



KVU for IC-området

Plan for gjennomføring

Jernbaneverket
Plan og utvikling

Sendt SD 21.12.10

Oppdragsbeskrivelse KVU IC			
Plannivå: KVU		Konseptvalgutredning for banesystem i IC-området	
Ansvarssted: 15040	Prosjektnr. 224305	Saksref. 201006869	
Total Budsjettramme: Kr.	Framdrift: Jfr. kap. 4	Prosjektansvarlig: Anne Marstein	Prosjektleder: Anne Siri Haugen

Grunnlags- og premissdokumenter:

Tittel	Dato	Utgiver	Merknader
Samferdselsdepartementets oppdragsbrev	14.06.10	Samf.dept.	Premissdok.
Etatenes forslag til Nasjonal Transportplan (NTP) 2010 - 2019	Jan 2008	Avinor, JBV, Kystverket, SVV	Grunnlagsdok
St.meld. nr. 16 Nasjonal Transportplan 2010- 2019	13.03.09	Samf.dept.	Premissdok. Behandlet i Stortinget 2009
			Grunnlagsdok
			Grunnlagsdok
Handlingsprogram JBV, NTP 2010-2019	Okt. 2009	Jernbaneverket	Premissdok.
			Grunnlagsdok
			Grunnlagsdok
			Grunnlagsdok
			Grunnlagsdok
			Grunnlagsdok
			Grunnlagsdok
			Grunnlagsdok
			Grunnlagsdok
			Grunnlagsdok

INNHOLDSFORTEGNELSE

1	Bakgrunn	4
2	Utfordringer.....	5
2.1	Befolknings- og næringsutvikling i IC-området	5
2.2	Jernbanens status og rolle.....	5
2.3	Arealbruk, byutvikling og framtidig transportsystem	5
3	Innhold og omfang	6
3.1	Målsetting for utredningen	6
3.2	Tre parallelle KVU-er anbefales	6
3.3	Tematisk avgrensing	6
3.4	Tilgrensende planprosesser	7
3.5	Aktuelle konsepter.....	7
4	Organisering og fremdrift.....	9
4.1	Organisering	9
4.2	Faser og fremdrift.....	10

1 Bakgrunn

Intercity-området (IC-området) er brukt som begrep for banestrekningene mellom Oslo – Skien, Oslo – Halden og Oslo – Lillehammer. Kjennetegn for disse strekningene er en flerkjernet bystruktur med tett arealbruk, betydelig befolkningsgrunnlag, og dermed også en høy transportetterspørsel. Trafikkbildet er preget av innpendling til hovedarbeidsmarkedet i Oslo og Akershus, men også reiser mellom byene i området. Trafikken er sammensatt av alle kategorier reisehensikter, men domineres av arbeidsreiser i retning inn mot Oslo om morgenen og ut om ettermiddagen. Dette gjenspeiles også i togtilbudet. Reisene mellom byene består typisk av skole- og studiereiser, besøksreiser og arbeids- forretningsreiser.

Jernbanestrekningene utenfor lokalområdet i Oslo og Akershus er i hovedsak fortsatt enkeltsporet, med enkelte nybygde dobbeltsporparceller. Dagens infrastruktur gir ikke rom for å kunne tilby bedringer i verken frekvens eller framføringstid, og prognosene for befolkningsutvikling viser en betydelig vekst i IC-området.

I 1993 ble det laget planer for en samlet og helhetlig dobbeltsporutbygging for IC-området. Utbyggingen av enkeltparceller har i hovedsak fulgt den opprinnelige strategien, men utbyggingstakten har vært lav på grunn av lave investeringsbevilgninger.

Jernbaneverket har i sammenheng med arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-19 varslet om at det er behov for en revidert IC-strategi. Begrunnelsen for dette er:

- behovet for forutsigbarhet i by- og arealutviklingen
- byvekst og ny arealbruk gir nye premisser for transportløsninger
- behovet for en helhetlig strategi for utviklingen av jernbanenettet i Oslo-området, intercity og fjernstrekningene i lys av høyhastighetsbaner

I behandlingen av St meld nr. 16 NTP 2010-2019 ble det fastlagt som mål å bygge ut dobbeltspor innenfor IC-området. I den senere tid har det dessuten vært framme i offentlig debatt at det må settes en tidsplan for når en slik utbygging kan være ferdig. Samferdselsdepartementet har i brev av 14.06.10 gitt Jernbaneverket i oppdrag å utføre en konseptvalgutredning (KVU) for IC-området. KVU er regjeringens metode for å analysere store statlige investeringsprosjekter i en tidlig fase. KVU skal etterfølges av en ekstern kvalitetssikring kalt KS1. KVU-arbeidet vil danne grunnlaget for et overordnet prinsippvedtak i Regjeringen om valg av utbyggingskonsept, og godkjenning av videre planlegging basert på valgte konsept. Prioritering mellom ulike prosjekter skal som tidligere skje gjennom Nasjonal transportplan (NTP).

2 utfordringer

2.1 Befolknings- og næringsutvikling i IC-området

Transportsystemet totalt sett skal i best mulig grad sikre oppnåelse av øvrige mål for samfunnsutviklingen. Oslo og Akershus og flere av byområdene i IC-området er blant de kommuner og regioner som får kraftigst vekst i årene framover, i henhold til SSBs befolkningsprognoser. Også på lang sikt vil dette være et vekstområde som kan møte betydelig pressproblemer. En balansert vekst i arbeidsplasser og bosetting vil øke sannsynligheten for gode løsninger mht. bokvalitet, næringslivets innovasjonsevne og tilgangen på arbeidskraft. Det er behov for nærmere studier av hvor mye av befolkningsveksten som kan etableres nær Oslo, og nødvendigheten av å bygge kapasitet som er tilstrekkelig for å gi effektiv og miljøvennlig transport inn og ut av storbyområdet, slik at felles bo- og arbeidsområde kan utvides og flerkjernestruktur videreutvikles.

2.2 Jernbanens status og rolle

Jernbanen utgjør ryggraden i kollektivsystemet i Østlandsområdet. Jernbanens fortrinn er stor kapasitet til å frakte mange mennesker, og et potensial for kjøretidsreduksjoner som langt overgår vegtrafikkens. Toget betjener stort sett sentrum av byområdene, der man finner den høyeste tettheten i arbeidsplasser, noe som gjør tog spesielt attraktivt for dagpendlere.

Løsningene for IC-området skal samordnes med helhetlig utvikling av det nasjonale banenettet. Dette gjelder i forhold til strategier for utvikling av godstrafikken, lokaltrafikken i Oslo-området og fjerntrafikken. Fram mot neste NTP vil det pågå parallelle utredningsarbeider i forhold til høyhastighetstog, revisjon av godsstrategi, utvikling av knutepunkter for persontransport, strekningsvise utviklingsplaner, kapasiteten i Oslo-navet, teknologivalg for signalanlegg med mer. Utredningene vil samlet sett danne grunnlaget for beslutning om en helhetlig utvikling av jernbanen på Østlandet de kommende tiår.

2.3 Arealbruk, byutvikling og framtidig transportsystem

Transportsystemet er en viktig premiss for areal- og byutvikling, og jernbanen må legge til rette for ønsket samfunnsutvikling. Det er viktig å finne løsninger på hvordan et nytt banesystem kan bidra til en by- og regionvekst som er bærekraftig og attraktiv. God tilgjengelighet til kulturopplevelser, friluftslivsmuligheter og offentlige og private tjenester vil være sentralt i forhold til å tiltrekke seg bevisste, unge innbyggere. Framtidens forbrukere vil stille stadig økende krav, og flere vil ha reelle valgmuligheter til hvor man vil bosette seg. Tilbudet i transportsystemet vil være et viktig premiss for by- og arealutviklingen, og løsningene må derfor belyses i et samfunnsutviklingsperspektiv. I KVU-arbeidet må jernbanens rolle i det fremtidige transportsystemet belyses.

3 Innhold og omfang

3.1 Målsetting for utredningen

I samsvar med Samferdselsdepartementet oppdragsbrev skal KVU-arbeidet for IC-området

- avklare hvilke behov og mål prosjektet skal oppfylle
- identifisere konsepter
- vurdere transportmessige og samfunnsmessige konsekvenser av de ulike konseptene
- anbefale konsept for videre planlegging
- vurdere utbyggingsrekkefølge

3.2 Tre parallelle KVU-er anbefales

KVU-arbeidet skal vurdere framtidige løsninger for de tre IC-strekningene. Nye dobbeltsporparseller som er bygget eller er under bygging vil være premissgivende.

Jernbaneverket mener det er mest hensiktsmessig å gjennomføre konseptvalgutredning for IC-området strekningsvis, hovedsakelig av to årsaker:

Den ene er at de tre banene til dels har ulike funksjoner, og kan ha ulike utviklingsmål.

Den andre er at det vil være vanskelig organisere det eksterne samarbeidet for de tre strekningene samlet.

Altså anbefales gjennomført

- KVU for Østfoldbanen (Oslo – Halden)
- KVU for Vestfoldbanen (Oslo – Skien)
- KVU for Dovrebanen (Oslo – Lillehammer)

Innledningsvis er det naturlig at problemstillinger, drøftinger og premisser som gjelder alle de tre strekningene samles i et felles dokument. Tilsvarende kan resultater fra de tre KVU-rapportene sammenstilles i en oppsummerende rapport, der også drøftinger hvor det er aktuelt å se strekningene i sammenheng og opp mot hverandre inngår. Eksempel på det siste kan være ubyggingsrekkefølge, herunder ulike løsninger med utbygging av de tre banene etter hverandre kontra samtidig.

3.3 Tematisk avgrensing

Overordnet skal KVU-arbeidet omfatte vurderinger av transportbehovet i IC-området på kort og lang sikt, herunder hvordan dette kan kombineres med andre langsiktige strategier i jernbanesektoren.

Behovsanalysen skal også drøfte hensiktsmessig fremtidig arbeidsdeling mellom banene i IC-området og øvrige banestrekninger på Østlandet. Dersom analysene viser at det kan være aktuelt å endre definisjonen av IC-området vil dette bli meddelt Samferdselsdepartementet, og eventuelt studert nærmere i et separat utredningsarbeid.

I jernbaneanalternativene som tas videre til konseptanalyse må tilbud i form av stoppmønstre, frekvenser og kjøretider analyseres i sammenheng med etterspørsel og infrastrukturens standard. Ulike utbyggingsalternativer skal vurderes, og investeringskostnader og samfunnsøkonomisk lønnsomhet beregnes.

Analysen skal ha fokus på de transportmessige konsekvensene av ulike konsepter. Ulike utbyggingskonsept vil etter realisering i ulik grad bidra til endringer i forutsetningene for byutvikling, arealutvikling, samlet transportetterspørsel og transportmiddelfordeling.

3.4 Tilgrensende planprosesser

I KVU-arbeidet for IC-området er det et behov for å samordne Jernbaneanverkets utredningsprosesser, som sammen skal legge premisser for en helhetlig strategi. Løsninger for godstrafikk og ulike persontrafikkmarkeder må fungere best mulig i et integrert system. Både i hovedstadsområdet og i de øvrige byene er det viktig å integrere jernbanen i lokale kollektivløsninger og tilrettelegge for syklist og gående.

Jernbaneanverket gjennomfører flere parallelle utredninger frem mot Transportetatene og Avinors forslag til Nasjonal transportplan 2014-23, som legges frem i februar 2012. De viktigste i forhold til KVU-arbeidet for de tre IC-strekningene er:

- Langsiktig kapasitet i Oslo-området
- Høyhastighetsutredningen
- Godsstrategi, revisjon
- Alnabru godsterminal
- KVU for godsterminal i Drammen
- Strekningsvise utviklingsplaner
- Utvikling av knutepunkter for persontransport
- Signalstrategi og KVU for ERTMS

Østlandsregionen er et komplekst og sammensatt område med betydelig plan- og utviklingsaktiviteter. Et omfattende sett av planprosesser vil kunne gjøre samordningen utfordrende. Det blir viktig å gjøre faglige og geografiske avgrensinger for å få rasjonell framdrift, og organiseringen blir viktig for å sikre tilgang på relevante planer og analyser. Det er flere viktige KVU-prosesser i planområdet, eksempelvis for Grenland, Nedre Glomma og Moss. Disse KVU-ene fokuserer på det lokale transportsystemet, men det er viktig at løsninger fungerer i samspill med jernbaneløsninger.

3.5 Aktuelle konsepter

KVU for IC-området skal omfatte transportkonsepter som kan være egnet til å dekke definerte behov og mål. KVU-prosessen innledes med en behovsanalyse, der det viktigste er det samfunnsbehovet som utløser planleggingen. Tiltakets mål (samfunns mål og effektmål) defineres som et resultat av behovsanalysen. Utgangspunktet for alternative konsepter vil ligge i spennet mellom satsing på kollektivløsninger på veg og på moderne jernbane. Konseptene, som utvikles gjennom første fase av KVU-arbeidet, blir gjenstand for siling. Til analysefasen står 3 – 4 konsepter igjen, i tillegg til et referansealternativ. Jf. oppdrag gitt av Stortinget i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan 2010-2019 vil et av

konseptene omfatte utbygging av resterende strekninger i IC-nettet til hastigheter på 250 km/t eller høyere.

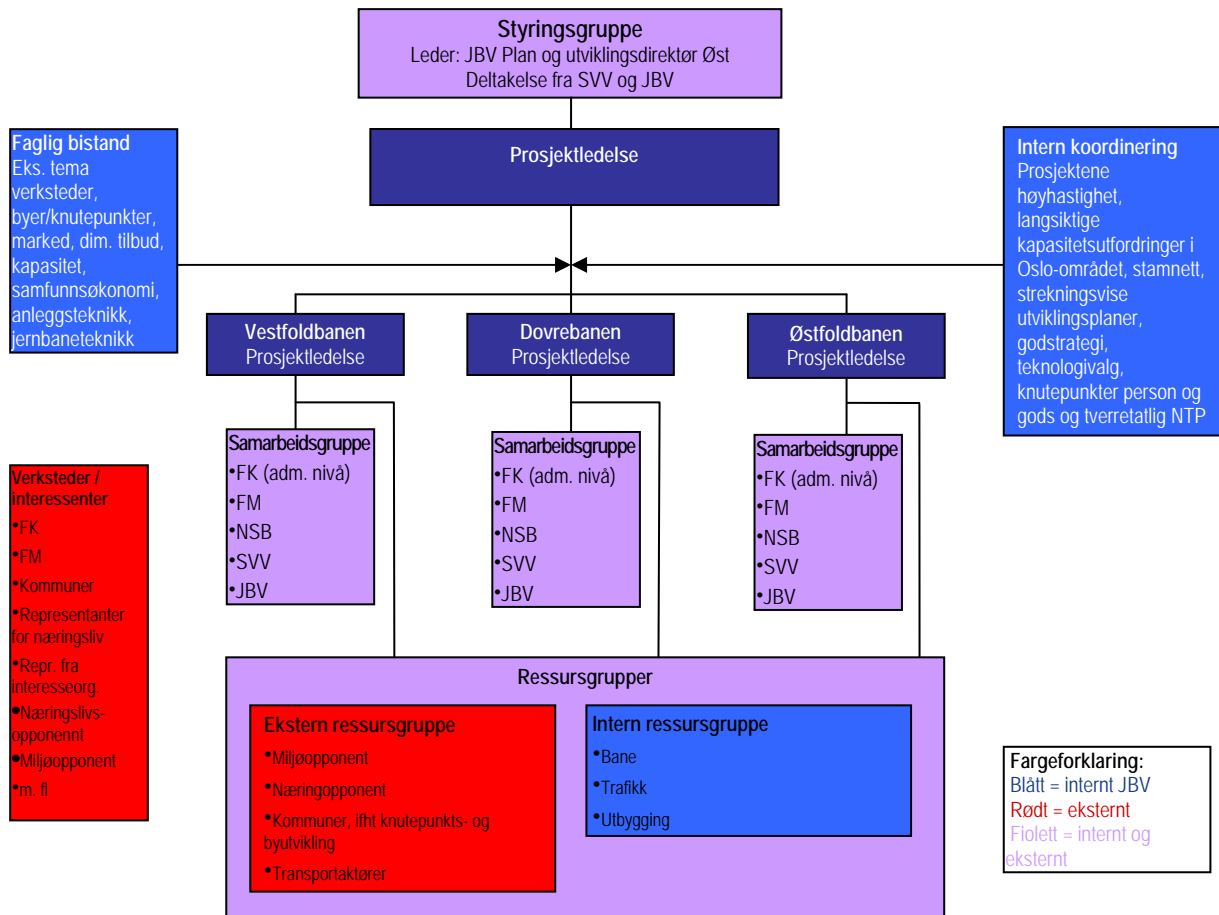
Innspill til aktuelle konsepter avklares gjennom et åpent verksted. Videre bearbeiding og eventuell siling gjør av Jernbaneverket i samråd med samarbeidsgruppene.

4 Organisering og fremdrift

4.1 Organisering

Jernbaneverket foreslår en stram organisering. For å sikre tett samarbeid er Statens vegvesen foreslått representert både i prosjektets styringsgruppe og samarbeidsgruppe. Som det fremgår av etterfølgende figur foreslås en intern prosjektledelse for oppdraget samlet, og prosjektledere med ansvar for hver av de tre KVU-ene. Til sammen utgjør de fire mørk blå boksene i figuren Jernbaneverkets interne prosjektgruppe. For hver banestrekning foreslås en samarbeidsgruppe med både intern og ekstern deltakelse. De to ressursgruppene, en intern og en ekstern, er ment å skulle fungere mot alle de tre samarbeidsgruppene, og i forhold til tema det er naturlig å utrede samlet.

Intern koordinering skal sikre nødvendig samarbeid mot andre viktige planoppgaver i Jernbaneverket, som høyhastighetsutredning, langsiktige kapasitetsutfordringer i Oslo-området, revisjon av stamnettutredning, strekningsvise utviklingsplaner, revisjon av godsstrategi, teknologivalg, knutepunkter for person- og godstransport og tverretattlig NTP-arbeid. Der det allerede er etablert koordinerende grupper benyttes disse også mot KVU-arbeidet. Eksempelvis er IC-prosjektet representert sammen med langsiktige kapasitetsutfordringer i Oslo-området, stamnettutredning, godsstrategi og knutepunkter i prosjektet som reviderer Jernbaneverkets stamnettutredning. Med høyhastighetsprosjektet avholdes jevnlig informasjonsmøter der også tilgrensende problemstillinger drøftes. Teknologivalg for signalanlegg og tunneldrivemetoder forventes i denne planfasen å ha relevans fortrinnsvis i forhold til kostnadsberegningene i konseptanalysene.



4.2 Faser og fremdrift

Konseptvalgutredningen skal utvikles gjennom følgende faser og aktiviteter:

- **FASE 1:**
 - Oppdragsbrev fra SD
 - Plan for gjennomføring og prosjektstyringsplan
 - Etablere prosjektorganisasjon og eksterne samarbeidsgrupper
 - Etablere felles kunnskapsgrunnlag
 - Utkast til situasjonsanalyse
 - Interessentanalyse

- **FASE 2:**
 - Verksted dag 1:
 - Interessenter
 - Behovsanalyse
 - Definere samfunns mål og effektmål
 - Verksted dag 2 (vil bli vurdert om skal legges rett etter dag 1. eller med noen uker i mellom):
 - Utsjekk av krav mot deltakere i verksted
 - Konseptutvikling

- Kravdokument
- Videre bearbeiding og utvikling av konsepter
- Overordnet strategidokument

- **FASE 3**
 - Grovsiling av konsepter i henhold til absolutte krav
 - Utsjekk mot SD
 - Evt. videre siling
 - Konseptanalyser
 - Presentasjon av konseptanalyser

- **FASE 4**
 - Utarbeide KVU-rapportene
 - Behandling og forankring

- **FASE 5**
 - Oversendelse til Samferdselsdepartementet for klarering for ekstern høring
 - Ekstern høring (/avrop KS1 parallelt)
 - Oppsummering av og kommentarer til høringsuttalelser, eventuell justering i KVU-dokumentene
 - Utarbeidelse av dokument som oppsummerer de tre KVU-ene, og drøfter felles aspekt som f. eks. utbyggingsrekkefølge
 - Oversendelse Samferdselsdepartementet

Første fase anbefales felles for de tre KVU-ene, deretter blir det separate prosesser. For å sikre framdrift og sammenheng vil det bli lagt vekt på at prosessene går parallelt og koordinert.

Etterfølgende fremdriftsplan tar utgangspunkt i at resultatene fra KVU-arbeidet skal kunne benyttes i transportetatene og Awinors forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023. Det betyr at det faglige innholdet må være klart senhøsten 2011. Fordi fremdriften blir knapp synes det nødvendig å legge høringsrunden til 2012. I tråd med innarbeidet praksis når fremdriften er presset betyr en slik løsning at ekstern høring gjennomføres etter oversendelse til Samferdselsdepartementet, og at innledende KS1-arbeid og høring går parallelt.

	2011														2012	
	Jan.	Feb.	Mars	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Des.	Jan.	Feb.		
Fase 1																
Fase 2, inkl forberedelse til verksted																
Fase 3																
Fase 4																
Fase 5																