



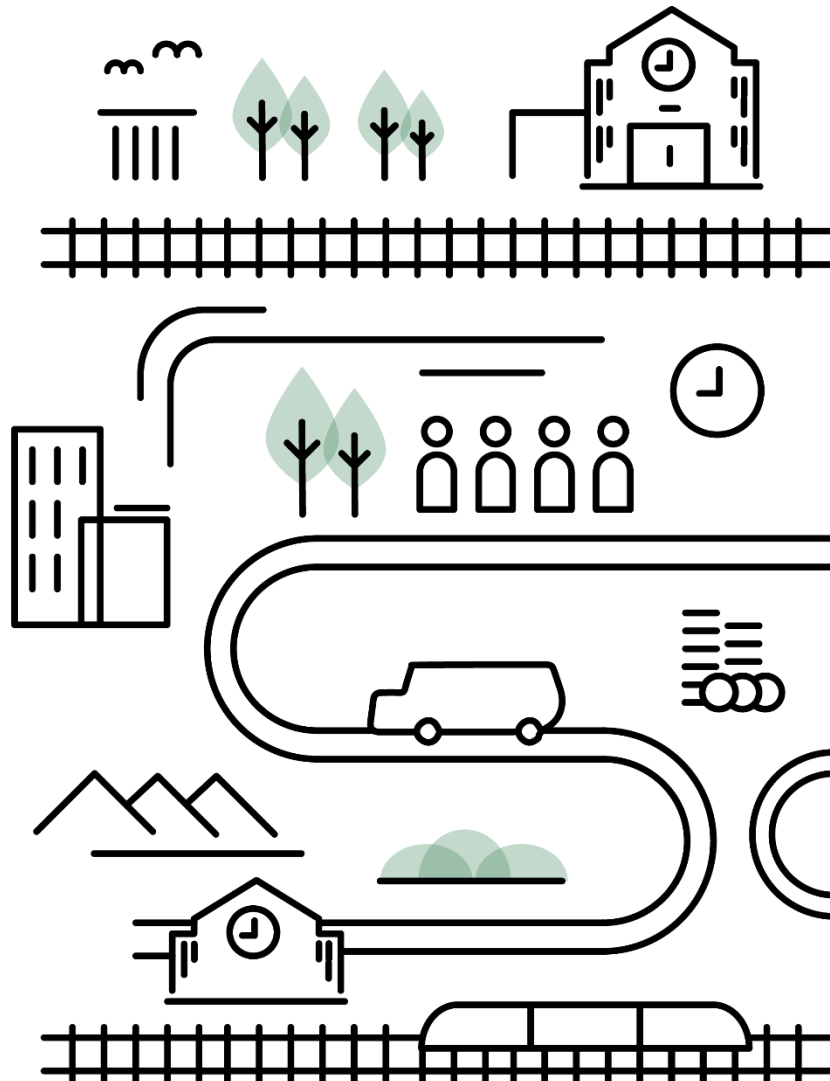
Jernbane-
direktoratet



KVU Hovedbanen Nord

Oppsummering av idéverksted 1

Lillestrøm 29.oktober 2019



KVU Hovedbanen Nord

Oppsummering av idéverksted 1 – Behov, mål og rammebetingelser

OPPDRAKSGIVER

Jernbanedirektoratet

EMNE

Jernbane

Konseptvalgutredning

DATO / REVISJON: 05.12.2019 / 00

DOKUMENTKODE: 10212454-TVF-RAP-02

Denne rapporten er utarbeidet av Multiconsult i egen regi eller på oppdrag fra kunde. Kundens rettigheter til rapporten er regulert i oppdragsavtalen. Hvis kunden i samsvar med oppdragsavtalen gir tredjepart tilgang til rapporten, har ikke tredjepart andre eller større rettigheter enn det han kan utlede fra kunden. Multiconsult har intet ansvar dersom rapporten eller deler av denne brukes til andre formål, på annen måte eller av andre enn det Multiconsult skriftlig har avtalt eller samtykket til. Deler av rapportens innhold er i tillegg beskyttet av opphavsrett. Kopiering, distribusjon, endring, bearbeidelse eller annen bruk av rapporten kan ikke skje uten avtale med Multiconsult eller eventuell annen opphavsrettshaver.

FORORD

Samferdselsdepartementet har i brev av 15. mars gitt Jernbanedirektoratet i oppdrag å utarbeide konseptvalgutredning (KVU) for Hovedbanen Nord, strekningen Lillestrøm – Eidsvoll.

Jernbanedirektoratet har engasjert Multiconsult som konsulent for denne utredningen.

Bakgrunnen for konseptvalgutredningen er at det i NTP 2018-2029 signaliseres at det er behov for tiltak som kan gi kapasitetsøkning både for gods- og persontransport. Hovedbanen Nord er i dag overbelastet mellom 18.00-23.30 og har kapasitetsutfordringer både for person- og godstog. Godstrafikk Oslo – Trondheim etterspør flere ruteleier enn det er kapasitet til på kveldstid, og Avinor har behov for transport av mer flydrivstoff på bane i takt med forventet vekst i flytrafikken på Gardermoen. Befolknings- og arbeidsplassveksten på Nordre Romerike er av den høyeste i landet, og dette tilsier en ytterligere vekst i persontrafikken. Dette er det ikke kapasitet for med dagens infrastruktur.

I departementets bestilling heter det at utredningsarbeidet blant annet skal analysere fremtidig kapasitetsbehov for Hovedbanen Nord, slik at dette gir et godt grunnlag for å vurdere om og når det er nødvendig med eventuelle infrastrukturtiltak på jernbanen eller om det finnes andre alternativer som kan tilfredsstille samfunnets behov. Utredningen må vurdere banestrekningens rolle i både person- og godstrafikken på strekningen Lillestrøm – Eidsvoll, og se dette i sammenheng med øvrig transportnett og ikke begrenses geografisk. Dette er særlig viktig for godstransporten, der transportstrekningene strekker seg langt utover det definerte utredningsområdet.

Jernbanedirektoratet har allerede utredet kapasitetsøkende tiltak på strekningen Lillestrøm – Eidsvoll. Dette arbeidet vil ligge til grunn for arbeidet, men skal ikke begrense mulighetsrommet for løsninger. Konseptvalgutredning for Hovedbanen Nord skal samordnes med pågående KVU for Kongsvingerbanen. Samferdselsdepartementet har videre pekt på at arbeidet kan støtte seg på KVU Oslo-navet og diverse utredninger om godsterminaler. Ettersom frakt av flybensin til Gardermoen skal skje på bane, må disse behovene kartlegges i behovsanalysen og ivaretas i konseptutviklingen. Avinors utredninger knyttet til dette behovet må vektlegges.

Konseptvalgutredningen er gjennomført i henhold til Finansdepartementets rundskriv R-108/19 om statens prosjektmodell som angir følgende struktur for konseptvalgutredningen (både prosessen og selve rapporten):

1. Problembeskrivelse
2. Behovsanalyse
3. Strategiske mål
4. Rammebetingelser for konseptvalg
5. Mulighetsstudie
6. Alternativanalyse
7. Føringer for forprosjektfasen

Verkstedet er en del av medvirkningsprosessen, og denne rapporten inngår som en del av grunnlaget for behovsanalysen.

INNHOLDSFORTEGNELSE

1	Innledning	6
1.1	Program for dagen	7
1.2	Deltakere og gruppeinndeling	7
1.3	Felles presentasjoner	11
1.4	Gruppearbeid	11
2	Oppsummering av gruppearbeid Del 1	12
2.1	Problembeskrivelse	12
2.1.1	Regional utvikling	12
2.1.2	Persontransport	12
2.1.3	Godstransport	13
2.1.4	Øvrig	13
2.2	Behov	14
2.2.1	Regional utvikling – hvilke egenskaper i transporttilbudet er viktigst for å legge til rette for realisering av lokale og regionale planer.	14
2.2.2	Persontransport – hvilke forhold er viktigst i utvikling av transporttilbudet, på kort og lang sikt	15
2.2.3	Godstransport – hva er de viktigste kvalitetene i transporttilbudet innenfor det markedssegmentet du representerer? – og hvilket marked tror du er mest relevant på lang sikt?	16
3	Oppsummering av gruppearbeid Del 2	18
3.1	Regional utvikling – effektmål og rammebetingelser	18
3.2	Persontransport – effektmål og rammebetingelser	21
3.3	Godstransport – effektmål og rammebetingelser	22
4	Vedlegg	24
4.1	Vedlegg 1 – Gruppespørsmål	24
4.2	Vedlegg 2 – Presentasjonene	26

1 Innledning

Denne delrapporten oppsummerer resultater fra idéverksted i Lillestrøm 29. oktober 2019, som ble avholdt i forbindelse med Jernbanedirektoratet sitt arbeid med konseptvalgutredning (KVU) for Hovedbanen Nord. Formålet med møtet var å få en rask kvalitetssikring av problembeskrivelsen, samt å få innspill på behov, mål og rammebetingelser fra interessentene.

Selv om dette verkstedet var avgrenset til behov, mål og rammebetingelser, var mange av innspillene formet som ønsker om tiltak og konsepter. Under slike innspill ligger som regel tydelige behov som er nyttige i behovsanalyse og formulering av mål. Det er planlagt et nytt verksted for å diskutere muligheter og konsepter.

Resultatene fra verkstedet er del av grunnlaget for å vurdere prosjektutløsende behov, samfunns mål, effektmål og rammebetingelser.

1.1 Program for dagen

Dagen var fordelt mellom innledende innlegg fra seks interessenter og to gruppearbeid om behov og om mål og rammebetingelser.

Tabell 1: Program

	TID	HVA	HVEM
Presentasjoner	09:00	Velkommen	Jarle Vaage, Jernbanedirektoratet
	09:10	Om KVU Hovedbanen Nord	Bente Bukholm, Jernbanedirektoratet
	09:20	Introduksjon og agenda	Kristine Gjertsen, Multiconsult
	09:30	Akershus fylkeskommune	Njål Nore
	09:40	Ullensaker Kommune	Åge Vebostad
	09:50	Skedsmo og Sørums kommuner	Grethe Salvesvold og Anne G. Sjøbye
	10.00-10.10	PAUSE - 10 min m/Beverning	
	10:10	Ruter	Morten Stubberud
	10:20	NHO	Karoline Bjørklund
	10:30	Norges Skogeierforbund	Dag Skjølaas
	10:40	Spørsmål	
Behov	11:00	Kjøreregler gruppearbeid	Multiconsult
		Intro til gruppearbeid Behov	
	11:15	Gruppearbeid Behov	
Lunsj	11:30- 12:15	Lunsj	
Behov forts.	12:15	Gruppearbeid Behov <i>forts.</i>	
	12:40		Kristine Gjertsen, Multiconsult
		Behov - oppsummering i plenum	
Mål og rammer	13:05	Intro til gruppearbeid Mål og rammebetingelser	Julie Amlie, Multiconsult
	13:15	PAUSE - 10 min m/Beverning	
	13:25	Gruppearbeid Mål og rammebetingelser	
	14:00	Mål og rammebetingelser-oppsummering i plenum	Kristine Gjertsen, Multiconsult
Oppsummering	14:40	Utfordring til gruppene- én ting vi må huske på	
	14:50	Oppsummering og videre prosess	Bente Bukholm, Jernbanedirektoratet

1.2 Deltakere og gruppeinndeling

Det var til sammen i underkant av 50 deltakere. I tillegg til dette deltok ressurspersoner fra Jernbanedirektoratet og rådgivere fra Multiconsult.

Det var et mål at sammensetningen av deltakere skulle dekke bredden av behov knyttet til utviklingen av Hovedbanen Nord. Representanter fra Natur og ungdom samt enkelte vareeiere og samlastere ble invitert, men hadde ikke mulighet til å stille. Innspill fra disse følges opp gjennom egne møter.

Deltakerne var forhåndsinn delt i grupper, som var søkt tilpasset til deres primære interesseområde. Det var totalt åtte grupper. Deltakere og gruppeinndeling listes i tabellene under.

Regional utvikling - Gruppe 1	
Jarle J. Vaage (Gruppeleder)	Jernbanedirektoratet
Lars Salvesen	Akershus fylkeskommune
Marco Skotti	Eidsvoll kommune
Øystein Rembar	Jernbanedirektoratet
Marit Lindholm	Bane NOR
Grethe Salvesvold	Skedsmo kommune
Eyvind Jørgensen Schumacher	Ullensaker kommune

Regional utvikling - Gruppe 2	
Anders Moe (Gruppeleder)	Multiconsult
Alexander Karlsson	Fylkesmannen i Oslo og Viken
Paul Runnestø	Jernbanedirektoratet
Håkon Sverke Vindenes	Statens vegvesen
Anita Orslund	Nannestad kommune
Anne G. Sjøbye	Sørums kommun
Simen Solbakken	Akershus bondelag

Persontransport - Gruppe 3	
Bente Bukholm (Gruppeleder)	Jernbanedirektoratet
Ivar Aarre	Bane NOR, Ruteplan Kunde og trafikk
Hege Svendsen	Eidsvoll kommune
Elin K. Sandnæs	Pendler/Jernbanedirektoratet
Morten Stubberød	Ruter AS
Åge Vebostad	Ullensaker kommune

Persontransport - Gruppe 4	
Gunn Ødegaard (Gruppeleder)	Multiconsult
Nancy Buyle	Bane NOR, Ruteplan Kunde og trafikk
Øyvind Brekke	Flytoget
Øyvind Daaland Lesjø	Skedsmo kommune
Helena Kyllingstad	Statens vegvesen Region øst
Anne Catherine Ekroll	Ullensaker kommune
Odd Cato Rynning	Eidsvoll videregående skole
Unni Evjan	Viken fylkeskommune

Persontransport - Gruppe 5	
Åse Marit Drømtorp (Gruppeleder)	Jernbanedirektoratet
Ole Guttorm Brenden	Viken fylkeskommune
Arne Kolstadbråten	Statens Vegvesen
Sanijela Brkan	Eidsvoll Kommune
Lars Frøystein	Spordrift AS
Ane Willmann Western	Vy

Godstransport - Gruppe 6	
Terje Vegem (Gruppeleder)	Jernbanedirektoratet
Øyvind Rognstad	Borregaard
Dag Skjølaas	Norges Skogeierforbund
Bjørn Bryne	Jernbanedirektoratet
Henrik Andersson	Hector Rail
Finn Arne Bjørnstad	Norske Skog
Benthe E. Løvenskiold	Norskog/Nortømmer

Godstransport - Gruppe 7	
Julie Amlie (Gruppeleder)	Multiconsult
Karoline Bjørklund	NHO Logistikk og Transport
Carl Johan Hatteland	Oslo Havn KF
Jan Frede Strandvik	Cargonet AS
Tonje Holm	Statens vegvesen Region øst
Gaute Borgerud	Jernbanedirektoratet

Godstransport - Gruppe 8	
Anders Jordbakke (Gruppeleder)	Multiconsult
Martin Langaas	Avinor
Eirik Fure	CargoNet AS
Thomas Johansen	Bane NOR
Halvor Nassvik	Coop Norge SA
Vegard Bakland	Jernbanedirektoratet
Njål Nore	Akershus Fylkeskommune

1.3 Felles presentasjoner

Idéverkstedet startet med en to-timers fellesseanse der en rekke interessenter holdt innlegg. Presentasjonene er lagt i vedlegg 2.

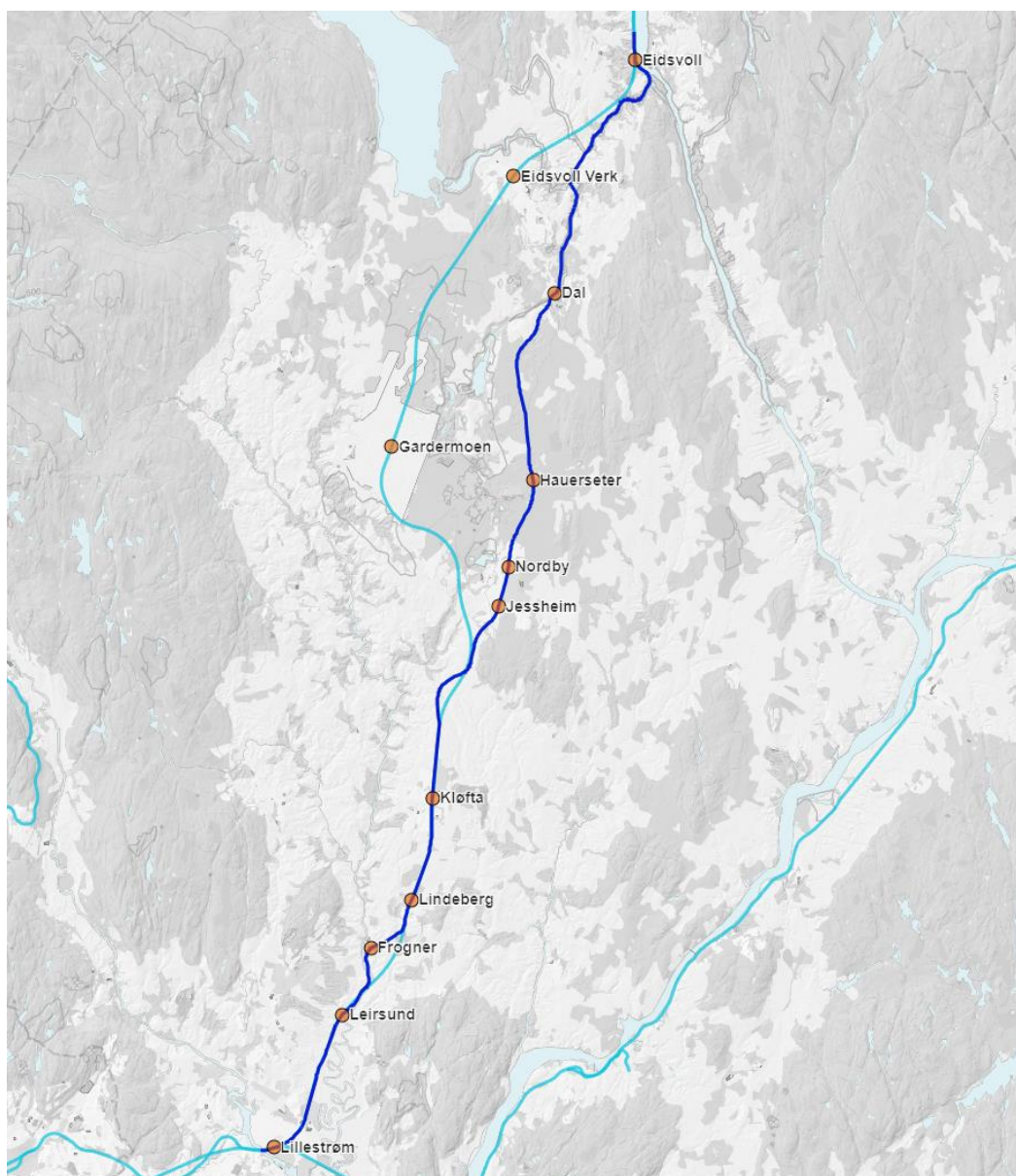
1.4 Gruppearbeid

Etter fellesseansen ble resten av dagen brukt til gruppearbeid.

Gruppearbeid del 1 omfattet eventuelle mangler ved problembeskrivelsen og vurdering av konkrete behov. Problembeskrivelsen var utarbeidet i forkant av verkstedet, gjennom [en interaktiv GIS-løsning](#) som ble gjort tilgjengelig for deltakerne.

Gruppearbeid del 2 omfattet innspill på mål og rammebetingelser.

Gruppespørsmålene er gjengitt i vedlegg 2.



Figur 1 Stasjonene på Hovedbanen og Gardermobanen fra Lillestrøm til Eidsvoll

2 Oppsummering av gruppearbeid Del 1

Oppsummeringen nedenfor gjøres per tema, det vil si for regional utvikling, persontransport og godstransport. Forhold som ikke naturlig faller inn under disse temaene, men som ble påpekt i idéverkstedet listes under øvrig. Alle gruppene noterte sine innspill til gruppeoppgavene på gule lapper (Post-it). Disse er benyttet som grunnlag, men gjengis ikke i detalj her.

2.1 Problembeskrivelse

Forhold som ble ønsket bedre belyst i problembeskrivelsen er oppsummert under.

2.1.1 Regional utvikling

- Klima og miljøforhold, bærekraft
- Mer om kommunenes planer for vekst, herunder fremtidig næringsutvikling
- Togets betydning for lokal og regional utvikling
- SSBs prognoser er for lave sammenlignet med faktisk vekst i Ullensaker kommune. Aktuelt å utdype problembeskrivelsen når det gjelder forventet vekst. Eventuelt også noe om fordeling av vekst innenfor hver enkelt kommune.
- Konflikter mellom person og godstransport på Hovedbanen Nord

2.1.2 Persontransport

- Busstilbudet – hva er tilbudet i dag og hvor mange bruker bussen? Reisetid og kapasitet
- Pris ved soneovergang.
- Prognoser for passasjervekst og tilbud vs. etterspørsel
- Transportbehov mellom Eidsvoll og Jessheim (der det ikke går persontog i dag)
- Kapasitet i Romeriksporten og gjennom Oslo (Oslo tunnelen)
- Endring i mobilitetsteknologi

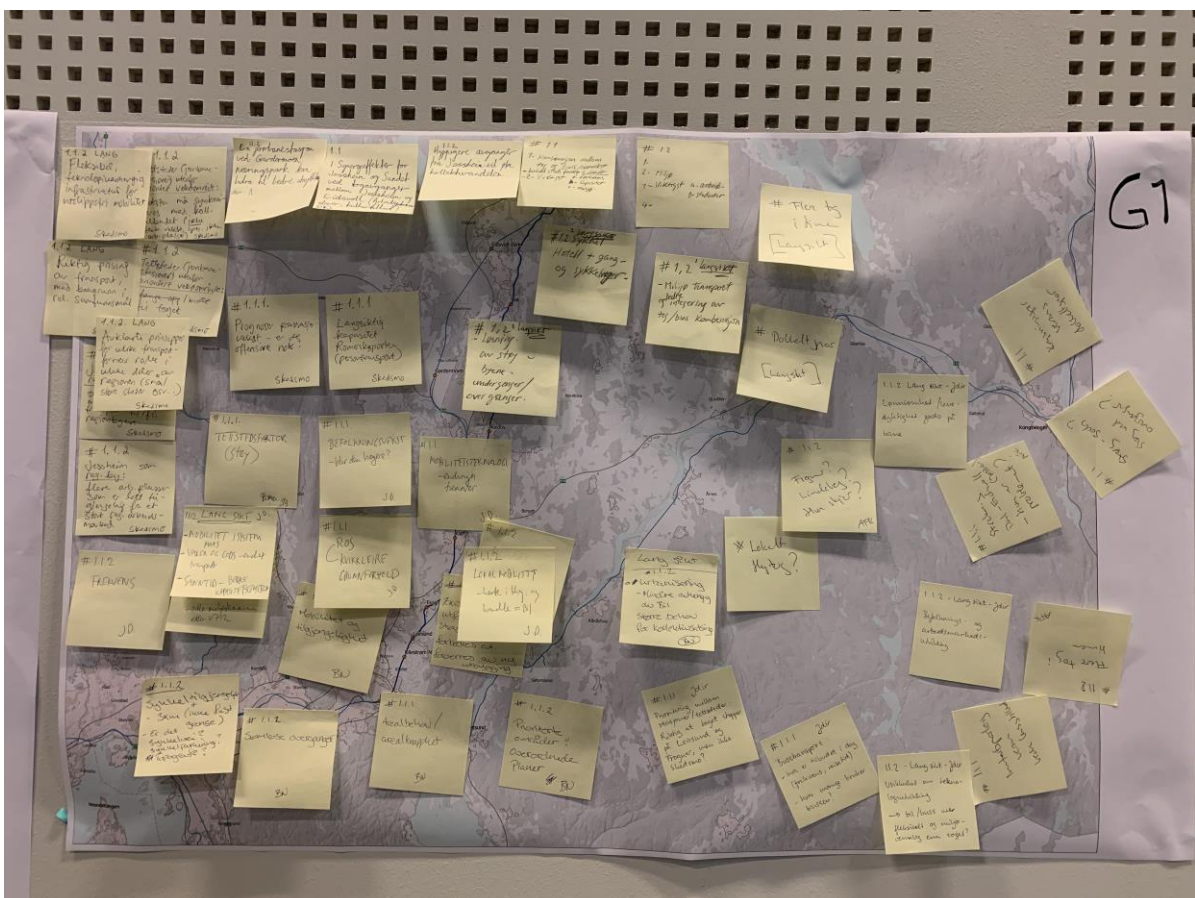


2.1.3 Godstransport

- Lokalisering av produksjonsbedrifter og lager/distribusjon
- Internasjonale godsstrømmer – mot Sverige og kontinentet
- Effekten av bomring på transportmiddelfordeling
- Det er begrensninger på tog lengde på strekningen

2.1.4 Øvrig

- Ikke prissatte konsekvenser (støy, jordvern, kulturminner - alle miljøkonsekvenser)
- Risiko- og sårbarhetsanalyse/grunnforhold



2.2 Behov

Gruppene ble deretter utfordret på å liste opp de viktigste behovene for fremtidig utvikling av transporttilbudet.



2.2.1 Regional utvikling – hvilke egenskaper i transporttilbudet er viktigst for å legge til rette for realisering av lokale og regionale planer.

De fleste påpekte viktigheten av:

- Økt frekvens og redusert reisetid (konkurransedyktig kollektivtransport også utenfor rush)
- Kapasitet (også for sitteplass)
- Nettverk, mobilitet og tilgjengelighet – behov for samordnet planlegging på tvers av transportmidlene
- Miljø, bærekraft og sammenheng mellom transporttilbud og lokale og regionale planer

Videre ble det pekt på et behov for et godt transporttilbud til og fra Gardermoen næringspark, og generell utvikling av et transporttilbud som bygger opp under et stort regionalt arbeidsmarked. Rask (sømløs) overgang mellom ulike transportmidler, og miljøvennlige alternativer som også tilrettelegger for den lokale mobiliteten – f. eks henting i barnehage og handling uten bil.

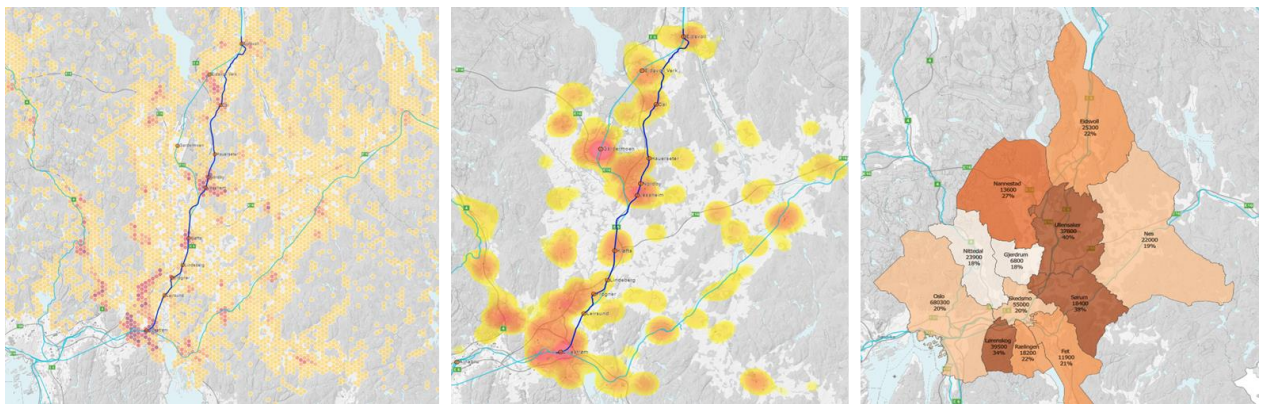
Fremkommeligheten til buss er viktig, også med tanke på dens rolle i å mate til jernbanen. Utvikling av knutepunkter som tilrettelegger for buss, sykkel og gange er sentralt.

Det ble også lagt vekt på at en økning i arbeidsplasser i området vil kunne legge til rette for motstrømspendling, det vil si i retningen fra Oslo/Lillestrøm og nordover om morgenen. Dette kan bidra til bedre kapasitetsutnyttelse.

På lang sikt påpekte gruppene at det vil være viktig å avklare prinsipper for ulike transportformers rolle i ulike deler av regionen. Det er fortsatt tro på behovet for flere tog i timen.

Urbanisering vil være en viktig premiss i videre utvikling. Det eksisterer en usikkerhet ift. teknologisk utvikling når det gjelder togets konkurransefortrinn når bil og buss blir stadig mer miljøvennlig/utslippsfri.

Videre ble det trukket frem at endringer i logistikk-løsninger skaper usikkerhet når det gjelder lønnsomhet og konkurransekraft for gods på bane.

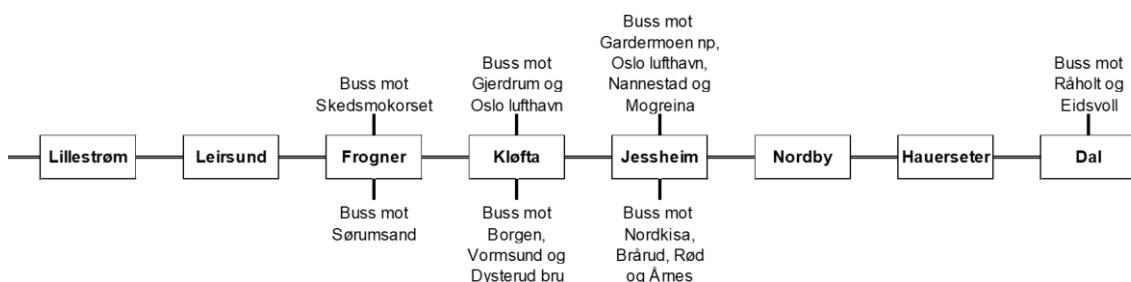


2.2.2 Persontransport – hvilke forhold er viktigst i utvikling av transporttilbudet, på kort og lang sikt

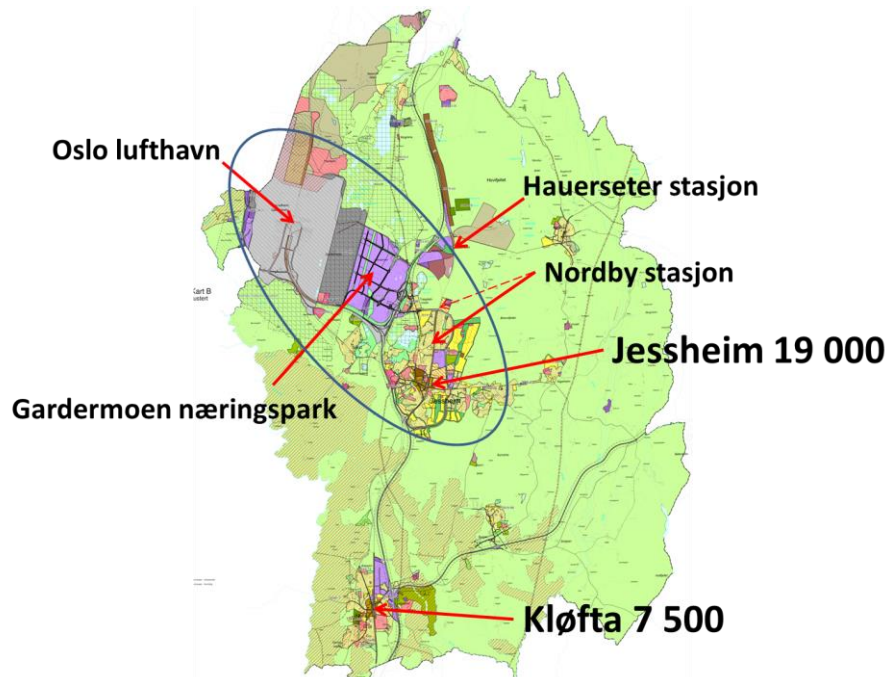
Av særlig viktige forhold som gikk igjen i svarene fra de tre gruppene, var:

- Frekvens, kapasitet og reisetid
- Sømløse reisemuligheter – enklere å velge kollektivt
- Lademuligheter på toget (USB)
- Bedre tilgjengelighet fra Jessheim til Oslo lufthavn og Gardermoen næringspark

Lavere pris ble også løftet frem som et poeng for å få flere til å reise kollektivt. Lenken mellom Eidsvoll og Jessheim ble også pekt på som en aktuell utvidelse av tilbudet. Mange elever reiser på denne strekningen, og i dag går det kun buss.



Gardermoen næringspark som et lokalt knutepunkt for Nannestad ble poengtert.



Ulike egenskaper er viktige for ulike reisemål. For student- og arbeidsreiser er tilstrekkelig kapasitet, punktlighet og frekvens på rett tid av døgnet viktig. For tjenestereiser er reisetid og punktlighet trukket frem som viktige egenskaper. Forsinkelse kan bety «alt» og føre til høyere misnøye på arbeidsreiser/tjenestereiser enn når man ikke har en spesifikk ting å rekke.

Fritidsreiser har på samme måte som arbeids- og tjenestereiser en samfunnsøkonomisk kostnad, men det er mulig disse reisene er mer fleksible mtp. ønsket ankomsttidspunkt. Økt bruk av tog på den ene eller andre reisetypen kan trigge overgang til tog på øvrige reiser.

2.2.3 Godstransport – hva er de viktigste kvalitetene i transporttilbudet innenfor det markedssegmentet du representerer? – og hvilket marked tror du er mest relevant på lang sikt?

Gruppeinndelingen her var noe ulik, og svarene deles inn svar fra tømmerbransjen, fra kombitransportbransjen og Avinor med drivstoff til Oslo lufthavn (OSL).

Tømmerbransjen

Tømmerbransjen er opptatt av kapasitet på strekningen Kongsvinger, Lillestrøm og Eidsvoll, da store deler av tømmertransporten går til Sverige. I dag er det konflikt mellom person- og godstransport og det er ikke ønskelig. Tilgjengelighet på sporet er viktig for begge behov.

Tømmerbransjen har fokus på bærekraft og miljø. Kapasiteten må være tilstrekkelig i alle ledd og tidsaspektet er viktig for lønnsomhet i forsendelsene.

I dag tar det f. eks 7,5 time mellom Lillehammer og Sarpsborg for tømmertrafikkene, sammenlignet med bil er dette for lang tid. Utnyttelse av materiellet er viktig for pris og effektivitet i transportkjeden.

Norske skog melder om et behov for å kjøre 535 000 fm³ (fast kubikk) per år. Et togsett kan frakte ca. 1150 fm³, og behovet tilsvarer om lag 465 togsett per år.

Tømmernæringen har generelt behov for forutsigbarhet, men ønsker også fleksibilitet for ad-hoc løsninger.

Gruppen mener frakt av tømmer og flis også vil være viktig i fremtiden. Primært mot Sverige og Østfold, men potensial også for frakt til Vestfold/Vest for Oslo med utvikling av ny industri. Trenden går generelt i retning av økt transport.



Kombitransportnæringen

Tid på døgnet er viktig for kombitransporten. Toget inngår i en transport- og logistikkjede og må være pålitelig og forutsigbart. Produksjonsbedrifter/distributører har sine tidsvindu som setter premisser for resten av transportkjeden. Stenging av banestrekninger, forsinkelser og forstyrrelser er uheldig og fører kunder over på veg.

Etterspørselen etter samlastet gods er styrt av markedet. Samlastere henter gods på ettermiddagen og sender på kveld. Tidsperspektivet er delt i to: tid i transport og forsendelsestid. Begge er like viktig.

Enhetsprisen kan reduseres ved å kjøre lengre tog. Det er viktig å se til tilstøtende prosjekter og kapasitet for lengre strekninger. Behovet vil vokse for de internasjonale godsstrømmene. En eventuell tilsving på Kongsvingerbanen (til/fra Sverige) vil øke behovet for kapasitet på Hovedbanen Nord. Det vil også en eventuell ny terminal på Hauer seter.

På lang sikt er det svært usikkert om godstransport på bane overlever.

Tog for flydrivstoff

Avinor har behov for forutsigbarhet i drivstofforsyningen til OSL. Transport av flydrivstoff til OSL må ifølge Avinor defineres som kritisk oppgave for jernbane. Dagens ruteleier er ikke tilstrekkelige til å dekke forventet vekst i behov for transport av flydrivstoff.

3 Oppsummering av gruppearbeid Del 2

I del 2 av gruppearbeidet ble gruppene utfordret til å gi sine innspill til effektmål og rammebetingelser. Resultatet oppsummeres i det videre, inndelt per gruppetema tilsvarende som for gruppearbeid del 1.

I en konseptvalgutredning skal det formuleres et samfunns mål som uttrykker hva tiltaket skal bidra til på samfunnsnivå. Samfunns målet for et stort samferdselstiltak er ikke begrenset til virkninger i transportsektoren.

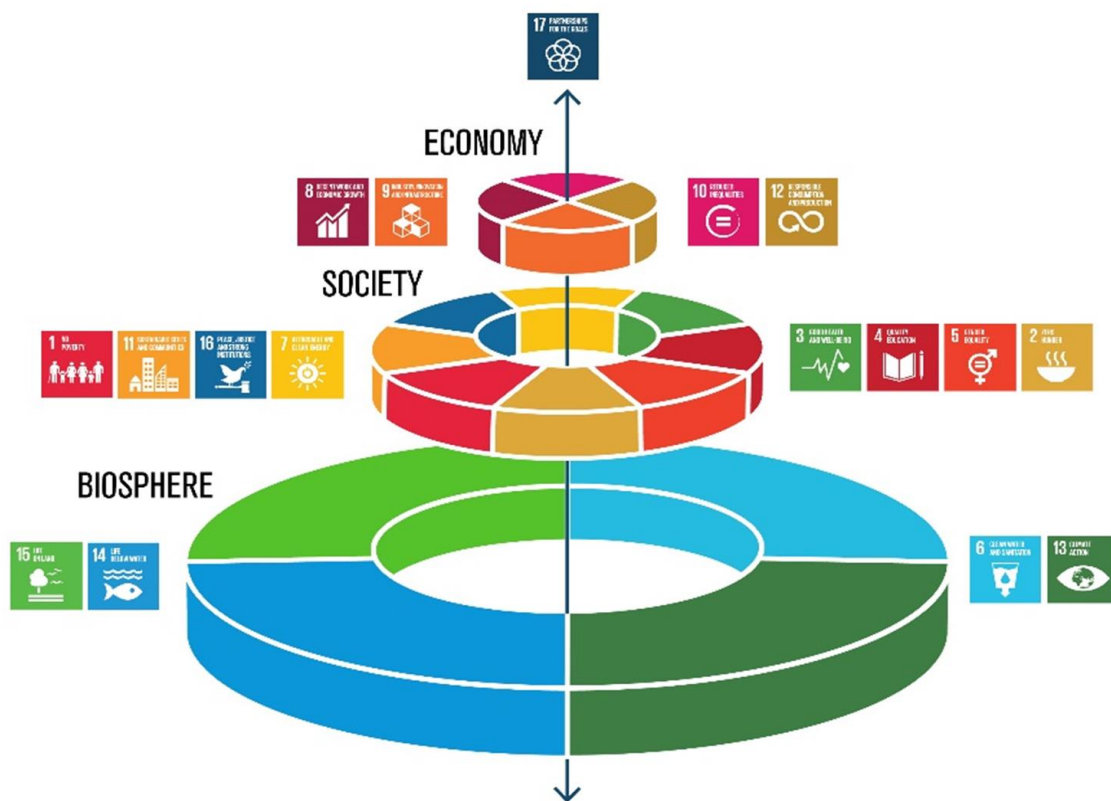
Effektmålene som bør være mest mulig konkrete og målbare, gjelder virkninger av tiltaket for brukerne av transportsystemet. Målene kan for eksempel knyttes til forbedringer i reisetid, regularitet/punktlighet eller transportkostnader. For noen effektmål kan det være aktuelt å fastsette *rammebetingelser* (tidligere kalt krav) som angir minimumsnivå for måloppnåelse. Eventuelle absolutte rammebetingelser skal oppfylles av alle konsepter som inngår i den avsluttende alternativanalysen.

Det kan være vanskelig å skille mellom samfunns mål og effektmål. Innspillene til effektmål inneholder derfor en blanding av samfunns mål og effektmål. Dette kan vi rydde opp i når vi jobber videre med formulering av innhold i prosjektutløsende behov, samfunns mål og effektmål.

På samme måte er det vanskelig å skille mellom effektmål og rammebetingelser. En del av forslagene til rammebetingelser er i realiteten effektmål. Rammebetingelser tar utgangspunkt i effektmål og definerer en slags minimumsstandard for noen av dem.

3.1 Regional utvikling – effektmål og rammebetingelser

Generelt var det et ønske å bygge opp under allerede etablerte mål og indikatorer i nasjonale, regionale og lokale strategier og planer, inkl. FNs bærekraftsmål. Viktig med en helhetlig planlegging, som ser veg (kollektiv, sykkel, gange, vogntog) og bane i sammenheng. Det ble også påpekt viktigheten av å sette overordnede mål for alle grenbaner.



Under listes forslag til effektmål fra gruppearbeidet:

- En konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa (passer bedre som samfunns mål?)
- Stedsutvikling/landskapstilpasning
- Et pålitelig, effektivt og teknologifleksibelt transportsystem som bidrar til regionforstørring, og underbygger by- og tettstedsutvikling med kvalitet, nullutslipp og god fremkommelighet
- Dynamikk mellom transportformene, frekvens og reisetid – hele reisekjeden
- Legge til rette for flere reisende, kapasitet til å møte fremtidig befolkningsvekst
- Raskere fremføring av gods og personer
- Et helhetlig og effektivt transportsystem
- Best mulig kapasitetsutnyttelse, inkl. sømløs transport/overgang mellom transportformer
- Stimulerer næringsutvikling, rekreasjon/overnatting
- Integreerte løsninger, også i avvikssituasjoner
- Utvikling skal ta hensyn til estetikk – miljø/topografi
- Robust for teknologiendringer
- Klima
- Bærekraft og naturmangfold
- Bidra til å nå nullvekstmålet for biltrafikk (persontransport) – mål for kollektivandel
- Overgang fra veg til jernbane for godstransport

Følgende rammebetingelser ble foreslått:

- Økt kapasitet
- Økt punktlighet
- Økt frekvens

- Legge til rette for flere reisende enn i dag
- Jordflytting der nedbygging er nødvendig
- Arrondering/driftsulemper – planunderganger
- Et tilbud som er tilgjengelig for alle
- Kunne tilby fire tog per time mellom Eidsvoll og Oslo S
- Kunne kjøre 600 m lange godstog
- Alle konsepter skal ta særlig hensyn til dyrka og dyrkbar jord
- Alle konsepter skal forhindre forringelse av de nasjonalt viktige ravinesystemene på Romerike
- Konseptene må ta særlig hensyn til de svært utfordrende grunnforholdene i området
- Kapasitet på jernbanen til å avvikle prognostisert godstransportmengde i prognoseåret

- De som reiser i Oslo og Akershus vil **reise når det passer dem**, de ønsker å være sikre på at de **kommer frem i tide**, de vil **reise på den raskeste måten**, og de vil **reise trygt og sikkert**.

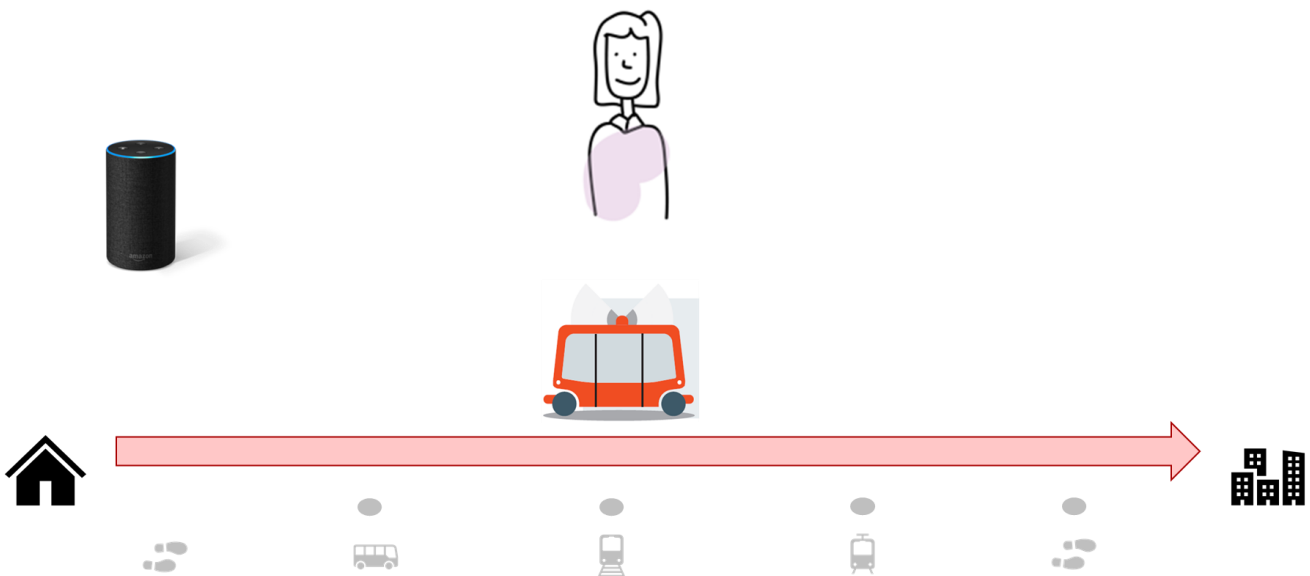


3.2 Persontransport – effektmål og rammebetingelser

Effektmålene foreslått for persontransport støtter mange av målene foreslått under regional utvikling. Gruppene påpekte behovet for å se regionen under ett med fokus på korridoren i lys av transportnettverk, -system og tilstøtende infrastruktur. For å håndtere konflikten mellom person- og godstransport ble det foreslått å vurdere hva som er viktigst – hva gir mest effekt for pengene?

Følgende effektmål ble foreslått:

- Tilgang til tog fire ganger i timen i rush
- Fasiliteter for å jobbe på toget
- Stasjonsopplevelse som fremmer kollektivbruk, gåing og sykling
- Forbedre regularitet/økt punktlighet
- Kortere reisetid
- Økt kollektivandel langs Hovedbanen Nord
- Økt frekvens
- Togtilbudet langs Hovedbanen gjør det lett for studenter/elever å velge det studietilbudet de ønsker
- Alle som bor i kommunene rundt Hovedbanen har et sømløst kollektivtilbud som er bedre enn å velge bil
- Hovedbanen går til Eidsvoll og det er tverrforbindelse til alle knutepunkt.
- Kapasitet til å levere tilpasset framtidens behov – punktlighet og reisetid gir forutsigbarhet
- Bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur
- Reduserer utslipp
- Bedre rammevilkår for gods
- 0-visjon for trafikkulykker



Følgende rammebetingelser ble identifisert:

- Økt kapasitet for persontrafikk, men ikke på bekostning av godstrafikk og omvendt
- Viktige kulturminnevernområder skal ivaretas
- Økt godstrafikk uten økt ulemper for samfunnet (støy m.m.)

3.3 Godstransport – effektmål og rammebetingelser

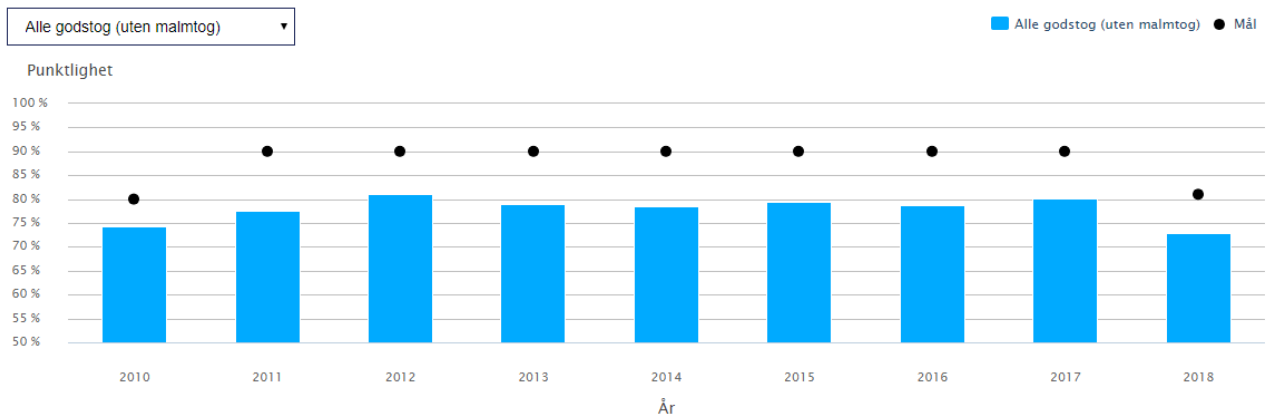
Generelt fra godstransportgruppene ble det påpekt av driftssikkerhet og pålitelighet er svært viktig. Kapasitet og enhetskostnader (lengre tog, passende tidsvinduer, fremføringshastighet) er også viktige forhold. Tid for godstransporten handler både om tidsbruk og tidspunkt. Det er behov for å tenke hele transport- og logistikkjeden fra kunde – lager – terminal – rute – terminal – distribusjon – kunde. Dette, kombinert med bærekraftig utvikling lå til grunn for de identifiserte effektmålene:

- Miljøvennlig transport/Nullutslipp
- Fjerne tømmertransport gjennom Oslo på bil/Alt tømmer nord for Oslo bør gå på bane
- Trafikksikkerhet
- Økonomi/enhetspris – kapasitet, pris, tilgjengelighet
 - Unngå økte baneavgifter
 - Lengre tog
 - Høy utnyttelse av jernbaneinfrastruktur og materiell
- Framføringstid mellom ulike destinasjoner
 - Sarpsborg – Lillehammer på 4 timer og 15 minutter, mot dagens over 7 timer
 - Kortere kjøretid = økt hastighet
 - Også mot utlandet
- Driftssikkerhet
- Ingen negativ påvirkning på miljø, arealbeslag
- Konseptet skal bidra til en effektiv nasjonal korridor for distribusjon av gods



Følgende rammebetingelser ble identifisert:

- Mulighet for å kjøre 600 meter lange godstog
- To godstog per retning per time
- Gi godstrafikk prioritet utenfor rush i persontrafikken.
- Minst to kryssingsspor lange nok for å krysse med 600 meter lange tog innen 2030
- Godstrafikkens vilkår skal ikke forverres på noen strekninger



4 Vedlegg

4.1 Vedlegg 1 – Grupper spørsmål

1 Grupper spørsmål – del 1

Generell bakgrunn – til alle gruppene

Dette gruppearbeidet skal gi oss innspill til behovsanalysen. Formålet med behovsanalysen er mest mulig konkret kartlegging av bredden av behov relatert til utviklingen av transportsystemet i korridoren Lillestrøm – Eidsvoll, som grunnlag for å formulere mål og utvikle og evaluere alternative konsepter.

Utgangspunktet for KVUen er kapasitetsutfordringer på Hovedbanen Nord, men kartlegging av behov skal skje for en bredere korridor (som i hvert fall omfatter Gardermobanen og E6) og på tvers av transportmidler for personer og gods.

Hver gruppe skal kartlegge behov knyttet til ett av disse temaene:

- Regional utvikling
- Persontransport
- Godstransport

Det er viktig at gruppene beskriver behovene mest mulig presist og uavhengig av transportmidler og teknologi. Vi har for eksempel ikke behov for jernbanetransport, men for transport av personer og gods på en strekning, på et gitt tidspunkt (innenfor et tidsintervall) og med en gitt kvalitet. Viktige forhold er eksempelvis:

- Reisetid
- Frekvens
- Forutsigbarhet – punktlighet og regularitet
- Kapasitet
- Pris
- Betjening av viktige knutepunkter for person- og godstransport
- Tilgjengelighet til knutepunktene – gåing, sykling, bil/innfartsparkering

1.1 Regional utvikling - behov

Alle bes svare ut fra den/de personen representerer.

1. Er det forhold som ikke er belyst godt nok i problembeskrivelsen?
2. Hvilke egenskaper i transporttilbudet er viktigst for å legge til rette for realisering av lokale og regionale planer. Her bør gruppa konkretisere eventuelle forskjeller mellom ulike utbyggingsområder.

Tenk igjennom spørsmål 2 en gang til – hvilke forhold tror du blir viktigst på lang sikt?

NB! Når du svarer, husk å skriv hvem du representerer på den gule lappen.

1.2 Persontransport - behov

Alle bes svare ut fra den/de personen representerer.

1. Er det forhold som ikke er belyst godt nok i problembeskrivelsen?
2. Hvilke forhold er viktigst i utvikling av transporttilbudet?
3. Varierer betydningen av ulike forhold mellom ulike reiseformål: arbeidsreiser, tjenestereiser (reiser i arbeidstida), fritidsreiser, ...?
3. Tenk igjennom spørsmål 2 og 3 en gang til – hvilke forhold tror du blir viktigst på lang sikt?

NB! Når du svarer, husk å skriv hvem du representerer på den gule lappen.

1.3 Godstransport - behov

Alle bes svare ut fra den/de personen representerer.

1. Er det forhold som ikke er belyst godt nok i problembeskrivelsen?
2. Hva er de viktigste kvalitetene i transporttilbudet innenfor det markedssegmentet du representerer (pris, forutsigbarhet, kapasitet, ...)?
3. Når det gjelder godstransport på bane, hvilke markeder tror du vil være mest relevante i korridoren Lillestrøm – Eidsvoll i fremtiden? Begrunn svaret

NB! Når du svarer, husk å skriv hvem du representerer på den gule lappen.

2 Grupper spørsmål - del 2

Generell bakgrunn – til alle gruppene

Som utgangspunkt for utvikling og vurdering av konsepter i en KVU skal det formuleres:

- *Samfunns mål* – den tilstanden eller utviklingen som prosjektet skal bygge opp under/bidra til.
- *Effekt mål* – hvilke virkninger som skal oppnås for brukerne av tiltaket

Hvis det er flere effekt mål, bør de være innbyrdes konsistente, og det skal prioriteres mellom dem. Helheten av mål skal være realistisk oppnåelig, og det skal være mulig å måle grad av mål oppnåelse.

I tillegg til mål skal det identifiseres to typer rammebetingelser (krav) som alle konseptene må holde seg innenfor:

- Utleddet av samfunns- og effekt målene for prosjektet
- Utleddet av andre ikke prosjektspesifikke mål og standarder

Rammebetingelsene må ikke settes slik at de unødige begrenser mulighetsrommet for utvikling av konsepter.

2.1 Samme oppgave til alle gruppene

Ut fra det dere diskuterte i gruppeoppgave I, skal dere formulere forslag til:

1. Effekt mål
2. Rammebetingelser

4.2 Vedlegg 2 – Presentasjonene

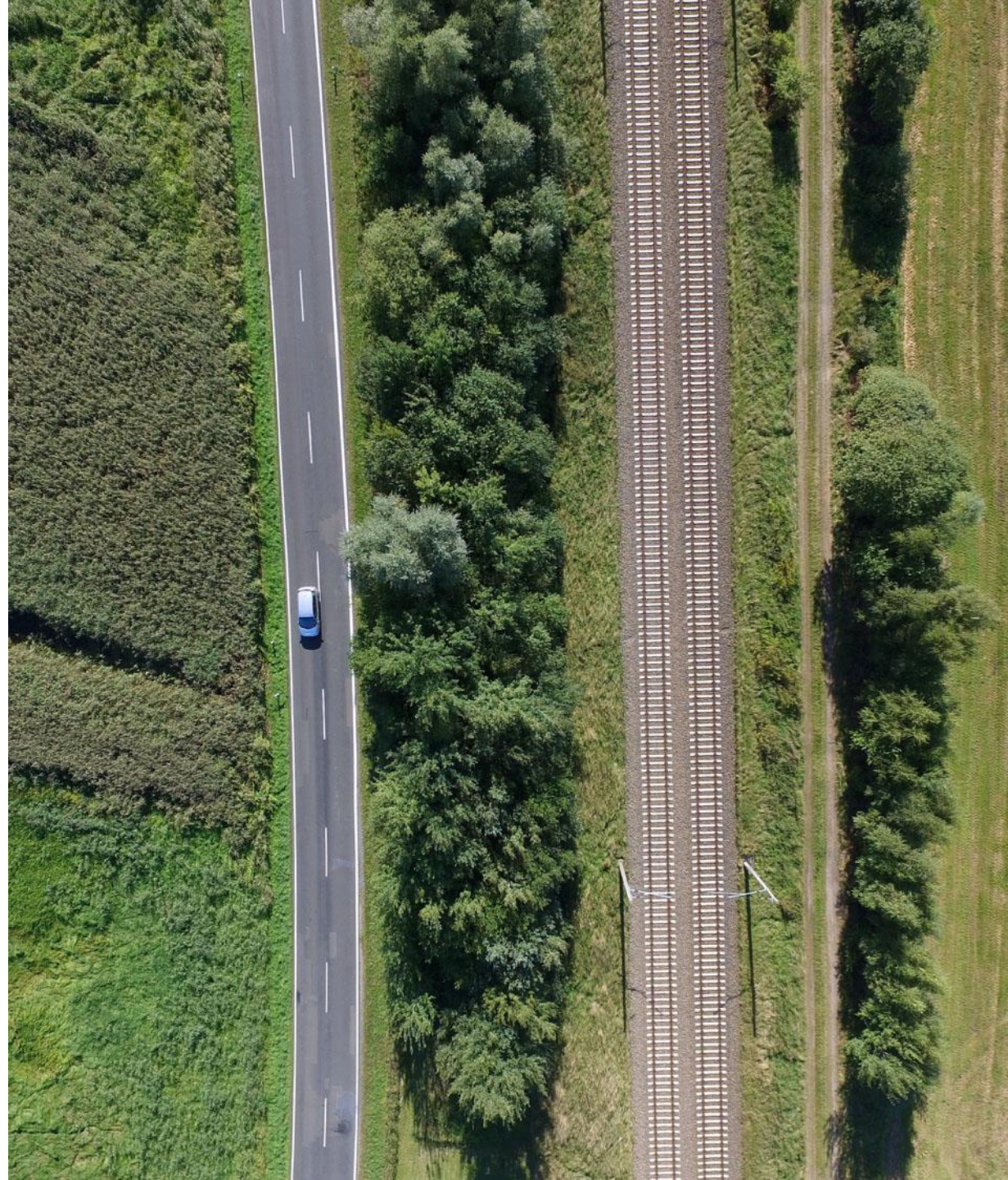
Velkommen! Konseptvalgutredning (KVU) for Hovedbanen Nord

Ideverksted 29/10- 2019, Jarle J. Vaage



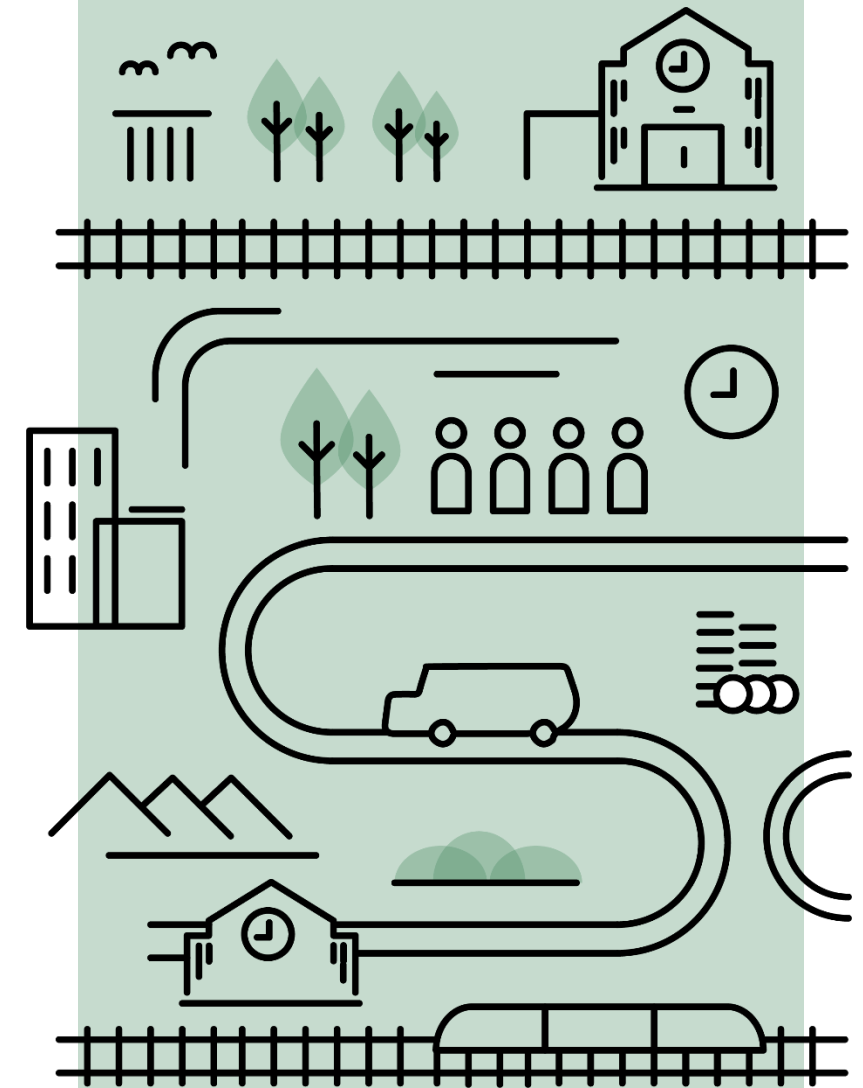
Agenda

1. Velkommen
2. Konseptvalgutredning
3. Ideverksteder og medvirkning



Vår rolle

Jernbanedirektoratet skal legge til rette for at aktørene i sektoren gir samfunnet nye og helhetlige løsninger for transport av passasjerer og gods.

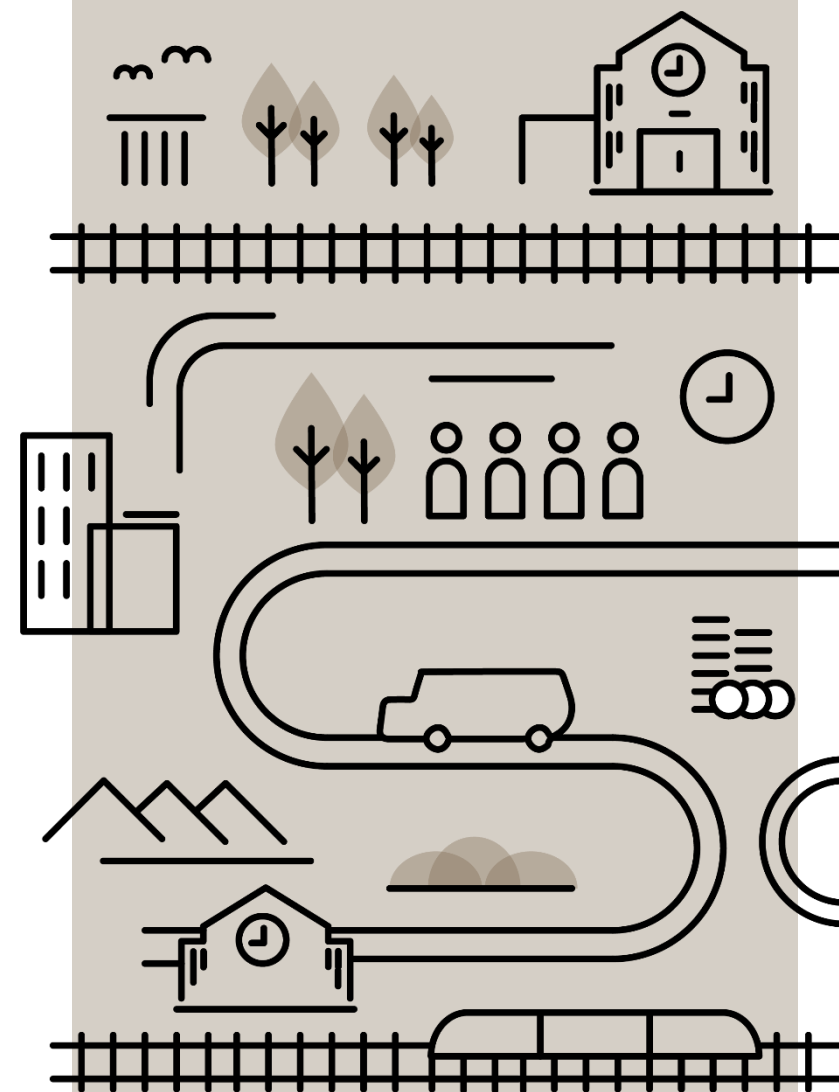


Konseptvalgutredninger

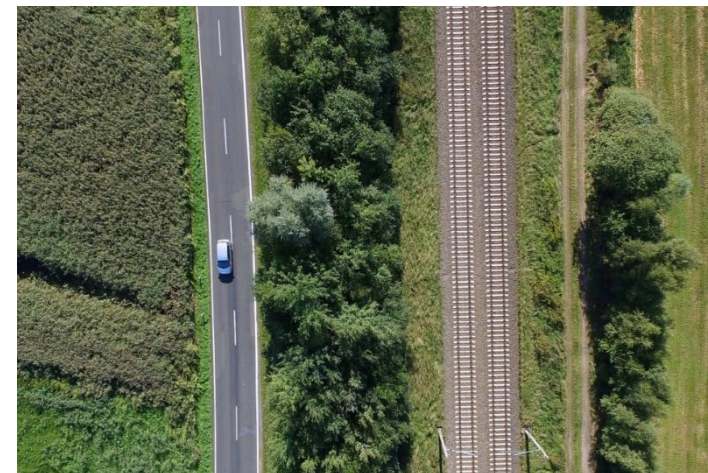
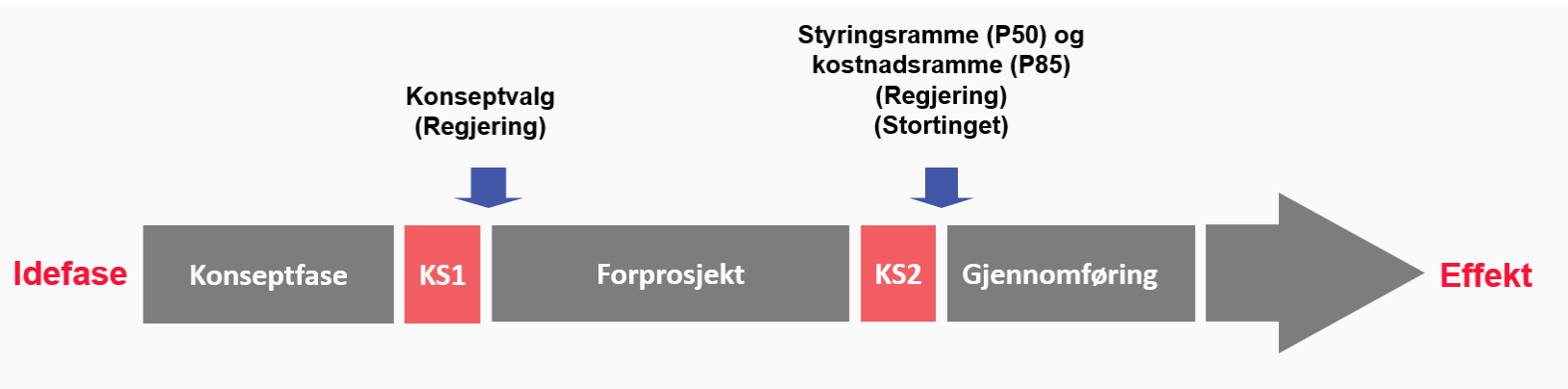


KVU: Statlig utredning

1. Strategisk utredning - konseptnivå
2. Langsiktig perspektiv
3. Transportmiddelavhengig
4. Krav om KVU
5. Krav til KVU
6. Gjenstand for ekstern kvalitetssikring (KS1)
7. Beslutning etter KVU.



KVU prosessen

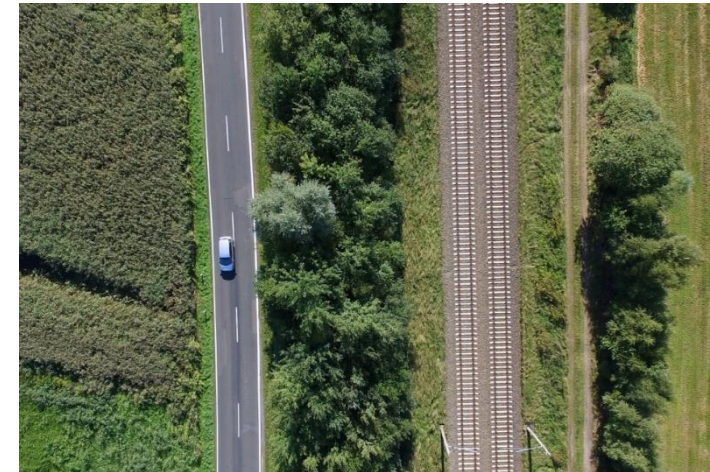


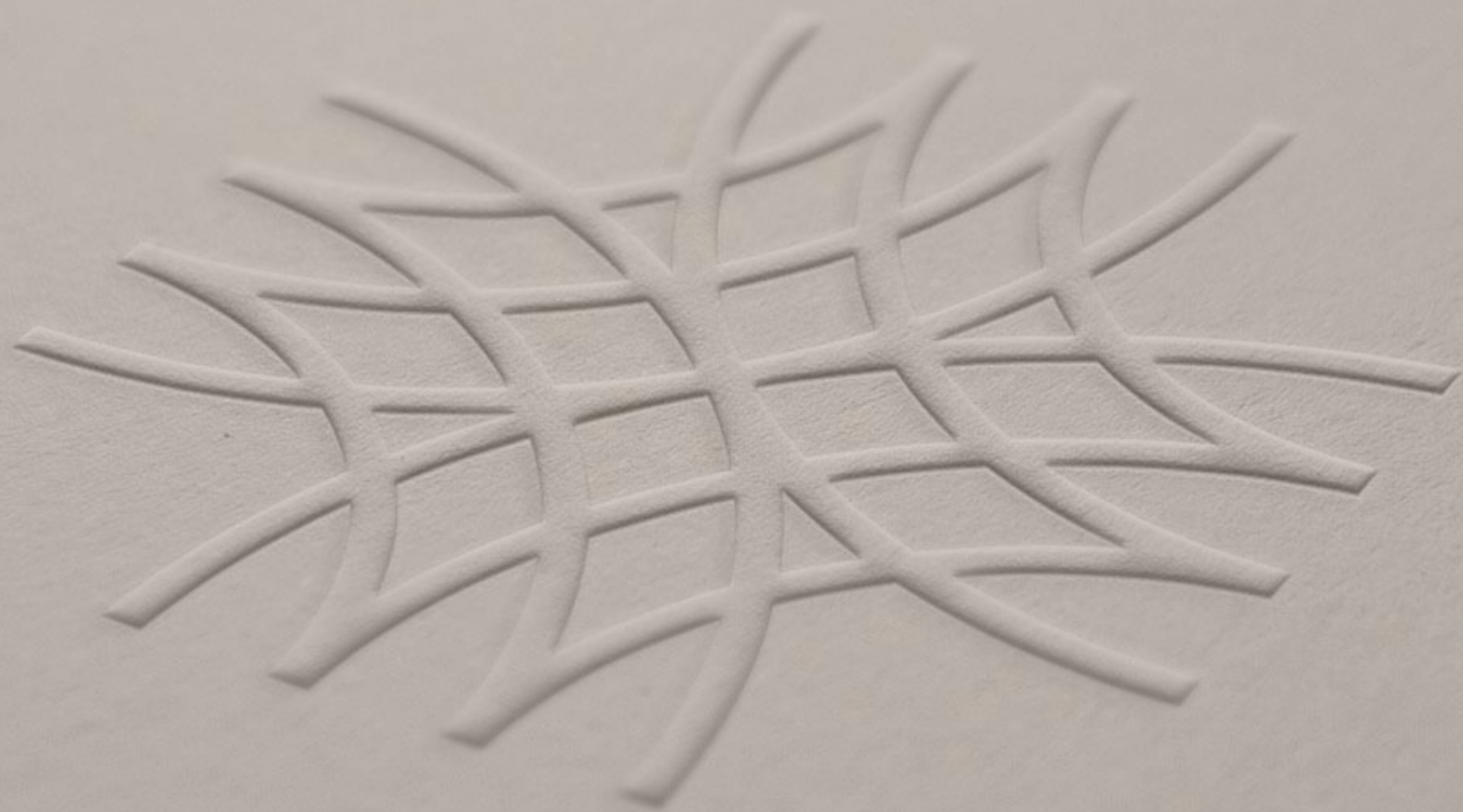
Ideverksteder og medvirkning



KVU utredningen og medvirkning

- Problembeskrivelse
- Behovsanalyse
- Strategiske mål
- Rammebetingelser for konseptvalg
- Mulighetsstudie
- Alternativanalyse
- Føringer for forprosjektfasen







Jernbane-
direktoratet


KVU Hovedbanen Nord - i tall og kalde fakta


Bente Bukholm

Lillestrøm 29. oktober 2019



GIS-løsning med data



KVU - Hovedbanen nord  Multiconsult

Hovedbanen Nord - problembeskrivelse

Veiledning
Anbefalt nettleser: Google Chrome eller Firefox

Velkommen til en digital løsning som presenterer dagens situasjon, utfordringer og forventet utvikling - en problembeskrivelse av Hovedbanen Nord.

Problembeskrivelsen inngår i arbeidet med konseptvalgutredningen (KVU) som skal vurdere fremtidig løsninger på strekningen Lillestrøm-Eidsvoll.

Denne digitale løsningen består av kart det er mulig å zoome inn og ut av for å få mer informasjon, og samtidig er mange av kartelementene klikkbare med informasjon i oppsprettvinduer.

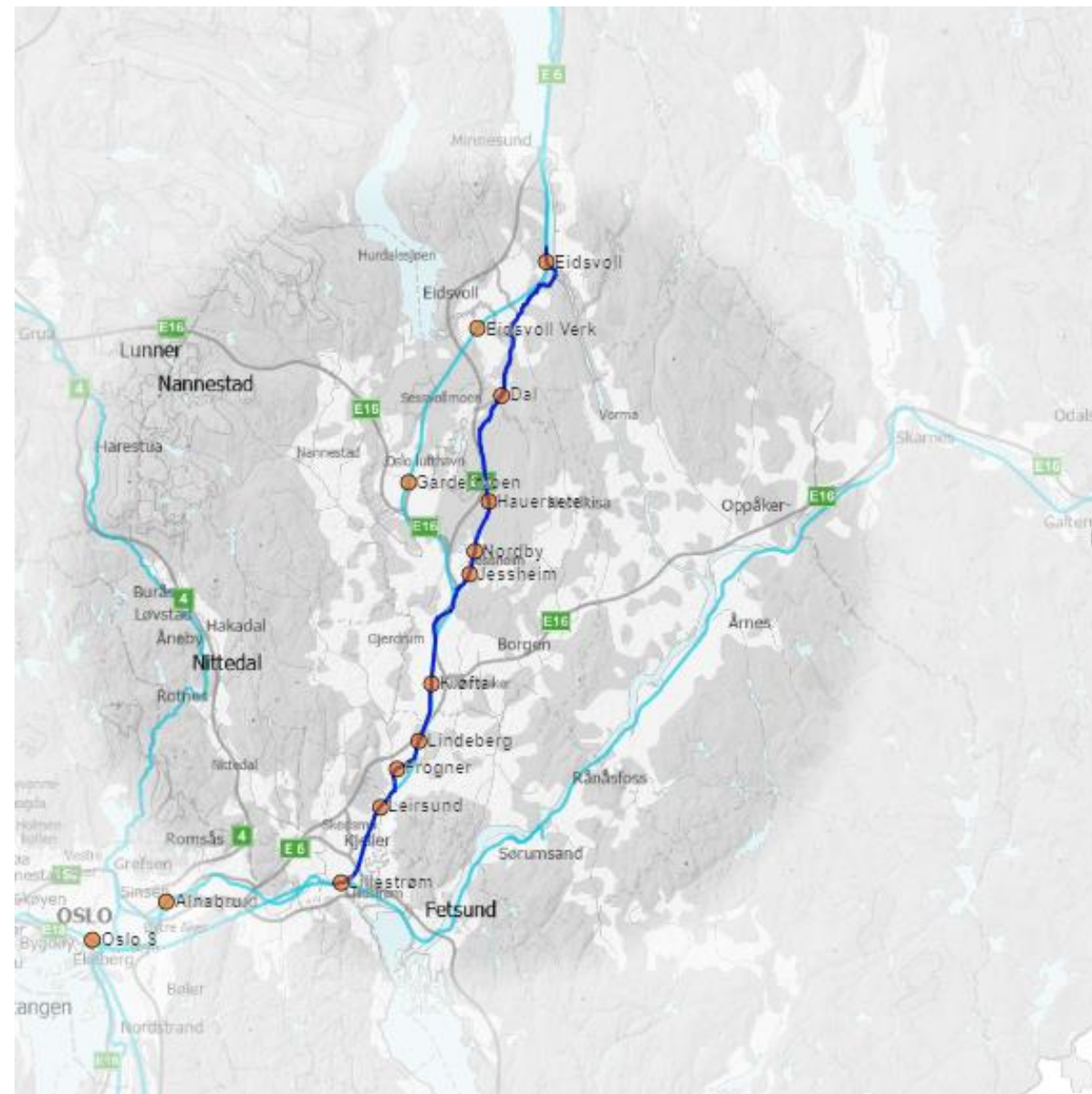
Enkelte steder er det lagt inn grafer/tabeller i tekstfeltet. Ved å klikke på disse, får du de opp i større format.

Bla deg gjennom og god lesing!

13

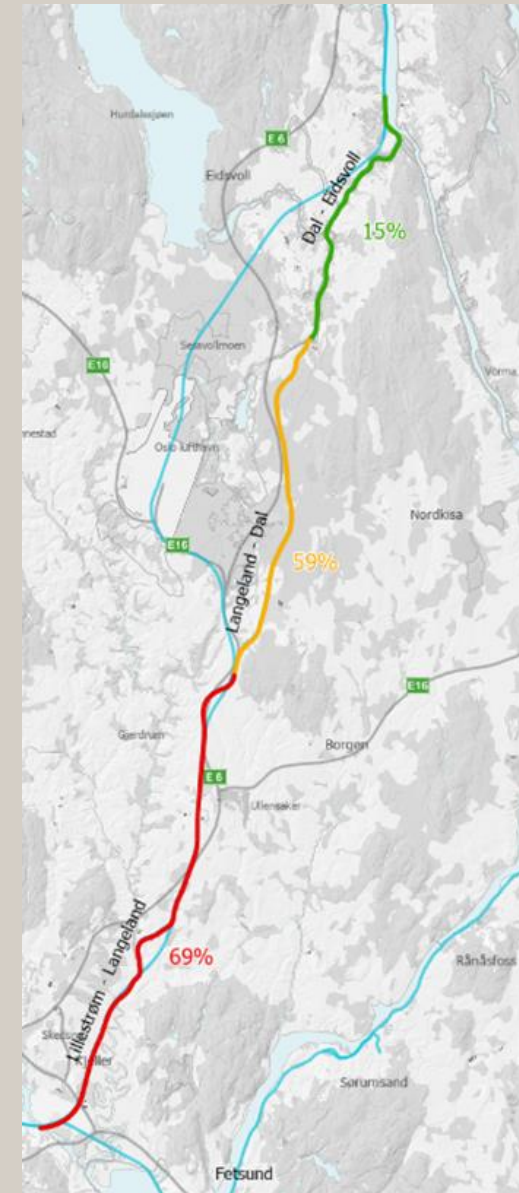
Hovedbanen Nord

- Landets første jernbane med åpning i 1854
- Enkeltsporet linje fra Lillestrøm til Eidsvoll
- Går delvis parallelt med Gardermobanen
- Persontransport: L13 Drammen – Dal
- Godstransport:
 - All godstransport fra Alnabru og nordover benytter Hovedbanen
 - Tømmertransport



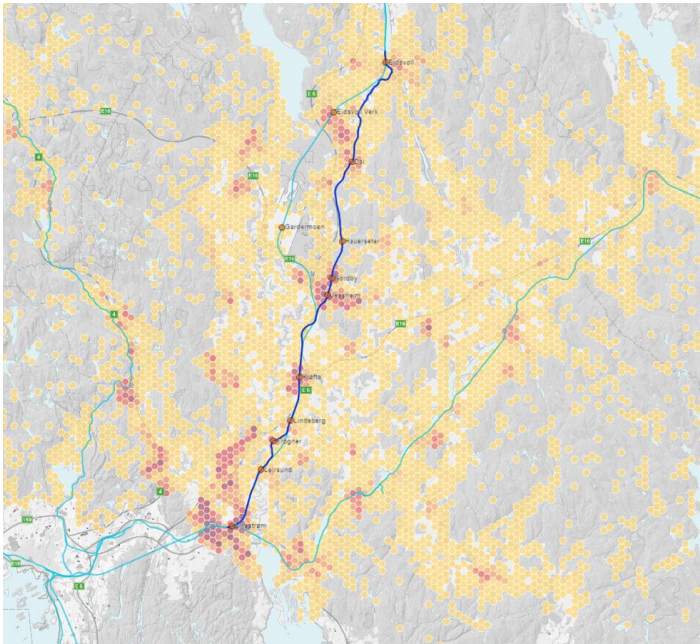
Kapasitetsutfordring

- Hovedbanen er erklært overbelastet på strekningen Lillestrøm – Kløfta mellom 18.00-23.00 på hverdager
- Skyldes høy tetthet av godstog fra Alnabru

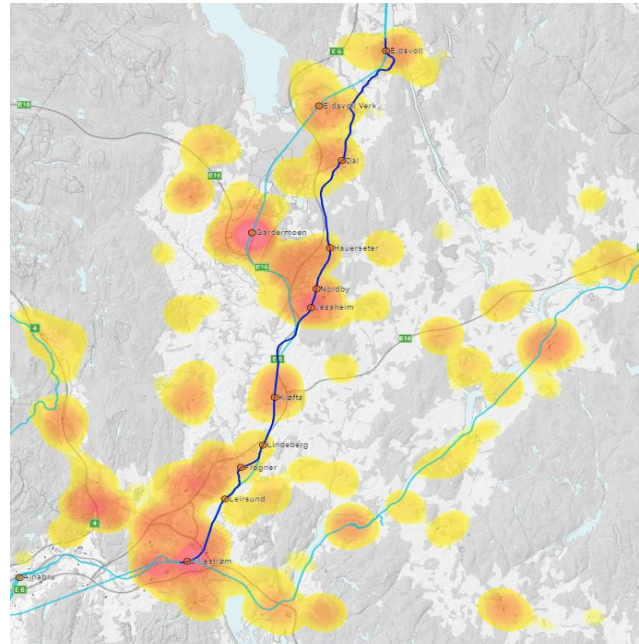


Befolkning

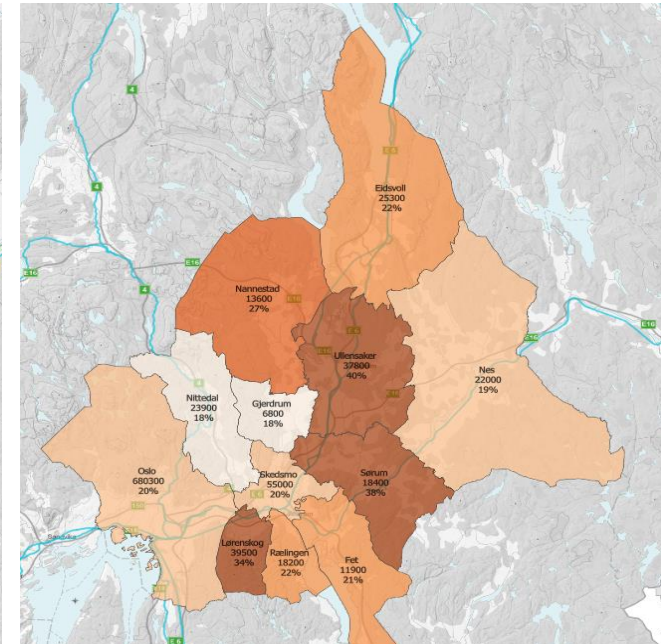
Befolkingstetthet



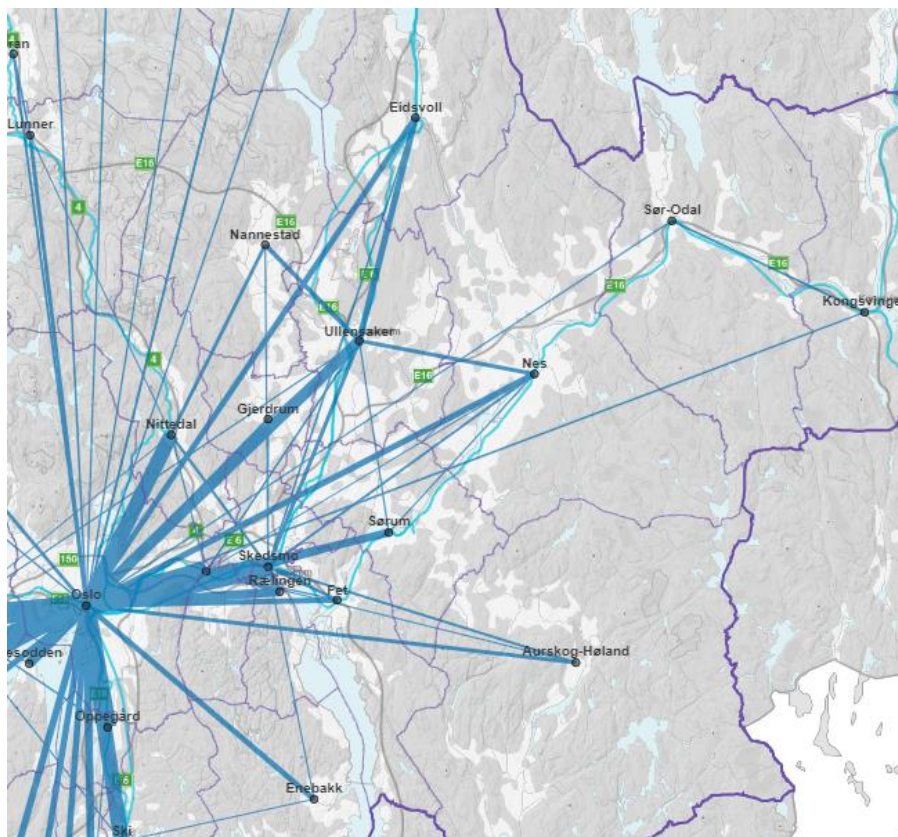
Arbeidsplasser



Forventet befolkningsvekst



Pendelstrømmer

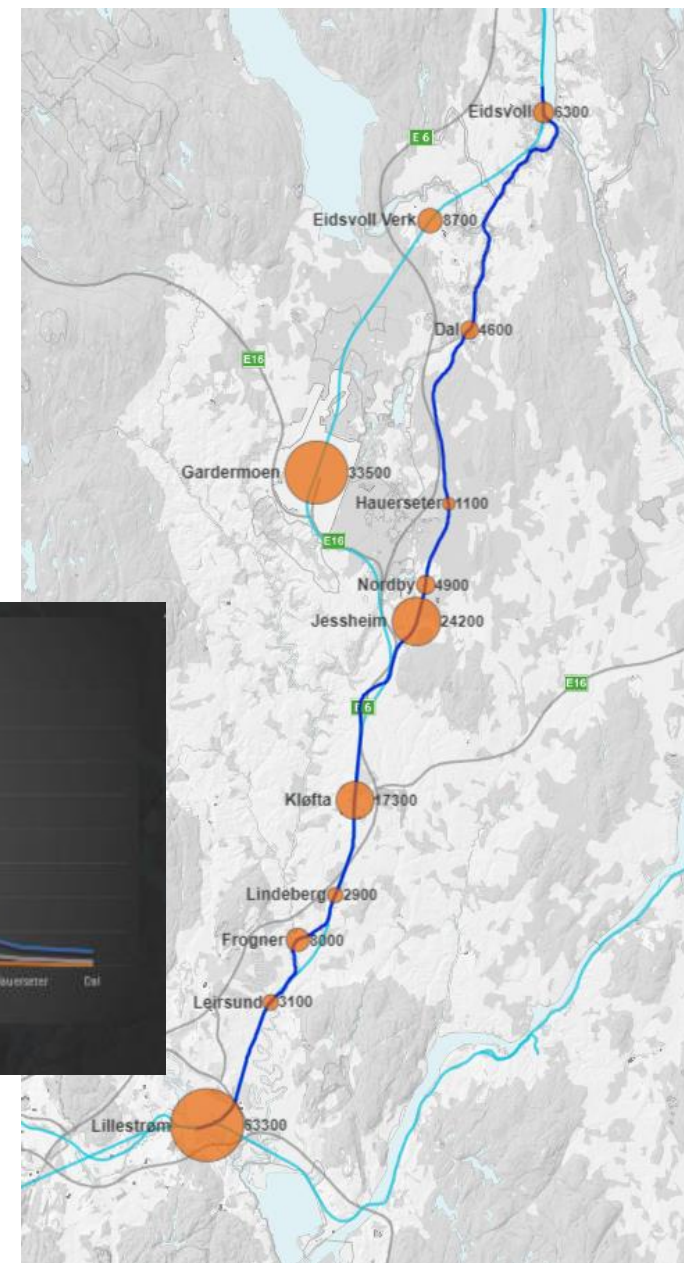
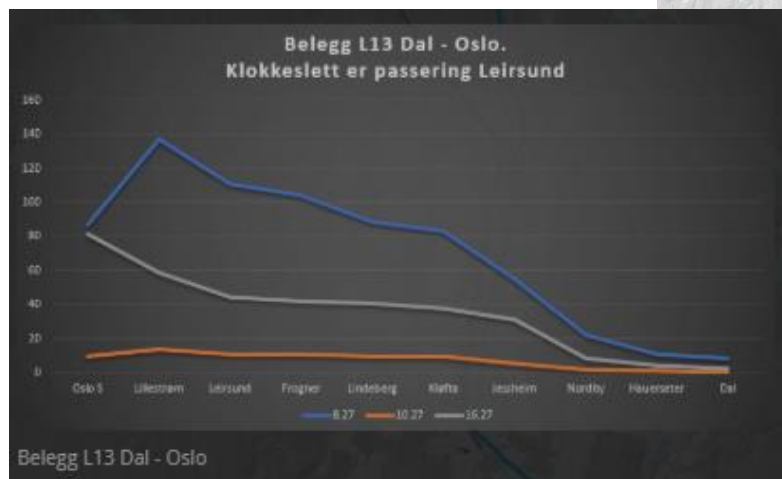
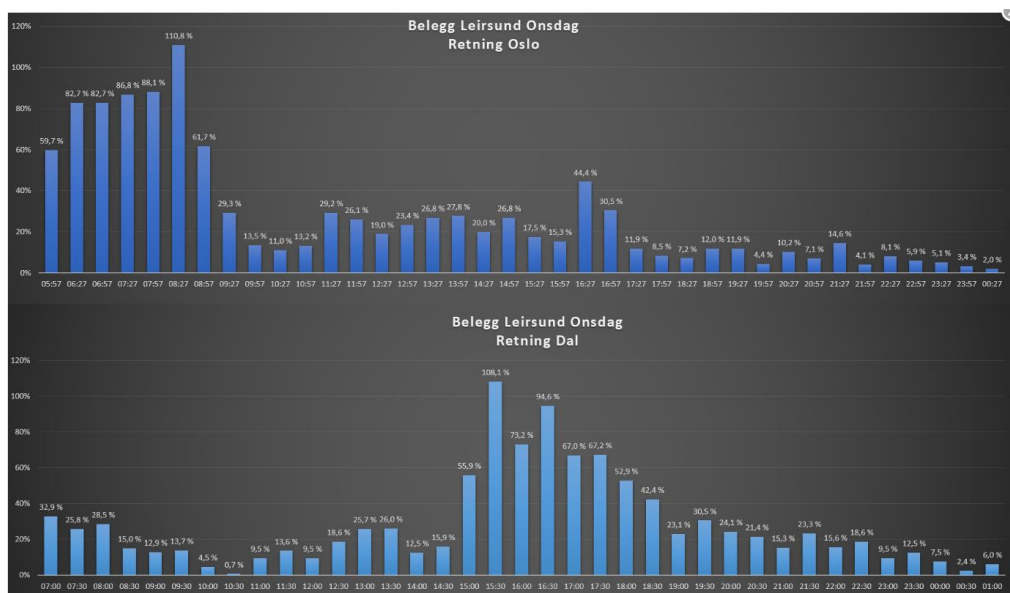


Arbeidssted

Bosted	Asker	Bærum	Eidsvoll	Lørenskog	Nannestad	Nes	Oslo	Skedsmo	Sørums	Ullensaker	Total
Asker	11240	5885	3	94	3	1	9184	147	8	271	26836
Bærum	2933	28869	16	235	15	8	24811	284	18	457	57646
Eidsvoll	31	141	4829	261	268	147	2164	540	79	2353	10813
Lørenskog	101	484	13	5787	20	30	8119	1759	82	345	16740
Nannestad	21	75	230	159	1859	43	1207	454	58	1632	5738
Nes	31	117	198	315	53	4096	2252	780	436	1422	9700
Oslo	3899	20701	168	4960	117	218	286674	4631	444	3197	325009
Skedsmo	136	662	37	2303	38	60	10289	9255	329	965	24074
Sørums	36	190	27	521	20	161	2967	1253	2356	475	8006
Ullensaker	51	278	343	538	282	232	4258	1322	254	8510	16068
Total	18479	57402	5864	15173	2675	4996	351925	20425	4064	19627	500630

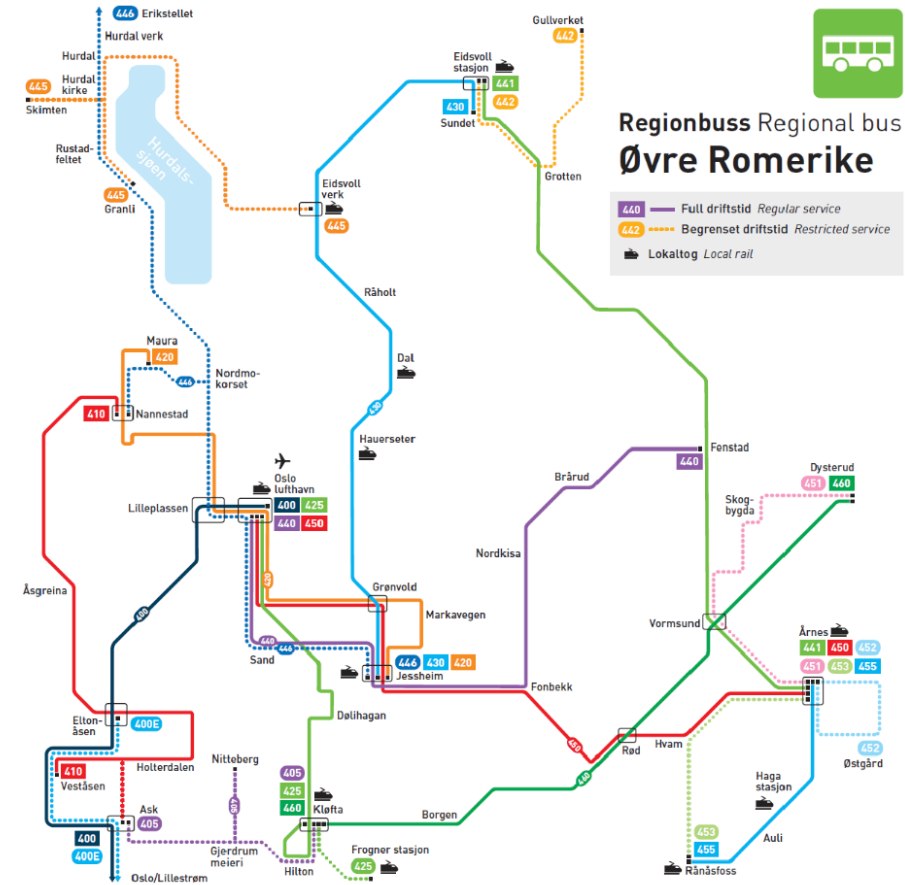
Persontogtilbudet

- L13: Drammen – Dal
- Kjører dobbelsett i rushtid



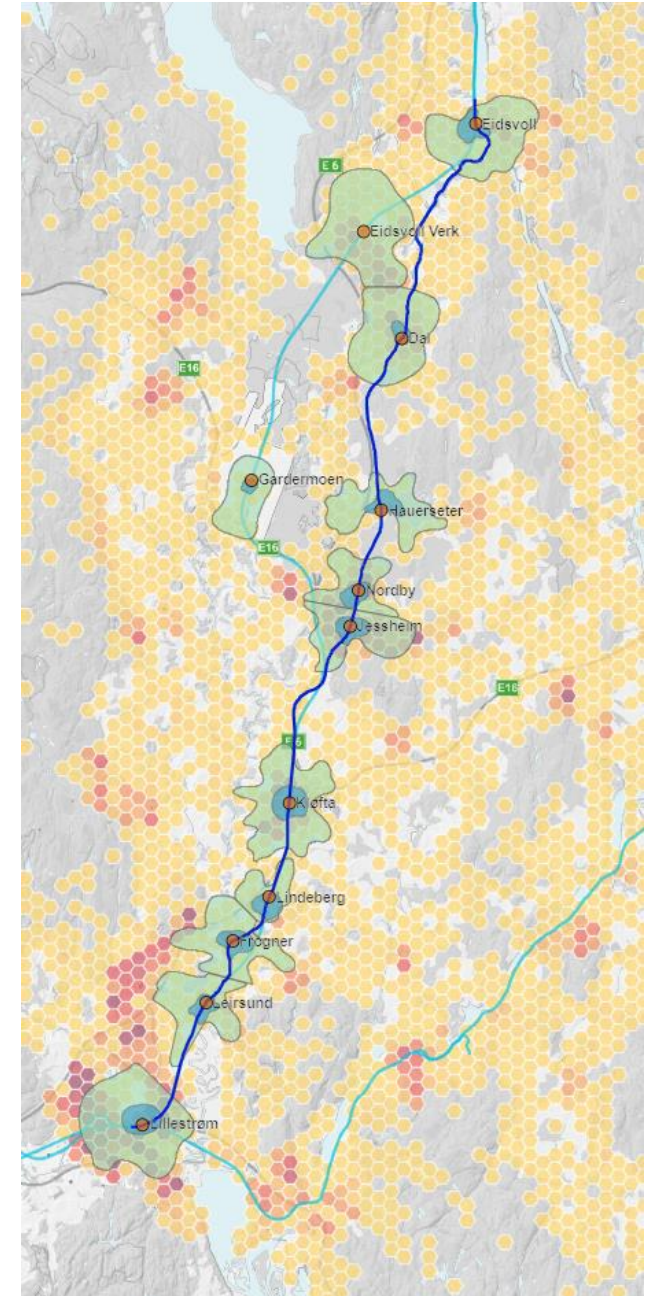
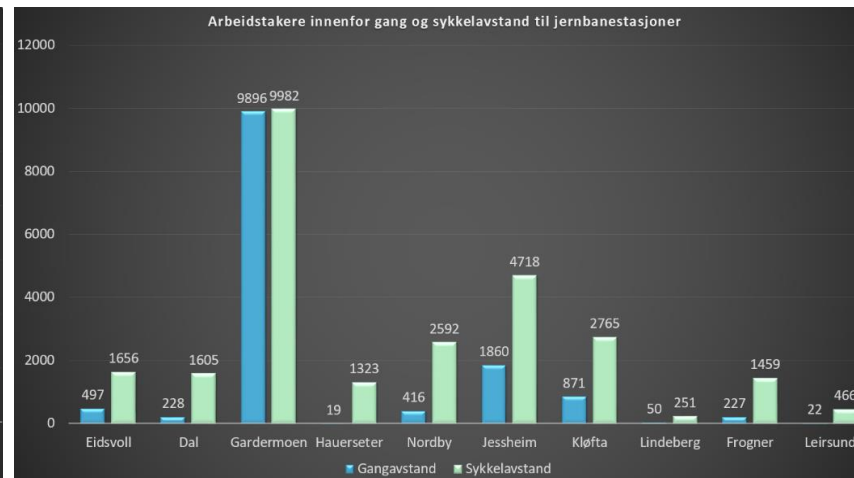
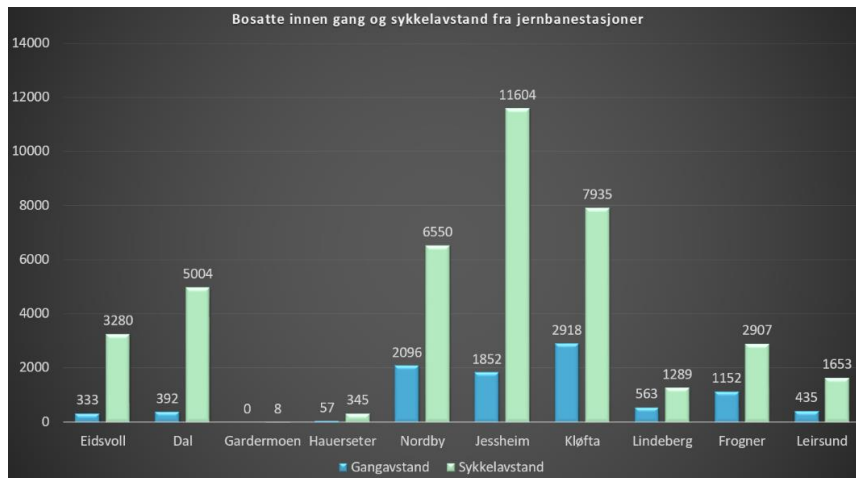
Busstilbudet

- Busstilbudet parallellkjører **ikke** med toget
- Flere linjer terminerer på togstasjonene på Kløfta, Jessheim, Oslo lufthavn og Eidsvoll



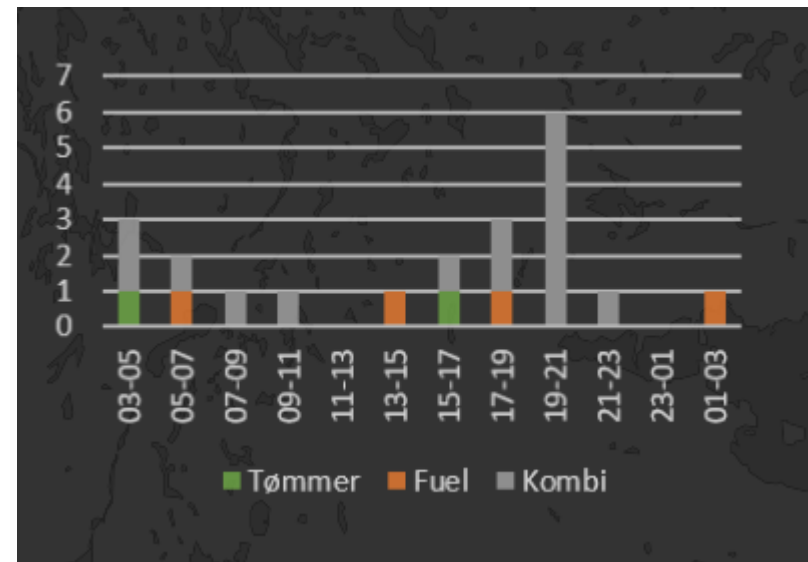
Togstasjoner

- Oversikt over hvor mange som bor og jobber i gang- og sykkelavstand fra jernbanestasjonene



Godstransport på tog - Hovedbanen

- 2 tog t/r flydrivstoff til OSL
- 1 tog t/r tømmer Sørli – Sarpsborg
- 7 tog t/r med kombitransport Alnabru – Trondheim/Mo i Rana/Fauske/Bodø/Åndalsnes



Tømmer på jernbane

- I 2018 var det om lag 50 tog pr uke
- Transportstrømmer:
 - 75 % skal til Sverige
 - 21 % til Østfold
 - 4 % til Trøndelag
- Planlegges ny tømmerterminal på Hauer seter



Agenda for dagen

v/ Kristine Gjertsen

	TID	HVA	HVEM
Presentasjoner	09:00	Velkommen	Jernbanedirektoratet v/ Jarle Vaage
	09:10	Om KVV Hovedbanen Nord	Jernbanedirektoratet v/ Bente Bukholm
	09:20	Introduksjon og agenda	Multiconsult v/ Kristine Gjertsen
	09:30	Akershus fylkeskommune	Njål Nore
	09:40	Ullensaker Kommune	Inger Kronen Tveranger
	09:50	Skedsmo og Sørums kommuner	Grethe Salvesvold og Heidi Nyland
	10:00 (10 min)	PAUSE - 10 min m/Beverting	
	10:10	Ruter	Morten Stubberud
	10:20	NHO	Karoline Bjørklund
	10:30	Norges Skogeierforbund	Dag Skjølaas
	10:40	Spørsmål	Multiconsult v/ Kristine Gjertsen
Behov	11:00	Kjøreregler og intro til gruppeoppgaver	Multiconsult v/ Anders Jordbakke
	11:05	Intro til gruppearbeid Behov	Gruppeledere
	11:15	Gruppearbeid Behov	
Lunsj	11:30- 12:15 (45min)	Lunsj - 45 min	
Behov forts.	12:15	Gruppearbeid Behov forts.	Gruppeledere
	12:40	Behov - oppsummering i plenum	Multiconsult v/ Kristine Gjertsen
Mål og rammebetingelse	13:05	Intro til gruppearbeid Mål og rammebetingelser	Multiconsult v/ Julie Amlie
	13:15	PAUSE - 10 min m/Beverting	
	13:25	Gruppearbeid Mål og rammebetingelser	Gruppeledere
	14:00	Mål og rammebetingelser -oppsummering i plenum	Multiconsult v/ Kristine Gjertsen
Oppsummering	14:40	Utfordring til gruppene	
	14:50	Oppsummering og videre prosess	JDIR:Bente Bukholm

Fremtidige behov, sett med regionale briller

Møte om KVV for Hovedbanen, Lillestrøm 29. oktober 2019

v/ Njål Nore, AFK avd. samferdsel



Regional ATP

Jessheim en av seks regionale byer

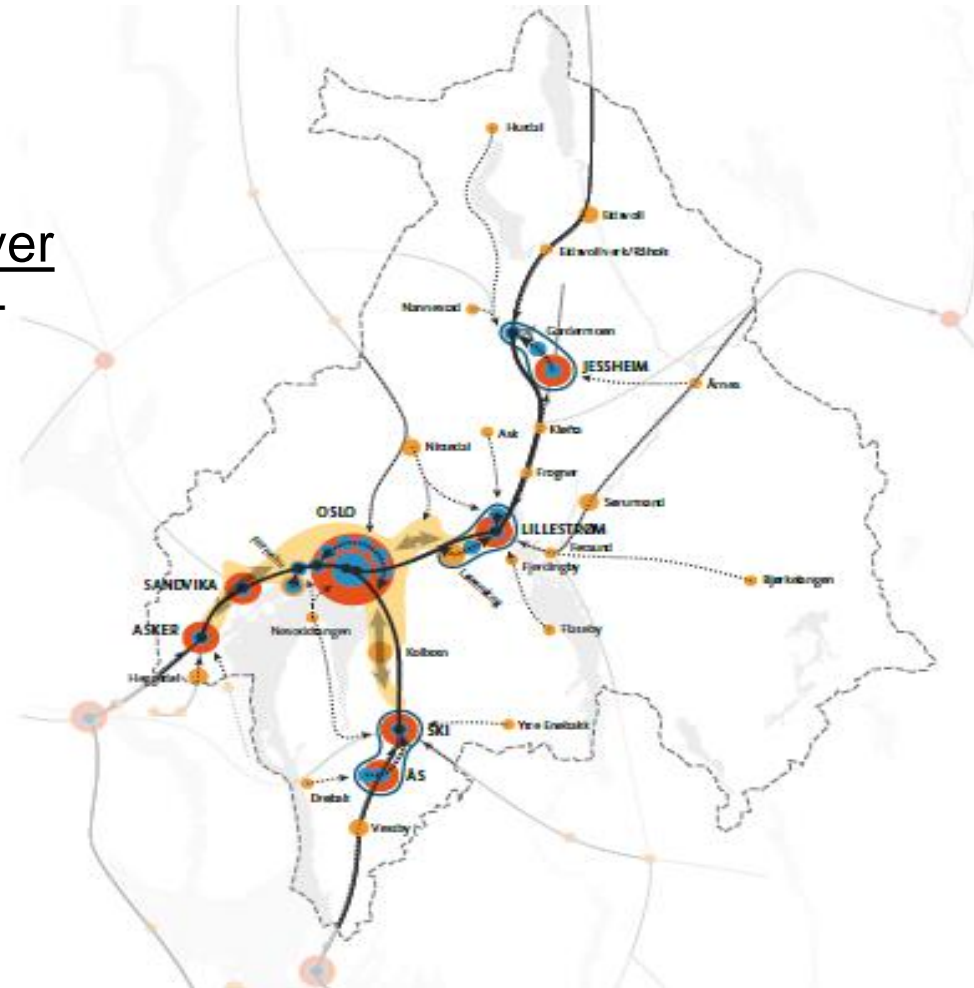
- Kortere arbeidsreiser + motstrømspendling
- Jessheim-GNP-OSL: «særlige innsatsområder for økt by og næringsutvikling»

GNP et regionalt næringsområde + terminalområde

- frigjøre arealer for byutvikling
- regional struktur som bidrar til effektiv transport og arealbruk

Prioriterte steder v/ Hovedbanen

- Eidsvoll (Sundet)
- Eidsvoll Verk
- Kløfta
- Frogner



Regional areal- og transportstruktur

Prioriterte vekstområder:

- Oslo by
- Regionale byer
- Regionale områder for arbeidsplacering og virksomheter
- Ses fags innsatsområder for økt by- og næringsutvikling
- Bytåstedet
- Prioriterte lokale byer og tettsteder. Størrelsen indikerer at noen steder prioriteres høyere

Prinsipper for videreutvikling av kollektivsystemet:

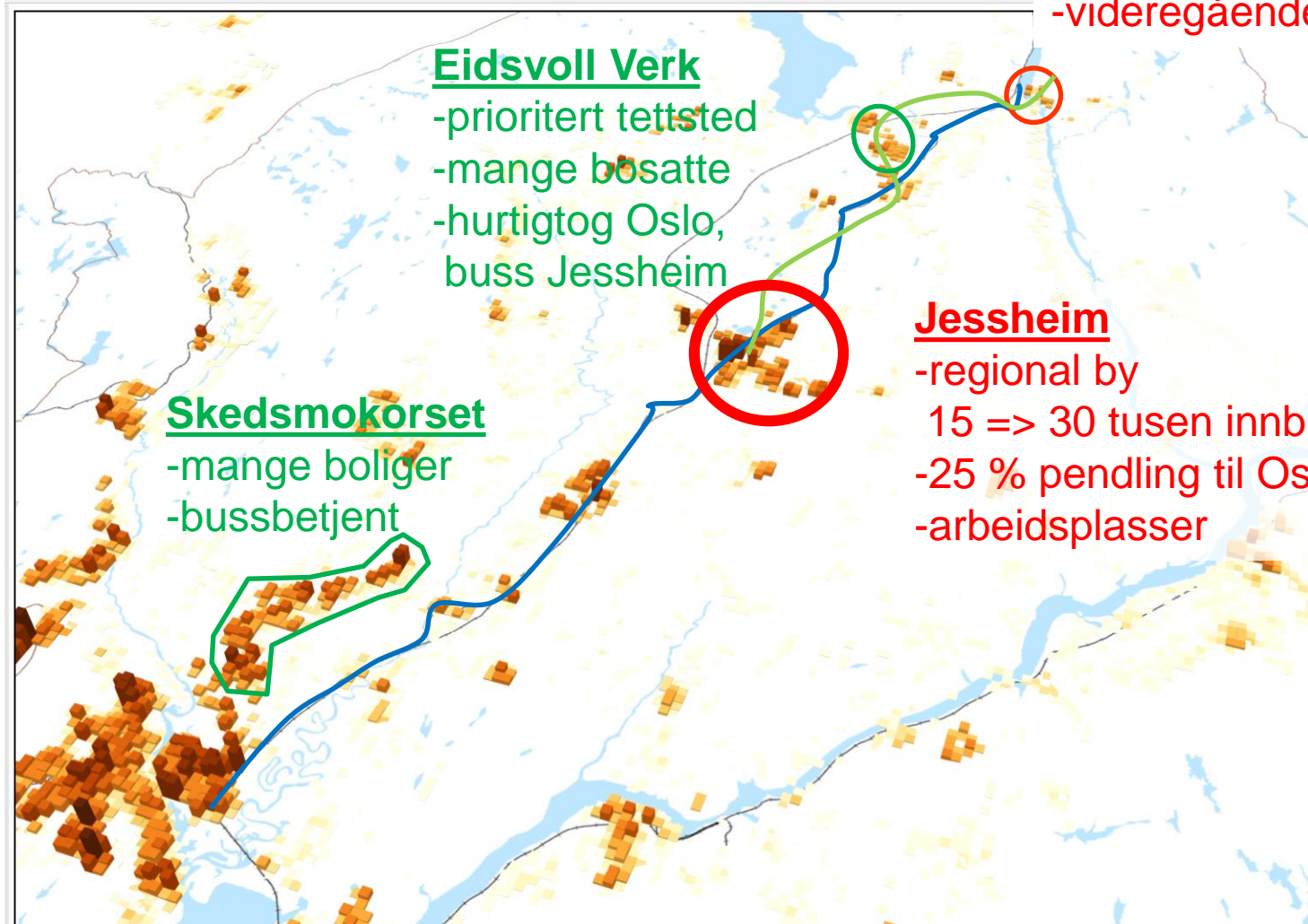
- Knytte Oslo og de regionale byene bedre sammen
- Regionale kollektivknutepunkt
- Knytte regionale byer og arbeidsplasser sammen og til regionale kollektivknutepunkt
- Knytte prioriterte lokale byer og tettsteder til regionale byer
- Kollektivnettverk i bytåstedet som gir mange reisemuligheter

✕ Flyplasser

- Transportinfrastruktur
- Jernbane og vei
- Kun vei
- Planområdet

Bosatte i korridoren

- Eidsvoll (Sundet)**
- prioritert tettsted
 - hurtigtog Oslo, buss Jessheim
 - videregående skole



Arbeidsplasser i korridoren





ULLENSAKER
KOMMUNE

KVU Hovedbanen nord – idèverksted

Plan- og nærings sjef Åge Vebostad

Oslo lufthavn

Hauerseter stasjon

Nordby stasjon

Jessheim 19 000

Gardermoen næringspark

Kløfta 7 500

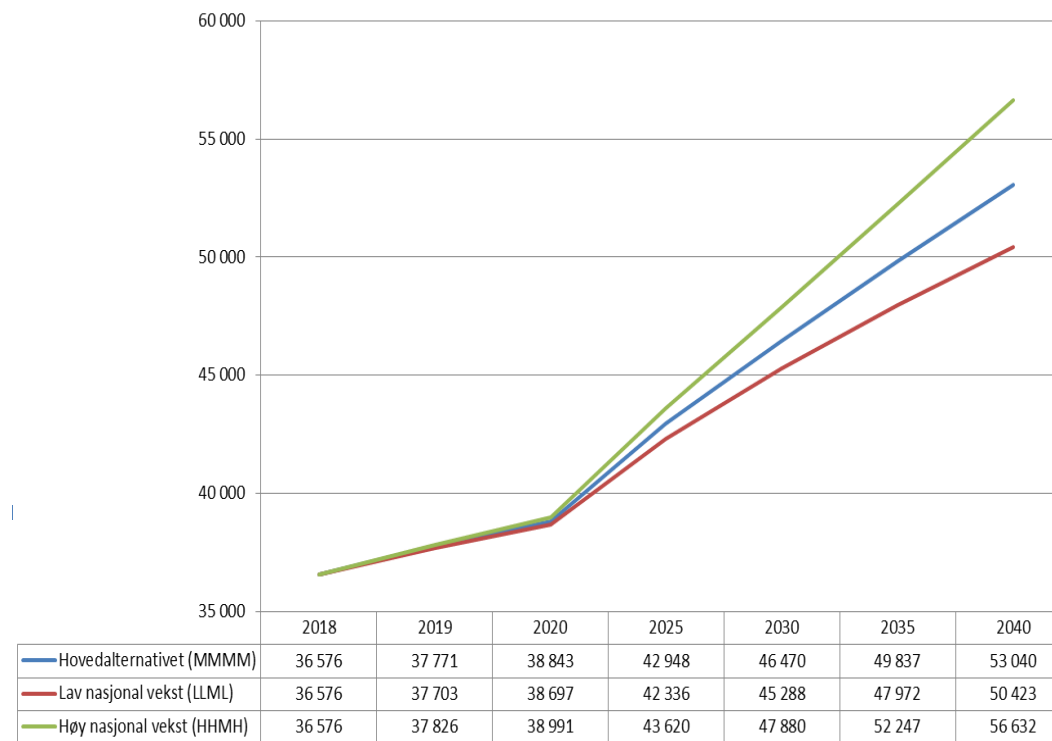
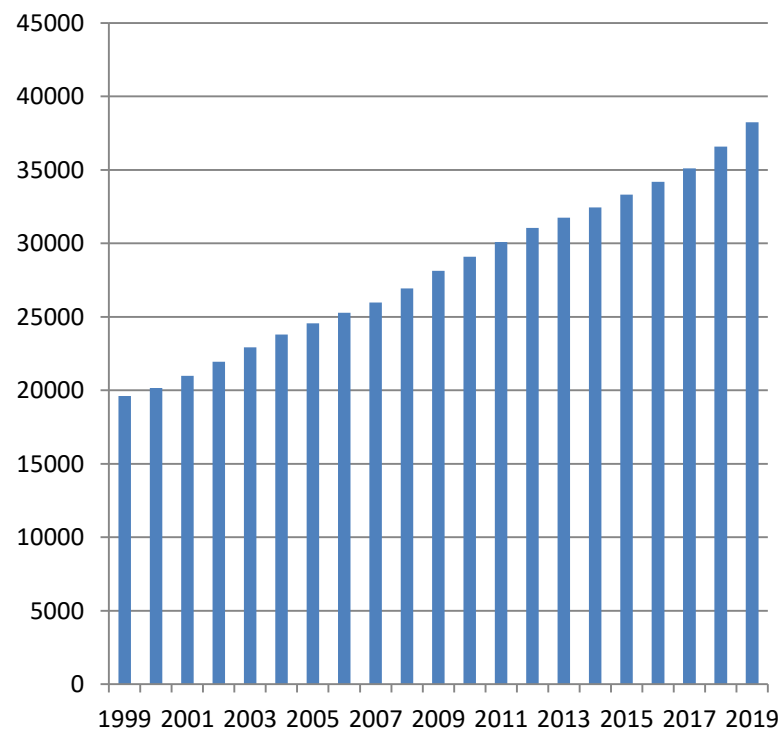
Kart B
ustert



**ULLENSAKER
KOMMUNE**

© 2015 Ullensaker Kommune

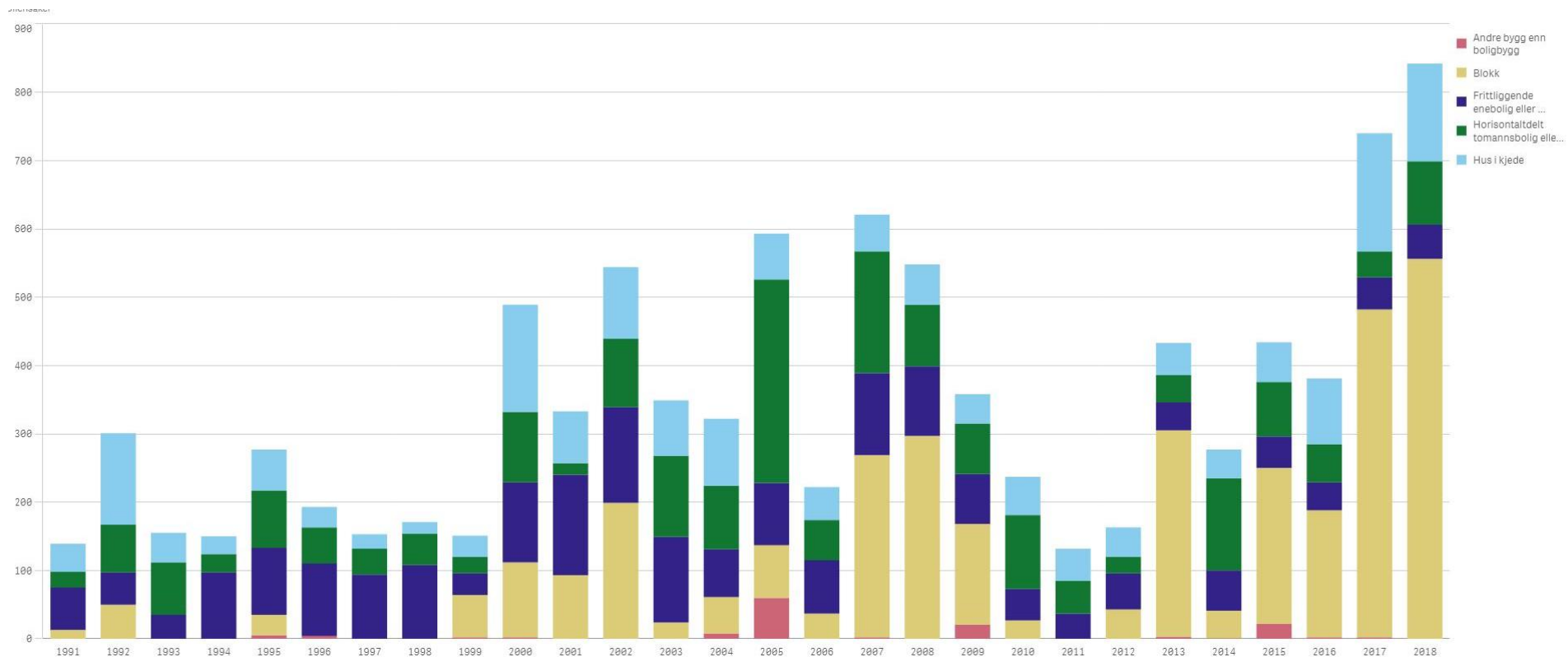
Befolkningsutvikling



ULLENSAKER
KOMMUNE



Boligbygging



ULLENSAKER
KOMMUNE



«Lokale» utfordringer

- Tilrettelegge for mer miljøvennlig mobilitet
 - Effektive transportstrukturer inn til knutepunkt
- Byutvikling og mobilitet i sammenheng
 - Areal til miljøvennlige transportstrukturer
 - Rydde i vegstruktur og parkeringsareal



Behov

- Togtilbud som imøtekommer framtidens vekst
- Togtilbud som trumfer bilen som foretrukket framkomstmiddel mellom Jessheim - Nye Lillestrøm og Oslo
- Togtilbud som understøtter kompakt byutvikling
- Togtilbud som er rigget for neste generasjons reisemønster
- Togtilbud som bidrar til å understøtte klimamålene



ULLENSAKER
KOMMUNE

Stasjonens rolle i by- og stedsutviklingen

- Stasjon er dimensjonerende for byutviklingen
- Stasjonsutforming og bykvaliteter
 - sammenhengen med resten av byen er helt sentral



ULLENSAKER
KOMMUNE



ULLENSAKER
KOMMUNE





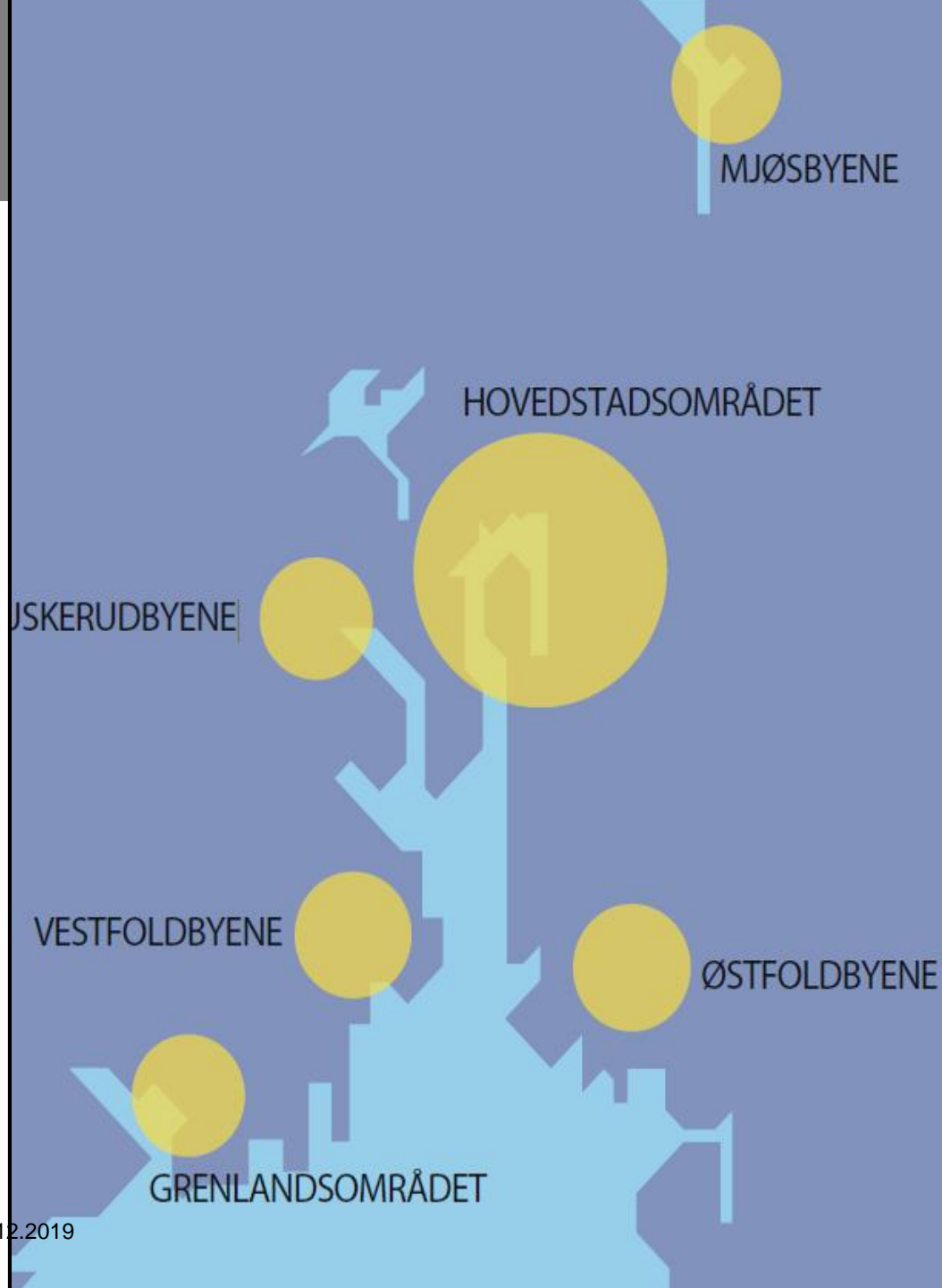
SKEDSMO
KOMMUNE

KVU Hovedbanen Nord, verksted 29. oktober 2019

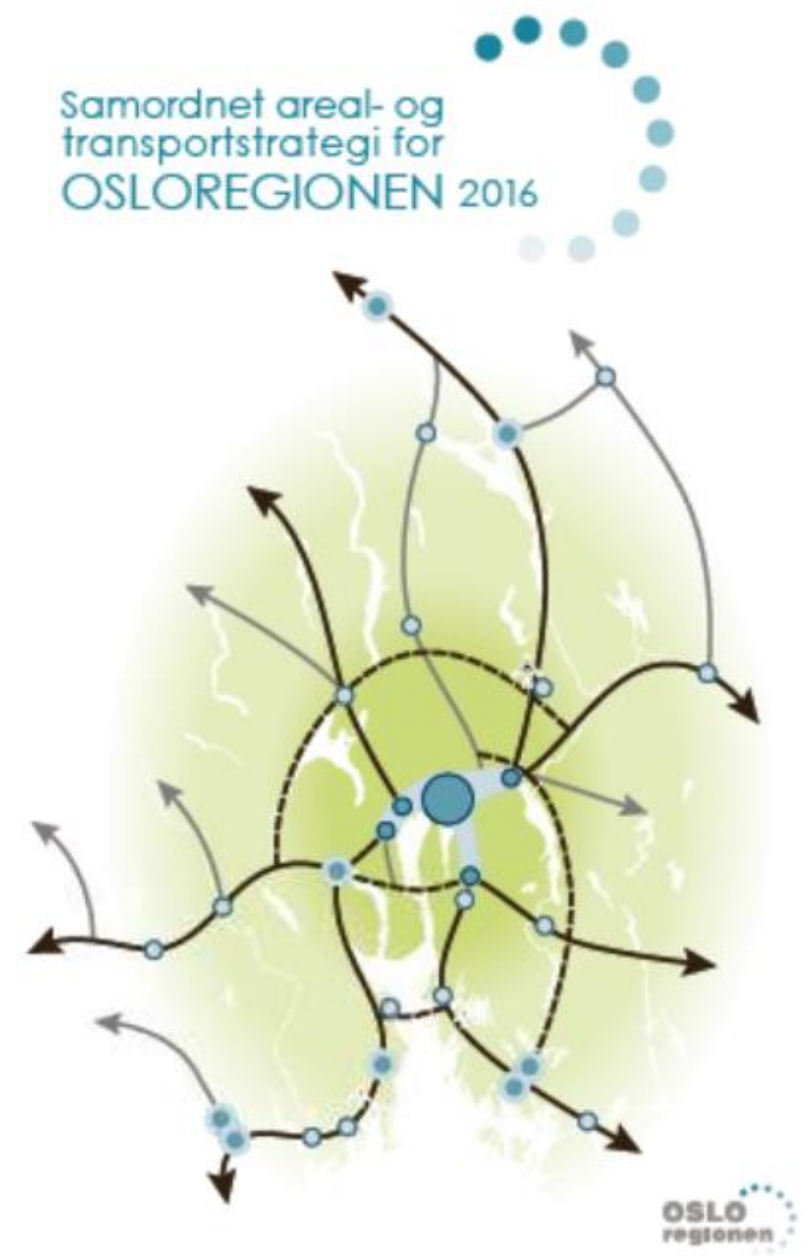
Kommunaldirektør Grethe Salvesvold







Samordnet areal- og transportstrategi for OSLOREGIONEN 2016

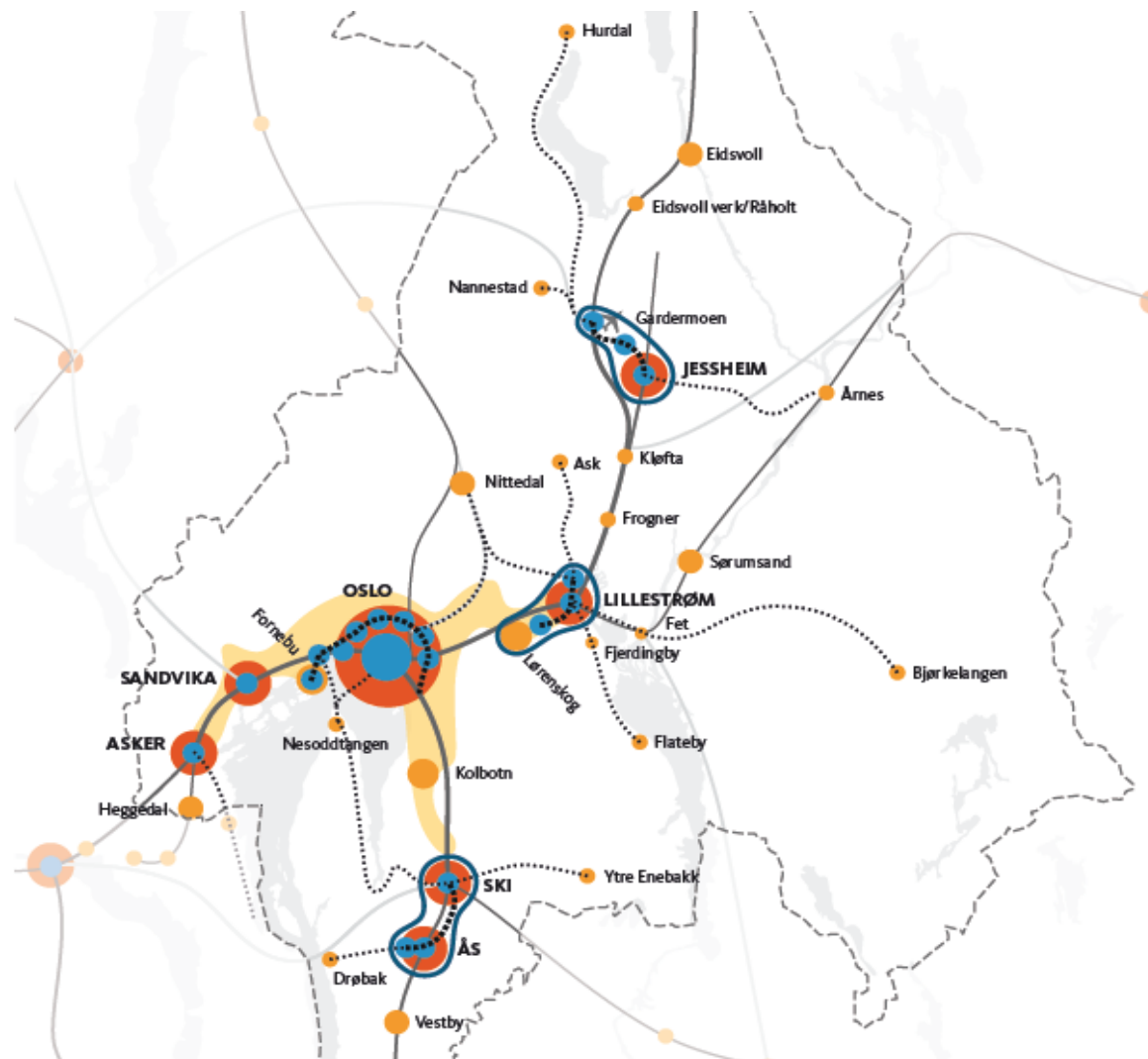


Regionale og lokale mål for SATP

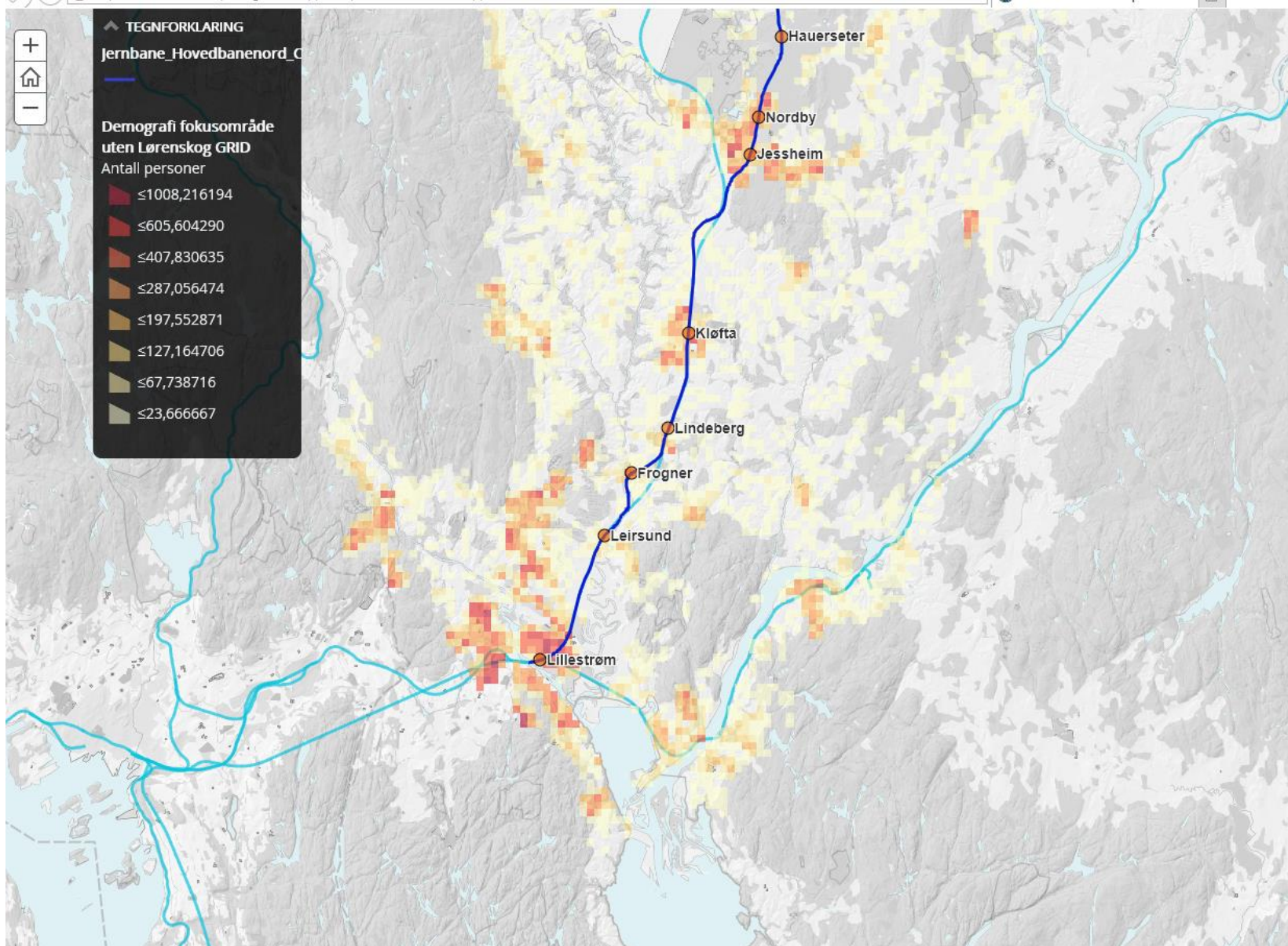
Minimum 90% av veksten i innbyggere og arbeidsplasser innenfor prioriterte vekstområder.

0-vekstmålet:

Veksten i persontransporten i byområder skal tas med kollektiv, sykkel og gange.







Hovedbanen Nord - problembeskrivelse

4. Persontransport

Befolkning

Hovedbanen Nord går gjennom Skedsmo, Sørum, Ullensaker og Eidsvoll kommune, og kartet angir befolkningstettheten langs strekningen.

Jessheim/Nordby, Kløfta og Lillestrøm er de mest folkerike områdene.





Regiottog Regional Trains

R10 Drammen – Lillehammer

R11 Skien – Eidsvoll

R20 Oslo S – Halden
Enkelte avganger til/fra Göteborg.
* Tog retning Halden – ingen avstigning for Moss.

R30 Oslo S – Gjøvik
* På Stryken stopper toget ved behov i bestemte perioder.

Lokaltog Local Trains

L1 Spikkestad – Lillestrøm

L2 Stabekk – Ski
Stopper på alle stasjoner.

L2x Rushtidsavganger Stabekk – Ski
Stopper ikke på alle stasjoner.

L3 Oslo S – Jaren
Stopper på alle stasjoner.
* På Stryken stopper toget ved behov i bestemte perioder.

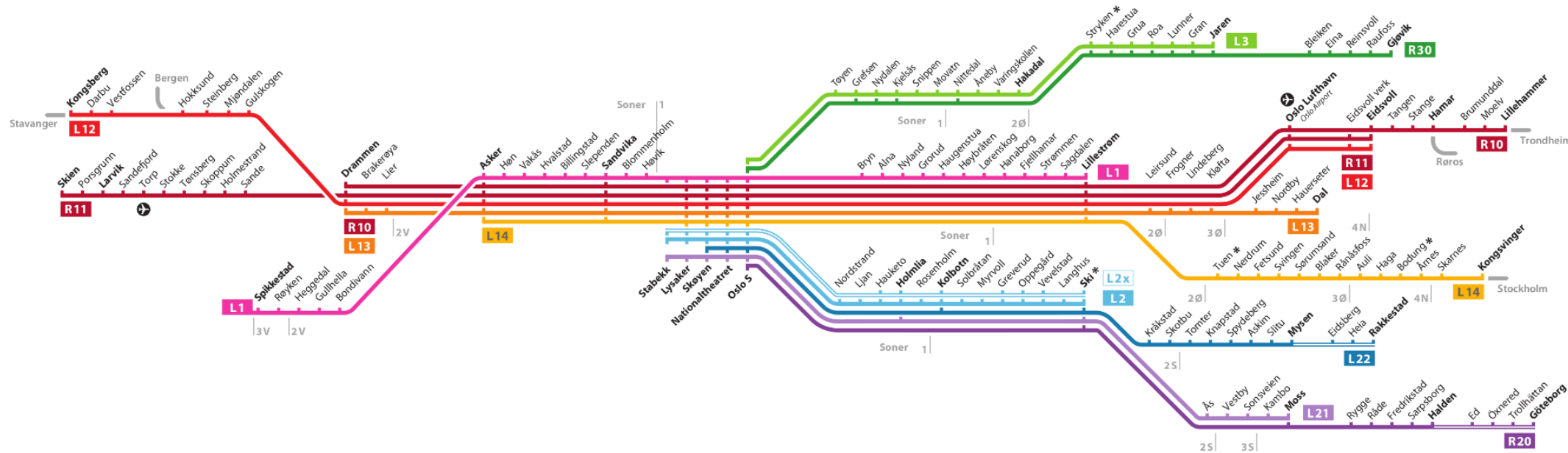
L12 Kongsberg – Eidsvoll

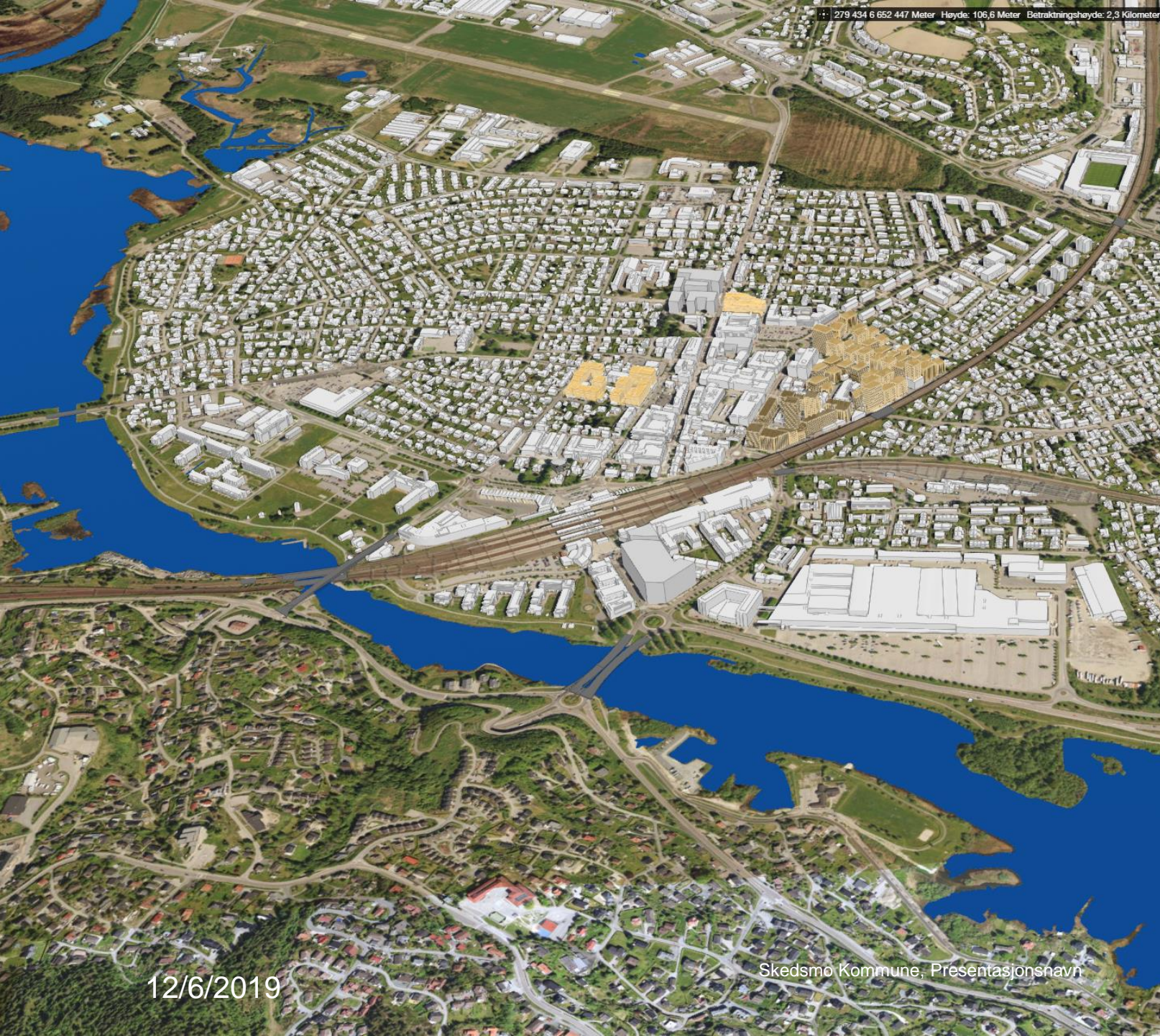
L13 Drammen – Dal

L14 Asker – Kongsvinger
* Tuen og Bodung betjenes kun av enkelte rushtidsavganger.

L21 Stabekk – Moss

L22 Skøyen – Mysen
Til/fra Oslo S – Rakkestad i rushtiden.

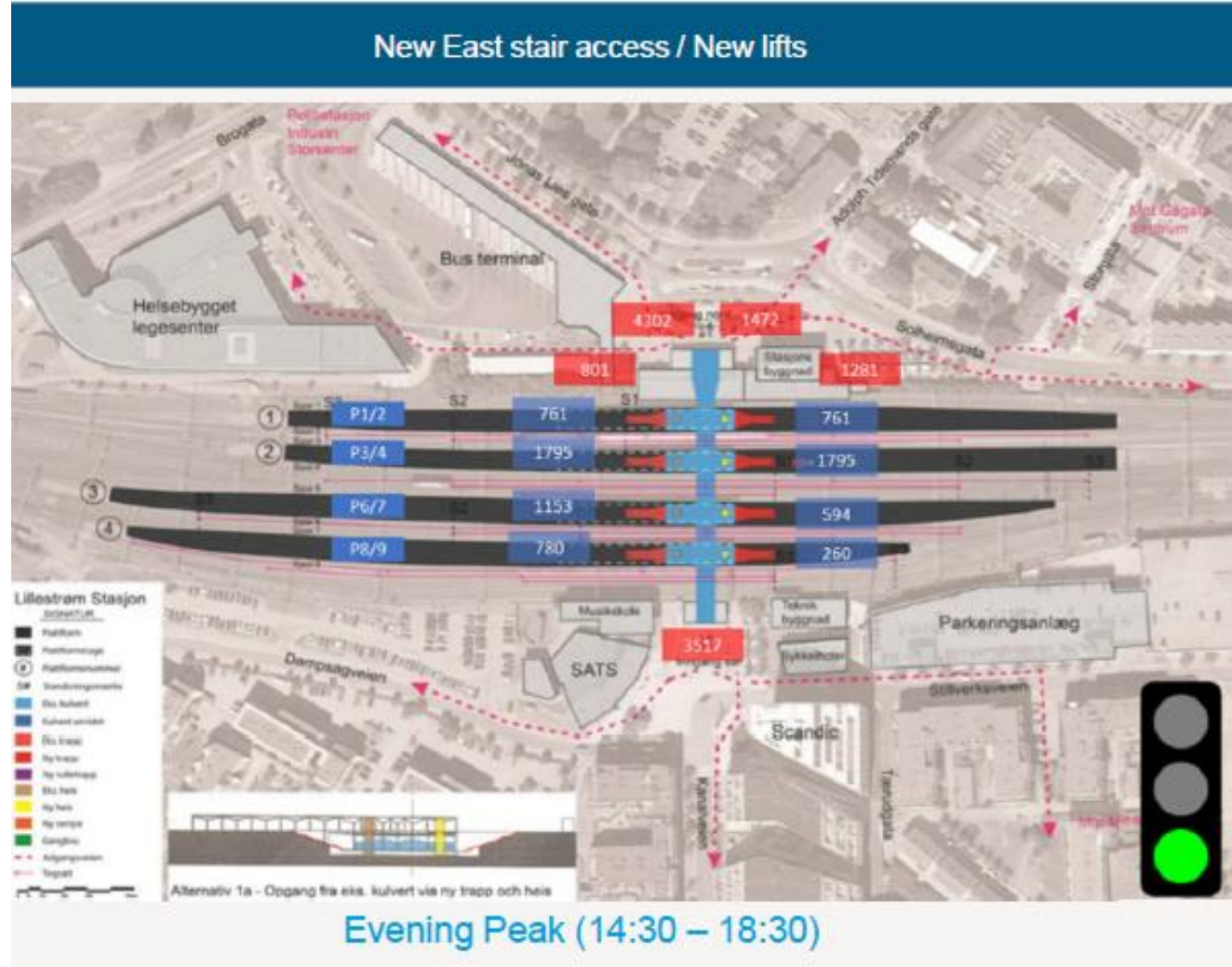




279 434 6 662 447 Meter Høyde: 106,6 Meter Betrachtingshøyde: 2,3 Kilometer

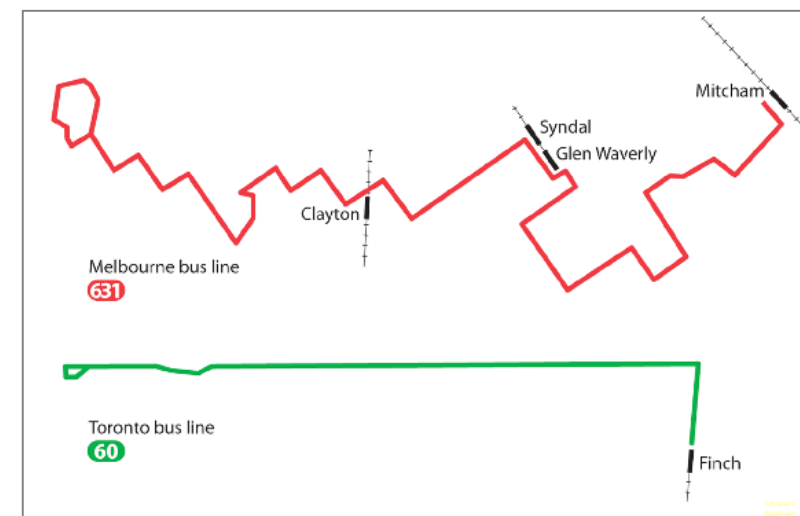
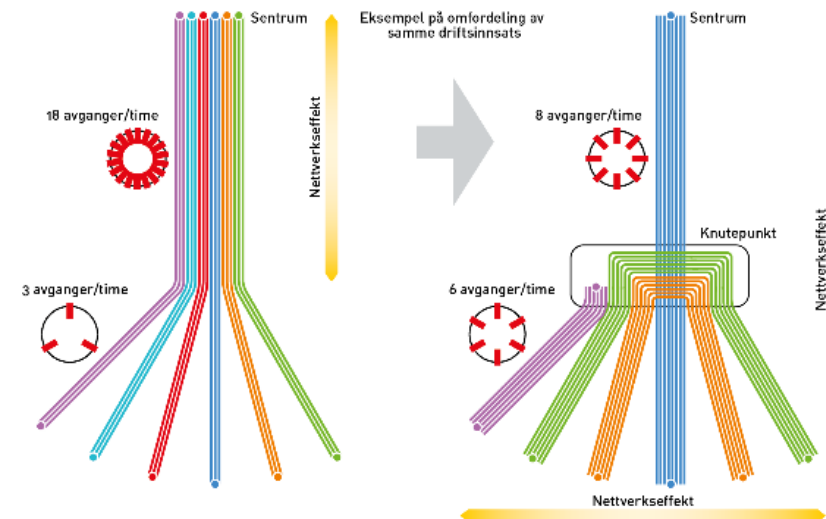
- **Lillestrøm**
kollektivknutepunkt:
kapasitet og funksjonalitet
- **Romeriksporten:**
Langsiktig kapasitet
- **Godstransport:**
 - må ikke fortrengte persontransport i rush
 - støy og samfunnsikkerhet

Lillestrøm stasjon – økt tilgjengelighet, kapasitet og sikkerhet

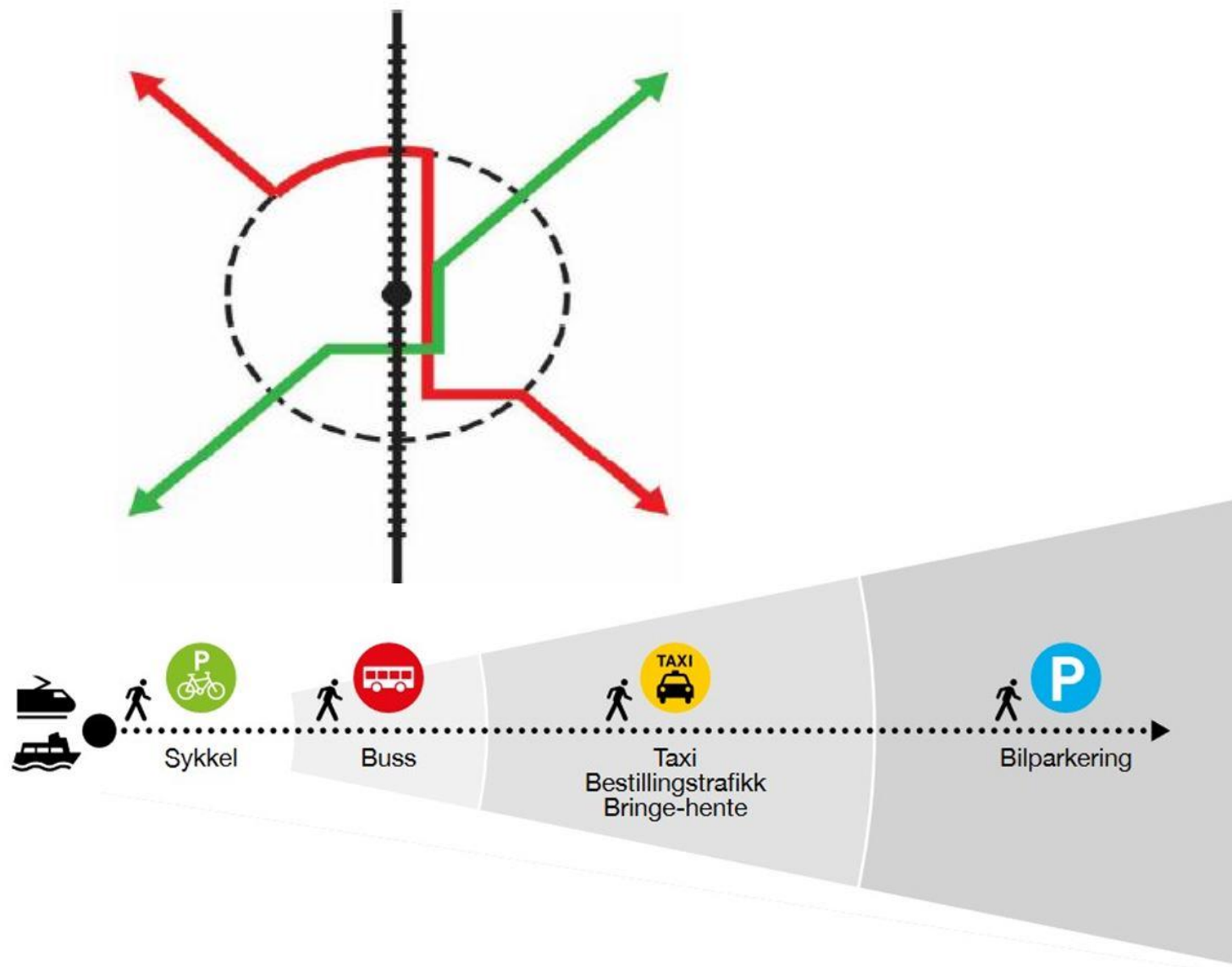
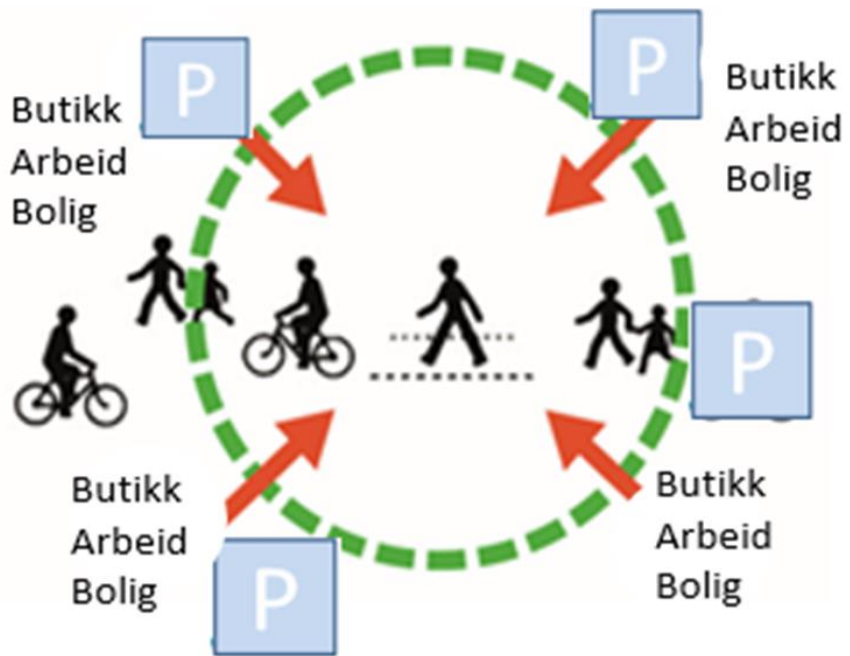


Ny Romerikskontrakt 2019

- Ny Romerikskontrakt 2019 bygger på Ruters overordnede prinsipper:
 - Etterstrebe 10 minutters frekvens for å oppnå nettverkseffekt og kortere ventetid ved bytting i bynære strøk
 - Forenkling av tilbudet med færre linjer
 - Konsept med en linje med god frekvens i stedet for mange linjer med lav frekvens for å utnytte kapasitet og oppnå nettverkseffekt
 - Rette ut busslinjer for å redusere reisetid for flertallet av de reisende



Prinsipper for mobilitet som vi prøver å leve etter





■ Leire og flomfare setter en stopper for utvidelse:

Dropper flere p-plasser

KAOS: Allerede før snøen har lagt seg, er det kamp om parkeringsplassene.

LEIRSUND: Nå parker folk langs veiene for å komme med toget, men når snøen gjør sitt inntog vil denne muligheten falle bort. Nå bekrefter også kommunen at en utvidelse av parkeringsplassen er lagt på is.

ØYVIND HOLM LØNBERG
OG STIAN DRAKE
tips@rb.no
63 90 90 90

I flere år har de slitt med for få parkeringsplasser, og Romerikes Blad har flere ganger omtalt problematikken, senest tidligere i år. Med vinteren rett rundt hjørnet, har problematikken igjen meldt sin ankomst. Det var ille i fjor vinter, men i år har det vært like ille på sommeren. Det tilsier jo at det vil være enda mindre plass. Til vinteren kan det ikke parkeres i gata, og da vil ca. 30 plasser forsvinne med snøen, forklarer pendler Espen Fosshaug.

Når du møter folk på Leirsund nå, så er dette alt det snakkes om.
ESPEN FOSSHAUG
pendler

-Opptar nesten alle

Problemet rundt parkeringen er likevel noe som opptar nesten alle i området, kan Fosshaug fortelle.

- Det diskuteres i velforeningen, og FAU i skolesammenheng. Når du møter folk på Leirsund nå, så er dette alt det snakkes om. På Leirsund stasjon er det satt av 50 plasser

som styres av Bane NOR, men det står opp mot 90 biler utenfor markerte områder. Disse bilene står i veikanten og opp i grøfta.

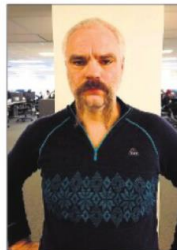
Til vinteren kan Fosshaug måtte kjøre sønnen på skolen de dagene det er dårlig vær, og må da bli en av dem som parkerer i grøfta. Han bor kun 700 meter fra stasjonen og pleier vanligvis å gå til toget, men ikke alle har den muligheten forklarer han.

- Bane NORs store mantra er at du skal gå til stasjonen, men for veldig mange mennesker så er ikke det praktisk mulig.



BLIR TRANGERE: Når snøen kommer vil det bli enda trangere om plassen på Leirsund stasjon.

FOTO: VIDAR SANDNES



FRYKTER SNØEN: Pendler Espen Fosshaug.

FOTO: PRIVAT

Vi hadde større planer om å utvide, men fikk aldri noe godkjenning fra kommunen.

KRISTIN PAUS
kommunikasjonsdirektør,
Bane NOR Eiendom

Foreslo utbygging

Kommunikasjonsdirektør i Bane NOR Eiendom, Kristin Paus, forteller at de er klar over parkeringsutfordringene ved Leirsund stasjon og at den eneste konkrete planen per i dag er å innføre pendlerparkering.

- Det vil si at vi tar en rimelig pris for å parkere og de fleste parkeringsplassene blir satt av til pendlere. Pendlerparkering innebærer at kundene må ha gyldig periodebillett på toget og parkeringsavtale med Bane NOR. Planen var å innføre pendlerparkering nå i høst, men det har blitt utsatt til neste år, forklarer Paus.

Hun forteller også at de tidligere har forsøkt å få utvidet parkeringsplassen på stasjo-

nen, men at dette ikke har lyktes.

- Vi hadde større planer om å utvide, men fikk aldri noe godkjenning fra kommunen. Det var også oppe et annet forslag til utvidelse, men det ble for dyrt. Hvis det skulle komme opp noen nye forslag, er vi åpne for det, men vi har ingen planer om å utvide på Leirsund per i dag, presiserer Paus.

- Hva skal beboerne gjøre i vinter da?

- De som ikke finner plass, må vi rett og slett henvisse til andre parkeringstilbud, det er begrenset hvor mange plasser vi har. Ellers vil det bli utvidet med 50 nye parkeringsplasser på Lindeberg i høst, hvis det er aktuelt for noen å reise dit.

Utvider ikke

Seksjonsleder for samferdsel på plan- og bygningsavdelingen i Skedsmo kommune, Øyvind Daaland Lesjö, bekrefter at søknaden til Bane NOR om å utvide parkeringsplassen ikke kunne godkjennes av hensyn til flom- og rasfare.

- Det er begrenset med plass allerede. Stasjonen ligger inne-

klemt mellom Leira, jernbanen og Engerveien. Området for en eventuell utbygging har ustabil grunn, og er dermed for rasutsatt til å bygge på, i tillegg er det en flomfare her. Vi har flere ganger sett at Leira har gått over sine bredder i dette området.

Seksjonslederen er helt enig i at man må utvide parkeringsmulighetene ved stasjonen. Han forteller at det i kommuneplanen er satt av plass til to andre alternativer. Det ene ved Søndre Ullreng, det andre ved Haugli.

- Bane NOR har full anledning til å gå videre med planlegging av disse feltene, og begge stedene er nærmere nok til at man kan gå til stasjonen, forklarer Lesjö.

Området for en eventuell utbygging har ustabil grunn, og er dermed for rasutsatt til å bygge på.

ØYVIND DAALAND LESJØ
plan- og bygningsavdelingen,
Skedsmo kommune

Ingen løsning

Lesjö bekrefter til RB at ingen av disse parkeringsmulighetene vil bli klare før denne vinteren.

- Siden disse problemene ikke er noe nytt, virker det ikke da litt dumt å ikke ha funnet noe løsning før snøen kommer?

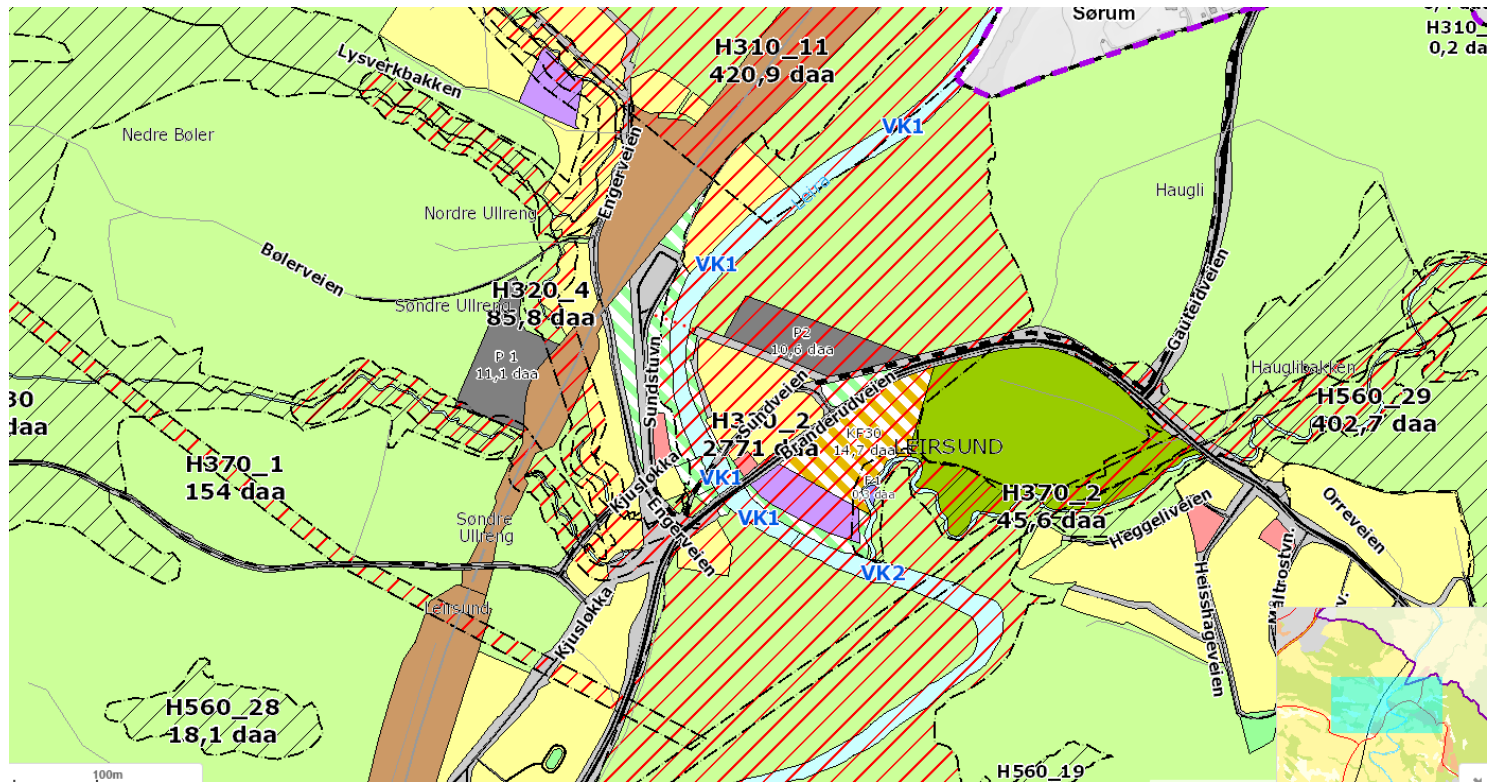
- Vi ser behovet og det er selvfølgelig synd at det ikke er funnet noe løsning, sier Lesjö.

Fosshaug kjenner igjen problematikken, og mener kommunen og Bane NOR har skyld på hverandre lenge nok.

Han forklarer at det blant annet er blitt skyldt på for smale veier til å legge gangfelt over jernbaneskinnene og for dårlige grunnforhold. Faktum er at det ikke blir noen løsning.

- Det virker som om ingen egentlig vil ordne opp. Det kommer til å bli et veldig stort kaos, og løsningen blir vel at de setter opp skilt med parkering forbudt. Det eneste jeg ser for meg er et utvidet busstilbud, men det vil nok ikke la seg ordne på kort tid. Det er egentlig ingen gode løsninger her, fastslår Fosshaug.

Leirsund stasjon





SØRUMKOMMUNE

Verksted for KVV Hovedbanen Nord

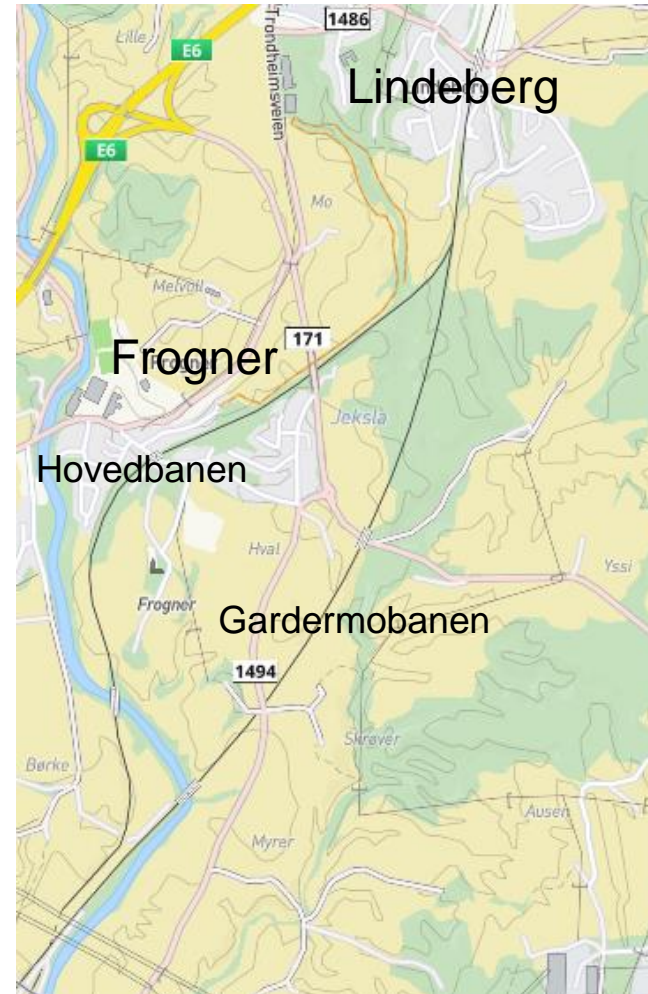
Sorum kommune 29.11.2019





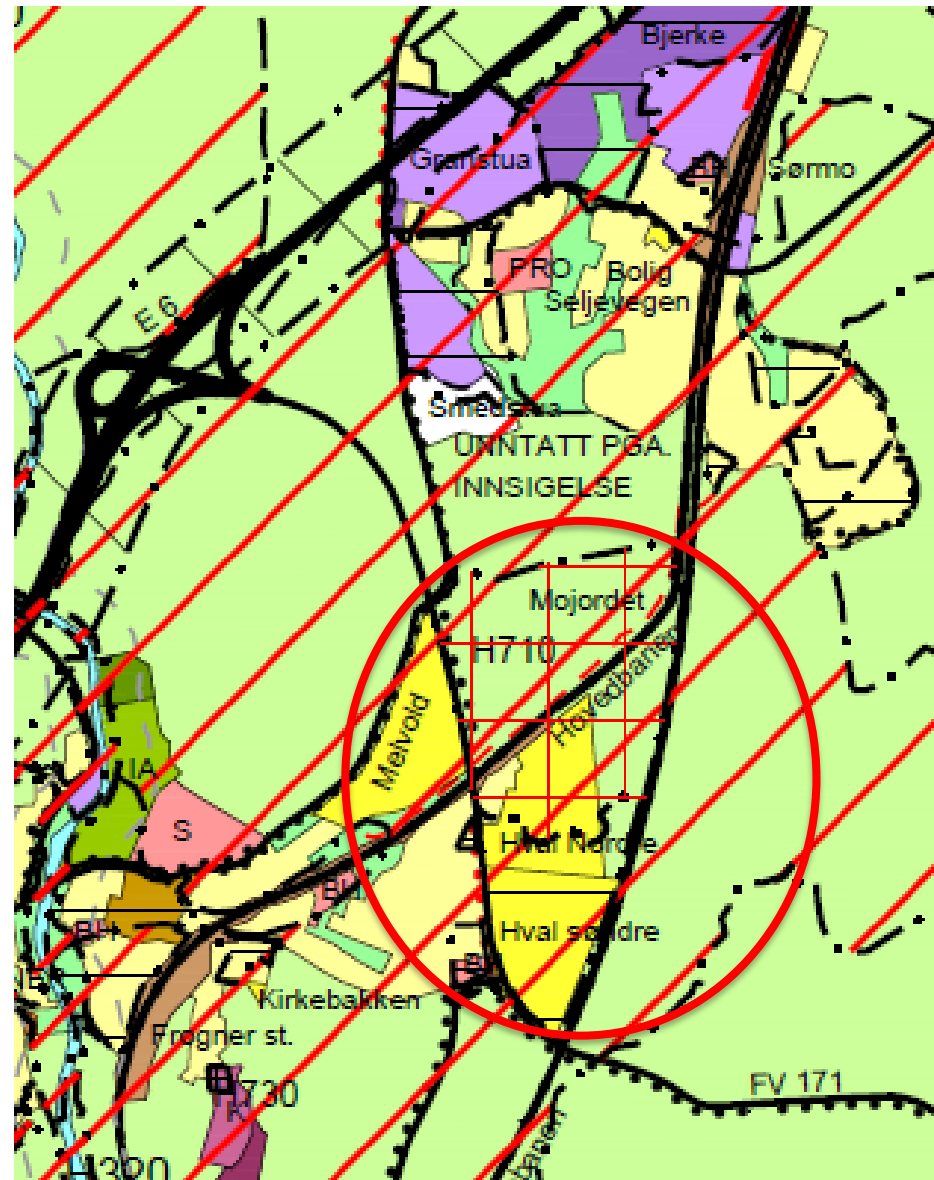
Bakgrunn

- Sørum kommune ønsker samlokalisering av Hovedbanen og Gardermobanen
- Positiv til samlokalisering av Frogner og Lindeberg stasjon
- Kommunedelplan for Frogner
- Jernbanedirektoratets utredninger om hovedbanen i 2016 og 2018



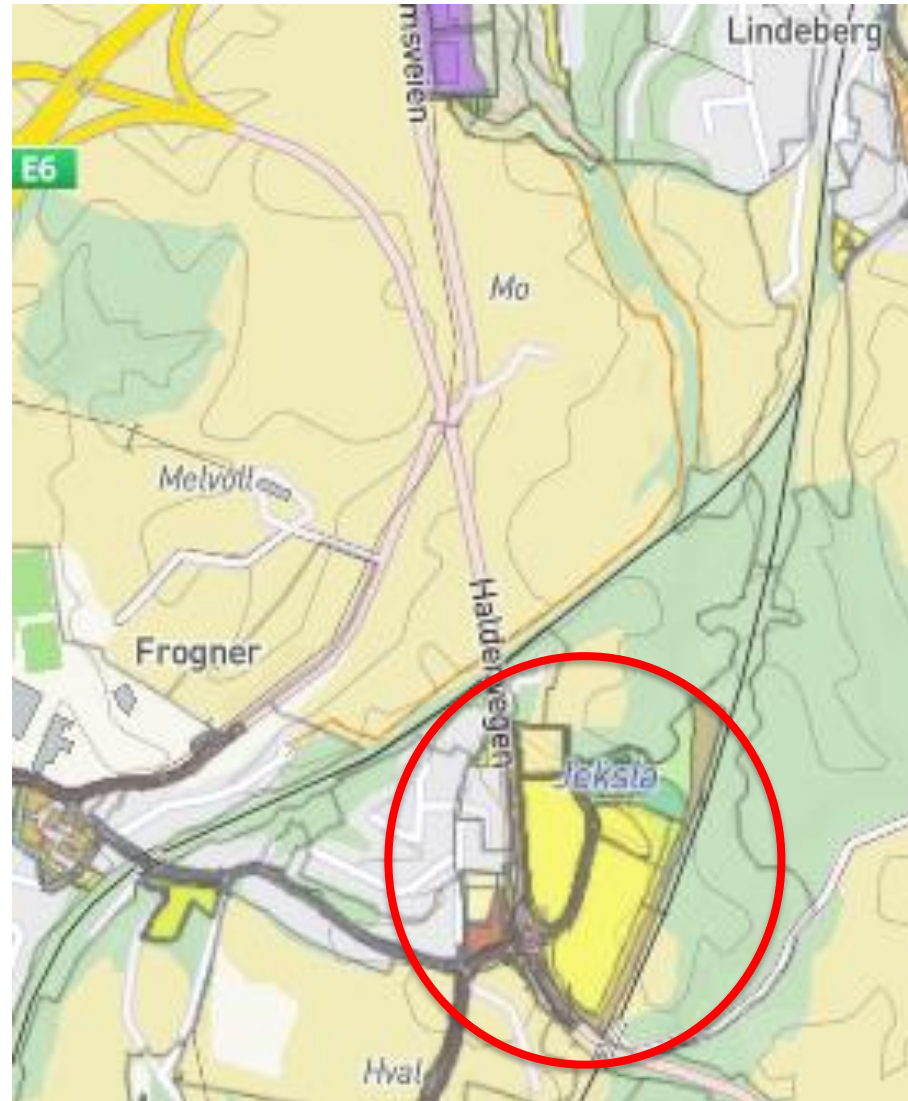


SØRUMKOMMUNE



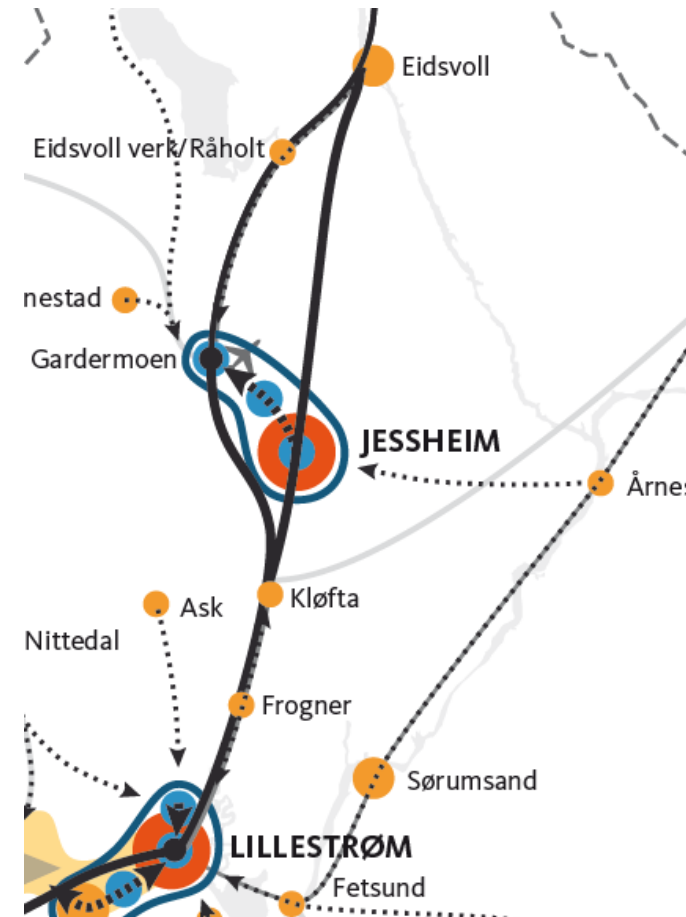


SØRUMKOMMUNE



Mål: Fra regional plan for areal og transport

- Sterk befolkningsvekst håndteres ved at noen byer/steder prioriteres for utbygging og infrastrukturinvesteringer.
- Lillestrøm er regional by, Frogner er prioritert tettsted
- Transportsystemet skal på en rasjonell måte knytte den flerkjernede regionen sammen, til resten av landet og til utlandet.
- Transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig, med tilgjengelighet for alle og lavest mulig behov for biltransport.



Transportprioriteringer og stedsutvikling

- Investeringer og prioriteringer i transportsystemet skal understøtte utviklingen av en effektiv arealbruk og øke andelen av persontrafikken med kollektive transportmidler, sykkel og gange (nasjonale klima- og miljømål)
- Nasjonale mål om mer gods på bane – konkurranse om kapasiteten
- Investeringer i jernbane og stasjonsutvikling er avgjørende for å nå målene
- Kommunen vil gjennom arealplanleggingen bidra til at kapasiteten i jernbanesystemet blir godt utnyttet og legge til rette for vekst i jernbanens framtidige kundegrunnlag
- Avgjørende at kommune og samferdselsetatene samarbeider i alle faser

Mål: Lillestrøm kommune

Utviklingen i Lillestrøm skal bygge på FNs bærekraftsmål.
Mest relevante mål i denne sammenheng:



Lillestrøm kommune

Vedtatte satsningsområder:

Klima og miljø: Lillestrøm kommune skal redusere klimagassutslippene og ha en god ressursforvaltning, samtidig som kommunen skal håndtere forventet befolkningsvekst.

By- og tettstedsutvikling: Lillestrøm kommune skal ha en attraktiv regionby og livskraftige lokalsamfunn.

Hele livet: Lillestrøm kommune skal støtte opp under innbyggernes mestring av egne liv i alle livets faser.

Nyskapende: Lillestrøm kommune skal være åpen, lærende og nytenkende.



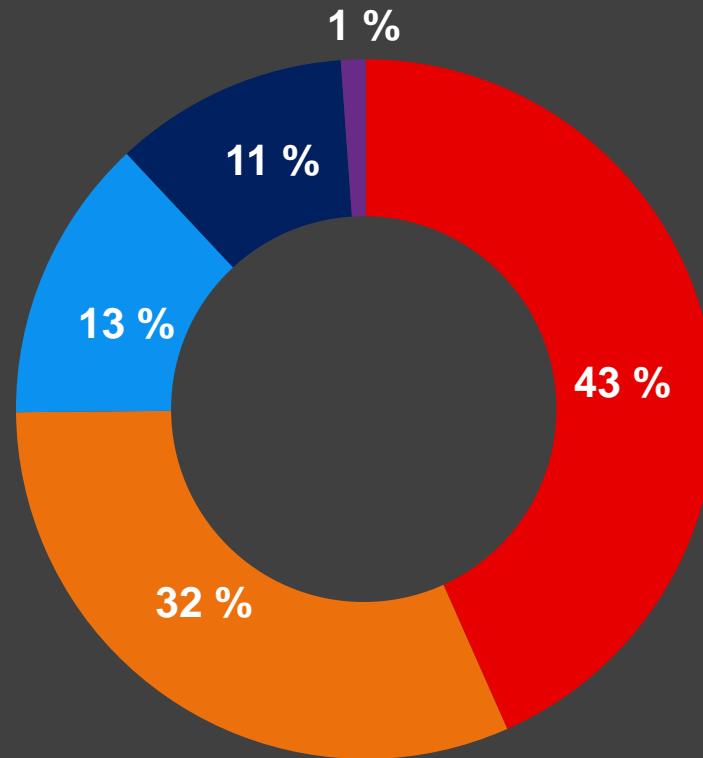
Hovedbanen nord – Regionens T-bane

29.10.2019






Morten Stubberød, fagsjef ruteplan

Ruter#

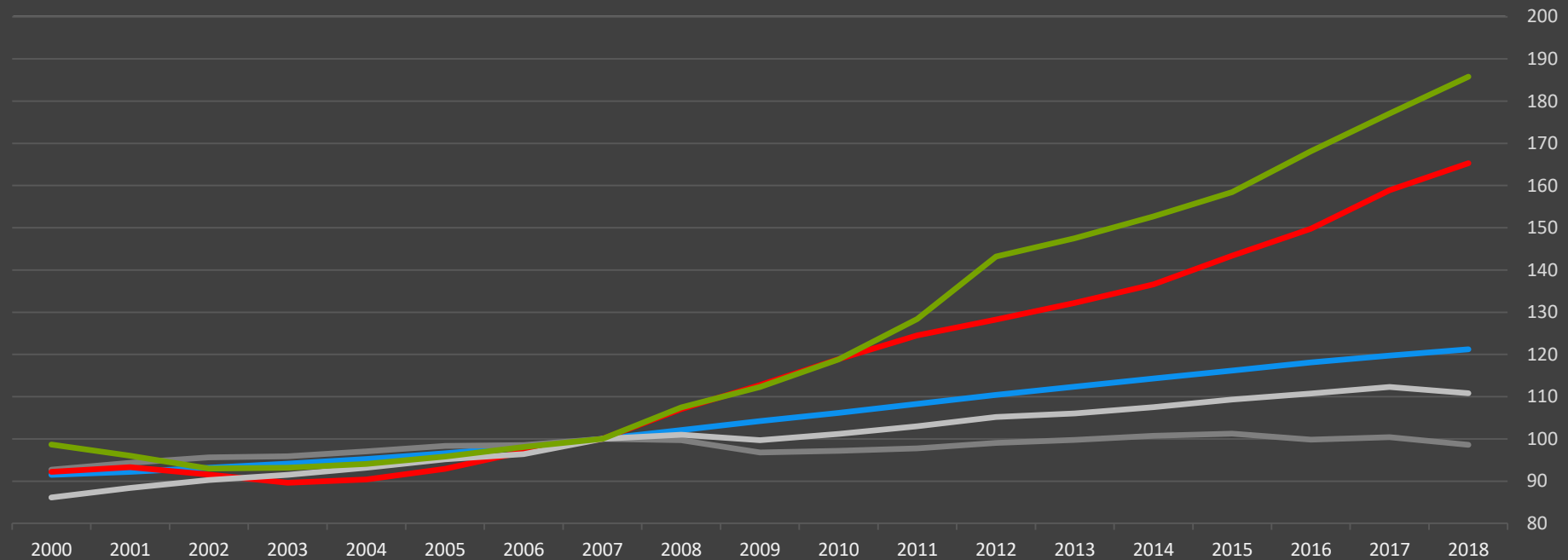
Påstigninger



Oslo og Akershus 2018

	168 mill. (+5,7 %)
	122 mill. (+3,6 %)
	51 mill. (\pm 0,0 %)
	4,4 mill. (+11,6 %)
	42 mill. (+5,3 %)

Sterk vekst for kollektiv, tar markedsandeler fra bil



— Befolkning Oslo og Akershus

— Biltrafikk Oslo

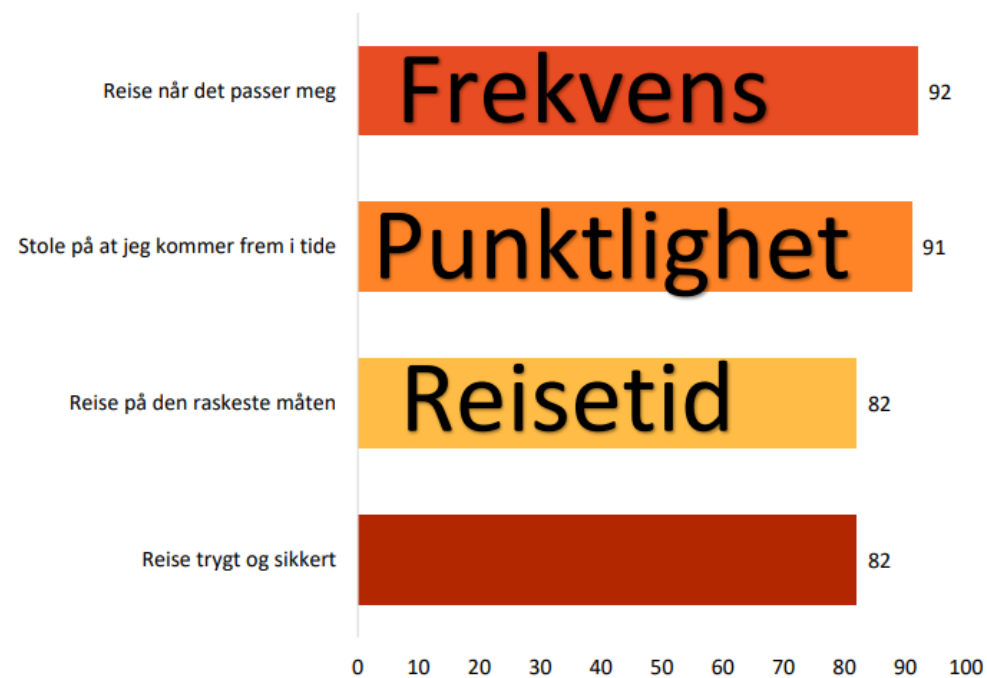
— Passasjerer kollektivtrafikk Oslo

— Biltrafikk Akershus

— Passasjerer kollektivtrafikk Akershus

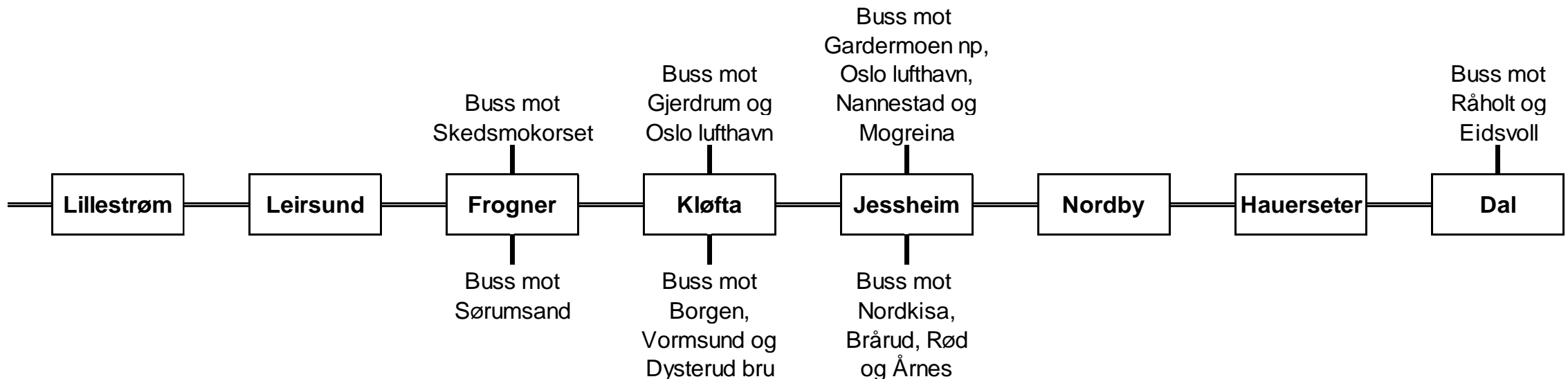
Hva er attraktiv kollektivtransport?

- De som reiser i Oslo og Akershus vil **reise når det passer dem**, de ønsker å være sikre på at de **kommer frem i tide**, de vil **reise på den raskeste måten**, og de vil **reise trygt og sikkert**.



Regionens T-bane

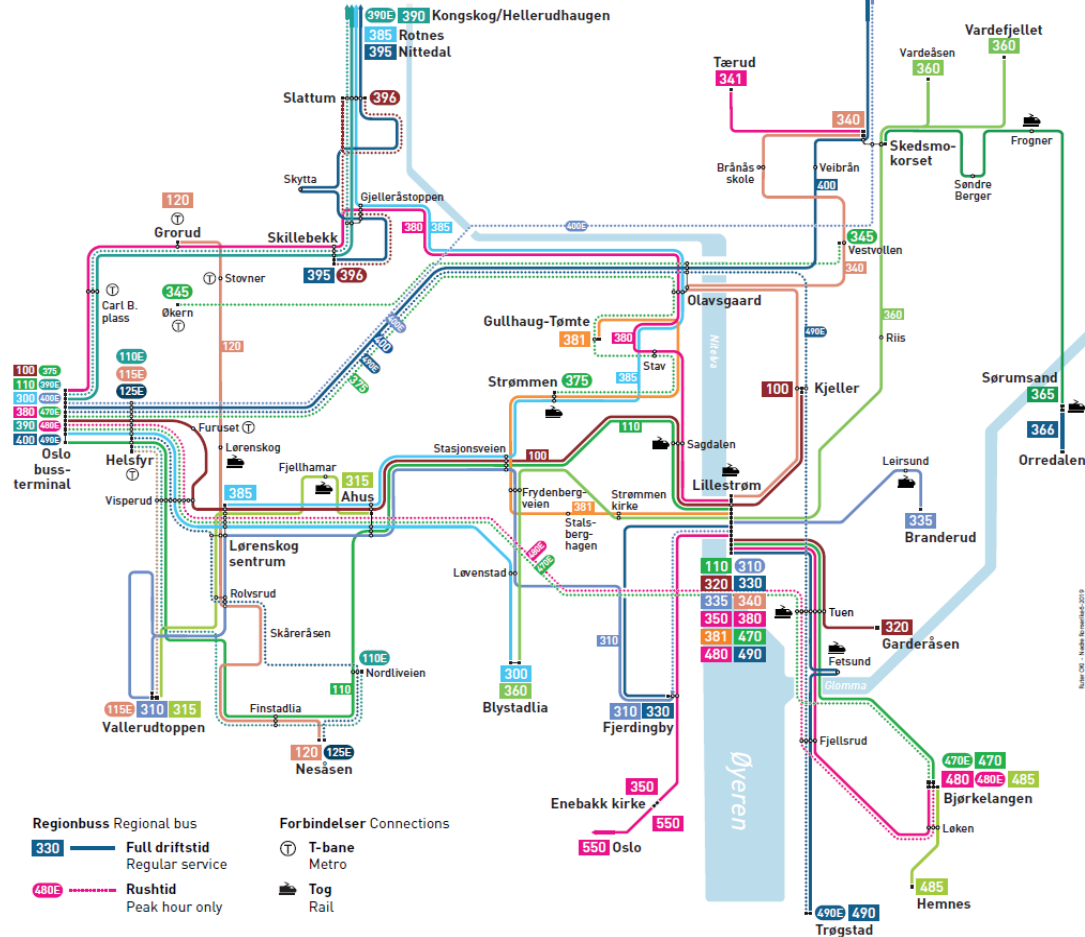
- Raskeste forbindelse for pendlere til Lillestrøm og Oslo
- Viktig rask lokalforbindelse internt i Ullensaker kommune
- Viktig delreise for elever til de videregående skolene på Jessheim og i Nannestad
- Omfattende bussmating til toget ved Frogner, Kløfta og Jessheim



Ruters linjenett på Romerike



Regionbuss Regional bus
Nedre Romerike

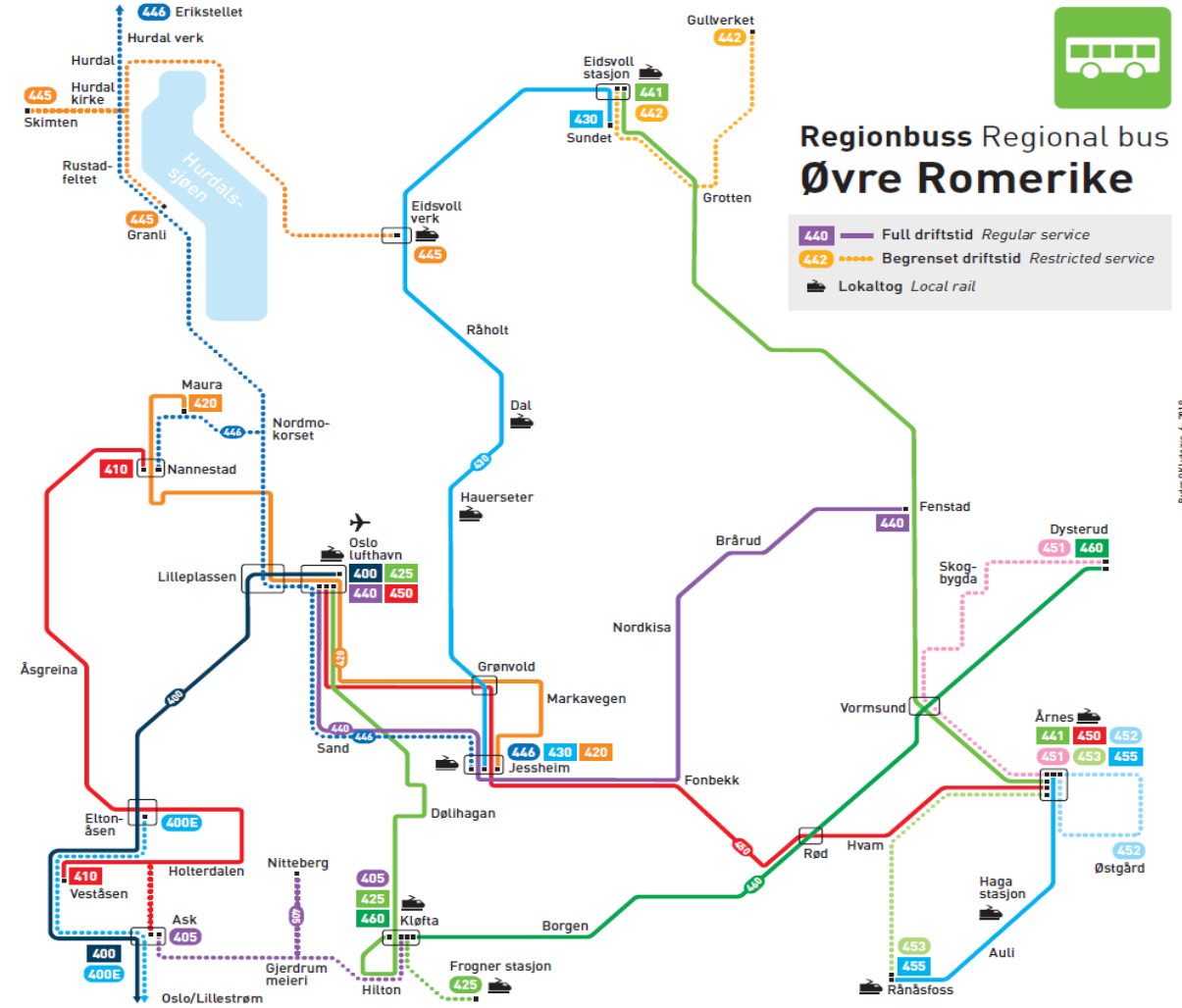


Regionbuss Regional bus
330 Full driftstid Regular service
480E Rushtid Peak hour only
 Forbindelser Connections
 T-bane Metro
 Tog Rail

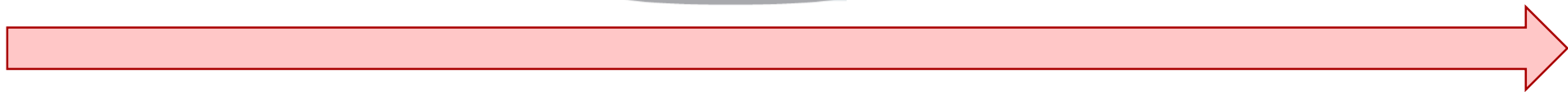


Regionbuss Regional bus
Øvre Romerike

440 Full driftstid Regular service
442 Begrenset driftstid Restricted service
 Lokaltog Local rail



Ruter#



Ruter #

Effektive omstigningssteder og framkommelighet

For å sikre så sømløse reiser som mulig må vi ha....

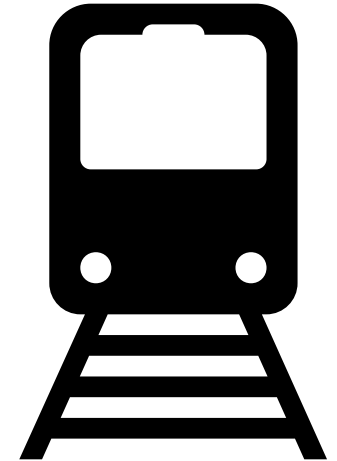
- effektive terminaler/stasjoner med kort gangavstand mellom buss og tog.
- god framkommelighet inn mot stasjoner/terminal for å sikre at bussene når fram til toget.
- et busstilbud med så høy frekvens som mulig, men tilpasset behovet. Dette har vi allerede etablert spesielt rundt Lillestrøm og Jessheim.

Et effektivt og kapasitetssterkt togtilbud er dessuten viktig for å minske presset på veiene inn mot Oslo og ikke minst mottakskapasiteten i Oslo. Den er allerede på bristepunktet og stadig færre regionbusser vil få anledning til å kjøre helt inn til Oslo sentrum. Av den ønsker Ruter å mate mest mulig passasjerer inn mot tog på strekninger som er konkurransedyktige i reisetid sammenliknet med bil.

Konkurransesutsetting av togtjenestene

Hvordan legge til rette for at togpakkene sikrer:

- et sammenhengende og sømløst reisetilbud som bidrar til å styrke kollektivtransportens samlede attraktivitet.
- effektiv utnyttelse av samlet transport- og infrastrukturkapasitet ved å utnytte de enkelte transportmidlenes styrker i samspill.
- bærekraftige og forutsigbare rammevilkår for alle parter



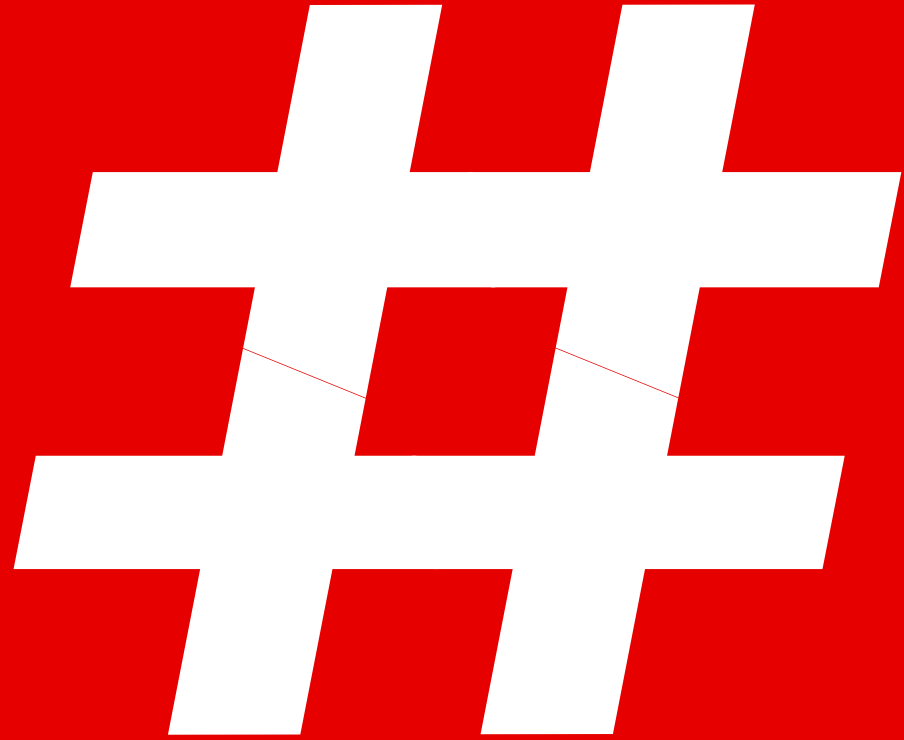
A photograph showing several children's hands of different ethnicities and ages gripping a thick, bright yellow vertical pole. The children are wearing light-colored clothing, and the background is softly blurred, suggesting an indoor setting like a school or community center. The word "Samarbeid!" is overlaid in white text on the lower part of the pole.

Samarbeid!

17 SAMARBEID
FOR Å NÅ MÅLENE



Ruter#



Næringslivets behov for Hovedbanen Nord

Karoline Bjørklund fagsjef næringspolitikk
29.10.2019

- Hva skal til for at næringslivet tar toget?

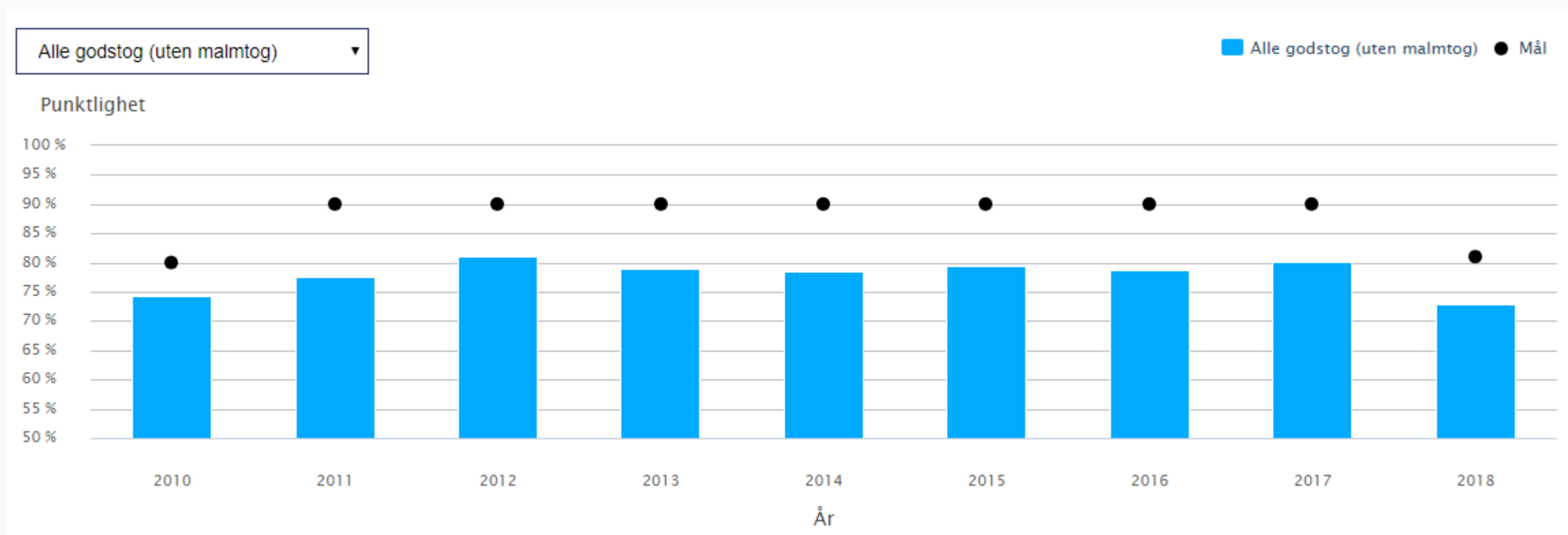
- Punktlighet
- Oppetid
- Avgangs- og ankomsttid
- Kapasitet
- Pris

Behov for kombitransporten

- Redusere kostnadene
- Muligheten til å kjøre lengre tog
- Prioritere enkeltkorridorer
- Fremføringskvaliteten



Historikk for punktlighet (Bane NOR)



Behov knyttet til Hovedbanen Nord

- Fremføringshastigheten Oslo-Trondheim må opp
- Sprengt kapasitet: Strekningen Lillestrøm-Eidsvoll er en stor flaskehals
- Med hyppigere persontogavganger vil behovet øke ytterligere
- Frekvens?
- Gode ruteleier for godstog

Jernbanens konkurransekraft vs. vei

- Veitransportens konkurransekraft har styrket seg de siste årene
- På bane:
 - Reduserte volumer
 - Økte kostnader
- Modulvogntog på hele tømmervegnettet?
- Hva er kundenes behov?



Takk for oppmerksomheten!

karoline.bjorklund@nholt.no

Skognæringens behov for kapasitet

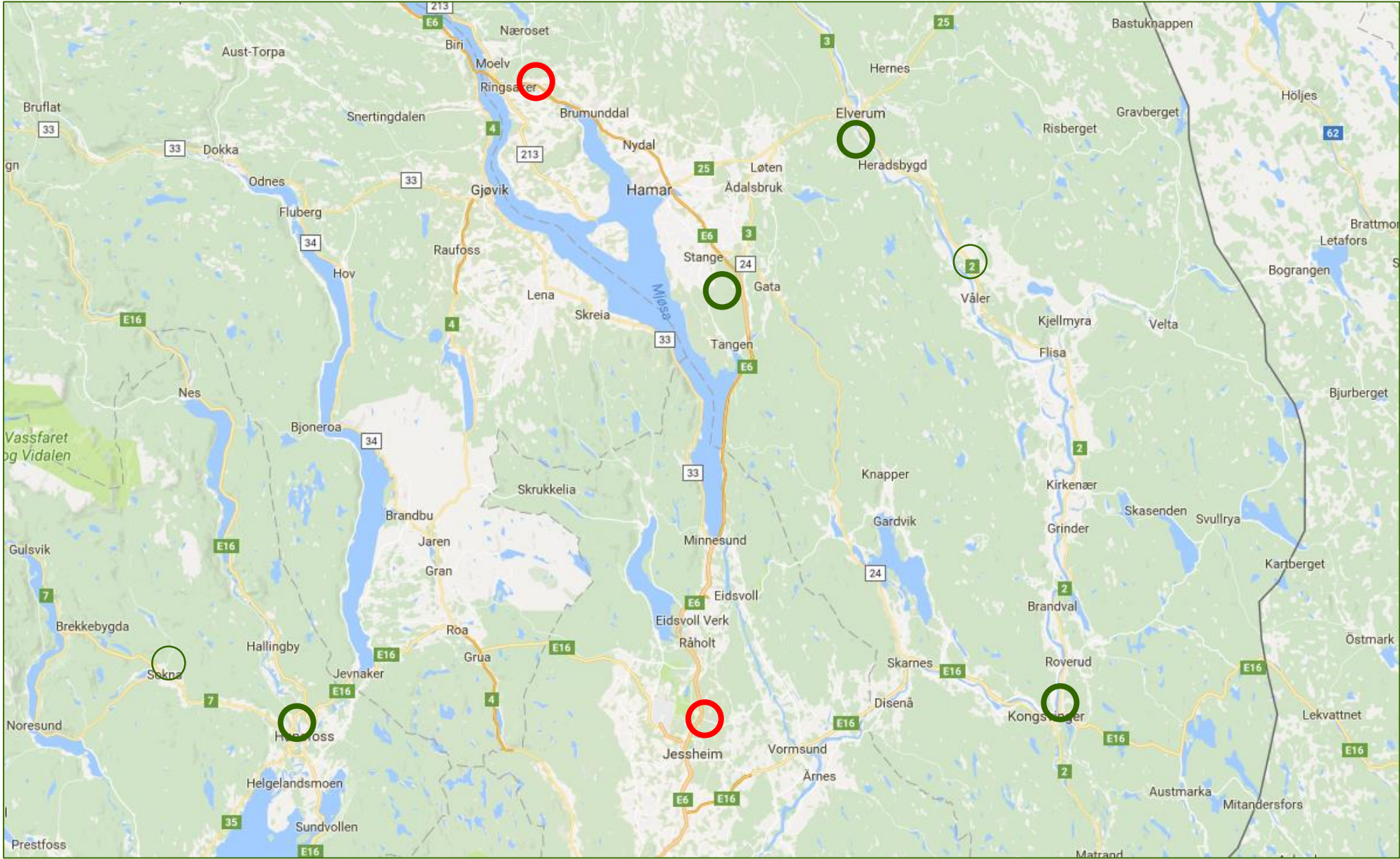


Eksisterende terminaler

- Sørli
- Hovemoen (Lillehammer)
- Kvam i Gudbrandsdalen

- Tømmer fra Østerdalen via Hamar
- Eventuelt flis



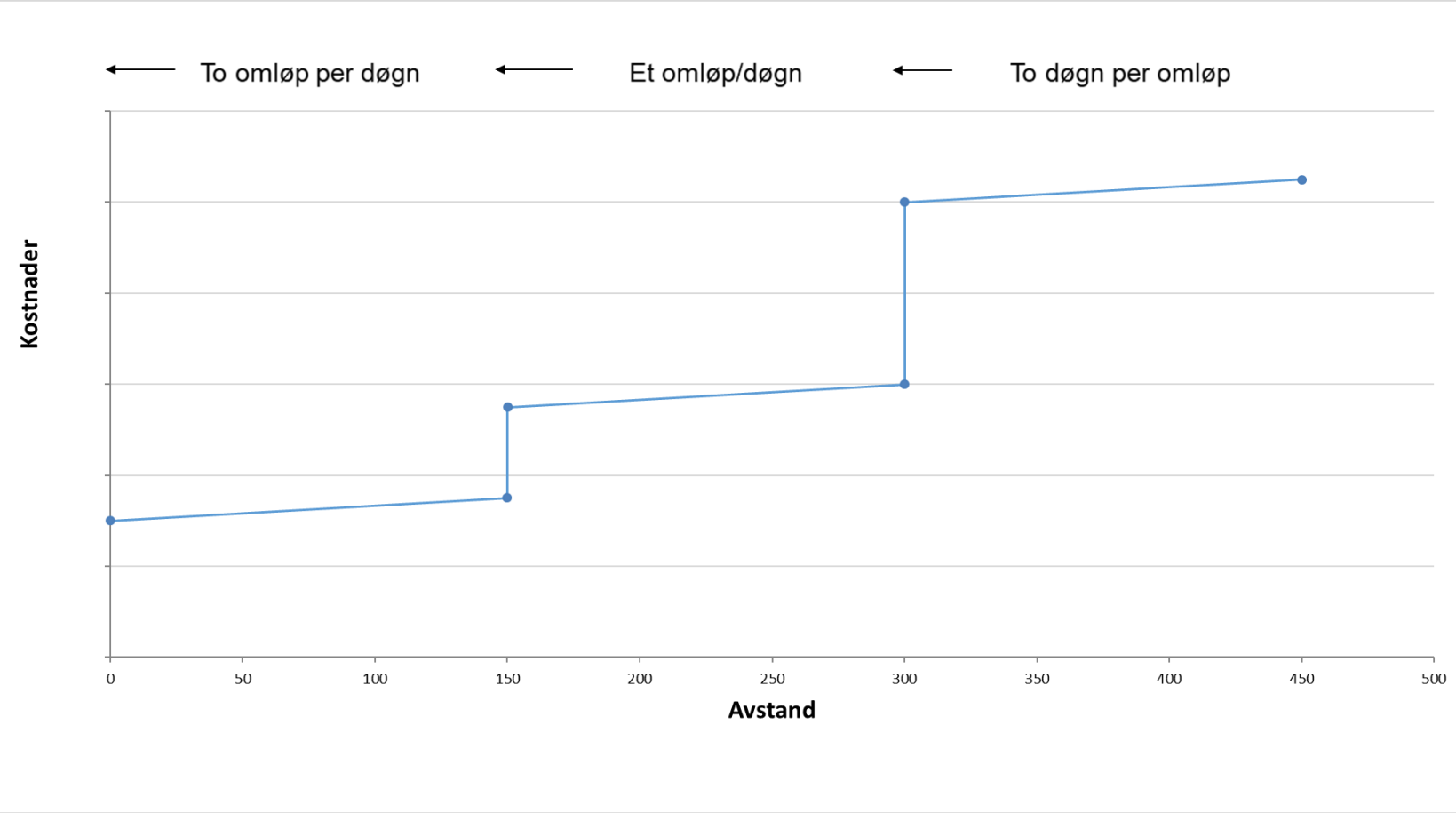


Nye terminaler

- Hauer seter vil dekke
 - Romerike
 - Hadeland
 - Østre Toten
 - Odal
- Rudshøgda vil dekke
 - Gjøvik
 - Land *
 - Vestre Toten
 - Valdres unntatt Sør-Aurdal
 - Ringsaker



Prinsippskisse – to omløp per døgn



Behov for kapasitet

- Inntil 2 togpar med tømmer og flis per døgn på Hovedbanen
- Kapasitet videre på Kongsvingerbanen for virke som skal transporteres mot Sverige

Spørsmål



v/ Kristine Gjertsen



EMPOWERED BY Multiconsult

KVU Hovedbane Nord

Kjøreregler og intro til gruppearbeid

Verksted 29.10.2019

v/Kristine Gjertsen

Gruppeoppgaver | Metode

- Intro til gruppearbeid nr 1
- Gruppearbeid
(Lunsj)
- Gruppearbeid fort.
- Plenumsgjennomgang - Behov

- Intro til gruppearbeid nr 2
- Gruppearbeid
- Plenumsgjennomgang - Mål og rammebetingelser

- Avslutning



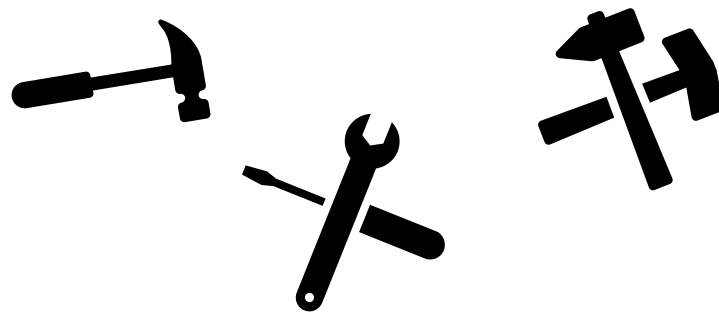
Gruppeoppgaver | Kjøreregler

1. Alle bidrag er like viktige
2. Lytter interessert og avbryter ikke
3. Hard på sak og myk på person



KVU for Hovedbanen nord

Introduksjon til gruppearbeid - Behov



Anders Jordbakke



Konseptvalgutredning – utgangspunktet er behov

En konseptvalgutredning skal ta utgangspunkt i **behov** som kan tilsa at samfunnet bør investere i tiltak

- Dagens behov
- Og hvordan behovene forventes å utvikle seg



Problem – Behov - Mål



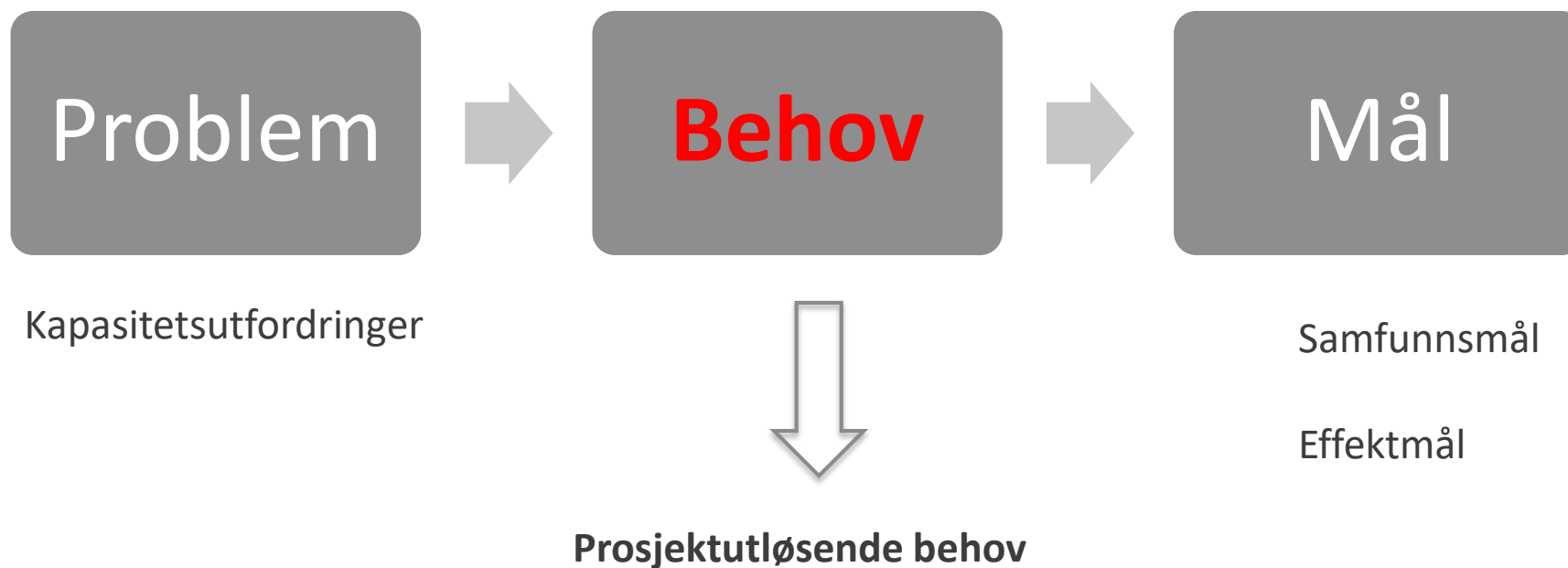
Kapasitetsutfordringer

Samfunnsmål

Effektmål



Problem – **Behov** - Mål



Kartlegger behov med tre tilnærminger

- Normative behov – nasjonale, regionale og lokale
 - ✓ Nasjonale mål/strategier
 - ❖ Mer gods på sjø og bane
 - ❖ Nullvekstmålet
 - ❖ Miljø
 - ❖ Ulykker
 - ❖ Regionforstørring
- Etterspørselsbaserte behov
 - ✓ Forventet trafikkmengde i 2060/2070
- Interessentanalyse



Gruppearbeid med tre temaer

- Regional utvikling
 - ✓ Utvikling av arealbruk
 - ✓ Næringsutvikling
-
- Persontransport
- Godstransport



Gruppespørsmål – «den røde tråden»

- Er det forhold i problembeskrivelsen som ikke er belyst godt nok?
- Hvilke egenskaper i transporttilbudet er viktigst?
- Tenk igjennom spørsmålet en gang til - hvilke behov tror du blir viktigst på lang sikt, for eksempel på grunn av teknologiutvikling?



Behov er noe grunnleggende

- Vi har i utgangspunktet ikke behov for bedre jernbane
- Hva er det vi egentlig har behov for?
 - ✓ **Tenke dypt** – hvilke behov tilfredsstillers transport
 - ✓ **Og bredt** – en bred korridor og flere transportmidler – ikke bare Hovedbanen
- Teknologiuavhengig



Behov for «bedre transport»

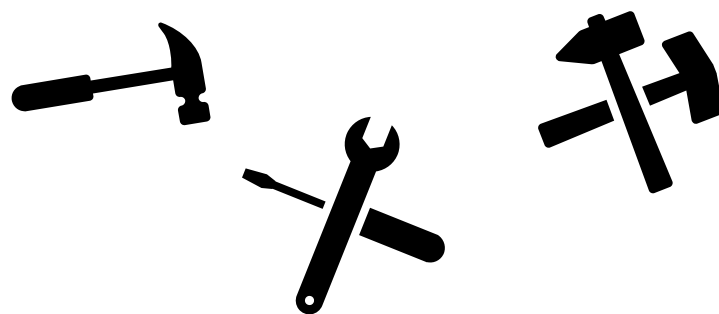
Må konkretiseres

- Reisetid
 - Frekvens
 - Pris
 - Kapasitet
 - Regularitet
 - Punktlighet
- Ikke glem behov som kan påvirkes negativt av tiltak!
 - Vekte behov – hva er viktigst og hva er bare «kjekt å ha»?
 - Er det konflikt mellom behov? Hvordan skal vi eventuelt håndtere det?



KVU for Hovedbanen nord

Introduksjon til gruppearbeid - Mål



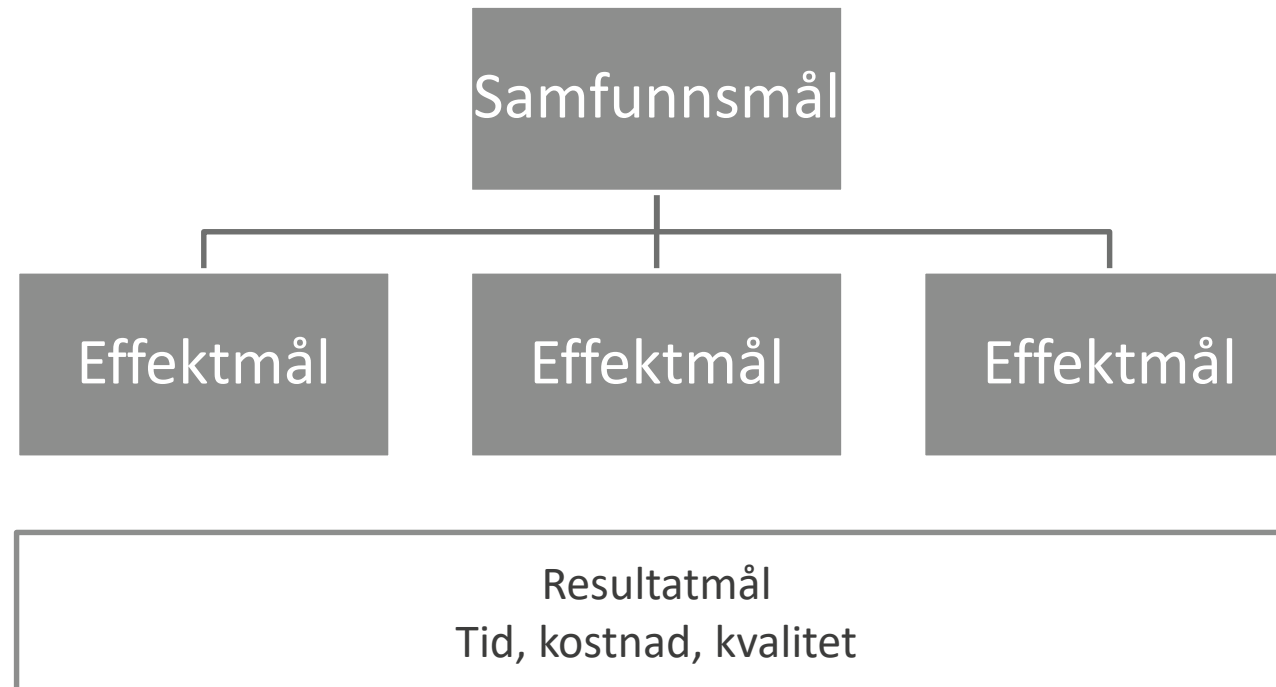
Julie Amlie



Problem – Behov - Mål

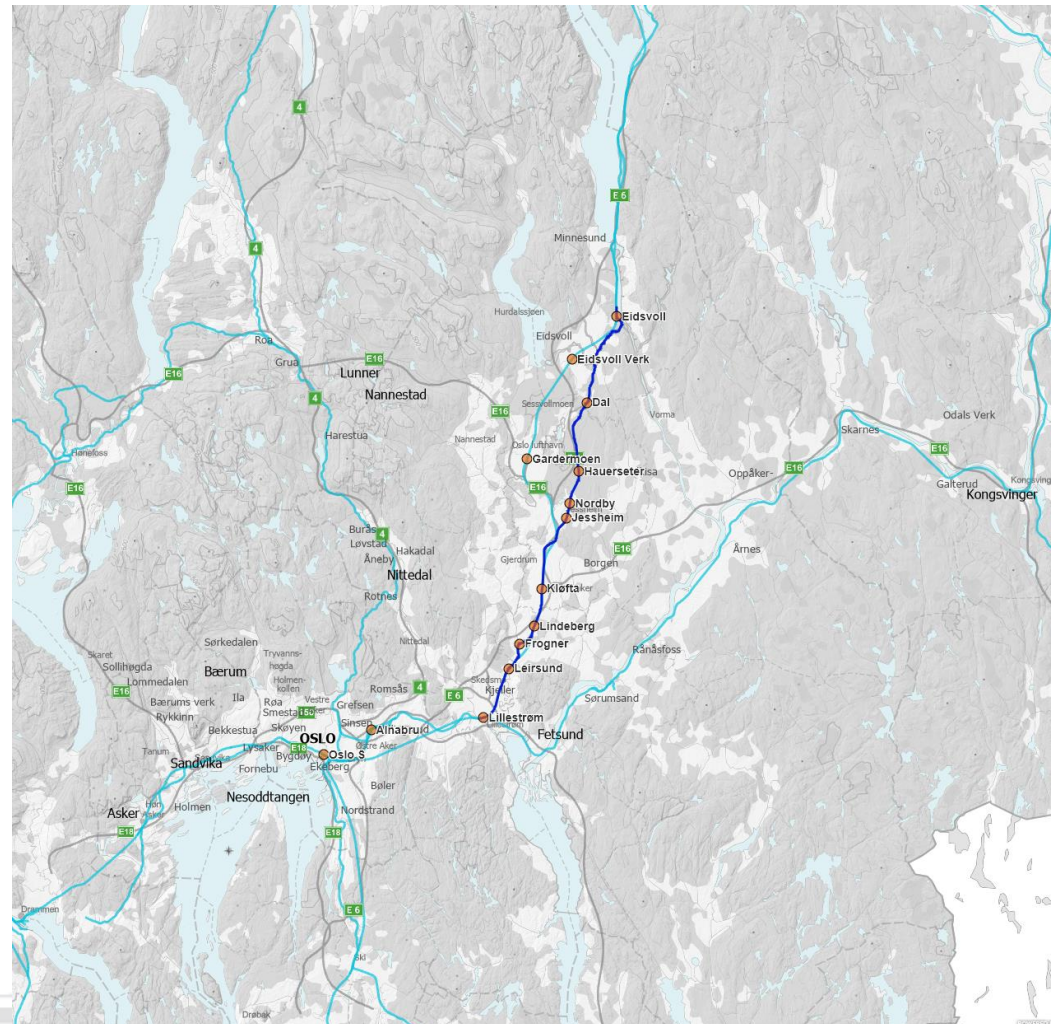


Hva er mål i en KVVU? – en uttrykt ambisjon



Effektmål – virkninger for bruker

- Nytte – verdiskaping for bruker.
- Hvilke effekter?
 - % økt regularitet
 - % økt kapasitet
 - % redusert reisetid
- Vi skal ha jernbanen som system i bakhodet, men søke å fokusere på strekningen



Rammebetingelser/krav

- Hva skal minimum oppnås med tiltaket?
- Mens målene angir en retning, skal rammebetingelsene være absolutte.
 - Av prinsipiell art
 - Utledet av behov og mål

Eksempel på rammebetingelser

Kapasitet til å fremføre prognostisert trafikkmengde i 2050

Tiltaket skal ikke gi varige inngrep i landskapet i store, sammenhengende naturområder

Tiltaket skal ikke gi økt antall trafikkulykker



Alle gruppereferenter gir/sender notater fra gruppeoppgave 1 og 2 til:
krge@multiconsult.no

Merk epost: : «KVU Hovebane Nord Verksted 29.10.2019»

