

# KVU GRENLANDSBANEN

Konseptvalgutredning for vurdering av sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen



**Jernbaneverket**

PROSJEKTPLAN  
Jernbaneverket Strategi og Samfunn Øst  
2014



# KVU GRENLANDSBANEN

## Konseptvalgutredning for vurdering av sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen

01E	Prosjektplan	5.11.14	kaming		helsju
Rev.	Revisjonen gjelder	Dato	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. av
<b>Sørlandsbanen/Vestfoldbanen</b> <b>KVU Grenlandsbanen</b> <b>Prosjektplan – orientering til eksterne</b>		Ant. sider	Jernbaneverket Strategi og Samfunn Øst		
		<b>20</b>			
		Produsent:			
		Prod. dok. nr.			
		Erstatning for			
		Erstattet av			
Prosjekt nr.: 000000 Prosjekt: KVU Grenlandsbanen Planfase: konseptvalgutredning Saksrom nr.: 201404156		Dokument nr i saksrom:			Rev.
 <b>Jernbaneverket</b>					



## REVISJONSOVERSIKT

Tabell 1. Oversikt over dokumentets revisjoner.

Rev.nr	Kapittel	Oppdatering
00E		
01E		Redigert fremdrift og økonomi ihht. til siste revisjon av fremdrift
02E		

# Innholdsfortegnelse

<b>Innholdsfortegnelse</b>	<b>6</b>
<b>1 Bakgrunn</b>	<b>7</b>
1.1 INNLEDNING	7
1.2 HISTORIKK	8
1.3 NÆRMERE OM OPPDRAGET	8
1.4 OVERORDNEDE RAMMER OG FØRINGER	9
1.5 UTFORDRINGER OG MULIGHETER	9
<b>2 Avgrensing av KVVU-arbeidet</b>	<b>12</b>
2.1 MÅL FOR ARBEIDET	12
2.2 TEMATISK AVGRENSING	12
2.3 GEOGRAFISK AVGRENSING	13
2.4 FUNSJONELL AVGRENSNING	13
2.5 EFFEKT AV TILTAK SOM LIGGER UTENFOR KONSEPTVALGUTREDNINGEN	13
2.6 KVVUER, PLANER OG PLANPROSESSER I OMRÅDET	13
2.7 AKTUELLE KONSEPTER	14
2.8 GRUNNLAGSDATA, METODIKK OG VERKTØY	14
<b>3 Organisering av arbeidet</b>	<b>16</b>
3.1 PROSJEKTEIER	16
3.2 STYRINGSGRUPPE	16
3.3 PROSJEKTLEDER	16
3.4 DIALOGFORUM	16
3.5 PROSJEKTSTAB	17
3.6 PROSJEKTGRUPPE FAG	17
3.7 RESSURSGRUPPER	17
3.7.1 EKSTERN RESSURSGRUPPE	17
3.7.2 INTERN RESSURSGRUPPE	17
3.7.3 RESSURSGRUPPE INTERESSENER	17
<b>4 Medvirkning og kommunikasjon</b>	<b>18</b>
<b>5 Fremdriftsplan</b>	<b>19</b>
<b>6 Referanser</b>	<b>20</b>
<b>Figurliste</b>	
FIGUR 1: OVERSIKTSKART, MULIG NY FORBINDELSE ER VIST KONSEPTUELT MED STIPLLET LILLA LINJE	7
FIGUR 2 ORGANISASJONSKART	16
<b>Tabelliste</b>	
TABELL 1. OVERSIKT OVER DOKUMENTETS REVISJONER.	5

# 1 Bakgrunn

## 1.1 INNLEDNING

Samferdselsdepartementet har gitt Jernbaneverket i brev, datert 04.07.2014, i oppdrag å starte opp arbeidet med en konseptvalgutredning (KVU) for en eventuelt framtidig sammenkobling mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen, den såkalte Grenlandsbanen.

Regjeringen har vedtatt at det skal gjennomføres ekstern kvalitetssikring(KS1) i tidlig fase av alle statlige investeringsprosjekt med en kostnadsramme over 750 mill.kr som skal inn i Nasjonal transportplan. Utgangspunkt for bestillingen er at etablering av en ny bane på strekningen vil koste betydelig mer enn terskelverdien, og at det kan identifiseres klare konseptuelle alternativer, da E18 ligger parallelt på strekningen og representerer reelle konseptuelle valg for håndteringen av det framtidige transportbehovet i korridoren.

Det forventes at KVUen ferdigstilles senest 1. april 2016. Det påpekes at *arbeidet må legges opp på en slik måte at dersom KVUen ikke skulle være mulig å ferdigstille til transportetatenes og Avinor AS legger fram sitt forslag til ny transportplan, må det arbeidet som er gjort fram til dette tidspunkt gi grunnlag for omtale i etatenes innspill til neste transportplan.*



Figur 1: Oversiktskart, mulig ny forbindelse er vist konseptuelt med stipledd lilla linje

Omfanget av utredningen vil måtte tilpasses tiden som er til rådighet.

Departementet er opptatt av at jernbaneverket organiserer og gjennomfører konseptvalgutredningen i tett kontakt med relevante fagmiljøer. Det forutsettes at Jernbaneverket og Statens vegvesen avklarer hvilke prosjekter som kan ha grenseflater i denne korridoren. I tillegg påpekes at jernbaneverket bør søke relevant markedskompetanse hos person-, godstogselskap samt tilsvarende markedskompetanse hos busselskaper og i de ulike fylkeskommunene.

## 1.2 HISTORIKK

Arbeidet med å fastsette en overordnet strategi for å styrke Sørlandsbanens konkurransevne i forhold til andre transportformer har pågått siden 1989. I "Forstudie - Modernisering av Sørlandsbanen" fra 1995 konkluderes med at moderniseringen bør foregå i 3 trinn; gjennom punktvis utbedring og krengetog på kort sikt, sammenkopling av Vestfoldbanen og flytting av Sørlandsbanen nærmere kysten og befolkningsgrunnlaget på lengre sikt.

I 2000 leverte Jernbaneverket sluttrapporten "Grenlandsbanen planutredning" som vurderte muligheten for å bygge en ny bane "Grenlandsbanen" mellom Porsgrunn og Skorstøl. Ved å bygge forbindelsen mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen, viste utredningen at Sørlandsbanens konkurransekraft ble styrket gjennom redusert reisetid, større befolkningsgrunnlag langs banen og økt frekvens. I rapporten ble 2 trasealternativer utredet og planutredningen sammen med konsekvensutredningen ga et grunnlag for en videre planprosess mot en hovedplan for Grenlandsbanen.

Potensialet for høyhastighetsjernbane i Norge ble utredet som grunnlag for prioriteringene i Nasjonal transportplan 2014-2023. I utredningen ble blant annet Sørlandsbanen pekt på som en av de mest interessante korridorene. Markedsgrunnlaget for høyhastighetsbane ble vurdert til å være for lavt til å kunne forsvare de store investeringene sammenliknet med de øvrige satsningsområdene innen transportsektoren, og særlig med tanke på de store transportutfordringene i storbyområdene.

I transport- og kommunikasjonskomiteens innstilling til stortingsmeldingen ble det påpekt at byggingen av en Grenlandsbane<sup>1</sup> først og fremst ville legge til rette for mellomdistanse/fjerntog mellom Agderfylkene og Vestfold/ Buskerud og hovedstadsområdet. Videre ble det framhevet at utbyggingen av Vestfoldbanen legger til rette for en framtidig sammenkopling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen som kan bidra til å binde sammen Østlandet og Sørlandet med et svært godt togtilbud. Komiteen viste til at reisetiden kunne reduseres betydelig sammenliknet med i dag.

Komiteen ba på denne bakgrunn om at det utarbeides en konseptvalgutredning (KVU) for sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen i første del av planperioden

## 1.3 NÆRMERE OM OPPDRAGET

I brevet fra Samferdselsdepartementet står følgende:

*"En eventuell realisering av Grenlandsbanen er et tiltak som må forventes å ligge noe fram i tid, og at det i KVUen må ses hen til tidsplanene for utbygging av en tidsmessig og kapasitetssterk Vestfoldbane, og at det bør tas høyde for de vegprosjekter som er omtalt i siste seks-årsperiode og eventuelle strategiske vurderinger av utviklingen av E18 korridoren. Håndteringen av den langsiktige utviklingen mener Departementet kan gjøres ved ulike varianter av 0-alternativet."*

Samferdselsdepartementet forutsetter at det gjøres en rekke analyser og vurderinger:

SD forutsetter at det gjøres markedsvurderinger av hva som vil være et attraktivt togtilbud med akseptable reisetider i ulike markeder, og ut fra dette i hvor stor grad ulike alternative

---

<sup>1</sup> Stortingsmeldingen om NTP



tiltak av en sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen står på egne ben. Dersom analysene viser at Grenlandsbanen kun vil være et av flere tiltak, må dette framgå av analysen, og det må i så fall gis overordnede anslag av kostnadene ved andre tiltak

SD forutsetter at det gjøres en vurdering av den framtidige arbeidsdeling for person og gods mellom Vestfold/Grenlandsbanen/Sørlandsbanen og Sørlandsbanen nord for det eventuelle sammenkoplingspunktet.

SD mener at KVUen på en dekkende måte må belyse vurderinger knyttet til sentrale standardvalg for blant annet hastighetsstandard, stasjonsløsninger, kapasitet (enkeltspor, dobbeltspor) mv.

I oppdragsbrevet står følgende tilrådninger fra departementet:

*“I behovsanalysen blir det sentralt å vurdere koplingene mellom arbeids- og næringsliv i Agderfylkene og Vestfold/Buskerudområdet, og hva slags fordeler og synergier som kan oppnås som følge av et eventuelt sterkt forbedret togtilbud, og som kommer i tillegg til/ut over de fordeler og synergier som følge av forbedringene i transporten som følge av utbyggingen av E18 i korridoren. Det vil også være viktig at det identifiseres hvilken type reiser som vil bli utløst av Jernbanetiltakene; eksempelvis om tiltakene i første rekke vil utløse flere reisende mellom Agder- og Vestfoldbyene, eller om det har mest påvirkning på de noe lengre reisene. På samme måte vil det være riktig å få fram hvilke muligheter og effekter som jernbanetiltakene vil kunne ha for godstransport med jernbane i denne korridoren.”*

#### 1.4 OVERORDNEDE RAMMER OG FØRINGER

Regjeringens langsiktige strategi for hvordan transportsystemet bør utvikles er formidlet gjennom Nasjonal transportplan (NTP) 2014 -2023. Den langsiktige strategien bygger på at de enkelte transportformenes fortrinn skal utnyttes og samspillet mellom dem styrkes.

De landbaserte transportformene er kjennetegnet ved:

- Vegsystemet binder landet sammen og er utgangspunktet for de fleste transporter.
- Jernbanetransport er miljøvennlig og effektivt i områder med store transportstrømmer.

I Stortingsmeldingen blir det understreket at regjeringen prioriterer utbyggingen av InterCity-strekningene høyt. Det legges opp til en utbygging som vil gi gradvis tilbudsforbedringer for de reisende. Innen 2024 vil det være sammenhengende dobbeltspor til Tønsberg, og det skal planlegges videre med sikte på ferdigstilling av IC strekningen til Skien i 2030.<sup>2</sup>

#### 1.5 UTFORDRINGER OG MULIGHETER

En Grenlandsbane vil være en ny banestrekning på ca. 60 kilometer mellom Porsgrunn på Vestfoldbanen og Brokelandsområdet på Sørlandsbanen. Ved å bygge denne forbindelsen kan man kjøre Sørlandsbanen over Vestfold og Grenland.

Transportsystemet påvirker størrelsen på bo- og arbeidsmarkedsregionene, og en ny banestrekning i området vil både skape muligheter og legge premisser for samfunnsutviklingen. Utvikling og utvidelse av bo- og arbeidsmarkedsregioner skjer gjennom økt pendling, eller som resultat av bedre infrastruktur eller transporttilbud. En ny moderne jernbaneinfrastruktur, InterCitystrekningen Oslo – Skien, sammen med en Grenlandsbane vil legge avgjørende rammer for ny by- og tettstedsutvikling, og det vil påvirke hvor folk bosetter

<sup>2</sup> NTP 2014 – 2023 s. 54

seg og hvor bedrifter lokaliserer seg. Togets egenart som transportmiddel er i større grad strukturerende for en knutepunktutvikling enn buss.

Økt utdanningsnivå generelt og mer spesialisering gir en økende tendens til å akseptere lengre reisevei for å få den ønskede jobben. I tillegg vil en økt fleksibilitet i arbeidslivet som skapes gjennom mulighet for hjemmekontor eller at arbeidsdagen kan starte undervegs til arbeidsstedet, være pådrivere for regionforstørring.

Fram mot 2040 vil folketallet vokse i alle landets fylker, med sterkest vekst i hovedstadsområdet. I inneværende NTP er det derfor lagt opp til en betydelig vekst i persontrafikken på tog (IC- utbyggingen). Dette henger sammen med at hensynene til framkommelighet, klima, lokalt miljø og arealknapphet gjør det nødvendig å øke jernbanens kapasitet, slik at den kan ta sin del av oppgaven med å håndtere transportetterspørselen rundt de store byene.

En modernisering og styrking av jernbanen mellom Oslo og Kristiansand vil bidra til at de tre befolkningsrike byregionene Vestfoldbyen, Grenlandsbyen og Agderbyene utvikler felles bo- og arbeidsmarkedsregioner, og at Grenlandsbanen blir et strategisk element for koblingen mellom Hovedstadsområdet og Sørlandet som kan gi muligheter for økonomisk vekst og utvikling ikke bare regionalt, men også nasjonalt.

Parallelt i denne korridoren går E18 som er dagens veg, som forbinder Vestfold, Telemark og Agderfylkene mot Rogaland, og som er en direkte konkurrent til jernbanen mellom Oslo og Kristiansand, og for interntrafikken mellom byregionene. I dag er tog et supplement til ekspressbusstilbudet langs E18.<sup>3</sup> Dette er langturer som i hovedsak tilbys utenfor de offentlige kjøp. I løpet av transportplanperioden 2014-2023 vil det på E18 bli firefelts veg mellom Oslo og Langangen. Forbedret kvalitet på transporttilbudet på veinett på strekningen Oslo – Kristiansand, vil derfor muliggjøre forbedret ekspressstilbud.

Togtilbudet som etableres gjennom IC-utbyggingen og ved en Grenlandsbane, vil styrke toget som transportmiddel på strekningen Oslo – Kristiansand mot Rogaland. Det er grunn til å anta at trafikkgrunnlaget for ekspressbusslinjene vil påvirkes i betydelig grad av konkurranseflaten mellom buss og tog, og det er sannsynlig at busslinjene vil reduseres som følge av utbygging av jernbanetilbudet.

Mellom veg og bane vil det være en konkurranse om reisene, men også et samspill. Den viktigste konkurranseflaten i et klimaperspektiv er ikke mellom buss og tog, men kollektiv og bil. Med reduserte reisetider på strekningen Oslo - Kristiansand sammen med hyppigere avganger, vil det kunne gi en overgang mellom transportformer, og da særlig fra bil til tog. I dette ligger da også en gevinst i færre drepte og hardt skadde i trafikken.

På de lengre strekningene vil fly være en konkurrent til den landbaserte transporten. Strekningen Oslo - Kristiansand er en strekning der toget vil kunne konkurrere dersom reisetiden reduseres som følge av en ny banestrekning. Tog vil i likhet med fly være et forutsigbart system uavhengig av køproblematikk. I tillegg er togreisen på direkteruter en sammenhengende reise i motsetning til flyreisen som oppstykket for innsjekking/bagasjehåndtering, noe som øker attraktiviteten for skinnegående transport på de mellomlange reisene.

Midt - Telemark er bekymret for sitt togtilbud, dersom Sørlandsbanen skal gå over Vestfoldbanen og Grenlandsbanen. Etablering av en Grenlandsbane vil kunne føre til at mye

---

<sup>3</sup> KVVU for IC- strekningen Oslo – Skien, Jernbaneverket 16. februar 2012

av fjerntrafikken på Sørlandsbanen gjennom Buskerudbyen<sup>4</sup> vil forsvinne. Byggingen av Grenlandsbanen innebærer isolert sett en svekking av jernbaneforbindelsene for tettstedene i Midt-Telemark. En videre utvikling av Bratsbergbanen vil kunne fange opp noe av markedet. I kombinasjon med en togløsning mellom Kongsberg og Neslandsvatn/Tangen/Kragerø vil man kunne ha to pendler som kan gi et fremtidsrettet tilbud i Telemark.

I dagens nett deler person- og godstrafikken samme bane på Sørlandsbanen, mens Vestfoldbanen håndterer persontrafikk. Med en Grenlandsbane vil dagens Sørlandsbane mellom Drammen, om Kongsberg og Nordagutu få frigitt kapasitet til flere godstog og flere lokaltog innad i Buskerudbyen. Når det gjelder godstrafikken er det usikkert hvilken effekt Grenlandsbanen har ut over frigitt kapasitet.<sup>5</sup> På strekningen Oslo – Kristiansand – Stavanger, vil ikke Grenlandsbanen ha vesentlig betydning for godstrafikkens framføringstid og markedsmuligheter. Det vil imidlertid ligge et potensial i overføring av gods til bane ved at det blir gjennomgående godstog i Vestfold/Grenland. Heller ikke Høyhastighetsutredningen kan vise effekt av ny bane på godstrafikken. Markedet etterspør først og fremst punktlighet og frekvens.

Samtidig ventes en vekst i godstransporten på 35 – 40 %, målt i tonn/km fram til 2040.<sup>6</sup> Transportsystemet må ha tilstrekkelig kapasitet til å håndtere denne veksten, samtidig som det legges til rette for at mer gods transporteres på bane.

Den ønskede veksten i persontrafikken på tog, kan innebære redusert mulighet for å kjøre godstog på en strekning. For godstransporten er det grunn til å tro at potensialet for vekst på Sørlandsbanen er stort. Jernbaneverkets godsstrategi tilsier at mengde gods på skinner skal doubles frem mot 2020 og tredobles innen 2040 (referanseåret er 2006).

Dersom togselskapene skal kunne oppnå kostnadsreduksjoner i framføringen, og innhente markedsandeler, må togene enten gå raskere eller de må være lengre.

---

<sup>4</sup> Buskerudbyen består av kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg

<sup>5</sup> Grenlandsbanen, konsekvensutredning fase 1, 1999

<sup>6</sup> NTP 2014-2023 s.16

## 2 Avgrensning av KVVU-arbeidet

KVVUen skal gi en faglig vurdering av interessene knyttet til transportsystemet mellom Porsgrunn på Vestfoldbanen og påkoblingen med Sørlandsbanen. KVVUen skal utformes i tråd med kravene i rammeavtalen for ordningen med ekstern kvalitetssikring (KS1) av de store statlige investeringsprosjekt. De samfunnsøkonomiske analysene av de ulike konseptene gjennomføres i tråd med oppdatert rundskriv fra Finansdepartementet.<sup>7</sup> Det vil bli tatt utgangspunkt i Statens vegvesens "Mal for konseptvalgutredning", med nødvendige tilpasninger.

Det er flere aspekter ved prosjektet som krever avgrensninger, og det er nødvendig å diskutere både en tematisk og geografisk avgrensning av prosjektet. Den stramme tidsfristen som framgår av oppdragsbrevet, gjør også at man må være tydelig på avgrensning av på omfanget av utredningen.

### 2.1 MÅL FOR ARBEIDET

Formålet med en KVVU for en eventuell sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen er å:

- Kartlegge behov knyttet til transportsystemet i Grenlandskorridoren
- Etablere målstruktur for prosjektet
- Avklare aktuelle konsepter for transportsystemet i korridoren
- Vurdere graden av måloppnåelse i konseptene
- Vurdere virkningen for transport både for personer og gods på hele strekningen Oslo - Kristiansand
- Vurdere de samfunnsmessige virkninger av de ulike konseptene
- Vurdere kontraktstrategi for de mest aktuelle konseptene

Utredningen vil gi en anbefaling som angir både valg av konsept og videre planlegging av anbefalt konsept.

### 2.2 TEMATISK AVGRENSING

Konseptvalgutredningen skal gi en bred faglig vurdering knyttet til det landbaserte transportsystemet i korridoren.

#### Regional utvikling

Regional utvikling vil være et sentralt tema i konseptvalgutredningen. Veg og bane vil ha ulike roller i de ulike konseptene. Det vil være avgjørende å få vist hvilke regionale effekter en eventuell sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen vil kunne generere. Interne reiser innenfor regionene, lokaltrafikk, er ikke en del av utredningen.

#### Godstransport

Det foreligger et grunnlagsmateriale som er brukt i NTP 2014-2023, og det er satt i gang et utredningsarbeid "Bred godsanalyse", samt en egen KVVU for terminalene mot neste rullering av transportplanen. KVVUen vil måtte vurdere ulike prinsipper for en arbeidsdeling mellom person- og godstransport på Vestfoldbanen og Sørlandsbanen gitt en sammenkobling av banestrekningene, som vil kunne gjøre at mer gods kan overføres til bane.

#### Markedsvurderinger

---

<sup>7</sup> R-109/14, datert 30.04.2014

Etablering av en Grenlandsbane kan ha virkninger på konkurransen i flere markeder, både direkte og indirekte. Det vil være viktig å få vurdert hvordan de ulike markedene responderer på en ny banestrekning, og hvilke endringer som kan forventes i konkurranseforholdet mellom veg og bane.

### 2.3 GEOGRAFISK AVGRENSING

Utgangspunktet for konseptvalgutredningen og iverksettelse av fysiske tiltak er avgrenset til sammenkoplingen mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen, der det ikke er jernbane i dag. Departementet påpeker således at utredningen ikke skal se på en helt ny bane langs kysten.

Dersom sammenkoplingstiltaket ikke kan stå på egne ben, og krever andre jernbanetiltak, vil det framkomme av analysen. Disse eventuelle tiltakene vil bli kostnadsberegnet, men anslagene vil ikke få samme presisjonsnivå som for sammenkoplingstiltaket.

Influensområdet til KVVUen defineres til å omfatte transportkorridoren Oslo – Kristiansand – Stavanger, men utvides dersom dette vurderes som nødvendig. Dette vil bli drøftet i KVVU-arbeidet, og avgrensingen av influensområdet vil bli begrunnet.

### 2.4 FUNSJONELL AVGRENSNING

Tiltak i planområdet vil være den geografiske kjernen i utredningen, men utgjøre et element i et system. Når det gjelder persontrafikken, vil en eventuell Grenlandsbane være et element i togstrekningen Oslo- Kristiansand. Det vil være nødvendig å se på virkningen av tiltaket på trafikken på hele strekningen. Det må vurderes hvordan godstrafikken skal håndteres da strekningen Oslo – Kristiansand bare er en del av godsforbindelsen Oslo – Stavanger (Ganddal).

### 2.5 EFFEKT AV TILTAK SOM LIGGER UTENFOR KONSEPTVALGUTREDNINGEN

Prosjektet vil synliggjøre potensielle oppfølgingsinvesteringer dersom det er mulig å gjøre investeringer som det kan bygges videre på (utvide) senere, som vil utløse en mereffekt. En slik opsjon vil i hovedsak knyttes til fleksibiliteten i et tiltak.

### 2.6 KVVUER, PLANER OG PLANPROSESSER I OMRÅDET

#### Utbyggingsstrategi for IC – strekningene

Strategien er basert på NTP 2014- 2023 og anbefalinger fra KVVU IC. Den overordnede fremdriftsplanen viser tidsplanene for utbygging av en tidsmessig og kapasitetssterk Vestfoldbane. Det må derfor ses hen til denne strategien i det videre arbeidet med KVVU Grenlandsbanen.

#### Høyhastighetsutredningen

Høyhastighetsutredningen er levert og peker på Sørlandsbanen, strekningen Oslo – Kristiansand – Stavanger, som den mest interessante strekningen dersom det skal bygges en ren høyhastighetsbane, særlig i lys av et betydelig underveismarked. I den grad det er nyttig, vil grunnlagsmaterialet fra utredningen bli benyttet i arbeidet med KVVU for Grenlandsbanen.

#### Bypakke Grenland

Bypakke Grenland er navnet på tiltakspakken som er en videreføring av KVVU Grenland, som gir rammer for utviklingen av hovednett, kollektivtrafikk, senterstruktur og arealbruk. Det største enkeltprosjektet i bypakken er Fv. 32 Gimlevegen – Augestadvegen. Strekningen utgjør hovedforbindelsen mellom E18 øst for Porsgrunn, deler av Porsgrunn sentrum, og

Skien og er en viktig tilfartsveg inn mot Porsgrunn stasjon. Reguleringsplanen ble godkjent våren 2013, og selve veianlegget vil få byggestart i 2015.

### KVVU Tønsbergregionen

KVVU for transportsystemet i Tønsbergregionen ble ferdigstilt høsten 2013, og er til ekstern kvalitetssikring (KS1). Arbeidet med en bypakke er igangsatt og skal konkretisere tiltak fra KVVUen og andre tiltak. KVVU Tønsbergregionen vil ha relevans i den grad tiltakene ses i sammenheng med IC-utbyggingen.

### KVVU Buskerudbypakke 2

KVVU Buskerudbypakke 2 som omhandler transportsystemet i Buskerudbyen ble ferdigstilt i februar 2013, og KS1 var ferdigstilt i mai samme år. Arbeidet med bypakken er igangsatt og skal konkretisere tiltak fra KVVUen og andre tiltak. KVVU Buskerudbypakke 2 vil ha et grensesnitt mot KVVU for Grenlandsbanen, idet Sørlandsbanen går igjennom Buskerudbyen på strekningen Drammen – Kongsberg.

Andre viktige planer/planprosesser vil være kommuneplaner, fylkesplaner og forslag til nye verneområder i det geografiske området for utvikling av aktuelle konsepter.

## **2.7 AKTUELLE KONSEPTER**

Konseptvalgutredningen vil avklare aktuelle konsepter basert på 4-trinnsmetodiukken for å identifisere og vise hele mulighetsrommet.

1. Virkemidler som kan redusere transportbehovet og endre reisemiddelvalg
2. Virkemidler som kan effektivisere bruken av eksisterende kjøretøy og infrastruktur
3. Mindre ombygginger av eksisterende infrastruktur
4. Større utbygging av eksisterende og ny infrastruktur

Den tematiske, geografiske, og funksjonelle avgrensningen av utredningen omtalt i kapittel 2, definerer grensesnittet for KVVU-arbeidet, slik at det kan fokuseres på det vesentligste og at arbeidet i KVVUen ikke favner for bredt. Dette innebærer at hovedoppgaven er å vurdere behovet for en sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen som et konseptuelt alternativ til en videre utbygging av veg for å håndtere det framtidige transportbehovet mellom Oslo og Kristiansand.

Innenfor banekonseptet kan det finnes ulike varianter av for eksempel påkoblingspunkt mellom banestrekningene. Arbeidsdeling mellom person- og godstrafikk som knytter seg til henholdsvis Sørlandsbanen og Vestfoldbanen, kan også gi ulike konseptuelle alternativer. Konseptene skal sammenliknes med et rendyrket nullalternativ, og eventuelle varianter av dette. Vegprosjekter som er omtalt i siste seks års periode av NTP kan inngå som ulike varianter av referansealternativet.

## **2.8 GRUNNLAGSDATA, METODIKK OG VERKTØY**

Det foreligger et omfattende grunnlagsmateriale om Grenlandsbanen. Noe av dette materialet er hensiktsmessig å gjenbruke på et prinsipielt nivå, men det må også innhentes nytt kunnskapsgrunnlag.

Grunnlagsdata om egenskaper ved dagens infrastruktur og trafikkstrømmer blir hentet fra Jernbaneverkets og Statens vegvesens egne registre og databaser, samt nasjonale og lokale reisevaneundersøkelser.

Grunnlagsdataene suppleres eventuelt med andre data når dette anses som nødvendig. Innsamling av grunnlagsdata vil koordineres med arbeidet som gjøres i kommunene og

fylkeskommunene. I dette kan det være riktig å få vurdere ulike arealscenarier som eksempler på ulike utviklingsbaner som kan supplere de trendbaserte prognosene.

For å vurdere den framtidige transportutviklingen brukes transportetatens transportmodeller for både persontransport og godstransport (NTM, RTM og godsmodellen).

At analysehorisonten for KVVUer er lang, gjør at usikkerheten ved prognosene blir store. Det kan derfor være hensiktsmessig å bruke statistiske analysemetoder i kombinasjon med kvalitative metoder.

Metode 21 er et FoU prosjekt under NTP paraplyen, som er satt i gang for å vurdere om det bør tas i bruk nye analysemetoder for transportsektoren. De nye metodene skal bidra til å styrke beslutningsgrunnlaget.

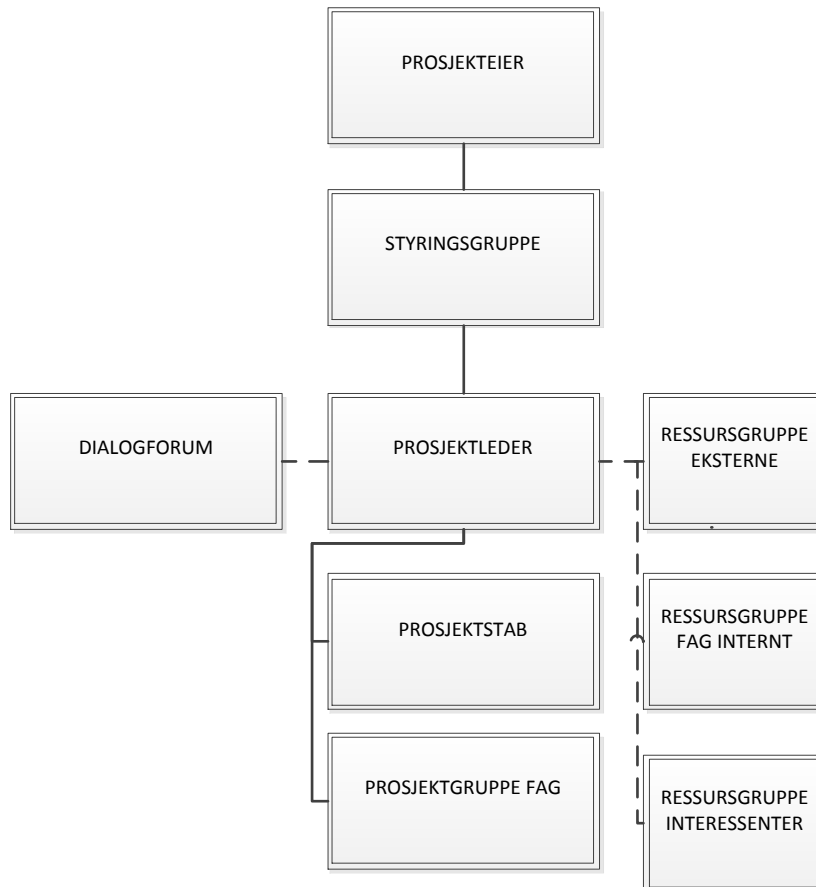
Prosjektet kan se for seg at scenariometodikk kan være et hensiktsmessig supplement til transportmodellene. Hovedpoenget med metoden er at usikkerheten vi har om fremtiden formidles gjennom et sett av forskjellige mulige historier om fremtiden. Scenariometodikk er blant annet egnet til å identifisere usikkerhet og drøfte robustheten i konseptene.

Verktøy for samfunnsøkonomiske analyser vil bli brukt. Det gjøres en faglig beskrivelse og vurdering av de ikke prissatte virkningene og sammenstillingen av ikke-prissatte og prissatte konsekvenser. Det vil bli gjennomført følsomhetsanalyser.



## 3 Organisering av arbeidet

Prosjektet vil organiseres etter Jernbaneverkets styringssystem og etter “beste praksis” metodikk for prosjektgjennomføring.



Figur 2 Organisasjonskart

### 3.1 PROSJEKTEIER

Prosjekteier initierer prosjektet i Jernbaneverket og følger opp prosjektet etter prinsipper for eierstyring.

### 3.2 STYRINGSGRUPPE

Når prosjektet starter opp vil det etableres en styringsgruppe som styrer prosjektet og som prosjektleder rapporterer til. Styringsgruppen møter ved viktige milepæler i prosjektet, og orienterer linjeorganisasjonene i arbeidet og sikrer forankring. Antatt møtefrekvens ca. 6 ganger pr. år. Prosjektleder fungerer som sekretær for styringsgruppen.

Styringsgruppen vil bestå av deltagere fra Jernbaneverket (Strategi og Samfunn, Intercity prosjektet) og Statens Vegvesen.

### 3.3 PROSJEKTLIDER

Prosjektleder er ansatt i Jernbaneverket, og har ansvar for prosjektets kvalitet, fremdrift og økonomi.

### 3.4 DIALOGFORUM

Dialogforum er en gruppe som møtes ca. 4 ganger i året. Dette er berørte interessenter som får uttale seg og kommentere prosjektets arbeid. Her vil vi ha med øverste ledelse politisk/administrativt i berørte kommuner



og fylkeskommuner, samt regionale, statlige organer. I tillegg har dialogforumet representanter for interesseorganisasjoner og næringsliv. Forumet skal sikre dialog og medvirkning i utredningsarbeidet, og bidra til økt kvalitet på beslutningsgrunnlaget og utvikle en felles forståelse av utfordringer og muligheter. Medier informeres om møtene i forkant. Prosjektet inviterer til og arrangerer disse møtene.

### **3.5 PROSJEKTSTAB**

Det etableres en prosjektstab bestående av anslagsvis 3 personer i tillegg til prosjektleder. Det vil være assisterende prosjektleder (ansatt i JBV), samt prosjektstøtte (økonomi, dokumentkontroll, fremdriftsplaner, rapportering, kommunikasjon etc.) og oppfølging/gjennomføring av prosjektets løpende produksjon og utarbeidelse av dokumenter.

### **3.6 PROSJEKTGRUPPE FAG**

Prosjektets fagressurser vil variere gjennom prosjektet. Det vil være fagbidrag på verkstedsgjennomføring, jernbaneteknikk og planlegging, kvantitative analyser (samfunnsøkonomi, transportanalyser), kapasitetsanalyser, godstransport, estimering, kontraktsstrategier etc.

### **3.7 RESSURSGRUPPER**

Prosjektet vil ha behov for faglig støtte og bidrag utover det prosjektgruppen har kjennskap til. Det etableres tre ressursgrupper som møtes hver 4-6 uke, og ved spesielle behov:

#### **3.7.1 Ekstern ressursgruppe**

Her deltar representanter for kommuner og fylkeskommuner på faglig/administrativt nivå, Statens Vegvesen, Fylkesmannen o.l. Disse bidrar med informasjonsinnhenting og datafangst lokalt, faglige og geografiske avklaringer og diskusjoner mm.

#### **3.7.2 Intern ressursgruppe**

Jernbaneverkets egne fagbidrag utover det som er representert i prosjekt organiseres her. Aktuelle fag vil være knutepunktutvikling, stasjonsutforming, kommunikasjon, trafikkstyring, kapasitetsanalyser, samfunnsøkonomi, design og teknikk, kostnadsestimering, prosjektgjennomføring, kontraktsstrategier osv. Fagressursene i denne gruppen vil bidra med saksopplysninger, faglige diskusjoner og avklaringer samt kvalitetssikring av prosjektgruppens arbeider.

#### **3.7.3 Ressursgruppe Interessenter**

Samferdselsdepartementet ber spesifikt om at det innhentes markedskompetanse hos person- og godsoperatører på vei og bane. Disse samles i en egen ressursgruppe.

## 4 Medvirkning og kommunikasjon

Det utarbeides en kommunikasjonsplan for styring av informasjon og dialog rundt prosjektet. Kommunikasjonsplanen ses i sammenheng med opplegget for medvirkning.

Prosjektet skal gjennomføres i en åpen prosess hvor det etableres en aktiv dialog med dialogforumet og de som deltar på verkstedene. Referat fra møtene i dialogforum gjøres tilgjengelig på prosjektets hjemmeside.

Verkstedgjennomføres i mars 2014. Det legges opp til et faglig verksted over 2 dager.

## 5 Fremdriftsplan

Normal tidsbehov for en KVVU med den kompleksitet som beskrives i bestillingen er 1 ½ - 2 år. Departementet kjenner til at det er utfordringer knyttet til de personalressurser etaten har til rådighet for denne typen oppgaver, og at det derfor vil ta tid å bygge opp organisasjonen som skal ha ansvaret for utarbeidelsen av KVVUen. Det må derfor antas at det er behov for betydelig konsulentbistand. Det er imidlertid også behov for arbeid i Jernbaneverket og Statens vegvesen, og det forutsettes at organisasjonene kan dedikere fagressurser til KVVU-arbeidet i tilstrekkelig omfang.

## 6 Referanser

- KVV terminalstruktur, Jernbaneverket pågår
- Regional plan for godslogistikk, Telemark og Vestfold, Jernbaneverket pågår
- Bred godsanalyse, Jernbaneverket pågår
- Utbyggingsstrategi for IC-strekningene, Jernbaneverket oktober 2014
- Handlingsprogram 2014 – 2023, Jernbaneverket, februar 2014
- Konsekvensutredning av regional plan for areal- og transport i Telemark 2014-2025, Telemark fylkeskommune, januar 2014
- Regionale virkninger Sørvestbanen 2013 – en kvalitativ vurdering av potensielle virkninger, Railconsult og Telemarkforskning 2013
- Samferdselsdepartementet. Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan, 2013
- InterCity gjør Østlandet til ett arbeidsmarked, Jernbaneverket 2012
- Høyhastighetsutredningen, Jernbaneverket 2012
- Sørlandsbanen - Strekningsvise utviklingsplaner, Jernbaneverket 2011
- En jernbane for fremtiden, perspektiver mot 2040, Jernbaneverket 2011
- Godskapasitet Sørlandsbanen, Utredning, Kapasitetsanalyse, Jernbaneverket 2010
- Konseptvalgutredning Grenland, Statens vegvesen 2010
- Prosjektportefølje Sørvestbanen, Railconsult 2009
- KVV for transportsystemet på Jæren, Rogaland fylkeskommune, 2009
- Grenlandsbanen – Vurdering av korridor på strekningen Holtegrenda – Brokelandsheia i Gjerstad kommune, Jernbaneverket 2008
- Godstransport på jernbane, jernbaneverkets strategi, Jernbaneverket 2007
- Planutredning – sammenkopling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen, Jernbaneverket 2000
- Grenlandsbanen, konsekvensutredning fase 1, Jernbaneverket 1999 (Vedtatt av fylkestinget 1999, stadfestet av Miljøverndepartementet 2001)