



Jernbane-
direktoratet

KVU

Kongsvingerbanen

Prosjektplan

Prosjektnummer: 21007101	KVU Kongsvingerbanen
Versjon: 1.0	

Innhold

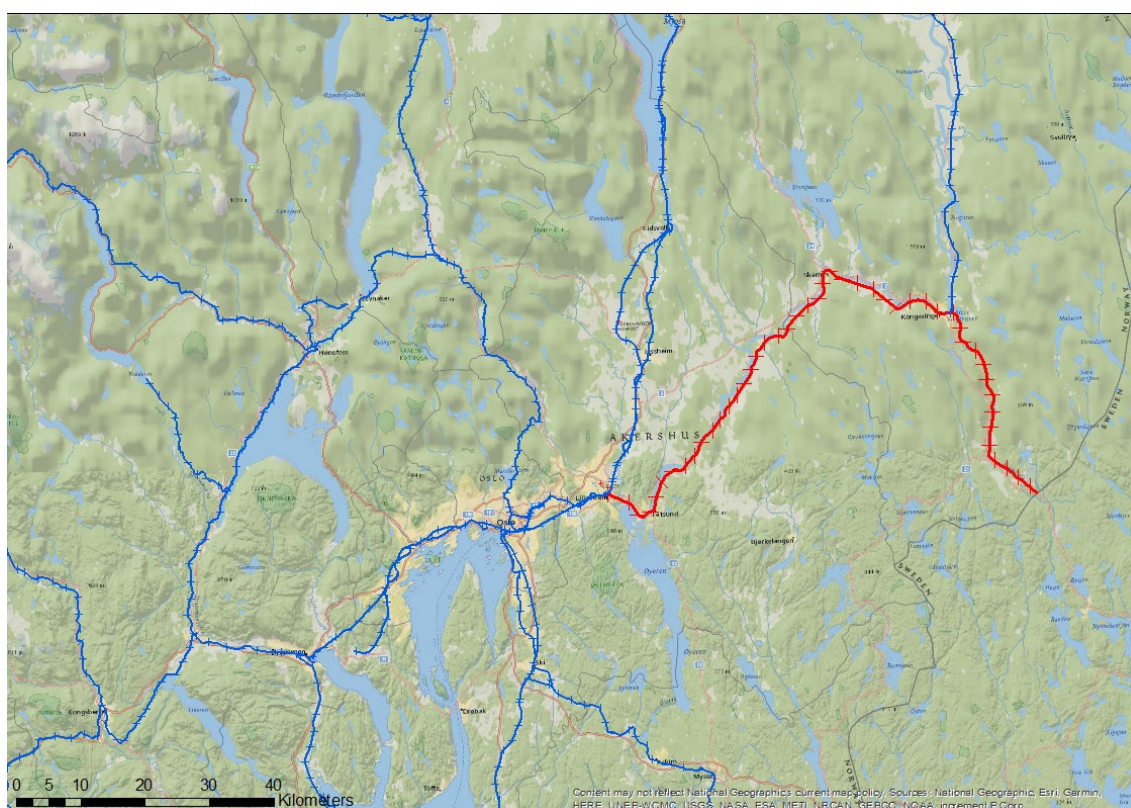
1 Bakgrunn	4
1.1 Innledning.....	4
1.2 Nærmere om oppdraget	5
1.3 Overordnede rammer og føringer.....	5
1.4 utfordringer og muligheter.....	6
2 Avgrensning av utredningsarbeidet.....	9
2.1 Mål for arbeidet.....	9
2.2 Tematisk avgrensning.....	9
2.3 Geografisk avgrensning	9
2.4 Funksjonell avgrensning	10
2.5 Effekt av tiltak som ligger utenfor konseptvalgutredningen.....	11
2.6 Tilgrensende konseptvalgutredninger, planer og andre viktige planprosesser i området	11
2.7 Aktuelle konsepter	11
2.8 Grunnlagsdata, metodikk og verktøy	12
3 Organisering av arbeidet	13
3.1 Prosjekteier.....	13
3.2 Prosjektansvarlig.....	13
3.3 Styringsgruppe.....	13
3.4 Prosjektleder	13
3.5 Dialogforum	13
3.6 Prosjektgruppe	14
3.7 Fagressurser.....	14
3.8 Ekstern ressursgruppe.....	14
4 Medvirkning og kommunikasjon	15
5 Fremdriftsplan	16
6 Referanser.....	17

1 Bakgrunn

1.1 Innledning

Samferdselsdepartementet har gitt Jernbanedirektoratet i oppdrag å utarbeide en konseptvalgutredning (KVU) for Kongsvingerbanen (brev datert 17.07.2018).

Regjeringen har vedtatt at det skal gjennomføres en ekstern kvalitetssikring (KS1) i tidlig fase av alle statlige investeringsprosjekt med en kostnadsramme over 750 mill.kr, og som skal inn i Nasjonal transportplan. Utgangspunkt for bestillingen er at en kapasitetsøkning på Kongsvingerbanen vil koste mer enn terskelverdien, og at det kan identifiseres klare konseptuelle alternativer. Siden E16 i stor grad ligger parallelt med Kongsvingerbanen, representerer den derfor et reelt alternativ for håndteringen av det framtidige transportbehovet i korridoren.



Figur 1 - Kongsvingerbanen i rødt

Samferdselsdepartementet er opptatt av at Jernbanedirektoratet utformer KVUen i tråd med kravene for rammeavtalen i ordningen med ekstern kvalitetssikring (KS1), og reflekterer de erfaringer som er innhentet gjennom KS1-arbeidet så langt. Det bes spesielt om at det i KVUen sikres transparenss og konsistens mht. behovsvurdering, mål, krav og alternativvurderinger.

Kongsvingerbanen mellom Lillestrøm og Kongsvinger ble åpnet i 1862. Den ble forlenget til Magnor i 1865 der den ble koblet sammen med Värmlandsbanan som ledd i å knytte sammen hovedstedene Oslo og Stockholm. Banen ble elektrifisert i 1951. Kontaktledningen ble skiftet fra grensen til Åbøgen i 1993/94, men arbeidet stoppet deretter opp.

Togtilbudet på banen har variert i betydelig grad, men ble i 2012 ble tilbudet oppgradert med timesfrekvens til Kongsvinger. Dette resulterte i at regiontogtilbudet mellom Oslo (Kongsvinger) og

Karlstad tilnærmet er borte. SJs satsing med X-2000 mellom Stockholm og Oslo (fra 2015) vært en suksess. SJ ønsker nå å utvikle tilbudet når ny kontaktledning er på plass i 2022.

1.2 Nærmere om oppdraget

I brevet står det følgende:

«Kongsvingerbanen har hatt en betydelig vekst de seneste årene, og grunnprognosene tilsier at det vil være vekst i årene fremover. Kongsvingerbanen betjener lokaltog, regiontog og grensekryssende person- og godstrafikk. Kapasiteten på banen gir ikke rom for ytterligere forbedringer av togtilbudet, selv om det er markedsmessig etterspørsel etter flere avganger. Strekningen Lillestrøm – Kongsvinger er erklært overbelastet, jf. Network Statement 2019.»

Samferdselsdepartementet ønsker at det skal analyseres hva fremtidig kapasitetsbehov vil være. Det vil gi godt grunnlag for å vurdere om og når det er nødvendig med eventuelle infrastrukturtiltak på jernbanen, eller om det finnes andre alternativer som kan tilfredsstille samfunnets behov. Spesifikt står det at utredningen må se hen til strekningens rolle i lokaltogtrafikken, samt person- og godstransporten i korridoren mellom Oslo og henholdsvis Stockholm, Narvik og Hallsberg/Europa.

Departementet understreker også om at det gjøres en konseptvalgutredning for tilbudsforbedringer langs Kongsvingerbanen, hvor det legges vekt på at hele systemet skal vurderes i sammenheng.

Samferdselsdepartementet forventer en bred tilnærming i utviklingen av konsepter, og at det utøves varsomhet med bruk av absolutte krav som tidlig siler ut konsepter som medfører at disse ikke blir underlagt en reell analyse.

I oppdragsbrevet påpeker Samferdselsdepartementet andre relevante prosesser som omfatter Kongsvingerbanen. I arbeidet med Rutemodell 2027 ble halvtimesintervall Oslo-Sørumsand vurdert. Analysen viste at en slik tilbudsforbedring vil være samfunnsøkonomisk lønnsom dersom den kan gjennomføres uten at det kreves vesentlige investeringer, og uten betydelige negative konsekvenser for godsnæringen. Det var i fase 2 av Rutemodell 2027 at dette ble utredet. Videre arbeid i fase 3 av prosjektet viste at det ikke var mulig å få plass til to tog i timen til Sørumsand. Det var ikke tilstrekkelig infrastrukturkapasitet til å kjøre togene på Kongsvingerbanen, og ikke kapasitet til å vende disse på Oslo S.

Samferdselsdepartementet ønsker også å bli involvert i vurderingene knyttet til behov, mål, krav og konseptuelle alternativer. Det vil derfor bli lagt til rette for å orientere departementet underveis i prosjektet.

Til slutt skriver Samferdselsdepartementet i oppdragsbrevet at Jernbanedirektoratet skal utarbeide et utkast til samfunns mål for arbeidet med konseptvalgutredning for Kongsvingerbanen. I samråd med Samferdselsdepartementet har Jernbanedirektoratet fått en utsettelse på utkast til samfunns mål. Dette er blant annet fordi Jernbanedirektoratet ønsker en involvering av interessentene for Kongsvingerbanen før et utkast til samfunns mål foreligger.

1.3 Overordnede rammer og føringer

Regjeringens langsiktige strategi for hvordan transportsystemet bør utvikles er formidlet gjennom Nasjonal transportplan (NTP) 2018-2029. Regjeringens overordnede mål for samferdselspolitikken er «Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskapning og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.». Det er en viktig oppgave å legge til rette for økt mobilitet og utvikling i næringslivet, samtidig som inngrepene og utslippene fra transport - lokalt, regionalt og grenseoverskridende - skal reduseres.

Den langsiktige strategien bygger på at de enkelte transportformenes fortrinn skal utnyttes, og samspeilet mellom dem styrkes. For å være attraktiv må jernbanetransporten tilby konkurransedyktig reisetid og pris, høy punktlighet og frekvens, i tillegg til god komfort og muligheter til effektive overganger mellom transportmidler.

For godstransporten er det et viktig etappemål at mer gods skal overføres fra veg til sjø og bane. For jernbanen betyr det at næringslivet må tilbys sikker og pålitelig transport som bidrar til å tilrettelegge for verdøkning og aktiv deltakelse i internasjonal handel.

1.4 Utfordringer og muligheter

Kapasitetsutfordringer

Kongsvingerbanen mellom Lillestrøm og Kongsvinger er en enkeltsporet strekning med ulike togkategorier som betjener flere transportmarkeder; lokaltog for pendlere, fjerntog til Sverige for turister og forretningsreisende og godstog for transport av ulike varetyper, herunder konsumvarer og tømmer. Disse markedene har hver sine behov, gjerne knyttet opp mot spesifikke avgangs- og ankomsttider, og togoperatørene søker om ruteleier tilpasset sine markeder. Til ruteplan R18 ble det søkt om flere ruteleier enn det var mulig å fordele på den tilgjengelige infrastrukturen. Vissheten om manglende kapasitet fører ofte til at operatørene ikke søker om flere ruteleier enn de antar det er kapasitet til. Til ruteplan R18 ble det likevel søkt om flere ruteleier enn det var mulig å fordele på den tilgjengelige infrastrukturen. Som en følge av dette erklærte Bane NOR 04.09.17 Kongsvingerbanen som overbelastet mandag-fredag 12:00-24:00 for fastlagt ruteplan R18.

Bane NOR har utarbeidet en (forskriftspålagt) kapasitetsforbedringsplan for Kongsvingerbanen, datert 11.09.2018. Denne viser at et antall tiltak (for det meste kryssingssporutbygginger) som ligger inne i første periode av Handlingsprogrammet vil være tilstrekkelig til å oppheve denne overbelastningen. Men disse tiltakene gir ikke grunnlag for tilbudsforbedringer på banen.

SJ, som kjører fjerntoget mellom Stockholm og Oslo, ser tydelig et marked for dette tilbudet. Da de startet med å kjøre tog mellom Stockholm og Oslo i 2015, ble det kjørt 3 togpar i døgnet. Det ble utvidet til 5 togpar i 2016. I kapasitetsforbedringsplanen står det i kap.2.4.2: «SJ AB har ytret et ønske om å øke antall togpar mellom Oslo og Stockholm til 8 per døgn når kl-utbyggingsprosjektet er ferdigstilt. R2027 tok ikke høyde for dette, men beholdt dagens trafikkmengde til Stockholm. Det var svært utfordrende å legge til ytterlige tog til denne rutemodellen, men i denne analysen har vi lagt til 2 togpar i tillegg til de 3 fjerntogparene som fantes i R2027, og får dermed til sammen 5 fjerntogpar per døgn over Kongsvingerbanen.» Ut fra denne bemerkningen er det grunn til å anta at ny overbelastning vil inntre når kl-ombyggingen er ferdig.

Kapasitetsforbedringsplanen sier og konkluderer med trafikkutviklingen på mellomlang sikt som omtalt i R2027, SJs fremtidige ønsker og godsstrategien (kap.1.2): «Men dette fremtidige togtilbudet tar ikke høyde for transportbehovet over denne strekningen, verken for person eller godstransport. Hvis dette behovet skal innfris, og transportpolitiske strategier, som mer gods på bane, nullvekstmålet og Oslo-Stockholm-toget som et alternativ til fly skal oppfylles, må infrastrukturen utbedres på et helt annet nivå enn tiltakene som ligger inne i Handlingsprogrammet.»

Befolkning

Befolkningen langs Kongsvingerbanen har vokst de siste 27 årene, men det har vært en ulik grad av vekst i kommunene langs banestrekningen. I kommunene i Akershus (Skedsmo, Fet, Sørum og Nes) har hatt en sterk vekst de siste 27 årene. Veksten i Fet og Nes (hhv 34 % og 35 %) ligger på nivå med veksten i Osloregionen (kommunene som er medlem i Samarbeidsalliansen Osloregionen), mens veksten i Sørum (57 %) har vært enda høyere. Veksten i kommunene i Hedmark (Sør-Odal, Kongsvinger og Eidskog) har vært lavere enn i Osloregionen de siste 27 årene. Sør-Odal har hatt en lav vekst (7 %), Kongsvinger en marginal vekst (2 %), mens i Eidskog har det vært en nedgang (-5 %)

i befolkningen de siste 27 årene. Dette er i tråd med det som ellers observeres i Osloregionen. Befolkningsveksten lengre ute i regionen er lavere enn i områdene nærmere Oslo, og det kan til og med være nedgang i enkelte kommuner. Medvirkende årsaker til dette kan være kortere avstand til Oslo og et bedre utviklet kollektivtilbud i Akershus enn i Hedmark.

Befolkningsprognosene følger mønsteret i veksten de siste 27 årene. MMMM banen for 2040 viser god vekst i Fet, Sørums og Nes (hhv 24 %, 43 %, 24 %). Sør-Odal har en god vekst (14 %) og det samme har Kongsvinger (13 %), mens i Eidskog viser prognosen en nedgang i befolkningen frem mot 2040 (-1 %). Kommunene i Akershus langs Kongsvingerbanen har hatt utfordringer med prognosene fra SSB i lengre tid. Veksten har ofte vært høyere enn det prognosen tilsier. Dette medfører at kommunene utfører egne prognoser for å sikre riktig nivå på sosial infrastruktur. (Plan for barnehage- og skolebygg 2017-2026, Fet kommune) I tillegg til befolkningsøkning i kommunene langs Kongsvingerbanen, så ligger det et potensiale for fortetting rundt knutepunktene langs banen. En fortetting rundt knutepunktene (togstasjonene) vil kunne være et potensielt marked for bruk av toget som transportmiddel, særlig for pendlereiser til arbeidsplass.

Pendling

Det er en høy grad av netto utpendling i kommunene langs Kongsvingerbanen. Det er bare Kongsvinger kommune som har en netto innpendling av arbeidskraft. Veksten i netto utpendling har vært størst i kommunene nærmest Oslo (basert på tall fra 2000 til 2015 fra SSB).

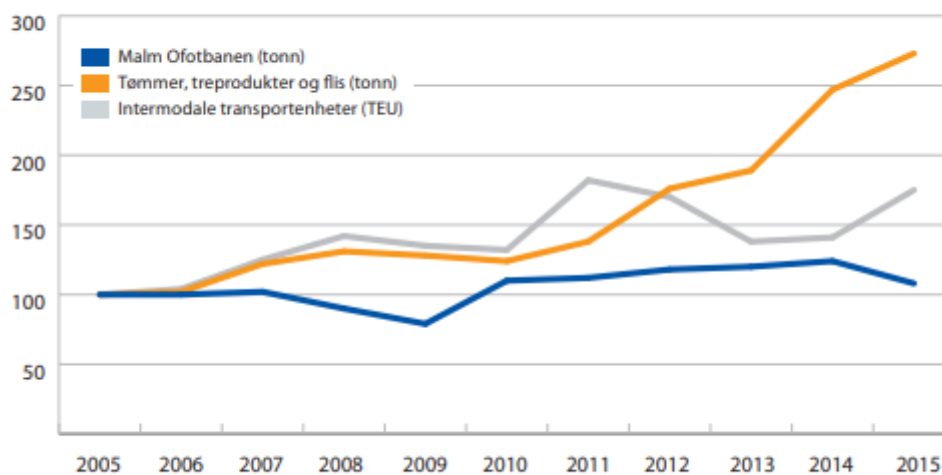
Med befolkningsvekst i tiden fram mot 2040, høyere vekst i kommunene Fet, Sørums og Nes og at disse kommunene også har en netto utpendling av arbeidsreisende, gir det et bilde på at det vil være et økt transportbehov i tiden fremover som ikke nåværende Kongsvingerbane kan håndtere. Behovet vil være størst for reisende fra Årnes og innover mot Oslo, men økt transportbehov vil også gjelde fra Kongsvinger og Skarnes.

Pendlingsmønsteret viser at hovedstrømmen fra kommunene langs Kongsvingerbanen går mot Oslo og Bærum, mens det er også en andel pendlere som reiser fra Oslo og Bærum til kommunene langs Kongsvingerbanen. Ellers er det en relativt stor pendlingsstrøm mot Nedre Romerike og en litt mindre mot Øvre Romerike. Hovedtransportmiddelet er bilen. Reisevaneundersøkelsen 2013/2014 viser at bilen er det dominerende transportmiddelet i kommunene langs banen. Kollektivandelen er på 12 % og toget har en andel av dette igjen på 9 %. Busstilbudet er varierende, og for de som skal inn til Oslo er tog det dominerende kollektivtilbudet. Toget går direkte, mens bruk av buss ofte krever bytte.

Som nevnt ovenfor, har SJ har ytret et ønske om å øke antall avganger ytterligere til 8 avganger fra 2022. I dag er det ca. 1,4 millioner flyreisende mellom Stockholm og Oslo, mens bare 200 000 reisende bruker toget. Trafikverket har utført en Åtgårdsvalsstudie for strekningen Stockholm – riksgrensen -(Oslo). Den bekrefter at med forbedringer infrastrukturen som gir en reisetid på ca. 3 timer mellom endepunktene tar toget store deler av flymarkedet.

Gods

I tillegg til persontrafikk på Kongsvingerbanen går det mange godstog. Dette er en blanding av kombi-, vognlast-, og tømmertrafikk og gjør at Kongsvingerbanen er en av de mest belastede banestrekningene når det gjelder gods. Spesielt strekningen Kongsvinger – Charlottenberg har mye godstrafikk. Her samles kombi- og vognlasttogene til/fra Osloområdet, og tømmertog som vender på Alnabru, med tømmertrafikk fra Røros- og Solørbanen. Dette viser hvor sammensatt godstransporten er på strekningen, med kombitog til Narvik, vognlast til Hallsberg i Sverige og tømmertog til Sverige og til Sarpsborg/Halden. Det har vært en betydelig vekst i tømmertrafikken på bane de siste 6-7 årene.

Figur 1: Utvikling av godstransport på jernbane – indeks

(Kilde: SSB)

Figur 1 - Utvikling av godstransport på jernbane - indeks. Godsstrategi for jernbanen 2016-2029 Jernbaneløst

Veksten i grunnprognosene (TØI-rapport 1393/2015) for godstrafikken tilsier at det vil bli en ytterligere vekst for gods på bane. Denne økningen vil også komme på Kongsvingerbanen. Årlig vekstrate for utviklingen i transportmiddelfordelte varestrømmer i alt unntatt malm, råolje og naturgass for tidsperioden 2012-2050 er på 1,7 % for jernbane. Dette gir sammen med befolkningsutviklingen et tydelig behov for mer kapasitet på banestrekningen i framtiden, og ikke bare i dag.

Punktlighet

I hht punktligheitskartet (sist oppdatert 10.10.2018, gjeldende for de siste 25 dager) til Bane NOR ligger punktligheten på 72 % for L14 mellom Oslo S og Kongsvinger. For strekningen over mot Charlottenberg (få persontog, mye godstog) ligger punktligheten på 37 %. Et persontog anses som punktlig dersom det ankommer sin endestasjon innenfor en punktligheitsgrense på 3:59 min/sek (lokaltog, intercity, flytog) eller 5:59 min/sek (langdistanse, utenlandstog). Alle godstog foruten malmtog anses som punktlig dersom det ankommer sin endestasjon innenfor en punktligheitsgrense på 5:59 min/sek. Det er store utfordringer på strekningen når den er overbelastet, med forsinkelser og virkningen av disse. Det forplanter seg fort og får store konsekvenser både innover mot Oslo og mot Sverige.

Markedsmuligheter og begrensninger

Det er markedsmessig potensial for en vidare utvikling av Kongsvingerbanen. Befolkningsøkningen, og en fortsatt vekst i f.eks. tømmertrafikken på jernbane, tilsier at etterspørselen vil øke i tiden fremover. SJ ser også potensial for vekst i fjerntrafikken, jmf ønsket om 8 avganger i 2022. Dessverre ser vi ingen utviklingsmuligheter, for å tilfredsstillе de markedsmessige mulighetene som er skissert over, uten infrastrukturtiltak utover det som ligger i Handlingsprogrammet. Dette understøttes av kapasitetsforbedringsplanen til Bane NOR. Konseptvalgutredningen vil derfor vurdere konsepter hvor bl.a. ytterligere infrastrukturtiltak legges til grunn.

2 Avgrensning av utredningsarbeidet

Utredningen skal gi en faglig vurdering av behov knyttet til jernbaneforbindelsen mellom Lillestrøm og Kongsvinger/riksgrensen. KVUen skal utformes i tråd med kravene i rammeavtalen for ordningen med ekstern kvalitetssikring (KS1) og reflektere de erfaringer som er innhentet gjennom KS1-arbeidet så langt. De samfunnsøkonomiske analysene av de ulike konseptene gjennomføres i tråd med oppdatert rundskriv fra Finansdepartementet. (R-109/2014 Prinsipper og krav ved utarbeidelsen av samfunnsøkonomiske analyser).

2.1 Mål for arbeidet

Formålet med en konseptvalgutredning for Kongsvingerbanen er å:

- Kartlegge behov knyttet til transport i korridoren mellom Lillestrøm og Kongsvinger/riksgrensen
- Etablere målstruktur for konseptvalgutredningen
- Vurdere graden av måloppnåelse i konseptene
- Vurdere virkningen for transport både for personer og gods utover Kongsvingerbanen
- Vurdere de samfunnsmessige virkningene av de ulike konseptene
- Vurdere kontraktsstrategi for de mest aktuelle konseptene

Konseptvalgutredningen vil gi en anbefaling som angir både valg av konsept og videre planlegging av anbefalt konsept.

2.2 Tematisk avgrensning

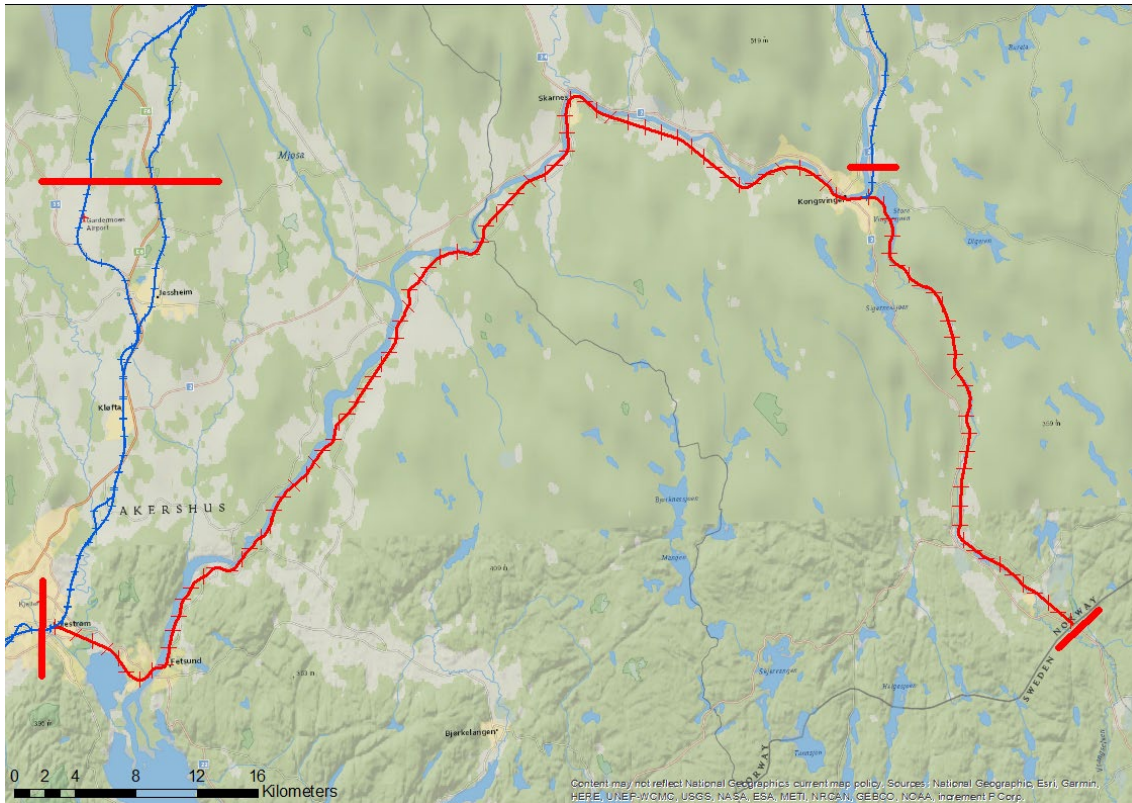
Utredningen skal gi en bred faglig vurdering av kapasitetsbehov avdekket for Kongsvingerbanen. Virkemidlene avgrenses til tiltak på jernbanestrekningen Lillestrøm-Kongsvinger/riksgrensen. Regional utvikling vil være et sentralt tema i konseptvalgutredningen. Selv om fokuset i utredningen er på jernbane, skal det også sees på om veg vil kunne ha en rolle i å løse de kapasitetsmessige utfordringene som er på Kongsvingerbanen i dag, eller om hvorvidt nye teknologiske løsninger kan endre konkurranseforholdet mellom transportformene. Det er viktig å få vurdert hvordan ulike markeder responderer på de ulike konseptene, og hvilke endringer som kan forventes i konkurranseforholdet mellom veg, bane og andre transportmidler. Arealbruk og utbyggingsstrategier i tiltaksområdet vil være viktig.

Analysearbeidet gjort i Bred godsanalyse og Jernbanedirektoratets godsstrategi må det tas hensyn til i konseptvalgutredningen. Det går mange godstog på strekningen og banen er viktig for både tømmertrafikken, kombitrafikken til Narvik og vognlasttrafikken til Hallsberg.

Det skal ses hen til fjerntrafikken til Stockholm. Denne kan følge Kongsvingerbanen som i dag, men det finnes også forventninger om at fjerntoget vil følge en mer direkte linje mellom Oslo og Stockholm. Ikke alle disse alternativene ligger innenfor den geografiske avgrensningen, men utredningen vil inkludere disse når mulighetsrommet utforskes.

2.3 Geografisk avgrensning

Utgangspunktet og iverksettelse av fysiske tiltak er avgrenset til riksgrensen i øst, fra nord for Roverud på Solørbanen til nord for Gardermoen og Dal på Gardermobanen/Hovedbanen og til og med Lillestrøm stasjon.



Figur 2 - Geografisk avgrensning for KVU Kongsvingerbanen

Dersom tiltak på Kongsvingerbanen og det angitte geografiske området ikke kan stå på egne ben, og krever andre jernbanetiltak, vil det framkomme av analysen. Disse eventuelle tiltakene vil bli kostnadsberegnet (unntatt for allerede kjente og utredede tiltak), men anslagene vil ikke få samme presisjonsnivå som for tiltak innenfor det geografiske området. Dette vil f.eks. kunne inkludere tiltak på Hovedbanen mellom Lillestrøm og Gardermoen/Dal.

Influensområdet til KVUen er utfordrende å angi da mye av f.eks. godstrafikken går via Kongsvingerbanen, men godset har ikke destinasjonen sin her. Influensområdet for persontrafikken strekker seg fra Osloområdet i sør, sør/vest, via Gardermoområdet til stasjoner på Kongsvingerbanen og i all hovedsak mot Stockholm. For godstransporten vil utstrekningen være enda større, og inkludere Oslo/Østlandsområdet, Nord- og Midt-Norge inkl Narvik og nordover, tømmermottak i Sverige og områder i Sverige ned mot Kontinentet. En endelig avgrensning av influensområdet for Kongsvingerbanen vil bli arbeidet videre med i KVUen, og bli begrunnet ytterligere gjennom dette arbeidet.

Konseptvalgutredningen vil ivareta begge utviklingsperspektiver i arbeidet ved at vi legger til grunn 4-trinns metodikken. Vi vil allikevel påpeke at om fjerntrafikken i fremtiden går i en annen og mer direkte trase, vil Kongsvingerbanen fremdeles ha utfordringer når det gjelder kapasitet. Videre vil behovet for tiltak på banen fremdeles være til stede.

2.4 Funksjonell avgrensning

Tiltak i planområdet vil være den geografiske kjernen i utredningen, men vil utgjøre et element i et system. Når det gjelder persontrafikken, vil Kongsvingerbanen være et element i strekningen L14 fra Kongsvinger til Asker (forventes forlenget til Drammen når kapasitetssituasjonen Asker-Drammen er bedret), og et element i strekningen mellom Oslo og Stockholm. Tiltak som gjøres i Osloområdet og i Sverige vil kunne få konsekvenser for persontrafikken på Kongsvingerbanen.

For gods er det som nevnt i forrige avsnitt mer komplisert. Systemet som godstrafikken er en del av går langt ut over Kongsvingerbanen, og strekker seg fra Oslo/Alnabru i sørøst, til Dovrebanen, Nordlandsbanen og Rørosbanen/Solørbanen i nord og inn i Sverige i øst. Tiltak som gjøres på Solørbanen/Rørosbanen, Osloområdet og Dovrebanen vil kunne få konsekvenser for godstrafikken på Kongsvingerbanen.

2.5 Effekt av tiltak som ligger utenfor konseptvalgutredningen

Prosjektet vil synliggjøre potensielle oppfølgingsinvesteringer dersom det er mulig å gjøre investeringer som det kan bygges videre på senere og som vil utløse en mereffekt. En slik opsjon vil i hovedsak knyttes til fleksibiliteten i et tiltak.

2.6 Tilgrensende konseptvalgutredninger, planer og andre viktige planprosesser i området

- KVVU OsloNavet
- KVVU Terminalstruktur i Oslofjordområdet
- R2027
- Bred godsanalyse
- Godsstrategien til Jernbaneverket 2016
- Konseptdokument for IC
- Elektrifisering på strekningen Hamar-Elverum-Kongsvinger
- Tilsving/triangelspor Elverum og Kongsvinger
- Eventuell relokalisering av Norsenga
- Åtgårdsvalsstudie, Forbättrad tilgjänglighet inom stråket Stockholm-Oslo, Trafikverket
- E16 Slomarka-Herbergåsen-Nybakk
- Rv22 Bru over Glomma
- Kapasitetsøkning Hovedbanen Lillestrøm - Eidsvoll, JBV 2016
- Kapasitetsøkende tiltak Lillestrøm - Eidsvoll, sluttrapport, JDIR juni 2018
- Kommuneplaner
- Regional plan for areal og transport Oslo kommune og Akershus fylkeskommune
- Regional samferdselsplan 2012-2021 Hedmark fylkeskommune

2.7 Aktuelle konsepter

Basert på 4-trinnsmetodikken vil konseptvalgutredningen identifisere aktuelle konsepter som vil være med på å vise hele mulighetsrommet.

1. Virkemidler som kan redusere transportbehovet og endre reisemiddelvalg
2. Virkemidler som kan effektivisere bruken av eksisterende kjøretøy og infrastruktur
3. Mindre ombygginger av eksisterende infrastruktur
4. Større utbygging av eksisterende og ny infrastruktur

Det må her bemerkes at effektiviseringen av bruken av banen (jfr. punkt 2 ovenfor) de siste 30-40 årene er drevet så langt at banen nå ikke kan vedlikeholdes uten å innstille all trafikk mellom rushtidene mange uker pr. år. Hva som skal til for at banen kan vedlikeholdes uten omfattende tilbudsavgrensninger må derfor også medtas i konseptene.

Den tematiske, geografiske og funksjonelle avgrensningen av utredningen omtalt i kapittel 2 definerer grensesnittet for KVVU-arbeidet slik at det kan fokuseres på det vesentligste, og at arbeidet i KVVUen ikke favner for bredt. Dette innebærer at hovedoppgaven er å vurdere hva som skal til for å kunne få til tilbudsforbedringer langs Kongsvingerbanen, siden det pr i dag er en overbelastet strekning og etterspørselen er større enn kapasiteten på banen kan håndtere.

For eksempel kan det innenfor et banekonsept finnes ulike varianter av stoppmønstre, mens eksempelvis en arbeidsdeling mellom person- og godstrafikk, eller mellom ulike typer persontrafikk, eller en evt ny trase kan gi ulike konsepter. Konseptene vil sammenlignes med et referansealternativ, som er tenkt å skulle være identisk med det som anvendes til grunnlagsdokumentet for NTP 2022-2033.

Innspill til aktuelle konsepter avklares gjennom workshop/interessentverksted, og i videre dialog i prosjektgruppen og dialogforumet.

Arealstrategier

Det vurderes gjennomført følsomhetsberegninger basert på ulike arealstrategier fra konsentrert til spredt utbygging. Disse vil være basert på kommunenes arealplaner. Målet er å se hvordan ulike arealløsninger påvirker trafikantenes reisemønstre, og hvor sårbare konseptene er for ulike arealstrategier. Det vil bli drøftet i utredningen om dette skal gjøres for alle konsepter eller evt kun for det anbefalte konseptet. Det er ikke tenkt at det gjøres samfunnsøkonomiske analyser på følsomhetsberegningene.

2.8 Grunnlagsdata, metodikk og verktøy

Det foreligger en del grunnlagsmateriale om Kongsvingerbanen. Noe av dette materialet er det hensiktsmessig å gjenbruke på et prinsipielt nivå, men det må også innhentes nytt kunnskapsgrunnlag.

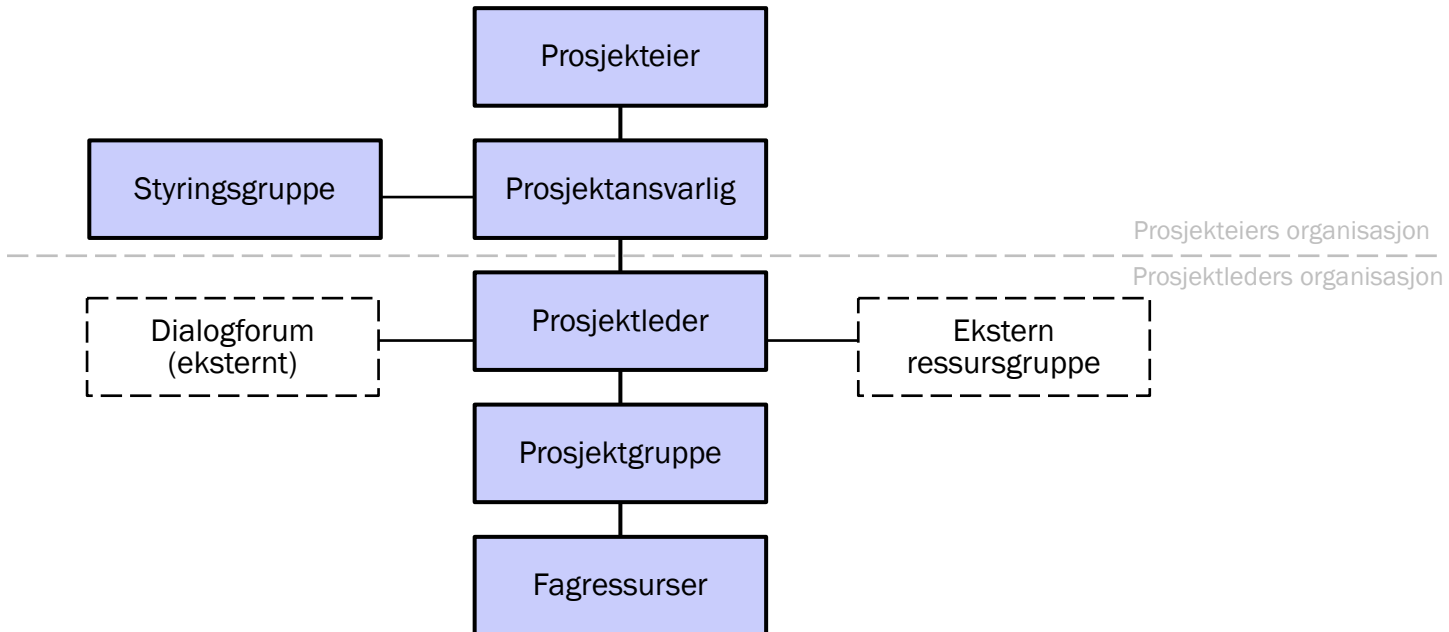
Grunnlagsdata om egenskaper ved dagens infrastruktur og trafikkstrømmer blir hentet fra Jernbanedirektoratets, Bane NORs og Statens vegvesens egne registre og databaser, samt fra nasjonale og regionale reisevaneundersøkelser. Grunnlagsdataene suppleres eventuelt med andre data dersom det vurderes som nødvendig. Innsamling av grunnlagsdata vil koordineres med arbeid som gjøres i kommunene og fylkeskommunene. I dette kan det være riktig å få vurdert ulike arealscenarier som eksempler på ulike utviklingsbaner som kan supplere de trendbaserte prognosene.

For å vurdere den framtidige transportutviklingen brukes transportetatens transportmodeller for både person og godstransport (NTM, RTM og NGM).

En lang analysehorisont for KVUen innebærer at usikkerheten ved prognosene blir store, og en risiko for feilinvestering øker. Derfor er det anbefalt å kombinere statistiske analysemetoder i kombinasjon med kvalitative metoder. Prosjektet vil derfor anvende framsynsmetodikk. Framsynsmetodikk handler om å utforske usikkerheten, snarere enn å minimere den, og skal bidra til å styrke beslutningsgrunnlaget. Metodikken vil være et bidrag til å drøfte robustheten i konseptene.

Verktøy for de samfunnsøkonomiske analysene vil også bli brukt i KVUen. Det vil bli gjort en faglig beskrivelse og vurdering av både prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. Det vil bli gjennomført følsomhetsanalyser med bl.a. ulike arealstrategier. Disse vil ikke bli gjenstand for en samfunnsøkonomisk analyse.

3 Organisering av arbeidet



3.1 Prosjekteier

Prosjekteier initierer prosjektet i Jernbanedirektoratet og følger opp prosjektet etter prinsipper for eierstyring.

3.2 Prosjektansvarlig

Prosjektansvarlig har overordnet ansvar og myndighet for iverksettelse av prosjekt, gjennomføring og resultat.

3.3 Styingsgruppe

Når prosjektet starter opp vil det bli etablert en styingsgruppe som styrer prosjektet og som prosjektleder rapporterer til. Styingsgruppen møter ved viktige milepæler i prosjektet, og orienterer berørte seksjoner og sikrer forankring. Antatt møtefrekvens er ca. 6 ganger i året. Prosjektleder fungerer som sekretær for styingsgruppen.

3.4 Prosjektleder

Prosjektleder er ansatt i Jernbanedirektoratet, og har ansvar for prosjektets kvalitet, fremdrift og økonomi.

3.5 Dialogforum

Dialogforum er en gruppe som møtes ca. 4 ganger i året. Dette er berørte interessenter som får uttale seg og kommentere prosjektets arbeid. Her vil vi ha med øverste ledelse politisk/administrativt i berørte kommuner og fylkeskommuner, samt regionale, statlige organer. I tillegg har dialogforumet representanter for interesseorganisasjoner og næringsliv. Forumet skal sikre dialog og medvirkning i utredningsarbeidet, og bidra til økt kvalitet på beslutningsgrunnlaget og utvikle en felles forståelse av utfordringer og muligheter. Medier informeres om møtene i forkant. Prosjektet inviterer til og arrangerer disse møtene.

3.6 Prosjektgruppe

Det etableres en prosjektgruppe bestående av anslagsvis 4-5 personer i tillegg til prosjektleder. Prosjektgruppen bemannes fortrinnsvis opp med interne ressurser. Assisterende prosjektleder (fortrinnsvis ansatt i Jernbanedirektoratet) er ikke på plass ennå. Prosjektgruppen består også av interne ressurser på kapasitet og regional samhandling. Det må også leies inn noen ressurser til prosjektstøtte (økonomi, dokumentkontroll, fremdriftsplaner, rapportering osv.) og en til oppfølging/gjennomføring av prosjektets løpende produksjon og utarbeidelse av dokumenter med KVVU-erfaring.

3.7 Fagressurser

Prosjektets fagressurser vil variere gjennom prosjektet. Aktuelle fag vil være kapasitetsanalyser, knutepunktutvikling, stasjonsutforming, kommunikasjon, samfunnsøkonomi, design og teknikk, kostnadsestimering, prosjektgjennomføring, kontraktsstrategier osv. Fagressursene i denne gruppen vil bidra med saksopplysninger, faglige diskusjoner og avklaringer samt kvalitetssikring av prosjektgruppens arbeider.

3.8 Ekstern ressursgruppe

Prosjektet vil ha behov for faglig støtte og bidrag utover det prosjektgruppen og fagressursene har kjennskap til. Det etableres en ekstern ressursgruppe som møtes hver 6-8 uke, og ved spesielle behov. Her deltar representanter for kommuner og fylkeskommuner på faglig/administrativt nivå, Statens vegvesen, Fylkesmannen o.l. Disse bidrar med informasjonsinnhenting og datafangst lokalt, faglige og geografiske avklaringer og diskusjoner mm.

4 Medvirkning og kommunikasjon

Det vil bli utarbeidet en kommunikasjonsplan for styring av informasjon og dialog rundt prosjektet. Kommunikasjonsplanen ses i sammenheng med opplegget for medvirkning. I tillegg er det opprettet en side på <https://www.jernbanedirektoratet.no> hvor det legges ut opplysninger om KVV Kongsvingerbanen etter hvert som de foreligger.

Prosjektet skal gjennomføres i en åpen prosess hvor det etableres en aktiv dialog med dialogforumet, ressursgruppen og de som deltar i workshop. Referat fra møtene i dialogforumet gjøres offentlig tilgjengelig på prosjektets hjemmeside. Frekvens på møter står i kapittelet over.

Workshop gjennomføres enten i starten av desember 2018 eller starten av januar 2019.

5 Fremdriftsplan

Fremdriftsplanen under anses å være realistisk, men forutsetter normal tilgang på interne/eksterne ressurser og at prosjektet får avklart budsjett.

Aktivitet	2018						2019						2020												
	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J
0. Oppdragsbrev	■												■												
1. Etablere prosjektorganisasjon			■	■	■								■												
2. Avklare prosjektbestilling			■	■	■	■																			
3. Premisser (grunnlagsdokumenter)			■	■	■	■																			
4. Situasjonsbeskrivelse			■	■	■	■																			
5. Verksted			■	■	■	■																			
6. Behovsanalyse				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■												
7. Konsepter					■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
8. Mål og krav							■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
9. Konseptanalyse							■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
10. Siling og konseptvalg							■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
11. KVU rapport til SD							■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
12. Høring																									
13. KS1																									

Jernbanedirektoratet legger til grunn fremdriften over. Det vil i tertialgjennomgang ses på om fremdriften lar seg overholde og evt justere fremdriften for å sikre tilstrekkelig kvalitet på arbeidet.

6 Referanser

- Samferdselsdepartementet, Meld.St.33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029
- Jernbaneverket, Godsstrategi for jernbanen 2016-2029
- Transportøkonomisk institutt, Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2016/14 – nøkkelrapport, TØI-rapport 1383/2014
- Transportøkonomisk institutt, Grunnprognoser for godstransport til NTP 2018-2027, TØI-rapport 1393/2015
- NTP Godsanalyse, Hovedrapport og delrapporter, september 2015
- Trafikverket, Åtgärdsvalsstudie Förbättrad tillgänglighet inom stråket Stockholm – Oslo, november 2017
- Bane NOR, Kapasitetsforbedringsplan Kongsvingerbanen, 11.09.2018
- Fet kommune, Plan for barnehage- og skolebygg 2017-2026
- SSB, befolkning, befolkningsprognoser, pendling
- Jernbanedirektoratet, Jernbanesektorens handlingsprogram 2018-2029
- Jernbaneverket, Statens vegvesen, Ruter, Konseptvalgutredning for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo, november 2015
- Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, KVVU Terminalstruktur i Oslofjordområdet, (pågående)
- Jernbaneverket, Perspektivanalyse, Jernbanen mot 2050, mars 2015
- Jernbaneverket, Rutemodell 2027, desember 2016
- Jernbaneverket, Konseptdokument for IC-strekningene, september 2015
- Kapasitetsøkning Hovedbanen Lillestrøm - Eidsvoll, JBV 2016
- Kapasitetsøkende tiltak Lillestrøm - Eidsvoll, sluttrapport, JDIR juni 2018

Ikke uttømmende liste.