



Jernbaneverket



*Utredning av
Jernbaneverkets
stasjonsstruktur.
En gjennomgang
av stasjoner og
holdeplasser for
persontrafikk på
banenettet.*

STASJONSSTRUKTUR- PROSJEKTET

Kongsvingerbanen

Rapport

Prosjekttype: Rapport stasjonsstruktur		Prosjekt: Stasjonsstruktur Kongsvingerbanen	
Oppdragsgiver / Ansvarsted: P/ Paul Runnestø		Prosjektnr :	
Saksref: 2008/05648		Arkivbet:	
Fylke: Akershus og Hedmark		Kommune: Skedsmo, Fet, Sørum, Nes, Sør- Odal, Kongsvinger	
Tidligere planer:			
Budsjетtramme:		Fremdrift:	
Prosjektansvarlig/leder: BJØRN EGDE-NISSEN		Sist revidert: 01.03.2012	

Forord

Jernbaneverket har, med utgangspunkt i et ønske om å styrke jernbanens rolle og konkurransefortrinn, gått gjennom eksisterende stasjonsstruktur med sikte på å vurdere mulig behov for justeringer.

De fleste jernbanestrekninger og stasjoner har en lang forhistorie. Dagens samfunn og utbyggingsmønster, samt nye krav til blant annet kundefokus, sikkerhet og universell utforming, medfører behov for en gjennomtenkt og langsiktig strategi for den enkelte stasjon og dens plass i et moderne jernbanesystem.

Gjennomgangen og forslagene til endringer er basert på kunnskap om dagens situasjon, Jernbaneverkets visjoner for banestrekningene samt hvordan kommuner og fylker ser for seg at områdene rundt jernbanen skal utvikle seg. Forslagene til konklusjoner i rapportene er Jernbaneverkets faglige anbefaling. Beslutninger om eventuelle justeringer av stasjonsstrukturen vil være gjenstand for politisk behandling, både i berørte fylker, i regjering og i Stortinget.

Arbeidet har vært lagt opp i hovedsak i forhold til hver enkelt bane. På hver strekning har det vært satt ned en arbeids-/referansegruppe bestående av Jernbaneverket, berørte fylkeskommuner, Statens vegvesen, NSB eller annet togselskap, Rom eiendom og i enkelte tilfeller kommunale representanter. Dessuten var Ruter representert ved gjennomgang av aktuelle banestrekninger i Akershus.

Når det gjelder Kongsvingerbanen mente gruppen at den skulle fungere som referansegruppe, og at rapporten måtte stå for Jernbaneverkets regning. Gruppen fikk anledning til å gjennomgå utkastet som ble lagt fram i mars 2011, men har siden ikke vært involvert. Den rapporten som nå foreligger er dessuten betydelig omarbeidet i forhold til utkastet fra i fjor.

Denne rapporten vil være et grunnlag for videre prosess fram mot ny stortingsmelding om Nasjonal Transportplan 2014-23, med oppfølgende handlingsprogram for Jernbaneverket. Rapporten er ett av flere grunnlag for arbeidet med strekningsvis utviklingsplan for Kongsvingerbanen. Hvor vidt endringer i stasjonsstrukturen kan bidra til forbedringer i reisetid for den store andelen av de reisende er et viktig kriterium når strukturen vurderes på lengre sikt.

Jernbaneverket
Plan og utvikling øst

1. Tilbud og infrastruktur

1.1 Strekningens standard og funksjon i dag

Kongsvingerbanen er enkeltsporet med relativt god kurvatur, men for få og for korte kryssingsspor medfører at kapasiteten er anstrengt særlig mellom Lillestrøm og Årnes. En rekke av stasjonene ligger i kurve, med gjennomgående korte og lave plattformer. Standarden på selv sporet har bedret seg vesentlig de senere år, og som første bane i landet ble Kongsvingerbanen ferdig ballastrenset i 2011.

Kontaktledning er tidligere skiftet mellom Matrand og riksgrensen, mens det i henhold til gjeldende 10-års fornyelsesplan skal igangsettes utskifting mellom Lillestrøm og Matrand i perioden 2016-19.

Den sentrale utfordringen for trafikkering av Kongsvingerbanen er at banen skal ivareta alle togprodukter (lokaltog, regiontog, utenlands-/fjerntog og godstog) på en enkeltsporet bane med delvis dårlig kryssingskapasitet. Det betyr at det ikke er mulig fullt ut å rendyrke og utvikle de enkelte togproduktene på tilfredsstillende vis, og det blir funksjonen som lokalbane med fullstoppende tog som setter mye av premissene for trafikkeringen. Denne situasjonen er verken optimal for øvrige togprodukter eller for å kunne utnytte togets viktigste fortrinn; dvs. å frakte store passasjermengder med korte reisetider over lengre avstander. Regiontogtilbudet er utviklet uten fast frekvens, og med ulikt stoppmønster (både fullstoppende og knutepunktstoppende). Tilsvarende er fjerntog til/fra Sverige blitt et knutepunktstoppende tog med lav framføringsmessig prioritet.

Godstransporten er betydelig på Kongsvingerbanen. De ulike togproduktene er, kombitog mellom Alnabu og Narvik via Kongsvingerbanen og Sverige, vognlasttog mellom Drammen og Hallsberg og tømmertog fra Solør- og Rørosbanen til Østfold og Sverige. Disse kommer ikke alltid i faste ruter. For få og for korte kryssingsspor er hovedutfordringen for godstogene, i tillegg til at manglende kapasitet gir problemer for togframføringen på banen totalt sett.



Figur 1: Dagens stasjoner på Kongsvingerbanen

1.2 Dagens togtilbud med persontog

Kongsvingerbanen går gjennom kommunesentrene Fetsund, Sørumsand, Årnes, Skarnes og Kongsvinger, og med Sørumsand som den mest trafikkerte av samtlige stasjoner på banen når Lillestrøm holdes utenfor. I tillegg er det langs banen en rekke mindre stasjoner med begrenset trafikk. Togtilbudet er bygget opp rundt en grunnrute med avganger hver time på strekningen (Skøyen)- Oslo S – Årnes. Grunnruta kjøres på faste minuttall fra (Skøyen)/Oslo S til og med Lillestrøm, mens avgangene videre mot Årnes varierer noe i forhold til kryssing av møtende togtrafikk.

For lokaltogstrekningen Lillestrøm – Årnes betyr dette et relativt godt tilbud, men ikke fullt ut tilfredsstillende i forhold til målsettinger om halvtimesfrekvens. Ut over timesfrekvensen fungerer to avganger fra Kongsvinger om morgenen og to avganger til Kongsvinger om ettermiddagen i praksis som stoppende innsatstog på lokalstrekningen. En sentral utfordring er ellers at det ikke er mulig å trafikere banen med dobbeltsett på grunn av korte plattformer. Det fører til at avganger i rush er overfylte. Eventuelle plattformforlengelser og – utbedringer krever omfattende investeringer, noe som er lite realistisk på kort sikt.

For regiontogstrekningen (mellomdistanse) Årnes – Kongsvinger er tilbudet vesentlig dårligere, med 6 avganger pr. døgn og retning. Alle tog stopper på Skarnes, mens stasjonene Seterstøa, Disenå, Sander og Galterud i dagens ruteopplegg er lagt inn med stopp på signal. I tillegg til dette tilbudet har Skarnes (og selvsagt også Kongsvinger) 5 stopp pr. døgn gjennom den grenseoverskridende trafikken mot Karlstad og Stockholm. Uten stive ruter og med beskjeden frekvens er det imidlertid relativt få reisende.

Siste del av Kongsvingerbanen, strekningen Kongsvinger – Riksgrensen (Grensebanen), har ingen stopp i dag mellom Kongsvinger og Charlottenberg.

Stasjon	km	Av/på- stigende pr døgn	Kortsiktig endrings- behov	Inv.behov ¹	Forslag	Begrunnelse/merknad
Lillestrøm	21		-	-		
Tuen	24,5	74		10	Vurderes ifm strekningsvis utviklingsplan	Kun rushtidstopp i ny rutemodell 2012.
Nerdrum	27,5	320		5		
Fetsund	29	451		100		
Svingen	30	107		43	Vurdere midl. tiltak 2012. Vurderes ifm strekningsvis utviklingsplan.	Plattform for kort for enkeltsett Flirt. Beskjedne potensialer for økt trafikk
Sørumsand	37,5	1048		80	Utvikles som knutepunkt	Behov for plattformutbedring og undergang pga. sikkerhet, egen hovedplan.
Blaker	42	194		40		
Rånåsfoss	45	220		-	Slås sammen med Auli	Medfører bedre stasjonsplassering, og bidrar til kortere reisetid og bedre punktlighet
Auli	47	211		23	Slås sammen med Rånåsfoss. Utvikles som knutepunkt med innfarts-parkering	Medfører langt bedre stasjonsplassering, og bidrar til kortere reisetid og bedre punktlighet
Haga	49	143	2019	20	Vurderes i i utviklingsplan	For lite trafikkgrunnlag, og nedlegging vil bidra til kortere reisetid og bedre punktlighet. Vurderes i sammenheng med tilbringersystem til nytt knutepunkt Rånåsfoss/Auli.
Bodung	53,5	79		5	Vurderes i utviklingsplan	Ingen potensialer for økt trafikk, og kan utsette behovet for kryssingsspor. Kun rushtidstopp i ny rutemodell 2012.
Årnes	58,5	855		85		
Seterstøa	67	6		18	Legges ned des. 2012	Nødvendig for timesfrekvens til Kongsvinger
Disenå	73,5	13		28	Legges ned des. 2012	Nødvendig for timesfrekvens til Kongsvinger
Skarnes	79	44		120		Behov for plattformutbedring p.g.a sikkerhet
Sander	87	5	2019	23	Legges ned des. 2012	Nødvendig for timesfrekvens til Kongsvinger
Galterud	92,5	6		55	Legges ned des. 2012	Nødvendig for timesfrekvens til Kongsvinger
Kongsvinger	100	142 ²		100		
Sum				75		

¹ Grov beregnet basert på enhetskostnader i Prosjekt Universell utforming med mindre annet angitt. Mill kr.

² Kun reisende med NSB, som har seks daglige avganger. I tillegg kommer SJ og Tågkompaniet som har fem avganger.

1.3 Øvrig kollektivtilbud og konkurranseflater mot annen transport

Toget utgjør en viktig del av kollektivtilbudet på strekningen Lillestrøm – Årnes. Her er det forholdsvis beskjeden konkurranse med annen kollektivtransport, og med enkelte unntak vil buss kun fungere som lokalt supplement. Fetsundbrua er en hindring i rushtida, og en del pendlere fra Aurskog – Høland velger i denne forbindelse å kjøre til Blaker stasjon for å ta toget. Dette har medført press på innfartsparkeringen.

Når det gjelder lokalbusstilbudet langs strekningen Årnes – Lillestrøm fungerer dette stort sett som et supplerende lokalt tilbud med flere stopp og større flatedekning enn toget.

Følgende ruter trafikkerer strekningen:

- Lokalrute hver time Årnes – Rånåsfoss og retur. Denne trafikkerer Øvre Hagavei, og er derfor ikke innom Bodung (her går kun skoleruter) eller Auli. Derimot går bussen direkte innom og forbi Haga stasjon.
- Ekspressbuss Aulisenteret – Lørenfallet – E6 - Oslo
- Ringbussrute Sørumsand – Blaker (bruker 30 min. på runden)
- Lokalbussrute fra Trøgstad som mater til Fetsund to ganger pr. dag.
- Lokalbussrute langs rv.22 til Lillestrøm en gang i timen.
- Ekspressbuss fra Aurskog – Høland til Oslo

Det er i dag ingen bussforbindelse mellom Rånåsfoss og Blaker, og heller ingen rute mellom Sørumsand og Fetsund.

Ved endring i stasjonsstrukturen bør det lokale busstilbudet styrkes, og i følge Ruter kan det ligge til rette for å opprette en bussrute fra Sørumsand til Fetsund dersom toget ikke lenger skal stoppe på Svingen. Bodung kan eventuelt betjenes med en servicerute, som det allerede går flere av i Nes.

Når det gjelder forholdet tog-personbil er rv.22 og Fetsundbrua en aktuell problemstilling. Det er sannsynlig at noe av flaskehalsen løses opp når det etter hvert bygges fire felt mellom Fetsund og Lillestrøm, hvilket kan bety at flere velger å kjøre til Lillestrøm eller Oslo. Dessuten arbeider Statens vegvesen med kortsiktige tiltak for å forbedre trafikkavviklingen i krysset mot Fetsund.

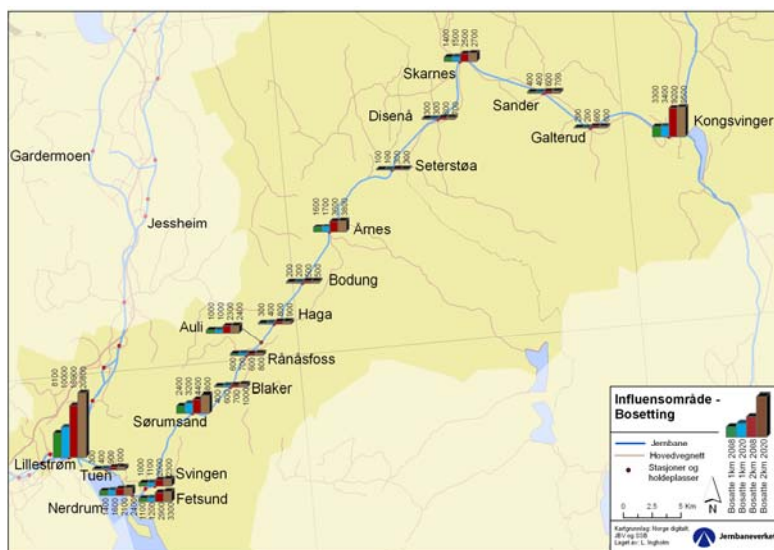
For strekningen Årnes – Kongsvinger er situasjonen i forhold til buss noe annerledes. Her er toget i direkte konkurranse med et omfattende busstilbud mellom Kongsvinger og Oslo. På hverdager består dette av i alt 60 avganger (begge retninger), hvorav 22 ekspressavganger og 38 ordinære avganger. I tillegg også et betydelig busstilbud i helgene. Bussene følger rv.2 fram til Kløfta, og deretter E6 til Oslo. Ekspressbussene og toget bruker omtrent like lang tid mellom Kongsvinger og Oslo. Bussene er billigere enn toget på enkeltbillett, men dyrere på månedskort. Utbygging av rv 2 til fire felt fram til Kongsvinger vil gi bil og buss ytterligere fortrinn framfor tog. For å kunne matche dette må togtilbudet utvikles med økt frekvens og raskere kjøretid, i tillegg til at innfartsparkering må bygges ut ytterligere ved sentrale stasjoner og knutepunkter.

1.4 Areal- og knutepunktsutvikling

De kommuner i Akershus som har jernbane har gjennom lengre tid arbeidet med knutepunktsutvikling og arealbruken rundt de større stasjonene. For Kongsvingerbanen gjelder dette i særlig grad Fetsund, Sørumsand og Årnes, der det har pågått planlegging og til dels gjennomføring av tiltak som innfartsparkering, HC- og sykkelparkering samt tilrettelegging for buss og taxi. Også når det gjelder Kongsvinger i Hedmark har utvikling av stasjonsområdet med tilhørende arealbruk stått høyt på dagsorden uten at endelig løsning er fastlagt. Skarnes stasjon i Sør-Odal kommune har fått økt fokus både pga. kommunens pågående sentrumsplanlegging og som følge av Jernbaneverkets arbeid i tilknytning til grunnruteendringen.

Arealutviklingen i kommunene fra Lillestrøm til Kongsvinger preges til en viss grad av at banen går gjennom samtlige kommunesentra. Selv om tettstedene i stor grad preges av eneboliger, har det de senere år vært noe utvikling i retning av mer variert boligstruktur. Særlig rekkehus, men også blokkbebyggelse, er og har vært under oppføring i kommunesentrene i det siste. Fortetting og mer konsentrert boligutvikling i tettstedene er svært viktig for å kunne opprettholde og eventuelt utvikle togtilbudet.

For de øvrige og mindre stasjonene langs banen er det m.h.t boliger vesentlig snakk om eneboliger og delvis rekkehus i varierende konsentrasjoner og avstander. Det finnes dessuten boligkonsentrasjoner som i liten grad betjenes med kollektivtransport, samt større innslag av spredte boliger/enkelthus. Kommunene satser nå i stor grad på styrking og utvikling av kommunesentrene. Men arealbruken kan fortsatt være relativt ekspansiv i andre deler av den enkelte kommune siden det kan være vanskelig både planmessig og politisk å få behandlet og gjennomført mulige fortetningspotensialer fullt ut. Konfliktene mot jordvernet er til dels store siden mange av kommunesentrene i Akershus (også langs Kongsvingerbanen) ligger tett inn mot viktige jordbruksområder. Dette betyr at det kan bli krevende å få til nødvendig styrking av knutepunktene, og at utnytting av fortetningspotensialer blir særdeles viktig. Med hensyn til spørsmålet om arbeidsplasser er det lite som tilsier en utvikling som fremmer motpendling i forhold til dagens svært Oslorettede trafikk.



Figur 2: Bosatte 1 km hhv 2 km fra stasjonene i 2008 hhv en prognose for 2020 (SSB)

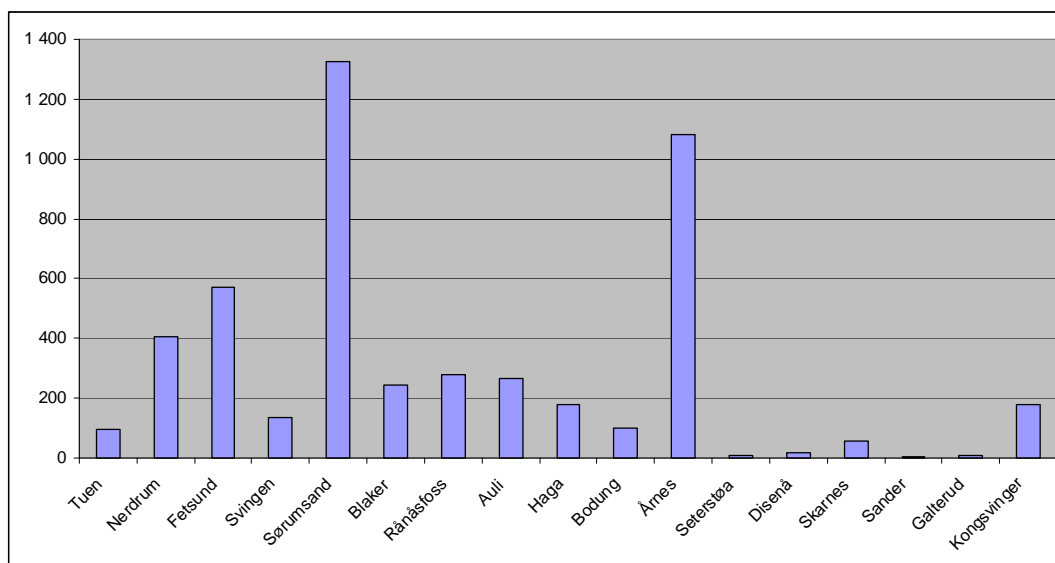
2. Vurdering av stasjonsstrukturen

2.1 Generell beskrivelse av dagens stasjonsstruktur

Som nevnt innledningsvis har Kongsvingerbanen stort sett en historisk betinget stasjonsstruktur. Bruken av toget og den enkelte stasjon har endret seg vesentlig etter hvert som busstilbudet er forbedret og bruken av personbil har økt, mens det i liten grad har skjedd endringer i stoppmønster og reisetid for toget. Særlig har den spredtbygde strekningen Årnes – Kongsvinger vært gjenstand for passasjerbortfall, og togtilbudet ble betydelig redusert da det ikke lenger forelå vesentlige hindringer mot etablering av ekspressbussdrift.

De tre kommunene i Akershus langs Kongsvingerbanen øst for Skedsmo har alle en rekke stasjoner; fire i Fet, tre i Sørumsand og fem i Nes. Stasjonene har ulike funksjoner og ulikt trafikkgrunnlag, i tillegg til at det er svært varierende avstander mellom de enkelte stasjoner. Det finnes ingen fastlagte krav til avstander mellom stasjoner som betjenes med tog. Men for nærtrafikk har JBV lagt til grunn 3-7 km, for mellomdistanse-/regiontrafikk 15-30 km og for fjerntog 30-50 km og oppover som noenlunde ideelle avstander for optimal betjening, avhengig av hastighetsnivå mv.

For dagens Kongsvingerbane er det vanskelig å oppnå en stasjonsstruktur som ivaretar alle de tre persontogproduktene fullt ut. Et mellomdistansetilbud med høy frekvens og kort reisetid, og som kun trafikkerer knutepunktene (kommunesentrene), kan nesten oppfylle ovennevnte betingelser dersom øvrige stasjoner legges ned (avstanden er litt for kort mellom Lillestrøm, Fetsund og Sørumsand). Fra Sørumsand til Kongsvinger er imidlertid strukturen god med ca. 20 km mellom de enkelte knutepunktstasjonene. Et slikt konsept ville også medført at fjerntogproduktet kunne utvikles til å betjene bare de regionale knutepunktene Lillestrøm og Kongsvinger.



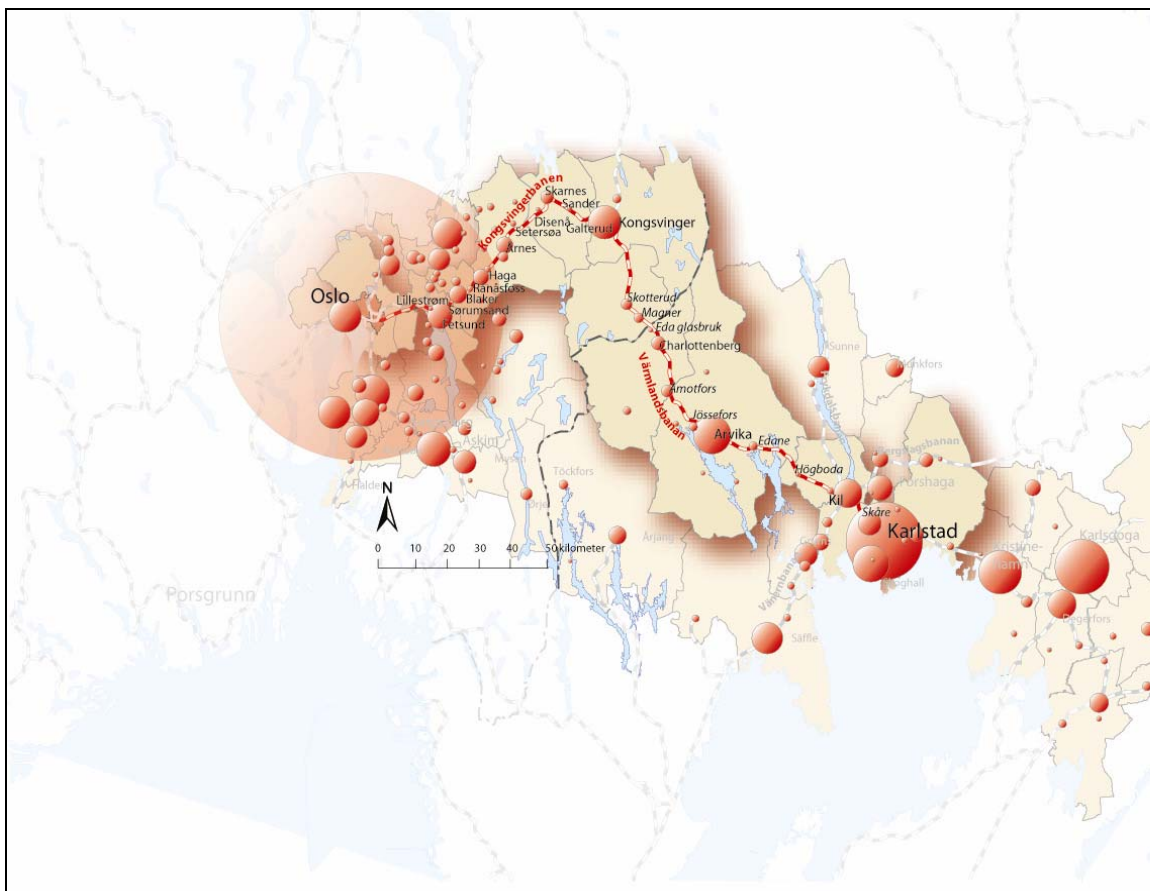
Figur 3: Antall av- og på stigende per yrkesdøgntrafikk (YDT), 2008. Kilde: NSB

Når det gjelder lokaltog er dagens struktur heller ikke ideell. Avstandene er korte mellom Nerdrum, Fetsund og Svingen (hhv 1,5 og 0,8 km) og det er heller ikke så lang fra Rånåsfoss via Auli og til Haga (hhv 2,0 og 3,2 km). Færre stasjoner/stopp kan også bidra til at det blir mulig å ruste opp gjenværende stasjoner for å kunne håndtere dobbeltsett av Flirttog, noe som vil avhjelpe deler av kapasitetsmangelen i rush. Det vil også medføre at kravet om universell tilgjengelighet kan oppnås raskere.

Tidligere rapporter/anbefalinger

I en rapport lagt fram av NSB i 2009 (i samarbeid med Akershus og Hedmark fylkeskommuner, Ruter og Jernbaneverket) er det påpekt at trafikkgrunnlaget for stasjonene mellom Årnes og Kongsvinger, med unntak av Skarnes, er så beskjedent at disse vanskelig kan opprettholdes dersom togtilbudet til/fra Kongsvinger skal forbedres. For å utvikle timesfrekvens også på denne strekningen var det i rapporten foreslått at stasjonene Seterstøa, Disena, Sander og Galterud avvikles som stoppesteder. Forslaget er videreført i strategiplanen til Jernbaneforum Kongsvingerbanen (ordførerne langs banen), og lagt til grunn for ruteendringen i desember 2012.

Jernbaneforumet foreslår ellers ingen endring i stasjonsstrukturen mellom Lillestrøm og Årnes, men ønsker et knutepunktstoppende tilbud for kommunesentrene og ellers stoppende lokaltog på alle stasjoner.



Figur 4: Befolkning langs Kongsvingerbanen og Värmlandsbanen. Kilde: NSB

2.2 Beskrivelse av trafikk- og utviklingspotensial på den enkelte stasjon som er under vurdering

Det er i dagens situasjon ingen diskusjon i forhold til at kommunesentrene langs banen skal betjenes med tog, dvs. stasjonene Fetsund, Sørumsand, Årnes, Skarnes og Kongsvinger. For ytterstrekningen Årnes – Kongsvinger er det med grunnlag i NSBs rapport fra 2009 relativt stor enighet om at stasjonene Seterstøa, Disenå, Sander og Galterud verken har trafikkgrunnlag eller –potensialer i form av bolig- og næringsutvikling. Selv om intensjonen om timesfrekvens til Kongsvinger nå blir gjennomført vil grunnlaget for passasjerer på disse stasjonene være beskjedent. I tillegg vil stopp her ”spise” kapasitet og bidra til at målet om senket reisetid som viktig konkurransefortrinn for toget ikke nås. De forholdsvis få passasjerene som blir berørt må i så fall ta seg fram til knutepunktene Kongsvinger, Skarnes og Årnes. Selv om busstilbudet til/fra småstasjonene ikke er det beste benytter en rekke passasjerer også i dag bil til disse. Det må påregnes at flere må gjøre det i framtida, slik at innfartsparkeringen må styrkes i knutepunktene.

Vi har som ett av flere vurderingskriterier valgt å legge oss på at stasjoner på det sentrale Østlandet bør ha et kundegrunnlag på minst 70.000 av- og påstigende pr. år (ca. 250 pr. yrkesdøgn) for å inngå i et framtdsrettet og konkurransedyktig kollektivsystem. Dette betyr at stasjonene Tuen, Svingen, Haga og Bodung bør vurderes. I tillegg er det som utgangspunkt enighet om at stasjonene Rånåsfoss og Auli bør slås sammen. Nedenfor følger en nærmere gjennomgang av disse.

Tuen

Denne holdeplassen har færrest antall passasjerer mellom Lillestrøm og Årnes. Stasjonen ligger nær opp til Nordre Øyeren naturreservat, og det er få eller ingen aktuelle muligheter for utbygging i nærområdet. I kommuneplanens arealdel for Fet foreligger det heller ingen utbyggingsplaner innenfor holdeplassens naturlige influensområde.

Dersom banen etter hvert skal trafikkeres med doble Flirtsett må eksisterende plattform forlenges og forhøyes til foreløpig anslått kostnad 6 mill.kr. Tuen ligger på et avsnitt der svært lang avstand til nærmeste kryssingsspor kan gi kapasitetsmessig gevinst dersom tog ikke stopper her.



Figur 5: Tuen holdeplass

Tuen har ellers et relativt godt busstilbud langs rv.22 både mot Lillestrøm og Oslo, og når riksveien utvides til fire felt er det sannsynlig at tilbudet vil forbedres og styrkes. Ut fra dette bør det på lengre sikt vurderes om det er riktig å opprettholde Tuen. Fra ruteendring i desember 2012 er Tuen kun betjent med stopp i rush.

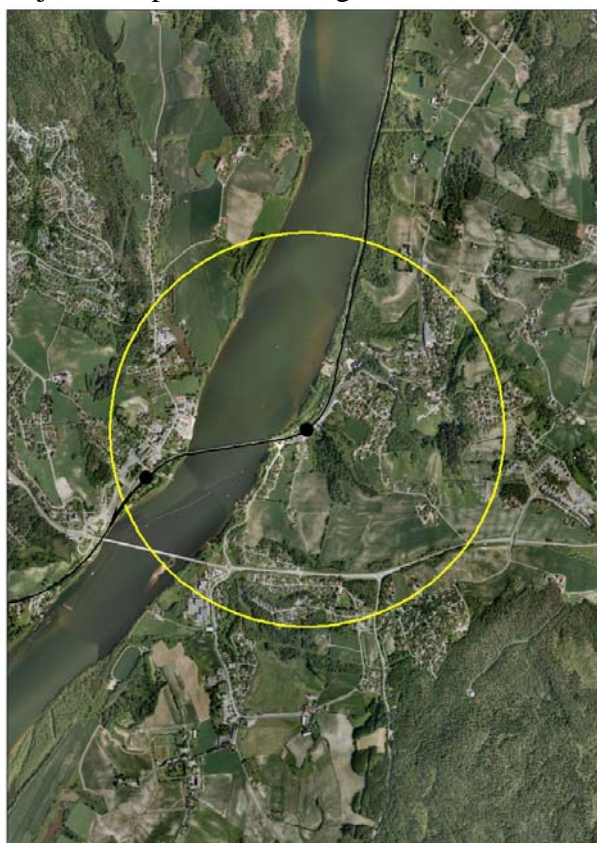
Svingen

Det finnes mindre boligkonsentrasjoner i tilknytning til denne holdeplassen, men i hovedsak består det nære influensområdet av spredte eneboliger. I kommuneplanen for Fet er det i planperioden fram til 2019 ikke avsatt nye områder til boligutvikling inn mot Kongsvingerbanen på denne siden av Glomma, men det er pekt på at det kan være potensialer for boligutvikling på lang sikt. Noen umiddelbar styrking av potensialet for flere passasjerer til Svingen synes ut fra dette lite sannsynlig. Fet kommune og andre framhever imidlertid store og økende trafikkproblemer over Fetsundbrua som et betydelig potensial for økt trafikk til/fra Svingen, både fra kommunen selv og fra Aurskog – Høland. I dag benytter imidlertid mange av de som pendler med tog fra denne kommunen Blaker til innfartsparkering, og det har dermed utviklet seg et behov for å øke antall p-plasser der. Det er ikke gitt at de som i dag kjører til Blaker vil kjøre til Svingen hvis innfartsparkeringen økes.

Dagens Svingen ligger i skarp kurve, og med plattformlengde som ikke er tilstrekkelig for å kunne motta enkeltsett av Flirt. Dette betyr enten at plattformen må forlenges, eller at av- og påstigning gjennomføres ved dørlukking i bakre del av togsettet.

Kommunen har foreslått flytting av stasjonen ut på rettstrekning noen hundre meter nord for eksisterende. Dette er sannsynligvis teknisk mulig, men sammen med kompliserte og dyre vei- og parkeringsløsninger vil kostnadene bli betydelige. Ut over dette vil avstanden mellom Fetsund stasjon og eventuell ny Svingen bare bli ca. 1 km, (0,8 i dag), hvilket fortsatt er for kort for en hensiktsmessig stoppstruktur for nærtrafikktoget.

Det er i dag ikke noe busstilbud forbi Svingen, men i følge Ruter vil grunnlaget for en slik rute mellom Sørumsand og Fetsund bedre seg i vesentlig grad dersom toget ikke lenger skulle stoppe på Svingen. Flaskehalsen Fetsundbrua vil inntil videre bestå, men Statens vegvesen ønsker som nevnt å utbedre krysset ned til Fetsund.



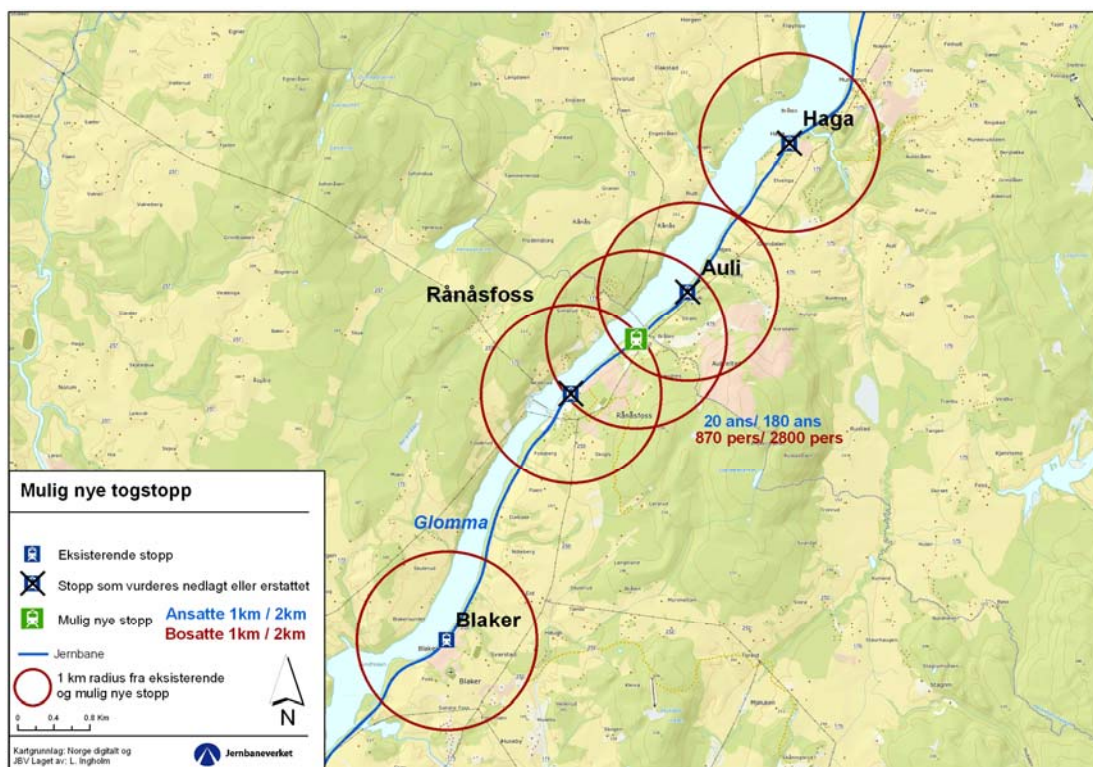
Figur 6: Svingen holdeplass

Det må på lengre sikt vurderes hva som skal gjøres med Svingen, særlig dersom Statens jernbanetilsyn ikke aksepterer forlengelse av eksisterende plattform. Uansett må Svingen vurderes når det blir aktuelt å kjøre dobbeltsett, ved innføring av ERTMS og i forhold til en mer effektiv ruteplan for Kongsvingerbanen.

Rånåsfoss/Auli

Rånåsfoss og Auli er to stasjoner med tilfredsstillende passasjertall i dag. Da arbeidet med grunnruteendringen (R-2012) startet ble det lagt til grunn systemkryssing på Rånåsfoss. Dermed kom krav om ny sideplattform og planskilt kryssing, noe som viste seg både dyrt og komplisert. Parallelt med dette har Nes kommune gjennom lengre tid ønsket en sammenslåing av Auli og Rånåsfoss med bakgrunn i vanskelige parkeringsforhold på Auli (hærverk etc.). Det ble derfor igangsatt et planarbeid der det ble konstatert at det foreligger en gunstig plassering av eventuell ny stasjon ved fylkesvei 173 på grensa mellom Sørumsund og Nes. Her ligger det til rette for å etablere både bussforbindelse og tilstrekkelig innfarts-parkering. Da grunnruteendringen ble skjøvet ut i tid stoppet planarbeidet opp, men det foreligger en rekke gode grunner for å arbeide videre med prosjektet. Det er da også prioritert i JBV's Plan- og utredningsprogram for 2012.

Ved Rånåsfoss er det lagt inn noe boligutvikling i kommuneplan 2008-20 inn mot området der ny stasjonsplassering er vurdert. Tilsvarende har Nes kommune i sin kommuneplan lagt ut utbyggingsarealer inn mot Aulifeltet. Ny stasjon vil ligge sentralt både i forhold til eksisterende og nye byggefelter, og vil bidra til en bedre stasjonsstruktur og sannsynlig reisetidsforkortelse. Kryssingssporet vil opprettholdes på eksisterende Rånåsfoss, mens all passasjerutveksling i framtida vil skje på ny felles stasjon.



Figur 7: Mulig ny togstopp på Kongsvingerbanen – sammenslått Rånåsfoss-Auli

Haga

Også for denne stasjonen ligger trafikk tallene noe under kriteriet for vurdering. Det foreligger heller ingen planer om å utvikle nye boligområder innenfor stasjonens influensområde, annet enn at det sannsynligvis vil skje noe fortetting i og ved eksisterende boligkonsentrasjoner. Dermed er potensialet for trafikkvekst beskjedent, selv om kanskje noen av de passasjerer som i dag benytter Bodung (ved eventuell nedleggelse av denne) ville kunne benyttet Haga. Årnes og eventuell ny Rånåsfoss/Auli vil imidlertid være gode alternativer. I tillegg er det i dag grei bussforbindelse mellom Årnes og Rånåsfoss, et tilbud som kan utvikles dersom ett eller flere av togstoppene på denne strekningen nedlegges.



Figur 8: Haga stasjon

Haga er en av to stasjoner på Kongsvingerbanen som krever utbedring i henhold til sikkerhetsforskriften. Kravet gjelder 2019, og innen den tid må Jernbaneverket uansett ta stilling til om stasjonen skal utbedres eller ikke.

Bodung

Bodung er i omtrent samme situasjon som Tuen. Det er små eller ingen utbyggingspotensialer, og eventuell kostnad for plattformutbedring er som for Tuen anslått til 6 mill.kr. Pga. den lave undergangen under jernbanen på Nedre Hagavei går det ikke lokalbuss forbi Bodung. Bodung er som Tuen foreslått med stopp i rush fra desember 2012, og på sikt bør vurderes om togstopp skal opprettholdes eller ikke. Siden både Bodung og Tuen ligger på lange avsnitt uten kryssingsspor kan det være potensial for kapasitets- og tidsmessig gevinst dersom togstopp sløyfes.



Fig.9 Bodung holdeplass

Seterstøa, Disenå, Sander, Galterud

Det foreligger ingen større utbyggingsplaner i tilknytning til noen av disse stasjonene, og selv om det eventuelt kunne legges inn økt frekvens m.h.t. togstopp synes eventuelle potensialer for trafikkvekst svært små. Sander er den andre stasjonen som har krav i forhold til sikkerhetsforskriften, også her i 2019. Som framhevet foran er det tilnærmet enighet om at disse stasjonene verken har trafikkgrunnlag eller potensialer til å være hensiktsmessige innenfor et framtidsrettet togtilbud på Kongsvingerbanen, og de er derfor også foreslått nedlagt fra ruteendringen i desember 2012. Dette skjer i sammenheng med at det NSB innfører timesfrekvens til Kongsvinger. Eneste stasjon som da får togstopp mellom Årnes og Kongsvinger er Skarnes (fig.9 under), og det blir da viktig å utvikle denne særlig med tilstrekkelig innfartsparkering.

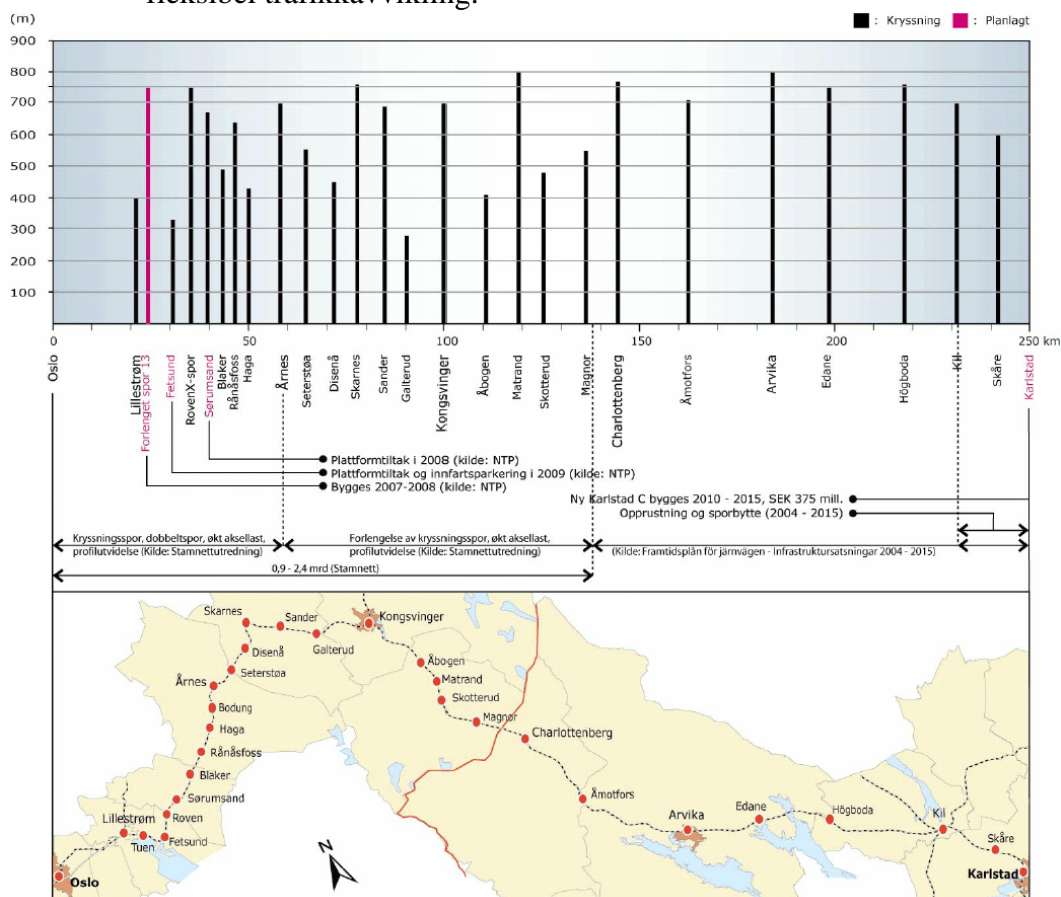


Figur 9: Skarnes stasjon

2.3 Utvikling av Kongsvingerbanen sett i sammenheng med stasjonsstrukturen

Dersom de enkelte togprodukter skal rendyrkes fullt ut burde lokaltog og godstog skilles fra de andre produktene med egne banestrekninger. I alle fall er det klart at et konkurransedyktig togprodukt mellom Oslo og Karlstad/Stockholm må ha en annen og kortere trasé enn dagens bane via Kongsvinger. Hvis det ikke blir aktuelt med høyhastighet eller ny bane, og dagens Kongsvingerbane fortsatt skal ivareta alle togprodukter, bør utviklingen peke i følgende retning:

- For å utjevne og i større grad likestille persontogproduktene må dagens stasjonsstruktur og stoppmønster endres. Det betyr færre stopp og raskere framføring for lokaltog, at mellomdistanse-/regiontog fullt ut blir knutepunktstoppende og at fjern tog til/fra Sverige bare stopper i Lillestrøm og Kongsvinger.
- For godstogene er det sentrale økt kapasitet i form av forlengelse av eksisterende samt bygging av nye kryssingsspor. I første omgang er det avsnittene Lillestrøm – Fetsund og Haga – Årnes som har de lengste blokkstrekningene. Eventuell nedleggelse av Tuen og Bodung vil bedre den kapasitetsmessige situasjonen, men det må likevel som et minimum utvikles kryssingsspor på disse blokkstrekningene for å bidra til mer fleksibel trafikkavvikling.



Figur 10: Kryssingsspor og lengden på disse mellom Karlstad og Lillestrøm. Kilde: NSB

3. Jernbaneverkets foreløpige anbefaling

Jernbaneverket konstaterer at eksisterende Kongsvingerbane med enkeltspor og begrensede kryssingsmuligheter ikke kan ivareta alle de togtilbud banen skal betjene på en hensiktsmessig og optimal måte. Det er lokaltogproduktet som i hovedsak setter premisser for trafikeringen, og som begrenser og hindrer utvikling av de øvrige (regiontog, fjerntog og godstog). En bidragsyter til denne begrensningen er dagens stasjonsstruktur. En opprydding i denne vil gi kapasitetsgevinst, og ved ruteplanrevisjon høyst sannsynlig betydelig reisetidsgevinst for alle persontogproduktene. Dette vil bli klarlagt gjennom arbeidet med strekningsvis utviklingsplan for Kongsvingerbanen.

Ved nedlegging av togstopp vil noen passasjerer bli berørt, mens flertallet vil få forbedringer i form av forkortet reisetid mv. Dette gjelder i denne omgang ytterstrekningen Årnes – Kongsvinger, der det fra desember 2012 forutsettes at toget ikke lenger stopper ved stasjonene Seterstøa, Disenå, Sander og Galterud.

På innerstrekningen Lillestrøm – Årnes er det Jernbaneverkets oppfatning at det på noe sikt også bør skje en nærmere vurdering av stasjonsstrukturen her. Forutsetningsvis er første steg en sammenslåing av Rånåsfoss og Auli. Men siden det ikke er mulig å hente ut reisetidsgevinster på kort sikt, og fordi det ikke er forskriftskrav på stasjonene (med unntak av Haga i 2019), foreslår Jernbaneverket at det ikke gjøres endringer i strukturen nå. En mer framtidsrettet stasjonsstruktur foreslås vurdert i en utviklingsplan for Kongsvingerbanen der det blant annet ses på muligheten for halvtimestrafikk (i første omgang mellom Lillestrøm og Sørumsand), kortere reisetid på hele strekningen Kongsvinger – Lillestrøm og videre utvikling av de viktigste knutepunktstasjonene langs banen.