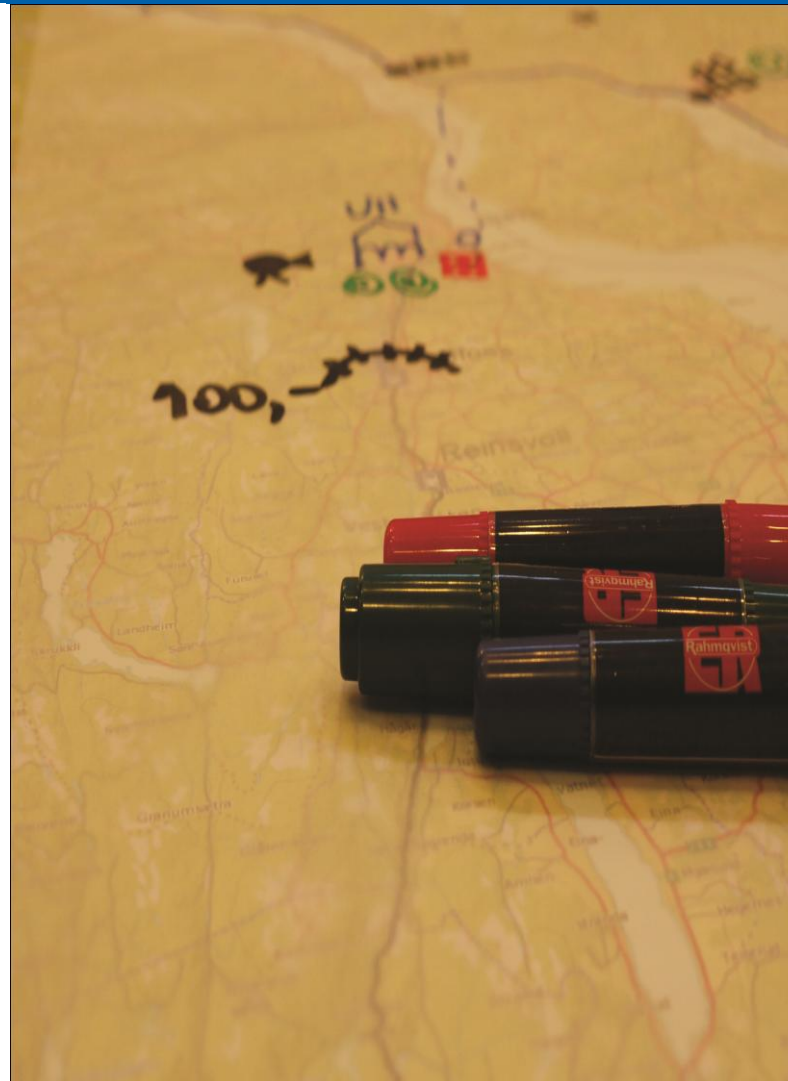
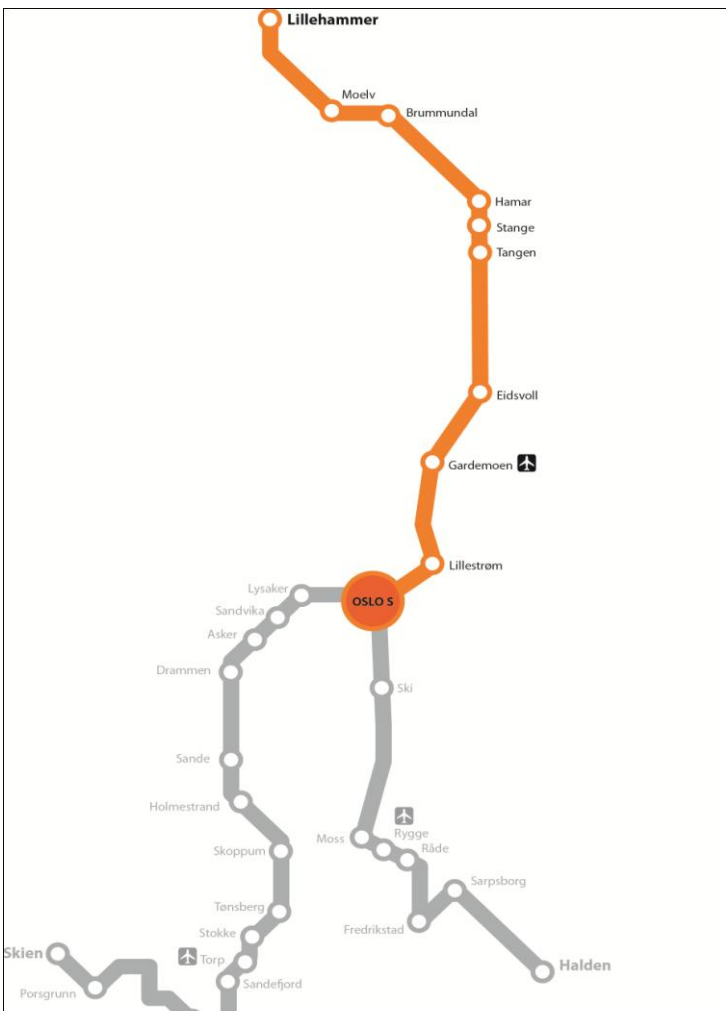



Rapport fra KVVU-verksted 27. - 28. april 2011



Konseptvalgutredning IC-området Oslo - Lillehammer Rapport fra ideverksted 27. – 28. april 2011

00B	Endelig utgave	2011-06-28	SRO/TFM			
00A	Høringsutgave	2011-05-18	SRO/TFM			
Rev	Revisjonen gjelder	Dato	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. av	
Konseptvalgutredning IC-området Oslo - Lillehammer Rapport fra ideverksted		Ant. sider	Dato	2011-06-28		
		54	Prosjekt	KVU IC Dovrebanen		
			Saks.ref			
		Produsent	Rambøll Norge AS			
		Prod. Dok. nr				
		Erstatning for				
		Erstattet av				
 Jernbaneverket		Dokument nr.			Rev.	
		IUP-00-xx-yyyyy				

INNHold

1.	VELKOMMEN TIL KVV VERKSTED	6
2.	BAKGRUNN OG ORGANISERING AV ARBEIDET.....	7
3.	DAGENS SITUASJON OG UTVIKLINGSTREKK.....	8
4.	VERKSTEDET – OPPLGG OG DELTAKERE.....	9
5.	GRUPPEARBEID - BEHOV	10
5.1	Innledning	10
5.2	Gruppearbeid	10
6.	GRUPPEARBEID - MÅL	14
6.1	Innledning	14
6.2	Gruppearbeid	15
7.	GRUPPEARBEID KONSEPTER – TRINN 1 OG 2.....	18
7.1	Gruppearbeid Konsepter – Trinn 1	18
7.2	Gruppearbeid Konsepter – Trinn 2	19
8.	OPPSUMMERING SPØRRESKJEMA	21
9.	MULIGE UTBYGGINGSKONSEPTER	22
10.	GRUPPEARBEID KONSEPTER – TRINN 4	24
10.1	Gruppearbeid Konsepter – Trinn 4	25
10.2	Samlet oppsummering fra gruppearbeidet på trinn 4.....	37
11.	GRUPPEARBEID KONSEPTER TRINN 3 OG FORDYPINGSTEMA41	
11.1	Gruppearbeid Konsepter – Trinn 3	41
11.2	Fordyping i tema gods og lokaltilbud og tilbringertjeneste.....	45
12.	AVSLUTNING – VEIEN VIDERE.....	48

VEDLEGG 1 – Deltakerliste

VEDLEGG 2 – gruppeinndeling

VEDLEGG 3 – gruppenes prioriterte behov

VEDLEGG 4 – Spørreundersøkelse i forkant av verkstedet

VEDLEGG 5 – Spørreskjema og oppsummering

1. VELKOMMEN TIL KVV VERKSTED

Jernbaneverket ved Anne Marstein ønsket velkommen til KVV-verksted for Dovrebanen.

Deretter orienterte Anne Siri Haugen om hva konseptvalgutredninger er, og om arbeidet med KVV for Dovrebanen.

En Konseptvalgutredning (KVV) er en utredning i tidlig fase for store prosjekter som analyserer transportbehov og andre samfunnsbehov og vurderer ulike prinsipielle måter å løse behovene på (konsepter). KVV skal gjennomføres for prosjekter med antatt kostnad over 500 mill. kr.



Konseptvalgutredning IC-strekningene

VELKOMMEN

til
verksted KVV IC
Dovrebanen

Hamar 27. – 28. april 2011

Ved utarbeidelse av KVV skal det legges vekt på en åpen prosess med bred deltakelse fra kommuner, fylkeskommuner, næringsliv og ulike interesseorganisasjoner. KVV-verkstedet er en del av slik medvirkning tidlig i prosessen.

Hensikten med KVV er å vurdere alternative måter å løse transportbehov på og beslutte om man skal starte planlegging etter plan- og bygningsloven (PBL) (kommuneplan, reguleringsplan). Gjennom KVV kan man forenklet si at man beslutter **hva** som skal bygges, mens det først gjennom det videre planarbeidet etter PBL, vil bestemmes **hvor** det skal bygges.



- Samarbeid rundt stegene i KVV-prosessen:
 - behov
 - mål
 - krav
 - konsepter, fire trinn
 1. Behovsreducerende tiltak
 2. Mer effektiv bruk av dagens infrastruktur
 3. Mindre investeringstiltak
 4. Store investeringstiltak

2. BAKGRUNN OG ORGANISERING AV ARBEIDET

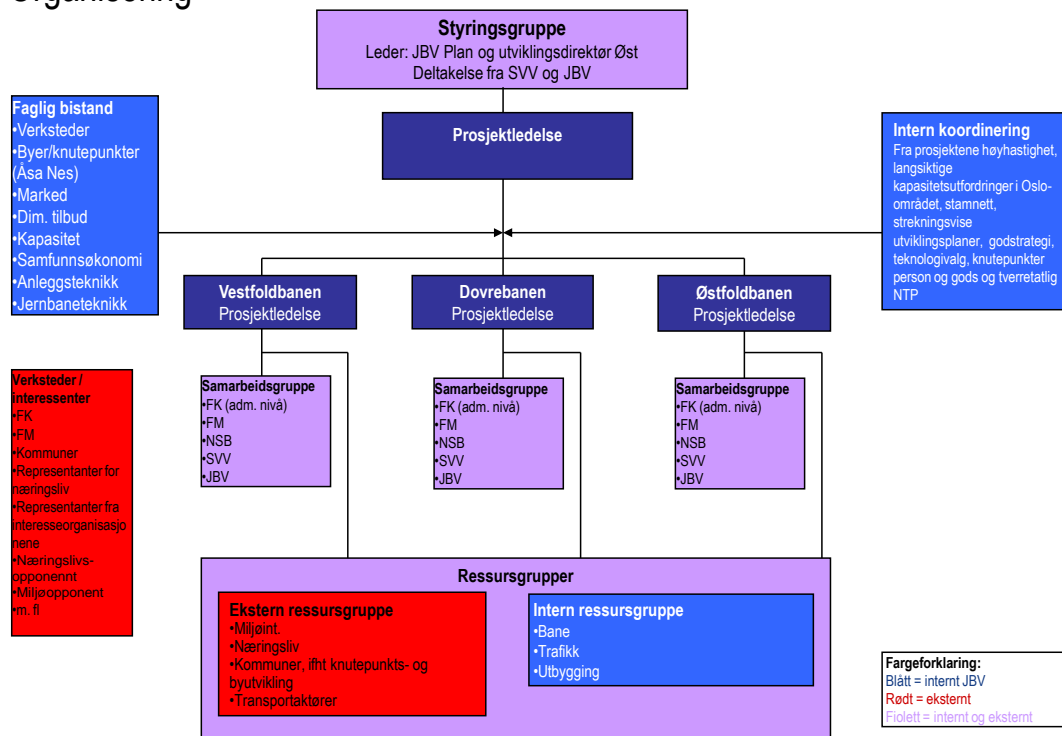


Historikk og bakgrunn

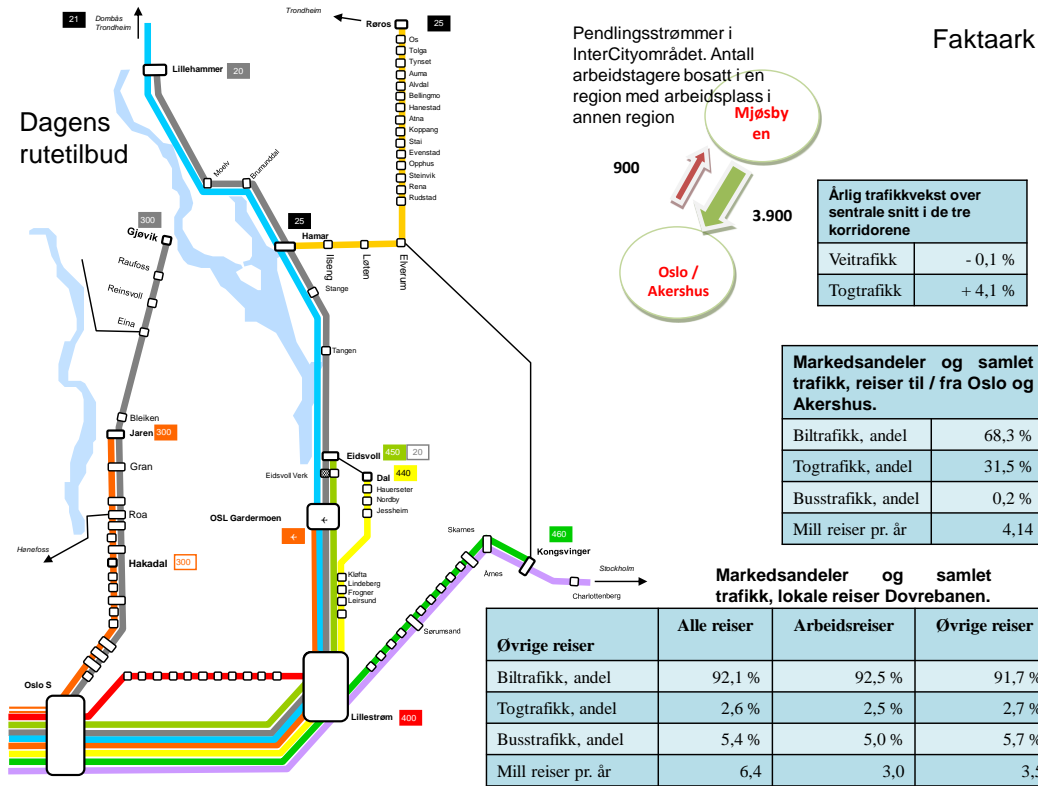
- Strategi lagt tidlig på 90-tallet:
 - Fremtidig etterspørsel best møtes med tilbud som krever moderne dobbeltsporet bane, først Oslo – Hamar, deretter Hamar – Lillehammer
- "Fylkesdelplan for transportkorridoren Gardermoen – Mjøsbyene" og jernbaneutredning Dovrebanen Eidsvoll – Hamar / Lillehammer:
 - Både veg og bane
 - Trasekorridor over åsen mellom Eidsvoll og Hamar forkastet
- Strategien fra tidlig 90-tall stadfestet i NJP og alle tre NTP
- NTP 2010-19
 - JBV varslet behov for revisjon av IC-strategi
 - Stortingets behandling: Også se på om fremtidige utbyggingsstrekninger kan tilbasses hastigheter på 250 km/t eller mer
- Mulighetsstudie for Øst- og Vestfoldbanen først
- Mandat KVU fra SD 17.01.11

4

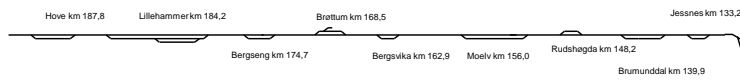
Organisering



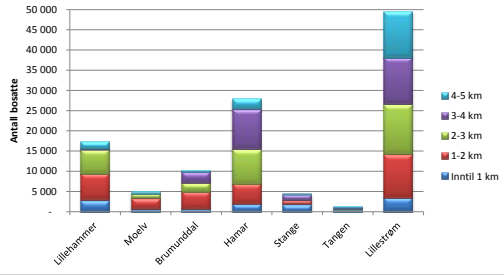
3. DAGENS SITUASJON OG UTVIKLINGSTREKK



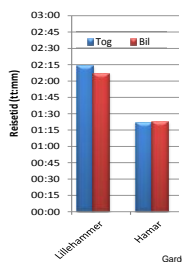
Infrastruktur



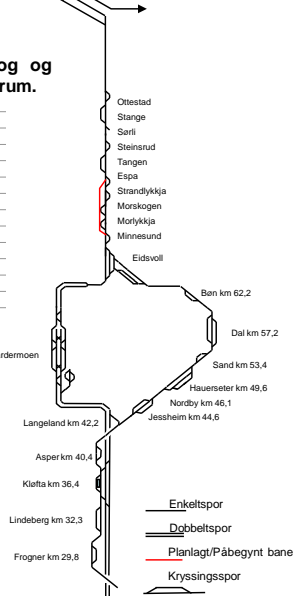
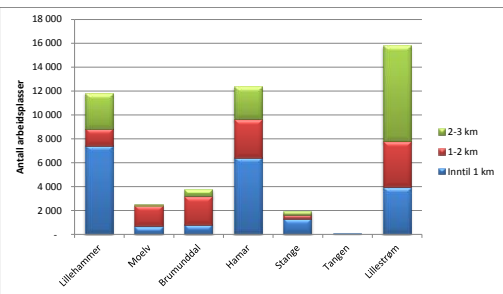
Antall bosatte fordelt etter avstand fra stasjon, Dovrebanen



Reisetid med bil, tog og buss til/fra Oslo sentrum.



Arbeidsplasser fordelt etter avstand fra stasjon, Dovrebanen



4. VERKSTEDET – OPPLÉGG OG DELTAKERE

Opplégg for verkstedet ble gjennomgått av prosessveiledere Asle Farner (Asle Farner Strategi og Samspill) og Susan Brockett (Susan Brockett Plan og Prosess). Gjennom verkstedet skulle deltakerne samarbeide rundt trinnene i KVVU-prosessen:

- **MÅL**
- **BEHOV**
- **KONSEPTER** (alle fire trinn)
 1. Behovsreducerende tiltak
 2. Mer effektiv bruk av dagens infrastruktur
 3. Mindre investeringstiltak
 4. Store investeringstiltak

Deltakerne ble presentert for innhold og opplégg de to dagene. Dag 1 var viet arbeidet med å beskrive behov og mål samt jobbe med konsepter, trinn 1 og 2. Dagen ble innledet med en runde rundt i gruppene på hva de hadde av forventninger til verkstedet. Dag 2 bestod arbeidet i å jobbe med konsepter, trinn 4 og 3. På dag 2 ble det også gitt anledning til å gå i dybden på temaene gods og lokaltransport parallelt med arbeidet med konsepter trinn 3.

Deltakerne ble delt inn i homogene grupper når det skulle jobbes med behov og mål, mens gruppene ble blandet når det ble jobbet med konsepter. Gruppeinndelingen er vist i vedlegg 2.

Arbeidet i gruppene foregikk gjennom innspill fra hver enkelt deltaker (notert på lapper) og gjennom et samarbeid/oppsummering fra gruppa som helhet. Alle gruppene hadde også "cafébesøk" til de andre gruppene, og det var utstillingsvandring hvor det var muligheter for å kommentere forslagene med gule lapper for enig og rosa lapper for uenig. Alle ble oppfordret til å være aktive, presise, kortfattet og å lytte.

Det ble presisert at man ønsket seg deltakernes ideer og innspill, ikke nødvendigvis arbeidsgivers eller organisasjonens offisielle holdning.

Innledningsvis diskuterte og presenterte de homogene gruppene sine forventninger til verkstedet. Forventningene varierte ut fra deltakernes bakgrunn, og kan oppsummeres i følgende hovedbolker:

- Gode innspill til behov og mål for arbeidet
- Økt kunnskap om KVVU-prosessen og om prosjektet (IC)
- Bidra til et konkurransekraftig jernbanetilbud, bygget for fremtiden, og som innebærer raske og pålitelige tog
- Høyhastighet som input til KVVU-arbeidet
- Regional utvikling i innlandet gjennom å styrke næringsgrunnlaget og forenkle mulighetene til pendling internt og mot Oslo
- Rask utbygging av IC er viktig for regionen
- Lokale utfordringer trase
- Se IC, gods, fjerntog i sammenheng

De homogene gruppene:

- A Jernbaneverket
- B Jernbaneverket
- C Miljøsektoren
- D Næringslivet
- E Universitet/høyskole
- F Kommuneadministrasjon
- G Ordførere
- H Andre politikere
- I Bruker-/interesseorganisasjoner
- J Kollektiv + gods
- K Fylkeskommuner og Vegvesenet

5. GRUPPEARBEID - BEHOV

5.1 Innledning

Helge Voldsund fra Jernbaneverket hadde en innledning omkring hva man kan legge i begrepet Behov. Man må skille mellom behov og ønsker. Det er mye som kan være kjekt å ha, men formålet med behovsanalysen er å avdekke hvilke konkrete behov man har. De identifiserte behovene vil være utgangspunkt for definisjon av mål for prosjektet.

Hva er et behov?

En behovsanalyse bygger på en kartlegging av overordnede, nasjonale behov, ulike prognoser for og forventede utviklingstrekk (etterspørselsbaserte behov), ulike interessegruppers behov og regionale og lokale myndigheters behov. Summen av alle behovene bør lede fram til et prosjektutløsende behov, sterkt nok til å grunngi at prosjektet blir utredet.

Gruppene ble utfordret til å beskrive hvilke transportbehov og andre behov knyttet til korridoren som de anså som viktigst.



5.2 Gruppearbeid

Den enkelte gruppes prioriterte behov er vist i vedlegg 3. For å presentere det som kom fram som viktige behov er det foretatt en sortering i ulike kategorier. Behovene er sortert i følgende kategorier:

R	Regional effekt
M	Miljø/klima
TS	Trafikksikkerhet
BY	Byutvikling/lokal effekt
G	Godstransport
E	Effektivitet (reisetid, punktlighet, frekvens og kvalitet på tilbudet)
K	Konkurransedyktig (konkurransflate bil-tog, pris)
F	Fritidsreiser/turisme
T	Tidsperspektiv

En sammenstilling av behovene som kom fram under gruppearbeidet er listet opp i Tabell 1. Behovene er kategorisert, og antall innspill innen hvert tema er angitt i parentes.

Tabell 1 Sammenstilling av behov fra gruppearbeidet

R	Regional effekt
-	Styrket attraktivitet som bo- og arbeidsplassregion, bedre pendlertilknytning og kompetanseflyt (54)
-	Økt tilgjengelighet mellom bysentra og tettsteder i regionen (22)
-	Bedre persontogforbindelser på lengre reiser (Midt- og Nord-Norge, Gardermoen) (8)
M	Miljø/klima
-	Mer miljøvennlig person- og godstransport og reduserte klimagassutslipp, overføring av transport (17)
-	Begrense behovet for arealinngrep, bevaring av matjord og strandkorridoren langs Mjøsa (8)
-	Overføring av person- og godstrafikk til mer miljøvennlige transportformer (4)
TS	Trafikksikkerhet
-	Redusert antall ulykker i transportsektoren (7)
BY	Byutvikling/ lokal effekt
-	Utvikling av effektive knutepunkt med god tilgjengelighet og samordning mellom ulike transportformer (10)
-	Samordnet areal- og transportplanlegging der stasjonene er sentrale ledd i by- og stedsutvikling (15)
-	Effektiv kollektivtrafikk mellom byer og tettsteder i regionen (10)
G	Godstransport
-	Effektiv, rask og forutsigbar godstransport med god kapasitet (16)
-	Godstransportnett på jernbane som binder sammen regionene og godsterminaler (25)
-	Effektive godsterminaler med god tilgjengelighet (3)

E	Effektivitet
	<ul style="list-style-type: none"> - Redusert reisetid med tog (26) - Høy frekvens på tilbudet (19) - Pålitelig togtilbud (12) - Høy kvalitet på tilbudet og universell utforming (7) - Tilstrekkelig kapasitet for å dekke etterspørsel (7)
K	Konkurransedyktig transport
	<ul style="list-style-type: none"> - Tog skal være et konkurransedyktig alternativ til bil (7) - Overføring av persontrafikk fra bil til bane (7) - Overføring av godstrafikk fra veg til bane (6)
F	Fritidsreiser/turisme
	<ul style="list-style-type: none"> - Økt bruk av tog på ferie- og fritidsreiser (9) - Tilrettelegge for turistnæringens behov (8) - Kulturtilbud og reiseopplevelse (3)
T	Tidsperspektiv
	<ul style="list-style-type: none"> - Planlegging i et langsiktig tidsperspektiv (1)

Oppsummering behov

Tabell 2 Oppsummering av behov innen hver kategori

Kategori	Beskrivelse	Antall
R	Regional effekt (regionforstørring, utvidet arbeidsmarked)	84
M	Miljø/klima	29
TS	Trafikksikkerhet	7
BY	Byutvikling/lokal effekt	35
G	Godstransport	44
E	Effektivitet (reisetid, punktlighet, frekvens og kvalitet)	71
K	Konkurransedyktig (persontrafikk, bil-tog, pris)	20
F	Fritidsreiser/turisme	20
T	Tidsperspektiv	1

Oppsummeringen fra gruppearbeidet samlet sett viser at kategorien Regional effekt er nevnt oftest, etterfulgt av effektivitet. Tilrettelegging for godstransport, byutvikling/lokal effekt og miljø/klima følger deretter.

Gruppearbeidet ble gjennomført i homogene grupper, og ved gjennomgang av besvarelsene fra hver enkelt gruppe ser vi at det er noen små variasjoner i forhold til hvilke behov som er vektlagt høyest. 9 av 11 grupper fremhever redusert reisetid og /eller pålitelighet og frekvens som viktige behov. De øvrige 2 gruppene har størst fokus på miljø (Gruppe C) og by- og regionutvikling (Gruppe K).

Gruppene ble bedt om å prioritere de tre viktigste behovene for gruppa. Den samlede oppsummeringen av gruppenes prioriterte behov er vist i Tabell 3.

Tabell 3 Oppsummering av gruppenes prioriterte behov

KATEGORI	ANTALL
Effektivitet (reisetid, punktlighet, frekvens og kvalitet)	15
Regional effekt (regionforstørring, utvidet arbeidsmarked)	4
Miljø/klima	5
Byutvikling/lokal effekt	4
Godstransport	5-6

I tillegg ble trafiksikkerhet og universell utforming nevnt en gang hver.

Som enkeltbehov var regional utvikling trukket fram flest ganger, men når behovene er prioritert er det behov knyttet til effektivitet som er høyest prioritert. Dette kan ha sammenheng med at behov knyttet til effektivitet også har innvirkning på regional utvikling (virkemiddel for å oppnå dette).

I den etterfølgende diskusjonen rundt behov ble følgende forhold fremhevet:

- Utviklingen må skje på en måte som Oslo tåler, og dekke nasjonale og ikke bare lokale behov. Samme tiltak må kunne løse begge behov
- Det er behov for raske, forutsigbare bane- og vegløsninger som gir effektiv transport mellom by og land
- Trafiksikkerhet må være i fokus. Klarer vi å overføre en større andel av trafikken til bane, vil dette også virke positivt på trafiksikkerhetssituasjonen.

6. GRUPPEARBEID - MÅL

6.1 Innledning

Helge Voldsund fra Jernbaneverket innledet med å beskrive hva som legges i begrepene Samfunns mål og Effektmål.

Samfunns målet

- Skal uttrykke den nytte eller verdiskapning som et investeringstiltak skal føre til for samfunnet.
- Samfunns målet skal vise eiers intensjon og ambisjon med tiltaket.
- Virkningen for samfunnet ved at nytten realiseres

Effektmålet

- Skal uttrykke den direkte effekten av tiltaket, for eksempel den virkningen / effekten tiltaket skal føre til for brukerne.
- Effektmålene skal være avledet av samfunns målet.
- Konsekvensen for brukerne ved at effekten oppnås

Det overordnede målet er nedfelt i Nasjonal transportplan:

“Å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling”

Det må være konsistens mellom det prosjektutløsende behovet, samfunns mål og effektmål. Gruppens oppgave var å definere hvilke samfunns- og effektmål jernbanen skal bidra til i denne IC-korridoren.



6.2 Gruppearbeid

Gruppene kom fram med sine synspunkter i plenum, og det ble etablert en "målvegg" der plakater fra gruppene ble systematisert på en felles vegg for å få et bilde av hva som samlet sett var kommet fram av viktige mål fra gruppene. Det ble skilt mellom samfunns mål og effektmål, der samfunns mål ble notert på grønne plakater og effektmål på gule/beige plakater. Ikke alle grupper fikk hengt opp alle sine plakater da mange mål var sammenfallende med det som andre grupper allerede hadde hengt opp.

I etterkant ble alle plakatenes fra gruppene registrert, både de fra "målveggen" og øvrige. For å presentere det som kom fram som viktige samfunns- og effektmål, er det, på samme måte som for behov, foretatt en sortering. Vi ser av gjennomgangen at det er overlapp mellom de definerte samfunns- og effektmålene, og har derfor valgt å presentere oppsummeringen samlet.

En sammenstilling av uttalte mål fra gruppene innen hver kategori er vist i Tabell 4. Målene er ikke tallfestet i oppsummeringen. Antall innspill innen hver kategori er angitt i Tabell 5.

Tabell 4 Sammenstilling av mål fra gruppearbeidet

R	Regional effekt
	<ul style="list-style-type: none"> - Økt befolkningsvekst og sysselsetting i regionen - Utvidet felles bo- og arbeidsområde i korridoren Oslo-Lillehammer - Avlastning av Oslo-området
M	Miljø/klima
	<ul style="list-style-type: none"> - Reduksjon i utslipp av klimagasser - Overføring av godstransport fra veg til jernbane
TS	Trafikksikkerhet
	<ul style="list-style-type: none"> - Økt trafikksikkerhet gjennom overføring av trafikk fra veg til bane
BY	Byutvikling/ lokal effekt
	<ul style="list-style-type: none"> - Økt utvikling og samspill mellom byer og tettsteder i regionen - Stedsutvikling på stasjonsstedene
G	Godstransport
	<ul style="list-style-type: none"> - Økt andel godstransport på bane - Økt godskapasitet - Regional godsterminal i korridoren
E	Effektivitet
	<ul style="list-style-type: none"> - Redusert reisetid med tog

- Økt frekvens på tilbudet
- Økt forutsigbarhet/punktlighet
- Robust og vedlikeholdsvennlig jernbane
- Økt kapasitet for å dekke etterspørsel
- Økt kostnadseffektivisering/lave livsløpskostnader
- Økt kvalitet og tilgjengelighet for alle

K Konkurransedyktig transport

- Tog er foretrukket transportmiddel for person- og godstrafikk
- Økt andel person- og godstrafikk fra veg til bane
- Prisreduksjon for togreiser sammenlignet med bil
- Redusert behov for vegutbygging

F Fritidsreiser/turisme

- Økt andel fritidsreiser med tog

T Tidsperspektiv

- Dekke samfunnets behov for transport i et langt tidsperspektiv



Oppsummering mål

Tabell 5 Oppsummering av mål innen hver kategori

Kategori	Beskrivelse	Samfunns mål	Effekt mål	TOTALT
R	Regional effekt	13	6	19
M	Miljø/klima	8	1	9
TS	Trafikksikkerhet	2	2	4
BY	Byutvikling/lokal effekt	1	1	2
G	Godstransport	0	6	6
E	Effektivitet	1	25	26
K	Konkurransedyktig	10	8	18
F	Fritidsreiser/turisme	0	1	1
T	Tidsperspektiv	1	2	3

Oppsummeringen fra gruppearbeidet på Samfunns mål viser at *Regional effekt* og *Konkurransedyktig* er tillagt størst vekt. Miljø/klima følger deretter, mens de øvrige er nevnt 0-2 ganger hver.

Oppsummeringen fra gruppearbeidet på Effekt mål viser at det er *Effektivitet* (reisetid, punktlighet, frekvens) som har markert størst oppslutning. Deretter følger *Konkurransedyktig*, *Regional effekt* og *Godstransport*.

Noen uttalelser om mål i plenum

- Det viser seg ofte vanskelig å skille mellom samfunns- og effekt mål. Det ble understreket fra prosessleder at målhierarkiet skal bygges opp slik at alle spørsmål nedover i hierarkiet er av type HVORDAN og alle spørsmål oppover i hierarkiet er av type HVORFOR.
- Det er vanskelig å definere gode samfunns mål
- Det er behov for konkretisering av målene, men vi skal ikke gå for langt i det på dette stadiet
- Man må kartlegge eventuelle åpenbare konflikter mellom definerte mål
- Man må ved utvikling av konsepter være presis i forhold til hva man legger i begrep som region, innland etc.
- Et godt kollektivtilbud/kvalitet vil øke attraktiviteten og dermed også tilfredsstille miljømålene

7. GRUPPEARBEID KONSEPTER – TRINN 1 OG 2

7.1 Gruppearbeid Konsepter – Trinn 1

Trinn 1: Tiltak som kan påvirke transportbehovet/reducere etterspørselen

Eksempler: Styrt areal- og bostedsutvikling, mer av befolkningsveksten i Oslo og Akershus, arbeidsplasser der folk bor/boliger der folk jobber, fjernjobbing, videomøter, kortreist mat, prisregulering, skattlegging/skattefradrag

Blandet gruppe 1 til 4 jobbet med trinn 1.

Gruppene har i større eller mindre grad kommet med sammenfallende forslag. Vi har derfor valgt å presentere resultatene samlet. Ut fra de fire gruppens forslag, kan foreslåtte virkemidler/tiltak sorteres i følgende fire hovedkategorier:

1. Fortetting/arealplanlegging
2. Regional utvikling
3. Økonomiske/restriktive virkemidler
4. Teknologiske virkemidler

Forslag til virkemidler/tiltak fra de fire gruppene kan oppsummeres som følger:

1 Fortetting/arealplanlegging

- Forpliktende arealplan etter SMAT-prinsippet
- Fortetting i knutepunkt, Samlokalisering bolig og arbeidsplasser, Sentralisering i tettsteder, Arbeidsintensive arbeidsplasser og kjøpesentra i knutepunkt, Arbeidsplasser, service- og kulturtilbud i sentrale knutepunkt, Boligområder i gang-/sykkelavstand rundt knutepunkt
- Barnehage på/ved arbeidsplass

2 Regional utvikling

- Lokalt service- og kulturtilbud, Lokal kultur, Tilby tjenester lokalt, "Attraktive byer" – kultur, kreative hoder
- Universitet/sykehus, Desentralisert utdanningstilbud, Campus, Universitet i Innlandet
- Lokal foredling av varer, Kortreist mat

3 Økonomiske/restriktive virkemidler

- Økte transportkostnader, Økte transportavgifter, Dyrere transport, Økte bomavgifter og dyr bensin, Bomavgift 100 kr per passering på E6 og rv 4, Økte billettpriser
- Redusere pendlerfradrag, Vri skattevirkninger fra pendling, Skattefordel av å bo i gangavstand fra jobb
- Arbeidsgiver subsidierer boligbygging i gangavstand
- Subsidiering av kortreist mat
- Søndagsstengte veier, Datokjøring

4 Teknologiske virkemidler

- Hjemmekontor, Økt IKT-bruk, Tilrettelegge for fjernarbeid, Subsidiere hjemmekontorløsninger
- Varelevering/tjenester levert på døra



7.2 Gruppearbeid Konsepter – Trinn 2

Trinn 2: Tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur og materiell

Eksempler: Kollektivfelt på vei, utjevning av rushtidstoppene (også 1), flytte togtyper som kan gå alternative ruter, lengre tog, stoppmønster

Blandet gruppe 5 til 9 jobbet med trinn 2.

Gruppene har i større eller mindre grad kommet med sammenfallende forslag. Vi har derfor valgt å presentere resultatene samlet. Ut fra de fire gruppens forslag, kan foreslåtte virkemidler/tiltak sorteres i følgende seks hovedkategorier:

1. Infrastruktur/materiell
2. Kollektivtilbud
3. Knutepunkter/stasjoner
4. Godstransport
5. Økonomiske virkemidler

Forslag til virkemidler/tiltak fra de fire gruppene kan oppsummeres som følger:

1 Infrastruktur/materiell

- Fjerne flaskehals, Kryssingsspor, Korte kryssingssporforlengelser, Lengre plattformer
- Vedlikehold av både tog og bane, Satse på vedlikehold – pålitelighet, Bedre vintervedlikehold
- Flere tog – utnytte kapasiteten maksimalt, Teknisk forbedring for å kjøre tog tettere (signal)
- Lengre tog/to etasjer, Økt kapasitet på togene, Utnytte togene mest mulig, Utskifting av dagens tog og busser for å øke kvalitet og effektivitet, Prioritere persontog, Bruke flytog for alle reisende, Øke busstilbudet når togkapasitet er nådd
- Oppgradere materiell – komfort og reiseopplevelse, Lettere å ta med sykkel og bagasje
- Kollektivfelt, buss som skal konkurrere med tog må bruke kort tid

2 Kollektivtilbud

- Øst/vest-aksen – buss/tog (utnytte muligheten til å kjøre flere tog på Gjøvikbanen), Bruke Gjøvikbanen – korrespondanse mot buss mot Moelv, Bussforbindelse Gjøvik – Moelv, korrespondere med tog, Tog/båt Gjøvik – Hamar
- Lokaltogpendel Elverum – Lillehammer, Lokaltog/pendel Elverum – Hamar – Moelv, Pendlertog internt i regionen, Variere ekspress- og lokaltog
- Forlenge lokaltoget Kongsberg – Eidsvoll til Minnesund, korrespondanse med ekspressbuss Gjøvik – Kapp – Minnesund
- Bedre buss/tog-koordinering, Buss må korrespondere med togavgang/ankomst, Bedre lokalt matetilbud, Smidige reiser – kapasitet, Flere matebusser
- Gjenåpne strekningen Dal – Eidsvoll, Hovedbanen Dal – Eidsvoll kan brukes til persontrafikk
- Seint kveldstog Lillehammer – Hamar, Bruke stive rutetider
- Bedre intern busstransport rundt Mjøsa
- Ekspressbuss Oslo – Lillehammer, Buss som supplement
- Hurtigbåt Gjøvik – Eidsvoll

3 Knutepunkter/stasjoner

- Nok parkeringsplasser for bil og sykkel ved stasjon, Innfartsparkeringsplasser knyttet til kjøp av billett
- Utvide servicetilbudet – internett, kiosk, bankterminal, billettsalg over disk, aktivitet i hele åpningstiden
- Ruste opp stasjonene
- Fortette rundt eksisterende stasjoner, Utnytte skysstasjon mer med fortetting og gang/sykkel
- Nedlegge Tangen stasjon

4 Godstransport

- Gods på natten
- Mer gods i Østerdalen (nordover), Gods fra Dovrebanen til Rørosbanen/Solørbanen, Gods over Kongsvinger

5 Økonomiske virkemidler

- Billigere togbilletter (minipris/studentrabatt/økt differensiering), Billigere billetter
- Samordne billettsystemer
- Stimulere til kompiskjøring med bil
- Veipricing, Rushtidsavgift bil

I tillegg til de ovennevnte virkemidler og tiltak framkom forslag om bedre informasjonssystem og om å slå sammen Jernbaneverket og NSB.

8. OPPSUMMERING SPØRRESKJEMA

Ved starten av verkstedet fikk deltakerne utdelt et spørreskjema med noen påstander hvor de skulle angi grad av hvor viktig påstanden er og hvor enige de er i påstanden. Dag 2 ble innledet med en oppsummering av resultatene fra spørreskjemaet (se også spørreskjema og oppsummering i vedlegg 5):

STØRST ENIGHET

- Kort reisetid er viktigere enn at alle tog stopper på de mindre stasjonene
- De større byene bør ha mest mulig direkte og rask forbindelse mot Oslo
- Punktlighet er viktig!
- Sentral stasjonslokalisering
- viktig for byutvikling
- IKKE legge nye stasjoner utenom byer
- Høyhastighet ikke prioriteres på bekostning av IC
- Gode forhold for godstrafikken er viktig, men ikke til hinder for persontrafikken

MEST SPREDNING

- Kostnader kontra utbyggingstakt
- Punktlighet vs frekvens
- Reiseopplevelse (vs reisetid og generelt)
- At regionutvikling avhenger av at tog stopper på de mindre stasjonene



9. MULIGE UTBYGGINGSKONSEPTER

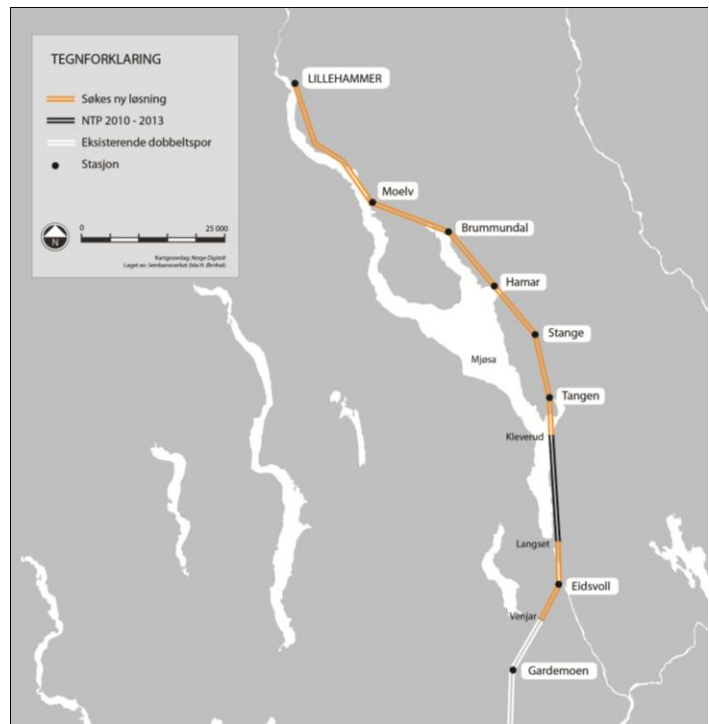
I forkant av verkstedet er det gjennomført en analyse av mulig utbyggingskonsepter. I tråd med de gjennomførte mulighetsstudiene for Vestfoldbanen og Østfoldbanen er det sett på to hovedalternativ:

Hovedalternativ 1:

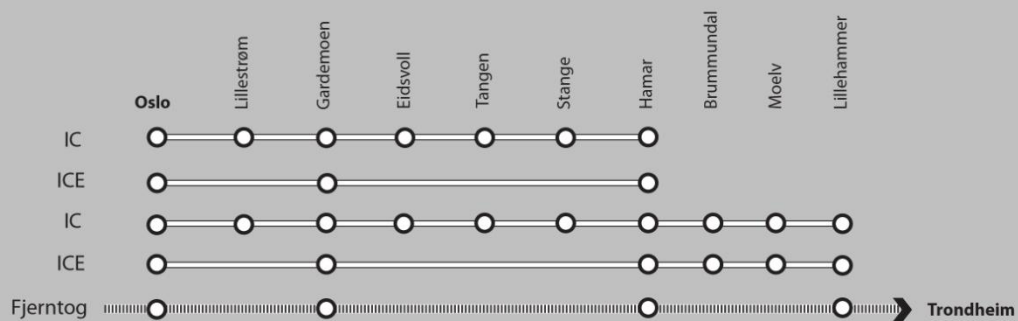
- Sentral stasjonslokalisering
- Best mulig kjøretid, dim. 200 km/t

Hovedalternativ 2:

- Hastighetsstandard 250 km/t, gjennomgående
- Best mulig stasjons- og knutepunktslokalisering



Dimensjonerende driftsopplegg (Trafikkeringsopplegg) - Dovrebanen

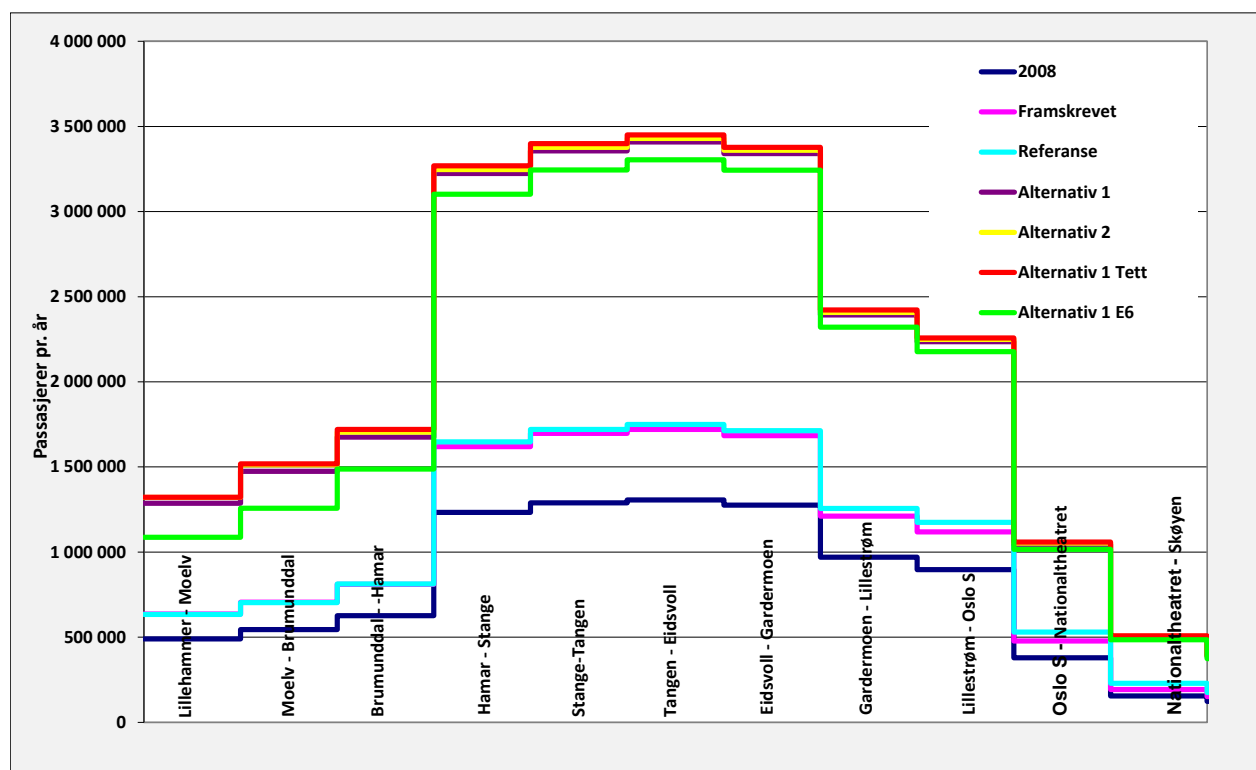


— 1 tog/ time/ retning
○ stopp

Kjøretidsberegninger

Reisetid fra Oslo S			Alternativ 1		Alternativ 2	
	2008	Referanse	Alle stopp	Direkte	Alle stopp	Direkte
Lillestrøm	00:12	00:12	00:11		00:11	
Gardermoen	00:28	00:28	00:26	00:23	00:26	00:23
Eidsvoll	00:38	00:38	00:34		00:34	
Tangen	01:02	00:57	00:47		00:47	
Stange	01:12	01:07	00:54		00:54	
Hamar	01:26	01:21	01:02	00:52	01:02	00:51
Brumunddal	01:38	01:33	01:09	00:59	01:09	00:58
Moelv	01:52	01:47	01:17	01:07	01:16	01:05
Lillehammer	02:14	02:09	01:28	01:18	01:26	01:15

Markedsanalyse



10. GRUPPEARBEID KONSEPTER – TRINN 4

Trinn 4: Nyinvesteringer og større ombyggingstiltak

Eksempler: Eksempler på traséer for 200 og 250 km/t

Som eksempler på tilnærming til gruppenes arbeid ble nevnt:

- Hvor bør traseen treffe/hvor bør den ikke gå? ("ingeniørjobb" å omsette til geometriske krav)
- Hvor bør knutepunktene ligge?
- IC-tilbud:
 - Hvor bør ekspressavgangene stoppe?
 - Hvor bør de fullstoppende togene stoppe?
- Hvor bør fjern-/høyhastighetstogene stoppe?
- Behov for ytterligere togprodukter?
- Viktige knutepunkter for gods i korridoren?

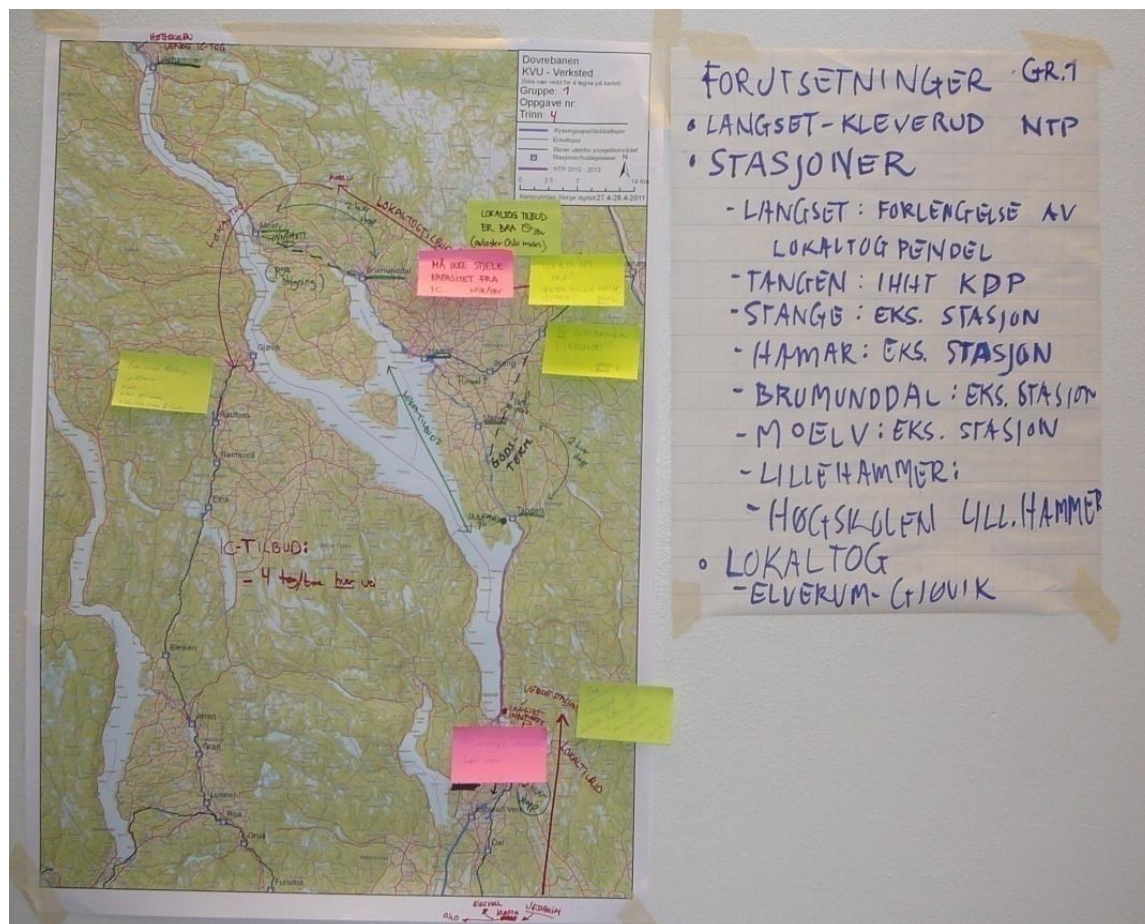
Arbeidet med trinn 4 foregikk i de samme blandede grupper som på trinn 1/2. Gruppe 5 utgikk på trinn 4 på grunn av få deltakere. De som skulle vært i denne gruppen ble i stedet fordelt på andre grupper.

Det er valgt å presentere resultatene fra gruppenes besvarelser innenfor de tema/områder gruppene i hovedsak har diskutert; Høyhastighet – i så fall hvor?, Infrastruktur spor, Lokalt togtilbud, Stasjoner, Stoppmønster/frekvens og Gods.



10.1 Gruppearbeid Konsepter – Trinn 4

GRUPPE 1:



Høyhastighet – og i så fall hvor?

Temaet er ikke omtalt spesielt.

Infrastruktur spor

- Forbindelse over Mjøsa ved Moelv
- Tunnel Stange – Hamar?
- Tunnel Brumunddal – Moelv (pga stigning)
- Forbindelse mellom Dovre- og Rørosbanen (fra ca Sørli til ca Ådalsbruk)
- Planfri kryssingsspor ved Eidsvoll

Lokalt kollektivtilbud

- Lokaltogtilbud Elverum – Moelv – Gjøvik
- Lokaltog Langset – Jessheim – Kløfta – Eidsvoll/Oslo (vendestasjon på Langset)
- Forleng IC-strekningen til nytt stopp ved Lillehammer høyskole
- Lokaltog langs Mjøsa?(ikke spesifisert nærmere hva som er lagt i dette)

Stasjoner

- Langset – forlengelse av lokaltogpendel
- Tangen i henhold til kommunedelplan (men tegnet dagens trasé forbi Tangen)
- Stange, Hamar, Brumunddal og Moelv: Eksisterende stasjoner

- Lillehammer: Høgskolen Lillehammer?
- Innfartsparkering ved Moelv, Stange, Tangen, Langset

Stoppmønster/frekvens

- IC-tilbud: 4 tog per time hver vei
- Stoppe annenhver avgang ved hhvis Moelv og Brumunddal
- Stoppe annenhver avgang ved hhvis Tangen og Stange
- Stoppe annenhver avgang ved Eidsvoll

Gods

- Godsterminal Sørli

Kommentarer fra andre deltakere på verkstedet:

Det er kommentert som positivt at det foreslås forbindelse mot Gjøvikbanen, denne vil kunne utnyttes til godstransport og vil forstørre ABS-regionen. Det bør vurderes å forlenge lokaltogtilbudet fra Gjøvik til Raufoss. En annen kommentar påpeker at lokaltogtilbudet ikke må stjele kapasitet fra IC.

Det er også kommentert at gruppe 1 har et godt forslag til lokaltilbud, og at forslaget legger opp til sentralstasjon i Hamar sentrum. Det er også kommentert som bra at det foreslås stasjon ved Langset.

Videre er det markert som positivt at det kun foreslås én terminal i Innlandet.

GRUPPE 2:

Gruppas konsept er kalt Differensiert stoppmønster.

Høyhastighet – og i så fall hvor?

Det foreslås IC/høyhastighet på Dovrebanen, dimensjonert for 250 km/t – men IC med 200 km/t på Dovrebanen hvis høyhastighet legges til Østerdalen.

Infrastruktur spør

- Forbindelse over Mjøsa ved Moelv
- Omlegging av trasé vest for Tangen
- Ny trasé inn mot Hamar fra sør (på kart er tegnet både eksisterende trasé og ny trasé litt øst for denne)
- Omlegging i tunnel mellom Brumunddal og Moelv
- Ny trasé mellom Moelv og Lillehammer, delvis i tunnel

Lokalt kollektivtilbud

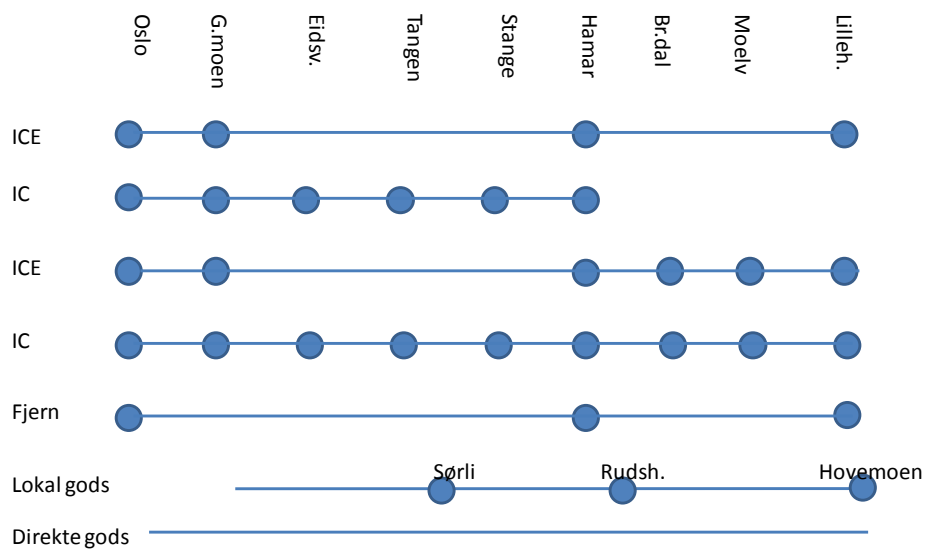
- Lokaltog Elverum – Hamar – Moelv – Gjøvik – Raufoss

Stasjoner

- Ny Tangen stasjon (pga flyttet trasé)

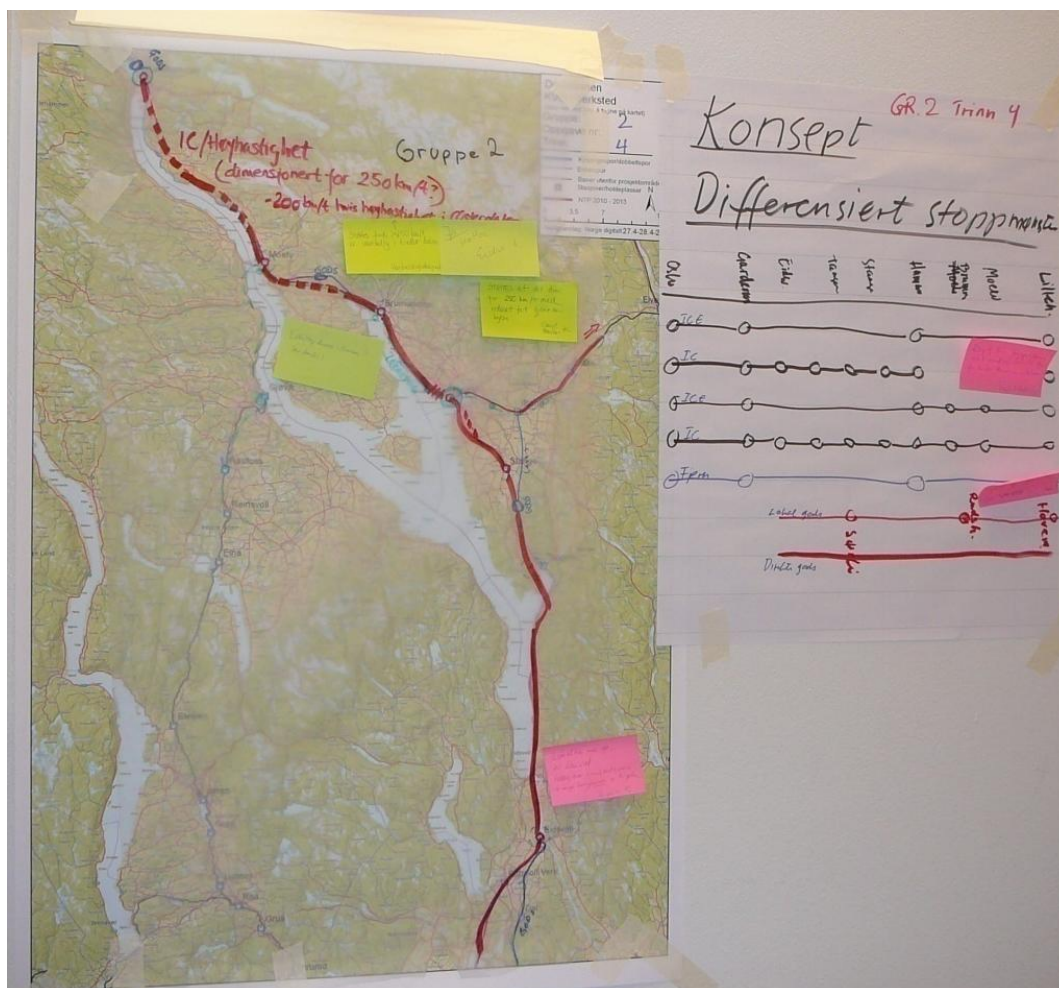
Stoppmønster/frekvens

- Stoppmønster/driftsopplegg:



Gods

- Gods på Hovedbanen til Eidsvoll
- Gods på dagens bane mellom Brumunddal og Moelv
- Nytt godsspor mellom Sørli og Ilseng (markert som eventuelt)
- Godsterminaler ved Sørli, Rudshøgda og Hovemoen



Kommentarer fra andre deltakere på verkstedet:

Av kommentarene framkommer støtte til forslaget om å dimensjonere for 250 km/t med redusert fart gjennom byene, mens andre uttrykker støtte til åpningen om å legge høyhastighet gjennom Østerdalen.

Til stoppmønster/driftsopplegg er det kommentert at det er få argumenter for separat ICE og fjerntog, disse bør slås sammen. Videre kommenteres det at det er dyrt for operatørene med vending både ved Hamar og Lillehammer.

Lokaltoget Elverum – Raufoss vurderes positivt, mens en annen kommenterer at lokaltog til Langset savnes.

GRUPPE 3:

Høyhastighet – og i så fall hvor?

Gruppas konsept er at høyhastighet følger IC, IC må ses i sammenheng med fjerntog, og fjerntog må ses i sammenheng med høyhastighet.

Infrastruktur spor

- Forbindelse over Mjøsa ved Moelv
- Trase for Dovrebanen er tegnet inn grovt fra Lillehammer til Venjar, ser ut til å innebære ny trase på strekningene Lillehammer – Moelv, Moelv – Brumunddal, Hamar – Stange, Stange – Tangen.
- I tillegg er tegnet inn trase fra Moelv via Gjøvik til Eidsvoll langs vestsiden av Mjøsa
- Videre er tegnet trase mot Østerdalen, denne tar av fra Tangen og krysser Rørosbanen mellom Løten og Elverum
- Tunnel under Hamar

Lokalt kollektivtilbud

- Lokaltog Elverum – Hamar – Moelv – Gjøvik, langs dagens spor der ny trase (jf over)

Stasjoner

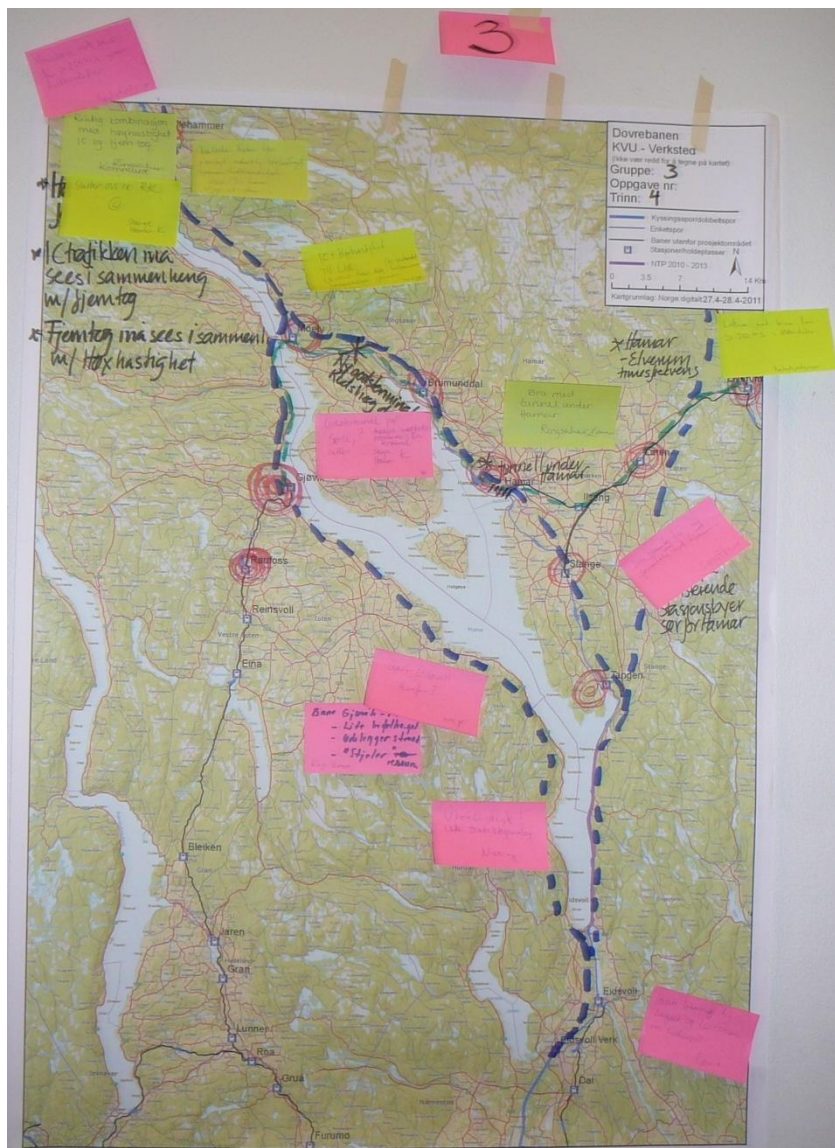
- Følgende stasjoner er markert: Lillehammer, Moelv, Gjøvik, Brumunddal, Hamar, Løten, Elverum, Stange, Tangen
- Satse på eksisterende stasjonsbyer sør for Hamar

Stoppmønster/frekvens

- Timesfrekvens Hamar – Elverum

Gods

- Godsterminal på Rudshøgda



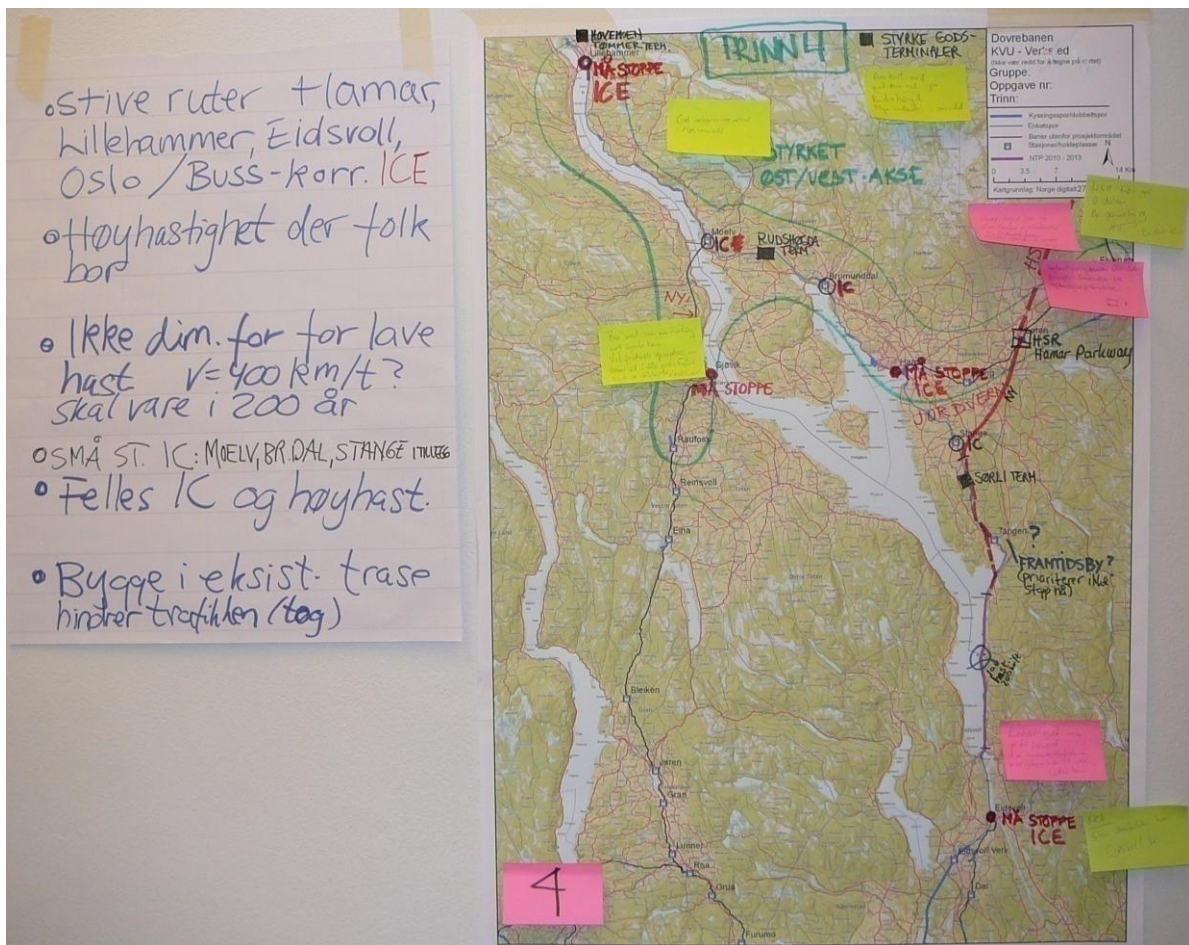
Kommentarer fra andre deltakere på verkstedet:

Til forslaget om høyhastighet er det kommet flere kommentarer, to støtter måten å tenke høyhastighet, IC og fjern tog i sammenheng. Det er også kommet to kommentarer som støtter forslaget om høyhastighet gjennom Gudbrandsdalen, mens en kommentar støtter forslaget om høyhastighet gjennom Østerdalen. En ytterligere kommentar går på at det er vanskelig å oppnå høyhastighet >250 km/t gjennom Gudbrandsdalen.

Til forslaget om bane Gjøvik – Eidsvoll er det kommet flere negative kommentarer.

For øvrig er det uttrykt støtte til tunnel under Hamar, mens en annen kommenterer at lokal tog til Langset savnes.

Til forslaget om godsterminal på Rudshøgda er det en kommentar om at det er bra at det kun foreslås en terminal (analyse viser at det kun er markedspotensial for en), men denne burde kanskje heller være ved Sørli?

GRUPPE 4:**Høyhastighet – og i så fall hvor?**

Gruppen har i stikkord trukket fram at høyhastighet må legges der folk bor, og at IC og høyhastighet må være felles. På kartet er høyhastighet tegnet gjennom Østerdalen, og IC langs Dovrebanen (det er mao. ikke samsvar mellom tekst og kart).

Videre mener gruppen at det må dimensjoneres for 400 km/t, jf banen skal være i 200 år.

Infrastruktur spor

- Gruppen har en generell kommentar om at utbygging i eksisterende trasé hindrer togtrafikken
- Det kommenteres også som negativt at det kun bygges for 200 km/t på strekningen Langset - Kleverud
- Høyhastighet er tegnet inn som Kleverud – Stange – Løten – Østerdalen
- Ny forbindelse over Mjøsa fra Moelv til Gjøvik

Lokalt kollektivtilbud

- Området Elverum – Hamar – Raufoss – Lillehammer er markert med kommentaren styrket øst-vest-akse
- Busskorrespondanse med ICE ved Hamar, Lillehammer, Eidsvoll, Oslo

Stasjoner

- Tangen stasjon havner utenfor ny trasé, og gruppa prioriterer ikke å stoppe her nå (mulig stopp i framtida)
- HSR-stopp for Hamar ved Løten (Hamar Parkaway)

Stoppmønster/frekvens

- Stive ruter Hamar, Lillehammer, Eidsvoll, Oslo (bussskorrespondanse)
- ICE-stopp ved Lillehammer, Hamar og Eidsvoll
- IC-stopp ved Moelv, Brumunddal og Stange
- Markert på kart at tog må stoppe ved Gjøvik, også Raufoss er markert som stasjon

Gods

- Styrke godsterminaler ved Hovemoen tømmerterminal, Rudshøgda og Sørli

Kommentarer fra andre deltakere på verkstedet:

Andre deltakere på verkstedet er både enige og uenige i forslaget om høyhastighet gjennom Østerdalen.

Sammenkoblingen mot Gjøvikbanen kommenteres som positiv. Styrket øst-vest-forbindelse gir god integrering internt i Mjøs-området. Også ICE-stopp ved Eidsvoll anses som positivt, men en kommentar savner lokaltogstopp ved Langset.

Det er også gitt positiv kommentar til forlaget om terminal ved Rudshøgda.

GRUPPE 6:

I tillegg til de tematiske svarene har gruppe 6 påpekt behovet for at gjennomføringsevne må gis høy prioritet, og for en raskest mulig planprosess.

Høyhastighet – og i så fall hvor?

Gruppa vil ha felles trasé for høyhastighet og IC. Traséen følger Gudbrandsdalen på grunn av bedre trafikkgrunnlag.

Infrastruktur spor

- Trasé for Dovrebanen innebærer ny trasé på strekningene mellom stasjonene, dvs strekningene Lillehammer – Moelv, Moelv – Brumunddal, Brumunddal – Hamar, Hamar – Stange, Stange – Kleverud
- Ny forbindelse over Mjøsa ved Moelv
- Ny forbindelse mellom Stange og Løten

Lokalt kollektivtilbud

- Forlenge IC til Storhove
- Pendel Elverum – Hamar – Moelv – Gjøvikbanen
- Pendel Oslo – Gjøvik – Lillehammer

Stasjoner

- Av hensyn til høyhastighet må alle stasjoner tilrettelegges for at tog kan passere i høy hastighet, dvs minst 4 spor
- Veisystemene rundt og til knutepunktene må vurderes
- Stasjoner må ha sentral plassering
- Ny stasjon ved Storhove (pga forlenge IC)

- Tangen stasjon flyttes vestover (pga omlegging trasé)
- Ny stasjon ved Langset for lokaltoget fra Kongsberg (ikke IC-stopp)

Stoppmønster/frekvens

Temaet er ikke omtalt spesielt.

Gods

- Gods på Gjøvikbanen (både gods og passasjerer)
- Godsterminal ved Rudshøgda, langs dagens spor



Kommentarer fra andre deltakere på verkstedet:

De prosessuelle innspillene fra gruppe 6 (gjennomføringsevne og planprosess) er møtt med positive kommentarer fra de andre deltakerne.

Med hensyn til høyhastighet er det noen som støtter forslaget om høyhastighet langs Dovrebanen, og at IC-traséen må dimensjoneres for 250 km/t slik at høyhastighet blir mulig. Blant positive kommentarer er det også noen som trekker fram trafikkgrunnlaget langs Dovrebanen og muligheten for forbindelse til Vestlandet. De negative kommentarene til høyhastighet gjennom Gudbrandsdalen er knyttet til at det vil være vanskelig å oppnå høy nok hastighet, og at det ikke må være for mange stopp mellom Oslo og Trondheim om HSR skal kunne konkurrere med fly.

Andre positive tilbakemeldinger til gruppe 6 omfatter støtte til forlengelse av IC til Storhove av markedsmessige årsaker, støtte til koblingen mellom Gjøvik- og Dovrebanen som flere trekker fram, og god lokalisering av godsterminal.

Til forbindelsen mellom Stange og Løten er kommentert at det ikke er grunnlag for IC mot Elverum.

GRUPPE 7:

Høyhastighet – og i så fall hvor?

Gruppen legger 250 km/t til grunn for dimensjonerende hastighet av hensyn til fjerntog.

Infrastruktur spor

- Ny trasé Espa – Stange parallelt med E6? Alternativt ny trasé Kleverud – Stange (vest for Tangen stasjon) – begge løsninger er tegnet på kartet
- Dobbeltspor til Langset
- Tunnel gjennom Rudshøgda
- Forbindelse Gjøvik – Moelv (over Mjøsa)
- Tunnel under Hamar bør vurderes
- I tillegg er på kartet tegnet inn utretting av traséen mellom Lillehammer og Brumunddal, mellom Brumunddal og Hamar (tunnel eller dagstrekning?), og mellom Hamar og Stange

Lokalt kollektivtilbud

Temaet er ikke omtalt spesielt.

Stasjoner

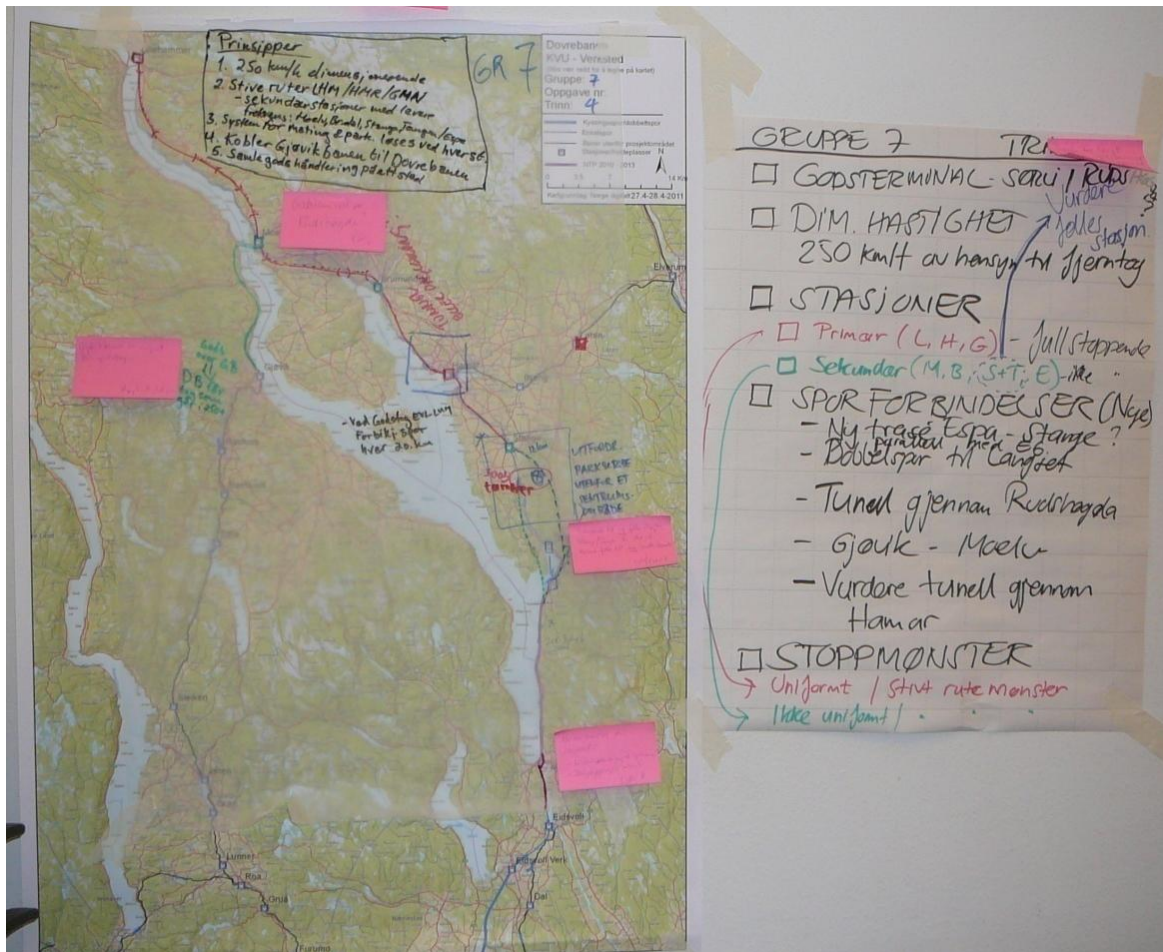
- Gruppen har to forslag knyttet til Tangen stasjon; på poster er det foreslått å slå sammen Tangen og Stange stasjoner, på kart er det foreslått å flytte Tangen stasjon til Espa
- Tunnel gjennom Hamar bør vurderes

Stoppmønster/frekvens

- Primære stasjoner: Lillehammer, Hamar, Gardermoen – Uniformt/stivt rutemønster – Alle tog stopper
- Sekundære stasjoner: Moelv, Brumunddal, Stange+Tangen/Espa, Eidsvoll – Ikke uniformt/stivt rutemønster – Ikke alle tog stopper
- System for mating og parkering løses ved hver stasjon (markert på kart som utfordrende park&ride utenfor sentrumsområde ved Stange stasjon)

Gods

- Gods over Gjøvikbanen gjør at Dovrebanen får tog som går i 250+
- Ved gods Elverum – Lillehammer må det være forbikjøringsspor hver 20. km
- Samle godshåndtering på ett sted, godsterminal Sørli/Rudshøgda?



Kommentarer fra andre deltakere på verkstedet:

Gruppas forslag om ny felles stasjon Stange/Tangen er møtt med skepsis fordi det vil kunne føre til ny senterdannelse. Videre savnes stasjon ved Langset (lokalto).

Til forslaget til godshåndtering er kommentert at Gjøvikbanen ikke er egnet for godstog, og at Sørli er for langt sør for en terminal.

GRUPPE 8:

Høyhastighet – og i så fall hvor?

Temaet er ikke omtalt spesielt, men gruppa har på kartet angitt reisetid mellom Lillehammer og Oslo til 1 t 12 min for fjerntog og 1 t 15 min for IC.

Infrastruktur spor

- Ny trasé Lillehammer – Moelv, delvis i tunnel
- Tunnel gjennom Rudshøgda
- Ny trasé Brumunddal – Hamar
- Ny trasé Stange – Kleverud
- Forbindelse over Mjøsa ved Moelv
- Oppgradering Gjøvikbanen

Lokalt kollektivtilbud

- Evt forlenge IC til Hovemoen
- Lokalpendel Raufoss – Gjøvik – Moelv – Hamar – Elverum

Stasjoner

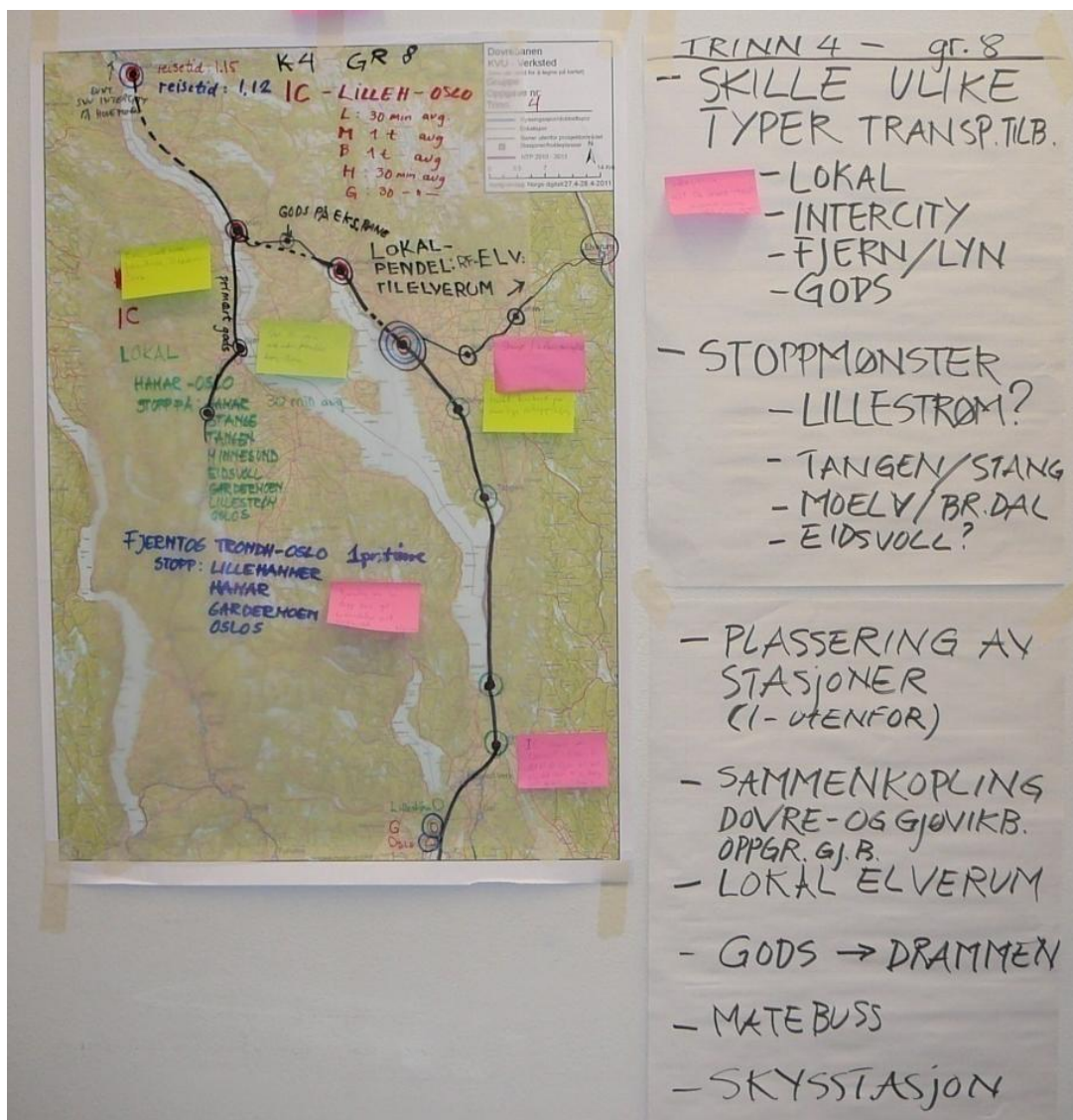
- Tangen stasjon er flyttet mot vest (pga omlegging av spor)

Stoppmønster/frekvens

- Fjerntog Trondheim – Oslo: 1 avgang per time, stopp ved Lillehammer, Hamar, Gardermoen og Oslo S
- IC Lillehammer – Oslo: 2 avganger per time ved Lillehammer, Hamar, Gardermoen og Oslo S, 1 avgang per time ved Moelv og Brumunddal
- Lokaltog Hamar – Oslo: 2 avganger per time, stopp ved Hamar, Stange, Tangen, Minnesund, Eidsvoll, Gardermoen, Lillestrøm og Oslo S

Gods

- Primært gods på Gjøvikbanen
- Gods på dagens spor over Rudshøgda

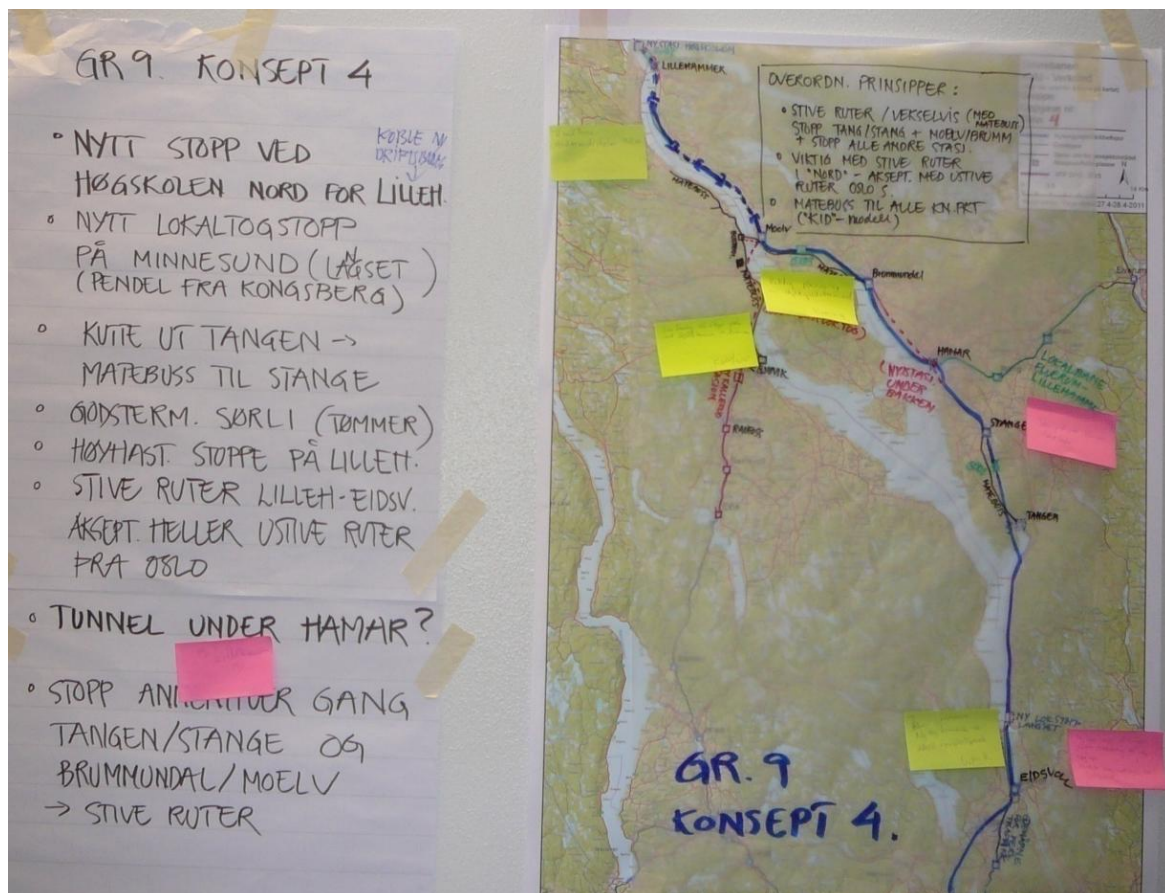


Kommentarer fra andre deltakere på verkstedet:

Til forbindelsen over Mjøsa er kommentert at dette er en bra tverrforbindelse og at lokalpendel Elverum – Raufoss utvider ABS-området. Det også kommentert som bra at det er tenkt konkret på mulige ruteopplegg.

Av negative kommentarer er det blant annet påpekt savn av forbindelse mellom Stange og Løten, og av IC-stopp ved Eidsvoll. Videre er det trukket fram at fjerntog må ha stopp som gir forbindelse mot Vestlandet.

GRUPPE 9:



Høyhastighet – og i så fall hvor?

Temaet er ikke omtalt spesielt, med unntak av en kommentar om at høyhastighet må stoppe ved Lillehammer.

Infrastruktur spor

- Ny trasé Kleverud – Stange
- Tunnel under Hamar? Både ny og eksisterende trasé er tegnet inn gjennom Hamar (mellom Åkersvika og Brumunddal)
- For øvrig ser forslaget ut til å følge dagens trasé, men med noen flere og lengre tunneler
- Ny forbindelse over Mjøsa ved Moelv (både for matebuss (Mjøsbrua) og tog (ny forbindelse))
- Dessuten forbindelse videre til Gjøvikbanen ved ny Kallerud stasjon (dvs utenom Gjøvik)

Lokalt kollektivtilbud

- Forlengte IC til Høgskolen på Lillehammer
- Lokalbane Elverum – Lillehammer
- Forlengte lokaltog fra Eidsvoll til Langset
- Gjenåpne Dal – Eidsvoll for persontrafikk
- Matebuss til alle knutepunkt etter KID-modell
- Ny bussterminal ved Mjøsbrua på vestsida av Mjøsa
- Matebusser på vestsida av Mjøsa både fra nord og fra Gjøvik til bussterminalen og videre til Moelv/Brumunddal
- Matebuss fra Tangen til Stange

Stasjoner

- Nytt stopp ved Høgskolen på Lillehammer
- Ny stasjon under bakken på Hamar
- Tangen stasjon nedlegges (matebuss til Stange)
- Nytt lokaltogstopp ved Minnesund (Langset)

Stoppmønster/frekvens

- Stopp annenhver gang ved Tangen(nedlagt?)/Stange og Brumunddal/Moelv
- Stive ruter Lillehammer – Eidsvoll, aksepter ustive ruter fra Oslo

Gods

- Gods på Gjøvikbanen (både gods og person)
- Godsterminaler ved Hovemoen, Rudshøgda og Sørli

Kommentarer fra andre deltakere på verkstedet:

Det er kommentert at det også bør tenkes trasé under bakken inn mot Lillehammer, ikke bare Hamar, og at det er større potensial Elverum – Gjøvik/Raufoss enn Elverum – Lillehammer.

Videre er det gitt støtte til stykkgodsterminal ved Rudshøgda og til å legge gods mot Gjøvikbanen/Drammen.

10.2 Samlet oppsummering fra gruppearbeidet på trinn 4Høyhastighet – i så fall hvor?

Enkelte grupper har ikke kommentert spørsmålet om eventuell høyhastighet. (Også disse gruppene kan imidlertid ha tenkt dette, men ikke tatt det med i oppsummeringen.) Av de gruppene som kommenterer dette spørsmålet, mener alle at det må legges til grunn høy hastighet. Noen sier bare høyhastighet uten å definere hva dette innebærer, andre sier at dette innebærer dimensjonering for minst 250 km/t. En gruppe mener at det må dimensjoneres for minst 400 km/t, siden banen skal vare i 200 år.

Gruppene er ikke entydige med hensyn til om det er gjennom Gudbrandsdalen eller Østerdalen det skal legges til grunn høyhastighet. Enkelte grupper kommenterer at høyhastighet må følge IC og at dette må gå der folk bor, underforstått langs Dovrebanen. En gruppe foreslår høyhastighet i begge dalfører, mens en annen mener at hastighet på IC-strekningen Oslo – Lillehammer avhenger av valg av høyhastighetsstrekning (hvis høyhastighet i Østerdalen kan Dovrebanen dimensjoneres for 200 km/t).

Gruppene som foreslår høyhastighet gjennom Østerdalen har tegnet inn ulike varianter av avgrensning mot Østerdalen. Også andre grupper har tegnet inn forbindelse mellom Dovrebanen (i området Stange/Tangen) og Rørosbanen (området Løten/Elverum).



Infrastruktur spor

Seks av gruppene trekker fram ny trasé vest for dagens mellom Kleverud og Stange (i hht kommunedelplan), men en av disse også har med trasé langs E6 som et mulig alternativ på denne strekningen. Noen grupper foreslår ny trasé inn mot Hamar fra sør, og noen å legge Dovrebanen i tunnel gjennom Hamar. Også nord for Hamar foreslår de fleste gruppene nye traséer mellom alle/noen av stasjonene. Dette gjelder først og fremst utrettinger for å oppnå høyere hastighet.

Alle gruppene foreslår etablering av ny forbindelse over Mjøsa fra Moelv og videre mot Gjøvikbanen.

Flere av gruppene har også foreslått forbindelse mellom Dovrebanen og Rørosbanen i ulike varianter.

Lokalt togtilbud

Alle gruppene foreslår togtilbud over Mjøsa fra Moelv. De fleste foreslår dette som en sammenbinding av Dovrebanen og Gjøvikbanen ved Gjøvik. Én gruppe foreslår at forbindelsen ikke går innom Gjøvik, men inn på Gjøvikbanen ved ny Kallerud stasjon. Den nye forbindelsen foreslås som ledd i lokaltogforbindelse mellom Elverum – Hamar – Moelv – Gjøvik. Noen foreslår at dette lokaltoget fortsetter til Raufoss, andre til Oslo.

Halvparten av gruppene foreslår å forlenge IC-strekningen til Høgskolen/Storhove/Hovemoen. Tre av gruppene foreslår ny stasjon ved Langset, og at det opprettes ny vendestasjon for lokaltog her. To av gruppene foreslår at dette blir ny endestasjon for lokaltoget Kongsberg –

Eidsvoll, mens den siste foreslår at stasjonen betjenes av lokaltogforlengelse på Hovedbanen mellom Eidsvoll og Jessheim.

Én gruppe foreslår ny togforbindelse fra Gjøvik til Eidsvoll på vestsiden av Mjøsa. Andre grupper har markert at det er behov for et lokalt tilbud langs Mjøsa.

Stasjoner

Av nye stasjoner er det først og fremst Høgskolen/Storhove/Hovemoen og Langset som trekkes fram, jf også forslag om lokaltogtilbud (over). Høgskolen/Storhove/Hovemoen foreslås som ny vendestasjon for IC, mens Langset foreslås betjent med lokaltoget Kongsberg – Eidsvoll eller Drammen – Dal.

Halvparten av alle gruppene foreslår ny stasjon under bakken på Hamar, evt at dette vurderes.

Den eneste stasjonen som foreslås nedlagt er Tangen stasjon. Kun to grupper opprettholder denne stasjonen som i dag. Én gruppe foreslår at Tangen stasjon legges ned og heller betjenes med matebuss til Stange stasjon, mens en annen gruppe mener at de to stasjonene Tangen og Stange bør vurderes slått sammen, eventuelt at Tangen stasjon flyttes til Espa. En tredje gruppe prioriterer ikke å stoppe ved Tangen stasjon nå, men at dette kan være aktuelt i framtida. Øvrige grupper foreslår at stasjonen flyttes mot vest i forbindelse med omlegging av trasé forbi Tangen.

En gruppe trekker fram at det må legges til grunn minst fire spor på alle stasjoner slik at det er mulig å passere med høy hastighet.

En gruppe, som foreslår høyhastighet via Østerdalen, har foreslått HSR-stopp for Hamar ved Løten; Hamar Parkaway.

En gruppe er opptatt av innfartsparkering, og foreslår dette ved Tangen, Stange, Moelv og Langset.

Stoppmønster/frekvens

Temaet stoppmønster og frekvens er ulikt håndtert i gruppene. Noen grupper har detaljerte forslag, mens andre ikke kommenterer temaet spesifikt. To grupper skiller mellom IC og ICE, den ene tar også med fjerntog. Disse gruppene er enige om at ICE (og fjerntog) må stoppe ved Lillehammer, Hamar og Gardermoen, men kun den ene foreslår at ICE også stopper ved Eidsvoll. IC foreslås å betjene de mindre stasjonene. En annen gruppe foreslår høyhastighetstog (minst 400 km/t) som betjener Lillehammer, Hamar og Eidsvoll, mens IC betjener de mindre stasjonene Moelv, Brumunddal og Stange.

To grupper foreslår noe tilsvarende gjennom å foreslå at togene stopper kun på annenhver avgang på stasjonene Moelv/Brumunddal, Tangen/Stange. Den ene av disse gruppene foreslår stopp kun på annenhver avgang også ved Eidsvoll, og foreslår for øvrig et IC-tilbud med fire avganger per time og et lokaltogtilbud på Hovedbanen forlenget til Langset. Den andre gruppa er opptatt av at det må være stive ruter fra Eidsvoll og nordover, og at det heller kan være "ustive" ruter fra Oslo til Eidsvoll.

Den siste gruppa som sier noe om stoppmønster og frekvens har foreslått at det opprettes et IC-tilbud Lillehammer – Oslo (reisetid 1t 15 min) med avgang hver halvtime fra Lillehammer. Toget foreslås å stoppe ved Hamar og Gardermoen på alle avganger, mens Moelv og Brumunddal bare betjenes på annenhver avgang. I tillegg foreslås et lokaltogtilbud Hamar –

Oslo, som også har avgang hver halvtime og stopper ved Stange, Tangen, Minnesund/Langset, Eidsvoll, Gardermoen, Lillestrøm og Oslo. Dessuten innebærer forslaget at fjerntog Trondheim – Oslo stopper ved Lillehammer, Hamar og Gardermoen hver time, og innebærer en reisetid på 1 t 12 min fra Lillehammer til Oslo.

Én gruppe foreslår timesfrekvens mellom Hamar og Elverum.



Gods

Også når det gjelder gods har gruppene noe ulike forslag. To grupper foreslår at gods ledes over mot Gjøvikbanen. Dette forutsetter den nye forbindelsen over Mjøsa. Én gruppe har med en eventuell godsforbindelse mellom (ca) Sørli og Ilseng i sitt forslag, mens en annen gruppe mener at gods bør gå på Hovedbanen til Eidsvoll. Videre er det en gruppe som foreslår tunnel gjennom Rudshøgda og at gods kan benytte dagens spor, en annen en tilsvarende løsning mellom Moelv og Brumunddal. En gruppe trekker fram behov for kryssingsspor hver 20. km hvis det skal gå gods mellom Elverum og Lillehammer.

Det er større enighet når det gjelder plassering av godsterminaler, men ikke om antall. 6 grupper foreslår godsterminal ved Sørli, 6 ved Rudshøgda og 3 ved Hovemoen. I alt 3 grupper foreslår godsterminal alle tre steder, mens 2 grupper foreslår kombinasjonen Sørli/Rudshøgda.

11. GRUPPEARBEID KONSEPTER TRINN 3 OG FORDYPINGSTEMA

I denne del av verkstedet ble deltakerne delt inn i grupper i forhold til hva de selv ønsket å jobbe videre med. Halvparten av deltakerne ønsket å se på mulige konsepter på trinn 3 (begrensede ombyggingstiltak), mens de øvrige enten ville fordype seg i tema *gods* eller *lokaltilbud og tilbringertjeneste*.

Det ble dannet fire grupper som alle skulle se på mulige konsepter på trinn 3, to grupper som vurderte mulig fremtidig godsstrategi og to grupper som så nærmere på mulige prinsipper for lokaltilbud og tilbringertjeneste.

11.1 Gruppearbeid Konsepter – Trinn 3

Trinn 3: Begrensede ombyggingstiltak

Eksempler: Flere/lengre kryssingsspor, dobbeltsporparseller/dobbeltspor over delstrekninger

GRUPPE 1: Begrensede ombyggingstiltak

Infrastruktur spor

- Dobbeltspor Venjar – Langset
- Sanering av alle planoverganger
- Kryssingsspor for å øke kapasiteten
- Ny endestasjon IC ved Hovemoen
- Fremtidig sammenkobling men Gjøvikbanen

Lokalt kollektivtilbud

Temaet er ikke omtalt spesielt

Stasjoner

- 4-spors stasjoner (lange kryssingsspor)
- Primærstasjoner: Lillehammer, Hamar, Gardermoen
- Sekundærstasjoner: Moelv, Brummunddal, Stange, Tangen
- Det vurderes om Eidsvoll skal være primær- eller sekundærstasjon

Stoppmønster/frekvens

- Stive ruter
- 4 tog/time på primærstasjoner (minimum 2 ved kapasitetsbegrensning)
- 2 tog/time på sekundærstasjoner (minimum 1 ved kapasitetsbegrensning)

Gods

Temaet er ikke omtalt spesielt

Kvalitet på tilbudet

Temaet er ikke omtalt spesielt

Kommentarer fra andre deltakere på verkstedet:

Kontinuerlig dobbeltspor fra sør vurderes positivt. Prinsippet om kryssingsspor ved stasjonene vurderes også positivt, men det stilles spørsmålstegn ved arealkapasiteten i sentrumsområdene.

Det er kommentert at omfattende utbygging av kryssingsspor vil kunne føre til at dobbeltsporutbyggingen forskyves i tid. Det er også kommentert at den skisserte frekvensen ikke vil la seg gjennomføre uten dobbeltspor, og at kjøretid og punktlighet ikke vil bli god nok i dette systemet.



GRUPPE 2: Begrensede ombyggingstiltak

Infrastruktur spor

- Kryssingsspor som del av fremtidig dobbeltspor/trinnvis utbygging

Lokalt kollektivtilbud

- Koordinering øvrig kollektivtilbud

Stasjoner

- Parkering (også sykkel)
- Sanntidsinformasjon
- Venterom

Stoppmønster/frekvens

- Frekvens er fremhevet, men ikke spesifisert

Gods

- Gods overføres til Røros- og Solørbanen, evt. bare gods på natta for å gi plass til flere persontog

Kvalitet på tilbudet

- Øke punktlighet er første prioritet (gjennom bl.a. bedre vedlikehold/nytt materiell)
- Internett og telefonnett
- Mat og renhold
- Plass for bagasje/sykkel/ski
- Universell utforming

Kommentarer fra andre deltakere på verkstedet:

Det understrekes at økt punktlighet er en riktig prioritering da dette vil løse mange av utfordringene i dagens tilbud. Videre berømmes fokus på vedlikehold og komfort, og universell utforming av tog og stasjoner.

Det kommenteres at konseptet mangler en del grep for å dra nytte av tiltakene. Det er også kommentert spesielt at konseptet mangler tunnel Moelv – Brumunddal, som er en stor forsinkelsesstrekning.

GRUPPE 3: Begrensede ombyggingstiltak**Infrastruktur spor**

- Dobbeltspor til Hamar
- Prioritering av utbedringsbehov
 1. Brumunddal - Moelv (fjerne overbelastning, kortere kjøretid, fremtidig tverrforbindelse, godsterminal Rudshøgda)
 2. Utbedre flaskehals (Hamar stasjon, Lillehammer/Bergsenseng). Samtidig innkjør.
 3. Kleverud-Sørli (godsterminal Sørli)
 4. Sørli-Hamar
 5. (Venjar -) Eidsvoll - Minnesund

Lokalt kollektivtilbud

Temaet er ikke omtalt spesielt

Stasjoner

Temaet er ikke omtalt spesielt

Stoppmønster/frekvens

- Bruk av fjerntogsruteleie
- Lillehammer-Hamar som i dag, men Hamar-Oslo direkte i rush

**Gods**

- Fremtidig tverrforbindelse/godstransport Rudshøgda

Kvalitet på tilbudet

- Punktlighet (1. prioritet)

Kommentarer fra andre deltakere på verkstedet:

Det kommenteres at prioriteringslisten er god, og en god strategi for et "billig/delvis" konsept. Utbedring Brumunddal – Moelv nevnes spesielt.

Det er kommentert at punkt 5 på prioriteringslisten ønskes flyttet oppover.

GRUPPE 4: Begrensede ombyggingstiltak

Tidshorisont: Alt bygges 5 år

Infrastruktur spor

- Dobbeltspor fra Venjar – Langset
- Dobbeltspor Kleverud – Sørli
- Tunnel Brumunddal – Moelv
- Forbedret sporlayout på stasjoner
- Tilknytning Hamar – Solørbanen
- Kryssingspor mellom Løten og Elverum

Lokalt kollektivtilbud

- Forlenge lokaltog Eidsvoll-Dal (persontrafikk)
- Koordinering tog/annen kollektivtransport
- Direkte bil-/bussforbindelse Gjøvik-Hamar (etablering av to bruforbindelser)

Stasjoner

- Tilrettelegge for lengre tog/forlenge plattformer
- Bedre parkeringsmulighet Lillehammer (+ Hamar?)
- Utvidet Park&Ride på Stange
- Parkering på stasjoner forbeholdt reisende
- Utvidet servicetilbud
- Vedlikehold/restaurering av stasjonsbygningene
- Billettsalg/-automat, kiosk og informasjon på stasjonene
- Universell utforming

Stoppmønster/frekvens

- Ny stasjon Langset (lokaltoget)
- Nedlegge Tangen. Permanent tilbringer (buss) til Stange
- Differensiert stoppmønster (Moelv/Brumunddal)

Gods

- Prioriteres i deler av døgnet der det er mindre persontrafikk
- Godsterminal Rudshøgda

Kvalitet på tilbudet

- Prisdifferensiering: familierabatt, tider på døgnet, lønne seg å ha månedskort

Kommentarer fra andre deltakere på verkstedet:

Det kommenteres at utbedring av flaskehalsen Venjar – Eidsvoll og tunnel ved Rudshøgda er gode tiltak, men at konseptet mangler utbedring av øvrige flaskehals på strekningen Lillehammer-Hamar.

Videre antydes det at en nedprioritering av gods vil føre til at mål om dobling av gods på bane ikke nås. Samtidig må ikke stive ruter og jevn frekvens på persontog fravikes for å kjøre flere godstog. Det må bygges infrastruktur for både gods- og persontrafikk.

11.2 Fordyping i tema gods og lokaltilbud og tilbringertjeneste

GRUPPE A: Fordypingstema Lokaltilbud og tilbringertjeneste

Prinsipper

- Kollektivtilbudet inndeles i 3 nivå:
 - ✓ Tog (IC sør – nord: Oslo-Hamar-Lillehammer)
 - ✓ Tog/buss (Lokal øst – vest: Elverum-Hamar-Moelv-Gjøvik)
 - ✓ Buss (inn til knutepunkt)
- Lokaltogtilbud må koordineres med buss (avveie hva som skal dekke hva)
- Etter at dobbeltspor til Lillehammer er realisert, må det så langt mulig legges opp til stive ruter

(Forslag til traséer og stasjoner er vist på kart).



Kommentarer fra andre deltakere på verkstedet:

Det vurderes positivt å gjenåpne Hjellum stasjon, forlengte lokaltoget fra Eidsvoll til Langset og gjenåpne strekningen Dal-Eidsvoll Øst-vest-forbindelsen (Elverum - Gjøvik/Raufoss) vurderes viktig for regionen. Videre kommenteres det at Brumunddal og Moelv vil få god frekvens som følge av øst-vest-aksen.

Det er kommentert at tilbudet er for dårlig sør for Hamar. Videre er det kommentert at forbindelsen mellom tettstedene på aksene Ringsaker – Stange må være god (stoppe på alle stasjoner).

Det vurderes urealistisk med 4 tog/time øst – vest. Det er kommentert at det ikke er behov for 4 IC-tog/time til Lillehammer, men at to kan snu på Hamar.

GRUPPE B: Fordypingstema Lokaltilbud og tilbringertjeneste

Prinsipper

- Erkjenne mulig intern konflikt mellom høyhastighet/reisetid og betjening av lokalområder
- Helhetlig reise, færrest mulig omstigninger
- Kollektiv tilbringertjeneste - i minst mulig grad bil
- Anropsstyrte tilbringertransporter til/fra mindre steder
- Hamar blir sentralt knutepunkt for regionen (nord-sør og øst-vest-aksene)
- Moelv viktig som knutepunkt. Omstigning til IC sørover og nordover
- 15 minutters frekvens til Hamar. Halvtime til de mindre stasjonene, byene/stedene

- Halvtimesfrekvens Elverum-Hamar
- Stive ruter er viktig
- Forlengte pendel Oslo-Eidsvoll til Oslo-Langset
- Bruk av eksisterende bane Dal-Eidsvoll også til persontog
- Ønske om lokalstopp Hjellum sykehus
- Effektive knutepunkter
- Universell utforming av tog og knutepunkter (og buss)
- Områdene rundt stasjonene skal brukes til boliger/næring (fortetting + byutvikling)
- Krever tett kontakt/samarbeid mellom by/areal- og kollektivtransportplanleggere

(Forslag til traséer og stasjoner er vist på kart).

Kommentarer fra andre deltakere på verkstedet:

Det er kommentert at sammenkobling av Gjøvik- og Dovrebanen vil styrke Mjøsregionen som ABS-region, og at tverrforbindelse på Øvre Romerike til Hadeland/Nittedal vil styrke regionen. Videre vurderes det positivt med høyere frekvens (styrker knutepunkt som ligger langs aksene), stive ruter (mulighet for takting i knutepunkt) og bestillingstransport til/fra knutepunkt.

Det er vurdert negativt å gjenåpne Rudshøgda jernbanestasjon. Videre er det kommentert at konseptet mangler "på-tvers"-korrespondanse på Øvre Romerike, og at det er negativt at det ikke er lagt opp til reisetid under 30 minutter mellom "de store" byene Gjøvik-Lillehammer-Hamar-Elverum.

GRUPPE C: Fordypingstema Gods

Prinsipper

- Utnytte baneinfrastrukturen "bredere". Rendyrke gods- og persontrafikk på ulike baner (Dovrebanen-Rørosbanen/Solørbanen-Gjøvikbanen)
- Dette vil gi bedre samlet utnyttelse av sporkapasiteten og større fleksibilitet ved driftsforstyrrelser
- Gjennomgående godstog. Oslo -Trondheim raskere enn i dag (enten via Røros-/Solørbanen eller via Gjøvik-/Dovrebanen)
- Mate den lokale godstransporten mellom innlandet og Alnabru fra en felles "enkel" stykkgodsterminal (f.eks på Rudshøgda)
- Tømmer/flistransporter både nordover og sørover fra tømmerterminaler på Hovemoen og Sørli.
- To tog/døgn, relativt stabilt

(Prinsippet er skissert på kart).

Kommentarer fra andre deltakere på verkstedet:

Det knyttes usikkerhet til stigningsforholdene på Gjøvikbanen.

GRUPPE D: Fordypingstema Gods

Prinsipper

- Kapasitet for godstog på dagtid
- Unngå venting
- Ny stykkgodsterminal for å betjene industri i Hamar-Lillehammer-området

- Vurdere lokalisering av stykkgodsterminal (f.eks mht. Rv3 og betjening av Elverum/Kongsvinger)
- Tømmerterminal Sørli beholdes
- Urealistisk å ruste opp Gjøvikbanen med tanke på godstrafikk til Trondheim/Bodø
- Elektrifisere Røros-/Solørbanen for godstog (og et forbedret tilbud for persontrafikk)
- Godsterminaler:
 - ✓ Sørli (tømmer) med gjennomgående spor
 - ✓ Rudshøgda (tømmer, stykkgods)
 - ✓ Hovemoen (tømmer, forlengelse lastespor)
 - ✓ Vestmo (tømmer)

Kommentarer fra andre deltakere på verkstedet:

Røros-/Solørbanen vurderes som et godt alternativ for gods på lang sikt.

Det er samtidig kommentert at gods på Røros-/Solørbanen krever mye mer enn elektrifisering. Det vil være behov for ca. 50 kryssingsspor, opprusting Solørbanen og dobbeltspor Lillestrøm – Kongsvinger.

Det kommenteres videre at løsningen ikke omfatter gjennomgående godstog til/fra Åndalsnes.

Videre understrekes det at en oppgradering av Gjøvikbanen vil gi svært mange andre fordeler for:

- godstrafikk til/fra Bergen/sørlandet/Åndalsnes
- persontrafikk Gjøvikbanen (lokalt og regionalt)
- alternativ trasé for fjerntog ved stengt bane øst for Mjøsa
- mulig lokal godstrafikk til/fra Toten/Gjøvik
- muliggjør tverrgående lokaltrafikk



12. AVSLUTNING – VEIEN VIDERE

Avslutningsvis kom deltakerne med følgende kommentarer til verkstedet og det videre arbeidet med KVV:

- Det bør vurderes direkte kontakt med fylkeskommunene. Ta kontakt med kulturminne i FK for konkrete innspill.
- Dårlig tid gjør at det ikke blir tid til høringsrunde i kommunene, noe som krever minst 2 måneder
- Yngre deltakere var savnet på verksted. Hvor er fremtidens brukere? De er invitert
- Det er behov for å diskutere krav/fange opp krav også utenfor JBV-systemet. Andre aktører vil også ha innspill til krav. Kommentar JBV: dette vil bli diskutert i samordningsgruppene, men ble vurdert å være for omfattende for verkstedet
- For øvrig vil JBV motta alle eventuelle innspill til krav med takk. Alle er velkommen til å bidra til prosessen videre, f.eks. via mail.
- Dersom det besluttet å ikke satse på høyhastighet, vil ikke dimensjonering for 250 km/t gi stor merverdi for IC-trafikken.

Anne Siri Haugen ga følgende orientering om det videre arbeidet med KVV:

- Referat sendes ut i løpet av de nærmeste to ukene, og blir tilgjengelig på JBVs nettside
- Det vil bli anledning til å kommentere på referatet (av typen "dette kjenner jeg meg ikke igjen i")
- Dokumenter legges ut på JBVs hjemmesider
- Samarbeidsgruppa skal møtes ca 7 ganger, ekstern ressursgruppe 4, hvorav 1 med de andre IC-strekninger
- Rapport på høring ved årsskiftet, samtidig som de sendes Samferdselsdepartementet for avrop KS1
- Avsluttende overbygningsdokument sendes til Samferdselsdepartementet en måned senere



VEDLEGG 1 – DELTAKERLISTE

Deltakerliste KVU-verksted Dovrebanen 27. og 28.april

Etternavn	Fornavn	Representerer
		Brukere / Direkte berørte
Riddervold	Jan	Mjøsen pendlerforening
Gjærum	Katrine Vevle	Romerike pedlerforening
Wibe	Jan	Eldrerådet i Hedmark
Tynnerstedt	Hans L	Likestillingsråd funksjonshemmede
Hegna	Ingvil Aarholt	Barn og unges repr Oppland
Høisveen	Eva Olsen	Trafikksikkerhetsutvalget Hedmark
Madsen	Berit	LO Oslo og Akershus
Haug	Tore	NHO Innlandet
Nørstegård	Bjørn	Høgskolen i Lillehammer
Bergum	Johannes	Mjøsen Skog
Skjølaas	Dag	Norges Skogeierforbund
Tomasgard	Tore	NSB Persontog
Brunstad	Knut Ivar	CargoNet AS
Østlie	Kåre Chatrick	Hedmark Trafikk
Lindseth	Marit Synnes	JBV Oslonavet
Vegem	Terje	JBV Plan og utvikling
Bryne	Bjørn	JBV Høyhastighet (Railconsult)
Mo	Frode	JBV Høyhastighet (Rail-X)
Gjerde	Kathrine	JBV Høyhastighet (Rambøll)
Løvaas	Torbjørn	JBV Utbygging Eidsvoll-Hamar
Braaten	Anne	JBV Utbygging Eidsvoll-Hamar
Setvik	Sverre	JBV Plan og utvikling
Skarsætherhagen	Svein	JBV Plan og utvikling
Ørnhøi	Ida Hanna	JBV Utbygging Plan og Analyse
Borgerud	Gaute	JBV Plan og utvikling
Bye	Hilde B	Statens vegvesen Region Øst
Malmedal	Olav	Fylkesmannen i Oppland
Nes	Inger	Fylkesmannen i Hedmark
Lundemoen	Kjetil	Oppland fylkeskommune (pol)
Prestsæter	Jørn	Oppland fylkeskommune (adm)
Carlson	Trond	Oppland fylkeskommune (adm)
Borkhus	Svein	Hedmark fylkeskommune (pol)
Sjølie	Øystein	Hedmark fylkeskommune (adm)
Granquist	Tom	Akershus fylkeskommune (adm)
Røe	Terje	Regionrådet for Sør-Østerdal (ordfører Elverum)
Tore Jan	Killi	Regionrådet for Gjøvikregionen
Skjæret	Fredrik	Regionrådet for Hamarregionen (adm)
Brenna	Eivind	Jernbaneforum Dovrebanen sør (pol)
Flø	Magne	Jernbaneforum Dovrebanen sør (adm)
Steen	Anita Ihle	Ringsaker kommune (ordfører)
Berg	Ole	Ringsaker kommune (pol)

Strandbakke	Ole Roger	Ringsaker kommune (adm)
Østberg	Hermod	Ringsaker kommune (adm)
Røhne	Nils Amund	Stange kommune (ordfører)
Haugen	Jørn A	Stange kommune (adm)
Kristiansen	Rolf	Lillehammer kommune (pol)
Bjørstad	Kjersti Kumle	Lillehammer kommune (pol)
Busterud	Einar	Hamar kommune (ordfører)
Wabakken	Tone Bjørgan	Hamar kommune (adm)
Teslo	Terje	Eidsvoll kommune (ordfører)
Birkeland	Ruth S	Eidsvoll kommune (pol)
Ulsund	Tore	Eidsvoll kommune (adm)
Skogen	Svein Grotli	Direktoratet for naturforvaltning
Holm	Ingunn	Riksantikvaren
Schlaupitz	Holger	Norges Naturvernforbund
Hansen	Jens	For jernbane
		Prosjektgruppa - Stab
Marstein	Anne Cecilie U	JBV Plan og Utvikling Øst
Haugen	Anne Siri	JBV Plan og Utvikling
Grimstad	Sara Brøngel	JBV Plan og Utvikling
Voldsund	Helge	JBV Utbygging Plan og Analyse
Skjøstad	John Stephen	JBV Utbygging Plan og Analyse
Nordli	Elisabeth	JBV Plan og Utvikling (Rambøll)
Grennes	Terje B.	JBV Plan og Utvikling
Spilsberg	Erik	JBV (Rambøll)
Rolland	Siri	JBV (Rambøll)
Flatheim	Trude	JBV (Rambøll)
Skarpen	Thor Erik	JBV Info Region Øst
Barstad	Frøydis	JBV Info Utbygging
Farner	Asle	Prosessveileder
Brockett	Susan	Prosessveileder

VEDLEGG 2 – GRUPPEINDELING

Mål og Behov			
Gruppe A Skriveslave: Svein Skarsætherhagen Bjørn Bryne Frode Mo Gaute Borgerud Kathrine Gjerde	Gruppe B Skriveslave: Marit S. Lindseth Anne Braaten Ida Hanna Ørnhoi Sverre Setvik Torbjørn Løvaas	Gruppe C Skriveslave: Sara B. Grimstad Holger Schlaupitz Inger Nes Ingunn Holm Svein Grotli Skogen	Gruppe D Skriveslave: Anne C U Marstein Tore Haug Berit Madsen Dag Skjølaas Johannes Bergum
Gruppe E Skriveslave: Anne Siri Haugen Bjørn Nørstegård Fredrik Skjæret Hermod Østberg Olav Malmedal Tore Jan Killi Trond Carlson	Gruppe F Skriveslave: Helge Voldsund Jørn A Haugen Ole R Strandbakke Tone B Wabakken Tore Ulsund	Gruppe G Skriveslave: John S Skjøstad Anita Ihle Steen Einar Busterud Rolf Kristiansen Nils Amund Røhne Terje Teslo	Gruppe H Skriveslave: Elisabeth Nordli Eivind Brenna Kjersti Kumle Bjørstad Kjetil Lundemoen Ole Berg Ruth S Birkeland Svein Borkhus
Gruppe I Skriveslave: Terje B. Grennes Eva Olsen Høisveen Hans L Tynnerstedt Ingvil Aarholt Hegna Jan Riddervold Katrine V Gjærum Jens Hansen Jan Wibe Asbjørn Hovstø	Gruppe J Skriveslave: Magne Flø Knut Ivar Brunstad Kåre Chatrick Østlie Tore Tomasgard	Gruppe K Skriveslave: Hilde B Bye Jørn Prestsæter Tom Granquist Øystein Sjølie	
Konsept 1 Behovsreducerende tiltak			
Gruppe 1 Skriveslave: Elisabeth Nordli Bjørn Bryne Dag Skjølaas Nils Amund Røhne Ruth S Birkeland Sverre Setvik Tom Granquist	Gruppe 2 Skriveslave: Helge Voldsund Frode Mo Johannes Bergum Knut Ivar Brunstad Svein Borkhus Tone B Wabakken Torbjørn Løvaas	Gruppe 3 Skriveslave: Gaute Borgerud Eva Olsen Høisveen Holger Schlaupitz Jørn A Haugen Kåre Chatrick Østlie Øystein Sjølie Tore Haug	Gruppe 4 Skriveslave: Ida Hanna Ørnhoi Einar Busterud Hans L Tynnerstedt Inger Nes Kathrine Gjerde Magne Flø Ole Berg
Konsept 2 Mer effektiv bruk av eksisterende infrastruktur			
Gruppe 5 Skriveslave: Sara B. Grimstad Bjørn Nørstegård Eivind Brenna Ingunn Holm Jan Wibe Rolf Kristiansen	Gruppe 6 Skriveslave: Terje B. Grennes Fredrik Skjæret Jan Riddervold n.n.NHO Transport Svein Skarsætherhagen Tore Ulsund Trond Carlson	Gruppe 7 Skriveslave: John S Skjøstad Anita Ihle Steen Hermod Østberg Ingvil Aarholt Hegna Kjersti Kumle Bjørstad Svein Grotli Skogen Tore Tomasgard	Gruppe 8 Skriveslave: Hilde B Bye Anne C U Marstein Ole R Strandbakke Jens Hansen Kjetil Lundemoen Olav Malmedal

Gruppe 9 Skriveslave: Marit S. Lindseth Anne Braaten Berit Madsen Jørn Prestsæter Katrine V Gjørsum Terje Teslo Tore Jan Killi			
Konsept 4 Nye Dovrebanen (gruppe 5 ble fordelt på de øvrige gruppene)			
Gruppe 1 Skriveslave: Elisabeth Nordli Bjørn Bryne Dag Skjølaas Nils Amund Røhne Ruth S Birkeland Sverre Setvik Tom Granquist	Gruppe 2 Skriveslave: Helge Voldsund Frode Mo Johannes Bergum Knut Ivar Brunstad Svein Borkhus Tone B Wabakken Torbjørn Løvaas Ingunn Holm	Gruppe 3 Skriveslave: Sara B. Grimstad Eva Olsen Høisveen Gaute Borgerud Holger Schlaupitz Jørn A Haugen Kåre Chatrick Østlie Øystein Sjølie Tore Haug	Gruppe 4 Skriveslave: Ida Hanna Ørnhøi Einar Busterud Hans L Tynnerstedt Inger Nes Kathrine Gjerde Magne Flø Ole Berg
Gruppe 6 Skriveslave: Terje B. Grennes Fredrik Skjæret Jan Riddervold n.n.NHO Transport Svein Skarsætherhagen Tore Ulsund Trond Carlson Rolf Kristiansen	Gruppe 7 Skriveslave: John S Skjøstad Anita Ihle Steen Hermod Østberg Ingvil Aarholt Hegna Kjersti Kumle Bjørstad Svein Grotli Skogen Tore Tomasgard	Gruppe 8 Skriveslave: Hilde B Bye Anne C U Marstein Ole R Strandbakke Jens Hansen Kjetil Lundemoen Olav Malmedal	Gruppe 9 Skriveslave: Marit S. Lindseth Anne Braaten Berit Madsen Jørn Prestsæter Katrine V Gjørsum Terje Teslo Tore Jan Killi Bjørn Nørstegård
Konsept Trinn 3 Mindre investeringstiltak			
Gruppe 1 Skriveslave: Marit S. Lindseth Ingunn Holm Kjersti Bjørstad Terje Teslo Jens Hansen	Gruppe 2 Skriveslave: Hilde B Bye Jørn Prestsæter Svein Grotli Skogen Kathrine Gjerde Inger Nes Fredrik Skjæret	Gruppe 3 Skriveslave: Ida Hanna Ørnhøi Gaute Borgerud Sverre Setvik Jan Riddervold Tore Tomasgard	Gruppe 4 Skriveslave: Terje B. Grennes Rolf Kristiansen Anita Ihle Steen Berit Madsen Bjørn Bryne
Tema: Tilbringernett		Tema: Gods	
Gruppe A Skriveslave: Elisabeth Nordli Anne Braaten Kjetil Lundemoen Tone Wabakken Magne Flø Ruth Solveig Birkeland Ole R. Strandbakke	Gruppe B Skriveslave: Sara B. Grimstad Tore Ulsund Ellen A. Huse Hans Tynnerstedt Kåre Chatrick Østlie Øystein Sjølie	Gruppe C Skriveslave: John S Skjøstad Svein Skarsætherhagen Tore Haug Knut Ivar Brunstad Svein Borkhus	Gruppe D Skriveslave: Helge Voldsund Johannes Bergum Trond Carlson Nils Røhne Dag Skjølaas Holger Schlaupitz

VEDLEGG 3 – GRUPPENES PRIORITERTE BEHOV

Gruppe A

Økt punktlighet og frekvens
Redusert reisetid
Gode og effektive knutepunkter (korrespondanse)

Gruppe B

Konkurransedyktig:
-pålitelig togtilbud (gods og person)
-personreiser raskere enn bil, totalreise
-god frekvens (kap. Til 4 IC + 1 fjern + 1 god/time og retning)
Knutepunkter, sentrale, effektive, oversiktlige
Sikker og miljøvennlig transport

Gruppe C

Miljøriktig transportløsning
Attraktivt alternativ til bil
langsiktig ny løsning

Gruppe D

Kostnadeffektiv godstransport for innlandet
Opprettholde bosetting/arbeidsplasser lokalt
Kortere reisetid Lillehammer - Oslo

Gruppe E

Kortere reisetid
Hyppigere avganger
Gjøre regionen mer konkurransedyktig

Gruppe F

Persontransport
-arbeidsreiser
-fritidsreiser
Kobling mellom ulike destinasjoner
Godstransport

Gruppe G

Persontrafikk
-punktlighet
-kapasitet
-frekvens
Miljø

Innlandet - hovedstadsregionen

- næring
- gods
- kompetanse

Gruppe H

Regionforstørring

- hyppigere avganger
- kortere reisetid

Lavere klimautslipp

Knytte sammen rundt Mjøsa

Gruppe I

Punktlighet/kapasitet

Universell utforming

Redusert reisetid

Gruppe J

Infrastruktur må håndtere 3-dobling i gods- og persontrafikk (også rush) punktlig

Markedstilpasset stasjons- og terminalstruktur (Pt/Gt)

Kortere kjøretider (Gt/Pt) enn konkurrerende alternativ

Gruppe K

Behov for regionforstørring gjennom effektivt hertanetilbud til/fra Oslo og internt i Mjøsområdet

Behov for økt godskapasitet: Gods fra veg til bane:

- reduserer godstransitt på veg
- Rørosbanen, Solørbanen, Gjøvikbanen som alternative traseer

Jernbanesatsing som virkemiddel for by- og tettstedsutvikling

VEDLEGG 4 – SPØRREUNDERSØKELSE I FORKANT AV VERKSTEDET

SPØRREUNDERSØKELSE DOVREBANEN – OPPSUMMERING PR 14.04.2011

1. Hva ser du som de viktigste transportbehovene i korridoren Oslo-Lillehammer i fremtiden?

Både person- og godstransport ble trukket fram av de fleste respondentene. Samlet var det en tendens til følgende prioritering:

- a. Persontransport i aksene Lillehammer-Oslo
- b. Godstrafikk fra Innlandet til markeder i inn- og utland
- c. Godstransport Trondheim-Oslo
- d. Høyhastighetstog Oslo-Trondheim

Arbeidsrelaterte reiser ble gjennomgående tillagt størst vekt, selv om fritidsreisemarkedet også ble trukket fram av flere.

Innenfor dette hovedbildet var det variasjoner. Enkelte av respondentene vektla lokaltog, mens godstrafikken av flere ble trukket fram først. Godstrafikkens betydning ble gjennomgående vektlagt sterkest blant representanter fra næringslivet.

Behovet for miljøvennlig person- og godstransport ble nevnt av mange, og særlig betonet av representanter fra miljøorganisasjoner. Disse vektla også høyhastighet på lengre strekninger, i likhet med representanter fra ideelle organisasjoner for jernbane. Ut over dette er variasjonene mellom ulike grupper av respondenter ikke entydige.

Mer spesifikt ble følgende behov, mål og løsningsforslag nevnt av en eller flere respondenter:

Persontrafikk

- Må bygges slik at jernbanetilbudet kan utkonkurrere fly og bil.
- Bidra til å "krympe" den felles bo- og arbeidsmarkedsregionen som strekker seg fra Oslo til Mjøsbyene
- Sikre at stasjoner blir liggende sentralt i byer og større tettsteder for å minimalisere transportbehovet til og fra stasjonene
- Større satsing på kortere reiser, hyppige avganger og bedre overgangsordninger mellom kollektivmidlene og mellom knutepunktene i distriktet
- Universelt utformede tog og stasjoner for å sikre tilgjengelighet for alle
- Oslo – Gjøvik – Moelv høyhastighet
- Lokaltogtilbud i Hamarregionen (for eksempel Tangen – Moelv)
- Dobbeltspor fram til Hunderfossen slik at også Øyer blir bedre knyttet til
- Begrensning av behovet for lange arbeidsreiser

Godstrafikk

- Økt sportilgang for godstransport
- Godstog på egen trase
- God flyt i godstrafikken Lillehammer – Oslo vil bidra til bedre konkurranseevne
- Tømmertrafikk fra Innlandet til Moss, Sarpsborg, Halden og Hurum
- Flere forbi kjøringsspor for godstog
- God kapasitet på terminaler
- Hensiktsmessig tilrettelegging for sidespor
- Koordinering av togtilbud og busstilbud
- Sammenknytning Dovre- og Gjøvikbanen for å knytte Mjøsbyene bedre sammen og for avlastning av Dovrebanens godskapasitet

Infrastruktur

- Viktig å bygge ut strekningen med kapasitet som matcher den vekst en slik utbygging vil kunne medføre i et 100 års perspektiv.
- Oslo –Lillehammer som delstrekning for Dovrebanen /Mørebanen
- Elverum – Raufoss – som tverrforbindelse Innlandet
- Oslo-Lillehammer må ses i sammenheng med triangelet Gjøvik - Lillehammer – Moelv
Mao forlengelse av Gjøvikbanen nordover mot Lillehammer
- 4 felt E6
- Utvikling av et integrert regionalt transportnettverk for Østlandet nord
- Koble øst-vest-forbindelse Stockholm - Gardermoen - Bergen
- Dobbeltspor på Gardermobanen mellom Venjarbakken og Eidsvoll
- Holdeplass ved Langset

2. Ser du vesentlige utviklingstrekk (næringsliv, utdanning, arbeidsplasser, bosetting, handel, miljø etc.) som vil påvirke transportbehovene?

De fleste respondentene pekte på befolknings- og arbeidsplassvekst i Oslo-regionen, med regionforstørring og gradvis utvikling av pendlerområdet. Flere trakk fram betydningen av arealpolitikken, med behov for økt konsentrasjon av boligområder og næringsetableringer nær byene/stasjonene i stedet for langs E6. Behovet for en infrastruktur som gir muligheter for overføring av trafikk til miljøvennlige og mindre energiforbrukende transportmidler ble også nevnt av flere.

Andre utviklingstrekk som ble trukket fram eller ønsket belyst av en eller flere respondenter var:

Arealpolitikk

- Felles bo-, service- og arbeidslivsregion mellom Oslo og Mjøsbyene blir stadig tydeligere
- Utvikling for Høgskolen i Lillehammer og Jørstadmoen, med tilhørende utvikling for samarbeidspartnere
- Etablering og oppbygging av universitet i en av Mjøsbyene
- Økt samhandlingsbehov mellom sentrale og regionale/lokale offentlige virksomheter
- Utfordringer knyttet til klimaendringer og miljøet ellers taler for et utbygget IC-nett i regionen

Persontransport

- Arbeidsmønster (mer arbeid hjemme)
- Økt fleksibilitet i arbeidsmarkedet
- Økt mobilitet i befolkningen
- Økt samhandlingsbehov mellom sentrale og regionale/lokale offentlige virksomheter og mellom næringsvirksomheter i Oslo-området og Mjøs-området
- Økt forretningsmessig tjenesteyting med høye krav til kompetanse krever stadig større grad av samhandling internt i større konserner eller mellom konserner. Slik kompetanseutveksling mellom Oslo- og Hamarregionen er økende
- Folk bytter jobb stadig oftere, og skifter bosted i noe mindre grad. Dette fører til økt transportbehov
- Særlig offentlige instanser har fleksitidssystemer som gir rom for mer ovale weekender (arb fra hytta tor-man), noe som øker transportbehovet.

- Utvikling i tilbringerreiser med tog til Gardermoen etter en eventuell etablering av høyhastighetstog Oslo-Trondheim
- Utvikling av Oppland som fritidsmål gir stort potensial for å øke andelen fritidsreiser
- Reiselivet: Høye ambisjoner i næringsklyngen SNOWBALL: dobling av antall internasjonale turister innen 2025
- Idrettssatsingen; elever, studenter, forskning, aktive, arrangementer
- Konsekvenser blant annet for handel av utviklingen for "2 home segmentet"

Godstransport

- Økt behov for transport av tømmer og flis (bla pga fjernvarme)
- Endrede virkestrømmer som følge av omstrukturering av treforedlingsindustrien

Infrastruktur

- Kostnader

VEDLEGG 5 – SPØRRESKJEMA OG OPPSUMMERING

MINE VURDERINGER FOR IC-STREKNINGEN DOVREBANEN OSLO - LILLEHAMMER																	
Kryss av for din bakgrunn: Kommune <input type="checkbox"/> / Fylkeskommune <input type="checkbox"/> / Regional etat <input type="checkbox"/> / Interesseorganisasjon <input type="checkbox"/> / Transportselskap <input type="checkbox"/> / Næringsliv <input type="checkbox"/> / Transportetat <input type="checkbox"/> / Annet <input type="checkbox"/>																	
I denne rubrikken skal du markere på en skala 1-6 hvor viktig du mener temaet som berøres er				Forhold deg til hvert enkelt utsagn i lista nedenfor og marker viktighet og enighet, uten å skjele til neste eller foregående. Utsagnene står i tilfeldig rekkefølge. Noen er positivt formulert, andre nøytralt eller negativt, så les nøye før du svarer! Marker både <u>din</u> opplevelse og <u>din</u> vurdering!					I denne rubrikken skal du markere på en skala 1-6 hvor uenig/enig du er i det enkelte utsagnet.								
1 = ikke viktig 6 = svært viktig									1 = helt uenig 6 = helt enig								
VIKTIGHET						Utsagn om TEMA						ENIG?					
1	2	3	4	5	6							1	2	3	4	5	6
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	IC-tilbudet må betjene alle eksisterende stasjoner langs banen						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Like viktig som et godt persontogtilbud er det å skape gode betingelser for godstransporten						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Hvis togene går ofte spiller reisetiden mindre rolle						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	At mange tog stopper på de mindre stasjonene er viktigere enn hyppig avgangsfrekvens på de større						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Nye stasjoner bør lokaliseres utenom sentrum, for å bedre parkeringsmulighetene						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Dersom dyre løsninger fører til senere utbyggingstakt, må billigere løsninger prioriteres						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Det viktigste er å komme fort fram, reiseopplevelsen teller ikke så mye						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Hensynet til høyhastighetsforbindelse mellom Oslo og Trondheim bør ikke prioriteres på bekostning av god betjening av IC-strekningen						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Det er viktigere at togene går ofte enn at alle tog er i rute						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	For utvikling av regionene er det viktig at mange tog stopper på de mindre stasjonene						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Det viktigste er å finne gode løsninger selv om det skulle føre til en senere utbyggingstakt						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Det er viktig å unngå for mange og lange tunneler						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Det er viktig at stasjoner er lokalisert sentralt i byområdene						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Kort reisetid er viktigere enn at alle tog stopper på de mindre stasjonene						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En høyhastighetsforbindelse mellom Oslo og Trondheim bør frikobles fra IC-strekningen, for å konkurrere best mulig med fly						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Kostnader må ikke være noen begrensning for å spare miljø-, nærmiljø- og friluftssinteresser						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Sentral stasjonslokalisering er viktig for fremtidig byutvikling						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Det viktigste er å kunne stole på at toget går når det skal						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Godstransporten bør kunne kjøres på andre baner eller til andre tider dersom den blir til hinder for raske og hyppige persontog						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Det er viktig at de større byene langs strekningen har mest mulig direkte og rask forbindelse til Oslo						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Er det andre forhold du gjerne vil si noe om? Skriv på baksida

