

BEHOVSANALYSE

MÅL OG KRAV

KONSEPTMULIGHETER

KONSEPTANALYSE

KONSEPTVALGUTREDNING

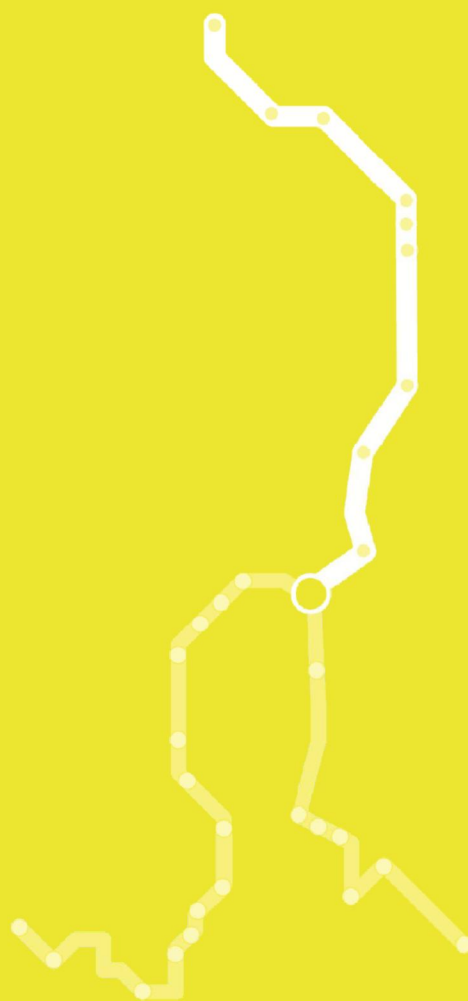
# Behovsanalyse

Konseptvalgutredning for IC-strekningen Oslo - Lillehammer

16. februar 2012



Jernbaneverket



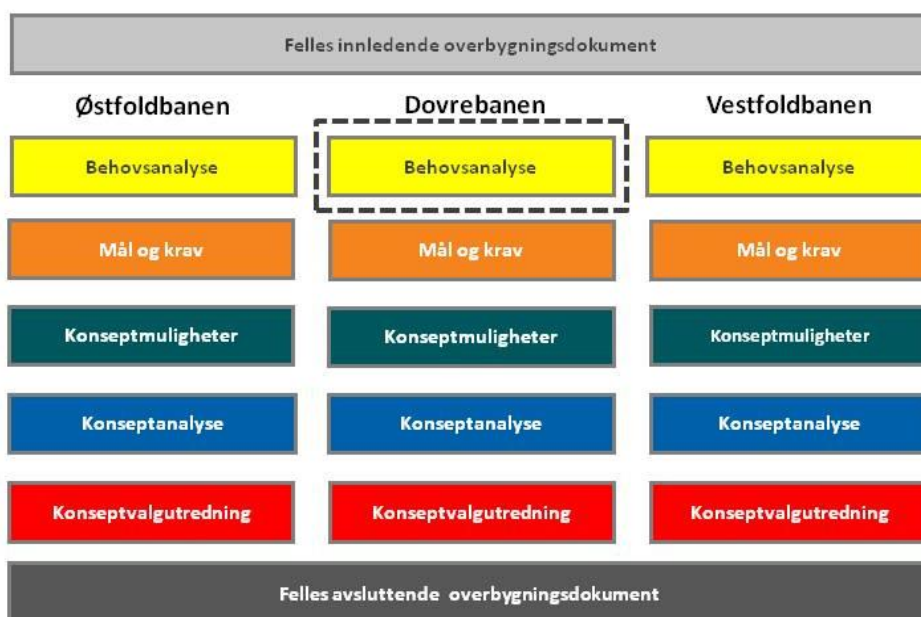


## Forord

Konseptvalgutredningen for Intercity-strekningene (IC-strekningene) er igangsatt etter mandat fra Samferdselsdepartementet til Jernbaneverket, og skal danne grunnlag for Regjeringens beslutning om videre planlegging.

Intercity-området er definert langs banestrekningene Oslo – Halden, Oslo – Skien og Oslo – Lillehammer, og det skal gjennomføres tre parallelle utredninger for disse strekningene. I tillegg skal det utarbeides felles overbygningsdokumenter innlednings- og avslutningsvis for blant annet å se utviklingen av transporttilbudet på de tre strekningene i sammenheng.

Konseptvalgutredningene er bygd opp i fire hoveddeler med hvert sitt dokument: *Behovsanalyse*, *Mål og krav*, *Konseptmuligheter* og *Konseptanalyse*. I tillegg utarbeides en samlet KVVU-rapport for hver banestrekning.



Dette er behovsanalysen for IC-strekningen på Dovrebanen.

Konseptvalgutredningene skal, i regi av Samferdsels- og Finansdepartementet, kvalitetssikres av eksterne konsulenter (KS1).

Prosjektleder for arbeidet er Anne Siri Haugen. Helge Voldsund leder det strekningsvise arbeidet for Dovrebanen. Samarbeidsgruppa består av oppnevnte representanter for fylkeskommunene og fylkesmannsembetene i de tre berørte fylkene Akershus, Hedmark og Oppland, Statens vegvesen, NSB og ulike avdelinger i Jernbaneverket. Ressursgruppa har representanter for alle kommuner i influensområdet, organisasjoner og næringsliv.

Rambøll har vært konsulent for Dovrebanen og har bidratt med utredninger, dokumentene *Behovsanalyse*, *Mål og krav*, *Konseptmuligheter* og *Konseptanalyse*, utarbeidelse av *KVVU-rapport* samt enkelte av underlagsrapportene.

Jernbaneverket 16.2.2012

# Innholdsfortegnelse

Forord	3
Innholdsfortegnelse	4
<b>1 Bakgrunn og hensikt</b>	<b>6</b>
1.1 BAKGRUNN	6
1.2 KONSEPTVALGUTREDNING - KVVU	6
1.3 ORGANISERING	7
1.4 TILGRESENDE PROSJEKTER	8
1.5 INNHALDET I BEHOVSANALYSEN	10
<b>2 Situasjonsbeskrivelse</b>	<b>11</b>
2.1 DE TRE IC-STREKNINGENE	11
2.2 STREKNINGEN OSLO – LILLEHAMMER	12
2.3 BEFOLKNING OG NÆRINGSLEV	15
2.4 TRANSPORTMARKEDET	21
2.5 TRANSPORTINFRASTRUKTUR OG TILBUD	25
2.6 MILJØ OG TRAFIKKSIKKERHET	31
2.7 TRANSPORTMESSIGE UTFORDRINGER	33
<b>3 Normative behov</b>	<b>34</b>
3.1 NASJONAL TRANSPORTPLAN	34
3.2 NASJONALE FØRINGER FOR AREAL- OG MILJØPOLITIKKEN	35
3.3 UTVIKLING AV VEI- OG JERNBANENETTET	36
3.4 OPPSUMMERING	37
<b>4 Etterspørselsbaserte behov</b>	<b>39</b>
4.1 BEHOV FOR BEDRE TRANSPORTTILBUD FOR REISENDE	39
4.2 BEHOV FOR BEDRE TRANSPORTKAPASITET PÅ JERNBANEN	39
4.3 BEHOV FOR MER GODSTRANSPORT FRA VEI TIL JERNBANE	39
4.4 BEHOV FOR Å DEMPETRAFIKKPRESSET INN OG UT AV OSLO	40
4.5 BEHOV FOR MINDRE VEITRAFIKKSTØY, REDUSERTE UTSLIPP OG BEDRE TRAFIKKSIKKERHET	40
4.6 OPPSUMMERING	41
<b>5 Interessentgruppers behov</b>	<b>42</b>
5.1 SYSTEMATISERING AV INTERESSENTENE	42
5.2 PRIMÆRINTERESSENER	43
5.3 SEKUNDÆRINTERESSENER	46
5.4 ANDRE INTERESSENER	48
5.5 OPPSUMMERING	50
<b>6 Regionale og kommunale myndigheters behov</b>	<b>54</b>
6.1 DET SENTRALE ØSTLANDSOMRÅDET	54
6.2 OPPLAND FYLKE	56
6.3 HEDMARK FYLKE	56
6.4 AKERSHUS FYLKE	57

6.5	OPPSUMMERING	58
7	Behovsvurdering	59
7.1	BEHOVENE I SAMMENHENG	59
7.2	PROSJEKTUTLØSENDE BEHOV	60
7.3	VIKTIGE BEHOV	62
7.4	ANDRE BEHOV	62
8	Fra behov til samfunns- og effektmål	63
9	Referanser	64

# 1 Bakgrunn og hensikt

*Dette kapitlet redegjør for bakgrunnen og hensikten med KVVU-arbeidet, herunder "historien" og sammenhengen mellom de tre delstrekningene. Det beskriver utgangspunktet for behovsanalyserapporten, hvordan den er bygd opp, og sammenhengen med andre dokumenter i KVVU-prosessen.*

## 1.1 BAKGRUNN

Intercity-området (IC-området) betegner områdene som betjenes av tog på de tre banestrekningene Oslo – Skien, Oslo – Halden og Oslo – Lillehammer.

Områdene kjennetegnes av en flerkjernet bystruktur med stort befolkningsgrunnlag og stedvis tett arealbruk. Det genererer høy transporttettersspørsmål, preget av pendling inn til hovedarbeidsmarkedet i Oslo-området og reiser mellom byene i området. IC-området er kjernen i den raskest voksende landsdelen i Norge. Fram mot 2040 forventes befolkningen innenfor Oslo-området alene å øke med 450 000.[31]

Trafikksituasjonen i IC-området er allerede i dag preget av kapasitetsproblemer, særlig i rushperiodene. Befolkningsveksten vil forsterke problemene. Disse utfordringene krever en betydelig utvidelse av kapasiteten i transportnett. Økt kapasitet og kvalitet på transporttilbudet er en forutsetning for at IC-området skal videreutvikles som en attraktiv og konkurransedyktig region.

Det foreligger en IC-strategi fra begynnelsen av 1990-tallet. I forbindelse med arbeidet med gjeldende NTP fremmet Jernbaneverket ønsket om å se på strategien på nytt, blant annet som følge av prognoser for høy befolkningsvekst og manglende oppfølging av eksisterende strategi i form av investeringer. I tråd med Stortingets NTP-behandling er det også behov for avklaring om eventuell tilpasning til høyere hastighetsstandard enn 200 km/t.

## 1.2 KONSEPTVALGUTREDNING - KVVU

Samferdselsdepartementet har i mandat av 17.01.11 gitt Jernbaneverket i oppdrag å utføre en konseptvalgutredning (KVVU) for IC-området. KVVU er regjeringens metode for å analysere store statlige investeringsprosjekter i en tidlig fase. KVVU skal etterfølges av en ekstern kvalitetssikring, kalt KS1. KVVU-arbeidet vil danne grunnlaget for et overordnet prinsippvedtak i regjeringen om valg av utbyggingskonsept og godkjenning av videre planlegging basert på det valgte konsept. Prioritering mellom ulike prosjekter skal som tidligere skje gjennom Nasjonal transportplan (NTP).

KVVU-arbeidet skal

- avklare grunnleggende transportrelaterte behov i området
- definere samfunns mål og mål for hvilke effekter som skal oppnås for brukerne
- avklare hvilke krav som skal danne grunnlag for evaluering av konsepter
- identifisere aktuelle konsepter
- vurdere konsekvenser av de ulike konseptene
- anbefale konsept eller premisser for videre planlegging

Det utarbeides separate, men samordnede KVVU-rapporter for hver av strekningene. I tillegg skal det fremstilles felles overbygningsdokumenter for strekningene innlednings- og avslutningsvis.

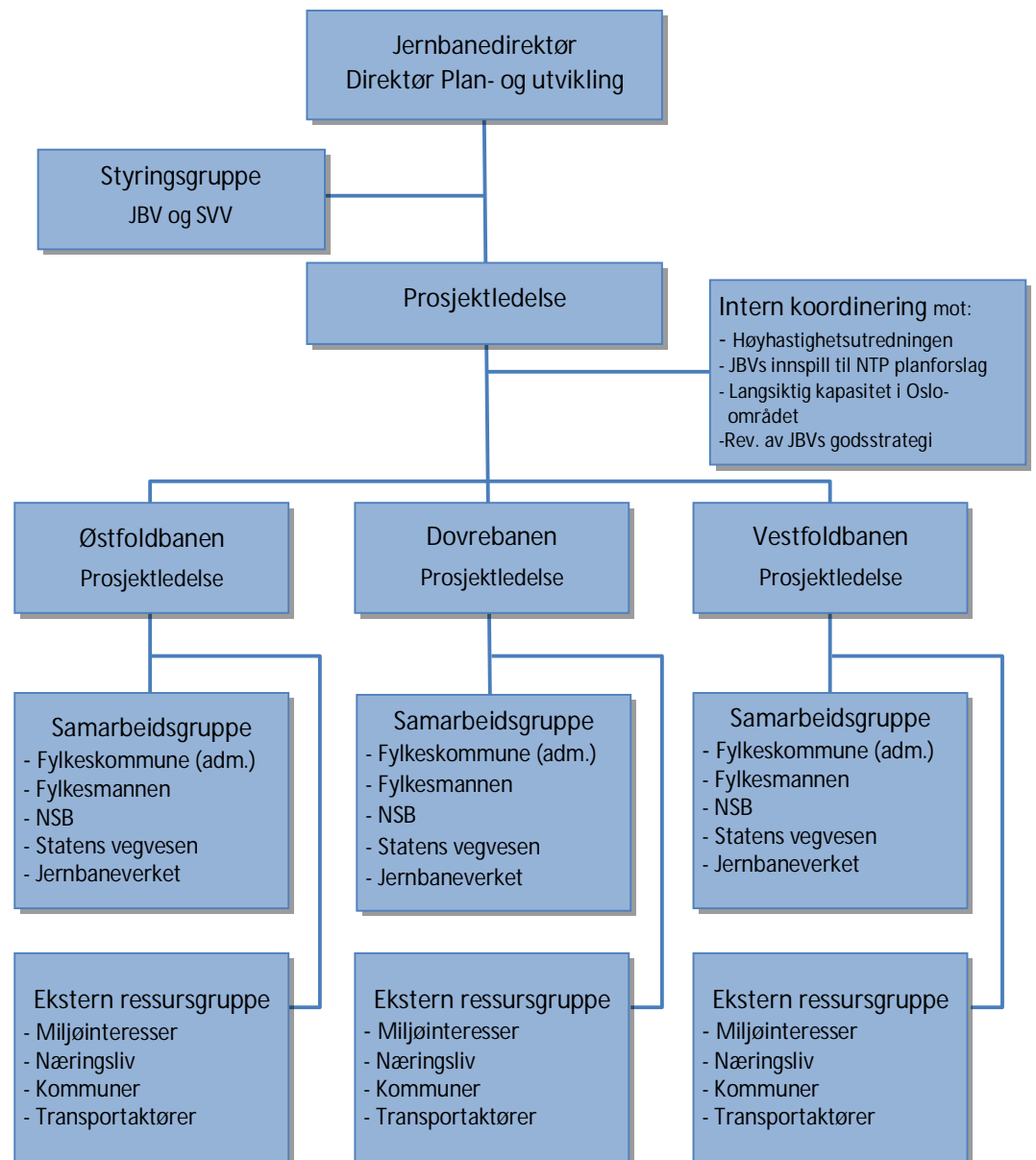
Behovsanalyse er første fase i det strekningsvise KVVU-arbeidet, og skal dokumentere det prosjektutløsende behovet basert på en situasjonsbeskrivelse og

interessentanalyse, samt vurdere samfunnsbehov og andre viktige behov. Det prosjektutløsende behovet er grunnlaget for neste fase i arbeidet; mål og strategier.

Tidlig i arbeidet med konseptvalgutredningen er det for hver banestrekning arrangert et verksted med deltakere fra berørte fylkeskommuner, kommuner, etater og organisasjoner. I verkstedene ble behov, mål og konsepter drøftet. Arbeidet er dokumentert i en egen verkstedrapport for hver banestrekning.

### 1.3 ORGANISERING

Jernbaneverket har organisert KVV-arbeidet med en strekningsovergrepene intern ledelse for hele prosjektet, samt tre regionale prosjektteam, ett for hver strekning. Disse har hver sin samarbeidsgruppe, med både interne og eksterne deltakere, samt en ekstern ressursgruppe (politisk og administrativt) for hver strekning. Organisering av KVV-arbeidet er vist i figur 1-1.



Figur 1-1 Organisering av prosjektet

## 1.4 TILGRESENDE PROSJEKTER

Det foreligger / utarbeides en rekke planer og utredninger som har grenseflater mot konseptvalgutredningen. Nødvendig koordinering med disse har skjedd ved representasjon i samarbeidsgruppen, ressursgruppen eller på KVV-verkstedet, samt på egne møter. Resultatene av koordineringen inngår som grunnlag både for behovsanalysen og ved formulering av mål. I tabell 1-1 er det gitt en oversikt over plan- og utredningsarbeider med særlig relevans for strekningen Oslo – Lillehammer.



Tabell 1-1 Oversikt over samferdselsplaner, -utredninger og prosjekter av særlig relevans for KVVU for IC-tilbud i transportkorridoren Oslo – Lillehammer

Tittel	Ferdig år	Utarb. av	Innhold, stikkord
Høyhastighetsutredningen: Korridoren Oslo - Trondheim	Januar 2012	JBV	Høyhastighetstraseer i alternativ som skal bygge på IC-strekningene, koordineres med konseptene i KVVU IC
KVVU for IC-strekningen Oslo – Skien (Vestfoldbanen) og Oslo – Halden (Østfoldbanen)	Februar 2012	JBV	Tilsvarende KVVU-arbeid som for Dovrebanen
Langsiktig kapasitet i Oslo-navet	2012 Under arbeid	JBV	Tverretattlig vurdering av jernbanens rolle i nærtrafikken, og JBVs vurdering av kortsiktige og langsiktige kapasitetsutfordringer på jernbanen i Oslo-området
Revisjon av Jernbaneverkets godsstrategi	2012 Under arbeid	JBV	Revisjon av JBVs strategi som tydeliggjør langsiktige mål og nødvendige tiltak for godstrafikken
Strekningsvis utviklingsplan for Dovrebanen nord for Lillehammer og Rørosbanen	2011 Ikke ferdig-behandlet	JBV	Planene angir langsiktige (2040) mål og strategier for utvikling av jernbanestrekningene i korridoren
KVVU for ERTMS	2010 Ikke KS1-behandlet	JBV	Videreføres med KVVU for ny teknologisk plattform
Kommunedelplaner E6 Minnesund – Skaberud og Dovrebanen Eidsvoll – Sørli	2007/2009	Statens vegvesen / JBV	Kommunedelplaner for utbygging av fellesprosjektet E6 og Dovrebanen i Stange og Eidsvoll kommuner. Nytt dobbeltspor Langset – Kleverud og ny E6 Gardermoen – Kolomoen er under bygging, og er planlagt ferdig i hhv. 2015 og 2014
E6 Kolomoen – Moelv. Kommunedelplan	Under arbeid	Statens vegvesen	Kommunedelplanarbeid for ny firefelts E6 i kommunene Stange, Hamar og Ringsaker
E6 Moelv – Biri. Kommunedelplan	Under arbeid	Statens vegvesen	Kommunedelplanarbeid for ny firefelts E6 i kommunene Ringsaker og Gjøvik
KVVU for transportsystemet i Mjøs-regionen	2007	Statens vegvesen	Utredning av ulike konsepter for framtidens transportsystem i Mjøs-regionen
Nasjonal transportplan 2014–23, utredningsfasen	2011	Avinor, Kystverket SVV, JBV	Diverse utredninger som grunnlag for transportetatene og Avinors forslag til Nasjonal transportplan 2014–2023
Plansamarbeidet Oslo – Akershus. Felles regional plan for areal og transport i Akershus og Oslo.	2013 Under arbeid	Oslo komm., Akershus fylkesk.	Planprogram vedtatt av Politisk styringsgruppe i mars 2011

## 1.5 INNHOLDET I BEHOVSANALYSEN

Behovsanalysen består av situasjonsbeskrivelse, behovskartlegging og -vurdering samt formulering av prosjektutløsende behov.

Situasjonsbeskrivelsen inneholder fakta om dagens situasjon som grunnlag for utvikling av behov, mål, krav og konsepter. Den beskriver utredningsområdet langs IC-strekningen Oslo – Lillehammer, herunder arealbruk, transportmarked og infrastruktur. Situasjonsbeskrivelsen munner ut i en vurdering av de viktigste transportmessige utfordringene for strekningen på lengre sikt (2040).

Behovskartleggingen omfatter følgende behov:

- *Normative behov, nasjonale interesser*

Nasjonale mål for transportpolitikken slik den er nedfelt i statlig, nasjonal politikk og beskrevet i Nasjonal transportplan og samferdselsetatenes langsiktige planer

- *Etterspørselsbaserte behov*

Utleddet fra befolknings- og transportprognoser sett i sammenheng med transportsystemets kapasitet og kvalitet på strekningen

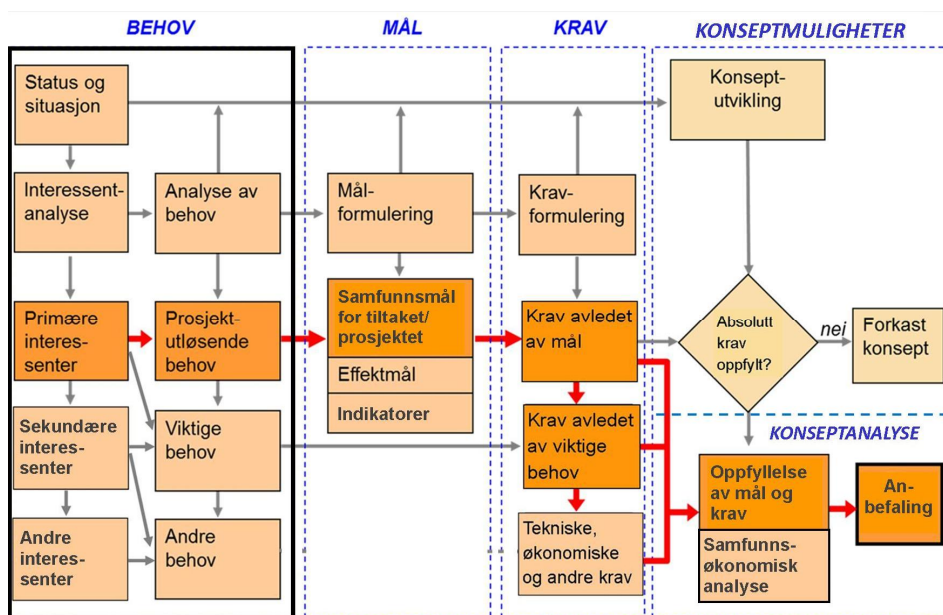
- *Interessegruppers behov*

Hvilke spesifikke behov som er viktige for brukere av transportsystemet og andre interessentgrupper, både direkte og indirekte berørte, og deres forhold til transporttilbudet på IC-strekningen

- *Regionale/lokale myndigheters behov*

Relevante mål og strategier slik de framkommer av vedtatte regionale og kommunale oversiktsplaner i fylkene Akershus, Hedmark og Oppland

Behovsvurderingen oppsummerer resultatene fra behovskartleggingen, herunder viktige behov både knyttet til ønskede og negative ringvirkninger av transportsystemet på strekningen. Vurderingen konkluderer med formulering av det prosjektutløsende behovet for IC-strekningen Oslo – Lillehammer.

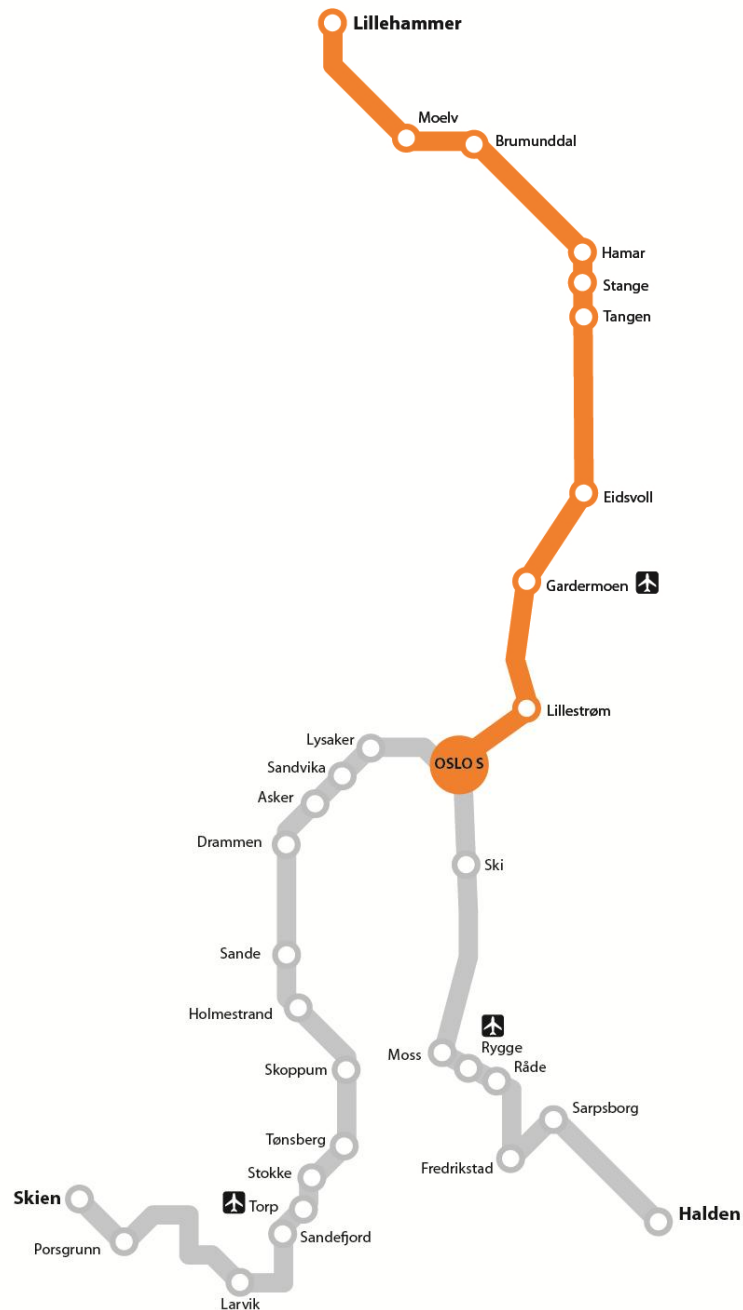


Figur 1-2 Oversikt over elementene i en KVV-prosess, med de viktigste sammenhengene markert som "den røde linjen". Behov som presenteres i dette dokumentet, er markert med ramme

## 2 Situasjonsbeskrivelse

Beskrivelsen av dagens situasjon omfatter strekningens geografi, arealbruk langs strekningen, transportmarkedet den dekker, og transportinfrastrukturen. I tillegg beskrives også framtidige transportmessige utfordringer.

### 2.1 DE TRE IC-STREKNINGENE



Figur 2-1 Kart over IC-strekningene med byer og tettsteder som inngår i dagens stoppmønster

IC-området kjennetegnes av en flerkjernet bystruktur med stort befolkningsgrunnlag og stedvis tett arealbruk. Dette genererer høy transporttetter, preget av

innpendling til hovedarbeidsmarkedet i Oslo-området og reiser mellom byene i området.

Området betjenes av tog på banestrekningene Oslo – Skien, Oslo – Halden og Oslo – Lillehammer.

IC-området er kjernen i den raskest voksende landsdelen i Norge. Fram mot 2040 vil befolkningen innenfor Oslo-området alene øke med 450 000.[32]

## 2.2 STREKNINGEN OSLO – LILLEHAMMER

### 2.2.1 UTREDNINGSOMRÅDET

Utredningsområdet omfatter transportsystemet med tilliggende areal mellom Oslo og Mjøs-området, dvs. området fra Øyer i nord, Elverum i øst og Oslo i sør til Gjøvik-regionen i vest.

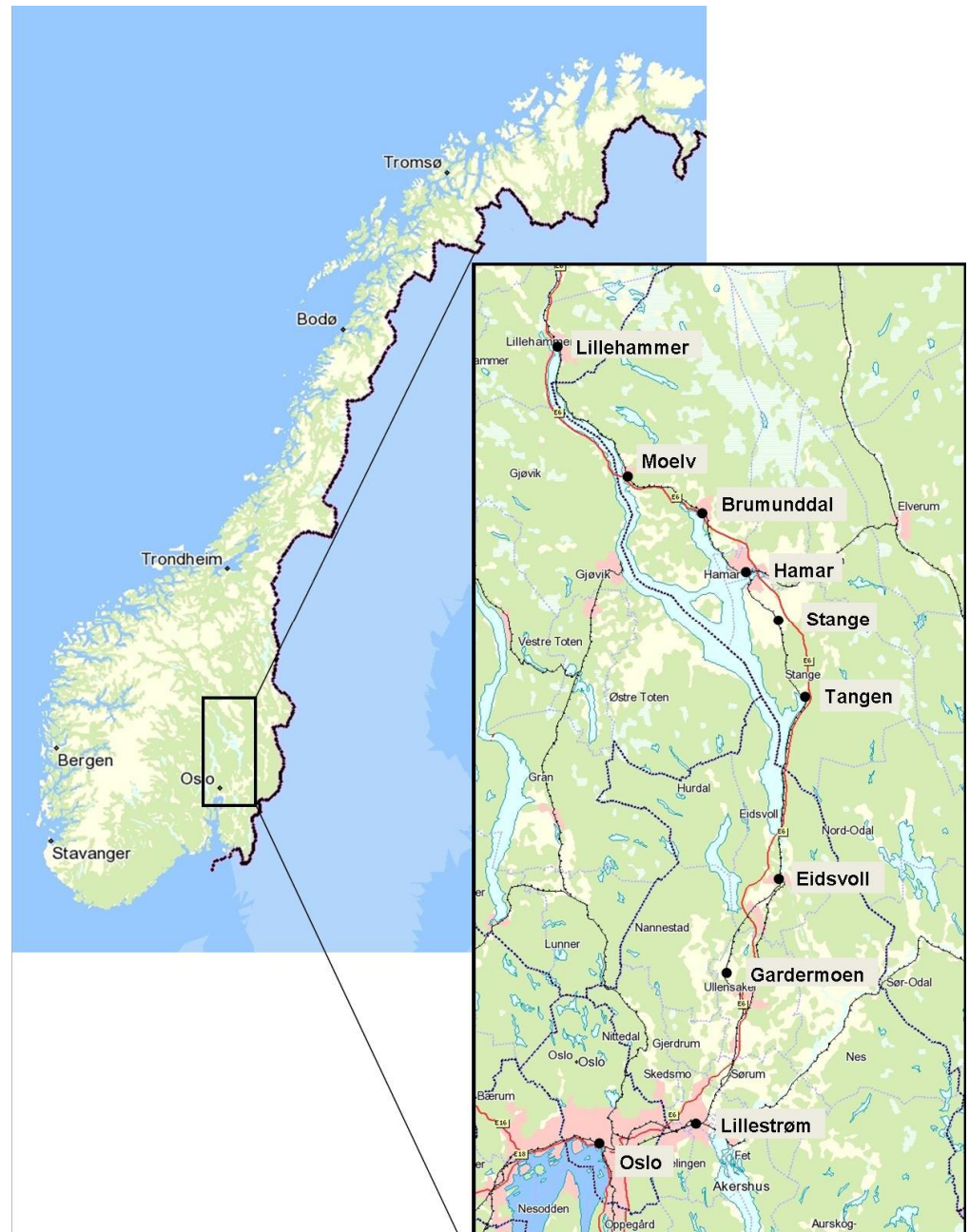
Influensområdet strekker seg langt ut over utredningsområdet, og vil kunne omfatte store deler av det indre Østlandet, Trøndelag, Nordvestlandet og Nord-Norge. Godstransporten mellom Østlandet og Midt-Norge /Nord-Norge passerer området og vil bli influert av tiltak i korridoren. Det samme gjelder passasjertransport mellom Oslo og Trondheim-området. Tiltak innenfor utredningsområdet må også vurderes i lys av en eventuell utbygging av høyhastighetsbane mellom Oslo og Trondheim.

Intercity-strekningen Oslo – Lillehammer betjener først og fremst Mjøs-området, Romerike og Oslo-området. Mjøs-byene defineres i mange sammenhenger som de ti kommunene rundt byene ved Mjøsa, altså Hamar, Stange, Løten, Ringsaker, Lillehammer, Gausdal, Øyer, Gjøvik, Østre Toten og Vestre Toten. I tabell 2-1 er det tatt utgangspunkt i etablerte regionbegrep i Mjøs-området. Det innebærer at også Nordre og Søndre Land er innlemmet i Gjøvik-regionen.

I tillegg innlemmes Elverum i enkelte sammenhenger i Mjøs-området. I denne situasjonsbeskrivelsen er Elverum derfor definert som en del av Hamar-regionen. Selv om Dovrebanen ikke direkte betjener alle disse kommunene, vil de inngå i markedsgrunnlaget i større eller mindre grad.

Tabell 2-1 Regiondefinisjoner brukt i situasjonsbeskrivelsen

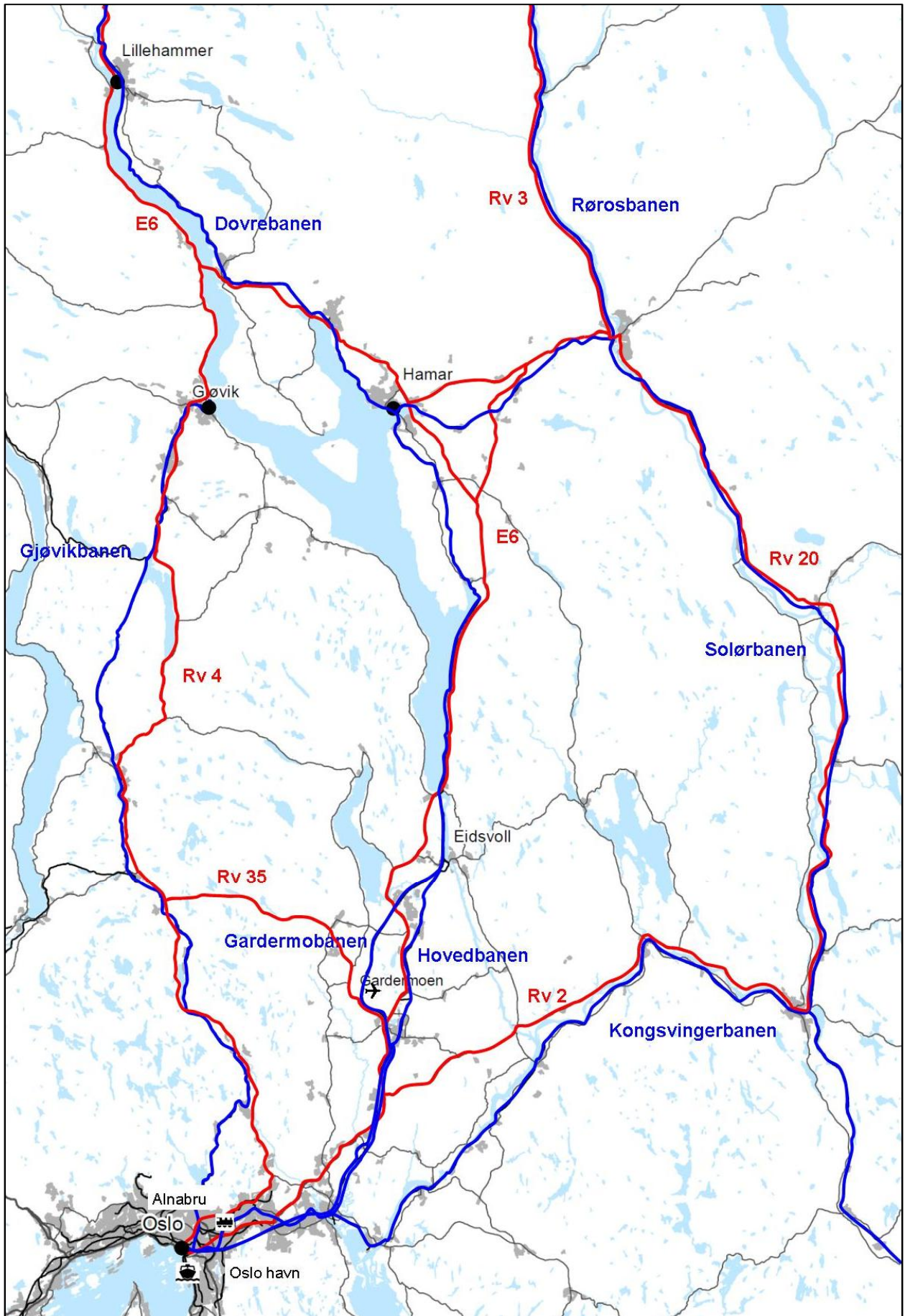
Område	Region	Kommuner som inngår
Mjøs-området/ Mjøs-byene	Lillehammer-regionen	Lillehammer, Øyer, Gausdal
	Gjøvik-regionen	Gjøvik, Vestre Toten, Østre Toten, Nordre Land, Søndre Land
	Hamar-regionen	Hamar, Stange, Løten, Ringsaker, Elverum
Oslo og Romerike	Øvre Romerike	Eidsvoll, Gjerdrum, Hurdal, Nannestad, Nes, Ullensaker
	Nedre Romerike	Aurskog-Høland, Sørum, Fet, Rælingen, Lørenskog, Skedsmo, Nittedal
	Oslo	Oslo



Figur 2-2 Utredningsområdet for IC-strekningen Lillehammer - Oslo (kartgrunnlag: Norge digitalt)

### 2.2.2 TRANSPORTKORRIDOREN

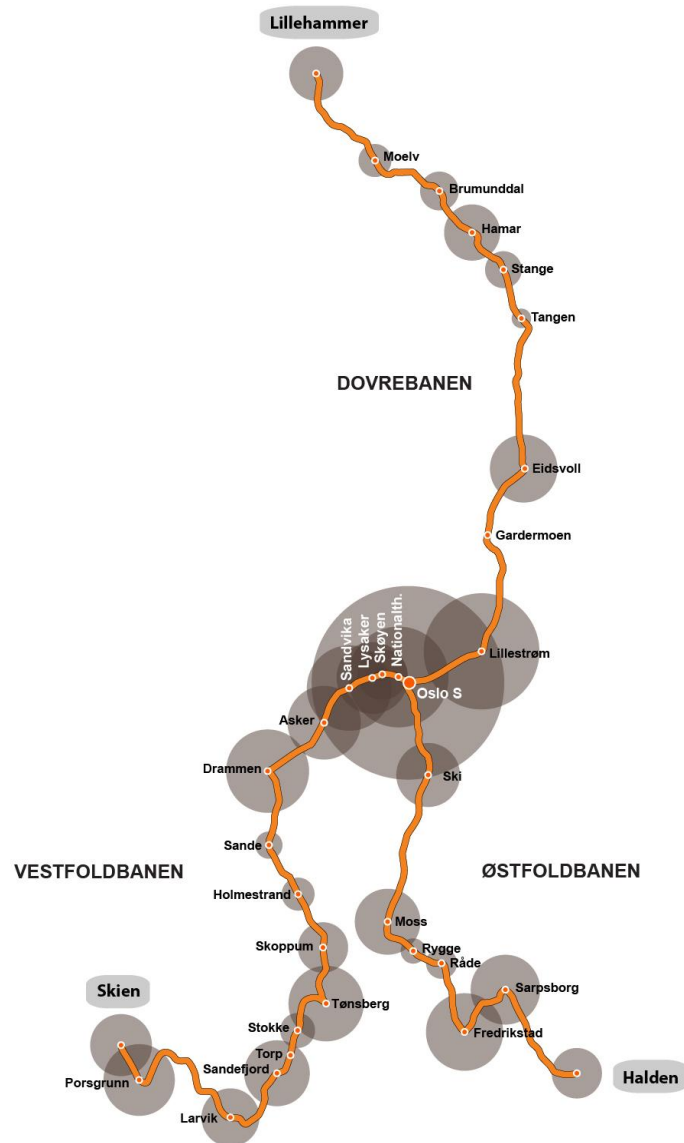
Transportkorridoren er i denne analysen er definert som vei- og jernbanestrekningene mellom Oslo og Mjøs-området. Det overordnede transportnettet i korridoren omfatter Dovrebanen, Gjøvikbanen, Solørbanen, Rørosbanen og deler av Kongsvingerbanen, samt det overordnede veinettet E6, Rv. 4 og Rv. 3. Gardermoen hovedflyplass er viktig for fjerntrafikk til andre deler av landet og utlandet. I tillegg er Alnabu godsterminal og Oslo havn viktige knutepunkter for godstransport for hele landet.



Figur 2-3 Det overordnede transportsystemet i korridoren (kartgrunnlag: Norge digitalt)

## 2.3 BEFOLKNING OG NÆRINGS LIV

### 2.3.1 BOSETNINGSMØNSTER



Figur 2-4 Byer og tettsteder på IC-strekningene. Sirklenes areal er proporsjonalt med antall innbyggere i influensområdet rundt stasjonene (innenfor avstand 30 km), i forhold til tallene for Oslo S

I tabell 2-1 er det oppsummert befolkning og arbeidsplasser fordelt på regioner i utredningsområdet.

Tabell 2-2 Folketall og arbeidsplasser i influensområdet [32]

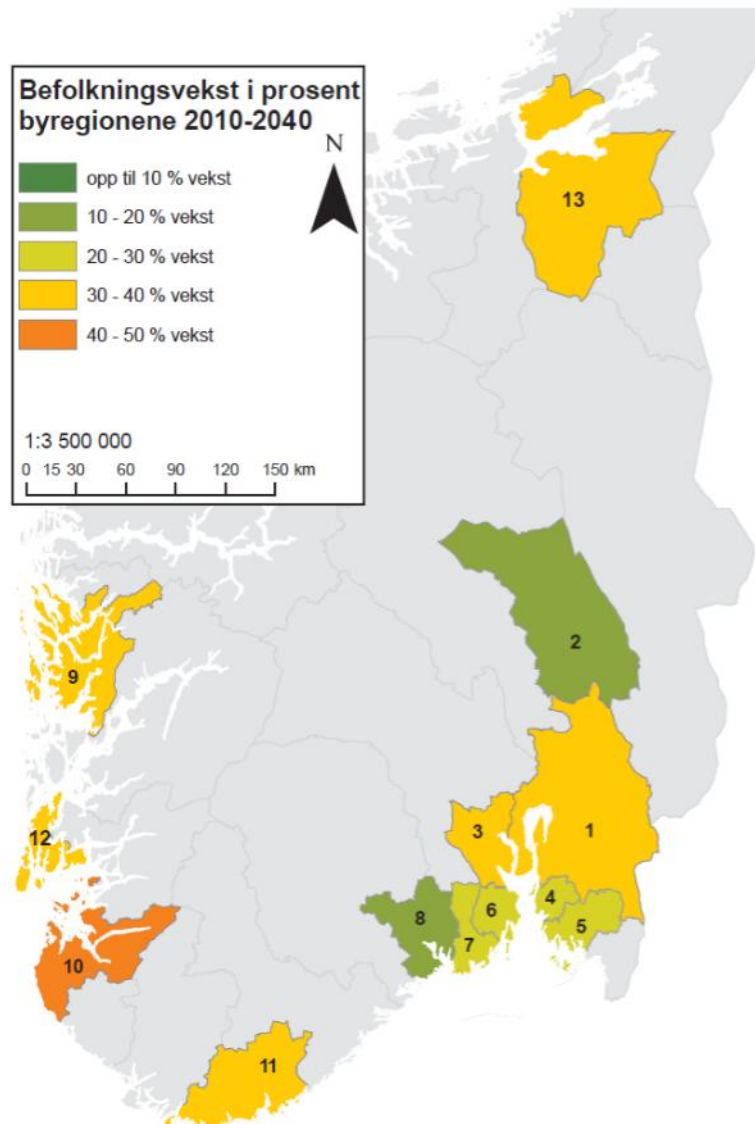
Region	Kommuner	Folketall 1. jan. 2011	Arbeidsplasser
Hamar-regionen	Hamar	28 662	18 776
	Stange	19 154	6 716
	Løten	7 353	1 716
	Ringsaker	32 842	13 549
	Elverum	19 979	10 068
	Sum Hamar-regionen	107 990	50 825
Lillehammer-regionen	Lillehammer	26 571	16 115
	Øyer	5 092	1 932
	Gausdal	6 141	2 301
	Sum Lillehammer-regionen	37 804	20 348
Gjøvik-regionen	Gjøvik	28 974	16 075
	Vestre Toten	12 803	5 360
	Østre Toten	14 604	6 206
	Nordre Land	6 716	2 916
	Søndre Land	5 837	1 838
	Sum Gjøvik-regionen	68 934	32 395
Øvre Romerike	Eidsvoll	21 128	6 518
	Gjerdrum	5 990	1 497
	Hurdal	2 619	833
	Nannestad	11 128	2 658
	Nes	19 049	5 265
	Ullensaker	30 081	21 797
	Sum Øvre Romerike	89 995	38 568
Nedre Romerike	Aurskog-Høland	14 632	4 823
	Sørum	15 686	4 360
	Fet	10 431	2 410
	Rælingen	15 920	2 708
	Lørenskog	33 308	17 929
	Skedsmo	48 752	26 199
	Nittedal	21 165	7 392
	Sum Nedre Romerike	159 894	65 821
Oslo	Oslo	599 230	426 124
Sum		1063 847	634 081

Mjøs-området har til sammen drøyt 200 000 innbyggere og ca 100 000 arbeidsplasser. Oslo og Romerike har til sammen 850 000 innbyggere og 530 000 arbeidsplasser.

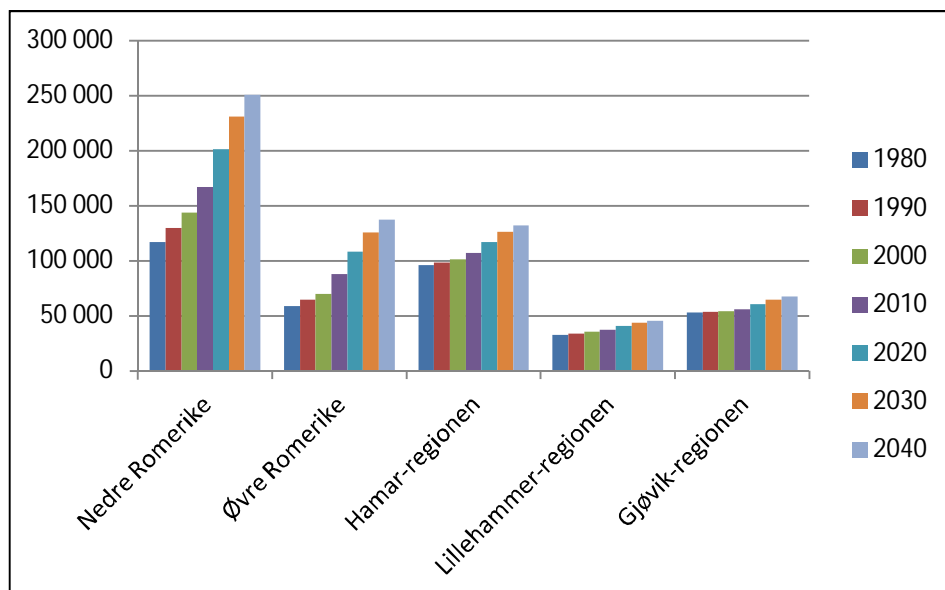
Alle kommunene langs banestrekningen har hatt befolkningsøkning de siste 20 år, men veksten varierer. Kommunene nærmest Oslo har hatt størst vekst, mens den har vært mer beskjeden nord for Eidsvoll.



SSBs prognoser framover viser fortsatt stor vekst rundt Oslo-området. Den største befolkningsveksten forventes å komme i dagpendleravstand til Oslo, mens innlandskommunene lenger nord forventes å få mer moderat vekst.



Figur 2-5 Prognose for befolkningsendringer i byregioner [35]



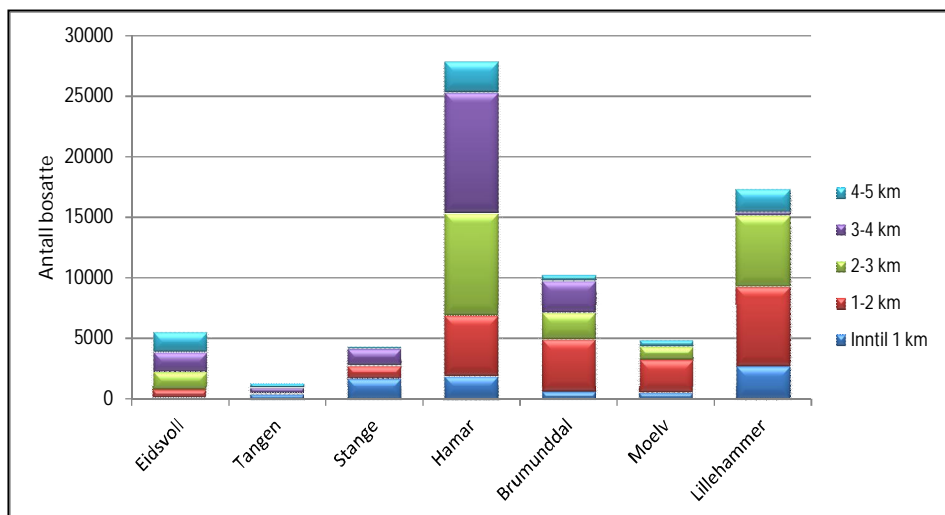
Figur 2-6 Befolkning i regioner. Utvikling 1980-2010 og SSBs middelprognose for 2020 – 2040 [32]

#### STASJONENES NEDSLAGSFELT

Innenfor stasjonenes nedslagsfelt er det særlig sett på befolkningen i en radius av henholdsvis 1 km og 30 km rundt stasjonene.

Hamar stasjon har størst befolkning innenfor sitt influensområde (30 km) med 41 000 personer, etterfulgt av Lillehammer stasjon med 26 000 personer.

Stasjonene i Lillehammer, Hamar og Stange har flest bosatte i gangavstand (inntil en kilometer) fra stasjonene. I Lillehammer er det rundt 2500 bosatte, på Hamar og i Stange rundt 2000 bosatte.



Figur 2-7 Antall bosatte i ulik avstand fra stasjonene[30]

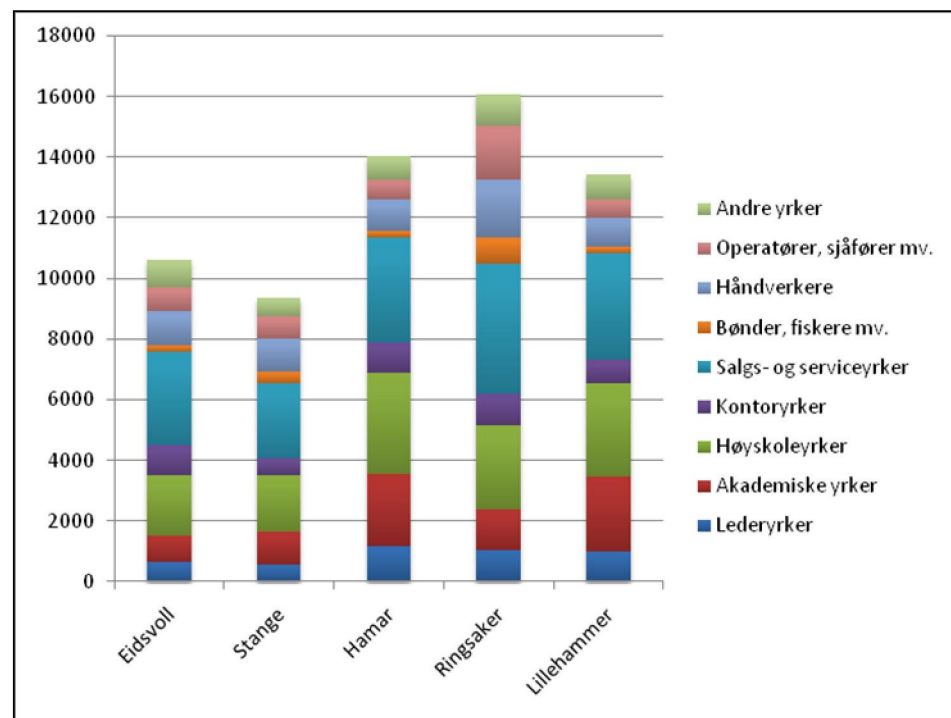
#### 2.3.2 ARBEIDSPASSER

Oslo står i en særstilling, med stort arbeidsplassoverskudd. I tillegg kan nevnes Gardermoen, som er en stor arbeidsplass på Romerike.

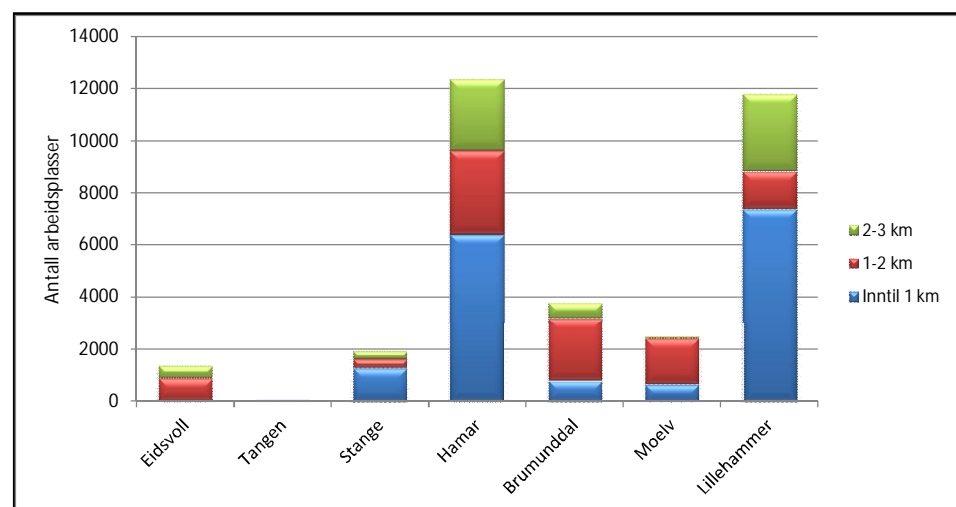
Næringsstrukturen langs banen er dominert av offentlig og privat tjenesteyting. Ringsaker er både den største industrikommunen og jordbrukskommunen i korridoren, med blant annet en godt utviklet næringsmiddel- og trevareindustri.

Hovedtyngden av arbeidsplasser langs jernbanen i Oppland og Hedmark er lokalisert i tilknytning til de fem sentrale byene og tettstedene Stange, Hamar, Brumunddal, Moelv og Lillehammer. Regionsentrene Hamar og Lillehammer peker seg ut, og det er her den største veksten i arbeidsplasser har kommet det siste tiåret.

Lillehammer og Hamar har også høyest tetthet av arbeidsplasser 1 km fra stasjonene, med henholdsvis 7400 og 6400 arbeidsplasser.



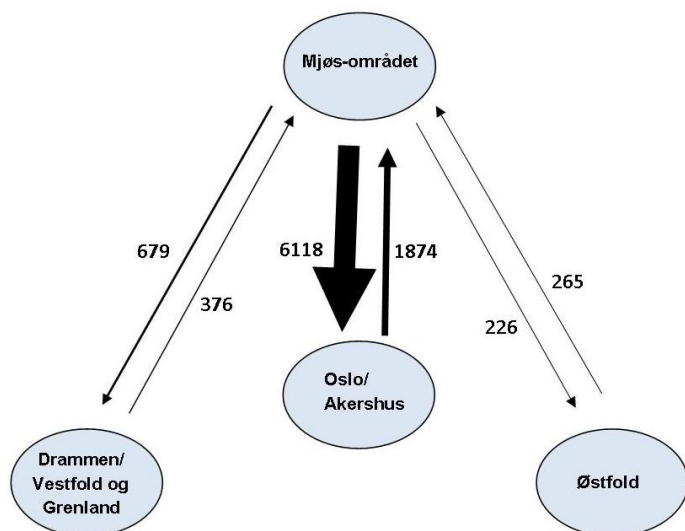
Figur 2-8 Sysselsatte etter bosted og yrke [30]



Figur 2-9 Antall arbeidsplasser i ulike avstand fra stasjonene [30]

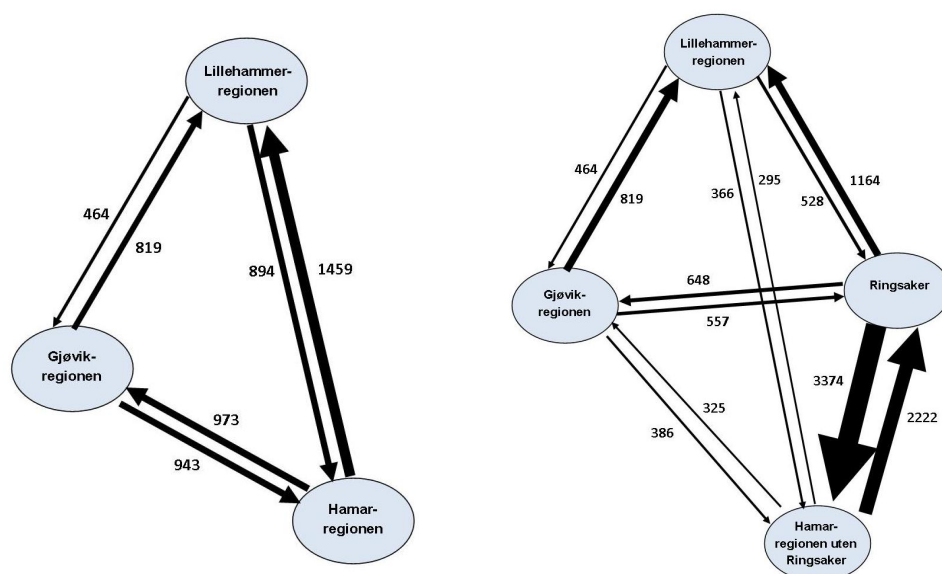
## 2.3.3 ARBEIDSPENDLING

Det er betydelig større utpendling enn innpendling fra Mjøs-området til Oslo og Akershus. Antallet som pendler videre til Østfold eller Vestfold, er forholdsvis lavt. Antall pendlere fra Mjøs-området til Oslo er lavere enn for tilsvarende områder langs Østfoldbanen og Vestfoldbanen.



Figur 2-10 Pendling ut og inn til Mjøs-området [32]

Innad i regionen har kun Lillehammer og Hamar større innpendling enn utpendling. Langs Dovrebanen mellom Tangen og Lillehammer var det i 2009 17 500 arbeidstakere med bosted i én by og arbeidssted i en annen. Antallet har vokst med 10 % siden 2000; det er mindre enn økningen i antall regionale pendlere langs Østfold- og Vestfoldbanen. Pendling mellom de tre byregionene er vist i figur 2-11. Det er et større antall pendlere til Lillehammer enn til de andre byene. Hvis vi skiller ut Ringsaker kommune fra Hamar-regionen, ser vi at hovedtyngden av pendlingen foregår mellom Moelv/Brumunddal og Hamar.



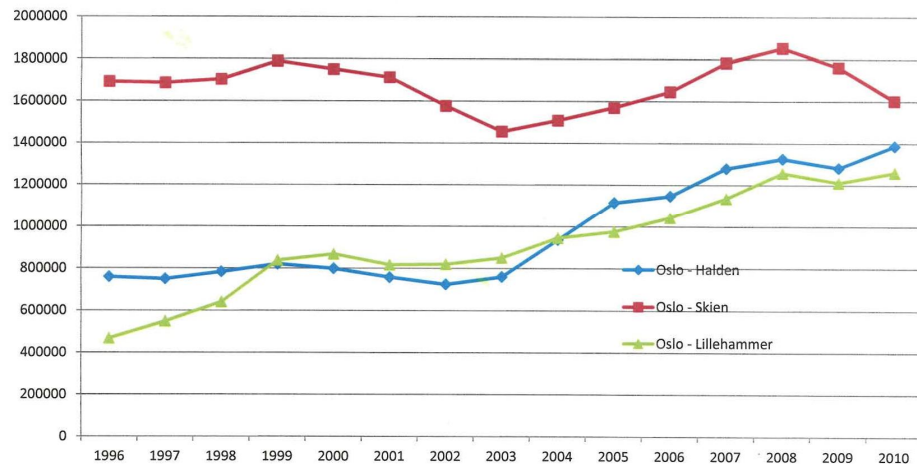
Figur 2-11 Pendling internt i Mjøs-området [32]

## 2.4 TRANSPORTMARKEDET

### 2.4.1 PERSONTRANSPORT

#### REISER TIL/FRA OSLO OG AKERSHUS

Dovrebanen er den IC-strekningen som har lavest antall reisende, men økningen har vært stor de siste årene. Dovrebanen spiller en betydelig rolle i kollektivtrafikken mellom Mjøs-byene og Oslo-området.



Figur 2-12 Trafikkutvikling for regiontog Østlandet målt ved tellepunkt 1996 - 2010

Reiser til og fra Oslo /Akershus tar utgangspunkt i passeringer forbi et snitt mellom Eidsvoll og Tangen. Det er totalt 4 millioner reiser til og fra Oslo/Akershus årlig over dette snittet. Den største andelen av denne trafikken gjennomføres med bil. Togets markedsandel for arbeidsreiser er høyere enn for andre typer reiser. Det siste tiåret har økningen i togtrafikken vært større enn i veitrafikken.

Tabell 2-3: Markedsandeler reiser til/ fra Oslo og Akershus [30]

Alle reiser	Dovrebanen
Biltrafikk, andel	68,3 %
Togtrafikk, andel	31,5 %
Busstrafikk, andel	0,2 %
Mill. reiser pr. år	4,14

#### REISER MELLOM LILLEHAMMER- OG HAMAR-REGIONENE

Internt i regionen gjennomføres den aller vesentligste del av de totale reiser med bil. Halvparten av reisene med tog innad i regionen er mellom Lillehammer og Hamar. Det siste tiåret har det vært en økning i lokaltrafikken mellom Lillehammer og Tangen, men økningen har vært fra et lavt nivå. I samme periode har økningen i biltrafikken vært beskjeden.

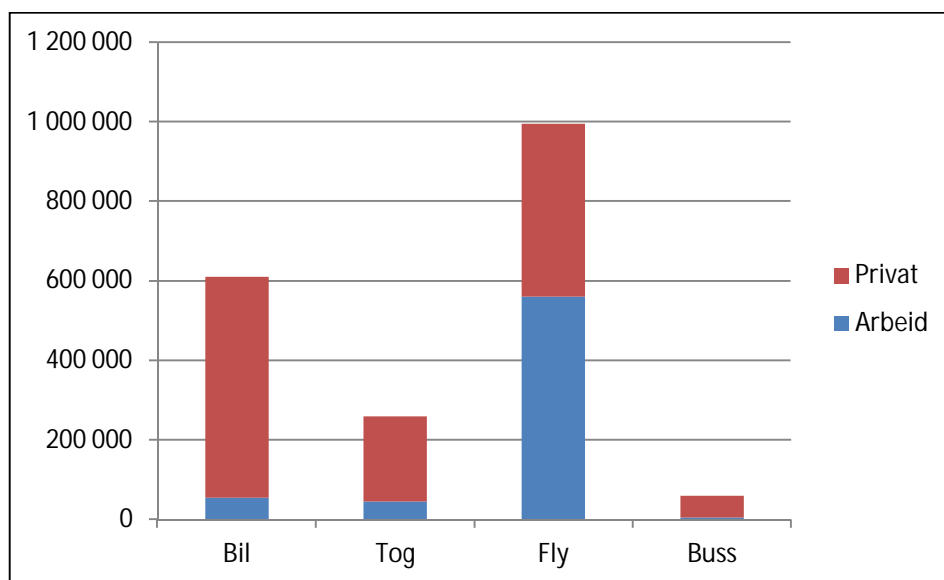
Tabell 2-4: Markedsandeler og samlet trafikk, lokale reiser Dovrebanen [30]

Øvrige reiser	Alle reiser	Arbeidsreiser	Øvrige reiser
Biltrafikk, andel	92,1 %	92,5 %	91,7 %
Togtrafikk, andel	2,6 %	2,5 %	2,7 %
Busstrafikk, andel	5,4 %	5,0 %	5,7 %
Mill. reiser pr. år	6,4	3,0	3,5

### REISER GJENNOM STREKNINGEN

I alt ble det foretatt drøyt 1,9 mill. reiser mellom Østlandet og Trøndelag i perioden november 2009 til oktober 2010. 35 % av reisene skjedde i forbindelse med arbeidsrelaterte formål (tjenestereiser og reiser til og fra arbeid), mens 65 % var private reiser. [33]

Flyet har en markedsandel på 52 %, mens 31 % av reisene skjer med bil, 14 % med tog og 3 % med buss.



Figur 2-13: Antall reiser og reisemiddelfordeling på reiser mellom Østlandet og Trøndelag [33]

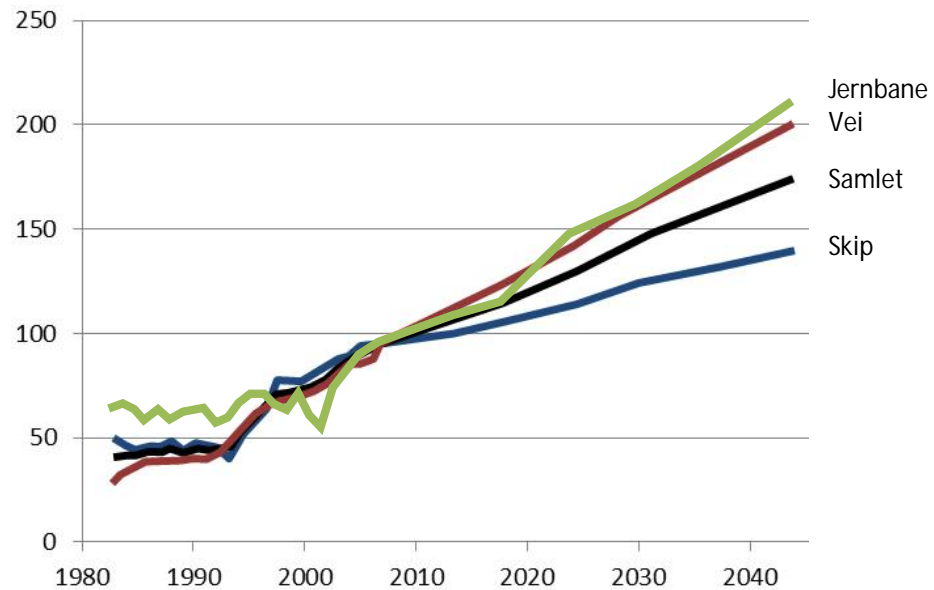
Sammenligner man med Østlandet – Hordaland er det omtrent like mange reiser, og like stor flyandel, men togandelen er på 20 %, og høyere enn for Østlandet – Trøndelag, mens andelen bil- og bussreiser er lavere (henholdsvis 28 % og 1 %).

Reisemiddelfordelingen varierer over året, og biltrafikken dominerer i sommermånedene på bekostning av flyreisene. Togtrafikken er relativt stabil gjennom året.

### 2.4.2 GODSTRANSPORT

#### GENERELT

Godstransporten har økt de siste årene, og ifølge NTPs grunnprognoser vil godstransporten fortsette å øke kraftig i årene framover. Økningen vil skje på alle transportformer, men mest på vei og bane. Ifølge prognosene vil godstransport på bane fordobles de neste 30 årene.



Figur 2-14: NTP grunnprognose for relativ utvikling i godstrafikken, indeks 2008 = 100 [3]

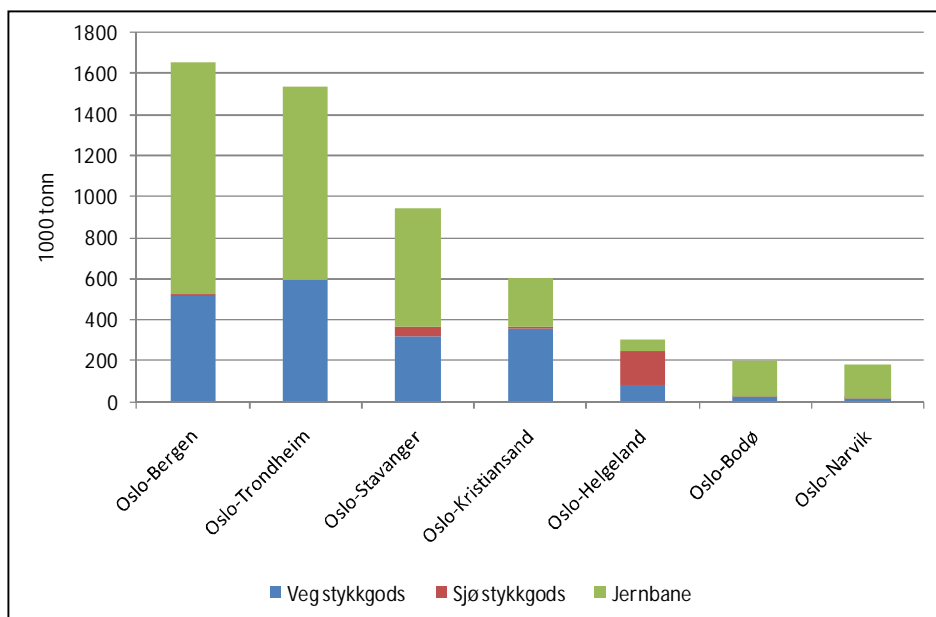
#### GODSTRANSPORT INTERNT PÅ STREKNINGEN

Den dominerende godsoperatøren på tog i Norge, CargoNet, har de senere årene konsentrert virksomheten om transport mellom de største byene. Godstransporten internt i utredningsområdet domineres av lastebil, og det er praktisk talt ingen godstransport med tog med start eller mål innenfor utredningsområdet, med unntak av tømmertransport fra Sørli tømmerterminal.

#### GODSTRANSPORT GJENNOM STREKNINGEN

Dovrebanen har en vesentlig rolle i håndtering av en rekke typer gods på jernbane. Godstrafikken er hovedsakelig containertog; i tillegg kjøres det systemtog med tømmer og flis. Hovedtyngden av togene går mellom Oslo og Trondheim. Det kjøres også tog til og fra Åndalsnes og Bodø. På ukedager passerer i dag 7 godstog i hver retning på strekningen, hvorav fire togpar mellom Oslo og Trondheim, ett mellom Oslo og Åndalsnes, og to mellom Oslo og Bodø/Fauske/Mo i Rana i henhold til rutetabell fra CargoNet. I tillegg kjøres det enkelte containertog og biltog mellom Drammen og Trondheim.

Mellom Oslo og Trondheim går ca 50 % av godset på tog; mellom Oslo og Bodø har toget en enda mer dominerende markedsandel. [34] Se figur 2-15.



Figur 2-15: Transportmiddelfordeling mellom hovedrelasjoner i jernbanens hovedmarkedsområde, stykk gods 2008 [34]



## 2.5 TRANSPORTINFRASTRUKTUR OG TILBUD

### 2.5.1 JERNBANE

#### SPOR OG TRAFIKKAPASITET

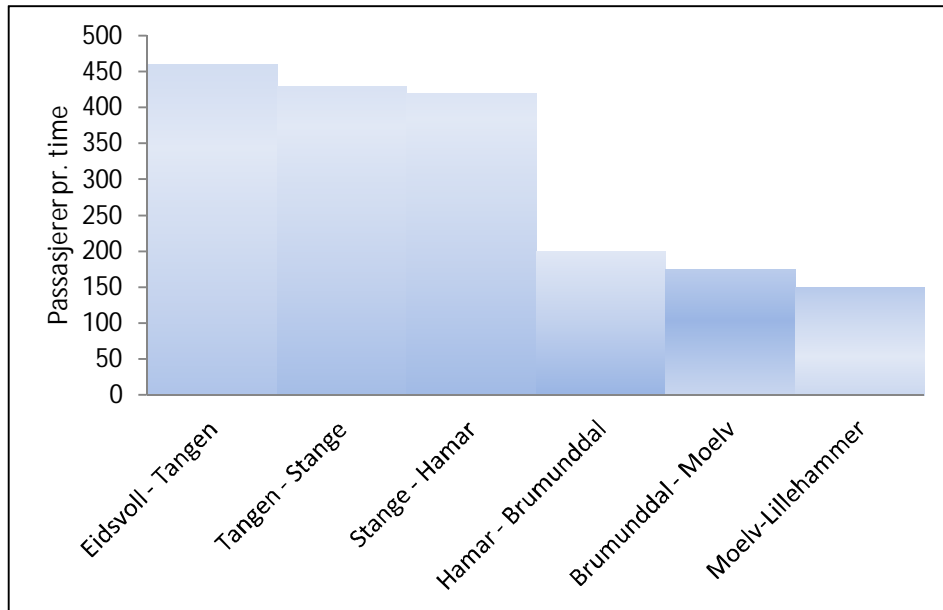


Figur 2-16: Eksisterende, planlagt og mulig ny baneinfrastruktur på strekningen Lillehammer – Oslo

Det er dobbeltspor på Gardermobanen fra Oslo til Venjar. På strekningen Langset - Klevrud bygges det dobbeltspor i perioden 2012-15. Resten av strekningen har enkeltspor med innslag av krysningsspor.

Strekningen Eidsvoll – Lillehammer har kapasitetsutnyttelse opp mot 100 % i dag. Med så stor kapasitetsutnyttelse er fleksibiliteten liten, og små forsinkelser ett sted kan forplante seg i hele systemet.

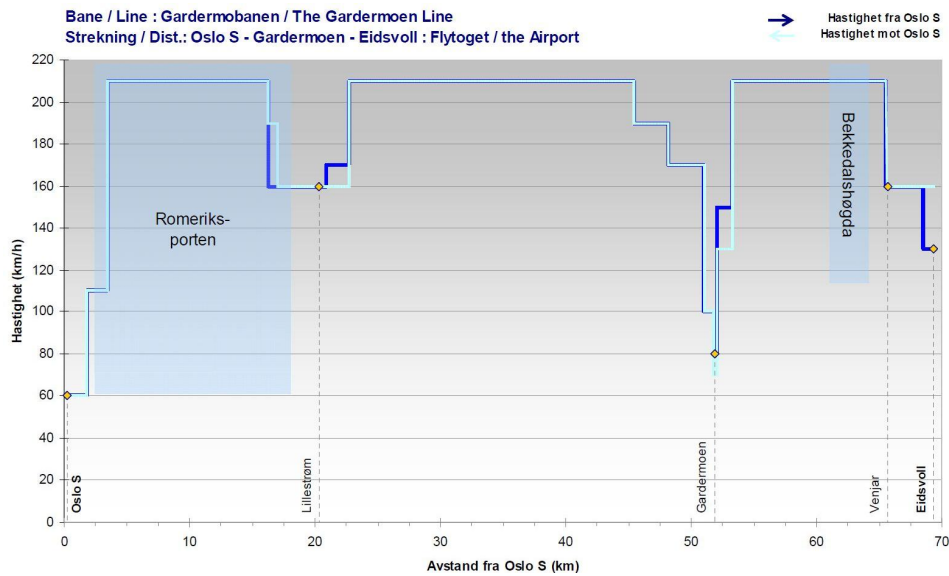
Figur 2-17 viser at det største passasjerbelegget er på strekningen Gardermoen – Hamar, mens det synker nord for Hamar.



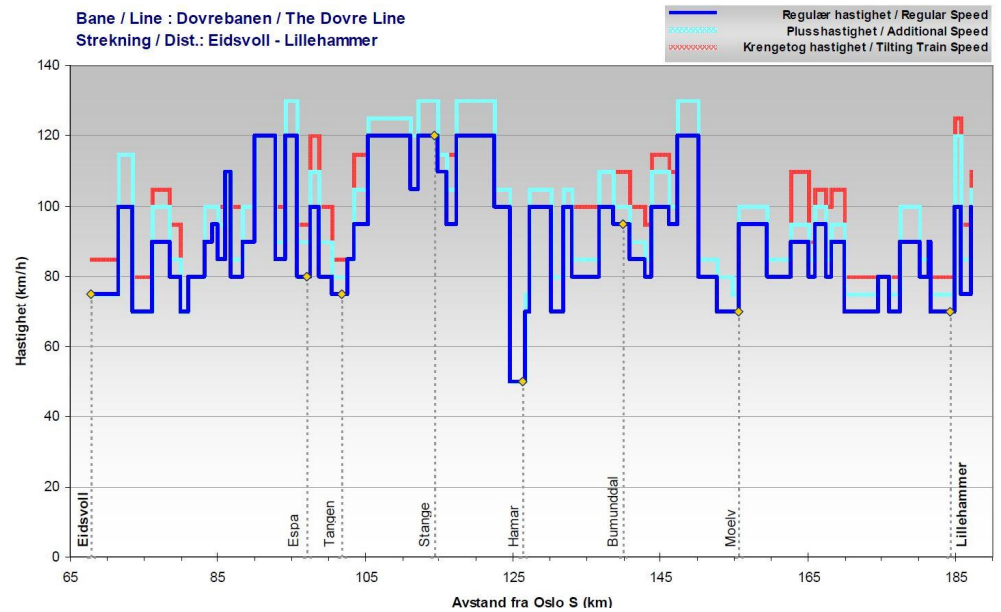
Figur 2-17: Passasjerbelegget på delstrekningene (2008) (All togtrafikk) [30]

## HASTIGHETSSTANDARD

Hastighetsstandarden på strekningen varierer mye, slik figurene 2-18 og 2-19 viser:



Figur 2-18: Hastighet på strekningen Oslo S – Eidsvoll [11]

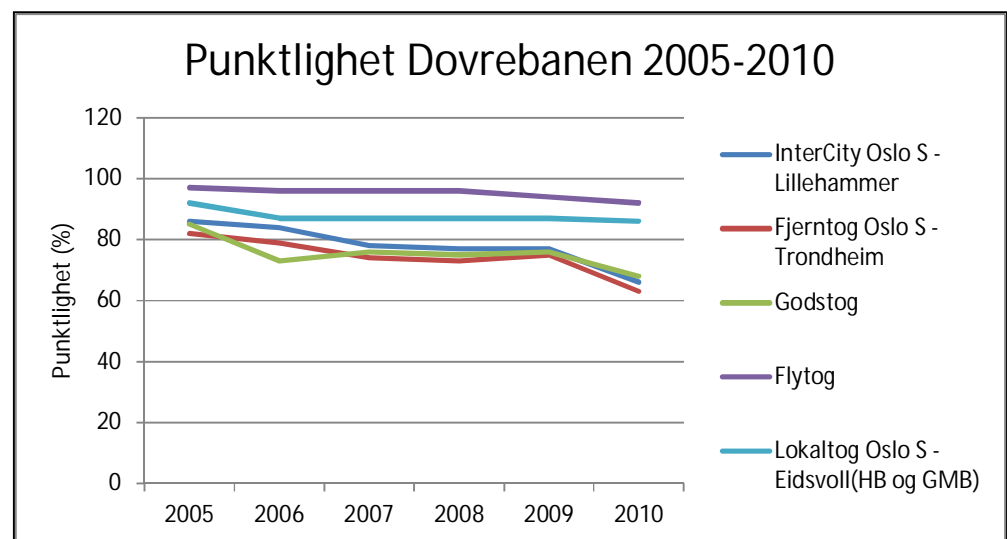


Figur 2-19 Hastighet Dovrebanen på strekningen Eidsvoll – Lillehammer [11]

Fra Oslo til Venjar sør for Eidsvoll (Gardermobanen) er sporet gjennomgående dimensjonert for hastigheter på over 200 km/t. Videre nordover preges strekningen av hastigheter på godt under 100 km/t, bortsett fra for korte strekninger, med opptil 130 km/t. Årsaken til hastighetsbegrensningene er horisontalkurvaturen på banen.

#### PUNKTLIGHET

Dovrebanen er en av strekningene på jernbanenettet med lavest punktlighet, og tendensen er synkende. Figur 2-20 viser utviklingen for ulike togtyper på strekningen. Det er særlig Intercity-tog, fjerntog og godstog som har lav punktlighet, mens flytogene og lokaltogene ikke har den samme tendensen.



Figur 2-20: Punktligheit på Dovrebanen mellom Oslo og Lillehammer [37]

I sum er det registrert 2850 forsinkelsestimer på Dovrebanen mellom Oslo og Lillehammer. De viktigste årsakene til forsinkelsestimene er trafikkavvikling som i stor grad forårsakes av overbelastet infrastruktur, samt forhold knyttet til bane,

sikringsanlegg, elkraft m.m. Togselskapene har ansvaret for ca. en tredel av forsinkelsestimene.

### TEKNISK STANDARD

Strekningen Lillestrøm – Hamar ble elektrifisert i 1953 og Hamar – Fåberg i 1966. Det er behov for fornyelse av strømforsyningen og kontaktledningen på hele strekningen. Signalanleggene er fra 60-tallet, og det er behov for utskifting av alle kabler på strekningen.

Underbygningen (jernbanefundamentet) er fra utbyggingen av banen på 1880-tallet. Enkeltelementer er skiftet eller fornyet. Fyllingene består av finstoff og er svært utsatt for utglidning/utvasking ved vannpåkjenning. Hele strekningen har behov for fornyelse og forsterkning av dreosanlegg. Partier er også utsatt for telehiv.

Geometrien på strekningen er hovedårsaken til lav kjørehastighet. Halvparten av strekningen har horisontalkurver under 1100 meters radius, og omtrent halvparten av dette igjen har kurver under 500 meters radius. Ca. 22 km av strekningen har en stigning på over 12,5 ‰, som er maksimumsstigning for effektiv godstogtransport.

### TOGTILBUD

Persontogtilbudet til og fra Oslo og Akershus er basert på en grunnrute med ett tog pr. time, forsterkninger mot Oslo om morgenen og fra Oslo om ettermiddagen.

Togtilbudet på IC-strekningen fungerer også som det lokale persontransporttilbudet i Mjøs-området.

I tillegg stanser fjerntogene mellom Oslo og Trondheim i Lillehammer, Hamar, Gardermoen og Lillestrøm fire ganger pr. dag i begge retninger. Flytoget har avganger hvert 10. minutt i hver retning mellom Oslo og Gardermoen, og enkelte lokaltog bruker deler av Gardermobanen til Eidsvoll. De øvrige lokaltogene på Romerike benytter Hovedbanen.

Mellom Hamar og Røros går det seks daglige avganger i hver retning gjennom Østerdalen. Kommunene utreder mulighetene for et eget lokaltogtilbud kalt "togtrikk" mellom Hamar og Elverum.

### VEIINFRASTRUKTUR

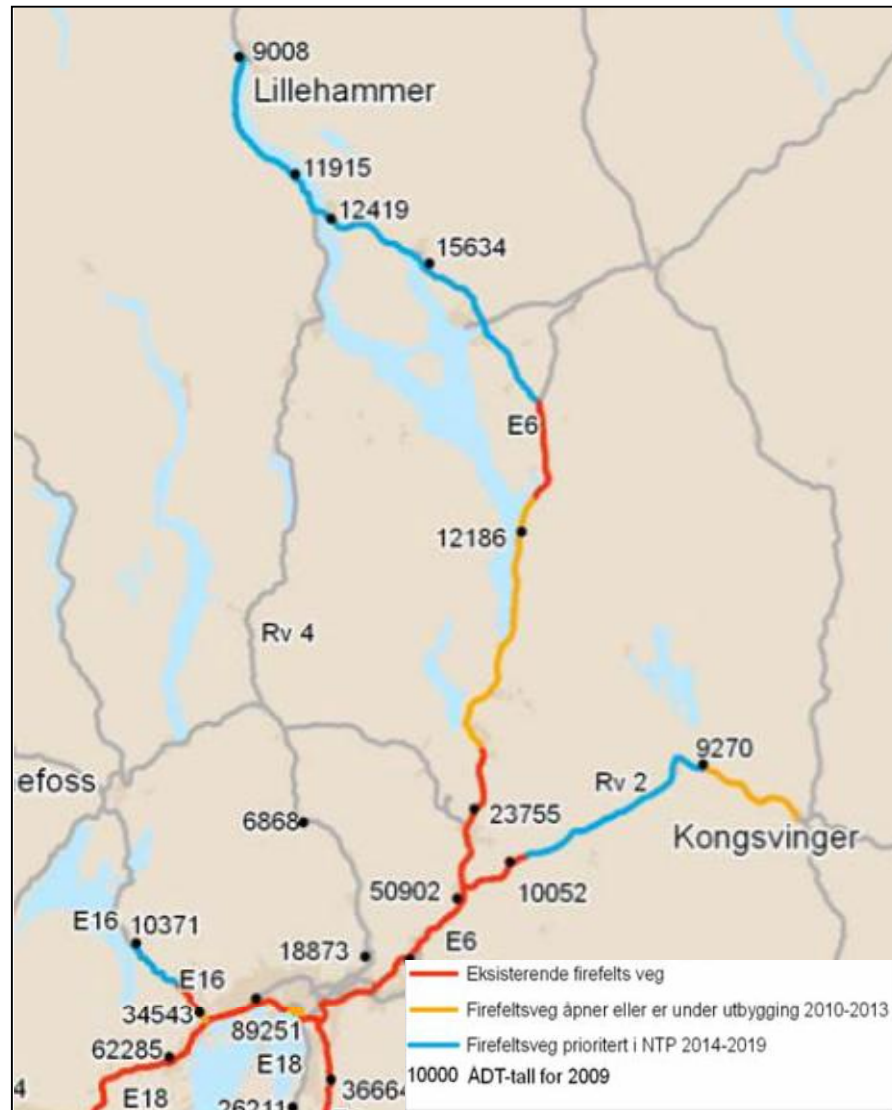
E6 er utbygd til firefelts motorvei fra Oslo til Minnesund i Akershus og fra Skaberud til Kolomoen (ca. 16 km sør for Hamar) i Hedmark. I henhold til Statens vegvesens handlingsprogram vil strekningen Minnesund – Skaberud bli utbygd til fire felt med antatt åpningsår 2014, slik at det blir sammenhengende firefelts vei fra Oslo til Kolomoen. I tillegg er det beskrevet oppstart på strekningen Kolomoen – Biri før 2019. Andre riksveier i korridoren er Rv. 2 fra Kløfta til Kongsvinger, Rv. 3 fra Kolomoen til Elverum og Østerdalen, samt Rv. 4 fra Oslo til Gjøvik og Biri. Også på disse veiene gjennomføres det ulike veiprojekter, hovedsakelig med to/tre felt. Unntaket her er Rv. 2, som bygges ut til fire felt.

### TRAFIKKMENGDER

Trafikkmengdene på E6 ut fra Oslo minker fra nærmere 100 000 kjøretøy/døgn ved Alnabru til 40 000 ved Gardermoen. Videre nordover varierer trafikkmengden mellom 12 000 og 20 000 til Lillehammer.

Det er gjennomført årlige forsinkelsesmålinger på veinettet ut og inn av Oslo for å sammenligne reisetid i rushtrafikken med normalreisetiden [20]. Registreringer på strekningen Skedsmovollen – Oslo viser at forsinkelsene i morgenrushet er store (over

2 min pr. km) på strekningen Alnabru – Oslo, men beskjedne nord for Alnabru (<0,5 min pr. km). I ettermiddagsrushet er det noe forsinkelse (0,5 – 2 min pr. km) nordover til Hvamkrysset i Skedsmo kommune. Registreringene viser at forsinkelsene er økende år for år.



Figur 2-21: Utbygging av veinettet i korridoren [2]

#### KOLLEKTIVTILBUD PÅ VEI

I motsetning til de andre IC-korridorene er det ikke etablert TimEkspress-busstilbud som konkurrerer med toget. Det finnes likevel enkelte ekspressbussene som betjener korridoren. Disse er Gudbrandsdalsekspressen, Dag og natt-ekspressen, Møreekspressen/Nordfjordekspressen (Norway) samt Lavprisexspressen. Til sammen utgjør disse 8 avganger i hver retning pr. døgn, men flere av dem med avgangstidspunkter som er lite tilpasset transporten mellom Oslo og Lillehammer, og bussene konkurrerer i liten grad med toget.

Mellom Oslo og Gjøvik går det ekspressbuss annenhver time i begge retninger, og mellom Oslo og Elverum går det ekspressbuss med ca. to timers mellomrom på dagtid.

Internt i regionen konkurrerer lokalbusstilbudet best for områder som ligger et stykke fra jernbanestasjonene, da bussen har lengre reisetid enn toget der rutene går parallelt.

#### REISETID PÅ TOG, BIL OG BUSS

Reisetidene for tog, buss og bil på strekningen Oslo – Lillehammer er vist i tabell 2-5. Tabellen viser dagens reisetider basert på rutetidene for IC-tog, sammenlignet med bil og buss. Etter utbygging av strekningen Langset - Kleverud i 2015 vil reisetiden med tog bli kortet inn med 5 minutter på strekningen. Samtidig vil reisetiden med bil bli redusert som følge av veitbygging på strekningen. Dette er ikke innarbeidet i tabellen.

Tabell 2-5: Dagens reisetider med tog, bil og buss på strekningen Oslo – Lillehammer

Reisetid til Oslo S	Tog 2011 *)	Tog 2015	Bil (utenom rush)**)	Buss (Norway bussekspress)
Lillestrøm	00:11	00:11	00:20	
Gardermoen	00:26	00:26	00:34	
Eidsvoll	00:38	00:38	00:52	
Tangen	01:07	01:02	01:21	
Stange	01:18	01:03	01:28	
Hamar	01:28	01:23	01:37	02:05
Brumunddal	01:42	01:37	01:45	
Moelv	01:54	01:49	01:55	
Lillehammer	02:16	02:11	02:18	03:10

\*) Reisetiden varierer fra avgang til avgang. I tabellen er vist reisetid i retning mot Oslo på en morgenavgang som er fremme i Oslo 8:34. Andre avganger vil bruke noen minutter kortere eller lengre tid.

\*\*\*) Reisetider fra Google maps

#### 2.5.2 TERMINALER

##### JERNBANESTASJONER

De fleste stasjonene mellom Oslo og Lillehammer ligger sentrumsnært. Beliggenheten styrker togets konkurransevne for reiser til og fra bysentrene og de andre tettstedene.

Alle stasjonene har venterom, parkeringsmuligheter, sykkelstativ, bussholdeplass eller bussterminal. De fleste har i tillegg taxiholdeplass og kafé eller kiosk.

Alle stasjonene har rampe for rullestolbrukere, de største stasjonene (Lillestrøm, Gardermoen, Eidsvoll, Hamar og Lillehammer) har heis til plattformene.

##### FLYPLASS

Oslo hovedflyplass Gardermoen betjener hele Østlands-området, herunder Mjøs-byene. Flyplassen har meget god tilknytning til jernbanen. Mjøs-byene (særlig Lillehammer og Gjøvik) har lang reisetid til nærmeste stamflyplass sammenlignet med mange byer i Norge. På den annen side er flytilbudet på Gardermoen langt bedre enn på andre flyplasser.

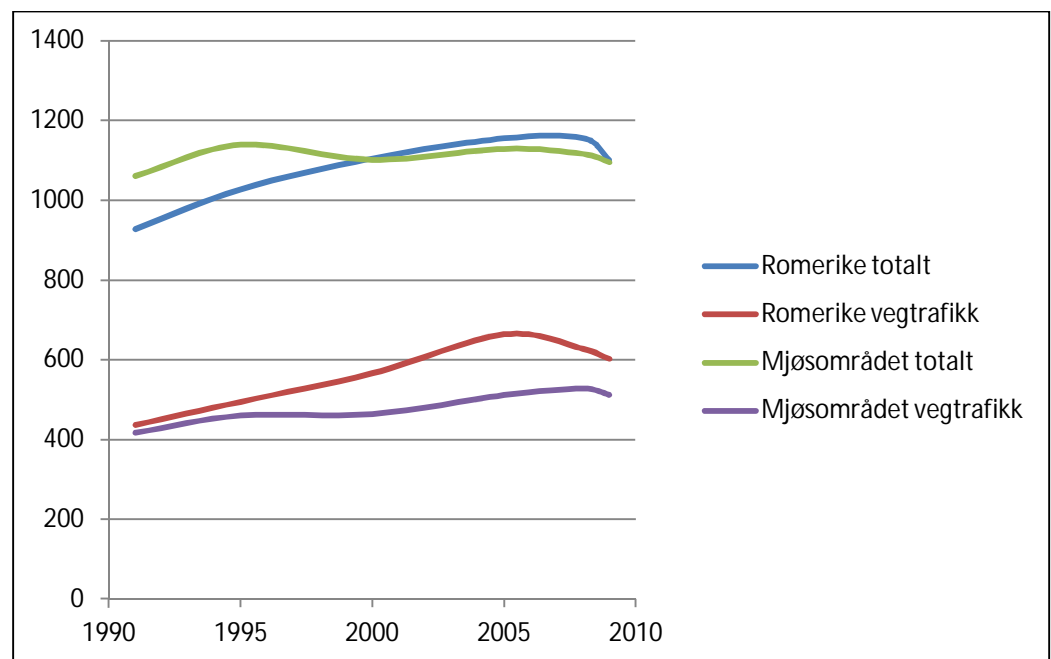
## GODSTERMINALER

Alnabru godsterminal ligger ved Hovedbanen nord for Oslo, og er landets viktigste godsterminal. Terminalen er utgangspunktet for nesten all godstransport på jernbane i Norge. På strekningen er det i tillegg tømmerterminaler på Sørli og på Rudshøgda.

Oslo havn består av flere terminaler: Hjortnes, Vippetangen og Sydhavna. Kapasiteten i Sydhavna er utnyttet fullt ut. Planlagt utbygging av Sydhavna (ferdig i 2015) vil mer enn fordoble kapasiteten. Det er planlagt en mindre jernbaneterminal i Sydhavna med to lastespor.

## 2.6 MILJØ OG TRAFIKKSIKKERHET

### 2.6.1 KLIMAGASSUTSLIPP



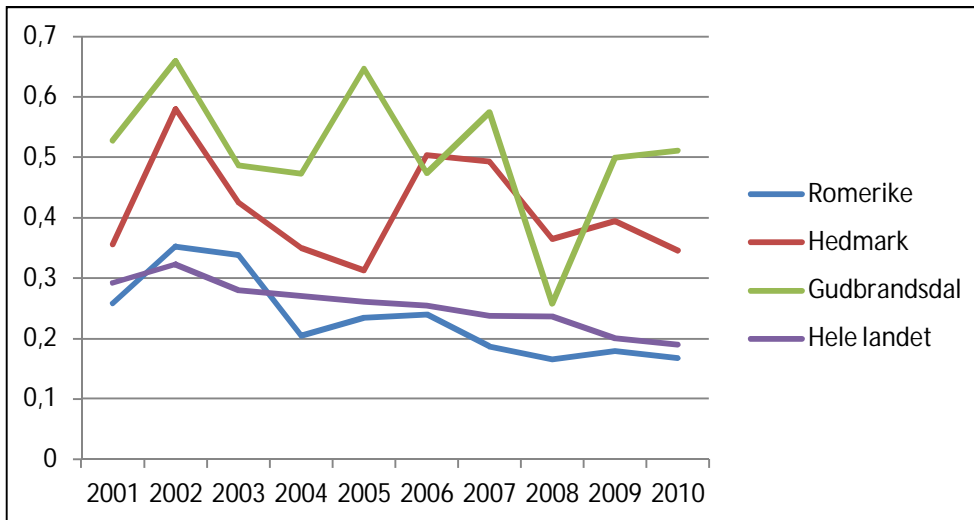
Figur 2-22: Klimagassutslipp (tonn) i perioden 1990 – 2010 [32]

Klimagassutslipp i området har hatt en stigende trend siden 1990-tallet, men med tendens til nedgang de siste årene. Veitrafikken står for om lag halvparten av klimagassutslippene.

### 2.6.2 STØY OG LOKAL LUFTFORURENSNING

I tillegg til de globale utfordringene knyttet til klimagassutslipp, påfører den økende biltrafikken omgivelsene ulemper i form av støy og lokal luftforurensning. Det er særlig i Oslo-området ulempene er store, og nasjonale målsetninger blir overskredet jevnlig.

## 2.6.3 TRAFIKKULYKKER

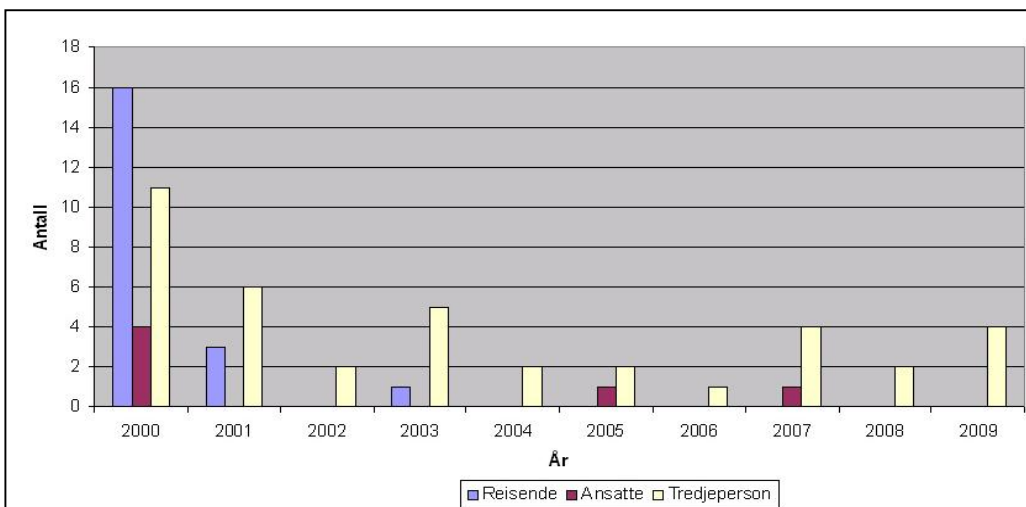


Figur 2-23: Drepte og hardt skadde i veitrafikken pr. 1000 innbyggere fordelt på politidistrikter [32]

Antallet alvorlige trafikulykker varierer fra år til år, men har en synkende tendens i dette området, som i landet for øvrig. Antallet drepte og hardt skadde pr. 1 000 innbyggere ligger under landsgjennomsnittet for Romerike, men relativt høyt over i Hedmark og Gudbrandsdalen.

Generelt er ulykkesrisikoen knyttet til jernbanetransport vesentlig lavere enn for veitrafikk. Individuell risiko for personskade for reisende med tog er i størrelsesorden 1:20 av risiko for reisende i privatbil.

Jernbaneulykker er først og fremst knyttet til ulykker hvor tredjeperson er involvert (typisk ulykker ved planoverganger). I tillegg har det med mange års mellomrom forekommet store ulykker. Det er ikke mulig å identifisere om strekningen Oslo – Lillehammer er over- eller underrepresentert på ulykker, men generelt er enkeltsporet bane mer risikoutsatt enn dobbeltsporet, og antallet planoverganger har betydning for risikonivået. Dovrebanen mellom Oslo og Lillehammer har 46 planoverganger. Av disse er 17 helt uten sikring, 19 kun markert med varsellampe, og 10 med halvbomanlegg.



Figur 2-24: Antall omkomne på jernbanenettet i Norge i perioden 2000 – 2009 (Statens jernbanetilsyn)



## 2.7 TRANSPORTMESSIGE UTFORDRINGER

Med utgangspunkt i situasjonsbeskrivelsen kan de viktigste transportmessige utfordringene knyttet til IC-strekningen Oslo - Lillehammer oppsummeres slik:

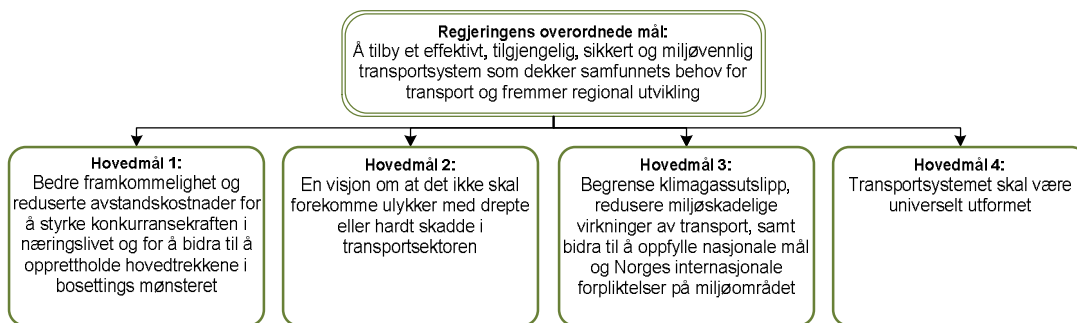
- Med unntak av Gardermobanen er dagens jernbanetrasé enkeltsporet bane med kryssingsspor, bygd i siste halvdel av 1800-tallet, med dårlig horisontalkurvatur og stort vedlikeholdsbehov.
- Kapasiteten på jernbanen er sprengt i dag, og på dagens spor er det ikke mulig å øke antall avganger i perioder med størst etterspørsel.
- Punktligheten er meget lav på strekningen, og har en synkende tendens.
- Reisetiden med tog er vesentlig høyere enn det potensialet som finnes, og kjørehastigheten er under 100 km/t på store deler av strekningen nord for Eidsvoll.
- På grunn av befolkningsøkningen vil etterspørselen etter person- og godstransport øke kraftig i årene framover, noe som vil gi ytterligere kapasitetsproblemer og økte miljøproblemer i transportsystemet i korridoren.

## 3 Normative behov

Normative behov er knyttet til nasjonale mål for transportpolitikken slik den er nedfelt i statlig, nasjonal politikk. I dette kapitlet presenteres nasjonale mål og politikk som er mest relevant for transportkorridoren Oslo - Lillehammer, og hvordan dette bør legge føringer for utvikling av transportsystemet.

### 3.1 NASJONAL TRANSPORTPLAN

Samfunnets behov for utvikling av transportsystemet i IC-området skal ta utgangspunkt i overordnede nasjonale mål slik de framkommer i Nasjonal transportplan (NTP). Hovedmålstrukturen for planperioden 2014-2023 ser slik ut:



Figur 3-1: Hovedmålstrukturen i NTP 2014-2023 [36]

Samferdselsdepartementet har i retningslinje 2 for arbeidet med Nasjonal transportplan 2014 – 2024 formulert følgende etappemål innenfor hvert av de fire hovedmålene:

#### 3.1.1 KONKURRANSEKRAFT OG REGIONAL UTVIKLING

- Transporttilbudet skal bedres
- Påliteligheten i transportsystemet skal bedres
- Reisetider i og mellom landsdeler skal reduseres
- Rushtidsforsinkelsene for næringsliv og kollektivtransport i de fire største byområdene skal reduseres
- Framkommeligheten for gående og syklende skal bedres
- Avstandskostnader mellom regioner skal reduseres

Alle etappemålene er direkte eller indirekte relevante for konseptvalgutredningen.

#### 3.1.2 TRAFIKKSIKKERHET

- Antall personer som blir drept eller hardt skadde i veitrafikken skal reduseres innen 2024. (Konkret forslag til etappemål vil bli presentert i etatenes planforslag.)
- Det høye sikkerhetsnivået i luft-, sjø- og jernbanetransport skal opprettholdes eller økes.

Begge etappemålene er relevante for konseptvalgutredningen.

### 3.1.3 MILJØ

- Bidra til at transportsektoren reduserer klimagassutslippene med 2,5 – 4 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter i forhold til forventet utslipp i 2020
- Bidra til å oppfylle nasjonale mål for lokal luftforurensning og støy
- Bidra til å redusere tapet av biologisk mangfold
- Begrense inngrep i dyrket jord

Alle etappemålene er direkte eller indirekte relevante for konseptvalgutredningen.

### 3.1.4 UNIVERSELL UTFORMING

Følgende etappemål er satt for universell utforming på stasjoner:

- Alle stasjoner skal få universelt utformede informasjonssystemer i løpet av planperioden 2014-2023
- Alle stasjoner skal opprustes til standarden "tilgjengelig for alle" før noen stasjoner opprustes til standarden "universelt utformet"
- Til slutt opprustes stasjoner til standarden "universelt utformet"

## 3.2 NASJONALE FØRINGER FOR AREAL- OG MILJØPOLITIKKEN

Nasjonale føringer for areal- og miljøpolitikken er nedfelt i blant annet:

- St.meld. nr. 34 (2006-2007) Norsk klimapolitikk og Stortingsflertallets avtale om klimameldingen (klimaforliket)[1]
- St.meld. nr. 31 (2006-2007) Åpen, trygg og skapende hovedstadsregion
- St.meld. nr. 26 (2006-2007) Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand
- St.meld. nr. 25 (2004-2005) Om regionalpolitikken
- St. meld nr. 26 (2001-2002) Bedre kollektivtransport, herunder også: "Belønningsordningen": midler til utvikling av kollektivtransport Fremtidens byer 2008-2014
- Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging
- Rikspolitiske retningslinjer for handel, service og senterstruktur
- Brev (2006 og 2010) fra Landbruks- og matdepartementet og Miljøverndepartementet om kommunenes ansvar for å oppfylle nasjonale mål om vern av jordressurser og kulturlandskap
- Plan- og bygningsloven
- Naturmangfoldsloven
- Kulturminneloven

Til sammen framstiller disse dokumentene nasjonale føringer om en samfunnsutvikling som blant annet innebærer en areal- og transportpolitikk som bidrar til at flere velger å gå, sykle og benytte kollektivtransport på sine reiser.

Som ledd i dette er det behov for bedre samordning av areal- og transportplanlegging på tvers av forvaltningsnivåene. Planlegging av utbyggingsmønsteret og transportsystemet bør samordnes slik at det legges til rette for en mest mulig effektiv, trygg og miljøvennlig transport, og slik at transportbehovet kan begrenses.

Det bør legges vekt på å få til løsninger som kan gi korte avstander til daglige gjøremål og en effektiv samordning mellom ulike transportmåter. Det skal legges vekt på å utnytte mulighetene for økt konsentrasjon av utbyggingen i byggesonene i by- og tettstedsområder, og på å verne jordressurser.

### 3.3 UTVIKLING AV VEI- OG JERNBANENETTET

#### 3.3.1 RUTEVISE UTREDNINGER – RIKSVEINETTET

Statens vegvesens rutevise utredninger for langsiktig utvikling (2040) av riksveinettet har formulert følgende behov for E6-strekningen Oslo-Trondheim:

*“For rute 6a som er en hovedforbindelse mellom landsdeler, vil det være et mål å oppnå både redusert og forutsigbar reisetid. Dette er spesielt viktig for næringslivets transporter.”*

*“I henhold til firefeltstrategien bør strekningen E6 Oslo-Øyer være utbygd til firefelts veg i løpet av perioden.” (2040)*

*“Strekningen E6 Kolomoen – Øyer skal bl.a. få bedre trafikkavvikling, økt forutsigbarhet og kortere reisetid for både godstransport, næringsliv og persontransport.”*

#### 3.3.2 PERSPEKTIVANALYSE - JERNBANENETTET

Jernbaneverkets perspektivanalyse for utvikling av samferdselsinfrastruktur de neste 30 årene, trekker opp de lange linjene for jernbanens rolle i et framtidig transportsystem basert på de overordnede målene i NTP.

Når det gjelder utvikling av banenettet rundt de store byene våre, er strategien formulert slik:

*“For regiontrafikk (50-120 km reiselengde – hastigheter opptil 250 km/t) må toget utvikles til å bli vesentlig raskere enn biltrafikk, sammenlignet med dør-til-dør reisetid. Dette er et viktig marked for toget, og tilbudet kan kun bli en suksess dersom gjennomsnittshastigheten går vesentlig opp.”*

Strategien for å oppnå godt samspill med andre transportmidler i den sammenhengende reisen fra start til mål er formulert slik:

*“Ved samarbeid om helhetlige transportløsninger i storbyregionene, kan kundene tilbys et sammenhengende transportsystem, der toget kjører raskt og frekvent mellom større sentra og de mest brukte stasjonene. Ved å etablere gode knutepunkter og innfartsparkering, kan overgangen mellom tog, buss og bil bli enklere.”*

Med tanke på utvikling av jernbanesystemet i IC-området sier perspektivanalysen blant annet:

*“Utbyggingen (av Vestfoldbanen, Østfoldbanen og Dovrebanen til moderne dobbeltsporstrekninger) vil gi et svært viktig bidrag til å bringe reisetiden betraktelig ned og binde byene sammen i et transportnettverk.”*

*“I et langsiktig perspektiv vil jernbanesystemet på Østlandet kunne spille en vesentlig rolle for å utvikle et bærekraftig transportsystem. Et slikt nytt banesystem vil innebære høye kostnader. Det er derfor avgjørende at areal- og byutviklingspolitikken støtter opp under og bidrar til å styrke trafikkgrunnlaget i og rundt stasjonene.”*

Når det gjelder utvikling av godstransport på jernbane, sier perspektivanalysen blant annet:

*“Mot 2040 legger Jernbaneverket opp til en tredobling av godstrafikk på bane. Det er veldig lite effektivt å blande ulike trafikkslag med svært ulike kjørehastigheter (på samme spor). Det er en grense for hvor mye godstrafikk som kan kombineres med persontrafikk med høy standard. På Østlandet og i Oslo-området kan svaret i framtiden*

*være å utvikle sporkapasitet som i første rekke er tilegnet godstrafikk, adskilt fra persontrafikk.”*

3.3.3 STREKNINGSVIS UTVIKLINGSPLAN FOR DOVREBANEN OG RØROSBANEN  
Jernbanelinjen er i gang med å lage utviklingsplaner for alle banestrekningene med et tidsperspektiv fram mot 2040. Følgende samfunns mål er hentet fra foreløpig planforslag for Dovrebanen og Rørosbanen (transportkorridoren Østlandet – Midt-Norge):

*“Jernbanen mellom Østlandet og Midt-Norge skal tilby miljøvennlig og effektiv godstransport som gir grunnlag for å styrke næringsutvikling og utvide bo- og arbeidsmarkedsregioner.”*

Planforslaget har ut fra dette formulert effekt- og resultatmål i tre hovedgrupper: Trafikksikre og miljøvennlige transporter – Attraktivt persontransporttilbud – Effektivt og pålitelig godstransporttilbud.

Det optimaliserte rutekonseptet for 2040 som planarbeidet jobber videre ut fra, ser slik ut:

- Fjerntog Oslo – Trondheim annenhver time med kjøretid 5:00
- IC-tog Oslo – Lillehammer hver halvtime med kjøretid 1:20
- IC-tog Oslo – Hamar hver halvtime i rushtida med kjøretid 0:45
- Godstog Oslo – Trondheim hver time med kjøretid 7:00

### 3.4 OPPSUMMERING

Normative behov trenger ikke være unike for transportkorridoren Oslo - Lillehammer, men skal ha en klar relevans for den spesifikke situasjonen. Flere slike behov vil i noen grad være overlappende, og dermed forsterke hverandre. Nedenfor er de viktigste normative målene for transportkorridoren Oslo - Lillehammer listet opp. Det betyr ikke at andre hensyn ikke skal ivaretas, slike som hensyn til nærmiljø, lokal luftforurensning, naturmiljø, kulturminner, naturressurser, landskapsverdier, sikkerhet og tilgjengelighet. Dette er viktige hensyn som det skal tas hensyn til og vurderes i senere plan- og utredningsprosesser, men som ikke vurderes som særskilte overordnede behov for tiltak på IC-strekningen Oslo-Lillehammer.

Blant mange nasjonale mål og føringer som berører areal- og transportutvikling, er følgende normative behov identifisert som særlig viktige og relevante for transportkorridoren Oslo – Lillehammer:

- Sikre at hovedstadsregionen utvikler seg videre som en attraktiv og internasjonal konkurransedyktig storbyregion med et transporttilbud som kan håndtere sterk vekst i befolknings- og transporttettersspørsmål.
- Styrke regional utvikling i Mjøs-byene innen en større, robust bolig- og arbeidsmarkedsregion. God tilgjengelighet for arbeidsreiser mellom Mjøs-byene og Oslo/Akershus og internt i Mjøs-området
- Redusere klimagassutslippene
- Redusere antall ulykker fra transportsektoren
- Overføre mer av person- og godstransporten fra vei til jernbane

- Utvikle arealer som demper etterspørselen etter biltransport, og som legger til rette for effektiv og attraktiv kollektivbetjening
- Øke kapasiteten på jernbanenettet
- Minimalisere inngrep i dyrket mark og sårbare naturområder

## 4 Etterspørselsbaserte behov

*Etterspørselsbaserte behov har sitt utspring i transportetterspørselen og hvordan denne påvirker transportsystemet og omgivelsene. Det er knyttet til et transportomfang som fører til spesifikke behov for endringer i transportsystemet mellom Oslo og Lillehammer. Behovene kan ha bakgrunn i dagens situasjon eller utløses av den store veksten man står overfor. Dette gjelder kapasitet, tilgjengelighet, framkommelighet og sikkerhet. Trafikkens negative konsekvenser på omgivelsene og behovet for tilpasning til framtidige klimaendringer inngår også.*

### 4.1 BEHOV FOR BEDRE TRANSPORTTILBUD FOR REISENDE

Det finnes allerede i dag klare etterspørselsbaserte behov som ikke blir tilfredsstillt med dagens transporttilbud i korridoren. Det store antallet daglige reisende i korridoren har behov for et kollektivtilbud som i større grad ivaretar deres krav til en effektiv transport. Det er potensial for høye samfunnsmessige tidsgevinster knyttet til disse reisene, med et bedre tilbud. Dette innebærer først og fremst behov for

- Redusert reisetid, både for reiser mot Oslo og underveis i korridoren
- Bedre frekvens - større valgfrihet i avreisetidspunkt og mindre skjult ventetid
- Økt punktlighet - mindre behov for å legge inn sikkerhetsmarginer
- Økt komfort med bedre mulighet til å utnytte reisetiden effektivt
- Bedre tilbringertjenester og knutepunkter

### 4.2 BEHOV FOR BEDRE TRANSPORTKAPASITET PÅ JERNBANEN

Dagens togtilbud er ikke tilfredsstillende for å dekke etterspørselen, hverken med hensyn til antall avganger, setekapasitet eller kjøretid. De delene av dagens banenett som er dimensjonerende for kapasiteten, har ikke rom for flere avganger når etterspørselen er størst. I dagens ruteopplegg er hastighetspotensialet som ligger i den eksisterende infrastruktur, tatt ut. I tillegg har noen jernbanestasjoner for korte plattformspor til lengre tog. Det betyr at mulige kapasitetsreserver på andre stasjoner ikke kan utnyttes. Det er også for liten kapasitet til håndtering eller hensetting av flere togsett, og strømforsyningen må forsterkes dersom det skal settes inn flere, lengre og sterkere togsett.

Ettersom kapasiteten i jernbanenettet er sprengt i deler av området, og befolkningen og transportetterspørselen i området øker, er det behov for et mer kapasitetssterkt jernbanenett i Intercity-området.

### 4.3 BEHOV FOR MER GODSTRANSPORT FRA VEI TIL JERNBANE

Ifølge NTPs grunnprognoser vil godstransporten dobles over en trettiårsperiode. Dette gjelder også jernbanen [7]. Transportkorridoren nordover fra Oslo har særlig betydning som transportåre for gods til og fra Midt-Norge og Nord-Norge. Veitransportens andel av vareimporten har hatt en sterk vekst de siste årene.

Godstrafikken på Dovrebanen domineres av intermodale godstransporter fra Oslo til henholdsvis Trondheim og Bodø. Jernbanens markedsandel i korridoren er relativt høy på disse relasjonene, men potensialet for fortsatt overføring fra vei til bane er stort. Det er behov for større banekapasitet for å kunne ivareta denne økningen og legge til rette for ytterligere overføring av gods fra vei til bane.

#### 4.4 BEHOV FOR Å DEMPE TRAFIKKPRESSET INN OG UT AV OSLO

Den forventede sterke trafikkveksten i hele det sentrale Østlands-området, og særlig inn mot Oslo, skaper betydelige utfordringer når det gjelder de mål som er satt for utvikling av hovedstadsområdet. Dette er beskrevet og behandlet i blant annet Oslopakke 3. [21]

I transportsystemet inn mot Oslo fra nord ligger allerede utnyttelsen på kapasitetsgrensen i deler av døgnet. Etterspørselen etter mer kapasitet kan møtes på ulike måter, blant annet ved at trafikantene tilpasser seg endringer i transportvilkårene. Dette kan gjøres gjennom valg av reisemåte og utnyttelse av kapasiteten i kjøretøyene, og ikke minst ved en større spredning av reisetidspunkter og valg av reisemål. Men selv om det gjennom ulike tilpasninger finnes en "reserve", er forventet trafikkutvikling så stor at det må ventes betydelige trafikale avviklingsproblemer dersom det ikke iverksettes tiltak. Økende urbanisering, sterkere befolkningsvekst enn tidligere antatt, sammen med fortsatt sterk vekst i disponibel realinntekt slik det ligger i Finansdepartementets prognoser, er underliggende drivkrefter bak økt transportetterspørsel.

En trendframskriving av trafikken i Oslo basert på disse forutsetningene vil føre til betydelig mer trengsel og dårligere framkommelighet for all veitransport, inklusive vare- og kollektivtransporten. Veksten i Oslo-trafikken kan bli opp mot 40 prosent fra i dag og fram mot år 2030 [8].

Lar man disse trendprognosene styre utvidelsen av veinettet, vil det i 2030 være behov for flere kjørefelt i tillegg til dagens veikapasitet inn mot og gjennom Oslo dersom man skal ha en tilnærmet køfri situasjon. Det er ingen planer for å utvide kapasiteten på vei i dette området.

Når det gjelder det økende omfanget av pendling og tjenestereiser mellom Mjøs-byene, Romerike og det øvrige Oslo-området, vil derfor håndtering av kapasitetsutfordringene være en viktig del i utviklingen av transportkorridoren mellom Oslo og Lillehammer.

#### 4.5 BEHOV FOR MINDRE VEITRAFIKKSTØY, REDUSERTE UTSLIPP OG BEDRE TRAFIKKSIKKERHET

I tillegg til trengselsproblemene, utfordrer også veksten i transportetterspørselen mål knyttet til luftforurensning og utslipp av klimagasser fra transportsektoren. Veitrafikken står for nesten 90 prosent av den totale støyplagen i Oslo. En stor del av befolkningen i Oslo er rammet av luftforurensning over vedtatt grenseverdi for luftkvalitet. Selv med forventede forbedringer i motorteknologi og utskifting av bilparken veier ikke dette opp for trafikkveksten. Strategier for å dempe biltrafikken mellom Oslo-området og Romerike/ Mjøs-byene vil være viktige elementer i å møte miljøutfordringene særlig inn mot de mest befolkede områdene i transportkorridoren. Med et økende fokus på restriktive tiltak for å redusere transportarbeid på vei (jfr. Klimakur), er det nødvendig med effektive kollektivløsninger som kan ivareta denne etterspørselen.

Selv om ulykkestallene i utredningsområdet har hatt en positiv utvikling, er det fremdeles for mange ulykker, jfr. kapittel 2.6.3.



## 4.6 OPPSUMMERING

Etterspørselsbaserte behov i transportkorridoren mellom Oslo og Lillehammer følger av den sterke befolknings- og trafikkveksten. Denne skaper trafikal etterspørsel og virkninger for omgivelsene knyttet til disse behovene:

- Redusert reisetid, økt frekvens og økt punktlighet for brukere av transportsystemet i korridoren
- Økt transportkapasitet for persontransport inn mot og ut av Oslo
- Økt transportkapasitet for gods gjennom korridoren
- Framtidig transportetterspørsel som i størst mulig grad kan ivaretas med transportmidler som minimaliserer trengsel, miljøproblemer og risiko for ulykker

## 5 Interessentgruppers behov

*Brukerperspektivet er knyttet til hvilke spesifikke behov som er viktige for brukere av transportsystemet og de som har interesser knyttet til utvikling av IC-togtilbudet på strekningen Oslo-Lillehammer. De interessebaserte behov vil være et supplement til mer generelle normative behov, og knyttet mer opp mot "eiere" av behovet enn de etterspørselsbaserte behovene. Kartlegging av interessentgruppers behov gir også inngang til vurdering av fordelingseffekter, ettersom ulike sider ved tiltaket kan være positive for noen grupper og negative for andre.*

*Interessentgruppens behov er i stor grad innhentet i KVVU-verkstedet på Hamar i april 2011.*

### 5.1 SYSTEMATISERING AV INTERESSENTENE

Verkstedet på Hamar 27. og 28. april 2011 ble arrangert for å få fram innspill og synspunkter fra interessentene. Invitasjonen til verkstedet ble gjort for å fange opp representanter for aktuelle interessentgrupper. Resultatet fra verkstedet er derfor en viktig kilde til denne delen av behovsanalysen.

På verkstedet deltok ca. 70 personer hovedsakelig fra fylkeskommunene og kommunene, samt fra næringsliv og ulike interesseorganisasjoner. I tillegg deltok representanter for Jernbaneverket og andre statlige etater. Deltagelsen på verkstedet gir ikke nødvendigvis noen komplett representasjon for alle interessentgrupper. I verkstedet ble det arbeidet med både behov og mål, samt ulike konsepter. Referat fra verkstedet er presentert i egen rapport [31].

I framstillingen av interessentgruppers behov er det gjort en gruppering av interesser med noenlunde ensartede behov, for å kunne gi en mer forenklet og ryddigere oversikt over de behovene som er gjeldende.

Interessentene er delt inn i følgende tre grupper:

#### Primærinteressenter

Primærinteressenter er de som er *brukere, direkte avhengig av eller direkte berørt* av transportsystemet i korridoren. Dette gjelder både de som er brukere i dag, og potensielle/framtidige brukere av transportsystemet, og er gruppert som:

- Reisende til/fra arbeids- og utdanningssted, tjenestereiser
- Fritids-, handels- og servicereisende
- Næringsliv og bedrifter
- Trafikkselskap – operatører (NSB, Cargonet, Flytoget osv.)

#### Sekundærinteressenter

Dette er de som blir *direkte involvert* i transporttilbudet i IC-området, og som har spesifikke interesser knyttet til samfunnsutviklingen i området. Interessentene er gruppert som:

- Fylkeskommuner og kommuner
- Statlige samferdselsetater

#### Andre interessenter

Denne interessentgruppen omfatter de som er mer *indirekte berørt*, som mer *sporadisk* vil kunne ha nytte eller ulempe av transportsystemet, eller har interesser knyttet til samfunnsutviklingen generelt. Interessene er gruppert som:

- Miljø- og verneinteresser

- Interesseorganisasjoner
- Eiendomsutviklere

## 5.2 PRIMÆRINTERESSENTER

### 5.2.1 ARBEIDS- OG STUDIEREISENDE

Interessentgruppen omfatter pendlere/reisende til og fra arbeid og utdanningsinstitusjoner, og reisende i arbeid (tjenestereiser). Interessene er knyttet både til daglige reiser og reiser som foretas en gang iblant, og reisene omfatter både korte og lange avstander.

Interessentgruppen representeres av ulike pendlerforeninger, studentsamskipnader og ungdomsrepresentanter i kommuner og fylker. Disse har vært invitert til KVVU-verksted, der det deltok representanter fra Mjøsen og Romerike pendlerforeninger.

Behovene denne interessentgruppen har er:

- Forutsigbart transporttilbud
- Forutsigbar reisetid
- Redusert reisetid
- Funksjonelt transporttilbud fra start til mål
- Effektive, trygge og funksjonelle omstigningspunkter
- Lave transportkostnader
- Sikker transport
- God kommunikasjon mellom byene
- God kommunikasjon mot Oslo-området
- Valgfrihet med hensyn til bo- og arbeidssted
- Pendlerparkeringstilbud ved stasjoner/knutepunkter
- Koordinert tilbringertjeneste til stasjoner/knutepunkter
- Bedre transportforbindelse mellom Gjøvik og Hamar/Lillehammer
- Universelt utformet kollektivtilbud for hele reisen

### 5.2.2 FRITIDSREISENDE

Interessentgruppen omfatter både lokale og langveisfarende reisende (f.eks. turister), og alt fra folk som reiser ofte, til folk som reiser en sjelden gang.

Interessentgruppen representeres av ungdomsrepresentanter i kommuner/fylker, eldreråd, funksjonshemmedes organisasjoner og reiselivsorganisasjoner innen NHO og Innovasjon Norge. Disse ble invitert til KVVU-verkstedet, der interessentgruppen var representert ved Eldrerådet i Hedmark, Likestillingsråd for funksjonshemmede og Barn og unges representant i Oppland.

Behovene til interessentgruppen vil være:

- Forutsigbart transporttilbud
- Forutsigbar reisetid
- Redusert reisetid
- Funksjonelt transporttilbud fra start til mål
- Effektive, trygge og funksjonelle omstigningspunkter
- Lave transportkostnader
- Sikker transport
- God kommunikasjon mellom byene
- God kommunikasjon mot Oslo-området

- Godt kollektivtilbud utenom rush
- God togforbindelse til Gardermoen
- God reiseopplevelse
- Universelt utformet kollektivtilbud for hele reisen

### 5.2.3 TRANSPORTKREVENDE NÆRINGSLIV

#### BEDRIFTER/NÆRINGSGLIVSORGANISASJONER

Transportvilkår og transportkostnader har direkte innvirkning på næringslivets konkurransekraft og lønnsomhet.

Interessentgruppen omfatter virksomheter som er avhengige av transporttilbudet i korridoren, samt virksomheter som er avhengige av godstransport gjennom korridoren. Behovene er knyttet til både persontransport (arbeidstakeres reiser til/fra arbeid og reiser i arbeidstiden) og godstransport (leveranser av gods og varer til riktig tid og kostnad). Behovene er også knyttet til utvikling av bo- og arbeidsmarkedet og vekst i regionen som grunnlag for å tiltrekke seg arbeidskraft og kompetanse.

Interessentgruppen er representert ved store bedrifter som Moelven Industrier, Sykehuset Innlandet og Forsvaret m.fl., av næringslivsorganisasjoner som skogeierforeninger og lignende, samt av interesseorganisasjonene NHO og LO. Disse ble invitert til verkstedet, der det deltok representanter fra skogeierforeninger og fra NHO og LO. Både NHO og LO er dessuten representert i ressursgruppen.

Behovene denne interessentgruppen har, er:

- Forutsigbart transporttilbud for arbeidstagere og gods
- Kostnadseffektiv transport av gods
- Forutsigbar reisetid for arbeidstagere og gods
- Funksjonelt transporttilbud fra start til mål
- God kommunikasjon mellom byene
- God kommunikasjon mot Oslo-området
- Valgfrihet med hensyn til bo- og arbeidssted for å tiltrekke seg ønsket kompetanse

#### UTDANNINGSINSTITUSJONER

Langs strekningen Oslo – Lillehammer er det kun ett universitet, Universitetet i Oslo, mens det er høyskoler både i Oslo, på Kjeller (i Skedsmo kommune), på Hamar og Lillehammer. Høyskolen på Gjøvik har i dag ingen direkte tilknytning til IC-strekningen, men inngår likevel i utredningsområdet. Interessentgruppens behov er først og fremst knyttet til reisene til og fra studiestedet for studenter og ansatte, og for utvikling av bo- og arbeidsmarkedsregionen og vekst i regionen.

Interessentgruppen er representert ved høyskolene og ved studentsamskipnadene, og både høyskolene og samskipnadene i Hedmark og Oppland ble invitert til verkstedet. Representanter fra Høgskolen i Lillehammer deltok. Høyskolene i Lillehammer, Hamar, Gjøvik og Elverum arbeider for en sammenslåing av høyskolene og et mål om universitetsstatus.

Interessentgruppens behov vil være:

- Forutsigbart transporttilbud
- Forutsigbar reisetid
- Funksjonelt transporttilbud fra start til mål

- God kommunikasjon mellom byene
- God kommunikasjon mot Oslo-området
- Valgfrihet med hensyn til bo- og studiested både for å tiltrekke seg studenter og for å tiltrekke seg kompetanse (ansatte)

#### 5.2.4 TRANSPORTØRER

##### PERSONTRANSPORTØRER

Persontransportører omfatter både togselskaper og busselskaper, herunder ekspressbusselskaper. Behovene er knyttet til tilstrekkelig kapasitet, slik at tjenestetilbudet kan gjennomføres på en økonomisk hensiktsmessig måte.

Interessentgruppen er representert ved bestillerenhetene i fylkeskommunene og de enkelte selskapene, og både NSB, Flytoget, Ruter As, Hedmark Trafikk, Opplandstrafikk, Nettbuss Øst og NOR-WAY Bussekspress var invitert til å delta på KVVU-verkstedet. På verkstedet var interessentgruppen representert ved NSB Persontog og Hedmark Trafikk.

Interessentgruppens behov er:

- God punktlighet
- God regularitet
- Konkurransedyktig reisetid
- Konkurransedyktige transportkostnader
- Tilgjengelig kapasitet til å øke tilbudet i takt med etterspørselen
- Løsninger som gir kostnadseffektivt vedlikehold og sikrer pålitelig drift
- Effektive, trygge og oversiktlige knutepunkter

##### GODSTRANSPORTØRER

Gods- og vareleverandører omfatter virksomheter som transporterer gods og varer med tog og/eller bil i og/eller gjennom korridoren.

Interessentgruppen er representert ved de enkelte selskapene, og både CargoNet, Cargolink og Green Cargo var invitert til å delta på KVVU-verkstedet. På verkstedet var interessentgruppen representert ved CargoNet.

Interessentgruppen har behov knyttet til:

- God punktlighet
- God regularitet
- Konkurransedyktig reisetid
- Konkurransedyktige transportkostnader
- Tilgjengelig kapasitet til å øke tilbudet i takt med etterspørselen
- Løsninger som gir kostnadseffektivt vedlikehold og sikrer pålitelig drift
- God togtilknytning til havner og godsterminaler (bil-/båt-/baneløsninger, logistikkcluster)
- Raskere tilgang til Europas godsnett

#### 5.2.5 OPPSUMMERING AV PRIMÆRINTERESSENTENES BEHOV

Fra KVVU-verkstedet kan de viktigste prioriterte behovene til representanter fra primærinteressenter sammenstilles som følger:

- God punktlighet
- Tilstrekkelig kapasitet

- Hyppigere avganger/økt frekvens
- Redusert reisetid/kjøretid

## 5.3 SEKUNDÆRINTERESSETER

### 5.3.1 FYLKESKOMMUNER OG KOMMUNER

#### FYLKESKOMMUNER

Fylkeskommunene langs IC-strekningen Oslo – Lillehammer er Oslo, Akershus, Hedmark og Oppland. Ansvaret spenner fra fylkesveier og kollektivtransporttilbud på vei til kultur og videregående opplæring. Fylkeskommunene har også ansvar for å samordne regional utvikling.

Interessentgruppen er representert ved fylkeskommunene. Både administrativt og politisk nivå i Akershus, Hedmark og Oppland fylkeskommune deltar i samarbeidsgruppe (adm.) og ressursgruppe (adm./pol.) for KVVU-arbeidet. Begge nivåer var også invitert og deltok på KVVU-verkstedet.

Behovene til regionale myndigheter er utdypet i kapittel 6.

#### KOMMUNER

Interessentgruppen "kommuner" omfatter både vertskommuner og nabokommuner. Vertskommuner er alle kommuner på IC-strekningen Oslo – Lillehammer: Oslo, Lørenskog, Skedsmo, Sørums, Ullensaker, Nannestad, Eidsvoll, Stange, Hamar, Ringsaker og Lillehammer.

Alle nevnte kommuner ble invitert til KVVU-verkstedet. Det er først og fremst Eidsvoll, Stange, Hamar, Ringsaker og Lillehammer som vil kunne bli berørt av ny infrastruktur langs IC-strekningen. Representanter for disse kommunene deltok på verkstedet. Representanter fra vertskommunene deltar også i ressursgruppen for KVVU-arbeidet.

Nabokommuner er kommuner som ikke er direkte berørt av transportkorridoren, men som likevel har/kan ha nytte og glede av tilbudet. Til KVVU-verkstedet ble kommunene Nes, Elverum, Løten, Gjøvik, Gausdal og Øyer invitert. Representanter fra nabokommunene deltar også i ressursgruppen for KVVU-arbeidet. Interessegruppens behov er:

- Regional utvikling av bosetning og arbeidsplasser
- Ett bo- og arbeidsmarked
- Tiltrekke seg ønsket kompetanse
- God kommunikasjon internt i regionen og mot Oslo-området
- Arealeffektive og attraktive knutepunkter og terminaler
- Tilbringertjenester tilpasset togtilbudet
- Parkeringsplasser ved stasjoner/knutepunkter
- Rasjonell arealbruk til infrastrukturtiltak
- Minst mulig barriereeffekt og arealinngrep forårsaket av jernbanen
- Sikre gode betingelser for bosetning og arbeidsplasser
- Attraktive sentrumsområder

Behovene til kommunale myndigheter, slik de er formulert i offisielle plandokumenter, er utdypet i kapittel 6.

### 5.3.2 STATLIGE SAMFERDSELSETATER

#### JERNBANEVERKET

Jernbanelinjen innehar flere roller, fra planlegger til utbygger og forvalter av banen, alle med ulike behov knyttet til IC-strekningen Oslo – Lillehammer. Behovene er knyttet til:

- Tilby god punktlighet
- Tilby god regularitet
- Tilby konkurransedyktig reisetid
- Tilby tilstrekkelig kapasitet og dekke etterspørselen fra markedet
- Drifte og vedlikeholde anleggene

#### STATENS VEGVESEN

Statens vegvesen har ansvaret for utbygging, drift og vedlikehold av riksveinettet, og har følgende behov:

- God nok kapasitet og framkommelighet på E6 og det øvrige riksveinett
- Trafikksikkerhet – nullvisjonen
- Redusert behov for ny veiutbygging – ikke minst i byområdene

Statens vegvesen var invitert og deltok på KVVU-verkstedet, og deltar også i samarbeidsgruppen og styringsgruppen for KVVU-arbeidet.

#### AVINOR

Oslo lufthavn Gardermoen er et heleid datterselskap av Avinor, som har ansvar for rullebaner og terminalvirksomhet ved flyplassen. Denne interessentgruppens behov er først og fremst knyttet til effektiv tilbringertjeneste:

- God tilgjengelighet med kollektivtrafikk og bil til flyplassen fra regionen og Oslo
- Effektiv og oversiktig omstigning mellom tog, buss og fly
- Opprettholde/øke flytrafikken av hensyn til økonomisk inntjening

Både Oslo lufthavn Gardermoen og Avinor var invitert til KVVU-verkstedet.

### 5.3.3 OPPSUMMERING AV SEKUNDÆRINTERESSENTENES BEHOV

Fra KVVU-verkstedet kan de prioriterte behovene til representanter fra sekundærinteressentene sammenstilles som følger:

- Økt punktlighet
- Økt frekvens
- Redusert reisetid
- Sentrale, effektive og oversiktlige knutepunkter med god korrespondanse
- Økt godskapasitet på tog – overføring av gods fra vei til bane
- Regionforstørring gjennom effektivt jernbanetilbud til/fra Oslo og internt i Mjøs-området
- Konkurransedyktig og pålitelig togtilbud sammenlignet med bil
- Sikker og miljøvennlig transport

## 5.4 ANDRE INTERESSENER

### 5.4.1 MILJØINTERESSER

#### MILJØ- OG RESSURSFORVALTNING

Fylkesmannen er statens representant i fylket, og har et regionalt ansvar for å følge opp vedtak, mål og retningslinjer fra Stortinget og regjeringen. Fylkesmannen utfører forvaltningsoppgaver og er klage- og tilsynsstyresmakt med oppdrag fra flere departementer. I KVVU-sammenheng er Fylkesmannens viktigste oppgaver og interesser knyttet til miljøvern, landbruk og samfunnssikkerhet. I tillegg ivaretas den nasjonale miljø- og ressursforvaltningen av ulike direktorater.

Interessentgruppen har behov knyttet til arealforvaltning, inngrep og utslipp for å ivareta det ansvar det enkelte direktorat/instans er satt til å forvalte.

Interessentgruppen er representert ved fylkesmannsembetene i Oslo og Akershus, Hedmark og Oppland, Direktoratet for naturforvaltning, Riksantikvaren, Klima- og forurensningsdirektoratet og Norges vassdrags- og energiverk, som alle var invitert til KVVU-verkstedet. Fylkesmannen i Hedmark, Fylkesmannen i Oppland, Direktoratet for Naturforvaltning og Riksantikvaren var representert på verkstedet. Alle de tre fylkesmannsembetene deltar i samarbeidsgruppen for KVVU-arbeidet.

Samlet sett har interessentgruppen følgende behov knyttet til transportsystemet som helhet:

- Jordvern
- Unngå naturinngrep
- Ivaretagelse av biotoper
- Unngå inngrep i kulturminner
- Reduksjon i klimagassutslipp
- Reduksjon i forurensningsnivåer/utslipp til luft og vann
- Unngå inngrep i vassdrag
- Overgang fra veitransport til transport på bane
- Reduserte barrierevirkninger
- Trafikksikkerhet
- Samfunnssikkerhet

#### MILJØVERNORGANISASJONER

Ideelle miljøvernorganisasjoner har interesser knyttet til klimagassutslipp, naturinngrep, jordvern, osv. Interessentgruppen består av ulike organisasjoner med ulikt fokus og interessefelt. Behovene er likevel sammenfallende, og er som følger:

- Reduksjon i klimagassutslipp
- Unngå naturinngrep
- Jordvern
- Reduksjon i forurensningsnivåer/utslipp til luft og vann
- Reduserte barrierevirkninger
- Overgang fra veitransport til transport på bane

Til KVVU-verkstedet var miljøorganisasjonene Natur og Ungdom, Naturvernforbundet og WWF invitert. Interessentgruppen var representert ved Naturvernforbundet, som også deltar i ressursgruppen for KVVU-arbeidet.



## 5.4.2 INTERESSEORGANISASJONER

### REGIONALE SAMARBEIDSORGANER

Langs IC-strekningen Oslo – Lillehammer er det en rekke regionråd, både fylkesovergripende og internt i enkelte fylkeskommuner. Regionrådene er kun samarbeidsorganer for deltagende kommuner/fylkeskommuner, og har ikke ansvar eller interesser ut over det som framgår av de deltagende kommunenes og fylkeskommunenes behov (se disse).

Interessentgruppen er i KVU-arbeidet representert ved Regionrådet for Sør-Østerdal, Regionrådet for Hamar-regionen, Regionrådet for Lillehammer-regionen, og Østlandssamarbeidet, som alle var invitert til KVU-verkstedet. På verkstedet deltok representanter for regionrådene for Sør-Østerdal og Hamar-regionen.

### SAMFERDSELSORGANISASJONER

Interesseorganisasjoner innenfor samferdsel har i hovedsak sammenfallende interesser med reisende, og til dels også med næringslivet (transportnæringen). Til KVU-verkstedet var organisasjonene Norsk Bane, Norsk Jernbaneklubb Mjøsbyene og LTL (Logistikk- og Transportindustriens Landsforening) Region øst invitert. Interessentgruppen var representert på verkstedet ved Trafikksikkerhetsutvalget Hedmark og For jernbane.

Interessentgruppen er relativt lite homogen, men følgende behov vil være dekkende for de ulike organisasjonene:

- Forutsigbart transporttilbud
- Forutsigbar reisetid
- Redusert reisetid
- Hyppige avganger
- Funksjonelt transporttilbud fra start til mål
- Koordinert tilbringertjeneste til stasjoner/knutepunkter
- Sikker transport
- Kostnadseffektiv transport
- Universelt utformet kollektivtilbud for hele reisen

### LOKALE INTERESSEFORENINGER

Interessentgruppen består av grunneiere, velforeninger, båtforeninger og lignende. Disse kan være enten direkte eller indirekte berørt. Interessentgruppen kjennetegnes av lokale interesser, og er som regel mer opptatt av konkrete tiltak/traseer enn av korridorbetragtninger som på KVU-stadiet. Interessegruppen er derfor ikke representert i KVU-arbeidet, men vil bli involvert i senere planfaser.

Interessentgruppen har følgende behov:

- Traseåvklaringer
- Forutsigbarhet i utbygging av jernbanen
- Forutsigbarhet i stoppmønster ved stasjoner
- Effektivt jernbanetilbud til/fra Oslo og internt i Mjøs-området
- Reduksjon av barrierer

## 5.4.3 EIENDOMSUTVIKLERE

Entreprenører, utbyggingselskaper og Rom Eiendom er eksempler på representanter for denne interessentgruppen.

Interessentgruppen er relativt lite homogen, men vil ha følgende behov:

- Traséavklaringer
- Forutsigbarhet i planlegging og utbygging av jernbanen
- Forutsigbarhet i stoppmønster ved stasjoner
- Effektivt jernbanetilbud til/fra Oslo og internt i Mjøs-området
- Effektiv og tilpasset arealbruk til samferdselsformål
- Areakrevende terminaler flyttet ut fra sentrumsområder
- Mulighet for fortetting/utbygging i knutepunkter
- Attraktive stasjonsbyer

ROM Eiendom var invitert til KVVU-verksted, men deltok ikke.

#### 5.4.4 OPPSUMMERING AV ANDRE INTERESSENTERS BEHOV

Innspillene fra representantene for andre interessenter på KVVU-verkstedet kan oppsummeres som følger:

- Regionforstørring gjennom effektivt jernbanetilbud til/fra Oslo og internt i Mjøs-området
- Økt godskapasitet på tog for å muliggjøre overføring av gods fra veg til bane
- Konkurransedyktig og pålitelig togtilbud sammenlignet med bil
- Langsiktige løsninger

## 5.5 OPPSUMMERING

En sammenstilling av behovene fra kartleggingen av interessentgrupper framkommer av tabellen under.

Primære interessenter	Behov
Arbeids- og studiereisende	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Forutsigbart transporttilbud</li> <li>• Forutsigbar reisetid</li> <li>• Redusert reisetid</li> <li>• Funksjonelt transporttilbud fra start til mål</li> <li>• Effektive, trygge og funksjonelle omstigningspunkter</li> <li>• Lave transportkostnader</li> <li>• Sikker transport</li> <li>• God kommunikasjon mellom byene</li> <li>• God kommunikasjon mot Oslo-området</li> <li>• Valgfrihet med hensyn til bo- og arbeidssted</li> <li>• Pendlerparkeringstilbud ved stasjoner/knutepunkter</li> <li>• Koordinert tilbringertjeneste til stasjoner/knutepunkter</li> <li>• Bedre transportforbindelse mellom Gjøvik og Hamar/Lillehammer</li> <li>• Universelt utformet kollektivtilbud for hele reisen</li> </ul>
Fritidsreisende	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Forutsigbart transporttilbud</li> <li>• Forutsigbar reisetid</li> <li>• Redusert reisetid</li> <li>• Funksjonelt transporttilbud fra start til mål</li> <li>• Effektive, trygge og funksjonelle omstigningspunkter</li> <li>• Lave transportkostnader</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sikker transport</li> <li>• God kommunikasjon mellom byene</li> <li>• God kommunikasjon mot Oslo-området</li> <li>• Godt kollektivtilbud utenom rushtidene</li> <li>• God togforbindelse til Gardermoen</li> <li>• God reiseopplevelse</li> <li>• Universelt utformet kollektivtilbud for hele reisen</li> </ul>
Transportkrevende næringsliv	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Forutsigbart transporttilbud for arbeidstagere og gods</li> <li>• Kostnadseffektiv transport av gods</li> <li>• Forutsigbar reisetid for arbeidstagere og gods</li> <li>• Funksjonelt transporttilbud fra start til mål</li> <li>• God kommunikasjon mellom byene</li> <li>• God kommunikasjon mot Oslo-området</li> <li>• Valgfrihet med hensyn til bo- og arbeids-/studiested</li> </ul>
Transportører	<ul style="list-style-type: none"> <li>• God punktlighet</li> <li>• God regularitet</li> <li>• Konkurransedyktig reisetid</li> <li>• Konkurransedyktige transportkostnader</li> <li>• Tilgjengelig kapasitet til å øke tilbudet i takt med etterspørselen</li> <li>• Verdibevarende vedlikehold som sikrer pålitelig drift</li> <li>• Effektive, trygge og oversiktlige knutepunkter</li> <li>• God togtilknytning til havner og godsterminaler (bil-/båt-/bane-løsninger, logistikkcluster)</li> <li>• Raskere tilgang til Europas godsnett</li> </ul>
Sekundærinteressenter	Behov
Fylkeskommuner og kommuner	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regional utvikling av bosetning og arbeidsplasser</li> <li>• Ett bo- og arbeidsmarked</li> <li>• Tiltrekke seg ønsket kompetanse</li> <li>• God kommunikasjon internt i regionen og mot Oslo-området</li> <li>• Arealeffektive og attraktive knutepunkter og terminaler</li> <li>• Tilbringertjenester tilpasset togtilbudet</li> <li>• Parkeringsplasser ved stasjoner/knutepunkter</li> <li>• Rasjonell arealbruk til infrastrukturiltak</li> <li>• Minst mulig barriereeffekt og arealinngrep pga. jernbanen</li> <li>• Sikre gode betingelser for bosetning og arbeidsplasser</li> <li>• Attraktive sentrumsområder</li> </ul>
Statlige samferdselsetater	<ul style="list-style-type: none"> <li>• God punktlighet</li> <li>• God regularitet</li> <li>• Konkurransedyktig reisetid med tog sammenlignet med bil</li> <li>• Tilby tilstrekkelig kapasitet til å dekke etterspørselen fra markedet</li> <li>• Verdibevarende vedlikehold som sikrer pålitelig drift</li> <li>• God nok kapasitet og framkommelighet på E6 og det øvrige rik sveinnett</li> <li>• Trafikksikkerhet – nullvisjonen</li> <li>• Redusert behov for ny veitbygging – ikke minst i byområdene</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• God tilgjengelighet med kollektivtrafikk og bil til Gardermoen fra regionen og Oslo</li> <li>• Effektiv og oversiktig omstigning mellom tog, buss og fly</li> <li>• Opprettholde/øke flytrafikken av hensyn til økonomisk inntjening</li> </ul>
Andre interessenter	Behov
Miljøinteresser	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jordvern</li> <li>• Unngå naturinngrep</li> <li>• Ivaretagelse av biotoper</li> <li>• Unngå inngrep i kulturminner</li> <li>• Reduksjon i klimagassutslipp</li> <li>• Reduksjon i forurensningsnivåer/utslipp til luft og vann</li> <li>• Unngå inngrep i vassdrag</li> <li>• Sikrere strømtilførsel</li> <li>• Overgang fra veitransport til transport på bane</li> <li>• Reduserte barrierevirkninger</li> <li>• Trafikksikkerhet</li> <li>• Samfunnssikkerhet</li> </ul>
Interesseorganisasjoner	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Forutsigbart transporttilbud, herunder stoppmønster ved stasjoner</li> <li>• Forutsigbar reisetid</li> <li>• Redusert reisetid</li> <li>• Hyppige avganger</li> <li>• Funksjonelt transporttilbud fra start til mål</li> <li>• Effektivt jernbanetilbud til/fra Oslo og internt i Mjøs-området</li> <li>• Koordinert tilbringertjeneste til stasjoner/knutepunkter</li> <li>• Sikker transport</li> <li>• Kostnadseffektiv transport</li> <li>• Universelt utformet kollektivtilbud for hele reisen</li> <li>• Traséavklaringer</li> <li>• Forutsigbarhet i utbyggingen av jernbanen</li> <li>• Reduksjon av barrierer</li> </ul>
Eiendomsutviklere	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Traséavklaringer</li> <li>• Forutsigbarhet i planlegging og utbygging av jernbanen</li> <li>• Forutsigbarhet i stoppmønsteret ved stasjoner</li> <li>• Effektivt jernbanetilbud til/fra Oslo og internt i Mjøs-området</li> <li>• Effektivt og tilpasset arealbruk til samferdselsformål</li> <li>• Arealkrevende terminaler flyttet ut fra sentrumsområder</li> <li>• Mulighet for fortetting/utbygging i knutepunkter</li> <li>• Attraktive stasjonsbyer</li> </ul>

Brukernes (primærinteressentenes) viktigste behov kan oppsummeres som:

- Mer effektivt transporttilbud mellom byene og mot Oslo gjennom
  - redusert reisetid
  - økt frekvens
  - økt punktlighet
  - økt kapasitet

Samfunnets (sekundærinteressentenes) viktigste behov kan oppsummeres som:

- Regional utvikling – et felles og utvidet bo- og arbeidsmarked, bedre tilgang på arbeidskraft/kompetanse, flerkjernet byutvikling
- By- og tettstedsutvikling – stasjonslokalisering i by og tettsted, attraktive og arealeffektive sentrumsområder, effektive knutepunkter
- Bærekraftig transport – reduserte klimautslipp gjennom økning av togets konkurransekraft i forhold til bil (gods- og persontransport) og minst mulig arealinngrep og barriereeffekt
- Sikker transport – reduksjon i antall skadde og drepte
- Effektiv transport av gods - for å bedre næringslivets konkurransekraft

## 6 Regionale og kommunale myndigheters behov

*Regionale og kommunale myndigheter har en sentral rolle i å fastsette utviklingsmål og utforming av en politikk for utvikling av sine områder. Dette er vanligvis forankret i nasjonale mål og retningslinjer, men konkretisert og spesifisert for de geografiske områder lokale og regionale myndigheter har forvaltningsansvar for.*

*I dette kapitlet presenteres relevante regionale og kommunale behov slik de framgår av vedtatte planer og strategier.*

### 6.1 DET SENTRALE ØSTLANDSOMRÅDET

#### 6.1.1 PLANSAMARBEIDET I OSLO OG AKERSHUS

Utgangspunktet for arbeidet med felles areal- og transportplanlegging i Oslo og Akershus ble trukket opp i Ot. prp. nr. 10 (2008-09) Om lov om endringer i forvaltningslovgivningen mv. (gjennomføring av forvaltningsreformen). Her foreslo regjeringen et pålagt regionalt plansamarbeid mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune om areal- og transportplanlegging, under ledelse av Miljøverndepartementet. Planstrategi og planprogram er nå på høring.

Styringsgruppen har vedtatt at samarbeidsalliansen Oslo-regionens mål i samordnet areal- og transportstrategi (vedtatt 18.1.2008) skal legges til grunn i planstrategien og planarbeidet:

- Oslo-regionen skal være en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa.
- Utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt, basert på prinsipper om flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur.
- Transportsystemet skal på en rasjonell måte knytte den flerkjernede regionen sammen, til resten av landet og til utlandet. Transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig, med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport.

Gjennom plansamarbeidet skal:

- Klimagassutslippene reduseres, slik at regionen bidrar til å oppfylle de nasjonale målene om at Norge skal være klimanøytralt innen 2030.
- Det legges til rette for å håndtere en sterk framtidig vekst i befolkningen.
- Jordbruksarealer i Oslo og Akershus forvaltes slik at det bidrar til å oppfylle de nasjonale målene om å halvere den årlige omdisponeringen av dyrket jord.
- Naturmangfoldet i Oslo og Akershus forvaltes slik at det bidrar til å oppfylle de nasjonale målene om naturtyper og arts mangfold.
- Næringslivets konkurransekraft bedres, ved at transporttilbudet for arbeids- og fritidsreiser samt varestrømmer (logistikk) forbedres.
- Investeringer og prioriteringer i transportsystemet skal understøtte utviklingen av en effektiv arealbruk og økt kollektivandel.
- Byer og tettsteder i Oslo og Akershus utvikles med kvalitet og innhold, ved at økonomisk, sosial, fysisk og kulturell utvikling sees i sammenheng.

- I planprosessen skal man identifisere målkonflikter og angi en avveining av disse. Alle involverte parter forplikter seg til å følge opp føringer og samarbeide om å finne fram til gode løsninger og realisere dem.

#### 6.1.2 ØSTLANDSSAMARBEIDET

Fylkeskommunene på Østlandet laget i perioden 1998-1999 en felles regionalpolitisk plattform. Et felles handlingsprogram ble vedtatt av kontaktutvalget 20. august 1999. Fylkeskommunene ble enige om følgende hovedmål og strategi for utviklingen på Østlandet:

- Å videreutvikle Østlandet som en konkurransedyktig region i Europa
- Å sikre en balansert og bærekraftig utvikling innen regionen gjennom utvikling av flerkjernestruktur. Dette vil minske presset på hovedstadsområdet (Oslo og Akershus) og styrke resten av regionen.

Østlandspakken er et felles innspill fra de åtte fylkene til de statlige transportetatenes arbeid med NTP for 2014-2023. Østlandssamarbeidet har vektlagt fem ulike områder for å løse utfordringene og nå målene på en raskere måte:

- Utbygging av jernbane har høyeste prioritet
- Utbygging til fullgod standard på veiene
- Kollektivtrafikken må fordobles
- Mer gods med båt og bane
- Helhetlig og effektiv prosjektgjennomføring er avgjørende

#### 6.1.3 INNLANDSSAMARBEIDET

I april 2008 ble det i felles fylkesting for Hedmark og Oppland vedtatt å styrke og videreutvikle samarbeidet mellom de to fylkeskommunene. I 2010 vedtok fylkestingene at framtidig samarbeid skal videreutvikles i felles fylkesting og Arena Innlandet. Det avholdes felles fylkesting to ganger i året, der særlig viktige saker med tilknytning til nasjonale myndigheter drøftes. Arena Innlandet er sammensatt av representanter fra de to fylkene og fungerer som saksforberedende organ for fylkestingene. De to fylkenes interesser i forhold til utviklingen av transportsystemet er imidlertid ivaretatt gjennom Østlandssamarbeidet og vedtak om Østlandspakken.

#### 6.1.4 OSLO-REGIONEN

Oslo-regionsamarbeidet omfatter blant annet Romerike. Styret i Oslo-regionen vedtok 18.1.2008 "Samordnet areal- og transportstrategi for Oslo-regionen". De overordnede mål her er:

- Oslo-regionen skal være en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa.
- Utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt basert på prinsipper om en flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur.
- Transportsystemet skal på en rasjonell måte knytte den flerkjernede regionen sammen, til resten av landet og til utlandet. Transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig, med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport.

## 6.2 OPPLAND FYLKE

### 6.2.1 FYLKESPLANEN

Oppland fylkeskommune har gjennom Regional planstrategi vedtatt et handlingsprogram for 2011 med blant annet følgende mål for transportsystemet:

- Effektivt og trafikksikkert hovedveinett for å styrke utviklingen av fylket
- Jernbanenett med god kapasitet og et togtilbud som er konkurransedyktig på reisetid
- Øke andelen persontrafikk og godstransport med jernbane

### 6.2.2 LILLEHAMMER-REGIONEN

Regionen er et samarbeid mellom Gausdal, Lillehammer og Øyer kommuner, samt Oppland fylkeskommune. Samarbeidet baseres på årlige handlingsplaner, men er knyttet til andre saker enn utvikling av transportsystemet.

### 6.2.3 GJØVIK-REGIONEN

Regionen er et samarbeid mellom fem kommuner rundt Gjøvik, samt Oppland fylkeskommune. Strategisk plan for Gjøvik-regionen har følgende mål for utvikling av jernbanen:

“Gjøvikbanen rustes opp, og reisetiden til Oslo må reduseres til 1:30 innen 2015.”

### 6.2.4 KOMMUNEPLAN LILLEHAMMER

Lillehammer kommuneplan 2006-2016 har følgende visjon (én av fire): Lillehammer skal kjennetegnes ved et livskraftig og attraktivt regionsenter. Strategien er å arbeide for utbygging av veinett, banetilbud og kollektivtrafikk for å bedre tilgangen til området, samt internt i området

## 6.3 HEDMARK FYLKE

### 6.3.1 FYLKESPLANEN

Hedmark fylkesplan 2009-2012 har følgende visjon: Framtidstro og optimisme skal prege hele Hedmark.

Hovedmål: Attraktive lokalsamfunn og nærmiljøer som skaper identitet, bo-, utdannings- og etableringslyst. Noen av målene for 2012 er:

- En bærekraftig og funksjonell senterstruktur i fylket med basis i fylkets region- og kommunesentre.
- Miljøvennlige og attraktive byer, tettsteder og nærmiljøer med gode kommunikasjoner, stabil bosetning, levedyktig næringsliv og sterk stedsidentitet.
- En effektiv, trygg og miljøvennlig infrastruktur som sikrer næringslivets og befolkningens behov for transport og kommunikasjon.

### 6.3.2 SØR-ØSTERDALS-REGIONEN

Regionen er et samarbeid mellom fem kommuner, der blant annet Elverum kommune inngår. Samhandlingsprogrammet for Sør-Østerdal har følgende visjon: Østerdalen - mangfold med muligheter. Følgende mål er vedtatt: Økt verdiskaping, næringsutvikling



og vekst i folketallet i hele regionen. Elverum som regionsenter skal styrke sin posisjon som by i innlandet.

### 6.3.3 HAMAR-REGIONEN

Hamar-regionen er et interkommunalt samarbeid mellom Hamar, Løten, Ringsaker og Stange. Regionrådet arbeider etter visjonen om å nå 100 000 innbyggere. Dette gjøres ved å ha hovedfokus på kjerneområdene kompetanse, næringsutvikling, infrastruktur og profilering. Hamar-regionen har utarbeidet Fylkesdelplan for samordnet miljø-, areal- og transportutvikling (SMAT), som ble vedtatt i fylkestinget i 2009. Planen omhandler blant annet arealbruk og kollektivtransport, herunder satsing på jernbane mellom Gardermoen og Hamar.

### 6.3.4 KOMMUNEPLAN HAMAR

Hamar kommuneplan 2010-2022 ble vedtatt i oktober 2010 og bekrefter målene som er satt for Hamar-regionen:

“Utbygging av tospors jernbane for høyhastighetstog, sammen med firefelts E6, er vesentlig for å styrke transporttilbudet i regionen og å utvikle Hamar-regionen som bo- og næringsområde. Hamar ønsker å legge til rette for at jernbanestasjonen fortsatt skal ligge i Hamar sentrum, og at den styrkes som kollektivknutepunkt for regionen.”

### 6.3.5 KOMMUNEPLAN RINGSAKER

Ringsaker kommuneplan 2006-2010 (2018) fastslår følgende:

“Jernbanen gjennom Ringsaker er også et viktig element i bosettings- og næringsssammenheng. Med dagens trafikkmønster er kjøretiden for lang og for usikker til at den er konkurransedyktig. Det er behov for å redusere reisetiden til Oslo både for person- og godstrafikk gjennom utbygging av flere krysningsspor. På sikt må det bygges dobbeltspor på hele strekningen Oslo – Lillehammer.”

### 6.3.6 KOMMUNEPLAN STANGE

Stange kommuneplan 2005-2012 bekrefter målene til Hamar-regionen. Den legger også opp til å prioritere utviklingen av områder knyttet til kollektive transportårer.

## 6.4 AKERSHUS FYLKE

### 6.4.1 FYLKESPLANEN

Akershus fylkeskommune har ikke en gjeldende fylkesplan. Den forrige gjaldt fra 2003 til 2009. Fylkestinget har imidlertid vedtatt en regional planstrategi i 2011 som ennå ikke er godkjent av Kongen i statsråd. Planstrategien viser blant annet til plansamarbeidet for Oslo og Akershus, men slår også fast følgende for areal og transport:

“Fokus på sammenhengene mellom arealplanlegging og endringer i transportbehov, samt forholdet mellom vekst og vern. Den forventede befolkningsveksten krever et sterkere samarbeid mellom arealmyndigheter og transportmyndigheter for å kunne ha felles fokus på:

- Økende fortetting i tettstedene
- Utviklingen av tverrgående kollektivtransport innad i regionen
- Tettstedsutvikling må prioriteres ved å styrke lokal utvikling av arbeidsplasser
- Viktig å verne om arealer til matproduksjon og vedlikehold av grønnsstruktur

- Forpliktende samarbeid fra alle parter for å realisere felles mål
- Redusere klimagassutslipp ved økt kollektivsatsing

#### 6.4.2 ROMERIKE

Nedre Romerike samarbeidsråd er et samarbeid mellom syv kommuner der blant annet Skedsmo kommune inngår. Areal og transport er et prioritert samarbeidstema, der regionrådet blant annet samordner interessene til kommunene i plansamarbeidet for Oslo og Akershus, og i Oslo-regionsamarbeidet.

Øvre Romerike Utvikling er et samarbeid mellom seks kommuner, der Eidsvoll og Ullensaker kommuner inngår. De har blant annet blant annet satt som mål i sin strategi for 2020 at Gardermo-regionen skal være blant landets 10 beste næringslivsregioner.

Det er utarbeidet en samferdselsstrategi for Øvre Romerike, som bl.a. fokuserer på samarbeid om arealbruk og regionale vei og kollektivforbindelser.

#### 6.4.3 KOMMUNEPLAN EIDSVOLL

Kommuneplanens samfunnsdel for 2011 – 2022 ble vedtatt i september 2011 og er lagt på et strategisk nivå. Det legges opp til en årlig vekst på 3 %, der Eidsvoll sentrum er pekt ut som prioritert område.

Det arbeides med muligheter for utbygging av et større område ved Langset, men dette er ikke beskrevet i offisielle dokumenter.

#### 6.4.4 KOMMUNEPLAN ULLENSAKER

Ullensaker kommuneplan for 2008-2020 legger opp til en sterk vekst og utvikling av regionsenteret Jessheim til by.

## 6.5 OPPSUMMERING

Behovene som framkommer i lokale og regionale myndigheters planer og strategier, bygger i hovedsak opp under normative behov som kommer til uttrykk i nasjonale planer og vedtak.

De mest gjennomgående behov er knyttet til:

- Regional utvikling - bolig- og næringsutvikling, felles og utvidet bo- og arbeidsmarked, bedre tilgang på arbeidskraft/kompetanse
- By- og tettstedsutvikling - stasjonslokalisering i by og tettsted, attraktive og arealeffektive sentrumsområder og knutepunkter, flerkjernet byutvikling
- God kommunikasjon mellom byene og mot Oslo - behov for et bedre transporttilbud med tog (reduert reisetid, økt punktlighet, økt kapasitet)
- Miljø- og klimaforbedring -gjennom økning av togets konkurransekraft i forhold til bil, øke andelen kollektivreiser/reduere andelen bilreiser
- Minst mulig arealinngrep og barriereeffekt forårsaket av jernbaneutbygging – med løsninger som minimaliserer inngrep i jordbruksområder, natur- og kulturmiljøer
- Få godstransport fra bil til bane – gjennom konkurransedyktig godstogtilbud med god kapasitet og regularitet

## 7 Behovsvurdering

*I dette kapitlet sees de kartlagte behovene i sammenheng med særlig fokus på primærinteressentenes behov. Ut fra en samlet vurdering formuleres det prosjektutløsende behovet. Andre viktige behov beskrives også.*

### 7.1 BEHOVENE I SAMMENHENG

#### GI BRUKERNE ET MER EFFEKTIVT TRANSPORTTILBUD

Trafikksituasjonen i IC-området er allerede i dag preget av kapasitetsproblemer, særlig i rushperiodene. Befolkningsveksten vil forsterke dette. For å møte disse utfordringene kreves en betydelig utvidelse av kapasiteten i transportnettet.

Dagens banestrekninger er preget av lange strekninger med enkeltspor og gjennomgående lav standard på infrastrukturen. Infrastrukturen gir ikke rom for et togtilbud med konkurransedyktig frekvens, punktlighet og reisetidsstandard. Dette er bakgrunnen for behovet for utbygging av dobbeltspor på banestrekningene i IC-området. Dobbeltspor innenfor IC-området ble fastlagt som mål i Nasjonal Transportplan 2010-2019.

Kartleggingen har avdekket at for brukerne er de viktigste behovene:

- Et mer effektivt transporttilbud mellom byene og Oslo med
  - redusert reisetid
  - høy frekvens
  - økt punktlighet
  - tilstrekkelig kapasitet

#### UTVIDE BO- OG ARBEIDSMARKEDER PÅ ØSTLANDET

En stor del av befolkningsveksten vil komme i storbyregionene. Det vil derfor være viktig å bidra til å fremme regional utvikling for i større grad å sikre en kapasitetsmessig balanse i transportsystemet. IC-området er kjernen i den raskest voksende landsdelen i Norge. Fram mot 2040 vil befolkningen innenfor Oslo-området alene øke med 450 000.

Det er avdekket et samfunnsbehov for å

- Styrke regionens attraktivitet som bo- og arbeidsplassregion gjennom
  - bedret pendlertilknytning og mulighet for arbeids- og kompetanseflyt
  - økt kapasitet og kvalitet på transporttilbudet
- Øke tilgjengeligheten mellom bysentra og tettsteder i IC-korridoren
- Forbedre persontogforbindelsen på lengre reiser (Midt- og Nord-Norge, Gardermoen, Oslo)

#### UTVIKLE KOLLEKTIVKNUTEPUNKT I BYER OG TETTSTEDER

Planlegging av utbyggingsmønsteret og transportsystemet må sees i sammenheng, slik at det legges til rette for en mest mulig effektiv, trygg og miljøvennlig transport. Det må søkes løsninger som begrenser det totale transportbehovet ved å tilrettelegge for korte daglige reiser og god koordinering mellom ulike transportmidler.

Samfunnet har behov for:

- Arealbruk som bygger opp under økt kollektivtransport

- Sentralt beliggende kollektivknutepunkter som er velfungerende, attraktive og trygge
- Å forbedre tilgjengeligheten til stasjoner og samordning mellom ulike transportformer

#### BYGGE BÆREKRAFTIGE AREAL- OG TRANSPORTLØSNINGER

Trafikkveksten skal håndteres samtidig som miljøproblemene fra trafikken minimeres. En forutsetning for at jernbanen skal øke sin konkurransekraft, er økt kapasitet og høyere standard på infrastrukturen. Gjennom klimaforliket, konkretisert gjennom Klimakur, har stortingsflertallet forpliktet seg til å redusere de samlede klimautslippene fra transport med 2,5 - 4 millioner tonn innen 2020. En betydelig andel av disse reduksjonene må realiseres innenfor IC-området.

Det er avdekket at samfunnet har behov for å

- Bidra til å begrense klimagassutslipp og til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet
- Implementere bærekraftige transportløsninger gjennom
  - overføring av person- og godstrafikk til mer miljøvennlige transportformer
  - utvikling av kompakte by- og tettsteder med hovedvekt på kollektive løsninger
- Søke løsninger som begrenser behovet for arealinngrep
- Styrke konkurransekraften i næringslivet gjennom å
  - tilrettelegge for et godstransportnett på jernbane som binder sammen regionene og godsterminalene
  - etablere effektive godsterminaler med god tilgjengelighet
  - etablere intermodale godsknutepunkter

#### ØKE TRAFIKKSIKKERHETEN

Ulykkesfrekvensen er lavere i jernbanenettet enn i veinettet, og en overføring av trafikk fra vei til jernbane vil derfor gi en redusert ulykkesrisiko. Et skifte i reisemiddelvalg fra vei til bane vil øke trafikksikkerheten i transportsektoren totalt sett og bidra til å innfri nullvisjonen.

Det er et samfunnsbehov å

- Redusere antall ulykker i transportsystemet gjennom overføring av trafikk fra vei til bane både for personer og gods
- Opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået innen jernbanetransport

## 7.2 PROSJEKTUTLØSENDE BEHOV

Situasjonsbeskrivelsen viser at transportkapasiteten på deler av IC-strekningene er fullt utnyttet. Behovet for økt kapasitet vil øke med forventet vekst i antall bosatte og arbeidsplasser i årene framover (økt etterspørsel). Interessentanalysen viser at de viktigste behovene for primærinteressentene er knyttet til økt kapasitet for transport av personer og gods, samt økt punktlighet, høy frekvens og redusert reisetid for transportene.

På denne bakgrunn er det prosjektutløsende behovet formulert som:

Økt kapasitet for person- og godstransport på jernbanen i IC-området for å sikre tilstrekkelig punktlighet, frekvens og reisetid.

Et av hovedformålene med KVVU er å identifisere det prosjektutløsende behovet for tiltak konkretisert i ulike konsepter. I retningslinjer for KVVU er identifisering av det prosjektutløsende behovet sentralt for videre avgrensning av samfunns mål og de krav som ulike konsepter skal evalueres mot. Med det prosjektutløsende behovet menes *det samfunnsbehovet som utløser planlegging av tiltak til et bestemt tidspunkt [6]*. Det prosjektutløsende behovet blir dermed selve bærebjelken i begrunnelsen for de tiltak som utløste krav om KVVU, i dette tilfellet utbygging av IC-togtilbudet mellom Oslo og Lillehammer.

Formuleringen skal være sterk nok i seg selv til å begrunne at tiltaket (i form av anbefalt konsept) blir videreført i formelle utrednings- og planprosesser. Dersom et konsept ikke dekker det prosjektutløsende behovet, vil konseptet være uaktuelt fordi det ikke svarer på hovedspørsmålet.

#### KAPASITET

Behovsanalysen viser at det aller viktigste behovet i transportkorridoren Oslo-Lillehammer er å sikre tilstrekkelig punktlighet og frekvens kombinert med redusert reisetid for brukerne av transportsystemet. For å løse dette behovet er økt kapasitet den viktigste forutsetning. Det utløsende behovet for økt kapasitet er i samsvar med primærinteressentenes dominerende behov knyttet til økt kapasitet for både person- og godstransport på jernbane.

#### PUNKTLIGHET

Togtilbudet dekker ikke behovet dersom gods- og persontrafikken ikke når fram til forventet tidspunkt. Regularitet og forutsigbare transporter er så viktig at det er vurdert å være en del av det prosjektutløsende behovet.

Kapasitet og punktlighet henger sammen. Bedre kapasitet vil gjøre det lettere å overholde ruteplaner, og forsinkelser vil ikke i samme grad få følgeeffekter. Men punktlighet handler også om andre tiltak knyttet til kvalitet og robusthet i infrastrukturen, slike som ruteopplegg og en rekke driftsoperative forhold. Punktlighet er derfor formulert som et eget element i prosjektutløsende behov.

#### FREKVENS

Høy frekvens på transporttilbudet er en viktig forutsetning for at brukerne skal kunne velge avreisetidspunkt, ha høy fleksibilitet og tilgjengelighet til transportsystemet og dermed redusere den totale reisetiden. Økt kapasitet er en forutsetning for å kunne øke frekvensen.

#### REISETID

Redusert reisetid er et svært viktig behov for å sikre et attraktivt transportsystem, særlig for arbeidsreiser mellom Oslo, Akershus og Mjøs-byene og internt i Mjøs-regionen. Det vil bidra til å dempe presset på de mest sentrale delene av Oslo-området ved at andre deler av regionen blir mer attraktive som bosted og for nærings-etablering. Redusert reisetid er den mest sentrale faktoren for region-forstørring, dvs. at arbeids-, bolig- og serviceregionene utvides, noe som gir den enkelte større frihet i valg av arbeid og bosted.

### 7.3 VIKTIGE BEHOV

I tillegg til det prosjektutløsende behovet skal evaluering av konseptene også fange opp andre positive og negative effekter og ringvirkninger. I prinsippet kan det tenkes at et konsept har så sterke negative virkninger at det ikke kan anbefales, selv om det skulle dekke det prosjektutløsende behovet. Evalueringen av konseptene skal derfor gjøres på grunnlag av alle viktige og relevante sider ved konseptene. Grunnlaget for dette er de øvrige viktige behov som framkommer fra behovsanalysen.

Disse andre viktige behovene kan oppsummeres som følger:

- Bygge opp under en flerkjernet byutvikling med en transporteffektiv arealutvikling og effektive knutepunkter
- Skape bærekraftige transportløsninger som bidrar til å redusere utslipp av klimagass, tar andre miljøhensyn, og som begrenser behovet for arealinngrep
- Styrke konkurransekraften i næringslivet gjennom å
  - tilrettelegge for et godstransportnett på jernbane som binder sammen regioner og landsdeler
  - etablere effektive godsterminaler med god tilgjengelighet
  - sikre tilgang til arbeidskraft
- Redusere antall ulykker i transportsystemet

### 7.4 ANDRE BEHOV

I forbindelse med behovsanalysen er det også identifisert en rekke andre behov knyttet til utvikling av transportsystemet i korridoren. Disse er ikke definert som så vesentlige for konseptvalget at det knyttes mål og krav til dem, men de inngår i analysearbeidet enten som ønskede bivirkninger av tiltaket eller som sidebehov som kan oppfylles mer eller mindre uavhengig av tiltaket.

Disse behovene er:

- Behov for en arealutvikling som demper etterspørselen etter biltransport, og som legger til rette for effektiv og attraktiv kollektivbetjening
- Behov for pendlerparkeringstilbud ved stasjoner/knutepunkter
- Behov for koordinert tilbringertjeneste til stasjoner/knutepunkter
- Behov for bedre transportforbindelse mellom Gjøvik og Hamar/Lillehammer
- Behov for et universelt utformet kollektivtilbud for hele reisen
- Behov for god reiseopplevelse
- Behov for valgfrihet med hensyn til bo- og arbeids-/studiested
- Redusert behov for ny veiutbygging – særlig i byområdene
- Konkurransedyktige transportkostnader for jernbane i forhold til vegtransport
- Løsninger som gir kostnadseffektivt vedlikehold og sikrer pålitelig drift
- Raskere tilgang til Europas godsnett
- God tilgjengelighet til Gardermoen fra regionen og Oslo
- Rasjonell arealbruk til infrastrukturtiltak
- Tiltrekke seg ønsket kompetanse
- Minst mulig barriereeffekt og arealinngrep på grunn av jernbanen
- Forutsigbarhet i utbygging av jernbanen
- Areakrevende terminaler flyttet ut fra sentrumsområder
- Mulighet for fortetting/utbygging i knutepunkter
- Attraktive stasjonsbyer

## 8 Fra behov til samfunns- og effektmål

Behovsanalysen danner grunnlag for å definere samfunns mål og effektmål for konseptvalgutredningen, som er neste trinn i utredningsarbeidet.

Samfunns målet angir den nytte eller verdiskaping som et investeringstiltak skal føre til for samfunnet. Målet skal inneholde både retning og ambisjon, og ha en klar sammenheng med det prosjektutløsende behovet om økt kapasitet og bedret kvalitet for person- og godstransport på bane.

Effektmål uttrykker den virkningen/effekten tiltaket skal føre til for brukerne. Som brukere regnes både de som reiser, og de som transporterer varer i systemet. Effektmålene skal bygge opp under samfunns målet, slik at oppnåelse av effektmålene bidrar til måloppnåelse for samfunns målet. Effektmålene skal være realistisk oppnåelige innen en angitt tidsramme. På grunnlag av målene formuleres deretter krav til transportsystemet.

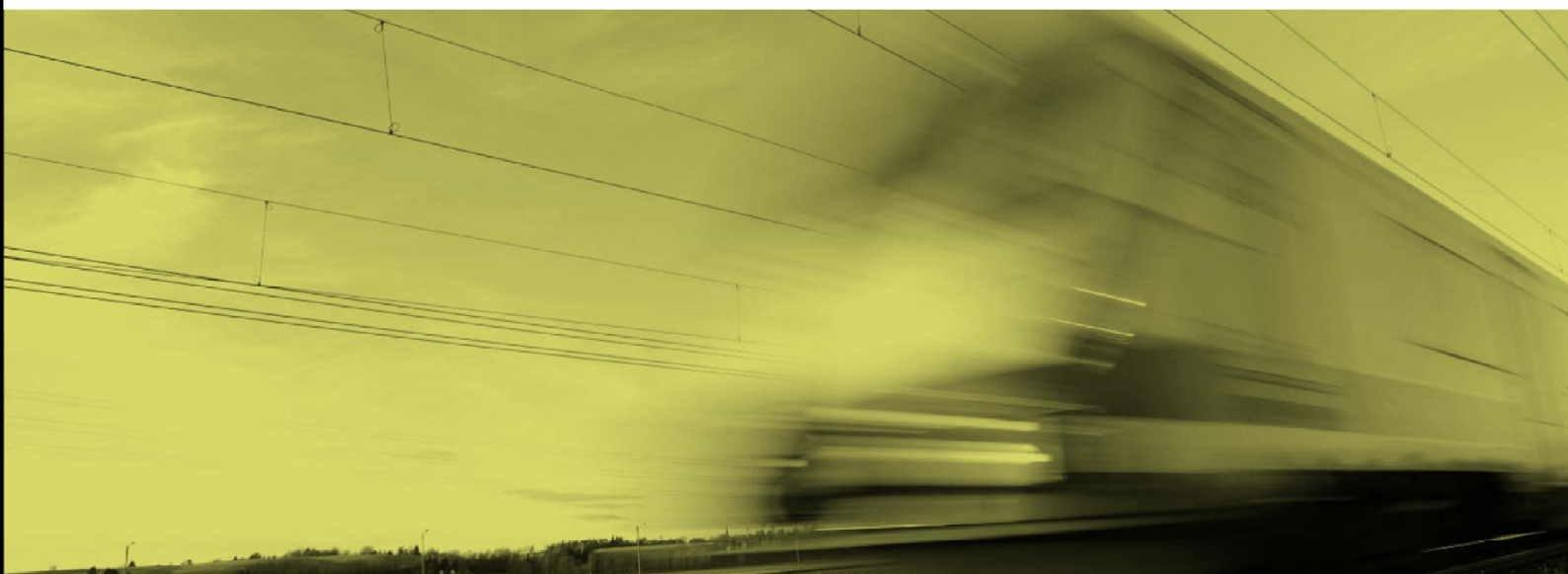
Samfunns mål, effektmål og krav analyseres i et eget dokument "Mål og krav", i henhold til dokumentstrukturen beskrevet i forordet.

## 9 Referanser

- [1] Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre : *Avtale om klimameldingen*, januar 2008
- [2] Avinor, Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen: *Revisjon av målstruktur*. NTP Utredningsfasen 2014-2023, 1. oktober 2010
- [3] Avinor, Jernbaneverket, Kystverket, Statens vegvesen: *Langsiktige kapasitetsutfordringer i Oslo-området*. NTP Utredningsfasen 2014-2023, januar 2011
- [4] Byrådet i Oslo og fylkesutvalget i Akershus: *Planstrategi og planprogram. For areal og transport i Oslo og Akershus*. Høringsutkast, 14. mars 2011
- [5] Jon Martin Denstadli og Arne Rideng: *Reisevaner på fly 2009*. TØI-rapport 1073/2010
- [6] Finansdepartementet: *Utarbeidelse av KVU/KL dokumenter*. Veileder nr 9. Versjon 1.1, 28.4.2010
- [7] Grønland og Hovi: *Godsknutepunkter – struktur og effektivitet*. TØI-rapport 1128/2011
- [8] Inger Beate Hovi, Stein Erik Grønland og Wiljar Hansen: *Grunnprognoser for godstransport til NTP*. TØI-rapport 1126/2011
- [9] Anne Madslie, Christian Steinsland og Tariq Maqsood: *Grunnprognoser for persontransport*. TØI-rapport 1122/2011
- [10] Jernbaneverket: *Gods på bane - Jernbaneverkets strategi*, 2007
- [11] Jernbaneverket: *Network Statement 2012*, mars 2011
- [12] Jernbaneverket: *En jernbane for framtiden. Perspektiver mot 2040*, april 2011
- [13] Jernbaneverket: *Foreløpig forslag til strekningsvis utviklingsplan for Dovrebanen og Rørosbanen*, 2011
- [14] Kommunal- og regionaldepartementet: *St.meld. nr. 31, 2006-2007. Åpen, trygg og skapende hovedstadsregion. Hovedstadsmeldingen*, juni 2007
- [15] Kommunal- og regionaldepartementet: *Ot.prp. nr. 10 (2008-2009): Om lov om endringer i forvaltningslovgivningen mv. (gjennomføring av forvaltningsreformen)*, oktober 2008
- [16] Kommunal- og regionaldepartementet: *St.meld. nr. 25. (2008-2009). Lokal vekstkraft og framtidstru. Om distrikts- og regionalpolitikken*, april 2009
- [17] Miljøverndepartementet: *St.meld. nr. 34 (2006-2007): Norsk klimapolitikk*, juni 2007



- [18] Miljøverndepartementet: *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging - i medhold av § 6-1 i plan- og bygningsloven*. Vedtatt i kongelig resolusjon 24. juni 2011
- [19] Osloregionen: *Samordnet areal- og transportstrategi for Oslo-regionen*, januar 2008
- [20] Rambøll: *Fremkommelighetsundersøkelser for bil i Oslo og Akershus 2009-2010*. Prosam-rapport 190, mars 2010
- [21] Samferdselsdepartementet: *St.meld. nr. 17 (2008–2009) Om Oslopakke 3, trinn 2*, mars 2009
- [22] Sitma: *Gods og logistikk i Osloregionen mot 2040*, mars 2011
- [23] Statens vegvesen og Jernbaneverket: *Konseptvalgutredning, Oslopakke 3*, desember 2007
- [24] Statens vegvesen, Jernbaneverket, Akershus fylkeskommune, Oslo kommune: *Handlingsprogram 2011-2014 for Oslopakke 3*, mai 2010, vedtatt gjennom lokalpolitisk behandling våren 2011
- [25] Statens vegvesen Region øst, Oslo kommune, Bærum kommune: *Tiltaksutredning for luftkvalitet i Oslo og Bærum kommune*, mai 2010
- [26] Statens vegvesen: *Rutevise utredninger for riksveinettet Riksvegtrute 6a. E6 Oslo – Trondheim med tilknytninger*, 15.3.2011
- [27] Jernbaneverket: *Utredning godskapasitet på Dovrebanen*, 10.07.2009
- [28] Østlandssamarbeidet: *Revidert Østlandspakke - innspill til Nasjonal transportplan 2014-2023*, juni 2011
- [29] Statens vegvesen Region øst: *Konseptvalgutredning, Transportsystemet i Mjøs-regionen*, november 2007
- [30] Vista Analyse AS: *KVU for IC-området – situasjonsbeskrivelse Dovrebanen*, 22.6.2011
- [31] Jernbaneverket/Rambøll: *Konseptvalgutredning for IC-området Oslo – Lillehammer, Verkstedrapport*, 28.06.2011
- [32] Statistisk sentralbyrå: Diverse statistikk fra statistikkbanken
- [33] Denstadli og Gjerdåker: *Transportmiddelbruk og konkurranseflater i tre hovedkorridorer*, TØI-rapport 1147/2011
- [34] Hovi og Grønland: *Konkurranseflater i godstransport*, TØI-rapport 1125/2011
- [35] Jernbaneverket: *Mulighetsstudie for Vestfoldbanen*, januar 2011
- [36] Samferdselsdepartementet: *Retningslinje 2 for etatenes og Avinors arbeid med Nasjonal transportplan 2014 – 2023*, 2011
- [37] Norconsult: *Punktlighetsanalyse Intercity Østfold-, Vestfold- og Dovrebanen*, 2011



[www.jernbaneverket.no](http://www.jernbaneverket.no)

Dokumentnummer: POU-00-A00015