



**Statens vegvesen**

## **Rv. 2 Kløfta - Kongsvinger**

Forbedret togtilbud på Kongsvingerbanen -  
konsekvenser for trafikken på rv. 2

Statens vegvesen

## Forbedret togtilbud på Kongsvingerbanen – konsekvenser for trafikken på rv. 2

Rapport

29. mai 2007

Dokument nr. 1  
Revisjonsnr. 2  
Utgivelsesdato 29. mai 2007

Utarbeidet Terje V: Fordal  
Kontrollert Bent Ramsfjell  
Godkjent Bent Ramsfjell

## Innholdsfortegnelse

<b>Innledning</b>	<b>2</b>
<b>1 Dagens kollektivtilbud i rv. 2-korridoren</b>	<b>3</b>
1.1 Kongsvingerbanen	3
1.2 Det øvrige kollektivtilbudet	6
<b>2 Persontrafikken i rv. 2-korridoren</b>	<b>7</b>
2.1 Trafikkvolum	7
2.2 Analyse av persontrafikken vest for Kongsvinger	9

## Innledning

Denne rapporten er et svar på problemstillinger rundt forholdet mellom tog- og biltrafikk i rv. 2-korridoren mellom Nybakk og Kongsvinger. Problemstillingen ble reist i *Planprogram for utarbeidelse av konsekvensutredning og reguleringsplaner for ny Riksveg 2 Nybakk – Kongsvinger*. Planprogrammet ble fastsatt av Vegdirektoratet i mars 2007.

Problemstillingene som er utredet er formulert slik i planprogrammet:

*Ettersom det går en jernbane parallelt med vegen, ber vi om at det foretas en vurdering av trafikkprognosene sett i lys av en offensiv satsning på utvikling av togtilbudet på strekningen.*

Rapporten er skrevet av COWI AS på oppdrag for Statens vegvesen Region øst ved Ola J. Kroken.

# 1 Dagens kollektivtilbud i rv. 2-korridoren

## 1.1 Kongsvingerbanen

Banen trafikkeres både med person- og godstog. Banen inngår som del av nærtrafikkområdet rundt Oslo med tog til Årnes og Kongsvinger. Etter ca tre års opphold startet trafikken med fjerntog mellom Oslo og Stockholm opp igjen i januar 2007.

En betydelig andel av godstrafikken på Kongsvingerbanen består av de såkalte Arctic Rail Express-togene (ARE), som transporterer gods mellom Narvik/Nord-Norge og Oslo/Alnabru via Sverige (ca 435.000 tonn pr. år). I tillegg går det en del vognlast og tømmer tog på banen.

### 1.1.1 Infrastrukturen

Kongsvingerbanen er en av fire utenlandskorridorer, og har tilknytning til Sverige via Karlstad til Stockholm. Inn mot Oslo knyttes banen til Hovedbanen like nord for Lillestrøm stasjon.

Dagens bane er enkeltsporet med til sammen 7 kryssingsspor til svenskegrensen. Ca 2/3 av banen har hastighetsstandard over 100 km/t, ingen deler har hastighetsstandard over 160 km/t. Forholdet mellom rutemessig og teoretisk framføringstid er så høyt som 1,7 for enkelte godstog. Dette skyldes manglende kryssingsmuligheter, og viser samtidig at dagens bane har en relativt dårlig standard.

For at tømmertransport med tog skal framstå som mer attraktivt for skog-næringen og industrien, vil aksellasten på Kongsvingerbanen i nær framtid bli økt fra dagen 22,5 tonn til 25 tonn.

På strekningen som er aktuell i forhold til rv. 2-utbyggingen mellom Nybakk og Kongsvinger er det i alt 8 stoppesteder/stasjoner (stoppestedet Bodung sør for Årnes regnes da som det nærmeste i forhold til Nybakk). På den aktuelle delen av Kongsvingerbanen er det også 5 mindre stoppesteder, hvor antall tog som stopper er vesentlig færre enn på "hovedstasjonene". Med unntak av Bodung, som har 18 daglige avganger, er det 5 daglige avganger i hver retning fra disse små stoppestedene.

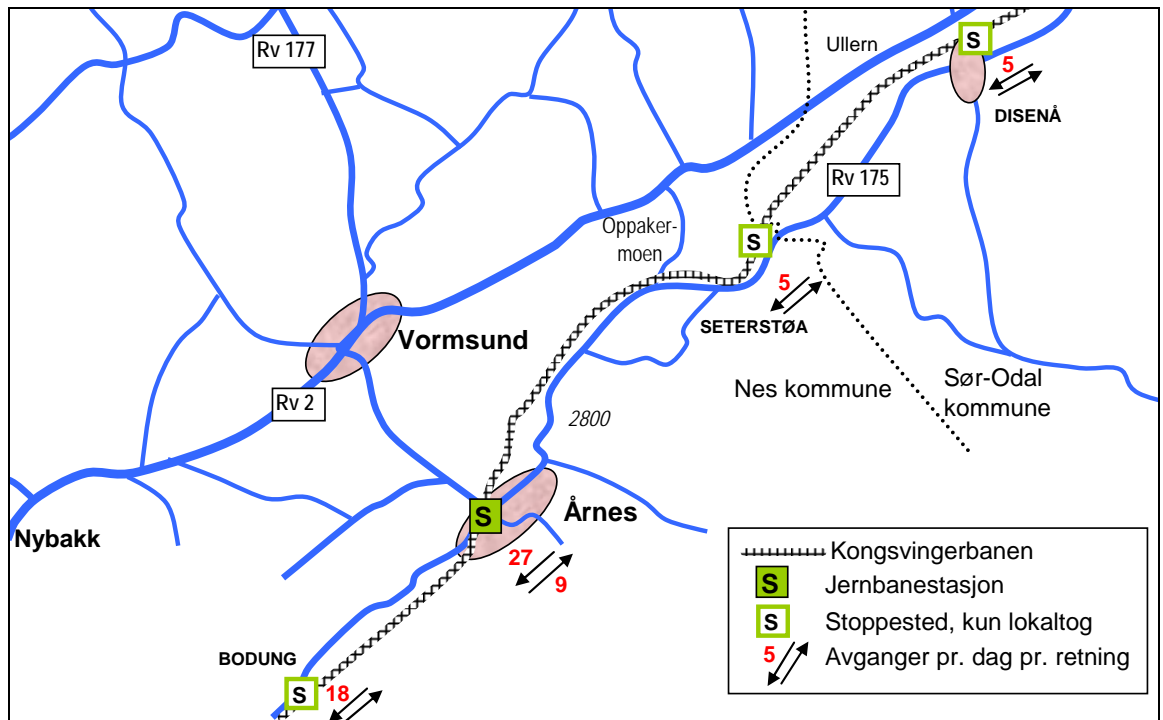
Kongsvingerbanen med tilhørende jernbanestasjoner/ stoppesteder i det aktuelle planområdet er vist på kartene nedenfor.

### 1.1.2 Togtilbudet

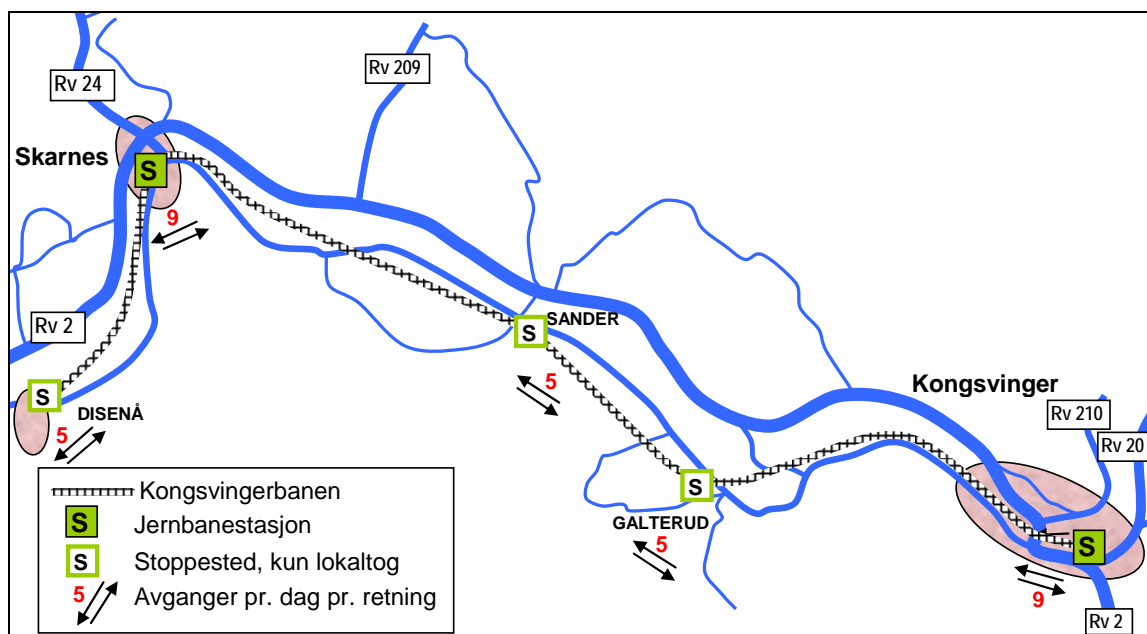
Kongsvingerbanen har størst betydning for persontrafikk på strekningen Oslo-Årnes. Banen har også betydning for godstransport til/fra Sverige, men også mot Finland, Russland og Baltikum.

Togtilbudet er best mellom Årnes og Oslo. Her er det på hverdager ca én togavgang pr. time (våren 2007), mens det er dårligere for reisende med start eller endepunkt øst for Årnes. De viktigste stoppestedene øst for Årnes er Skarnes og Kongsvinger, begge med 9 daglige avganger (på hverdager) mot Oslo.

På strekningen Stockholm – Oslo er det i dag fire avganger pr dag pr retning.



Figur 1-1: Kongsvingerbanen, med stoppesteder og antall togavganger pr. dag



Figur 1-2: Kongsvingerbanen, med stoppesteder og antall togavganger pr. dag

Mellom Oslo S og Årnes (58,5 km) er reisetiden for de fleste togene 50-52 minutter. Reisetiden kan imidlertid variere med opp i mot 10 minutter, avhengig av om togene stopper ved de minste stoppestedene.

Mellom Oslo S og Kongsvinger (100 km) er reisetiden på de fleste togene mellom 1 time 15 minutter og 1 time og 20 minutter. Også her avhenger reistiden av om toget stopper ved de minste stoppestedene.

På strekningen Oslo – Stockholm er reisetiden i dag 6 timer og 5 minutter.

Sammenlignet med bil tar toget ca 8 minutter lenger tid utenom rushtid på dagens vegnett mellom Oslo og Årnes. I rush vil toget være et par minutter raskere enn bil. For Oslo – Kongsvinger er situasjonen tilsvarende; bilen er raskere enn tog utenfor rush (1t 12 min mot 1t 19 min med tog), mens toget er raskest i perioder med rush hvor reisetiden med bil øker med ca 10 minutter.

### 1.1.3 Jernbaneverkets mål for videre utvikling av Kongsvingerbanen

Jernbaneverkets mål<sup>1</sup> for videreutviklingen av jernbanetrafikken i denne transportkorridoren er:

- Beholde markedsandeler i pendlingstrafikken mot Lillestrøm og Oslo.
- Øke punktlighet, hastighet og kapasitet for å effektivisere med sikte på å kunne ta en større del av godstrafikken, særlig mot Midt-Sverige og Baltikum.

<sup>1</sup> Kilde: Jernbaneverkets handlingsprogram for 2006 – 2015, september 2005

Med en utbygging av Kongsvingerbanen og ny rv. 2 i henhold til Stamnettutredningene<sup>2</sup>, vil reisetidene for hhv. tog, bil og ekspressbuss utvikle seg som vist i tabellen nedenfor.

	Tog		Personbil – uten rush/i rush		Ekspressbuss	
	2006	2040	2006	2040 <sup>1</sup>	2006	2040
Fra Oslo til:						
Årnes	0:50	0:40	0:42/0:52	0:35-0:38/0:45-0:48	1:12	
Kongsvinger	1:19	1:00	1:12/1:22	0:51-0:58/1:01-1:08	1:45	1:20-1:30
Stockholm	6:05		6:40	5:20-5:55	6:40	5:30-6:00

<sup>1</sup> Reisetidene er basert på Statens vegvesens forslag til utbygging av stamvegnettet mot 2040 og antatte fartsgrenser på dette vegnettet. Intervallene reflekterer usikkerhet i nivået på framtidige fartsgrenser og at trafikkettheten i rushperiodene kan variere.

Tabell 1-3: Utvikling i reisetider fram mot 2040, gitt at Kongsvingerbanen og rv. 2 bygges ut i hht. NTP 2010 - 2019.

Reisetiden for togene på Kongsvingerbanen vil, hvis utbyggingen i hht. NTP 2010 – 2019 gjennomføres, reduseres med 10 minutter på strekningen Årnes – Oslo og med 19 minutter mellom Kongsvinger og Oslo.

## 1.2 Det øvrige kollektivtilbudet

### 1.2.1 Busstrafikken

I rv. 2-korridoren er det også et godt busstilbud. ”TIMEkspressen Kongsvinger – Oslo” har på hverdager avganger hver time, totalt 19 avganger hver veg. TIMEkspressen eies og drives av Nettbuss AS, som er et datterselskap av NSB.

Reisetiden med TIMEkspressen er lenger enn for personbil, 1t og 45 minutter mellom Oslo og Kongsvinger. På noen avganger kjøres såkalte dubleringsbuss-er som sparer 15 minutter i reisetid ved å ikke stanse på alle stoppesteder.

Avg. Kongsvinger stasjon	03.50	04.50	05.25	05.50	06.50	07.50	08.50	09.50	10.50	11.50	12.50	13.50	14.50	15.50	16.50	17.50	18.50	19.50	20.50
Skarnes (Korsmo)	04.15	05.15	05.50	06.15	07.15	08.15	09.15	10.15	11.15	12.15	13.15	14.15	15.15	16.15	17.15	18.15	19.15	20.15	21.15
Opaker	04.25	05.25	06.00	06.25	07.25	08.25	09.25	10.25	11.25	12.25	13.25	14.25	15.25	16.25	17.25	18.25	19.25	20.25	21.25
Vormsund	04.35	05.35	06.10	06.35	07.35	08.35	09.35	10.35	11.35	12.35	13.35	14.35	15.35	16.35	17.35	18.35	19.35	20.35	21.35
Rød	04.41	05.41	06.16	06.41	07.41	08.41	09.41	10.41	11.41	12.41	13.41	14.41	15.41	16.41	17.41	18.41	19.41	20.41	21.41
Ant. Oslo Lufthavn	05.10	06.10	---	07.10	08.10	09.10	10.10	11.10	12.10	13.10	14.10	15.10	16.10	17.10	18.10	19.10	20.10	21.10	22.10
Bergan	04.40	06.40	06.24	06.49	07.49	08.49	09.49	10.49	11.49	12.49	13.49	14.49	15.49	16.49	17.49	18.49	19.49	20.49	21.49
Skybakki v/Ølfta	04.53	06.53	06.28	06.53	07.53	08.53	09.53	10.53	11.53	12.53	13.53	14.53	15.53	16.53	17.53	18.53	19.53	20.53	21.53
Olavsøgaard	05.05	06.05	---	07.05	08.05	09.05	10.05	11.05	12.05	13.05	14.05	15.05	16.05	17.05	18.05	19.05	20.05	21.05	22.05
Smedstua	05.12	06.12	06.47	07.12	08.12	09.12	10.12	11.12	12.12	13.12	14.12	15.12	16.12	17.12	18.12	19.12	20.12	21.12	22.12
Ølarn	05.17	06.17	06.52	07.17	08.17	09.17	10.17	11.17	12.17	13.17	14.17	15.17	16.17	17.17	18.17	19.17	20.17	21.17	22.17
Halsøy	05.22	06.22	06.55	07.22	08.22	09.22	10.22	11.22	12.22	13.22	14.22	15.22	16.22	17.22	18.22	19.22	20.22	21.22	22.22
Ant. Oslo Bussterminal	05.35	06.35	07.05	07.35	08.35	09.35	10.35	11.35	12.35	13.35	14.35	15.35	16.35	17.35	18.35	19.35	20.35	21.35	22.35

Tabell 1-4: Utdrag fra rutetabell for TIMEkspressen Kongsvinger- Oslo

I tillegg er det også lokale bussruter mellom Skarnes og Kongsvinger som korresponderer med TIMEkspressen. Det er også en egen bussrute mellom Årnes og Gardermoen (”Timebussen Årnes – Oslo Lufthavn”).

<sup>2</sup> Transportetatene har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet/ Fiskeri- og kystdepartementet utarbeidet forslag til utvikling av stamnett fram mot 2019. Etatenes forslag vil være et grunnlag for regjeringens arbeid med stortingsmelding om Nasjonal transportplan 2010-2019.

## 2 Persontrafikken i rv. 2-korridoren

### 2.1 Trafikkvolum

#### 2.1.1 Togtrafikken

Persontrafikken på Kongsvingerbanen er størst i Akershus. Høsten 2006 var det på stasjonene fra og med Tuven og til og med Årnes ca 2600 påstigende personer og like mange avstigere pr. virkedøgn (dvs. totalt 5200 av- og påstigere). Dette omfatter personer som enten reiser internt på strekningen eller reiser som har utgangspunkt eller destinasjon på stasjoner mellom Lillestrøm og Oslo. Trafikken på denne strekningen økte med ca 24 % fra 2004 til 2006. På stasjonene i Hedmark, fra fylkesgrensen og til og med Kongsvinger, var tilsvarende antall av- og påstigende passasjerer vesentlig mindre, totalt ca 320 pr. døgn.

#### 2.1.2 Busstrafikken

TIMEkspresen Kongsvinger - Oslo utgjør hovedtyngden av busstilbudet som er interessant i denne sammenheng (vi ser altså bort fra skoleskyss og mindre lokalruter). Passasjertall fra Nettbuss AS for TIMEkspresen var 410 000 passasjerer i 2005. Korrigerer man for antall av- og påstigere i Oslo/Akershus (73 600), og samtidig forutsetter 25 passasjerer pr. ekspressbuss<sup>3</sup>, fåes ca 800 reisende pr. dag fra Hedmark på hverdager. Dette er altså bussreiser i rv. 2-korridoren hvor tog og bil kan være mulige reisealternativer.

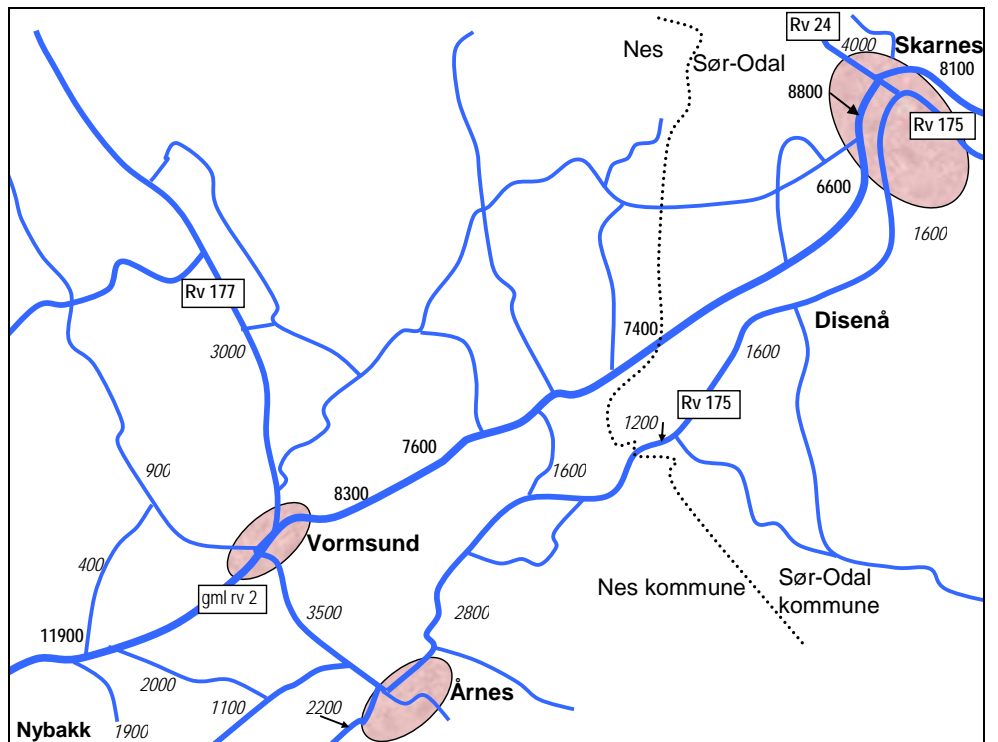
#### 2.1.3 Biltrafikken

ÅDT for 2005 er vist på kartene på neste side<sup>4</sup>.

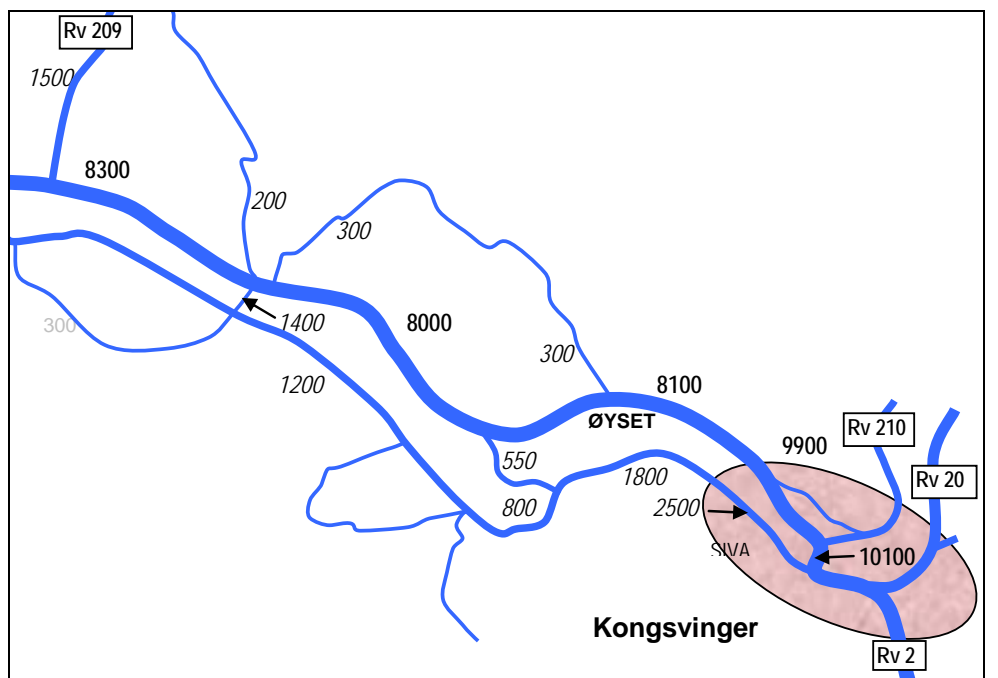
---

<sup>3</sup> Tallet er anslått ut erfaringer fra andre ekspressbussruter som COWI har arbeidet med. TIMEkspresen er et busstilbud som ikke får tilskudd fra det offentlige. For å sikre et økonomisk driftsgrunnlag vil det derfor kreves minst ca 20 passasjerer pr. avgang.

<sup>4</sup> Kartene med trafikktall er hentet fra COWIs utredning om trafikkprognoser for ny rv. 2



Figur 2-1: Trafikkmengder ÅDT 2005



Figur 2-2: Trafikkmengder ÅDT 2005



Kongsvingerbanen, kan man få en grov indikasjon på potensialet for å overføre bilreiser til tog.

Tabellen nedenfor viser reisemønsteret i form av biltrafikk mellom kommuner (eller soner bestående av flere kommuner). Lokaltrafikk, dvs. trafikk som både har start og endepunkt i Kongsvinger eller i en av nabokommunene<sup>7</sup>, dominerer med ca 50 % av totaltrafikken. Det antas at av disse reisene, som i hovedsak er kortere enn 30 km, er det kun mellom Kongsvinger og Sør-Odal (ÅDT 3200) at de reisende til en viss grad har valgmulighet mellom tog og bil.

Reiserelasjoner for trafikk på rv 2 og rv 175 (sum begge retninger)	ÅDT 2005	Andel (%)
Sør-Odal - Kongsvinger	3 201	30.5 %
Kongsvinger (både start og mål i Kongsv.)	1 350	12.9 %
Stor-Oslo - Kongsvinger	1 171	11.2 %
Nord-Odal - Kongsvinger	670	6.4 %
Kongsv/Eidskog/Sverige/Glåmd/Østerd - Ullensaker	548	5.2 %
Kongsvinger - Nes	497	4.7 %
Glåmdal/Østerdal - Stor-Oslo	525	5.0 %
Øvrige Romerike - Kongsvinger	429	4.1 %
Kongsvinger-Oppland/Hedemarken	354	3.4 %
Hedem/Oppland/Glåmdal - Eidskog/Sverige	293	2.8 %
Stor-Oslo - Eidskog/Sverige	292	2.8 %
Eidskog/Sverige - Sør-Odal	283	2.7 %
Glåmdal/Østerdal-Nes/Hedemarken/Oppland	215	2.0 %
Glåmdal- Sør- og Nord-Odal	177	1.7 %
Eidskog/Sverige - Kongsvinger	135	1.3 %
Øvrige Romerike - Eidskog/Sverige	128	1.2 %
Eidskog/Sverige - Nes	93	0.9 %
Glåmdal - Kongsvinger	85	0.8 %
Nord-Odal-Eidskog/Sverige	54	0.5 %
<b>Sum trafikk rv 2 og rv 175:</b>	<b>10 500</b>	<b>100 %</b>

Tabell 2-5: Reiserelasjoner for trafikken på rv. 2 og rv. 175 i et snitt like vest for Kongsvinger

Reiser mellom kommuner som ligger i korridoren som Kongsvingerbanen ”dekker” har i utgangspunktet det største potensialet for å overføres fra bil til tog. Dette er reiser<sup>8</sup> med lengder fra ca 30 km og oppover, og de utgjør ca 20 % av biltrafikken vest for Kongsvinger. Men selv for disse reisene vil et betydelig antall ha start og/eller mål som ligger så langt unna jernbanestasjonen at de reisende er avhengig av bil eller buss for å komme til stasjonen, noe som reelt sett innebærer at de fleste ikke kan eller vil velge tog. Det kan også være andre grunner til at toget ikke kan benyttes som reisemiddel, for eksempel varetransport eller mye bagasje.

<sup>7</sup>Dvs. Sør- og Nord-Odal og Eidskog/Sverige. I tallgrunnlaget er det ikke mulig å skille ut trafikk til Eidskog fra trafikk til Sverige, derfor er all trafikk her tatt med (ÅDT 135). Nabokommunen Grue er heller ikke mulig å skille ut (inngår i sonen ”Glåmdøl”), trafikken til Glåmdøl er derfor ikke tatt med.

<sup>8</sup> reiser i ”togkorridoren” er reiser mellom Stor-Oslo og Kongsvinger, Nes - Kongsvinger, og Kongsvinger - øvrige Romerike.

For reiser kortere enn 30 km (i hovedsak reiser mellom Sør-Odal og Kongsvinger) gjelder det samme.

Reisene som er mest overførbare til tog er de som har start og endepunkter som ligger nært jernbanestasjonene på denne strekningen..

Ut fra dette kan det foreløpig antas at andelen av biltrafikk på rv. 2 og rv. 175 som har reiserelasjoner hvor toget reelt sett kan konkurrere, er betydelig mindre enn 20 %, og kanskje også mindre enn 10 % av ÅDT på rv. 2 og rv. 175.

### **Undersøkelse av konkurranseforholdet bil/tog på E6 og Dovrebanen**

En mer detaljert beregning av hvordan utvikling av et ”offensivt” togtilbud kan påvirkeoverføringen av bilreiser fra rv. 2 til tog krever et datagrunnlag og en beregningsmodell som ikke har vært mulig å etablere i forbindelse med denne utredningen.

For E6 og Dovrebanen sør for Hamar ble en tilsvarende problemstilling utredet i 2000. Beregningene i denne utredningen var basert på en intervjuundersøkelse av 2450 bilførere og 4200 togpassasjerer som ble gjort i 1999.

Når man skal vurdere i hvilken grad resultatene som ble funnet/beregnet for E6/Dovrebanen er overførbare til rv. 2 og Kongsvingerbanen, er det naturlig å først sammenligne de to transportkorridorene.

Både rv. 2/ Kongsvingerbanen og E6/ Dovrebanen har en stor andel trafikk mot Oslo, og en høy andel arbeidsreiser (pendlere). Andelen mellomlange reiser (30 – 120 km) er høy i begge korridorer, men høyest i det aktuelle snittet i E6-korridoren. Det samme gjelder andelen lange reiser (>120 km). Ved Kongsvinger har man et høyere innslag av korte reiser (<30 km), disse reisene er nesten helt fraværende i det aktuelle snittet på E6/ Dovrebanen. Det totale trafikkvolumet E6-korridoren var i 1999 ca 50 % høyere enn dagens trafikk i rv. 2-korridoren.

En annen forskjell er at eksisterende togtilbud på Dovrebanen i 1999 var betydelig bedre enn dagens togtilbud mellom Kongsvinger og Oslo. For busstrafikken var det også forskjeller: På E6 var det i 1999 i prinsippet ikke bussruter som kunne konkurrere med toget, mens det på rv. 2 er et ekspressbusstilbud med timesavganger til Oslo.

I snittet på E6/ Dovrebanen ved Espå var det følgende andel togreiser og overføringspotensiale fra bil til tog:

- andelen togreiser i forhold til det totale antallet reiser på veg og tog ved Espå var ca 19 %. På reiserelasjoner innenfor togets influensområde var markedsandelen til tog 35 %.
- På E6 ble det funnet at 28 % av ÅDT 10 300 på E6 ved Espå hadde en reell valgmulighet mellom bil og tog (dvs. konkurranseutsatte reiser).

Det forbedrede togtilbudet på Dovrebanen som ble lagt til grunn for beregningene<sup>9</sup> var basert på følgende:

Redusert reisetid på alle tog mellom Hamar og Oslo med 15 minutter, og redusert tilbringertid til stasjonen med 10 minutter på alle reiserelasjoner. Antall avganger ble forutsatt økt med 15 pr. dag, i praksis en økning fra times- til halvtimesavganger. De nevnte forbedringene forutsatte en utbygging til dobbeltsporet jernbane mellom Hamar og Oslo. Det var ikke forutsatt samtidig utbygging av E6, og ingen andre bilrestriktive tiltak.

Beregningen viste at toget ville få en trafikkvekst, dvs. en økning i markedsandelen fra 35 % til ca 50 % i togets influensområde. Men i forhold til det totale trafikkvolumet ville denne veksten gi en relativt liten endring i trafikkvolumet på E6, kun på 700 – 800 ÅDT (dvs. en nedgang på 7-8 %).

### 2.2.3 Effektene av et ”offensivt” togtilbud på Kongsvingerbanen

I vurderingene av effekten av et offensivt togtilbud på Kongsvingerbanen er det lagt til grunn at tilbudet forbedres mellom Lillestrøm og Kongsvinger. Antall avganger øker fra dagens 18/ 9 avganger pr. dag mellom Oslo og hhv. Årnes/ Kongsvinger, til halvtimesavganger (36 avganger mellom kl. 05 og 23). Det er videre forutsatt at dagens stoppesteder/stasjoner opprettholdes. Reisetiden forutsettes redusert i hht. NTP 2010 – 2019, dvs. med 10 minutter mellom Årnes – Oslo og 19 minutter mellom Kongsvinger og Oslo.

#### Vurderinger i lys av resultatene fra E6/ Dovrebanen

Til tross for at det er forskjeller mellom E6- og rv. 2-korridoren kan resultatene fra E6/ Dovrebanen gi en pekepinn på hvilke effekter som kan forventes for rv. 2 og Kongsvingerbanen.

I E6-korridoren hadde man i utgangspunktet et bedre togtilbud (timesavganger mellom Lillehammer og Oslo) enn dagens tilbud mellom Kongsvinger og Oslo. Dette gjenspeiles også i at andelen togreiser var betydelig høyere ved Espa (19 %) enn ved Kongsvinger (2 %). Ut fra dette kan det antas at en økning fra 9 avganger pr. dag til halvtimesavganger, vil gi en større forbedring for Kongsvingerbanen enn hva man fikk på Dovrebanen<sup>10</sup>. Effekten dette vil ha for trafikken på Kongsvingerbanen må derfor også antas å bli større enn det som ble beregnet for Dovrebanen.

Effekten av frekvensøkning kan for øvrig underbygges med erfaringer som ble gjort på en annen banestrekning, Gjøvikbanen<sup>11</sup>. Her observerte man fra 2005 til 2006 at trafikken økte med ca 15 % etter at antall avganger ble økt fra ca 20 til 30 avganger pr dag pr retning.

<sup>9</sup> Analyse av reisemiddelvalg, korridoren Oslo-Gardermoen-Moelv, Asplan Analyse og SINTEF, 2000.

<sup>10</sup> Beregnet effekt av 15 nye avganger pr. retning mellom Lillehammer og Oslo ga en økning i markedsandelen for tog på 0,4 %, dvs. en redusert biltrafikk på E6 på ca 50 ÅDT

<sup>11</sup> Kilde: Pressemelding publisert på Jernbaneverkets nettsider 1. februar 2007

Effekten av redusert reisetid på Kongsvingerbanen vil trolig være mindre enn effekten av økt frekvens. Ved vurdering av reisetid for tog i forhold til bil må man ta hensyn til reisetid dør til dør. Toget vil i dag i de fleste tilfeller tape i forhold til bilen som (forutsatt parkeringsmulighet) kan kjøre dør til dør. Forbedringene i reistid på banestrekningen vil imidlertid bidra til antall reisende som får konkurransedyktige reisetider med tog i forhold til bil øker. Men for å få ut potensialet av forbedret reisetid med tog vil det derfor også være viktig med tiltak som kan bidra til kortere reisetid på reiser til/fra stasjonene.

For E6 og Dovrebanen viste beregningene at med 15 minutter kortere reisetid med tog (uten samtidig endring av reisetid med bil), så ville dette "ta" reiser fra bil til tog tilsvarende en ÅDT på 100 biler pr. døgn. For rv. 2/ Kongsvingerbanen er det rimelig å anta at effekten av forbedret reisetid ikke vil bli vesentlig større enn dette.

I lys av resultatene fra E6/ Dovrebanen er det rimelig å anta at man totalt sett kan oppnå effekter som ligger på omtrent samme nivå for rv. 2/ Kongsvingerbanen. Effekten av økt antall avganger kan bli noe større enn hva man beregnet for Dovrebanen, mens effekten av redusert reisetid kan bli omtrent den samme som for Dovrebanen (ca 100 ÅDT). Totalt sett vil de samlede effektene av et "offensivt" togtilbud ligge godt under 10 %, kanskje nærmere 5 %, i form av redusert biltrafikk på rv. 2 og rv. 175.

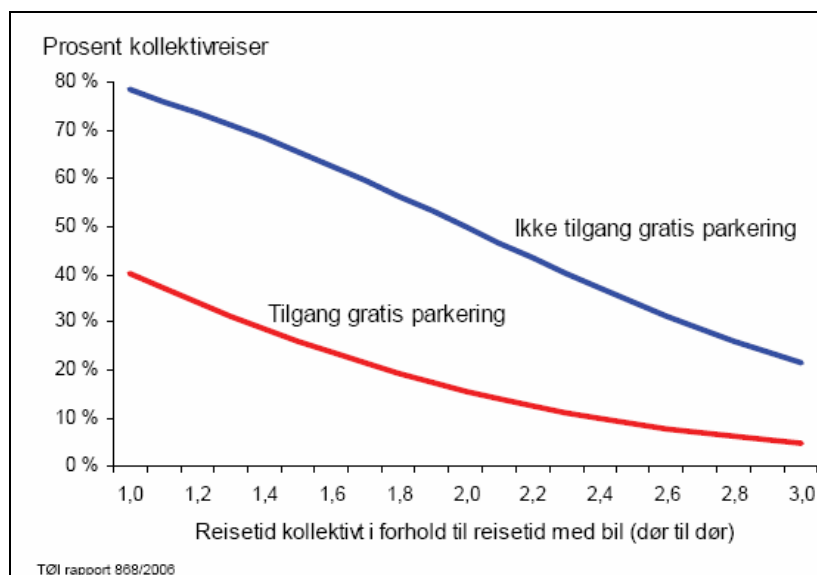
### **Øvrige vurderinger**

Stoppestedene Disenå, Seterstøa, Sander og Galterud ligger alle utenfor tettbebyggd strøk, og har et meget beskjedent passasjergrunnlag. Dette innebærer at et forbedret togtilbud vil ha en beskjeden effekt mht. økt passasjerantall fra disse stasjonene. De nye togpassasjerene vil i hovedsak komme fra stasjonene Kongsvinger og Skarnes. Men veksten på disse to stasjonene vil ikke være stor nok til å komme på samme nivå som togtrafikken vest for Årnes (jf. kapittel 2.1.1).

Undersøkelser som COWI tidligere har gjort på oppdrag for Samferdselsdepartementet viser at det er en reell konkurranse mellom ekspressbuss og tog. Ekspressbussens konkurranseflate mot tog øker med økende grad av parallellitet med jernbanen. I de fleste tilfellene er likevel togets konkurranseevne i form av frekvens, reisetid og komfort ekspressbussen overlegen. Dette viser at et forbedret togtilbud til Kongsvinger kan ta tilbake passasjerer (men langt i fra alle!) som i dag bruker TIMEkspressen til Oslo-området.

TIMEkspressen mellom Notodden og Oslo betjener et marked som er sammenlignbart med Kongsvinger - Oslo. Undersøkelser her viste at TIMEkspressen har kapret omlag 1/3 av togpassasjerene på fellesstrekningen med jernbanen. Dette viser at ekspressbuss er en reell konkurrent til tog når busstilbudet er konkurransedyktig og attraktivt, spesielt med hensyn til frekvens og reisetid. På Kongsvingerbanen har noe av det samme skjedd. Utviklingen av ekspressbusstilbudet fra slutten av 1990-tallet tok mange passasjerer fra toget, noe som igjen bidro til redusert satsing på togtilbudet mellom Kongsvinger – Oslo.

Erfaringer som er gjort i forbindelse med overføring av trafikk fra bil til kollektive transportmidler viser at tilgangen til gratis bilparkering ved arbeidsstedet er av stor betydning for om kollektiv transport velges eller ikke, og at dette kan ha like stor betydning som et godt/raskt kollektivtilbud.



Figur 2-6: Figuren er hentet fra TØI-rapport 868/2006, og er basert på et datagrunnlag for arbeidsreiser i morgenrush på hverdager.

Figuren viser hvilken betydning reisetid med kollektivtransport i forhold til bil har for om man velger kollektivtransport eller ikke. Men figuren viser også at tilgangen til gratis bilparkering ved arbeidsstedet har like stor betydning som reisetidsforholdet mellom kollektiv og bil. Fraværet av muligheten til å parkere gratis ved arbeidsstedet vil altså føre til at antall kollektivreiser blir dobbelt så stor dersom reisetiden med kollektiv transport ikke er dårligere enn med bil. Figuren gjelder for arbeidsreiser hvor den reisende har førerkort og har valgmuligheten mellom kollektiv og bil.

Det er rimelig å anta at en betydelig andel av de som reiser med ekspressbuss eller tog mellom Kongsvinger og Oslo sentrum i dag nettopp gjør dette pga. vanskelig parkering i Oslo. Den ”optimale” situasjonen mht. å få flest kollektivreiser er altså en konkurransedyktig reisetid med kollektivtransport, kombinert med fravær av muligheten til gratis bilparkering ved arbeidsstedet.

#### 2.2.4 Oppsummering og konklusjon

I forhold til det totale trafikkvolumet på rv. 2 (og rv. 175) er det grunn til å anta at man vil få en relativt liten overføring av reiser fra bil til tog som følge av et ”offensivt” togtilbud på Kongsvingerbanen.

Sannsynligvis vil et togtilbud i henhold til det som er beskrevet i kapittel 2.2.3 føre til følgende endringer i forhold til dagens situasjon:

- En betydelig andel av dagens trafikk på TIMEkspressen vil bli ”ført tilbake” til toget.

- Selv om så mange som 2600 personreiser med bil går på relasjoner hvor tog kan være et alternativ, vil antall personreiser med bil som faktisk blir overført sannsynligvis ligge godt under 1000. Dette innebærer en reduksjon på maksimalt 750 ÅDT av dagens trafikk på rv. 2 og rv. 175, noe som altså er en beskjeden (godt under 10 %) reduksjon av dagens biltrafikk.
- Veksten i togtrafikken vil bli størst øst for Årnes, der togtilbudet er dårligst i dag. På denne strekningen kommer veksten på stasjonene Skarnes og Kongsvinger, mens det blir en meget beskjeden trafikkvekst på de øvrige, mindre stoppestedene.
- Et ”offensivt” togtilbud alene er ikke nok hvis man skal få til en vesentlig reduksjon av biltrafikken. Det vil være nødvendig både med bilrestriktive tiltak (for eksempel en mer restriktiv parkeringspolitikk) og tiltak som gjør det lettere/raskere å komme seg til/fra jernbanestasjonene.