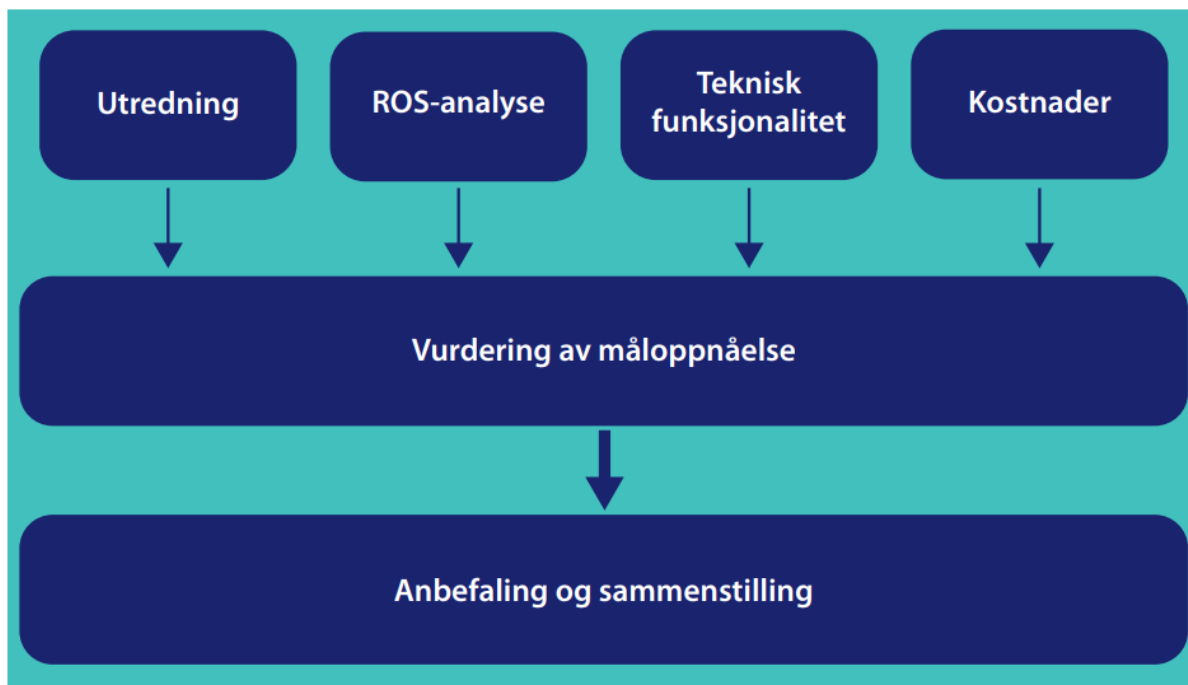


Anbefalingsmetodikk

Føringer for anbefalingsmetode er gitt i planprogrammet. Anbefalingen skal vurdere gjennomført konsekvensutredning, ros-analyse, teknisk funksjonalitet og kostnader opp mot den samlede måloppnåelse.



Vurdering av måloppnåelse

Planprogrammet lister hvilke samfunns mål og effektmål prosjektet skal oppfylle. I tillegg har Bane NOR satt egne miljømål iht. internasjonale og statlige føringer. Anbefalingen skal vurdere alternativene opp mot en **samlet måloppnåelse**.

Samfunnsmålene beskriver prosjektet nytte for samfunnet på lang og kort sikt, og er fastsatt gjennom KVVU for IC Oslo-Lillehammer: *IC-korridorene skal ha et miljøvennlig transportsystem av høy kvalitet som knytter bo- og arbeidsområdene godt sammen.*

Effektmålene uttrykker den virkning tiltaket skal tilføre reisende og varetransportører. Bedre pålitelighet, flere tog, kortere reisetid, samt høy kapasitet og frekvens.

Miljømålene er et ambisjonsnivå for klima og miljø ved bygging, vedlikehold og drift av Bane NORs infrastruktur. Reduksjon av klimagassutslipp, begrense tap av verdifulle natur- og jordbruksområder, opprettholde god tilstand i økosystemene, opprettholde nasjonale mål for luftkvalitet og støy og ingen skade på frigitte kulturminner.

Bane NOR skal ifølge overordnede føringer bygge mer jernbane for pengene og er gitt rammer for kostnad, framdrift og kvalitet - og miljøløsninger som en del av denne helheten. Løsninger som er best for enkeltfag må i noen tilfeller vike til fordel for gode helhetsløsninger. Fokus på reduserte kostnader må følgelig gjenspeiles i anbefalingen og vil bli vektet høyt.

Siling av korridorer

I forarbeidet til kommunedelplanen brukte Bane NOR programverktøyet Quantm for å lokalisere aktuelle linjer mellom Brumunddal og Moelv. Programmet identifiserte flere ulike linjer via Åshøgda og Rudshøgda. På grunnlag av inndata som f.eks. jernbanetekniske krav, kostnader, miljø og grunnforhold ble flere linjer silt ut, herunder linjene over Åshøgda. Tilbake sto linjene over Rudshøgda som utgjør planområdet for kommunedelplanen. Den tidlige silingen av alternativer har medført at alternativer som ville kommet dårlig ut i konsekvensutredningen allerede er silt bort. Dette er også en del av begrunnelsen for en delvis forenklet konsekvensutredning.

Konsekvensutredninger

Konsekvensutredningen baserer seg delvis på Vegvesenets veileder V712, i tillegg til en prosjektilpasset metodikk som er basert på gjeldende utredningskrav. Bakgrunnen for dette er at metodikken fra V712, hvor ikke-prissatte og prissatte konsekvenser sammenstilles i en samfunnsøkonomisk analyse, gjør konsekvensutredningen mer omfattende enn den behøver å være i denne planfasen. I tillegg kan bruk av konsekvensgrader for ikke-prissatte konsekvenser gi et feilaktig inntrykk av hva de faktiske konsekvensene blir.

Utredningene og sammenstilling av utredningene er utarbeidet av rådgiver. Sammenstillingen inngår som en del av anbefalingen. I tillegg er det utarbeidet tilleggsutredninger av både rådgiver og Bane NOR.

Anbefalingen vil i stor grad begrunnes ut fra nasjonale og regionale mål, verdier og hensyn, herunder kostnader. En viktig del av anbefalingen vil derfor være å drøfte konsekvensene opp mot en samlet måloppnåelse. Følgelig vil grad av måloppnåelse, samt identifiserte positive og negative konsekvenser, ligge til grunn for vurdering av alternativene og Bane NORs anbefaling.

Anbefaling

Samlede vurderinger gjøres på grunnlag av konsekvensutredningene og i hvor stor grad de forskjellige alternativene oppnår prosjektets måloppnåelse. Metode for vektning av de ulike konsekvensene opp mot måloppnåelse kan gi ulike utslag. For stort fokus på grad av negative konsekvenser i konsekvensutredningen kan gi feilaktige utslag. Anbefalingen søker derfor å «løfte blikket» og fokusere på de samlede konsekvensene alternativene medfører.

Anbefalingen skal vurdere gjennomført konsekvensutredning, ros-analyse, jernbaneteknisk funksjonalitet og kostnader opp mot den samlede måloppnåelse. I anbefalingen oppsummeres måloppnåelse temavis med farger ut fra en skjønnsmessig vurdering fra grønn (god måloppnåelse), gul (middels måloppnåelse) og rød (lav måloppnåelse). I tillegg har Bane NOR føringer og hensyn som handler om å se helhetlig på alle IC-prosjekter og gjennomførbarheten til hvert alternativ. På grunnlag av vurdering av alternativenes måloppnåelse og sammenstilling av konsekvenser skal Bane NOR anbefale en trasé for båndlegging innenfor kommunedelplanens planområde.