

BEHOVSANALYSE

MÅL OG KRAV

KONSEPTMULIGHETER

KONSEPTANALYSE

KONSEPTVALGUTREDNING

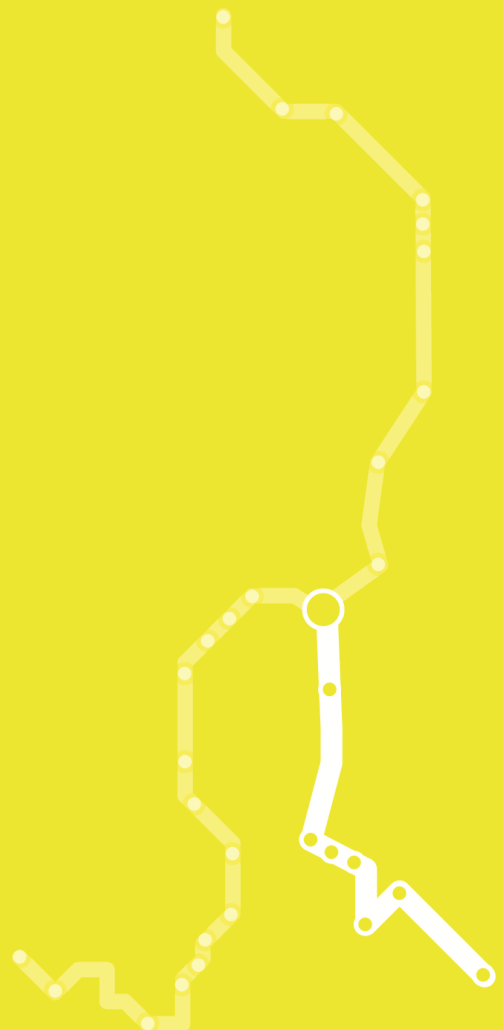
Behovsanalyse

Konseptvalgutredning for IC-strekningen Oslo - Halden

16. februar 2012



Jernbaneverket

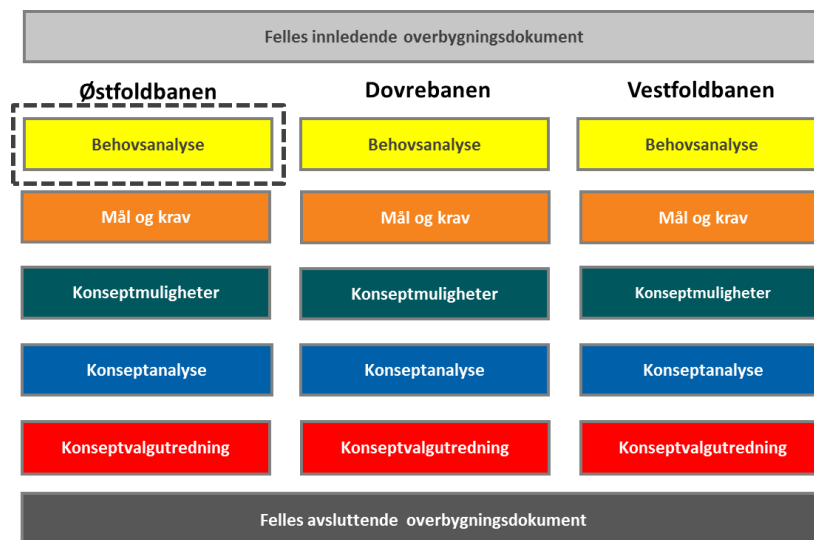


Forord

Konseptvalgutredningen for Intercity-strekningene (IC-strekningene) er igangsatt etter mandat fra Samferdselsdepartementet 17.1.2011, og skal danne grunnlag for regjeringens beslutning om videre planlegging.

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

Konseptvalgutredningene er bygd opp i fire hoveddeler: *Behovsanalyse, Mål og kravdokument, Konseptmuligheter og Konseptanalyse.*



Dette dokumentet utgjør behovsanalyse for IC-strekningen på Østfoldbanen. Konseptvalgutredningene skal, i regi av Samferdsels- og Finansdepartementet, kvalitetssikres av eksterne konsulenter (KS1).

Prosjektleder for arbeidet er Anne Siri Haugen. Det strekningsvise arbeidet for Østfoldbanen er ledet av Elisabeth Nordli. Samarbeidsgruppa er rådgivende organ for prosjektgruppa, og består av oppnevnte representanter for fylkeskommunene og fylkesmannsembetene i de to aktuelle fylkene, Oslo og Akershus, Statens vegvesen, NSB og ulike avdelinger i Jernbaneverket. I tillegg er det opprettet en ekstern ressursgruppe bestående av en politisk og en administrativ representant fra alle kommunene i influensområdet i Østfold samt representanter fra Statens vegvesen og interesseorganisasjoner.

Norconsult AS er konsulent for Østfoldbanen og bidrar med fagutredninger og utarbeidelse av rapport.

Jernbaneverket, februar 2012

Innholdsfortegnelse

1	Innledning	5
1.1	BAKGRUNN	5
1.2	KONSEPTVALGUTREDNING - KVVU	5
1.3	ORGANISERING	6
1.4	TILGRESENDE PROSJEKTER	6
1.5	INNHALDET I BEHOVSANALYSEN	7
2	Situasjonsbeskrivelse	9
2.1	GEOGRAFISK UTSTREKNING	9
2.2	BEFOLKNING OG NÆRINGSLEV	11
2.3	MILJØ OG SIKKERHET	14
2.4	TRANSPORTTILBUDET	16
2.5	OPPSUMMERING	24
3	Behovsvurdering	26
3.1	NORMATIVE BEHOV	26
3.2	ETTERSPØRSELSBASERTE BEHOV	32
3.3	INTERESSEGRUPPERS BEHOV	36
3.4	REGIONALE OG LOKALE MYNDIGHETERS BEHOV	42
3.5	OPPSUMMERING	48
4	Oppsummering	49
4.1	PROSJEKTUTLØSENDE BEHOV	49
4.2	ANDRE VIKTIGE BEHOV	52
5	Referanser	54

1 Innledning

Dette kapitlet gjør rede for bakgrunn og hensikt med KVVU-arbeidet og hvordan arbeidet er organisert. Det beskriver utgangspunktet for behovsanalyserapporten, hvordan den er bygd opp og sammenhengen med andre dokumenter i KVVU-prosessen.

1.1 BAKGRUNN

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

Området kjennetegnes av en flerkjernet bystruktur med stort befolkningsgrunnlag og stedvis tett arealbruk. Dette genererer høy transportetterspørsel, 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. Frem mot 2040 vil befolkningen innenfor Oslo-området alene øke med 450 000.

Trafikksituasjonen er allerede i dag preget av kapasitetsproblemer, særlig i rush-periodene. Befolkningsveksten vil forsterke dette. For å møte disse utfordringene kreves en betydelig utvidelse av kapasiteten i transportnettet. Økt kapasitet og kvalitet på transporttilbudet er en forutsetning for at IC-området skal videreutvikles som en attraktiv og konkurransedyktig region.

1.2 KONSEPTVALGUTREDNING - KVVU

Samferdselsdepartementet har i mandat av 17.1.2011 gitt Jernbaneverket i oppdrag å utføre en konseptvalgutredning (KVVU) for IC-strekningene. KVVU er regjeringens metode for å analysere store statlige investeringsprosjekter i en tidlig fase. KVVU-en skal etterfølges av en ekstern kvalitetssikring kalt KS1. KVVU-en vil også bli sendt ut på høring til lokale og regionale myndigheter. KVVU-arbeidet vil danne grunnlaget for et overordnet prinsippvedtak i regjeringen med retningslinjer for videre planlegging basert på konklusjonene i KVVU og påfølgende KS1.

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 de tre IC-strekningene. I tillegg utarbeides et felles overbygningsdokument for strekningene innledningsvis og et felles dokument avslutningsvis.

Behovsanalyse er første fase i KVVU-arbeidet. Den munner ut i det prosjektutløsende behovet basert på en situasjonsbeskrivelse, interessentanalyse samt vurdering av 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 deltagere fra berørte fylkeskommuner, kommuner, etater og organisasjoner. Verkstedet for Østfoldbanen ble holdt i Ski 7. og 8. april 2011. På verkstedet ble behov, mål og konsepter drøftet. Resultatet fra verkstedet er dokumentert i en egen verkstedrapport [15].

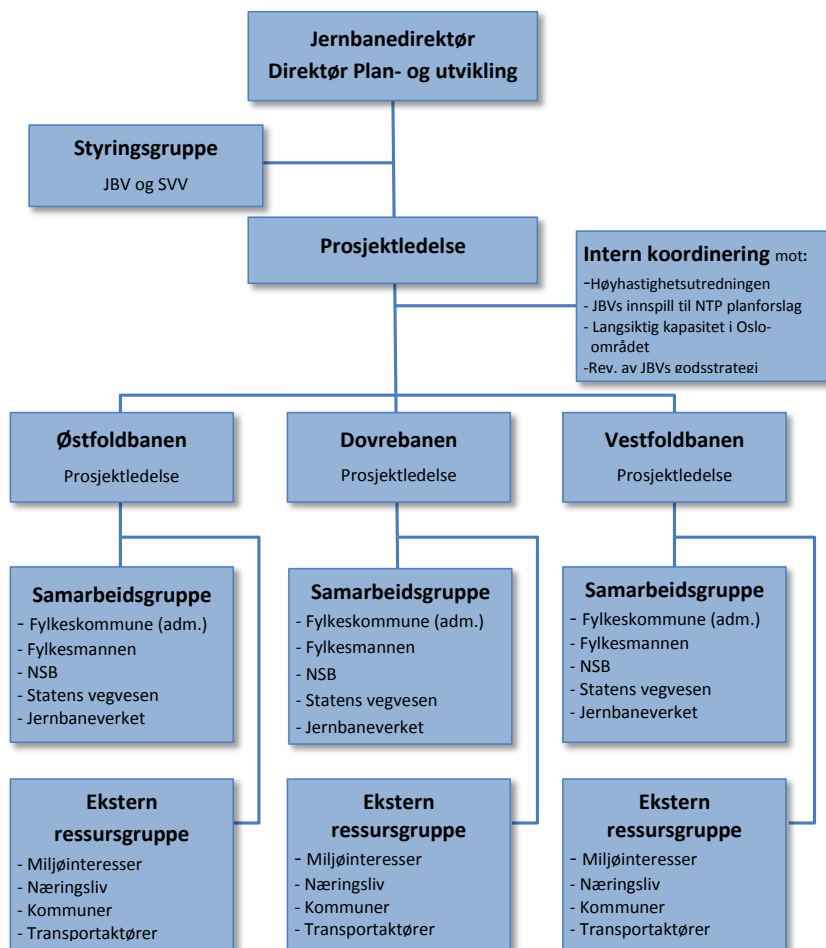


1.3 ORGANISERING

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 deltagere, samt en intern ressursgruppe og en ekstern ressursgruppe (politisk og administrativt) for hver strekning.

1.4 TILGRESENDE PROSJEKTER

Det foreligger en rekke planer og utredninger som har grenseflater mot konseptvalg-utredningen. Nødvendig koordinering med disse har skjedd ved at representanter har deltatt i samarbeidsgruppen, ressursgruppen eller på KVV-verkstedet. Resultatene av koordineringen inngår som grunnlag både for behovsanalysen og ved formulering av mål. I tabellen under er det gitt en oversikt over disse med relevans for strekningen Oslo – Halden.



Figur 1-1: Organisering av KVV IC

Tabell 1.1: Oversikt over planer og utredninger med relevans for KVU for IC-tilbud i transportkorridoren Oslo – Halden

Tittel	Dato	Utarbeidet av	Innhold, stikkord
Høyhastighetsutredningen: korridor øst Nasjonal transportplan	2012	JBV Avinor, Kystverket SVV, JBV,	Høyhastighetstraseer basert på hastighet 250/330 km/t. Diverse utredninger som grunnlag for etatenes planforslag og forslag til ny NTP 2014–2023
Strekningsvise utviklingsplaner	2011–2012	JBV	Planen angir bl.a. langsiktige mål (2040) og strategier for utvikling av jernbanestrekningene i region øst
KVU for ERTMS	2011	JBV	Ny teknisk plattform for signalsystemer
Mulighetsstudie. Utbyggingskonsepter for Intercity-strekningen Østfoldbanen	Jan. 2011	JBV	Analyse av helhetlige utbyggingskonsepter for Østfoldbanen som et første skritt mot revisjon av Jernbaneverkets IC-strategi
Plansamarbeidet Oslo – Akershus. Felles regional plan for areal og transport i Akershus og Oslo.	2011-2013	Oslo kommune, Akershus fylkeskommune	Planprogram vedtatt av politisk styringsgruppe i mars 2011
KVU E18 Knapstad (i Østfold) – E6 i Follo (i Akershus)	Juni 2008	Statens vegvesen	Anbefaling om videre utbygging av E18 sammen med kollektivtiltak. KS1 ferdig i 2009. Planarbeidet er videreført
Oslopakke 3. St.meld. 17 og Handlingsprogram for 2011–2014	-	Statens vegvesen	Diverse planer og utredninger til oppfølging og gjennomføring av Oslopakke 3
KVU Moss	2010–2011	Statens vegvesen	Avklaring av hovedveisystemet i Moss og Rygge. Høring og KS1 høsten 2011
KVU Nedre Glomma	2010	Statens vegvesen og JBV	Avklaring av videre plan for et samlet transportsystem i Fredrikstad og Sarpsborg. KS1 ferdig i mai 2011.

1.5 INNHOLDET I BEHOVSANALYSEN

Status, utfordringer og behov

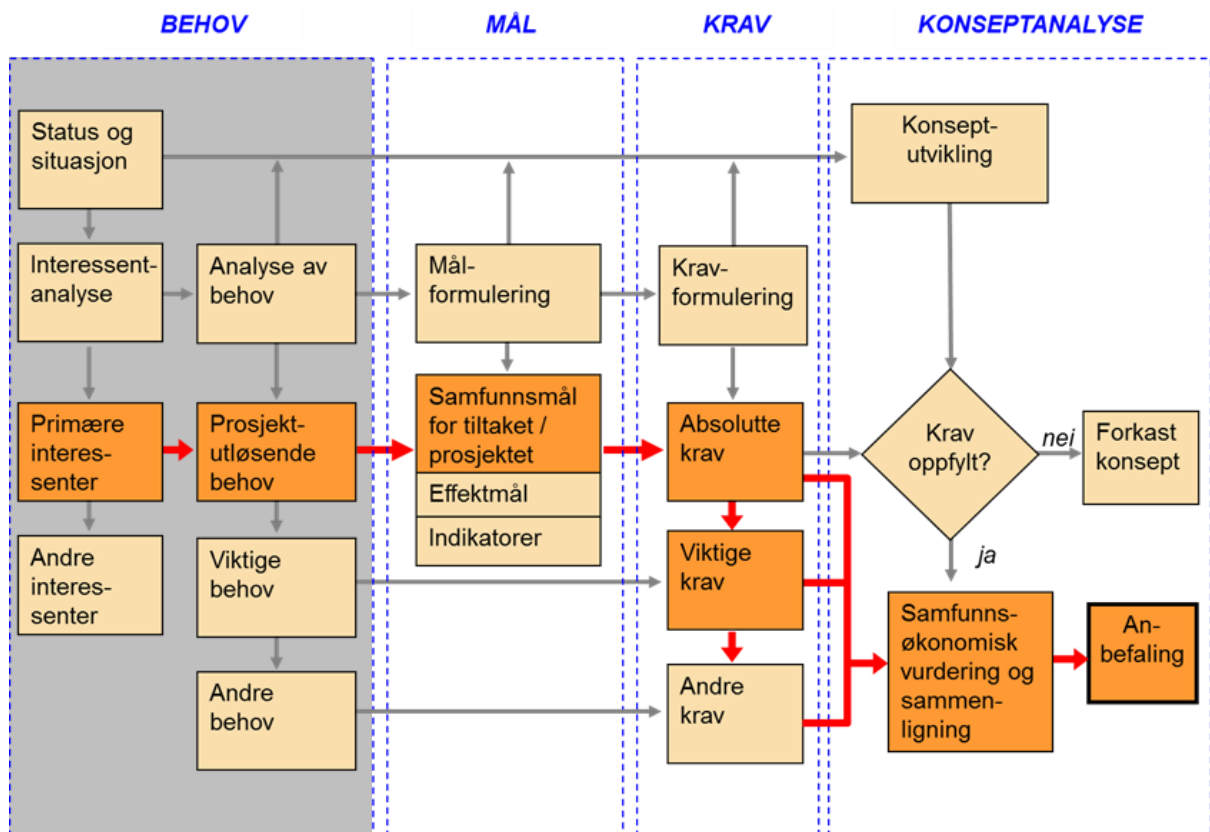
Behovsanalysen består av situasjonsbeskrivelse, behovskartlegging og -vurdering samt formulering av prosjektutløsende behov. Situasjonsbeskrivelsen inneholder faktagrunnlag for presentasjon og utvikling av behov, mål, krav og konsepter. Den beskriver dagens (2011) situasjon for IC-strekningen Oslo – Halden og dens influensområde, herunder arealbruk, transportmarkedet og infrastrukturen. Situasjonsanalysen munner ut i en vurdering av de viktigste transportmessige utfordringene for strekningen på lengre sikt (2040).

Behovskartleggingen omfatter normative, etterspørselsbaserte og interessegruppebaserte behov.

- Normative behov er overordnede mål for transportsektoren slik de er formulert i Nasjonal transportplan og samferdselsetatens langsiktige planer.
- Etterspørselsbaserte behov utledes fra befolknings- og transportprognoser sett i sammenheng med transportsystemets kapasitet og kvalitet på strekningen.
- Interessegroupebaserte behov beskrives ut fra interessene til dem som direkte og indirekte er brukere av transportsystemet eller blir berørt av det. Interessegroppene ble som nevnt innledningsvis invitert til å delta på verkstedene for å identifisere behov, mål og forslag til løsninger.
- Regionale og lokale myndigheters behov slik de kommer til uttrykk i planer og vedtak

Hovedfokus er det prosjektutløsende behovet

Ut fra kartleggingen er behovene vurdert og det prosjektutløsende behovet for IC-strekningene formulert. Det prosjektutløsende behovet skal identifisere det grunnleggende behovet for investering i IC-strekningene. I tillegg vil også andre viktige behov knyttet både til ønskede og negative ringvirkninger av transportsystemet på strekningen fremkomme som et resultat av behovsvurderingen. Disse behovene tas med som grunnlag for formulering av de krav som benyttes til evaluering av konseptene. Men hovedresultatet og de viktigste konklusjonene i KVVU-ens behovsanalyse er knyttet til det prosjektutløsende behovet som samfunns mål og videre analyse skal bygge på.



Figur 1-2: Oversikt over elementene i en KVVU-prosess, der de viktigste sammenhengene er markert som "den røde linjen". Behovsanalysen som presenteres i denne rapporten, er markert med grått felt.

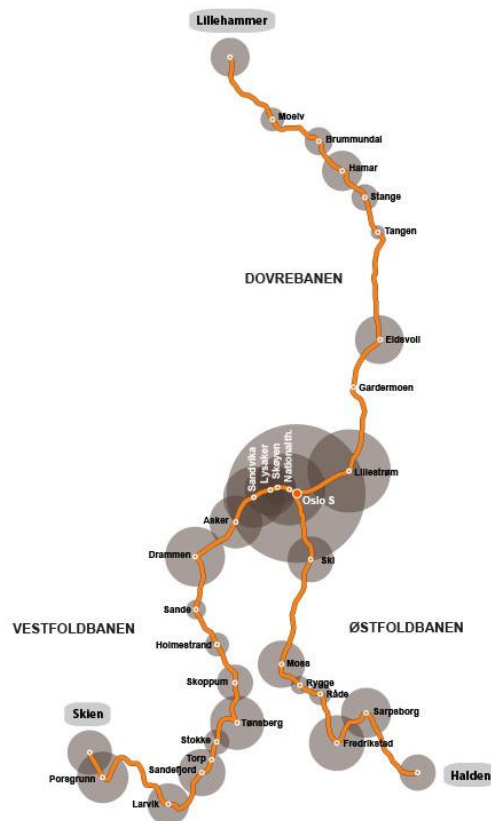
2 Situasjonsbeskrivelse

I dette kapitlet gis en beskrivelse av hvilket geografisk område IC-tilbudet direkte og indirekte vil berøre. Det gis også en gjennomgang av status og utviklingstrekk som er relevante for fremtidige transportutfordringer. Situasjonsbeskrivelsen fokuserer på forhold som har betydning for det overordnede transporttilbudet. Det innebærer at interne forhold i Østfold-byene ikke omtales her. Situasjonsbeskrivelsen skal gi et bakteppe for behovsanalysen i neste kapittel.

2.1 GEOGRAFISK UTSTREKNING

2.1.1 ØSTFOLDBANEN SOM DEL AV INTERCITYOMRÅDET PÅ ØSTLANDET

Østfoldbanen er en av tre Intercity-strekninger som knytter det sentrale Østlandsområdet sammen.



Figur 2-1: Byer og tettsteder på IC-strekningene. Sirklenes areal er proporsjonalt med antall innbyggere [13].

I tråd med mandatet for arbeidet med KVVU for IC-området gjøres det egne KVVU-er for hver av de tre IC-strekningene

- Oslo – Halden
- Oslo – Lillehammer
- Oslo – Skien

Denne oppdelingen begrunnes med at strekningene har til dels ulike funksjoner og kan ha ulike utviklingsmål. I tillegg er oppdelingen hensiktsmessig i forhold til organiseringen av arbeidet. Hovedtyngden av trafikken på de tre strekningene er rettet mot sentrale deler av Oslo-området. Det er likevel noen som reiser på tvers. For å se utviklingen av togtilbudet på de tre delstrekningene i sammenheng, er det både

innledningsvis og avslutningsvis i KVV-arbeidet utarbeidet egne overbygningsdokumenter. Denne rapporten konsentrerer seg om strekningen Oslo-Halden.

2.1.2 STUDIEOMRÅDET FOR ØSTFOLDBANEN

Studieområdet omfatter transportkorridoren Oslo – Halden

Tiltaket, eller prosjektideen, som har utløst krav om KVV, er knyttet til utvikling av IC-tilbudet, som også er en viktig del av det samlede transporttilbudet i området. Dette gjelder særlig transporttilbud med innbyrdes avhengigheter, eller hvor de utgjør alternative tilbud som kan stå i "konkurranse"-forhold til hverandre.

For Østfoldbanen er avgrensingen satt til IC-strekningen Oslo – Halden (jfr. Figur 2-9). På grunn av vedtatte planer vil aktuelle tiltak være begrenset til deler av denne



Figur 2-2: Regioner og kommuner i studieområdet

strekningen. En funksjonell avgrensning vil likevel gjelde for transporttilbudet helt inn til Oslo ettersom store deler av trafikken nettopp er rettet mot hovedstadsområdet, og tiltak i søndre del av området vil ha konsekvenser i nordre deler.

Med denne avgrensningen og ved at alle aktuelle transportformer inngår i en samlet behovsvurdering, vil studieområdet omfatte transportkorridoren Oslo – Halden geografisk avgrenset til Østfold og Follo¹. Dette inkluderer hovedveisystemet og jernbanelinjene inklusive Østre linje fra Ski via Mysen til Sarpsborg. For godstransport vil også de største havnene bli inkludert i studieområdet.

2.2 BEFOLKNING OG NÆRINGS LIV

En raskt økende befolkning

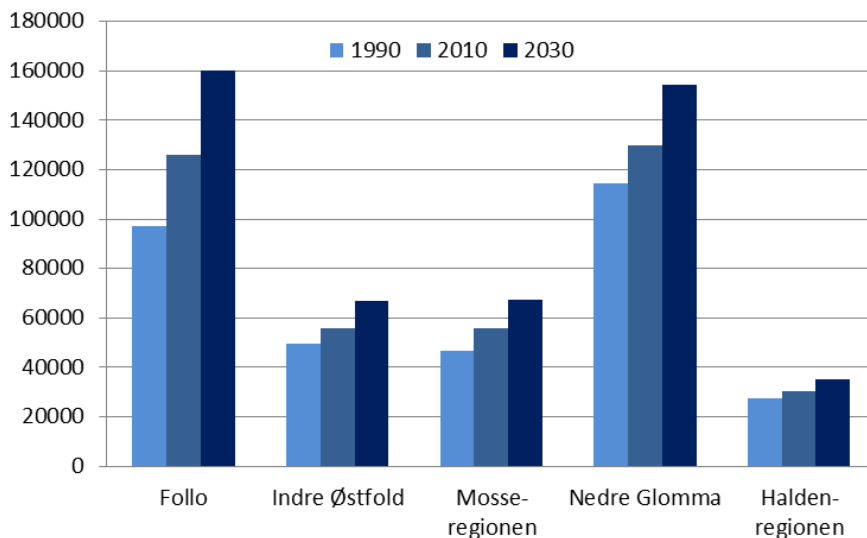
I studieområdet, som i resten av Østlands-området, har det vært en økende vekst de siste årene. Den høye befolkningsveksten i Follo er ventet å fortsette på samme høye nivå også de kommende 20 år, med opp mot 30 prosents vekst frem til 2030. Veksten i Østfold er også økende, men veksttakten er noe lavere enn i Follo. Internt i Østfold vil veksten være størst i Nedre Glomma. Der er veksten i absolutte tall omtrent på samme nivå som for hele resten av fylket.

Befolkningsveksten i studieområdet har vært høyest i kommunene som ligger nærmest Oslo, langs hovedveiene og i enkelte kystkommuner. Ifølge SSBs middelpåprognose vil Østfold få 52 000 nye innbyggere de neste 20 årene. I Follo er befolkningsveksten i samme periode ventet å bli 34 000. Samlet for hele studieområdet er det dermed ventet en befolkningsvekst på 86 000 over 20 år.

Det må understrekes at SSBs prognose er en ren demografisk fremskriving. Dette fanger ikke opp vekstimpulser som kan komme som følge av at bedre transportvilkår kan gjøre områder mer attraktive som bosteder og for næringsutvikling.

Den sterke befolkningsveksten innebærer store utfordringer både i forhold til arealutvikling og transportutvikling.

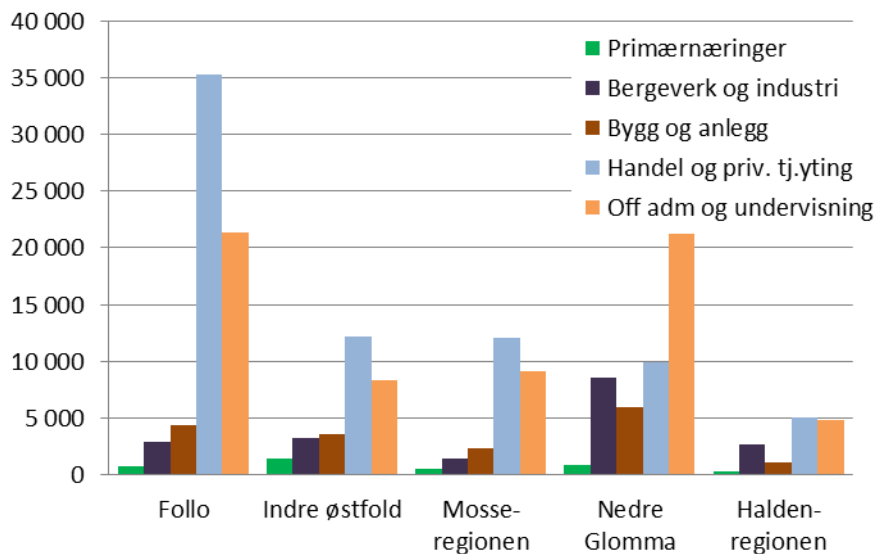
¹ Mesteparten av **Follo-trafikken** er rettet mot Oslo og resten av Akershus. Noe trafikk er rettet mot Østfold-kommunene, men den er liten sammenlignet med øvrige trafikkstrømmer. Det overordnede transportnett som betjener Follo trafikken, er E6 og E18 mot Oslo og Østfoldbanen mellom Oslo og Ski. Dette gjelder i hovedsak fire av de syv kommunene i Follo; Vestby, Ås, Ski og Oppegård. IC-tilbudet på Østfoldbanen har stopp bare i Ski mens flere stasjoner betjenes med lokaltog. Selv om bare deler av Follo er aktuelt i en vurdering av transportkorridoren Oslo – Halden, behandles Follo under ett av praktiske hensyn ettersom mye av statistikkgrunnlaget bare finnes på regionnivå. Hovedfokus legges på Østfold, ettersom det er mest aktuelt med tiltak her etter at den planlagte utvidelsen av Oslo – Ski er gjennomført.



Figur 2-3: Befolkning i delområder i 1990 og 2010, og SSBs middelprognose for 2030. Kilde: SSB 2010.

Østfold – et blandet industri- og servicefylke

Østfold har tradisjonelt vært et industrifylke. Det er det fortsatt, men i noe mindre grad enn før. Østfold er landets femte største eksportfylke, og har en større andel av sysselsettingen i industri enn resten av landet. Mens industrien tidligere var den største næringssektoren, har privat tjenesteyting blitt størst i løpet av de siste ti-femten årene. Næringsstrukturen i Østfold er dermed blitt mer lik resten av landet.



Figur 2-4: Næringsfordeling blant bosatte i studieområdet i 2009. Kilde: SSB 2010

Follo et utpreget bostedsområde

Follo er attraktivt som bosted og har hatt en vesentlig større befolkningsvekst enn veksten på landsbasis. De siste årene har befolkningsveksten økt på grunn av stor innvandring og innenlands tilflytting. Også veksten i arbeidsplasser er større enn på landsbasis. Samtidig er Follo blant regionene i landet med høyest netto utpendling, spesielt rettet mot Oslo. Næringslivet er i stor grad rettet mot lokalt marked, og er i liten grad eksportrettet. Follo er dermed en utpreget bostedsregion, hvor mye av bosetningen er basert på at folk reiser til andre områder for arbeid. [32]

Syssettingsvekst – men konjunkturfølsomt næringsliv i Østfold

Østfold har vært igjennom tunge perioder når det gjelder sysselsetting, men etter en nedgang sist i 2003 og 2004 har antall arbeidsplasser økt sterkt. Det siste tiåret har arbeidsmarkedet i Østfold byene vært i vekst. Økningen i antall sysselsatte etter 2005 har vært særlig stor langs Østfoldbanen. Veksten har hovedsakelig kommet i tjenesteytende næringer. Frem til 2008 vokste antall private arbeidsplasser kraftigere enn i offentlig sektor i Østfold, som ellers i landet. I 2009 skjedde det imidlertid en nedgang i antall private arbeidsplasser, som følge av finanskrisen. Denne nedgangen var sterkere i Østfold enn i noe annet fylke. Dette er et uttrykk for at næringsstrukturen i fylket er konjunkturfølsom.

Utdanningsnivået er noe lavere i Østfold enn i andre områder. Vekst i næringer med behov for spesialisert arbeidskraft vil derfor kreve et større område å rekruttere arbeidskraft fra. For Østfold er derfor god tilgjengelighet til Oslo og Akershus viktig både for tilgang til et større arbeidsmarked og for tilgang til et større rekrutteringsmarked for vekstnæringer med behov for høyt utdannet og spesialisert arbeidskraft.

Follo har et lite og skjermet næringsliv

Follo har en stor andel av sine arbeidstagerne i privat tjenesteyting, og har et næringsliv som i stor grad er rettet mot å betjene interne behov i regionen. Follo næringsliv er i større grad skjermet enn næringslivet i Østfold, og er dermed ikke konjunkturfølsomt i samme grad som Østfold [32]. Samtidig har Follo et lite næringsliv, og den store pendlingen gjør at gode samband inn mot de store arbeidsplasskonsentrasjonene i Oslo og Akershus er avgjørende for utviklingen i regionen. En stor del av veksten i Follo skyldes innflytting, og regionen skårer høyt på attraktivitet som bostedsregion for barnefamilier. Samtidig er det mange unge voksne som flytter ut av regionen. Utvikling av attraktive, lokale arbeidsplasser og gode lokale og regionale forbindelser vil være viktige elementer for at Follo skal fremstå som en attraktiv region både å bo og arbeide i for alle aldersgrupper.

Stor utpendling fra Østfold og Follo

Østfold har flere sysselsatte enn arbeidsplasser. Om lag 16 prosent av arbeidsstyrken har arbeidssted utenfor fylket. Størsteparten av disse arbeider i Oslo og Akershus. Antall pendlere fra Østfold-byene til Oslo og Akershus er økende, og vokste med nesten ni prosent i perioden 2000 til 2009. Det er også mange som reiser motsatt vei, men volumet der er mindre, omtrent 20 prosent sammenlignet med pendlingen mot Oslo. Også denne pendlingsstrømmen er voksende, særlig til Moss og Fredrikstad.

Det er mange grunner til at mange velger arbeid utenfor fylket. Dels er det et uttrykk for mangel på relevante jobbtillbud i fylket, men høyere lønnsnivå i hovedstadsregionen og lavere bokostnader i Østfold skaper også arbeidspendling mellom disse regionene. Utbyggingen av samferdselsnettet og et bedre togtilbud gir dessuten stadig raskere og mer bekvem arbeidsreise.

Som nevnt ovenfor er Follo en utpreget bostedsregion, hvor folk i stor grad arbeider andre steder. Over 70 prosent av arbeidstagerne i Follo pendler ut av regionen, i all hovedsak til Oslo.

Økt fylkesintern arbeidspendling langs Østfoldbanen

Også internt i Østfold er pendlingen økende. I perioden 2000 –2009 har antall arbeidstagerne med bosted og arbeidssted innenfor influensområdene (innen 20 km) til stasjonene på strekningen Moss – Halden økt med fem prosent [35]. I den samme

perioden har antall pendlere mellom stasjonsbyene økt med 18 prosent, mens antallet som bor og arbeider innenfor samme stasjonsby, bare har økt med vel én prosent. Det er dermed en økende intern arbeidspendling langs Østfoldbanen. Et forbedret tilbud vil styrke denne tendensen og gi et mer robust felles arbeidsmarked i fylket.

Regionforstørrelse krever godt kollektivtilbud

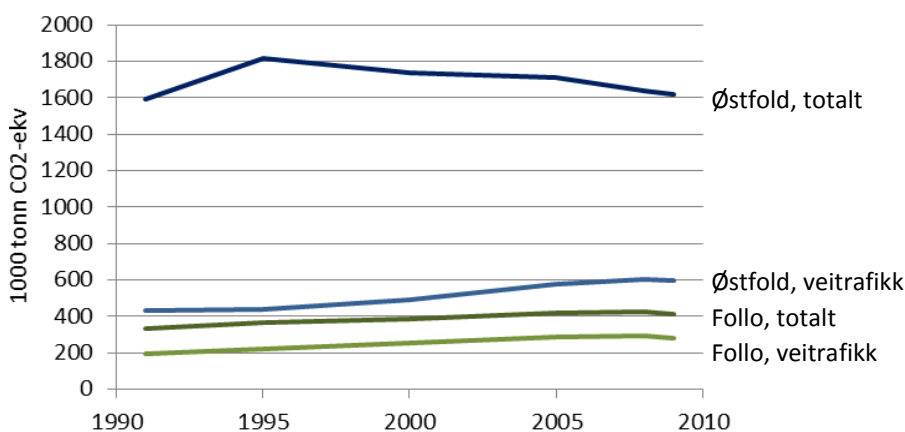
Transportforholdene mellom Østfold, Follo og Oslo-området bidrar til at store deler av dette området er et felles arbeids- og boligmarked. Mulighet for god tilgjengelighet inn mot Oslo-området og mellom Østfold-byene er dermed en viktig forutsetning for den regionale utviklingen i Østfold og Follo. Dette bidrar også til å ta noe unna for den store veksten i Oslo-området.

Med en sterkt voksende befolkning i Østlands-området utgjør denne "regionforstørrelsen" en utfordring for transportsystemet. Etterspørselen etter kapasitet og effektivitet i transportsystemet vil øke. Bedre samferdselsvilkår stimulerer også i seg selv til økt reiseaktivitet. I den grad dette fører til økt trafikk på veinettet som ikke er i samsvar med ønsket om dempet vekst i biltrafikken, reduserte utslipp og reduksjon i andre trafikkskapt miljøproblemer, må kollektivtransporten få en større rolle. Veksten i arbeidspendlingen og den regionale integrasjonen mellom Østfold, Follo og hovedstadsområdet vil dermed kreve et attraktivt og effektivt kollektivtransporttilbud hvis trafikale og miljøpolitiske mål skal nås.

2.3 MILJØ OG SIKKERHET

2.3.1 UTSLIPP AV KLIMAGASSER FRA VEITRAFIKKEN ØKER

Utslipp av klimagasser fra veitrafikken i Østfold utgjør 37 prosent av alle utslipp i fylket, mens veitrafikkens andel i Follo utgjør om lag 70 prosent. Dette gjenspeiler ulik næringsstruktur i de to områdene. Industrien i Østfold er en betydelig bidragsyter til utslippene, mens den er mer beskjeden i Follo.



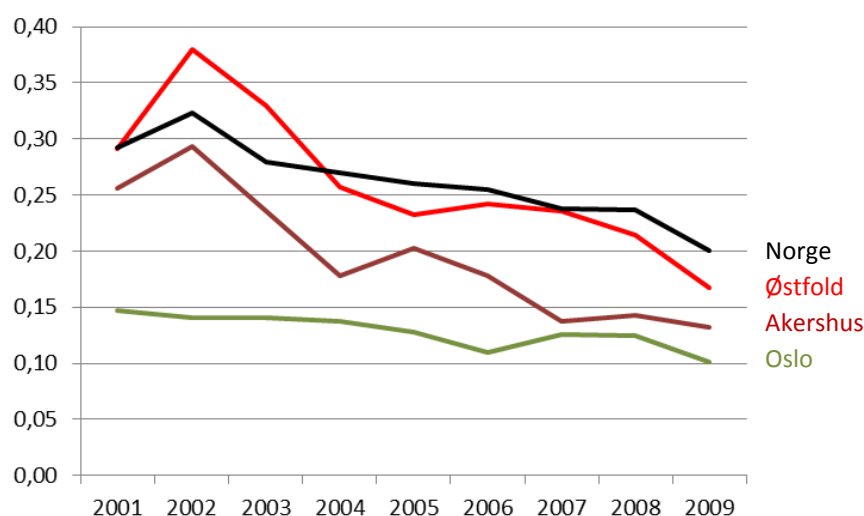
Figur 2-5: Utslipp av klimagasser i Østfold og Follo 1991–2009. Kilde: SSB 2011

Mens de totale utslippene i Østfold har hatt en svak men jevn nedgang siden 1995, har utslippene fra veitrafikken derimot økt med nesten 40 prosent siden 1991. I Follo har utslippene økt med 43 prosent siden 1991.

Utslippene fra veitrafikken pr. person har økt både i Østfold og i Follo. Økningen har vært størst i Østfold, bl.a. fordi bilholdet der har ligget lavere enn i Follo, men vokser raskere. I forhold til mål om reduserte utslipp av klimagasser fra veitransport vil den voksende folkemengden og prognosene for trafikkvekst utgjøre en betydelig utfordring.

2.3.2 FÆRRE TRAFIKKULYKKER

Samlet for alle typer ulykker ligger Østfold blant dem med høyest antall ulykker sett i forhold til folketallet. Men for de mer alvorlige ulykkene, som i hovedsak skjer på hovedveisystemet og i særlig grad på E6, er antall ulykker i forhold til folketallet blant de fire–fem laveste i landet. De siste ti årene har antall ulykker samlet ligget på noenlunde samme nivå, mens det har vært en nedgang i de alvorligste ulykkene. Dette har skjedd i en periode med sterk trafikkvekst.



Figur 2-6: Drepte, meget alvorlig og alvorlig skadde pr. 1000 innbyggere i Østfold, Akershus, Oslo og gjennomsnittet for landet. Kilde: SSB 2011

Utbyggingen av E6 til firefeltsvei mellom Oslo og Svinesund ble fullført i 2009. Dette var en viktig milepæl for forbedret trafiksikkerhet i Østfold. Utfordringer knyttet til trafikkveksten for E6 i årene fremover vil først og fremst være knyttet til kryssende trafikk og trafikk på av- og påkjøringsramper i tilknytning til rushtidsproblematikken for lokaltrafikk [31]. Selv om ulykkestallene har hatt en positiv utvikling, er det fremdeles behov for nedgang i antall ulykker både for å oppnå den ønskede nullvisjonen og NTPs mål om 30 prosent reduksjon i antall drepte og hardt skadde.

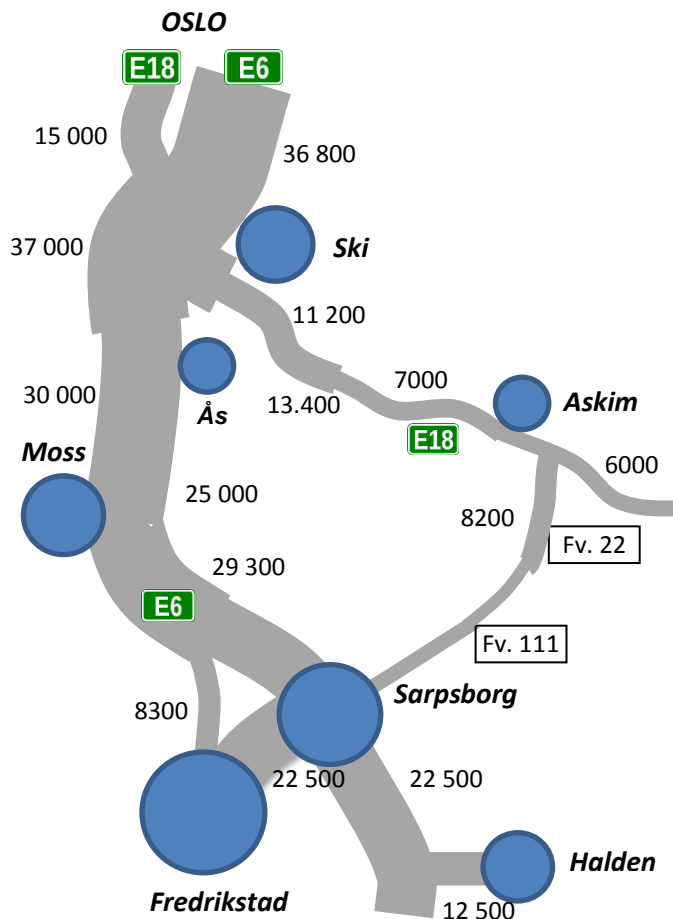
2.4 TRANSPORTTILBUDET

For transport ut over kommune- og lokalområdene består transporttilbudet av veitransport, jernbane, båt og fly. I dette avsnittet beskrives kort disse tilbudene. Utfordringene knyttet til utviklingstrekk er behandlet i kapittel 3 og særlig til kapittel 3.2, som tar opp utviklingstrekk innen ulike transportformer.

2.4.1 VEI

To viktige nasjonale riksveier gjennom området

De to nasjonale riksveiene E6 og E18 utgjør hovedstammen i veinettet i området. E6 knytter byene i Østfold sammen, og er hovedåren inn mot Oslo. E6 er også den mest brukte transportåren for veitrafikk mellom Norge og Sverige. E18 knytter Indre Østfold sammen og er hovedåren for biltrafikk i indre deler av fylket mot Oslo. E6 og E18 er en viktig del av "Det nordiske triangel" Oslo – København – Stockholm, og er den viktigste landverts utenlandsforbindelsen til Europa for norsk næringsliv.



Figur 2-7: Trafikken på det overordnede veinettet, kjøretøy pr. døgn (ÅDT) i 2009

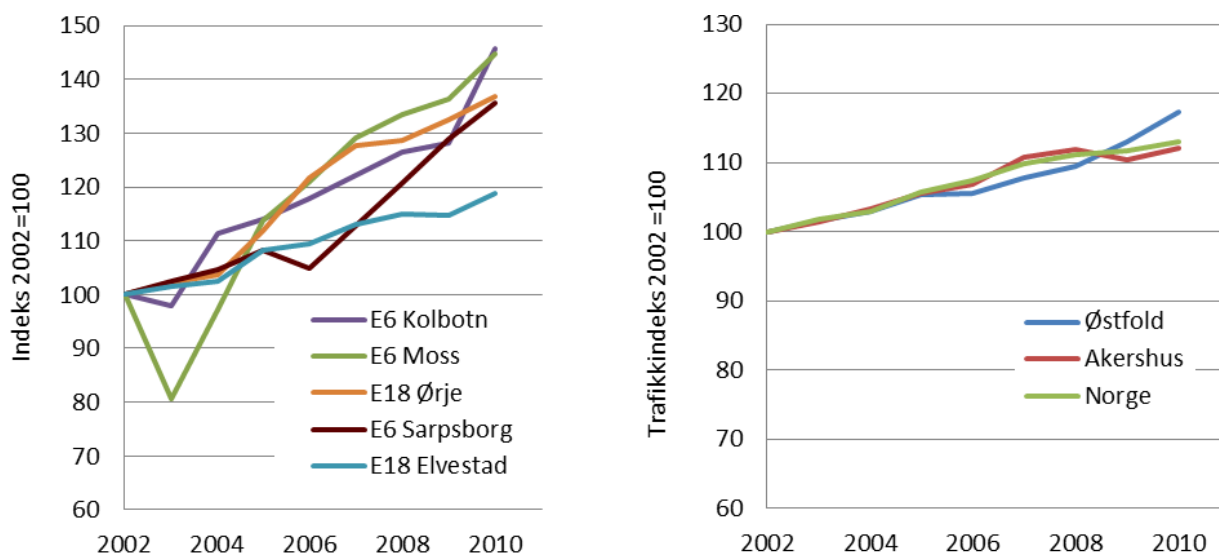
Kilde: Statens vegvesen strekningsdata.

E6 ble ferdig utbygd som firefelts motorvei i 2009. E18 er under utbygging til delvis tofelts og delvis firefelts motorvei på hele strekningen mellom fylkesgrensen Akershus/Østfold og riksgrensen ved Ørje. Utbyggingen av både E6 og E18 gjennom Østfold inngår i Østfoldpakken, et investeringsprogram delvis basert på bompenger.

Stor trafikk og sterk vekst i veitrafikken

På E6 varierer trafikken fra i overkant av 30 000 kjøretøy pr. døgn (ÅDT) ved fylkesgrensen mellom Akershus og Østfold til ca. 22 500 ÅDT helt sør i fylket mot svenskegrensen. Trafikken på E18 er vesentlig lavere, fra 12000–13 000 ÅDT på grensen mellom Østfold og Akershus til rundt 6000 ved Ørje mot riksgrensen. E6 og E18 løper sammen på en strekning ved Vinterbro, hvor trafikken er på 37 000 ÅDT. De største forsinkelsene og den dårligste fremkommeligheten er på strekningen mellom Oslo og Vinterbro. Her det registrert betydelig kø og forsinkelser i veitrafikken [25].

Den generelle trafikkutviklingen i Akershus og Østfold har vært jevnt stigende på linje med landsgjennomsnittet. De siste årene har trafikken i Østfold hatt en sterkere økning, mens den i Akershus har flatet noe ut. Statens vegvesens trafikkindeks for Østfold viser en økning i biltrafikken på gjennomsnittlig 2,0 prosent pr. år i perioden 2002 – 2010, og 1,5 prosent pr. år i Akershus i samme periode. Veksten på hovedveinettet har imidlertid vokst mer enn dette, og har hatt en årlig vekst på det dobbelte av generell trafikkvekst ellers. Sterkest vekst har det vært på E6, hvor det på sentrale tellepunkter var 45 prosent mer trafikk i 2010 enn i 2002. Også på E18 mot riksgrensen har veksten vært på samme nivå.



Figur 2-8: Trafikkutviklingen på E6 og E18, og samlet trafikkutvikling på veinettet i Akershus, i Østfold og i hele Norge siden 2002. Kilde: Statens vegvesen trafikkteellinger.

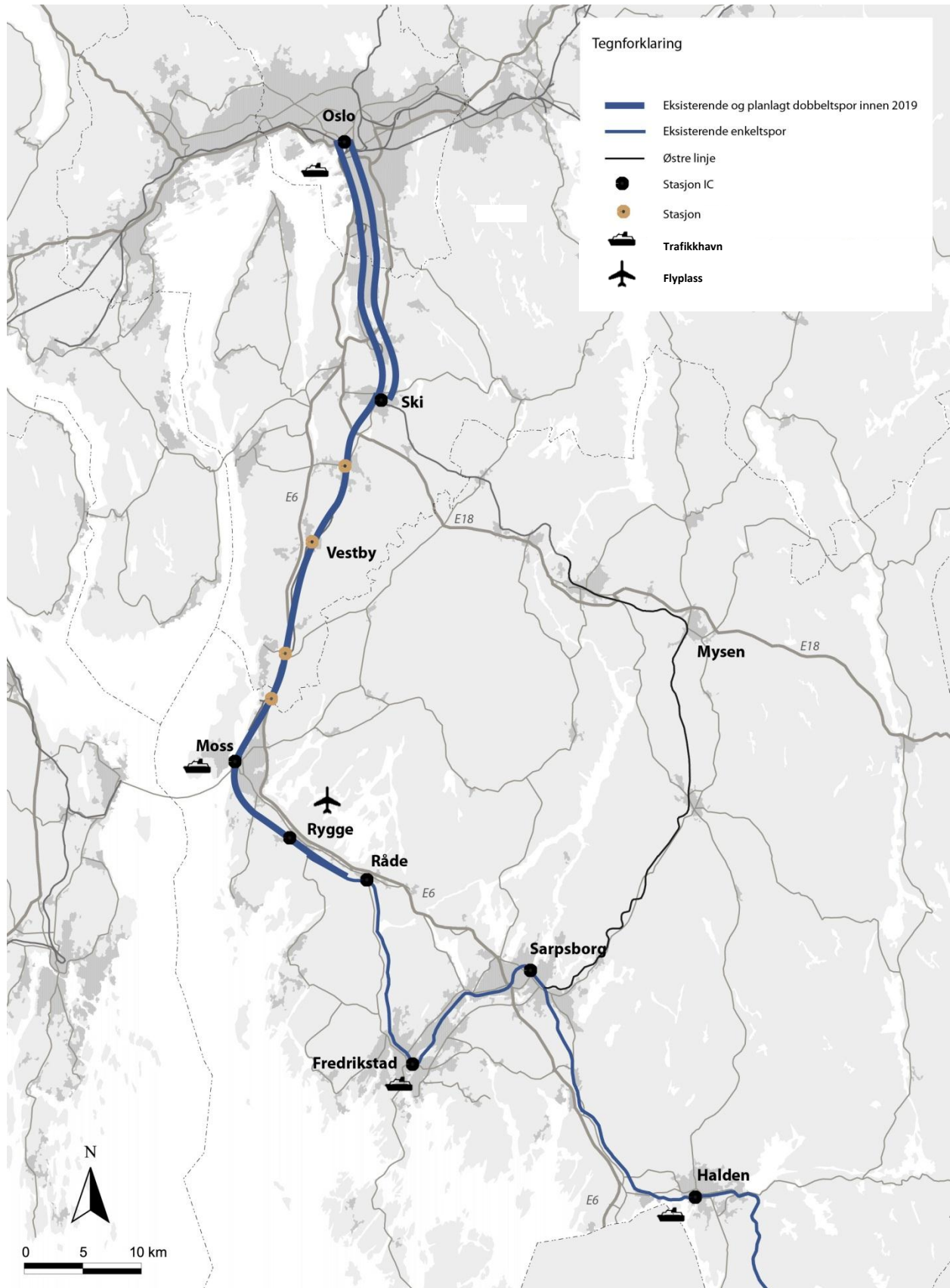
2.4.2 JERNBANEN

To banestrekninger, øst og vest

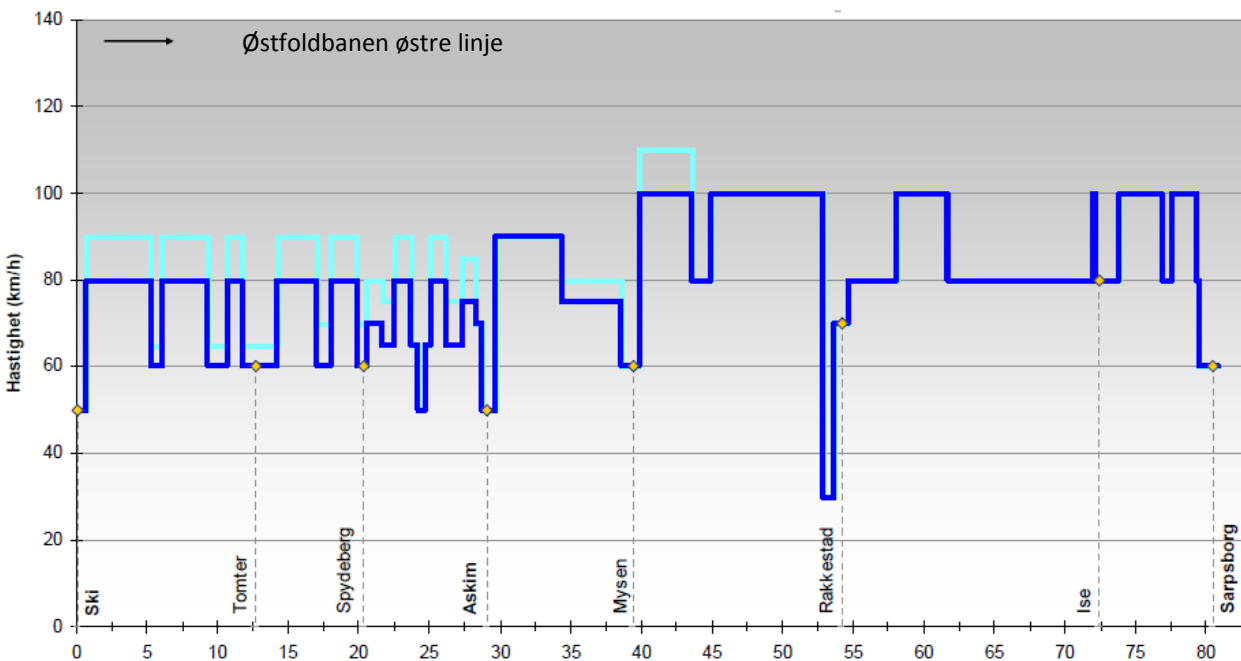
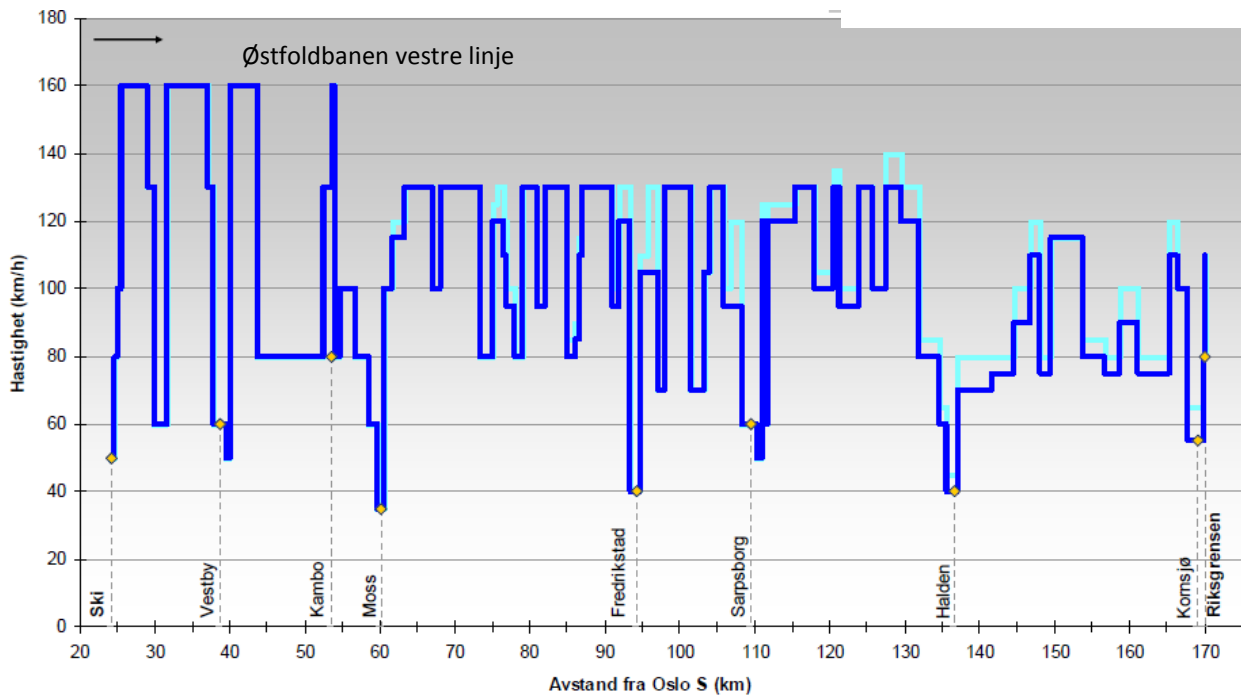
Jernbanenettet gjennom Follo og Østfold består av to linjer:

- Vestre linje fra Oslo via Ski, Moss, Fredrikstad, Sarpsborg til Halden og videre til Sverige
- Østre linje fra Ski via Askim og Mysen til Sarpsborg. Mellom Mysen og Sarpsborg er det ikke regulær rutetrafikk, men strekningen brukes periodevis til godstransport.

Østfoldbanens vestre linje har dobbeltspor fra Oslo til Sandbukta nord for Moss. Videre til Halden er det enkeltspor med kryssingsspor, bortsett fra en seks kilometer parsell med dobbeltspor mellom Sjøstad og Haug. Østre linje er enkeltsporet, med kryssingsspor.



Figur 2-9: Transportnettverket i Follo og Østfold, situasjonen etter vedtatte tiltak i gjeldende NTP frem til 2019. Kartgrunnlag: Norge Digitalt



Figur 2-10: Tillatt hastighet på Østfoldbanens vestre og østre linje, normal hastighet og pluss hastighet for bestemte togsett (lys blå strek). Kilde: Jernbaneverket [13]

Mye nedsatt hastighet, lav gjennomsnittsfart og kapasitetsproblemer

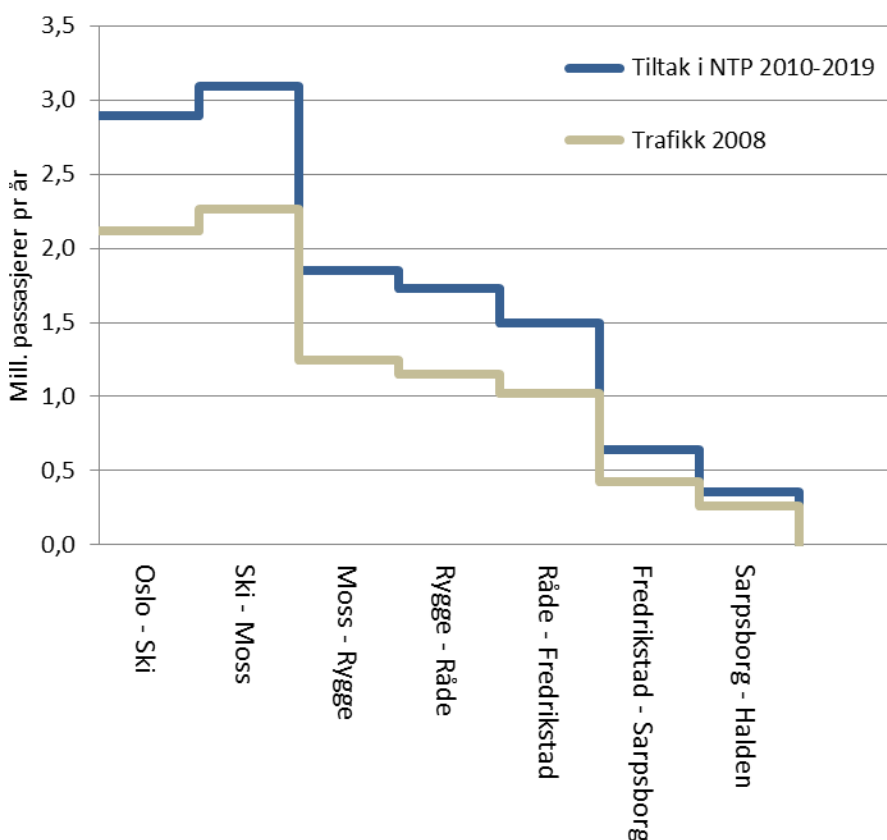
Mellom Ski og Moss er maksimal tillatt hastighet 160 km/t, og sør for Moss er høyeste tillatte hastighet 130 km/t. Det er en rekke korte avsnitt med nedsatt hastighet både gjennom og utenfor byene. Hastighetsnedsettelse utenfor byene, uten at togene skal stoppe, reduserer gjennomsnittshastigheten på hele strekningen og bidrar til økt reisetid. Gjennomsnittshastigheten inklusive stopp mellom Oslo og Halden er 68 km/t.

Østre linje har gjennomgående lavere hastighet, med maksimalt 80 km/t mellom Ski og Mysen, og dels 100, dels 80 mellom Mysen og Sarpsborg. Også på østre linje bidrar strekninger med nedsatt hastighet til lav gjennomsnittshastighet.

Strekningen mellom Oslo og Ski er delvis overbelastet [13]. Dette fører til forsinkelser, dårlig punktlighet og stor sårbarhet for driftsforstyrrelser. Den vedtatte utbyggingen av Oslo–Ski vil forbedre forholdene ikke bare for denne strekningen, men for hele Østfoldbanen.

Blant landets mest trafikkerte banestrekninger

Østfoldbanen er blant landets mest trafikkerte banestrekninger. Den spiller en betydelig rolle for nærtrafikken mellom Oslo, Ski og Mysen, og for regiontrafikken mellom Oslo, Moss, Fredrikstad, Sarpsborg og Halden. Dersom alle tiltak på Østfoldbanen i NTP 2010–2019 gjennomføres, er det antatt at det årlig vil reise rundt tre millioner passasjerer med IC-togene mellom Oslo og Moss. Det er da tatt hensyn til utbygging av strekningen Oslo–Ski [13].



Figur 2-11: Strekningsbelastning, passasjerer pr. år med IC-tog mellom Oslo og Halden i 2008, og prognose for passasjerer med togtilbud etter at tiltak satt opp i NTP 2010.–2019 er blitt gjennomført. Kilde: Jernbaneverket [13] og Vista Analyse [34]

Mye forsinkelse og lav punktlighet på Østfoldbanen, særlig i rushperiodene

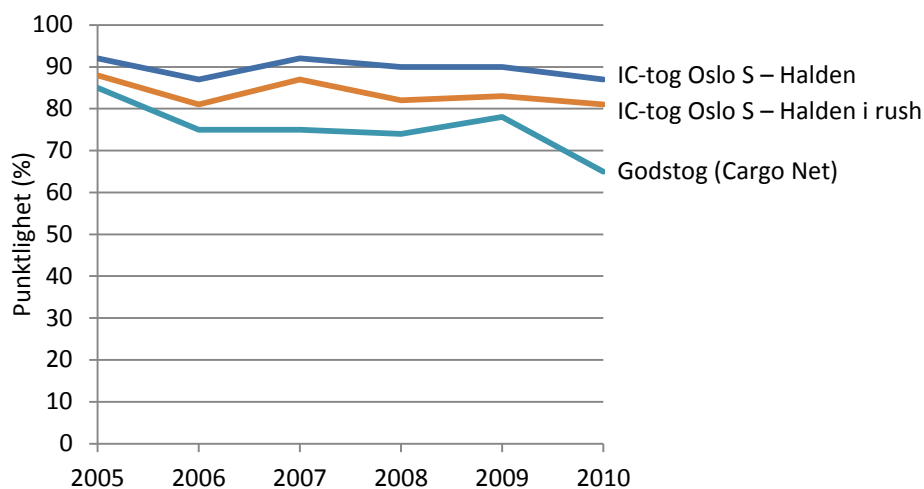
Punktligheit er en viktig del av trafikantenes opplevde kvalitet ved togtilbudet. Et tog regnes å være i rute, dvs. punktlig, dersom det ankommer endestasjonen innen 4 minutter fra oppsatt rutetid (innen 6 minutter for godstog og fjerntog). Punktligheit for intercitytogene mellom Oslo og Halden har de siste seks årene vært relativt stabil rundt målet på 90 prosent.

IC-tog i rushperiodene (07.00–09.00 og 15.00–17.00) er imidlertid mindre punktlige. De siste årene har omtrent hvert femte tog vært forsinket i rushtiden. Størrelsen på forsinkelsene varierer imidlertid mye. Det er også store årstidsvariasjoner. Det er

betydelig lengre forsinkelser i vinterhalvåret enn i resten av året. Det er dermed særlig pendlertrafikken som blir utsatt for forsinkelser.

En analyse av registrerte forsinkelsestimer viser at en stor del av årsakene til forsinkelser på Østfoldbanen trolig blir borte ved en oppgradering. Ved utbedring av infrastrukturen vil dermed både de direkte forsinkelsene og følgeforsinkelsene kunne reduseres.

På strekningen Moss–Halden er kapasiteten i dag vesentlig lavere på grunn av enkeltspor. Ved økt kapasitetsutnyttelse er det dermed fare for store følgeforsinkelser, siden enkeltspor i vesentlig større grad enn dobbeltspor fører til følgeforsinkelser for andre tog når feil oppstår. En oppgradering til dobbeltspor vil derfor både redusere faren for følgeforsinkelser, samtidig som kapasiteten generelt vil øke [23]



Figur 2-12: Punktlighet Østfoldbanen 2005–2010. Kilde: Norconsult [23]

Lav andel av godstrafikken på Østfoldbanen

Godstrafikken på jernbanen domineres av intermodale godstransporter fra Oslo og Østfold mot Sverige og Kontinentet, samt nasjonale vognlast- og tømmertog. Sammenlignet med andre banestrekninger er jernbanens markedsandel i denne korridoren i dag lav. Kun 10 prosent av godstransporten over riksgrensen går med tog, mens jernbanens andel av tonn stykkgoods mellom flere av de store byene i Norge er over 50 prosent. Retningsbalansen for godstransport med jernbane over grensen er skjev, eksportvolumet er under halvparten av importen.

2.4.3 HAVN OG BÅTTRANSPORT

Tre stamnetthavner

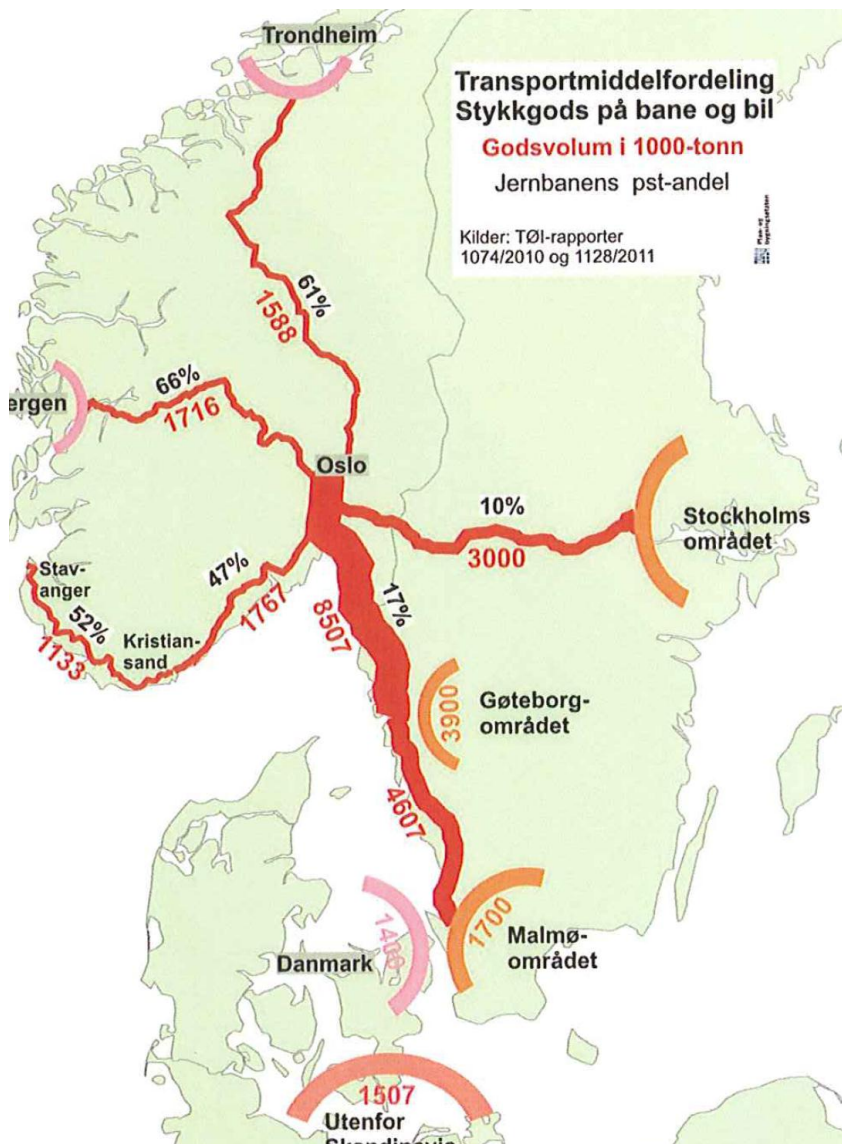
I Nasjonal transportplan er det tre stamnetthavner i nasjonal transportkorridor nummer 1 Oslo – Ytre Oslofjord. Dette er Oslo havn, Moss havn og Borg havn i Fredrikstad. Trafikken over havnene er i stor grad markedsbestemt. Status som stamnetthavn innebærer at havnen skal gis kontakt med de øvrige transportformer. Dette gjelder i første rekke på vei der alle stamnetthavner skal ha riksveitilknytning [20].

Oslo havn

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 også planlagt en mindre jernbaneterminal i Sydhavna med to lastespor.[20]

Moss havn

Moss havn er en av Norges største innen containertransport. Havnen håndterer også store mengder bulkklaster i tilknytning til industriforetakene i byen. Havnen har nok areal til mange år, men på lang sikt er det behov for å sikre bakareal (dry-port). Det arbeides for å føre frem jernbanespor til havnen slik at last til og fra havnen kan overføres direkte mellom båt og tog. Dette behandles i en KVU-rapport for veisystemet i Moss og Rygge som er utarbeidet av Statens vegvesen.



Figur 2-13: Varestrømmene for stykkogods på bane og vei i de viktigste transportkorridorene til og fra Oslo-regionen i 2009. Figur fra Sitma [27] og med TØI som kilde [9].

Borg havn i Fredrikstad

Borg havn er felles havn for Fredrikstad og Sarpsborg. Det er stor industriaktivitet i Nedre Glomma-regionen. Dette fører til store godsmengder over havnen. Havnen har god tilgang på arealer. Veiforbindelsen mellom E6 og havnen er imidlertid dårlig. Deler av havnen har jernbaneforbindelse.

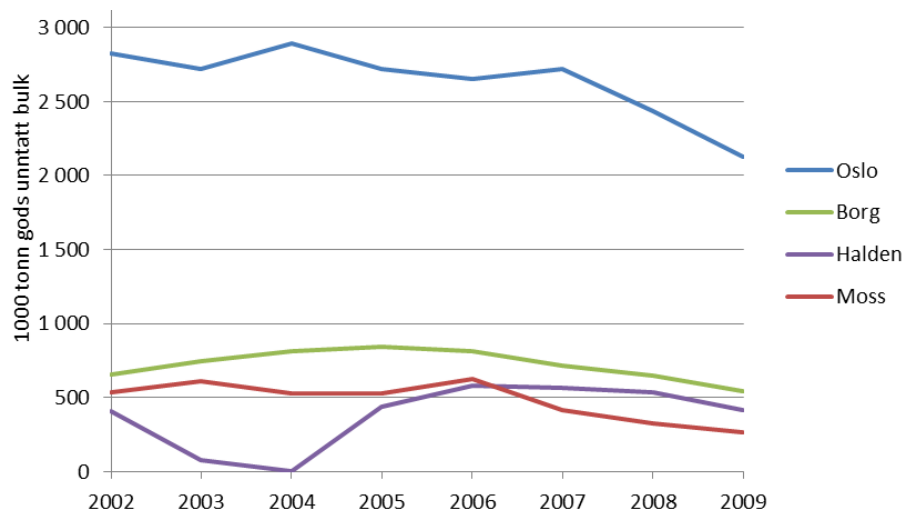
Disse tre stamnetthavnene har en vesentlig del av importen av konsumvarer til Norge. Nedgangen i godsomslaget gjelder alle havnene og alle lastetypene, med unntak for en mindre økning i containere over Moss havn og en mindre økning i våt bulk ved Oslo havn. Nedgangen gjenspeiler dels at industriaktiviteten i Østfold har vært avtagende, dels at sjøtransporten fortsatt taper i konkurransen med veitransporten. [20]

Halden havn

I tillegg til de tre stamnetthavnene håndteres det også store godsmengder i Halden havn. Halden havn betjener i hovedsak lokalt næringsliv. Det er betydelige mengder gods knyttet til industrivirksomhet i Halden. Halden havn er tilknyttet jernbanenettet. Det er i hovedsak tømmertransport som går med jernbane over havnen.

Samlet tilstrekkelig havnekapasitet

Den samlede havnekapasiteten rundt Oslofjorden, når vi også inkluderer vestsiden av fjorden, er tilstrekkelig. Utfordringene ligger i å etablere rasjonell rolledeling mellom havnene, samt sikre at de har god tilknytning til landverts transport, og at de utvikles som rasjonelle intermodale knutepunkter. I den grad havnene utenfor Oslo skal avlaste Oslo havn, vil det kreve gode transportvilkår for godstransportene på landsiden.



Figur 2-14: Trafikkutviklingen i de fire største havnene på østsiden av Oslofjorden. Figuren viser kun gods i containere og stykk gods, og ikke fast og flytende bulkklaster. Kilde: SSB

2.4.4 FLY

Sterk trafikkvekst

Moss lufthavn Rygge åpnet for sivil trafikk i 2007, og hadde i 2009 1,4 millioner passasjerer². Det tilsvarer syv prosent av trafikken på Gardermoen. Rygge benyttes av flyselskapene Ryanair og City Airline, og tilbyr flyvninger på flere innenlandske ruter og til utenlandske destinasjoner, med rutetilbud eller charter til 17 land. Norwegian har avviklet alle sine ruter på Rygge etter 2011. Flyselskapet Danish Air Transport (DAT) startet rute mellom Rygge og Stavanger i oktober 2011, og annonserer oppstart av flere daglige flyvninger mellom Rygge og Trondheim og Bergen fra januar 2012.³

Tilbud hovedsakelig for Follo og Østfold

Etableringen av Rygge lufthavn har gitt et nytt reisetilbud med fly i Østfold, men også for de sørlige delene av Oslo og Follo. Rygge betjener først og fremst bosatte og besøkende til Østfold. Seks av ti reiser over Rygge skal til eller fra Østfold, mens i underkant av 30 prosent er rettet mot Oslo og Akershus. Om lag 80 prosent av passasjerene som benyttet Rygge, var utenlandspassasjerer [5].

Fritidsreisene dominerer, men også viktig for forretningsreiser til og fra Østfold

Trafikken over Rygge er for det meste fritidsreiser. Dette gjelder nesten to av tre reiser. Andelen forretningsreiser er noe høyere for reiser til og fra Østfold (40 prosent) enn for andre reiser. Reiser over Rygge til reisemål utenfor fylket er i hovedsak fritidstrafikk [5].

Tilbringertransport hovedsakelig med bil

Det går gratis shuttle-buss mellom Rygge stasjon og flyplassen. Det går også regionale ekspressbussruter til flyplassen. Den alt overveiende tilbringertrafikken kommer med privatbil, og kollektivandelen for tilbringertrafikken er lav.

2.5 OPPSUMMERING

I stikkord kan dagens situasjon oppsummeres slik:

- En raskt økende befolkning gir store utfordringer både i forhold til arealutvikling og transportavvikling
- Stor pendling mot Oslo-området
- Økt fylkesintern arbeidspending langs Østfoldbanen
- Sysselsettingsvekst, men god tilgjengelighet til Oslo og Akershus er viktig for den regionale utviklingen
- Økte klimagassutslipp fra veitrafikken, mens utslipp fra andre kilder stabiliseres eller går ned
- Nedgang i trafikkulykker, men fortsatt langt igjen til NTPs mål om 30 prosent reduksjon i antall drepte og hardt skadde
- Sterk vekst i veitrafikken, særlig på hovedveinettet og på E6, med økende avviklingsproblemer på deler av veinettet
- Østfoldbanen er blant landets mest trafikkerte banestrekninger, med stort potensial for økt trafikk ved forbedret kapasitet og tilbud

² Kilde: SSB statistikkbanken

³ Kilde: Hjemmesiden til Moss lufthavn Rygge 9.9.2011, <http://www.ryg.no/cat/161.aspx/123>

- Lav gjennomsnittsfart og kapasitetsproblemer for jernbanen. Punktligheten for pendlertrafikken er lav, og det er tidvis store forsinkelse.
- Det går store godsvolumer gjennom Østfold, jernbanens markedsandel er vesentlig lavere her enn på andre banestrekninger
- Stor havnetrafikk med potensial for å ta mer av godstransporten fra vei
- Flytrafikken over Moss lufthavn Rygge er i hovedsak lokaltilknyttede reiser. Tilbringertrafikken kommer hovedsakelig med privatbil, og kollektivandelen er lav.

3 Behovsvurdering

Kartlegging og vurdering av behov er en viktig del av retningslinjene for KS1/KVU. Vurderingen i dette kapitlet bygger på kartlegging av dagens situasjon, ulike prognoser og forventede utviklingstrekk, og lokale innspill og medvirkningsprosesser.

Kapitlet ser på behovene knyttet til endring og utvikling av transportsystemet mellom Oslo og Halden. Behovene deles inn i:

- Normative behov, nasjonale interesser
- Etterspørselsbaserte behov
- Interessegruppers behov
- Regionale/lokale myndigheters behov

3.1 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 den politikk som er mest relevant for transportkorridoren Oslo—Halden, og hvordan dette bør legge føringer for utviklingen av transportsystemet.

3.1.1 IVARETA DE VIKTIGSTE NASJONALE MÅL

Nasjonale mål er nedfelt i statlige plandokumenter

Areal- og transportpolitikken i IC-området skal bidra til å sikre at de samlede nasjonale målene blir ivaretatt. Mye av dette er nedfelt i Nasjonal transportplan 2010–2019. Men også nasjonale mål knyttet til miljø, som f.eks. "Klimaforliket" og regional utvikling vil være viktige grunnlag for vurdering av normative behov. I tillegg er også hovedstadsområdet viet ekstra oppmerksomhet på nasjonalt nivå, bl.a. gjennom hovedstadsmeldingen som ble lagt frem i 2007. [17]

Mange av målene på nasjonalt nivå er også fanget opp i lokale og regionale dokumenter og vedtak. Flere av disse vil også delvis være dekket som interessegruppebaserte behov. I KVU blir disse likevel definert som normative behov der disse er i tråd med helt sentrale nasjonale interesser på samfunnsnivå.

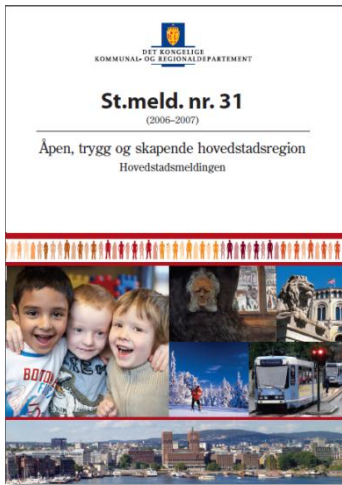
Nasjonale forventninger til lokal og regional planlegging

Regjeringen har også fastsatt nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging [22]. Hensikten er å gjøre planleggingen mer målrettet og sikre at viktige nasjonale interesser blir ivaretatt. Forventningene skal være retningsgivende for utarbeidelse av lokale og regionale planstrategier. De nasjonale forventningene er formulert på et overordnet og prinsipielt nivå.

For planlegging i tidlig fase i transportkorridorene gir de nasjonale forventningene retningslinjer i forhold til mer klimavennlig transport, prioritering av kollektivtransporten og en samordnet areal- og transportplanlegging. I forventningene understrekes det at transportsystemet skal bidra til en bærekraftig utvikling ved at transportbehovet reduseres og trafikkveksten baseres på mer miljøvennlige transportformer.

Det er et nasjonalt mål at jernbanen og sjøtransporten skal ta mer av godstransporten. Tiltrettelegging for utvikling av jernbane, effektive godsterminaler og havner er nødvendig for å få dette til. På veinettet er det viktig å sikre fremkommeligheten for næringstransport. Det forventes at fylkeskommunene og kommunene i samarbeid med statlige fagmyndigheter bidrar til at godsterminaler og havner utvikles som effektive logistikk-knutepunkter.

3.1.2 HOVEDSTADSREGIONEN, INKLUSIVE OMRÅDET OSLO – HALDEN, HAR ET SPESIELT FOKUS I NASJONAL POLITIKK



En sterk og velfungerende hovedstadsregion er viktig for hele landet. I tillegg har hovedstadsregionen særlige utfordringer og muligheter som har direkte innvirkning på mulighetene for å nå nasjonale mål. Hovedstadsområdet, eller Oslo-regionen, avgrenses til de 56 kommunene i samarbeidsalliansen Osloregionen. Hele transportkorridoren Oslo – Halden inngår i dette området.

Hovedstadsmeldingen presenterer regjeringens politikk for utviklingen i hovedstadsregionen. Meldingen har et bredt velferdspolitisk og næringspolitisk perspektiv. Transportutfordringene er ett av temaene i meldingen. Kommunene som utgjør hovedstadsregionen, er økonomisk og sosialt tett integrert – med et felles regionalt bolig- og arbeidsmarked, stor pendlertrafikk og tett samhandling mellom bedrifter i ulike deler av regionen. Et sterkt belastet transportnett, sterk befolkningsvekst, og fortsatt vekst i transporttettersspørsele gir sterkt press på arealer, infrastruktur og vesentlige miljøverdier i området. [17]

Regjeringen har følgende mål for en miljøvennlig og bærekraftig by- og regionutvikling i Oslo-regionen:

- Redusere utslipp av klimagasser og lokal forurensning
- Legge til rette for at en større del av befolkningen bruker kollektivtransport til sine reiser
- Redusere veksten i biltrafikken
- Lokalisere videre byvekst innenfor gjeldende byggesoner
- Stoppe økningen i bilbasert handel utenfor etablerte byer og tettstedssentra
- Bevare marka og grønne lunger og sikre tilgjengelighet i strandsonen

3.1.3 ROBUSTE ARBEIDSMARKEDSREGIONER OG REGIONFØRSTØRRELSE SOM DEL AV REGIONALPOLITIKKEN



Distrikts- og regionalpolitikken fokuserer på å fremme balansert utvikling mellom by og land og opprettholde hovedtrekkene i bosetningsmønsteret [19]. Dette innebærer bl.a. styrking av den lokale og regionale vekstkraften i områder med lav økonomisk vekst, lang avstand til større markeder, ensidig næringsstruktur og stagnasjon eller nedgang i folketallet. Samtidig skal potensial for verdiskaping også utnyttes i områder med vekst i økonomi og befolkning. Regjeringen legger vekt på at små og mellomstore byer og større byområder er viktige arenaer og drivkrefter for nasjonal og regional utvikling.

Meldingen tar også opp Oslo og hovedstadsregionen og peker på at storbyområdet spiller en nasjonal hovedrolle i den nye kunnskapsøkonomien og utgjør et viktig økonomisk og kulturelt tyngdepunkt. Hele landet vil tjene på at hovedstadsregionen utvikler seg videre som en attraktiv og internasjonalt konkurransedyktig storbyregion. Men den sterke veksten i hovedstadsregionen fører med seg spesielle utfordringer, bl.a. for infrastruktur, boligmarked, levekår, tjenestetilbud og integrering. Innenfor og mellom byregioner, slik som i Oslo-området som helhet og i Follo og Østfold, handler den transportpolitiske utfordringen om å styrke regionale sentra og utvikle større, robuste bolig- og arbeidsmarkedsregioner. En slik regionforstørrelse kan øke attraktiviteten for både lokalisering av bedrifter og for bosetting. Satsing på kollektivtransport og god areal- og transportplanlegging blir fremhevet som viktig her, med vekt på god fremkommelighet og styrket kollektivtransport for å bedre forholdene for arbeidsreisende.

En viktig utfordring er å få ned reisetiden i og mellom regionsentra for å øke området for dagpendling. Der det er jernbane, vil styrking av persontrafikken være et viktig regionalpolitisk virkemiddel.

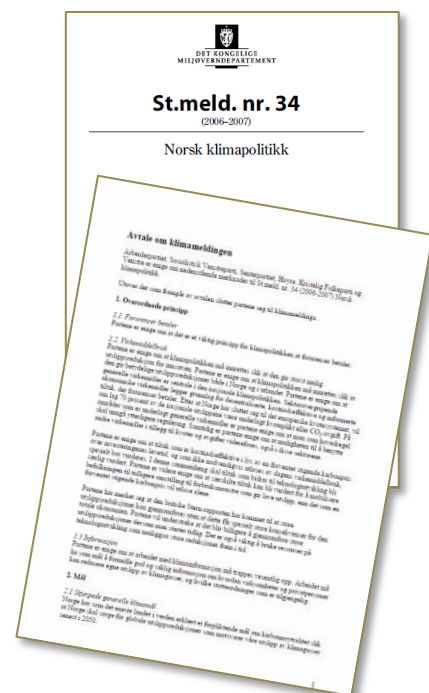
3.1.4 AREAL- OG TRANSPORTPOLITIKKEN ER EN VIKTIG DEL AV NASJONAL KLIMAPOLITIKK

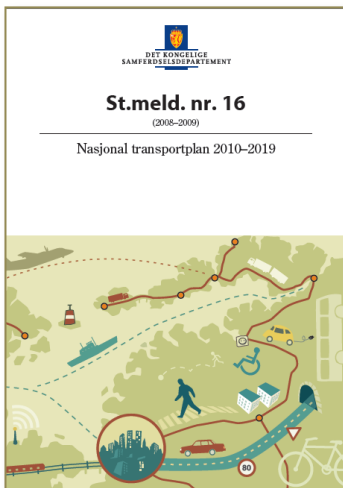
Innenfor nasjonal miljøpolitikk legger særlig klimapolitikken sterke føringer på areal- og transportpolitikken. Den nasjonale klimapolitikken ble lagt frem i St.meld. 34 (2006–2007) om norsk klimapolitikk [21]. Under behandlingen av klimameldingen i januar 2008 ble mål og tiltak skjerpet gjennom et “klimaforlik” mellom et flertall av partene i Stortinget. [1]

Hovedmålet i klimaforliket er at Norge skal bli karbonnøytralt i 2030. En del av dette skal oppnås gjennom tiltak i utlandet, men klimaforliket slår fast at to tredeler av utslippsreduksjonene skal skje nasjonalt. Avtalen innebærer en sterkere satsing på flere områder, blant annet innen transportsektoren. Forliket angir en lang rekke tiltak innen transportsektoren. Dette gjelder både tilrettelegging for mer kollektivtransport, mindre bilkjøring og tiltak rettet mot teknologigevinster og en kjøretøypark med mindre utslipp.

På grunn av stor usikkerhet knyttet til fremtidig teknologiutvikling og effekter av tiltak går klimaforliket ikke inn på fordelingen av utslippsreduksjonene på ulike sektorer. I klimameldingen er det imidlertid satt som mål at transportsektoren skal redusere sine klimagassutslipp med mellom 2,5 og 4 millioner tonn i forhold til uten tiltak. Klimameldingen understreker at effekten av tiltak vil være størst dersom flere tiltak koordineres og gjennomføres samtidig. Det gjelder f.eks. forbedring av jernbanetilbud som vil kreve en koordinering av mange statlige virkemidler for å få full effekt av jernbaneinvesteringene. Dette gjelder bl.a. tiltak som bedrer tilknyttede kollektivtilbud, parkerings- og sykkelmuligheter. Arealplanleggingen må også i større grad konsentrere boliger og arbeidsplasser til områder som kan betjenes av jernbane. På den annen side vil langsiktig oppbygging av tunge kollektivlinjer være en forutsetning for at man skal kunne ta ut en stor del av gevinsten ved mer effektiv arealplanlegging.

Klimameldingen angir at det fra statlig hold vil bli lagt opp til en klarere differensiering i transportpolitikken mellom by og land. Ettersom bilbruken er størst og befolkningsøkningen er sterkest i områdene rundt de største byene, er det her vi har de største miljøutfordringene i transportsektoren. Det er imidlertid også her mulighetene til å redusere utslippene fra transportsektoren er best. Dette er fulgt opp i Nasjonal transportplan.





3.1.5 NASJONAL TRANSPORTPLAN 2010–2019

Transportpolitiske hovedmål

Nasjonal transportplan presenterer statlig transportpolitikk. Planen fanger opp andre politikkområder som berører transportpolitikken. Dette gjelder særlig regionalpolitikken og miljøpolitikken. Gjeldende plan er for perioden 2010 til 2019. **Feil! Fant ikke referanse kilden.**

Overordnet mål for NTP 2010–2019 er:

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

Dette er videre spesifisert gjennom fire hovedmål⁴:

- Bedre fremkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet og bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosetningsmønsteret
- Transportpolitikken skal bygges på en visjon om at det ikke skal skje ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren
- Transportsektoren skal bidra til å begrense klimagassutslipp, redusere negative virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet.
- Transportsystemet skal være universelt utformet.

NTP har et sterkt fokus på jernbane

NTP legger stor vekt på at transportpolitikken skal bidra til å styrke næringslivets konkurransevne samt bidra til levedyktige lokalsamfunn og konkurransedyktige regioner. NTP legger opp til en sterkere differensiering mellom by og land for å møte ulike behov og utfordringer i de forskjellige deler av landet. I byene og pendlingsområdet rundt disse skal det satses sterkere på gode lokale kollektivløsninger og et effektivt jernbanetilbud for å avlaste veinettet og øke fremkommeligheten for næringstransporter.

NTP foreslår bl.a. et kraftig løft i jernbaneinvesteringer og utbygging av gang- og sykkelanlegg for å endre transportmiddelfordelingen og dermed redusere klimagassutslippene. Forventet vekst i persontrafikken gjør at regjeringen i planperioden særlig vil satse på opprustning av lokaltogtrafikken i og rundt de store byene og Intercity-trafikken på Østlandet. Det er i disse områdene persontransport med jernbane har sitt største markedsgrunnlag og konkurransefortrinn sammenlignet med øvrige transportmidler.

Transportkorridoren Oslo – Halden, som del av Intercity-området gis en egen behandling i NTP. Dette er gjort både som del av statens satsing i hovedstadsområdet og som del av tiltakene i transportkorridoren mellom Oslo og Kornsjø.

IC-området

NTP legger sterk vekt på jernbane i hovedstadsregionen. Ettersom kapasiteten i jernbanenettet er sprenget i deler av området, og trafikkbelastningen på veinettet er stor, legges det opp til at det i de neste ti årene må bygges et kapasitetssterkt

⁴ Overordnet mål og hovedmålene er videreført i transportetatens forslag til ny målstruktur for NTP 2014–2024. I tillegg er det utviklet etappemål for kommende NTP-periode [2]. Dette er forslag som legges frem for vedtak i kommende stortingsmelding om NTP 2014–2023.

jernbanenett i Intercity-området. På Østfoldbanen gjelder dette bl.a. dobbeltspor mellom Oslo og Ski. Denne strekningen er i dag overbelastet og gjør Østfoldbanen svært sårbar, med forsinkelser og driftsforstyrrelser som forplanter seg til hele Østlands-området.

I løpet av planperioden til gjeldende NTP skal det vurderes hvilke langsiktige grep som vil være nødvendige for å sikre fremtidig kapasitet og robusthet i togtrafikken ut over de tiltak som ligger inne i gjeldende NTP-periode. I Intercity-området innebærer dette utbygging av dobbeltspor der kapasitetsbehovet er størst for å gi økt frekvens, kortere reisetid og bedre regularitet innenfor et område med sterk befolkningsvekst og et stadig mer integrert arbeidsmarked. Økt kapasitet på disse banestrekningene vil gi rom for et utvidet togtilbud. Ifølge NTP er det et viktig mål for jernbanetransportene i Intercity-området å konkurrere med biltrafikk først og fremst på lange daglige arbeidsreiser.

Transportkorridoren Oslo – Svinesund/Kornsjø

I NTP er landet delt inn i transportkorridorer der transportutfordringene for alle transportformer behandles samlet. Området mellom Oslo og Halden inngår i korridor 1 Oslo – Svinesund/Kornsjø. Følgende hovedårer og knutepunkter i korridoren er behandlet i NTP:

- E6 Oslo – Svinesund
- Østfoldbanen Oslo – Kornsjø
- Stamleden fra Oslo til Ytre Oslofjord og stamnetthavnene
- Moss lufthavn, Rygge

Korridoren har særlig betydning som landverts transportåre til og fra utlandet. Over to tredeler av den landbaserte transporten av personer og gods til og fra Norge fraktes gjennom denne korridoren.

Korridoren har stor regional betydning ved at den knytter Østfold sammen med hovedstadsområdet. Det er økende pendling mot Oslo-området, og korridoren fungerer også som en hovedåre for lokalt næringsliv. Vei og bane knytter også sammen byene internt i Østfold, som i økende grad utgjør et felles bo- og arbeidsmarked.

Personbil dominerer transportmiddelfordelingen på persontransportsiden, mens sjøtransport har størst markedsandel i godstransporten. De senere årene har det vært en sterk vekst i veitransportens andel av vareimporten som kommer i containere og andre enhetslaster. Veitransporten over Svinesund er nå over dobbelt så stor som containerimporten over Oslo havn. Sammenlignet med andre banestrekninger er jernbanens andel av godstransporten på Østfoldbanen lav.

Følgende utfordringer fremheves for korridoren:

- Dårlig fremkommelighet på veinettet inn og ut av Oslo i rushtidene, med kø- og forureningsproblemer og kapasitetsbrist i kollektivtrafikken
- Miljø- og fremkommelighetsproblemer i Moss, Fredrikstad og Sarpsborg
- Behov for økt kapasitet i jernbanens nærtrafikk, Intercity-trafikk og godstransporten på bane
- Godsterminalenes kapasitet er fullt utnyttet, mens det ventes fortsatt vekst i godstransportbehovet
- Fremkommelighets- og sikkerhetsproblemer i innseilingen til enkelte havner; særlig Borg havn
- Dårlige vei- og banetilknytninger til enkelte trafikkhavner

Transportkorridoren Oslo – Ørje

E18 fra riksgrensen ved Ørje til E6 i Oslo er en del av nasjonal transportkorridor 2a. Dette er en viktig del av «Det nordiske triangel» Oslo – København – Stockholm. For godstransporter til og fra Sverige, Finland og De baltiske stater er ruten en av de viktigste veiforbindelsene. Omtrent 20 prosent av det landtransporterte godset til og fra Norge fraktes over Ørje. Bare godstrafikken over Svinesund er større. De siste ti årene har trafikkveksten på ruten vært betydelig høyere enn det man har erfart på landsbasis, spesielt i Østfold.

Østfoldbanens østre linje mot Askim og Mysen er også en del av transportkorridor 2a. Toget betjener lokaltransport mellom Oslo, Ski og Mysen, og noe godstransport mot Halden.

Følgende utfordringer fremheves for korridoren:

- Dårlig fremkommelighet på veinettet inn og ut av Oslo i rushtidene
- Miljø- og forurensingsproblemer i mange lokalsamfunn langs korridoren
- Strekninger på E18 har lav kapasitet i forhold til trafikkmengden, bl.a. i Østfold og på Mosseveien

Utbyggingen av ny E18 gjennom Østfold skjer ved delvis bompengefinansiering gjennom Østfoldpakken. Dette vil bedre trafiksikkerheten, øke kapasiteten og fremkommeligheten, og gi bedre forhold for bosatte og virksomheter langs veien. Etter 2014 vil følgende strekninger gjenstå: Knapstad – Retvedt, Riksgrensen – Ørje og Retvedt – Vinterbro.

3.1.6 OPPSUMMERING AV DE MEST SENTRALE NORMATIVE BEHOVENE

Normative behov trenger ikke være unike for transportkorridoren Oslo – Halden, 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 overordnede normative målene for transportkorridoren Oslo – Halden listet opp. Det betyr ikke at ikke også andre hensyn skal ivaretas. Dette gjelder for eksempel hensyn til nærmiljø, lokal luftforurensning, naturmiljø, kulturminner, naturressurser, landskapsverdier, sikkerhet og tilgjengelighet. Dette er viktige hensyn som skal vurderes i senere plan- og utredningsprosesser, men som vurderes ikke å være knyttet til de særskilte overordnede behovene for tiltak i IC-korridoren Oslo–Halden.

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

- Behov for å sikre at hovedstadsregionen utvikler seg videre som en attraktiv og internasjonalt konkurransedyktig storbyregion med et transporttilbud som kan håndtere sterk vekst i befolknings- og transportetterspørselen
- Behov for styrket regional utvikling i Østfold innen en større, robust bolig- og arbeidsmarkedsregion med god tilgjengelighet til arbeidsreiser mellom Østfold og Oslo/Akershus og internt i Østfold
- Behov for å redusere klimagassutslippene fra transportsektoren
- Behov for at mer av person- og godstransporten overføres fra vei til jernbane
- Behov for en arealutvikling som demper etterspørselen etter biltransport, og som legger til rette for effektiv og attraktiv kollektivbetjening
- Behov for økt kapasitet på jernbanenettet

3.2 ETTERSPORSLELSBASERTE BEHOV

Etterspørselsbaserte behov har sitt utspring i transportetterspørselen og det press dette gir på transportsystemet og omgivelsene. Det er knyttet til et transportomfang som fører til spesifikke behov for endringer i transportsystemet innenfor transportkorridoren Oslo – Halden. Behovene kan ha sin bakgrunn i dagens situasjon eller utløses av den store veksten man står ovenfor. Dette gjelder kapasitet, tilgjengelighet, fremkommelighet og sikkerhet. Trafikkens negative konsekvenser på omgivelsene og behov for tilpasning til fremtidige klimaendringer inngår også.

3.2.1 BEHOV FOR Å DEMPE TRAFIKKPRESSET INN MOT OSLO-OMRÅDET

Den forventede sterke trafikkveksten i hele det sentrale Østlandsområdet, og særlig inn mot Oslo, skaper betydelige utfordringer i forhold til de mål som er satt for utvikling av hovedstadsområdet. Dette er beskrevet og behandlet blant annet i Oslopakke 3 [26],[28].

Kapasiteten i transportsystemet inn mot Oslo fra øst er allerede sprengt i deler av døgnet. Etterspørselen etter mer kapasitet kan møtes på ulike måter, bl.a. ved at trafikantene tilpasser seg endringer i transportvilkårene. Dette kan skje gjennom valg av reise måte, utnyttelse av kapasiteten i kjøretøyene og, ikke minst, gjennom en større spredning av reisetidspunkt og valg av reisemål. Men selv om det gjennom ulike tilpasninger finnes en "reserve", er drivkreftene bak trafikkutviklingen så store 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 an i Finansdepartementets prognoser, er underliggende drivkrefter bak økt transportetterspørsel.

En trendfremskrivning av trafikken i Oslo basert på disse forutsetningene vil føre til betydelig mer trengsel og dårligere fremkommelighet for all veitransport, inklusive vare- og kollektivtransporten. Veksten i Oslo-trafikken kan bli opp mot 40 prosent allerede frem mot år 2030 [31]. Ifølge NTPs grunnprognoser vil en trendfremskrivning i reiseaktivitet, dvs. både privatbil og kollektivreiser, mellom Oslo/Akershus og Østfold i perioden 2014 til 2060 øke med 63 prosent til og fra ytre deler av Østfold og 44 prosent til og fra indre Østfold. Lar man disse trendprognosene styre utvidelsen av veinettet, vil det i 2030 være behov for to til fire nye felt i tillegg til dagens veikapasitet gjennom Follo inn mot Oslo dersom man skal ha en tilnærmet køfri situasjon [1]. I forhold til det økende omfanget av pendling og tjenestereiser mellom Østfold, Follo og det øvrige Oslo-området vil derfor håndteringen av kapasitetsutfordringene være en viktig del i utviklingen av transportkorridoren mellom Oslo og Halden.

3.2.2 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 forventede forbedringer i motorteknologi og utskifting av bilparken vil ikke veie opp for miljøproblemene trafikkveksten skaper [30]. Strategier for å dempe biltrafikken mellom Oslo-området og Follo/Østfold vil være viktige elementer for å møte miljøutfordringene særlig inn mot de mest befolkede områdene i transportkorridoren.

Selv om ulykkestallene i studieområdet har hatt en positiv utvikling, er det fremdeles for mange ulykker, jfr. kapittel 2.3.2.

3.2.3 DAGENS KAPASITET PÅ JERNBANEN ER FULLT UTNYTTET

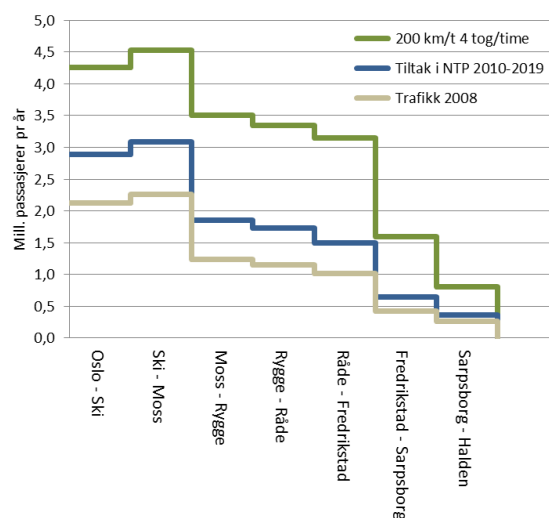
Dagens togtilbud er ikke tilfredsstillende for å dekke etterspørselen, verken med hensyn til antall avganger, setekapasitet, regularitet eller kjøretid. De delene av dagens nett som er dimensjonerende for kapasiteten, har ikke rom for flere avganger. I dagens ruteopplegg er hastighetspotensialet som ligger i eksisterende infrastruktur tatt ut. I tillegg har noen jernbanestasjoner for få eller for korte plattformspor til flere eller lengre tog. Dette betyr at mulige kapasitetsreserver på andre stasjoner ikke kan utnyttes. Det er også for liten kapasitet til behandling eller hensetting av flere togsett, og strømforsyningen må forsterkes dersom det skal settes inn flere, lengre og sterkere togsett. [13]

Ettersom kapasiteten i jernbanenettet er sprengt i deler av området, og trafikkbelastningen på veinettet er høyt, legges det i gjeldende NTP opp til at det må bygges et kapasitetssterkt jernbanenett i Intercity-området. På Østfoldbanen gjelder dette bl.a. dobbeltspor mellom Oslo og Ski, som er vedtatt. Denne strekningen er i dag overbelastet og gjør Østfoldbanen svært sårbar, med forsinkelser og driftsforstyrrelser som forplanter seg til hele Østlands-området[14].

Ut over kapasitetstiltak mellom Oslo og Ski vil det være nødvendige å sikre fremtidig kapasitet og robusthet i togtrafikken for å oppnå økt frekvens, kortere reisetid og bedre regularitet innenfor et område med en sterk befolkningsvekst og et stadig mer integrert arbeidsmarked.

3.2.4 POTENSIAL FOR STERK PASSASJERVEKST PÅ ØSTFOLDBANEN

Som vist i avsnitt 2.4.2 og Figur 2-11, kan en utbygging av Østfoldbanen med de tiltak som er vist i NTP 2010–2019 gi nesten 50 prosent økt trafikk sammenlignet med trafikken i 2008. Potensialet er imidlertid vesentlig høyere. Trafikkprognoser utført av Vista Analyse viser at dobbeltspor, 200 km/t mellom stasjonene, fire tog pr. time og retning, og betjening av dagens stasjoner, vil gi ytterligere 50 prosent mer trafikk, og 100 prosent mer trafikk enn i 2008. Dette er uttrykk for den store etterspørselen etter kapasitet det er på Østfoldbanen.

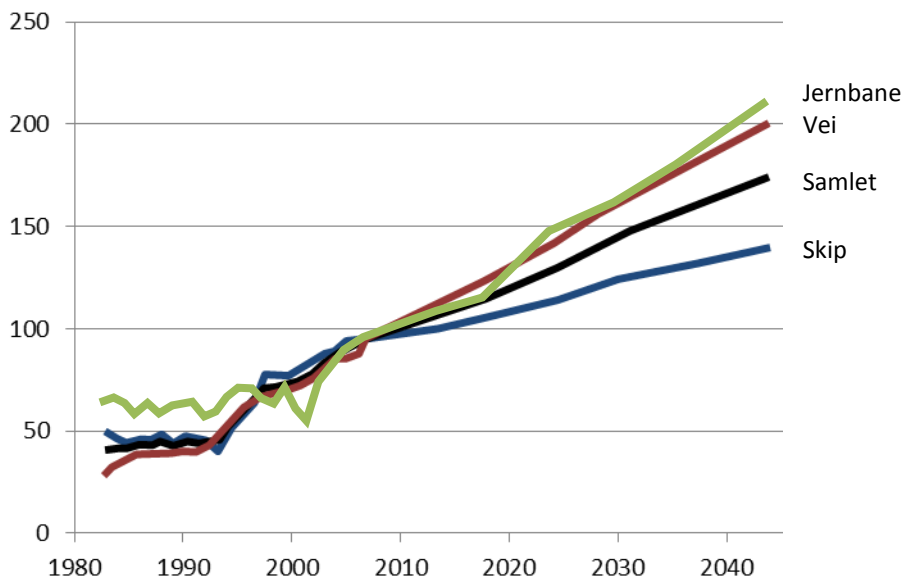


Figur 3-1: Strekningsvis trafikk på Østfoldbanen i 2008, prognose for trafikk dersom alle tiltak som er satt opp i NTP 2010–2019 blir gjennomført, og dobbeltspor med 200 km/t og fire tog pr. time mellom Oslo og Halden. Kilde: Jernbaneverket [13] og Vista Analyse [34].

3.2.5 ØKT GODSTRANSPORT KREVER MER GODS FRA VEI TIL BANE

Ifølge NTPs grunnprognoser vil godstransporten dobles over en trettiårperiode. Det gjelder også jernbanen [9]. Transportkorridoren gjennom Østfold og Follo har særlig betydning som transportåre for gods til og fra Sverige og Kontinentet. Om lag 80 prosent av den landbaserte transporten av gods til og fra Norge fraktes gjennom denne korridoren. Det har vært en sterk vekst i veitransportens andel av vareimporten. Veitransporten over Svinesund er over dobbelt så stor som container-importen over Oslo havn.

Godstrafikken på Østfoldbanen domineres av intermodale godstransporter fra Oslo og Østfold mot Sverige og Kontinentet. Jernbanens markedsandel i korridoren er lav sammenlignet med andre banestrekninger, men potensialet for overføring fra vei til bane er stort. Godstrafikken på Østfoldbanen kan sannsynligvis mangedobles, med faste togstammer og mange daglige avganger. Dersom halvparten av godset som går på vei mellom utlandet og det sentrale Østlandsområdet, lot seg overføre til jernbane, vil det i dag utgjøre omlag 10 tog i hver retning pr. dag. Dersom jernbanen skal ta en økende del av veksten i godstransporten, er det ifølge Jernbaneløsningsverkets overslag behov for minst en dobling av investeringene i jernbaneinfrastrukturen [15].



Figur 3-2: NTP grunnprognose for relativ utvikling i godstrafikk, indeks 2008=100 [9]

3.2.6 HAVN OG SJØTRANSPORT

Oslo havn og terminalen på Alnabru er nasjonale godsknutepunkter og har en dominerende rolle i nasjonal godshåndtering. Denne rollen vil de ha i lang tid fremover, men de vil etter hvert ikke ha kapasitet til å håndtere kommende vekst i godstransporten. Det er derfor nødvendig med suppleringer fra andre terminaler. Det er flere aktuelle godsknutepunkter i Østfold og Follo (og i Vestfold) som kan ta denne rollen. Både Moss havn og Borg havn fungerer allerede i dag i samvirke med Oslo havn. Attraktiviteten for jernbane og sjøtransport avhenger av gode integrerte logistikkønsninger og intermodalitet med jernbanetilknytning.

3.2.7 OPPSUMMERING AV DE MEST SENTRALE ETTERSØRSELSBASERTE BEHOVENE

Etterspørselsbaserte behov i transportkorridoren mellom Oslo og Halden har sitt utspring i den sterke befolknings- og trafikkveksten. Dette skaper trafikal etterspørsel og virkninger for omgivelsene, som i hovedsak gjelder disse behovene:

- Økt transportkapasitet for persontransport inn mot Oslo
- Mer kapasitet i kollektivtransporten for å dempe trafikkskapt miljøbelastninger og køproblemer på veinettet inn og ut av Oslo
- Mer kapasitet og regularitet i persontrafikken med jernbane
- Mer kapasitet for godstransport på jernbane, særlig for å fange opp forventet vekst i godstransport over landegrensen
- Større trafiksikkerhet, færre ulykker

3.3 INTERESSEGRUPPERS 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-tilbudet på strekningen Oslo – Halden. Kartlegging av interessebaserte behov vil være et supplement til mer generelle normative behov, og knyttet mer opp mot "eiere" av behovet enn det som fremkommer fra etterspørselsbaserte behov. Kartlegging av interessegruppers behov gir også mulighet til vurdering av fordelingseffekter, ettersom ulike sider ved tiltaket kan være positive for noen grupper og negative for andre.

3.3.1 INTERESSENTGRUPPER

Inndeling i interessentgrupper

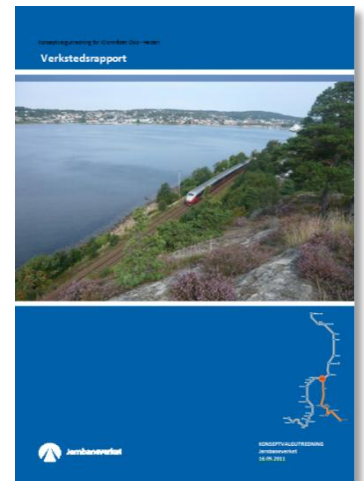
Interessentene er delt inn i følgende grupper:

- Primærinteressenter: De som er direkte brukere, direkte avhengig av eller direkte berørt av transportsystemet i korridoren
- Sekundærinteressenter: De som blir indirekte påvirket av transportsystemet eller tiltak i korridoren
- Andre interessenter: Organisasjoner og andre perifere interessenter som har mer eller mindre konkrete interesser knyttet til tiltak i transportsystemet

Verkstedet er interessentenes arena

Verkstedet i Ski 7. og 8. april 2011 ble arrangert for å få frem innspill og synspunkter fra interessentene. Ved invitasjonen til verkstedet ble det lagt vekt på å fange opp representanter for aktuelle interessenter. Resultatet fra verkstedet er derfor en viktig kilde til denne delen av behovsanalysen.

Rundt 60 personer deltok på verkstedet, hovedsakelig fra fylkeskommunene og kommunene, fra næringsliv og ulike interesseorganisasjoner samt fra Jernbaneverket. I verkstedet ble det arbeidet med både behov og mål, samt ulike konsepter. Referat fra verkstedet er presentert i en egen rapport [16].



3.3.2 INTERESSENTENES BEHOV

I fremstillingen under er ulike grupper slått sammen til større kategorier på grunnlag av en vurdering av at noen enkeltgrupper har noenlunde ensartede interesser. Enkeltinteressenter som grupperes sammen, vil sjelden ha helt samme type behov. Noen kan også høre inn under flere grupper. Selv om det alltid vil være overlapping, vil likevel en slik forenklet oppstilling kunne gi en mer ryddig sortering og oversikt over de behovene som er gjeldende.

Følgende interessentgrupper er identifisert som primære, sekundære og andre interessenter.

Primære interessenter

- Daglig reisende, både dagens og fremtidige
- Næringsliv og bedrifter i Østfold og Follo
- Virksomheter avhengig av gods i transitt gjennom Østfold og Follo
- Personreiser ut og inn av landet
- Fritids- og handlereisende

Sekundære interessenter

- Statlige samferdselsetater
- Fylkeskommuner og kommuner
- Transportnæringen inklusive kollektivselskapene
- Havner
- Moss lufthavn Rygge

Andre interessenter

- Servicevirksomheter med regionalt influensområde
- Miljø- og verneinteresser
- Regionale samarbeidsorgan
- Nærings- arbeidslivsorganisasjoner
- Utbyggingsinteresser ved transportknutepunkter

Primære interessenter	Behov
<p>Daglig reisende</p> <ul style="list-style-type: none"> • Arbeidsreiser, pendlere • Elever og studenter • Reiser i arbeid, tjenestereiser <p><i>Transportbrukere knyttet til disse reisemålene har i hovedsak samme behov knyttet til transportsystemet.</i></p> <p><i>Mye av reiseaktiviteten foregår på tidspunkt da transportsystemet har høyest belastning.</i></p> <p><i>Disse interessentene benytter alle typer reisemiddel: bil, buss og to, – ofte i kombinasjon med hverandre. Til en viss grad opptre disse som fotgjengere eller syklist, men da som første eller siste del av en reisekjede til eller fra hovedtransportmiddelet.</i></p> <p><i>For disse gruppene er det viktig med et velfungerende transportsystem. Dette er en forutsetning for at samfunnet skal fungere tilfredsstillende for å møte trafikantenes transportbehov og for effektiv utnyttelse av kompetanse og arbeidskraft.</i></p>	<p>Denne gruppen omfatter store deler av befolkningen, der behov knyttet til bruk av transportsystemet mellom Oslo og Halden er:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Forutsigbare reiser • Stive ruter med faste avgangstider • Pålitelig korrespondanse mellom ulike tilbud • Tilgjengelighet både til transporttilbud og til aktuelle reisemål, gode forbindelser mellom byene og mot Oslo • Kort reisetid • Lave reisekostnader • God komfort, sitteplass og mulighet for bruk av tiden, særlig på lengre reiser • Gode overgangsmuligheter, effektive knutepunkter og lett å skifte mellom transportmiddel (park and ride, sykkelparkering, terminalfasiliteter m.m.) • Sikkerhet, trygg reise • Universell utforming • Valgfrihet mht. bosted og arbeidsplass <p>For arbeids- og skolereiser er det viktigst at reisetiden er forutsigbar, dvs. at man kommer frem til planlagt og ønsket tidspunkt.</p> <p>Arbeidsreisende har ofte sammensatte reisekjeder, som for eksempel reise fra hjem til barnehage, til jobb og tilbake via barnehage, butikk osv. Det gir ekstra utfordringer å dekke dette transportbehovet med kollektivtransport. Behovet for slike sammensatte reiser gjør at lokalisering og tilgang til offentlige og private tjenestetilbud kan ha stor betydning for denne interessegruppen. Et transportsystem som gir tilgjengelighet til viktige reisemål, er derfor viktig for denne gruppen.</p> <p>For reisende i arbeid (tjenestereise) gjelder behovet i første rekke <i>effektivitet</i> og <i>kort reisetid</i>. Samfunnsøkonomisk sett har reiser i arbeid høyere tidsverdi ("produksjonstap" for samfunnet) enn fritidsreiser.</p> <p>For lange reiser er det et behov for tilstrekkelig komfort. For kollektivreisende dreier dette seg i første rekke om tilstrekkelig antall sitteplasser. For de lengste reisene er det også behov for å</p>

	<p>kunne bruke tiden på reisen til å lese, skrive og jobbe.</p> <p>Transportbrukerne har også behov for sikker transport, uavhengig av reisemiddel. Det er behov for å redusere antall alvorlige ulykker på veinettet i Østfold og i Follo.</p> <p>Østfold og Follo har stor en andel av pendlere, og for store deler av området er gode transportvilkår viktige for befolkningsutviklingen. For bosatte er det viktig at transporttilbudet er slik at det gir valgfrihet i bosted og arbeidssted med tanke på de kvalitetene som ønskes både ved bosted og arbeidsplass.</p>
<p>Næringsliv og bedrifter i Østfold og Follo</p> <ul style="list-style-type: none"> • Næringsvirksomheter generelt • Næringsvirksomheter med store godsmengder • Transportfølsomme næringsvirksomheter • Bedrifter med behov for spesialisert arbeidskraft <p><i>Generelt har næringslivet behov for gode systemer for godstransport. Østfold er en av landets største industrifylker. Dette er virksomheter med store inn- og utgående godstransporter. Et velfungerende transportsystem er nødvendig for å kunne ha en rasjonell drift og være konkurransedyktige.</i></p>	<p>For næringstransportene er de viktigste behovene knyttet til:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Forutsigbare transportforhold, trygghet for varelevering • Tilgang på kvalifisert arbeidskraft • Trygghet for at arbeidstagerer kommer frem i rett tid • Transporttilbud som gir et stort og variert arbeidsmarked med gode samband mellom byene og mot Oslo • Robust infrastruktur med høy driftsstabilitet • God kapasitet for godstransporter • God tilgjengelighet til viktige terminaler og transportknutepunkter med effektive omlastingsforhold <p><i>Forutsigbare transportforhold og god infrastruktur er blant de viktigste rammevilkårene for den vareproduserende delen av næringslivet. Leveranser av gods og varer inn og ut til riktig tid og kostnad er avgjørende for konkurranseevnen. Virksomheter basert på "just in time"-produksjon krever høy forutsigbarhet i transportsystemet.</i></p> <p>Godstransporten er avhengig av at hele logistikk-kjeden er velfungerende. Det innebærer at det må være god tilgjengelighet til effektive terminaler og <i>transportknutepunkter</i>.</p> <p>Ikke bare for vareeierne, men også for transportørene er effektivitet og tilgjengelighet i transportsystemet avgjørende for bedriftsøkonomien og konkurranseevnen.</p> <p>Østfold og Follo har overskudd på arbeidskraft, men noe lavere utdanningsnivå enn andre deler av Østlandet. For noen bransjer med behov for spesialisert arbeidskraft med spesifikk kompetanse er det viktig at transportsystemet gir tilgang til et stort arbeidsmarked med god tilgang til kvalifisert arbeidskraft.</p> <p>Arbeidsgivere og arbeidstagerer har felles interesser i effektive og sikre reiseforhold for personreiser.</p>
<p>Virksomheter avhengig av gods i transitt gjennom Østfold og Follo</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eksportbedrifter • Virksomheter med stort behov for import av gods og varer • Gods- og varetransportører over landegrensen <p><i>Østfold er et transittfylke for varetransport og gods inn og ut av landet. For veitransport gjelder dette hovedsakelig godstrafikk på E6, E18 og via havnene.</i></p>	<p>For gods- og varetransport gjennom transportkorridoren er de viktigste behovene knyttet til:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Korte og forutsigbare reisetider • Robust infrastruktur med god standard og høy driftsstabilitet • God kapasitet med høy fremkommelighet • Gode intermodale knutepunkter <p>Kvaliteten og sikkerheten for den veibaserte godstransporten gjennom korridoren er viktig for næringsvirksomheter i store deler av landet. Mesteparten av godset skal til eller fra det sentrale Østlandet, men det er også betydelige mengder gods fra</p>

	<p>Vestlandet og Midt-Norge med destinasjoner på Kontinentet. For disse er rask og effektiv transport uten plunder og heft underveis viktig for at de skal nå frem med sine varer til rett tid.</p> <p>Gods i transitt over havnene i Østfold har behov for effektive omlastingsforhold og god kontakt med overordnet veinett og jernbanenett.</p>
<p>Personreiser ut og inn av landet</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reisende med bil til og fra Sverige og eventuelt videre • Reisende via Moss lufthavn Rygge, privat- og tjenestereiser <p><i>Østfold er også et transittfylke for personreiser inn og ut av landet. For biltrafikk er E6 og E18 hovedårer for trafikk mellom Norge og utlandet.</i></p> <p><i>Moss lufthavn Rygge har en stor andel av chartertrafikken fra Norge. Etter 2011 blir hovedtyngden av innenlandsrutene lagt ned. Det er uvisst om nye rutetilbud blir etablert.</i></p>	<p>For personreiser gjennom transportkorridoren er de viktigste behovene knyttet til:</p> <ul style="list-style-type: none"> • God standard og høy driftsstabilitet • God kapasitet med høy fremkommelighet • Effektivt tilbringersystem til Rygge flyplass <p>For veitrafikken er mange av behovene for personreiser de samme som for godstrafikken, om enn ikke i samme grad avhengig av forutsigbarhet.</p> <p>For flypassasjerer er god tilgjengelighet med bil og velfungerende kollektivtilbud til og fra flyplassen viktige behov.</p>
<p>Fritids- og handlereisende</p> <ul style="list-style-type: none"> • Handleturer • Besøkturer • Kulturarrangementer • Andre rekreasjonsturer • Turister <p><i>Gruppen består av personer som reiser for å utføre gjøremål knyttet til fritid, handel og service. Dette er reiser som det strengt tatt ikke er nødvendige å utføre på et bestemt tidspunkt, og de kan derfor i større grad tilpasses kapasiteten i transportsystemet.</i></p> <p><i>Gruppen omfatter i utgangspunktet nærmest hele befolkningen i området, der de har behov for å oppsøke private og offentlige tilbud, besøk og ulike rekreasjons- og fritidsaktiviteter. Gruppen avgrenses imidlertid til reisende som vil benytte det overordnede transport-systemet på strekningen Oslo – Halden.</i></p>	<p>Behovene er i første rekke knyttet til</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tilgjengelighet til sentrale reisemål • Forutsigbar reise • Godt kollektivtilbud utenom rush • Sikkerhet • Lave transportkostnader • Bevaring av bymiljø- og naturkvaliteter • Effektive og funksjonelle omstigningspunkter, universelt utformet med god tilgjengelighet, hvor det er lett å orientere seg <p>Når personene reiser, har de behov for god tilgjengelighet til ønsket reisemål, men også forutsigbar reisetid og sikker reise.</p> <p>Universell utforming er trolig mer viktig for denne gruppen enn for dem som reiser daglig, som er kjent og er erfarne brukere. Dette gjelder særlig mht. lesbarhet og tilgang til informasjon.</p>

Sekundære interessenter	Behov
<p>Statlige samferdselsetater</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jernbaneverket • Statens vegvesen • Kystverket <p><i>Avinor regnes blant transportetatene. Moss Lufthavn Rygge er privateid, og Avinor har ingen større aktivitet på Rygge ut over å sikre at krav til operasjonelle forhold og sikkerhet ivaretas.</i></p>	<p>De spesifikke behovene til transportetatene er knyttet til:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Robust infrastruktur • Sikre god standard • Effektiv ressursbruk <p>Samferdselsetatene er ingen interessent ut over de transportbehov de har som øvrige transportbrukere for å drive sin virksomhet. Hovedrollen til transportetatene er å iverksette offisiell politikk og gjennomføre konkrete vedtak. Dette er nedfelt i normative behov. Etatene har også en viktig rolle i å identifisere behov for tiltak og foreslå hvordan disse mest effektivt kan gjennomføres. Dette er i stor grad fanget opp i etterspørselsbaserte behov.</p> <p>De spesifikke behovene til transportetatene er knyttet til rollen som tiltakshaver, eier og forvalter av transportinfrastrukturen, og for å ivareta storsamfunnets behov for samordnet og effektiv ressursbruk.</p>
<p>Fylkeskommuner og kommuner</p> <ul style="list-style-type: none"> • Oslo kommune • Akershus fylkeskommune • Østfold fylkeskommune • Kommuner i Østfold og Follo 	<p>I egenskap av regionale utviklingsaktører har fylkeskommunene behov for et velfungerende transportsystem som en av flere premisser for å kunne skape en ønsket regional utvikling. Dette gjelder i stor grad også kommunene. Behovene er knyttet opp mot normative behov. De spesifikke samfunnsbehovene til lokale og regionale myndigheter kommer til uttrykk i planer og vedtak. Dette er omtalt i kapittel 3.4.</p>
<p>Transportnæringen inklusive kollektivselskapene</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gods- og varetransportører • Busselskaper • NSB og andre togoperatører 	<p>Behovene til transportnæringen er i hovedsak de samme som for de trafikantgrupper de skal betjene, dvs. næringsliv og befolkning. Men det er disse gruppene som er de primære interessentene. Transportnæringen utgjør en del av transporttilbudet ved å møte transportbehov og transportetterspørselen fra disse. For å tilfredsstille dette har transportnæringen behov for:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tilstrekkelig kapasitet og fremkommelighet i transportnettverket • Robust infrastruktur som er godt vedlikeholdt, og som har høy driftsstabilitet • Effektive og attraktive terminaler og knutepunkter
<p>Havner</p> <ul style="list-style-type: none"> • Oslo havn • Moss havn • Borg havn • Halden havn 	<p>Havnenes behov er knyttet til:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Funksjonelle terminalområder • God jernbanetilknytning • God tilknytning til overordnet veinett med god fremkommelighet for gods- og varetransport.
<p>Moss lufthavn Rygge</p>	<p>Flyplassens behov er knyttet til:</p> <ul style="list-style-type: none"> • God tilgjengelighet med bil • God tilgjengelighet med kollektivtrafikk

Andre interessenter	Behov
<p>Servicevirksomheter med regionalt influensområde</p> <ul style="list-style-type: none"> • Offentlig service med stor publikumskontakt • Privat tjenesteyting • Handelsnæringen • Kultur- og fritidsvirksomheter <p>I flere av byene er det offentlige og private funksjoner som betjener et stort omland. Dette gjelder i særlig grad Oslo. I alle Østfold-byene er det flere regionale funksjoner som for eksempel sykehus og offentlige kontorer med regionale funksjoner. Fylkesadministrasjonen ligger i Sarpsborg mens blant annet Fylkesmannen, Statens vegvesen er lokalisert i Moss.</p>	<p>De viktigste behovene for offentlige og private tjenestevirksomheter med regionale betjeningsområder er:</p> <ul style="list-style-type: none"> • God tilgjengelighet i transportsystemet, kapasitet og reisetid • Gode overgangsmuligheter og terminalforhold • Universell utforming
<p>Miljø- og verneinteresser</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nærmiljøorganisasjoner • Natur- og miljøvernorganisasjoner • Kulturminnevern • Jordvern <p>Utbygging av samferdselsinfrastruktur vil beslaglegge arealer og kan føre til inngrep i områder med viktige verdier. Denne interessentgruppen består av organisasjoner som skal sikre disse verdiene.</p>	<p>Interessene til denne gruppen er å sørge for at miljø- og vernehensyn blir ivaretatt, og at negative inngrep blir minst mulige. Verneinteressenes behov er:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mer gods fra vei til bane og båt for å redusere energibruken og utslippene av klimagasser • Sikre gode nærmiljøkvaliteter mot ulemper fra trafikk i form av støy, forurensning, barriereeffekter og reduserte muligheter for bruk av utendørs friområder. • Redusere nedbyggingen av dyrket mark • Unngå inngrep i verdifulle naturområder • Unngå inngrep i verdifulle kulturminner og kulturmiljø • Unngå forringelse av verdifulle landskapsområder
<p>Regionale samarbeidsorgan</p> <ul style="list-style-type: none"> • Oslo-Akershus plansamarbeid • Østlandssamarbeidet • Samarbeidsrådet for Oslo-regionen • Göteborg-Oslo-regionen • Follorådet • Region-rådene i Østfold • Jernbaneforum Øst 	<p>De regionale samarbeidsorganene har sitt fokus på overordnede utviklingstrekk og utfordringer knyttet til regional utvikling, næringsutvikling og samordnet areal- og transportplanlegging. Interessen er i samsvar med fylkeskommunenes og kommunenes interesser knyttet til:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Generell utvikling av transportnettverket for alle transportformer • Regionforstørrelse gjennom et bedre transporttilbud • Arealutvikling som bygger opp rundt transportknutepunkter • Miljøvennlig transportutvikling
<p>Nærings- og arbeidslivsorganisasjoner</p> <ul style="list-style-type: none"> • Handels- og næringsforeninger • Arbeidsgiver- og arbeidstagerorganisasjoner • Bransjeorganisasjoner innen transport og næringsliv 	<p>Organisasjonene har ingen egne behov knyttet til transport- og arealutviklingen ut over å arbeide for sine medlemmers interesser. Slik sett er behovene de samme som for næringslivets og arbeidstagneres transporter.</p> <p>Organisasjonenes egne behov er knyttet til deltagelse og innflytelse i plan- og vedtaksprosesser. Dette er imidlertid "prosessuelle" behov og ikke behov knyttet til tiltak.</p>

Utbyggingsinteresser ved transportknutepunkter

- Entreprenører
- Utbyggingselskaper
- Rom eiendom

For nesten alle utbyggerinteresser er det viktig med et velfungerende transportsystem. Avgrensningen her er satt til interesser ved transportknutepunkter fordi det er her koblingen mellom arealutvikling og transportsystemet er størst.

Behovene er knyttet til:

- Effektiv og tilpasset arealbruk til samferdselsformål
- Mulighet for fortetting/utbygging i knutepunkter
- Attraktive stasjonsbyer med gode områdekvaliteter

Også denne interessegruppen har "prosessuelle" behov, i første rekke knyttet til forutsigbarhet i planleggingen.

3.3.3 OPPSUMMERING AV INTERESSENTENES BEHOV

De viktigste blant interessentens behov kan oppsummeres slik:

- Raske, effektive og forutsigbare reiser både for personreiser og gods. Det omfatter et robust transportsystem med god driftsstabilitet som gir trygghet for en reise til forventet tid
- God kapasitet, både for personreiser og gods
- Gode knutepunkter og omstigningsforhold for personreiser, og gode terminaltilknytninger for gods
- Trygg og sikker reise

3.4 REGIONALE OG LOKALE MYNDIGHETERS BEHOV

Regionale og lokale 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 og det forvaltningsansvar lokale og regionale myndigheter har. Regionale og lokale behov er nedfelt gjennom planer og vedtak. Nedenfor presenteres relevante regionale og kommunale behov slik de fremgår av vedtatte planer.

3.4.1 DET SENTRALE ØSTLANDSOMRÅDET**Oslo-Akershus plansamarbeid**

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 [18]. 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 ute på høring. [4]

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

- Osloregionen 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, både til resten av landet og til utlandet. Transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig, med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport.

Følgende skal oppnås gjennom plansamarbeidet:

1. Klimagassutslippene reduseres slik at regionen bidrar til å oppfylle de nasjonale målene om at Norge skal være klimanøytralt innen 2030
2. Det legges til rette for å håndtere en sterk fremtidig vekst i befolkningen
3. 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
4. Naturmangfoldet i Oslo og Akershus forvaltes slik at det bidrar til å oppfylle de nasjonale målene om naturtyper og artsmangfold
5. Næringslivets konkurransekraft bedres ved at transporttilbudet for arbeids- og fritidsreiser samt varestrømmer (logistikk) forbedres
6. Investeringer og prioriteringer i transportsystemet skal understøtte utviklingen av en effektiv arealbruk og økt kollektivandel
7. Byer og tettsteder i Oslo og Akershus utvikles med kvalitet og innhold ved at økonomisk, sosial, fysisk og kulturell utvikling sees i sammenheng.
8. 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 frem til gode løsninger og realisere dem

Østlandssamarbeidet

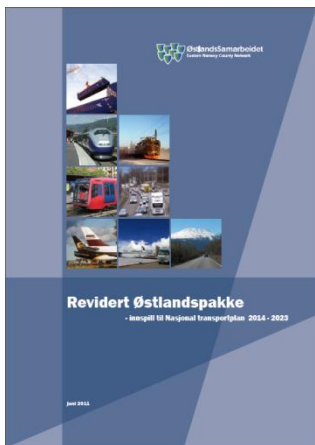
Østlandssamarbeidet er et nettverkssamarbeid mellom de åtte fylkeskommunene på Østlandet: Akershus, Buskerud, Hedmark, Oppland, Oslo, Telemark, Vestfold og Østfold. Formålet med samarbeidet er knyttet til felles påvirkning av eksterne beslutningsorganer og til å utnytte fordeler gjennom felles prosjekt- og utviklingsarbeider. Samferdsel er ett av de prioriterte områdene for Østlandssamarbeidet.

Fylkeskommunene i Østlandssamarbeidet har følgende hovedmål og strategi for utviklingen på Østlandet:

- Videreutvikle Østlandet som en konkurransedyktig region i Europa
- 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

I juni 2011 la Østlandssamarbeidet frem et felles innspill til arbeidet med NTP for 2014–2023 i form av en revidert Østlandspakke [37]. I denne har utbygging av jernbanen og Intercity tilbudet høyeste prioritet.

Østlandssamarbeidet har spesielt lagt vekt på å håndtere en sterk befolkningsvekst og økning i transportbehovet, miljøutfordringer og behovet for å utvikle en flerkjernestruktur som minsker presset på hovedstadsområdet. På denne bakgrunn ble følgende punkter vedtatt på møte i Østlandssamarbeidets kontaktutvalg i juni 2011:



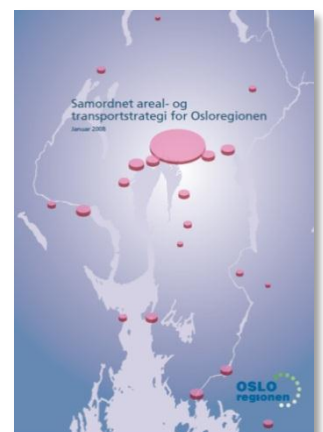
- Intercity -triangelet mellom Oslo og Halden, Skien og Lillehammer må bygges ut med dobbeltspor og høy hastighet innen 2023. Reisetilbudet på øvrige jernbaner må forbedres, i første omgang med bedre frekvens.
- Finansieringen av kollektivtrafikken – både investeringer og drift – må bli et hovedtema i NTP 2014–2023. Det må planlegges for en fordobling av antall kollektivreiser. Dette krever langsiktig og forutsigbar finansiering som premierer passasjervekst. I Oslo og Akershus – og i alle andre storbyregioner – vil en dobling av kollektivtrafikken også kreve store investeringer i annen skinnegående transport, som T-bane
- Utbygging av hovedveiene i de nasjonale transportkorridorene på Østlandet må fullføres av hensyn til trafiksikkerhet og fremkommelighet. Staten må ta et større ansvar for finansieringen av stamveiutbyggingen.
- Ved kostnadsøkninger i vedtatte bompengeprojekter må Statens forholdsmessige andel av finansieringen opprettholdes
- Fylkeskommunene må settes økonomisk i stand til å ta igjen etterslep både i investering og vedlikehold av veier overtatt fra staten. På fylkesveier med stor trafikk må det bli mulig å finansiere utbygging av midtdele og kollektivfelt
- Grensekryssende transport på vei og bane, og spesielt godstransport, må behandles langt mer omfattende i NTP 2014–2023 enn i tidligere transportplaner
- Moderne godsterminaler med tilhørende adkomst må planlegges og utbygges for å få mer gods på båt og bane. Utbygging av dobbeltspor til utlandet, utnyttelse av de lokale havnene og elektrifiseringen av jernbanen vil være viktige virkemidler
- Helhetlig og effektiv prosjektgjennomføring krever handlekraftig organisering og finansiering gjennom selskapsorganisering i Jernbaneverket og Statens vegvesen. Plansystemet for utbygging av jernbane og vei må forenkles og reformeres

Samarbeidsrådet for Oslo-regionen

Samarbeidsrådet for Oslo-regionen består av 67 kommuner og to fylkeskommuner i hovedstadsområdet: Oslo kommune, Akershus og Østfold fylkeskommuner, samt alle kommuner i de to fylkene, samt kommuner i Buskerud, Vestfold, Oppland og Hedmark.

Samarbeidsalliansens mål er å styrke Oslo-regionen som en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa. Styret i Oslo-regionen vedtok i januar 2008 følgende overordnede mål for samordnet areal- og transportstrategi for Oslo-regionen: [24]

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





Göteborg-Oslo regionen

Göteborg-Oslo-regionen (GO-regionen) ble etablert i 1995 som et samarbeid mellom Oslo og Göteborg. I 2003 gikk Akershus og Østfold fylkeskommuner og Västra Götalandsregionen inn i samarbeidsregionen. I 2011 gikk også Grensekomiteen med Østfold og Bohuslän/Dalsland inn i samarbeidet.

Formålet med samarbeidet innen GO-regionen er å styrke en bærekraftig, regional utvikling på tvers av grensen. Samarbeidet konsentrerer seg dels om å fremme regionen som attraktiv for bosatte og næringsvirksomheter, dels om å formidle utviklingsbehov mot regionale og nasjonale myndigheter.

Regionen arbeider innen kultur, turisme, næringsutvikling, utdanning og, ikke minst, innen kommunikasjoner og transport. Det er nedsatt en egen arbeidsgruppe innen "Kommunikasjoner" som av rådet for GO-regionen har fått i mandat å jobbe for følgende tema[8]:

- Utvikling og implementering av kommunikasjon med større grad av trafiksikkerhet i regionen
- Tilgodese rådende behov for kommunikasjon hos ulike befolkningsgrupper
- Økt samordning av kommunikasjon og planlegging av kommunikasjon innenfor regionen og mellom regionen og andre områder
- Økt erfaringsutveksling og etablering av nettverk i regionen og med andre områder
- Utbygging av E6 til firefelts motorvei
- Utbygging av jernbanen med dobbeltsporkapasitet med en lengste reisetid på to timer mellom Oslo og Göteborg
- Forbedrede flyforbindelser i regionen
- Bærekraftig, rettferdig og jevnbyrdig utvikling på området

3.4.2 OSLOPAKKE 3

Oslopakke 3 er en overordnet plan for utbygging og finansiering av veier og kollektivtrafikk i Oslo og Akershus. Det politiske grunnlaget for Oslopakke 3 er gjort gjennom behandling av St.meld. nr. 17 (2008–2009) om Oslopakke 3. Der slås det fast at Oslopakke 3 skal sikre god fremkommelighet for alle trafikantgrupper i hovedstadsregionen. Viktige delmål er: [26]

- Rushtidsforsinkelsene skal reduseres. Næringsliv og kollektivtransport skal prioriteres
- Fremkommeligheten for gående og syklende skal økes

Ifølge Handlingsprogrammet for perioden 2011–2014 ligger følgende sentrale premisser til grunn for Oslopakke 3 [26][29]:

- Veksten i biltrafikken skal begrenses, og andelen av reiser med kollektivmidler, med sykkel og til fots økes
- Klimagassutslippene skal reduseres
- Lovfestede krav til luftforurensing og støy skal overholdes
- Antall drepte og hardt skadde skal reduseres
- Lovens krav om universell utforming skal etterleves
- Det fremtidige transportsystemet skal bidra til by- og tettstedsutvikling og nasjonale mål om lokal miljøkvalitet



For å nå de overordnede målene skal prioriteringene i Oslopakke 3 samordnes med andre areal- og transportpolitiske virkemidler. Samordnet utvikling av arealbruk og transportsystem skal ifølge St.meld. nr. 17 (2008–2009) sikre en gradvis strukturell endring som bidrar til å redusere transportbehovet, redusere privatbilbruken og øke andelen som reiser kollektivt, på sykkel eller til fots.

3.4.3 FYLKESPLAN FOR ØSTFOLD

Fylkesplan for Østfold, *Østfold mot 2050*, har definerte hovedmål knyttet til levekår, folkehelse, verdiskaping og miljø. For temaet *Verdiskaping* er bl.a. følgende delmål for infrastruktur satt opp [36]:

- Samordne delregionens arealstrategier for å sikre hensiktsmessige næringsarealer tilknyttet eksisterende infrastruktur
- Legge til rette for næringskonsentrasjoner (klynger) som har tilhørighet til hverandre
- Overføre transport av varer fra vei til jernbane og sjø
- Utvikle og samarbeide om regionale havner og fiskerihavner
- Sikre en effektiv og rask jernbaneforbindelse med tilstrekkelig kapasitet, herunder nytt dobbeltspor Oslo – Ski og deretter videre til Halden. Knytte ytre og indre Østfold sammen med en østfoldring
- Sikre god standard på hovedveiene – herunder rask utbygging av E18 og styrking av tverrforbindelsene
- Utvikle og sikre nytt sykehus på Kalnes god adkomst fra alle deler av fylket
- Oppgradere veinettet i byene gjennom bypakker / Østfoldpakke fase 2
- Sikre at Moss lufthavn Rygge kan utvikles som internasjonal flyplass med konkurransedyktige rammevilkår, og utnytte etableringen av flyplassen til utvikling av næringslivet



Østfold fylkeskommune har som klimamål at fylket skal være klimanøytralt innen 2030, og innen 2020 skal klimagassutslipp ligge 20 prosent under 2005-nivå. Minimum 50 prosent skal tas gjennom lokale tiltak, og i løpet av 2012 skal det oppnås en reduksjon i klimagassutslippene på 10 prosent sammenlignet med 2005-nivå. Blant flere delmål under dette er bl.a. disse:

- Redusere transportarbeidet gjennom samordnet areal- og transportplanlegging, der transporteffektivitet er førende for arealdisponeringen
- Øke arealutnyttelsen i byer og tettsteder gjennom fortetting og transformasjon av bebygde arealer og høy utnyttelse i nye områder
- Overføre transportaktivitet fra bil til kollektive transportløsninger, bl.a. ved økt satsing på kollektivtrafikk, og utvikling av kollektivknutepunkter og parkeringsstrategier

Fortetting, byutvikling og transport er blant prioriterte oppfølgingsområder i fylkesplanen. De følger opp behovene og strategiene nedfelt i samordnet areal- og transportplanlegging for Oslo-regionen (se ovenfor).

3.4.4 FYLKESPLAN FOR AKERSHUS

Fylkesplanleggingen for Akershus inngår i plansamarbeidet med Oslo, jfr. avsnitt om dette i kapittel 3.4.1. Den overordnede areal- og transportpolitikken for Akershus er nedfelt i Oslopakke 3.

3.4.5 REGIONALE PLANER OG KOMMUNALE PLANER

Det er etablert flere organer for samarbeid mellom kommunene i området gjennom regionale råd:

- Follorådet
- Regionrådet for Mosse-regionen
- Indre Østfold regionråd
- Nedre Glomma regionråd

Det skjer et utstrakt samarbeid på tvers av kommunene gjennom regionrådene, og mye av kommunens strategier opp mot regionale planer for areal- og transportplanlegging koordineres gjennom regionrådene. For Østfold og Follo er dette i samsvar med de behov og strategier som ligger i fylkesplaner og i interregionale samarbeidsfora som Østlandssamarbeidet, Osloregionen og Oslo-Akershus plansamarbeid.

3.4.6 JERBANEFORUM ØST

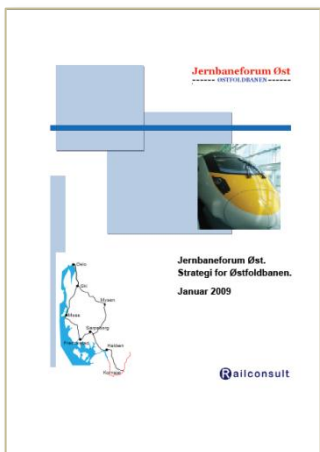
Jernbaneforum Øst er en interesseorganisasjon for Østfoldbanens østre og vestre linjer fra Oslo til svenskegrensen. Medlemmene består av kommunene langs de to linjene, fylkeskommunene Akershus og Østfold, Oslo kommune, LO, NHO samt Kommunenes Sentralforbund. Pendlereforeningen i Follo og Østfold er også involvert som medlem i Jernbaneforumets arbeidsutvalg. Østfold fylkeskommune er sekretariat for forumet. [10]

Formålet med Jernbaneforum Øst er å sikre en rask utvikling av Østfoldbanen med dobbeltspor og høy hastighet gjennom Østfold via byene helt til Kornsjø.

Dette gjøres blant annet ved å påvirke beslutningstagere gjennom jevnlig kontakt med NSB, Jernbaneverket, nasjonale plan- og vedtaksmyndigheter og ulike faginstanser innen jernbaneområdet.

I januar 2009 la Jernbaneforum Øst frem en strategi for utbygging av Østfoldbanen [11]. Denne ble laget som grunnlag for Jernbaneforum Øst og Østfold fylkeskommunes arbeid med Nasjonal transportplan 2010–19 og senere oppfølging overfor sentrale myndigheter. Strategien tar utgangspunkt i inndeling av jernbanens utbyggingsbehov i prosjektpakker og med forslag til fremdrift. I tillegg til tiltak langs Vestre linje understreker jernbaneforumet bruk av Østre linje som avlastning for Vestre linje

Jernbaneforum Øst la også frem en rapport i 2009 som beskriver reisetids- og investeringsalternativer på strekningen Oslo – Göteborg, med hovedvekt på delstrekningen Halden – Öxnered[12]. Et av formålene med denne rapporten var å beskrive ulike alternative strategier for utbygging mellom Oslo og Göteborg gjennom Østfold, og å dokumentere hvilket togtilbud som kan oppnås ved en bane som både betjener underveismarkedet og relasjonen mellom Oslo og Göteborg. Disse vurderingene blir oppdatert gjennom den pågående høyhastighetsutredningen gjennom Østfold.



3.5 OPPSUMMERING

Behovene som fremkommer i lokale og regionale myndigheters planer og strategier, bygger i hovedsak opp under de normative behov som kommer til uttrykk i nasjonale planer og vedtak. På regionalt nivå, dvs. ut over det interne i det enkelte lokalområde, er dette de mest gjennomgående behov ut fra lokale og regionale myndigheters planer:

- Transportsystem som gir større konkurransekraft for næringslivet
- Redusert reisetid som gir større regional integrasjon, regionforstørrelse, større frihet i valg av arbeids- og bosted
- Effektiv arealbruk, flerkjernet byutvikling
- Dempet vekst i biltrafikken, behov for å prioritere næringslivets transporter og kollektivreiser
- Reduserte klimagassutslipp

4 Oppsummering

På grunnlag av behovsanalysen oppsummerer dette kapitlet hovedbegrunnelsen for tiltak i transportkorridoren i form av det prosjektutløsende behovet. Ved evaluering av konsepter skal også andre behov inngå. Disse presenteres her som andre viktige behov.

4.1 PROSJEKTUTLØSENDE BEHOV

På bakgrunn av behovsanalysen er det prosjektutløsende behovet for tiltak i transportkorridoren Oslo–Halden:

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

Det prosjektutløsende behovet utgjør hovedbegrunnelsen for tiltak

Et av hovedmålene 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 i forhold til. 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 i utgangspunktet utløste krav om KVVU, i dette tilfellet utbygging av IC-tilbudet mellom Oslo og Halden.

Vanligvis skal større tiltak dekke flere behov og ha en lang rekke positive og negative effekter. Det prosjektutløsende behovet skal skrelles for alle i og for seg viktige og relevante “dessuten-argumenter”. Formuleringen skal være sterk nok i seg selv til å begrunne at tiltaket (dvs. KVVU-konseptet) 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.

Økt kapasitet for å møte sterk vekst i transportetterspørselen

Behovsanalysen viser at det aller viktigste behovet i transportkorridoren Oslo–Halden er å håndtere den kraftige befolkningsveksten og økte transportetterspørselen. Transportinfrastrukturen i null-alternativet, dvs. med de tiltak som er under gjennomføring eller med vedtatt finansiering, vil ikke ha tilstrekkelig kapasitet til å dekke fremtidig transportetterspørsel. Håndtering av denne veksten på en måte som samtidig tilfredsstiller både de nasjonale transport- og miljøpolitiske mål, og de spesifikke mål for utviklingen av Follo og Østfold som del av Oslo-området, er den viktigste utfordringen fremover.

Det tiltaksutløsende behovet for økt kapasitet er også i samsvar med primærinteressentenes dominerende behov knyttet til økt kapasitet på jernbanen. Dette gjelder både innen persontransport og godstransport. For godstransporten er det særlig behov for mer kapasitet for jernbanetransport over svenskegrensen. Dersom havnene i Østfold skal ta mer av godstransporten som i dag går inn til Oslo, vil det også være behov for mer kapasitet på jernbanenettet om denne transporten ikke skal belaste veinettet med mer gods fra båt via havn på vei.

Punktligheit er en forutsetning

God kapasitet er det grunnleggende behovet, men dette er ikke tilstrekkelig med mindre togtilbudet er punktlig. Togtilbudet dekker ikke behovet dersom gods- og

persontrafikken ikke kan stole på at man når frem til forventet tidspunkt. Regularitet og forutsigbare reiser er så viktig at dette er vurdert å være en del av det prosjekt-utløsende behovet. På kort sikt er dette det mest påtrengende behovet for Østfoldbanen.

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

God frekvens og redusert reisetid

God frekvens og reduserte reisetid er viktige behov for å sikre god tilgjengelighet for alle reiser, særlig for arbeidsreiser mellom Oslo, Akershus og Østfold, og internt i Østfold. Dette 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 regionforstørrelse, dvs. at et større område blir del av en felles arbeids-, bolig- og serviceregion med større frihet i valg av arbeid og bosted.

Redusert reisetid er også viktig for godstransporten og vil medvirke til å styrke konkurransekraften for næringslivet i transportkorridoren.

Tabell 4.1: Oppsummering av behovene fremkommet gjennom behovsanalysen

Normative behov (N)	
N1	Behov for å sikre at hovedstadsregionen utvikler seg videre som en attraktiv og internasjonal konkurransedyktig storbyregion med et transporttilbud som kan håndtere sterk vekst i befolknings- og transportetterspørselen
N2	Behov for styrket regional utvikling i Østfold innen en større og robust bolig- og arbeidsmarkedsregion med god tilgjengelighet for arbeidsreiser mellom Østfold og Oslo/Akershus og internt i Østfold
N3	Behov for å redusere klimagassutslippene fra transportsektoren
N4	Behov for at mer av person- og godstransporten overføres fra vei til jernbane
N5	Behov for en arealutvikling som demper etterspørselen etter biltransport, og som legger til rette for effektiv og attraktiv kollektivbetjening
N6	Behov for økt kapasitet på jernbanenettet
Etterspørselsbaserte behov (E)	
E1	Behov for økt transportkapasitet for persontransport inn mot Oslo
E2	Kapasitetsbehovet gjelder kollektivtransporten for å dempe trafikkskapte miljøbelastninger og køproblemer på veinettet inn og ut av Oslo
E3	Behov for mer kapasitet og regularitet i persontrafikken med jernbane
E4	Behov for mer kapasitet for godstransport på jernbane særlig for å fange opp forventet vekst i godstransporten over landegrensen
E5	Behov for økt trafiksikkerhet, færre ulykker
Interessegruppers behov (IG)	
IG1	Raske, effektive og forutsigbare reiser for personer og for gods. Dette omfatter også et robust transportsystem med god driftsstabilitet som gir trygghet for en sikker reise til forventet tid
IG2	God kapasitet, både for personreiser og gods
IG3	Gode knutepunkter og omstigningsforhold for personreiser og gode terminaltilknytninger for gods
IG4	Trygg og sikker reise
Lokale og regionale myndigheters behov (LRM)	
LRM1	Transportsystem som gir større konkurransekraft for næringslivet
LRM2	Større regional integrasjon, regionforstørring, større frihet i valg av arbeid og bosted
LRM3	Effektiv arealbruk, flerkjernet byutvikling
LRM4	Dempet vekst i biltrafikken, behov for å prioritere næringslivets transporter og kollektivreiser
LRM5	Reduserte klimagassutslipp

Tabell 4.2: Behov fremkommet i behovsanalysen, fordelt på prosjektutløsende og andre viktige behov, jf. Tabell 4.1

Prosjektutløsende behov (pub): <u>kapasitet, pålitelighet og frekvens og reisetid</u>	
PUB1 Større kapasitet på jernbanen	
N1	Transporttilbud som kan håndtere sterk vekst i befolknings- og transportetterspørselen
N6	Økt kapasitet på jernbanenettet
E1	Økt transportkapasitet for persontransport inn mot Oslo
E3	Mer kapasitet i persontrafikken med jernbane
E4	Mer kapasitet for godstransport, særlig over landegrensen
IG2	God kapasitet, både for personreiser og gods
LRM1	Større konkurransekraft for næringslivet
PUB2 Større punktlighet	
N5	Effektiv og attraktiv kollektivbetjening
E3	Regularitet i persontrafikken med jernbane
IG1	Forutsigbare reiser for personreiser og gods, god driftsstabilitet, reise til forventet tid
LRM1	Større konkurransekraft for næringslivet
PUB3 God frekvens og redusert reisetid	
N2	God tilgjengelighet for arbeidsreiser mellom Østfold og Oslo/Akershus og internt i Østfold
IG1	Korte, effektive reiser både for personreiser og gods
LRM1	Større konkurransekraft for næringslivet
LRM2	Større regional integrasjon, regionforstørring, større frihet i valg av arbeid og bosted
Andre viktige behov	
A1 Reduserte kø- og fremkommelighetsproblemer og mindre utslipp fra veitrafikken	
A2.1 Redusere veksten i biltrafikken	
N5	Dempe etterspørselen etter biltransport
E2	Dempe køproblemer på veinettet inn og ut av Oslo
LRM4	Dempe veksten i biltrafikken, behov for å prioritere næringslivets transporter og kollektivreiser
A.2.2 Redusere utslippene av klimagasser og andre miljøproblemer	
N3	Redusere klimagassutslippene fra transportsektoren
E2	Dempe trafikkskapte miljøbelastninger og køproblemer på veinettet inn og ut av Oslo
LRM5	Reduserte klimagassutslippene
A2.3 Overføring av gods fra vei til bane	
N4	Behov for at mer av person- og godstransporten overføres fra vei til jernbane
LRM4	Dempet vekst i biltrafikken, behov for å prioritere næringslivets transporter og kollektivreiser
A2 Behov for et tryggere transportsystem med færre ulykker	
E5	Behov for økt trafiksikkerhet, færre ulykker
IG4	Behov for trygge og sikre reiser
A3 Bygge opp under en flerkjernet byutvikling med en transporteffektiv arealutvikling og effektive knutepunkter	
N2	Større, robust bolig- og arbeidsmarkedsregion
N5	Arealutvikling som legger til rette for effektiv og attraktiv kollektivbetjening
IG3	Gode knutepunkter og gode terminaltilknytninger for gods
LRM2	Større regional integrasjon, regionforstørring, større frihet i valg av arbeid og bosted
LRM3	Effektiv arealbruk, flerkjernet byutvikling

4.2 ANDRE VIKTIGE BEHOV

I tillegg til det prosjektutløsende behovet skal evaluering av konseptene også fange opp andre positive og negative sideeffekter ved konseptene. 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 [6]. Grunnlaget for dette er øvrige viktige behov som fremkommer av behovsanalysen. Oppsummert er dette (jfr. også tabell 4.1 og 4.2):

- *Redusere kø og fremkommelighetsproblemer og utslipp fra veitrafikk*
 - *Redusere veksten i biltrafikken*
 - *Redusere klimaproblemene og utslippet av klimagasser*
 - *Overføre gods fra vei til bane*
- *Færre trafikkulykker*
- *Bygge opp under en flerkjernet byutvikling med en transporteffektiv arealutvikling og effektive knutepunkter*

Redusere kø- og fremkommelighetsproblemene og utslippene fra veitrafikken

Dette behovet dekker flere underbehov som virker i samme retning. Redusert vekst i biltrafikk er viktig både for å dempe kø- og avviklingsproblemene inn mot Oslo, redusere klimagassutslipp og andre miljøfaktorer knyttet til veitrafikken. Overføring av gods fra vei til bane er også en del av det samme overordnede miljøbehovet.

Bygge opp under transporteffektiv arealutvikling og effektive knutepunkter

Flerkjernet byutvikling i hovedstadsområdet er en gjennomgående strategi i plandokumenter både fra nasjonale, regionale og lokale planmyndigheter i Oslo-området. Dette betinger en samordnet transport- og arealpolitikk som bygger opp under en arealutvikling som legger til rette for effektiv og attraktiv kollektivbetjening, gode knutepunkter og gode terminaltilknytninger for gods. En større regional integrasjon med regionforstørrelse og større frihet i valg av arbeid og bosted betinger også en transporteffektiv arealutvikling, hvor god tilgjengelighet til et attraktivt kollektivtilbud og til regionale togtilbud vil være viktige forutsetninger. I motsatt fall vil regionforstørrelsen føre til mer bilbruk og enda større press på veinettet.

5 Referanser

- [1] Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre (2008): *Avtale om klimameldingen*, januar 2008
- [2] Avinor, Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen (2010): *Revisjon av målstruktur*. NTP Utredningsfasen 2014–2023., 1. oktober 2010.
- [3] Avinor, Jernbaneverket, Kystverket, Statens vegvesen (2011): *Langsiktige kapasitetsutfordringer i Oslo-området*. NTP Utredningsfasen 2014–2023, januar 2011
- [4] Byrådet i Oslo og fylkesutvalget i Akershus (2011): *Planstrategi og planprogram. For areal og transport i Oslo og Akershus*. Høringsutkast. 14. mars 2011
- [5] Denstadli Jon Martin og Arne Rideng (2010): *Reisevaner på fly 2009*. TØI rapport 1073/2010
- [6] Finansdepartementet (2010): *Utarbeidelse av KVU/KL dokumenter*. Veileder nr. 9. Versjon 1.1, 28.4.2010
- [7] Grønland, S.E. og I.B. Hovi (2011): *Godsknutepunkter – struktur og effektivitet*. TØI-rapport 1128/2011
- [8] Göteborg-Osloregionen:
<http://www.go-regionen.org/huvudmeny/kommunikationer/>
- [9] Hovi, Inger Beate, Stein Erik Grønland og Wiljar Hansen (2011): *Grunnprognoser for godstransport til NTP*. TØI rapport 2011/1126, januar 2011
- [10] Jernbaneforum øst:
http://www.ostfoldfk.no/modules/module_123/proxy.asp?D=2&C=402&I=19889
- [11] Jernbaneforum øst (2009): *Strategi for Østfoldbanen*. Railconsult januar 2009
- [12] Jernbaneforum Øst (2009): *Oslo – Göteborg. Halden – Öxnered. Investeringer og togtilbud*. Railconsult september 2009
- [13] Jernbaneverket (2011): *Mulighetsstudie utbyggingskonsepter for Intercity-strekningen. Østfoldbanen*, januar 2011
- [14] Jernbaneverket (2011): *Network Statement 2012*, mars 2011
- [15] Jernbaneverket (2011): *En jernbane for fremtiden. Perspektiver mot 2040*, april 2011.
- [16] Jernbaneverket (2011): *Konseptvalgutredning for IC-området Oslo – Halden. Verkstedrapport*, 8. juli 2011
- [17] Kommunal- og regionaldepartementet (2007): *St.meld. nr. 31, 2006–2007. Åpen, trygg og skapende hovedstadsregion. Hovedstadsmeldingen*, juni 2007
- [18] Kommunal- og regionaldepartementet (2008): *Ot.prp. nr. 10 (2008–2009): Om lov om endringer i forvaltningslovgivningen mv. (gjennomføring av forvaltningsreformen)*, oktober 2008
- [19] Kommunal- og regionaldepartementet (2009): *St.meld. nr. 25. (2008–2009). Lokal vekstkraft og fremtidstru. Om distrikts- og regionalpolitikken*, april 2009

- [20] Kystverket (2011): *Stamnettutredning 2011*, april 2011
- [21] Miljøverndepartementet (2007): *St.meld. nr. 34 (2006–2007): Norsk klimapolitikk*, juni 2007
- [22] Miljøverndepartementet (2011): *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging – i medhold av § 6-1 i plan- og bygningsloven*, vedtatt i kongelig resolusjon 24. juni 2011
- [23] Norconsult (2011): *Punktlighetsanalyse Intercity-strekningene Østfoldbanen, Dovrebanen og Vestfoldbanen*, november 2011
- [24] Oslo-regionen (2008): *Samordnet areal- og transportstrategi for Oslo-regionen*, januar 2008
- [25] Rambøll (2010): *Fremkommelighetsundersøkelser for bil i Oslo og Akershus 2009–2010*. Prosam-rapport 190, mars 2010
- [26] Samferdselsdepartementet (2009): *St.meld. nr. 17 (2008–2009) Om Oslopakke 3 trinn 2*, mars 2009
- [27] Sitma (2011): *Gods og logistikk i Osloregionen mot 2040*, mars 2011
- [28] Statens vegvesen og Jernbaneverket (2007): *Konseptvalgutredning Oslopakke 3.*, desember 2007
- [29] Statens vegvesen, Jernbaneverket, Akershus fylkeskommune, Oslo kommune (2010): *Handlingsprogram 2011–2014 for Oslopakke 3*, mai 2010, vedtatt gjennom lokal politisk behandling våren 2011
- [30] Statens vegvesen Region øst, Oslo kommune, Bærum kommune (2010): *Tiltaksutredning for luftkvalitet i Oslo og Bærum kommune*, mai 2010
- [31] Statens vegvesen Region øst (2011): *Rutevise utredninger for riksvegnettet Riksveggrute 1. E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo, Rv. 21/22/110/111/120*, april 2011
- [32] Vareide Knut (2009): *Næringsanalyse Follo. Benchmarking av næringsutvikling og attraktivitet*. Telemarksforskning TF-notat nr. 59 – 2009
- [33] Vareide Knut, og Hanna Nyborg Storm (2010): *Næringsutvikling og befolkningsutvikling Follo*. Telemarksforskning. TF-notat nr. 37/2010, desember 2010
- [34] Vista analyse (2010): *Utbyggingsstrategi for Østfoldbanen og Vestfoldbanen. Mulighetsstudie trafikk og lønnsomhet*. November 2010
- [35] Vista Analyse AS (2011): *KVU for IC-området – situasjonsbeskrivelse Østfoldbanen*, april 2011
- [36] Østfold fylkeskommune (2009): *Østfold mot 2050*, mars 2009
- [37] Østlandssamarbeidet (2011): *Revidert Østlandspakke – innspill til Nasjonal transportplan 2014–2023*, juni 2011
- [38] Samferdselsdepartementet (2009): *St.meld. nr. 16 (2008–2009)*

