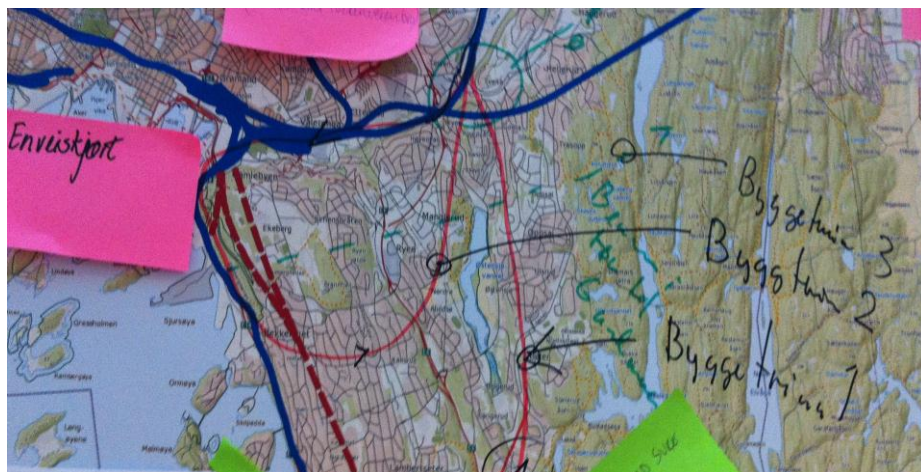


Godsforbindelse Alnabru

Ny forbindelse mellom sørkorridoren og Alnabru godsterminal

Referat fra verksted den 13. mars 2012

Tema: Løsninger og tiltak



Jernbaneverket

Jernbaneverket
30.03.12

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 støyproblemer 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, krav og konsepter 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 konseptvalgutredning (KVV) av prosjektet. Denne utredningsprosessen følger derfor metodikken for KVV.

Det ble avholdt verksted på Thon Hotel Arena på Lillestrøm den 13.mars 2012. Dette var verksted nr 2 for utredning ny godsforbindelse til Alnabru.

De samme interessentene som var invitert til verksted nr 1, var også invitert til den 13.mars. Det var 38 påmeldte deltagere til verkstedet.

På verkstedet ble det fokusert på alternative løsninger (konsept) og tiltak som kan svare ut behovene som er identifisert i behovsanalysen. Verkstedrapporten oppsummerer de tilbakemeldinger som gruppene ga og innspill i verkstedet vil danne grunnlag for konseptutviklingsfasen i 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.

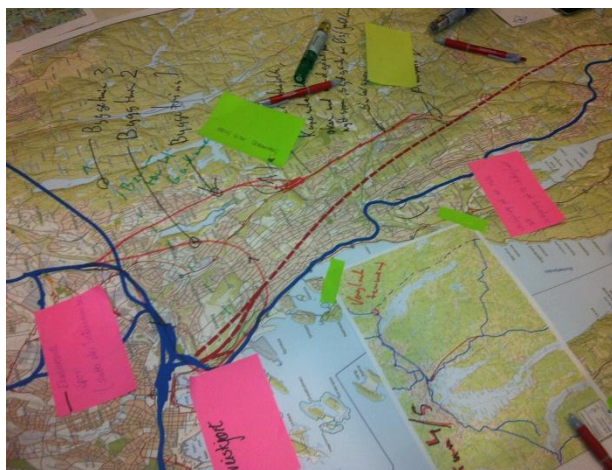
		Dato 29.03.12	Utarb. av FAVEO	Kontr. av	Godkj. av
Godsforbindelse Alnabru Ny forbindelse mellom sørkorridoren og Alnabru godsterminal.	Ant. sider	Dato			
	47	Prosjekt			
		Saks.ref			
	Produsent				
	Prod. Dok. nr				
	Erstatning for				
	Erstattet av				
	 Jernbaneverket	Dokument nr.			

Innholdsfortegnelse

1	Innledning og bakgrunn	5
1.1.	PROSJEKTINITIERING	5
1.1.	TRANSPORTSYSTEMET	6
1.2.	NOEN BEGREPER	7
1.3.	PROSESSEN FOR GODSFORBINDELSE TIL ALNABRU	8
1.4.	PROSJEKTORGANISERING GODSFORBINDELSE TIL ALNABRU	9
2	Interessentene	10
2.1	BERØRTE	10
2.2	DELTAKERLISTE PÅ VERKSTEDET 13. MARS 2012	10
3	Verkstedet	13
3.1	PROGRAM	13
3.2	INNLEDNING VED JERNBANEVERKET	15
3.3	OPPSUMMERING BEHOV/ MÅL/ KRAV, HVA HAR VI GJORT SÅ LANGT	17
4	Gruppearbeid før lunsj	20
4.1	GRUPPEINNDELING	20
5	Gruppearbeid 1: Alt er mulig	21
5.1	BESVARELSE GRUPPEARBEID 1	21
5.2	PRESENTASJON AV TEMAKART	24
6	Gruppearbeid 2: Minimum	25
6.1	BESVARELSE GRUPPEARBEID 2	25
7	Gruppearbeid etter lunsj	28
7.1	GRUPPEINNDELING	28
8	Gruppearbeid 3: Maksimum	29
8.1	RESULTAT AV GRUPPEARBEID	29
9	Gruppearbeid 4: Prioritering	37
9.1	RESULTAT AV GRUPPEARBEID	37
10	Trasèen videre	45
10.1	AVSLUTNING VED JERNBANEVERKET	45
11	Deltakernes evaluering av verkstedet	46

1 Innledning og bakgrunn

Denne rapporten er en oppsummering/referat fra Jernbaneverkets utredningsverksted for ny godsforbindelse til Alnabru som fant sted på Thon Hotell Arena, Lillestrøm 13. mars 2012. Tema for verkstedet 13. mars var løsninger og tiltak. Resultatene av verkstedet skal bearbejdes av prosjektgruppa og løsningene/tiltakene settes sammen til ulike konsept, eller løsningsalternativ.



Leif Ingholm:

Hva ønsker vi å oppnå med verkstedet:

Flere løsninger – ikke bare en!

Involvering

Gode ideer

De beste
løsningene

*Ikke vær redd
for å tegne på
de utdelte
karta!*



Verkstedet 13. mars var en oppfølging av verksted som ble arrangert 18. oktober 2011. Tema for dette verkstedet var behov og mål. Resultatene av verkstedet i oktober 2012 er dokumentert i et eget referat og dannet grunnlaget for prosjektgruppas rapport om behov, mål og krav datert 13. februar 2012.

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 støyproblemer 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.

1.1. 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, Alnabanan (til Grefsen stasjon) og Loenga-Alna-banen.

Brynsbakken

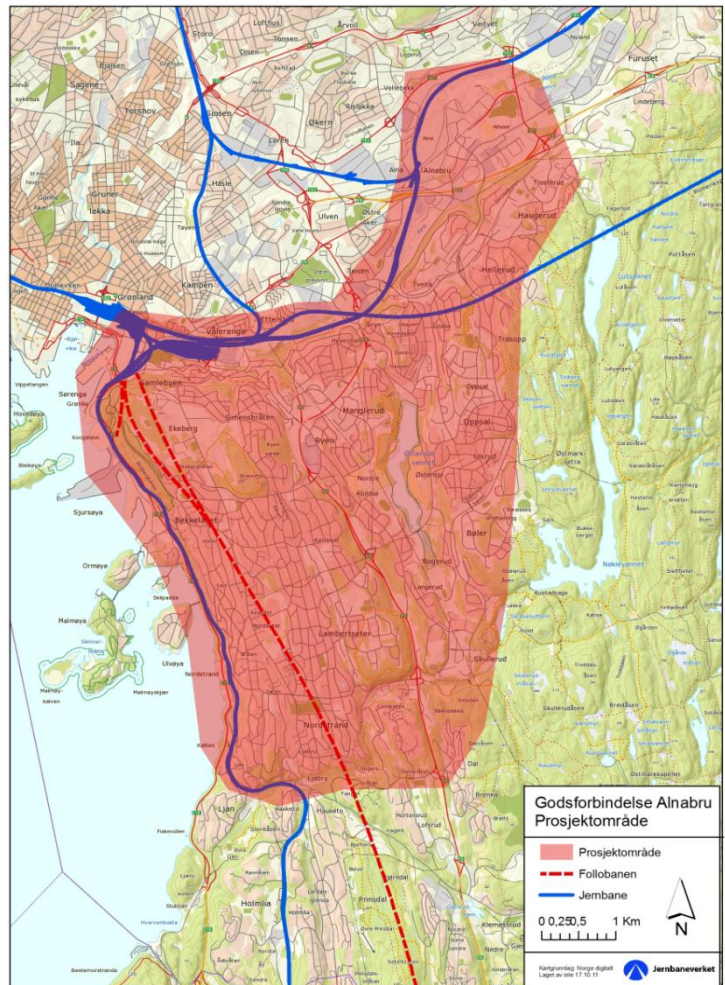
Brynsbakken går fra Oslo S til Bryn stasjon. Alle tog som skal nordover fra Oslo må kjøre i Brynsbakken ut fra Oslo S. Strekningen har en stigning på 26 promille. På grunn av stigningen er det begrensning i tonnasje per tog på 800 tonn, tyngre tog må benytte hjelpelokomotiv.

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 1. 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 2. 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 Alnabruterminalens øst:

Ny oversikt revidert

Figur 3. Skjematisk oversikt

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 Jernbaneløst 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 KVV.

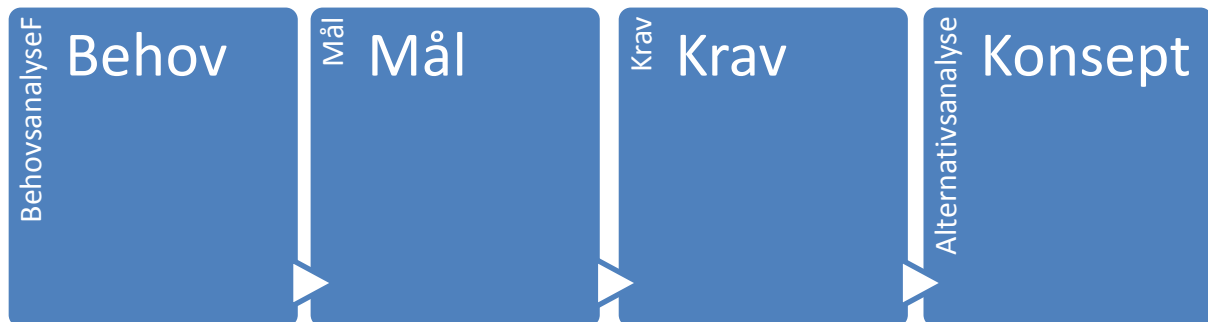
IDÉVERKSTED

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 analyser.

Prosessten 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.

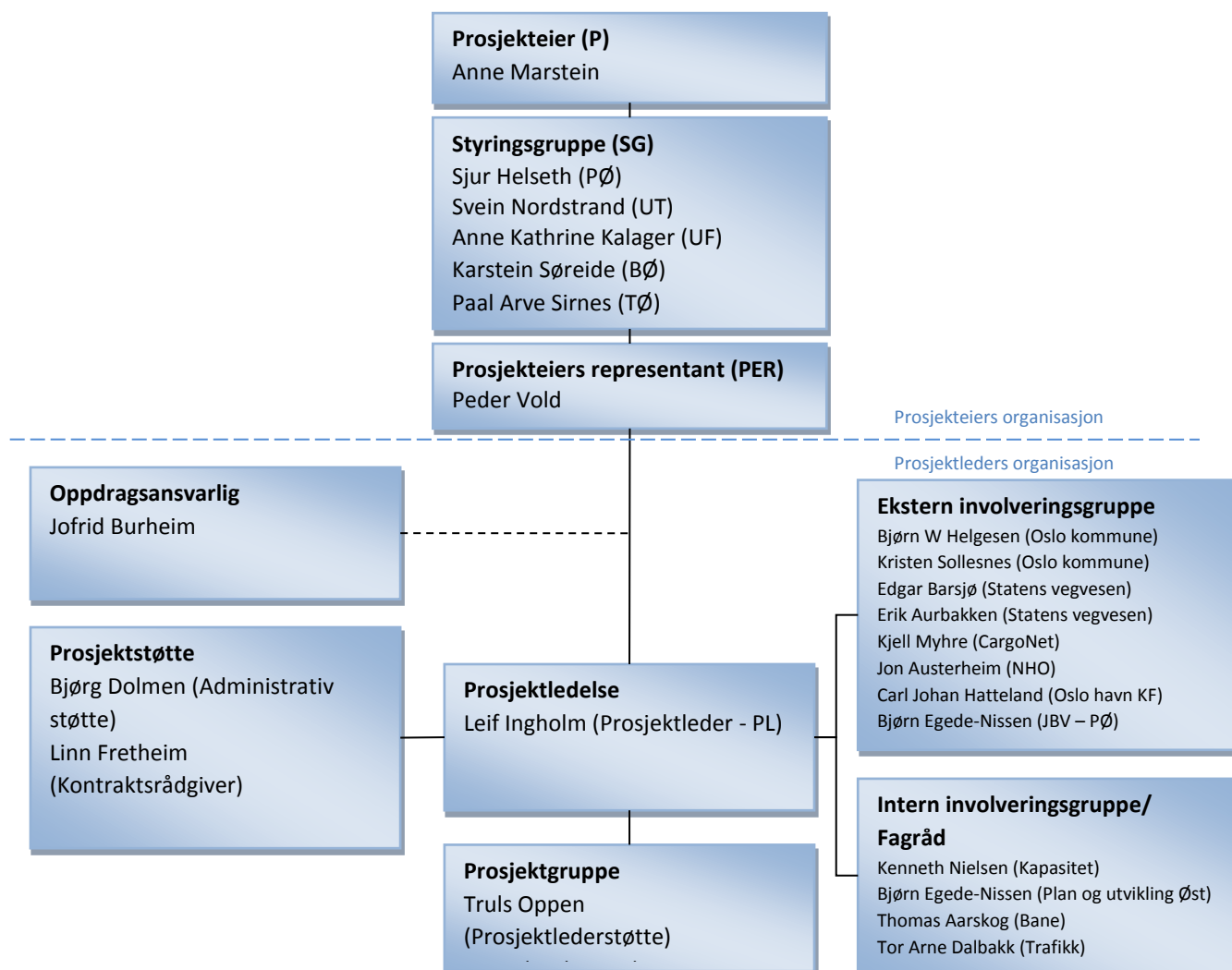


Figur 4. Fire faser i en konsekvensutredning

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. PROSJEKTORGANISERING GODSFORBINDELSE TIL ALNABRU



Figur 5 Prosjektorganiseringen

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.

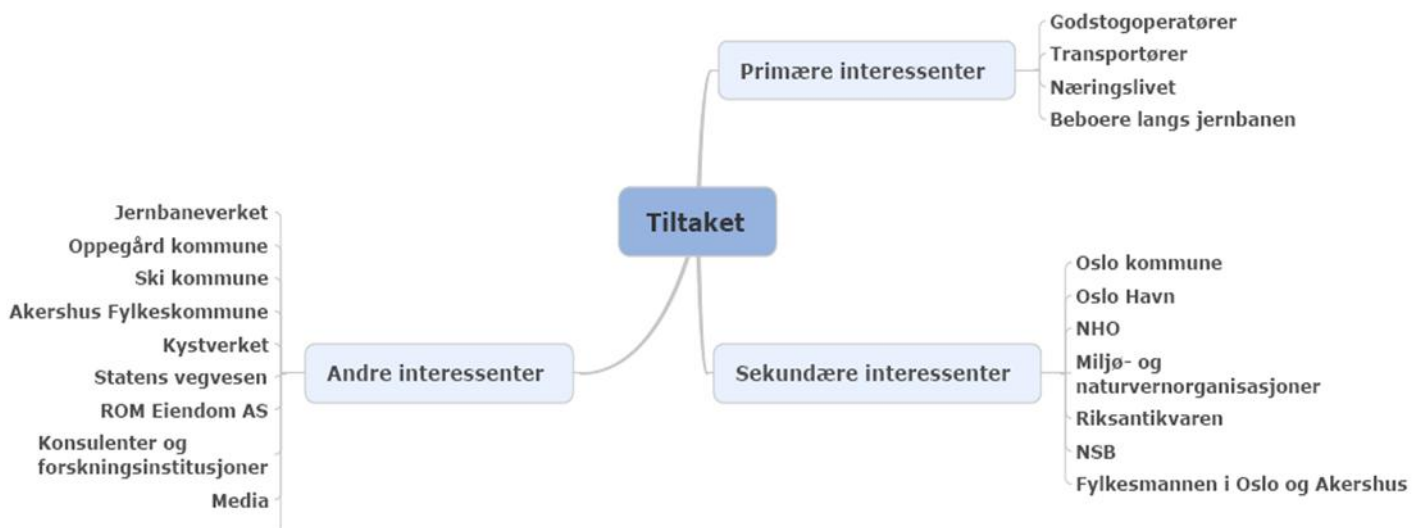
Interessentene er oppdelt i følgende grupper:

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:



Figur 6 Oversikt over interessenter

2.2 DELTAKERLISTE PÅ VERKSTEDET 13. MARS 2012

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. I tabellen framgår det også hvor de enkelte kom fra (virksomhet) og hvilken gruppe de deltok i under gruppearbeidene. Representanter for bydelene representerer beboerne i området. De som står med uthevet skrift var gruppeledere i sin gruppe.

Nr	Etternavn	Fornavn	Organisasjon	Gruppe	
				Før lunsj	Etter lunsj
1	Aarskog	Thomas	JBV Bane	1	2
2	Andresen	Antti- Jussi R	Bydel Alna- Oslo kommune	3	1
3	Aurbakken	Erik Anders	Statens Vegvesen	5	2
4	Austrheim	Jon	DB Schenker AS	Frafall	
5	Barsjø	Edgar	Statens vegvesen	2	5
6	Bjørke	Marit K	Ski kommune	6	1
7	Burheim	Jofrid	JBV Utbygging	2	4
8	Carlsen	Siri Mette	JBV Utbygging (Gjest)	3	6
9	Dalbakk	Tor Arne	JBV Trafikk	4	3
10	Egede- Nissen	Bjørn	JBV Plan og utvikling Øst	5	4
11	Hansen	Halvor S	NSB	1	4
12	Hatteland	Carl Johan	Oslo Havn KF	3	3
13	Helgesen	Bjørn W	Oslo kommune	5	?
14	Hellen	Torun	Oppegård kommune	1	1
15	Helseth	Sjur	JBV Plan og utvikling Øst	3	2
16	Grønvold	Terje	JBV Utbygging - Alnabru terminalen	6	6
17	Ingholm	Leif	JBV Utbygging	1	
18	Langseth	Linn	JBV Utbygging - Miljø	4	4
19	Larsen	Helge Heyerdal	JBV Utbygging - Oslo-avet (ny Oslotunnel)	5	6
20	Larsen	Kristian	Ski kommune	4	1
21	Markussen	Gunnar	JBV Plan og utvikling	1	2
22	Mork	Anne Gudrun	JBV Plan og utvikling (nytte/kost)	6	6
23	Myhre Kjell	Kjell	Cargo Net AS	6	3
24	Nordahl	Jan	Bydel Nordstrand	6	1
25	Randen	Eivind	JBV Utbygging (Gjest)	3	2
26	Rekdal	Per Gisle	Oslo Havn KF	2	3
27	Riis	Annie Mette	Bgo. Oslo Kommune	1	?
28	Skartsæterhagen	Svein	JBV Plan og utvikling (Kapasitet)	2	5
29	Vold	Peder Oluf	JBV Plan og utvikling Øst	4	5
30	Wasrud	Kristine	JBV Utbygging (Gjest)	2	2
31	Lyche	Grete	JBV Arkitekt	5	2
32	Pawar	Sam	Multiconsult AS	Referent gruppearbeid	
33	Bojander	Stefan	WSP Sverige AB	Referent gruppearbeid	
34	Kalhagen	Kjell Ove	Analyse & Strategi AS	Referent gruppearbeid	
35	Fet	Andreas	Faveo Prosjektledelse AS	Referent gruppearbeid	
36	Landheim	Vigdis Espnes	Faveo Prosjektledelse AS	Referent gruppearbeid	
37	Hustad	Siri	Faveo Prosjektledelse AS	Prosessledelse	
38	Ingolfsson	Eirikur	Faveo Prosjektledelse AS	Prosessledelse	



3 Verkstedet

3.1 PROGRAM

Utredning av godsforbindelse til Alnabru godsterminal

Arbeidsverksted for utredningen 13.mars 2012 klokken 9.00-16.00

Tema: Konsepter og alternative løsninger

Sted: Hotell Thon Arena, Lillestrøm

Tidspunkt kl:	Tema:	Ansvarlig:
09:00 – 09:15	Velkommen og kort innledning	Jernbaneverket
09:15-09:20	Plan for dagen	Faveo
09:20-09:35	Kort gruppearbeid ved bordene • Kort presentasjon av meg selv • Mitt «ståsted» og hvordan jeg er involvert i dette arbeidet, hva har jeg vært med på • Hva jeg er opptatt av	
09:35-10:00	Oppsummering behov/ mål/ krav, hva har vi gjort så langt (før verkstedet den 13.mars blir foreløpig rapport sendt ut på e-post) Spørsmål til arbeidet fra deltakerne på verkstedet	Faveo
10:00-10:15	Kaffepause	
10:15-11:00	Gruppearbeid 1: ALT ER MULIG <u>Oppgave:</u> Når vi nå skal løse behovene: hva kan vi få til hvis vi kan ta alle alternativ virkemidler i bruk?	Faveo
11:00-11:20	Presentasjon gruppearbeid 1: Gruppene får 2 minutter til å presentere de to ideene som gruppa er mest fornøyd med.	Faveo
11:20-11:45	Presentasjon av rammebetingelser- temakart	Faveo

11:45-12:15	Gruppearbeid 2: MINIMUM <u>Oppgave:</u> Hva kan vi gjøre for å løse behovene med minst mulig pengebruk? (mest mulig effektiv utnyttelse av eksisterende system eller investeringer i mindre ombygginger? F.eks. utvidelse av eksisterende skifteområder, investering i flere hjelpelok, korte nye strekninger med dobbeltspor etc.)	Faveo
Kl. 12:15 – 13:00	Lunsj	
13:00-13:10	Gruppearbeid 3: MAKSIMUM Nye grupper: kort presentasjon i gruppene	Faveo
13:10-13:50	<u>Oppgave:</u> Hvordan løser vi behovene hvis vi slipper å ta hensyn til kostnader? (Hvordan dekke behovene ved større nyinvesteringer og/eller store ombygginger. F.eks. nye tunnelstrekninger, helt nye traseer, total ombygging fra enkeltspor til dobbeltspor etc.)	
13:50-14:05	Kaffepause	
14:05-14:25	Gruppearbeid 3, fortsetter: Lag et kart/dokumenter på flipover hva derei gruppa foreslår.	Faveo
14:25-15:05	Gruppearbeid 4: PRIORITERING <u>Oppgave:</u> Ut i fra alt dere har hørt i dag: • Hva er smartest å gjøre? • Hvilke tiltak bør prioriteres? Presenter de 5 beste tiltakene for å løse behovene	Faveo
15:05-15:45	Presentasjon av gruppearbeid 3 og 4: Presentasjon og korte oppklarende spørsmål/kommentarer til hver presentasjon	Faveo
15:45-16:00	«Traséen videre»	Jernbaneverket



- SD har bedt om utredning og reguleringsplan (sept. 2010)
- Utredning av behov, mål og krav er igangsatt. Samarbeid med interessenter (lokale myndigheter, Oslo havn, godsselskap etc). Utredning ferdig mars 2012.
- Beslutning om videre planlegging (våren 2012)
- Vurdering av konsepter/alternativanalyse (2. halvår 2012)
- Beslutning om konseptvalg (1. halvår 2013)
- Utarbeide planprogram for valgte alternativ(er) (2. halvår 2013)
- Utarbeide reguleringsplan, KU og teknisk detaljplan (2014-15)



3.3 OPPSUMMERING BEHOV/ MÅL/ KRAV, HVA HAR VI GJORT SÅ LANGT

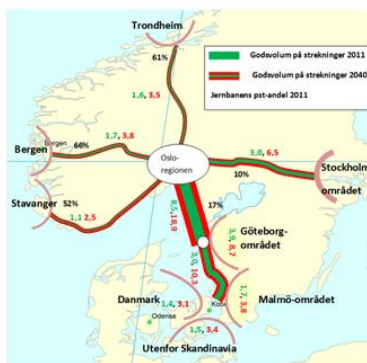
v/ Vigdis Espnes Landheim, Faveo

Oppsummering behov/ mål/ krav

Hva har vi gjort så langt?



FAVEO



Gods-
strømmene

2011

og

2040

FAVEO

Sammenhengen mellom behov, mål og krav

Behov

- Nasjonale behov (normative behov)
- Etterspørselsbaserte behov
- Interessegruppers behov
- Regionale/lokale myndigheters behov

Mål

- Samfunns mål
- Effektmål
- Resultatmål

Krav

- Krav til tiltaket fra samfunnet/eiere
- Krav til tiltaket fra brukere
- Krav til tiltaket fra omgivelsene

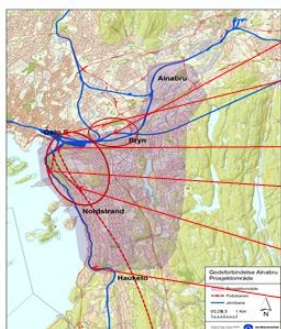


FAVEO

Behovsanalyse

- Nasjonale behov (normative behov)
- Etterspørselsbaserte behov
- Interessegruppers behov
- Regionale og lokale myndigheters behov

Situasjonsbeskrivelse og eksisterende behov



for stor stigning
nærmiljø/
byutvikling
kapasitetsproblemer
ved økt
godstransport
gods fra havna
avklaringer for
Follobanen/
Østfoldbanen

støy

FAVEO

Prosjektutløsende behov

Økt kapasitet og mer pålitelig tilbud for transport av gods via Østfoldbanen og Follobanen til Alnabru godsterminal

- Med økt kapasitet menes økt kapasitet for å møte økt vekst i etterspørsel av jernbanetransporter
- Med et mer pålitelig transporttilbud menes riktig transporttid og riktig leveringstidspunkt (punktlig) for godsoperatørene og næringslivet

FAVEO

Behov

Viktige behov:

- Fortsatt å utvikle Alnabru som et nav i godstransportsystemet i Oslo
- Større kapasitet på strekningen inkludert avgreining til Sydhavna
- Behov for effektiv arealutvikling
- Behov for sikkerhet i transportsystemet



FAVEO

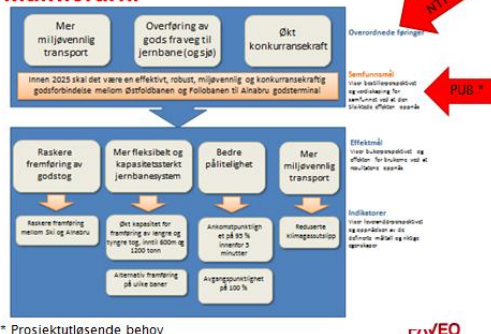
Andre behov

- God livskvalitet og gode oppvekstvilkår
- Kultutminner og kulturmiljø
- Biologisk mangfold/naturmiljø



FAVEO

Målhierarki



Målformuleringer for prosjektet

Med effektivt menes et transportsystem som oppfattes som konkurransedyktig slik at operatørene vil foretrekke jernbanetransport som førstevalg. Dette gjelder spesielt i forhold til tid, og at det er nok kapasitet og fleksibilitet i systemet.

Med robust menes et transportsystem som kan være fleksibelt i forhold til alternative togveier og med det tilby høy oppetid. Håndtering av avvikssituasjoner.

FAVEO

Mål

Effektmål:

- Et mer fleksibelt og kapasitetssterkt jernbanesystem
- Bedre pålitelighet
- Raskere framføring av godstog
- Mer miljøvennlig transport



FAVEO

Krav

Absolutte krav

Godsforbindelsen skal kunne håndtere 750m lange godstog og ikke ha stigning på mer enn 12,5%



FAVEO

Mål

Samfunns mål:

Innen 2025 skal det være en effektiv, robust, miljøvennlig og konkurransekraftig godsforbindelse på bane mellom utlandet og Alnabru godsterminal



FAVEO

Målformuleringer for prosjektet

Med en miljøvennlig godsforbindelse menes en forbindelse som er arealeffektiv, gir minst mulig forurensende utslipp, samt minst mulig inngrep i andre viktige samfunnsinteresser (naturmiljø, kulturmiljø, nærmiljø, landbruk ol).

Med konkurransekraftig menes et system som underbygger næringslivets behov for effektive og konkurransedyktige transporter slik at næringslivet ser det som formålstjenlig å benytte jernbane som transportmiddel for sine transporter.

FAVEO

Målformuleringer for prosjektet

Effektmål	Indikatorer på måloppnåelse	Dagens situasjon
Et mer fleksibelt og kapasitetssterkt jernbanesystem	• Alternativ framføring på ulike baner • Økt kapasitet for framføring av lengre og tynne tog, inntil 600 og 1200 tonn	• Kun Østfoldbanen og godsspor til Alnabru, Alternativt Hovedbanen etter Bryn. • Dagens kapasitet 2 tog pr retning pr time med 450 og 800 tonn
Bedre pålitelighet	• Ankomstpunktighet på 95 % innenfor 5 minutter	• Dagens ankomstpunktighet i 2011 er fra 67% - 85% avhengig av togselskap
Raskere framføring av godstog	• Avgangspunktighet på 100 % • Raskere framføring mellom Ski og Alnabru	• Dagens tall for avgangspunktighet • I dag: Ski - Loenga 25 min, evt. 7 min tillegg på Loenga for påsett av hjelpelek, Loenga - Alnabru 12 min.
Mer miljøvennlig transport	• Reduserte klimagassutslipp	• 83% av godstrafikken sørfra går på veg

Krav avledet av mål

- Mer pålitelig og raskere framføring av godstog
- Et mer fleksibelt og kapasitetssterkt jernbanesystem
- Reduksjon av forurensende klimagassutslipp



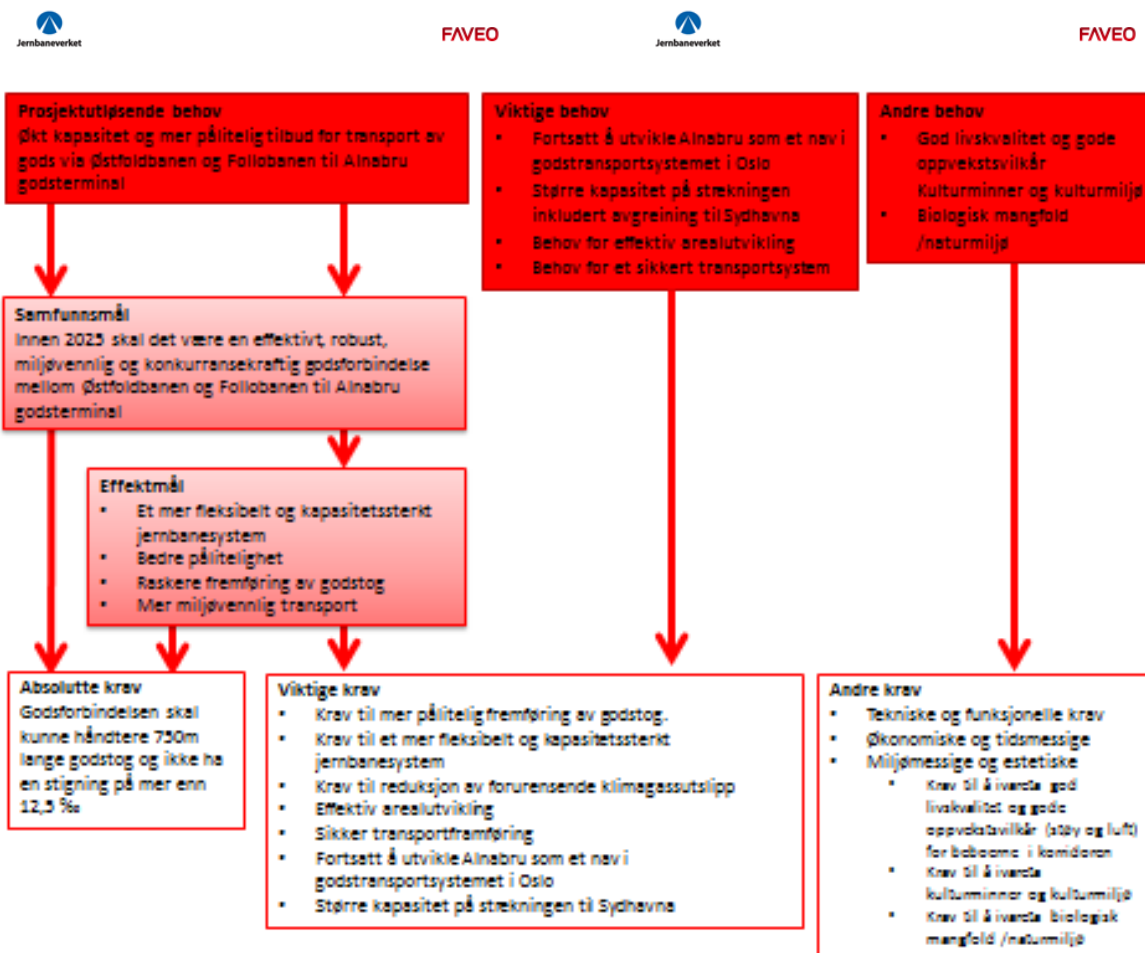
FAVEO

Krav avledet av viktige behov

- Effektiv arealutvikling
- Sikker transportframføring
- Fortsett å utvikle Alnabru som et nav i godstransportsystemet i Oslo
- Større kapasitet på strekningen til Sydhavna

Andre krav

- Tekniske og funksjonelle krav
- Økonomi og utbyggingsrekkefølge
- Miljømessige og estetiske:
 - Ivareta god livskvalitet og gode oppvekstvilkår (støy og luft) for beboerne i korridoren
 - Ivareta kulturminner og kulturmiljø
 - Ivareta biologisk mangfold/naturmiljø



4 Gruppearbeid før lunsj

4.1 GRUPPEINNDELING

I gruppearbeidene før lunsj ble verksteddeltakerne inndelt i grupper etter prinsippet «maks mix».

Gruppe 1	Gruppe 2	Gruppe 3
Thomas Aarskog	Jofrid Burheim	Siri Mette Carlsen
Annie Mette Riis	Per Gisle Rekdal	Sjur Helseth
Torun Hellen	Edgar Barsjø	Antti-Jussi R Andresen
Halvor S Hansen	Kristine Wasrud	Carl Johan Hatteland
Gunnar Markussen	Svein Skartsæterhagen	Eivind Randen
Andreas Fet (referent)	Eirikur Ingólfsson(referent)	Sam Pawar(referent)
Gruppe 4	Gruppe 5	Gruppe 6
Tor Arne Dalbakk	Bjørn Egede-Nissen	Terje Grønvold
Kristian Larsen	Bjørn W Helgesen	Jan Nordahl
Peder Oluf Vold	Erik Anders Aurbakken	Kjell Myhre
Linn Langseth	Helge Heyerdal Larsen	Mari K Bjørke
Stefan Bojander(referent)	Grete Lyche	Anne Gudrun Mork
	Kjell Ove Kalhagen(referent)	Vigdis Espnes Landheim(referent)

5 Gruppearbeid 1: Alt er mulig

Gruppearbeid 1: ALT ER MULIG

Oppgave:

Når vi nå skal løse behovene: hva kan vi få til hvis vi kan ta alle alternativ virkemidler i bruk?

Presentasjon gruppearbeid 1:

Gruppene får 2 minutter til å presentere de to ideene som gruppa er mest fornøyd med.



FAVEO

5.1 BESVARELSE GRUPPEARBEID 1

5.1.1 GRUPPE 1

Sakens kjerne: vi kan tegne streker overalt! Vi må ikke begrenses av at Follobanen er ferdigprosjektert. Den kan planlegges om!

1. Støyskjerming av Østfoldbanen for godstrafikk
2. En «lokomotivpool» for Brynsbakken og andre formål
3. Drøbaksjetèen (undervannsrygg bygd i perioden 1876-79 som del av det militære forsvaret av Oslofjorden) må fjernes. Dette vil føre til økning i båttransportkapasiteten for godsåter inn Oslofjorden og kan gi mer kapasitet for persontrafikk på sørkorridoren.
4. Omkjøring via Kongsvinger (sponse Trafikverket)
5. Redusere økt forbruk og dermed godstrafikk bla ved økte tollsatser
6. Etablering av konkurrerende havn i Kristiansand + innsving ved Hokksund til Sørlandsbanen
7. Etablering av havner i Bergen og Stavanger
8. Vegavgifter kan brukes som virkemiddel for en styrt økning av godtransportvolum. Samtidig å skaffe midler til baneutvidelse (bomavgifter på lastebil)

Diskusjon:

Tollmurer blir for krevende, Via Kongsvinger vil bli for krevende, etablering av godsterminalhavner i Kristiansand, Stavanger, Bergen vil være for langsiktige og kostbare til å være et godt alternativ nå.

De 3 ideene gruppa er mest fornøyd med:

1. Støyskjerm på Østfoldbanen + skiftelok (eid av JBV)
2. Riv Drøbaksjetèen
3. Lastebilavgift til sponing av banetiltak

5.1.2 GRUPPE 2

Er det mulig å få god tilknytning til havna? 7 km med 12,5‰ stigning er mulig men det er rett linje Ringløsning til havna (sørøst fra Alnabru). Ned Brynsbakken går greit. Kopling på Østfoldbanen (Ljåbru) og Follobanen (motsatt retning under Østfoldbanen ved Bekkelaget). Frigjort fra mange andre bindinger (ikke plass i Ekebergsåsen) vanskelig å få spor fra havna i den retningen (konflikter med vei etc)

Kan det tenkes en distribuert terminal løsning, Vestby, Drammen, «Gardermoen» med togforbindelse mellom Vestby og Drammen

Konklusjon at uansett om man lager en distribuert løsning så må man opp Brynsbakken for å komme til Trondheim

Forbindelsen til Bergen og Sørlandet via Røa. Godstrafikk til Vestfold er meget liten. NSB legger ned mest mulig av stikkspor. Alnabru må utvides til tross for arealproblemer



5.1.3 GRUPPE 3

Innspill:

Sydhavna – Gardermoen med flybensin, maks 2 døgn uten trafikk – 5% av all gods på bane. Sydhavna står for 1/3 av stykkgoods, 1,3 millioner årlig.

Konkurransedyktighet – må ha bane med maks 12,5 ‰

Det er ikke lønnsomt å kjøre gods på bane fra Sydhavna til Alnabru

Forbindelse mellom Sydhavna, Østfoldbanen, Follobanen og Alnabruterminalen.

De 2 ideene gruppa er mest fornøyd med:

1. Fra østre linje fra Mysen på østsida av Øyeren via Fetsund, Lillestrøm og Alnabru
Fra Sydhavna som i dag
2. Ny forbindelse fra Follobanen, fra Østfoldbanen og Sydhavna i korte tunneler til Alnabru.
Follobanen i to tunnels løsning med person og gods i hver retning.
3. Ny bane fra Ski med 4 spor, 2 til Follobanen til Oslo S, ett godspor sørfra langs Follobanen fra Ski under Follobanen til Alnabru, ett godsspor nordfra langs Follobanen til Ski og spor i hver retning i tunnel til/fra Sydhavna til Alnabru

5.1.4 GRUPPE 4

Innspill:

Prisbilde på transporter

Se på lokalisering av Alnabru

Politiske beslutninger i forhold til avgifter – avgift inn i ladet på biltransporter

Nye godsvogner

Tunnel med avgreining fra Hauketo via Follobanen + forbikjøringspor

Tunnel helt fra Ski

Eget godspor fra Moss.

5.1.5 GRUPPE 5

Innspill:

Behovene (håndtering av godstransport) kan løses på vei, sjø eller bane, eller i praksis en kombinasjon.

Kapasitet på veg er begrenset og største problemet er innerstrekningen til Alnabru. Usikkert om tiltak øker godstransport

Sjøtransport ikke aktuelt mellom Gøteborg og Oslo (er sjekket ut gjennom OG-samarbeidet) og relativt beskjedent konkurranseflate med tog

Konklusjon: Utvikling på bane er nødvendig/avgjørende

Virkemidler / tiltak:

1. Restriksjoner/avgifter på lokaltransport
2. Best mhp bane:
 - a. Egen godsbane Ski – Alnabru
 - b. Ny Østfoldbane i tunnel Hauketo – Oslo S, med avgreining til Alnabru

5.1.6 GRUPPE 6

Innspill:

Rimeligere å benytte vegen enn å legge til rette for godstrafikk på bane – et paradoks. Hvis politikerne vil kan for eksempel utenlandske godstog stoppes på grensa og containere flyttes over på bane. Omlasteringer er problematisk – tar tid. Må betjene næringslivet på en god måte. Kan være heltog fra Nord-Tyskland.

Restriksjoner på biltrafikken – tidssoner for kjøring i byer.

Ikke lov til å kjøre 30 mil fra terminal.

Alnabruterminalen tar kun 600m tog uten å skifte.

Påsett av hjelpelok skjer også i dag på Loenga. Ny løsning kan være hurtig påsett av hjelpelok + ombygging på Loenga + spor til havna. JBV må eie hjelpelokene og det må være et midlertidig hjelpemiddel.

Miljømessig har vi et problem!

Må utnytte kapasiteten på nettet gir behov for godstog også på Follobanen.

Med Follobanen – så kort tunnel som mulig med stigning 12,5 ‰.

Tog på separeres etter hastighet og dette er en utfordring kapasitetsmessig.

Flytting av godsterminalen sør for Ski? Utsagn: «Nei, Gjøteborg ligger sør for Ski!»

Eventuell omkjøring via Østre linje må også i vareta behovene ved Oslo havn.

De 2 ideene gruppa er mest fornøyd med:

1. Avgiftspolitik kombinert med restriksjoner på tungtrafikk
 - Inn til landet
 - Inn til byen
2. Ny trasé; Østre linje – ny linje via Enebakk og hovedbanen østfra

«Enebakktraséen»

- Ny godslinje
- Utvikling av nye boområder for Osloregionen
- Kombinert med en løsning for havna

5.2 PRESENTASJON AV TEMAKART

For å ha noe grunnlag rundt de forslagene som gruppene kan komme med ble det hengt opp temakart på veggen slik at alle kunne ta en runde for å se på løsningsforslag opp mot tema som bla naturmiljø, kulturmiljø og geologi.

6 Gruppearbeid 2: Minimum

Gruppearbeid 2: MINIMUM

Oppgave:

Hva kan vi gjøre for å løse behovene med minst mulig pengebruk?

For eksempel: Mest mulig effektiv utnyttelse av eksisterende system eller investeringer i mindre ombygginger. F.eks.

- utvidelse av eksisterende skifteområder,
- investering i flere hjelpelok,
- korte nye strekninger med dobbeltspor
- etc.



FAVEO

6.1 BESVARELSE GRUPPEARBEID 2

6.1.1 GRUPPE 1

Minst penger – forslag til løsning:

- Støyskjermer der det krever (etter forurensningsforskriften)
- Korte og hyppige godstog (komposittbremser?) + hastighetsbegrensninger

Mindre penger – forslag til løsning:

Godsforbindelsen bygges samtidig med Follobanen (stordriftsfordeler)

6.1.2 GRUPPE 2

Jernbanebildet er som i dag men med mer trafikk

SVV: hjelpelok (men det krever oppstillingsplass)

Godstogene må komme på natta. Nattskift med mye støy

Samlasterne har ikke terminaler ved sjøen, de ligger ved veien mellom gøteborg og kungelv uten jernbanetilknytning. 3-4 timer fra Schenker terminal til Schenker terminal i stedet for opp til 24 timer hvis du må ned til Gøteborg for å få det over på jernbane.

Oslo Havn: Det er en myte at gods på tog kommer over så lang distanse.

Det er for lite trafikk til Norge og Sverige for dedikerte linjer. Samlasting til Gøteborg som er siste node før Norge.

En ide; det er kun lov til å bruke korte tog i Norge og kjøre på natta.

- Blir høyere driftskostnader, ikke effektivt
- Det betyr at du får «klumpløsninger» for samlasterne i stedet for jevn strøm med trailer hvis du bruker tog i stedet for trailer

Hva med spor i dagen i stedet for tunneler (billigere, men fortsatt dyrt). Hvis vi skal løse behovene så må vi gjøre noe med banen. En får ingen realistiske løsninger uten Follobanen. Bruke E6 korridoren for ny jernbane?

6.1.3 GRUPPE 3

Det må være kontakt mellom Sydhavna og Alnabru, sydfra til Alnabru.

- 1) Styrke godskapasiteten sørfra. Grene av godstrafikken veldig tidlig for å unngå kapasitetsbrist.
- 2) Mysen – Fetsund? Godsknutepunkt i Fetsund?

6.1.4 GRUPPE 4

Minst mulig penger – forslag til løsninger:

- Rørledning til Gardermoen – ingen flybensintog – øke kapasiteten i Brynsbakken
- Endre samlastersystemet
- 5000 kr pr. trailer på grensen
- Lik hastighet for persontog og godstog for å få maks utnyttelse. Lage luker midt på dagen for gods

Hvorfor ikke tredje spor på Østfoldbanen? Leif: For store inngrep

Persontog fra Moss til Gardermoen etter ny trase?

Hvorfor ikke bruke ett løp på Follo til gods og dobbel personspor i den andre?

6.1.5 GRUPPE 5

Prosjektutløsende behov som utgangspunkt. Veg/sjø/bane tas som utgangspunkt. Det betyr at det må ses på alternativer for de ulike transportmidler. Her er det derfor bane som vi ser på.

Egen godsbane fra Ski til Alnabru kan løse de prosjektutløsende behov.

Alternative muligheter:

- Legge ned banen mellom Hauketo – Alnabru. Dette løser ikke Sydhavna eller gods vestfra.
- Eget godsspor fra Ski (evt Kolbotn) til Alnabru
- Legge Østfoldbanen i tunnel og kryss mot Follobanen.
- Mysen – Fetsund.

6.1.6 GRUPPE 6

Forutsetning: Follobanen skal bygges.

Kapasiteten på strekningen: 1 tog pr retning med 750 m lange tog

Styreløk både på havna og Østfoldbanen

Planlegger containertrafikk fra Sydhavna.

Problemer med kapasiteten for å sette på hjelpelok og at det ikke er nok hjelpelok

Hvis det skal være fleksibelt må det være dobbeltspor på Østfoldbanen

Rørledning med bensin til Gardermoen?

7 Gruppearbeid etter lunsj

7.1 GRUPPEINNDELING

I gruppearbeidene etter lunsj ble verksteddeltakerne inndelt i homogene grupper.

Gruppe 1 Bydeler og kommuner	Gruppe 2 Jernbanelverket og Statens vegvesen	Gruppe 3 Havn og transportører
Antti-Jussi R Andresen	Thomas Aarskog	Per Gisle Rekdal
Bjørn W Helgesen	Erik Anders Aurbakken	Carl Johan Hatteland
Torun Hellen	Eivind Randen	Kjell Myhre
Mari K Bjørke	Gunnar Markussen	Tor Arne Dalbakk
Jan Nordahl	Grete Lyche	Sam Pawar (referent)
Kristian Larsen	Sjur Helseth	
Vigdis Espnes Landheim(referent)	Siri Hustad (referent)	
Gruppe 4 NSB og Jernbanelverket	Gruppe 5 Jernbanelverket og Statens vegvesen	Gruppe 6 Jernbanelverket
Jofrid Burheim	Edgar Barsjø	Terje Grønvold
Halvor S Hansen	Kristine Wasrud	Siri Mette Carlsen
Linn Langseth	Svein Skartsæterhagen	Anne Gudrun Mork
Bjørn Egede-Nissen	Jørn Grøndalen	Helge Heyerdal Larsen
Stefan Bojander (referent)	Peder Oluf Vold	Andreas Fet (referent)
	Kjell Ove Kalhagen(referent)	



8 Gruppearbeid 3: Maksimum

Gruppearbeid 3: MAKSIMUM

Oppgave:

Hvordan løser vi behovene hvis vi slipper å ta hensyn til kostnader?

Lag et kart/dokumenter på flippover hva dere i gruppa foreslår.

Eksempler:

Hvordan dekke behovene ved større nyinvesteringer og/eller store ombygginger. F.eks.

- nye tunnelstrekninger,
- helt nye traseer,
- total ombygging fra enkeltspor til dobbeltspor etc.



FAVEO

8.1 RESULTAT AV GRUPPEARBEID

8.1.1 GRUPPE 1

Diskusjon:

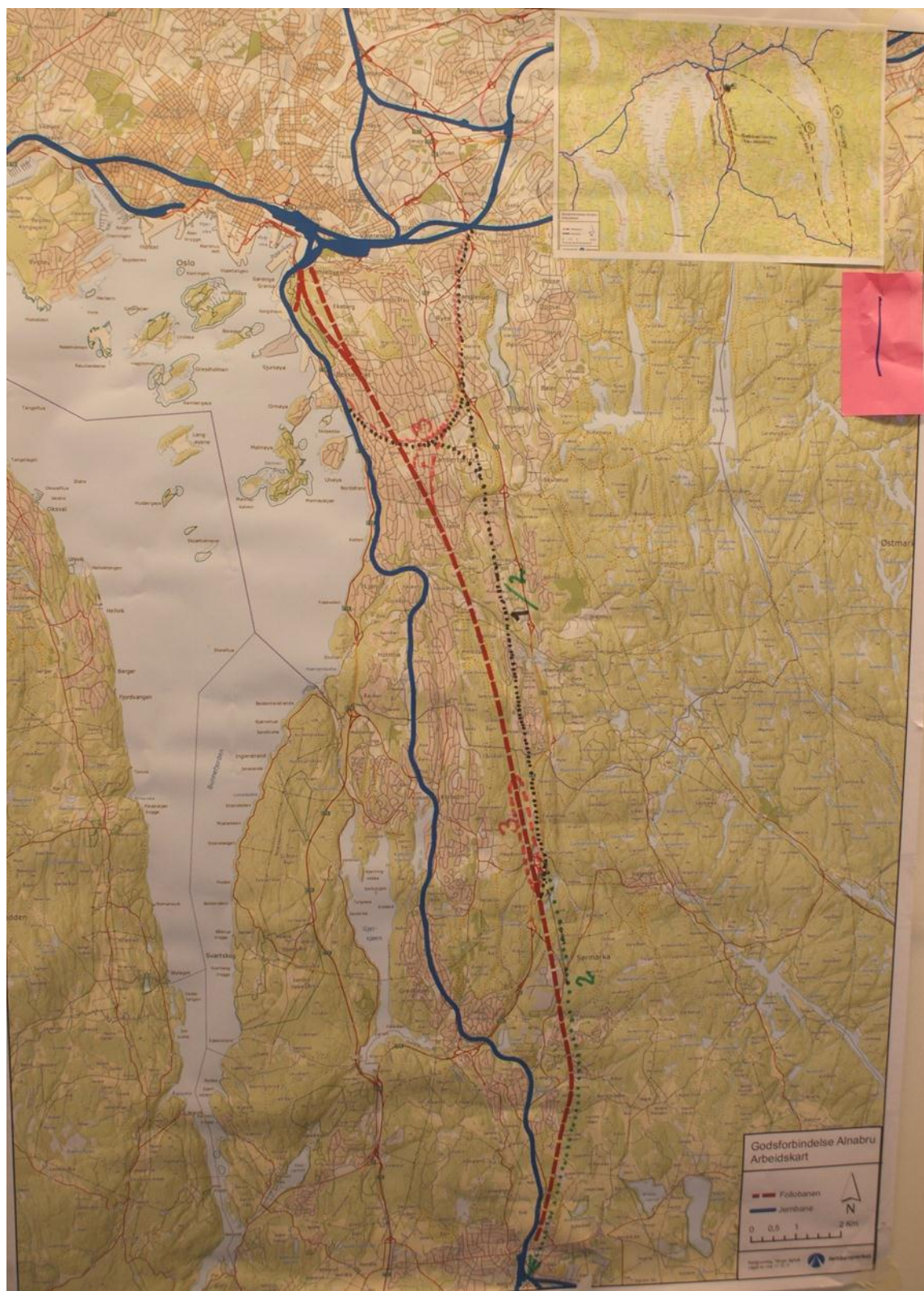
Viktig å se på hva kommunene kan samles om:

Avvikle godstrafikk mellom Oslo og Ski vhj av hel eller delvis ny godsforbindelse som avgreiner fra Follbanen. Helst et godsspor som starter sør for Ski tettsted.

Pr i dag er det ikke fullstendig motstand mot å kjøre godstog gjennom Ski.

NB! På Bryn stasjon ligger godssporet i vegen for utvidelse av Bryn stasjon og i vegen for persontrafikken.

11 minutter Oslo – Ski på Follobanen er viktig!



8.1.2 GRUPPE 2

Innspill / generelle betrakninger

Interessant for dette prosjektet: SVV sine planer i dette området. Her må det koordineres.

Lørentunnelen er under bygging nå, den åpnes om 1,5 år. SVV rapport om sørkorridoren er presentert

Hva er behovet på Oslo havn? Det er viktig.

- Kan en se et annet konsept enn det vi har i dag? Bensintog?

Enkeltspor langs E6, er det en mulighet?

Løsning for å få til et mer fleksibelt system? Hvis en bygger med fast underbygning (støpt) så blir det gedigne vedlikeholds utfordringer etter hvert. Fast underbygging holder i 50 år.

Øyern naturreservat, MD har nylig vettatt at innsigelse ikke skulle tas til følge, veiltak skal nå gjennomføres her. Dette tiltak er for å øke kollektivtilbudet.

Kapasitetsproblemene inn til Oslo er på strekningen fra Ski til Oslo. En kan ikke kjøre mye gods på Østfoldbanen da det er mye persontog der.

FORSLAG: Utvikling over 4 (5)trinn:

Dagens vei 6 % stigning i Skulleruddumpa og Mortensrud (langs dagens vei). Tiltak: jernbanen går på viadukt. Følger /bruker dagens vei, Brynsbakken er bare et problem en vei.

Bryn: det ligger et ubrukt spor der (3 spor) , sporet går fra Tvetenveien bro går det an å koble seg på der? Kobles på dagens godsspor, da har vi kapasitet

Ski: godstogene hiver seg inn på Follobanen og kjører så fort som en kan, deretter tar av på ei avgreining. Gods fra sør går nordover på dette nye sporet som bygges i byggetrinn 1.

Byggetrinn 1: Slimåsen /E6 –traseen /Europaveien, samarbeider med SVV om å utbedre stigningen som også er en utfordring for veisiden. Skulleruddumpa.

Byggetrinn 2: Havnesløyfa (loop)/Skjurssløyfa

Byggetrinn 3: Bensin i rørsystem til Gardermoen, kan øke sikkerheten og styrke kapasiteten

Byggetrinn 4: Østre linje

Byggetrinn 5: Alnabru blir bygd om til å bare håndtere containere (den var bygget for å håndtere vognlast)

Generelt igjen:

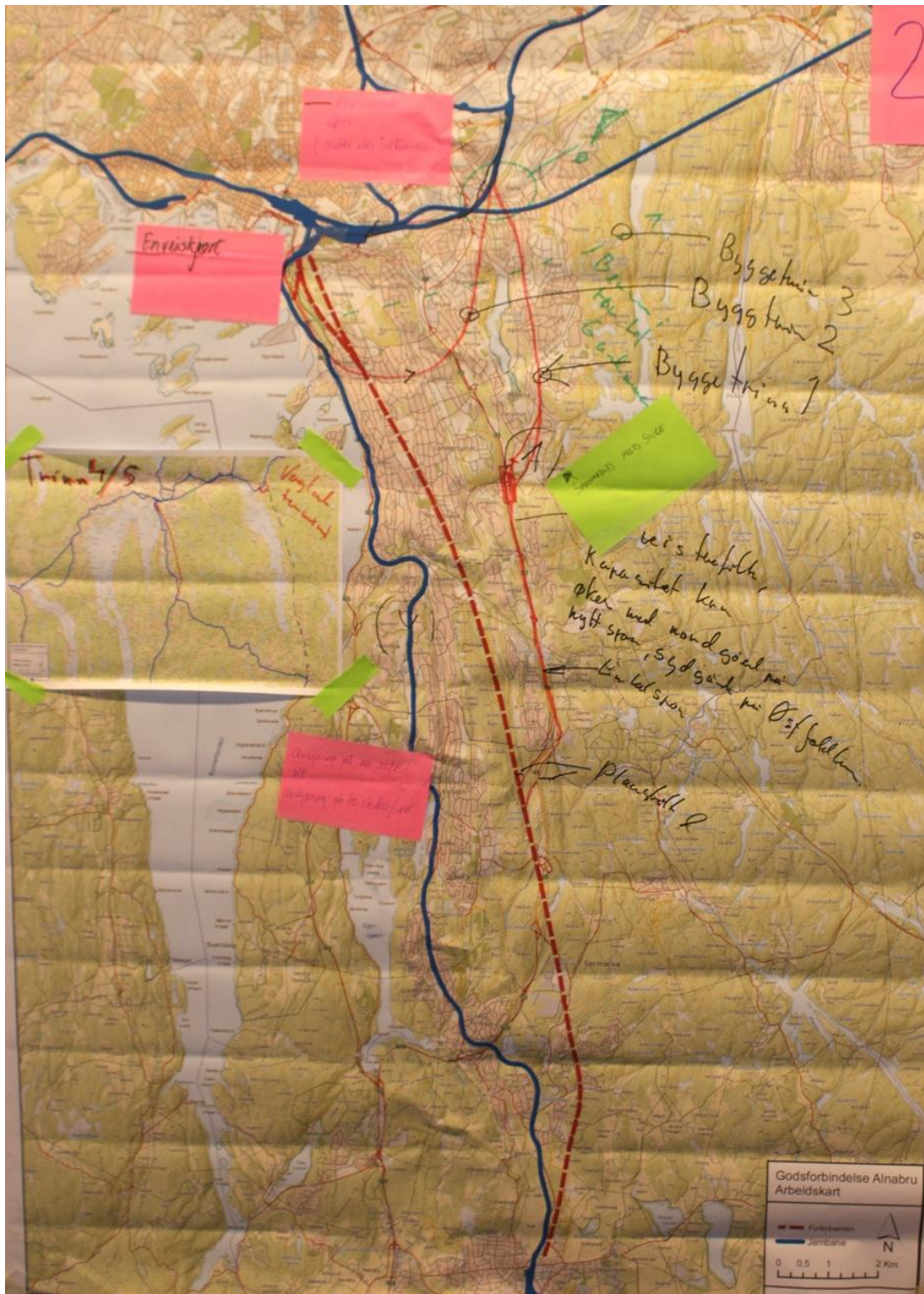
Det er tilknytningspunktene som er dyre. Hvis vi klarer å redusere antallet tilknytningspunkt så er det en fordel.

Problemområde vei Teisen/Østre akker: må over Gardermobanen og må også samarbeide med SVV

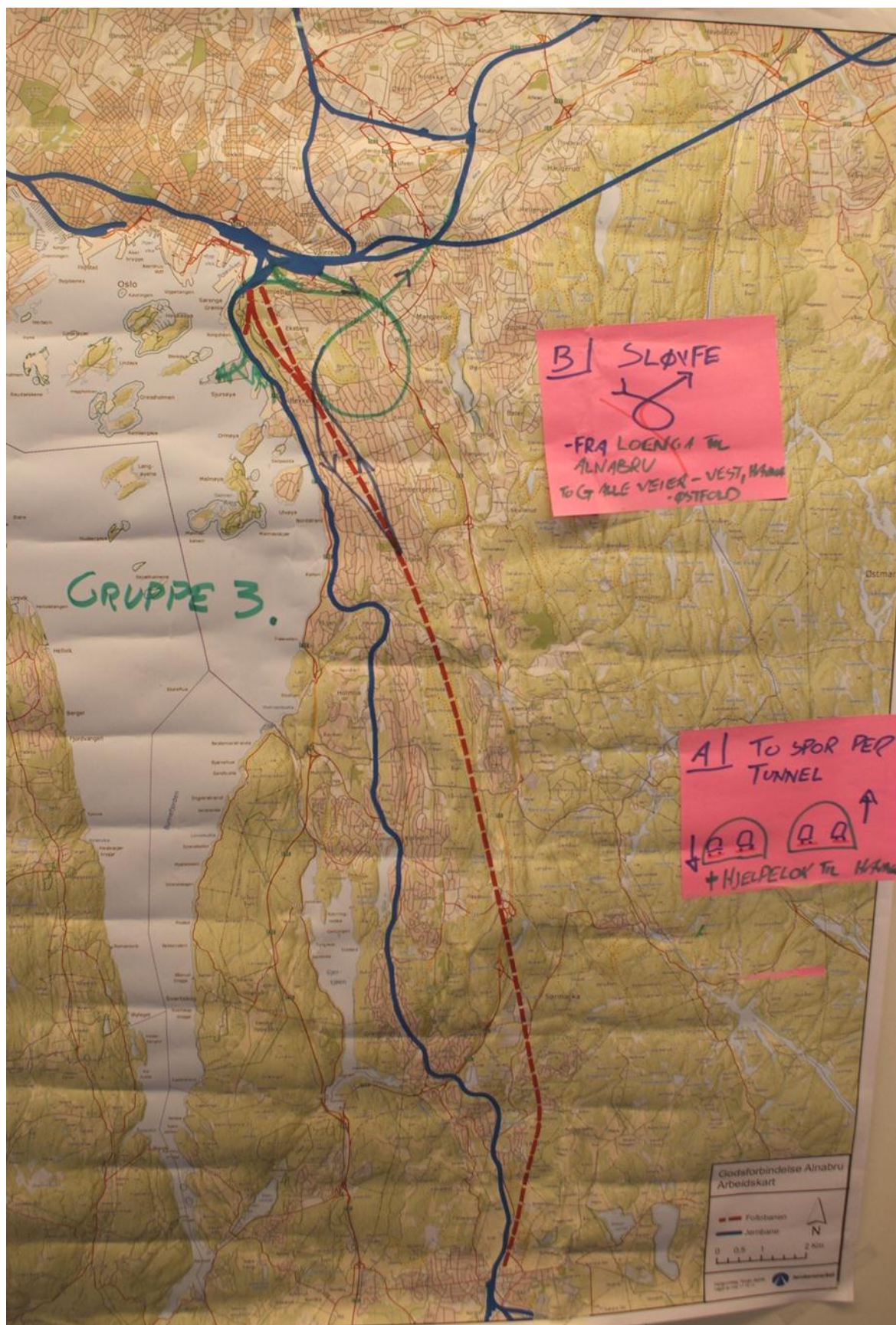
Alnaelva ligger der, markert med grønn sirkel. Bratt terreng fram til Bryn (sett nordfra). Elva legges i Akvadukt eller jernbanen på Viadukt.

Sporet stopper på Alnabru. Hvor lenge må en starte å bremse. Kan en del av oppbremsingen gjøres vha stigning?

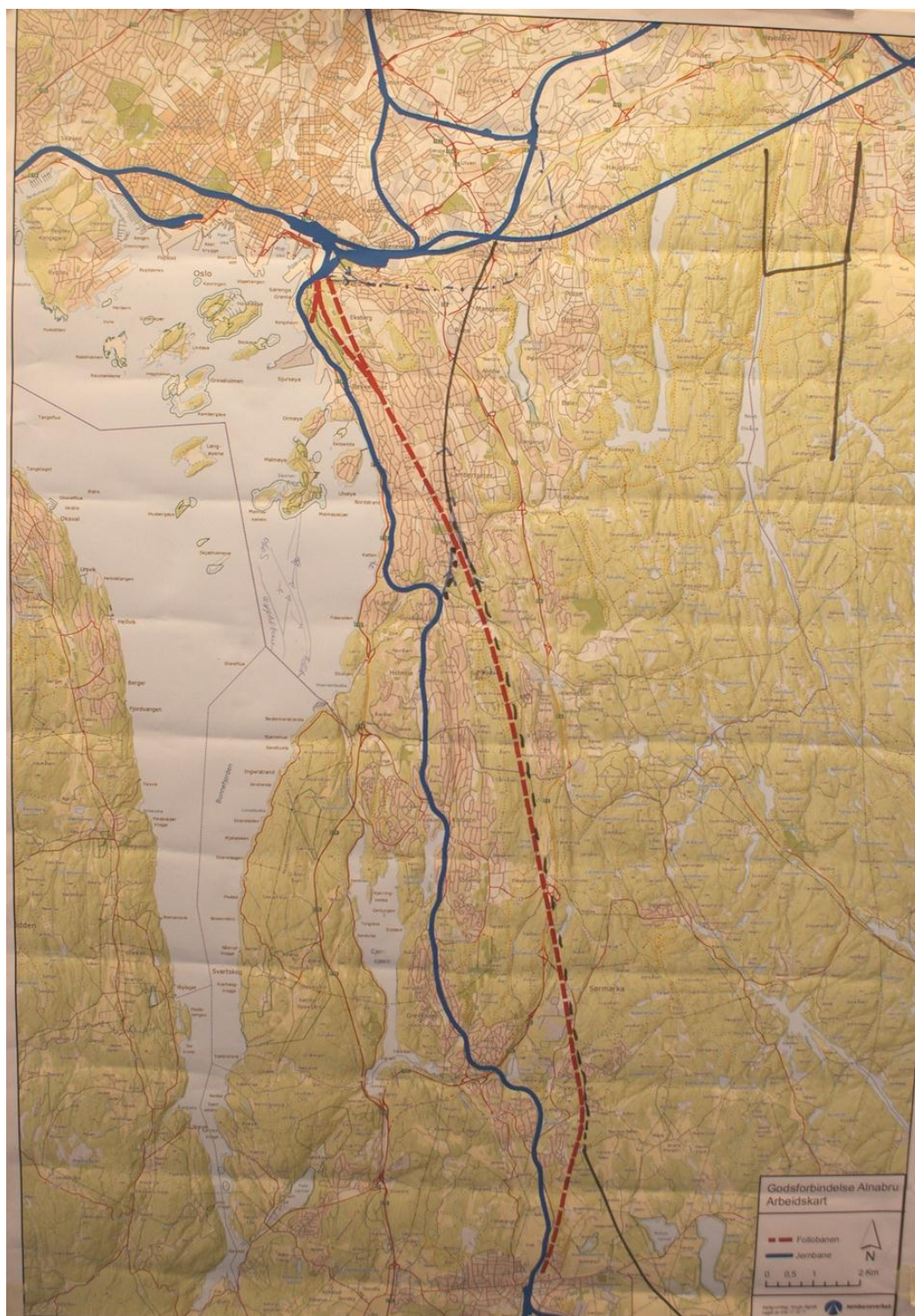
Mange av gruppene har laget et ekstra spor for godstrafikken, det vil si at Østfoldbanen er frigitt for gods. Da foreslår kommunene langs Østfoldbanen at Østfoldbanen blir utviklet til en flott bybane mellom Oslo S og Ski.



8.1.3 GRUPPE 3



8.1.4 GRUPPE 4



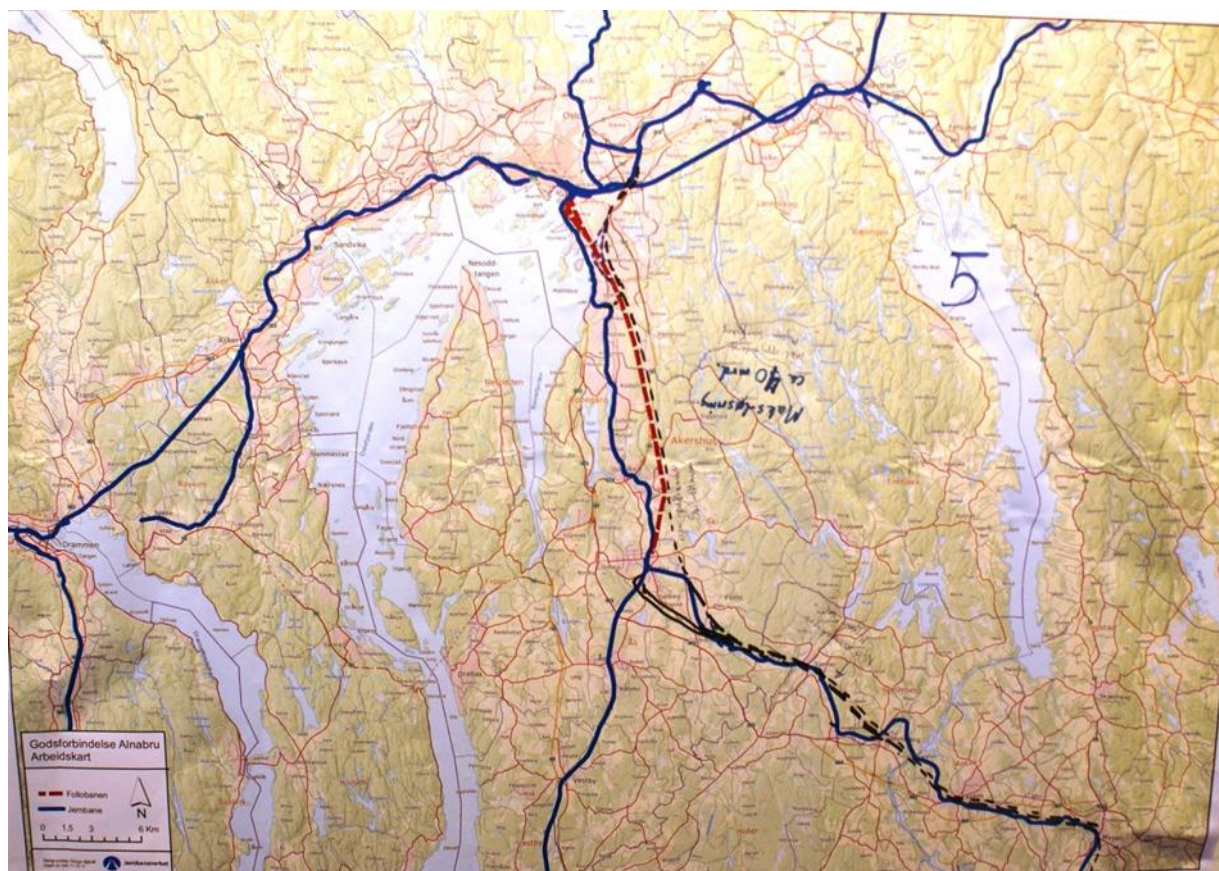
8.1.5 GRUPPE 5

Diskusjon/innspill:

Markedet er det som setter behovet. Kapasitet er 2 tog i timen pr retning i døgnet (ekskl tømmer og flis), men det er peak også!

Trelleborg: 1 tog pr døgn, Gøteborg 1 tog pr døgn. 35 000 TEU fra Duisburg – fra veg til bane?

Må ha godssløyfe for å ta godstrafikk i alle retninger



8.1.6 GRUPPE 6

Gods er nedprioritert i forhold til transport av personer. Altså er en helt egen bane for gods essensiell.

Etablering av nytt spor via Enebakk for å føre gods fra sør. Dette vil føre til mindre tog fra Sydhavna?



9 Gruppearbeid 4: Prioritering

Gruppearbeid 3: PRIORITERING

Oppgave:

Ut i fra alt dere har hørt i dag:

Hva er smartest å gjøre? Hvilke tiltak bør prioriteres?

Presenter de 5 beste tiltakene for å løse behovene

Lag et kart/dokumenter på flippover hva dere i gruppa foreslår.



FAVEO

9.1 RESULTAT AV GRUPPEARBEID

9.1.1 GRUPPE 1

Diskusjon:

Vi må bygge ut noe som kan håndtere dagens og framtidens behov. Fortsatt å benytte Østfoldbanen er ikke en fremtidsrettet løsning. Bydel Alna har i dag ekstra støy også fra Alnabruterminalen.

Må separere persontrafikken og godstrafikken.

Prioritering:

1. Avgreining fra Follobanen til Alnabru slik at Follobanen kan benyttes som godsbane om natta (med hjelpelok fra Østfoldbanen og Sydhavna)
2. Avgreining fra Follobanen til Alnabru slik at Follobanen kan benyttes som godsbane om natta (med hjelpelok fra Østfoldbanen og Sydhavna) + forbikjøringsspor i Follobanetunnelen slik at det også kan kjøres godstog om dagen.
3. Eget godsspor i tunnel parallelt med Follobanen med avgreining til Alnabru og Sydhavna. Traseen på Østfoldbanen kan benyttes som forstadsbane (Langhus til Oslo S (Operaen) – 28 minutter, S-bane.

9.1.2 GRUPPE 2

KONSEPT 1 (har vanskelig for å betjene havna)

Enkel løsning: Hauketoforbindelsen, se tegning på stripete papir merket rød stjerne?

- All sydgående trafikk får unngå ? (hva)
- Hindrer nattkjøring på Østfoldbanen fra Ski

Hva er det beste alternativet: transportmiddel for gods: jernbane er ikke første valg. Det må komme incentiver. Må komme opp med en løsning som en får penger til:

Et løp fra Østfoldbanen. Ikke bruke Follobanen til gods. Sjursøya får ligge der den er i dag. De kan kjøre inn på eksisterende bane.

Vendespor kan bygges.

Tunnel fra Hauketo /Bekkelaget til Bryn enkeltspor. Planfri kryssning/påkjøring i begge retninger på Østfoldbanen. Må ha planfri kryssning til Østfoldbanen og Follobanen. Hvis en lager vendespor i midten så kan en også betjene havna (det kan bli konflikter da det må være 700 meter langt...)

Tog som kommer fra Sørlandsbanen kan også bruke denne løsningen.

- Om natta kjører en Follobanen til Alnabru og om dagen bruker en Østfoldbanen, kjører inn på Østfoldbanen i planfritt kryss.

Reduserer til 100 km på Follobanen og kjøre godstog der. Lage et nytt enkeltspor så kort som mulig for å klare stigningen.

Alternativ 2: E-6

Alternativ 3: Dobbeltspor

Alternativ 4: Øyern Øst

Alternativ 5: Øyern Vest

0-alternativet (har vanskelig for å betjene havna) Halvgod løsning

Støyskjerme minst mulig, støyskjerming der det er krav og skiftelok

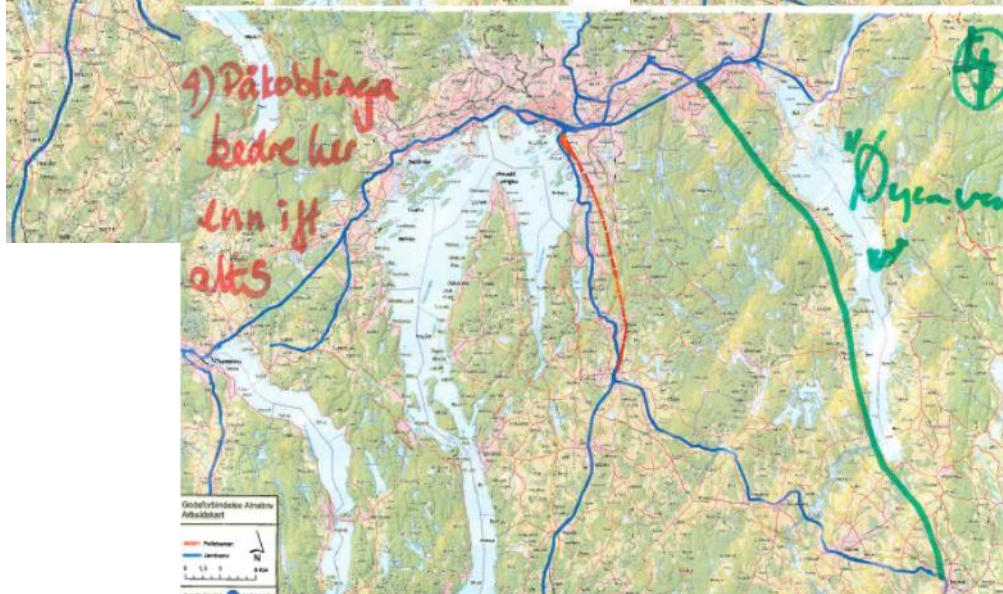
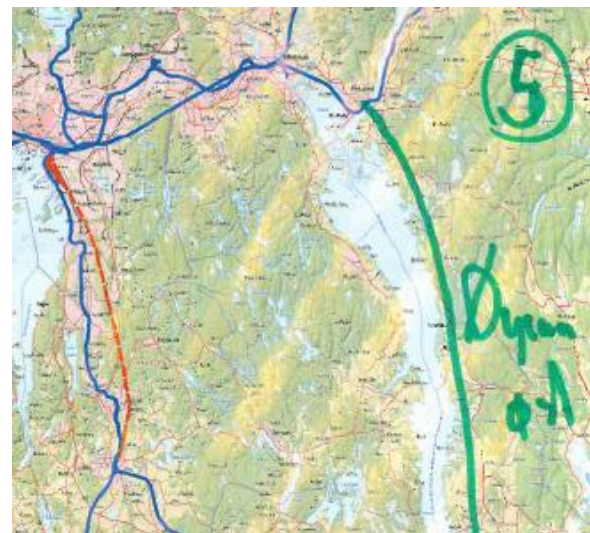
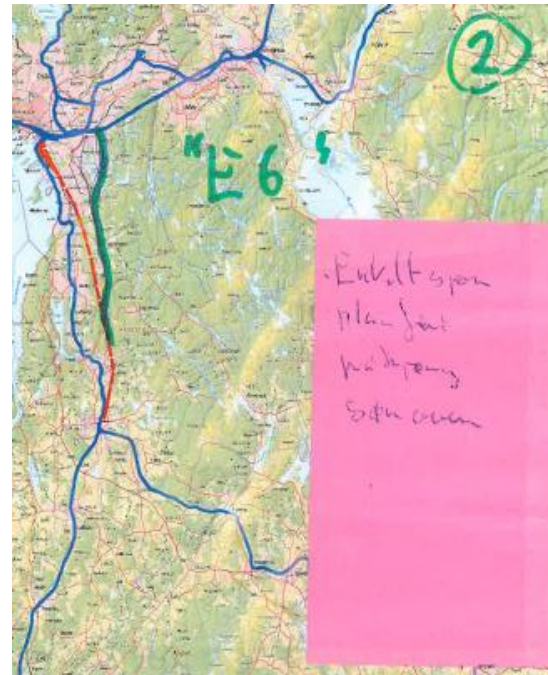
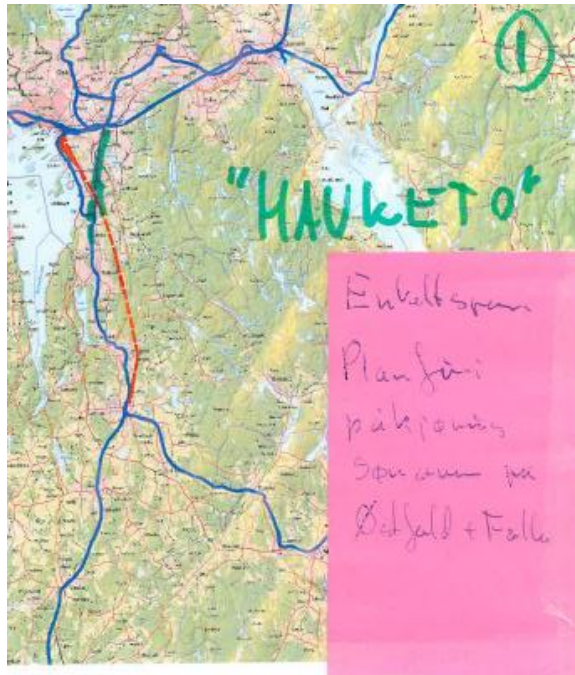
Ellers:

Grovt regnet: Enkeltspor i tunell får 4 ganger dyrere enn dobbeltspor

- Tunell er dobbelt så dyrt som i dagen
- Dobbeltspor er dobbelt så dyrere enn enkeltspor

0,5-1 mrd pr km jernbane i dagen

Ellers: Det er et ønske å fjerne godstrafikken fra Bryn stasjon, da godstrafikken stenger for utviklingen av Bryn stasjon. (men dette er ikke prosjektutløsende behov i dette prosjektet)



9.1.3 GRUPPE 3

Forutsetning: Lønnsomhet for operatører (infrastrukturen må støtte operatørene)



Forutsetning: Follobanen



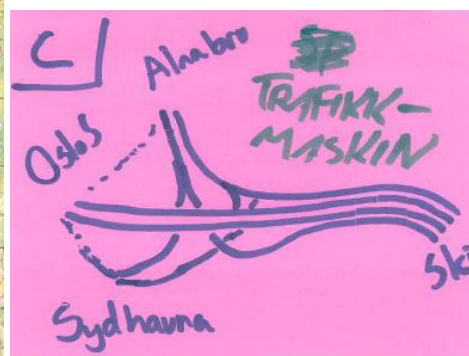
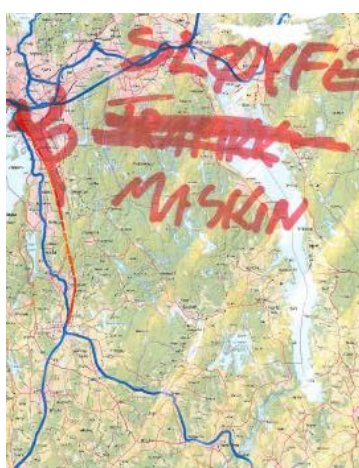
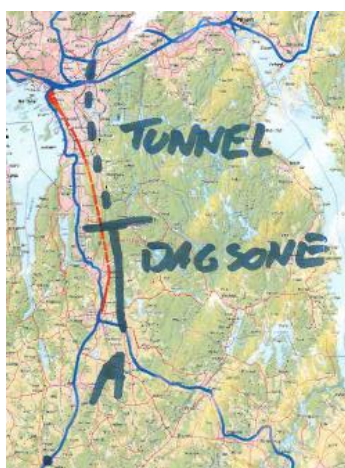
Avgreining fra Follobanen

«Lønnsomme løsninger er bærekraftige – har vi ikke det er det ingen vits i å bygge!»

Prioritering

Tabell 1 Forklaring til figur: √ og 0 angir mulighet for kombinasjoner

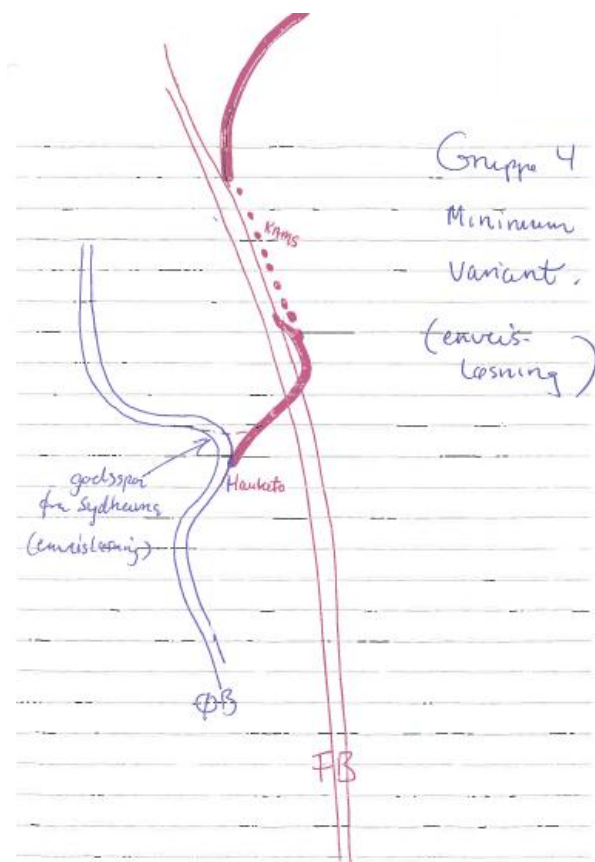
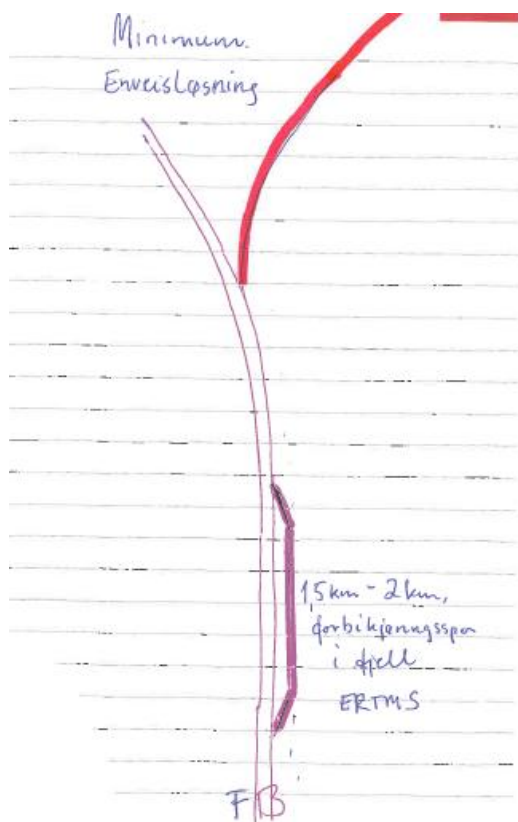
Alternativer		Løsning A Tunnel + dagsone	Løsning B «Sløyfemaskin»	Løsning c «Trafikkmaskin»
1	Avgreining fra Follobanen	√	√	√
2	Avgreining fra Østfoldbanen (som erstatter Brynsbakken)	√	√	√
3	Bedre tilknytning til Sydhavna	0	√	√
4	Bedre tilknytning gjennom Oslotunnelen	0	√	√
5	Egen godsbane	√	0	√

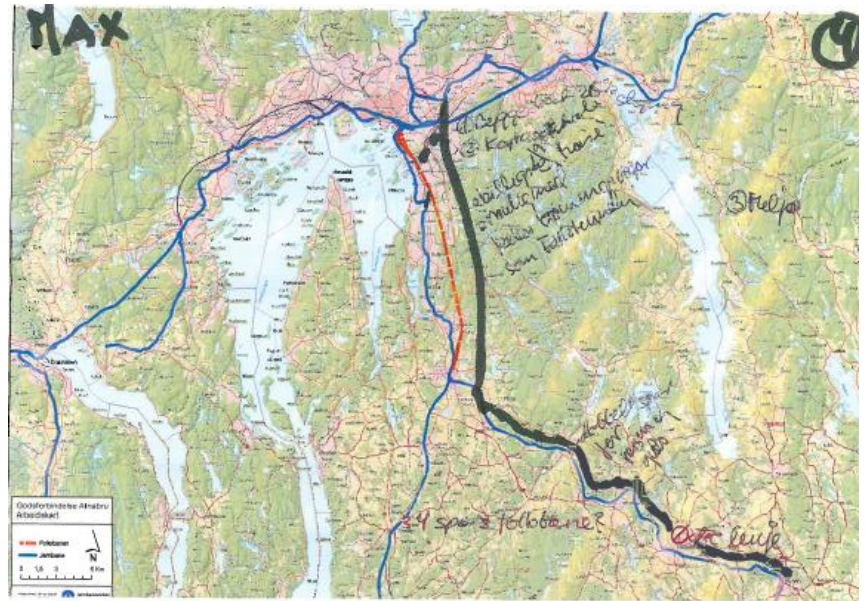
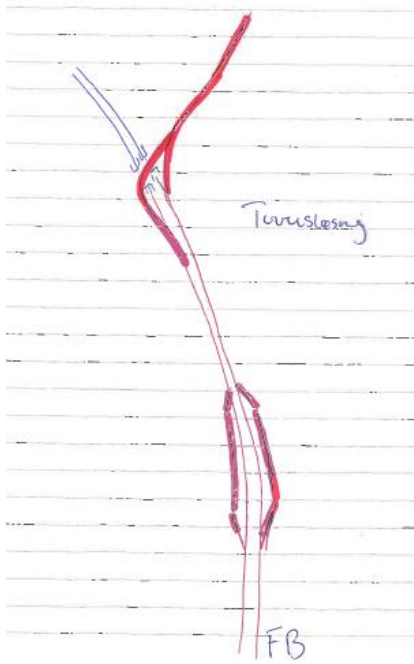


9.1.4 GRUPPE 4

Prioritering:

1. Støytiltak på Østfoldbanen
2. Forbindelse Østfoldbanen – Alnabru
3. Forbindelse Follobanen - Alnabru
4. Dobbeltspor Østre Linje
5. Tredje (godsspor) Ski – Alnabru

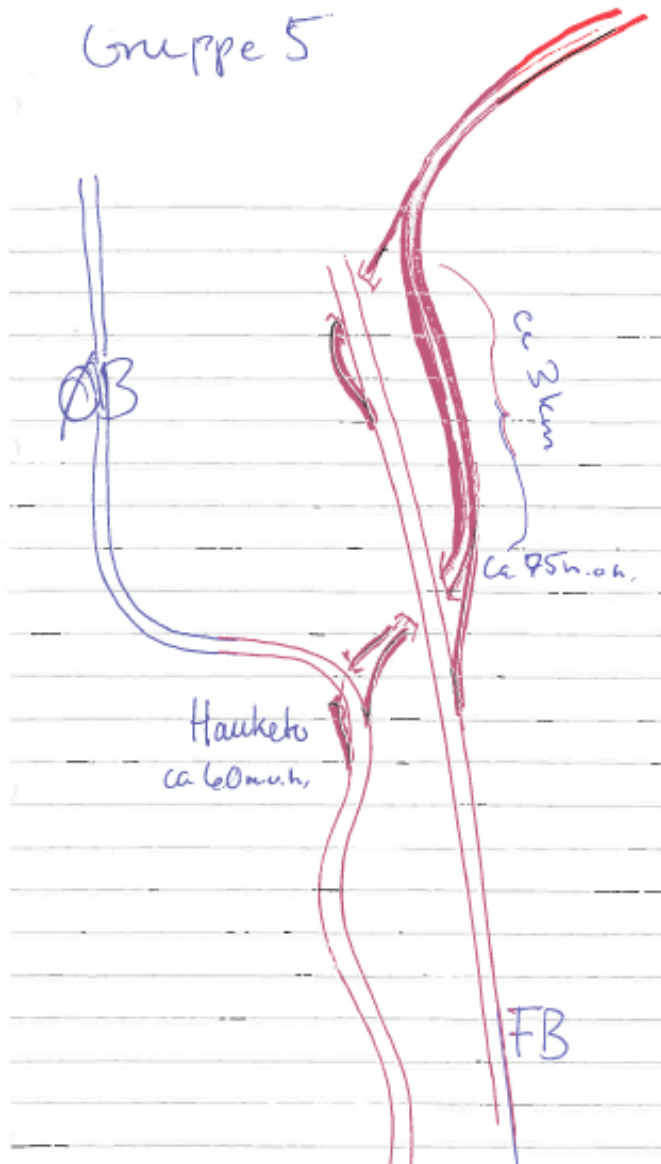




9.1.5 GRUPPE 5

Prioritizing:

1. Flere hjelpelok Brynsbakken
2. Nytt dobbeltspor Hauketo - Alnabru
3. Påkobling Follobanen
4. Forlenge godsbanen til Kråkstad
5. Oppgradere Østre linje



9.1.6 GRUPPE 6

Prioritering:

1. «Kombiløsning» Enebakk (fra Østre linje)
 - a. gods + lokaltog
2. Godstunnel parallelt med Follobanen
3. «Brynsdiagonalen»
 - a. Follobanen + Øsfoldbanen
 - b. Follobanen
4. Skyvelok (lokomotivpark som skyver lange tog opp Brynsbakken)
5. Havneløsning «ringbane»



10Traséen videre

10.1 AVSLUTNING VED JERNBANEVERKET

v/Leif Ingholm, Jernbaneverket

Prosjektleder Leif Ingholm redegjorde for hvordan framdriften er videre med referat fra verkstedet og hvordan resultatene fra verkstedet skal inngå i den videre prosessen.



«Traséen videre»

Verksted - Lillestrøm
13.3.12



Traséen videre

Prosjektoppstart sommer 2011

Verksted 18. oktober

Behov, mål og krav



Er det faktisk et behov?

Godsporene i Oslo-Alnabru har ikke kapasitet til å møte en fremtidig økning

Godstransport på bane er særlig fordi det ikke finnes omkjøringsveier

Verkstedreferat 23. mars



Verksted 13. mars



Konseptgenerering

Konseptanalyse

Anbefaling

March 2013

11 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 tid på dette temaet?
2. Hva har vi kunnet gjort av forbedringer underveis i verkstedet?

<i>Hvordan har du opplevd å bruke tid på dette temaet?</i>	<i>Hva har vi kunnet gjort av forbedringer underveis i verkstedet?</i>
Veldig nyttig – spesielt det å snakke md de forskjellige interessentene, spesielt JBV, Cargo Net og Oslo Havn. Gir en unik forståelse av prosjektet og utfordringene.	Manglet deltagerliste. En bedre innføring av konflikter, problemer og terminologi for de som ikke kjenner til alt.
Positivt i dag. Viktig å få fram bredden i problemstillingene. Ok å kunne bidra.	Litt uklart om oppgave 1 skulle diskutere virkemidler og/eller alternativer. Ble for vår del derfor noe overlapp med oppgave 3. Forutsetningene burde vært presisert. Ellers OK.
Gitt meg en oppfatning av fellesskapets syn på godsforbindelsen, Follobanen og prosjektenes utfordringer. Ryddig, og bra opplegg	Vet ikke – ingenting. Bra å bytte gruppe undervegs. Alle kunne vært mer bevisst på at ikke folk fra JBV presenterte fra gruppen
En grei opplevelse. Er viktig at prosjektet ses i sammenheng med andre prosjekt som for eksempel Folobanen. At den bygges raskt.	
Lærerikt, utviklende. Bidra til å løfte forståelsen for problemstillingen.	Få enda større deltagelse blant brukere, vareeiere, transportører, operatører
Veldig nyttig verksted!	«Alt er mulig»-seansen ble for lik «maksimum». Ellers veldig bra opplegg!
Fint verksted. Ok med tid på hver oppgave. Gode konsepter. En fantastisk lunsj☺	Oppgavene ble tolket litt ulikt. Dette var kanskje ok ettersom vi kom opp med svært ulike svar/tilnærminger, men kunne vært tydeligere.
Har lært mye om geografi i Osloregionene som blir nyttig i det videre arbeidet.	Send ut underlagsmaterialet tidligere
Greit	-
Lærerikt	Vist eksempel i fra andre prosjekt om eksempel på prioritering. Resultatene blir litt ulike.
Som fersk innen samferdsel på bane var det en veldig fin innføring i planlagte prosjekt, problemer knyttet til disse og en produktiv diskusjon rundt løsningene av disse.	Litt klarere spørsmål eller forklaringer av oppgave kunne ført til mere entydige svar. Altså mer sammenlignbare svar, selv om dette også belyste oppgaven fra flere sider.
Nyttig og lærerikt	Savner representant fra Folloprosjektet og planmyndighet i Oslo kommune.

<i>Hvordan har du opplevd å bruke tid på dette temaet?</i>	<i>Hva har vi kunnet gjort av forbedringer underveis i verkstedet?</i>
Nyttig	Bra som det er.
Et har vært svært nyttig å være med på. Mye nytt og spennende er kommet opp. Håper på en spenstig løsning.	Har ingen forslag til forbedringer☺
Spennende øvelse	Valgmulighetene kunne vært <u>avgrenset</u> .
Meget positivt, både med egne innspill og i diskusjon/dialog med øvrige deltagere	Noe bedre tid til presentasjoner og gjennomgang
Lærerikt & interessant	Nyttig å se flere og andre sider og perspektiver av saken.
Det har vært nyttig å delta på dette verkstedet. Det har vært viktig og lærerikt	Det kunne vært en mer omfattende faglig innføring på forhånd av diskusjonene. Tvangspunkter/kriterier for løsning kunne stått på tavla hele tiden. Tilgjengelig.
Interessant og lærerikt og få bekreftet/avkreftet hva som er viktige drivkrefter/barrierer	Litt mer realitetsstyring og begrensninger i tankeprosessen
Litt mye tid på «utopi»-løsninger som ikke er gjennomførbare. Ellers interessant.	Disponert tiden bedre evt hatt to-dagers samling.
Dette var en grei prosess.	Flere A4 kart. Kart som viser hele Oslofjord-området.
Greit nok	-
Bra diskusjon om alternative løsninger. Fra minimum til maksimumsløsninger forsvare tidsbruken.	Mer diskusjon om forutsetninger. Diskusjon nytte vs kostnad?
Passe tid. God oppbygging av temaet.	2 av oppgavene var for like hverandre; «alt er mulig» og «tiltak med ubegrensede midler».
Nyttig å få og gi informasjon. Velanvendt tid.	Fin prosess.
<u>Veldig</u> viktig å bruke tid på dette som betyr så mye for folk langs Østfoldbanen.	Skulle vært interessant å ha representanter fra «Planteam» Follobanen mer aktivt med.
Viktig	?
Nyttig for egen planlegging	Greit nok

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