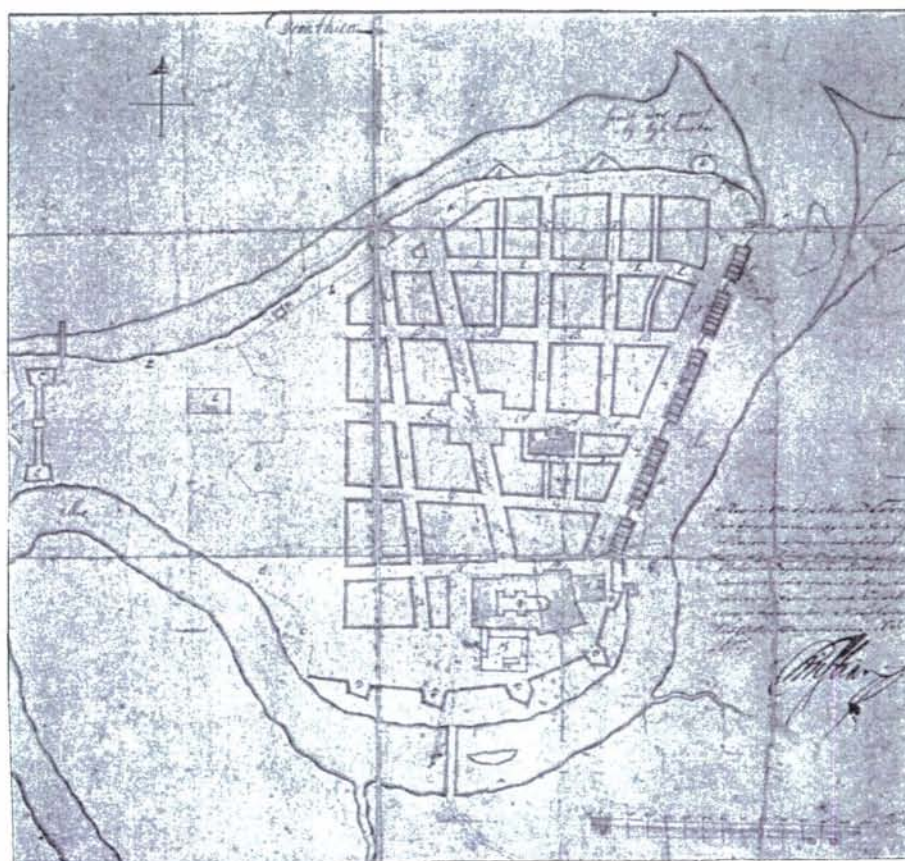


PLANSAMLING

VÅR 1994 TRONDHEIM



Cicignons reguleringsplan fra 1681

FORORD

Banedivisjonens plansamling våren 1994 ble arrangert av Region Nord på Reso Royal Garden hotel i Trondheim 8. og 9. juni. Som en innledning til samlingen var det tilbud om å bli med på befaringsreise på Nordlandsbanen 7. juni.

Bakgrunnen for plansamlingene er å komme sammen for å belyse aktuelle temaer og utveksle erfaringer mellom regionene og mot plankontoret sentralt.

Ivar Hagland åpnet samlingen med noen ord om Banedivisjonens og planavdelingens visjoner.

Det var tema der man særlig rettet søkelyset mot planleggingsverktøy og presentasjonsform i NSBs kontakt med omverdenen.



Ivar Hagland

Oslo 05.07.94

INNHOLD

	side
Båttur til Landegode	
Befaring Nordlandsbanen 7. juni	
Innledning	1
NJP 1998-2001	2
Planhåndboka / tegnings- og beskrivelsesnormaler	5
Samfunnsøkonomiske analyser	7
Planframstilling på utredningsnivå	8
Planleggingsverktøy	16
Jernbanemodulen i Autocad	21
Presentasjon av konsekvensutredninger	25
Planstatus	
Region Øst	31
Region Sør	33
Region Vest	39
Region Nord	43
Hvordan møter vi pressen/media/publikum?	
Gardermobanen	49
Sande kommune	55
Vestfoldbanen	59
Plenumsdiskusjon	66
Nytt fra KU-fronten	67
Erfaringer med krengetog VTI 600	68
Sluttord fra Ivar	

Vedlegg: Program
Deltagerliste





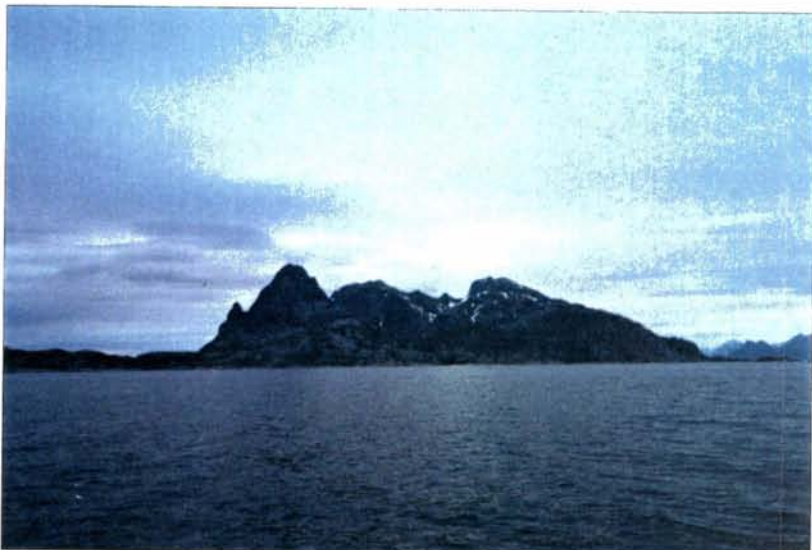
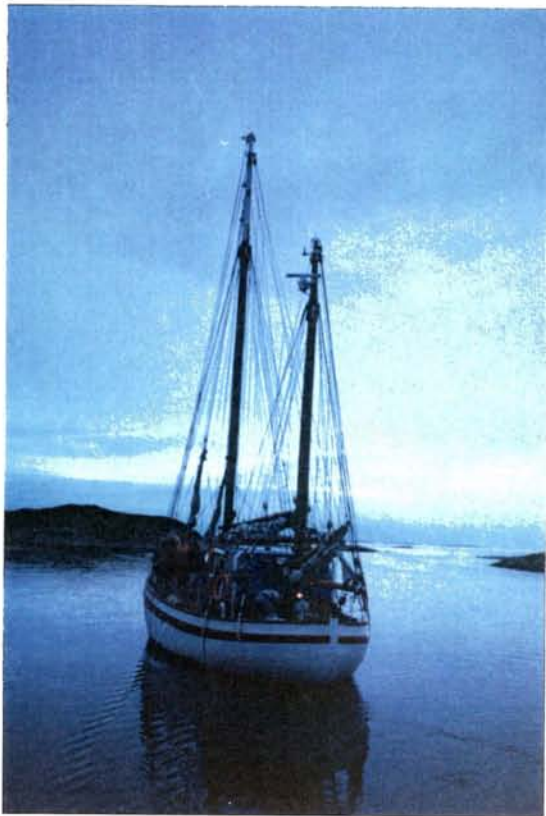




BÅTTUR TIL LANDEGODE

Etter innsjekking på hotel Norrøna i Bodø ruslet vi ned til kaia. Der ble vi tatt imot av de ombygde redningsskøytene Cathrine og Wiggo Viking . Så la vi ut i retning vest. Vi fikk se mange havørn på ganske nært hold. Været var fint.

Vi kjørte til Landegode hvor vi la til kai og spiste reker og drakk Nordlandspils. Så dro vi ut på torskegrunn. Alle fikk prøve fiskelykken. John Stephen tok den største fisken, en torsk på 12 kg. Midnattssola kastet en fin glans over det hele. Vertskapet var veldig trivelige og ønsket oss velkommen igjen en annen gang.



BEFARING NORDLANDSBANEN 7. JUNI

Med båtturen friskt i minne startet vi glade og opplagte med dagtoget fra Bodø kl 11.15. Overhead og høyttaler hjalp oss til å gjennomføre turen med interessante innlegg.

Magne Fugelsøy og områdesjef Eilert Skonseng vekslet på å fortelle om historikk, landskap, vedlikeholdsforhold, værforhold og planer for satsing på Nordlandsbanen. Informasjonsbrosjyren "Modernisering og elektrifisering av Nordlandsbanen" som BrN har laget ble gjennomgått.

Geir Revdahl fortalte om hovedplanen for ny Raudberget tunnel og de rasproblemer som er der. I Rana kommune fikk vi besøk av varaordfører Marit Landz som la fram kommunens syn på satsingen på Nordlandsbanen, selvfølgelig et positivt syn.

Da vi nærmet oss Bjerka fikk vi et interessant innlegg fra Johan Anton Wikander som tok for seg forhold omkring elektrifiseringen. Områdesjef Jan Andersen kom på toget på Bjerka og ga oss en beskrivelse av strekningen til Namsskogan.

Vi kom til Trondheim kl 21.10, noen gikk på Dicken's mens andre søkte til de gode madrassene på Royal Garden hotel.

INNLEDNING

Banedivisjonens visjoner er å utvikle det 21. århundrets behov for jernbane og å gå mot null feil.

Plansidens hovedoppgave er å framskaffe beslutningsgrunnlag for investeringsmidler som betyr godkjent hovedplan. En hovedplan er godkjent når det foreligger et kommunalt vedtak knyttet til kommunedelplan eller reguleringsplan. Nærmere spesifisert betyr det fastleggelse av standard og utbyggingsalternativ innenfor en nøyaktighet på +/- 20 % for kostnadene.

NJP 94-97 Stortingsmelding nr 55 (1992-1993) fastlegger hva som er innenfor ordinær ramme og hva som inngår i satsingspakken. Samfunnskomitéens innstilling nr 212 gir også ønske om en viss planreserve ut over dette.

NSB skal levere sitt forslag til neste jernbaneplan i 1996. Dette betinger at NSB har planene klare også for de tiltakene som er aktuelle å realisere i denne planen.

Vi konstaterer at de store prosjektene innenfor ordinær ramme er snart avklart med hensyn til kommunale planvedtak. For de øvrige er det kun noen få som en ikke kan tidfeste slutføringen på.

NORSK JERNBANEPLAN 1998 - 2001

Gunnar Markussen:

NSB har startet arbeidet med en ny jernbaneplan. Vi regner med at siste frist for bidrag til departementet blir 1.10.96. Da har vi ca. 2½ år på selve jobben.

1. Planperiode

I lys av Holler-utvalget vil NSB ovenfor departementet foreslå en 10-års-planhorisont hvor første planperiode er nøyere definert. Dette er også i tråd med styrets holdning i "Ny kurs for jernbanen.

2. Organisasjon

Arbeidet vil bli gjennomført på prosjektbasis med "tverrdivisjonale prosjekter" som mal. Dette innebærer at det må etableres en prosjektorganisasjon innen særlig Bane-, Persontrafikk- og Godsdivisjonen. I AD har uttrykt ønske om at divisjonsdirektøren står ansvarlig for "divisjonsprosjektene". Den interne organisasjon er opptil divisjonene selv, men Ks vil gjerne ha tilbakemelding snarest om dette.

Persontrafikkdivisjonen har startet "Strategiprojekt -94", som skal gjennomføres etter vedtatte retningslinjer for omstillingsprosjekter. Prosjektets mål passer svært godt inn i den prosessen som må gjennomføres på konsernnivå. Det legges stor vekt på helhet og tverrfaglighet.

Prosjektorganisasjonen forutsetter at Kds er prosjektansvarlig ovenfor AD med sjefinspektør Gunnar Markussen som prosjektleder. Dette innebærer at Ks er faglig ansvarlig for strategiprosessen innen hele NSB og for planinnholdet. Ks er den enhet som skal fremme koordinerte, samlede og helhetlige strategiplaner for AD/Konsernledelsen. Konsernledelsen (KL) vil fungere som et "prosjektråd" hvor overordnede mål og problemstillinger diskuteres.

Banedivisjonen har innledet et samarbeid med Vegdirektoratet om gjensidig informasjonsutveksling om planprosess. Det er også et stort behov for Banedivisjonen at Persontrafikk- og Godsdivisjonen tilkjenner sine strategier og behov for sporkapasitet så tidlig som mulig i prosessen.

Den løpende rapporteringen til AD (styret) vil finne sted gjennom Konsernrapporten iht. hva som fastlegges i Konsernplanen. Enkelt saker underveis kan selvfølgelig få særskilt behandling.

3. Tidsplan

Nedenfor er en grov tidsplan skissert.

	1994	1995	1996	1997
Opplegg prosedyre	██████			
Scenarier / utredninger	████████████████████			
Prognoser mm	██			
Planlegging i Baneregionene	██			
Rutetilbud Offentlig kjøp		██████████		
"Høring"			████	
Sammenstilling			██████████	
Politisk behandling				██████████

1994 og 1995 vil i hovedsak være utredningsfasen. I slutten av 1995 skal Baneregionene være ferdig med sine planforslag. Samtidig skal JS/Persontrafikkdivisjonen ha utarbeidet forslag til rutetilbud for de togruter som foreslås tilbudt staten for offentlig kjøp.

Mer detaljert tidsplan med møteplan for høsten 1994 vil bli utarbeidet før sommerferien. Da vil også nærmere rutiner etc. bli fastlagt.

Sammenstilling med bl.a. økonomiske vurderinger gjennomføres i løpet av de 3 første kvartalene i 1996. Her vil koordinering med Konsernplanprosessen være av stor viktighet. Divisjonene bør innlevere data og beregninger enhetlig til bruk i begge prosesser. Det vil bli lagt opp til et nært samarbeid med KØ for å finne frem til det mest hensiktsmessige opplegget.

4. Ekstern prosedyre

Arbeidet med "Ny kurs for jernbanen" ble holdt internt i jernbanen inntil offentliggjøringen 20.9.92. Deretter fikk alle landets fylker og kommuner tilsendt dokumentet, samt "kort-utgaven".

Fylkene kritiserte NSB for ikke å komme inn i prosessen før alt er lagt. Ks vil foreslå at både Baneregionenes planforslag og utkast til rutetilbud knyttet til "Offentlig kjøp" sendes ut til høring i fylkene *før* NSB legger de siste prioriteringer. Det er ikke snakk om noen høring i tråd med hva som benyttes i Plan- og bygningsloven. Fylkene gis kun anledning til å komme med meningsytringer til Baneregionenes forslag, samt forslaget om rutetilbud. Vi tenker oss *ikke* et opplegg som for vegsiden, der fylkene prioriterer prosjektene.

Selve høringsperioden vil som vist ovenfor være første kvartal i 1996. Den vil forhåpentligvis gi støtte til NSBs forslag før den politiske behandlingen i departement og Storting.

En slik høringsprosess, samt de øvrige punktene i dette notatet vil Ks avklare med departementet med det første.

PLANHÅNDBOKA / TEGNINGS- OG BESKRIVELSESNORMALER

Arbeidet med å få til en planhåndbok er nå startet opp av Bu v/ Terje Hauger. Forslag til tegnings- og beskrivelsesnormaler for hovedplan / kommunedelplan er utarbeidet og er ute til høring.

Gruppediskusjonene var et første skritt på veien i en prosess som skal lede fram til ei planhåndbok. Diskusjonene må fortsette i regionene, og regionene oppfordres til å gi tilbakemeldinger til Bu.

Komplett håndbok skal etter framdriftsplanen foreligge i desember -94.

På de neste sidene følger forslag til disposisjon.

Planhåndbok

1. Innledning

- 1.1 **Oppbygging av håndboken**
 - Eksterne/interne krav
 - Veiledningsstoff
 - Bruk av eksempler
- 1.2 **Ajourholdssystem**
 - Innbundet/ringperm/datasystem ??

2. Plan- og budsjettssystem

- 2.1 **Budsjettrutiner**
 - Langtidsbudsjett
 - Årsbudsjett/bevilgning
- 2.2 **Plannivåer og plantyper**
 - Oversiktsplaner
 - Detaljplaner
- 2.3 **Plansituasjoner**
 - Reservering av trase for fremtidig utbygging
 - Større utbyggingsprosjekter
 - Mindre utbedringer av kjøreveg med eiendomsinngrep
 - Investeringer i kjøreveg uten eiendomsinngrep
- 2.4 **Planprosess**
 - Prosjektstyring
 - Intern organisering, fullmakter og ansvar
 - Eksetrn medvirkning

3. Oversiktsplanlegging

- 3.1 **Interne planer**
 - Forprosjekt
 - Jernbane-utredning
 - Jernbane-hovedplan
- 3.2 **Planer etter plan- og bygningsloven**
 - 3.2.1 **Konsekvensutredninger**
 - Planinnhold
 - Formell behandling
 - 3.2.2 **Fylkes(del)planer**
 - Planinnhold
 - Formell behandling
 - 3.2.3 **Kommune(del)planer**
 - Planinnhold
 - Formell behandling
- 3.3 **Arbeidsoppgaver ved oversiktsplanlegging**
 - Organisering, samordning og samarbeid
 - Forberedelse
 - Alternativsøking
 - Arbeidsplaner
 - Registreringer og grunnlagsdata
 - Bearbeiding av alternativer
 - Konsekvensanalyser
 - Sammenligning av alternativer
 - Planpresentasjon

4. Prosjektering og gjennomføring

- 4.1 **Interne planer**
 - Detaljplan
 - Byggeplan
- 4.2 **Planer etter plan- og bygningsloven**
 - 4.2.1 **Statlig reguleringsplan**
 - Planinnhold
 - Formell behandling
 - 4.2.2 **Reguleringsplan**
 - Planinnhold
 - Formell behandling
 - 4.2.3 **Bebyggelsesplan**
 - Planinnhold
 - Formell behandling
- 4.3 **Arbeidsoppgaver**
 - Organisasjon og arbeidsplaner
 - Samordning og samarbeid
 - Registreringer og grunnlagsdata
 - Utforming av alternativer
 - Planpresentasjon
 - Formell behandling
- 4.4 **Grunnerverv**
 - Minnelige avtaler
 - Ekspropriasjon
- 4.5 **Gjennomføring og oppfølging**
 - Hvor mye skal en planhåndbok inneholde om dette ??
 - Hva ble resultatet i forhold til planene ??
 - Erfaringer med tanke på kommende planer

SAMFUNNSØKONOMISKE ANALYSER

Terje Hauger:

Samferdselsdepartementet har satt i gang et arbeid med å koordinere det samfunnsøkonomiske analyseverktøy for planlegging innen transportsektoren. I dette arbeidet deltar, foruten SD, Vegdirektoratet, NSB og Luftfartsverket. SD ønsker å oppnå konsistens i analyseapparatet på tvers av transportsektorene.

I Vegdirektoratet arbeides det nå med å revidere det samfunnsøkonomiske beregningsgrunnlaget for vegprosjekter. ECON Analyse a/s har på oppdrag fra SD (og med deltakelse fra NSB) utarbeidet en rapport (105/94) av 19.04.94 om det metodiske grunnlaget og forutsetningene for nytte-/kostnadsanalyse av jernbaneinvesteringer. Denne rapporten samt Vegdirektoratets revisjonsarbeid vil danne grunnlaget for SD's koordinering av analyseverktøy i samferdselssektoren. Sentralt i dette arbeidet er det viktig å sikre konsistens på tvers av sektorene, spesielt mht. tidskostnader, ulykker, nyskapt og overført trafikk, samt miljø.

SD, NSB, VDT og LV har for øvrig startet opp et større prosjekt (v.hj.a. TØI) vedrørende tidsverdien. Prosjektet koordineres bl.a. med et tilsvarende arbeid i Sverige, og ventes fullført i første halvår av 1996.

PLANFRAMSTILLING PÅ UTREDNINGSNIVÅ

Magne Fugelsøy:

I motsetning til hovedplanstadiet er det vanskelig å lage planer for presentasjon på utredningsnivå. Oppgavene kan være svært forskjelligartede, og arbeidet er ikke like konkret som for hovedplaner.

Informasjonen skal være tilgjengelig, mest mulig visuell og transparent. Transparent vil si at informasjonen ligger lagvis, jo mer tid du bruker jo mer detaljert informasjon får du.

Videre følger noen eksempler som viser hvordan det kan gjøres.

Planframstilling utredningsnivå

Ha respekt for viktigheten av å kommunisere budskapet på en pedagogisk og tilgjengelig måte.

Velg presentasjonsform etter

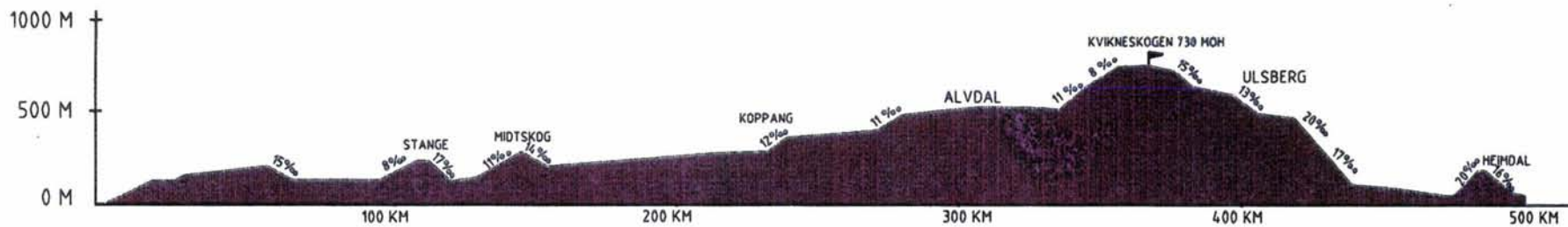
- oppgavens karakter
- målgruppe
- ferdigstillelsesgrad

Planframstilling utredningsnivå

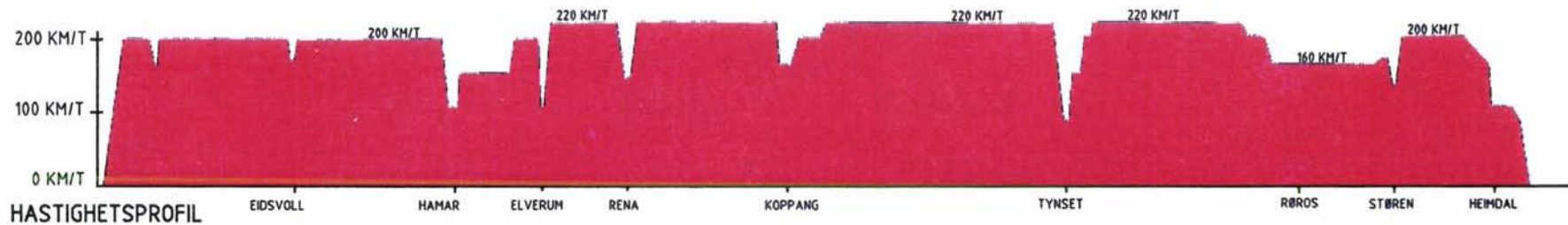
Informasjon må gjøres mest mulig tilgjengelig gjennom

visuelle
framstillingsteknikker-

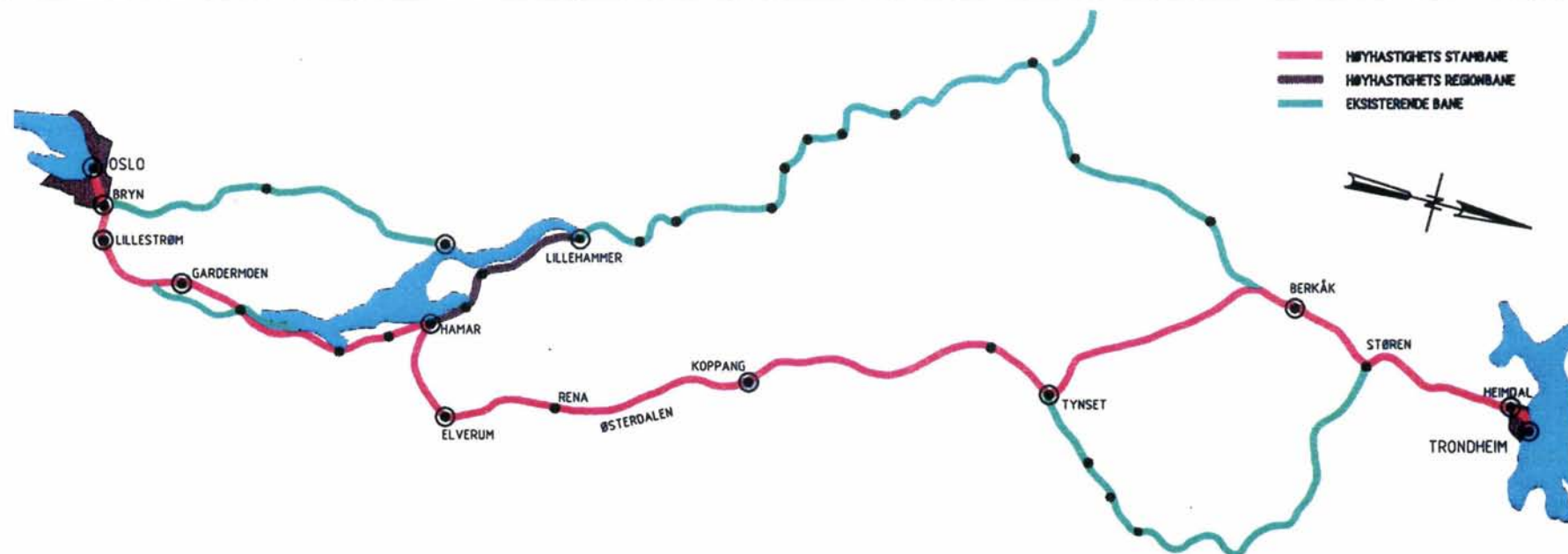
og med bruk av minst mulig ord.



LENGDEPROFIL



HASTIGHETSPROFIL

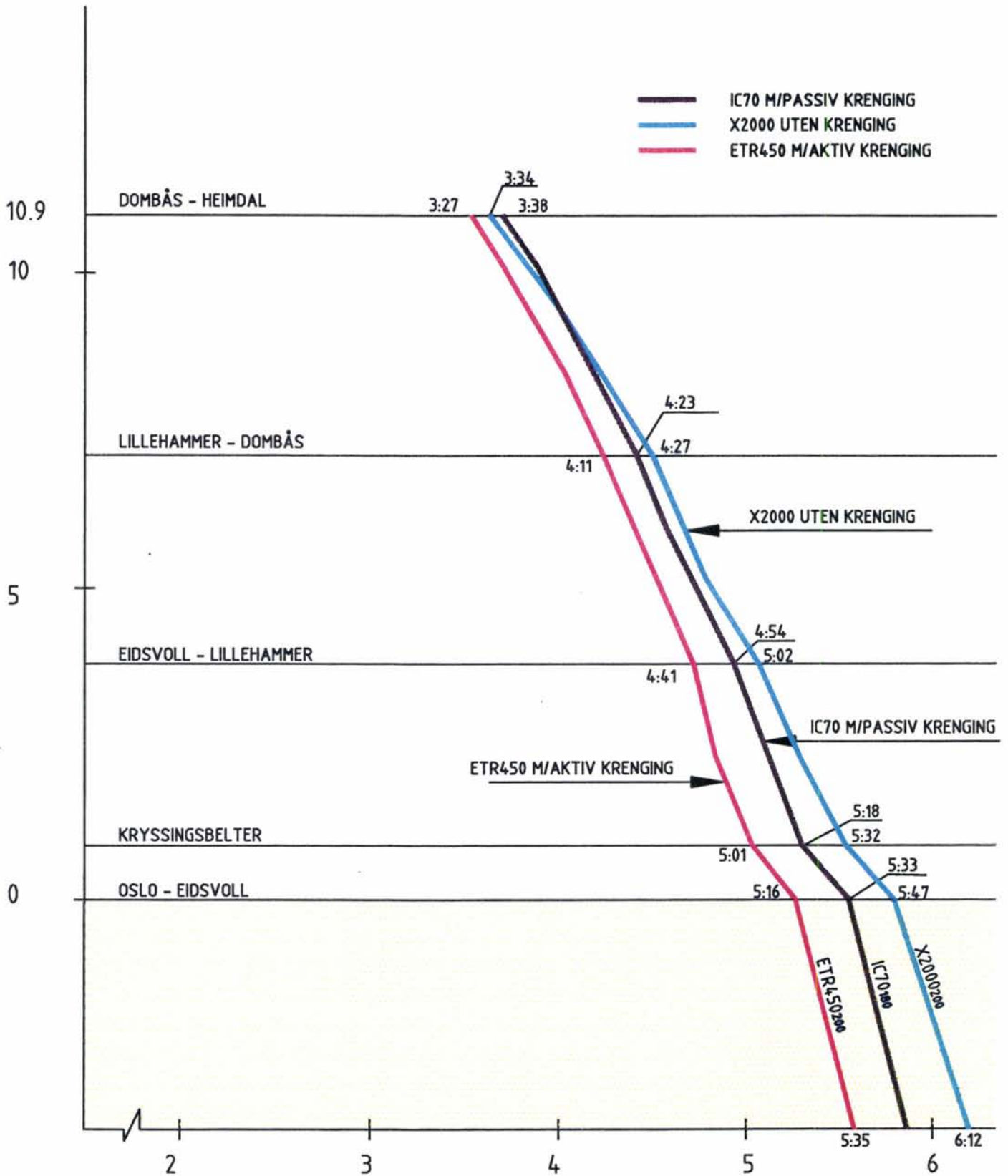


KJØREVEG OG STASJONER

NSB Banedivisjonen Region Nord		DATO: 15.01.93
HØYHASTIGHETSUTREDNING OSLO - TRONDHEIM		ALTERNATIV I VI

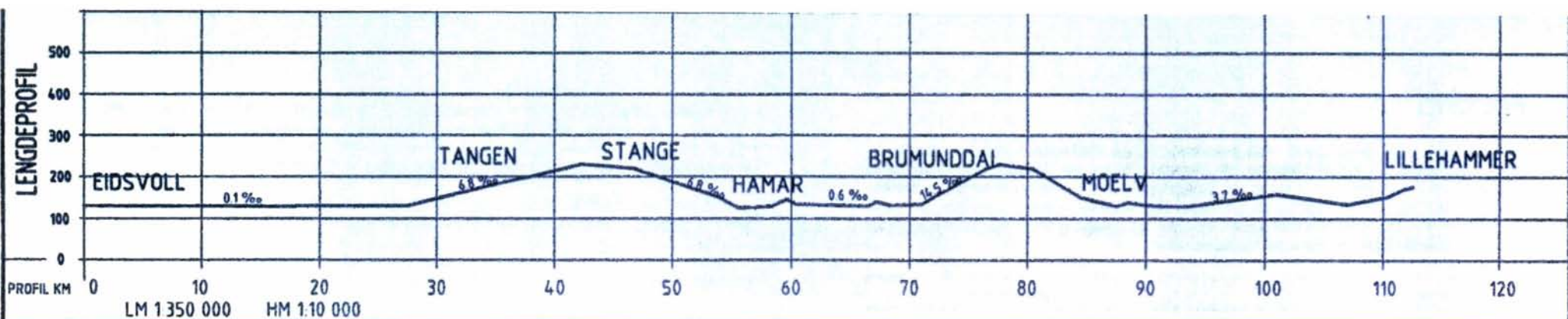
Anleggskostnader
(mia. kroner)

ALTERNATIV 1b



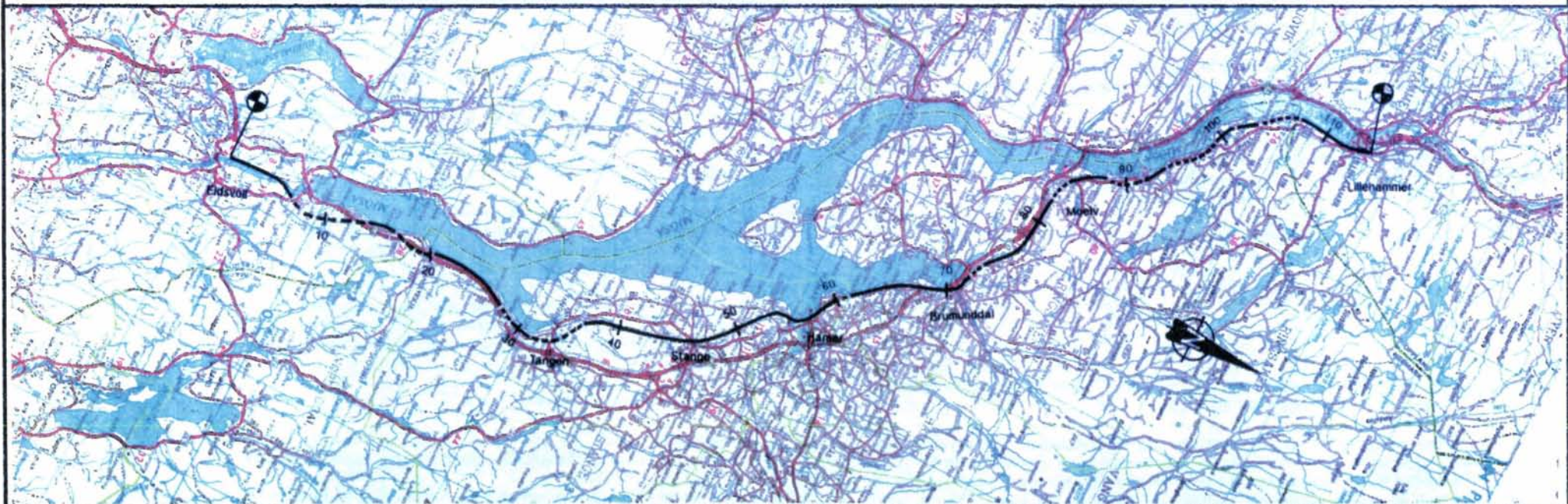
ETAPPEVIS UTBYGGING AV KJØREVEGEN

Kjøretider Oslo - Trondheim
inklusive 3 stopp (t:min)




NØKKELTALL

Parsell	Dim. hastighet, km/t.	Lengde km	% eks. linje	% tunnel	Kjøretid i minutter	Vedlikeholdskostn, pr. år		Anleggskostnader			
						Tot. i mill. kr.	Kr. pr. lm.	Banestrøm	Linjekostn.	Tot. i mill. kr.	Kr. pr. lm.
Eidsvoll - Lillehammer	200	112.58	25.8	30.9	36	15.0	133	50	3 902	3 952	35 100




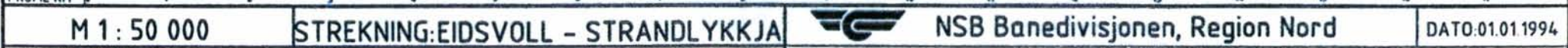
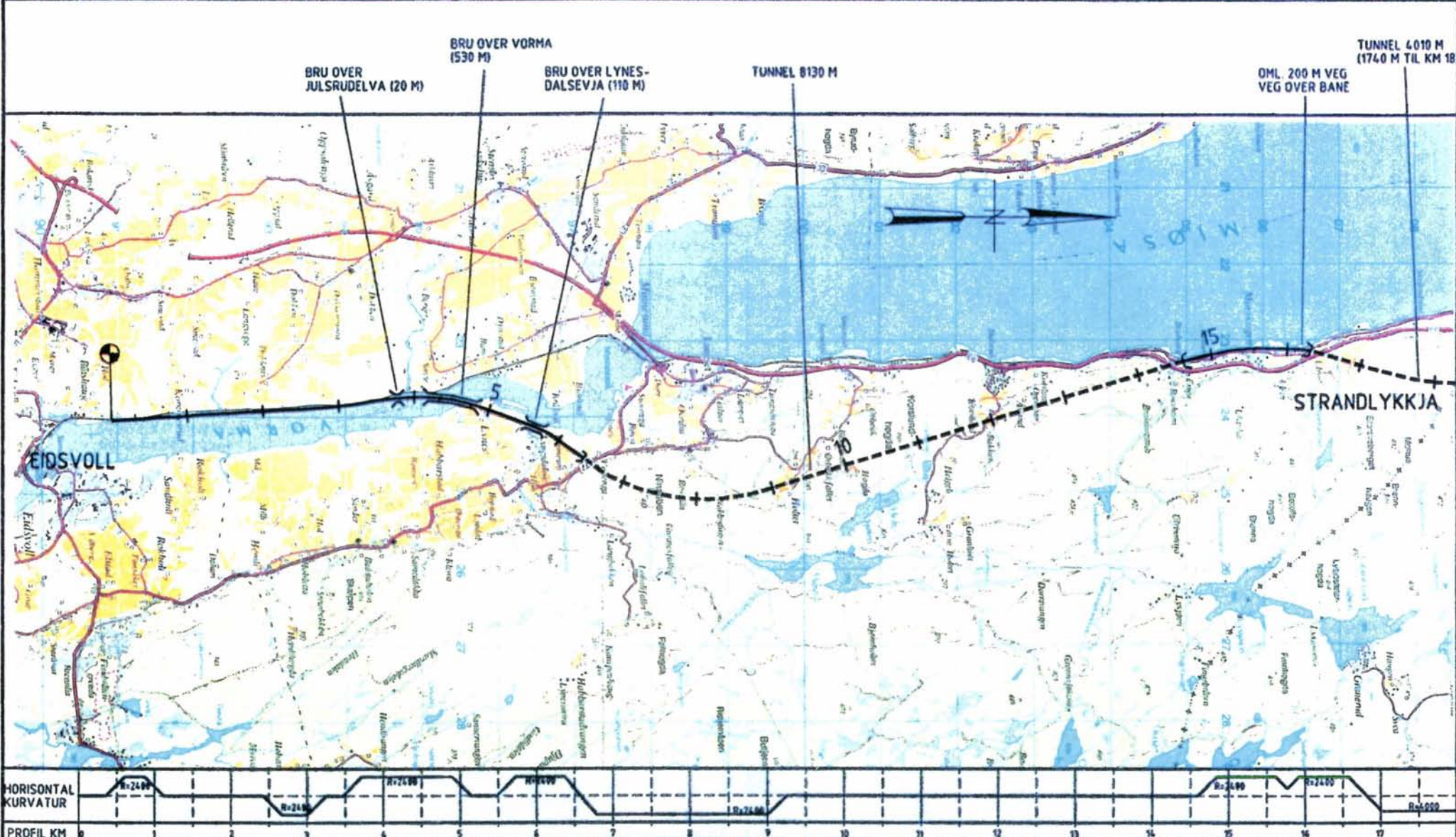
OVERSIKT PARSELL, MÅLESTOKK 1: 350 000


NSB Banedivisjonen, Region Nord
DATO:01.01.1994

LINJEUTREDNING HØYHASTIGHETSBA NE EIDSVOLL - TRONDHEIM

PARSELL : EIDSVOLL - LILLEHAMMER


TEGN NR 01a



M 1 : 50 000	STREKNING: EIDSVOLL - STRANDLYKKJA	NSB Banedivisjonen, Region Nord	DATO: 01.01.1994
TEGNERFORKLARING: 333 FRASE I DAGEN		333 FRASE I TUNNEL	BRU
01 KONFLIKT, SE TEKST.		LINJEUTREDNING HØYHASTIGHETSBA NE EIDSVOLL - TRONDHEIM	
PARSELL : EIDSVOLL - LILLEHAMMER		Asplan Viak	TEGN. NR.: 03a

Planframstilling utredningsnivå

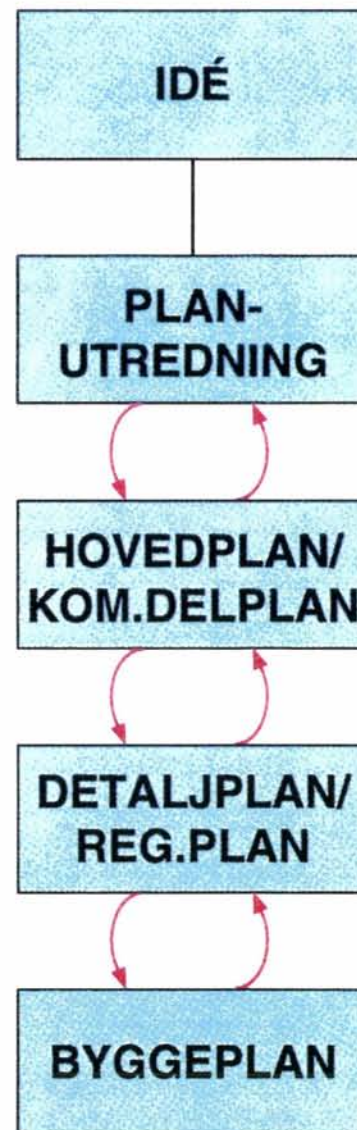
Kvalitet/bearbeidingsgrad
på framstillingsmaterialet

bør avspeile

kvalitet/bearbeidingsgrad
på prosjektet

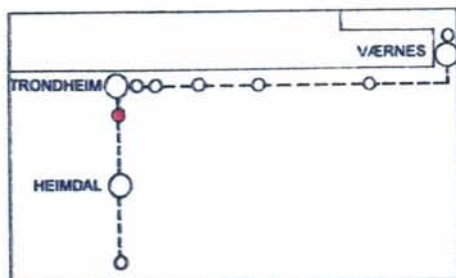
Planfaser REP

**Kvalitetssikring
på hvert plannivå**

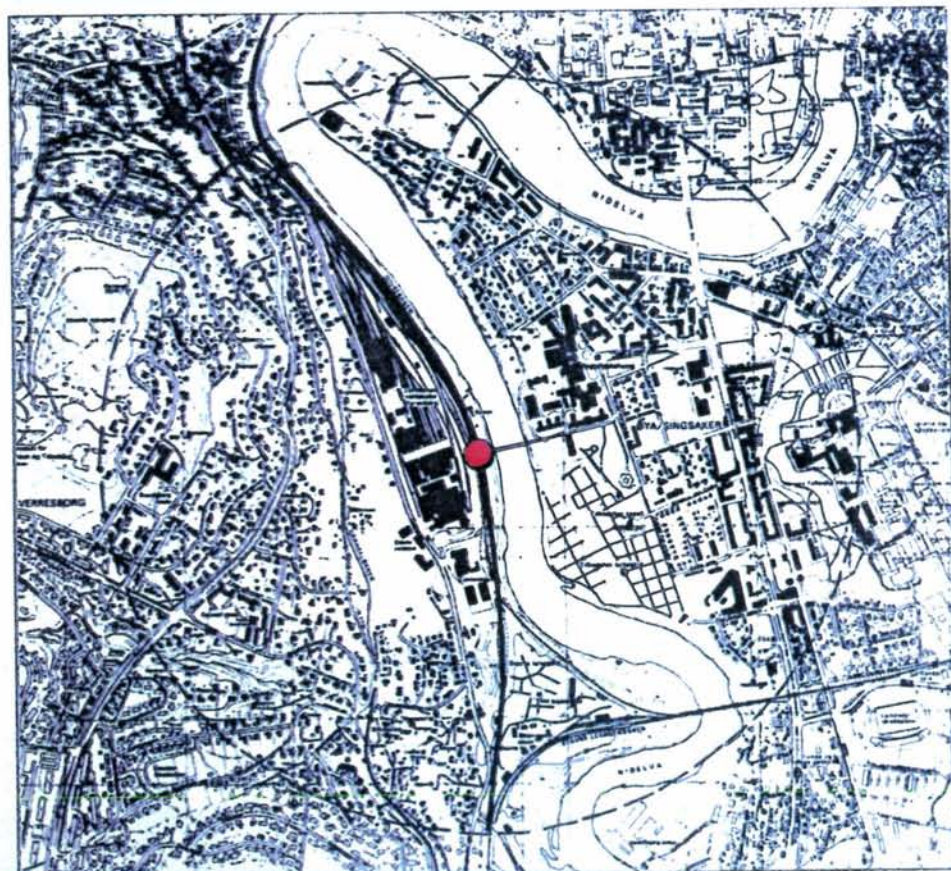


Kommunikasjon
mellom hvert
plannivå

Marienborg



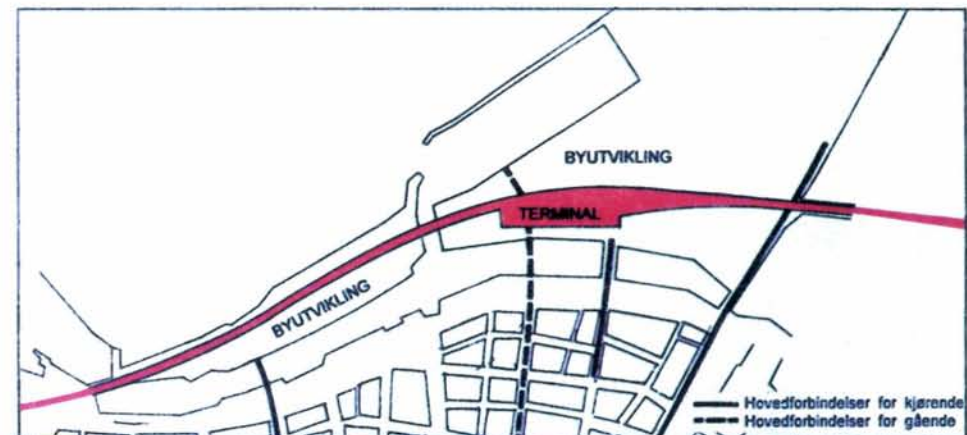
Med stasjonslokalisering på Marienborg vil jernbanen kunne betjene store arbeidsplasser bl.a. Regionsykehuset og NTH. Etableringen vil kreve ny lokalveg (evt. g/s) og gangbru over Nidelva.



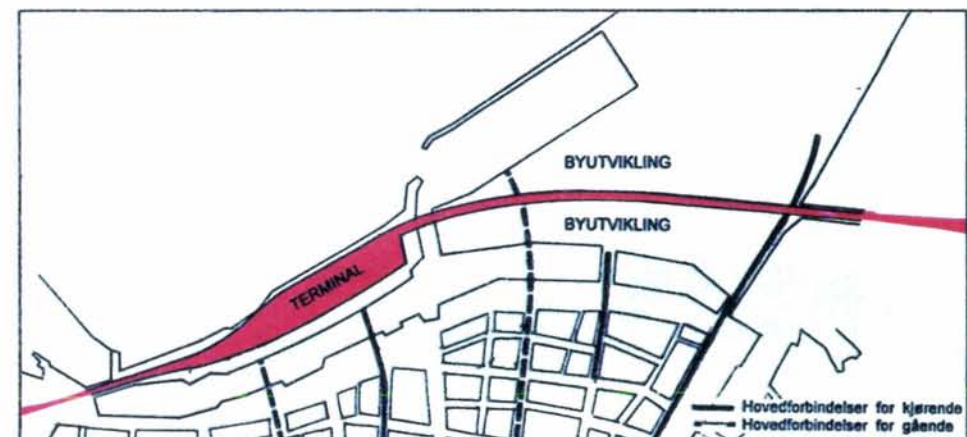
Primært influensområde

Alternative terminallokaliseringer

En frigiving av sporområdene vil på lang sikt gi mulighet for vurdering av alternative terminallokaliseringer på Brattøra. Terminalens funksjonelle og tekniske krav i kombinasjonen med byplanmessige vurderinger vil ligge til grunn for de ulike alternativene.



Alternativ 1



Alternativ 2

PLANLEGGINGSVERKTØY

Jon Refseth BrØ:

BrØ har nå jobbet med Intergraph programpakken et halvt års tid. Arbeidet har i store trekk gått ut på prøving og feiling. Programutstyr og arbeidsmåten er blitt testet ut.

Det ser ut til at regionene ikke vil få midler til anskaffelse av digitale kart for de strekningene som skal planlegges. Det jobbes med å finne planleggingmetoden der man ikke er avhengig av digitale kart, men at ortofoto o.l kan brukes i stedet. Dette kan fremskaffes for omtrent 1/3 av prisen på digitale kart. Det ser derfor ut til at det vil bli mer bruk av bilder fremfor kart som grunnlag for planer.

I systemene kan data konverteres til og fra 10 formater, deriblant Autocads to formater, DWG og DXS.

Basiskrav til integrert DAK for BrØ/Plankontoret.

Definere prosjektstruktur.

Hente og redigere inn-data.

Lage terrengmodell.

Trasésøk og -fastlegging i terrengmodell.

Sporplanlegging og sporoptimalisering.

**Interaktiv beregning av mengdedata,
kostnadsdata og andre ASCII-data.**

**Planer for vegkryssinger, bruer, kulvertei
og andre kryssinger av banen**

**Innhenting av bakgrunnsdata (kart, foto,
planer).**

Planlegging og fremstilling av ut-data.

**Utplotting, utlisting og utprinting av
plandokumentasjon.**

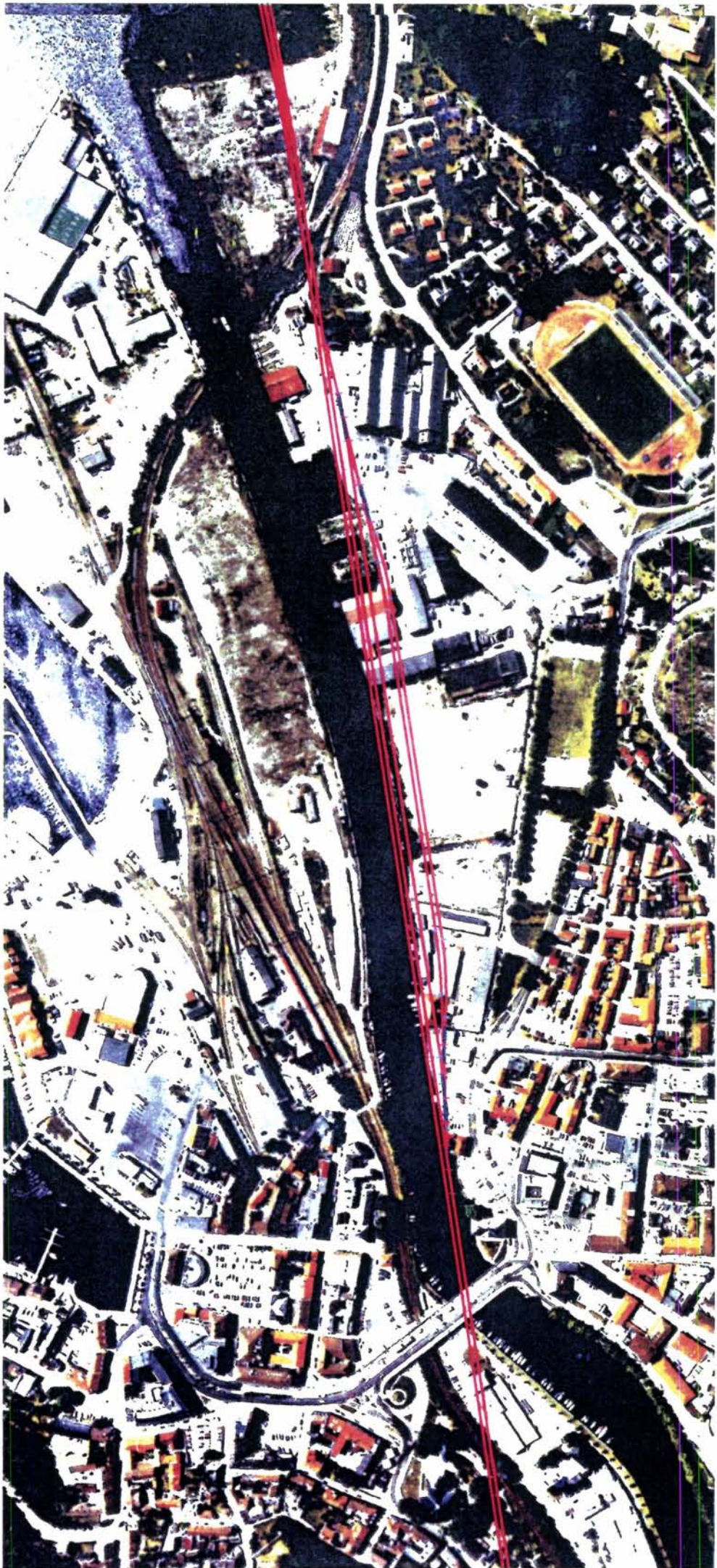
Ubemannet batch-utkjøring av ut-data.

**Ubemannet batch-utkjøring av
oppdateringsdata.**

et US10-Kornsjø (Gøteborg)

m Gamlebyen





JERNBANEMODULEN I AUTOCAD

Helge Heyerdahl Larsen:

Det jobbes med å videreutvikle jernbanemodulen for å få den mest mulig brukervennlig for planleggere. Det blir lagt vekt på arbeidsbesparende funksjoner.

Målsettingene er nå å få utarbeidet første versjon raskt, slik at den kan tas i bruk, oppnå god integrasjon med øvrig Autocad/Novacad og å tilpasse modulen til NSBs regelverk.

Dette vil bety at vi i mange situasjoner ikke behøver å sjekke om de tekniske krav er oppfylt, dette vil programmet ta seg av.

Arbeidsgang Jernbanemodulen i NovaCad

- **Kart** Vektor eller raster
- **Terrengmodell** Tmod/Qadri

- **Prosjektidentifikasjon**
- **Funksjonskrav** Hastighet, togfølgetid, aksellast
- **Tverrprofil** Over/underbygning
- **Horisontageometri**
- **Vertikalgeometri**
- **Sporveksler**

- **Kontaktledning**
- **Signal/sikring**
- **Tele**

- **Profilberegning** Tverrprofiler U-tegning
- **Masseberegning** Vips
- **Plan/profiltegning** C-tegning
- **Masteprofil**
- **Lister** Løfteskjema, koordinatlister

- **3d** Trådmodell, 3D-studio

JERNBANE - TraseData

Fraprofil	Tilprofil	Radius	Lengde	Hastighet	Overhoyde
41485.438	41678.969	0.000	193.531	200	0
41678.969	41997.437	-	318.468	200	-
41997.437	44034.169	-1800.000	2036.732	170	105
44034.169	44250.187	-	216.018	170	-
44250.187	44345.533	0.000	95.346	170	0
44345.533	44531.242	-	185.709	170	-
44531.242	45917.686	1500.000	1386.444	170	***

44531.242	45917.686	1500.000	1386.444	241784	150
-----------	-----------	----------	----------	--------	-----

Slett fra base

Slett

Ok

Avbryt

Hjelp...

Command :

BTP
baseData for JERNBANE ver. 12.01 1/6-1994 , ViaNova AS

JERNBANE - Normalprofil

Dobbeltspor, nyanlegg

b_i 2.500

b_y 2.500

B_i 3.500

B_y 3.500

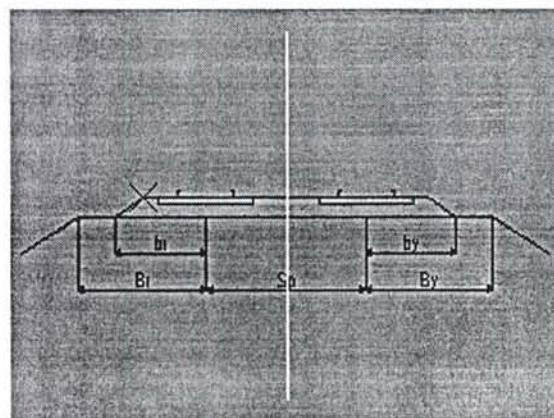
S_p 4.400

L 2.600

bs 0.400

hs 0.700

U 200.00



Forsterkning 20.00

Ballast

Formasjonsplan

Fra Profil 32500.0

Til Profil 43500.0

Ny

Slett

Overbygning

Flytt CL

Til VIPS

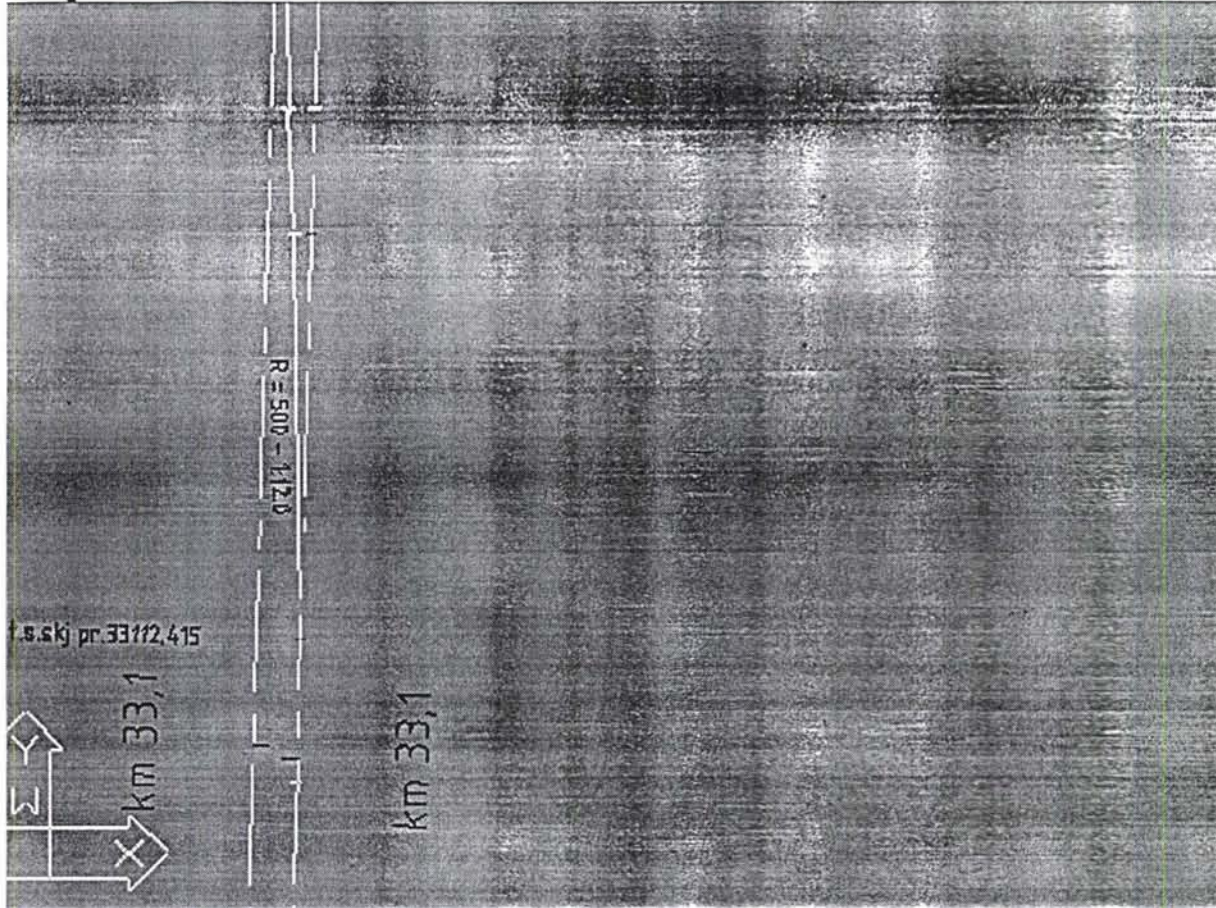
Tegn profil

Ok

Avbryt

Hjelp...

er og beregner normalprofiler. Vent litt ...OK, ferdig
er skinnetyperdata. Vent litt ...OK
er skinnetyperdata. Vent litt ...OK



 Zoom
 Pan
 Lag
 Rediger
 Flytt
 Tegn
 Avslutt

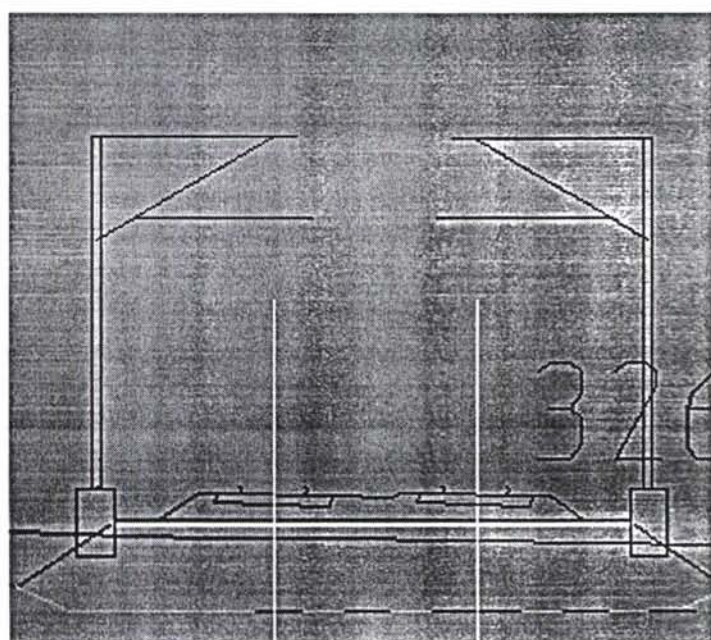
 S=1:12
 R=500m
 Fast
 Prof[km]
 *33.1124
 Sløyfe
 M=12.58
 maxU= 50

Trykk på referanselinje til nabosporet:
 Zoom/Pan/Lag/Rediger/Flytt/Tegn/Avslutt/<Flytt> :
 Avslutt flytting av sporveksel ved å peke eller trykk <CR>...

0 Snap 23512.511,233082.286

NovaCAD
 * * * *
 is mer
 SE
 LOCKS
 IM:
 ISPLAY
 RAW
 DIT
 INQUIRY
 OVER...
 JDEL
 JIEW
 LOT...
 ENDER
 SETTINGS
 SURFACES
 CS:
 UTILITY
 NovaTAB
 NVE:
 NCO

JERNBANE - Kontaktledning - tverrprofil



h 40
 KLH 5.600
 AS 4.000
 Mast.Avst 70.00

Klipping:
 Venstre -20.00
 Høyre 20.00

Størrelse:
 20.00
 Setup

Forrige Neste Tegn Info
 UPnr 35710.0 MPnr 35700.0 BPnr 35700.0
 Ok Avbryt Hjelp...

BrS v/ Per S. Asmyr:

Presentasjon av konsekvensutredninger. Foredrag på PLASA 8.6.94

Vestfoldbanen er delt i 13 utbyggingsparseller. Av disse er det utarbeidet konsekvensutredninger for 4 prioriterte parseller: parsell 3 og 4 i Sande, parsell 7 i Tønsberg, Nøtterøy, Stokke og parsell 12 fra Larvik til Porsgrunn.

Dette foredraget tar ikke for seg KU-programmet og tekstdel, men legger isteden vekt på hvor presentabelt stoffet er i forhold til å informere publikum.



Utredningene for de prioriterte parsellene er utført av 3 forskjellige konsulentfirmaer. De har blitt utarbeidet omtrent samtidig, og det har vært lite å hente fra andre utredninger.




BrS har valgt ut et utdrag fra de overheader som ble vist på PLASA våren -94 (begrense fargekopimengden). Nr. 1 viser de 4 prioriterte parsellene der det er utarbeidet hovedplaner og konsekvensutredninger. Nr. 2-8 viser ulike temakart, og nr. 9-11 visualisering av ulike alternativ.

Til slutt vises eksempler på ulike sammenstillingsmetoder for konsekvenser. De tre konsulentfirmaene har brukt tre ulike metoder for dette: Nr. 12 viser en verbal beskrivelse av konsekvensene, nr. 13 visualiserer konsekv. langs en prikkeskala og nr. 14-15 viser eks. fra MAUT-metoden som er en metode hvor konsekvensene også blir tillagt vekt. Disse vektene og oppnådde poeng sammenstilles til slutt. Poengene blir forskjellige for ulike brukergrupper.

BrS vil nå foreta en grundig gjennomgang og evaluering av ulike fremstillings- og sammenstillingsmetoder, og forsøke å komme fram til de beste, som heretter bør brukes i andre utredninger.

TEGNFORKLARING:

-  Viktområde
-  Naturvernomsråde
-  Botaniske enkeltforekomst
-  Vilttrekk

-  Elg / rådyr drept av toget i perioden 1965-1993
-  Ny jernbanetrasé i dagen
-  Ny jernbanetrasé i tunnel, påhugg markert

For lokalisering av krysningsmuligheter henvises til temakart for arealbruk eller eiendommer.

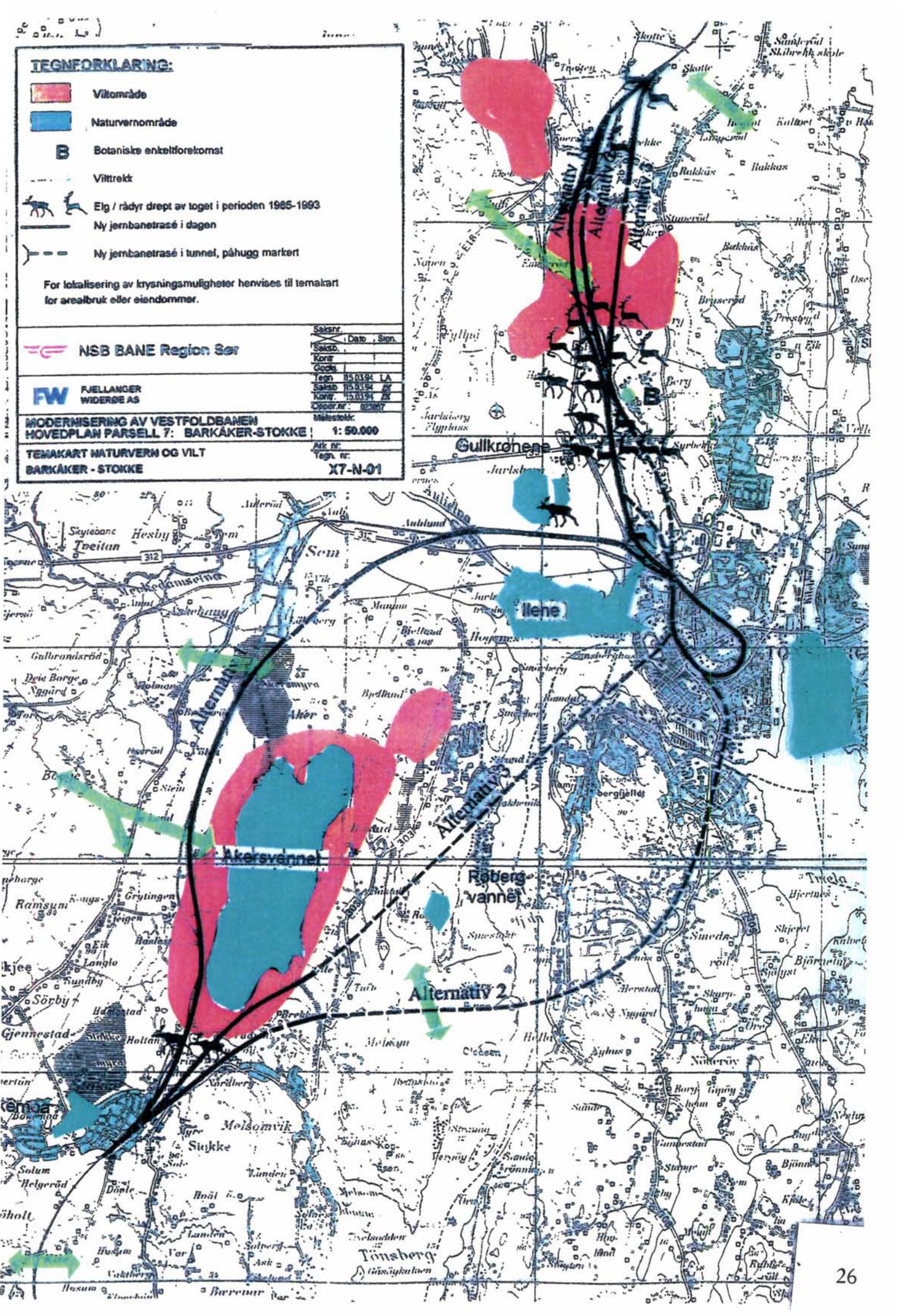
 NSB BANE Region Sør

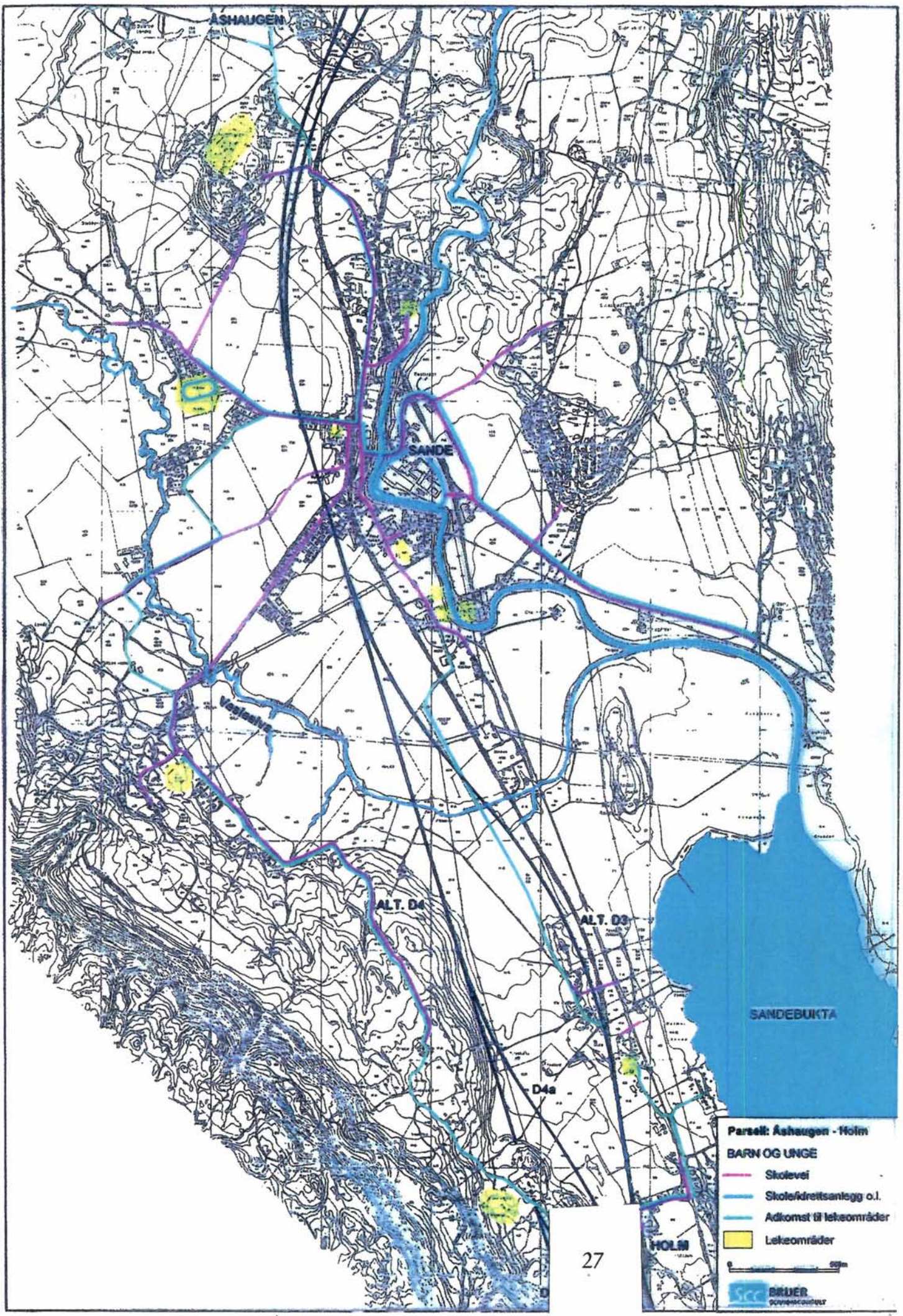
 FJELLANGER WIDERSE AS

**MODERNISERING AV VESTFOLDBANEN
MØVEDPLAN PARSELL 7: BARKÅKER-STOKKE** | 1: 50.000

**TEMAKART NATURVERN OG VILT
BARKÅKER - STOKKE**

Saksnr.	Dato , Sen
Saksb.	
Konr.	
Code	
Tegn	HS 0394 LA
Saksb	HS 0394 SR
Konr.	HS 0394 SR
Oppdr.nr.	020007
Målestokk:	
Ark nr.	
Tegn. nr.	X7-N-01

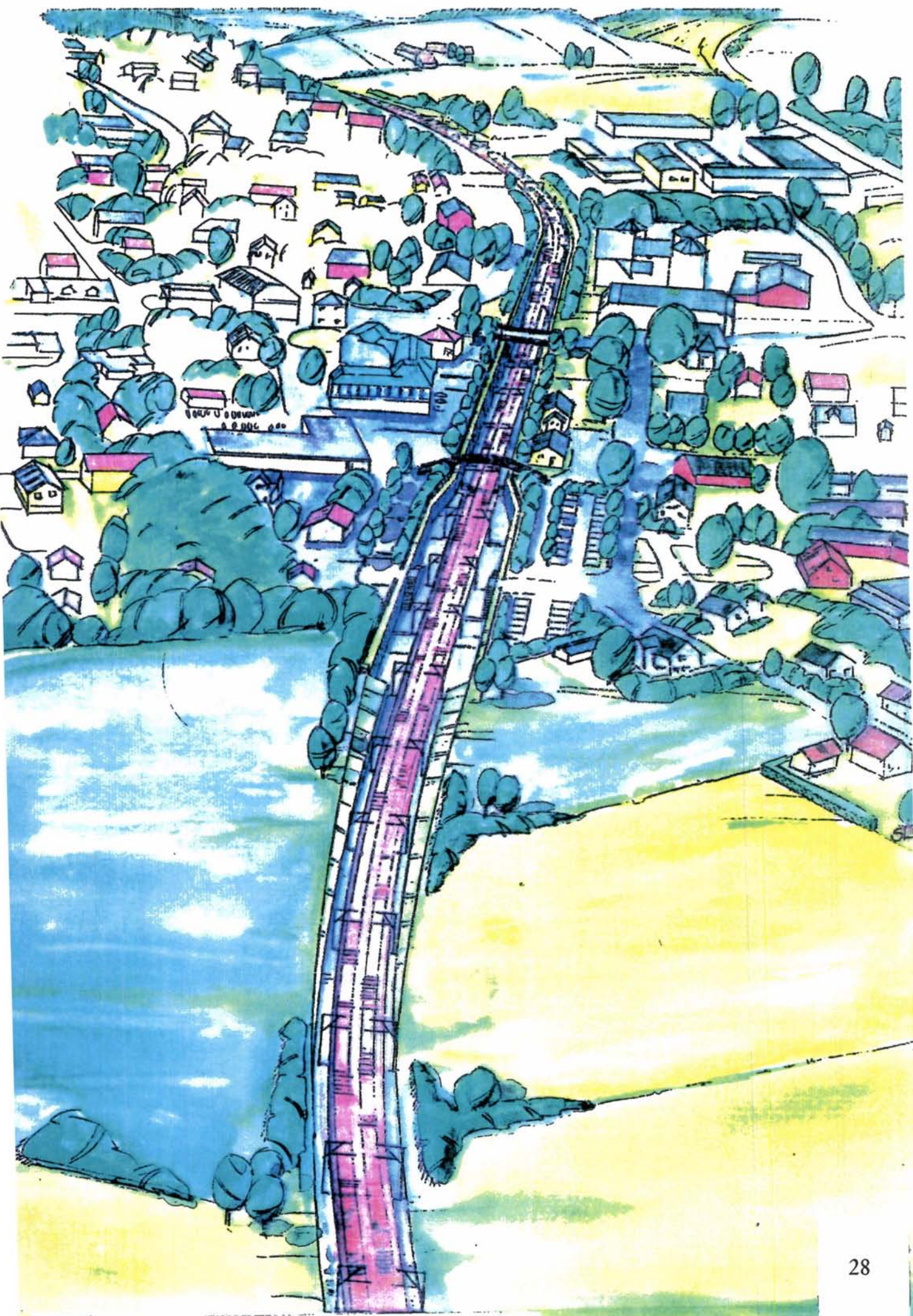




- Parsell: Åshaugen - Holm**
- BARN OG UNGE**
- Skolevei
 - Skoleidrettsanlegg o.l.
 - Adkomst til lekeområder
 - Lekeområder

0 50m

SCC BRUER
SOGNESKOLEN



Illustrasjon 8: Senket åpen løsning gjennom Stokke sentrum.



Søm

Jartsberg

Åkersmyra

Illustrasjon 7: Traseer for alternative linier gjennom Søm, Jartsberg og Åkersmyra.

11.2 SAMMENSTILLING AV KONSEKVENSER

11.2.1 Delparsell T: Farriseidet - Eidanger

Miljøkonsekvenser	Alt. T1B	Alt. T2	Alt. T2B	Alt. T4
Støy: 55-60 dB(A) > 60 dB(A)	< 5 hus < 5 hus	10 - 20 hus ca 10 hus	ca 5 hus < 5 hus	ca 25 hus ca 10 hus
Vibrasjoner og strukturlyd	Ingen spesielle problemer	Områdene Paulertjønn, Solum, Langangen må unders. nærmere	Områdene Paulertjønn og Solum må undersøkes nærmere	Områdene Vassvik, Kjøse, Putlandsdalen må undersøkes nærmere
Landskap	Lav bru ved Ønna, bør heves.	Samlet trasé mellom Pauler og Nøklegård gunstig. Enda en høy bru ved Langangen uheldig.	Samlet trasé mellom Pauler og Nøklegård gunstig. Bra høyde på bru over Ønna.	Bru bør velges over Bjørndalen. Stor fylling ved Kroken og Hagen, tilpasning/evt. flytting av gård.
Kulturminner/-miljø	Ingen dir. konfl. med reg. fornminner.	Konfl. med reg. fornminner på dagstrekn. Paulertjønn og Langangen	Konfl. med reg. fornminner på dagstrekn. Paulertjønn og Gunnarsrød	Størst konfl. med fornminner og kulturlandskap.
Naturmiljø	Ingen store konflikter	Vilt: Trekk over alle dagstr. Botanisk forekomst Paulertj.	Som alt. T2	Vilt: Trekk over de fleste dagstrekninger.
Konsek. naturressurser	Alt. T1B	Alt. T2	Alt. T2B	Alt. T4
Jord og skog	Jord: 0 daa. Skog: 2 daa	Jord: 0 daa Skog: Ca. 142 daa	Jord: 0 daa Skog: Ca. 73 daa	Jord: Ca. 19 daa Skog: Ca. 88 daa
Hydrologi og vann	Ingen konsekvenser	Liten risiko for Hallevannet	Liten risiko for Hallevannet	Liten risiko for Farrisvannet
Stein, grus, mineraler	Gjennom Larvikitt ved Vassbotn.	Ingen konfl. med kjente ressurser.	Ingen konfl. med kjente ressurser.	Avskjærer østlig del av Larvikitt.
Samfunnmessige kons.	Alt. T1B	Alt. T2	Alt. T2B	Alt. T4
Arealbruk og utbyggingsmønstre	Ingen konsekvenser	Uheldig for bomiljø i Langangen	Ingen særlige konsekvenser	Uheldig for bomiljø i Kjøse
Barn og unge	Ingen store konfl.	Konfl. med friluftsområde Langangen	Noe mindre konfl. enn alt. T2.	Konfl. med friluftsomr. Kjøse
Friluftliv/rekreasjon	Ingen store konfl.	Konfl. med lysløype Nøklegård og friluftsomr. Lang.	Som alt. T2.	Konfl. med friluftsomr./hytteomr. Kjøse, lysløype, turomr. Putlandsd.
Trafikantens opplevelser	Ugunstig, nesten bare tunnel	Lange dagstrekninger, fint landskap	Lange dagstrekninger, fint landskap	Mye tunnel, mindre interessant landskap
Næring	Mindre konflikt med steinindustri	Ingen kjente konfl.	Ingen kjente konfl.	Konflikt med steinindustrien.
Sivil og militær beredskap	Ingen konflikter	Ingen konflikter	Ingen konflikter	Ingen konflikter
Kostnader enkeltspor Kostnader dobbeltspor	715 998	780 1008	790 1019	916 1133

PLANSTATUS

REGION ØST

Plankontoret i BrØ.

Hovedprosjektet er Høyhastighetsbanen Oslo - Kornsjø (Göteborg).

På følgende parseller foregår det planlegging på hovedplannivå:

- Oslo - Ski.
- Ski - Sandbukta (Moss)
- Sandbukta - Moss stasjon.
- Moss stasjon - Dilling/Såstad
- Dilling - Haug
- Hafslund (Sarpsborg S) - Halden N
- Halden

På følgende parseller er det ikke startet opp planlegging på hovedplannivå:

- Haug - Seut (Fredrikstad N)
- Haug - Seut (Fredrikstad N)
- Fredrikstad - Rølvøysund.
- Rølvøysund - Sarpsborg.
- Halden S - Kornsjø

Det foretas også planlegging på andre baner i regionen:

- Byggeplan Nationaltheatret vestre oppgang
- Hovedplan/detaljplan Skøyen
- Dovrebanen Tangen - Hamar: Hovedplan Sørli - Stange.
- Mulighetsstudie Kongsvingerbanen
- Mulighetsstudie Gjøvikbanen
- Mulighetsstudie Oslo S - Skøyen.

Mulighetsstudien tar for seg blant annet muligheten for utvidelse av Nationaltheatret stasjon til to toghaller med til sammen 4 spor, to i hver retning.

PLANSTATUS

REGION SØR

VÅRPLASA 94 I TRONDHEIM

REFERAT FRA PLANSTATUS FOR REGION SØR

Plankontoret har nå 18 ansatte.
Det ventes 3 nye medarbeidere i løpet av sommeren.

Skøyen - Asker

Konsekvensutredning fase 1, der NSB og Vegvesenet har samarbeidet, ble lagt ut til offentlig ettersyn i begynnelsen av juni-94. Samtidig er også program for KU fase 2 lagt ut til høring.

Hovedplan er satt i gang. Vi jobber med 2 alternativer for strekningen Asker - Sandvika og 3 hovedalternativer for strekningen Sandvika - Skøyen. Vi regner med å legge kommunedelplanene i Asker, Bærum og Oslo ut til offentlig ettersyn i løpet av vinter/vår -95.

Ringeriksbanen

Vi er igang med tilleggsutredninger for dagstrekning på Røysehalvøya (alt.2) og øst for Hønefoss (alt.6). Det ses også på nye alternativer som er varianter av alternativene fra meldingen, dvs. 2/6 og 1/6.

Den største delen av tilleggsutredningen er et kulturminneprosjekt for dagstrekningene for alt.2 og delvis alt.6 i Hole og Ringerike kommune.

Vestfoldbanen Nord

Parsell 2 er under utbygging.

Kommunedelplan for parsell 3, 4 (i Sande) og 7 (i Tønsberg) legges ut til offentlig ettersyn i løpet av juni og juli -94. For parsell 5 og 6 håper vi å få kommunedelplan-vedtak høsten -95.

Vestfoldbanen Syd

For parsell 8-11, Stokke -Larvik, forventes kommunedelplan-vedtak våren -96. Kommunedelplan for parsell 12, Larvik-Porsgrunn, blir lagt ut for offentlig ettersyn aug.-sept. -94.

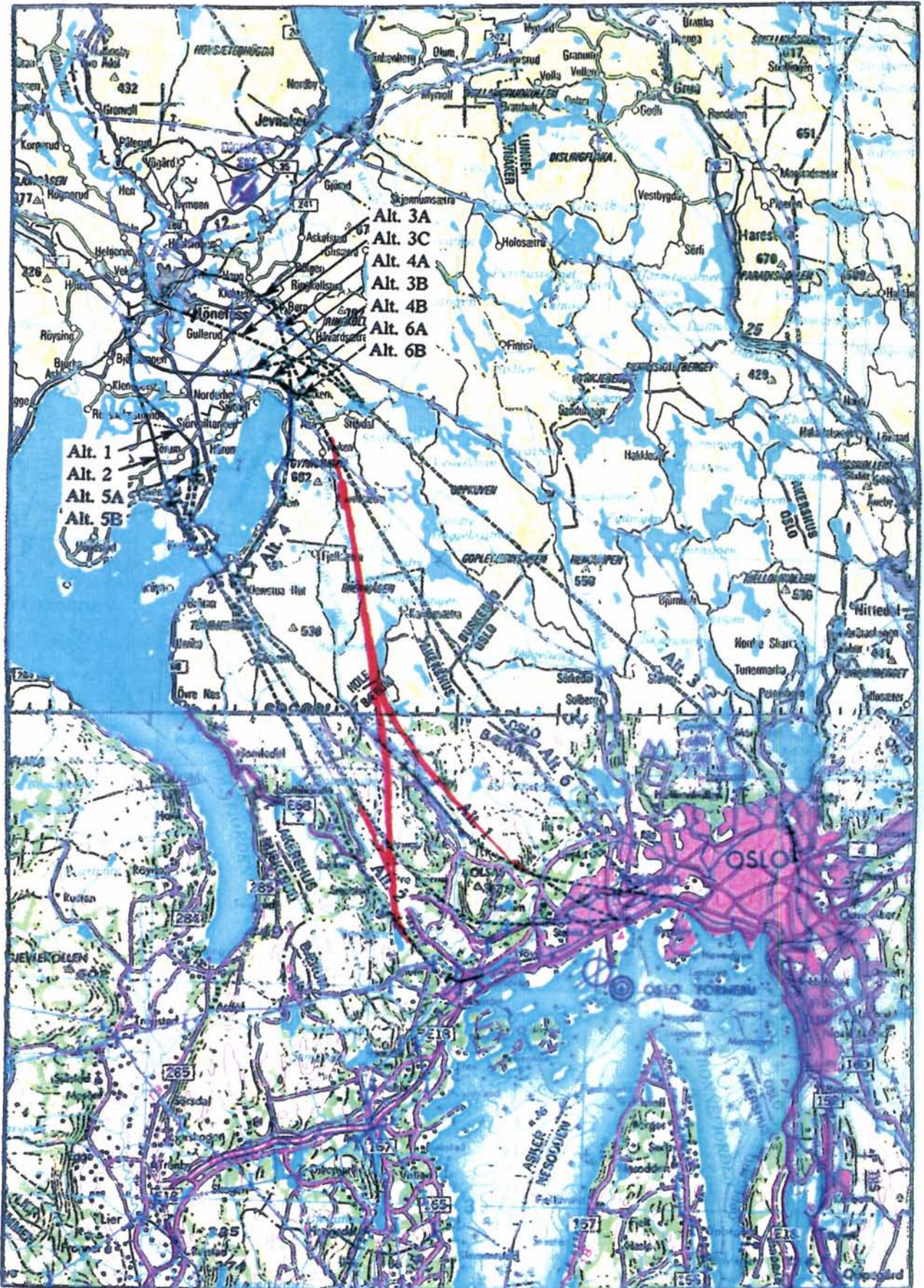
Sørlandsbanen

Det gjøres forstudie for strekningen Drammen - Stavanger, der BrS har utredet høyhastighetsbane Drammen - Stavanger. Det er også gjort vurderinger av krengetog på dagens trase.

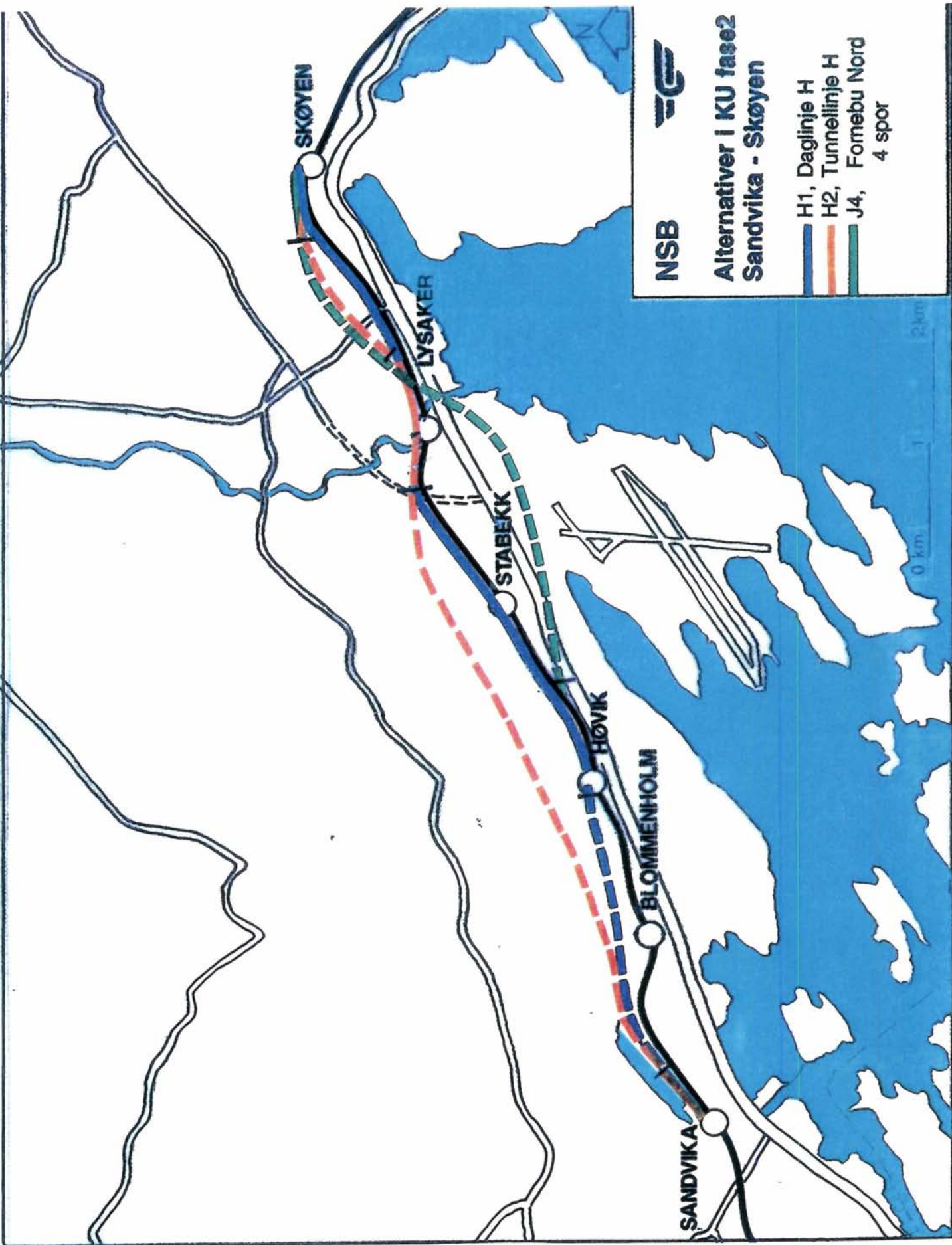
Drangsdalen: Hovedhensikt er rassikring. Reguleringsplan sendt kommunen og vil legges ut til offentlig ettersyn i løpet av sommeren.

Ogna-Sandes: Hovedplanforslag har vært på intern høring og det anbefales tiltak på strekningen Ogna-Bryne.

Hovedplanforslaget oversendes Banedirektøren for behandling.



Figur 1 Oversikt over alternativene



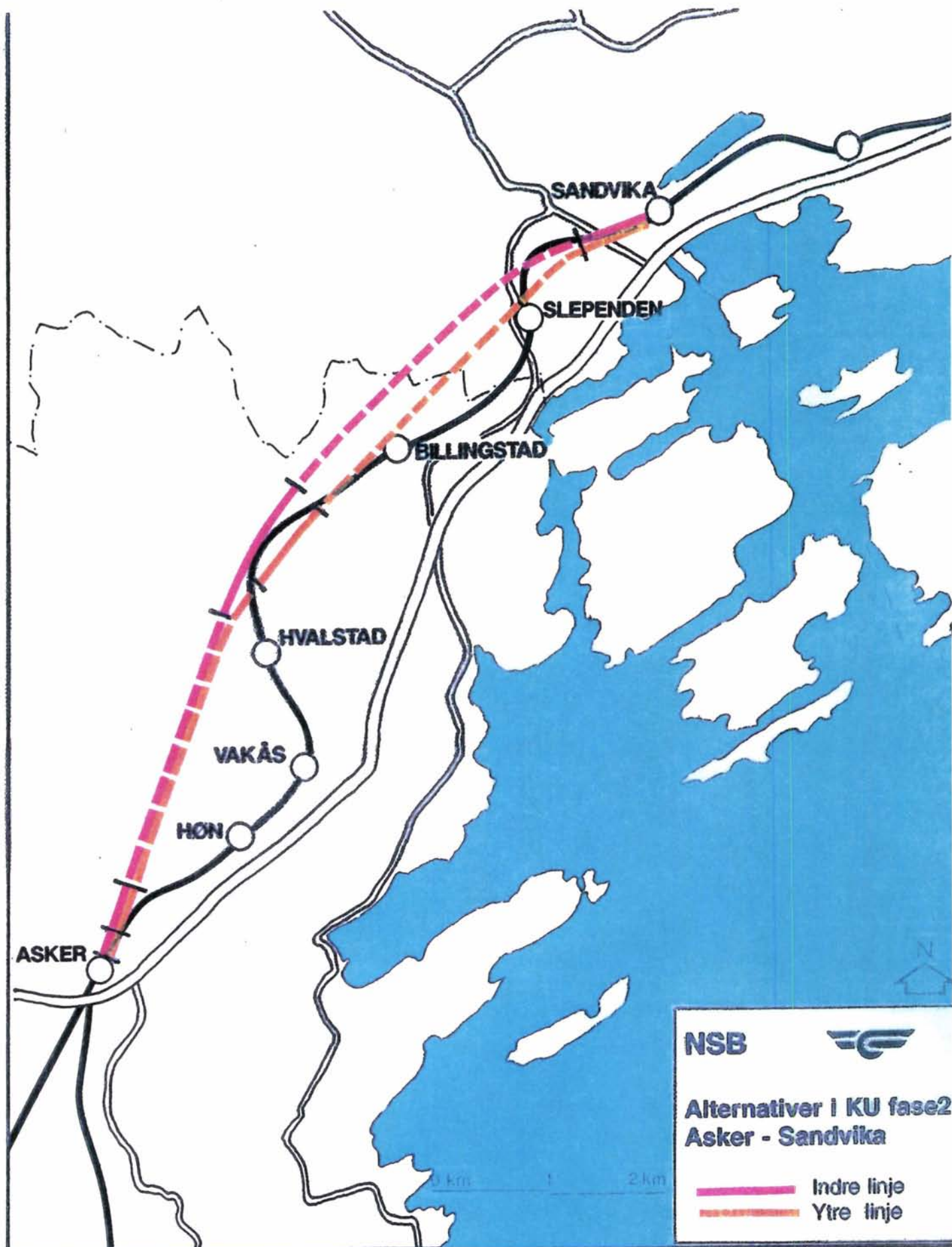
NSB



**Alternativer i KU fase2
Sandvika - Skøyen**

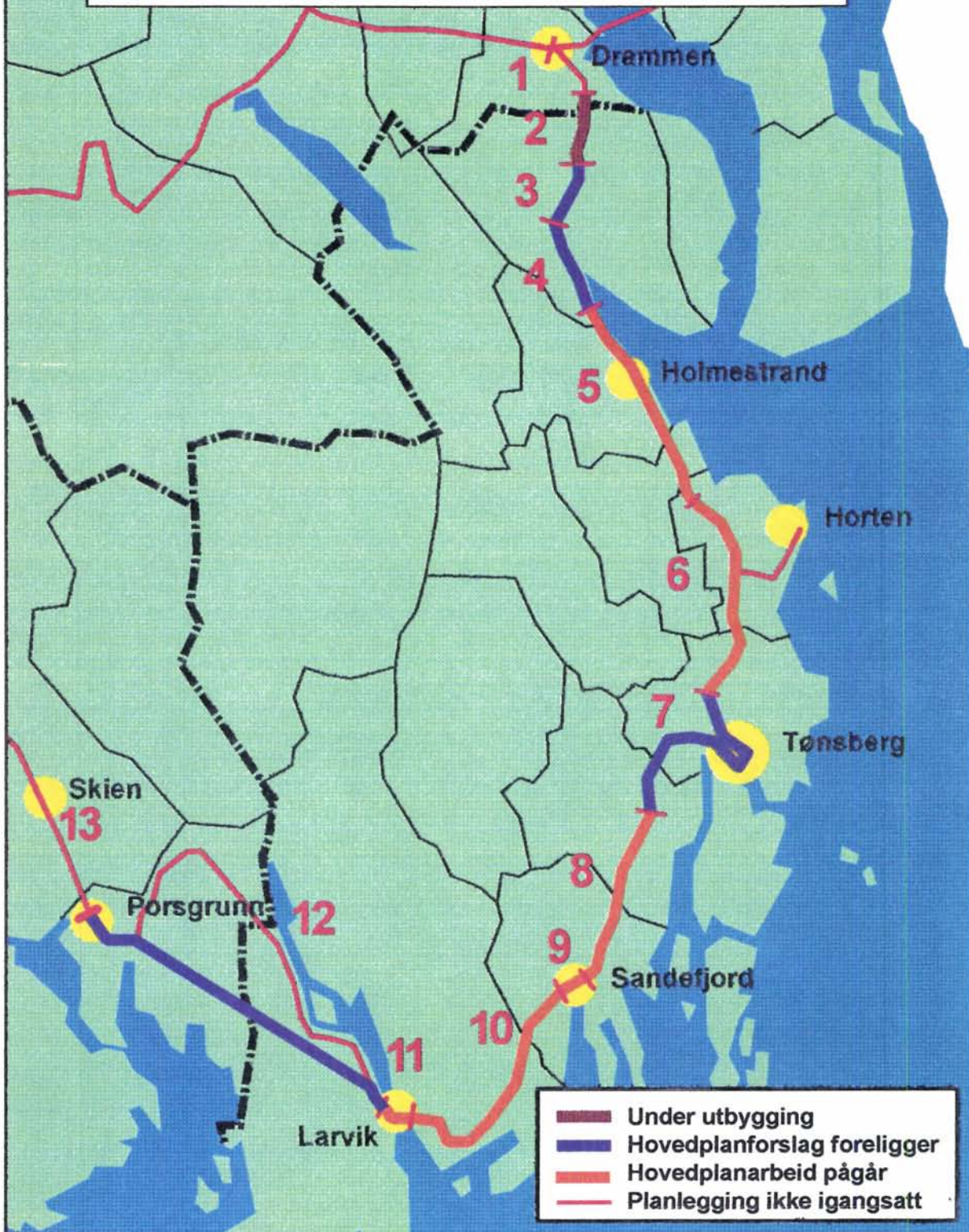
- H1, Daglinje H
 - H2, Tunnellinje H
 - J4, Fornebu Nord
- 4 spor

0 km 1 2 km



Modernisering av Vestfoldbanen

Planstatus 8.6.94



PLANSTATUS

REGION VEST

STATUS I PLANARBEID

Intern behandling



Offentlig behandling



Grunnerverv



UTREDNING

HOVEDPLAN

Plankontorets ansvar

DETALJPLAN · AVTALE M/ GRUNNEIER

Utvildete ansvar

BYGGEPLAN

ANLEGG

MELDING · KONSEKVENSTREDNING ·
KOMMUNEDELSPLAN

REGULERINGSPLAN · GRUNNERVERV ·
ETTER PBL §84

BYGGEMELDING

KONTAKT MED GRUNNEIER

AVTALE M/ GRUNNEIER · GRUNNERVERV

GRUNNKJØP

TUNGA - FINSE



RASTALIA

Meldt etter PBL kapittel VII



GRÅSKALLEN

Meldt etter PBL kapittel VII



FLAGE BRU



BREIFOSS BRU



HOL K-SPOR



GULSVIK K-SPOR



Ikke med i NJP 94-97:

TRENGEREID -
TAKVAM

Melding ikke utsendt



ULRIKSTUNNELEN

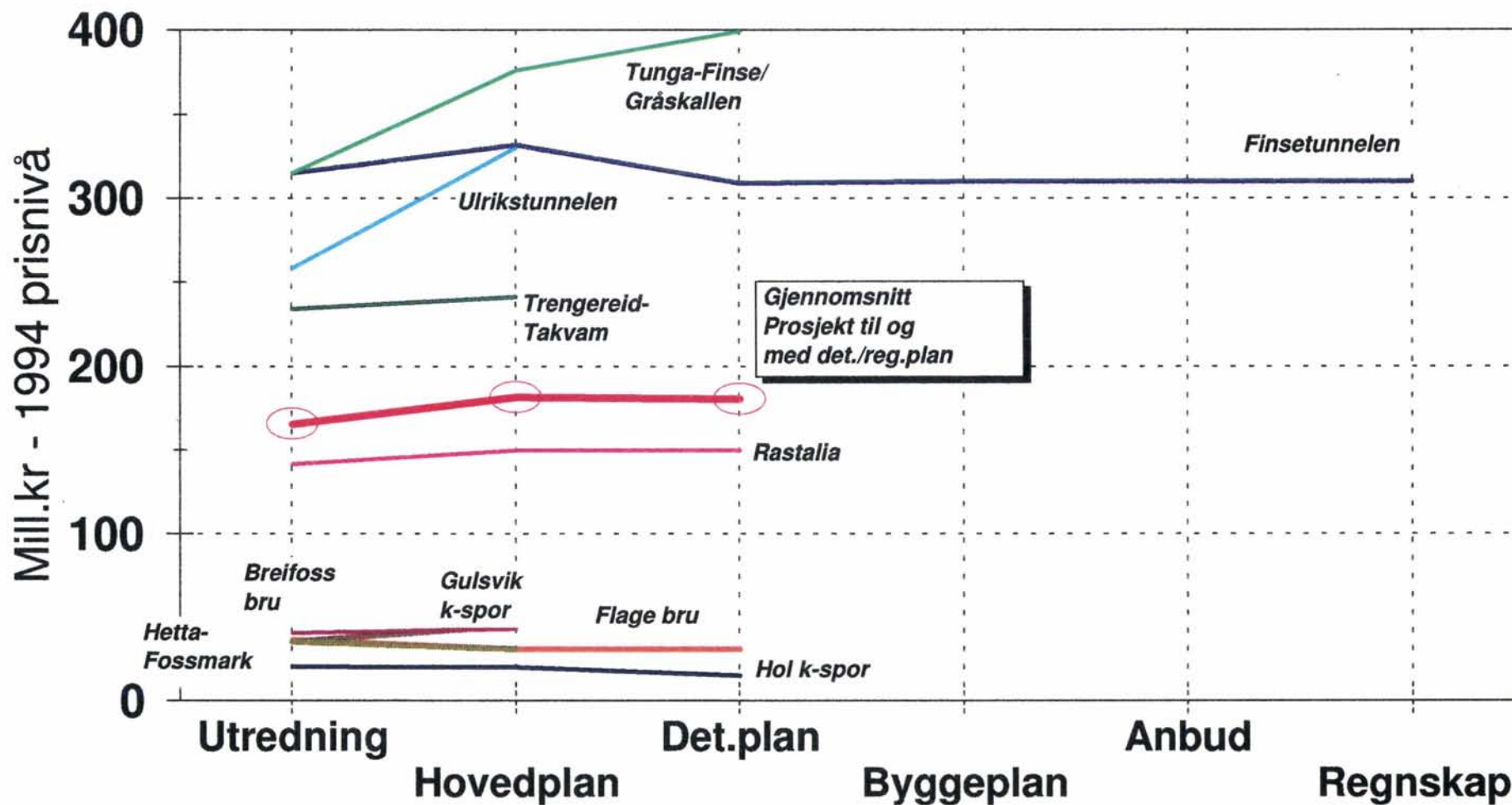


HETTA - FOSSMARK



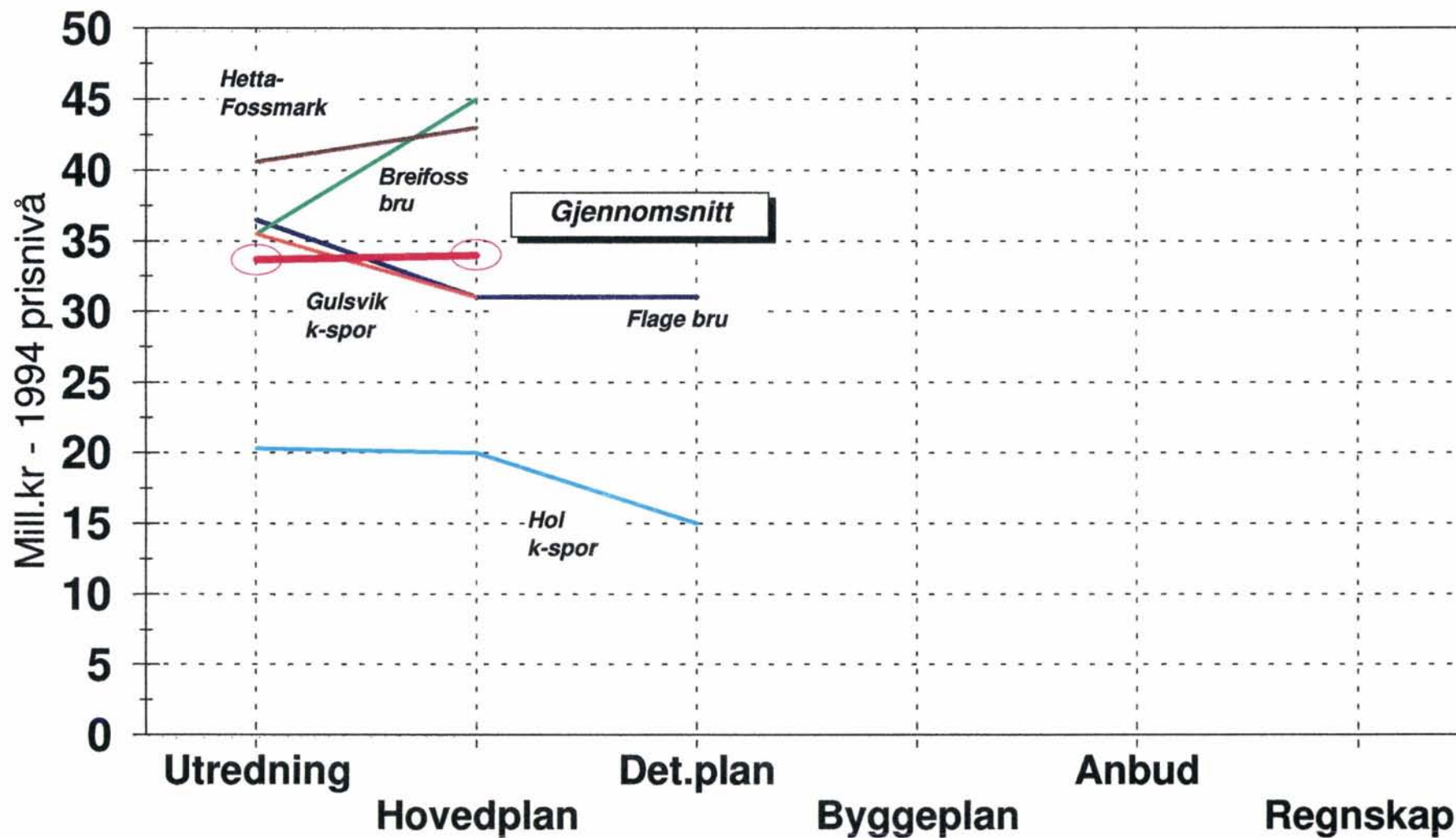
Prosjekter på Bergensbanen

Kostnadsutvikling (alle prosjekter)



Prosjekter på Bergensbanen

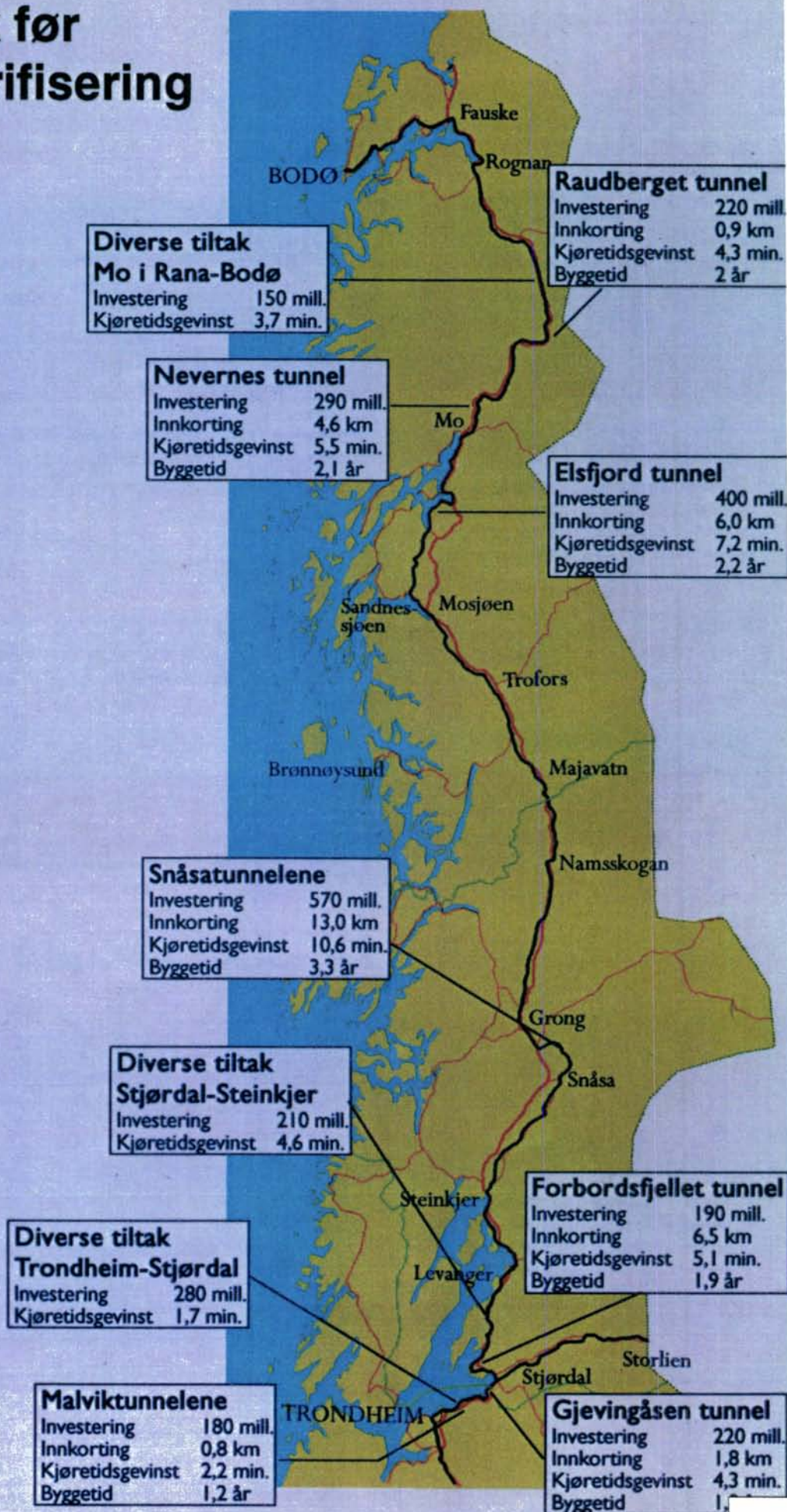
Kostnadsutvikling (små prosjekter)



PLANSTATUS
REGION NORD

Nordlandsbanen

Tiltak før elektrifisering



NSB
Bane
Region Nord

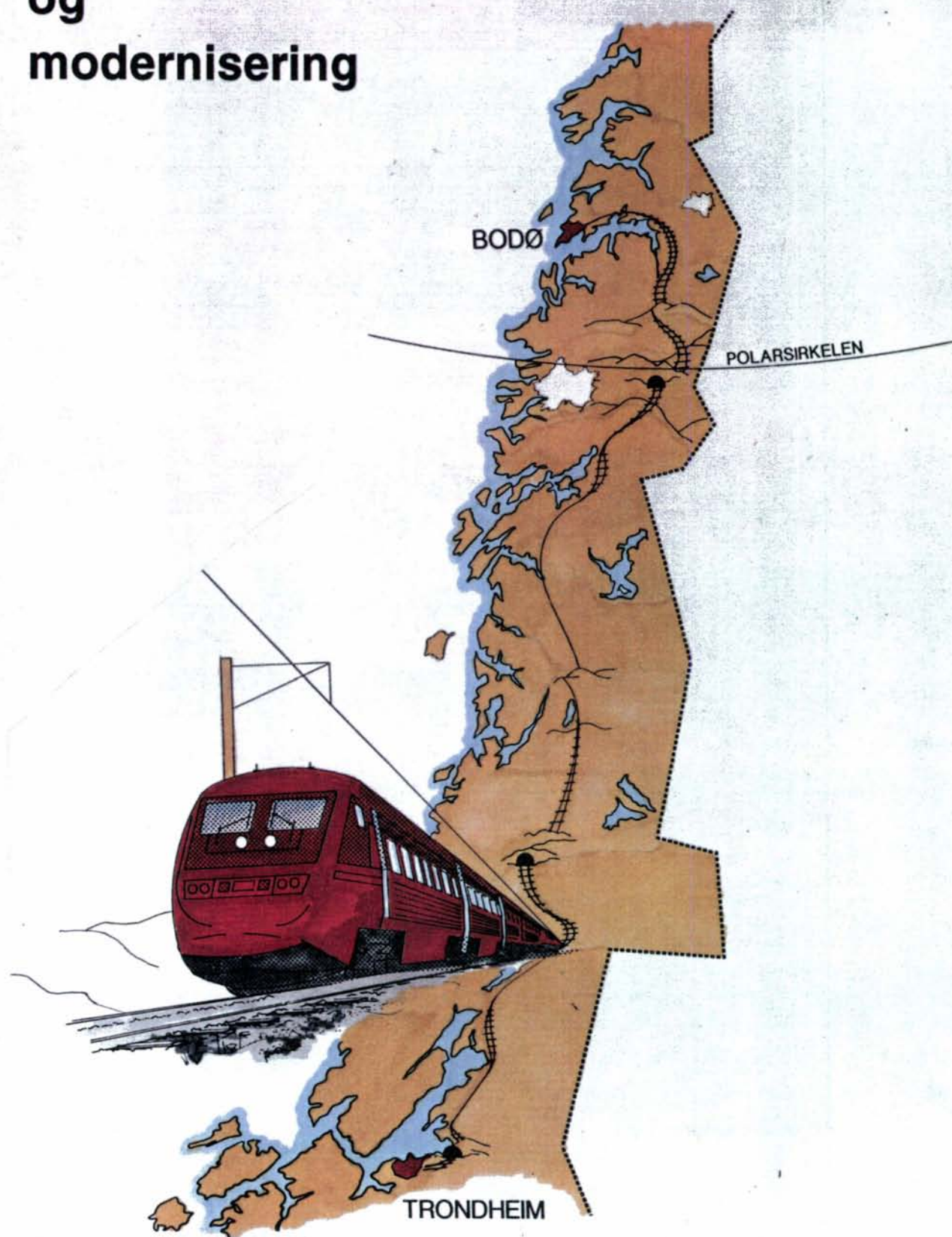


Nordlandsbanen

Elektrifisering

og

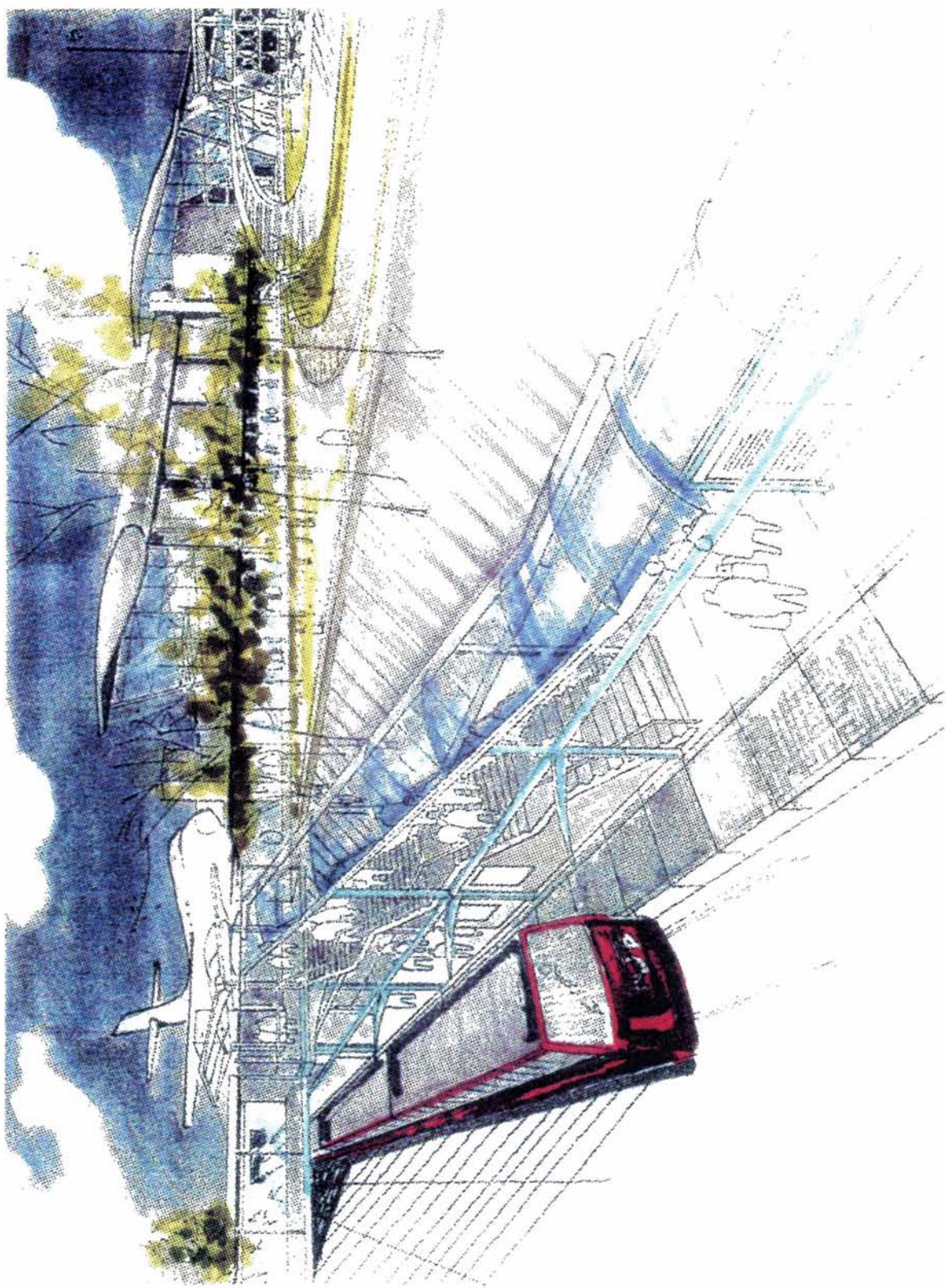
modernisering



NSB
Bane
Region Nord



NSB Ny holdeplass, Værnes



NSB
Bane
Region Nord



ATLANT BANEN

STOCKHOLM-TRONDHEIM
PÅ SEKS OG EN HALV TIME



Trondheim

Østersund

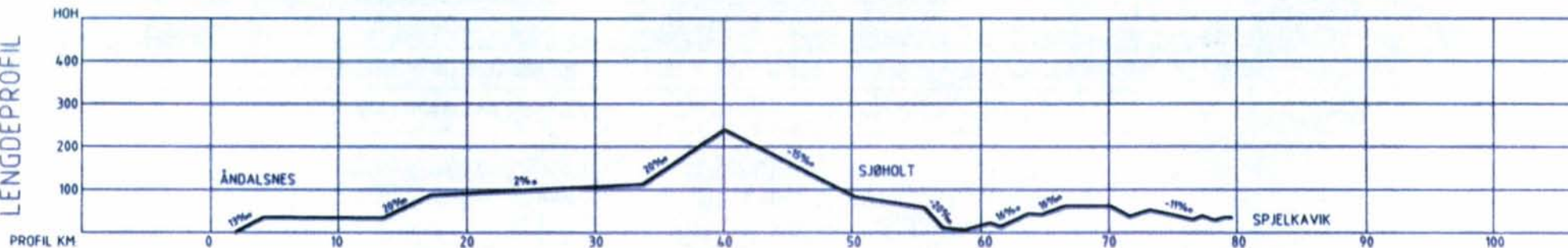
Oslo

Stockholm

NSB
Bane
Region Nord



LENGDEPROFIL




HM 110 000 / LM 1 325 000

NØKKELTALL


Parsell	Dim hastighet, km/t	Lengde km	% eks linje	% tunnel	Kjøretid i minutter	Vedlikeholdskostn pr år		Anleggskostnader			
						Tot i mill kr	Kr pr lm	Banestrøm	Linjekostn	Tot i mill kr	Kr pr lm
Åndalsnes-Spjelkavik	160/200	81,45	0,5	56,1	27	11,6	142			2833	34 800



OVERSIKT PARSELL, MÅLESTOKK 1:325 000

 NSB Banedivisjonen, Region Nord DATO:15.01.1994

LINJEUTREDNING DOMBÅS - SPJELKAVIK

PARSELL ÅNDALSNES - SPJELKAVIK  FJELLANGER

Middag og Underholdning

Etter første kursdag i Trondheim var det tid for en "bedre" middag.

Forretten var vanskelig å fortære, men den var derimot en fryd for våre ører. Kari Rueslåttan og Jon Lidal underholdt oss med eminent sang og musikk. Musikken pirret våre mager og etter det kulturelle innslaget ble det mat for alle pengene.

Reinstyrmedaljongen og Sjokolademousse'n gikk fort ned. Etter middagen var det tid for taler.

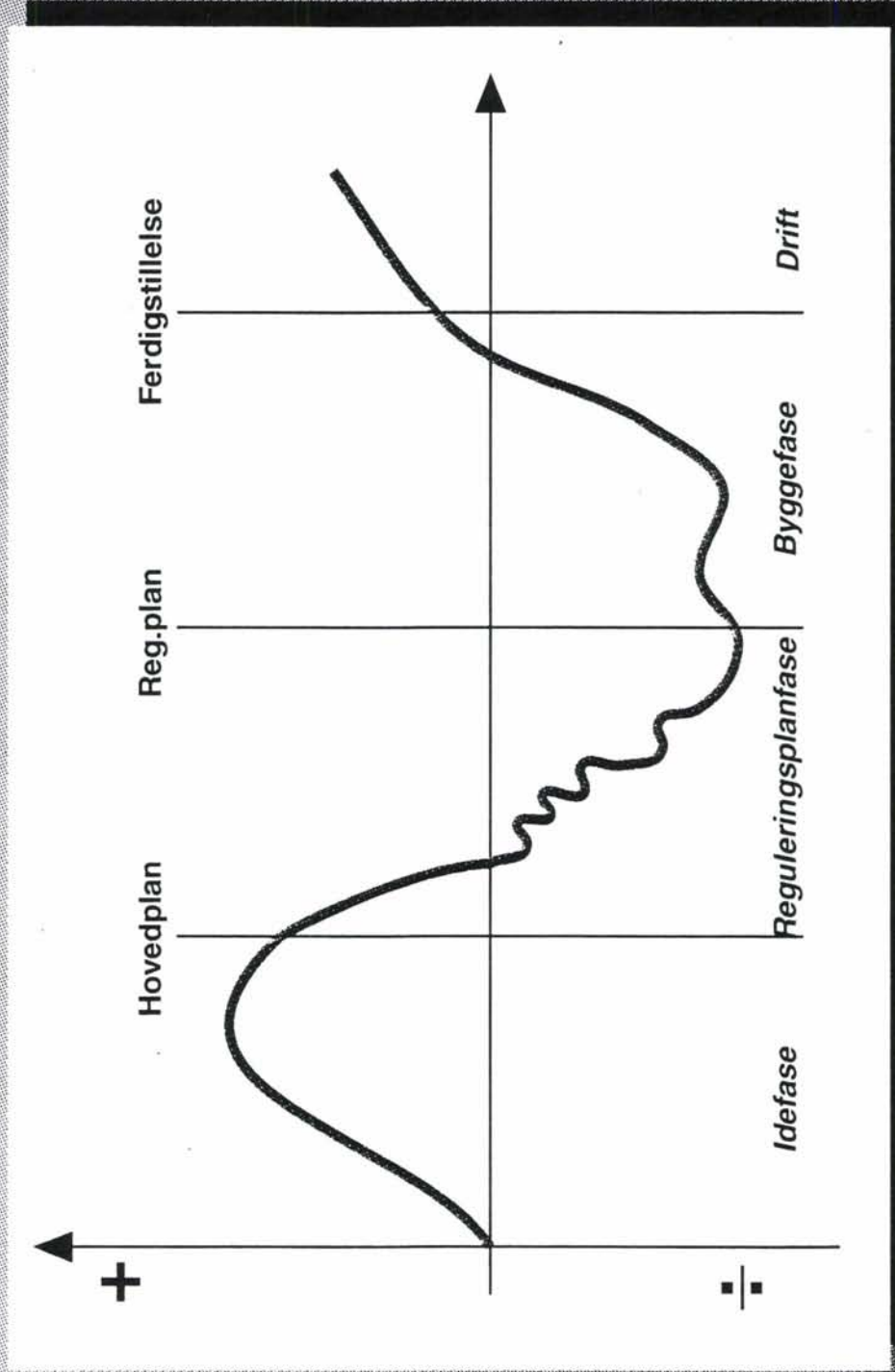
Harald Vassal fikk uoffisielt prisen for beste tale, han holdt en engasjert tale for kvinnene.

(Hvem som skrev talen og hvem som bestakk Vassal, er en annen sak).

Program for resten av kvelden var ikke lagt, men man gjorde som best man kunne, og det var ikke dårlig!

INNLEGG AV SVEIN HORRISLAND

Profil / humørkurve



Spørsmål til diskusjon

- Mye informasjon eller lite informasjon ?
- Tidlig informasjon eller senere informasjon ?
- Selektiv eller generell informasjon ?
- Aksjonskomiteer - fordeler eller ulemper ?
- Folkemøter - kan vi vinne dem ?
- Når skal du si nei til videre utredninger ?

Mål

Informasjonsenheten skal:

- Planlegge/gjennomføre informasjons- og profileringstiltak slik at alle målgrupper for selskapet får den nødvendige informasjon
- Støtte prosjektorganisasjonens medarbeidere slik at disse blir i stand til å løse sine informasjonsoppgaver på en profesjonell måte
- Ha en aktiv, åpen og profesjonell holdning til media slik at disse formidler informasjon om selskapets arbeid på en korrekt måte
- Bidra til en åpen og god informasjonsflyt internt i NSB-GMB
- Bidra til å profilere moderne jernbane som transportform slik at det gir positive ringvirkninger for NSB-konsernet
- Samordne og formidle en samstemt strategi for NSB-GMB og NSB Gardermotrafikk
- Gi NSB-GMB en enhetlig visuell profil

Skikk og bruk i forhold til media

7 tips for god medieskikk i NSB Gardermobanen A/S

- 1 Se mulighetene og vær ikke avvisende i ditt forhold til journalister. Husk at byggingen av Gardermobanen berører mange mennesker og har stor offentlig interesse.
- 2 Opplysninger til media skal gis av informasjonsheten eller administrerende direktør. Likevel er det naturlig at den enkelte fagansvarlige uttaler seg til media om forhold innenfor sitt område. Er du i tvil om du er den rette til å gi opplysninger, sjekk med informasjonsheten.
- 3 La aldri en journalist vente lenge på svar. Har du avtalt å ringe journalisten tilbake, bør dette skje innen en time.
- 4 Spørsmål som knytter seg til økonomi skal i hovedsak besvares av økonomi- og administrasjonssjefen.
- 5 Klargjør situasjonen når du snakker med mediafolk. Alt du sier kan komme på trykk hvis du ikke klargjør om samtalen er et intervju eller ikke.
- 6 Du kan kreve å få lest opp eller fakset over dine uttalelser før de går i trykken/på lufta. Glem ikke at dette må avtales før intervjuet begynner.
- 7 Husk at verken du eller journalisten kan bestemme overskrift eller ingress. Ofte skrives dette av avisenes desk/vaktsjef.

God folkeskikk

- Ta folk alvorlig
- Holde det du lover
- Ikke love mer enn det du kan holde

NSB Gardermobanen A/S



Pressen

- En mulighet
- Aktiv bruk kan bedre vår image
- Vær tilgjengelig - still opp
- Utpek en kontaktperson

OBS: Pressen leter etter nye vinklinger

NSB Gardermobanen A/S



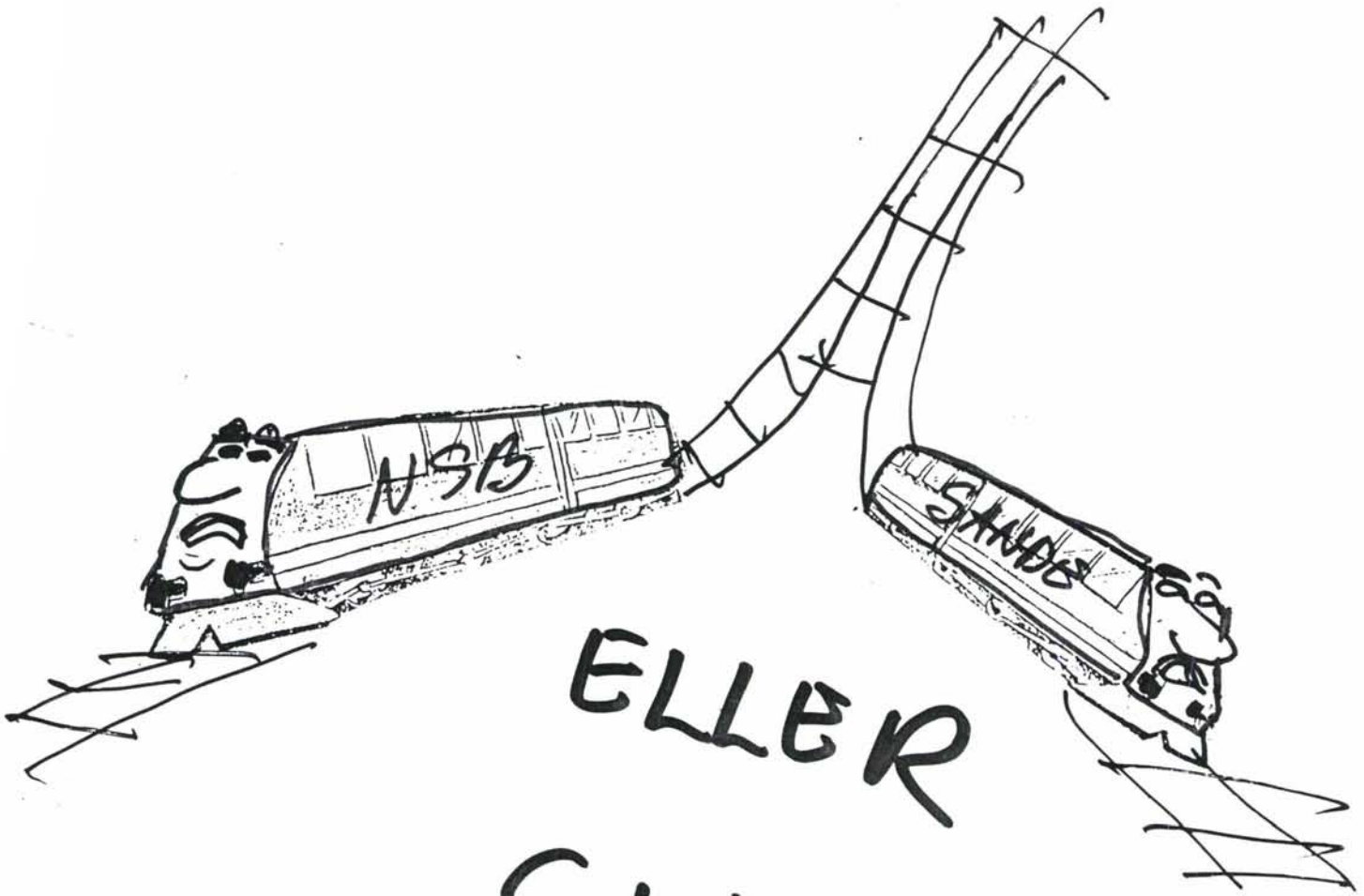
SANDE KOMMUNE

Ordfører Haslestad ga oss et engasjerende innlegg hvor han pekte på viktigheten av et godt samarbeid mellom NSB og kommunen.

Han mente at kommunen ikke måtte bli et sandpåstrøingsorgan, men få reell innflytelse i prosessen.

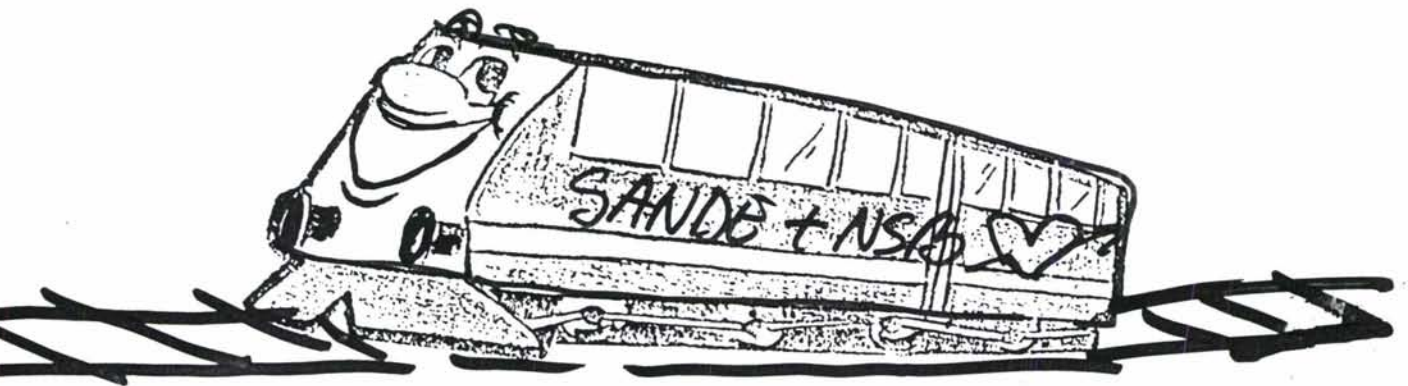
Han satte også spørsmålstegn ved hvor helhetsvurderingene i NSB blir gjort.

SLIK

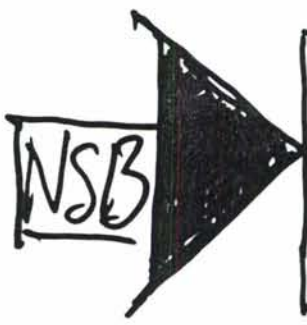


ELLER

SLIK ?



Nasjonale interesser
Fagmyndigheter
Regionale interesser
OSU

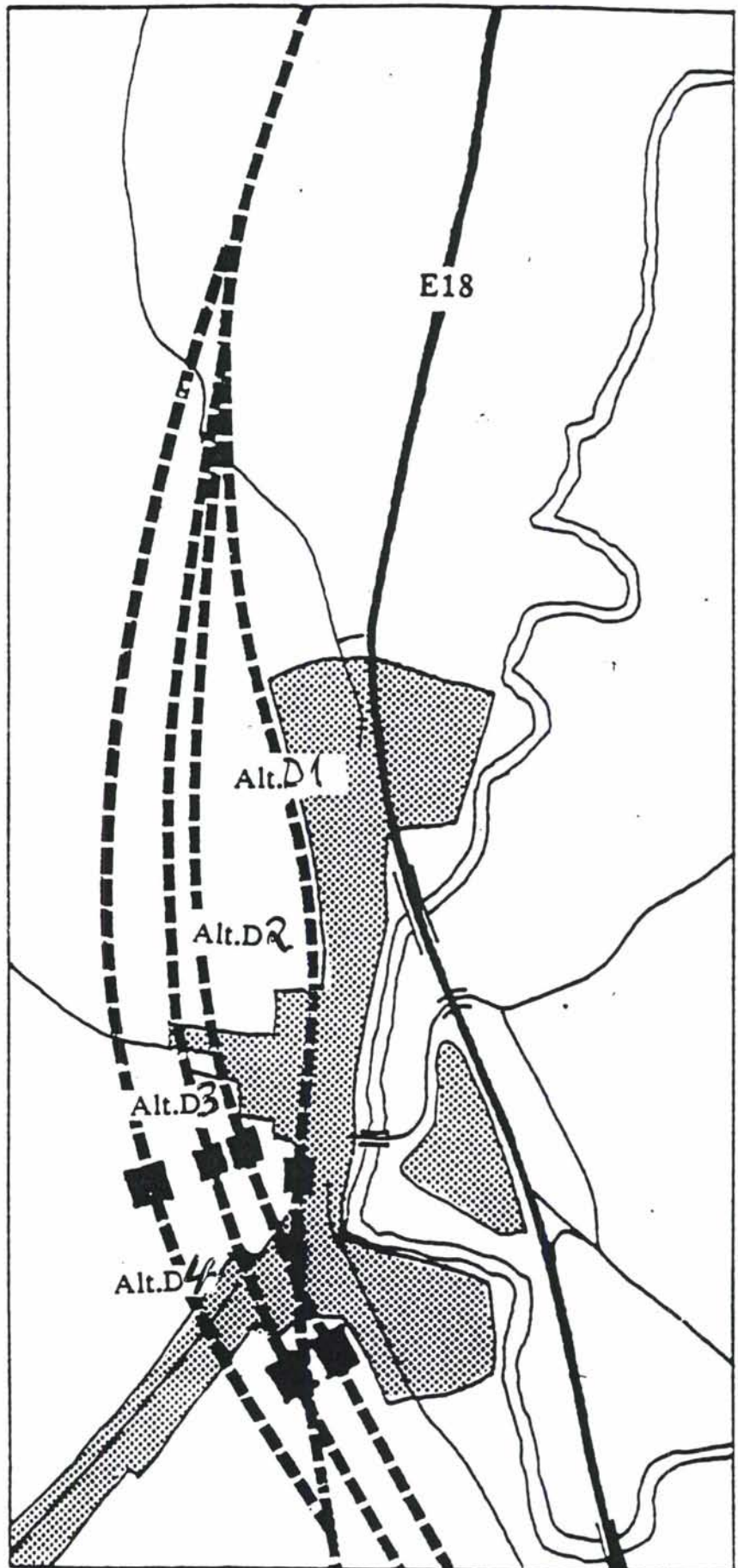


KOMMUNEN



Lokale særinteresser
Pressgrupper
Grunneiere

?
SIKRE EN
LANGSIKTIG
HELHETS-
LØSNING
TIL BESTE
? FOR LOKAL-
SAMFUNNET
SANDE



Alternative jembanetraséer forbi Sande sentrum

- Alt. trasé
- Alt stasjonsplasserina

Hvordan møter vi pressen/media/publikum?

Eksempler fra Vestfoldbanen

(Utdrag fra innlegg)

Ved Helge Tunheim, BrS

Trondheim, 09.06.94

Innledning

BrS satser på utbygging av Vestfoldbanen. Håndtering av omverdenen har mye å si for hvordan dette lykkes.

Hvorfor møter BrS publikum?

Foruten å oppfylle lovens krav om medvirkning og informasjon, er bl.a det å skaffe eierforhold til planene viktig. Dette kan illustreres med et eksempel fra Borre hvor det blir uttalt: " NSB må gjerne bygge stasjon i hagen min."

Hvordan møter BrS sitt publikum?

Dette kan gjøres gjennom massemedia og andre kanaler.

Folkemøter kan f.eks først annonseres og følges opp med repotasjer i aviser. Informasjon om kulturminneprosjektet i Vestfold ble gitt gjennom en pressemelding. Videre gis det ut informasjonsavis til alle husstander i Vestfold. Brosjyrer utgis i samarbeid med kommunene.

Andre kanaler som BrS benytter er f.eks idedugnader. I Sande har det blitt arrangert tre slike møter med gode resultater.

BrS har ingen offensiv strategi. Diskusjoner kan gå i avisene uten innblanding fra oss. Diskusjonen i lokalavisene i Tønsberg angående stasjonslokalisering på Kjelle, er et eksempel på dette. BrS forholder seg i slike situasjoner til formelt opprettede grupper hos kommunene.

Avslutning

Gjør BrS en god jobb med planleggingen og med vårt forhold til media, publikum og kommunene, får vi kanskje belønning i form av følgende oppslag: Skamros til NSB.



HVORFOR MØTER BRS PUBLIKUM?

- **Oppfylle lovens krav om medvirkning og informasjon**
- **Reklamere for jernbanetiltak**
- **Innhente lokal informasjon**
- **Skape smidigere planprosess**
- **Forenkle grunnervervsprosessen**
- **Involvere lokalbefolkningen**
- **Skape eierforhold til planene**



HVORDAN MØTER BRS PUBLIKUM?

Gjennom massemedia

- Annonsering i aviser og nærradio
- Pressemeldinger
- Reportasjer og intervjuer i aviser og nærradio
- Informasjonsaviser
- Brosjyrer/nærinformasjon



HVORDAN MØTER BRS PUBLIKUM?

Andre kanaler:

- Idedugnad
- Åpne møter og grendemøter
- Foreningsmøter
- Barnetråkkregistreringer på skolene
- Brev til grunneiere
- Direkte kontakt

Hvilke alternativ som skal velges, avgjøres ikke - som ved andre tekniske anlegg - av ingeniøren, men i Stortingets sal og korridorer, og når en linje endelig besluttes bygget, har den ofte fått et forløp som synes ufattelig for andre enn dem som er hjemme i den politiske dragkamps finesser.

Det er jo i regelen bare noen få representanter som kjemper for en jernbane, og for å få den frem, må de finne den riktige politiske trasé.

—NSB må gjerne bygge stasjon i hagen min

BORRE: Representanter for NSB Bane Region Sør redegjorde for planene for utbygging av Vestfoldbanen i onsdagens møte i Borre formannskap. Det var naturlig nok linjevalget gjennom Borre det var størst interesse for, og ett av alternativene var å legge en ny jernbanestasjon like syd for høyskolesenteret. — Dette er interessant og gøy, for et slikt forslag innebærer jo at stasjonen vil bli lagt på din eiendom, sa Øyvind Meberg (H) til Erik Andersen. — NSB må gjerne bygge stasjon i hagen min, repliserte Erik Andersen.

PER RAYMOND LUND

Prosjektansvarlig Per Asmyr understreket at det i dag er flere alternativer for valg av fremtidig trase gjennom kommunen. Han nevnte at det kan være aktuelt å følge nåværende trase eller en ny trase øst eller vest for tettbebyggelsen. I tillegg er det også et alternativ hvor en helt ny stasjon blir bygd nord for høyskolesenteret på Bakkenteigen. Det er også et alternativ som forutsetter at en fremtidig stasjon skal legges på Blixjordet i Horten.

Nettopp det siste alternativet ønsket formannskapet skulle utredes ytterligere selv om det nok vil bli et meget komplisert og ikke minst kostbart prosjekt med blant annet tunnel gjennom Borreskogen.

— Det er ikke bare byggekostnader vi nå vurderer. Det gjennomføres også markedsundersøkelser med tanks på hvor mange som vil benytte jernbanen hvis en stasjon legges ved Skoppum, Bakkenteigen eller i selve byen. Planene vil være ferdig i løpet av året, og i august neste år må det gjøres endelig vedtak om trasevalg. La meg også nevne at

at bygging av en ny jernbanestasjon syd for Skoppum i dag kan virke som det mest realistiske. Det kan være aktuelt å legge en ny linje øst for bebyggelsen ettersom utvidelse av nåværende linje vil medføre sterke inngrep på minst ti eiendommer.

— Det må være riktig å legge en jernbanestasjon der folk bor og hvor det er potensielle muligheter til å øke trafikken med jernbanen. Etter mitt skjønn bør en stasjon ved Bakkenteigen være høyst aktuell selv om det kan berøre min egen eiendom, fremholdt Erik Andersen (Frp).

Politikerne i Borre var kanskje mest opptatt av hvor en fremtidig godsterminal for Vestfold bør lokaliseres. Spesielt uttalelsen fra næringsjefen i Vestfold om at overføring av gods fra bil til jernbane primært bør skje nær E 18 syd for Tønsberg, falt lokalpolitikere i Borre tungt for brystet.

Et samlet formannskap vedtok i en uttalelse at en fremtidig godsterminal for regionen midtre og nordre Vestfold burde lokaliseres i Borre kommune da dette vil gi en god kommunikasjon med E 18 via en ny fremtidig vei. Det ble videre henvisning til en lo-

Holmestrand's fremtid under lupen

ROAR HANSEN

HOLMESTRAND: Hvordan blir morgendagens Holmestrand? Hva skal det satses på? På hvilken måte skal man gjøre det? Tirsdag førstkomende blir det et åpent diskusjonsmøte i Biorama. Ordfører, rådmann og alle gode krefter forøvrig håper på fullsatt sal og et engasjert publikum.

Arrangementet i Biorama har sammenheng med at det forleden forelå en byform-

og strukturanalyse av Holmestrand. Den er bestilt av Norges Statsbaner i forbindelse med jernbaneutbyggingen og flere arkitekter står bak trykksaken.

Grunnlag for NSB

Seksjonsleder Per Asmyr ved NSB forteller at dokumentet vil ha stor betydning for den stasjons- og trasévalgning man velger i Holmestrand.

—Vi ønsker å bli bedre kjent

med Holmestrand og hvilke muligheter dobbeltspor og ny stasjon vil ha for byen. Håpet er at det skal gi vekst og at NSB skal være en dyktig medspiller. Planene skal utarbeides i løpet av året med behandlingstid frem til midten av 1995. Realiseringen kommer ikke med på tempoplanen før ved neste korsvei, for tidsrommet 1998-2001, opplyser Asmyr.

Ordfører Olaf Brastad legger ikke skjul på at han venter

mange tilbakemeldinger også fra byens innbyggere på tirs-dagens møte om byplanaly-sen.

Problemstillinger

Byform- og strukturanaly-sen tar blant annet opp de problemstillinger byen står overfor. Situasjonen i Holme-strand er ikke preget av han-delslekkasje ut av kommu-nen, men av en intern rivalise-ring mellom sentrum og nye sentra på fjellet. Fornyet kjø-

pekraft som følge av en bolig-utvikling kan styrke sentrum, men vil samtidig føre til et øket marked for bolignær ser-vice og handel.

En viktig problemstilling blir hvordan man skal styrke eksisterende sentrums for-trinn for å møte konkurransen fra virksomhetene på fjellet.

Det tas for eksempel også opp spørsmål om hvordan kommunen skal styre sin boligpolitikk for å oppnå en res-surs for byens videre utvik-

ling.

Det må avklares om indu-strien er et pluss eller minus for stedsutviklingen.

Konsekvensen av endret hovedveisystem og tilgjenge-lighet til sentrum og bolig-områder må vurderes i sam-menheng med byens fremtidi-ge utvikling.

Dette og mer til vil det bli anledning til å høre mer om i tirs-dagens åpne Biorama-møte.

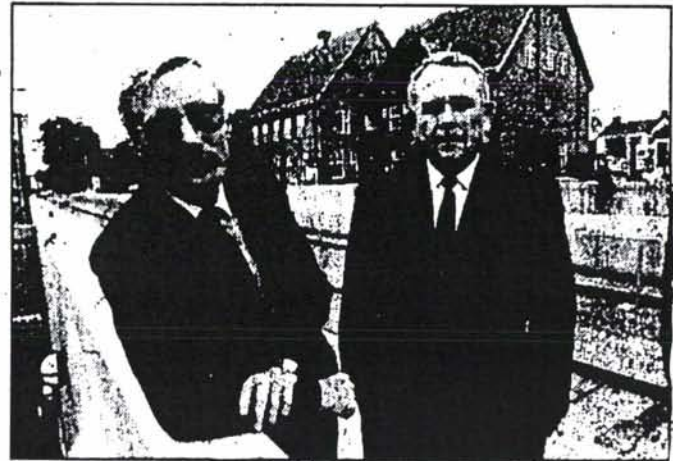
-Utred stasjon på Kjelle

TØNSBERG: Jernbanestasjonen i Tønsberg bør flyttes til Kjelle, mener Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) i Vestfold. NHO mener alle trasealternativer gjennom Tønsberg som baseres på nåværende stasjon, er uheldige, tildels uakseptable og sannsynligvis urealiserbare. —Vi ønsker en skikkelig vurdering av Kjelle-alternativet. Vi er redd for at hvis det ikke skjer, kan vi få en parallell til debatten om E 18 i nordre Vestfold — med 20

års krancling, sier regiondirektør Rolf P. Andersen.

SIDE 10

Styremedlem, Sverre Bryddøy (t.v.) og regiondirektør Rolf P. Andersen i Næringslivets Hovedorganisasjon i Vestfold mener Tønsberg jernbanestasjon bør flyttes til Kjelle. (Foto: Øivind Skar)



PLENUMSDISKUSJON

Tema for dag to av plansamlingen var blant annet hvordan NSB møter pressen/media/publikum. Som en avslutning på dette temaet ble det holdt en plenumsdiskusjon.

Her kommer en kort oppsummering av denne diskusjonen:

NSB er en mektig organisasjon, den blir iaktatt av flere statlige og private intitusjoner, så som enkeltindivider. NSB kan bli oppfattet som et mangehodet troll. Hvordan skal publikum få svar på sine spørsmål?

NSBs kontakt med omverdenen er viktig å ivareta, dermed bør man være informativ til rett tid, men dette er ikke lett. Mengde av informasjon bør bli nøye vurdert, tilgjengeligheten er en annen side.

Folkemøter bør bli utnyttet, men de er ikke alltid så demokratiske som man skulle tro. Grupper kan være en god idé. Folkemøtet bør vinnes sammen med kommunen!

NYTT FRA KU-FRONTEN

Sigrud Stokke:

EU vedtok i 1985 et direktiv om miljøkonsekvenser, 85/337/EU.

Direktivet skal sikre at miljøvirkningene av større offentlige og private utbyggingprosjekt blir forsvarlig utredet og vektlagt ved beslutning om gjennomføring. Gjennom EØS-avtalen gjelder dette også Norge.

Direktivet inneholder to lister over tiltak som omfattes av loven om konsekvensutredninger. Liste 1 (Annex 1) består av ni tiltakstyper som alle medlemslandene må kreve utredet. Annex 2 inneholder 81 ulike tiltak/prosjekt hvor det er opp til medlemslandene å bestemme hvilke tiltak som skal konsekvensutredes.

Miljøverndepartementet vil i løpet av 1994, i samråd med nevnte departement vurdere konsekvensene av direktiv 6. MD har ferdig et utkast til ny veileder om konsekvensutredninger, T - 1015, av 03.06.94. Veilederen er foreløpig, inntil eventuelle endringer som følge av EU-direktivet er innarbeidet.

ERFARINGER MED KRENGETOG VTI 600

Hallstein Gåsemyr:

Sommeren -93 ble både VTI 600 og X2000 prøvekjørt på Rørosbanen og Dovrebanen. Hensikten var bl.a. å måle kreftene mot sporet. Resultatet er blitt bearbeidet videre og konklusjonene tilsier at vi må fortsette å se på mulighetene for satsing på krengetog i Norge.

Etter innlegget ble det en kort diskusjon. Fra salen kom det spørsmål om passasjerenes komfort på lange strekninger. Kanskje kan det bli aktuelt å ikke utnytte krengingen fullt ut? Det kom forslag om å bearbeide resultatene videre for å få parameterne på en slik form at man lett kan regne ut kjøretidsbesparelse ol..

SAMMENDRAG VEDR. TESTKJØRING MED PENDOLINO VT 610

Testkjøring på Rørosbanen ble i hovedsak gjennomført i tidsrommet 30.06.93 - 14.07.93 med det dieselelektriske krengetoget PENDOLINO VT 610 med V_{MAKS} lik 160 km/h.

PENDOLINO VT 610 har et kurveavhengig kregesystem med hydraulisk drift. Krengevinkelen er +/- 8 grader. Kregesystemet styrer vognkassen iht den til en hver tid opptredende ukompenserte sideakselerasjon i sporplanet som uttrykkes ved formelen :

$$a_U = V^2/R - g \times \Delta H/s$$

Dette betyr at det er de sporgeometriske størrelsene kurveradius (R) og overhøyde (ΔH) i kurven som styrer den ukompenserte sideakselerasjon a_U i sporplanet og derved også krengingen.

Vognsettet ble fremført med hastigheter i kurver tilsvarende $a_U = 1,80 \text{ m/s}^2$ ved kjøring i spesialavsnitt og på kjøring over lengre strekninger. Ved kjøring i spesialavsnitt ble det også kjørt med hastighet tilsvarende $a_U = 2,00 \text{ m/s}^2$.

Prøvekjøringene viste at PENDOLINO VT 610 har karakteristiske egenskaper som tillater fremføring i hastigheter tilsvarende $a_U = 1,80 \text{ m/s}^2$ i kurver uten at sikkerheten blir påvirket.

Prøvekjøringene med PENDOLINO VT 610 viste at det er nøye sammenheng mellom hovedparameterne kjørekomfort, sporkrefter, sporgeometri og sportilstand (sporkvalitet iht kvalitetsklasse).

På spor hvor dagens norm for sporstandard iht sporgeometri og sportilstand er overholdt, gir PENDOLINO VT 610 ved testet hastighet (V_{MAKS} lik 160 km/h) i kurver tilfredsstillende komfort.

På spor hvor dagens norm for sporstandard iht sporgeometri og sportilstand er overholdt, er de målte sporkreftenes størrelser innenfor anerkjente grenseverdier.

På enkelte korte avsnitt på Rørosbanen er det ønskelig å utbedre uheldig sporgeometri i kurveavsnittene slik at sporgeometrien blir bedre tilpasset krengetogets egenskaper.

Testkjøringene viste for øvrig at overgangskurvene er tilstrekkelig lange. Komforten er tilfredsstillende ved testet hastighet. Dog vil lengre overgangskurver gi enda bedre komfort.

Mht rampestigningshastigheten vil komfortkriteriet bli dimensjonerende.

Komforten er bedre i rene S -kurver enn i kurver med mellomliggende rett strekning da et jevnere krenge - og akselerasjonsforløp oppnås.

Kurver med langbølgede sidefeil fører til urolig og rykket toggang ved høyere hastigheter.

Flere tvangspunkter begrenser hastighetene grunnet andre forhold enn traséføringen som f. eks. :

- " feil " plassering av signalanlegg i forhold til mulig krengetoghastighet
- usikrede planoverganger der mulig hastighet er større enn 130 km/h
- sporveksler som må låses manuelt
- broer i stålkonstruksjon lagt i kurver uten ballast

SLUTTORD FRA IVAR:

MENIGHETEN -

**trofelleskap, organisasjon
og arbeidsfelleskap**

PLASA VÅREN 1994

Program for 8. og 9. juni i Trondheim

- ONSDAG 8. JUNI:**
- 0900 - 1000 Innledning (Ivar Hagland)
NJP 1994 - 97 og 1998, - 2001
Ivar Hagland/Gunnar Markussen
 - 1000 - 1020 Planhåndboka/Tegnings- og beskrivelsesnormaler
Erfaringer/videre arbeid Tørje Hauger
 - 1020 - 1130 Gruppediskusjoner - Planhåndboka
 - 1200 - 1300 LUNSJ
 - 1300 - 1330 Analyseverktøy for planlegging i transportsektoren
(Orientering om Samf.dep.'s arbeid) Tørje Hauger
 - 1330 - 1415 Planframstilling på ulike plannivå
(Magne Fugelsøy, BrN)
 - 1415 - 1445 Planleggingsverktøy. Digitale systemer m.v.
v/BrØ
 - 1445 - 1500 Pause/kaffe
 - 1500 - 1630 Jernbanemodulen i AutoCad
v/Helge H. Larsen, BrS
 - 1630 - 1600 Presentasjon av Konsekvensutredninger
v/BrS
 - 1600 - 1700 Planstatus. Orientering fra Regionene.
- TORSDAG 9. JUNI:**
- 0830 - 1000 Hvordan møter vi pressen/media/publikum
Eksempler fra Gardermobanen
Svein Horrisland og Tor Saghaug
 - 1000 - 1015 Pause/kaffe
 - 1015 - 1130 Eksempel fra Vestfoldbanen
Ordfører Hæselestad, Sande kommune
 - 1100 - 1200 Eksempel fra Vestfoldbanen
v/BrS
 - 1200 - 1300 LUNSJ
 - 1300 - 1345 Plenumsdiskusjon
 - 1345 - 1415 Nytt fra KU - fronten
 - 1415 - 1430 Erfaringer med krengetog VTI 600
v/H. Gåsemyr
 - 1430 - 1600 Eventuelt
Oppsummering
v/Banedirektør M. Paulsen

Deltakere på Plasa 1994

Seminar 6 - 7 - 8 - 9 juni

Brv: Tom Potter
Terje Olsnes
Bjørn A Drange
Thoralf Otneim

Bi: Svein O Salthaug
Anne S Haugen
Elisabeth Nordli
Per T Ørjavik

BrØ: Finn H Poppe
Terje Vegem
Erik Milde
Rikke L Holund
Harald Vassal
Jon Refseth
Gaute Borgerud
Berit Børte
Janette Brask
Yngvar Kalsen
Hans E Wiig
Knut Sjøvold
Else Motzfeldt
Tore Myhrvold
Odd I Jensen

BrS: Helge H Larsen
Helen Gåsvik
Per Asmyr
Randi Bråthen
Kathrine Gjerde
Petter Grimsgård
Torbjørn Hildonen
Bjørn Kummeneje
Randi B Svånå
Helge Tunheim

Divisjonsstaben inkl. Gardemobanen:

Jan P Ødegård
Terje Hauger
Ingolv Pedersen
Siri Kjær
Per Pedersen
Dag Wilhelmsen
Øyvind Bustnes
Gunnar Loftesnes
Sigrid Stokke
Ivar Hagland
Gunnar Markussen
Paul Rundestø
Svein Horrisland

BrN: Vigdis Hartmann
Vigdis Landheim
Magne Fugelsøy
Helge Voldsund
Knut Haugen
Ingeborg Tulluan
Jon S Skjøstad
Geir Revdahl
Finn B Hansen
Kristine Jessen
Bjørn E Kanstad
Johan A Wikander
Astrid Prestmo
Lise Lund
Brede Nerموen

NSB Bane

Region Nord

Postboks 759
7001 Trondheim

Sentralbord: (07) 58 21 00
(73 58 21 00)

Telefax: (07) 58 20 93
(73 58 20 93)

]

Jernbaneverket
Biblioteket

JBV



11TU00799

200000027821