



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Jernbaneverket
Postboks 4350
2308 HAMAR

Deres ref

Vår ref
10/756- TFA

Dato
17.01.2011

Konseptvalgutredning (KVU) IC-triangelet - mandat for utredningen

Vi viser til Jernbaneverkets (JBV) brev av 21. desember 2010 med plan for gjennomføring av KVU-arbeidet og Samferdselsdepartementets (SD) oppdragsbrev av 14. juni 2010 samt øvrig kontakt i sakens anledning.

SD slutter seg med dette til JBV's plan for gjennomføring av KVU for IC-området. I det videre KVU-arbeidet ber vi i tillegg om at JBV legger vekt på følgende forhold:

JBV legger i planen opp til å gjennomføre tre parallelle utredninger for hhv. Østfoldbanen, Vestfoldbanen og Dovrebanen (Oslo – Lillehammer). Dette begrunnes med at de tre strekningene har ulike funksjoner og kan ha ulike utviklingsmål, samt behovet for å få til en hensiktsmessig organisering av det eksterne samarbeidet KVU-regimet legger opp til. SD vil for ordens skyld understreke behovet for felles overbygningsdokumenter både innledningsvis og avslutningsvis i KVU-arbeidet. Hensikten er å se utviklingen av togtilbudet på de tre banestrekningene i sammenheng, blant annet siden togpendlene på Østlandet ofte vil trafikker mer enn én banestrekning. Overbygningsdokumentene skal innledningsvis begrunne bl.a. geografisk avgrensning av de strekningene som skal vurderes nærmere i KVU-arbeidet og avslutningsvis å vurdere hensiktsmessig utbyggingsrekkefølge.

IC-triangelet er i dag definert som banestrekningene Oslo-Halden og Skien-Oslo-Lillehammer. JBV legger opp til at det i behovsanalysen, på bakgrunn av forventet befolkningsvekst og transportbehov, drøftes hva som er hensiktsmessig framtidig arbeidsdeling mellom banestrekningene som inngår i IC-triangelet og øvrige strekninger på Østlandet, det vil si Kongsvingerbanen, Gjøvikbanen, Sørlandsbanen (Oslo – Kongsberg) og Bergensbanen (Oslo – Hønefoss (Ringeriksbanen)). Denne analysen vil skje tidlig i utredningsarbeidet. Hvis JBV på bakgrunn av denne analysen identifiserer at det på de sistnevnte banestrekningene bør gjøres omfattende investeringstiltak som utløser behov for gjennomføring av KVU og ekstern

kvalitetssikring i tidlig fase (KS1), bes det om at dette raskt tas opp med SD. Departementet vil vurdere om det i så fall bør settes i gang flere KVUer fram mot neste rullering av Nasjonal transportplan (NTP).

Det er satt i gang en rekke parallelle utredningsarbeider fram mot rullering av neste NTP som hver for seg og samlet vil være viktige bidrag for utviklingen av jernbanen i Norge. Disse utredningene har i større eller mindre grad grenseflater mot KVU for IC-området. Dette gjelder høyhastighetsutredningen, utredningen av kapasiteten i Oslo-området, KVU for ny teknologisk plattform (ERTMS), stasjonsstrukturprosjektet m.m. Det pågår samtidig KVU-arbeider for lokale transportsystemer/bypakker i flere byer innenfor IC-området. I tillegg ligger flere investeringsprosjekter som er prioritert i NTP 2010-2019, i KVUens primærområde. SD har ved flere anledninger, også i vårt oppdragsbrev av 14. juni 2010, lagt stor vekt på behovet for en så tett og god koordinering som mulig mellom de ulike utredningene og prosjektene. I gjennomføringsplanen orienterer JBV om hvordan etaten vil organisere KVU-arbeidet for å få til ønsket samordning. SD ber om at det i KVUene gjøres nærmere rede for hvordan dette samordningsarbeidet har blitt håndtert, og at det pekes på sentrale faglige og prosessuelle problemstillinger som har krevd avveininger mellom de ulike utredningsarbeidene.

SD viser videre til sitt brev av 16. november 2010 *Arbeidet med å forbedre driftsstabiliteten innenfor jernbanen – tilbakemelding på videre prosess*. Der understrekes behovet for at JBV har strategisk ruteplankompetanse og at denne kompetansen er sentral i tidlige faser av utvikling av infrastrukturplaner. I brevet stiller SD seg positiv til at JBV ser på hvilke muligheter som ligger i en mer taktet ruteplan, og ber blant annet etaten vurdere i hvilken grad et slikt skifte vil kunne ivareta behovet for en sterkere samkjøring av infrastrukturutvikling og utvikling av togtilbud i fremtiden. Videre pekes det på at det i forbindelse med rulleringen av NTP 2014-2023 bør legges sterkere vekt på å beskrive hvilket framtidig togtilbud som er aktuelt på de ulike deler av nettet. Retningslinje 1 for NTP-arbeidet inneholder derfor følgende punkt: *"Dette er særlig viktig når det er aktuelt å bygge infrastruktur som muliggjør nye system- eller grunnrute-modeller på hele eller deler av nettet, eller når det er aktuelt å bevilge midler til investeringstiltak eller gi aksept til opptrappingstiltak enten som eier av NSB eller som kjøper av togtjenester. Det bør være aktuelt å innarbeide beskrivelser av det framtidige togtilbudet i kommende Nasjonale transportplaner."* Vi ber om at KVU-arbeidet ses i lys av disse vurderingene og føringene.

Videre utbygging av jernbanen i IC-området vil etter hvert legge til rette for et utvidet togtilbud og endret grunnrutemodell. Innenfor de ulike jernbanekonseptene som KVUene skal utrede, skal det derfor også pekes på øvrige større tiltak som et utvidet togtilbud i IC-området vil kreve og kostnadene ved disse. Dette innbefatter blant annet kostnader til kjøp av nye togsett, forventet vekst i offentlig kjøp, behovet for hensettingsarealer, verkstedsfasiliteter, eventuelle nye vendeanlegg mv.

JBV skal i KVVU-arbeidet tidfeste en ferdigstilling av IC-nettet ved sammenhengende utbygging. Som nevnt ovenfor skal utredningene ses i sammenheng med vurderingene knyttet til kapasiteten i Oslo-området og framtidig behov for ny tunelløsning i Oslo. For de ulike jernbanekonseptene skal det derfor gjøres rede for hvordan togtilbudet vil påvirke kapasiteten i Oslo-området og eksisterende Oslo-tunell, samt i hvilken grad de ulike forslagene til tilbudsøkning vil utløse behov for økt infrastrukturkapasitet eller eventuelle endringer i det øvrige togtilbudet i Oslo-området.

I gjennomføringsplanen pkt 4.1 skriver JBV at når det gjelder koblingen mellom KVVU-arbeidet for IC-området og KVVU for ny teknologisk plattform (ERTMS), forventes det at sistnevnte i denne planfasen vil ha relevans fortrinnsvis i forhold til kostnadsberegningene i konseptanalysene. Et viktig aspekt ved de ulike jernbanekonseptene som skal utredes i KVVUene, er hvordan disse kan bidra til økt kapasitet og redusert reisetid, jf. pkt. 1 i gjennomføringsplanen. Vi ber om at det for de ulike jernbanekonseptene også gjøres rede for hvordan ny teknologisk plattform for signalanlegg vil kunne påvirke kapasiteten på de ulike banestrekningene, samt bidra til eventuelle reisetidsgevinster.

I arbeidet med KVVUene må JBV ta hensyn til de føringer med relevans for utviklingen av IC-området som regjeringen og Stortinget tidligere har gitt. Vi vil i denne sammenheng blant annet trekke fram St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 side 173; "...se på i hvilken grad det kan legges til rette for spor og sporveksler på stasjonene for at ikkestoppende tog skal kunne passere med høy fart. En mulighet som også må vurderes ved evt. framtidig høyhastighetsutbygging er å legge forbikjøringsspor rundt en del av stasjonene på InterCitynettet slik at høyhastighetstog på fjerntogstrekningene kan passere utvalgte lokal- og InterCitystasjoner i stor fart og uten å stoppe". I Stortingets behandling av nevnte melding, ga flertallet i transport- og kommunikasjonskomiteen, jf. Innst. S. nr. 300 (2008-2009) side 68, blant annet uttrykk for: "For alle påfølgende utbyggingsprosjekt i InterCity-triangelet skal det gjøres en konkret vurdering av mulighetene for å tilpasse det aktuelle prosjektet slik at man får en hastighet på minimum 250 km/t, og også om det bør gjøres tilpasninger ved dagens utbygginger, som for eksempel vil gjøre det mulig på et senere tidspunkt å bygge nye spor der man går utenom enkelte byer". Senere har flertallet i transport- og kommunikasjonskomiteen i forbindelse med Stortingets behandling av statsbudsjettene for 2010 og 2011, jf. Innst. 13 S (2009-2010) side 80 og Innst. 13 S (2010-2011) side 84, pekt på at "Flertallet vil understreke at hastighetsdimensjoneringen for nye linjer og strekninger som kan tenkes å inngå i et framtidig høyhastighetsnett, skal være minimum 250 km/t".

KVVUene må derfor synliggjøre hvilke konsekvenser ulike hastighetsnivåer gir, særlig med tanke på hvilke byer som kan betjenes med tog. JBV skal gjøre en konkret avveining mellom hastighet/reisetid og flatedekning, og denne avveiningen vil være sentral i sammenlikningen av ulike konsepter. I tråd med merknadene i forrige avsnitt må det i KVVUene for jernbanekonseptene, hvor dette er aktuelt, også gjøres rede for

ulike stasjonskonsept, slik som forbikjøringsspor, bypass-løsninger m.v. som vil kunne gi plass for både IC-trafikk og høyhastighetstog med høyere gjennomsnittshastighet og færre stopp.

JBV gjør i gjennomføringsplanen rede for hvordan etaten vil arbeide med utviklingen av konsepter i KVVU-arbeidet, hvor det pekes på at utgangspunktet for alternative konsepter vil ligge i spennet mellom satsing på kollektivløsninger på veg og moderne jernbane. SD slutter seg til denne tilnærmingen, og understreker behovet for en bred tilnærming hvor de ulike alternativene ikke siles ut for tidlig.

Prosjekter, både på veg og jernbane, som er prioritert i første planperiode i NTP (2010-2013), skal legges til grunn for KVVU-arbeidet. Det kan gjøres tilpasninger i tråd med ovennevnte føringer fra regjering og Storting.

I pkt 4.1 orienterer JBV om organiseringen av KVVU-arbeidet. For hver banestrekning foreslås en samarbeidsgruppe med både eksternt og intern deltagelse. Videre legges det opp til både eksterne og interne ressursgrupper. Samferdselsdepartementet er opptatt av at togselskapene samt andre relevante kollektivtrafikk-selskap som betjener Østlandsområdet, blir trukket med på egnet måte i utredningsarbeidet. Samtidig er det viktig at også godstransportens behov blir ivaretatt.

Den skisserte fremdriften for utredningen innebærer eksternt høring etter oversendelse til departementet, og at kvalitetssikringsarbeidet starter opp parallelt med høringen. Departementet understreker at KVVUene vil være et viktig og nødvendig bidrag inn mot NTP 2014-2023, og at det derfor ikke er rom for forsinkelser i den skisserte fremdriften.

Ettersom KVVU for IC-området er et omfattende utredningsarbeid med en krevende framdriftsplan, vil det være viktig med god kontakt mellom SD og JBV underveis i utredningsarbeidet. Vi legger derfor opp til at JBV jevnlig orienterer om status, fremdrift, tematiske avgrensninger og faglige problemstillinger, samt foreløpige resultater fra utredningsarbeidet.

Med hilsen



Fredrik Birkheim Arnesen e.f.



Terje Falch

KOPI: FINANSDEPT