

Notat

Mads Berg
Miriam Søgne Haugsbø
Tormod Wergeland Haug
Bård Norheim

57/2014

Føringer i KS1 for langsiktig utvikling av jernbanen



Foto: Felix Media

Forord

Hensikten med dette notatet er å lage en oversikt over jernbanerelevante føringer i utvalgte KVV/KS1-prosesser til bruk i Jernbaneverkets overordnede strategiarbeid. Notatet inneholder en gjennomgang av følgende KVV/KS1-prosesser:

- Transportløsninger vei-bane Trondheim-Steinkjer
- Transportsystemet på Jæren
- Transportsystemet i Nedre Glommaregionen
- Grenland
- Regionpakke Bergen
- InterCity-strekningene
- Revidert Oslopakke 3
- Nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen
- Alnabru Containerterminal
- Godsterminal Drammen

Oppdragsgiver for prosjektet har vært Jernbaneverket, med Erik Natvig som kontaktperson. Det har vært gjennomført et møte i løpet av prosjektet.

Fra Urbanet Analyse har Mads Berg og Miriam Søgne Haugsbø hatt ansvaret for gjennomgangen av dokumentene og utformingen av rapporten. Kapittel 1, 5, 6 og 9 er skrevet av Miriam Søgne Haugsbø, og de resterende kapitlene er skrevet av Mads Berg. Tormod Wergeland Haug har vært prosjektleder, og Bård Norheim har vært kvalitetssikrer.

Innhold

Innhold	5
1 Innledning.....	3
1.1 Problemstillinger	4
1.2 Hovedfunn.....	4
2 Transportløsning Trondheim – Steinkjer	7
2.1 Geografisk avgrensning	7
2.2 Transportmål for jernbanen i valgt konsept	9
2.3 Togtilbud og jernbaneinfrastruktur i regjeringens valgte konsept	9
3 Transportsystemet på Jæren	12
3.1 Geografisk avgrensning	14
3.2 Transportmål/jernbanens rolle	15
3.3 Togtilbud og jernbaneinfrastruktur i regjeringens valgte konsept	16
3.4 Omtale i NTP 2014 – 2023.....	16
4 Transportsystemet i Nedre Glommaregionen	17
4.1 Geografisk avgrensning	17
4.2 Transportmål/jernbanens rolle	18
4.3 Togtilbud og jernbaneinfrastruktur i regjeringens valgte konsept	19
4.4 Omtale i Nasjonal transportplan 2014 – 2023	20
5 Grenland.....	21
5.1 Geografisk avgrensning	21
5.2 Infrastrukturtiltak i valgt konsept	23
5.3 Forventninger og målsettinger for jernbanens rolle	25
6 Transportsystemet for Bergensregionen	26
6.1 Geografisk avgrensning	27
6.2 Forventninger og målsettinger for jernbanens rolle	27
6.3 Infrastrukturtiltak og togtilbud for valgt strategi	28
7 KVV InterCity-strekningene	30
7.1 Geografisk avgrensning	31
7.2 Transportmål og jernbanens rolle	32
7.3 Togtilbud og jernbaneinfrastruktur i regjeringens valgte konsept	32
8 Oslopakke 3 – Revidert avtale.....	34
8.1 Geografisk avgrensning	35
8.2 Transportmål og jernbanens rolle	35
8.3 Togtilbud og jernbaneinfrastruktur i utredningen	36
8.4 Relevante infrastrukturtiltak på veg	38
9 Nytt logistikk-knutepunkt Trondheimsregionen	39
9.1 Geografisk avgrensning	40
9.2 Infrastrukturtiltak som er beskrevet i valgt konsept.....	40
9.3 Forventninger og målsettinger relatert til jernbanens rolle	43

10	Alnabru Containerterminal	44
10.1	Geografisk avgrensning	44
10.2	Behov og transportmål for jernbanen	45
10.3	Togtilbud og jernbaneinfrastruktur i anbefalt konsept	47
10.4	KS1: Overordnet vurdering av anbefalt konsept	49
10.5	Omtale i Nasjonalt transportplan 2014 – 2023	49
11	Godsterminal i Drammensområdet	50
11.1	Geografisk avgrensning	50
11.2	Behov og transportmål for jernbanen	52
11.3	Togtilbud og jernbaneinfrastruktur i anbefalt konsept	53
11.4	KS1: Overordnet vurdering av anbefalt konsept	54
11.5	Omtale i Nasjonal transportplan 2014 – 2023	54
VEDLEGG		55
	Oversikt dokumenter	55
	Opprinnelig bruttoliste over KVV/KS1-prosesser	58

1 Innledning

For alle samferdselsprosjekter med en antatt kostnad over 750 millioner skal det gjennomføres en KVV/KS1-utredning. Arbeidet tar utgangspunkt i et overordnet samfunns mål, og vurderer alternative måter å løse samfunnets transportbehov. Prosessen består av en KVV-rapport, som skal sendes på høring lokalt, en KS1-rapport, og et KS1-vedtak (NTP 2013-2024 s. 90).

Riktig bruk av KVV/KS1 gir et potensial for å kunne effektivisere etterfølgende planlegging etter PBL, f.eks. ved at uhensiktsmessige alternativer velges bort tidlig og at det anbefalte konseptet er utviklet noe lenger enn hva som ellers ville vært tilfelle. Dette vil gi et grunnlag for at man ved regjeringsbehandling av KS1 kan velge bort særlig konfliktfylte alternativ knyttet til f.eks. jordvern, naturmangfold og miljø (NTP 2013-2024 s. 90).

Kartleggingen i dette prosjektet har tatt sikte på å gjøre rede for konkrete føringer for jernbaneløsnings strategiske planlegging i Samferdselsdepartementets KS1-vedtak for utvalgte KVV/KS1-prosesser, og å gi et tydelig bilde over behovet for investeringer i jernbanen i de kommende tiårene frem mot 2040. Ti ulike KVV/KS1-prosesser blir gjennomgått og kartlagt:

- Transportløsninger vei-bane Trondheim-Steinkjer
- Transportsystemet på Jæren
- Transportsystemet i Nedre Glommaregionen
- Grenland
- Regionpakke Bergen
- InterCity-strekningene
- Revidert Oslopakke 3
- Nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen
- Alnabru Containerterminal
- Godsterminal Drammen

1.1 Problemstillinger

Geografisk avgrensning for KVV/KS1-prosessen

KVV/KS1-prosesser er enten begrenset med utgangspunkt i et geografisk område, eller med utgangspunkt i en strekning. Det kan oppstå situasjoner der slike prosesser overlapper hverandre geografisk, for eksempel gjennom at en streknings-KVV krysser en område-KVV.

Forventninger og målsettinger for jernbanens rolle i transportsystemet

I gjennomgangen av de valgte KVV-ene har vi sett på hvor stor andel av transporten, inkludert antall reisende og mengde gods, som det legges opp til at jernbanen skal stå for. Videre har vi sett på hvilken rolledeling det legges opp til mellom ulike transportformer i de aktuelle områdene. De ulike KVV/KS1-prosessene definerer jernbanens rolle i veldig ulik grad, og følgelig er bindingene for den resterende planprosessen av varierende styrke.

Infrastrukturtiltak og togtilbud for valgt konsept

Vi har kartlagt hvilket togtilbud som er lagt til grunn for det valgte konseptet, for å identifisere de gjeldende føringene for den resterende planprosessen. KVV-ene er svært ulike når det kommer til hvor klart og tydelig de definerer togtilbudet. Utredningens hovedfokus har vært på å kartlegge hvilke infrastrukturtiltak som det legges opp til i de valgte konseptene, for å kartlegge faktorer som kan påvirke jernbanens rolle og markedsandel i de aktuelle KVV-ene.

1.2 Hovedfunn

De gjennomgåtte KVV-ene er i varierende grad egnet til å svare på problemstillingene som er skissert ovenfor. Mange av de aktuelle prosessene vi har gjennomgått i dette prosjektet har ikke vært like strømlinjeformet som intensjonen i KVV/KS1-prosessen legger opp til. Eksempelvis er det kun halvparten av prosessene vi har undersøkt der det er gjennomført et KS1-vedtak, og i de prosessene der dette er gjort er det ofte vage formuleringer.

De gjennomgåtte KVV/KS1-prosessene er svært ulike både i form og innhold, men kan grovt sett grupperes i fire grupper:

- **Terminal/knutepunkt:** KVV-ene som omhandler Alnabru containerterminal, godsterminalen i Drammen og nytt logistikkknutepunkt i Trondheimsregionen.
- **InterCity-strekningene:** KVV/KS1-prosessen rundt InterCity-strekningene er unik i omfang i dette prosjektet
- **Byområder:** KVV-er som omhandler hele transportsystemer i byområder: Revidert Oslopakke 3, Regionpakke Bergen, Transportsystemet på Jæren, Grenland og Transportsystemet i Nedre Glommaregionen
- **Strekning:** Transportløsninger vei-bane mellom Trondheim og Steinkjer

I tabellen nedenfor oppsummeres hovedfunnene fra gjennomgangen av KVV/KS1-prosessene. De prosessene som vi oppfatter gir de klareste føringene kommer først, uten at dette representerer noen streng rangering.

Tabell 1.1 Oversikt over rapportens hovedfunn.

KVU	KS1-vedtak	Føringer i KVV/KS1-prosessen	
		Infrastruktur	Jernbanens rolle
Transportløsninger vei-bane Trondheim-Steinkjer	Vedtak i regjeringen: Konsept 1, men regjeringen kan likevel på et senere tidspunkt beslutte å forsterke ambisjonene for jernbanen nord for Åsen i tråd med konsept 2.	Utbygging i størrelsesordenen: 12,6 mrd. kr	Bidra til økt antall reiser med kollektive transportformer
Transportsystemet på Jæren	Vedtak i regjeringen: Utvikling av transportsystemet på Jæren skal baserast på "Konsept K3A Busway", det vil seie ei buss- og jernbanebasert videreutvikling av transportsystemet.	Dobbeltspor Sandnes - Egersund	Det er lagt til grunn at Jærbanen vil ha en andel på 30 % av alle kollektivreiser innen bybåndet i planperioden uavhengig av konsept
Transportsystemet i Nedre Glommaregionen	Vedtak i regjeringen: Videre planlegging skal ta utgangspunkt i konsept 2 og konsept AB	Konsept AB: Østfoldbanen: Omlagt jernbanetrasé med dobbeltspor og etablering av Grønli stasjon	Liten lokal betydning, men mulighet for økt arbeidspendling til/fra Oslo - Halden
Grenland	Vedtak i NTP: Trinnvis utvikling av transportsystemet i byområdet, tre faser	Første fase i den planlagte utviklingen medfører satsing på bybane som innebærer bruk av eksisterende jernbanenett	Det er ikke spesifisert hvilken rolle man ser for seg at jernbanen skal ha
Regionpakke Bergen	Vedtak i regjeringen: Ikke regionpakke på dette tidspunkt	Alle konsepter er basert på en kommende utbygging av dobbeltspor Arna-Bergen	Klart uttrykt ønske om å satse på jernbanen på strekningen Arna-Bergen, alle konsepter medfører 10 min frekvens

KVU	KS1-vedtak	Føringer i KVU/KS1-prosessen	
		Infrastruktur	Jernbanens rolle
InterCity-strekningene	Vedtak i NTP: Sammenhengende dobbeltspor til Tønsberg, Hamar og Seut/Fredrikstad innen utgangen av 2024. Tilbudsforbedringer på IC-strekningene innen utgangen av 2026, med halvtimesavganger til/fra Skien og Sarpsborg, samt mer godskapasitet på Dovre- og Østfoldbanen.	Omfattende dobbeltspor-utbygging	Strategien for utvikling av togtilbudet på lang sikt innebærer at toget sammen med øvrig kollektivtransport, sykkel og gange skal ta veksten i persontransporten i byområdene.
Revidert Oslopakke 3	Vedtak i NTP: I NTP 2014 – 2023 legger regjeringen til grunn den reviderte avtalen for videre arbeid med pakken.	Ny grunnrute og nytt materiell for NSB Ny Follobane	Jernbanen er grunnstammen for store deler av kollektivtrafikktilbudet i Akershus, og har stor betydning for muligheten til å øke kapasiteten i kollektivtransportsystemet.
Nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen	Vedtak i regjeringen: Nei, spørsmålet må vurderes i lys av resultatene fra varslet samfunnsanalyse av godstransport	De ulike alternative lokaliseringene medfører ulike investeringer i infrastruktur	Klart uttrykt ønske om at jernbanen skal ha en viktig rolle i transportsystemet
Alnabru Containerterminal	Vedtak i regjeringen: Nei, spørsmålet må vurderes i lys av resultatene fra varslet samfunnsanalyse av godstransport	Byggetrinn 1: Ny modul på dagens containerterminal	2020: Årlig godsgjennomstrømning på 1mill. TEU
Godsterminal Drammen	Vedtak i regjeringen: Nei, spørsmålet må vurderes i lys av resultatene fra varslet samfunnsanalyse av godstransport	Etablering av ny vognlastterminal og ny kombiterminal	Terminalene må kunne utvikles til å oppfylle følgende minstekrav for godsomlasting (sum lastet og losset): Kombiterminal: 85 000 TEU (2020)/130 000 TEU (2040). Vognlastterminal: 40 000 vogner (2020)/60 000 vogner (2040).

2 Transportløsning Trondheim – Steinkjer

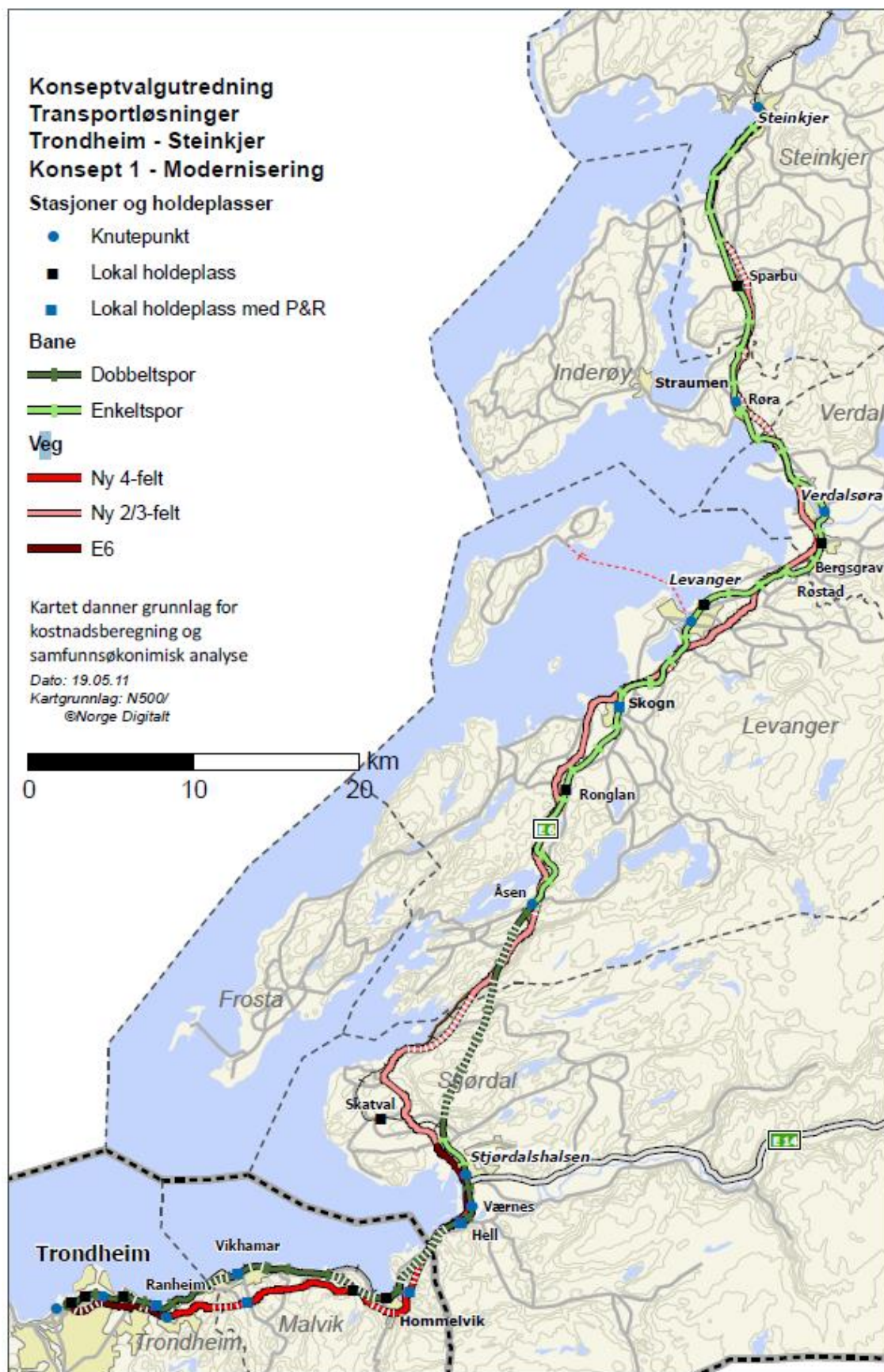
KVU-dokumentet «konseptvalgutredning for transportløsning veg/bane Trondheim – Steinkjer» utarbeidet av Statens vegvesen og Jernbaneverket, omhandler en felles løsning av transportsystemet med fokus på veg og bane mellom Trondheim og Steinkjer. KVUen ble utgitt den 31.8.2011. Kvalitetssikringsrapporten (KS1-rapporten) ble utarbeidet av Terramar og Oslo Economics og utgitt den 15.2.2012. Regjeringens KS1-vedtak ble offentliggjort den 10.9.2013 hvor valget falt på konsept 1.

Tabell 2.1 Oversikt over dokumenter i KS1-prosessen for transportløsning Trondheim-Steinkjer.

KVU-dokument:	Konseptvalgutredning for transportløsning veg/bane Trondheim-Steinkjer
Utgiver/dato:	Statens vegvesen og Jernbaneverket /31.8.2011
Transportform:	Veg/bane
Anbefalt konsept:	Konsept 1 – moderniseringskonseptet
KS1-dokument:	Kvalitetssikring av konseptvalgutredning for transportløsning veg/bane Trondheim-Steinkjer
Utgiver/dato:	Terramar og Oslo Economics/15.2.2012
Anbefalt konsept:	Hybridkonsept, basert på konsept 1 uten store jernbaneinvesteringer, eller et tilpasset konsept 3.
KS1-vedtak i regjeringen	10.9.2013. Konsept 1 – men regjeringen kan likevel på et senere tidspunkt beslutte å forsterke ambisjonene for jernbanen nord for Åsen i tråd med konsept 2.

2.1 Geografisk avgrensning

Den geografiske avgrensningen i KVUen er strekningen Trondheim – Steinkjer. Planområdet er begrenset til kommunene Trondheim, Malvik, Stjørdal, Levanger, Verdal, Inderøy og Steinkjer. I tillegg er Frosta kommune betegnet som sentral i arbeidet. Årsaken til dette er at E6 er den viktigste vegforbindelsen/adkomstveg og at kommunens trafikale knutepunkt dermed er lokalisert på Åsen. Influensområdet er destinasjoner på veg- og jernbanens riksnett nord for Steinkjer og sør for Trondheim (KVU Trondheim–Steinkjer s. 12 – 13).



Figur 2.1: kart over tiltaksområdet og konsept 1 (KVU Trondheim–Steinkjer s. 64).

2.2 Transportmål for jernbanen i valgt konsept

KVU-dokumentet gir i liten grad tallfestede transportmål for jernbanen. KVUen beskriver mål og strategier for samferdsel i Trøndelag som er hentet fra Felles Fylkesplan for Trøndelag 2009 – 2012. Det er skissert 4 strategier som gir føringer for utviklingen av jernbanen:

1. Overføre gods fra veg til bane og sjø
2. Bedre reisemulighetene med båt, buss og bane i regionen gjennom økt frekvens og reisehastighet
3. Tilrettelegge for økt bruk av miljøvennlige transportformer i tettbygde områder
4. Koordinert og behovsrettet utbygging, drift og vedlikehold av infrastruktur og forsterket arbeid for å øke statlige rammer

Videre påpekes det at godstransport på bane og sjø øker sterkt, og at det forventes en dobling mot 2020. Dette gjør at etablering av logistikknutepunkt samt realisering av Trondheim – Steinkjer på én time er en viktig strategi for Trøndelag (KVU Trondheim–Steinkjer s. 47).

I kravene som er avledet fra behovsanalysen er følgende nevnt for jernbanen.

Tabell 2.1: Utvalgte jernbanerelaterte krav til konseptene (KVU Trondheim–Steinkjer s. 54)

	Krav	Indikator
Økt kapasitet	Jernbanens kapasitet mellom Trondheim og Stjørdal skal øke for å kunne håndtere fremtidig trafikkvekst.	Nye dobbelt- sporparseller
Miljøvennlige transportformer	Personturer med kollektiv skal øke med minst 10 %	Endring i personturer (%) fra transportmodell (RTM)

2.3 Togtilbud og jernbaneinfrastruktur i regjeringens valgte konsept

Konseptet som er lagt til grunn for den videre planleggingen for strekningen Trondheim – Steinkjer er konsept 1 «Moderniseringskonseptet», som omfatter tiltak på både veg og jernbane. Påfølgende tabeller oppsummerer togtilbud og infrastruktur for jernbane og vei som ligger til grunn i konseptet.

Tabell 2.2: togtilbud i valgt konsept (KVU Trondheim–Steinkjer s. 64)

Togtilbud	Frekvens: rush/utenom rush	Reisetid
Konsept 1	Trondheim – Stjørdal: 15 min/30 min Stjørdal – Steinkjer: 30 min/60 min	Trondheim – Steinkjer: 1:19

Tabell 2.3: kollektivtilbud i valgt konsept (KVU Trondheim–Steinkjer s. 64)

Kollektivtilbud	Frekvens: rush/utenom rush	Reisetid
Konsept 1	Ekspressbusstilbud: Langs E6 Stjørdal – Steinkjer 1 avgang per time i rush, 1 avgang hver 3. time utenom rush. Tilbudet skal komplettere togavganger Knutepunktsutvikling: legge til rette for skifte av transportmiddel med gode parkeringsforhold for sykkel og bil, attraktive venteområder for kollektivtransportbrukeren. Skilting og belysning av områdene. Etablere Park & Ride anlegg langs E6	-

Tabell 2.4: investeringstiltak på jernbanen (KVU Trondheim–Steinkjer s. 115)

Delstrekning	Infrastruktur i valgt konsept	Anslått kostnad (mrd. 2011-kr)
Trondheim – Steinkjer	Elektrifisering av strekningen Sanering av alle planoverganger for jernbanen	1,0
Trondheim - Stjørdal	Etablering av dobbeltspor. Benytter eksisterende trasé der dette er mulig. 5 nye tunneler på strekningen, 3 korte og 2 lange, samt nytt tunnelløp gjennom Gjevingåsen.	6,5
Stjørdal - Åsen	Dagens jernbanelinje Stjørdal - Devla. Dobbeltspor Devla - Åsen med jernbanetunnel gjennom Forbordfjellet, bru over Vuddu og tunnel gjennom Grenneåsen.	4,0
Åsen - Steinkjer	Forlengelse av 4 kryssingsspor: Ronglan, Verdalen, Sparbu - Mære samt ett som ikke er plassert.	1,1
	Sum	12,6

Tabell 2.5: stasjonsstruktur i valgt konsept (KVU Trondheim–Steinkjer s. 64)

Lokal holdeplass		Knutepunkt		Park & Ride	Legges ned
Lademoen	Ronglan	Trondheim	Levanger	Ny Ranheim	Skatval
Lilleby	Skogn	Ny Leangen	Verdal	Vikhamar	
Rotvoll	Røstad	Værnes	Røra		
Hommelvik	Bergsgrav	Stjørdal	Steinkjer		
Hell	Sparbu	Åsen			

Tabell 2.6: investeringstiltak på veg (KVU Trondheim–Steinkjer s. 115)

Delstrekning	Infrastruktur i valgt konsept	Anslått kostnad (mrd. 2011-kr)
Ranheim – Stjørdal	Oppgradere eksisterende trasé til 4-felts veg (S7-S8). 20 m vegbredde. Fartsgrense 90 km/t	-
Kvithammer - Vist	Utbedre E6 til 2 - 4-felt med midtrekkverk på strekningen. Ved Langstein og fram til nedre del av Vuddudalen bygges en ca 5 km lang tunnel med 2 løp (4 felt). 15 m vegbredde. Fartsgrense 90 km/t. Sykling på lokalveg.	-
-	Legge E6 utenom tettstedene Åsen, Røra og Sparbu	-
-	Vegomlegging ved Nossumhylla og Koabjørge	-
	Sum	11,0

3 Transportsystemet på Jæren

Tabell 3.1 Oversikt over dokumenter i KS1-prosessen for transportsystemer på Jæren.

KVU-dokument:	KVU for Transportsystemet på Jæren - med hovedvekt på byområdet
Utgiver/dato:	Statens vegvesen, Jernbaneverket, kommunene Stavanger, Sandnes og Sola, samt Rogaland fylkeskommune/09.10.2009
Transportform:	Alle
Anbefalt konsept:	3C - bybane
Revidert KVU:	Sammenstilling av konsekvenser og anbefalinger - KVU transportsystemet på Jæren
Revidert KVU dato:	10.10.2012
Revidert KVU anbefalt konsept:	3A eller 3C avhengig av hvorvidt forskjellen i investeringskostnaden kan rasjonaliseres ved bedre regionsutvikling. 3C er 4,6 mrd. kr dyrere enn 3A
KS1-dokument:	Kvalitetssikring av konseptvalgutredning (KS1) for Transportsystemet på Jæren
Utgiver/dato:	Det Norske Veritas AS, Advansia AS og Samfunns- og Næringslivsforskning AS /20.12.2012
Anbefalt konsept:	Kvalitetssikringsgruppen (KSG) anbefaler at det settes sammen et revidert konsept bestående av enkelttiltak fra både det bilbaserte konseptet og buss- og jernbanebaserte konseptet. Valg av enkelttiltak som skal inngå i konseptet må være basert på kost-/nytteanalyser av enkelttiltak, men også analyser av hvordan de enkelte tiltak samvirker i et system, for å gi optimal nytte for ulike brukergrupper av et trafikksystem, ut fra en prioritering.
KS1-vedtak	Brev av 8.4.2013 Fra Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet og Rogaland Fylkeskommune «Prinsipper for videre utvikling av transportsystemet på Jæren».

Valgt konsept:	Utvikling av transportsystemet på Jæren skal baserast på "Konsept K3A Busway", det vil seie ei buss- og jernbanebasert vidareutvikling av transportsystemet. For utbygging av hovudtraseen for kollektivtrafikken mellom Stavanger, Forus, Sandnes og Sandnes Aust, skal det leggjast til rette for ei mogleg framtidig omlegging til bybane. For utbygginga av Sandnes Aust, skal det leggjast til grunn at det blir etablert eit høgverdig kollektivtilbud parallelt med utbygginga av området. Så langt det er praktisk mogleg og økonomisk forsvarleg legg regjeringa til grunn at det blir bygd samanhengande kollektivtrasear slik at ein sikrar punktleg trafikk og høg kapasitet og føreseieleg forhold for byutvikling langs traseane.
----------------	--

3.1 Geografisk avgrensning

Studieområdet for denne KVUen er kommunene på Jæren. Disse er Stavanger, Sandnes, Sola, Randaberg, Klepp, Time, Hå og Gjesdal. Området som det primære fokuset ligger på er byområdene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg. Influensområdet er i hovedsak knyttet til studieområdet med følgende transportinfrastruktur:

- E39 som hovedforbindelse ut av studieområdet, mot nord og sør
- Rv 13 mot Ryfylke
- Rv 44 mot Dalane
- Rv 45 mot Sirdal/Østlandet (sommerstid)
- Sørlandsbanen/Jærbanen forbinder studieområdet med søndre del av Rogaland, Agder og Østlandet
- Stavanger lufthavn Sola har et nasjonalt og internasjonalt flyrutetilbud som utgjør en viktig transportåre inn til studieområdet
- Det er etablert internasjonal ferjerute til Danmark fra Risavika. Risavika er også en viktig godshavn for landsdelen



Figur 3.1: kart over tiltaksområdet og konsept 3A (KVU Jæren, oppsummering s. 10).

3.2 Transportmål/jernbanens rolle

Tabell 3.1: Utvalgte mål og krav til jernbanen i KVVU-en.

Samfunnsmål (KVVU Jæren s. 40)	Det er behov for et transportsystem på Jæren som kan betjene dagens og framtidig befolkning og næringsliv ved at en større del av den motoriserte trafikken tas med kollektivtransport og ved økt sykkelandel. På kort sikt er det behov for bedre framkommelighet for kollektivtransporten i rush fra og til Sandnes sentrum, Stavanger sentrum og Forus/Lura-området og økt kollektivandel til de samme målepunkt.
Effektmål (KVVU Jæren s. 40)	1. Redusert vekst i biltrafikk 2. Framkommelighet for sykkeltrafikken skal være minst like god som i dag 3. Framkommelighet og pålitelighet for kollektivtransport skal være minst like god som i dag 4. God framkommelighet for biltrafikk utenfor det sentrale byområdet, dvs. sør for Ganddal
Sentrale krav (KVVU Jæren Oppsummeringsrapport s. 30)	1. 2040: min. 35 % kollektivandel av reiser til/fra Stavanger a) økt gang-/sykkelandel til min. 30 % 2. 2040: min. 20 % kollektivandel av reiser til/fra Sandnes b) økt gang-/sykkelandel til min. 25 % 3. 2040 min. 15 % kollektivandel av reiser langs: c) Fv. 44-korridoren på Forus d) Kollektivtraseen øst-vest på Forus – Sola S e) Sandnes Øst 4. Min. 15 % gang-/sykkelandel langs: f) Fv. 44-korridoren på Forus g) Kollektivtraseen øst-vest på Forus – Sola S
Transportmål jernbane (KVVU Jæren s. 51)	Det er lagt til grunn at Jærbanen vil ha en andel på 30 % av alle kollektivreiser innen bybåndet i planperioden uavhengig av konsept

3.3 Togtilbud og jernbaneinfrastruktur i regjeringens valgte konsept

Tabell 3.2: Togtilbud i valgt konsept (KS1 Jæren vedlegg F s. 10)

Strekning	Frekvens rush	Frekvens utenfor rush
Stavanger - Sandnes	8 per time	8 per time
Stavanger – Nærbø	4 per time	4 per time
Stavanger – Egersund	2 per time	2 per time

Oversikten over endringene i togtilbudet i modellområdet er hentet fra KS1-rapportens vedlegg F s. 10 og illustrerer tilbudet som er lagt til grunn for modellberegningene.

Tabell 3.3: Infrastrukturinvesteringer i valgt konsept (KS1 Jæren s. 19)

Infrastruktur i valgt konsept	Anslått kostnad
Dobbeltspor Sandnes - Egersund	-

Det er motstrid mellom jernbanetilbudet som ligger inne i valgt konsept i opprinnelige KVV og det som beskrives i KS1 som utbyggingen i valgt konsept. I opprinnelig KVV legges det opp til følgende utvikling (KVV Jæren s. 59-60):

- Utvidelse av dobbeltsporet sør for Sandnes med tilrettelegging for høyere frekvens til Bryne/Nærbø
- Nye lokaltogstopp på Norestraen og Sørbo
- Nytt kryssningsspor på jernbanen mellom Ganddal og Klepp stasjon i alle kollektivalternativ.

3.4 Omtale i NTP 2014 – 2023

I Stavangerregionen settes det i gang en KVV for Egersund - Sandnes. Det nye dobbeltsporet mellom Sandnes og Stavanger vil kunne håndtere en økt transportetterspørsel i planperioden mellom Sandnes og Stavanger bl.a. med økt antall togsett (NTP 2014 – 2023 s. 65).

4 Transportsystemet i Nedre Glommaregionen

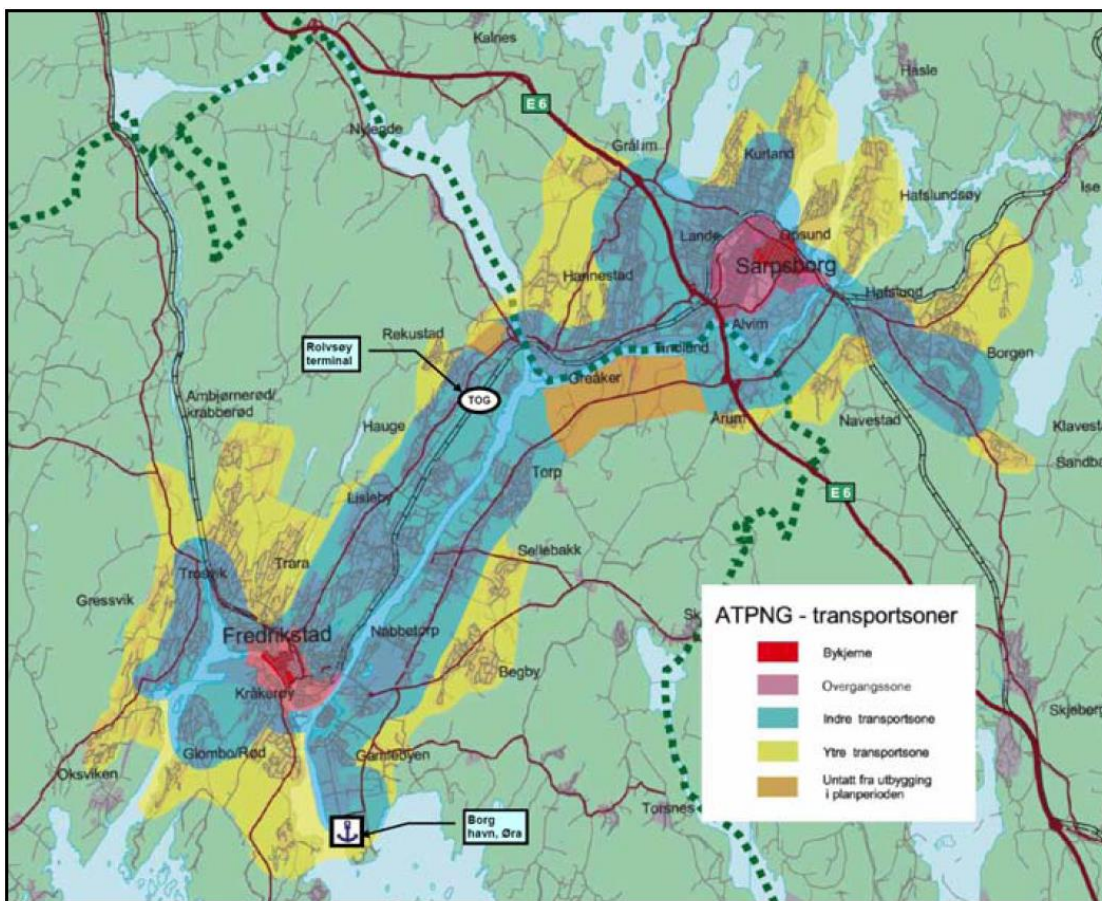
KVU-dokumentet «Konseptvalgutredning - Transportsystemet i Nedre Glommaregionen», utarbeidet av Statens vegvesen og Jernbaneverket, omhandler en vurdering av den videre utviklingen av transportsystemet i Nedre Glommaregionen. KVUen ble utgitt 1.3.2010. Ekstern kvalitetssikring ble gjennomført av Advansia AS, Samfunns- og næringslivsforskning AS og Det Norske Veritas AS og utgitt 16.5.2011. Overordnet samfunns mål for KVUen er: «Nedre Glommaregionen skal i år 2030 håndtere transportetterspørselen innen person- og godstransport mer effektivt enn i dag».

Tabell 4.1 Oversikt over dokumenter i KS1-prosessen for transportsystemet i Nedre Glommaregionen.

KVU-dokument:	Konseptvalgutredning – Transportsystemet i Nedre Glommaregionen
Utgiver/dato:	Statens vegvesen og Jernbaneverket /1.3.2010
Transportform:	Hele transportsystemet i regionen
Anbefalt konsept:	Kombinert tiltak ABC
KS1-dokument:	Ekstern kvalitetssikring av konseptvalgutredning transportsystemet i Nedre Glommaregionen
Utgiver/dato:	Advansia AS, Samfunns- og næringslivsforskning AS og Det Norske Veritas AS/16.5.2011
Anbefalt konsept:	Konsept 2 og Kombinasjonskonseptet AB
KS1-vedtak i regjeringen	18.1.2012. Videre planlegging skal ta utgangspunkt i konsept 2 og konsept AB

4.1 Geografisk avgrensning

Den geografiske avgrensningen i KVU-en er fokusert til transportsystemet i Fredrikstad og Sarpsborg. Planområdet omfatter i utgangspunktet et område avgrenset av transportsonene i Nedre Glomma slik disse er definert i fylkesdelplan for areal og transport i regionen (ATPNG), se Figur 4.1 nedenfor. Ytre transportsone følger i hovedsak grensen for tettstedsområdet. Konseptvalgutredningen må ta for seg forbindelsene til det overordnede transportsystem i korridoren. Dette gjelder Fredrikstads, Rolvsøyterminalens og Borg havns tilknytninger til E6, og den interne tilknytningen mellom de sistnevnte (KVU Nedre Glomma s. 9).



Figur 3: Planområdet - transportsonene i Nedre Glomma. (Kilde: ATPNG II 2006)

Figur 4.1: kart over planområdet (KVU Nedre Glomma s. 9)

4.2 Transportmål/jernbanens rolle

Lokaltogtilbud mellom Fredrikstad og Sarpsborg

Det valgte konseptet legger ikke opp til at jernbanen skal ha en betydelig rolle i Nedre Glommaregionen. I KVU-arbeidet har det vært gjennomført en analyse av et nytt lokaltogtilbud mellom Fredrikstad og Sarpsborg. Analysen av et slikt konsept konkluderte med at trafikkgrunnlaget var for lavt. Samtidig var flatedekningen for et slikt tilbud for lite sammenlignet med buss, og kunne dermed ikke veie opp for behovet for de større infrastrukturbehovene som er vurdert i KVUen (KVU Nedre Glomma vedlegg 12. s. 9)

InterCity-tilbudet

Utbygging av Østfoldbanen (Halden – Fredrikstad – Oslo) med dobbeltspor vil kunne gi et vesentlig styrket togtilbud på strekningen. Dette vil kunne øke togets attraktivitet for pendlere mellom Nedre Glomma og Osloområdet. KVU-en konkluderer med at økt frekvens på hele IC-strekningen frem til Halden vil kunne føre til at flere velger å ta toget, men at dette i liten grad vil påvirke reisemønsteret i Nedre Glommaregionen.

4.3 Togtilbud og jernbaneinfrastruktur i regjerings valgte konsept

Tabell 4.1: togtilbud i valgt konsept.

Togtilbud	Frekvens: rush/utenom rush	Reisetid
Konsept 2	Forutsetter at togtilbudet blir utviklet i KVV IC	-
Konsept AB	Forutsetter at togtilbudet blir utviklet i KVV IC	-

Tabell 4.2: infrastrukturtiltak i valgt konsept (KVV Nedre Glomma s. 64 og 104 – 107).

Konsept	Infrastruktur i valgt konsept	Anslått kostnad
Konsept 2	-	-
Konsept AB	Østfoldbanen: Omlagt jernbanetrasé med dobbeltspor og etablering av Grønli stasjon	2,5 – 3,5
	Sum	2,5 – 3,5

Føringer for bygging av dobbeltspor og etablering av ny Grønli stasjon:

Det anbefales å avvente planlegging og bygging av rv. 110 St. Croix - Simo inntil det foreligger avklaringer mht. jernbaneomleggingen. Vei og jernbane her bør planlegges og helst bygges samtidig. Avklaringer om jernbanen forventes å skje gjennom pågående revisjon av IC-strategien på Østfoldbanen og rulleringer av Nasjonal transportplan. Omlegging av jernbanen og etablering av ny stasjon på Grønli inngår i det kombinerte konseptet, men er ingen forutsetning for gjennomføring av konseptet for øvrig. Imidlertid vil en koordinert gjennomføring av dette jernbaneprosjektet og tilgrensende tiltak ha flere positive sider som bedre tilpasning til omgivelsene, reduserte gjennomføringskostnader, og mindre ulemper for lokalsamfunn og trafikkavviklingen under utbyggingen.

Ny stasjon på Grønli vil legge grunnlaget for utvikling av et kollektivknutepunkt i sentrum, og det kombinerte konseptet for øvrig legger opp til at en betydelig andel av reisene til/fra jernbanestasjonen kan foregå til fots, med sykkel eller buss. Det at en større andel av tilbringerreisene kan skje med andre transportmidler enn bil er i seg selv en kvalitet, og vil dessuten redusere behovet for parkeringsplasser i tilknytning til stasjonen (KVV Nedre Glomma s. 104 -105).

Parsellinndeling og kostnader ved bygging av dobbeltspor på InterCity-strekningen:

Dersom utgangspunktet er å begrense inngrepet i tilknytning til ny stasjon må det likevel anlegges nye spor både nord og sør for stasjonen på Grønli. I nord vil parselldelet gå i området Seut - Ørebekk, mens det i sør vil være naturlig at prosjektet avgrenses til å omfatte tilkobling til eksisterende enkeltspor ved Lisleby. Ny stasjon på Grønli kan ikke forenes med eksisterende trasé via dagens stasjon. Dette betyr at jernbaneprosjektet Seut - Lisleby omfatter dobbeltspor stort sett i dagen fram til Grønli, ny stasjon samt videreføring av ca. 1,5 km dobbeltspor i tunnel med påfølgende tilkobling til dagens enkeltspor på Lisleby.

Prosjektet er til en viss grad sammenlignbart med dobbeltsporprosjektet gjennom Moss (noe mindre tunnelandel i Fredrikstad, samt mindre omfattende stasjonsprosjekt her), mens strekningen for begge prosjekter er mellom 4 og 5 km. Totale kostnader for jernbaneprosjektet gjennom Fredrikstad kan ut fra dette anslås til 2,5 – 3,5 mrd.kr (KVU Nedre Glomma s. 48 – 50).

4.4 Omtale i Nasjonal transportplan 2014 – 2023

Regjeringen har på bakgrunn av KVU/KS1 fastlagt prinsipper for videre utvikling av transportsystemet i Nedre Glommaregionen. Videre planlegging skal ta utgangspunkt i et konsept som samsvarer med vedtatt bypakke i Fredrikstad [Konsept 2] og i et konsept som omfatter tiltak i Sarpsborg og Fredrikstad [Konsept AB]. Dette innebærer satsing på miljøvennlig transport og fokus på formålstjenlig håndtering av kollektivtrafikken. Det skal startes med tiltak som er felles i de to konseptene. Planleggingen skal ses i sammenheng med planene for utviklingen av togtilbudet på Østfoldbanen. Videre planlegging skal ta hensyn til dyrket mark (NTP 2014 – 2023 s. 254).

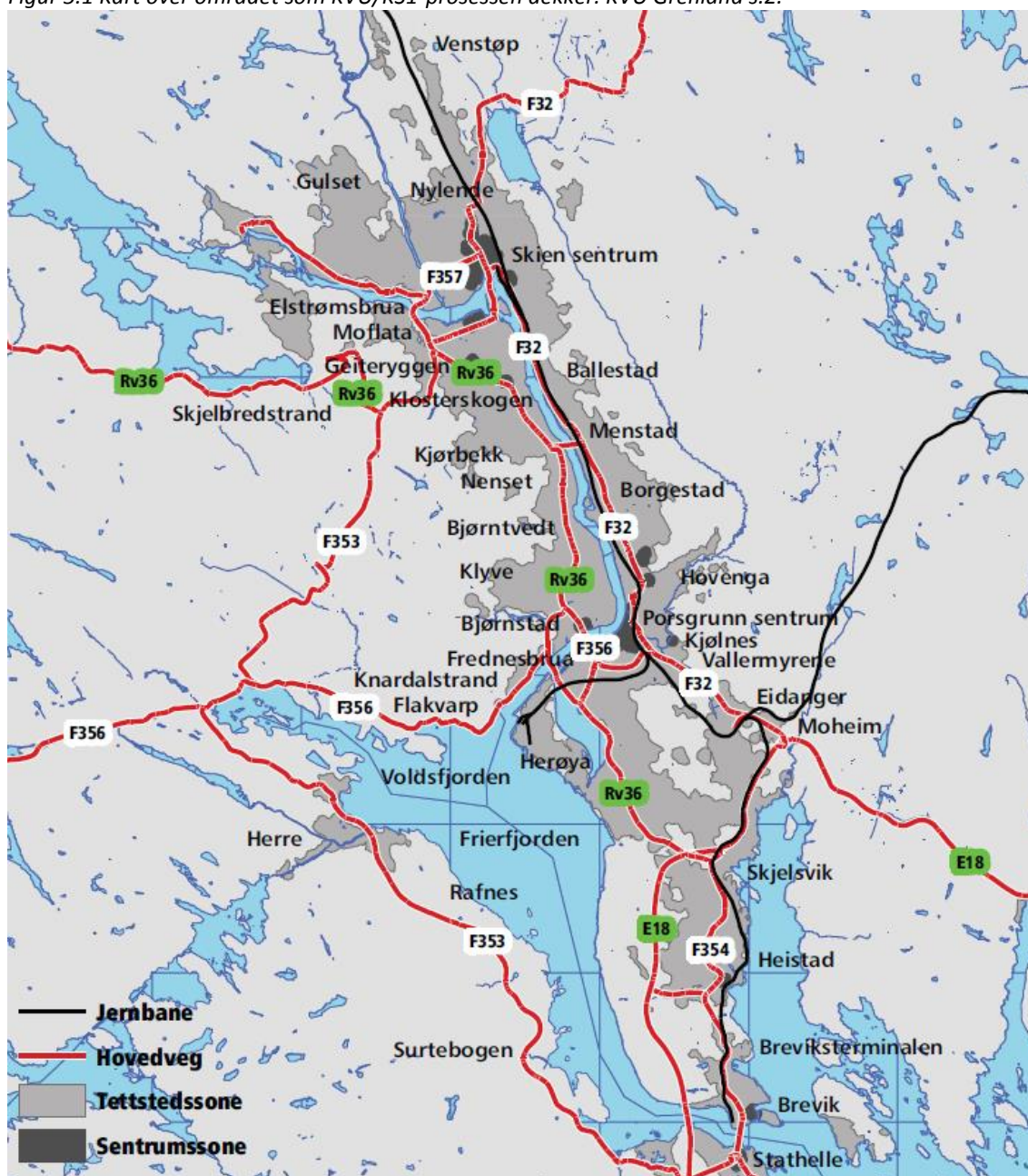
5 Grenland

KVU-dokument:	Konseptvalgutredning Grenland
Utgiver/dato:	Statens Vegvesen Region sør, Samfunnsseksjonen/januar 2010
Transportform:	Alle transportformer
Anbefalt konsept:	Ut fra vurderingene av de ulike konseptene er det sammenstilt et kombinert konsept med tre utbyggingsfaser: Fase 1 – Optimalisering av dagens vegnett Fase 2 – Styrking av forbindelsen til/fra E18 stamvegen gjennom bybåndet Fase 3 – Tiltak for lokal biltrafikk (KVU Grenland s. 103-4).
KS1-dokument:	Ekstern kvalitetssikring av KVU Grenland
Utgiver/dato:	Metier AS og Møreforsking Molde AS/22.7.2011
Anbefalt konsept:	KVU-en har skissert en tidsplan for oppfølging av det anbefalte alternativ som ekstern kvalitetssikrer finner rimelig og fornuftig (KS1 Grenland s. 49).
KS1-vedtak gjennom NTP:	Det er lagt til grunn at videre utvikling av transportsystemet i byområdet skal ta utgangspunkt i trinnvis utvikling. I første fase inngår optimalisering av dagens transportsystem. Prosjektet rv. 36 Skjelbredstrand – Skyggstein (korridor 5) inngår i det anbefalte konseptet (NTP 2013-2024 s. 267).

5.1 Geografisk avgrensning

Konseptvalgutredningen omfatter det sammenhengende byområdet i Skien, Porsgrunn og Bamble. I tillegg deltar Siljan kommune i samarbeidet om areal- og transportplanlegging i Grenland. Byområdet betegnes i denne planen som Grenland. Det tettbygde området har en befolkning på litt over 86 000 mennesker. Totalt er det nesten 100 000 innbyggere i de tre kommunene Skien, Porsgrunn og Bamble. Siljan har 2 400 innbyggere. Bybåndet strekker seg fra Skien i nord til Langesund i sør. Skien sentrum og Porsgrunn sentrum inngår i det sentrale bybåndet. Området betjenes av Vestfoldbanen med timesfrekvens østover og av Bratsbergbanen nordover mot Kongsberg. E18 tangerer bybåndet i sør og fungerer delvis som lokalveg i den sydlige delen av bybåndet (KVU Grenland s. 9).

Figur 5.1 Kart over området som KVVU/KS1-prosessen dekker. KVVU Grenland s.2.



5.2 Infrastrukturtiltak i valgt konsept

Ut fra vurderinger av de ulike konseptene er det sammenstilt et kombikonsept med tre ulike utbyggingsfaser, se Tabell 5.1.

Tabell 5.1 Oversikt over sammenstilt kombikonsept med tre ulike utbyggingsfaser fra KVVU Grenland (KVVU s. 103-104).

Fase 1	Optimalisering av dagens vegnett
Tiltak	• Kollektivtiltakene i K2 (ikke full utbygging av bybanen). Det er tatt utgangspunkt i økt frekvens og 10 % økt hastighet for bussene, men tiltak kan også omfatte tiltak på eksisterende banenett (første fase av bybanen) • Utbedring av kryss Rv 36/jernbanene (ny jernbanekrysning i K1) • 30-sone (30 km/t) • Parkeringsrestriksjoner • Trafikksikkerhetstiltak • Tiltak på strekninger med framkommelighetsproblemer • Tiltak for gang/sykkel - middels nivå • Utbedring i andre kryss • Holdeplassopprustning • Ladestasjoner el biler • Miljøtiltak langs eksisterende vegstrekninger (30-soner)
Kostnad	Denne fasen har en kostnad på ca. 1,0 milliarder kroner
Fase 2	Styrking av forbindelsen til/fra E18 stamvegen gjennom bybåndet
Tiltak	• Herøyatunnelen (tunnel fra Herøya til E18) • Menstabrua - Skyggestein (fortsettelsen av strekningen Skyggestein-Skjelbredstrand fram til Menstandbrua) • Videre utbygging av gang/sykkel • Eventuelt bygges også Rv 36 mellom Skyggestein og Skjelbredstrand i denne fasen dersom den ikke tas inn i fase 1.
Kostnad	Denne fasen har en utbyggingskostnad på 1,5 milliarder kroner, eventuelt 1,3 milliarder hvis Skyggestein- Skjelbredstrand bygges ut i fase 1.
Fase 3	Tiltak for lokal biltrafikk
Tiltak	• Ny vegforbindelse på vestsiden av elva mellom Bjørnstad og Moflata • Ny forbindelse på østsiden av elva mellom Hovenga og Menstad • Sentrumsring vest/nord rundt Skien sentrum • Ny forbindelse mellom Frednesbrua og Flakvarp • Ny forbindelse mellom Rugtvedt og Surtebogen
Kostnad	Denne fasen har en kostnad på 1,5 milliarder kroner, eventuelt mindre dersom omkjøringsvegen og sentrumsringen i skien ikke bygges.

KS1-rapporten vurderer denne tredelte utbyggingsplanen som en egnet strategi for videre utviklingen av transportsystemet i Grenlandsområdet, men skisserer alternative tiltak i de ulike fasene, se

Tabell 5.2.

Tabell 5.2 Oversikt utbyggingsfaser KS1-rapporten (KS1 Grenland s. 35).

Fase 1 (2016)	Inv. kostnad
GS-veg middels nivå	140 mill. kr
Fremkommelighetstiltak kollektiv	125 mill. kr
Holdeplassopprustning	35 mill. kr
Utbedring kryss	125 mill. kr
Utbedring kryss Fv354/Jernbane	310 mill. kr
Tiltak eksisterende veg (miljø/fremkommelighet)	100 mill. kr
Parkeringsrestriksjoner	10 mill. kr
Miljøsoner	50 mill. kr
TS-tiltak	100 mill. kr
Ladestasjon el-biler	1 mill. kr
Fase 2 (2025)	
Videre utbygging av GS-vegsystemet	150 mill. kr
Vegutbygging Skyggestein-Skjelbredstrand	200 mill. kr
Vegutbygging Skyggestein-Menstadbrua	300 mill. kr
Fase 3 (2035)	
Vegutbygging Herøyatunnell	1 000 mill. kr
Vegutbygging i bybåndet	1700 mill. kr

Jernbanetiltak i de forskjellige utbyggingsfasene

Fase 1 i KVVU-rapportens anbefaling omfatter to jernbanerelevante tiltak:

- Utbedring av kryss Rv 36/jernbanene (ny jernbanekrysning i K1)
- Kollektivtiltakene i K2 (ikke full utbygging av bybanen). Det er tatt utgangspunkt i økt frekvens og 10 % økt hastighet for bussene, men tiltak kan også omfatte tiltak på eksisterende banenett (første fase av bybanen)

I fase 1 inngår ny jernbanekrysning fra konsept 1. Fra omtalen av konsept 1 i KVVU-en kan det imidlertid leses at «jernbaneovergangen på rv. 36 endres ikke i dette konseptet.» Videre er kollektivtiltakene i konsept 2 inkludert i fase 1. Tiltakene omfatter både buss og bybane, men i fase 1 utelates likevel «full utbygging av bybanen,» og en videre utbygging av bybanen nordover mot Gulset og sørover til Brevik er derfor ikke inkludert. Formuleringen «tiltak kan også omfatte tiltak på eksisterende banenett (første fase av bybanen)» legger sterke føringer for jernbanen i området, men KVVU-en spesifiserer ikke nærmere hva denne bruken i praksis vil innebære (KVVU Grenland s. 103-4).

I KS1-rapporten vurderes en «satsing på bybane som ikke hensiktsmessig for Grenland i overskuelig framtid». Det legges til grunn at analysene forutsetter dobbeltspor, noe som innebærer en størrelse på investeringene som det blir «meningsløst» å ta stilling til på nåværende tidspunkt (KS1 Grenland s. 25-6).

Fase 1 i KS1-rapporten sin anbefaling omfatter et jernbanerelevant tiltak:

- Utbedring kryss Fv354/Jernbane

KS1-vedtaket er å finne i Nasjonal Transportplan 2013-2024, som er generell i sin omtale av KVVU Grenland. I vedtaket refereres det til en første fase, der optimalisering av dagens transportsystem inngår. Dette tyder på at det er fasen fra KVVU-en som er lagt til grunn for regjeringens avgjørelse og ikke første fase i KS1. Dette er imidlertid usikkert.

5.3 Forventninger og målsettinger for jernbanens rolle

KVVU-en er ikke klar i forhold til hvilke forventninger som legges til grunn. Effektmål nummer 2 og 3 i KVVU-en legger til grunn henholdsvis 5 prosent økning i andelen reisende med kollektiv, gang og sykkel og 5 prosent økning i transportarbeidet for kollektiv i Telemark. Det er ikke spesifisert noe om jernbanens rolle (KVVU Grenland s. 89). Det forventes at gjennom etablering av bybane vil man ha en endring i valg av kollektivt reisemiddel ved at man får en overgang fra buss til bane grunnet kortere reisetid på banen. En analyse gjennomført av Railconsult viser at bybanen mellom Borgestad og Gamle Skien stasjon får ca. 700 passasjerer per døgn, mellom Borgestad og Porsgrunn får bybanen og toget ca. 1700 passasjerer per døgn, og sørover mot Stathelle får bybanen ca. 650 passasjerer per døgn (KVVU Grenland s 63).

6 Transportsystemet for Bergensregionen

KVU-dokumentet *Kjuagutt og stril - mindre bil*, som omhandler Transportsystemet for Bergensregionen, ble lagt frem 13. mai 2011 av Statens vegvesen Region vest. KS1-rapporten er gjennomført av Dovre Group og Transportøkonomisk institutt og er datert 31. mai 2012. I brev fra Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet datert 4. april 2013 gjøres det rede for regjeringens behandling av saken.

Tabell 6.1 Oversikt over dokumenter i KS1-prosessen for transportsystemet for Bergensregionen.

KVU-dokument:	«Kjuagutt og stril – mindre bil» Konseptvalgutredning (KVU) for transportsystemet i Bergensområdet
Utgiver/dato:	Statens vegvesen Region vest /13.5.2011
Transportform:	Hele transportsystemet i regionen
Anbefalt konsept:	Ingen konsepter valgt. Skisserer to faser for utbygging, med tilhørende tiltak (KVU Bergen s. 126).
KS1-dokument:	Regionpakke Bergen. Kvalitetssikring av beslutningsunderlag for konseptvalg (KS1)
Utgiver/dato:	Dovre Group og Transportøkonomisk institutt/31.5.2012
Anbefalt konsept:	Angir en retning for videre planlegging som i hovedsak er i samsvar K3 og K4. Anbefaler en rekke konkrete tiltak (KS1 Bergen s. 3).
KS1-vedtak:	Tar ikke stilling til valg av konsept. Fastlegger et sett med prinsipper. Vil omtale prosjektet i NTP (Brev fra SD datert 4.4.2013).
Omtale i NTP:	<i>Det er utarbeidet en KVU for transportsystemet i Bergensregionen som er eksternt kvalitetssikret (KS1). Det legges til grunn at videre utvikling av transportsystemet i Bergensregionen ikke skal basere seg på en regionpakke med felles organisering og finansiering på nåværende tidspunkt. Videre utvikling av transportsystemet i Bergensregionen baseres på enkeltstående tiltak og tiltakspakker med egen finansiering. Aktuelle prosjekt og tiltak må vurderes trinnvis, og samfunnsøkonomisk lønnsomhet vektlegges ved prioritering av prosjekt. Det bør likevel vurderes på sikt å samordne prosjekter og tiltak til en samlet pakke der rammeverket for helhetlige bymiljøavtaler legges til grunn (NTP 2013-2024 s. 168).</i>

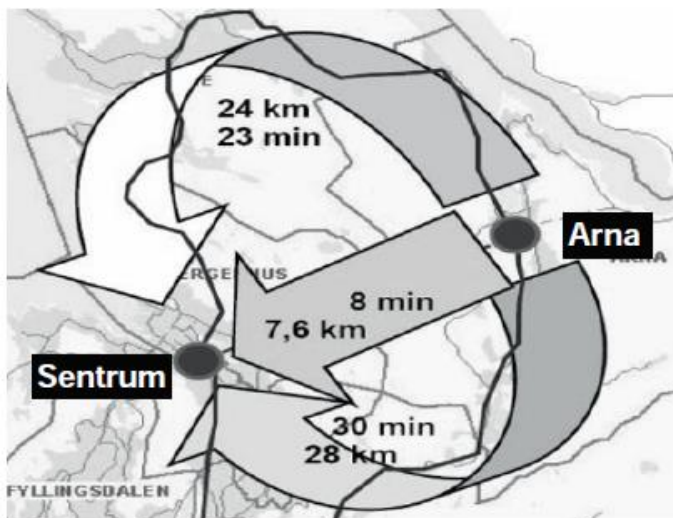
Prosesen rundt KVV for transportsystemet i Bergensområdet leder ikke frem til et entydig valg av konsept, og det er derfor heller ikke særlig rett frem å identifisere klare føringer for langsiktige utviklingstrekk for jernbanen i området. Verken KVV-dokumentet, KS1-dokumentet eller KS1-vedtaket i regjeringen gjør et valg i forhold til de ulike konseptene som er skissert, men anbefaler heller at transportsystemet i Bergensområdet ikke skal behandles i en regionpakke på dette tidspunkt.

6.1 Geografisk avgrensning

Området som omfattes av KVV/KS1-prosessen er de tolv kommunene Bergen, Fjell, Sund, Øygarden, Askøy, Meland, Lindås, Radøy, Osterøy, Vaksdal, Samnanger, og Os. Kommunene har til samme om lag 370 000 innbyggere, og utgjør en felles arbeids-, bo- og serviceregion. Områdeavgrensningen er basert på et todelt kriterium, og kommuner som har mindre enn en times reisetid til Bergen og som samtidig har en pendlingsandel på over 20 prosent er inkludert (KVV Bergen s. 9-10). Når det kommer til jernbane er det et mindre antall kommuner som er direkte berørte (Bergen og Vaksdal).

6.2 Forventninger og målsettinger for jernbanens rolle

I KVV-en legges det vekt på at vedtatt bygging av dobbeltspor gjennom Ulriken gjør det mulig å øke frekvensen på strekningen Arna-Bergen sentrum. Reisen med lokaltoget mellom Arna og Bergen stasjon tar 8 minutter, og det er i dag halvtimes frekvens. Lang omveg med bil gjør at toget i dag har et klart konkurransefortrinn for reiser mellom Indre Arna og Bergen sentrum. Kollektivandelen på akkurat denne relasjonen er i dag høy (RVU: 65 prosent) (KVV Bergen s. 28). Det legges vekt på at kapasitetsøkning som følge av nytt dobbeltspor og høyere frekvens vil gi et bedre tilbud for trafikantene, og føre til en økning i antall reiser på strekningen.



Figur 6.1 Avstander og tidsbruk med kollektivtransport mellom Arna og Bergen sentrum (KVV Bergen s. 28).

Funksjonell avgrensning

KVU-en omtaler ikke strekningen Arna-Voss da denne er omfattet av Lyntogutredningen (KVU Bergen s. 33).

KVU-en omtaler heller ikke i noen grad etablering av ny godsterminal. I dag fraktes om lag 40 prosent av gods til regionen på jernbane, det er et nasjonalt mål om å overføre gods fra veg til bane, og lokalisering av ny godsterminal, muligens samlokalisert med havn på Flesland, er en viktig avgjørelse. Dette er alene en stor utredningsoppgave med et annet detaljeringsnivå og fokus enn KVU Bergensområdet, og det legges til grunn at dette bør avklares i en egen KVU (KVU Bergen s. 113).

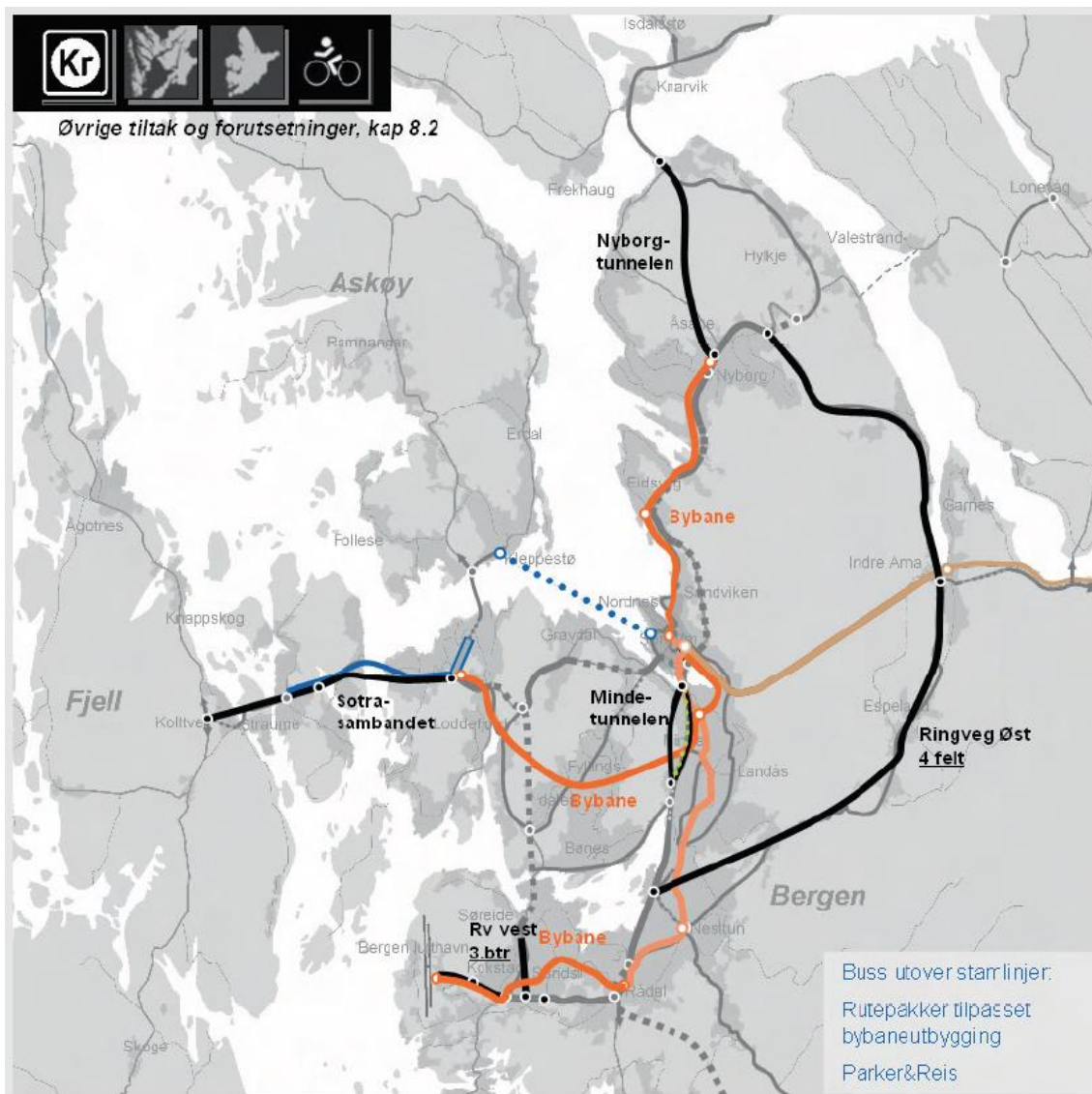
Konkurransflater jernbane-veg

Effektiviseringen av riksvegnettet med E16 Arnatunnelen vil ha følger for lokal kollektivtrafikk østover (KVU Bergen s 28).

6.3 Infrastrukturtiltak og togtilbud for valgt strategi

Tabell 6.2 Oversikt over de to fasene i valgt strategi KVU Bergen s. 126.

Fase 1	Fase 2
• Kontinuerlig planlegging og utbygging av bybane til alle bydeler som ryggrad i et helhetlig og høystandard kollektivsystem • Planlegging og gjennomføring av prioriterte fremkommelighetstiltak for buss • Starte utbygging av hovedruter for sykkel • Økte restriksjoner for biltrafikk. Tidsdifferensiering og andre virkemidler som kan spre toppbelastning kan være gunstig • Omforent regional arealstrategi • JVV/planprosesser for lokalisering av godsterminal • Prioritert utbygging av lokalvegnett og tiltak for å bedre trafikksikkerheten i hele regionen • Planprosesser for anbefalte større vegtiltak	• Videre utvikling av kollektivtilbudet • Etablering av bydelsruter for sykkel • Regionale samband mot vest og nord, Ringveg øst, Mindetunnel, oppdragering av Flyplassvegen med planskilte kryss og fullføring av Ringveg vest 3. btr • Videre utbedring av lokalvegnett og tiltak for å bedre trafikksikkerheten i hele regionen • Etablering av ny godsterminal Fasene vil ikke være strengt adskilte. Enkelte tiltak og hovedelementer vil gå over lang tid. Det er imidlertid sentralt av utbyggingen av kollektivtilbudet kommer først og restriksjoner på biltrafikken gjennomføres.



Figur 6.2 Illustrasjon av større tiltak i anbefalt strategi fase 1 og 2 (KVU Bergen s. 126).

I KVU-ens hovedkonklusjoner legges det vekt på en styrking av togtilbudet til Arna fra Bergen sentrum, uten at dette utdypes ytterligere (KVU Bergen s. 121). For alle de alternative konseptene skisseres det 10 minutters frekvens på strekningen Arna-Bergen, men dette kommer ikke til uttrykk på kartet ovenfor, som representerer valgt konsept (KVU Bergen s. 71-88).

7 KVV InterCity-strekningene

I Nasjonal Transportplan 2014 – 2023 legger regjeringen opp til en omfattende utbygging av IC-strekningene basert på gjennomført KVV og KS1. Vedtaket ligger således i Stortingsmeldingen, hvor det skisseres det fremtidige tilbudet som infrastrukturen tilrettelegges for. I denne delen vil vi i hovedsak gå igjennom de mål, føringer og planer som er skissert i Stortingsmeldingen. Vi vil referere til KVV og KS1 der det er relevant.

Tabell 7.1 Oversikt over dokumenter i KS1-prosessen for InterCity-strekningene.

KVV-dokument:	Konseptvalgutredning for IC-strekningene Oslo - Halden, Oslo - Lillehammer og Oslo - Skien
Utgiver/dato:	Jernbaneverket/16.2.2012
Transportform:	Tog/jernbane
Anbefalt konsept:	Østfoldbanen: Konsept ØB 4B Dovrebanen: Konsept DB 4B Vestfoldbanen: Konsept VB 4C
KS1-dokument:	Intercitystrekningene - Kvalitetssikring av beslutningsgrunnlag for konseptvalg (KS1)
Utgiver/dato:	Dovre Group/TØI
Anbefalt konsept:	Dobbeltspor mellom Drammen og Kobbervikdalen Follobanen, i første rekke motivert av kapasitet/punktlighetsnytte Tiltak mellom Brumunddal og Moelv, motivert av kapasitet/punktlighetsnytte
KS1-vedtak:	Foreligger i NTP 2014 – 2023
Valgt konsept:	- Sammenhengende dobbeltspor til Tønsberg, Hamar og Seut/Fredrikstad innen utgangen av 2024 - Tilbudsforbedringer på IC-strekningene innen utgangen av 2026, med halvtimesavganger til/fra Skien og Sarpsborg, samt mer godskapasitet på Dovre- og Østfoldbanen - Videre planlegging av InterCity-strekningene til Halden, Lillehammer og Skien skal ta sikte på ferdigstilling i 2030

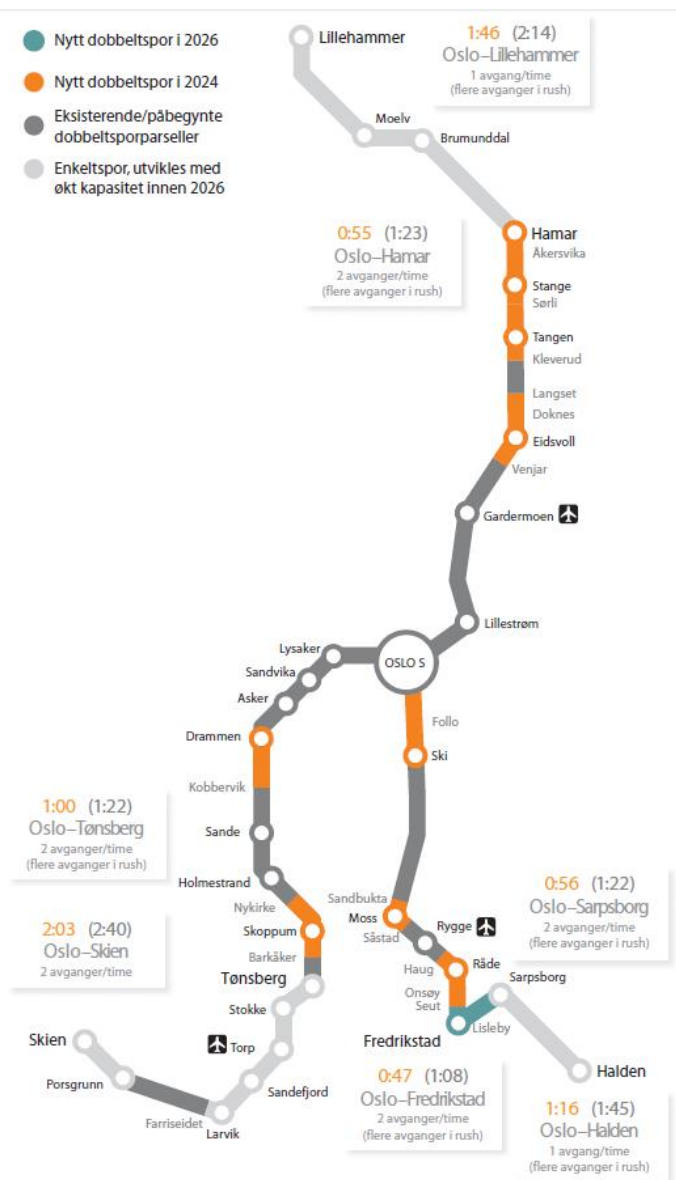
7.1 Geografisk avgrensning

Den geografiske avgrensningen for KVUen er strekningene Oslo – Lillehammer, Oslo – Halden og Oslo – Skien. Tiltaksområdet er definert til å være på følgende delstrekninger (KVU felles innledende overbygning s. 21):

- Dovrebanen:
Dovrebanen: Venjar – Langset og Kleverud – Lillehammer
- Østfoldbanen: Oslo – Ski og Haug – Halden
- Vestfoldbanen:
Drammen – Kobbervikdalen, Nykirke – Barkåker, Tønsberg – Larvik og Porsgrunn øst – Skien

Videre defineres influensområdet til «i prinsippet alle som berøres av transporttilbudet i korridorene mellom Oslo og Halden/Lillehammer/Skien. Influensområdet er primært områdene rundt stasjonene på de tre banestrekningene. I transportmodellen for IC-området inngår etterspørsel og transporttilbud i områder innenfor en radius på 20 km fra stasjonene.

I tillegg inngår godstrafikken som påvirker tiltaksområdet. Tiltak innenfor tiltaksområdet vil også bli vurdert i lys av en eventuell utbygging av høyhastighetsbaner mellom Oslo og henholdsvis Trondheim, Gjøteborg og Kristiansand/Stavanger» (KVU felles innledende overbygning s. 22).



Figur 7.1: Oversiktskart over investeringer i jernbanenettet og utviklingen av togtilbudet på IC-strekningene (NTP 2014 – 2023 s. 62).

7.2 Transportmål og jernbanens rolle

Tabell 7.1: transportmål og jernbanens rolle (NTP 2014 – 2023 s. 16 og 62).

Regjeringens overordnede mål med jernbanen:	Av hensyn til framkommelighet, klima, lokalt miljø og arealknapphet er det nødvendig å øke jernbanens kapasitet, slik at denne kan ta sin del av oppgaven med å håndtere transportetterspørselen rundt de største byene.
Samfunns mål:	Et togtilbud med reduserte reisetider, hyppig og regelmessig frekvens, samt høy driftsstabilitet på InterCity-strekningene vil knytte mange av de største byene og befolkningssentrene på Østlandet tettere sammen. Byene langs IC-strekningene er attraktive bo-områder. Et forbedret togtilbud øker pendlerområdet til Oslo, og vil gi folk langt bedre mulighet til å velge bosted. Slik legges det til rette for en jevnere fordeling av den forventede sterke befolkningsveksten, og dette vil bidra til å lette boligpresset i Oslo-området. Erfaring viser at en reisetid på én time (hver vei) er en viktig grense for pendlerne. Et forbedret togtilbud vil bidra til at Østlandet utvikles til et mer integrert arbeids- og næringsområde, og øke næringslivets tilgang til relevant kompetanse. Et bedre togtilbud vil også styrke byene langs IC-strekningen som regionsentra.
Vekstmål	Strategien for utvikling av togtilbudet på lang sikt innebærer at toget sammen med øvrig kollektivtransport, sykkel og gange skal ta veksten i persontransporten i byområdene.

7.3 Togtilbud og jernbaneinfrastruktur i regjeringens valgte konsept

Tabell 7.2: planlagt togtilbud innen utgangen av 2026 (NTP 2014-2023 s. 63 Figur 4.2)

Strekning	Frekvens rush/utenfor rush	Reisetider
Vestfoldbanen:		
Oslo – Tønsberg	>2/2 avganger per time	1:00
Oslo – Skien	-/2 avganger per time	2:03
Østfoldbanen:		
Oslo – Fredrikstad	>2/2 avganger per time	0:47
Oslo – Sarpsborg	>2/2 avganger per time	0:56
Oslo – Halden	>1/1 avganger per time	1:16
Dovrebanen:		
Oslo – Hamar	>2/2 avganger per time	0:55
Oslo – Lillehammer	>1/1 avganger per time	1:46

Tabell 7.3: Infrastrukturinvesteringer i valgt konsept (NTP 2014-2023, kapittel 15.)

	Infrastruktur i valgt konsept	Anslått kostnad
Vestfoldbanen	2024: Dobbeltspor Drammen – Kobbervik Dobbeltspor Nykirke - Barkåker	Avsatt om lag 8 mrd. kr
	2026: X-spor eller dobbeltsporparsell mellom Tønsberg og Larvik	-
Østfoldbanen	2024: Follobanen Dobbeltspor Sandbukta – Moss – Såstad Dobbeltspor Haug – Seut/Fredrikstad	20 mrd. kr 5 mrd. kr 2 mrd. kr
	2026: Dobbeltspor Seut/Fredrikstad – Sarpsborg Kapasitetsøkende tiltak sør for Sarpsborg	-
Dovrebanen:	2024: Dobbeltspor Venjar – Eidsvoll Dobbeltspor Eidsvoll – Doknes Dobbeltspor Doknes – Langset Dobbeltspor Kleverud - Sørli Dobbeltspor Sørli – Åkersvika Dobbeltspor Åkersvika - Hamar	Avsatt om lag 15 mrd. kr
	2026: Kapasitetsøkende tiltak nord for Hamar	-

Hastighetsstandard

NTP 2014 – 2023 legger også spesifikke føringer på hvordan infrastrukturen skal utvikles med tanke på hastighetsstandard. I følge Stortingsmeldingen skal «Traseene for ny infrastruktur på IC-strekningene tilrettelegges for 250 km/t på de strekningene der det ikke innebærer vesentlige merkostnader sammenliknet med en hastighet på 200 km/t. Her vil hensynet til samlet reisetid på strekningene være viktigere enn absolutte hastighetskrav» (NTP 2014 – 2023 s. 61)

Materiellbehov

I følge NTP 2014 – 2023 skisseres det et behov for å øke togparken til NSB med om lag 130 – 150 togsett i planperioden. Deler av denne veksten vil være drevet av behovet som følge av skissert togtilbud i IC-strategien. Dette vil føre til økt behov for vende- og hensettingskapasitet.

Andre varslede jernbaneutredninger med grenseflate til IC-strategien

- Ringeriksbanen prioriteres med oppstart i siste 6-periode
- KVVU Oslo-navet skal igangsettes
- Frem mot rulleringen av NTP 2018 – 2027 vil det bli satt i gang utredninger for kapasiteten og togtilbudet på de øvrige banestrekningene på Østlandet

8 Oslopakke 3 – Revidert avtale

KVU for Oslopakke 3 ble utgitt i slutten av 2007 med en ekstern kvalitetssikring som ble ferdigstilt i midten av 2008. I ettertid har Oslopakke 3 blitt revidert med en ny lokalt vedtatt avtale. I NTP 2014 – 2023 legger regjeringen til grunn den reviderte avtalen for videre arbeid med pakken. I forkant av revideringen av avtalen ble det i slutten av 2011 utarbeidet en rapport «Oslopakke 3 – Grunnlag for langsiktige prioriteringer». I gjennomgangen av Oslopakke 3 har lagt til grunn tiltakene i den reviderte avtalen og trukket ut den mest oppdaterte informasjonen om jernbane fra de øvrige rapportene.

Tabell 8.1 Oversikt over dokumenter i KS1-prosessen for Oslopakke 3.

KVU-dokument:	Konseptvalgutredning Oslopakke 3
Utgiver/dato:	Statens vegvesen og Jernbaneverket/17.12.2007
Transportform:	Alle
Anbefalt konsept:	På grunnlag av vurdering av de to konseptene for Oslopakke 3 anbefaler Jernbaneverket og Statens vegvesen at det i videre prosess legges vekt på følgende forhold: • Vegkapasiteten i korridorene inn mot indre by bør ikke økes • Trafikantbetalingen bør være tidsdifferensiert • Nye dobbeltspor er avgjørende for effektiv transport i en utvidet Osloregion • Store utfordringer i et vegsystem med mange og lange tunneler • Det er nødvendig å styrke "sekkepostene" • Oslopakke 3 må suppleres med samordnet bruk av andre virkemidler
KS1-dokument:	Oslopakke 3 - Kvalitetssikring av konseptvalg (KS 1)
Utgiver/dato:	Dovre International AS og TØI/27.7.2008
Anbefalt konsept:	Ingen – porteføljestyring av tiltak
Underlagsrapport	Oslopakke 3 - Grunnlag for langsiktige prioriteringer (GLP)
Utgiver/dato:	Sekretariatet for Oslopakke 3/21.11.2011
Anbefaling fra GLP-rapport:	Analysene i GLP-rapporten gir ikke grunnlag for å anbefale én bestemt innretning. Alle innretninger har sine fordeler og ulemper, avhengig av hvilket hovedfokus innretningen har
Revidert avtale:	Revidert avtale Oslopakke 3 – Effektiv, sikker og miljøvennlig transport for region i vekst
Utgiver/dato:	Oslo kommune og Akershus Fylkeskommune/24.5.2012

8.1 Geografisk avgrensning

Formålet med Oslopakke 3 er å finansiere transporttiltak i Oslo og Akershus.

8.2 Transportmål og jernbanens rolle

Revidert Oslopakke 3 prioriterer kollektivtiltak, og betydelige midler er disponert for å møte de utfordringer som kollektivsystemet står ovenfor, samtidig som sentrale investeringer i veg også blir ivarettatt (Revidert avtale Oslopakke 3 s. 2).

Tabell 8.1: Samfunns mål og effektmål (KVU Oslo s. 51)

Samfunns mål:	Oslopakke 3 skal utvikle et system som tilbyr effektiv og sikker transport av personer og gods i og gjennom Oslo og Akershus for å legge til rette for ønsket vekst i arbeidsplasser og befolkning. Transporttilbudet skal være tilgjengelig for alle trafikanter. Oslopakke 3 skal legge til rette for bærekraftig arealbruksmønster og transport i en utvidet arbeids-, bolig- og serviceregion rundt Oslo. Oslopakke 3 skal redusere lokal miljøbelastning og bidra til å oppfylle Norges internasjonale miljøforpliktelser.
Effektmål:	• Sikre et transportsystem som har god framkommelighet, tilstrekkelig kapasitet og er robust for hendelser. • Utvikle transportsystemet i tråd med nullvisjonen for trafikksikkerhet. • Skjerme Oslo indre by, viktige knutepunkter/tettsteder og boligområder for vekst i biltrafikk • Bidra til vesentlig redusert vekst i biltrafikk, bl.a. for å begrense utslipp av klimagasser

Videre omtales jernbanen som grunnstammen for store deler av kollektivtrafikktilbudet i Oslo og Akershus. Statens investeringer i jernbaneinfrastruktur er derfor en svært viktig forutsetning for å nå målene og øke kapasiteten i kollektivsystemet. Den reviderte avtalen peker spesielt på byggingen av Follobanen som et tiltak av avgjørende betydning for å gi Follo et bedre kollektivtilbud og få en større andel av godstransporten, til og fra utlandet, over på bane (Revidert avtale Oslopakke 3 s. 2).

Lokaltogtilbud som støtter opp om jernbanen som ryggrad i kollektivtrafikken

Jernbanen er grunnstammen for store deler av kollektivtrafikktilbudet i Akershus, og har stor betydning for muligheten til å øke kapasiteten i kollektivtransportsystemet. Tiltak for økt kapasitet og standard på jernbane i Oslo og Akershus inngår i Oslopakke 3, men fullfinansieres av staten. Jernbaneverket planlegger, er i gang med, eller har ferdigstilt en rekke fornyelsestiltak og kapasitetsøkende tiltak som tilrettelegger for innføring av et nytt og forbedret togtilbud i Østlandsområdet i perioden 2012-2015. Tilrettelegging og kapasitet for hensetting av tog gjør det mulig å forbedre togtilbudet for å utnytte nye togsett og forbedringer i infrastrukturen allerede fra desember 2012. Med tiltakene

mellom Oslo S og Lysaker, skal det bli driftsmessig forsvarlig å kjøre inntil 24 tog per time i hver retning gjennom Oslostunnelen. Det skal også etableres ny Frogner stasjon på Romerike med 220 meter lang plattform på fri linje og nytt kryssningsspor ved stasjonen som kan gjøre det mulig å kjøre halvtimesfrekvens med doble Flirt i grunnrute mellom Drammen og Dal og samtidig ha tilstrekkelig kapasitet til godstrafikken nordover.

Nytt vendeanlegg på Høvik og utvidet vendekapasitet på Eidsvoll, Ski og Lillestrøm er av særlig betydning for selve grunnruteendringen og muligheten for høyere frekvens på banestrekningene. Sammen med nye dobbeltspor i Vestkorridoren, plattformforlengelser, enkelte stasjonsnedleggelse og mer kapasitet for hensetting, vil dette gi et løft i kapasitet og kvalitet samt reduksjoner i reisetid som gjør jernbanen mer konkurransedyktig (GLP Oslo s. 54).

8.3 Togtilbud og jernbaneinfrastruktur i utredningen

I GLP-rapporten legges følgende utvikling av jernbanen til grunn i referansealternativet for 2030 (GLP Oslo s. 5):

- Ny grunnrute og nytt materiell for NSB
- Ny Follobane

Forventningen til togtilbudet som ligger i referansealternativet er omtalt som følger i GLP-rapporten (s. 54):

Hovedtrekkene i ny grunnrute vil være at det mellom Asker og Lillestrøm vil bli faste avganger hvert 10. minutt for knutepunktstoppende tog via de nye dobbeltsporene i vest og Romeriksporten, og hvert 15. minutt for de som stopper på alle stasjoner. De stive rutene bidrar til et mer kundevennlig ruteopplegg for trafikantene. Nye tog reduserer materiellmangelen og bidrar til sammen med en betydelig økning i setekapasiteten. Setekapasiteten i morgenrushet kan økes med opp mot 35 prosent i morgenrushet inn mot Oslo. Når Follobanen ferdigstilles i 2019, med ny Ski stasjon og forbikjøringspor ved Ås, vil vi få tilsvarende stive ruter også mot Sør.

Alnabru byggetrinn 1 forutsettes med oppstart i tidsrommet 2014 – 2017 (Revidert avtale Oslopakke 3 s. 6).

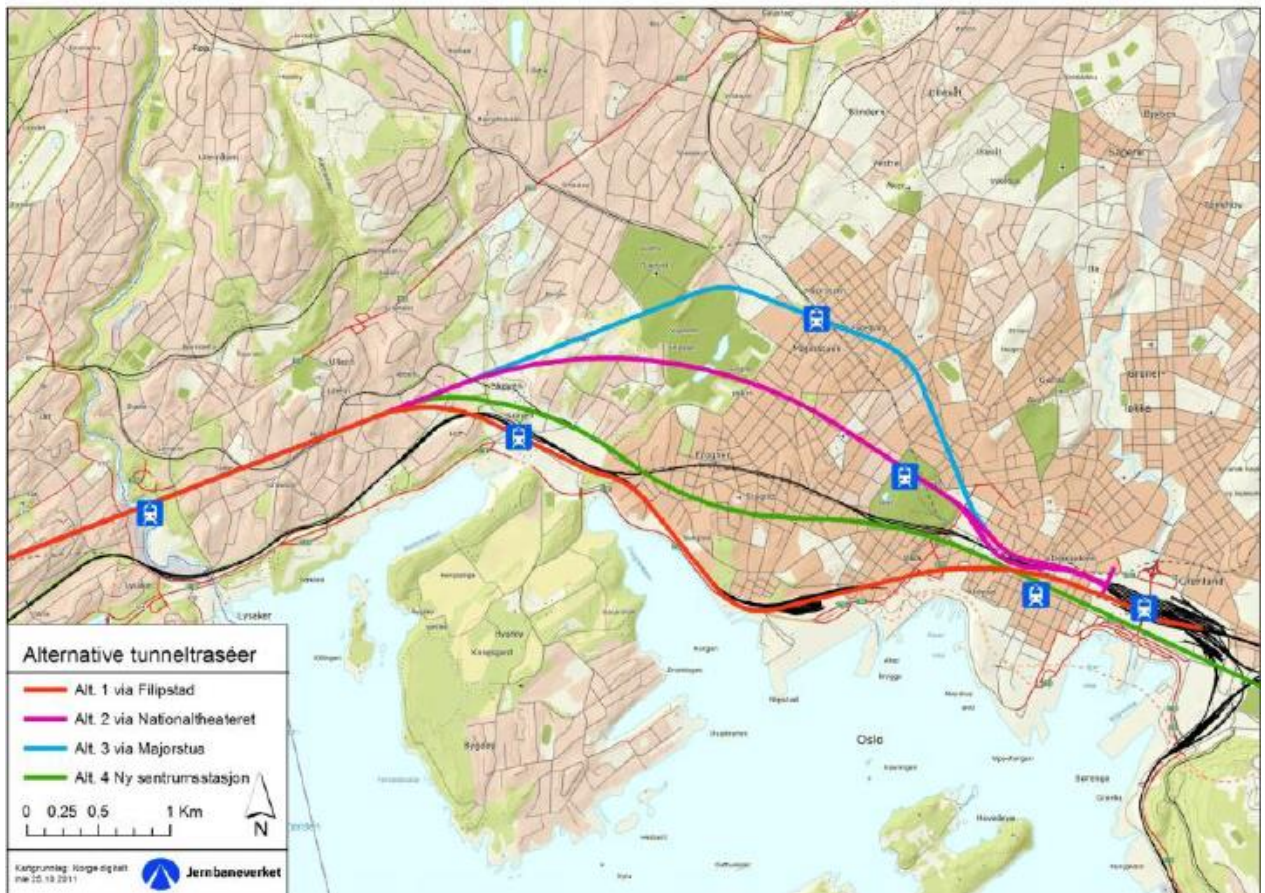
Behov for ny jernbanetunnel gjennom Oslo

I et lengre perspektiv illustreres det et behov for å utrede og bygge en ny jernbanetunnel gjennom Oslo. En ev. fremtidig kapasitetsbrist med dagens jernbane gjennom Oslo kan føre til at trafikken må prioriteres strengere gjennom Oslo-tunnelen, som setter begrensninger på jernbanens bidrag i å ta veksten i persontransporten med kollektivtransport (GLP Oslo s. 132).

I den reviderte avtalen omtales en ny jernbanetunnel på følgende måte (s. 3):

Statens Vegvesen, Jernbaneverket og Ruter gjennomfører for tiden en felles KVV for henholdsvis ny jernbanetunnel og metrotunnel som skal være ferdig i 2014. Videre framdrift i prosjektet og finansiering av dette må avklares mellom Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og staten.

Figur 8.1: Mulige traséer for ny tunnel mellom Oslo S og Lysaker (Jernbaneverket i Oslo GLP) (GLP Oslo s.133).



Frem til en ny jernbanetunnel kan stå ferdig vil følgende kapasitetsøkende tiltak være aktuelle (GLP Oslo s. 132):

- Flere nye tog med plass for flere passasjerer
- Økt vendekapasitet på utvalgte stasjoner
- Nye koblinger mellom baner i forgreningspunktene
- Og ytterligere optimalisering av driftsopplegget

8.4 Relevante infrastrukturtiltak på veg

E18 i Bærum, Lysaker - Slependen

E18 i Bærum vil gi en ny og forbedret kapasitet og vegstandard gjennom hele Bærum kommune, med forbedrede løsninger for bil, næringstransport og spesielt kollektivtrafikk og sykkel, sammenlignet med i dag. Kollektivtrafikken er prioritert, og vil få en betraktelig forbedring i fremkommelighet. Et allerede tungt belastet sekundærvegnettet vil bli avlastet, og det vil bli bedre koblinger mot blant annet E16, Fornebu, Stabekk og Bekkestua, samt for buss mellom Lysaker og Fornebu. Gjennomgående sykkelveg sørger for sikrere og raskere vilkår for syklistene. Mindre trafikk i dagen, bedret fremkommelighet og bedre kobling mellom veglenker, vil ha positive effekter på tettstedsutvikling, spesielt på Høvik og i Sandvika (GLP Oslo s. 79).

Forbedret vegkapasitet og forbedret fremkommelighet for kollektivtrafikken kan påvirke konkurranseforholdet mellom jernbane og buss/bil. Som en del av prosjektet inngår en ny ensidig kollektivterminal på Lysaker slik at inngående busser kan stoppe ved jernbanestasjonen.

Andre aktuelle tiltak som kan påvirke jernbanen

- Knutepunkt Grorud stasjon
- Fv. 152 og Ski kollektivknutepunkt

9 Nytt logistikk-knutepunkt Trondheimsregionen

Tabell 9.1 Oversikt over dokumenter i KS1-prosessen for nytt logistikk-knutepunkt Trondheimsregionen.

KVU-dokument:	Konseptvalgutredning (KVU) for nytt logistikk-knutepunkt i Trondheimsregionen
Utgiver/dato:	Jernbaneverket region Nord/12.5.2011
Transportform:	Alle transportformer, hovedsakelig jernbane og havn
Anbefalt konsept:	Ut fra en samfunnsøkonomisk analyse kommer konseptene D-sør og I-øst best ut. Det anbefales det at begge konseptene legges til grunn for høringsrunden. KVU-en gir ikke grunnlag for ett entydig stedsvalg, det bør gjennomføres konsekvensutredning i henhold til plan- og bygningsloven (KVU Trondheim knutepunkt s. 93).
KS1-dokument:	Rapport fra kvalitetssikring av konseptvalgutredning for nytt logistikk-knutepunkt i Trondheimsregionen
Utgiver/dato:	Advansia AS, Samfunns- og næringslivsforskning AS og Det Norske Veritas AS/20.2.2012
Anbefalt konsept:	En delt løsning sør med integrert drift i forhold til eksisterende havn i Orkanger og på Brattøra, eventuelt ny havn i Muruvik som erstatning for Brattøra (KS1 Trondheim knutepunkt s. 48).
KS1-vedtak gjennom NTP:	Tar ikke stilling til valg av konsept. Viser til de to konseptene som KVU-en anbefaler. Departementet mener at spørsmålet blant annet må vurderes i lys av resultatene fra den igangsatte samfunnsanalysen av godstransport, hvor potensialet for kombinerte sjø- og jernbanetransporter skal vurderes (NTP 2013-2024 s. 185).

Prosessen rundt KVU for nytt logistikk-knutepunkt i Trondheimsregionen leder ikke frem til et entydig vedtak som gir klare føringer for langsiktige utviklingstrekk for jernbanen. KVU-dokumentet konkluderer med to ulike konsepter, som omfatter sju mulige lokaliseringer (KVU Trondheim knutepunkt s. 93). KS1-dokumentet vurderer det ene alternativet, *delt løsning sør*, som det beste alternativet (KS1 Trondheim knutepunkt s. 48). Prosessen er pr dags dato ikke ferdig, da regjeringen ikke har gjennomført KS1-vedtak, og sier i NTP at de ikke tar stilling til valg av konsept, men ønsker å vurdere dette i lys av samfunnsanalyse av godstransport (NTP 2013-2024 s. 185).

9.1 Geografisk avgrensing

Planområdet er på bakgrunn av korridorer og influensområde avgrenset til Trondheim og de nærmeste kommunene både i Nord- og Sør-Trøndelag. Det legges opp til at planområdet samsvarer med kommunene som omfattes av samarbeidsforumet "Trondheimsregionen", foruten tre andre kommuner med interesser i tilknyttet infrastruktur. Trondheimsregionen: Stjørdal, Malvik, Trondheim, Klæbu, Melhus, Midtre Gauldal, Skaun og Orkdal. I tillegg Meråker, Levanger og Verdal, med Meråkerbanen og store havner (KVU Trondheim knutepunkt s. 5).

Influensområdet er definert som de deler av regionen som har godstransport til og fra terminalene i Trondheimsregionen, og omfattes av det primære distribusjonsområdet. Influensområdet er Midt-Norge, dvs. i utgangspunktet Sør-Trøndelag, Nord-Trøndelag og Møre og Romsdal. Områdene på Trøndelagskysten med Frøya, Hitra, Fosenhalvøya og Namdalen er viktige produksjonsområder og distribusjonsområder for jernbanegods. Møre- og Romsdal har jernbaneterminal på Åndalsnes knyttet til Raumabanen. Møre og Romsdal er relevant å se på i forhold til å samordne sjøruter på kysten (KVU Trondheim knutepunkt s. 6).

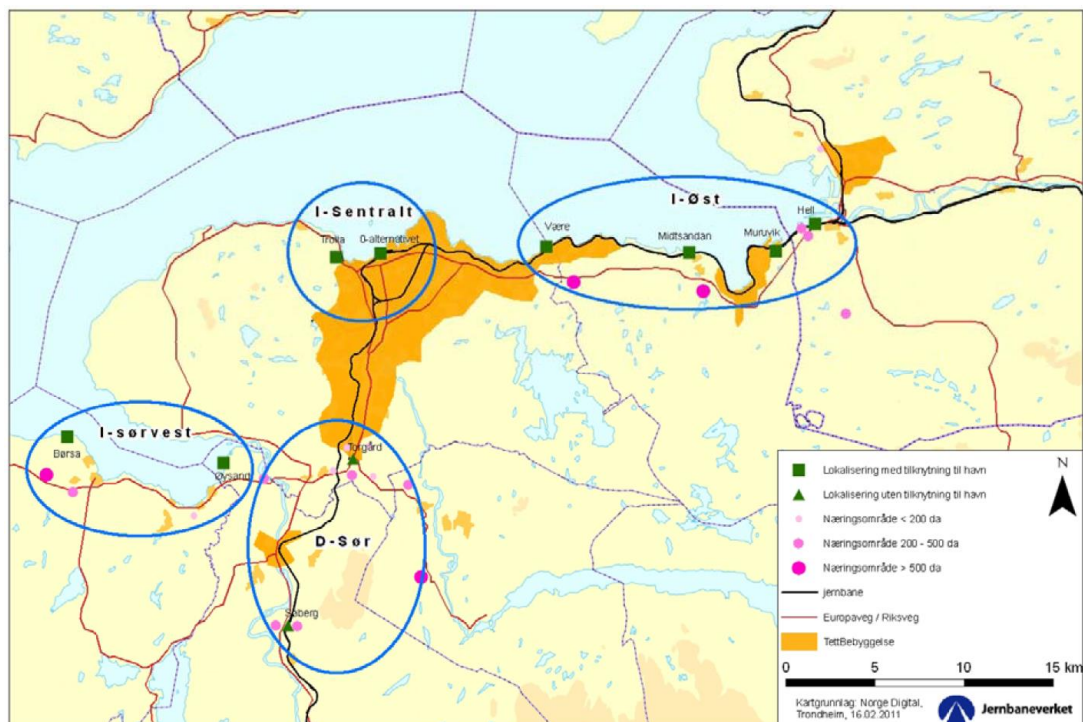
Følgende hovedtransportkorridorer knyttes til regionen (KVU Trondheim knutepunkt s. 4):

- Transportkorridor mellom Trøndelag og Nord-Norge.
- Transportkorridor mellom Trøndelag og Sør-Norge.
- Internasjonal transportkorridor via Meråkerbanen og E14 til Sverige over riksgrensen.
- Nasjonal/internasjonale sjøkorridorer (nord og sørover) via havner i Trondheimsfjorden og mulige sjøruter via Møre og Romsdal.

9.2 Infrastruktureltiltak som er beskrevet i valgt konsept

KVU-en anbefaler at to konsepter legges til grunn for høringsrunden; delt løsning sør og integrert løsning øst (KVU Trondheim knutepunkt s. 92). Begge er vist i Figur 9.1. En hovedskillelinje mellom de to konseptene er om man skal gå for en delt eller en integrert løsning. KS1-rapporten anbefaler en delt løsning (delt løsning sør) men anbefaler å drifte denne som en integrert løsning (KS1 Trondheim knutepunkt s. 48).

De to konseptene som blir lagt til grunn for høringsrunden omfatter til sammen sju ulike lokaliseringalternativer for logistikknutepunktet. De ulike lokaliseringalternativene innebærer ulike utfordringer og kostnader.



Figur 9.1 Oversiktskart alternativer som ble vurdert i konseptanalysen (KVU Trondheim knutepunkt s.55).Grunnleggende forhold

Tabell 9.2 Konsept D-SØR – grunnleggende forhold (KVU Trondheim knutepunkt s. 47).

D-SØR	D2-Torgård	D3a-Meeggen	D3b-Soberg
Beskrivelse	Ny kombiterminal på Torgård 14 km sør for Trondheim S	Ny kombiterminal på Meeggen 20 km sør for Trondheim S	Ny kombiterminal på Soberg 25 km sør for Trondheim S
Topografi	Relativt flatt	Flatt	Småkupert
Arealbruk	Jordbruk, masseuttak, kulturmiljø, kraftledning	Jordbruk, boligbebyggelse, kulturmiljø	Jordbruk, boligbebyggelse, kulturmiljø, masseuttak
Vegtilkobling	Ny veg fra Sandmoen (1 km)	Ny veg fra E6 N for Melhus sentrum (1 km)	Ny veg fra E6 Sandmoen (1 km)
Banetilkobling	Nye sporforbindelser fra Melhus kirke (8 km) og Heimdal (2 km)	Eksisterende bane nord for Melhus	Jernbane: Eksisterende bane Melhus-Kvål
Container- og stykkgodshavn	Utnytte kapasiteten i eksisterende havner på Brattøra (14 km), Orkanger (35 km) og Skogn (90 km)	Utnytte kapasiteten i eksisterende havner på Brattøra (20 km), Orkanger (35 km) og Skogn (100 km)	Utnytte kapasiteten i eksisterende havner på Brattøra (25 km), Orkanger (40 km) og Skogn (100 km)
Massebalanse			Noe utsprenkning av fjell nødvendig
Planstatus	Næringsområde, masseuttak, LNF-område	LNF-område, jernbaneområde	LNF-område, jernbaneområde, hovedveg, masseuttak, næringsområde

Tabell 9.3 Konsept I-ØST – grunnleggende forhold (KVU Trondheim knutepunkt s. 51).

D-SØR	I1a- Være	I2a-Midsanden	I2b-Muruvik	I2c-Hell
Beskrivelse	Ny kombiterminal og container- og stykkgodshavn på Værre 5 km øst for Trondheim S	Ny kombiterminal og container- og stykkgodshavn på Midsand 25 km øst for Trondheim S	Ny kombiterminal og container- og stykkgodshavn på Muruvik ca 30-35 km øst for Trondheim S	Ny kombiterminal og container- og stykkgodshavn på Hell ca 30-35 km øst for Trondheim S
Topografi	Relativt flatt	Relativt flatt	Benyttet til havn tidligere, utfylling i sjø	Relativt flatt
Arealbruk	Jordbruk, boligbebyggelse, friluftsområde	Landbruk, friluftsliv, boligbebyggelse	Boligbebyggelse, hytter, friluftsliv, havn	Landbruk, kulturmiljø, boligbebyggelse, friluftsliv
Vegtilkobling	Ny veg fra Ranheim (1,5 km)	Ny veg fra E6 S for Storsand (2 km)	Ny veg fra E6 på Hell (3 km)	Ny veg fra E6 på Hell (1 km)
Banetilkobling	Eksisterende spor mellom Ranheim og Vikhammer stasjon	Eksisterende spor mellom Vikhammer og Hommelvik stasjon	Benytte eksisterende trase fra Hommelvik	Ny sportrase fra Hell stasjon (1 km)
Container- og stykkgodshavn	Ny havn integrert Svært stort (over 1000 daa) potensielt oppfyllingsareal ut til kote -10	Ny havn integrert Svært stort (500-1000 daa) potensielt oppfyllingsareal ut til kote -10	Ny havn integrert Svært stort (500-1000 daa) potensielt oppfyllingsareal ut til kote -10	Ny havn integrert Svært stort (500-1000 daa) potensielt oppfyllingsareal ut til kote -10
Massebalanse	1,5 mill m ³ stein må fylles i sjø	1,8 mill m ³ stein må fylles i sjø	2,0 mill m ³ stein må fylles i sjø	2,0 mill m ³ stein må fylles i sjø
Planstatus	LNF område, grønstruktur med hovedveg, jernbaneområde, hovedveg	Tett bebyggelse, friluftsområde, hovedveg, jernbaneområde	Boligområder, områder for fritidsbebyggelse, friområder, næringsområder, LNF-område, jernbaneområde	Boligområder, områder for fritidsbebyggelse, friområder, næringsområder, LNF-område, jernbaneområde

Funksjonell avgrensning

Det er ikke fokus på persontransport i KVU-rapporten.

Investeringskostnader

Tabell 9.4 Konsepter D-SØR og I-ØST – investeringer og gevinster ved salg av dagens terminalarealer. MNOK 2010. (KVU Trondheim knutepunkt s. 47-52).

Investeringer/gevinster totalt		D-SØR			I-ØST			
		Torgår	Meegge	Sober	Være	Midtsande	Muruvi	Hell
1	Kombiterminal (omlastning med truck)	0	0	0	0	0	0	0
2	Kombiterminal (omlastning med kran)	325	325	325	325	325	325	325
3	Container- og stykkgodshavn (molo, kaifronter, oppfylling, mudring, utstyr, bygg)	491	491	491	904	800	674	878
4	Samlasteareal (inkl i kombiterminal)	0	0	0	0	0	0	0
5	Tilgang til areal (underbygning, grunnerverv, samlaste)	264	155	264	155	155	633	275
6	Vegtilknytning	80	80	80	60	80	200	160
7	Jernbanetilknytning	1250	100	100	50	0	145	145
8	Jernbanekapasitetsuttak	482	452	452	588	586	759	811
9	Modernisering av dagens terminaler	0	0	0	0	0	0	0
SUM Investeringer		2892	1603	1712	2082	1946	2736	2594
10	Salg av dagens terminaler	-210	-210	-166	-770	-770	-770	-770
SUM Investeringer og salg av areal		2682	1393	1502	1312	1176	1966	1824

9.3 Forventinger og målsettinger relatert til jernbanens rolle

Transportprognosene for Sør-Trøndelag fram mot 2040 og 2060 viser at transportkjeder med tog i utgangspunktet vil vokse raskere enn transportkjeder med lastebil. Dette forutsetter imidlertid kapasitet både på banestrekning og i terminaler. Potensialet er tredobling fram til 2040, dersom jernbanen får den kapasitetsøkningen som samsvarer med markedsbehovet, og som det nye logistikknutepunktet skal legge til rette for (KVU Trondheim knutepunkt s. 4).

I dag går 14 prosent av godset til og fra Trøndelag på bane (KVU Trondheim knutepunkt s. 14). I en situasjon med et logistikknutepunkt og uten kapasitetsbegrensninger i jernbanenettet er gods på jernbane beregnet til ca 3,2 mill tonn i 2040 og 5,1 i 2060. Dette utgjør om lag 25 prosent av godstransporten (egne beregninger) (KVU Trondheim knutepunkt s. 23-24). Et effektmål som behandles i KVU-en er at logistikknutepunktet skal gi grunnlag for økt omlastning av gods til minst 300 000 containere i 2020 og minst 400 000 innen 2040 (KVU Trondheim knutepunkt s. 29).

10 Alnabru Containerterminal

Tabell 10.1 Oversikt over dokumenter i KS1-prosessen for Alnabru Containerterminal.

KVU-dokument:	Kvalitetssikring Alnabru Containerterminal
Utgiver/dato:	Jernbaneverket/12.1.2012
Transportform:	Jernbane/godstransport
Anbefalt konsept:	Byggetrinn 1 Utsetting av tiltak nevnt i mellomalternativet bør vurderes nærmere og sees i sammenheng med kapasiteten på øvrig banenett og godsterminaler i de andre byene.
KS1-dokument:	Kvalitetssikring av konseptutredning for fornyelse og utvidelse av Alnabru godsterminal
Utgiver/dato:	Terramar AS, Oslo Economics AS og HUPAC Intermodal SA/22.6.2012
Anbefalt konsept:	Gradvis utvidelse av kapasiteten ved dagens terminal. Se utdypende kommentarer under avsnitt 2.4.
KS1-vedtak:	Nei

10.1 Geografisk avgrensning

Fokusområdet for KVUen er lokasjonen til dagens containerterminal på Alnabru i Oslo. Terminalen er lokalisert i tyngdepunktet for godstransport i Osloområdet, og er et krysningspunkt for alle jernbanelinjene i det samme området. Gods fordeles ut fra dagens terminal ut til alle fjerntogstrekningene:

- Hovedbanen mot nord med tilknytning mot Dovrebanen (videre til Raumabanen og Nordlandsbanen) og Kongsvingerbanen (videre til Sverige og Ofotbanen)
- Hovedbanen/godsspolet mot sør gir tilknytning mot Sørlandsbanen og Oslo havn/Østfoldbanen (Sverige, Danmark)
- Alnabanen som gir tilknytning til Bergensbanen via Gjøvikbanen/Roa-Hønefossbanen



Figur 10.1 Oversiktsfoto av Alnabruterminalen (KS1 Alnabru s.11).

10.2 Behov og transportmål for jernbanen

Tabell 10.1: Behov og transportmål for jernbanen (KAC s. 19, 22, 23, 30 og 31)

Prosjektutløsende behov	• Dagens terminal nærmer seg kapasitetsgrensen • Behov for utskiftning av anlegg grunnet levetid ○ Signalanlegg (2019) ○ KL-anlegg (2020) ○ Transformator (oppnådd) ○ Sporvekslingsvarmeanlegg (oppnådd – nær bristepunkt) ○ Belysningsanlegg (oppnådd) ○ Kraner (2013/2014) • Behov for utbedring av anlegg: ○ Overbygning er i hovedsak av dårlig kvalitet i forhold til dagens krav ○ Utrangert teleanlegg
Etterspørselsbasert behov	Estimert høy vekst i godstransport fremover, hvor jernbanen vil få den høyeste relative veksten sammenlignet med andre godstransportformer (TØI-rapport 1090/2010 og 1126/2011)

Politiske/nasjonale mål	NTP 2010 – 2019: bidra til en tilnærmet dobling av godskapasiteten på jernbane gjennom utbygging av flere kryssingsspor og økt terminalkapasitet
JBVs reviderte godsstrategi	JBV anbefaler i rapporten at målsettingen om at infrastrukturen skal tilrettelegges for å kunne håndtere en dobling av godsvolumene på bane innen overskuelig framtid. Ambisjonen bør være 2023.
Resultatmål 2020 Hovedplan Byggetrinn 1	Dimensjonering og kapasitet: • Årlig godsgjennomstrømning på 1mill. TEU • Tilrettelegging for 600m lange kombitog (terminal nord) med mulighet for å ta i mot 750m lange tog. Dette innebærer tilrettelegging for deling av slike tog i ankomstgrupper på Alnabru • Modul A, vil være selvforsynt med depotplasser for semihengere,(165 plasser) og depotfelter containere og vekselflak (4 felt). • I tillegg er det forutsatt full drift på dagens terminal, ACN. • Dimensjonerende hastighet inne på anlegget er 30 km/h. Hastighet til og fra Hovedbanen er 60km/h Funksjonalitet: • Endre driftskonsept fra truckbasert til kranbasert drift (for terminaler > 80.000 – 100.000 TEUs). • Endre terminallayout for å sikre bedre trafikkflyt gjennom terminalen. • Bedre portfunksjonen samt sikre bedre adkomst til terminalene • Oppgradere de jernbanetekniske anleggene; signal, Kontaktledning for elektrisitet som henger i åk eller mast over spor (KL), elkraft, tele, overbygning, terminaloperativ system Teknisk tilstand, sikkerhet og ulykkesfrekvens: • De jernbanetekniske anleggene skal bygges i henhold til Jernbaneverkets tekniske regelverk samt aktuelle lover og forskrifter
Resultatmål 2040 Utover målene til 2020 Utredning byggetrinn 1-4	Dimensjonering og kapasitet: • Årlig godsgjennomstrømning på 1,5 mill. TEU • Det tilrettelegges for hensetting av ca. 50 % av vognstammene som trafikkerer Alnabru innenfor området som trafikkerer Alnabru innenfor området som kan nås på lokal skifting fra terminalen.

10.3 Togtilbud og jernbaneinfrastruktur i anbefalt konsept

Tabell 10.2: Infrastrukturtiltak i anbefalt konsept - Byggetrinn 1 (KAC s. 62)

Estimert prosjektkostnad for Byggetrinn 1 2020: 10,44 mrd. NOK		
• Modul A inkl. bygging av nye lastegater, 6 lastespor og kranbane inkl. 3 kraner • Veiadkomst til Modul A (V50) og terminal nord (ACN) (V30) • Nytt vognverksted • Ny driftsbasis for Bane øst • Nytt riggområde for skinnegående maskiner • Oppgradering av Terminal nord (ACN) • Nytt teknisk bygg • Oppgradering av dagens terminaloperatørbygg	• Ordreboder • Ny sekundæradkomst til Alf Bjerkes vei (V20) • Hovedkjøreulvert gjennom sentralområdet (K10) • Permanent adkomstområde (ved kapasitetsmangel på dagens hovedport) • Ny jernbanekulvert under Nedre Kalbakkvei (K50) • Ny jernbanekulvert under Hovedbanen (K110) • Ny bru for omlagt Brubakkvei (K160) • Ny bru for godsspor over Grorudveien ved Grorud stasjon (K150)	• Nytt godsspor fra terminal nord til Haugenstua • Nytt A-spor mellom Hovedbanen og verksted Grorud • Nytt Semidepot (for terminal nord) på terminal sør • Oppgradert hensettings- og ankomstspor (sør) på eksisterende nivå, inklusiv riving • Signal (bygge nytt sikringsanlegg for hele området (Bryn, Grefsen, Haugenstua) • KL, Elkraft, Tele, Overbygning • Faseomlegginger / midlertidige anlegg • Terminaloperativ system • Riving av eksisterende bygninger

Foreslåtte tiltak for å imøtekomme forventet vekst i gods- og persontrafikken, herunder påvirkning på Hovedbanen (KAC s. 63)

- Nytt ankomstspor mellom Hovedbanen og Grorud verksted. Dette ankomstsporet gir forbindelse mellom nytt godsspor som avgrenses sørvest for Haugenstua og ankomstgruppen for den nye modul A. Dette ankomstsporet vil også bli benyttet til deling/skjøting av overlange tog (750m) før de kjører inn/ut av terminalen både til/fra sør og nord.
- Nytt godsspor med avgrening sørvest for Haugenstua stasjon forbi Grorud stasjon, og deretter under Hovedbanen videre på nordvestsiden av Grorudsporet inn til Alna-bruterminalen. Sporet vil komme som et tillegg til dagens enkeltspor, Grorudsporet.
- Nytt godsspor fra Grorud til Haugenstua, inklusive blant annet ny dobbeltsporet kulvert under Hovedbanen og nytt kulvertløp under Nedre Kalbakkvei, er nødvendig for å kunne skifte vognstammer inn og ut av Grorud verksted (nytt vognverksted) uten å måtte gå ut på Hovedbanen.
- Bruk av godsspor fra Haugenstua til skifting gir kapasitetsproblemer og derfor bygges det et separat uttrekkspor. Uttrekksporet bygges med en lengde som gjør det mulig å skifte vognstammer på 580m samt skiftelok fra ACN via uttrekksporet og tilbake til ankomstgruppe nord via det nye ankomstsporet mellom Hovedbanen og Grorud verksted. Dette er aktuelt for godstog til/fra sør og vest i byggeperioden for tiltaket.
- Reetablere Teisensporer samt å fjerne eksisterende overkjøringsløype mellom Hovedbanen og godstogsporet ved Brobekk.

10.4 KS1: Overordnet vurdering av anbefalt konsept

KS1-rapporten påpeker at det ikke er gitt at realisering av byggetrinn 1 vil gi det laveste investeringsbehovet og den beste driftsøkonomien for å oppnå en dobling av kapasiteten frem til 2040 (KS1 Alnabru s. 11). Ekstern kvalitetssikrer anbefaler isteden at det gjennomføres mer gradvise investeringer for å øke kapasiteten i takt med behovsutviklingen. Første steg i en slik tilnærming bør være å oppnå en bedre utnyttelse av dagens laste-/lossespor, deretter installere en tredje kran ved dagens kranmodul og til sist etablere en ny kranmodul. Dette vil legge til rette for en dobling av dagens kapasitet (KS1 Alnabru s. 11-12).

Videre anbefaler ekstern kvalitetssikrer at videre planlegging igangsettes på følgende områder (KS1 Alnabru s.11):

- Etablere en strategi for hvordan man skal øke overføringen av internasjonal godstransport fra vei til jernbane
- Etablere en revidert godsprognose for Alnabru basert på en godt forankret strategi for overføring fra vei til jernbane
- Utarbeide en helhetlig, kostnadsestimert og tidsatt prosjektportefølje på landsbasis, slik at man har en helhetlig plan for å oppnå strategien
- Gjennomføre en analyse av alternative muligheter der utbygging på Alnabru ses i sammenheng med øvrige tiltak for håndtering av fremtidig godstransport i Oslofjord-området. En slik analyse bør inkludere bruk av, sjøhavner, lufthavner og tilhørende veisystem sett i sammenheng. I mulighetsrommet bør erstatningsterminal utenfor Oslo, samt nav-satellitt / todelt løsning inngå. Analysen bør resultere i en overordnet plan for godshåndtering i Oslofjord-området
- Utrede muligheten for å ivareta behovet for utskifting/utbedring av anleggene på Alnabru der investeringstakten er avpasset et gradvis økende behov for kapasitet

10.5 Omtale i Nasjonalt transportplan 2014 – 2023

«Det er gjennomført konseptvalgutredninger (KVU) og ekstern kvalitetssikring (KS1) av KVU for nytt logistikknutepunkt i Trondheimsområdet og for godsterminalen i Drammen. I tillegg er det gjennomført en egen kvalitetssikring av utbyggingsplanene for Alnabru. Inntil det bygges nye terminaler kan kapasiteten fortsatt økes noe innenfor dagens terminalarealer. På Alnabru er det mulig å øke kapasiteten på dagens terminalområde. Den langsiktige utviklingen av terminalene i de største byene må bl.a. ses i sammenheng med den brede analysen som nå settes i gang, hvor bl.a. spørsmålet om terminalstruktur på Østlandet og forholdet mellom jernbane- og sjøtransport skal utredes. Regjeringen vil derfor komme tilbake til spørsmålet om langsiktig terminalutvikling» (NTP 2014 – 2023 s. 185).

11 Godsterminal i Drammensområdet

Tabell 11.1 Oversikt over dokumenter i KS1-prosessen for godsterminal i Drammensområdet.

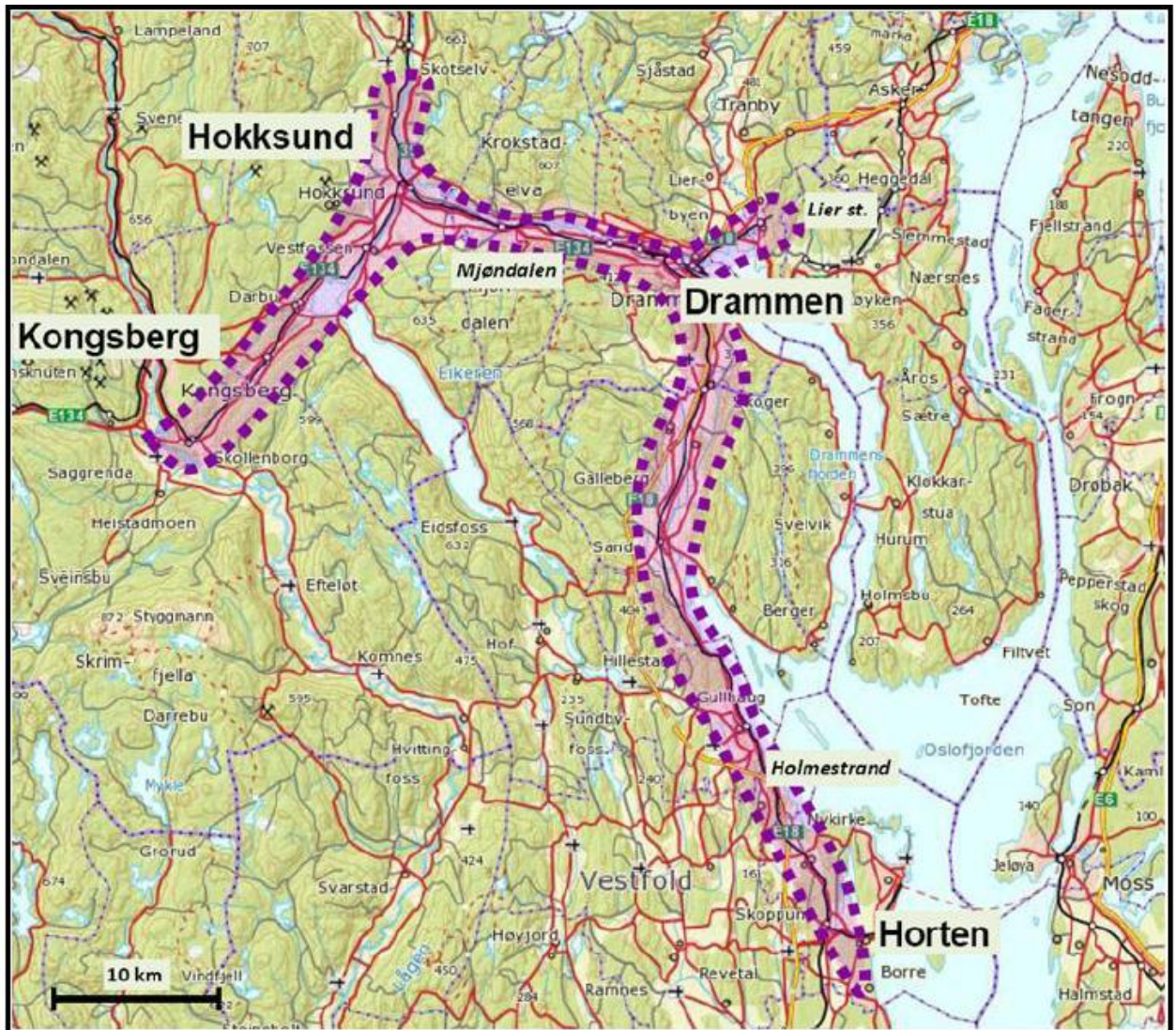
KVU-dokument:	Godsterminal, sporarealer og – kapasitet i Drammensområdet
Utgiver/dato:	Jernbaneverket/5.3.2012 Revidert 23.11.2012
Transportform:	Jernbane/godstransport
Anbefalt konsept:	Alternativ 5 Ryggkollen
KS1-dokument:	KS1 av Godsterminal, sporarealer og – kapasitet i Drammensområdet
Utgiver/dato:	Terramar AS og Oslo Economics AS/7.2.2013
Anbefalt konsept:	Nullalternativet videreføres som et «ventealternativ»
KS1-vedtak:	Nei

11.1 Geografisk avgrensning

Tabell 11.1: Lokaliseringsområde og markedsområde for ny jernbaneterminal (KVU Drammen s. 5)

Primært lokaliseringsområde:	Aktuelt lokaliseringsområde avgrenses av trekanten Lier - Kongsberg - Horten. Området har god kontakt med både eksisterende jernbanenett og riksvegnettet. Transportøkonomisk sett peker strekningen Lier - Drammen - Hokksund seg ut som det mest sentrale område for lokalisering av en kombiterminal siden dette området har umiddelbar kontakt med Drammenbanen, Sørlandsbanen og Bergensbanen. Vestfoldbanen ned til Horten kan også være aktuell å vurdere for eventuell lokalisering av ny godsterminal, (spesielt for vognlast, da denne har mindre volum utgående gods på jernbane mot Bergen og Stavanger). De fem kommunene i Buskerudbyen utgjør det primære lokaliseringsområdet
Markedsområde:	Det primære markedsområdet for kombiterminal i Drammensområdet, dvs markedet som begrunner en lokalisering av terminal nettopp her, er naturlig å definere som de åtte kommunene innen Drammensregionen med tillegg av Kongsberg kommune. Markedsanalysen utført i forbindelse med konseptvalgutredningen viser at logistikkbedrifter og vareiere i nordre del av Vestfold og Østfold er viktige brukere av jernbaneterminalene i Drammen, og inngår i det som er benevnt "godsområdet" for containerterminal i Drammen.

Figur 11.1: Lokaliseringsområde (KVU Drammen s. 5)



11.2 Behov og transportmål for jernbanen

Tabell 11.2: Behov og transportmål for jernbanen (KVU Drammen s. 35, 46 og 55)

Politiske og nasjonale behov	• Det skal legges til rette for en tilnærmet dobling av godskapasiteten på jernbanen innen planperiodens utløp. Økning av kapasiteten for containertransport vil ha hovedprioritet. • Det skal legges til rette for framføring av 600 m lange godstog. • Det skal være balanse mellom kapasitetene i endepunktsterminalene og på strekningene disse i mellom.
Jernbaneverkets godsstrategi	Anbefaler å legge til rette for en dobling av kapasiteten fra 2006 frem til 2020 og en tredobling fra 2006 frem til 2040.
Samfunnsmål	Det skal legges til rette for at en større andel av godset til/fra Østlandet vest for indre Oslofjord på en effektiv måte kan bli transportert på bane innen 2040
Absolutte krav avledet av mål	• Terminalene må kunne utvikles til å oppfylle følgende minstekrav for godsomlasting (sum lastet og losset): ○ Kombiterminal: 85 000 TEU (2020)/130 000 TEU (2040) ○ Vognlastterminal: 40 000 vogner (2020)/60 000 vogner (2040) • Ankomst-/avgangsspor skal være minst 600 m lange. Terminalene skal kunne ta i mot opptil 750 m lange tog fra utlandet, uten opphold i hovedspor

11.3 Togtilbud og jernbaneinfrastruktur i anbefalt konsept

Tabell 11.3: Utbyggingens påvirkning på persontrafikken i anbefalt konsept (KVU Drammen s. 95)

Utviklingstrinn	Påvirkning på persontrafikk
1) Etablering av ny vognlastterminal	Aktuell togtrafikk til den nye terminalen vil kunne betjenes på en enkeltsporet jernbane i kombinasjon med halvtimes frekvens på strekningen Drammen - Hokksund, forutsatt anlegg av dobbeltspor på strekningen Drammen – Gulskogen. Uten halvtimes frekvens til Hokksund vil det i forhold til godstrafikk til/fra ny terminal, ikke være nødvendig med tiltak i eksisterende infrastruktur på strekningen.
2. Etablering av kombiterminal	-

Tabell 11.4: Infrastrukturen som er lagt inn i det anbefalte konseptet (KVU Drammen bilag 11 s. 25)

Nr	Infrastruktur i valgt konsept	Anslått kostnad (mill. kr)
1	Tomt	133
2	Rehabilitering eksisterende anlegg	0
3	Midlertidige tiltak	15
4	Underbygning(er) terminaler og driftsarealer	724
5	Kombiterminal med sporområder	47
6	Vognlastterminal m/sporområder	54
7	Samlokalisert kombi/vognlast m/sporområder	0
8	Arealer for samlastere/annen terminalrelatert virksomhet	102
9	Banegård, jernbaneteknisk	80
10	Banegård, underbygning	145
11	Jernbanetilknytning, avgang/ankomst (alt inkludert)	17
12	Omlegging av eller helt nytt hovedspor (alt inkludert)	0
13	Vegtilknytning inkl. interne veger (alt inkludert)	192
14	Fremtidige utvidelser	203
15	Signalanlegg	104
	Sum	1817

Når det gjelder utviklingstrinn 2 fastslår KVUen at den bør utsettes (KVU Drammen s. 95).

Dagens kombiterminal har betydelig reservekapasitet i forhold til dagens produksjon slik at en avgjørelse om og hvor en kombiterminal bør bygges kan skyves ut i tid. Frem mot 2025 kan en høste erfaring av følgende:

- Utviklingen i godsmarkedet
- Gjennomføre bred samfunnsanalyse av godstransport
- Osloregionens videre arbeid med en «nav-satellitt» terminalstruktur på Østlandet
- Utbygging av første byggetrinn på Alnabru

11.4 KS1: Overordnet vurdering av anbefalt konsept

Da det ikke er gjort et KS1-vedtak har vi valgt å inkludere KS1-konsulentens overordnede vurdering av KUVens anbefalte konsept (KS1 Drammen s. 4).

Vår anbefaling er at nullalternativet videreføres som et «ventealternativ». Det er betydelig usikkerhet knyttet til både behovsutvikling og ledig kapasitet ved dagens terminaler, og vår forståelse er at det ikke foreligger et presserende behov for økt kapasitet de nærmeste årene. Videre planlegging av en ny terminalløsning bør derfor avvente arbeidet med en overordnet plan for fremtidig terminalstruktur for østlandsområdet. En slik plan vil avklare om det i fremtiden skal være en godsterminal i Drammen-området, og hvilken rolle en slik terminal eventuelt skal få. En slik avklaring vil kunne påvirke både valg av lokalisering og utforming av en ny terminal.

11.5 Omtale i Nasjonal transportplan 2014 – 2023

Det er gjennomført konseptvalgutredninger (KUV) og ekstern kvalitetssikring (KS1) av KUV for nytt logistikknutepunkt i Trondheimsområdet og for godsterminalen i Drammen. I tillegg er det gjennomført en egen kvalitetssikring av utbyggingsplanene for Alnabru. Inntil det bygges nye terminaler kan kapasiteten fortsatt økes noe innenfor dagens terminalarealer. På Alnabru er det mulig å øke kapasiteten på dagens terminalområde. Den langsiktige utviklingen av terminalene i de største byene må bl.a. ses i sammenheng med den brede analysen som nå settes i gang, hvor bl.a. spørsmålet om terminalstruktur på Østlandet og forholdet mellom jernbane- og sjøtransport skal utredes. Regjeringen vil derfor komme tilbake til spørsmålet om langsiktig terminalutvikling (NTP 2014 – 2023 s. 185).

VEDLEGG

Oversikt dokumenter

Transportløsninger vei-bane Trondheim-Steinkjer

KVU Trondheim-Steinkjer. Statens vegvesen Region midt og Jernbaneverket Plan nord.
Konseptvalgutredning for transportløsning veg/bane Trondheim-Steinkjer. August 2010.

KS1 Trondheim-Steinkjer. Oslo Economics og Terramar. *Kvalitetssikring av konseptvalg (KS1) av Transportløsning veg-bane Trondheim-Steinkjer.* 15. februar 2012.

KS1-vedtak Trondheim-Steinkjer. Pressemelding fra Statsministerens kontor 10. september 2012.

Transportsystemet på Jæren

KVU Jæren. Rogaland fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbaneverket, Stavanger kommune, Sandnes kommune og Sola kommune. *KVU for Transportsystemet på Jæren – med hovedvekt på byområdet.* 9. oktober 2009.

KVU Jæren Oppsummering. Rogaland Fylkeskommune. Sammenstilling av konsekvenser og anbefalinger. KVU Transportsystemet på Jæren. 10. oktober 2012.

KS1 Jæren. Det Norske Veritas AS, Advansia AS og Samfunns- og næringslivsforskning AS.
Kvalitetssikring (KS1) av konseptvalgutredning for Transportsystemet på Jæren. 20. desember 2012.

KS1-vedtak Jæren. Brev mellom Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet. *Prinsipper for videre utvikling av transportsystemet på Jæren.* 8. april 2013.

Transportsystemet i Nedre Glommaregionen

KVU Nedre Glomma. Statens vegvesen og Jernbaneverket. *Konseptvalgutredning: Transportsystemet i Nedre Glommaregionen.* 1. mars 2010.

KS1 Nedre Glomma. Advansia AS, Samfunns- og næringslivsforskning AS og Det Norske Veritas AS. *Rapport fra ekstern kvalitetssikring (KS1) av konseptvalgutredning for transportsystemet i Nedre Glommaregionen.* 16. mai 2011.

KS1-vedtak Nedre Glomma. Brev mellom Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet. *KS1 Nedre Glommaregionen – Rammer for videre planlegging.* 18. januar 2012.

Grenland

KVU Grenland. Statens vegvesen, Region sør, Samfunnsseksjonen. *Konseptvalgutredning Grenland*. Januar 2010.

KS1 Grenland. Metier og Møreforskning Molde. *Ekstern Kvalitetssikring av KVU Grenland*. 22. juli 2011.

KS1-vedtak Grenland. Meld. St. 26 (2012-2013) *Nasjonal transportplan 2014-2023*.

Regionpakke Bergen

KVU Bergen. Stagens vegvesn Region Vest. «Kjuagutt og stril – mindre bil» *Konseptvalgutredning (KVU) for transportsystemet i Bergensområdet*. 13. mai 2011.

KS1 Bergen. Dovre Group og Transportøkonomisk institutt. *Regionpakke Bergen. Kvalitetssikring av beslutningsunderlag for konseptvalg (KS1)*. 31. mai 2012.

KS1-vedtak Bergen. Brev mellom Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet. *KVU/KS1 Bergensregionen – Rammer for videre planlegging*. 4. april 2013.

InterCity-strekningene

KVU Dovrebanen. Jernbaneverket. *Konseptvalgutredning for IC-strekningen Oslo-Lillehammer*. 16. februar 2012.

KVU Vestfoldbanen. Jernbaneverket. *Konseptvalgutredning for IC-strekningen Oslo-Skien*. 16. februar 2012.

KVU Østfoldbanen. Jernbaneverket. *Konseptvalgutredning for IC-strekningen Oslo-Halden*. 16. februar 2012.

KVU InterCity. Jernbaneverket. Felles avsluttende overbygningsdokument. *Konseptvalgutredning for IC-strekningene Oslo-Halden, Oslo-Lillehammer og Oslo-Skien*. 16. februar 2012.

KS1 InterCity. Dovre Group og Transportøkonomisk institutt. *Intercitystrekningene. Kvalitetssikring av beslutningsunderlag for konseptvalg (KS1)*. 25. januar 2013.

KS1-vedtak InterCity. Meld. St. 26 (2012-2013) *Nasjonal transportplan 2014-2023*.

NTP 2014 – 2023. Meld. St. 26 (2012-2013) *Nasjonal transportplan 2014-2023*.

Revidert Oslopakke 3

KVU Oslo. Statens vegvesen og Jernbaneverket Region Øst. *Konseptvalgutredning Oslopakke 3*. 17. desember 2007.

KS1 Oslo. Dovre International AS og Transportøkonomisk institutt. *Oslopakke 3. Kvalitetssikring av konseptvalg (KS1)*. 27. juli 2008.

GLP Oslo. Oslopakke 3-sekretariatet. *Grunnlag for langsiktige prioriteringer Oslopakke 3*. 21. desember 2011.

KS1-vedtak Oslo. Meld. St. 26 (2012-2013) *Nasjonal transportplan 2014-2023*.

Revidert avtale Oslo. *Revidert avtale Oslopakke 3 – effektiv, sikker og miljøvennlig transport for en region i vekst*. 24. mai 2012.

Nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen

KVU Trondheim knutepunkt. Jernbaneverket Region Nord. *Hovedrapport. Konseptvalgutredning (KVU) for nytt logistikkknutepunkt i Trondheimsregionen*. 12. mai 2011.

KS1 Trondheim knutepunkt. Advansia AS, Samfunns- og næringslivsforskning AS og Det Norske Veritas AS. *Rapport fra kvalitetssikring av konseptvalgutredning for nytt logistikkknutepunkt i Trondheimsregionen*. 20. februar 2012.

KS1-vedtak Trondheim knutepunkt. Meld. St. 26 (2012-2013) *Nasjonal transportplan 2014-2023*.

Alnabru Containerterminal

KAC. Jernbaneverket. *Kvalitetssikring Alnabru Containerterminal*. 12. januar 2012.

KVU Alnabru. Jernbaneverket. *Utredning Alnabru containerterminal*. Byggetrinn 1-4. Ekstern høringsutgave. Januar 2010.

KS1 Alnabru. Terramar AS, Oslo Economics AS og HUPAS Intermodal SA. *Kvalitetssikring av konseptutredning for fornyelse og utvidelse av Alnabru godsterminal*. 20. juni 2012.

KS1-vedtak Alnabru. Meld. St. 26 (2012-2013) *Nasjonal transportplan 2014-2023*.

Godsterminal Drammen

KVU Drammen. Jernbaneverket. *Godsterminal, sporarealer og -kapasitet i Drammensområdet. Konseptvalgutredning*. 5. mars 2012 (revidert 23. november 2012).

KS1 Drammen. Terramar og Oslo Economics AS. *Kvalitetssikring av konseptvalg (KS1). KS1 av Godsterminal, sporarealer og -kapasitet i Drammen-området*. 7. februar 2013.

KS1-vedtak Drammen. Meld. St. 26 (2012-2013) *Nasjonal transportplan 2014-2023*.

Opprinnelig bruttoliste over KVV/KS1-prosesser¹

Prosjekt	KVV-status	KS1-status	Vedtak	Vedtaksdato	Vedtaksdokument	Valgt konsept
KVV anskaffelse av nye trikker	Ferdig 2013	-	-	-	-	
KVV Ny bussterminal Oslo S (RUTER)	Ferdig 12.6.2013	-	-	-	-	
KVV Tønsbergregionen	Ferdig 2013	-	-	-	-	
KVV Grenland	Ferdig januar 2010	Ferdig 22.7.2011	JA	apr.13	NTP 2014 - 2023	
Intercity-strekningene	Ferdig 16.2.2012	Ferdig 25.1.2013	JA	12.4.2013	NTP 2014 - 2023	
Hovedvegssystemet i Moss og Rygge	Ferdig 27.9.2012	Ferdig 22.4.2013	NEI	-	-	
Godsterminal. Sporarealer og - kapasitet i Drammensområdet	Ferdig 5.3.2012 Revidert 23.11.2012	Ferdig 7.2.2013	NEI	12.4.2013	NTP 2014 - 2023	
E6 Alta - Avlastningsvei	Ferdig	Ferdig 27.2.2013	JA	11.4.2013	Brev	K4
Rv15 Strynefjellet	Ferdig 22.3.2012	Ferdig 9.1.2013	NEI	-	-	
Regionpakke Bergen	Ferdig 13.05.2011	Ferdig 31.5.2012	JA	4.4.2013	Brev	
Transportløsning for vei-bane Trondheim-Steinkjer	Ferdig 31.11.2011	Ferdig 15.2.2012	JA	10.9.2012	Pressemelding	Konsept 1

¹ Ved utforming av listen har vi tatt utgangspunkt i en oversikt over KS1-prosesser som forskningsgruppen Concept Symposium ved NTNU har utarbeidet, URL: <http://www.concept.ntnu.no/ks-ordningen/ks-rapporter>

Transportsystemet på Jæren	Ferdig oppdatert rapport 2012	Ferdig 20.12.2012	JA	8.4.2013	Brev	Konsept K3A Busway
Rv35 Hokksund - Åmot - Jevnaker	Ferdig juni 2011	Ferdig 31.1.2012	JA	10.7.2012	Pressemelding	
E39 Søgne - Ålgård	Ferdig 27.5.2011	Ferdig 30.3.2012	JA	13.3.2013	Brev	Midtrekkverkskonsept
E6 Oppland grense- Jaktøyen Rv3 Hedmark grense - Ulsberg	Ferdig 31.1.2012	Ferdig 4.10.2012	JA	10.12.2012	Brev	Kombinasjonskonseptet
E39 Skei - Valsøya (3 del KVUer)	Ferdig oktober 2011	Ferdig 29.8.2012	NEI	-	-	
Alnabru Godsterminal	Ekstern høringsutgave januar 2010	Ferdig 22.6.2012	NEI	-	-	
E39 Aksdal	Ferdig juni 2011, Tilleggsutredning desember 2012	Ferdig 31.5.2012	NEI	-	-	
E10 Rv85 Evenes - Sortland	Ferdig desember 2011	Ferdig 20.7.2012	JA	26.3.2013	Brev	K2/K3
E6 Mørsvikbotn - Ballangen	Ferdig januar 2012	Ferdig 20.7.2012	JA	26.3.2013	Brev	Konsept 1 utbygging i dagens korridor med ferge
Samferdselspakke for Kristiansandsregionen	Ferdig juni 2011	Ferdig 28.3.2012	JA	12.7.2012	Pressemelding	Konsept Ytre Ringvei
E134 Kongsberg - Gvammen	Ferdig juni 2011	Ferdig 10.3.2012	JA	16.11.2012	Pressemelding	
Nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen	Ferdig 12.5.2011	Ferdig 20.2.2012	NEI	12.4.2013	NTP 2014 - 2023	

E16 Bjørge - Øye	Ferdig 17.3.2011	Ferdig 22.7.2011	JA	2.12.2011	Pressemelding	Videre planlegging skal ta utgangspunkt i løsninger som betyr at den nye veien skal gå gjennom Fagernes.
E134 Haukelifjell	Ferdig 10.10.2007	Ferdig 25.1.2011	JA	4.2.2011	Pressemelding	
Transportsystemet Tromsø	Ferdig oktober 2010	Ferdig august 2011	Nei	9.12.2011		
Harstad transportsystem	Ferdig februar 2011	Ferdig juli 2011	JA	-	Det er gjort KS2	
Rv80 Løding-Bodø sentrum	Ferdig februar 2011	Ferdig juli 2011	-	-	-	
Transportsystemet Nedre Glommaregionen	Ferdig mars 2010	Ferdig mai 2011	JA	18.1.2012	Brev fra SD til VD og FK	Konsept 2 og konsept AB
E39 Lavik-Skei	Ferdig oktober 2008	Ferdig januar 2009	JA	2009	"Vedtatt i statsråd"	
E18 Knapstad-E6 Follo	Ferdig juni 2008	Ferdig januar 2009	-	-	-	
Sotrasambandet	Ferdig august 2008	Ferdig januar 2009	JA	20.8.2009	Brev fra SD til VD	Konsept F og konsept J
E18 Langanden-Grimstad	Ferdig oktober 2008	Ferdig april 2009	JA	25.1.2010	Brev fra SD til VD	Konsept 4 og konsept 5
Dobbeltspor Arna-Fløen og Arnatunnel	Ferdig november 2007	Ferdig juli 2008	JA	11.2.1009	Nyhetssak på regjeringens nettside	Jernbanetunnelkonseptet
Vegsystem Mjøsregionen	Ferdig november 2007	Ferdig desember 2008	-	-	-	

Vegsystemet Sluppen Trondheim	Ferdig juni 2008	Ferdig november 2008	JA	-	Kommuneplan er utformet, til det trengs KS1-vedtak	
Oslopakke 3	Ferdig desember 2007	KS1 trinn2 ferdig juli 2008	-	-	Stortingsmelding og proposisjon om trinn 1	
Boknafjord-kryssingen	Ferdig februar 2007	Ferdig november 2008	JA	-	Til behandling i fylkestinget i Rogaland	

