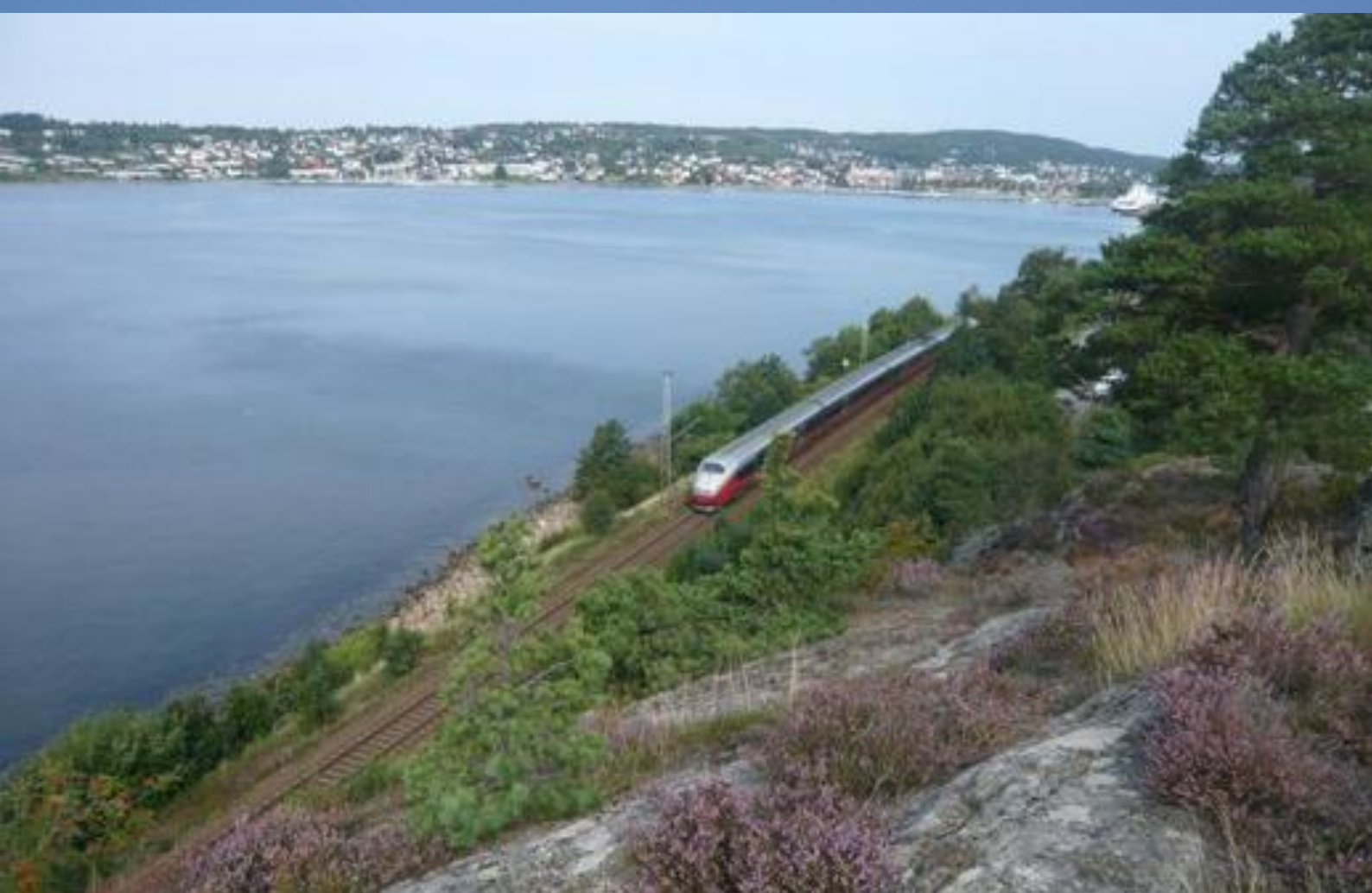



Verkstedetsrapport



Konseptvalgutredning

IC-området Oslo - Halden

Verksted

Rev	Revisjonen gjelder	Dato	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. av	
Konseptvalgutredning IC-området Oslo - Halden Verksted		Ant. sider	Dato	08.07.2011		
		61	Prosjekt	KVU IC Oslo-Halden		
			Saks.ref			
		Produsent	Norconsult v/ Heieraas og Duun			
		Prod. Dok. nr				
		Erstatning for				
		Erstattet av				
 Jernbaneverket		Dokument nr.			Rev.	

Innholdsfortegnelse

1	Innledning	6
1.1	BAKGRUNN	6
1.2	KORT OM KS1 OG KONSEPTVALGUTREDNING (KVU)	7
1.3	PROGRAM - VERKSTED	8
1.4	DELTAGERE	9
2	Rammeverk / faglige innledninger	11
2.1	DAGENS SITUASJON, ØSTFOLDBANEN	11
2.2	MULIGHETSSTUDIEN	13
3	Verkstedet	16
3.1	OPPLEGG	16
3.2	DE HOMOGENE GRUPPENE	16
3.3	DE HETEROGENE GRUPPENE	18
4	Forventninger	19
5	Behov	20
5.1	INNLEDNING	20
5.2	GRUPPE A – “MILJØ”	20
5.3	GRUPPE B + C – “NÆRINGSLIV + EIENDOM”	21
5.4	GRUPPE D – “KOMMUNEPLANLEGGERE”	22
5.5	GRUPPE E+F – “HØYHASTIGHET + JBV”	23
5.6	GRUPPE G – “REGION”	24
5.7	GRUPPE H – “ORDFØRERE”	24
5.8	GRUPPE I – “POLITIKERE”	25
5.9	GRUPPE J+K – “INTERESSEGRUPPE JERNBANE + KOLLEKTIV”	25
5.10	GRUPPE L – “PROSJEKTGRUPPA KVU IC (JBV)”	26
5.11	OPPSUMMERING	26
6	Mål	28
6.1	INNLEDNING	28
6.2	MÅL – VEGGAVIS	28
6.3	MÅL – YTTERLIGERE BEARBEIDET OG SORTERT	29
7	Konsepter	31
7.1	KONSEPTUTVIKLING I FIRE TRINN	31
7.2	TRINN 1	32
7.3	TRINN 2	36
7.4	TRINN 4	41
7.5	TRINN 3	53
7.6	OPPSUMMERING	58
8	Veien videre	59
9	Vedlegg	60

1 Innledning

Dette dokumentet oppsummerer og dokumenterer gjennomført verksted for KVV Østfoldbanen (Ski – Halden) på Ski, 7 og 8 april 2011. Idéer og resultater fra verkstedet er et grunnlag og innspill til Jernbaneløst sitt videre arbeid med konseptvalgutredning (KVV) for Østfoldbanen.

1.1 BAKGRUNN

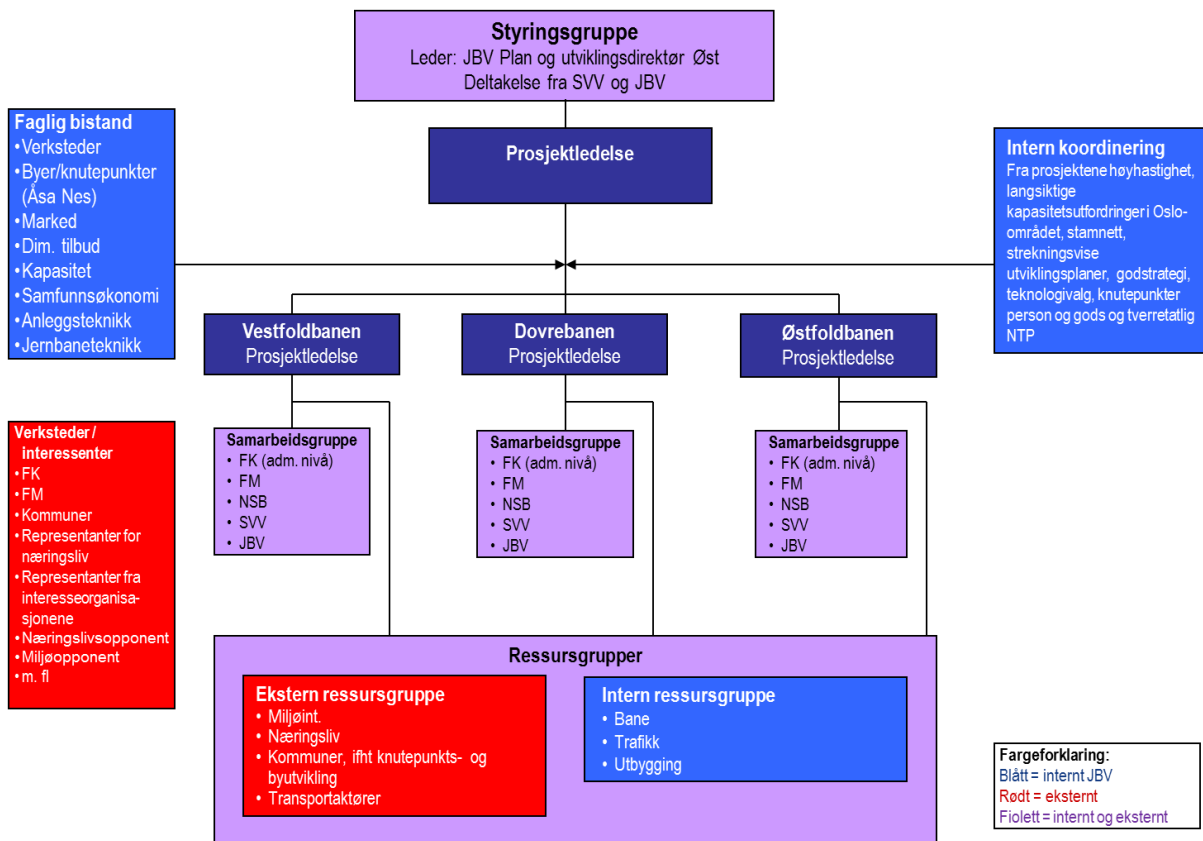
Jernbaneløst har i sammenheng med arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-19 varslet om at det er behov for en revidert IC-strategi. Begrunnelsen for dette er:

- behovet for forutsigbarhet i by- og arealutviklingen
- byvekst og ny arealbruk gir nye premisser for transportløsninger
- behovet for en helhetlig strategi for utviklingen av jernbaneløst i Osloområdet, intercity og fjernstrekningene i lys av høyhastighetsbaner

I behandlingen av St meld nr. 16 NTP 2010-2019 ble det fastlagt som mål å bygge ut dobbeltspor innenfor IC-området. I den senere tid har det dessuten vært framme i offentlig debatt at det må settes en tidsplan for når en slik utbygging kan være ferdig.

Samferdselsdepartementet har i brev av 14.06.10 gitt Jernbaneløst i oppdrag å utføre en konseptvalgutredning (KVV) for IC-området. KVV er regjeringens metode for å analysere store statlige investeringsprosjekter i en tidlig fase. KVV skal etterfølges av en ekstern kvalitetssikring kalt KS1, se nærmere beskrivelse i delkapittel 1.2.

Arbeidet er organisert som vist i figuren under.



Organisering av arbeidet med KVV for IC på Vestfoldbane, Dovrebnaen og Østfoldbanen

1.2 KORT OM KS1 OG KONSEPTVALGUTREDNING (KVU)

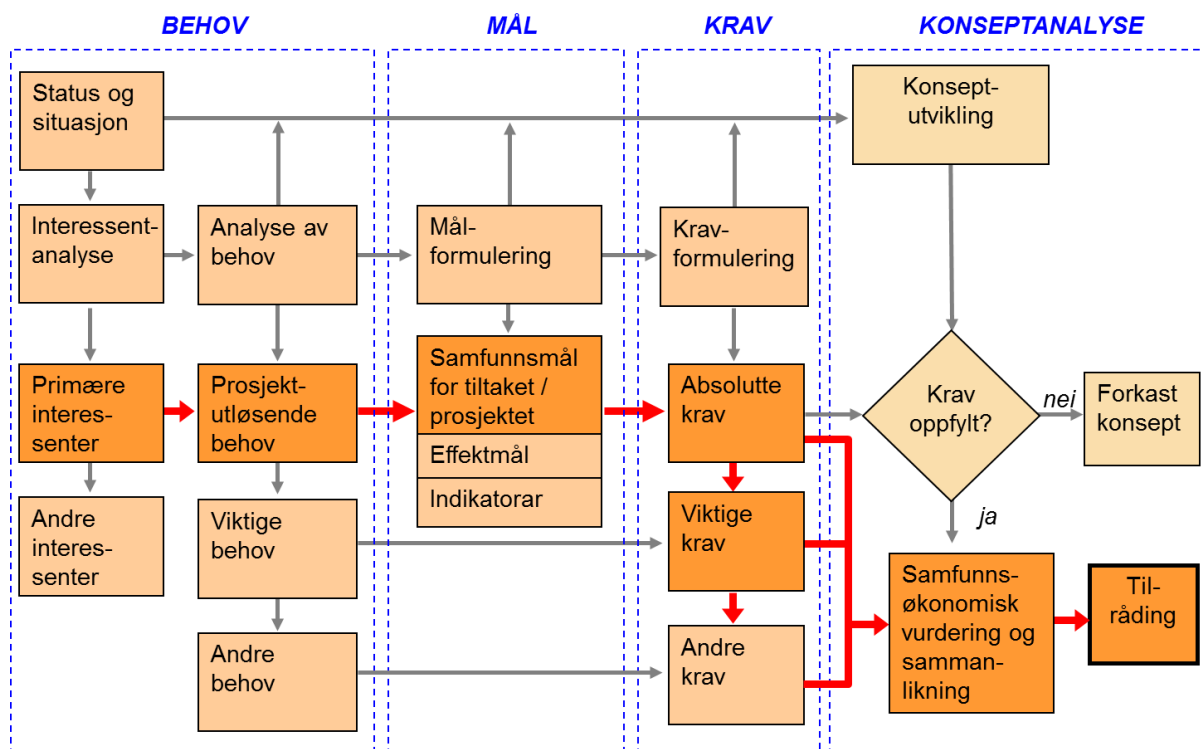
KVU/KS1 er kvalitetssikring i forkant av planlegging etter plan- og bygningsloven (PBL), og skal gjennomføres for alle prosjekt større enn 500 millioner kroner, og som ikke er avklart med bevilgninger. I denne prosessen er Jernbaneverket pålagt å gjennomføre KVU-prosess for IC-området. Etaten skal utarbeide en konseptvalgutredning (KVU) som skal gjennomgå en ekstern kvalitetssikring (KS1) av konsulenter som har rammeavtale med Finansdepartementet.

Ved utarbeidelse av KVU legges det vekt på en åpen prosess med bred deltakelse fra kommuner, fylkeskommuner, næringsliv og ulike interesseorganisasjoner. KVU-verkstedet er en del av slik medvirkning tidlig i prosessen. Hensikten med KVU er å vurdere alternative måter å løse transportbehov på.

Gjennom KS1 skal det vurderes og anbefales hvilket eller hvilke konsept som er riktig utgangspunkt for videre planlegging etter Plan- og bygningsloven (kommuneplan, reguleringsplan). Vurderingene skal sikre at tiltak gjennomføres i et overordnet perspektiv for å ivareta et antatt behov for økning/forbedring av transportsystemet på strekningen(e) - og løser felles behov for området/regionen mv.

Dette arbeidet skal igjen danne grunnlag for et overordnet prinsippvedtak i Regjeringen om valg av utbyggingskonsept, og godkjenning av videre planlegging basert på valgte konsept. Prioritering mellom ulike prosjekter skal som tidligere skje gjennom Nasjonal transportplan (NTP).

Hovedelementene i en KVU er å vurdere de **behov** som ligger bak og som utløser tiltaket, hvilke **mål** som dette skal underbygge, hvilke **krav** som skal settes til tiltaket og som det skal evalueres i forhold til, og hvilke løsningsforslag i form av konsepter som er aktuelle og som skal evalueres i en **konseptanalyse** med forslag til prinsipper og retningslinjer for videre formell planlegging etter Plan- og bygningsloven. Figuren under viser en skjematisk framstilling av dette. De røde pilene, eller den røde tråden, i en KVU er de viktigste sammenhengene som skal lede fram til en anbefaling.



Oversikt over elementene i en KVU-prosess, med de viktigste sammenhengene marker som "den røde linjen"

1.3 PROGRAM - VERKSTED

DAG 1 - 7. april

- 1000 Velkommen v/ Anne-Siri Haugen
Innledninger - mål, hensikt og tema,
behovsskjema
- 1100 Tema BEHOV
- gruppearbeid i trinn
- 1215 LUNSJ
- 1315 Tema MÅL
- gruppearbeid i trinn
- plenum
- 1500 Pause (omgruppering)
- 1510 Tema KONSEPTER – Intro
- 1540 Tema KONSEPTER – Trinn 1 + 2
- gruppearbeid i trinn
- 1700 Pause m. enkel servering
- 1715 Tema KONSEKVENSER
(omgruppering)
- 1800 Strek satt!

DAG 2 - 8. april

- 0830 Oppstart og tilbakeblikk i plenum
- 0900 Tema KONSEPTER – Steg 4
- (mulighetsstudier/utfordringer)
- gruppearbeid m. caférunder
- 1145 LUNSJ
- 1230 Tema EFFEKTER OG VIRKNINGER
- 1315 Tema KONSEPTER – Trinn 3
- gruppearbeid
- 1420 Tema EFFEKTER OG VIRKNINGER
- 1450 Avslutning og evaluering
- 1500 Strek satt!



1.4 DELTAGERE

I forkant av verkstedet er det gjort en vurdering av hvilke grupper som berøres eller har interesse av prosjektene og transportbehov i transportkorridoren Oslo-Halden. Denne interessentanalysen har vært grunnlag for å invitere deltakere til verkstedet. Det er lagt vekt på å invitere deltakerne slik at de dekker mange ulike interesser og sikre bred kunnskap. I verkstedet ønskes det å dra nytte av deltakernes ideer og innspill, ikke nødvendigvis arbeidsgivers eller organisasjonens offisielle holdning. Deltagerne skal ikke representere sine arbeidsgivere, men er med i form av sin innsikt, interesser og fagkompetanse.

Deltagere	Firma
Bakke, Ulf	NSB
Bechmann, Elisabeth	Statens vegvesen
Bjerkely, Hans Jan	Naturvernforbundet Østfold
Bjerkemyr, Hans Arne	Østfold fylkeskommune, Rådgiver samferdsel
Bryne, Bjørn	Høyhastighetsbane Østfold
Carlsen, Siri Mette	JBV-Prosjektmedarbeider KVV Østfold
Drømtorp, Åse	Jernbaneverket Plan Øst, Strekningsansvarlig
Eidsmoen, Terje	JBV, Godsstrategi
Engsmyr, Jan O	Sarpsborg kommune, ordfører
Evensen, Espen N	NHO Oslo, Akershus og Østfold
Gartmann, Geir	Fylkesmannen i Østfold, miljøvern
Germiso, Mekonnen	Framtiden i våre hender
Granquist, Tom	Akershus fylkeskommune, Samferdselssjef
Græsdal, Kjell Arne	Fredrikstad Utvikling, daglig leder
Haabeth, Ole	Fylkesordfører Østfold
Halvorsen, Alf Petter	Vekst i Sarpsborg, daglig leder
Haug, Jostein	Østfold fylkeskommune, Samferdselssjef
Hornnæs, Hege	Sarpsborg kommune - Adm
Johnsen, Børre	Østfold kollektivtrafikk, dir
Kant, Gretha	Leder Jernbaneforum Øst
Kolstad, Helge	Fylkestinget Østfold AP
Krogsvold; Paul Erik	Moss kommune, ordfører
Laabak, Bjørnar	Fredrikstad kommune, gruppeleder FrP (møter for ordfører)
Laursen, Gunnar	Moss industriforening
Lunde, Alf Gunnar	ROM, Eiendomssjef område Østfold
Lystad, Tom	Moss Havn (repr Borg havn)
Mathisen, Fredrik	ROM, Eiendom
Myhre, Kjell	CargoNet Group, stabsjef
Navestad, Karl Erik	Høegh Eiendom AS, Regionsansvarlig Follo/Østfold
Nilsen, Kenneth	JBV - Kapasitet
Nygaard, Trine H	Fredrikstad kommune, overing.
Nygård, Jon-Ivar	Fredrikstad kommune, gruppeleder AP
Pettersen, Terje	Moss kommune, kommuneplanlegger
Ramtvedt, Knut	Østfold fylkeskommune, Rådgiver planseksjon
Riis, Bodil	JBV - Strekningsansvarlig Østfoldbanen
Rom, AndersHolen	Høyhastighetsbane Østfold
Rønningen, Hans Jørn	Rygge kommune, pol
Salomonsen, Oddvar	KYSTVERKET Sørøst
Savert, Alexander	For jernbane
Skartsæterhagen, Svein	JBV, Kapasitet

Deltagere	Firma
Skyberg, Ivar	Høyhastighetsbane Østfold
Stranger, Caroline	Studentparlamentet Østfold
Stubberød, Morten	Trafikkplanlegger Ruter AS
Sørås, Espen N	Halden kommune
Tempte, Gina	JBV, samf øk
Trevor, Anne Grete	Rygge kommune, kommuneplanlegger
Vindenes, Håkon	Statens vegvesen
Vister, Sigmund	Sarpsborg kommune, Kommunesjef samfunn, økonomi og kultur
Walberg, Gaute	Råde kommune adm

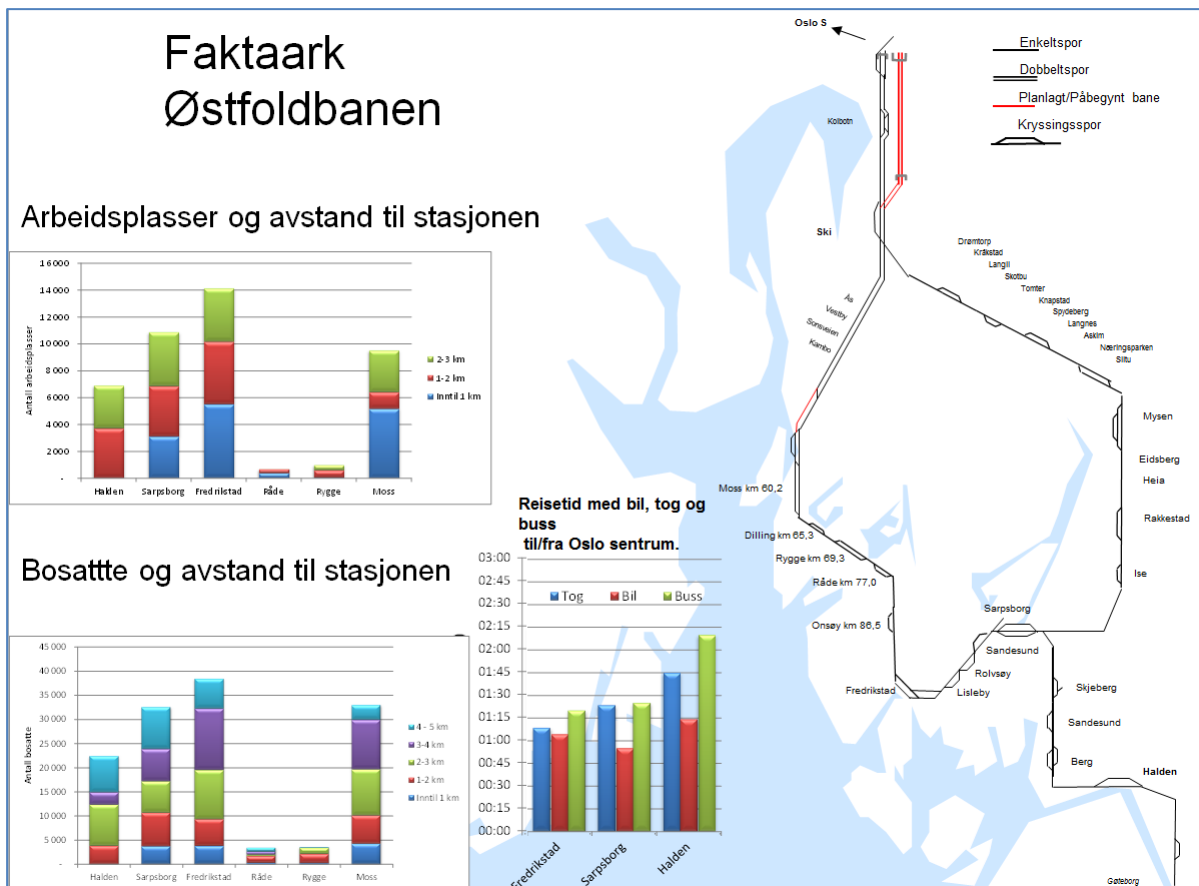
Prosjektet - Stab	Firma
Grennes, Terje	PL Vestfold
Grimstad, Sara B	PL-støtte
Haugen, Anne Siri	PL
Ingholm, Leif	PL-støtte Østfold
Lindseth, Marit S	PL-støtte Vestfold
Larazo, Miguel	JBV Info
Nordli, Elisabeth	PL Østfold
Skarpen, Thor Erik	JBV Info
Voldsund, Helge	PL Dovrebanen
Brocket, Susan	Prosess-støtte
Farner, Asle	Prosessleder
Heieraas, Thora	Norconsult
Duun, Hans Petter	Norconsult



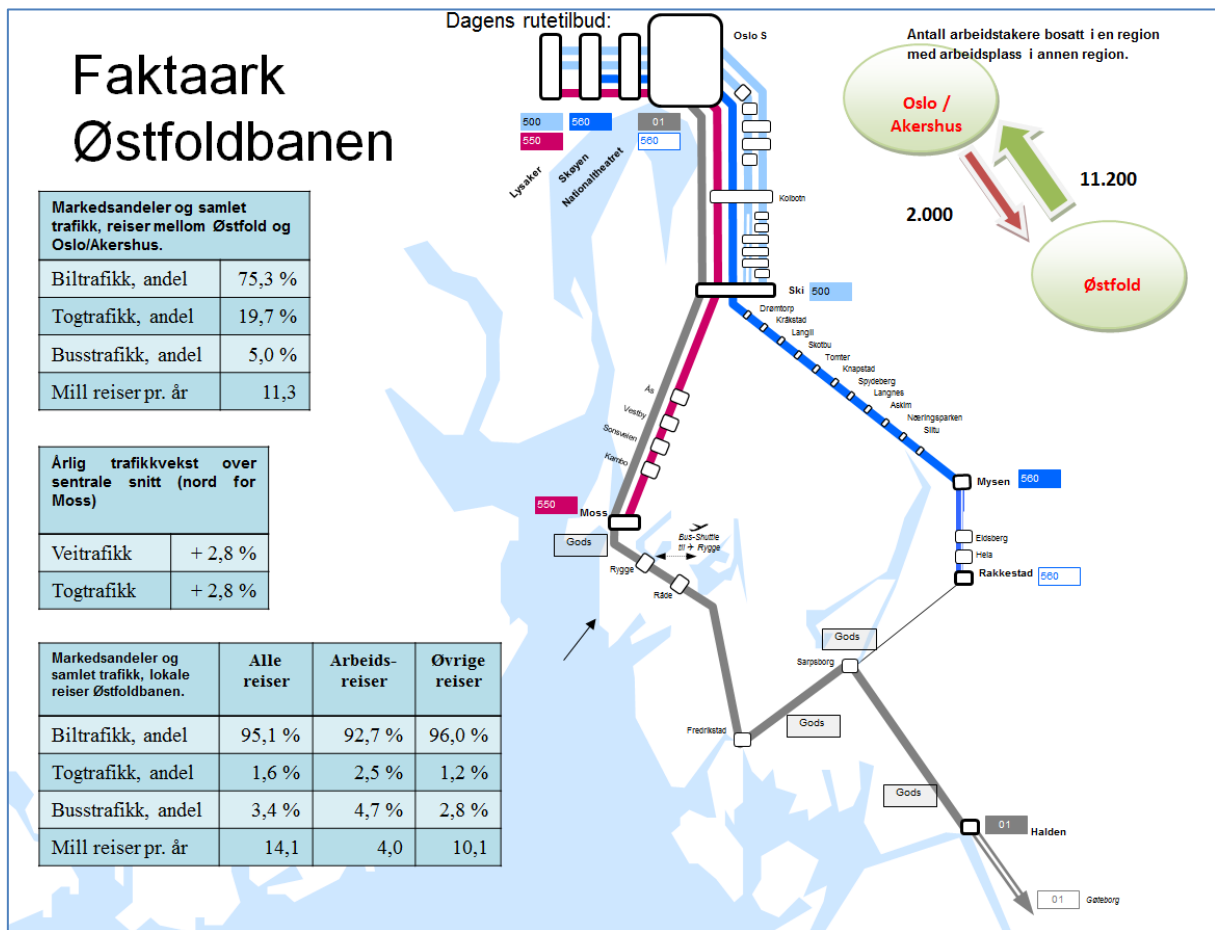
2 Rammeverk / faglige innledninger

2.1 DAGENS SITUASJON, ØSTFOLDBANEN

I verkstedmappen lå det en oversikt over dagens linjekonsept, dagens pendlertrafikk, årlig trafikkvekst, bosatte og arbeidsplasser i forhold til avstand fra dagens stasjon og kart som viser dagens infrastruktur. Informasjons-ark om dagens situasjon er vist under.



Fra fakta-ark om Østfoldbanen i mappe delt ut til deltagerne på verkstedet



Fra fakta-ark Østfoldbanen i mappe delt ut til deltagerne på verkstedet

2.2 MULIGHETSSTUDIEN

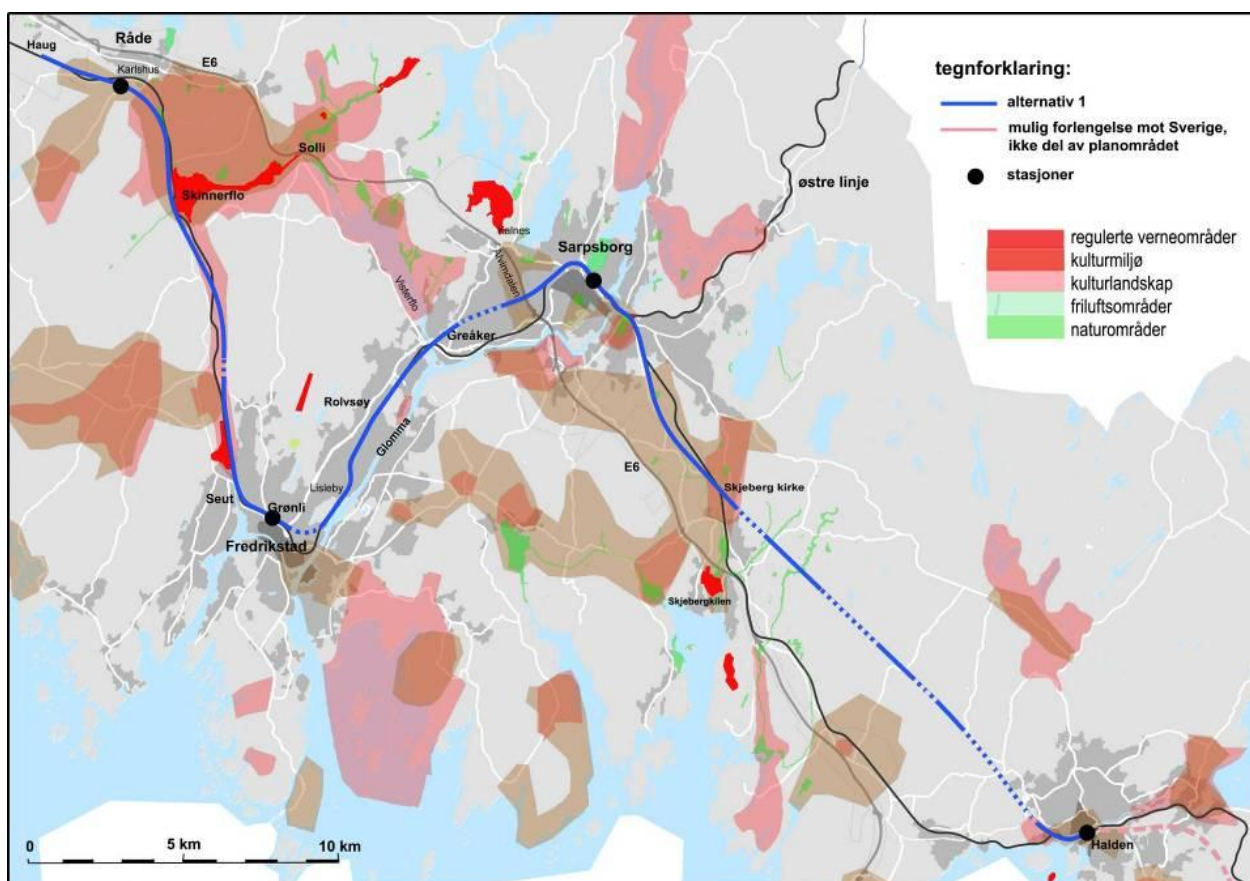
Høsten 2009 startet arbeidet med en mulighetsstudie for Øst- og Vestfoldbanen, som et første skritt mot revisjon av Jernbaneverkets IC-strategi. Underveis i dette arbeidet med mulighetsstudien ble det bestemt at endelig valg av utbyggingsprinsipp skal tas gjennom en konseptvalgutredning (KVU).

Mulighetsstudien tar for seg to hovedalternativer og belyser konsekvenser og egenskaper ved disse.

Hovedalternativ 1:

Følgende premisser er lagt for utforming av hovedalternativ 1.

- Sentral stasjonslokalisering
- Best mulig kjøretid, dim. 200 km/t

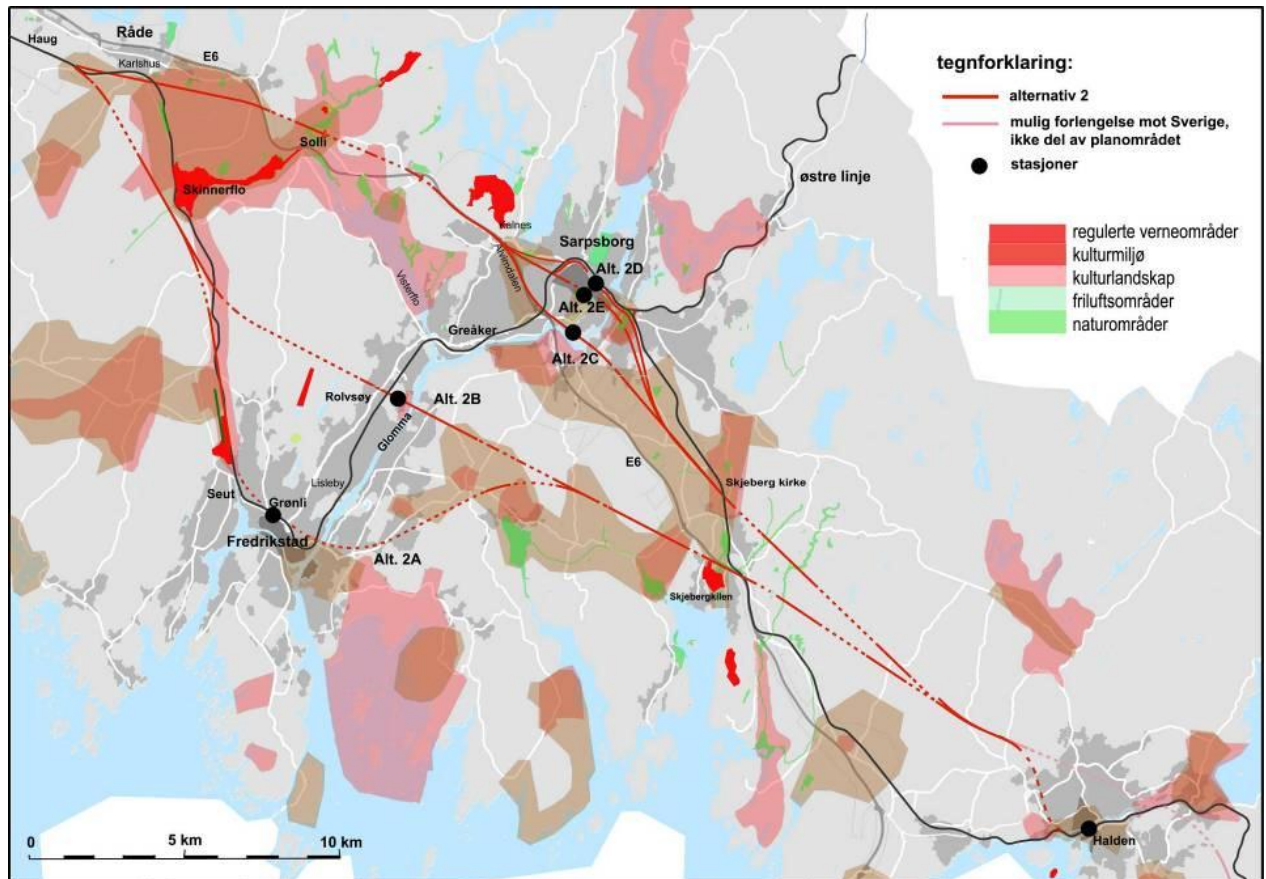


Fra Mulighetsstudien, hovedalternativ 1

Hovedalternativ 2:

Følgende premisser er lagt for utforming av hovedalternativ 2.

- Hastighetsstandard 250, gjennomgående
- Best mulig stasjons- og knutepunktslokalisering



Fra Mulighetsstudien, hovedalternativ 2.

Kjøretidsberegninger

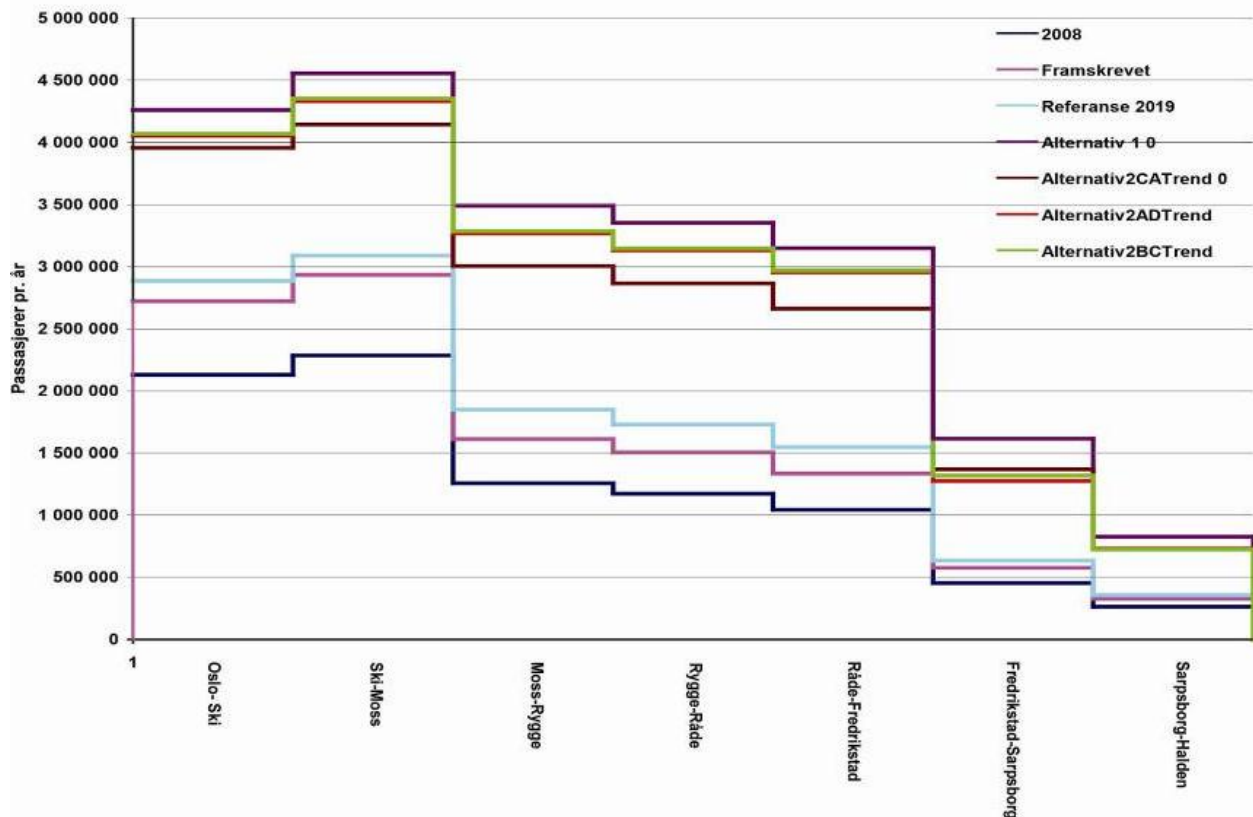
Tabellen under viser kjøretidsberegninger fra Mulighetsstudien to hovedalternativer og i forhold til bil og buss.

Kjøretidsberegninger fra Mulighetsstudien

Kjøretider	Oslo - Fredrikstad	Oslo -Sarpsborg	Oslo - Halden
Dagens kjøretider	1 t 8 min	1 t 24 min	1 t 45 min
Fullstoppende IC-tog hovedalt 1/ hovedalt 2 (pendelen om alle stasjoner)	48 min/ 45-49 min	55 min/59 min-1 t 3 min	1 t 9 min.
IC-tog i redusert stoppmønster hovedalt 1/ hovedalt 2 (pendelen på ny linje i 2-alt)	41 min/ 39min	48 min/ 40 min	1 t 2 min/ 53-55 min
Godstog, topphast. 90/100 km/t			1 t 15 min/1 t 9 min
Bil utenom rush/ i rush	1 t 4 min/ 1 t 12 min	55 min/ 1 t 4min	1 t 14 min/ 1 t 24 min
Buss	1 t 20 min	1 t 35 min	2 t 15 min

Markedsanalyse

Figuren under viser passasjergrunnlag stasjonsvis ved ulike alternativer i Mulighetsstudien.



Fra Mulighetsstudien. Prognose for passasjervekst ved ulike alternativer, passasjer pr år delstrekninger

Oppsummering mulighetsstudien

Mulighetsstudien oppsummer resultatene fra vurderingene i følgende punkter

- Det er behov for et høykvalitet kollektivtilbud i IC-området. Hvis ikke kommer veksten på veg
- Konkurransefortrinn for IC er fremføringstid og kapasitet
- Hovedalternativ 2 kan ikke betjene både Sarpsborg og Fredrikstad
- Investeringskostnadene er i samme størrelsesorden for begge hovedalternativer, men 2A om Fredrikstad er dyreste variant
- Det ventes sterk trafikkvekst
- Vurderte alternativer har store kjøretidsreduksjoner. Høyhastighetstog: 14 minutter forskjell.
- Alternativene gir sterk kapasitetsvekst, men sammensetning av tilbud er avgjørende og flaskehals er Ski - Moss
- Ingen av alternativene er samfunnsøkonomisk lønnsomme ihht gjeldende metodikk, hovedalternativ 1 kommer best ut
- **Valg av utbyggingsprinsipp skjer etter KVVU**

3 Verkstedet

3.1 OPPLEGG

Verkstedsarbeidet er gjennomført etter et trinnvis opplegg, der arbeidsform er gruppearbeid med ulike gruppesammensetninger i de enkelte trinn ("homogene" interessentgrupper og blandede grupper). I grove trekk er verkstedet gjennomført etter følgende opplegg:

1. Forventninger (homogene arbeidsgrupper)
 - klargjøre deltagernes forventninger til verkstedet
2. Behov (homogene arbeidsgrupper)
 - hvilke transportbehov eksisterer det innenfor studieområdet
3. Mål (homogene arbeidsgrupper)
 - samfunns mål og effektmål
4. Konsepter (blandende grupper)
 - Trinn 1
 - hvordan innfri behov/mål ved å redusere behovet for transport
 - Trinn 2
 - hvordan innfri behov/mål ved effektivisering av dagens infrastruktur
 - Trinn 3
 - hvordan innfri behov/mål ved små/få ombyggingstiltak
 - Trinn 4
 - hvordan innfri behov/mål ved større infrastrukturtiltak

Arbeidet i gruppene foregikk gjennom innspill fra hver enkelt deltaker (notert på lapper) som så igjen ble diskutert og "rangert" innad i de ulike gruppene. De prioriterte innspillene ble oppsummert og presentert de øvrige gruppene ved hjelp av "cafébesøk" - hvor det var muligheter for å kommentere forslagene (gule lapper for enig og rosa lapper for uenig).

3.2 DE HOMOGENE GRUPPENE

I forbindelse med forventninger, behov og mål ble deltagerne delt inn i homogene grupper, se oversikten på neste side.

På grunn av enkelte forfall, ble det i forbindelse med behov og mål gjort noen endringer i gruppesammensetningen:

Behov

- Gruppe B og C slås sammen
- Gruppe E og F slås sammen
- Gruppe J og K slås sammen

Mål

- Som for Behov, med unntak av at gruppe B og C splittes

Tabell: Gruppeinndeling "homogene" grupper.

<p>Gruppe A – "MILJØ"</p> <p>Geir Gartmann Hans Jan Bjerkely Mekonnen Germiso</p>	<p>Gruppe B – "NÆRINGSLIV"</p> <p>Gunnar Laursen Espen N Evensen Kjell Arne Græsdal Reidar Hansen</p>	<p>Gruppe C – "EIENDOM"</p> <p>Alf Gunnar Lunde Fredrik Mathisen Karl Erik Navestad Alf Petter Halvorsen</p>	<p>Gruppe D – "KOMMUNE-PLAN"</p> <p>Anne Grete Trevor Gaute Walberg Terje Pettersen Trine H Nygaard Espen N Sørås Hege Hornnæs Sigmund Vister</p>
<p>Gruppe E – "HØYHASTIGHET"</p> <p>Anders Holen Rom Bjørn Bryne Ivar Skyberg Svein Skartsæterhagen</p>	<p>Gruppe F - JBV</p> <p>Gina Temte Kenneth Nilsen Terje Eidsmoen Siri Mette Carlsen Åse Drømtorp Bodil Riis</p>	<p>Gruppe G - "REGION"</p> <p>Håkon Vindenes Knut Ramtvedt Oddvar Salomonsen Tom Granquist Hans Arne Bjerkemyr Jostein Haug Elisabeth Bechmann</p>	<p>Gruppe H - "ORDFØRERE"</p> <p>Bjørnar Laabak Paul Erik Krogs vold Jan O Engsmyr Ole Haabeth</p>
<p>Gruppe I - "POLITIKERE"</p> <p>Hans Jørn Rønningen Jon-Ivar Nygård Helge Kolstad</p>	<p>Gruppe J - "INTERESSEGRUPPE JB"</p> <p>Alexander Savert Caroline Stranger Gretha Kant Kjell Myhre</p>	<p>Gruppe K - "KOLLEKTIV"</p> <p>Morten Stubberod Børre Johnsen Ulf Bakke</p>	<p>Gruppe L – "PROSJEKTGRUPPA KVV IC" (JBV)</p> <p>Anne Siri Haugen Elisabeth Nordli Helge Voldsund Leif Ingholm Marit S Lindseth Sara B Grimstad Terje Grennes</p>



3.3 DE HETEROGENE GRUPPENE

Ved overgangen til selve konseptutarbeiding ble de homogene gruppene endret til heterogene grupper.

(På grunn av enkelte forfall mot slutten av dag 2, ble gjenværende deltagere i gruppe 7 og 8 fordelt ut over på de øvrige gruppene.)

Tabell: Gruppeinndeling "heterogene" grupper.

<p>Gruppe 1</p> <p>Espen N Sørås Alf Gunnar Lunde Helge Kolstad Kenneth Nilsen Hans A Bjerkemyr Elisabeth Nordli</p>	<p>Gruppe 2</p> <p>Hege Hornnæs Fredrik Mathisen Hans Jan Bjerkely Svein Skartsæterhagen Ulf Bakke Jostein Haug Helge Voldsund</p>	<p>Gruppe 3</p> <p>Bjørnar Laabak Sigmund Vister Alexander Savert Karl Erik Navestad Mekonnen Germiso Terje Eidsmoen Leif Ingholm</p>	<p>Gruppe 4</p> <p>Gunnar Laursen Elisabeth Bechmann Paul Erik Krogs vold Bodil Riis Caroline Stranger Åse Drømtorp Alf Petter Halvorsen Geir Gartmann</p>
<p>Gruppe 5</p> <p>Anne Grete Trevor Jan O Engsmyr Bjørn Bryne Espen N Evensen Gretha Kant Håkon Vindenes Marit S Lindseth</p>	<p>Gruppe 6</p> <p>Gaute Walberg Ivar Skyberg Kjell Myhre Knut Ramtvedt Ole Haabeth Sara B Grimstad</p>	<p>Gruppe 7</p> <p>Anders Holen Rom Hans Jørn Rønningen Morten Stubberod Terje Pettersen Oddvar Salomonsen Siri Mette Carlsen Kjell Arne Græsdal</p>	<p>Gruppe 8</p> <p>Jon-Ivar Nygård Trine H Nygaard Børre Johnsen Gina Tempte Tom Granquist Terje Grennes</p>



4 Forventninger

Deltakerne ble innledningsvis bedt om å beskrive sine forventninger til prosessen gruppevis. Gruppene var organisert etter interessefelt, og representerte ulike interessegrupper.

Gruppe	Fagfelt	Forventninger
A	Miljø	Det må skje noe på jernbanesiden – bare å komme i gang.
B	Næringsliv	Eksisterende planer må realiseres innen 2020
C	Eiendom	Komme frem til trasé og stoppmønster slik at man kan planlegge knutepunktsutvikling
D	Kommunale areal- og transportplanleggere	Ønsker avklaring rundt de mange båndlagte arealene man sitter med, ref tidligere planer/runder
E	Høyhastighet (planleggere)	Ønsker at man skal se på det helhetlige transportbehovet – ikke tenke biter, men på et komplett transportsystem
F	JBV – Planleggere	Få klarlagt premissene, samt få fortgang i planleggingen
G	Regionale (etater)	Se at man nærmer seg valg av en korridor for trasé
H	Ordførere	Holde tempoet – fokus på kapasitet og ikke bare på hastighet
I	Politikere	Få fortgang i prosessen, og få kapasitet for gods
J	Interessegruppe Jernbane	Få en felles forståelse om at det er IC vi lager en KVV for, og at vi i løpet av dag 2 vil finne en løsning man kan enes om – slik at man kan få fortgang i saken
K	Kollektiv	Få en oversikt og et tidsperspektiv
L	JBV – KVV IC	Få gode innspill til prosessen videre



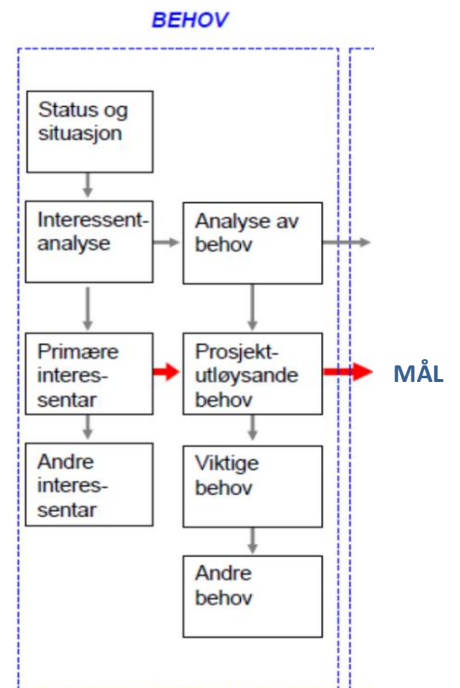
5 Behov

5.1 INNLEDNING

Behovsanalysen er det første trinnet i KVV-prosessen. Dette handler om begrunnelse for tiltaket og er nært knyttet til ulike interesser. Et behov kan beskrives som:

- noe som etterspørres
- noe man har bruk for, trang til eller krav på
- noe som mange eller noen få har
- noe som er ønskelig, eller som er objektivt nødvendig

Hvert enkelt gruppe-medlem ble bedt om å liste opp viktige **trafikkale behov**, og **andre behov**, før hver enkelt gruppe i samråd kom fremt til gruppens "**viktigste behov**". Resultatene fra dette gruppearbeidet er presentert i de påfølgende delkapitler.



5.2 GRUPPE A – “MILJØ”

Viktigste Behov

- Kapasitet pendlere IC
- Gods utland
- Redusere CO₂
- Unngå å utvide E6

Trafikkale Behov	Andre Behov
<ul style="list-style-type: none"> • 40 år frem i tid; oljefri transport av mennesker og varer lokalt, gods og høyhastighet • Persontrafikk til/fra Oslo, spesielt dagpendlere som kan bo i Østfoldbyene • Flere tog for persontransport (byutvikling) • Oslopendlerne "Intercity-segmentet": tog i rute • Bedre tilrettelegging og sentrale stasjoner (sykkel, kollektivtrafikk) • Godstrafikk fra utlandet og bort fra E6 • Gjennomgående godstransport fra Oslo /Bergen/Trondheim til Tyskland, Nederland og videre 	<ul style="list-style-type: none"> • Redusere støy og luftforurensning lokalt(støy og NOx-partikler) globalt (CO₂) • Mindre bilkjøring (utslipp, CO₂, støy og støy) • Redusert støybelastning • Reduksjon i annen forurensning, veistøy mm fra personbiler og lastebiler • Mindre behov for videre E6 utbygging • Bevare dyrket mark (matproduksjon)

5.3 GRUPPE B + C – “NÆRINGS LIV + EIENDOM”

Viktigste Behov

- Pålitelighet i transporttilbudet
- Hurtig godsfremføring
- Reisetid (person) innenfor 1 time
- Fortetting arealer, byutvikling, knutepunktutvikling

Trafikale Behov	Andre Behov
<ul style="list-style-type: none"> • Intermodale løsninger • Begynnende lokaltrafikk i Nedre Glomma • Økt frekvens på persontrafikk • Pendling • Frekvens tog Moss - Alnabru • Økt frekvens på godstrafikk • Gods på bane inn/ut av landet for å avlaste E6 • Feedertog med containere Moss-Vestby • Sidespor Vestby • Sidespor Moss havn for gods • Punktlighet • Regional transport av gods - krever flere godsruiter • "DHL-type" godstrafikk • Vedlikehold • Bedre adkomst med bil til transportpunktene • Effektive kollektivknutepunkter • Miljøtransport • Bussavganger mellom små steder og byene • Avganger som følger klokken - lett å huske (stive ruter) • Arbeidsreiser mellom byene • Arbeidsreiser mot Osloregionen inkl Follo • Turist- og forretningsreiser som del av flyreiser • Familietransport med husdyr • Persontransport med sykkel • Personreiser kollektiv 	<ul style="list-style-type: none"> • Tilgang til kompetanse for virksomheter - rekruttering innenfor 1 times reisetid • Økt befolkningstetthet krever gode forbindelser inn og ut • Tillit til statlig planlegging • Tett dialog mellom næring/off i planprosesser • (Investor)tro på fremtiden, lokal og regional planlegging • Signaler som fungerer • Byutvikling • Opplevelsesreiser • Boliger og arbeidsplasser sentralt på/ved knutepunktet • Etablere godssatelitter utenom byene, for eksempel Vestby • Utvikling av areal rundt knutepunktene • Tilbud på/ved knutepunktene



5.4 GRUPPE D – “KOMMUNEPLANLEGGERE”

Viktigste Behov

- Knutepunktutvikling
- Gods
- By/sted og samfunnsutvikling
- Rygge flyplass

Trafikale Behov	Andre Behov
<ul style="list-style-type: none"> • Et effektivt godstransportsystem som er en reell konkurrent til biltransport • Hyppige og presise avganger • Bedre parkeringskapasitet • Effektiv transportsystem som treffer publikum og brukere der de er • Godstransport - Inter modalitet • Høy avgangsfrekvens • Transport til/fra Moss lufthavn Rygge • Persontransport til/fra UMB-Ås • Persontrafikk skole/arbeid • Knutepunktutvikling - bane, buss, sykkel • Pendlingstransport • Persontrafikk langdistanse utland/innland • Kort reisetid • Persontransport arbeid og fritid • Persontransport mellom byene og Oslo 	<ul style="list-style-type: none"> • Bidra til riktig by og samfunnsutvikling • Miljøhensyn • Ivareta kulturmiljø • Støybegrensing i byområder • Flerkjerneutvikling- Oslofjordperspektiv • Sikring av trasé i forhold til byområde • Endre reisemiddelfordeling - miljøvennlig transportutvikling • Frigjøre sjøfronten • Utvikle byens attraktivitet - godt togtilbud et virkemiddel • Knutepunktutvikling som en del av byutvikling • Stasjonsutvikling, byutvikling, sentrumsarealer • Sentrale stasjonslokaliseringer som bygger opp under bred samfunns- og byutvikling • Gode stasjonsbygg med god info "signalbygg" for stedet • Sykehuset



5.5 GRUPPE E+F – “HØYHASTIGHET + JBV”

Viktigste Behov

- Persontrafikk til/fra Oslo
 - a. Reisetid
 - b. Frekvens
 - c. Punktlighet
 - d. Kapasitet
- Tilgjengelighet (gode knutepunkt)
- Godstransport mellom Europa og Norge
- Regional utvikling/Byutvikling
- Miljøvennlig transport
- Persontrafikk internt i regionen

Trafikale Behov	Andre Behov
<ul style="list-style-type: none"> • Rask persontrafikk mellom Oslo-området og kontinentet • Rask persontrafikk mellom tettstedene/byene i Østfold • Godt reisetilbud mellom Oslo og byene • Personreiser til/fra Oslo (arbeidsreiser, IC-reiser) • Kort reisetid (til/fra Oslo og mellom stasjonen på Østfoldbanen) • Flere togavganger, presise avganger, kortere reisetid • Høy frekvens persontrafikk (4 tog/time) • God kapasitet person/gods • Godstransport fra Norden/Europa til sentrale østlandsområdet • Flere seter pr. time enn i dag • Godskapasitet over hele døgnet • Avlaste vegnettet ved at mer gods går på bane • Behov for mer kapasitet på veg • Tilrettelegging for miljøvennlig godstransport fra Europa • Forvalte statlige midler på best mulig måte • Gode intermodale knutepunkt • Annen kollektivtrafikk (enn tog) til/fra • Gode parkeringsfasiliteter • Sentralt lokaliserte stasjoner samlokalisert med senteret for lokal kollektivtrafikk • Forutsigbar reise fra start til slutt • Punktlig togtilbud • Kort ventetid, ingen forsinkelser • God informasjon • Koordinere utbygging av IC med andre jernbaneprosjekter, for eksempel implementering av ERTMS 	<ul style="list-style-type: none"> • Sentrale stasjoner (lett å bruke, synergier osv.) • Attraktive områder å bo og flytte til • Stort felles bo- og arbeidsmarked • Regional + byutvikling • Regionen har behov for å tilrettelegge for befolkningsvekst i østlandssonen frem mot 2030 med påfølgende transportbehov • Miljøvennlig transport • Redusert miljøbelastning fra transport • Redusere miljøbelastning lokalt og globalt (miljøvennlig transport)



5.6 GRUPPE G – “REGION”

Viktigste Behov

- Arbeidspendling mot Oslo og mellom regioner (økende etterspørsel)
- Godstransport (behov for å overføre fra veg/reducere kostnadene ved banetransport)
- Klima
- Regional utvikling (fysisk og sosialt)

Trafikale Behov	Andre Behov
<ul style="list-style-type: none"> • Pendlertransport mellom byene og Oslo • Flytte større antall reisende • Løse pendlertrafikken (kapasitet, kvalitet) • Etterspørselsbasert behov for økt kapasitet knyttet til arbeidsreiser mot Oslo på kort og lang sikt - befolkningsvekst • Lokaltrafikk internt i Nedre Glomma regionen • Reise til andre regioner • Fjerntog og internasjonal trafikk • Flytte gods fra vei til bane • Godstransport fra utlandet til omlastningsterminaler • God tilknytning til godshavnene Moss og Borg • Fritidsreiser (ferie/opplevelser) også knyttet til Moss lufthavn Rygge 	<ul style="list-style-type: none"> • Redusere biltrafikk pga miljø/ulykker • Redusere trafikkulykker • Rygge flyplass • Knutepunktutvikling • Redusere klimagassutslipp og redusere avhengighet for fossilt brensel • Unngå trafikkbelastning i byene - mindre miljøbelastning • Behov knyttet til det å ivareta og styrke frivillighetskulturen i lokalsamfunnene. Dette er avhengig av punktlighet og komfort ifm arbeidsreiser • Utvikling av regioner og tettsteder • Integrere Østfold-byer med Oslos bo/arb marked for å styrke konkurranseevner, styrke regional utvikling • Byutvikling/reducere presset på Oslo-regionene

5.7 GRUPPE H – “ORDFØRERE”

Viktigste Behov

- Dobbeltspor gjennom byene for å bedre kapasitet
- Sammenhengende utbygging
- Mer gods
- Flere persontog
- Reisetid

Trafikale Behov	Andre Behov
<ul style="list-style-type: none"> • Dobbeltspor - hele strekningen bygges kontinuerlig Oslo-Halden • Stasjoner i sentrum • Stopp der folk bor • Lavere pris på tog • Pendling - begge retninger • Punktlighet • Frekvens; hyppigere avganger på persontog Intercity • Redusert reisetid fra Østfold til Oslo • Gods på bane • Mindre godstrafikk på E6 • Gods fra utlandet til Norge/Østfold • Mindre persontrafikk på E6 • Bedret forbindelse mot Gøteborg 	<ul style="list-style-type: none"> • Kortere reisetid Gøteborg - København • Intermodal satsning gods (fly, veg, bane, båt) Ryggeregionen • Buss-tilbud til stasjonene • Etablering av stasjoner som trafikk-knutepunkt buss, taxi, sykkel etc. • Byutvikling • Stasjoner som del av byutviklingen • Bedre logistikken hos en del bedrifter som ligger langs nåværende trasé • Redusere transportkostnader hos en del bedrifter • Gods direkte fra bedrifter til tog

5.8 GRUPPE I – “POLITIKERE”

Viktigste Behov

- Arbeidsreiser
- Gods bort fra vei
- Byutvikling

Trafikale Behov	Andre Behov
<ul style="list-style-type: none"> • Flytog Rygge • Varedistribusjon • Godsløsninger, veg/bane i sammenheng • Langtransport • Mindre "zikzak", redusere transport i hverdagen • 50000 nye innbyggere i Nedre Glomma regionen neste 40 år - dobbeltspor gjennom byene • Møte befolkningsveksten • Løse pendlingsbehovet • Handel, tjenester • Intercity løsningen slik den foreligger - grønn linje gjennom de 6 Østfoldstasjonene 	<ul style="list-style-type: none"> • Reiseopplevelse • Vri transportmønster for både gods og persontransport av hensyn til miljø/klima • Redusere lastebiltrafikk på E6 • Redusere reisetid • Redusere avgasser - ikke flere kuldelokk • Økt verdiskapning lokalt, byutvikling - frigjort areal • Utvikle bykjerner • Fornuftig arealdisponering

5.9 GRUPPE J+K – “INTERESSEGRUPPE JERNBANE + KOLLEKTIV”

Viktigste Behov

- Persontrafikk (lokalt/pendling/utland)
- Gods
- Internasjonalt terminaler/havner(N)
- Robust infrastruktur over grensen - fremtidsrettet

Trafikale Behov	Andre Behov
<ul style="list-style-type: none"> • Transport for pendlere • Kapasitet for persontransport • Enkle og klare ruter som er lette å huske for de reisende (stive ruter) • Transport av/for ferie/fritid • Tenk langsiktig og fremtidsrettet, ta hensyn til eventuell utvikling av høyhastighet bane (utland) • Gode knutepunkter ift lokaltrafikken • Gods - industrien i byene i Østfold - ulike næringer ulike behov • Robust infrastruktur som ivaretar person og godstrafikk på best måte • Gods - kapasitet, fremkommelighet, rask fremføring - fokus fra kontinentet/Gøteborg • Gods - frekvens forutsigbarhet i takt med produksjon • Gods - forlenge dobbeltspor Halden -grensen (med i IC-strategi) • Gods-terminaler 	<ul style="list-style-type: none"> • Gods - terminaler i tilknytning til industriområder • Gods Tilrettelegging for industriarealer/cluster i nærhet av bane • Gods- Tilfredsstillende tilgang v/sidespor til industrivirksomhet og cluster • Gods og persontransport er for lite effektivt i forhold til utland, tregt, koster svært mye pga dårlig effektivitet • Person- parkering, matebusser til stasjoner • Vegnett i knutepunkter • Stasjonsplassering

5.10 GRUPPE L – “PROSJEKTGRUPPA KVU IC (JBV)”

Viktigste Behov

- Konkurransedyktig tilbud til/fra Oslo og mellom byene
- Kapasitet for økt gods på bane
- Effektive, oversiktlige og sentrale knutepunkter
- Bygge opp om by- og regionutvikling
- Overføre trafikk fra veg til bane (miljø og TS)

Trafikale Behov	Andre Behov
<ul style="list-style-type: none"> • Mer miljøvennlig transport • Redusere ulykker på veg • Konkurrere med bil - overføre fra veg til bane • Godstransport Utlandet • Kapasitet - økte godsmengder • God tilrettelegging for gods • Gods til/fra Oslo • Persontrafikk til/fra Oslo • Rask reisetid til/fra Oslo • Flere IC-tog • Transportere mennesker dit de skal • Betjene Rygge flyplass • Persontransport til utlandet • God kommunikasjon mot Sverige/kontinentet • Fjerntog mot Sverige • God kommunikasjon mellom Østfoldbyene • Persontransport mellom alle byene • Lokaltrafikk mellom byer og tettsteder • Effektiv transport av personer mellom byene i korridoren 	<ul style="list-style-type: none"> • Utvidet bo og arbeidsområde (både Østfoldbyene i mellom og mot Osloregionen) • Samkvem mellom byer • Utvikling region/by • Miljøvennlig transport CO₂ og NO_x • Opprettholde matjord • Renere byluft • Klima • Avlastning til vegtrafikken (miljø, vegkapasitet-frigi til nyttetrafikken, ulykker) • Byutvikling rundt stasjonene • Effektiv og miljøvennlig arealbruk • Gode tilbruker muligheter gang-sykel og buss • Stasjoner sentralt og i byområdene • Behov for økt bo og arbeidsmarked for en konkurransedyktig region

5.11 OPPSUMMERING

Formålet med verkstedet er ikke å bruke resultatene som en form for spørreundersøkelse med opptelling av antall momenter og rangerer dem ut fra hvor mange som har nevnt momentene. Ut fra en samlet gjennomgang av innspillene fra gruppene framstår det like vel et hovedtrekk der særlig fire viktige behov blir dratt fram:

- Behov for effektive personreiser, med særlig vekt på pendlere og reisetid.
- Gode vilkår for godstrafikken hvor bedre kapasitet går gjen som et behov.
- Behov for by- og tettstedsutvikling og regional utvikling med grunnlag i gode knutepunkt
- Behov for bedre miljø, særlig i forhold til å få mer gods over fra veg til bane.

SPØRREUNDERSØKELSE ØSTFOLDBANEN – OPPSUMMERING

I forkant av verkstedet ble gjort en behovsundersøkelse blant de inviterte til verksted i form av et spørreskjema. Nedenfor oppsummeres resultatene.

1. *Hva ser du som de viktigste transportbehovene i korridoren Oslo-Halden i fremtiden?*

Både person- og godstransport ble trukket fram av de fleste respondentene. Samlet var det en tendens til følgende prioritering:

- Persontransport til/fra Oslo
- Godstrafikk til/fra utlandet
- Persontrafikk mellom Østfold-byene og til/fra utlandet
- Lokal godstrafikk

Innenfor dette hovedbildet var det variasjoner. Enkelte av respondentene vektla lokaltog, andre utenlandstrafikk, mens godstrafikken av flere ble trukket fram først. Mer spesifikt ble følgende behov, mål og løsningsforslag nevnt av en eller flere respondenter:

- Kollektivtransport til/fra Rygge lufthavn
- Intermodale logistikknutepunkt
- Se vei og bane i sammenheng
- Stasjonslokalisering som bygger opp under ønsket byutvikling
- Jernbaneforbindelse for gods/containerne mellom Vestby og Moss Havn

2. *Ser du vesentlige utviklingstrekk (næringsliv, utdanning, arbeidsplasser, bosetting, handel, miljø etc.) som vil påvirke transportbehovene?*

De fleste respondentene pekte på befolknings- og arbeidsplassvekst i Oslo-regionen, med regionforstørring og gradvis utvikling av pendlerområdet. Flere trakk fram betydningen av arealpolitikken, med behov for økt konsentrasjon av boligområder og næringsetableringer nær byene/stasjonene i stedet for langs E6. Behovet for en infrastruktur som gir muligheter for overføring av trafikk til miljøvennlige og mindre energiforbrukende transportmidler ble også nevnt av flere.

Andre utviklingstrekk som ble trukket fram eller ønsket belyst av en eller flere respondenter var:

Arealpolitikk

- Underskudd på kompetansearbeidsplasser vil gi økt pendling
- Boligområder planlegges i større grad utviklet i nærhet til transportknutepunkt
- Arbeidsplasser vil, av hensyn til transporteffektivitet, bli plassert nærmere transportknutepunkt
- En konkurransedyktig jernbane, kombinert med et bedre lokalt kollektivtilbud, gjør det lettere å stramme opp arealutnyttelsen og blant annet spare matjord
- Fortetting Nedre Glomma
- Nytt Østfold-sykehus på Kalnes, Sarpsborg

Persontransport

- De nye IC-stasjonene med omlegging av hovedveier kan bli bedre kollektivknutepunkter (bane, buss, taxi) enn dagens løsninger
- Et fremtidig togtilbud bør legge til rette for reiser mellom Østfoldbyene og Ås, som vil få den største veksten i arbeidsplasser på kort sikt
- Kapasitetsgrense E6
- Sterk økning i oljepris vil gi flere arbeids- og feriereiser på bane

Godstransport

- Næringslivet vil ha klyngeetableringer
- Østfold og søndre Follo utvikler seg til å bli meget viktige nasjonale logistikkregioner
- Endringer i havnestrukturen, med mulig erstatning av Oslo havn med Drammen eller Gøteborg, vil bygge opp under en videre utbygging av Oslo-Halden-Gøteborg
- Østfold vil bli viktigere som transittfylke i godstransporten
- Godstransporten vil fortsatt påvirkes av just in time-prinsippet
- Intermodale transporter vil, ut fra miljøhensyn, fokuseres sterkere også fra brukernes side

Tidshorisont

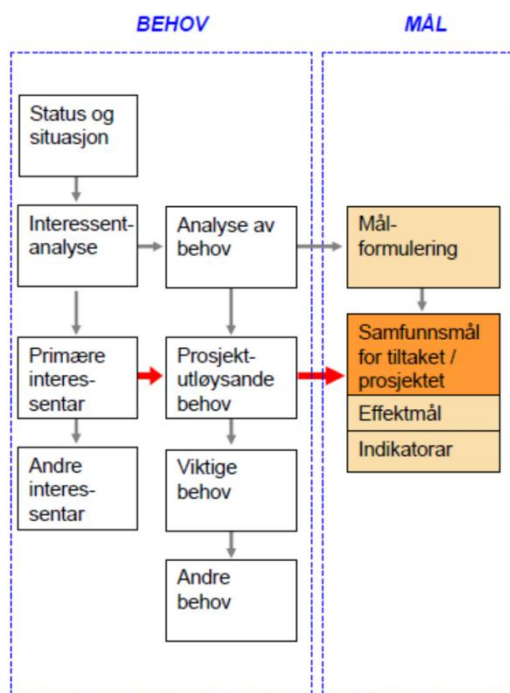
- Transportsystemet bør vurderes i et 100-års perspektiv

6 Mål

6.1 INNLEDNING

Med utgangspunkt i kartlagte behov og diskusjon omkring disse, ble det arbeidet med mål. Det ble fokusert på to typer mål:

- **Samfunnsmål:** Ambisiøse overordnede mål – hva skal vi (samfunnet) oppnå?
 - Skal uttrykke den nytte eller verdiskaping som et investeringstiltak skal føre til for samfunnet
 - Skal vise eiers intensjon og ambisjon med tiltaket
 - Skal beskrive virkningen for samfunnet ved at nytten realiseres
- **Effekt mål:** Beslutningstakernes mål for sin aktivitet for å kunne nå disse ambisjonene
 - Skal uttrykke den direkte effekten av tiltaket
 - Skal beskrive den virkningen/effekten tiltaket skal føre til for brukerne
 - Skal være avledet av samfunnsmålet



Det skal være god konsistens/ sammenheng mellom det prosjektutløsende behovet og samfunnsmål og effekt mål

Måldiskusjonen ble gjennomført gruppevis i de homogene gruppene. De viktigste målene for de to nivåene ble skrevet på lapper i to ulike farger, for så å bli hengt opp på vegg-avis i felles plenumsrunde.

6.2 MÅL – VEGGAVIS

Gruppenes forslag til mål ble grovsortert tematisk i plenum, og opphengt på “målveggen”.



Veggavis, samfunn- og effekt mål

6.3 MÅL – YTTERLIGERE BEARBEIDET OG SORTERT

Grovsorteringen av mål i plenum på “målveggen” ble i etterkant bearbeidet videre av sekretariatet. I bearbeidingen er like, og relativt like mål tatt bort. Den bearbejdede versjonen ble ikke kommentert av deltakerne på verkstedet. Formuleringene av enkeltmål er tatt direkte fra innspill på verkstedet.

Under oppsummeringen på verkstedet ble målene sortert under seks hovedtema, “overskrifter” som kom frem underveis i utarbeidelsen av selve veggavisen:

- 1) Bedre Miljø,
- 2) Bærekraftig transportsystem,
- 3) Avlaste indre Oslofjord,
- 4) Økt livskvalitet,
- 5) Økt verdiskapning og
- 6) Helhetlig transportløsning.

Skillet mellom samfunns mål (gule) og effektmål (grønne) er ikke entydig.

I det videre arbeid blir det arbeidet videre med målstrukturen hvor resultatet fra verkstedet vil være et viktig innspill.



Bedre miljø		Bærekraftig transportsystem		AMaste indre Oslofjord				Økt livskvalitet		Økt verdiskapning			Helhetlig transportløsning	
Mindre utslipp mer grønt	Redusert energibruk og utslipp	Gi et effektivt og miljøvennlig transportalt. til bil for pers & gods	Møte befolkningsvekst	By- og regional utvikling	Attraktive byer/ tettsteder	Mer velfungerende bo- og arbeidsmarked Østfold-Oslo	Jernbanen er ryggraden i transportkorridoren Oslo-Halden der byene og tettstedene inngår i en arbeids og bolig-region som gir livskvalitet til innbyggerne og verdiskapning for nasjonen	Gi folk mer fritid	Bedre levekår i Østfold	Økt verdiskapning og konkurransekraft for næringslivet	Økt brutto regionalprodukt Østfold	Styrker regional utvikling	Effektiv framdrift i løsningene	Realisere verdiskapningspotensial og møte klimaforpliktelsene ved å gi ytre Oslofjord utviklingsmuligheter gjennom helhetlige transportløsninger for bane
Miljøvennlig transport	Innfri EU 20 20 20	Area- effektiv transport	Under- bygge effektiv arealbruk	Bidra til levende bymiljø	Fortetting i byer	Mer fleksibelt bo- og arbeidsmarked		Færre trafikkulykker		Økt tilgang på kompetent arbeidskraft	Økt verdiskapning / bærekraft	Økt produktivitet (pers + gods)		
		Mangedobling av gods på jernbanen	Univerelt utformede stasjoner / knutepunkt	Utvikling av flerkjernestruktur	Styrke byenes attraktivitet på kompetanse og kapital	Bo og arbeide i hvilken by du vil		Universelt utformede knutepunkt		Konkurransekraft for næringslivet	- Red. transp.kostnader - økt tilgjengelighet	Diff. persontogtilbud - ICE lokal - IC fjern		
Jernbanen skal ta veksten i persontrafikken	E6 CO2 ned 20% innen 2020	Kollektivknutepunkt med kort omstigningstid	Markesandel gods på JB > markesandel gods på vei	Redusere transportbehov	Reisetid til hovedstaden - reisetid - frekvens - kapasitet	1 time Halden -Oslo	Økt mobilitet	Nye knutepunkt gir tilgjengelighet for alle	Regionforstørring	Pålitelig og sikkert transportsystem	Mindre venting og tidstap	Gjøre reisetiden mer produktiv	Tilgjengelighet og attraktivitet, punktlighet, info og komfort	4 spors jernbane
Reduserte utslipp av partikkelstøv		Endret reisemiddel valg - hele veksten på kollektiv - særlig skinnegående	Transportknutepunkter som minimaliserer transportbehov	Dobbeltspor innom byene	Konkurranedyktig reisetid i forhold til bil	Høy frekvens min 4 tog/time/retning	Økt framkommelighet		Reduserst risiko og usikkerhet	Høy kompetanse i befolkningen	Høy punktlighet (98%)	Kap. til godstog hele døgnet	Oprimere intermodalitet	Sitteplass til alle

Oppsummert og bearbeidet oppsett av mål fra verkstedet

7 Konsepter

7.1 KONSEPTUTVIKLING I FIRE TRINN

Utvikling av konsepter i fire trinn

Konseptutvikling, det vil si utvikling av alternative "hovedgrep" for å nå kartlagte mål, ble gjennomført med blandede grupper etter en fire-trinnsmodell:

1. Behovsreducerende tiltak
2. Mer effektiv bruk av dagens infrastruktur
3. Mindre investeringstiltak
4. Store investeringstiltak

Denne trinnvise tilnærmingen er valgt for å sikre en grunnleggende gjennomgang og tenking omkring alle muligheter, og ikke bare fokusere på de store investeringstiltakene som gjerne er utgangspunkt for prosjektideen. I forbindelse med gruppearbeidet ble trinn 4 gjennomført før trinn 3.

I verkstedet for Østfoldbanen ble trinn 4 tatt før trinn 3. Dette ble gjort fordi det antas lettere å først se på store utbyggingstiltak og med det grunnlaget deretter tenke ut hvordan en mindre ambisiøs utbygging med mindre tiltak kunne utformes.

Gruppearbeid, caferunde og utstillingsvandring

I gruppearbeidet med konsepter de homogene gruppene (jfr kap x) løst opp og gruppene satt sammen på nytt med blandet deltagelse fra ulike etater og organisasjoner. Med utgangspunkt i intensjonen med de aktuelle trinnene, utformet gruppene forslag til ett eller flere konsepter inne hver kategori.

Etter en intern gjennomgang og diskusjon i gruppene, ble gruppebesvarelsene presentert ved hjelp av tekst og på kart. I trinn 1 behovsreducerende tiltak, var det flere av gruppene som ikke presenterte på kart.

I trinn 1,2 og 4 ble det gjennomført en "Caférunde". Det innebærer en representant for hver gruppe blir sittende igjen for å presentere sin gruppes ideer og forslag, mens resten av gruppen går rundt til de øvrige gruppene for å diskutere forslagene. Etter runden samles gruppene og diskuterer de inntrykk og ideer de har fått fra andre grupper og justerer eventuelt sine forslag før de presenteres på kart og tekst.

Etter å ha gjort ferdig sin presentasjon og hengt opp denne, ble det dannet mindre grupper som gikk rundt og kommenterte gruppenes presentasjoner. Merknader ble hengt gitt i form av røde lapper hvor man var uenig eller hadde annet syn, eller gule lapper som uttrykte enighet eller ønsket å understreke gode poenger.

UTSAGN OM FREMTIDIG ØSTFOLDBANE

Under oppstarten av verkstedet ble det delt ut skjema med ulike utsagn om IC-utbyggingen i Østfold. Nedenfor er hovedtrekkene ved svarene oppsummert.

Det framkommer størst grad av ENIGHET om følgende punkter:

- Sentral stasjonslokalisering viktig
 - Sentral lokalisering viktig for byutvikling
 - IKKE legge nye stasjoner utenom byer
- IC viktigere enn høyhastighet
- Gods like viktig som person !!!
- Punktlig er viktig!

- Kort reisetid er viktigere enn at mange tog stopper på alle stasjonene, og at de større byene har mest mulig direkte og rask forbindelse mot Oslo

I svarene er det MEST SPREDNING på disse punktene:

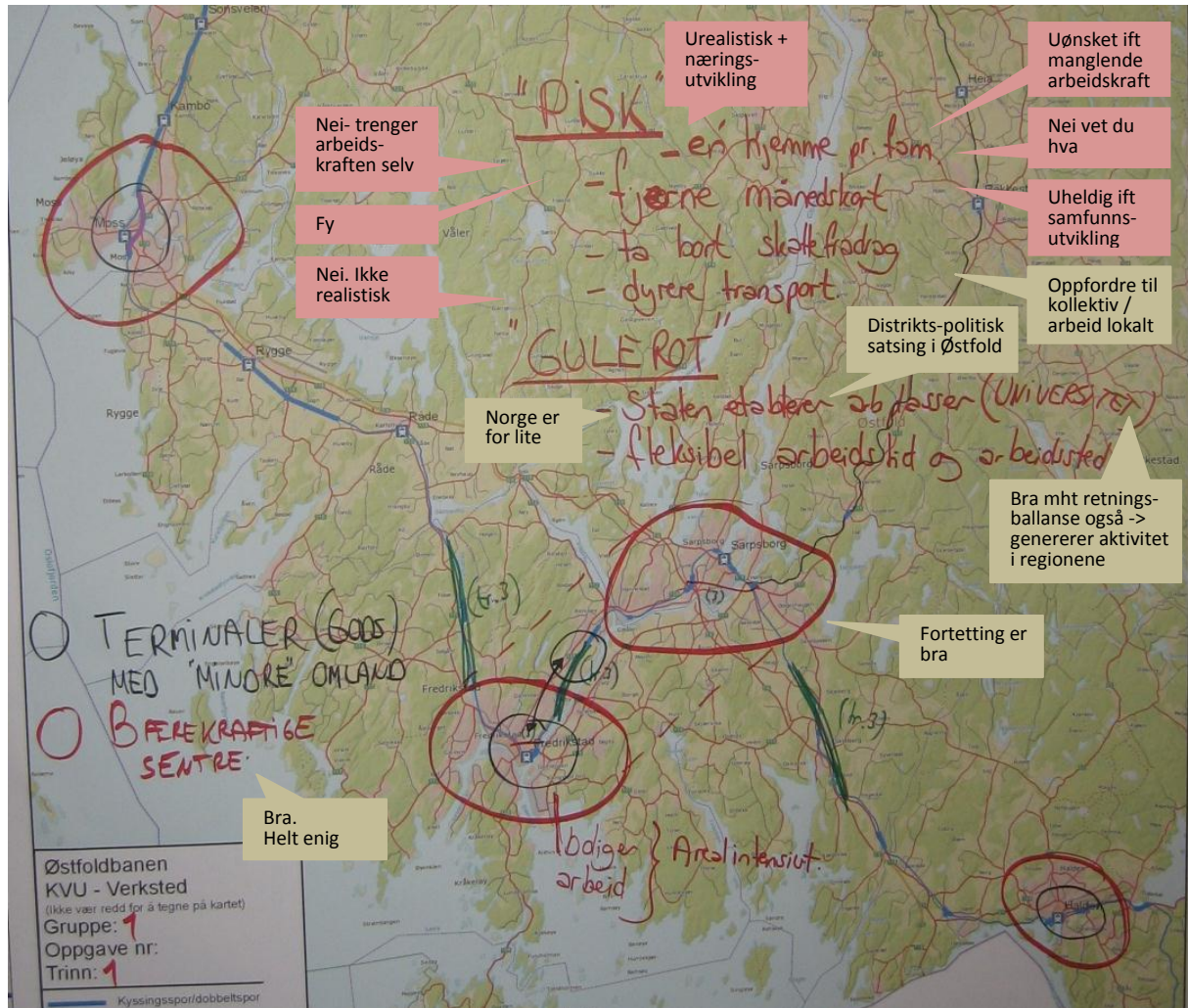
- Dyrere løsninger kontra senere utbyggingstakt
- Reisetid kontra frekvens
- Frekvens kontra punktlighet
- Høyhastighet kontra fly

7.2 TRINN 1

Hvordan redusere etterspørsel etter transporttjenester i IC-korridoren? (Besvart av gruppe 1-4)

Gruppe 1

Gruppen ser for seg at konseptet kan løses ved hjelp av "pisk/gulrot" tankegangen, se kartet under (Lapper på kartet dekket teksten, og er derfor tatt vekk. Tekst på lapper lagt inn på kartet)



Øvrige stikkord er:

- Bygge bærekraftige sentre
 - Attraktivt å bo, arbeide og leve
 - Funksjonelle stasjoner
- Gods
 - Transportbehov holdes likt mens transportarbeidet reduseres
 - Samspill med havner
- Kryssingsspor (red. tot. veg)
- Plassering av stasjon
- Skape godt betalte lokale arbeidsplasser
- Trafikknutepunkt + arbeidsplasser = sant (tett på hverandre)
- Fjernjobbing
- Desentralisere
 - Flere lokale funksjoner
- Begrensning/transportkvoter
- Skattefordeler
 - Ta bot reisefradrag på selvangivelsen

Gruppe 2Arealplanlegging

- Boliger og arbeidsplasser lokalisert på samme sted
- Spesialiserte næringsklynger i de enkelte byene
- Fortetting
- Redusere befolkningsveksten
- Selvforsynt med flytilbud (Rygge)
- Selvforsynt med utdanning (universitet/høyskole)
- Utvikle et bedre kulturtilbud i regionsentrene

Teknologi

- Videokonferanse
- Økt bruk av hjemmekontor
- Utvikle bredbånd

Økonomiske insitamenter

- Skatte- og avgiftsfordeler ved etableringer
- Dyrere å etablere bedrifter i Oslo
- Vegprising
- Økt bensinavgift
- Fjerne skattefradrag for reiser og firmabilordning
- Slutte med månedskort
- Billige tomter i Østfold (næring/bolig)
- Fjerne gratisparkeringen
- Redusere emballasje



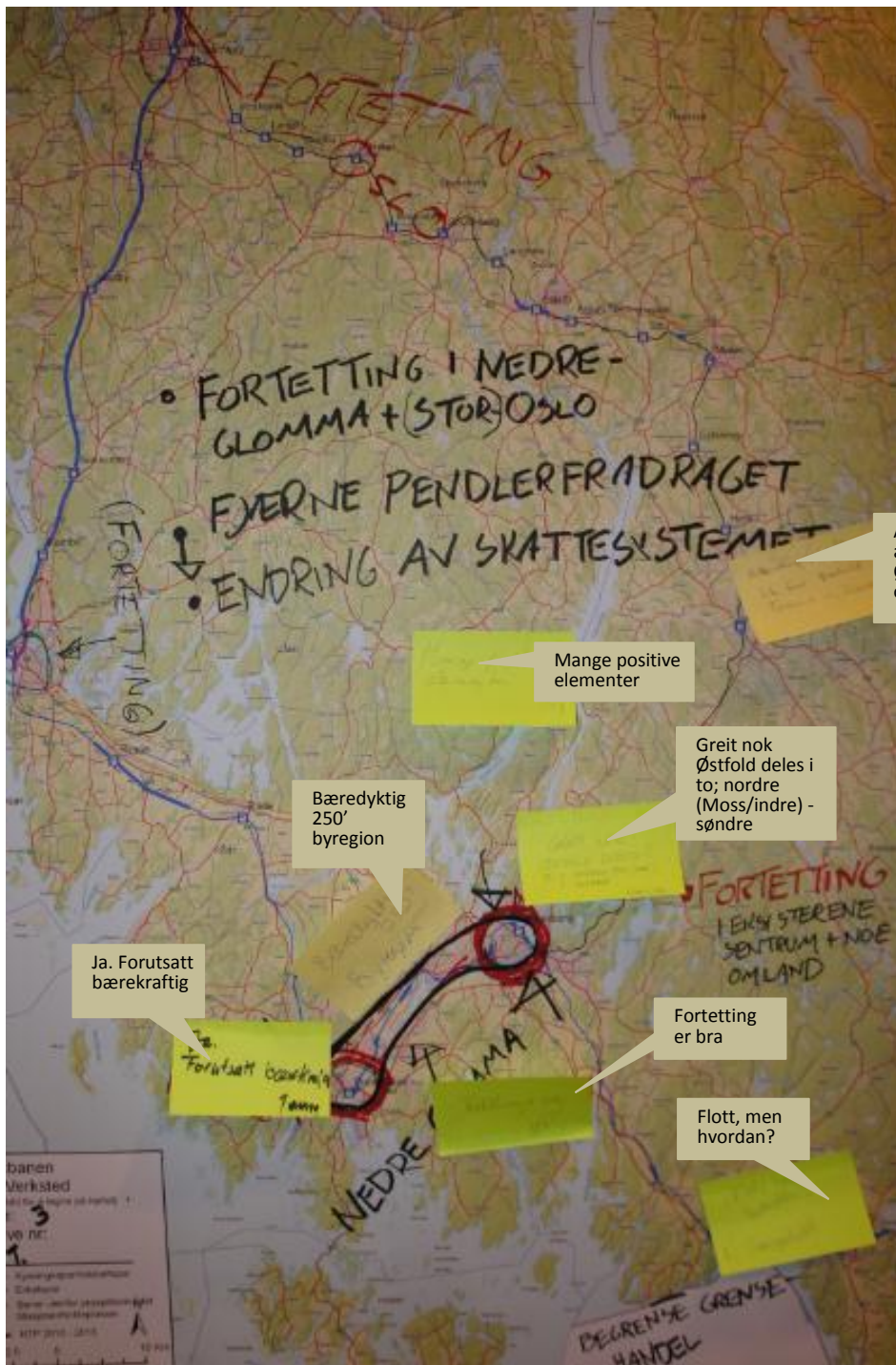
Gruppe 3

Fremdyrke Nedre-Glomma som en egen "storby"

- Fortetting i sentrum
- Selvbærende
- Arbeidsplasser lokalt i byen
- Streng arealpolitikk
- Etablering av bedrifter og arbeidsplasser må ha jernbanetilknypning

Økonomiske virkemidler

- Begrensninger kan føre til at det går "negativ politikk" i å redusere trafikken
- Øke avgifter på reiser
- Økte avgifter på alt forbruk
- Økt arbeidsledighet/fritid = mindre transport
- Fordelsbeskatning og gratis p-plasser
- Skattefritak på hjemmekontor
- Ekstra skatt for ikke å jobbe på hjemstedet
- Fjerne pendlerfradraget og firmabilordningen



Gruppe 4Økonomiske virkemidler

- Dyrere reiser
- Skattelette ved kort avstand til arbeidsplasser
- Sterk vegprising
- Skattemessige insentiver til lokale arbeidsplasser
- Skattelette uten bil
- Gratissykkel
- Skattefritak for hjemmekontor, mobil og øvrig utstyr
- Samme avgiftsnivå i Norge og Sverige (på varer og tjenester)

Transportreduserende tiltak

- Flere arbeidsplasser i Østfold
- Bygge og tilrettelegge for behov og etterspørsel
- Samlokalisering
- Tilrettelegge for sykkel
- Konsentrert boligbygging
- Fortetting
- Redusere fremkommelighet veg
- Premiere bedrifter som har arbeidere som jobber hjemme
- Premiere kompiskjøring
- Ta i bruk robåter

Datatekniske virkemidler

- Hjemmekontor
- Fleksibel arbeidstid

Redusere gods og varehandel

- Gods som sjøtransport
- Etablere store godsterminaler

7.3 TRINN 2

Hvordan utnytte dagens infrastruktur mer EFFEKTIVT? (Besvart av gruppe 5-8)

Gruppe 5

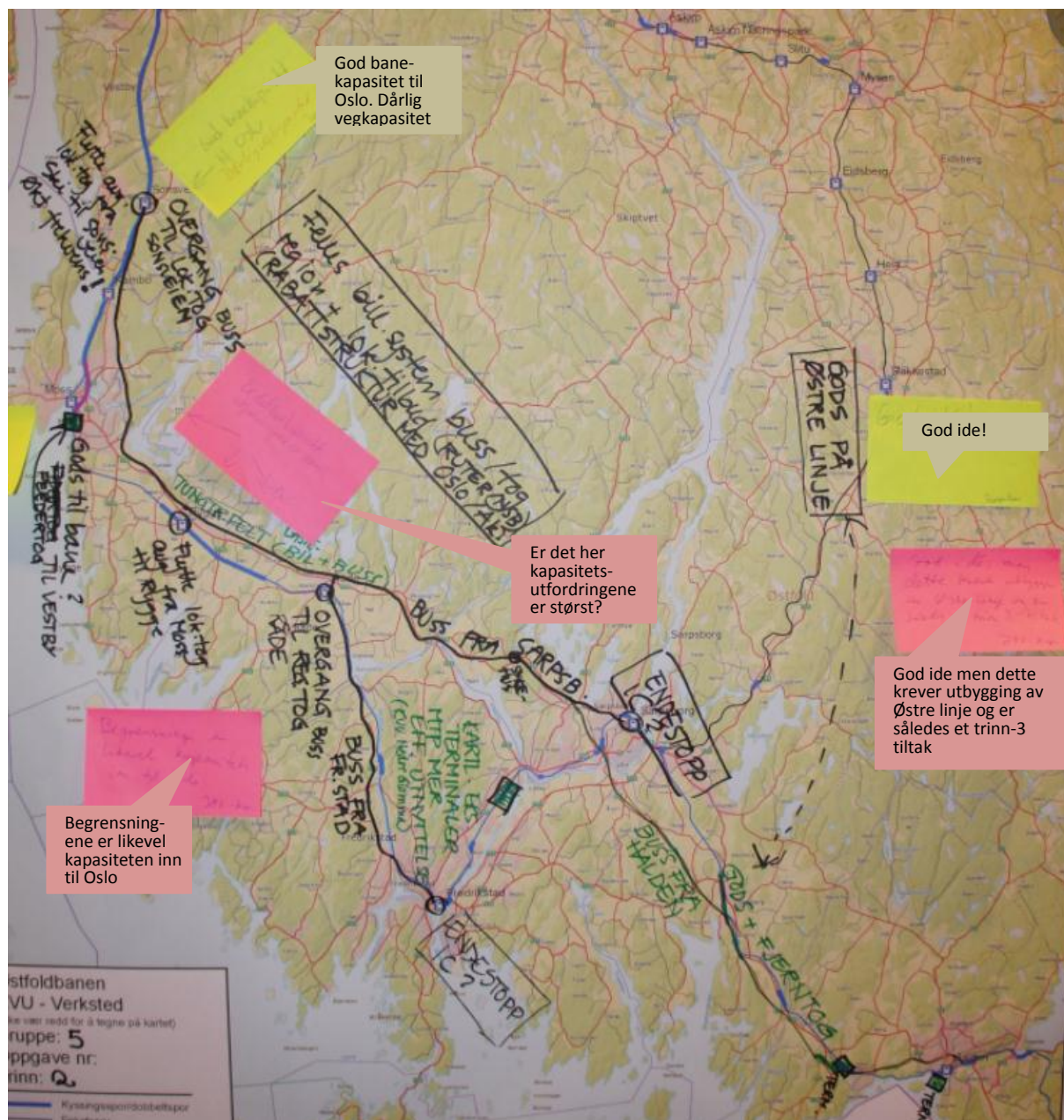
Persontrafikk - kollektiv

- Felles billettsystem buss/tog på region og lokaltilbud (Ruter/NSB)
- Gode overganger mellom buss og tog
- Flytte lokaltog fra Ski til Sonsveien. Økt frekvens
- Flytte lokaltog avgang fra Moss til Rygge

- Endestopp IC Fredrikstad/Sarpsborg

Goods

- Gods på østre linje
- Gods til bane – Moss havn
- Effektive terminaler



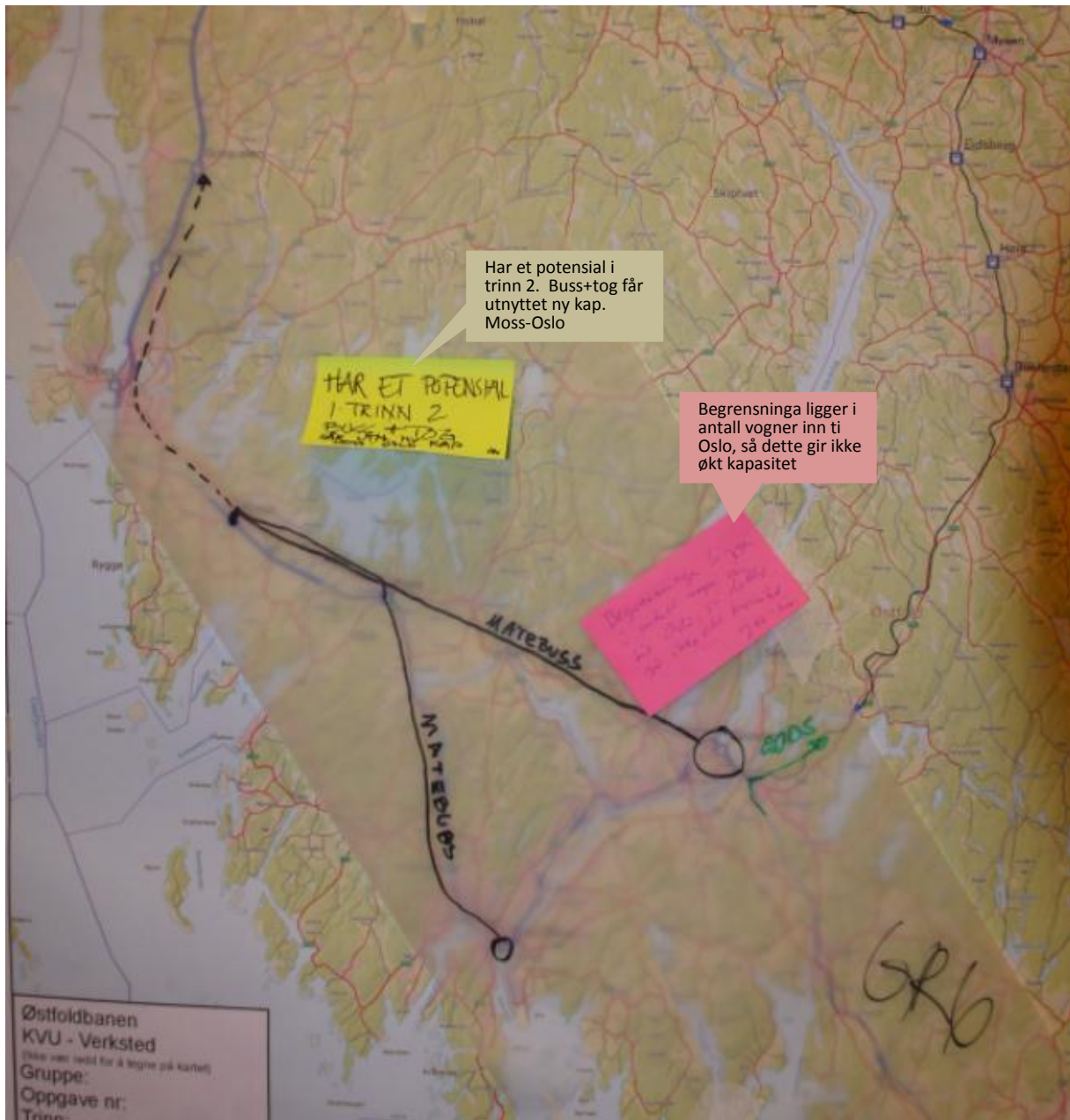
Gruppe 6

Persontrafikk

- Lengre togsett (stengte dører)
- Rendyrke region-tilbud i rushtid (kapasitet)
- Differensiert stoppmønster lokaltog → økt kapasitet → tilbringer/mate-busser (se kart under)
- Flere ståplasser på toget (- seter)
- Økt vedlikehold (robushet)
- Utvide "rush-timen"

Gods

- Mer gods på østre linje
- Mer gods om natten
- Mer gods på kjøll (båt)
- Feeder-tog, faste avganger
- Ekstra bomavgift E6 → subsidiere gods på bane
- Effektivisering av godsterminaler



Gruppe 7Gods

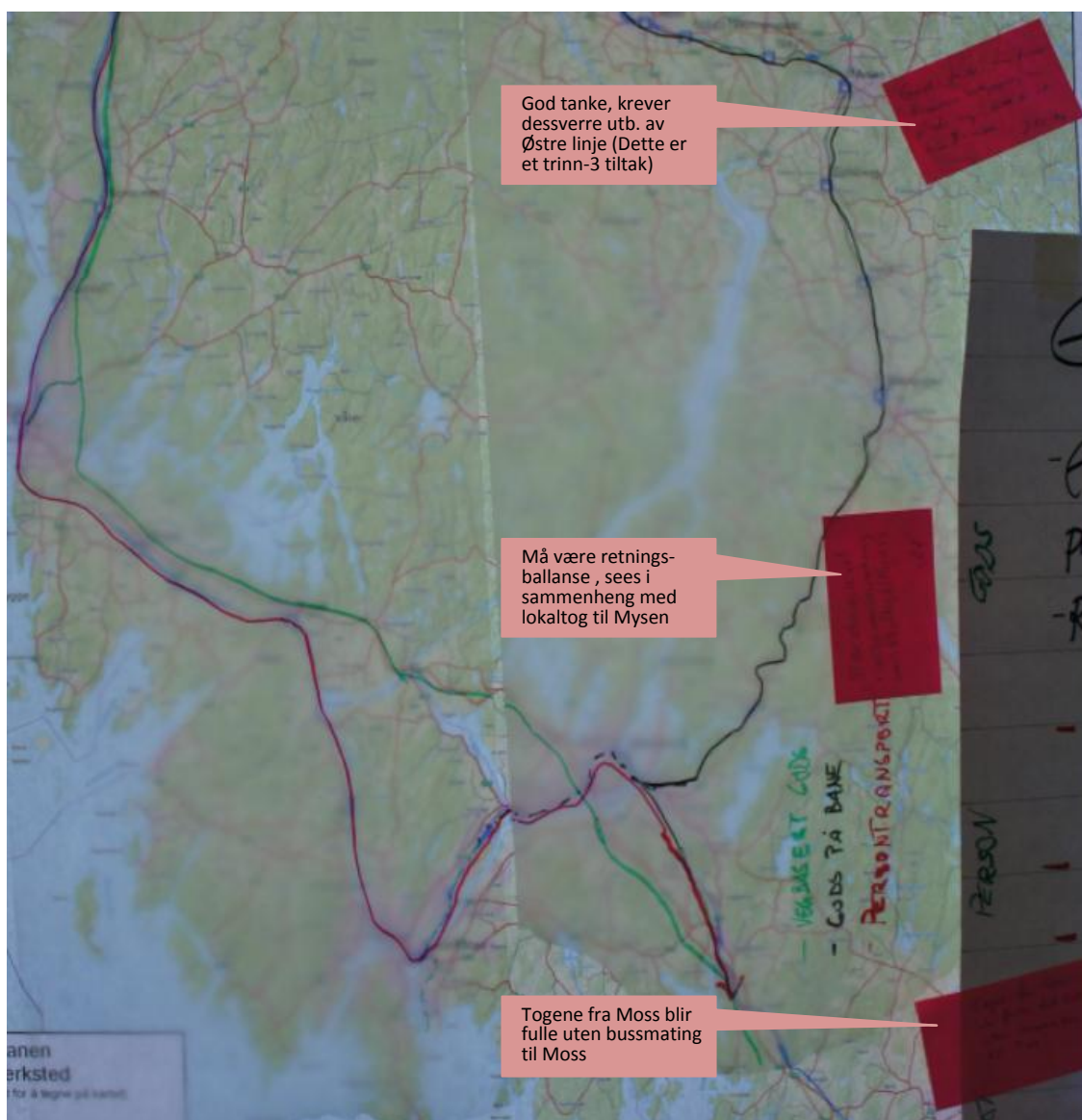
- Gods på østre linje og vei / prioritere persontrafikk på vestre linje
- Regionale godstog

Region

- Mer selvforsynt med arbeidsplasser
- Økonomiske virkemidler

Person

- Stive avganger med grønn prising
- Samordnet prising buss/tog
- Bussmating for Fredrikstad, Halden/Sarpsborg for Moss-avganger



Gruppe 8

Gods

- Mer gods på skip – utnytte Moss havn
 - Mer gods på østre linje
 - Gods på skip til Moss – deretter bane/veg
- Frigjør kapasitet for persontrafikk

Utnytte frigjort kapasitet

- Rutetilbudet bedre tilpasset eksisterende kryssingsspor
- Bedre vedlikehold
- Lengre tog
- Økt frekvens sør for Ski

Hele reisen

- Differensierte takster over døgnet
- Koble buss/sykkel bedre til eksisterende stasjoner
- Felles billettsystem buss/bane/båt
- Sykkelvogner
- Bedre service for trafikantene ved avvik (sanntidsinformasjon)
- Tilbringertjeneste til stasjonene

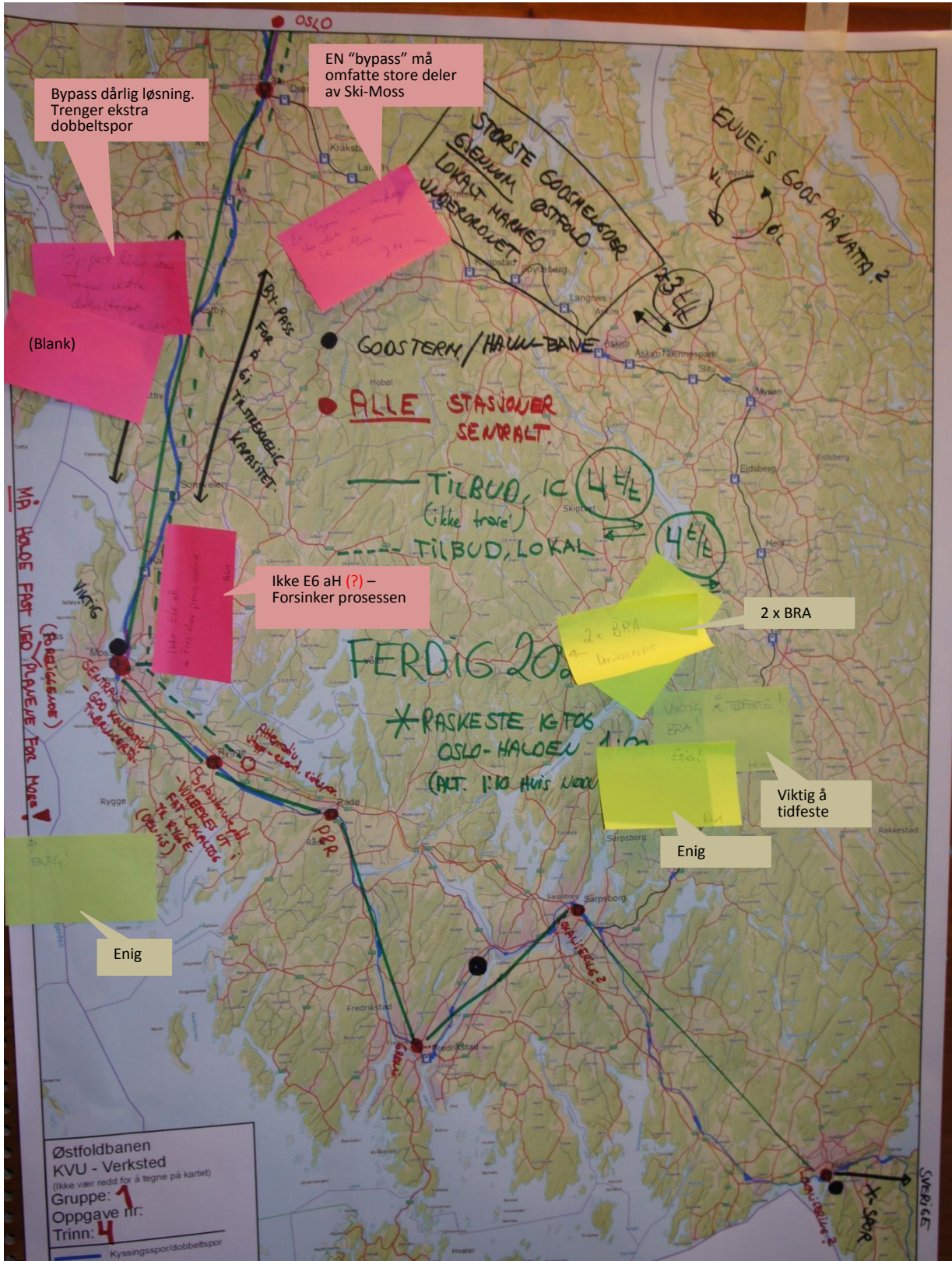
By og regional utvikling

- Byutvikling i regionen kan bedre retningsbalansen
- Utvikle områdene rundt stasjonen
- Lokalisering av statlige virksomheter i byene (Fredrikstad / FMV-området) for bedre retningsbalanse

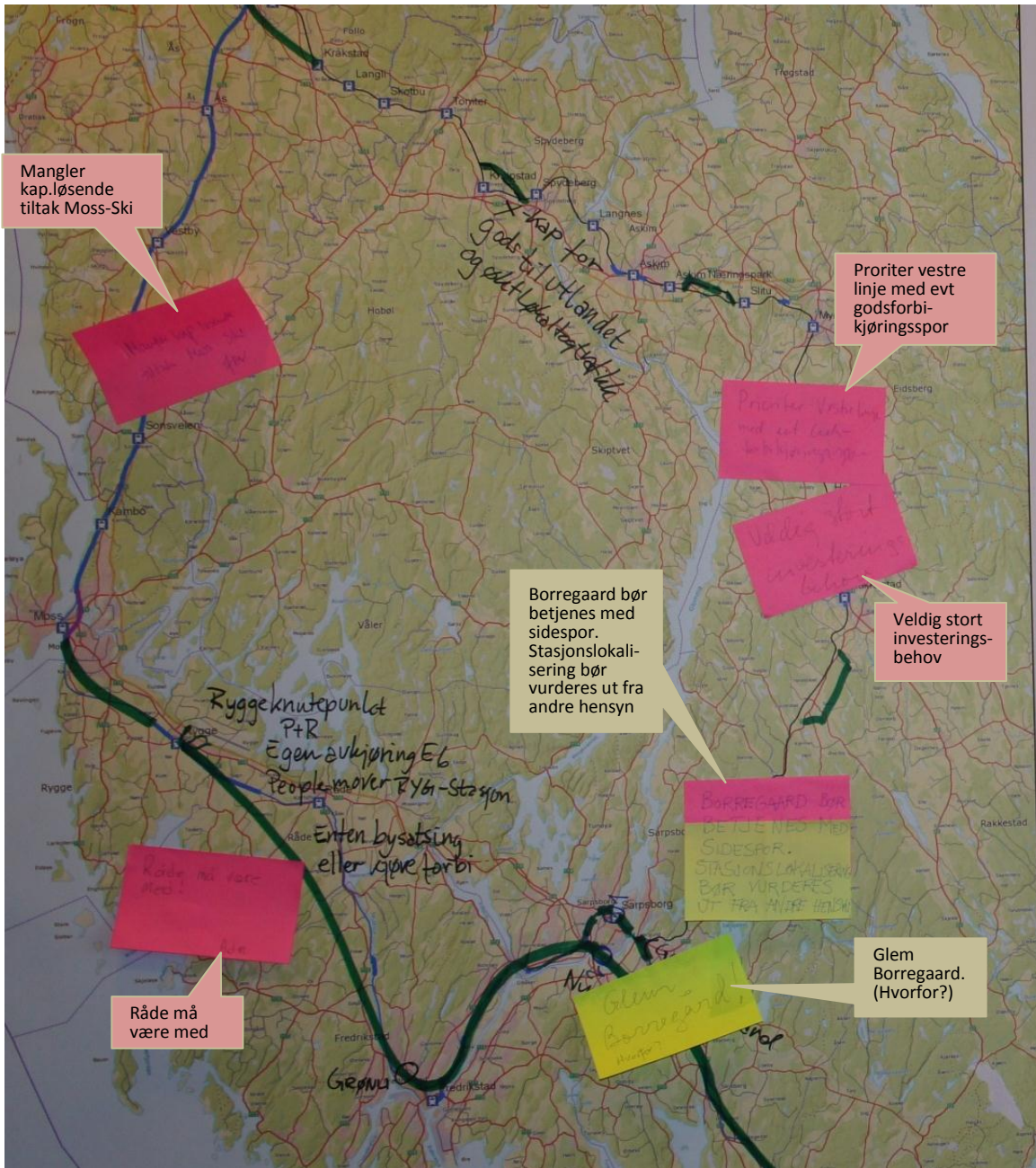
7.4 TRINN 4

Hvordan kan vi på best mulig måte tilfredstille samfunns mål og effektmål?

Gruppe 1



Gruppe 2



- Likt stopp-mønster for IC-tog (stive ruter)
- "Peplemover" på Rygge knutepunkt
- Park and Ride Rygge
- Ingen stasjon på Råde
- Ny trasé Moss
- Ny trasé Rygge-Fredrikstad
- Ny stasjon i Fredrikstad på Grønli
- Eksisterende eller ny stasjon i Sarpsborg (Alvim-Borregård)
- Som mulighetsstudien på strekningen Sarpsborg – Halden
- Østre linje, Bygge tilstrekkelig kryssingskapasitet for lokaltog hver halvtime og godstog til utlandet

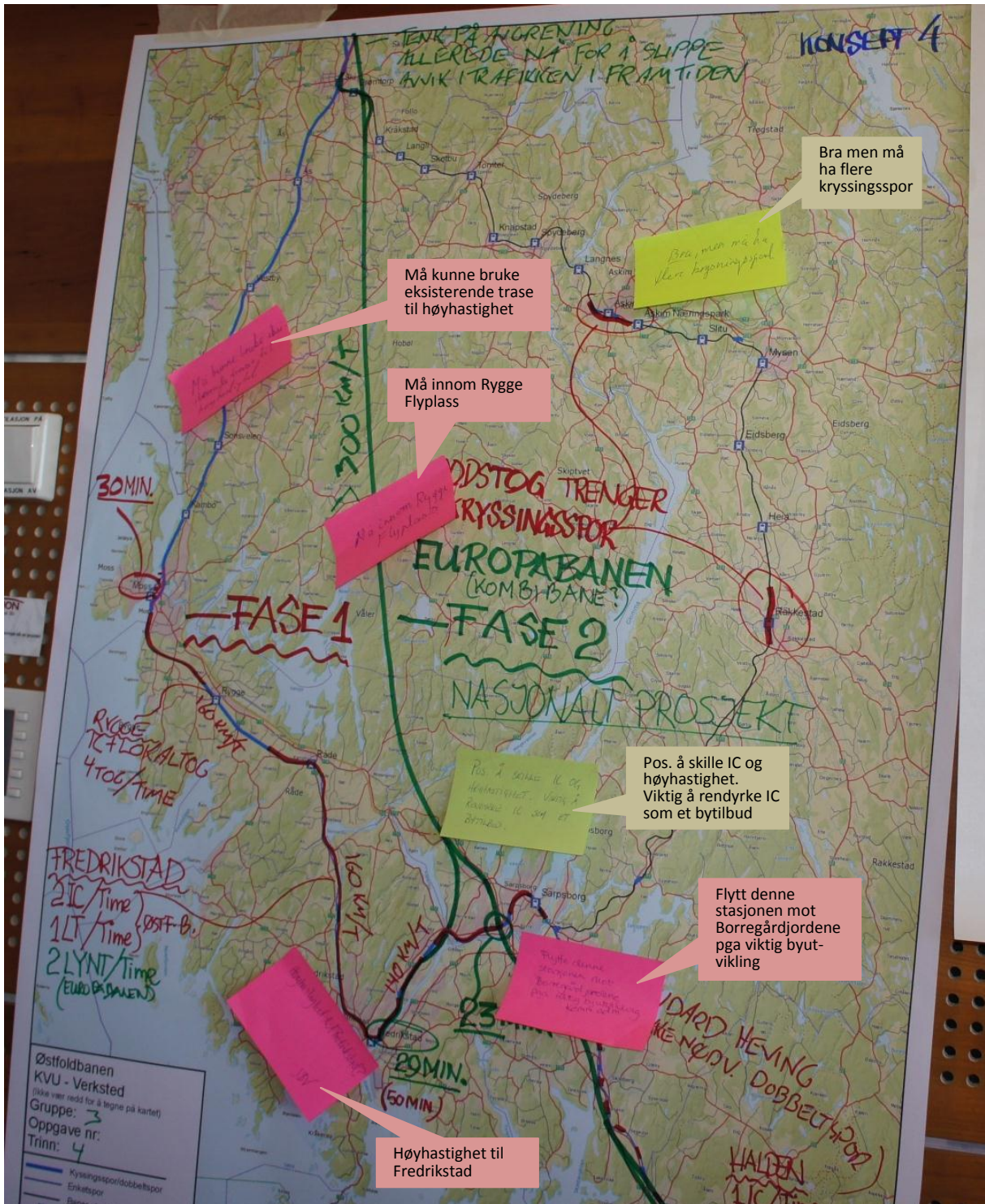
Gruppe 3

Fase 1 - IC

- Oppgradert Moss-Halden
- Gods over Østre linje

Fase 2 – Høyhastighet

- Ski-Sarpsborg-Gøteborg
- Avgrening til Fredrikstad



Gruppe 4

Oslo - Halden

- IC: 2- 4 tog i timen
- Stoppmønster IC: Moss, Fredrikstad, Sarpsborg, Halden

Rygge, Råde

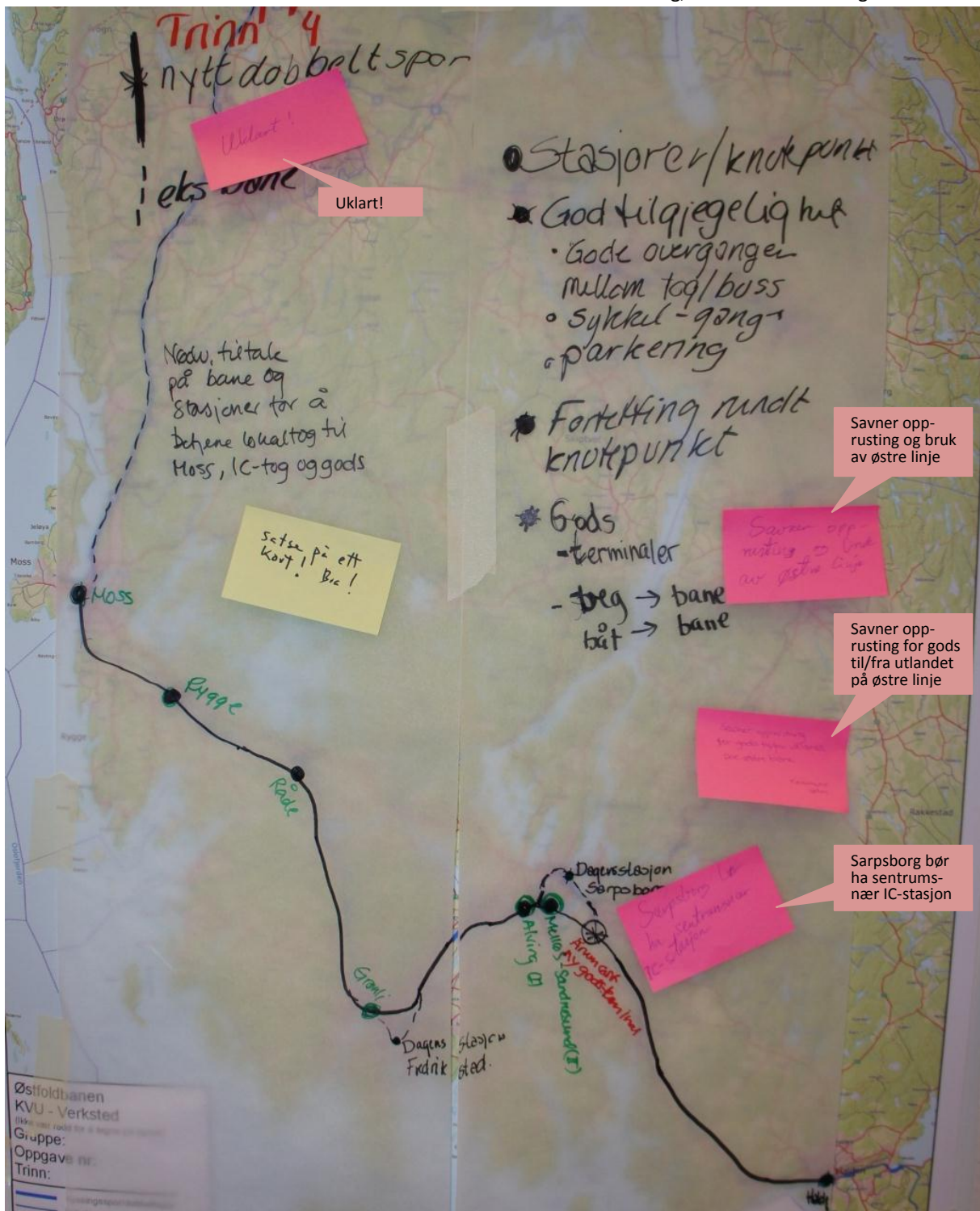
- 1-2 tog i timen
- Nytt stopp i Rolvsøy (lokaltoget)

Gods

- Flytt godsterminal fra Rolvsøy til Årum øst
- Gods svært viktig – 2 tog i timen (overføre fra veg og båt til bane)

Annet

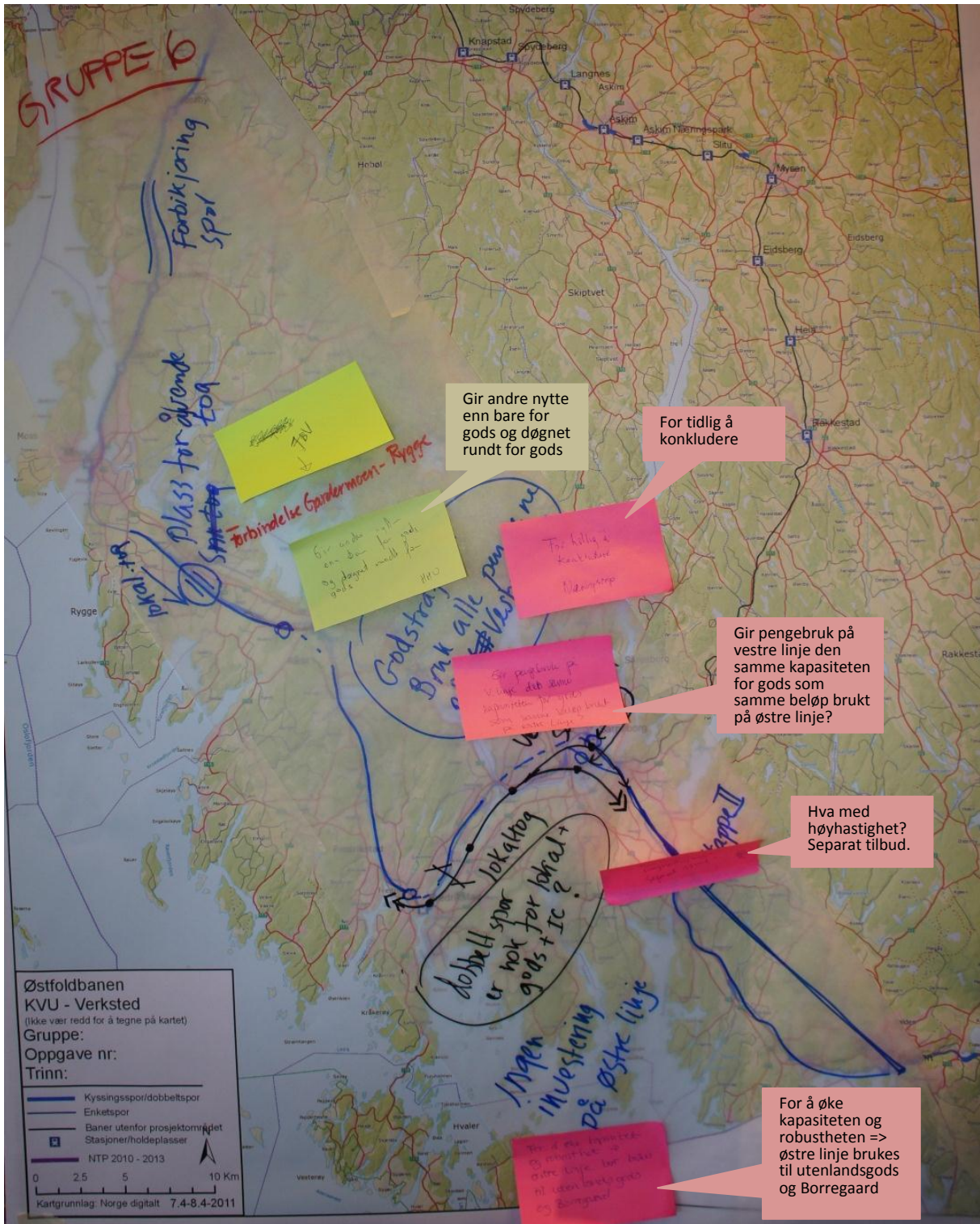
- Ny stasjon i Sarpsborg (I) Alvim (II) Melløs/Sandesund
- Knutepunktsfasiliteter – parkering, bussmating, universell utforming



Fire IC-tog pr. time – stive ruter

- Høyhastighet svarer ikke på de definerte behov – må tilpasses/underordnes IC-behov
- Stopp både i Sarpsborg og Fredrikstad (Grønli)
- Opprettholde dagens stoppmønster
- Åpne for andre løsninger (egne linjer) for høyhastighet
- Gods – må løse “bakke” i Halden
- IC bør gå til grensen Kornsjø (ikke ende i Halden på grunn av venting og sporkapasitet)
- Svingen i Vestby?
- Dim for < 250 km/t sør for Sarpsborg (alt 2)
- Lokaltog til Rygge
- Borregård m.fl. sidespor (goods på bane) – må tilpasses IC trasé for å få dette til
- Havnetilknytning
- Terminaler (Rolvøy eller andre + Berg)
- Mating til Rygge flyplass
- Terminal Nedre Glomma – betjene næringslivet
- Hensetting av tog
- Lokaltog snus på Halmstad
- Gods på vestre linje med kryssingsspor – positivt for flere

Gruppe 6

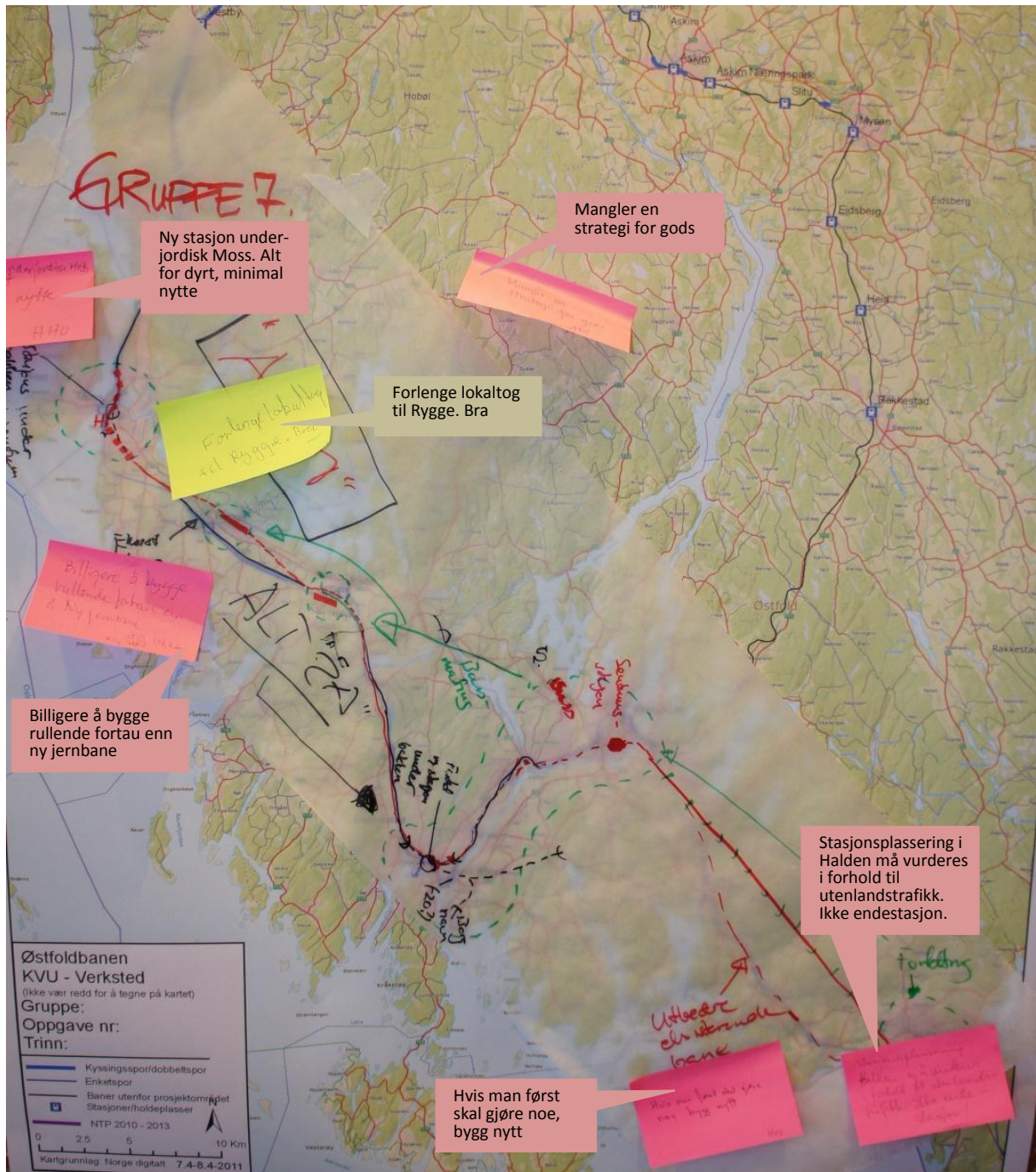


- Høyhastighet er underordnet kapasitet
- Det er viktig at alle byene betjenes av IC-tilbud
- Stasjonene må være sentrumslokaliserte – reisetid dør-til-dør er viktig
- Det må legges til rette for et godt togtilbud byene i mellom
- Nytt lokaltogtilbud mellom Halden – Sarpsborg/Fredrikstad
- Lokaltogtilbud til Rygge
- Skytteltrafikk Gardermoen – Rygge
- Infrastruktur som gir fleksibilitet
- Differensiert stoppmønster + tilbud: IC, ICE (første stopp etter Moss eller Rygge), gods, lokal
- Halden: 2 tog/time/retning
- Ski – Moss: kryssingsspor
- Alternativ til lokaltogbetjening av Rygge kan være et IC tilbud Halden – Lillehammer → gjennomgangstog Gardermoen - Rygge
- Gods på Vestre linje. Skal betjene industrihavner

Gruppe 7

Togtilbud

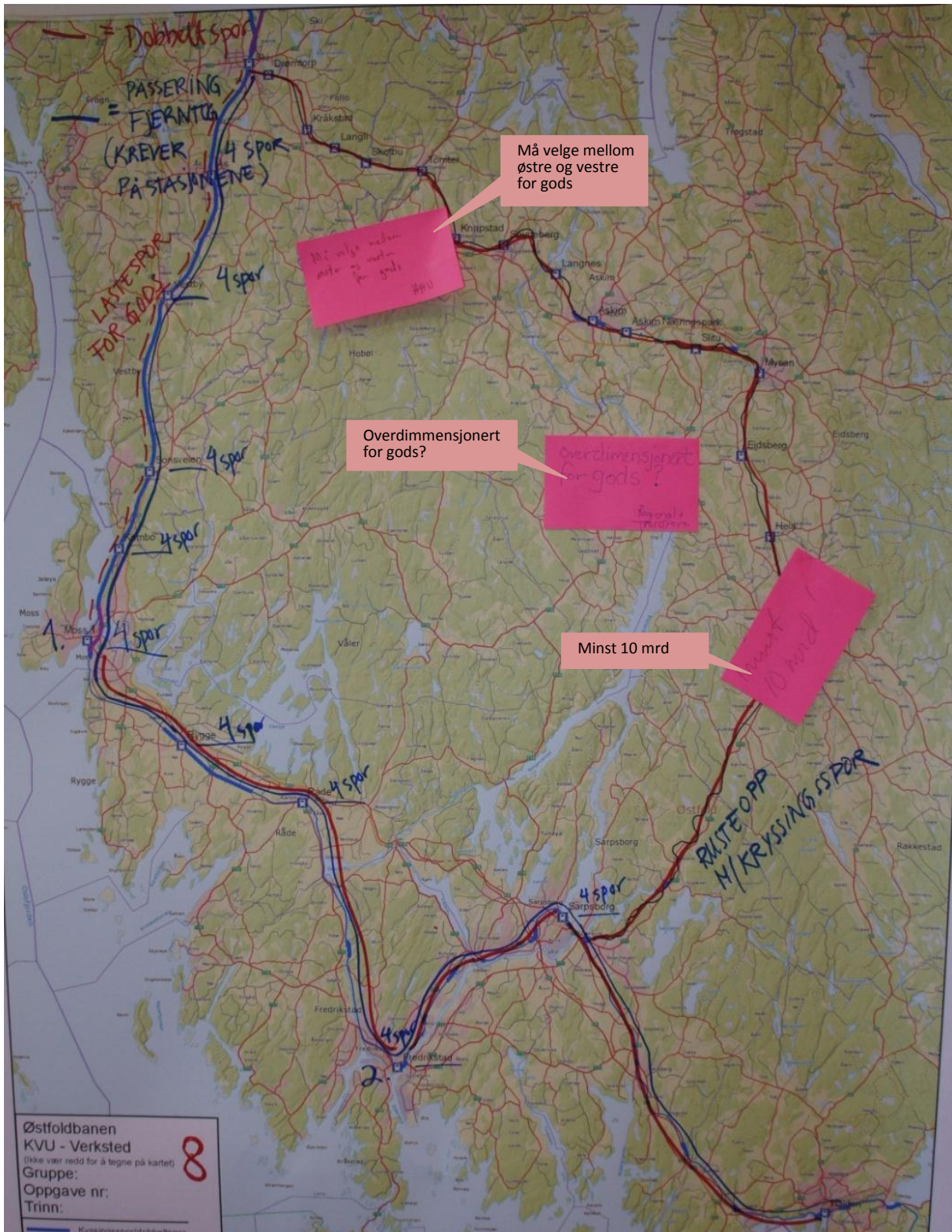
- Stiv ruteplan
- Frekvens fremfor kjøretid
- Grønne priser – periodebillett
- 4 IC-tog i timen (halvtimes grunnrute)



Øvrige stikkord

- 2040: + 120.000 innbyggere (hva slags type vekst)
- Økt verdiskaping
- Attraktivitet for unge/utdannede
- UMB – viktig
- Rygge flyplass
- Logistikkaktører Vestby (kote 40 Fredrikstad feil, mulig med kote 20 Borg havn)
- Eksport sammenlignet med Trondheim, Bergen og andre
- Stasjon i Moss under bakken (Viktigst: stasjon i sentrum)
- Forutsetter Sandbukta – Moss – Kleberget
- Havna i Moss
- Tettstedsutvikling Råde/innfartsparkering
- Forbikjøringsspor Ås
- Frekvens viktigere enn reisetid
- IC – gjennom alle byene
- Fredrikstad – Grønli – ny stasjon
- Sarpsborg stasjon i dag – utenfor sentrum – stasjonen må betjene byen
- Nytt sykehus i Østfold – Kalnes
- Bybane mellom Sarpsborg – Fredrikstad, avgrensning til sykehus
- Dagens trasé syd for Sarpsborg - kurveutretting

Gruppe 8



Prioritering av stasjonsopprustning

1. Moss
2. Fredrikstad (for å koordinere med byutvikling)
3. Ås
4. Vestby
5. Sonsveien
6. Kambo

For andre stasjoner kommer oppgradering i forbindelse med bygging av dobbeltspor.

Oppgraderingen av stasjonene skjer i en rekkefølge som det mulig å koordinere utvikling av transporttilbudet med planlagt byutvikling.

Det skal sørges for gode koblinger mellom tog/buss/sykkel (5 min maks omstigningstid).

Stasjonene må integreres i et moderne bysamfunn.

Gods

- Opprusting Østre linje for å ta gods. Krever nye kryssingsspor
- Nytt lastespor for gods langs eksisterende trasé mellom Moss-Ski

Høyhastighet

- Høyhastighet tilpasses IC – dvs det legges opp til 4 spors stasjoner slik at raske fjerntog kan passere i 160 – 200 km/time

Lokaltrafikk

- 4 lokaltog i timen Oslo-Moss, hvorav 2 for lenges til Rygge og vender der

7.5 TRINN 3

Hvordan kan vi på best mulig måte tilfredstille samfunns mål og effektmål uten at det krever annet enn mindre tiltak i eksisterende infrastruktur?

Gruppe 1



- ½ times frekvens til Sarsborg IC (Halden i rush)
- Dobbeltspor Moss-Såstad
- To nye kryssingsspor mellom Råde og Fredrikstad (i fremtidig trasé)
- Oppgradering av Lisleby stasjon
- Ny stasjon på Grønli

Gruppe 2

- Fokus på vedlikehold + fornyelse → pålitelighet
- Økt frekvens for lokaltog til Mysen
- Tilrettelegge for gods på vestre linje (industri + havner)
- Kryssingsspor syd for Sarpsborg
- Økt frekvens til Moss (lokaltoget)
- Lengre tog, toetasjes tog
- Forleng lokalpendel til Rygge. Park and Ride på Rygge

GRUPPE 3

Vestre linje

- IC: 2 tog/time
- ICE: 2 tog/time
- L: 2 tog/time
- Gods: 2-3 tog/time

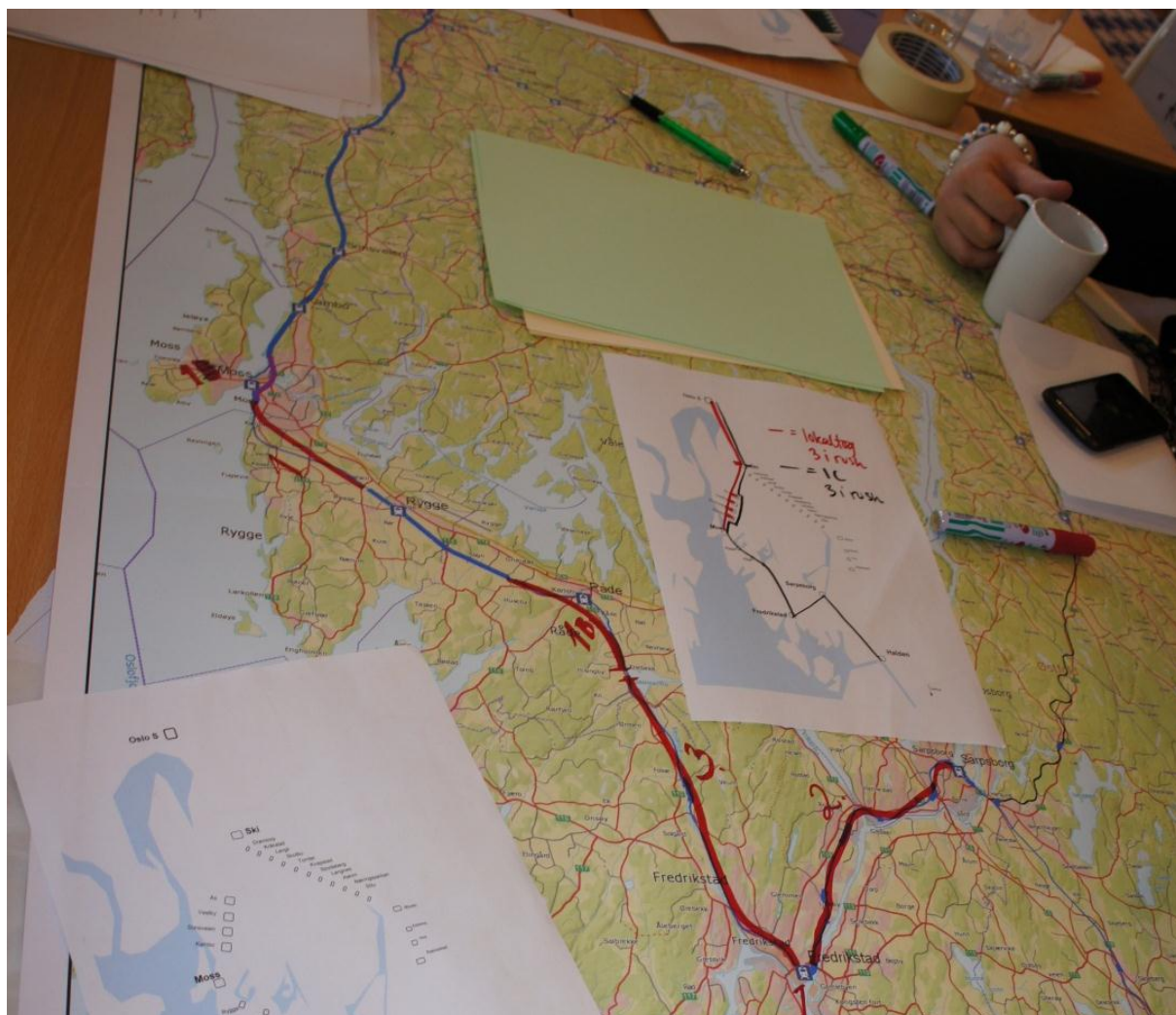
Kortsiktige tiltak

- Kleberget-Såstad
- Vendespor Rygge

- Stasjon Fredrikstad (Grønli)
- Stasjon Sarpsborg
- Kryssingsspor – forbikjøringsspor
- Mating til knutepunkt
- Universelt billettsystem
- Gang- og sykkelveger
- Rimeligere billettpriser / differensierte priser
- Utvidet rutetilbud (kveld)

Gruppe 4Prioritert rekkefølge

1. Dobbelspor Moss-Såstad + utvikling av Fredrikstad (koordinert utbygging bane + vei i Fredrikstad sparer 200 mill) og Moss stasjon (1B – Flytting/utvikling Råde stasjon i hht kommunedelplan)
2. Dobbelspor Fredrikstad – Sarpsborg koordinert med byutvikling (bygge opp knutepunktstruktur og volum før tiltak på linja)
3. Dobbelspor Fredrikstad – Haug

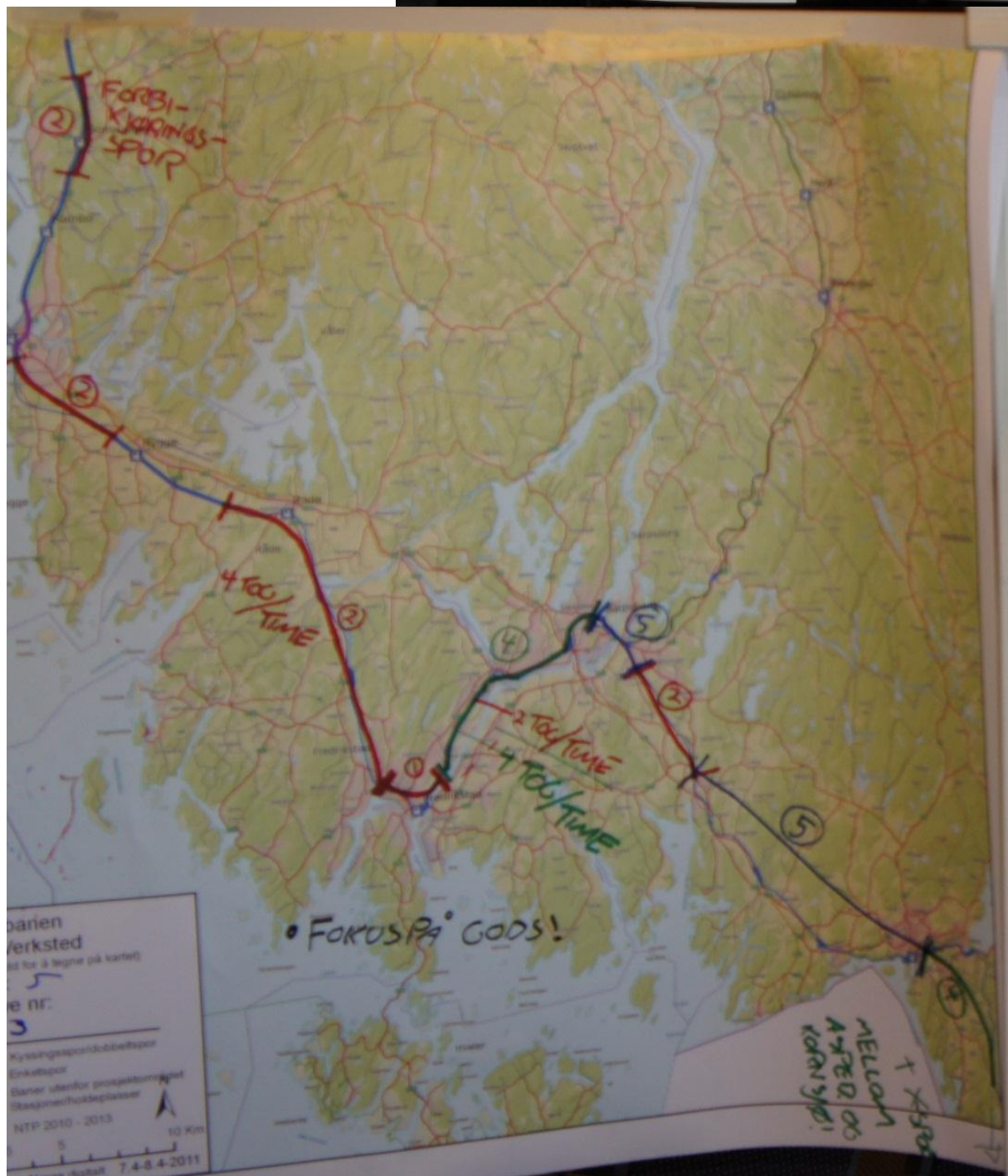
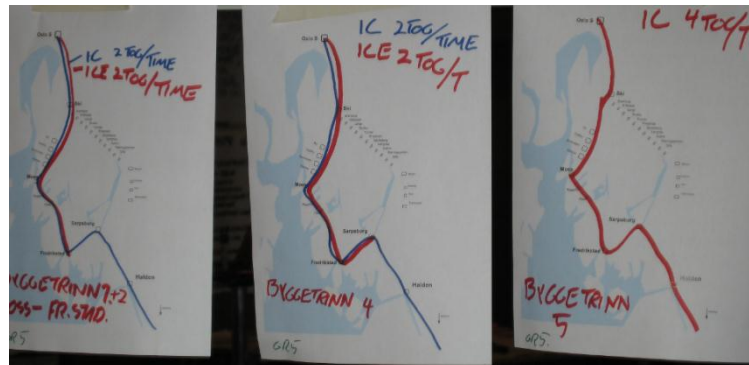


Gruppe 5

Tiltak

1. Grønli
2. Flere rushtidsavganger
3. Bygge ut Råde – fredrikstad
4. Bygge ut Fredrikstad – Sarpsborg
5. Sarpsborg – Halden

→ Alt må planlegges helhetlig, men bygges etappevis



Gruppe 6

Tiltak

- Oppgradering Østre linje. Eks. forbikjøringsspor – mer gods på østre linje
- Moss – Rygge
- Togtilbud til Rygge flyplass
- Flere kryssingsspor Vestre linje
- Dobbeltspor til Fredrikstad
- 4 spor på alle stasjoner
- Halvtimesfrekvens til/fra Fredrikstad (forutsetter Moss-Rygge + Parsell forbi Råde)
- Lengre driftsdøgn/lengre rushtid



7.6 OPPSUMMERING

Noen sitater fra verkestedsdeltagerne i forbindelse med oppsummerende plenumsdiskusjon:

Vesentlig - Få satt en ferdigdato!

Ripper opp i gamle sår når man må tilbake til start. Det viktigste nå er at man har det mål for øye at vi skal vinne konkurransen om å være den IC-strekningen som bygges ut først.

Vinne frem i bevilgningsrunden. Vi trenger pengene nå - banen skal være ferdig i 2020

Mye likt i det vi har tenkt. Har å gjøre med at man har en lang historie bak seg. Har vedtatte planer for fylket som ligger i bunn. Det vi holder på med her er ikke bare en lekegrind for Østfold men er viktig for hele landet.

IC skal tilfredsstillere person og gods. Lite konkret info om hva som er transportbehovet. Får bare miljøbelastningen i Østfold - det som skiller korridoren fra Vestfold. Dette er et nasjonalt anliggende, og vi er redde for at vi bare sitter igjen med regningen.

I Nedre Glomma og Moss er det laget KVVU for transportsystem for veg. Viktige at denne KVVU'en kobles opp mot disse. Lokale forventninger til dette.

En utfordring til - som ikke har vært så fremme i lyset. Det er den voldsomme interntrafikken mellom byene i Østfold. Denne kan ikke løses med buss alene. Ønsker lokalbane mellom Sarpsborg og Fredrikstad. Tror at interntrafikken kan løses med tog - kan ikke løses med buss alene.

Det er et par ekstra utfordringer knyttet til Høyhastighets-fantomet. Forbindelse til utlandet er viktig i så tilfelle - helt avhengig av hvordan svenskene stiller seg til dette. Må fjerne missing-link.

Høyhastighet ala Frankrike er helt uaktuelt i Sverige - og da blir det spesielt at vi skal kutte stasjoner i Norge. Dette da man taper "gevinsten" på den svenske siden. Må stoppe både her og der når man er i Østfold.

8 Veien videre

Etter verkstedet blir det utarbeidet et referat. Veien videre derifra er planlagt slik:

- Referat fra verkstedet blir sendt ut til deltagerne
- Referatet blir tilgjengelig på JBVs nettside
- Deltagerne kan komme med innspill til referatet
- JBVs hjemmesider vil brukes aktivt
- Samarbeidsgruppen skal møtes ca syv ganger, ekstern ressursgruppe fire ganger, hvorav en med de andre IC-strekningene
- Rapport blir sendt på høring ved årsskiftet, samtidig som de sendes Samferdselsdepartementet for avrop KS1
- Avsluttende overbygningsdokument til Samferdselsdepartementet kommer en måned senere

9 Vedlegg