

Godsforbindelse Alnabru

Ny forbindelse mellom sørkorridoren og Alnabru godsterminal

Referat fra verksted den 18. oktober 2011



Jernbaneverket

**Jernbaneverket
11.11.2011**

Godsforbindelse Alnabru

Ny forbindelse mellom sørkorridoren og Alnabru godsterminal.

Sammendrag av verkstedreferat

I forbindelse med planlegging av Follobanen har dagens godsforbindelse fra Østfold til Alnabru, via Loenga-Alna-banen, vært et tema. Det har vært avdekket både støyp problemer på Østfoldbanen i forbindelse med godsframføring, og kapasitetsutfordringer på Loenga-Alna-banen.

Follobaneprosjektet har gjennom sitt arbeid planlagt en ny godsforbindelse fra Østfoldbanen, via Follobanen, til Alnabru. I etterkant av dette arbeidet er det vurdert et behov for å se mer detaljert på denne delen av prosjektet for å sikre at det planlegges en løsning som dekker de faktiske behovene. Prosjekt- og influensområdet vil være ulikt det som definert for selve Follobanen, og Jernbaneverket har derfor besluttet å gjennomføre en selvstendig utredning for å avdekke behov, mål og krav for godsforbindelsen til Alnabruterminalen. Godsforbindelsen er dermed tatt ut av Follobaneprosjektet, og etablert som et selvstendig prosjekt.

Kostnaden ved ny godsforbindelse til Alnabru vil overstige 750 mill. kr og dermed forventer JBV at Samferdselsdepartementet vil kreve en KVV analyse av prosjektet. Denne utredningsprosessen følger derfor metodikken for KVV analyser.

I forbindelse med utredningen ble det avholdt et verksted for interessentene på Hotel Bristol i Oslo den 18. oktober 2011.

Utredningen skal inneholde en behovsanalyse, definering av mål (samfunns mål og effektmål), krav (kriterier for siling og sammenligning) og konsepter. På verkstedet ble det fokusert på behov og mål. Verkstedrapporten oppsummerer de tilbakemeldinger som gruppene ga og samtidig munner den ut i en foreløpig prioritering av både behov og mål som et innspill til det videre utredningsarbeidet.

For å få tilbakemelding på prosessen og innholdet av verkstedet ble det utført en evalueringsrunde på slutten av dagen. Oppsummeringen av evalueringen er referert i slutten av verkstedreferatet.

		Dato 11.11.11	Utarb. av Faveo	Kontr. av	Godkj. av	
Godsforbindelse Alnabru Ny forbindelse mellom sørkorridoren og Alnabru godsterminal.		Ant. sider	Dato			
			Prosjekt			
			Saks.ref			
		Produsent	Eirikur Ingolfsson			
		Prod. Dok. nr				
		Erstatning for				
		Erstattet av				
		 Jernbaneverket		Dokument nr.		

Innholdsfortegnelse

1	Innledning og bakgrunn	5
1.1.	PROSJEKTINITIERING	5
1.2.	NOEN BEGREPER	5
1.3.	PROSESSEN FOR GODSFORBINDELSE TIL ALNABRU.	6
1.4.	PROSJEKTORGANISERINGEN	7
1.5.	TRANSPORTSYSTEMET	8
2	Interessentene	10
2.1	BERØRTE	10
2.2	DELTAKERLISTE MED VIRKSOMHET OG GRUPPENUMMER	11
3	Verkstedet	13
3.1	PROGRAM	13
3.2	INNLEDNING VED JERNBANEVERKET	14
3.3	PRESENTASJON AV DELTAKERNE	15
3.4	INTRODUKSJON TIL ARBEIDSFORM OG PROGRAM	15
3.5	KJEPPHESTER	16
3.6	PLANOMRÅDE OG MANDAT FOR UTREDNINGEN	18
4	Informasjonsutveksling om dagens situasjon	21
4.1	UTFORDRINGER FOR TOGSELSKAPENE	21
4.2	MILJØUTFORDRINGER	22
4.3	NÆRMILJØ	25
4.4	NÆRINGS LIV, HVORDAN FLYTER GODSTRAFIKKEN?	26
4.5	KAPASITETSMESSIGE OG TRAFIKALE UTFORDRINGER PÅ JERNBANEN	26
4.6	ANDRE FORHOLD – ÅPENT I FORHOLD TIL TEMA	29
5	Gruppearbeid BEHOV	31
5.1	GRUPPEINNDELING	31
5.2	INTRODUKSJON AV GRUPPEARBEID BEHOV	32
5.3	BEHOV – PRESENTASJON AV GRUPPEARBEID I PLENUM	34
5.4	PRIORITERING AV BEHOV	36
6	Gruppearbeid MÅL	37
6.1	RESULTAT AV GRUPPEARBEID MÅL	38
7	KRAV	41
8	Videre prosess med utredningen	41
9	Deltakernes evaluering av verkstedet	42

1 Innledning og bakgrunn

Denne rapporten er en oppsummering/referat fra Jernbaneverkets utredningsverksted for ny godsforbindelse til Alnabru som fant sted på Hotel Bristol den 18.oktober 2011.

1.1. PROSJEKTINITIERING

I forbindelse med planlegging av Follobanen har dagens godsforbindelse fra Østfold til Alnabru, via Loenga-Alna-banen, vært et tema. Det har vært avdekket både støyp problemer på Østfoldbanen i forbindelse med godsframføring, og kapasitetsutfordringer på Loenga-Alna-banen.

Follobaneprosjektet har gjennom sitt arbeid planlagt en ny godsforbindelse fra Østfoldbanen, via Follobanen, til Alnabru. Det har i etterkant av dette vist seg at det er behov å se mer detaljert på denne delen av prosjektet for å sikre at man planlegger en løsning som dekker de faktiske behovene. Prosjekt- og influensområdet vil være ulikt det som definert for selve Follobanen, og Jernbaneverket har derfor besluttet å gjennomføre en selvstendig utredning for å avdekke behov, mål og krav for godsforbindelsen til Alnabruterminalen. Godsforbindelsen er dermed tatt ut av Follobaneprosjektet, og etablert som et selvstendig prosjekt.

Jernbaneverket forventer en stor vekst i transport av gods på bane de kommende årene. I Jernbaneverkets gjeldende Godsstrategi defineres det som et mål å tilby en transportkapasitet for kombitransporter på bane som dekker markedets etterspørsel på kort og lang sikt. Dette innebærer en dobling av dagens kapasitet frem til 2020 – og en tredobling av dagens kapasitet frem til 2040. Dette tall er for lavt for Østfoldbanen hvor andel godstrafikk er 17%. Det skal legges til rette for et punktlighetsmål på 90 % for transportene. Dette tydeliggjør hvor viktig det er at man utreder muligheter for de godsforbindelsene som i dag har kapasitetsproblemer.

1.2. NOEN BEGREPER

KONSEPTVALGUTREDNING (KVU)

Stortinget har bestemt at det skal lages konseptvalgutredninger for alle statlige investeringer med antatt total kostnad over 750 mill. kr. Slike utredninger skal gjennomgå ekstern kvalitetssikring (KS1), før Samferdselsdepartementet lager regjeringsnotat med anbefalt valg av konsept. Hensikten med utredningen er å finne den beste måte å løse transportbehovet på og gi grunnlag for å beslutte om det skal startes planlegging etter plan- og bygningsloven. Det er altså snakk om en utredning av ulike prinsipielle løsninger (konsepter) som skal skje i forkant av arbeidet med planer etter plan- og bygningsloven (f.eks kommunedelplaner).

Utredningen skal ha et bredt samfunnsmessig perspektiv, hvor areal – og transportspørsmål, næringsutvikling, byutvikling, tiltak overfor trafikken, framtidige investeringsbehov i transportsystemet, hensyn til jordvern og utslipp av klimagasser m.m. ses i sammenheng.

KVALITETSSIKRING (KS1)

Poenget med en KS1 er å få en uavhengig analyse av utredningen som Jernbaneverket har gjennomført. KS1 skal bidra til at staten får en bedre styring med planlegging av store prosjekter, på et tidlig stadium. Det er eksterne konsulenter som foretar kvalitetssikring (KS1) av en KVU.

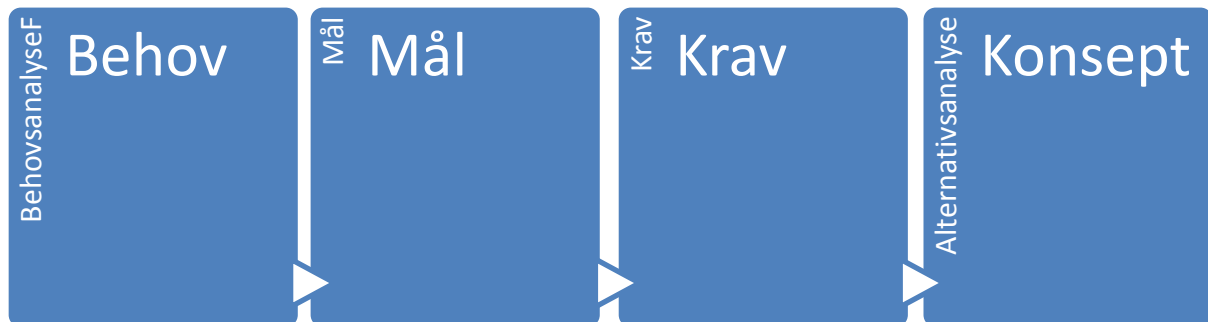
IDÉVERKSTED

En konseptvalgutredning åpner for at alle parter som på en eller annen måte blir berørt, får bidra med idéer og drøfte behov. Det legges stor vekt på å gjennomføre en åpen prosess med deltagelse fra alle interessenter. Hensikten er å få et så bredt samfunnsmessig perspektiv som mulig. Som en sentral del av utredningsarbeidet arrangeres det derfor et idéverksted.

1.3. PROSESSEN FOR GODSFORBINDELSE TIL ALNABRU.

Kostnaden ved ny godsforbindelse til Alnabru vil overstige 750 mill. kr og dermed forventer JBV at Samferdselsdepartementet vil kreve en KVV (Konseptvalgutredning) analyse av prosjektet. Denne utredningsprosessen følger derfor metodikken for KVV analyse.

Prosessen består av fire faser, hvor man først analyserer behovene for en ny løsning, siden hvilke mål og krav som stilles til løsningen. Til slutt belyses forskjellige alternativer til løsning.

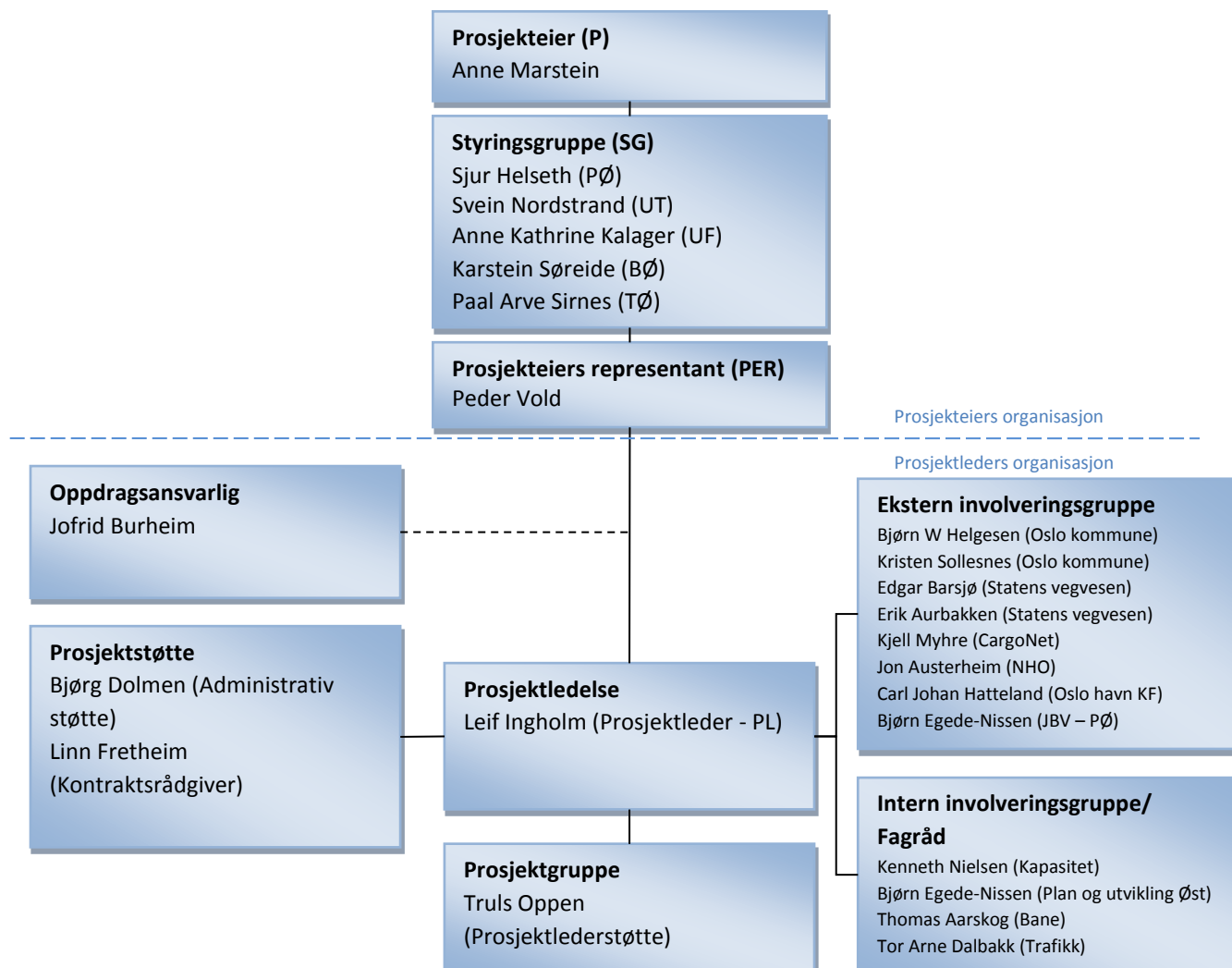


Figur 1. Fire faser i en konsekvensutredning

Utredningen skal i første omgang kartlegge behov, mål og krav for prosjektet. Etter dette skal det vurderes om det skal gås videre med en utredning og anbefaling av løsningskonsept



1.4. PROSJEKTORGANISERINGEN



Figur 2. Prosjektorganiseringen

1.5. TRANSPORTSYSTEMET

Alnabruterminalen

Alnabruterminalen er navet i gods-Norge og store deler av godset som kommer til Norge blir lastet om på Alnabru. Gods som kommer med tog fra Østfoldbanen og vestfra via Oslo S har i stor grad Alnabruterminalen som målpunkt. Alnabruterminalen har i vest tilknytning til Hovedbanen, Alnabanen (til Grefsen stasjon) og Loenga-Alna-banen.

Brynsbakken

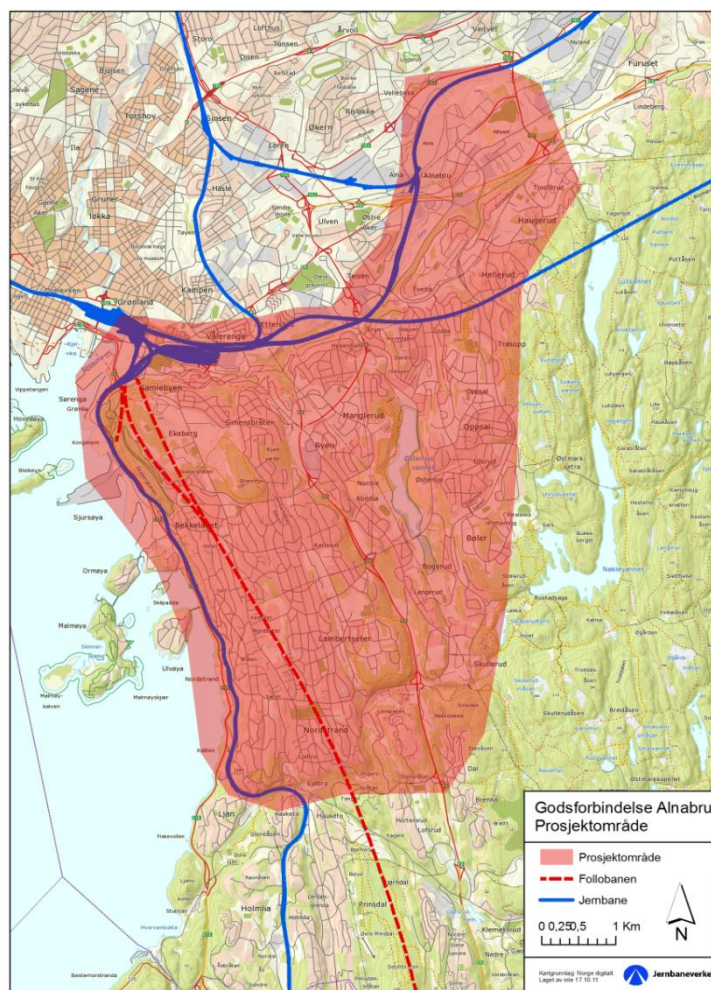
Brynsbakken går fra Oslo S til Bryn stasjon. Alle tog som skal nordover fra Oslo må kjøre i Brynsbakken ut fra Oslo S. Strekningen har en stigning på 26 promille. På grunn av stigningen er det begrensning i tonnasje per tog på 800 tonn, tyngre tog må benytte hjelpelokomotiv.

Loenga-Alna-banen

Loenga-Alna-banen er godsporet som går fra Loenga til Alnabruterminalen. Forbindelsen er 7,3 kilometer og går fra Loenga skifteområde til Alnabruterminalen på enkelt spor. Linjen knytter Østfoldbanen til Alnabruterminalen uten å gå innom Oslo S. Linjen har avgreining til Lodalen og har forbi Lodalen dobbeltspor i ca. 700 m. Godstog som kommer fra Oslo S, og skal til Alnabru, kjører inn på Loenga-Alna-banen et stykke etter Oslo S

Østfoldbanen

Østfoldbanen er i dag eneste linje for tog inn til Oslo S fra sør. Godstog til Alnabruterminalen, som kommer Østfoldbanen, tar av på Loenga skifteområde og følger videre Loenga-Alna-banen til Alnabruterminalen. Innføringen av Østfoldbanen til Oslo S vil endres i forbindelse med byggingen av Follobanen. Østfoldbanen har i dag en kapasitetsutnyttelse på over 100 %.



Figur 3. Kart av området

Follobanen

Ny Follobane er under planlegging. Prosjektet går fra Oslo til Ski og består av ny dobbeltsporet jernbane, en totalombygging av Ski stasjon og Ås forbikjøringsspor.



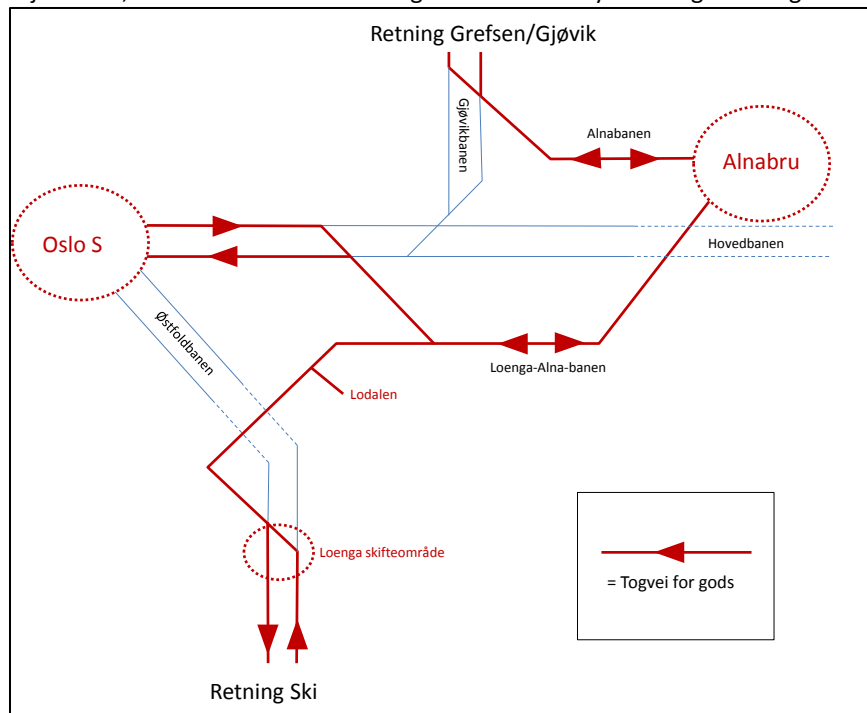
Figur 4. Follobanen

Utlandsforbindelser

All utlandstrafikk sørfra på jernbane kommer inn til Oslo og Alnabru via Østfoldbanen. Denne godstrafikken domineres av intermodale godstransporter mot Sverige og kontinentet, samt nasjonale vognlast- og tømmer tog. Sammenlignet med andre banestrekninger er jernbanens markedsandel i denne korridoren i dag lav. Kun 10 prosent av godstransporten over riksgrensen går med tog.

Dagens togveier

Skjematisk, forenklet oversikt over togveiene som benyttes for gods til og fra Alnabru terminalens øst:



Figur 5. Skjematisk oversikt

2 Interessentene

2.1 BERØRTE

I prosessen er det viktig å få oversikt over de berørte (interessentene) som vil ha interesser i både selve utredningsarbeidet og som også vil være berørt av de ulike konseptene som vil komme fram som forslag til løsninger. Likevel er det en kjensgjerning at det er det offentlige apparatet som er best representert i denne type verksted. Det er ofte vanskelig for private interessenter å ta en hel dag fri for å delta. I dette verkstedet har alle primærinteressentene vært representert, men da ved NHO og enkeltrepresentant fra lastebilnæringen og togselskapene. Beboerne langs jernbanen har vært representert via den enkelte bydel/kommune.

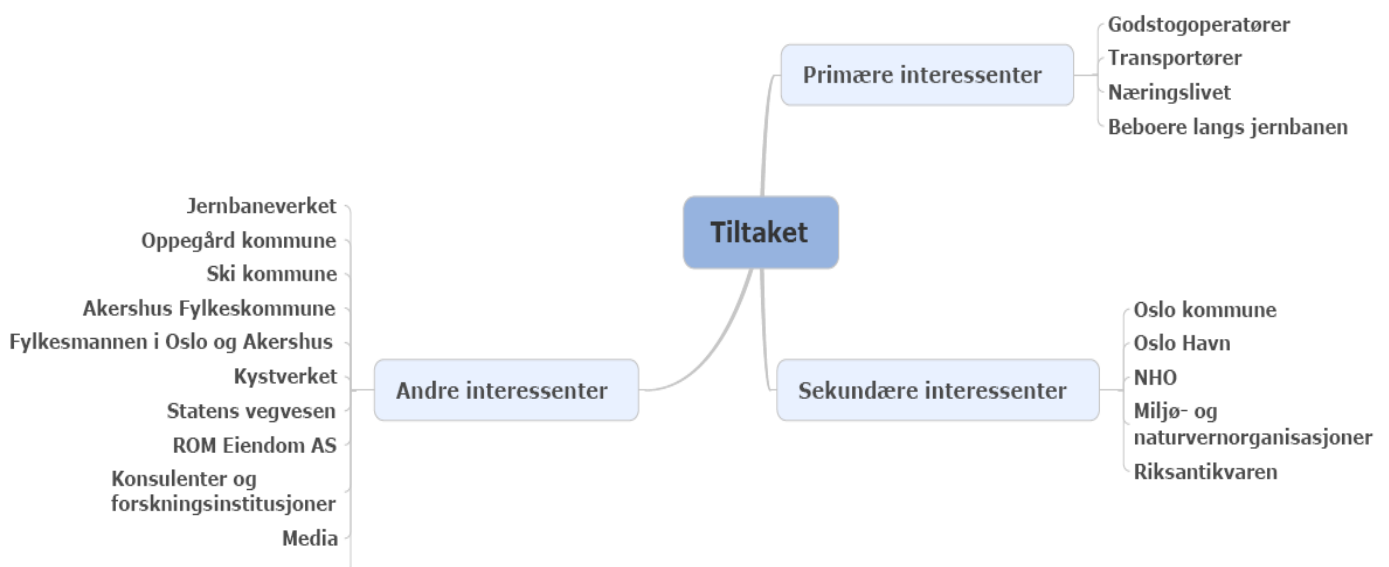
Interessentene er oppdelt i følgende grupper:

Primærinteressenter: De som er direkte brukere, direkte avhengig av, eller direkte berørt av transportsystemet

Sekundærinteressenter: De som blir indirekte påvirket av transportsystemet

Andre interessenter: Organisasjoner og andre perifere interessenter som har mer eller mindre konkrete interesser knyttet til transportsystemet.

Etter en interessentanalyse har kommet frem til følgende grupper av interessenter:



2.2 DELTAKERLISTE MED VIRKSOMHET OG GRUPPENUMMER

Invitasjon om deltakelse på verkstedet var sent til alle som var definert som primær- og sekunderinteressenter. Her er listen over de som deltok i møtet. Representanter for bydelene representerer beboerne i området. De som står med uthevet skrift var gruppeledere i sin gruppe.

Nr	Etternavn	Fornavn	Organisasjon	Gruppe
1	Myhre	Kjell	CargoNet AS	1
2	Elvik	Magne	CargoLink AS	2
3	Nilsen	Karl Ivar	Autolink AS	4
4	Hansen	Halvor S.	NSB	5
5	Barsjø	Edgar	Statens vegvesen	6
6	Rue	Mai-Linn	Oslo kommune, PBE	5
7	Andresen	Antti-Jussi R.	Oslo kommune, Bydel Alna	6
8	Helgesen	Bjørn	Oslo kommune, PBE	4
9	Raknes	Rune	Oslo kommune, BYU	5
10	Nordal	Jan	Oslo kommune, Bydel Nordstrand	7
11	Jensen	Vegard	Oslo kommune, Bydel Søndre Nordstrand	2
12	Lunden	Egil	Oslo kommune, Bydel Østensjø	1
13	Winsvold	Helge	Oslo kommune, Bydel Gamle Oslo	4
14	Dyrnes	Joakim	Oslo kommune, Bydel Gamle Oslo	2
15	Brandshaug	Helene	Oslo kommune, Bydel Gamle Oslo	7
16	Gunnulfsen	Cecilie	Kystverket	4
17	Hatteland	Carl Johan	Oslo Havn KF	1
18	Rekdal	Per Giske	Oslo Havn KF	2
19	Evensen	Inger Margrethe	Oslo Havn KF	3
20	Rydland	Espen Dag	Oppegård kommune	2
21	Hellen	Torun	Oppegård kommune	3
22	Bjørke	Marit K.	Ski kommune	4
23	Salvesvold	Grethe	Ski kommune	5
24	Austerheim	Jon	NHO Oslo/Akershus	6
25	Aarskog	Thomas	Jernbaneverket, Banedivisjonen	6
26	Egede-Nissen	Bjørn	Jernbaneverket, Plan og utvikling, Øst	3
27	Nielsen	Kenneth	Jernbaneverket, Plan og utvikling, Analyse	3
28	Markussen	Gunnar	Jernbaneverket, Plan og utvikling, Analyse	4
29	Stillesby	Tom	Jernbaneverket, Høyhastighetsutredningen	3
30	Bergquist	Liv	Jernbaneverket, Høyhastighetsutredningen	2
31	Bryne	Bjørn	Jernbaneverket, Høyhastighetsutredningen	7
32	Dalbakk	Tor Arne	Jernbaneverket, Trafikk	5
33	Backer	Lise	Jernbaneverket, Utbygging, Follobanen	4
34	Vold	Peder	Jernbaneverket, Plan og utvikling, Øst	6
35	Langseth	Linn	Jernbaneverket, Utbygging, Plan og analyse	6
36	Ingholm	Leif	Jernbaneverket, Utbygging, Plan og analyse	2
37	Oppen	Truls	Jernbaneverket, Utbygging, Plan og analyse	1
38	Burheim	Jofrid	Jernbaneverket, Utbygging, Plan og analyse	7

Nr	Etternavn	Fornavn	Organisasjon	Gruppe
39	Eidsmoen	Terje	Jernbanelverket, Plan og Utvikling, Utvikling	1
40	Kalhagen	Kjell Ove	Analyse & Strategi AS	7
41	Landheim	Vigdis Espnes	Faveo Prosjektledelse AS	Referent
42	Foseid	Maren	Faveo Prosjektledelse AS	Referent
43	Hustad	Siri	Faveo Prosjektledelse AS	Prosessledelse
44	Ingolfsson	Eirikur	Faveo Prosjektledelse AS	Prosessledelse



3 Verkstedet

3.1 PROGRAM

9:00	Velkommen! – Innledning ved Leif Ingholm, Jernbaneverket
9:15	Presentasjon av deltakere
9:30	Introduksjon til arbeidsform og program. En liten øvelse: “Min kjepphest”
9:45	Bakgrunnen for konseptvalgutredningen. Planområde og mandat for utredningen, samt faktagrunnlag. Ved Peter Vold, Jernbaneverket
10:00	Hva er BEHOV? Presentasjon ved Vigdis Espnes Landheim, Faveo
10:10	Informasjonsinnhenting fra cafébord
11:15	Introduksjon av gruppearbeid BEHOV
11:30	LUNSJ
12:15	Gruppearbeid om BEHOV fortsetter
13:00	Presentasjon av gruppearbeid
13:45	Prioritering av gruppearbeid, avstemning
14:00	Pause med forfriskninger
14:15	Hva er MÅL, presentasjon og innledning til gruppearbeid
14:25	Gruppearbeid om MÅL
15:20	KRAV hva betyr dette med krav rent konkret?
15:40	Hva oppnår vi i 2040 hvis vi oppnår bedring i systemet. Videre prosess og innspill, ved Leif Ingholm, Jernbaneverket.
16:00	Slutt

3.2 INNLEDNING VED JERNBANEVERKET

v/Leif Ingholm, Jernbaneverket

Prosjektet med godsforbindelse til Alnabru ble unnfanget i Follobaneprosjektet. Jernbaneverket ønsker å se mer på behovet for dette prosjektet sett i sammenheng med Østfoldbanen og ny Follobane. Derfor ønsker Jernbaneverket å samle interessentene i prosjektet. Godsforbindelsen i dag som inkluderer Brynsbakken er bratt (0,26 promille) og har kapasitetsbegrensninger som medfører økte kostnader og lengre transporttid.



Figur 6. Godsforbindelse til Alnabru (i blått) slik den tidligere har vært planlagt

Vi bruker KVV-metodikken i utredningen, men dette er ikke en formell KVV prosess. En tidligere utredet godsforbindelse kalt Bryndiagonalen hadde en kostnad som i dag ville overstige 750 mill. kr, som er grensen for å utløse krav om en KVV prosess. Jernbaneverket gjør derfor utredning etter KVV-metodikken nå for ikke å behøve å gjøre dette på nytt hvis vi får pålegg om KVV fra departementet.

3.3 PRESENTASJON AV DELTAKERNE

Faveo blir presentert som prosessleder i dagens verksted og som konsulent for oppdraget. Det kommer referat fra verkstedet som oppsummerer dagen.

Prosessledelsen oppfordret salen til å bidra med all god kunnskap som de sitter inne med. Programmet ble presentert.

Gruppepresentasjon:

Hver enkelt i gruppa forteller om seg selv:

- Hvem er du?
- Hvem representerer du?
- Hva jobber du med?
- Hva liker du å gjøre på fritida?

3.4 INTRODUKSJON TIL ARBEIDSFORM OG PROGRAM

Faveo presenterte arbeidsform og program, samt introduserte en liten øvelse:

”Min kjepphest”

Alle har et forhold til prosjektet i forkant av verkstedet. Hva er mitt ståsted?

Ta tre minutter på å formulere:

- “Hva er det jeg brenner for”?
- “Hva er mitt fokus”?

Alle kjepphestene ble lest opp og siden limt på veggen. Se tabell på neste side.



3.5 KJEPPESTER

By og tettsteds- utvikling i Follo Flytog til Ski Follo som utviklings- region ikke bare transportkorridor	Ikke sats på omveier Tenk sammenhengende korridorer ikke enkelt tiltak	Støyproblematikk også i anleggsfase Miljøhensyn generelt, også bevaring av biologisk mangfold	Sørge for et godt nærmiljø, hvor jernbanen i størst mulig grad går i tunnel slik at man bevarer grøntområder og unngår barrierer
Ivareta beboerne i byen (bydel gamle oslo) behov for å leve et godt liv uten for mye støy fra jernbanen	Den interne godsflyten mellom terminaler og håndteringskapasitet i osloregionen mht kostnad miljø og effektivitet	Kapasitet på vei vil bli sprengt. Av miljøhensyn og for å sikre regularitet bør gods over på bane	Gods fra vei til Bane Økning i godstrafikk Forbedret kapasitet inn/ut av terminaler Forbedret kapasitet i terminaler
Overføre gods fra vei til bane	Overføre godstransport fra vei til bane	Gods fra vei til bane	Behovsanalyse Kapasitet
Godt og klart, tydelig beslutnings-grunnlag for godsforbindelsen i KVU arbeidet	Økt kunnskap og interesse for godstransporten innenfor samfunns- planlegging	Bedre kapasitet på jernbanenettet og få bedre punktlighet for godstrafikken	Unngå kapasitets- begrensninger Hinder for fremtidens persontrafikk
Levere et solid prosjekt	Utvikling av effektive grønne godskorridorer	Økt godstransport på bane til/fra kontinentet	Ivareta bomiljøer Støy fra jernbane Bygge og anleggsstøy
Fleksibel løsning for jernbane	Effektiv godsflyt	Mest mulig gods over fra skip og vei til bane	Planlegge løsning som frigjør kapasitet til persontrafikk
Fleksibilitet i systemet	Sikker transport Passasjerer – Gods	Sikre godt bomiljø	Redusere stigning, helhetstankegangen Økt kapasitet 24/7
Få fram at godstransport er avgjørende for norsk næringsliv	Effektiv godstransport God forbindelse Sydhavna-Alnabru (gods)	Godstrafikk bort fra boligområdene i oslo, Oppegård og Ski. I tunnel under bakken	Mest mulig miljøvennlig godstransport både lokalt og globalt
Gods fra veg til bane Grensekryssende trafikk over på bane Redusere vekst i	Best mulig utnyttelse av eksisterende og ny infrastruktur for byutvikling og effektiv	Tvillingterminalene Sydhavna-Alnabru: komplementariteten mellom terminalene	Kapasitet på det nasjonale jernbanenettet Økt frekvens

<i>biltrafikken</i>	<i>gods- og persontransport Øke passasjertog- markedet</i>	<i>og forbindelsene mellom dem</i>	<i>Høyere hastighet Fleksibilitet Høy sikkerhet Vil bidra til</i>
<i>Dyptunnel ring i Oslo for rask, effektiv jernbane der trafikken er størst</i>	<i>Økt import/eksport med tog til/fra Europa</i>	<i>Et eget godsbanenett i det sentrale Oslo- området</i>	<i>Ta vare på eksisterende grøntområder og legge til rette for nye</i>
<i>Forventet boligvekst: I oslo og langs Østfoldbanen Gods tar banekapasitet- hindrer person- togøkning? Gods støyer mye</i>	<i>Ved bygging av Follobanen må man ikke avskjære muligheter for senere å kunne bygge Bryndiagonalen, ved ikke å bygge avgreningspunktene inne i tunellen NÅ!</i>	<i>Tilrettelegge for gode transport-løsninger slik at mer godstransport kan overføres fra veg til sjø og bane</i>	<i>En direkte forbindelse Follobanen til Alnabru gir fleksibilitet i f.h. til fremtidige gods- løsninger for Oslo- området.</i>
<i>Godset skal fram hele døgnet</i>	<i>Fjerne jernbane- barrierer fra bydel Gamle oslo</i>	<i>Kjøretid, krysnings- spor (lange tog) Alnabru kapasitet</i>	<i>Godstog skal ikke innom Oslo S før de skal til Alnabru</i>
<i>Direkte gods-person forbindelse i tunnel fra Follobanen (sør) til Alnabru, uten å måtte gå via Oslo S for i størst mulig grad unngå miljøbelastning ved å føre alt gods på eks. Østfoldbanen Sør- Nord forbindelse</i>	<i>Gods bort fra persontogtrase mer gods på bane Anlegg → RAMS Bygge for framtiden 50 års perspektiv Gods bort fra traseen i dagen Omdømme</i>	<i>Avklaring av forholdet til Follobanen: Avgrensingspunkt? Tidspunkt for bygging Plassering</i>	<i>Bomiljø (trafikk støy etc) Arealutvikling/bruk (byutvikling) hva er en "fornuftig" bærekraftig arealbruk i Grorduddalen</i>
<i>Minimere arealinngrepene biologisk mangfold, kulturminner friluftsliv</i>	<i>Gode bomiljøer – støy, estetikk, barrierevirkning, landskapstilpasning.</i>	<i>Kapasitet: Større godsmengder kan overføres ved større kapasitet</i>	<i>Delaktighet – prioritering Bruke må få større mulighet å delta i prosessen – prioritere</i>

3.6 PLANOMRÅDE OG MANDAT FOR UTREDNINGEN

v/ Peder Vold, Jernbaneverket

Ny godsforbindelse til Alnabru



Bakgrunn og prosjektfurutsetninger

Innlegg på idedugnad/verksted 18.10.2011
v/Peder Vold

Ny godsforbindelse til Alnabru

- SD har bedt om utredning og reguleringsplan (13. sept. 2010)
- Utredning igangsatt 2011 med sikte på godkjent reguleringsplan ca. 2015. Samarbeid med Oslo kommune m.fl.
- Avgreningsområdet forutsettes etablert samtidig med bygging av Follobane-tunnelen.
- Hele forbindelsen kan tidligst bygges samtidig med Follobanen.
- Eventuell beslutning om utbygging og bevilgning avgjøres av politiske myndigheter.



Proessen er lang selv om bestillingen om en utredning fra SD er kommet. I 2015 kan vi ha reguleringsplan på plass. Samarbeid med interessenter og Oslo kommune for å sikre prosessen. Follobanen er klar for bygging før en eventuell godsforbindelse. Forlag til en løsning som greiner av inni fjellet.

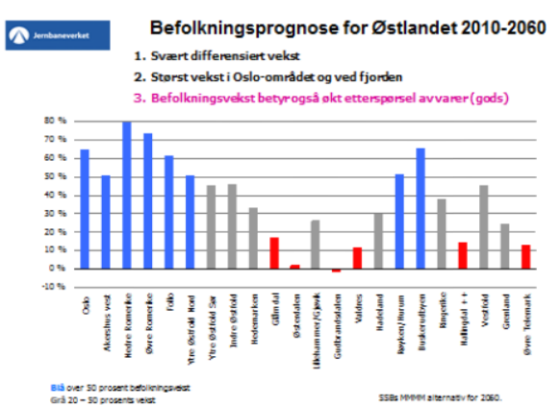
Denne avgreiningen bygges som en avgreining inne i fjellet for å slippe å stoppe trafikken hvis godsforbindelsen kommer senere. Avgreiningen bygges uansett om man får penger til å bygge alt samtidig eller ikke.

Organisasjon

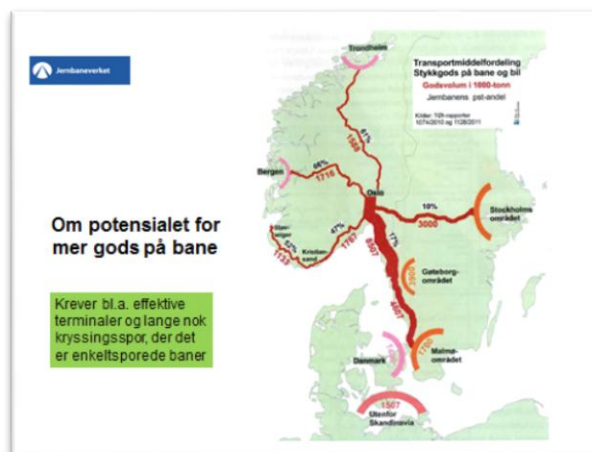
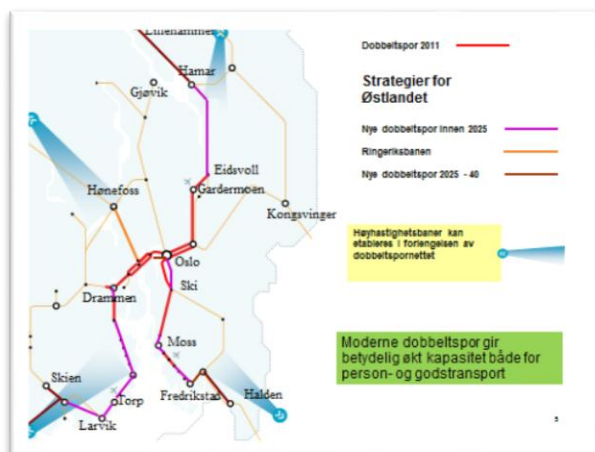


Befolkningsprognose for Østlandet 2010-2060

1. Svært differensiert vekst
2. Størst vekst i Oslo-området og ved fjorden
3. Befolkningsvekst betyr også økt etterspørsel av varer (gods)

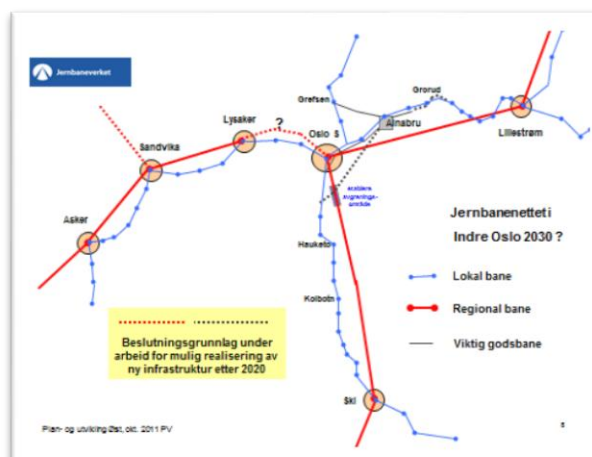
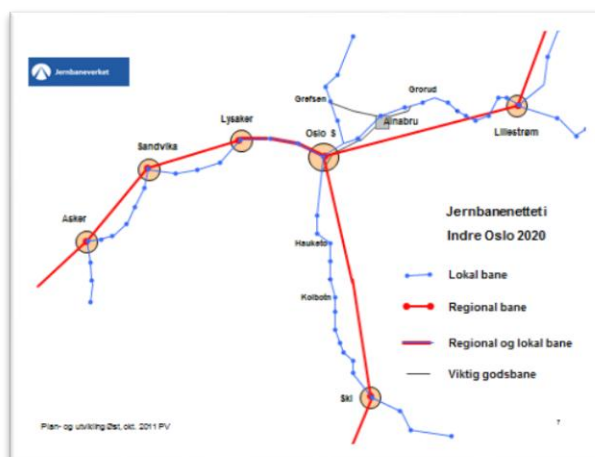


Befolkningsvekst betyr økt trafikk av både person og gods. HELE nettet må bygges ut.



Størst potensiale for å ta gods på bane er sørover mot Gøteborg,

Denne strekningen har størst volum, 8,5 Million tonn p.a. men meget lav andel (17%) av gods på bane, sammenlignet med f.eks. Trondheim, Bergen og Kristiansand (47-66%)



Oslo vil alltid være godsnavet i Norge. De vil være det selv ved andre terminaler i randsonen av Oslo. Det er viktig å fortette ved de regionale knutepunktene. Lillestrøm, Ski, Lysaker, Sandvika, Drammen etc.

Samferdselsdepartementet har bedt om at godsforbindelsen skal kobles mot Follobanen, og Jernbanelverket ønsker også å se på forbindelsen til Østfoldbanen.

Avgreinsingsområdet blir regulert inn i Follobaneprosjektet. Selve godsforbindelsen er et eget prosjekt og en egen regulering.

Viktige jernbanetiltak i NTP 2014-23 av betydning for godstransport i Østlandsområdet

- ❑ Ny containerterminal Alnabru
- ❑ Ny godsforbindelse mellom Follobanen og Alnabru
- ❑ Nye dobbeltspor:
 - Oslo - Ski (Follobanen)
 - Eidsvoll - Stange (Dovrebanen)
 - Sandbukta - Såstad (Moss/Rygge)
- ❑ Nye ventespor for godstog:
 - Grorud - Haugenstua (Hovedbanen)
 - Lillestrøm stasjon (Kongsvingerbanen, spor 13)
 - Ås (Østfoldbanen, forbiøringspor i begge retninger)
 - Langhus (Østfoldbanen, sørgående)
- ❑ Nye kryssingsspor for godstog på enkeltspor-strekninger:
 - Movatn og Harestua (Gjøvikbanen)
 - Frogner stasjon (Hovedbanen)
 - Råde stasjon (Østfoldbanen)

NB! Follobane-tunnelen tilrettelegges for godstog. Tunnelprofilen i Rømeriksporten er ikke bygget for godstog.

I Oslo kommuneplan er plasseringen av Alnabruterminalen fastsatt for Godstog fra nord som skal inn til Alna blokkerer hovedbanen hvis de blir stående å vente. Det planlegges derfor ventespor. Det samme på Lillestrøm (mot Kongsvinger). Ås og Langhus det samme. Dette for å kunne opprettholde frekvens på persontrafikk.

JBV gjør MYE for gods. De neste 10 årene har mange flere prosjekter enn for de 10 foregående.



4 Informasjonsutveksling om dagens situasjon

Kunnskapsgrunnlag-ved bruk av kafé-bord

Formålet med kafé-delen av verkstedet er at deltakere som ikke har spesiell kunnskap om enkelte fagområder får belyst dagens situasjon og kan stille spørsmål til en fagperson/interessent. På forhånd ble 6 eksperter/sakkyndige personer bedt å utarbeide en kort og stikkordsmessig innledningstekst om utfordringer sett fra sitt fagfelts ståsted og ta rollen som bordvert.

Kafé-runden foregikk slik at bordverten holdt en kort innledning (ca. 5 minutter) om de utfordringer som en ny godsforbindelse vil utgjøre for hans/hennes fagområde/ interesser.

Deretter fikk kafé-gjestene anledning til å stille spørsmål i 10-12 minutter. Spørsmål og svar ble notert og følger med i referatet. Etter 10-12 minutter ble diskusjonen avsluttet og deltakerne byttet bord for en ny runde.

Etter tre runder ble denne delen av verkstedet avsluttet.

4.1 UTFORDRINGER FOR TOGSELSKAPENE

v/ Kjell Myhre, Cargo Net

Bakgrunnsinformasjon fra bordvert:

Kort om hva driftsproblemet/begrensningen er sammensatt av:

Brynsbakken/Loenga-Bryn 26,5 promille

Godssporet mellom Alnabru og Loenga er enkeltsporet (uten kryssningsspor) og nyttes kun til framføring av godstog. Med dagens lokomotivtyper er det en begrensning på maks 750 tonn (vinter) – 810 tonn (sommer). Tog fra Østfold og utlandet har pr. i dag en kapasitet på 1600 tonn og for å utnytte togets kapasitet på hele strekningen må hjelpelok nyttes.

Alle kombitog som pr. i dag kommer fra Sverige/kontinentet må nytte hjelpelok (Diesel)

Loenga

Togspor for passering av godstog til/fra Østfoldbanen går via Loenga og virker som en flaskehals tidsmessig med høy risiko i forhold til avsporing som kan få driftsmessige konsekvenser for både Gods og Persontrafikk. Det kjøres i dag ett togsett med flydrivstoff mellom Sjursøya(Loenga) og Gardermoen pr. døgn som må nytte hjelpelok. (Diesel). Konsekvens: Kostnadskrevende – Redusert konkurransekraft – Støy og miljøforhold

Ny godsforbindelse til Alnabru via Follobanen

Ny godsforbindelse fra Follobanen til Alnabru vil gi vesentlig økt kapasitet ved økt tonnasje, redusert energiforbruk/diesel, samt kortere fremførings tid. Ny godsforbindelse tilrettelegges for dobbeltspor. Planfri kryssing mellom ny godsforbindelsen til Alnabru og Follobanen.

Opprettholde direkte forbindelse mellom Østfoldbanen/Follobanen og Drammen-Sørlandsbanen

Økt konkurransekraft og jernbanen kan ta større andel av transporten og samtidig bidra til færre ulykker og bedre trafikkavvikling på veiene. – Frigjøre kapasitet til persontog Oslo S/Brynsbakken.

Utfordringer for en kostnadseffektiv forbindelse fra Sørlandsbanen, Oslo Havn til Gardermoen (flydrivstoff) og

Alnabru (kombitransporter) Må legges til rette for direkte sporforbindelse uten "Snuing/skifting" for flydrivstofftoget. Dette betyr mer effektiv og miljøvennlige transport mellom havn og de ulike jernbaneterminalene (direktetog).

Innspill, spørsmål og diskusjon:

- Trafikk til Alna fra Sørvest
- For snevert i forhold til trafikk fra sør/vest
- Egen trase fra sør/vest, se sammenligning med valg av trase
- Trase vestfra via Nordmarka
- Dobbeltspor – planfri krysning av Follobanen/Østfoldbanen
- Viktig med kostnadseffektivitet
- Pris og punktlighet-frekvens
- Utfordring ift stigning Brynsbakken
- Håndtering av lange og tunge tog
- Trafikkapasitet
- Lange godstog fra kontinentet, representerer stort potensial
- Planfri krysning av Follobanen er viktig
- Viktig med god løsning også for godstog som ikke skal innom Alnabru, men f.eks. til Drammen
- Kapasitet tonnasje stigning (høyere kostnader)
- Forbindelsen må ha en stigning slik at du kan kjøre 1400t
- Kanskje nytt krysningsspor?
- Behov for å frakte flydrivstoff med tog
- Husk forbindelse fra Oslo Havn
- Videre drift ut mot vest
- Omlasting gir økt pris
- Kjøre fulle tog er viktig
- Tog fra kontinentet direkte til Drammen MÅ gjennom Oslo S.
- Viktig gods fra Oslo havn. Hjelpelok må til HVER gang et tog skal fra havna til Gardermoen nå, håpløst.

4.2 MILJØUTFORDRINGER

v/ Linn Langseth, Jernbaneverket Plan og analyse

Bakgrunnsinformasjon fra bordvert:

Utfordringer knyttet til miljøet som faqområde:

Den største utfordringen er knyttet til permanente og midlertidige arealbeslag som følge av en ny godsforbindelse – her snakker vi om direkte og indirekte konsekvenser.

- *Biologisk mangfold- i tettbygde strøk øker fragmenteringen og grøntarealene minsker i omfang – viktig å ivareta det som gjenstår*
 - *Oslofeltet – bergarter med høyt kalkinnhold og rike på næringsstoffer, samt gunstig klima = rikt dyre- og planteliv*

- *Ekebergskråningen – naturreservat*
- *Forekomster av kalklindeskog – utvalg naturtype jf naturmangfoldloven – egen forskrift*
- *Østensjøvannet – naturreservat og miljøpark – stort biologisk mangfold (fugler, planter og bunndyr)*
- *Østmarka – rik på innsjøer elver og bekker*
- *Vassdrag og innsjøer – stor betydning både for biologisk mangfold, rekreasjon, vannkilde*
 - *Østensjøvannet – sikre tilrenning og vannbalanse, samt god vannkvalitet*
 - *Alnaelva*
 - *Ljanselva*
 - *Diverse sjøer, bekker og elver i Østmarka.*
- *Kulturminner og kulturmiljø - fredede, vernede og bevaringsverdige – kulturminneloven/plan- og bygningsloven/adm.vern*
 - *Oslo-området generelt grunnet tidlig bosetting og viktig samferdsels- og handelsknutepunkt, tidlig bydannelse*
 - *Ljabru gård – rikt kulturmiljø*
 - *Ekebergsskrenten – bosetningsspor, bergkunst og enkeltminner*
 - *Gamlebyen – Oslo middelalderbyen (Loenga, Oslo S, Brynsbakken)*
 - *Østensjø – gårdsmiljø*
- *Nærmiljø og friluftsliv*
 - *Støy – dagsone kontra tunnel*
 - *Østmarka – viktig rekreasjonsområde*
 - *Alnaelva*
 - *Østensjøvannet*
 - *Ekeberg*

Innspill, spørsmål og diskusjon:

- *Setningsproblematikk – boligområde*
- *Dragehode/(planteart som vokser ved jernbanen) – Ekeberg/Nordstrand/Hauketo*
- *Tunnelkonsept – Infiltrasjon – Vassdrag*
- *Redusere støyen – Gods gjennom ny Follobane nattetid*
- *Veie Miljøtemaene/diskusjonene opp mot hverandre – veg/bane*
 - *Klima kontra biologisk mangfold/kulturminner etc*
 - *Lokalt kontra globalt*
 - *Folk kontra biologi*
- *Hva vinner miljøet på? – veiutbygging kontra jernbane*
- *Fortettingsstrategi – hvor skal folk bo? Folk og gods må fraktes – gjensidig avhengighet*
- *Regnemetode når det gjelder samfunnsøkonomi (Bygge treløpstunnel i stedet for toløpstunnel)*
- *Tenke tverrfaglig/tverrsektorielt, ikke å tenke enten eller*
- *Støyproblematikk – godstrafikk kan ikke uten videre økes på Østfoldbanen- her er det tett bebyggelse*

- Trafikksikkerhet
- Se på prioriteringen godstransport-persontog- transport fungerer dårlig i dag
- Klargjøre kostnadene ovenfor politikere – fortelle hva behovene koster
- Løsning som utelukker Brynsbakken
- Bedre beslutningsgrunnlag vedrørende konsekvenser
- Gods vekk fra boligområdene
- Øke godsvolumet langs gamle Østfoldbanen ikke uproblematisk
- Tiltak på Østfoldbanen
- Vei kontra bane
- Vet man på beslutningstidspunktet vedrørende konsekvenser -> ref. Puttjern
- Behov for flere knutepunkter
- Gods vekk fra boligområdene
- Klimagassutslipp versus bomiljø – andre miljøtemaer -> balanse mellom ulike miljøer
- Lovverket – tenke tverrsektorelt
- Ikke tenke enten eller
- Støy knyttet havneaktivitet/forurensing med båter ved kai
- Avlastning av Østfoldbanen pga støy->tunnel
- Her skal folk bo (menneskeaspektet) – lovverk – biologi
- Setninger ift boligområder
- Mulig redusert støy om gods går Follobanen nattestid
- Mer gods på bane, klima- andre miljøkonsekvenser – global/lokal miljødiskusjon
- Veiutbygging kontra baneutbygging – fortettningsstrategi -> hvordan frakte folk og gods ->se på totaliteten – bevilgninger
- Samfunnsøkonomi - metode



4.3 NÆRMILJØ

v/Helene Brandshaug, Bydel Gamle Oslo

Bakgrunnsinformasjon fra bordvert:

- *Jernbanespor legger beslag på arealer (utfordring i indre by spesielt)*
- *Tunneler frigjør areal (boligbygging, næring, grøntområder)*
- *Jernbanelinjer skaper barrierer mellom områder*
- *Støy fra tog og godstrafikk i boligområder nattestid – maksimalnivåer*
- *Støy i boligområder fra vedlikeholdsarbeid på skinnene nattestid*
- *Trygge sporområder – forebygge ulykker*
- *Elektromagnetiske felt, hvor nært kan man bygge – føre var prinsipp.*
- *Anleggsfasen:*
 - *Støy*
 - *Riggområder – legger beslag på områder*
 - *Økt trafikk fra store anleggsmaskiner*
 - *Trafikksikkerhet – skoleveier, barnehager*

Innspill, spørsmål og diskusjon:

- Mest mulig av traseen under bakken – minst mulig belastning på boligområder.
- Godstog, store utfordringer i forhold til nattestøy, vibrasjoner
- Forventet befolkningsvekst skaper arealbehov – boligutbygging i Oslo/arealer til jernbane
- Forhindre inngripen i eksisterende bebyggelse når jernbanelinjer planlegges
- Mennesker i fokus
- Miljøfokus: Fortetting ved jernbanelinjer ikke forenlig med økning av godstogtrafikken på Østfoldbanen
- Næringslivet – behov for nattkjøring, hva skal veies tyngst? Godstrafikk eller nærmiljø og hvilke nærmiljø skal få belastningen?
- Gods fra skip - mye støy og forurensing
- Ormsund terminal - gods fra skip til tog
- Godstog om natten i tunnel
- Planlegg underjordiske jernbanelinjer utenom Oslo S

4.4 NÆRINGSLIV, HVORDAN FLYTER GODSTRAFIKKEN?

V/ John Austerheim, DB Schenker/NHO

Innspill, spørsmål og diskusjon:

“Punktlighet er viktigere enn pris”.

Kapasitet

- Prioritering godstransport-persontransport
- Kan høyhastighetstog hjelpe godstransport?
- Hvordan prioritere over tid?
- Bør man vurdere flere stopp underveis?

Leveringskvalitet

- Hvordan sikre leveringskvalitet?
- Finne løsning mellom person-Gods
- Løfte blikket, ha et langt perspektiv
- Dagens Østfoldbane kan få øket godstransport
- Vare-eier flytter lager til utkantområde
 - NAV - satelittstrategi
- Ny Oslo tunnel
 - Vi trenger større kapasitet mot Sør/Vest
- Brynsbakken reduserer kapasitet
 - Vest/Øst med 20% fra 1000 til 800 tonn
 - Sør/Nord med 43% fra 1400 til 800 tonn

4.5 KAPASITETSMESSIGE OG TRAFIKALE UTFORDRINGER PÅ JERNBANEN

v/ Bjørn Egede-Nissen, Jernbaneverket Plan utredning Øst

Bakgrunnsinformasjon fra bordvert:

Andelen gods på bane innenlands er i størrelsesorden 40-60% til/fra Alnabru og de store byene (Stavanger, Trondheim, Bergen). Til/fra Europa via Østfoldbanen er andelen på bane i forhold til vei beskjeden. Det betyr også at det største potensialet for vekst i godstrafikk på bane nettopp ligger på Østfoldbanen.

Det er flere viktige flaskehalser for godstrafikken mellom Kornsjø og Alnabru; Tistedalsbakken (ut fra Norge), manglende/dårlige kryssingsmuligheter syd for Sarpsborg og mellom Fredrikstad og Rygge, i lange perioder ikke kapasitet mellom Oslo og Ski, Brynsbakken (inn til Alnabru) og til dels sprengt kapasitet også på Alnabruterminalen.

I tillegg er Oslostunnelen en vesentlig flaskehals til/fra sørvest. Bygging av Follobanen gir betydelig mer kapasitet mellom Oslo og Ski, men betyr i første omgang at eksisterende bane i større grad enn i dag kan benyttes til godstog. En forbindelse fra Follobanen mot Alnabru løser ikke hovedutfordringen siden kapasiteten vil være fullt utnyttet til persontrafikk med unntak av natt. Hvis ny godsforbindelse skal få den nødvendige funksjon er det mye som tilsier at den må forlenges til Østfoldbanen.

Godsporet i Brynsbakken vil uavhengig av ny godsforbindelse bli benyttet i lang tid framover. Dette gjelder for godstrafikk som benytter Oslo tunnelen til Alnabru, og for flydrivstofftog og eventuelt annen godstrafikk på bane fra Oslo havn. Det er viktig i prosessen å vurdere om det finnes alternative løsninger for Brynsbakken også for denne trafikken.

For å utnytte potensialet for økt godstrafikk til/fra Europa må flere av de ovennevnte tiltak gjennomføres i Norge. Men det kreves også tiltak i Sverige og videre sørover. Det åpnes nytt dobbeltspor mellom Öxnerød og Göteborg (81 km) i 2012, dobbeltspor gjennom Hallandsåsen åpnes i 2015 og Fehmarnbelt mellom Danmark og Tyskland er ferdig 2020. Det siste korter inn avstanden mellom København og Hamburg med 160 km, og vil i betydelig grad bedre de infrastrukturmessige forutsetningene som grunnlag for økt godstrafikk.

Det er stadig økende konkurranse mellom gods- og persontog i forhold til å få plass på jernbanenettet. All kapasitetsutvikling vil gi bedre/økte muligheter for begge togprodukter, men samtidig settes det store krav til ruteplan- og kapasitetstildelingsprosesser. Særlig blir det viktig og få fram, og få aksept for, grunnlag og forutsetninger for disse prosessene.



Innspill, spørsmål og diskusjon:

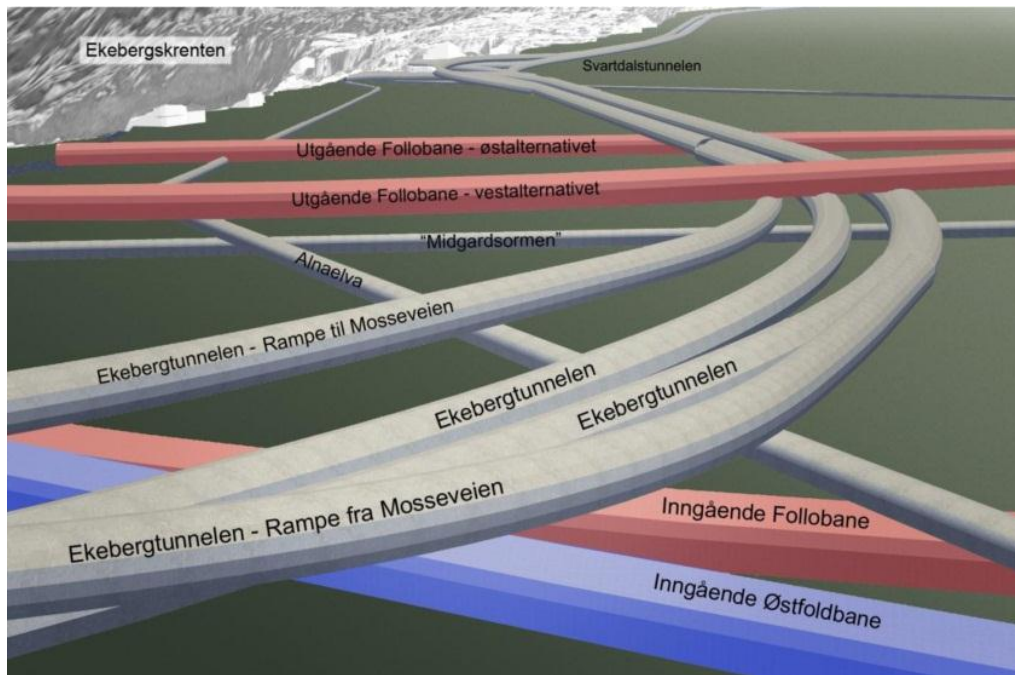
- Veksling mellom Østfoldbanen og Follobanen
- Kobling Sydhavna-Alnabru også via godsforbindelsen
- Hva med Brynsbakken for gods?
- Kapasitet Follobanen for gods?
- Tunnel drift og vedlikehold
- Er det tidsbruk til Göteborg eller kapasiteten i Brynsbakken som er problemet
- Ikke alle problemstillinger på en gang, da skjer ingenting!
- Terminalene må også utvikles/utbedres
- Diagonal – koble den mot Østfoldbanen
- Forbindelse fra Oslo Havn må bruke Brynsbakken
- Husk godsforbindelse til Stavanger
- Fjerner ikke Brynsbakken
- Alnabruforbindelsen løser noen utfordringer
- Alnabru: Hvordan utbedre Alnabruterminalen?
- Bydel Gamle Oslo, ny sammenhengende tunnel under Oslo
- Ringløsning: fjelltunnel
- Godstog til Stavanger
- Raskest trafikk
- Ingen persontog bør termineres i Oslo

Hverdagseksempel:

34 semitrailere kommer pr. døgn til Alnabru fra Sverige. Det toget må gå innom Charlottenberg (Kongsvingerbanen nord) "Opp til Norge" Brynsbakken er for bratt.

Utdelt materiale

Denne illustrasjon ble delt ut til gruppene som viser etablerte og planlagte tunneler i Ekebergåsen.



Figur 7. Nye og eksisterende tunneler i Ekebergåsen som kan ha betydning for løsning

Representanter fra bydel Gamle Oslo la frem et notat med forslag om dyptunnelring i Oslo som et innspill til arbeidet.



4.6 ANDRE FORHOLD – ÅPENT I FORHOLD TIL TEMA

v/ Vigdis Espnes Landheim, Faveo

Innspill, spørsmål og diskusjon:

- Mennesker-viktig! Menneskene i sentrum
- Virkemidler blir til mål
- Er vekst et mål?
- Oppegård mener at bedre at de bruker E6 enn Østfoldbanen for gods
- Fortette langs jernbanetraseen, men berørt av økt godstrafikk!
- Gods må i tunnel
- Må ha gods på bane 24/7 også på Follobanen
- Jernbanespor kan dele lokalsamfunn
- "Motorveg" må ha mulighet for gods
- "Fra teori til praksis" – teoretisk mulig å kjøre godstog på Follobanen (side 95 KU Follobanen)
- Vestby -> kan bli avlastningsterminal for Alnabru
- Godsutredningene for Osloregionen
- 3 løp + lange kryssningsspor->Follobanen
- Ambisjon med persontrafikk er for store!
- Alnabru må bygges ut
- Det er mulig å kjøre godstog nattetid på ny Follobane, når ingen persontog går. Det må være mulig med hurtiggående godstog med hastighet >120 km/. Dette må være krav til godsselskapene om utstyr de kan benytte.
- Hvor rasjonalt er det å ta jernbanegodset inn til Oslo – vareeierne (grossister)?

- Alnabru klarer ikke å ta den veksten som kommer! Veksten må tas andre steder
- Problemet med vekst fra sør-> kapasitet og vekst
- Konkurransen om persontrafikken Follobanen/Østfoldbanen (lokaltrafikk)
- Koble disse to banene lenger sør, koble fjellhallene når kapasiteten når et tak, bytte/fleksibilitet. Legge til rette for en større driftskapasitet/-fleksibilitet
- Bryndiagonalen skaper høy fleksibilitet i hele godssystemet
- Også vareeierne-grossister, Ikke bygge ut Alnabru, men fordele syd, nord og vest for Oslo slik at den kan ta del av kapasiteten
- Behov for godsforbindelse vest/sør
- Leveringskapasitet både ut/inn
- Hvor viktig norsk godstransport er i norsk næringsliv
- Forutsigbarhet er viktig
- Kapasitet på vegnettet blir stadig dårligere
- Veldig god plass på Østfoldbanen (dagen) 10 min frekvens, hvorfor er det ikke plass på Follobanen? (skyldes lav hastighet på Østfoldbanen)



5 Gruppearbeid BEHOV

5.1 GRUPPEINDELING

<u>Gruppe 1</u> Kjell Myhre Egil Lunden Carl Johan Hatteland Terje Eidsmoen Truls Oppen	<u>Gruppe 2</u> Magne Elvik Joakim Dyrnes Per Gisle Rekdal Dag Espen Rydland Vegard Jensen Liv Bergquist Leif Ingholm
<u>Gruppe 3</u> Erik Anders Aurbarken Tom Stillesby Inger M. Evensen Torun Hellen Bjørn Egede-Nissen Kenneth Nilsen	<u>Gruppe 4</u> Karl Ivar Nilsen Helge Winsvold Cecilie Gunnulfsen Bjørn Helgesen Marit K. Bjørke Gunnar Markussen Lise Backer
<u>Gruppe 5</u> Halvor S. Hansen Mai-Linn Rue Rune Raknes Grethe Salvesvold Tor Arne Dahlbakk	<u>Gruppe 6</u> Edgar Barsjø Antti-Jussi R. Andresen Jon Austerheim Peder Vold Linn Langseth Thomas Aarskog
<u>Gruppe 7</u> Jan Nordahl Helene Brandshaug Jofrid Burheim Kjell Ove Kalhagen Bjørn Bryne	

5.2 INTRODUKSJON AV GRUPPEARBEID BEHOV

Faveo innledet diskusjonen om BEHOV. Hvordan definerer vi behov i konseptvalgutredninger? Og hvilke behov utløser tiltak?

Hva er et behov? «Det som passer, er tjenlig», avledet av verbet behøve, ha bruk for, trenge eller mangle (Politikens forlag, 1992) Maslows behovspyramide:  Kilde: Wikipedia, 2011 Jernbaneverket FAVEO	Behov i konseptvalgutredninger - Nasjonale behov (normative behov) - Ivareta de viktigste nasjonale mål nedfelt i statlige plandokumenter og nasjonale forventninger til lokal og regional planlegging - Etterspørselsbaserte behov - Transportetterspørsel som gir press på transportsystemet og omgivelsene. - Interessegruppers behov - Brukere, berørte og andre i interessenter - Regionale/lokale myndigheters behov - Regionale myndigheters planer for utvikling av et område, vedtatte planer og strategier Jernbaneverket FAVEO
Eksempel på interessegruppers behov  Jernbaneverket FAVEO	Eksempel på tiltak utløst av et vedlikeholdsbehov  Kilde: Kilde: på nysser i Sørstasjon, (Foto: Høy Konstrukt) Er det behov for mer sporkapasitet?  Jernbaneverket FAVEO
Hva legger dere i behov? Jernbaneverket FAVEO	Prosjektutløsende behov Behov - Prosjektutløsende behov utgjør hovedbegrunnelsen for tiltak - Sentralt for å avgrense samfunns mål og krav - Det samfunnsbehovet som utløser planlegging av tiltak på et bestemt tidspunkt - Andre viktige behov Jernbaneverket FAVEO

Tilbakemeldinger fra salen (hva legger dere i behov?):

Schenker: Kvalitet, tilgjengelighet, pålitelighet. Behov for å finne løsninger.

Oslo havn: Begrenser ved å skille mellom ønske og behov. Ønsker miljøvennlig transport. Behov på lang sikt blir gjerne sett på som ønsker (men kanskje det egentlig er mål).

Ski kommune: Kiving mellom interessentenes behov er ofte et tema. Det buttrer gjerne ved de ulike nivåene i behovsoversikten. Ofte lett å argumentere MOT behov ved å si at "nei... dette er ikke et behov. Det er en tvangsforestilling"

Schenker: Etterspørselsbaserte behov og interessenters behov kan ofte være de samme. De etterspørselsbaserte behovene er ofte fundert bedre.

Høyhastighetsutredningen: Behov er grunnleggende. Litt vanskelig når man snakker om behov som er på HELT ulike nivå (NTP opp mot interessentgrupper).

Statens vegvesen: Viktig å fokusere både på samtidige behov og fremtidige behov!

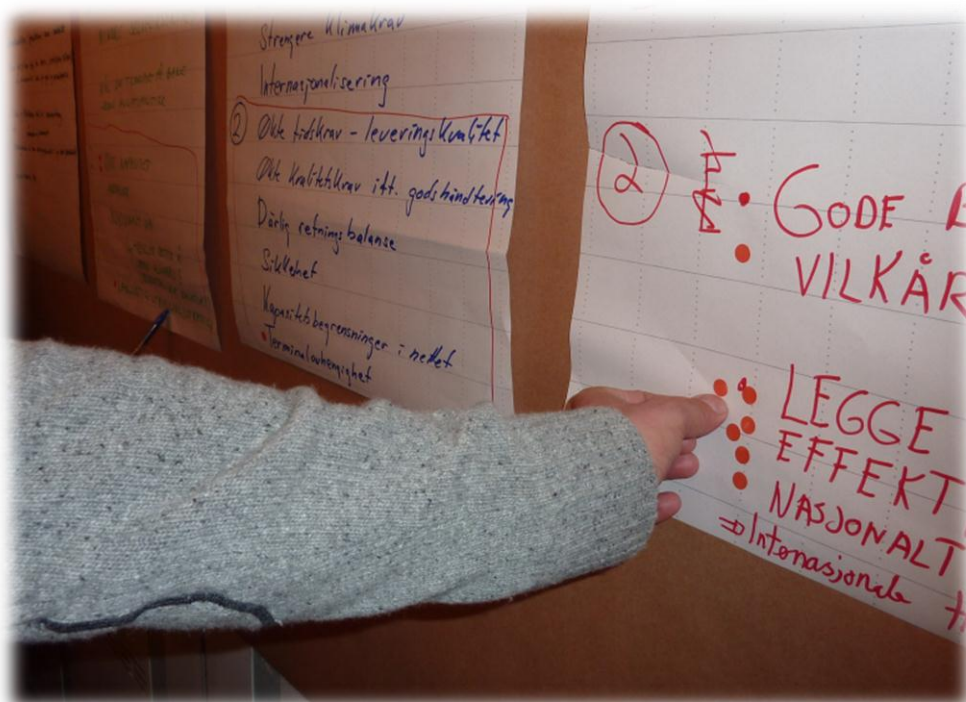
Sammenhengen mellom behov, mål og krav



FAVEO

Utredningsmetodikken knyttet til behov:

Vi skal først se på alle typer av behov. La oss ikke henge oss opp i hvilken type behov det er, bare skriv ned det som kommer frem i gruppa.



5.3 BEHOV – PRESENTASJON AV GRUPPEARBEID I PLENUM

Gruppene presenterte resultatet av gruppearbeidet.

BEHOV – resultat av gruppearbeid

1. Hva tror dere vil skje i framtiden som vil påvirke godstransportbehovet?	2. Hvilke behov er spesifikke for dette området?
Gruppe 1	
• Befolkningsvekst og konsentrasjon • Knutepunkt (regionale/lokale) og klarere korridorer for godstransport • Bedriftsetableringsmønster • Levestandard/kjøpekraftsvekst -> importdrevet • Areal og bomiljøkamp • Miljøeffektiv godstransport	• Økt konsolidering (mulig fragmentering ved flere befolkningskonsentrasjoner) • Behov for utvikling av transportknutepunkt (ett/flere) med effektiv håndtering og areal for tilknyttet bedriftsetablering -> logistikkcenter • Behov for god tilgjengelighet og kobling mellom infrastrukturer -> som ivaretar hensyn til konflikt med areal og miljø • Lønnsomme godstransporter
Gruppe2	
• Sterk befolkningsvekst i Osloregionen • Økt transport pga ○ Høyere forbruk –økt kjøpekraft ○ Arealknapphet i nullpunkt gir utflytting av virksomheter	• Økt kapasitet: gods- og persontog ○ Mer areal for transport ○ Mer areal for bolig ○ Mer areal for omlasting • Livskvalitet: ○ Begrenset støy ○ Tilgjengelighet ○ God luftkvalitet • Fleksibilitet i bruk av baner, gods og person (vedlikehold)
Gruppe 3	
• Konjunkturavhengig • Befolkningsvekst øker varebehov • Spredning av funksjoner øker transportbehovet • Miljøpress vil føre gods mer over på bane	• Nok kapasitet for gods på spor og terminaler • Bedre punktlighet for gods • RPR/ATP blir vanskelig å følge opp ○ Støy (luftforurensning) ○ Konkurranse gods/persontransport • Godspotensialet Oslo/Ski er stor ->særlig behov

1. Hva tror dere vil skje i framtiden som vil påvirke godstransportbehovet?	2. Hvilke behov er spesifikke for dette området?
Gruppe 4	
• Persontrafikkavvikling i framtiden – Oslo S • Godstrafikkavvikling i framtiden – nav – satellitt • Andelen gods på bane må bli større (restriksjoner, bilbruk) – nok banekapasitet både for gods- og persontrafikk	• Follobanen (hurtigtog) og Østfoldbanen (godstransport og lokaltransport) må ses i sammenheng • Brynsdiagonalen vil være koplingspunktet (gir størst fleksibilitet) • Ta hensyn til beboerne, støy
Gruppe 5	
• Befolkningsvekst • Økt konsum/forbruk • Mindre selvforsynthet • Mål om transport på bane • Grønn avgiftspolitik	• Økt kapasitet • Arealer • Nasjonalt nav • Trenger dette å være Alnabru? (desentralisert struktur) • Langsiktig utbyggingsstrategi
Gruppe 6	
• Økt kjøpekraft • Befolkningskonsentrasjon rundt de store byene • Økt importandel • Strengere klimakrav • Internasjonalisering	• Økt tidskrav-leveringskonflikt • Økt kvalitetskrav ift. godshåndtering • Dårlig retningsbalanse • Sikkerhet • Kapasitetsbegrensninger i nettet • Terminalavhengighet
Gruppe 7	
• Befolkningsvekst • Inntektsøkning • “Just in time”	• Gode bo- og oppvekstvilkår. Understøtte byutvikling • Legge til rette for effektive næringstransport nasjonalt og regionalt -> internasjonale transporter

Det ble åpnet for spørsmål etter hver presentasjon, men kun et spørsmål kom fra salen til gruppe 5: Egnetheten knyttet til Alnabruterminalens plassering.

Er det uheldigsmessig å ha det på Alnabru? Og hvis, hvor skal den være?

Er det utvikling som gjør at den ikke kan ligge der? Alnabru må effektiviseres i forhold til det behovet vi har! Det å få etablert et knutepunkt av den størrelsen er utopi i Osloregionen nå! Navet blir der godset er!

Hva er det behov for? Vareeierne kan konsolidere der det passer, men det vil føre til mer vegtransport. Det må være fokus på de nasjonale løsningene. Det må være en rasjonell løsning på Alnabru som er sentrumsnært. Jo lenger ut fra sentrum, jo flere lastebiler ut. Det mest rasjonelle må være at samlasterne er lokalisert sammen med jernbaneterminalen.

5.4 PRIORITERING AV BEHOV

Hva mener deltakerne er de største behovene for transportstrekningen? Deltakerne fikk utdelt “galleriprikker” og ga sine stemmer to og to sammen. Resultatet av avstemningen ble slik:

Behov	Antall prikker
Nok kapasitet for gods på spor og terminaler.	12
Økt kapasitet person og gods	+2
Økt kapasitet	+2
	=16
RPR/ATP blir vanskelig å følge opp: støy, luft er i konkurranse med gods/persontransport	11
Legge til rette for effektive næringstransporter, internasjonalt, nasjonalt og regionalt	10
Livskvalitet (støy, tilgjengelighet, luftkvalitet)	10
Fleksibilitet i bruk av baner (gods og person), vedlikehold	10
Bedre punktlighet for gods	9
Lønnsomme godstransporter	5
Behov for langsiktig godsstrategi	5
Behov for utvikling av transportknutepunkt, nav – satellitt	1+4=5
Andelen av gods på bane må bli større (restriksjoner bilbruk) – nok banekapasitet både for gods- og persontrafikk	4
Behov for god tilgjengelighet og kobling mellom infrastrukturer som ivaretar hensyn til konflikt med areal/ miljø	3
Økte kvalitetskrav til godshåndtering	2
Få bedre retningsbalanse	1
Terminalavhengighet	2
Gode bo- og oppvekstvilkår. Understøtte byutvikling.	1
Økt konsolidering (mulig fragmentering ved flere befolkningskonsentrasjoner)	1
Mer areal for transport	1

'Pause med kaffe...



6 Gruppearbeid MÅL

Prosessledelsen gikk gjennom de behovene som har fått flest "stemmer" og som skal danne grunnlaget for de målene som foreslås.

Hva er mål?

Mål

Samfunnsmål
☐ Beskriver hvilken samfunnsutvikling prosjektet skal bygge opp under og er knyttet til tiltakets virkninger for samfunnet

Effekt mål
☐ Beskriver hvilke virkninger som søkes oppnådd for brukerne av tiltaket

Perspektiv	Mål	Kommentar
Eierperspektiv	Samfunnsmål	Virkning for samfunnet ved at konsekvensen oppnås
Brukerperspektiv	Effekt mål	Konsekvensen for brukerne av at resultatene oppnås
Leverandørens perspektiv	Resultat mål	Leveransen ved overlevering, uttrykt ved måltall og egenskaper

MÅLKONFLIKTER KAN OPPSTÅ!

Eksempel på mål

Eksempel på Samfunnsmål

«Innen 2040 skal Inter City – korridorene ha et miljøvennlig transportsystem av høy kvalitet som knytter sammen bo- og arbeidsområdene»

Hvor både «miljøvennlig transportsystem» og «høy kvalitet» er definert

Eksempel på Effekt mål

«Pålitelighet» – med måleindikator: «Minst 85% av alle godstog kommer frem til rett tid (=mindre enn 3 min forsinkelse)

(Kilde: KVV for IC-området Oslo – Halden)

FAVEO

Spørsmål fra salen: Hva er samfunnsmålet for? Omfatter det bare jernbane?

Svar: Vi må forholde oss til prosjektet "Godsforbindelse Alnabru", vi skal finne et samfunnsmål som dekker de behovene som er skissert som de viktigste.

Gruppene skulle forme to mål som dekker opp under behovene. Disse ble hengt opp på veggen.

6.1 RESULTAT AV GRUPPEARBEID MÅL

Med utgangspunkt i behov og prioriteringer, hvilke mål bør settes for å støtte opp under behovene?

Formuler tre mål i gruppa.

1. Hvordan ønsker dere at transportsystemet skal være om 30 år? Hvilke samfunns mål (beskriver hvilken samfunnsutvikling prosjektet skal bygge opp under og er knyttet til tiltakets virkninger for samfunnet) bør settes?
2. Hvilke effektmål (beskriver hvilke virkninger som søkes oppnådd for brukerne av tiltaket) bør vi sette for godstransportsystemet i regionen? Og hvilken betydning har det her?

Her er svarene fra gruppene:

1. Hvordan ønsker dere at transportsystemet skal være om 30 år? Hvilke samfunns mål (beskriv hvilken samfunnsutvikling prosjektet skal bygge opp under og er knyttet til tiltakets virkninger for samfunnet) bør settes?	2. Hvilke effektmål (beskriver hvilke virkninger som søkes oppnådd for brukerne av tiltaket) bør vi sette for godstransportsystemet i regionen? Og hvilken betydning har det her?
Gruppe 1 Samfunns mål (ved godsforbindelse Alnabru) • Er å tilrettelegge for miljøeffektiv godstransport • Er å legge til rette for en kostnadseffektiv godsforbindelse mellom Norge og Europa • Er å styrke Alnabru som nasjonalt godsnav/kluster	Effektmål • Kapasitet (for godstransport hele døgnet tilpasset volumutvikling/frekvens) • Punktlighet (forutsigbarhet, leveringskvalitet mht. kunde og mht til terminal (Alnabru)) • Konkurransedyktig (mht bil) (lønnsom/kostnadseffektiv)
Gruppe 2 • Hoveddelen av godstransporten skal gå på jernbane	• Jernbanetransporten skal ikke ha negativ innvirkning på lokalsamfunnene langs banen
Gruppe 3 • Gods skal overføres fra vei til bane i et omfang som fordeler og minimerer samlet miljøbelastning av godstransport på samfunnet	• Godstrafikk på bane fra kontinenten/Sverige skal tredobles innen 2040 (16% til 48%) • Punktlighet >85% (5 min)
Gruppe 4 • Mer gods over på bane gjennom tredobling av godsmengden til Osloregionen fra syd	• Redusert støy og NOX (lokalt) redusert CO2 (globalt)

1. Hvordan ønsker dere at transportsystemet skal være om 30 år? Hvilke samfunns mål (beskriv hvilken samfunnsutvikling prosjektet skal bygge opp under og er knyttet til tiltakets virkninger for samfunnet) bør settes?	2. Hvilke effektmål (beskriver hvilke virkninger som søkes oppnådd for brukerne av tiltaket) bør vi sette for godstransportsystemet i regionen? Og hvilken betydning har det her?
Gruppe 5 • Alnabruforbindelsen skal sikre fremkommelighet tilstrekkelig kapasitet og god tilgjengelighet for godstog fra sør (Europa) til Alnabru	• Tilrettelegge for fleksibel kapasitetsutnyttelse for både person- og godstog • Skal beskrive strategi for det fremtidige godstransportsystemet i Osloområdet
Gruppe 6 • Andel gods på bane fra utlandet skal doubles innen 2030	• Alnabruterminalen må bygges ut til å omlaste den økte godstransporten på bane innen 2030
Gruppe 7 • Innen 2030 skal forbindelsen bidra til forutsigbar, mer miljøvennlig effektivt og sikker godstransport	• Pålitelighet – med måleindikator x andel som skal komme frem til rett tid • Co” utslipp per tonn/km skal være mindre enn y

Det ble åpnet for spørsmål og kommentarer fra salen etter hver gruppe. Følgende kommentarer/spørsmål kom frem:

Gruppe 7:

- Hvordan skal vi tallfeste nærmiljø-problematikken?

Gruppe 3:

- Punktlighetskravet for person bør også gjelde for gods. 85 % innenfor 5 minutter.
- Brukerne må kunne stole på at toget kommer frem.
- 85 prosent er for lavt? 95 % innenfor 30 minutter kunne kanskje være mer aktuelt? (fra Schenker/NHO). Kom gode tilbakemeldinger på dette!
- Dette punktet er viktig! Kanskje man kunne si 85 % innenfor 5 min og de resterende 15 % innenfor 30-40 min.
- Men ALT dette henger sammen... et tog forsinket et annet... og så har du det gående. Logistikken blir ødelagt hvis det er kapasitetsproblemer på Alnabruterminalen også. Går de forsinka derfra kommer de heller ikke frem i rute. Persontog forsinket også godstog etc etc.

Gruppe 6:

- Innunder terminalens kapasitet ligger også inn- og utganger av terminalen.

Gruppe 5:

- Denne utredningen skal ikke gi svar på dette, men det skal henge sammen.
- Man kan gå inn på www.osloregionen.no og laste ned godsstrategi for Oslo-området.
- Både JBV og Osloregionens godsstrategier har Alnabru som nav. Osloregionen sier derimot at Alnabru har en del begrensninger. Man mener derfor at man må ha en avlastningsterminal sør for Oslo.

Gruppe 2

- Det er planlagt mer fortetting av boliger langs traseen.
- Vanskelig å si at det ikke finnes negative virkninger. Hva aksepterer samfunnet av støy?
- Støy kan gi krav både til materiell og til infrastruktur.
- Lover og forskrifter stiller krav til dette i prosjektet.
- Hva er alternativet? Gods på vei f.eks. da er det kanskje ikke noe godt mål? Eventuelt er alternativene ulike godsforbindelse på bane.
- Man argumenterer ikke MOT prosjektet, men prosjektet kan representere et nærmiljøproblem.
- Man vil få kapasitetsproblemer på Follobanen for gods fordi det går mye raskere tog der. På Østfoldbanen går det kun lokaltog, og da kan man få gjennom gods og lokaltog fordi de ligger i samme hastighet

Gruppe 4

- I målformuleringene er det mye fokus på godstrafikk fra sør. Men hva med gods fra vest og nord? Drammen f.eks.

Gruppe 1:

- Ingen kommentarer

Generelle innspill under mål:

Det diskuteres at det er mest effekt fra Gøteborg-retningen fordi her er godsstrømmene mye større og bane har mye mindre andel.

Kanskje kan man løse Brynsbakken billig? Ved å tilrettelegge for kjøring av tunge tog der? Isolerer vi ikke Brynsbakken litt for mye? Trenger vi ikke en strategi for hele Norge.

Hvor konkrete skal vi være? Hvor stort område skal vi se på? Kan vi ikke kjøpe hjelpelok for å trekke opp Brynsbakken? Vi får ganske mange for 10 mrd.

Ikke mulig å utvikle godstrafikken i Norge hvis vi ikke utvikler Alnabru! (Schenker). Alnabru er nøkkelen og navet. Brynsbakken bare en brikke. Mangler en totaloversikt over problemstillingen.

7 KRAV

v/ Leif Ingholm, Jernbaneverket

Det ble vurdert som uhensiktsmessig å ta for seg krav i idèverkstedet. I denne sammenheng handler det om prosjektspesifikke krav; f.eks. kapasitetsøkning. Krav ledes ut av de foreslåtte behov og mål. En presisering av og en diskusjon om krav, vil være en naturlig del av den videre prosessen i prosjektgruppen og utredningen.

8 Videre prosess med utredningen

Verkstedetsrapport blir ferdig tidlig i november og den blir sendt til alle deltakere. Behovsanalysen skal være ferdig før jul. Hele arbeidet med behov, mål og krav ferdigstilles i løpet av mars 2012.

Tentativ fremdrift

Verkstedetsrapport sendes ut til deltakerne	18. november
Behov mål og krav dokument ferdig	15. mars
Beslutning om videre planlegging	våren 2012
Vurdering av konsepter	høsten 2012
Beslutning om konseptvalg	våren 2013
Utarbeide planprogram for valgt alternativ	høsten 2013
Utarbeide reguleringsplan, KU og teknisk detaljplan	2014-15

9 Deltakernes evaluering av verkstedet

Deltakerne ble bedt om å gi en kort evaluering av møtet. Alle skrev en lapp med:

1. Hvordan har du opplevd å bruke en dag på dette?
2. Hva kunne vi gjort annerledes?

<i>Hvordan har du opplevd å bruke tid på dette temaet denne dagen?</i>	<i>Hva har vi kunnet gjort av forbedringer underveis i verkstedet?</i>
Opplysende Interessant Kompliserende Interessant, men vel mye tid til uinformert diskusjon	Litt mer informasjon/forutsetninger til å styre innspill diskusjon
Spennende faglig dialog på tvers av etater, aktører m.e.	Litt tydeligere på introduksjon av BEHOV og oppgave 1 og 2
Overraskende spennende. Frustrerende pga stadig (fra JBV) tilbakevendende holdning om at godstrafikk er noe som er i veien for persontrafikken, men som vi motvillig må akseptere	Litt større avstand mellom bordene
Effektiv bruk av tid relatert til konkrete besvarelser ihht. oppgavene, samt en interessant og lærerik gjennomgang Spørsmålsstillingen er for avgrenset, KVV bør ha en videre/åpnere problemstilling	Noe mer presisering av ønsket utfall/mål i hvert gruppearbeid
Viktig og hyggelig/positivt Greit nok – viktig med innspill og diskusjon	Bra opplegg tydelig ledelse Greit nok
Viktig Gitt mye kunnskap. Lærerikt å sitte sammen med en bredt anlagt gruppe	Må se rapporten først – hva som kommer ut av dette. Metoden OK Enda bedre tydeliggjøring av prosessen med KVV
Nyttig Kjør elektroniske evalueringer i stedet. Informativt godsforbindelse alene er bare en liten del av “utfordringen” til tider mer (for mye) fokus på Follobanen og lokale forhold andre steder.	Grei metodikk. Ikke noen spesielle kommentarer
Viktig tema for Oppegård kommune pga miljøbelastningene fra gods på Østfoldbanen.	Litt uryddig presentasjon av spørsmål som skulle besvares:

<i>Hvordan har du opplevd å bruke tid på dette temaet denne dagen?</i>	<i>Hva har vi kunnet gjort av forbedringer underveis i verkstedet?</i>
Meningsfull dag. Interessant og viktig å være med til å kartlegge og diskutere behov og utvikling av jernbaner/transportsystem	Lysarktekst og taler ga ulike tolkninger/oppgaver Definere mål og arbeidsgang for dagen. Være mer tydelig på hva som skal diskuteres
Bra Litt lenge, litt ustrukturert pga manglende felles faglig utgangspunkt	Fin balanse mellom gruppeoppgaver og presentasjoner Evt å starte med en kort faktagjennomgang
Bra men litt lang tid Mener dagen har vært nyttig med mange gode innspill	Noe mer konkret definering av mål og omfang. Var det Follobanen eller jernbanetransport i Norge? Litt bedre forberedelse mht. forholdet mellom det konkrete prosjekt, transport til/fra Europa og JBV's godsstrategi, slik at måldiskusjon mm kunne vært mer konkret
Litt både og. Måldiskusjonen ble litt lite konkret men OK Morsomt å høre fra etater utenom JBV om deres tanker/bekymringer Frustrerende å høre fra etater utenom JBV om deres tanker/bekymringer	Må det være så mange med? Kunne man ha fått litt bedre effektivitet uten å miste substans med færre deltakere Hold tøylen strammere mtp avsporinger
Nyttig og lærerikt. Viser også at det er mange forskjellige svar og spørsmålstillinger som kommer frem. Lærerikt og interessant	Vel lagt opp Bra gjennomført
OK, men verkstedet kunne med fordel vært kortere og mer kompakt Et har vært spennende å få innsikt i andres synspunkter og ståsteder når det gjelder tema gods	Avgrense oppgavene mer til kun å gjelde prosjektet. Oppgave om vekting av hensikt/mål mot hverandre Ingenting. Gruppesammensetning blir uforutsigbar uansett og funker eller ikke
Veldig bra at vi folkevalgte har blitt invitert til å være med på denne prosessen fra start. Veldig bra opplegg! Lært mye og mods! Fint med ulike interesser til stede. Næringslivets tilstedeværelse var svært viktig!	Jernbaneverkets folk har i for stor grad dominert og lagt premisser i løpet av dagen. Bedre plass foran behovsveggen. Tid til å se på KRAV også.



Figur 8. Her takker prosessleder Siri Hustad alle gruppelederne for god innsats for gruppen og i verkstedet!

Jernbaneverket takker alle deltagerne på verkstedet for gode bidrag og innspill!