men fikk da ingen tilbakemelding på henvendelsen. Vi ønsker å anmode om togstopp på Skotterud hos de operatørene som måtte drive persontrafikk på denne strekningen framover, og ser for oss muligheten for at det også på hverdager kan bli mulig å gjenopprette gjennomgående regiontogtilbud på strekningen Oslo – Karlstad.

Vi har mottatt henvendelse fra ungdomsrådet i Eidskog kommune med mange argumenter for hvorfor tog igjen bør stoppe i Eidskog kommune. Kopi av vårt svar til ungdomsrådet ble sendt til Jernbanedirektoratet den 14.05.2019. Ungdommen ønsker å kjøre kollektivt. Ansvarlige myndigheter bør bidra til å gi dem denne muligheten.



I Jernbanedirektoratets vurdering av Hedmarks forslag i brev av 31.05.2018, ble markedsgrunnlag/nytteverdi her vurdert som liten, og forslaget ble ikke anbefalt prioritert fra R20. Vi er uenige i vurderingen av at det er lite markedsgrunnlag/nytteverdi for en gjenåpning av Skotterud stasjon og enkelte forlengelser av L14, og vi ber om at dette vurderes på nytt.

En mulighet for å gjøre kollektivtilbudet mellom Kongsvinger/grenseområdene og Gardermoen bedre, vil være å optimalisere korrespondansen på Lillestrøm mellom Kongsvingerbanen og Dovrebanen. En optimalisering av korrespondansen på Lillestrøm vil kunne øke potensialet for tog som kollektivalternativ. Hedmark fylkeskommune anmoder derfor Jernbanedirektoratet igjen om å se nærmere på muligheten for å optimalisere denne korrespondansen.

Ferdigstillingen av Sørumsand stasjon i 2019 vil gi 3-6 minutter kjøretidsbesparelse på strekningen Lillestrøm- Kongsvinger. Oppgradering av Skarnes stasjon kommer om få år. Vi er tilfreds med at reisetiden reduseres på strekningen, men innser at det må gjennomføres større tiltak dersom reisetid og kapasitet på strekningen skal forbedres vesentlig. Vi ser derfor fram til hva som blir resultatet av den pågående konseptvalgutredningen for Kongsvingerbanen.

Rørosbanen

Det ønskes endringer i togtilbudet på Rørosbanen, slik at tilbudet kan utvides fra 6 til 8 daglige avganger i hver retning mellom Hamar og Røros. Det innebærer nye avganger i tillegg til dagens tilbud på omtrentlige tidspunkter fra Hamar mot Røros kl. 06.10 og kl. 14.10, og fra Røros mot Hamar kl. 10.20 og kl. 18.20. Dette vil kunne gi totimersfrekvens; altså avganger annenhver time i hver retning gjennom hele driftsdøgnet. Denne tilbudsforbedringen vil kunne gjennomføres med kun ett nytt togsett. Forslaget ligger inne som opsjon i Trafikkpakke 2, og vil vurderes i forhandlinger for trafikkpakken. Fylkesrådet ønsker å understreke at vi mener et slikt tilbud vil gi store forbedringer.

I tillegg til dette ønskes ekstra tog satt inn i pendelen mellom Hamar og Rena, slik at dette sammen med de ordinære togene Hamar – Røros, vil gi timesfrekvens for tog Hamar – Elverum – Rena. Eventuelt ønskes innsatstog i rushtid. Vi ber om en ny vurdering av muligheten for dette.

Høgskolen i Innlandet har campus både på Lillehammer, Evenstad, Rena, Elverum og Hamar. I tillegg har Forsvaret mange arbeidsplasser både på Rena og i Elverum. Det er behov for hyppigere togavganger mellom disse stedene. Videre utarbeidet Hedmark fylkeskommune gjennom Hedmark Trafikk FKF et konsept for sømløse reiser på øst/vestaksen (Rena-Elverum-Hamar-Gjøvik-Raufoss), og hyppigere togavganger Rena-Hamar vil, sammen med båt på Mjøsa, være et sentralt element for å lykkes med dette.



Det er ca. 3.000 dagpendlere på strekningen mellom Hamar og Elverum, 300 mennesker som pendler mellom Åmot (Rena) og Elverum og nesten 700 mennesker som pendler inn til Tynset fra Stor-Elvdal i sør til Røros i nord. I tillegg vil blant annet Forsvarets og Høgskolens aktiviteter på Rena og i Elverum, samt reiselivet, representere et stort markedspotensial for økning i interntrafikken.

Hedmark fylkeskommune mener det er vanskelig å anslå hvor stor passasjervekst en slik tilbudsforbedring vil kunne gi, men vil understreke at flere av de omsøkte avgangene, spesielt tidligere avgang fra, og senere ankomst til Hamar, oppfattes som åpenbare mangler i dagens rutetilbud. Dessuten vil en gjennomgående totimersfrekvens gjennom hele driftsdøgnet gi en forutsigbarhet som i seg selv kan generere flere reisende.

Fylkeskommunen bygger sitt rutetilbud i Østerdalen rundt Rørosbanen som stammen i kollektivtilbudet, og totimers frekvens i togtilbudet vil bidra til en sterk forbedring i både det lokale og regionale kollektivtilbudet.

I 2014 ble stoppestedene Ilseng, Steinvik og Opphus sløyet for tog 2837, det vil si toget som har avgang fra Hamar kl. 16.07 på hverdager, fordi det var problematisk for denne avgangen å holde ruten frem til Atna. Alle stedene er fremdeles stoppesteder på alle de andre avgangene på Rørosbanen. Hedmark fylkeskommune har mottatt henvendelser fra publikum om at disse stoppestedene gjenåpnes for tog 2837; spesielt for Steinvik og Opphus som har sparsomt med kollektivtilbud ellers. Dette er også den avgangen som passer best for pendlere hjemreiser fra Hamar og Elverum. Vi anmoder derfor Jernbanedirektoratet, i dialog med operatør, om å vurdere nærmere hvilke tiltak som kan gjennomføres for å gjenåpne disse holdeplassene.

Solørbanen

Persontrafikken på Solørbanen ble nedlagt i 1994; i en tid hvor det ble satset mindre på persontrafikk med tog enn det gjør i dag. Solørbanen skal ifølge Nasjonal Transportplan og forslag til handlingsprogram 2018 – 2029 elektrifiseres i planperioden. Elektrifiseringen bør benyttes til også å gjeninnføre persontog på denne strekningen.

Solørbanen er ikke en del av de kjente trafikkpakkene for konkurranseutsetting av persontogtrafikken. Hedmark fylkeskommune anmoder Jernbanedirektoratet om å vurdere en framtidig gjenoppretting av persontrafikktilbud på Solørbanen. Stasjonsbyene ligger der allerede.

Jernbanedirektoratet har i sin vurdering foreslått at dette utredes som et Post 21 prosjekt. Hedmark fylkeskommune ser fram til en utredning om framtidig persontogtilbud på Solørbanen.



Avslutningsvis

Etter Hedmark fylkeskommunes vurdering vil det være samfunnsøkonomisk lønnsomt å satse på et forbedret togtilbud, da dette vil bidra til å redusere veksten i biltrafikken, bedre trafiksikkerheten, redusere transportkostnadene som følge av reduserte tidskostnader og bedre framkommeligheten ved kortere reisetid. Dessuten vil forbedret togtilbud gi en miljømessig gevinst i tråd med politiske målsettinger.

Hedmark fylkeskommune ber om en positiv vurdering av våre søknader, og ser fram til et styrket togtilbud på våre banestrekninger.

Med vennlig hilsen

Anne Karin Torp Adolfsen
fylkesråd

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.

Kopi:

Eidskog kommune v/ ungdomsrådet

Stor-Elvdal kommune v/ ordfører

Grendeutvalget for Opphus Strand og Steinvik v/ leder

Arja A. I. Hakala

Geir Rekve