



Planlegging og utbygging av InterCity-strekningene

# Framdriftsplan for InterCity-utbyggingen

Februar 2016

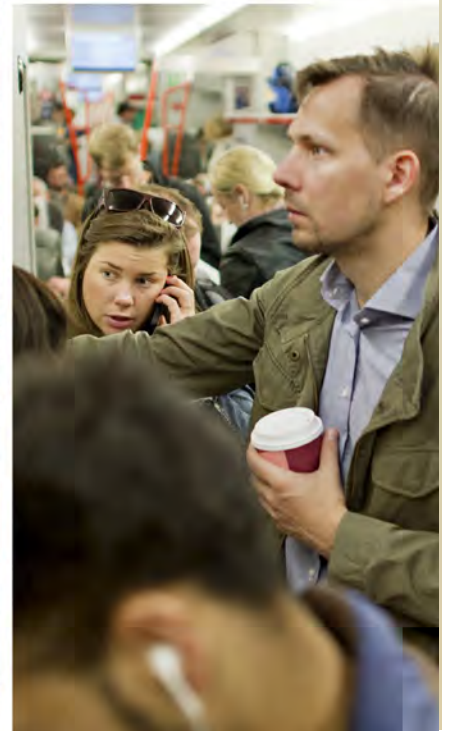


Foto: Hilde Lillejord, Anne Mette Storvik og Trond J. Strøm

---

# Forord

Som en del av grunnlaget for Nasjonal transportplan (NTP) 2018-2029 har Avinor, Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen utarbeidet sju vedleggsrapporter til grunnlagsdokumentet. Konklusjonene fra rapportene er oppsummert i grunnlagsdokumentet.

Følgende syv rapporter legges fram av transportetatene og Avinor:

- Grunnlag for klimastrategi
- Framtidig kapasitet på Oslo lufthavn
- Faglig grunnlag for motorvegplan
- Utviklingsstrategi for ferjefri og utbetra E39
- Langsiktig jernbanestrategi
- Framdriftsplan for InterCity-utbyggingen
- Flytting av Bodø lufthavn: samfunnsøkonomisk analyse og konsekvenser for byutvikling

Jernbaneverket planlegger og bygger dobbeltspor med utgangspunkt i NTP 2014-2023, etatens forslag til utbyggingsstrategi for InterCity-strekningene av 15.03.14 og bestilling av 20.12.13 om å innlemme Ringeriksbanen i InterCity-satsingen. Sammen med statsbudsjettet for 2015 legges dette til grunn for *Framdriftsplan for InterCity-utbyggingen*. Det fremgår hvordan InterCity-strekningene på Dovrebanen, Østfoldbanen, Vestfoldbanen og Ringeriksbanen kan ferdigstilles innen 2024/2026 og være fullt utbygget i 2030.

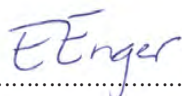
InterCity-satsingen vil gi et forbedret togtilbud med kortere reisetid og høyere frekvens. En forbedret infrastruktur vil være vesentlig for å nå nullvekstmålet i byområder, legge til rette for en miljøvennlig arealutvikling og styrke togtilbudet på lengre distanser.

Oslo 29. februar 2016



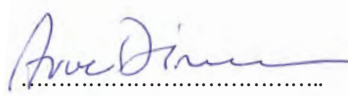
Avinor

Dag Falk-Petersen  
Konsernsjef



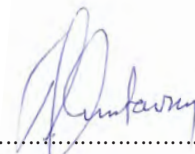
Jernbaneverket

Elisabeth Enger  
Jernbanedirektør



Kystverket

Arve Dimmen  
Fungerende kystdirektør



Statens vegvesen

Terje Moe Gustavsen  
Vegdirektør

---

# Innhold

<b>Sammendrag: Dobbeltspor i InterCity-området i 2030</b>		<b>5</b>
<b>1</b>	<b>Bakgrunn</b>	<b>6</b>
1.1	Nasjonal transportplan 2014-2023	6
1.2	Utbyggingsstrategi InterCity	6
1.3	Statsbudsjettet for 2015	8
1.4	Retningslinjer NTP 2018-2029	8
<b>2</b>	<b>Banestrekninger InterCity</b>	<b>9</b>
2.1	Østfoldbanen	10
2.2	Vestfoldbanen	14
2.3	Dovrebanen	17
2.4	Ringeriksbanen	20
<b>3</b>	<b>Planlegging og utbygging fram mot 2030</b>	<b>21</b>
3.1	Infrastrukturkonsept	21
3.2	Felles teknisk designbasis	23
3.3	Planprosesser etter plan- og bygningsloven	23
3.4	Knutepunktutvikling i byområder	23
3.5	Framdriftsplan	24
3.6	Investeringskostnader	26
3.7	Kontraktstrategi	26
<b>4</b>	<b>Effekter av dobbeltspor i InterCity-området</b>	<b>27</b>
4.1	Transportøkonomiske virkninger	27
4.2	InterCity og nullvekstmålet	29
4.3	Miljøvennlig arealbruksutvikling	29
4.4	Styrker togtilbudet på lengre distanser	30



# Sammendrag:

## Dobbeltspor i InterCity-området i 2030

Det planlegges og bygges dobbeltspor i InterCity-området med utgangspunkt i Nasjonal transportplan 2014-2023 og føringene om trinnvis utbygging og tilbudsforbedring, samt omtalen av InterCity-satsingen i etterfølgende handlingsprogram og budsjett.

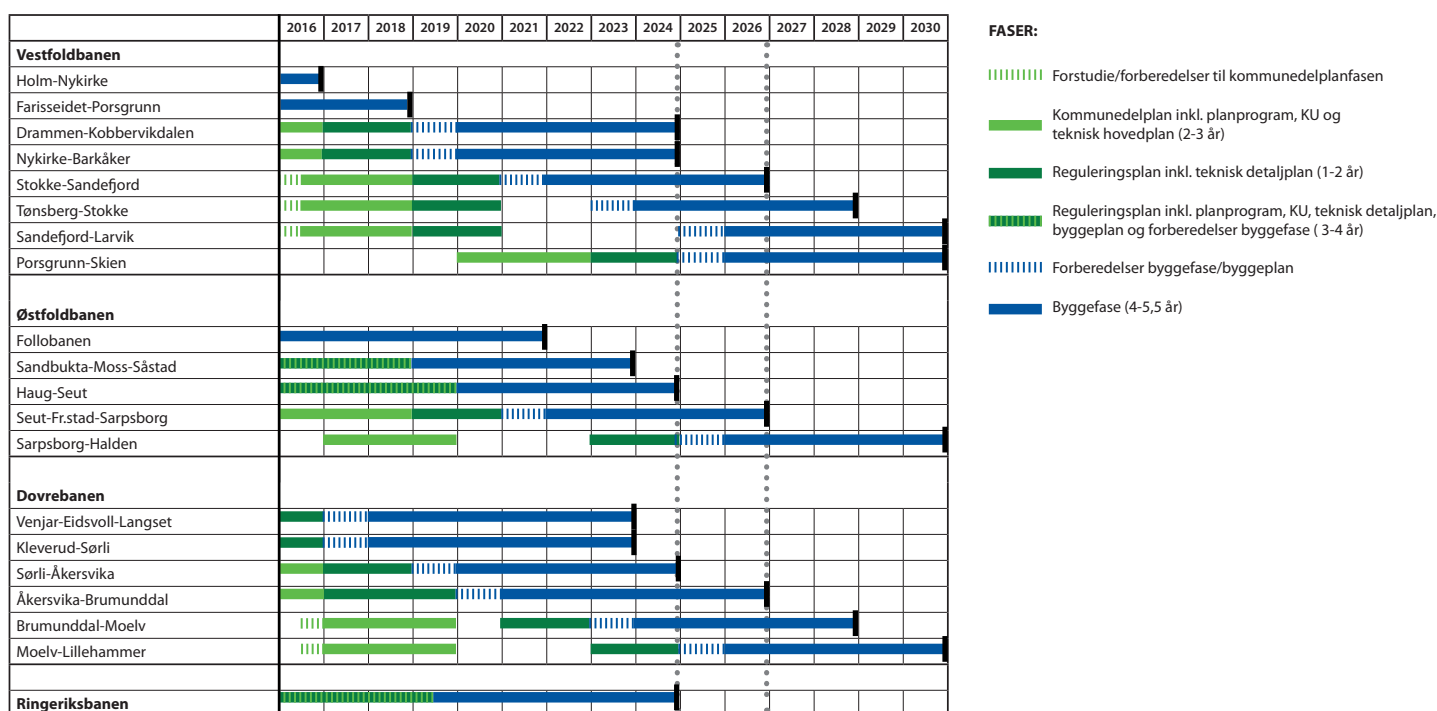
Milepelene i NTP 2014-2023 forutsetter at det skal foregå planlegging og utbygging på alle banestrekninger samtidig. For å ivareta helhetsspektivet og sikre at arbeidet er samordnet, rasjonelt og målrettet, er det etablert et felles jernbaneteknisk utgangspunkt for arbeidet på de ulike delstrekningene.

For at planlegging og utbygging skal kunne gjennomføres med forutsigbarhet og ønsket progresjon, er det etablert en felles praksis for de offentlige planprosessene. Hensikten er å forankre avgjørelser og lukke usikkerheter underveis i prosessen. Byområdene har det mest sammensatte

aktørbildet, og det er her viktigheten av samarbeid og tidlig forventningsavklaring er størst. De nye InterCity-stasjonene skal bli utgangspunkt for lokal knutepunktutvikling. Det krever et tett samarbeid med de andre aktørene som har ansvar og virkemidler.

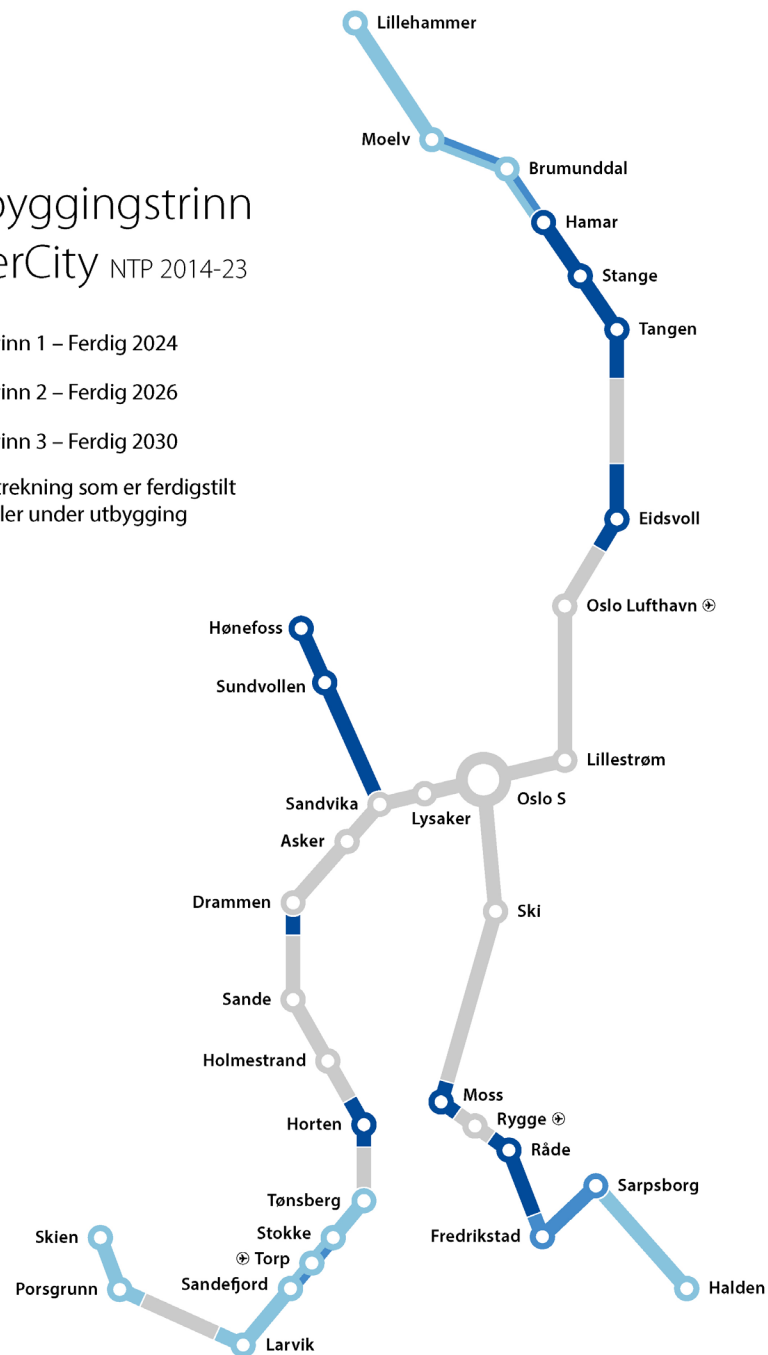
De positive effektene av å bygge ut dobbeltspor i InterCity-området er mange. De transportøkonomiske virkningene er et forbedret togtilbud med kortere reisetid og høyere frekvens. En forbedret infrastruktur vil være vesentlig for å nå nullvekstmålet i byområder, legge til rette for en miljøvennlig arealutvikling og styrke togtilbudet på lengre distanser.

Forslaget til framdriftsplan gir en forutsigbar planprosess, en kostnadseffektiv og rasjonell anleggsgjennomføring og en trinnvis tilbudsforbedring på alle banestrekninger fram mot endelig ferdigstilling av infrastrukturen i 2030.



## Utbyggingstrinn InterCity NTP 2014-23

- Trinn 1 – Ferdig 2024
- Trinn 2 – Ferdig 2026
- Trinn 3 – Ferdig 2030
- Strekning som er ferdigstilt eller under utbygging



InterCity-strategien og milepelene i NTP 2014-2023 som ligger til grunn for planleggingen.

---

# 1 Bakgrunn

Stortingets strategi for trinnvis utbygging og tilbudsforbedring er utgangspunktet for planlegging og bygging av dobbeltspor i InterCity-området.

Gjennom retningslinjene til arbeidet med Nasjonal transportplan 2018-2029 har Samferdselsdepartementet bedt om en overordnet framdriftsplan for videre planlegging og utbygging av dobbeltspor i InterCity-området fram mot 2030. Framdriftsplanen skal være basert på prinsippene i Statsbudsjettet for 2015 og retningslinjenes føringer for prioritering av tiltak.

## 1.1 Nasjonal transportplan 2014-2023

NTP 2014-2023 beskriver en strategi for utbygging av InterCity-strekningene, basert på en trinnvis ferdigstilling av infrastruktur og en trinnvis tilbudsforbedring. Hovedprinsippet er en målrettet utbygging innenfra og utover, parallelt på alle banestrekninger. Hensikten er å kunne ta ut effekt for de reisende i form av en trinnvis forbedring av togtilbudet (frekvens og reisetid), før endelig ferdigstilling av infrastrukturen. De viktige milepelene er 2024 og 2026, samt planlegging med sikte på endelig ferdigstilling av infrastrukturen i 2030.

InterCity-strategien bygger på konseptvalgutredningen for InterCity fra 2012.

Konseptvalgutredningen konkluderte med at det var nødvendig med full utbygging av dobbeltspor i InterCity-området, for å kunne svare på framtidens transportetterspørsel med et attraktivt kollektivtilbud.

For at utbygging skal få ønsket effekt ble det pekt på viktigheten av å treffe markedet, og velge stasjonslokaliteter som gir et stort passasjergrunnlag på lang sikt; det vil si tenke samordnet areal- og transportplanlegging og knutepunktutvikling rundt de nye stasjonene. Det øker nytten av investeringene. Det ble pekt på at sentral stasjonslokalisering, reisetid og hastighet må balanseres i det videre planarbeidet, og at dette er spesielt viktig i de tilfellene hvor det regionale markedet og fjernmarkedet har ulike behov.

Ringeriksbanen lå inne i NTP 2014-2023 med oppstart av planlegging i siste del av planperioden.

Samferdselsdepartementet ba i brev av 20.12.13 om at Ringeriksbanen innlemmes i InterCity-satsingen.

## 1.2 Utbyggingsstrategi InterCity

På bakgrunn av NTP-vedtaket fikk Jernbaneverket i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å utarbeide en utbyggingsstrategi for InterCity-satsingen. Hovedprinsippene skulle være som følger:

- Det skal bygges innenfra og ut. En slik tilnærming vil gi tilbudsforbedringer til flest mulig reisende, samtidig som reisetidsreduksjonene kommer alle de reisende på strekningen til gode.
- Strekninger med høyest nytte realiseres først, samtidig skal hensynet til effektiv planlegging og kostnadseffektiv utbygging ivaretas.
- Samhandling med andre store infrastrukturtiltak, som for eksempel store vegprosjekter, der dette er naturlig.

Jernbaneverkets anbefaling var å velge en utbyggingsstrategi som tar hensyn til at satsingen har et sammensatt mål-bilde. Rasjonell og kostnadseffektiv anleggsgjennomføring må veies opp mot trinnvis tilbudsutvikling og høy trafikantnytte. En modell for gjennomføring som rendyrker ett av de to aspektene er ikke svaret for InterCity-satsingen.

Regjeringen tok stilling til anbefalingen gjennom Statsbudsjettet for 2015.

### 1.3 Statsbudsjettet for 2015

Regjeringen har gitt følgende føringer for det videre planarbeidet på InterCity-strekningene (sitat<sup>1</sup>):

- *InterCity-utbyggingen er samlet sett svært omfattende, og det er viktig at planleggingen og utbyggingen skjer så effektivt som mulig. I den videre utredning og planlegging legges det opp til en utbyggingsrekkefølge som gjør at ressurser og kompetanse blir utnyttet best mulig samtidig som det gradvis legges til rette for et bedre togtilbud i tråd med målsettingene i Nasjonal transportplan 2014-2023. Den videre planleggingen vil bidra til en optimal og samfunnsøkonomisk riktig avveining. Siden varigheten av de lokale planprosessene er usikker, vil Jernbaneverket arbeide parallelt med å klargjøre flere strekninger for bygging.*
- *Jernbaneverket skal i den videre utredning og planlegging koordinere utbyggingen med andre større infrastrukturinvesteringer, for både å unngå merkostnader ved å bygge flere ganger samme sted, og bidra til å redusere belastningen på lokalsamfunnene ved en kortere samlet utbyggingsperiode. Dette betyr ikke at større veg- og baneprosjekter må bygges ut samtidig, men at det planlegges slik at inngrepsperioden i de mest sentrale områder blir kortest mulig. Dette gjelder spesielt for tiltakene som skal gjennomføres i og rundt Fredrikstad og Sarpsborg på Østfoldbanen, men også for enkelte tiltak på Vestfold- og Dovrebanen. Koordineringen må vurderes ut fra hvordan den påvirker kostnader og samfunnsøkonomisk lønnsomhet for prosjektene.*
- *Den videre utredning og planlegging av InterCity-strekningene skal drives fram slik at ambisjonene om ferdigstilling innen 2030 skal være mulig. Dette er bl.a. viktig for å klarlegge premisene for annen arealbruk, spesielt i de tettbygde områdene. Som eksempel kan nevnes Larvik hvor det vil være viktig at Jernbaneverkets utrednings- og planarbeid avklarer trasé og stasjonslokalisering. Dette vil bidra til å lette arbeidet med planprosesser for andre infrastrukturtiltak.*
- *Jernbaneverket skal legge til grunn en helhetlig tilnærming for den videre planleggingen av InterCity-strekningene. Dette vil bidra til forutsigbarhet i*

*leverandørmarkedet og en mest mulig kostnadseffektiv utbygging. Etaten arbeider med å utvikle en felles metodisk tilnærming og standarder, eksempelvis for tilnærming til knutepunkter. Arbeid med standarder på strekningene innrettes slik at det ved valg av løsninger for det enkelte prosjekt kan veie kostnader mot nytte. Det må unngås at det etableres standarder som er kostnadsdrivende.*

- *Det er viktig at det totale investeringsomfanget ikke øker. De foreløpige kostnadsrammene som ble utarbeidet i forbindelse med KVU/KS1 for InterCity-strekningene, vil være førende for det videre planarbeidet i Jernbaneverket og for Samferdselsdepartementets oppfølging av prosjektet. Dette innebærer at dersom det i den videre planleggingen avdekkes behov for mer omfattende tiltak på én delparsell, skal Jernbaneverket søke å finne løsninger og inndekning for kostnadsøkningen innenfor den øvrige InterCity-porteføljen. Løsninger og kostnader vil bli nærmere detaljert i den videre planleggingen.*

### 1.4 Retningslinjer NTP 2018-2029

I retningslinjene for transportetatens arbeid med plangrunnlaget til Nasjonal transportplan av 19.05.15 er InterCity-utbyggingen omtalt under kap. 5.2 Oppfølging av store strategiske satsninger i NTP 2014-2023. InterCity-strategiens milepeler 2024 og 2026 skal ligge til grunn for arbeidet med plangrunnlaget til NTP 2018-2029, og det skal settes av midler til rasjonell gjennomføring. Det bes videre om at det i plangrunnlaget legges fram en endelig framdriftsplan for den videre utbyggingen, med utgangspunkt i de 5 føringene i statsbudsjettet og de føringene som framkommer av retningslinjene når det gjelder prioritering av tiltak.



## 2 Banestrekninger InterCity

InterCity-satsingen omfatter planlegging og bygging av sammenhengende dobbeltspor på Dovrebanen, Vestfoldbanen, Østfoldbanen og Ringeriksbanen. I de kommende årene skal det planlegges, prosjekteres og bygges 270 kilometer med nytt dobbeltspor og 22 nye stasjoner for å gjøre InterCity-nettet komplett.

### Status arbeid InterCity

- Planarbeid avventer KVV Grenlandsbanen
- Forstudie før oppstart kommunedelplan
- Kommunedelplan
- Forstudie før oppstart reguleringsplan
- Reguleringsplan
- Strekning under utbygging
- Strekning som er ferdigstilt

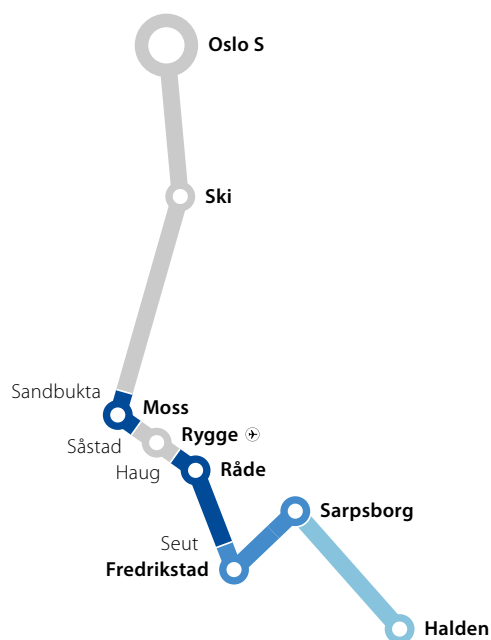


Som illustrasjonen viser pågår det planarbeid på ulike nivåer i InterCity-nettet, og flere strekninger er under bygging.

## 2.1 Østfoldbanen

På Østfoldbanen er det én strekning under bygging og fire under planlegging:

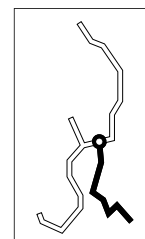
- Oslo-Ski (Follobanen); under bygging, åpnes i 2021
- Sandbukta - Moss – Såstad; planlegging på reguleringsplannivå
- Haug (Råde) - Seut (Fredrikstad); reguleringsplan med konsekvensutredning i oppstart
- Seut (Fredrikstad) – Sarpsborg; kommunedelplan med konsekvensutredning i oppstart
- Sarpsborg – Halden; forstudie til kommunedelplan



### Utbyggingstrinn Østfoldbanen

NTP 2014-23

- Trinn 1 – Ferdig 2024
- Trinn 2 – Ferdig 2026
- Trinn 3 – Ferdig 2030
- Strekning som er ferdigstilt eller under utbygging





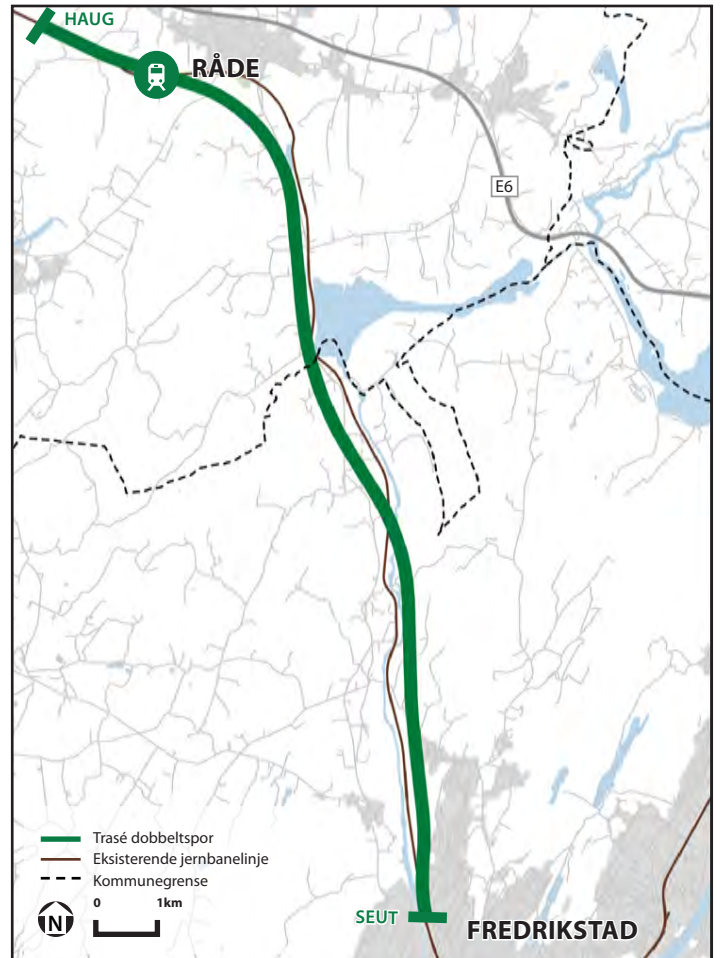
### Sandbukta – Moss – Såstad

Strekningen er ca. 10 km lang. Prosjektet omfatter ny stasjon i Moss, og to tunneler på henholdsvis 2,6 km og 2 km. Stasjonen planlegges med fire spor til plattform og vendeanlegg, og får kapasitet til åtte persontog per time per retning.

Med utbygging av Moss stasjon oppnås full effekt av Follobanen. Det er derfor ønskelig at utbyggingen ferdigstilles så fort som mulig etter at Follobanen er åpnet.

Ny Moss stasjon åpner for byutvikling og fortetting i området rundt stasjonen. Det er derfor tett dialog med kommunen og de andre knutepunktaktørene, for å sikre en helhetlig og god utvikling.

Reguleringsplan forventes vedtatt i løpet av 2016.

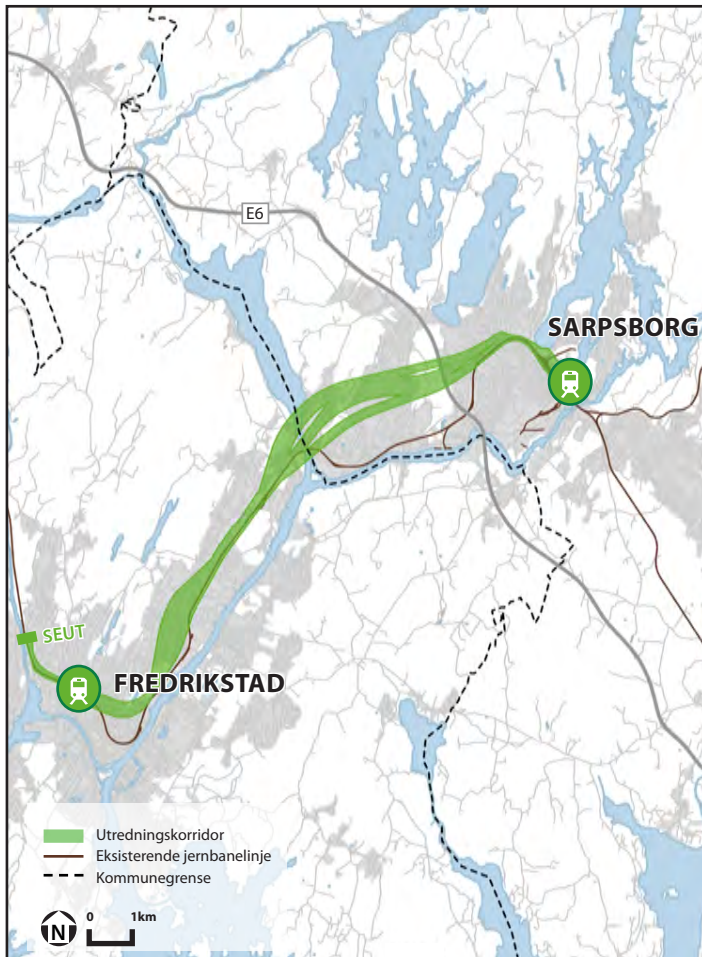


### Haug (Råde) - Seut (Fredrikstad)

Strekningen er ca. 16 km lang. Prosjektet omfatter ny stasjon i Råde.

Nærføring til eksisterende trasé, verdifulle landbruksområder og grunnforhold er viktige tema som drøftes i det videre planarbeidet.

Planprogram for reguleringsplan forventes fastsatt i løpet av 2016.



### Seut - Fredrikstad – Sarpsborg

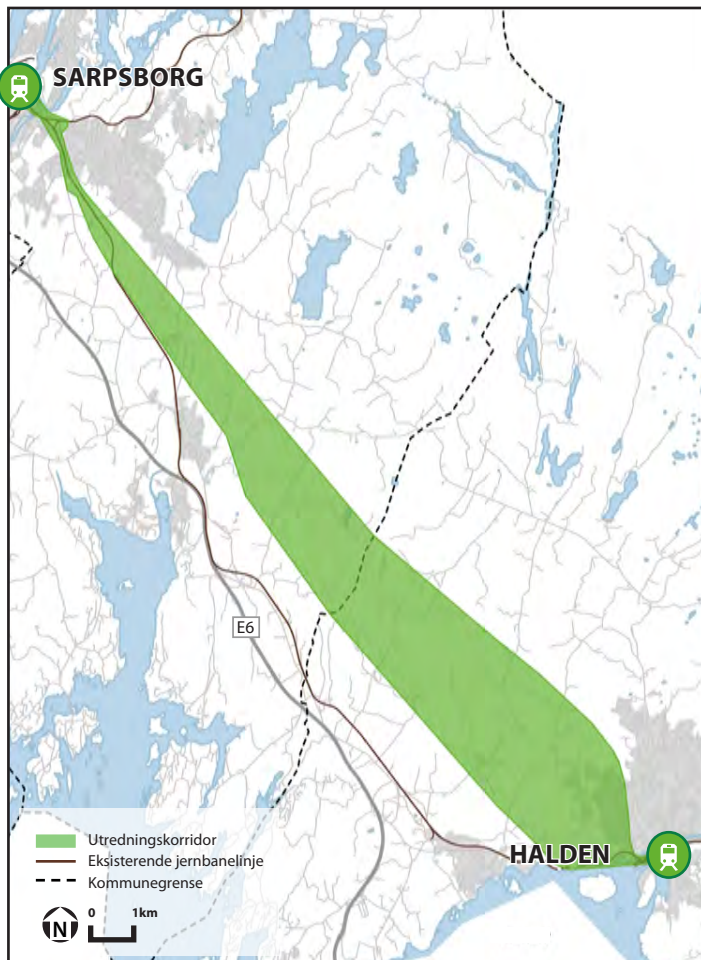
Strekningen er ca. 18 km lang. Prosjektet omfatter ny stasjon i Fredrikstad og ombygging av sporområdet på Sarpsborg stasjon. Nærføring til eksisterende bane og vei, samt kryssing av Glomma, er viktige tema i planarbeidet.

Ny stasjon på Grønli i Fredrikstad har et stort knutepunktspotensial, og Jernbaneverket er i dialog med de andre knutepunktaktørene. Det utarbeides felles planprogram for kommunedelplan for vei og bane på Grønli.

I Sarpsborg er det behov for å koordinere planleggingen av vei og jernbane. For å avklare løsning for kryssing av vei og bane over Glomma/Sarpsfossen er strekningen mellom Sarpsborg stasjon til Hafslund inkludert i planarbeidet, men ikke i utbyggingsetappen. Sarpsborg kommune og Jernbaneverket utarbeider felles planprogram og kommunedelplan for vei og bane. Kulturminner er et viktig tema i det videre planarbeidet.

Sarpsborg stasjon har potensiale for knutepunktutvikling. Dette er et tema for Sarpsborg kommunes revisjon av sentrumsplan.

Planprogram for kommunedelplan for strekningen Haug - Sarpsborg forventes fastsatt i løpet av 2016.



### Sarpsborg – Halden

Nytt dobbeltspor vil bli om lag 23 km langt. Prosjektet omfatter ombygging av Halden stasjon. Ny trasé vil i hovedsak gå uavhengig av eksisterende trasé og utenom tettbygde strøk. Planleggingen skal legge til rette for mulig videreføring av dobbeltspor til Sverige.

Av hensyn til godskapasiteten vil det bli vurdert å opprettholde eksisterende bane. Deler av eksisterende bane må beholdes for å sikre tilkobling til Berg godsterminal.

I Halden kan ny jernbane komme til å berøre arealer som kommunen ønsker å byutvikle. For å avklare arealbehovet og gi kommunen forutsigbarhet, har Jernbaneverket fremskyndet planprosessen.

Innføring til Halden og utbygging av Halden stasjon er teknisk krevende, og det vil være fokus på å finne en løsning som er funksjonell og kostnadseffektiv.

Planprogram for kommunedelplan forventes fastsatt i løpet av 2017.

## 2.2 Vestfoldbanen

På Vestfoldbanen er det to parseller under bygging og fire under planlegging:

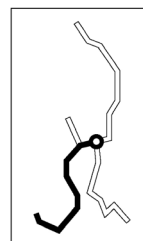
- Holm-Nykirke; under bygging, åpnes i 2016
- Farriseidet-Porsgrunn; under bygging, åpnes i 2018
- Drammen-Kobbervikdalen; planlegging på kommunedelplannivå
- Nykirke-Barkåker; planlegging på kommunedelplannivå
- Tønsberg-Larvik, kommunedelplanfasen under oppstart
- Strekningen Porsgrunn-Skien avventer KVU Grenlandsbanen

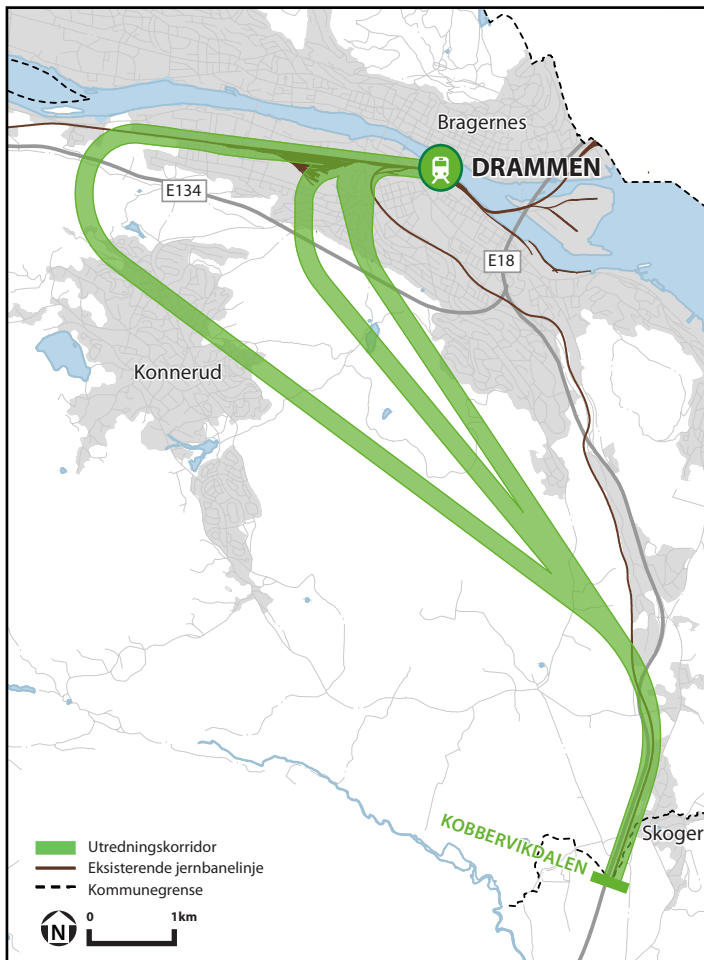


### Utbyggingstrinn Vestfoldbanen

NTP 2014-23

- Trinn 1 – Ferdig 2024
- Trinn 2 – Ferdig 2026
- Trinn 3 – Ferdig 2030
- Strekning som er ferdigstilt eller under utbygging



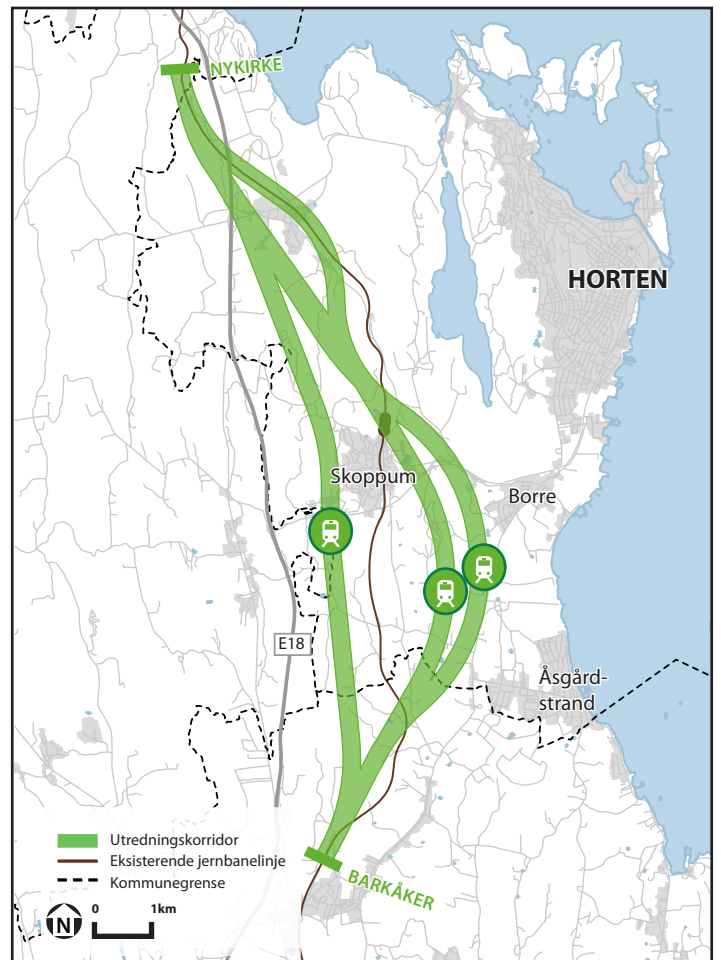


### Drammen - Kobbervikdalen

Strekningen er ca. 9 km lang. Den går i dagen ut fra Drammen stasjon, før den går inn i tunnel under Strømsåsen til Kobbervikdalen.

Planleggingen omfatter også en robust og kapasitetssterk Drammen stasjon, dobbeltspor Drammen-Gulskogen og Gulskogen stasjon med fire spor til plattform. Ved å bygge Drammen - Gulskogen og Drammen - Kobbervikdalen samtidig, vil det kunne utvikles tilnærmet normal togtrafikk i anleggsperioden.

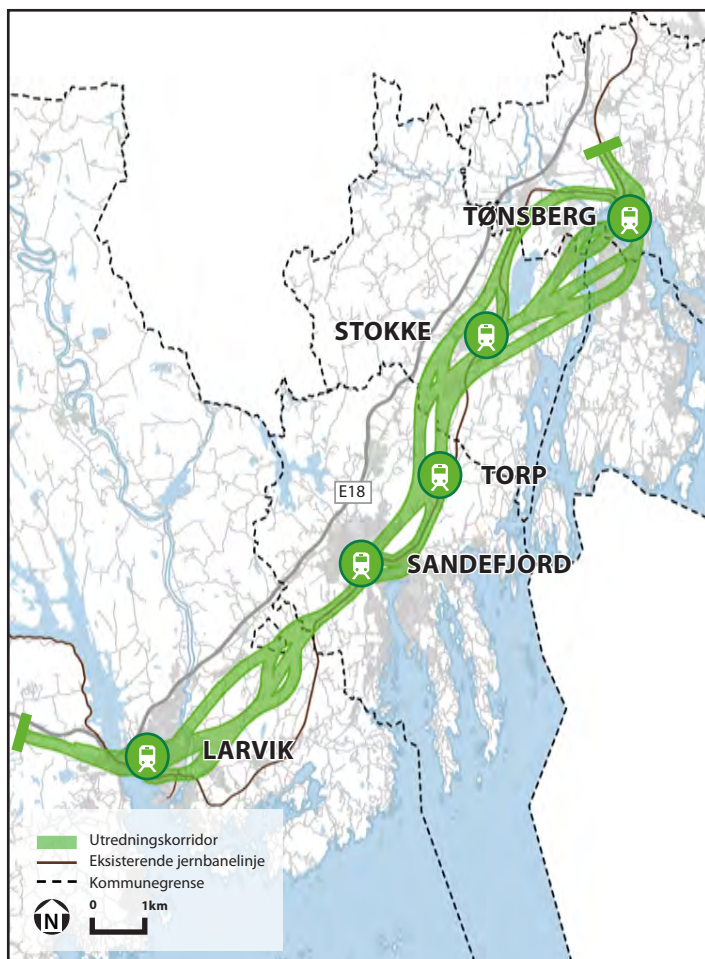
Kommunedelplan, som avklarer avgreningskorridor fra Drammen stasjon, forventes vedtatt i løpet av 2016.



### Nykirke - Barkåker

Strekningen er ca. 14 km lang og inkluderer ny stasjon i Horten-området. Med kurvaturkravene til moderne dobbeltspor er det ikke mulig å treffe markedet i Horten sentrum. I henhold til planprogrammet ble tre alternative korridorer med hver sin stasjonsplassering konsekvensutredet: Korridor 1 med stasjon ved høyskolen på Bakkenteigen, korridor 2 med stasjon ved Skoppum øst og korridor 3 med stasjon ved Skoppum vest. For korridor 1 er det også utredet en variant via Nykirke tettsted.

I februar 2016 anbefalte Jernbaneverket den vestre korridoren, med stasjon på Skoppum vest, og frarådet de to øvrige. Det anbefalte alternativet har lavest kostnader, kortest reisetid, færrest ulemper for natur/miljø og den beste jernbanetekniske løsningen. Kommunedelplan forventes vedtatt i Horten, Re og Tønsberg kommuner i løpet av høsten 2016.



### Tønsberg - Larvik

Strekningen er ca. 40 km lang. Én stor utfordring er å finne en teknisk god og gjennomførbar traseløsning fra Tønsberg mot Stokke. Hensynet til kulturminner, kulturmiljø, landbruk og bebyggelse er noen viktige tema i planarbeidet. Utfordrende er det også å finne gode løsninger som sikrer sentral stasjonslokalisering samtidig som kurvaturen skal tåle høye hastigheter og investeringskostnadene ikke blir for høye i Sandefjord og Larvik. Alle byene har potensiale for knutepunktutvikling.

Mellom Tønsberg og Sandefjord ligger stasjonene tett. Fremtidig infrastruktur og betjening av markedene i Stokke og på Torp blir utredet.

For Larvik samarbeider Larvik kommune, Vestfold fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbaneverket om muligheter og løsninger for vei, havn, byutvikling og bane. Arbeidet viser at jernbanetrasé er en viktig premisse for annen planlegging.

Jernbaneverket gjennomfører en forstudie, som danner grunnlag for hvilke trasekorridorer som skal være med i planprogrammet. Det vil bli færre utredningskorridorer i planprogrammet enn det er korridorer i forstudien, vist i skissen til venstre.

Planprogram for kommunedelplan for strekningen Tønsberg – Larvik sendes på høring høsten 2016.

### Porsgrunn - Skien

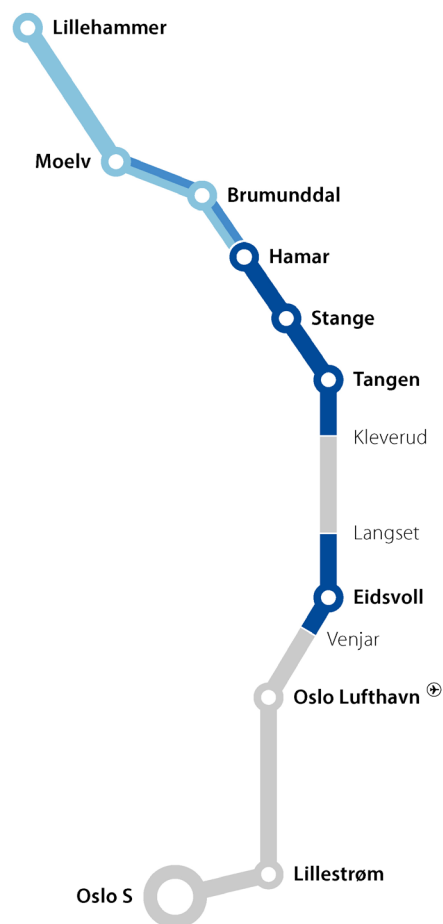
Arbeid med konseptvalgutredning (KVU) for Grenlandsbanen, en sammenkobling mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen, pågår. Planlegging for strekningen mellom Porsgrunn og Skien vil avvente konklusjoner og behandling av KVU for Grenlandsbanen, da denne vil gi viktige rammer og premisser for det videre planarbeidet på strekningen. KVU for Grenlandsbanen vil blant annet gi grunnlag for hvilke trafikkmengder som legges til grunn for dimensjonering mellom Porsgrunn og Skien, slik at det kan avklares om det vil være tilstrekkelig med enkeltspor med kryssingsmuligheter på denne strekningen.



## 2.3 Dovrebanen

På Dovrebanen er fire delstrekninger under planlegging:

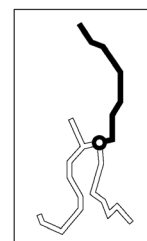
- Venjar – Langset; planlegging på reguleringsplannivå
- Kleverud – Sørli; planlegging på reguleringsplannivå
- Sørli – Brumunddal; planlegging på kommunedelplannivå
- Brumunddal – Lillehammer: oppstart forstudie til kommunedelplan

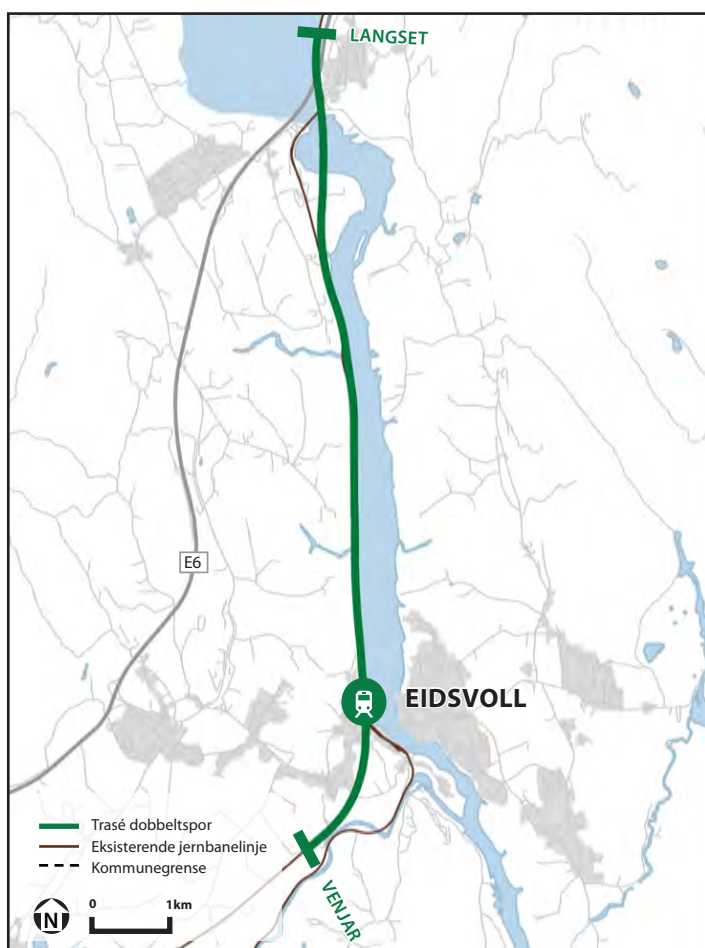


### Utbyggingstrinn Dovrebanen

NTP 2014-23

- Trinn 1 – Ferdig 2024
- Trinn 2 – Ferdig 2026
- Trinn 3 – Ferdig 2030
- Strekning som er ferdigstilt eller under utbygging

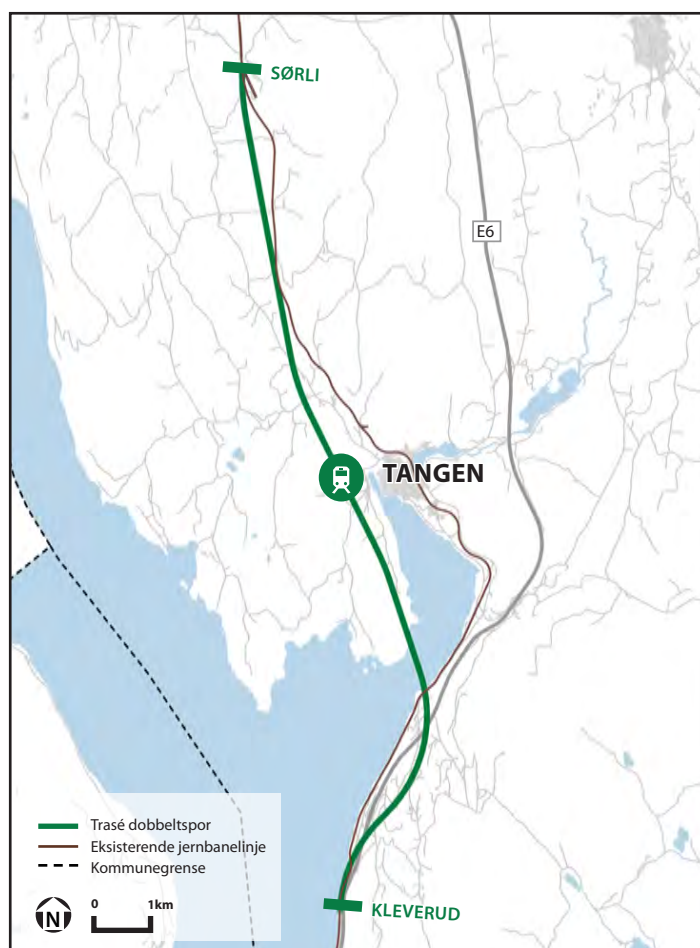




### Venjar – Langset

Strekningen er ca. 13,5 km lang, og går fra Venjar på Gardermobanen via Eidsvoll, til det nye dobbeltsporet ved Langset. Prosjektet omfatter en løsmassetunnel og flere bruer. Den lengste blir på 900 meter, over Minnevika. Grunnforhold og nærføring til eksisterende bane er viktige tema i planarbeidet.

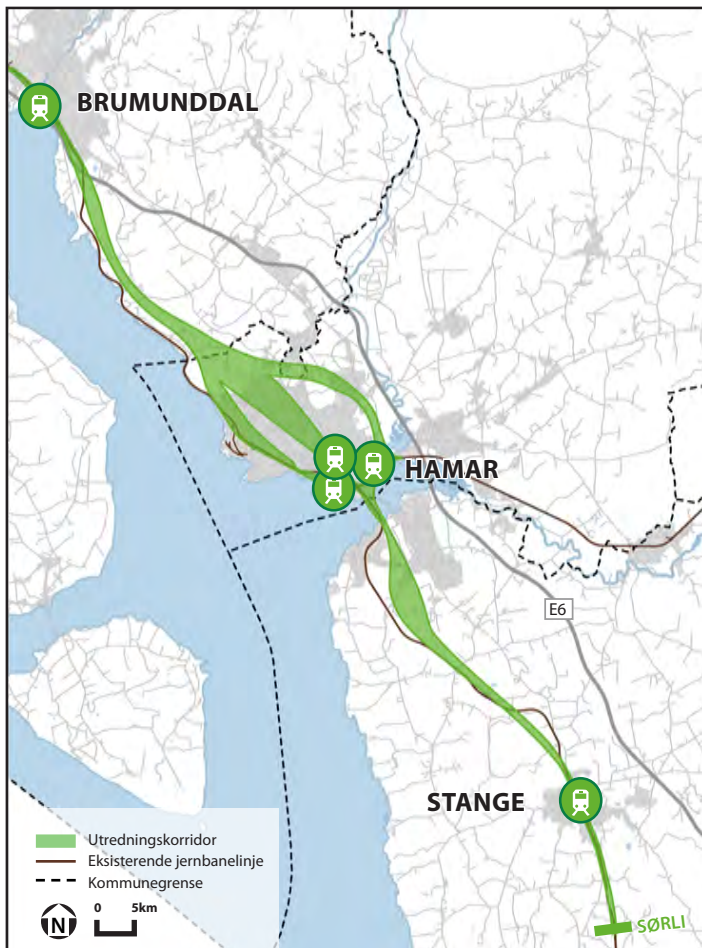
Reguleringsplaner forutsettes vedtatt i løpet av 2016.



### Kleverud - Sørli

Strekningen er ca. 17 km lang. Prosjektet omfatter ny stasjon på Tangen, en tre kilometer lang jernbanetunnel, og Norges lengste jernbanebru på 1,2 km over Tangenvika.

Reguleringsplan forutsettes vedtatt i løpet av 2016.

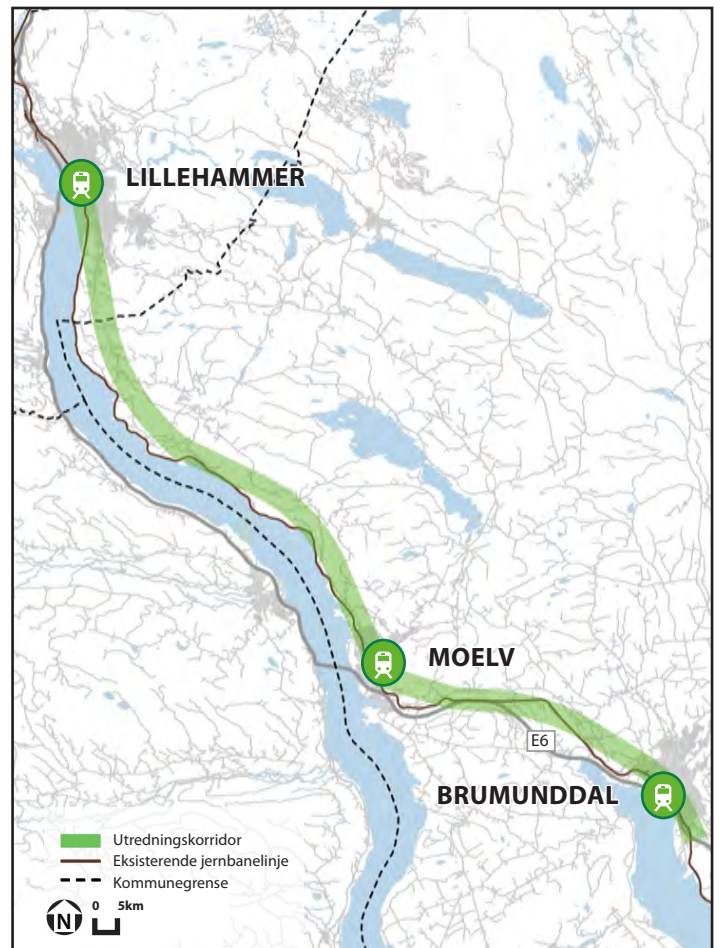


### Sørli – Brumunddal

Strekningen er ca. 30 km lang. Stasjonene på Stange og Brumunddal blir liggende i samme område som i dag. Tre alternative dobbeltsporkorridorer utredes gjennom Hamar: Korridor vest med stasjon ved dagens, Korridor midt med stasjon ved Hamar rådhus og Korridor øst med stasjon ved Vikingskipet.

Hamar har et godt potensiale for knutepunktutvikling. De tre ulike stasjonsplasseringene har ulikt potensial for knutepunkt- og byutvikling. I samtlige korridorer er det utfordringer knyttet til bygging i tett bybebyggelse og nær jernbane i drift, og ulike konsekvenser for naturressurser, miljø og samfunn. Det må tas særskilt hensyn til RAMSAR-området i Åkersvika.

Det tas sikte på at kommunedelplanen vedtas i slutten av 2016.

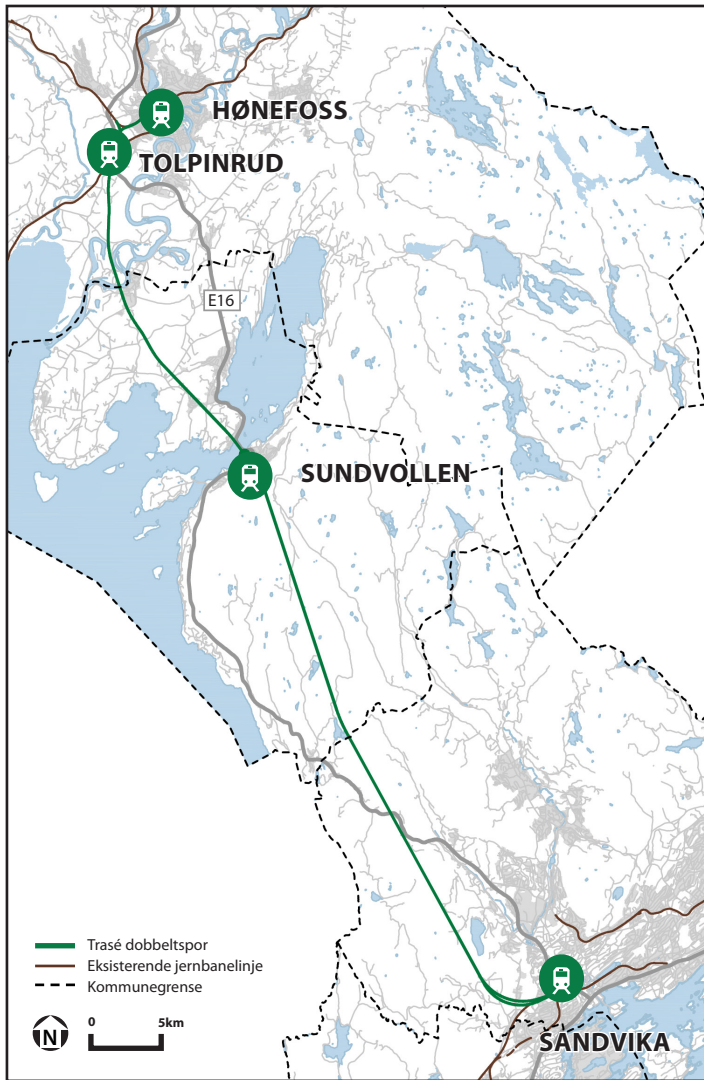


### Brumunddal – Lillehammer

Strekningen er ca. 45 km lang, med stasjoner på Moelv og Lillehammer som i dag.

Strekningen mellom Brumunddal og Moelv er spesielt kurverik, med stigningsforhold som er utfordrende for godstrafikken.

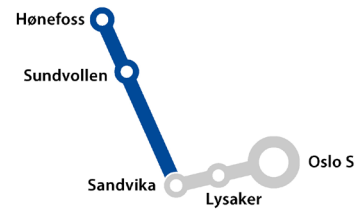
Forstudie i 2016 vil innlede arbeidet med kommunedelplan og nærmere utbyggingsrekkefølge.



## 2.4 Ringeriksbanen

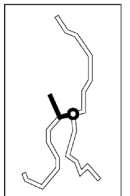
Ringeriksbanen er en ny jernbaneforbindelse mellom dagens stasjoner i Hønefoss og Sandvika. Banestrekningen er 40 km lang, og ny trasé vil ha en tunnelandel på 2/3. Banen krysser Kroksund, og får stasjon på Sundvollen. I tillegg til stasjon for InterCity-togene på en oppgradert Hønefoss stasjon, bygges det en ny stasjon for fjerntog til/fra Bergensbanen på Tolpinrud.

Ringeriksbanen og E16 på strekningen Skaret – Hønefoss gjennomføres som et felles prosjekt mellom Jernbaneverket og Statens vegvesen, der Jernbaneverket har prosjektansvaret. Planavklaring vil skje gjennom en statlig reguleringsplan. Planprogram for reguleringsplan med konsekvensutredning forventes fastsatt høsten 2016.



### Utbyggingstrinn Ringeriksbanen

● Trinn 1 – Ferdig 2024



## 3 Planlegging og utbygging fram mot 2030

InterCity-strategien i NTP 2014-2023 forutsetter at det skal foregå planlegging og utbygging på alle banestrekninger samtidig. For å svare ut planleggingsprinsippene i Statsbudsjettet for 2015 om helhetlig planlegging, er det etablert et felles jernbaneteknisk utgangspunkt for arbeidet på de ulike delstrekningene.

Det er utarbeidet et forslag til fremdriftsplan for arbeidet fram mot ferdigstilling i 2030, som gir en forutsigbar, kostnadseffektiv og samordnet utvikling mot felles mål.

### 3.1 Infrastrukturkonsept

Jernbanen er et sammenhengende system, og løsninger på de ulike delstrekningene må ses i sammenheng. For å ivareta samspillet mellom togtilbud, infrastruktur og funksjonalitet, er det utarbeidet et helhetlig infrastrukturkonsept for InterCity-strekningene. Konseptet ligger til grunn for planarbeidet på de ulike parsellene, og er beskrevet i et eget dokument: Konseptdokument for IC-strekningene.

Konseptet er utviklet for at resultatet av utbyggingen skal bli:

- Et pålitelig togtilbud
  - Uttrykt gjennom mål for punktlighet, regularitet og oppetid
- Kort reisetid
  - ¾ time Oslo - Fredrikstad
  - 1 time Oslo – Halden/ Hamar/Tønsberg
  - 1 ½ time Oslo – Lillehammer/Porsgrunn
- Høy frekvens og høy kapasitet
  - Fire IC-tog per time per retning til Fredrikstad/Hamar/Tønsberg, to per time per retning til Halden/Lillehammer/Skien, ett tog som skal videre mot Göteborg/Trondheim/eventuelt Sørlandet
  - Godskapasitet i henhold til godsstrategien, med doblet kapasitet fra 2008 til 2020 og tredobling til 2030 på Dovrebanen, større kapasitetsøkning for gods på Østfoldbanen, og dimensjonering for noe lokalt gods og omkjøringsmulighet for Sørlandsbanen på Vestfoldbanen.

Det er lagt til grunn at hastighetsstandarden er 250 km/t, gitt at det gir høyest måloppnåelse og ikke innebærer vesentlige merkostnader sammenlignet med en hastighet på 200 km/t. Dimensjonerende hastighet for godstog er 100 km/t.

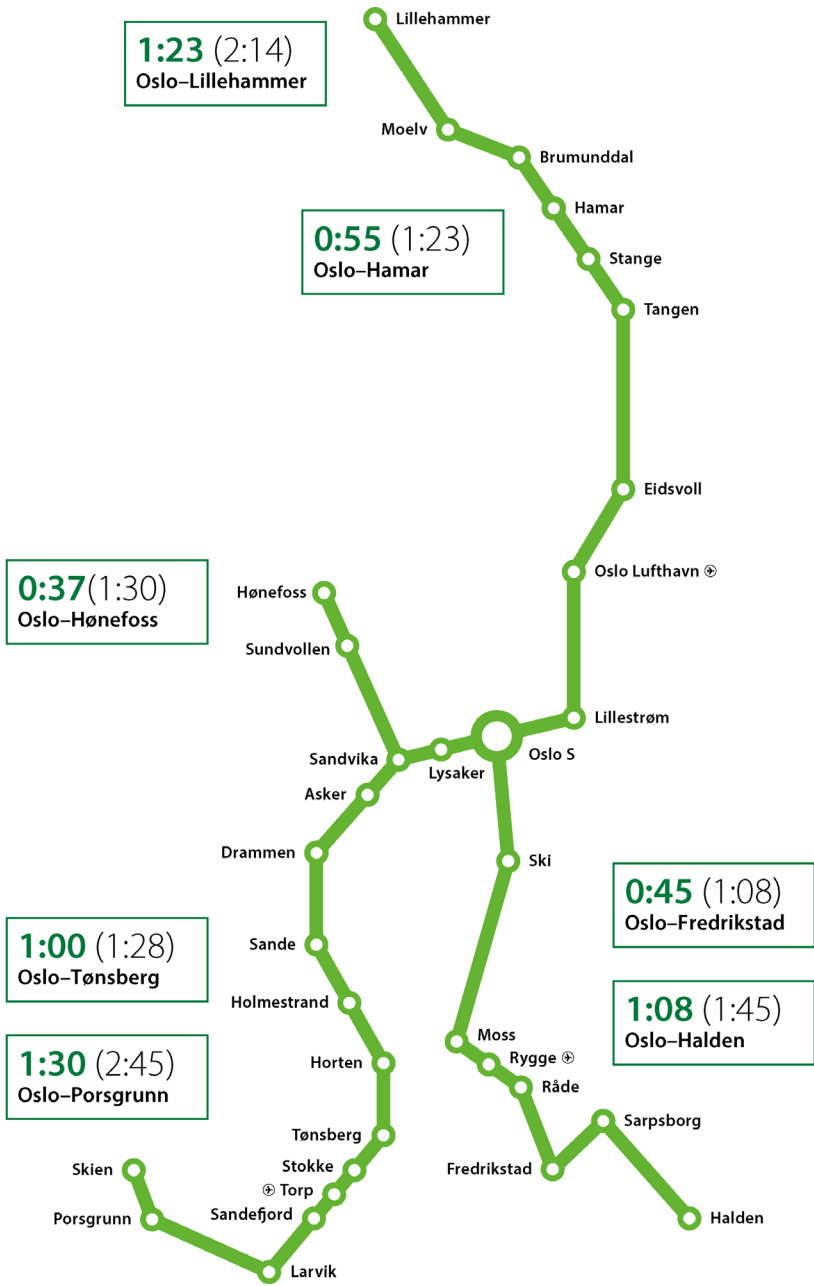
Det er videre lagt til grunn en trinnvis tilbudsutvikling fram til 2030, og infrastrukturen er dimensjonert med tanke på et 2050-perspektiv.

Infrastrukturkonseptet er oppsummert i skjematiske sporplaner for hver banestrekning, som gir føringer for antall spor, plattformer og sporforbindelser på de ulike stasjonene på strekningen. Dette ivaretar strekningens samlede funksjonalitet, når planleggingen foregår parallelt på flere delstrekninger.

InterCity-satsingen har i tillegg resultatmål knyttet til kostnader og framdrift.

For Ringeriksbanen gjelder foreløpig følgende mål for frekvens og kapasitet:

- To InterCity-tog per time per retning i åpningsåret, økes til fire når kapasiteten på strekningen Sandvika – Oslo tillater det
- Fjerntog Bergensbanen annenhver time, kan økes til 1 tog per time per retning når kapasiteten Sandvika – Oslo tillater det
- Gods følger dagens kjøremønstre via Roa, og Ringeriksbanen vil kun ha godstrafikk i avvik.



Illustrasjonen viser reisetidsmål for Intercity-utbyggingen. Dagens reisetider er vist i parentes.

## 3.2 Felles teknisk designbasis

Det er utarbeidet en felles teknisk designbasis for InterCity-utbyggingen, som skal sikre standardiserte og formålstjenlige løsninger på tvers av delprosjekter og parsellgrenser. Designbasisen angir foretrukne teknologiske valg der det er mulig. Der dette ikke er mulig, beskrives hvilke parametere som skal vektlegges for å velge løsning.

Det er lagt vekt på å finne løsninger som er kostnadseffektive svar på de funksjonelle kravene, slik at unødvendig dyre løsninger unngås. Det er lagt vekt på at valgte løsninger skal være lønnsomme i et livsløpsperspektiv. En løsning med relativt sett høy investeringskostnad, som gir vesentlige fordeler for drift og vedlikehold, kan derfor bli vurdert som mest lønnsom innenfor avskrivningsperioden.

Det er lagt opp til at den tekniske designbasisen utvikles underveis i prosjektperioden, basert på erfaringer fra planlegging og bygging på de enkelte strekningene.

## 3.3 Planprosesser etter plan- og bygningsloven

For at planlegging og utbygging skal kunne gjennomføres rasjonelt, forutsigbart og med ønsket progresjon, er det etablert en felles praksis for de offentlige planprosessene. Hensikten er å sikre at mulighetene som ligger i plan- og bygningsloven til å forankre avgjørelser og lukke usikkerheter underveis i prosessen brukes aktivt.

Den generelle tilnærmingen er at planene for nytt dobbeltspor bør utvikles i to trinn:

- Kommunedelplan for å utrede fordeler og ulemper ved ulike trasealternativer og velge det alternativet som gir best måloppnåelse
- Reguleringsplan for å prosjektere og sikre juridisk hjemmel til å bygge valgt alternativ

Planlegging i to trinn sikrer at tekniske spørsmål drøftes på riktig nivå, at avgjørelser tas i riktig rekkefølge, at utredninger er beslutningsrelevante og at det er en god, løpende dialog med planmyndighet og andre involverte aktører. Reguleringsplan for tiltak som ikke er hjemlet i overordnet plan, anbefales kun unntaksvis og på spesielle betingelser. En planprosess i to trinn er vurdert som både rasjonell og effektiv, gitt at prosessen gjennomføres uten unødig opphold.

Oppstart regulering bør derfor følge umiddelbart etter vedtak kommunedelplan, hvis målet er å gjennomføre planprosessen på kortest mulig tid. For InterCity-satsingen må det balanseres opp mot behovet for tidlig avklaring på delstrekninger som har ferdigstilling i siste del av perioden.

Planprosesser i to trinn åpner for parallellitet eller overlapp mellom de to planfasene, hvis prosjektet utvikler seg i en retning som tilsier at det ikke hefter stor usikkerhet ved en slik modell.

Effektive planprosesser henger i stor grad sammen med god og tidlig dialog med planmyndighet og andre statlige og regionale aktører om premisser for planarbeidet. Det er derfor lagt opp til at planprogrammet brukes aktivt for å avklare forventninger og motstridende interesser. Det gir en mer forutsigbar planprosess og mulighet til å planlegge hvordan eventuelle interessekonflikter skal håndteres. Konseptdokumentet og teknisk designbasis er et viktig grunnlag for å kunne ha en konsekvent og konstruktiv dialog med eksterne aktører i tidlig fase.

Planarbeidet er forutsatt gjennomført med kommunene som planmyndighet. Statlig plan er unntaket.

Byområdene har det mest sammensatte aktørbildet, og det er i stasjonsprosjektene viktigheten av samarbeid og tidlig forventningsavklaring er størst - både av hensyn til framdrift og måloppnåelse.

## 3.4 Knutepunktutvikling i byområder







Sentral stasjonslokalisering og høy utnyttelse av arealene rundt de nye stasjonene gir InterCity-utbyggingen høy måloppnåelse, både når det gjelder samfunnsøkonomi og nullvekstmålet. Det legges derfor vekt på at de nye InterCity-stasjonene skal være et godt utgangspunkt for lokal knutepunktutvikling og miljøvennlig arealutvikling.

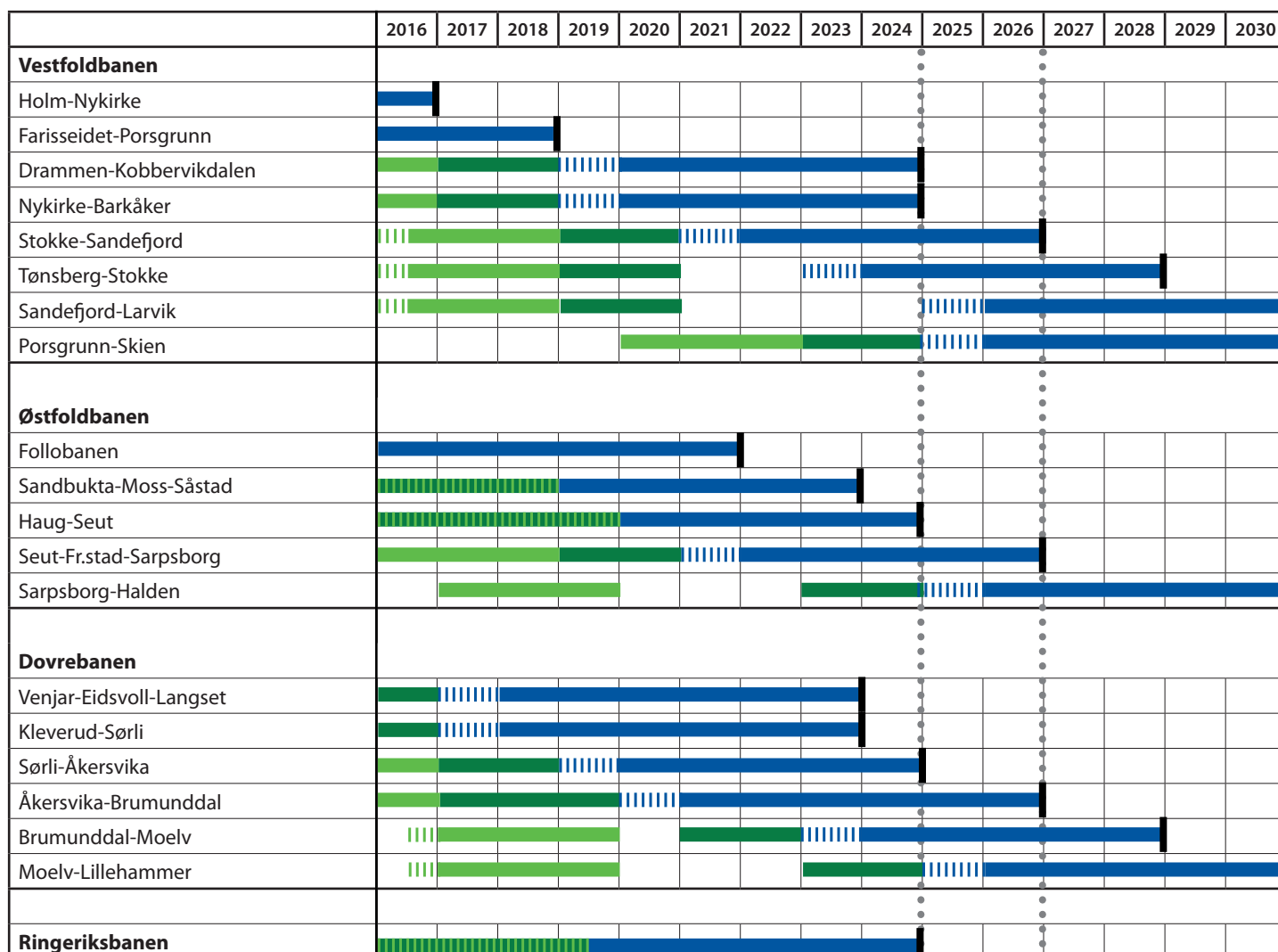
Knutepunktutvikling er imidlertid et komplisert puslespill, og Jernbaneverket sitter på ingen måte på alle brikkene. Knutepunktutvikling krever langsiktighet og systematisk innsats over tid, og et godt resultat er avhengig av tett dialog og godt samarbeid med de andre aktørene som har ansvar og virkemidler. Det er derfor etablert en felles praksis for tilnærmingen til knutepunktprosjektene, både for å dra nytte av tidligere erfaringer og for å sikre kunnskapsoverføring fra prosjekt til prosjekt.

## 3.5 Framdriftsplan

For å svare ut føringene i Statsbudsjettet 2015 er det laget en framdriftsplan som legger til rette for forutsigbare og hensiktsmessige planprosesser, kostnadseffektiv og rasjonell anleggs-gjennomføring og trinnvis tilbudsforbedring på alle banestrekninger fram mot endelig ferdigstillelse av infrastrukturen i 2030.

### FASER:

-  Forstudie/forberedelser til kommunedelplanfasen
-  Kommunedelplan inkl. planprogram, KU og teknisk hovedplan (2-3 år)
-  Reguleringsplan inkl. teknisk detaljplan (1-2 år)
-  Reguleringsplan inkl. planprogram, KU, teknisk detaljplan, byggeplan og forberedelser byggefase (3-4 år)
-  Forberedelser byggefase/byggeplan
-  Byggefase (4-5,5 år)



Figur 3.1: Fremdriftsplan som viser planlegging og utbygging frem mot 2030 (etter ferdigstillelsesår per banestrekning)



## Vestfoldbanen

Begge delstrekningene nord for Tønsberg er vist ferdigstilt til 2024, med anleggsgjennomføring koordinert med ERTMS-utbyggingen. Av hensyn til trafikkavviklingen over Drammen i byggeperioden er det anbefalt å bygge Drammen stasjon og dobbeltsporstrekningen Drammen – Gulsbogen i sammenheng med strekningen Drammen – Kobbervikdalen. Ferdigstilling til 2024 vil gi ønsket effekt for de reisende i form av doblet frekvens og reisetidsforbedring i 2024.

Sør for Tønsberg utarbeides forslag til felles planprogram for kommunedelplan med konsekvensutredning for hele strekningen Tønsberg – Larvik våren 2016. Avklaring av trasekorridor er nødvendig av hensyn til byutvikling og andre samferdselsprosjekter i Tønsberg, Sandefjord og Larvik, og for at areal- og byutviklingen skal kunne legge til rette for at flest mulig får nytte av et bedret togtilbud når jernbanebyggingen gjennomføres.

Byggingen mellom Tønsberg og Larvik (Farriseidet) deles inn i tre delstrekninger. For å kunne øke frekvensen til Skien, noe som er nødvendig for å møte etterspørselen etter togreiser sør for Tønsberg til 2026, er strekningen Stokke – Sandefjord prioritert først. Denne erstatter en kortere del av strekningen, til en anslått kostnad på 2 mrd. kr, som angitt i NTP 2014-23. En kortere strekning gir et mer sårbart tilbud, og vil ved videre utbygging medføre investeringer i midlertidige tiltak. Deretter foreslås dobbeltsporet på Vestfoldbanen bygget nordfra og sørover, med Tønsberg – Stokke før Sandefjord – Larvik.

Konseptvalgutredningen viser en løsning fra Tønsberg og sørover som er svært kostnadskrevende. I arbeidet med kommunedelplan søkes rimeligere løsninger med høy nytte. Endelig utbyggingsrekkefølge må gjennomgås etter at trasekorridor er valgt.

Fremdriftsplanen viser slutføring også av strekningen Porsgrunn – Skien i 2030. Planleggingen her vil imidlertid avvete konseptvalgutredningen for Grenlandsbanen. Dersom Grenlandsbanen skal grene av i Porsgrunn, vil det etter all sannsynlighet være tilstrekkelig med enkeltspor med kryssingsmuligheter mellom Porsgrunn og Skien.

## Østfoldbanen

Follobanen står ferdig i 2021. Full nytte med frekvensøkning for lokaltrafikken til Moss kommer når strekningen fra Sandbukta via ny stasjon i Moss til Såstad står ferdig i 2023.

Dernest prioriteres strekningen Haug - Seut, som gjør det mulig å øke frekvensen til Fredrikstad.

I henhold til gjeldende NTP forutsettes frekvensen doblet til Sarpsborg i 2026, da dobbeltsporet videre fra Seut via ny Fredrikstad stasjon på Grønli til Sarpsborg ferdigstilles. Gjennom arbeidet med kommunedelplanen vil det bli avklart hvordan utbyggingen av vei, bane og knutepunkt ved Grønli bør koordineres. Tilsvarende gjelder for Sarpsborg og kryssing av Glomma. Traseavklaringen vil avdekke om det er fornuftig å prioritere tiltak som gjør at flere godstog kan benytte Østre linje i byggeperioden.

Brorparten av strekningen fra Sarpsborg til Halden kan bygges uavhengig av eksisterende bane. Når traseavklaringen inn til Halden stasjon er gjort, kan det av kostnadsmessige årsaker vise seg fornuftig å bygge dobbeltsporet frem til stasjonen, og avvete bygging på selve stasjonsområdet.

## Dovrebanen

Etter at dobbeltsporstrekningen mellom Langset og Kleverud ble åpnet i 2015, fortsetter dobbeltsporutbyggingen sørfra og nordover. Fremdriftsplanen tilsier at den enkeltsporede strekningen av Gardermobanen til Eidsvoll og videre mot Langset kan åpnes i 2023, samtidig med strekningen fra Kleverud via Tangen til Sørli.

I NTP 2014-23 er det forutsatt dobbeltspor til Hamar i 2024. Kommunedelplanarbeidet som pågår på strekningen fra Sørli via tre alternative stasjonslokaliseringer i Hamar til Brumunddal vil avklare trasé. Strekningen fra Sørli til Åkersvika er foreslått slutført i 2024, mens fortsettelsen, som gir dobbeltspor til og gjennom Hamar og videre til Brumunddal, er foreslått slutført i 2026. Denne delstrekningen erstatter den kortere strekningen som skulle gi økt godskapasitet til 2026 i gjeldende NTP, og gir samtidig kjøretidsgevinst og kapasitetsgevinst for persontogene.

Videre prioriteres den kurverike strekningen Brumunddal – Moelv, der kjøretiden er lang, vedlikeholdsbehovet stort og godstogene tidvis har problemer med stigningen. Strekningen videre mot Lillehammer prioriteres til slutt.

## Ringeriksbanen

Ambisjonen for Ringeriksbanen og E16 er byggestart i 2019, med ferdigstilling i 2024. For Ringeriksbanen skjer planavklaring gjennom en statlig reguleringsplan. Prosjektets

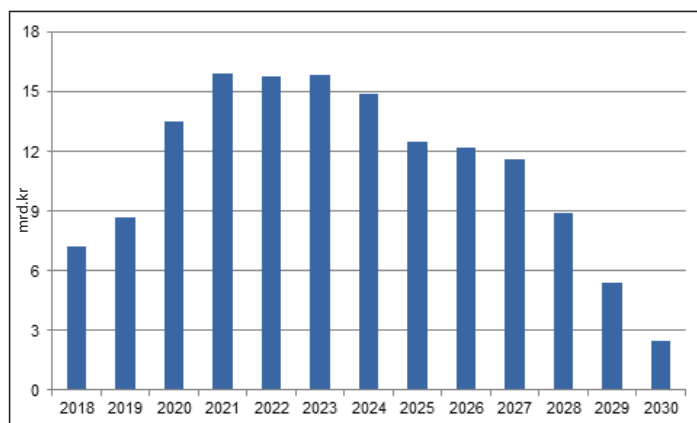
fremdriftsplan er ambisiøs, og hovedgrepet for å få til effektiv og rask planfremdrift er bruk av overlappende planfaser. Overlappende faser gir effektiv fremdrift, men øker også risikoen for omstart dersom endelig plan avviker fra planforslaget. For å redusere risiko for omstart og ekstraarbeid, er det avgjørende med raske avklaringer knyttet til prosjektets faseoverganger.

### 3.6 Investeringskostnader

Investeringsbehov (mrd. kr) for tiltakene i fremdriftsplanen skissert i 3.5 er vist i figur 3.2. Her er Follobanen og de to delstrekningene som er under bygging på Vestfoldbanen inkludert. Videre omfattes hensettingsanlegg. Kostnader for bygging av strekningen Drammen – Gulslogen samtidig med Drammen – Kobbervikdalen er inkludert.

### 3.7 Kontraktstrategi

En overordnet kontraktstrategi for InterCity-utbyggingen er utarbeidet. Målsetningen er å sikre kostnadseffektiv utbygging, tilstrekkelig kapasitet og god kvalitet på leveransene. Kontraktstrategien viderefører tidligere prinsipper om å gjøre kontraktene større, integrere flere fag i samme kontrakt, øke andelen totalentrepriser og tilrettelegge for internasjonal konkurranse. Det vil fortsatt være et mangfold av kontraktstyper, ulike kontraktsstørrelser og mange tradisjonelle utførelsesentrepriser. Det vil bli arbeidet for å sikre at norske aktører deltar i konkurransene, og forventes at norske aktører vil vinne mange av kontraktene. Den konkrete kontraktstrategi fastsettes for hver enkelt delstrekning etter en vurdering av prosjektets særskilte forhold, bl.a. med fokus på risikoforhold og markedssituasjonen på aktuelt tidspunkt.



Figur 3.2: Investeringsbehov (mrd.kr) for tiltakene i fremdriftsplan (figur 3.1)

## 4 Effekter av dobbeltspor i InterCity-området

InterCity-satsingen gir et forbedret togtilbud, noe som er viktig for nullvekstmålet i byområdene, miljøvennlig arealutvikling og utvikling av togtilbudet på lengre distanser.

### 4.1 Transportøkonomiske virkninger

Utbygging av nye dobbeltspor i InterCity-området vil redusere reisetiden fra Oslo til Skien, Lillehammer og Halden med 40–45 minutter sammenliknet med dagens reisetider. I tillegg til høyere framføringshastighet bidrar også færre stopp og mindre venting på kryssende tog til redusert reisetid. Om lag halvparten av reisetidsreduksjonene oppnås gjennom utbygging av dobbeltspor til Fredrikstad, Hamar og Tønsberg, resten oppnås ved utbygging av ytterstrekningene.

På de fleste InterCity-strekningene består togtilbudet i dag av en avgang pr. time i grunnrute pluss en innsatsavgang i dimensjonerende retning i rushtid. Med enkeltsporet bane kan tilbudet økes ut over dette, uten at det går ut over reisetid og punktlighet. Med dobbeltspor oppnås en mangedobling av kapasiteten på strekningene. Etterhvert som dobbeltsporet bygges ut, planlegges derfor også flere avganger. I første omgang økes antall avganger fra 1 til 2 pr. time i grunnrute på innerstrekningene (innen 2024). Etterhvert som (deler av) ytterstrekningene bygges ut, kan tilsvarende tilbudsforbedringer oppnås også sør for Tønsberg og Sarpssborg og nord for Hamar.

Dobbeltspor gir en vesentlig kapasitetsøkning på InterCity-strekningene. Med unntak av tilpasning til flaskehalser utenfor strekningene (f.eks. i Osloområdet), vil derfor togtilbudet kunne videreutvikles i takt med økende transportbehov.

Tabell 4.1 oppsummerer reisetider og avgangshyppighet i dag, og etter fullført dobbeltsporutbygging på viktige relasjoner i InterCity-markedet. Reisetider med fullført utbygging vil kunne bli noe lengre eller kortere, avhengig av valg av utbyggingsløsninger på delstrekninger og stoppmønster i togtilbudet. Avganger pr. time i 2030 og 2060 viser eksempler på markedstilpasset ruteopplegg gitt dagens forventninger om utvikling i reiseetterspørsel. Med dobbeltspor er det

Tabell 4.1: Reisetider og avgangshyppighet, før og etter utbygging av dobbeltspor på InterCity-strekningene

	Reisetid [tt:mm]		Avganger pr. time (rush/dag)	
	I dag	2030 <sup>1</sup>	I dag	2030/2060
Oslo – Lillehammer	2:14	1:30	1 / 1	2-3 / 2
Oslo – Hamar	1:23	1:02	2 / 1	3-4 / 2
Oslo – Halden	1:46	1:08	2 / 1	2-3 / 2-3
Oslo – Fredrikstad	1:07	0:47	2 / 1	4-6 / 2-3
Oslo – Porsgrunn	2:21 <sup>2</sup>	1:40	2 / 1	2-3 / 2-3
Oslo – Tønsberg	1:20	1:01	2 / 1	4-6 / 2-3
Oslo – Hønefoss	1:27	0:35	- / -	2 / 2

<sup>1</sup> Avvik fra figur i kapittel 3 skyldes variasjon i forutsetninger for materielltyper og stoppmønster, eksempelvis vises Ringeriksbanen har uten stopp mellom Sandvika og Hønefoss.

<sup>2</sup> Reisetid til/fra Porsgrunn basert på kombinasjon av tog og buss

Tabell 4.2: Utvikling i InterCity-reiser med dobbeltsporutbygging<sup>1</sup>. Millioner reiser pr. år og andel lokale reiser innenfor banestrekningene.

	2013	2030	2060
Dovrebanen	1,54 (17 %)	3,29 (25 %)	4,04 (26 %)
Vestfoldbanen	2,60 (29 %)	6,19 (34 %)	8,27 (36 %)
Østfoldbanen	1,40 (17 %)	3,87 (21 %)	4,96 (23 %)
<b>SUM</b>	<b>5,54 (22 %)</b>	<b>13,3 (28 %)</b>	<b>17,27 (30 %)</b>

<sup>1</sup>Inkluderer ikke reiser mellom stasjoner innenfor Drammen/Eidsvoll/Moss eller gjennomgående reiser til/fra stasjoner utenfor Skien/Lillehammer/Hamar/Halden.

mulig å gi et tilbud med høyere frekvens enn det som angis i tabellen.

Togreisene på InterCity-strekningene består dels av reiser til/fra Oslo-området, dels av reiser mellom to stasjoner på hver av de tre banestrekningene. Dersom vi ser bort fra reiser i InterCity-togene mellom stasjoner innenfor Drammen, Moss og Eidsvoll, ble det i 2013 gjennomført i alt 5,5 mill. reiser med tog på de tre InterCity-strekningene<sup>2</sup>. De fleste reisene (78 %) var til/fra stasjoner i Osloområdet, bare 22 % var lokale reiser innenfor de tre banestrekningene.

Med fullført dobbeltsporutbygging beregnes en økning til 13,3 mill. InterCity-reiser i 2030, og videre opp til 17,2 mill. reiser i 2060. Prosentvis vil økningen være større for reiser innenfor korridorene enn for reiser til/fra Osloområdet, andelen lokale reiser beregnes å øke til 28 % med fullført dobbeltsporutbygging i 2030 og - med økt frekvens - videre til 30 % i 2060.

I Tabell 4.2 vises trafikkvolumer i 2013 og beregnet utvikling i antall reiser (millioner reiser pr. år), og andel lokale reiser innenfor den enkelte banestrekning etter fullført dobbeltsporutbygging. Nærmere halvparten av InterCity-reisene gjennomføres på Vestfoldbanen, denne banestrekningen har også høyest andel lokale reiser.

Med fullført dobbeltsporutbygging oppnås mer enn en dobling av trafikkvolumene på alle de tre banestrekningene. Prosentvis beregnes størst trafikkvekst på Østfoldbanen (176 %) i perioden fram til 2030, fulgt av Vestfoldbanen (138 %) og Dovrebanen (114 %). Forskjellene mellom de tre banestrekningene kan dels forklares av Follobanens betydning for trafikkgrunnlaget på Østfoldbanen, dels av at InterCity-trafikken på Dovrebanen har hatt en periode med sterk trafikkvekst etter åpningen av Gardermobanen.

Deler av beregnet trafikkvekst i årene framover har sammenheng med forventet vekst i antall bosatte og reiseaktivitet. Mesteparten av den beregnede veksten er likevel en konsekvens av de forbedringer i togtilbudet som kan oppnås gjennom dobbeltsporutbyggingen. Utbyggingen gjennomføres hovedsakelig «innenfra og ut», slik at det gradvis vil bli sammenhengende dobbeltspor lengre ut fra Oslo – og

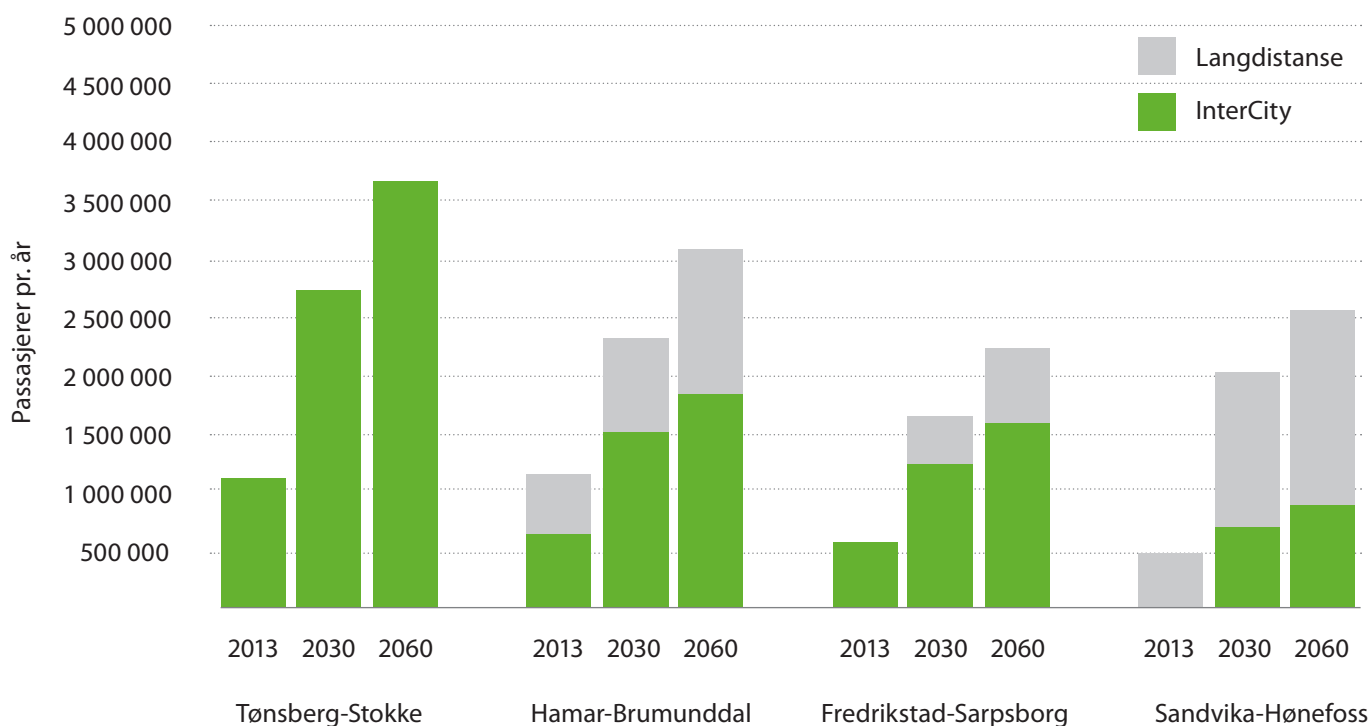
trafikkgrunnlaget er også avtakende med økende avstand til Oslo. Med fullført dobbeltspor til Fredrikstad, Hamar og Tønsberg i 2024, vil det derfor være grunnlag for å realisere betydelige deler av trafikkveksten.

Figur 4.1 viser beregnet antall passasjerer pr. år i 2030 og 2060 over utvalgte snitt på de strekningene som planlegges bygget ut i perioden 2024 – 2030, inkludert snitt på Ringeriksbanen mellom Sandvika og Hønefoss.

Ringeriksbanen består av ett stort utbyggingsprosjekt, realisering av beregnet trafikkpotensial avhenger derfor kun av gjennomføring av dette. På de andre strekningene er utbyggingen delt opp i en rekke store prosjekter, og betydelige deler av beregnet trafikkvekst på ytterstrekningene vil kunne realiseres etter hvert som prosjektene på innerstrekningene ferdigstilles. For eksempel vil Follobanen bidra til en betydelig etterspørselsvekst også mellom Fredrikstad og Sarpsborg, tilsvarende vil prosjektene nord for Tønsberg og sør for Hamar også bidra til trafikkvekst sør for Tønsberg og nord for Hamar. Beregnet vekst i InterCity-trafikken avtar med økende avstand til Oslo. Dette tilsier at utbyggingens betydning for gjennomgående togtrafikk (godstog, langdistanse persontrafikk) og for togenes punktlighet tillegges større vekt på ytterstrekningene. Etterspørselsveksten som følger av utbygging på innerstrekningene gjør at det vil gradvis bli vanskeligere å avvikle beregnet etterspørsel dersom kapasiteten ikke økes også på ytterstrekningene. På Vestfoldbanen er et grunnrutetilbud med 2 avganger pr. time, og mulighet for ytterligere forsterkning i rushtid sør for Tønsberg, nødvendig for å avvikle beregnet trafikk med tilfredsstillende kvalitet på mellomlang sikt. Tilsvarende må også kapasiteten mellom Hamar og Lillehammer økes for å avvikle beregnet vekst i samlet etterspørsel fra InterCity-fjerntog og godsmarkedet.

I NTP 2014-2023 er det forutsatt at det innen 2026 skal bygges dobbeltsporparseller (med anslått kostnad 2 milliarder kroner pr. strekning) på strekningen Hamar - Lillehammer og Tønsberg - Larvik, som skal gjøre det mulig å avvikle forventet vekst fram til dobbeltsporutbyggingen er fullført i 2030. Det er ikke avklart om det er mulig å identifisere parseller som både kan gi ønsket kapasitets effekt og samtidig inngå som en del av det framtidige dobbeltsporet.

2 Tallet inkluderer ikke gjennomgående reiser i fjerntog på Dovrebanen (til/fra stasjoner nord for Lillehammer), reisende til/fra stasjoner på Rørosbanen som benytter InterCity-tog på deler av reisestrekningen, og gjennomgående reiser på Østfoldbanen (til/fra Gøteborg).



Figur 4.1: Passasjerer pr. år over utvalgte snitt på InterCity-strekningene

## 4.2 InterCity og nullvekstmålet

En viktig målsetting for arbeidet med NTP 2018-27 er at tiltakene som planlegges skal legge til rette for at veksten i persontrafikken i byområdene skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange. InterCity-tilbudet har en beskjeden rolle i transporttilbudet innenfor byene, men en stor andel av reisene til/fra og mellom byområdene følger InterCity-strekningene på Østlandet.

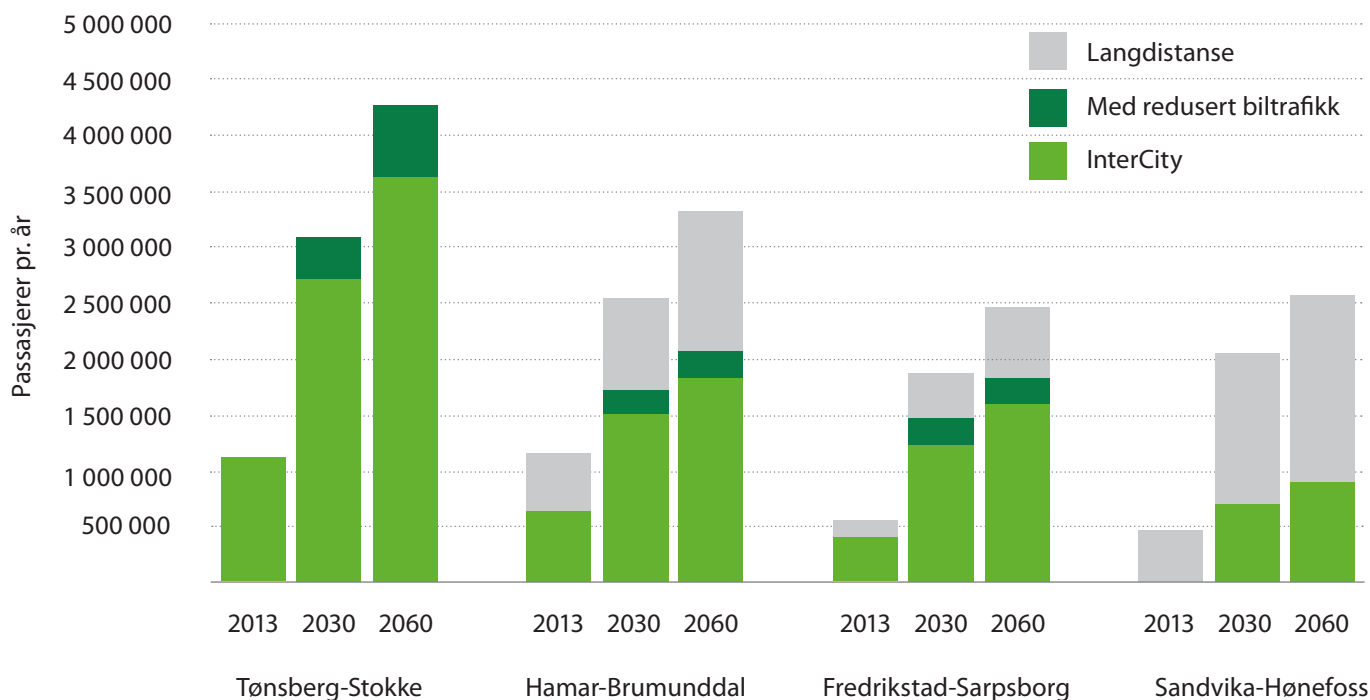
Nullvekstmålet nås enklere dersom også veksten i regionale reiser med bil dempes. Dobbeltsporutbyggingen vil gi kapasitet og reisetider som gjør det langt mer attraktivt å benytte tog ved lengre reiser. På flere strekninger vil utbyggingen være tilstrekkelig til å sikre stabilisering av biltrafikken i et 2030-perspektiv<sup>3</sup>, gitt fortsatt vekst i befolkning og inntekter vil det på lengre sikt være nødvendig med ytterligere tiltak for å stabilisere biltrafikken.

Figur 4.2 viser hvordan trafikkvolumene med tog over utvalgte snitt utenfor Tønsberg, Hamar og Fredrikstad påvirkes av en forutsatt økning i brukerbetaling for personbil på 50 øre/km. Prosentvis er beregnet trafikkvekst i InterCity-togene større på Vestfoldbanen sammenliknet med Dovrebanen og Østfoldbanen – og på alle banestrekninger er veksten større i 2060 enn i 2030. Kombinert med virkninger av flere togavganger (for å møte økende etterspørsel i perioden 2030 – 2060) beregnes en slik økning i reisekostnadene med personbil å være tilstrekkelig til å stabilisere biltrafikken også i perioden 2030 – 2060.

## 4.3 Miljøvennlig arealbruksutvikling

Attraktive stasjoner lokalisert sentralt i byene er en viktig forutsetning for at utbygging av InterCity-strekningene skal gi korte reisetider og mulighet for høy avgangshyppighet

<sup>3</sup> I beregningene er det forutsatt at dagens bomstasjoner på E18 og E6 i InterCity-korridorene erstattes av annen form for betaling for bruk av hovedveiene, som gjør at kostnadene ved bruk av bil i gjennomsnitt opprettholdes på dagens nivå (0,50 kr / vognkm)



Figur 4.2: Passasjerer pr. år over utvalgte snitt på IC-strekningene, med redusert vekst i biltrafikken

mellom bysentra på Østlandet. Et sterkt togtilbud gjør det mer attraktivt å lokalisere arbeidsplasser og boliger nær stasjonene. Med stasjoner innenfor sentrum – og kommuner som legger til rette for høy arealutnyttelse rundt stasjonene – vil utbyggingen dermed legge til rette for en arealbruksutvikling som gir kortere lokale reiser, samtidig som en større andel av reisene kan gjennomføres til fots, med sykkel og buss.

#### 4.4 Styrker togtilbudet på lengre distanser

Utbygging av dobbeltspor på InterCity-strekningene er en forutsetning for å styrke togets konkurranseevne mellom Osloområdet og Gøteborg, Trondheim, Kristiansand og Bergen. Til/fra Gøteborg og Kristiansand er det i dag betydelig konkurranse om passasjerene mellom tog, buss, fly og personbil. Til/fra Trondheim og Bergen domineres persontransportmarkedet i dag av fly, øvrige reiser fordeles på bil og tog.

Trafikkprognoser fra Jernbaneverkets høyhastighetsutredning (ATKINS, 25.01.12) indikerte et trafikkpotensial på 4-5 millioner passasjerer pr. år i 2030 på hver av strekningene fra Oslo til Kristiansand, Gøteborg og Trondheim. En av konklusjonene

i utredningen var at InterCity-strekningene burde bygges først. Selv om høyhastighetsprosjektet ble skrinlagt, gir InterCity-utbyggingen likevel muligheter for en betydelig styrking av togets konkurranseevne på fjerntogstrekningene. På strekningene Oslo – Kristiansand og Oslo – Gøteborg vil utbyggingen – i kombinasjon med andre tiltak – kunne realisere høyhastighetsprosjektets mål om å oppnå reisetider dør til dør som er konkurransedyktig mot fly.

Utbygging av Ringeriksbanen beregnes å gi en betydelig trafikkvekst på Bergensbanen. På lengre sikt vil effekten av utbyggingen forsterkes dersom også andre strekninger på Bergensbanen bygges ut. Med nytt dobbeltspor også på strekningen Arna - Voss reduseres reisetiden Oslo - Bergen med ytterligere 40 minutter, slik at persontog kan kjøre strekningen på 4:50 timer.

Med en framtidig sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen, vil langdistansetraffikken i fremtiden utgjøre en stor andel av samlet togtrafikk på de ytre deler av alle InterCity-strekningene. Hensynet til langdistansetraffikken må tillegges betydelig vekt ved valg av traseføring og lokalisering av stasjoner for gjenstående delstrekninger på ytre InterCity. Gode løsninger kombinerer stasjoner innenfor bysentra og traséer med høy hastighetsstandard.



