

Samferdsel i Follo-Ikke bare Follobanen og E 18 ?

Senior Rådgiver Tom Granquist,
Akershus fylkeskommune

4. Februar 2016

Follobaneprojektet

Follobanen er Norges største samferdselsprosjekt og får Nordens lengste jernbanetunnel. Det nye dobbeltsporet mellom Oslo S og kollektivknutepunktet Ski er innerste del av InterCity-utbyggingen sørøst for Oslo.

Follobanen får den første jernbanetunnelen i Norge med to atskilte løp. Tunnelen bores i hovedsak ut med tunnelboremaskiner (TBM).

Hovedarbeidene startet i 2015. Follobanen skal være ferdig i desember 2021.

Prosjektet omfatter:

- nytt dobbeltspor mellom Oslo S og kollektivknutepunktet Ski
- en 20 km lang jernbanetunnel
- omfattende arbeid på Oslo S
- bygging av nye Ski stasjon og dagstrekning
- nødvendig omlegging av Østfoldbanen inn mot Oslo S og mellom nye Ski stasjon og den lange tunnelen

Skisse: Follobanens riggområde mellom Oslo og Ski



Tunnelen:

Nesten hele det nye dobbeltsporet mellom Oslo og Ski skal gå i tunnel gjennom Ekebergåsen. 18,5 km av tunnelen skal bores med fire tunnelboremaskiner (TBM). Dette blir en av de første jernbanetunnelene i Norge som bygges med denne metoden, som ellers er vanlig for lange tunneler i Europa. I tillegg blir drill & blast og den skånsomme metoden drill & split brukt for en del av tunnelarbeidet.

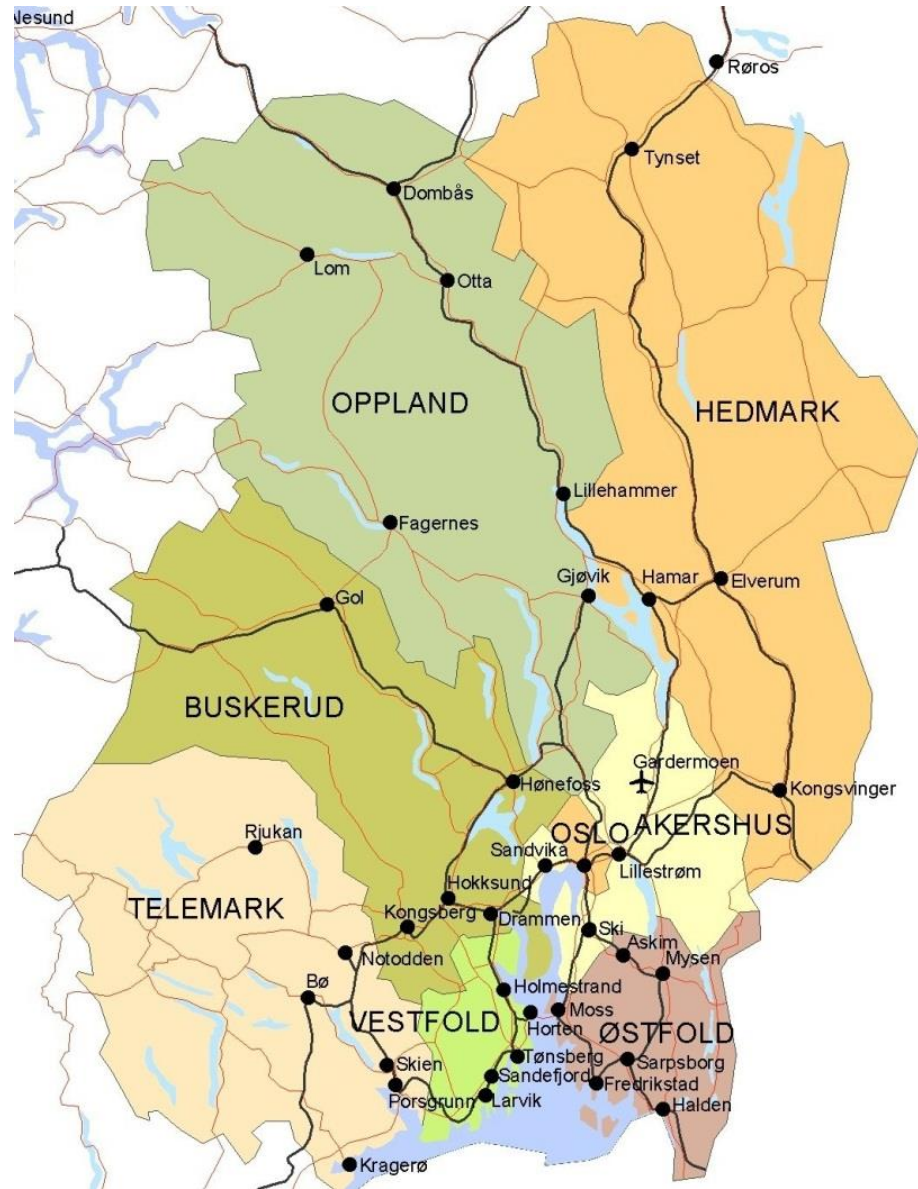
Viktige kriterier for tunnelen:

- tett og sikker
- lang brukstid
- minst mulig vedlikeholdsbehov
- få stengninger gir forutsigbart togtilbud
- minst mulig sjenanse for omgivelsene under utbygging og i drift
- kompetanseheving og utvikling



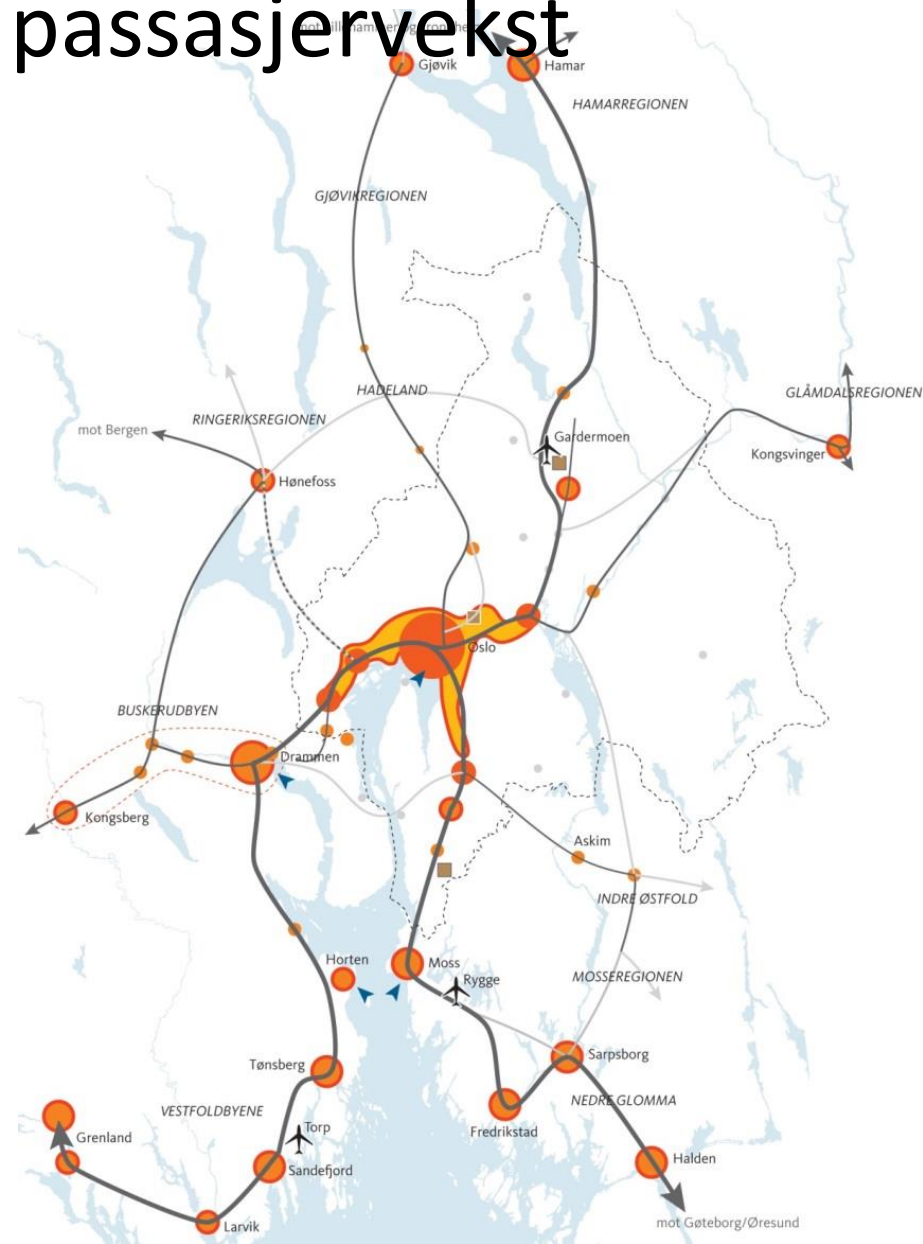
Utfordringer innenfor samferdsel

- InterCity-utbyggingen
- Mer godstransport med bane
- Finansiering og organisering av grensekryssende transportforbindelser



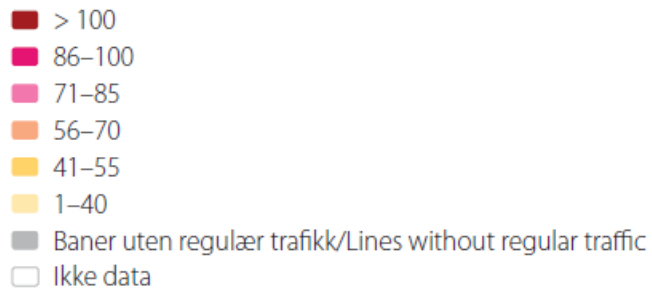
Befolkningsvekst gir passasjervekst

- Ruter har 320 millioner reiser pr. år.
- 60 % av NSBs togreiser i Norge skjer i Oslo og Akershus.



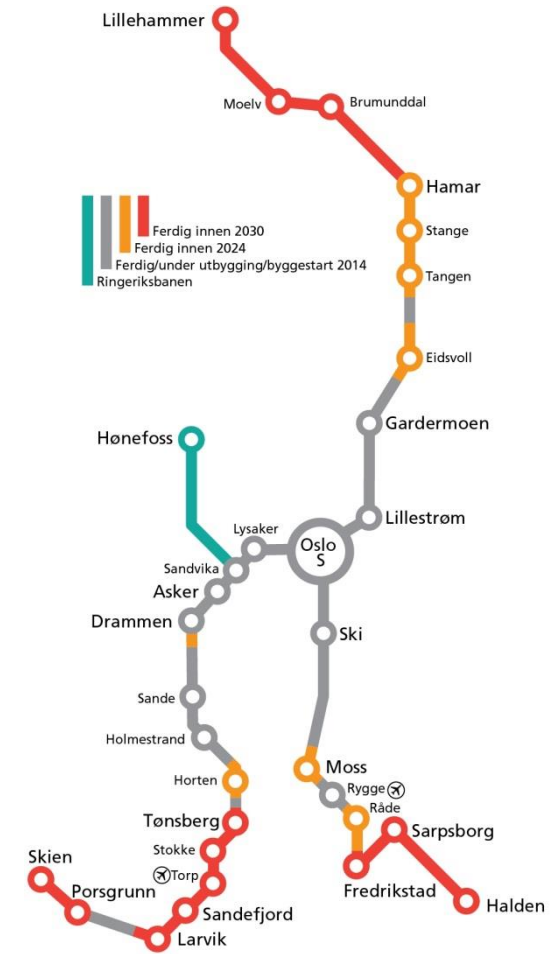
Utnyttelse av strekningskapasitet i makstimen 2012

- Allerede høy utnyttelse av kapasiteten
- Befolkningsvekst gir behov for mer kapasitet



InterCity-utbyggingen

- Et prosjekt – til Lillehammer, Hønefoss, Skien og Halden – inkl . Oslo-navet
- Kontinuerlig planlegging og utbygging – Ferdig i 2025/2030 ?
- Follobanen 2014-18. Ferdig i 2021



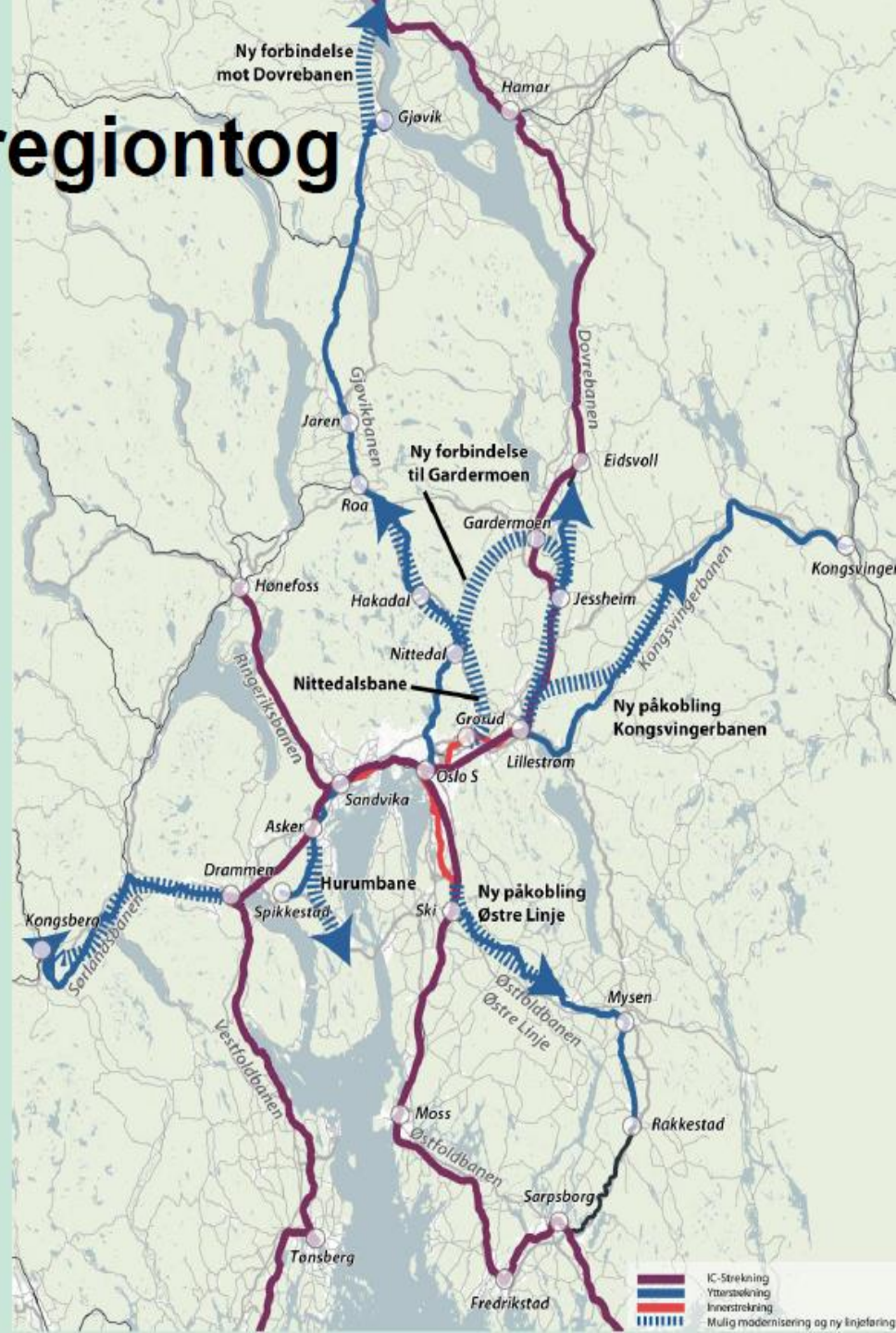
Utviklingsmuligheter regiontog

Med dagens tunnel:

- R2027
- Noe økt regiontog-tilbud
- InterCity indre/ytre

Med ny tunnel øst-vest:

- Videre utvikling av InterCity-tilbudet
- Nye tilkoblinger av «ytterstrekninger»
Asker, Ski og Lillestrøm -> forbedret regiontogtilbud
- S-bane, Nittedalsbane, ny Gardermobane?

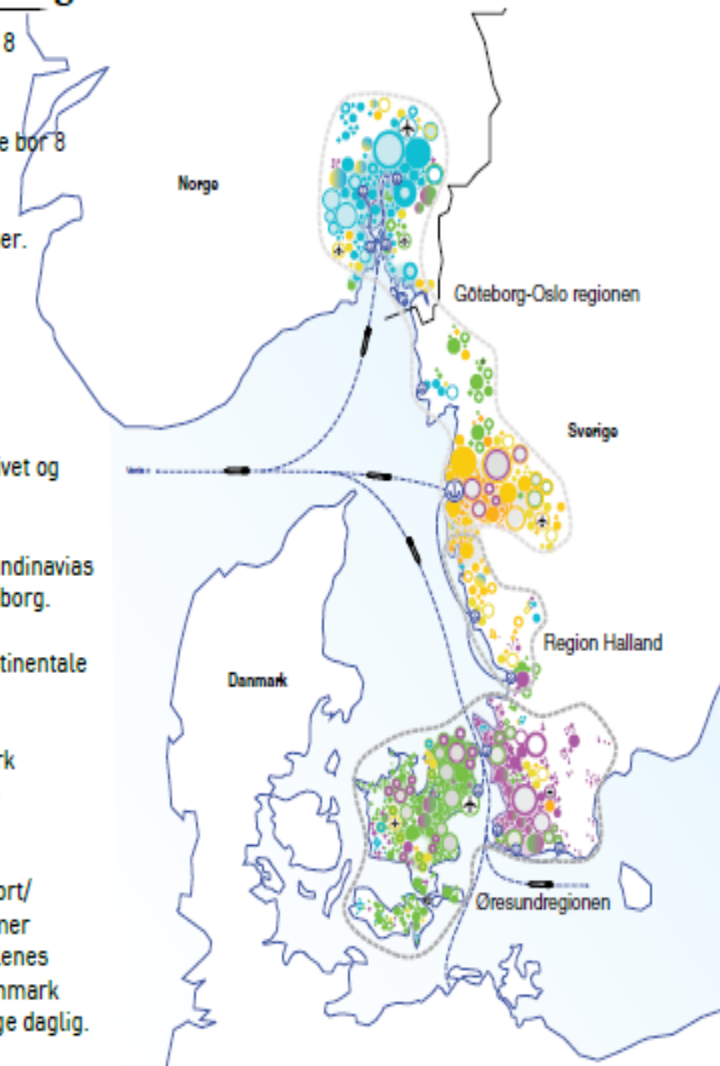


Effekter langt utenfor Østlandet

- IC-utbyggingen vil gi redusert reisetid til Bergen, Trondheim og Göteborg
- Framtidig sammenknytning med Sørlandsbanen vil redusere reisetiden og binde Sørlandet, Telemark og Vestfold sammen til én region.
- InterCity-utbyggingen er avgjørende for gods-transporten på jernbane i hele Norge – og inn og ut av landet. Nesten alt gods går gjennom området, både for nasjonal og internasjonal transport.

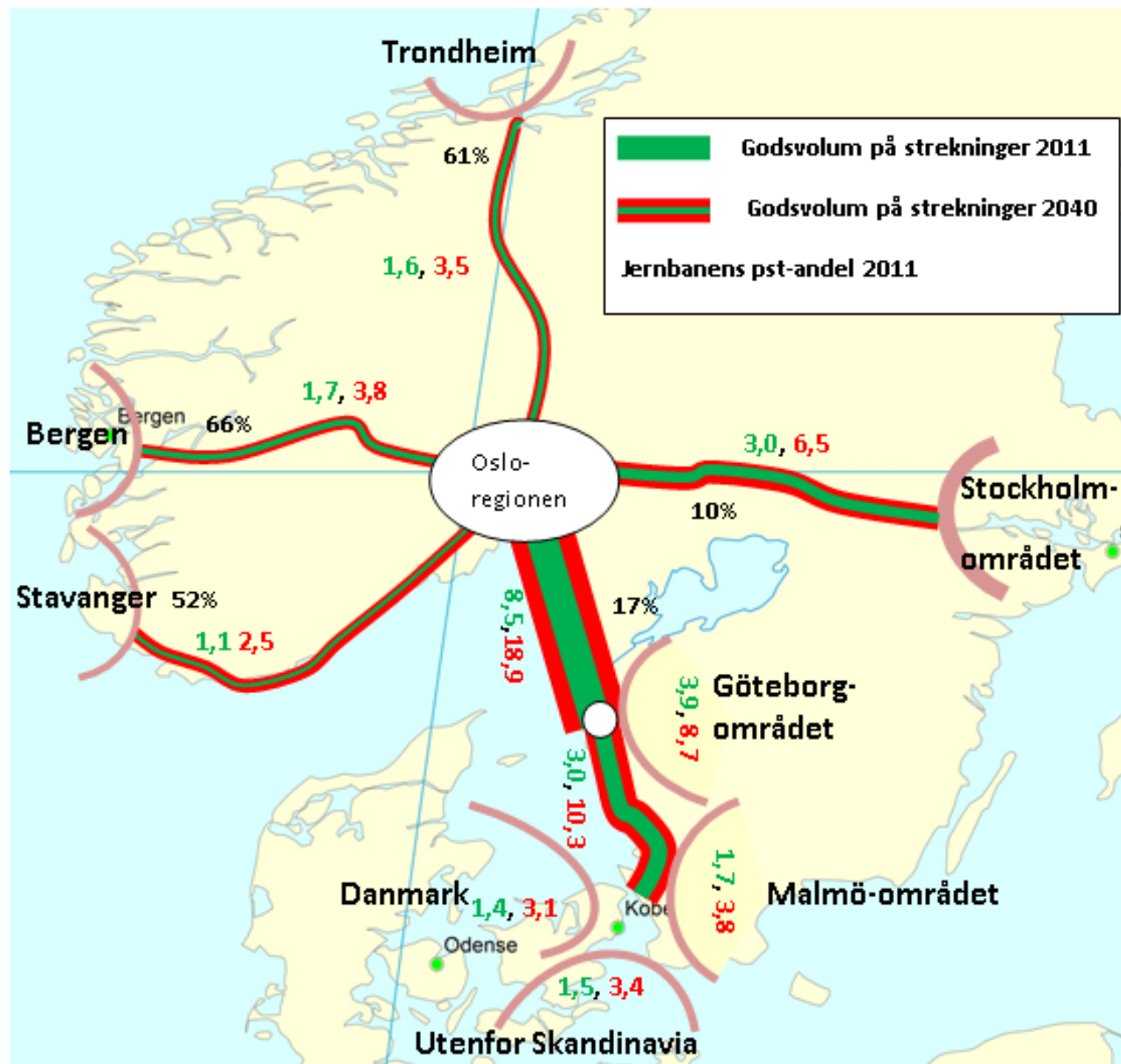
Hvorfor er COINCO North korridoren viktig?

- 3 land, 4 storbyregioner, 2 hovedsteder - dette er den skandinaviske 8 millionersbyen.
- Skandinavias tettest befolkede område. Av 19,3 millioner innbyggere bor 8 millioner i korridoren. Oslo-Gøteborg-København.
- Høyeste antall av studenter, forskere og kunnskapsintensive næringer.
 - 29 universiteter og høyskoler
 - 260 000 universitetsstudenter
 - 14 000 forskere
 - 22 vitenskapspark/inkubatorer
- Lange transportavstander og stort etterslep spesielt når det gjelder investeringer på jernbane fører til konkurranseulempen for næringslivet og begrenser samhandlingsmulighetene.
- Gøteborg er Skandinavias største og viktigste havn. Over 50% av Skandinavias industrielle kapasitet er å finne innenfor en radius på 300km fra Gøteborg.
- Kastrup er Skandinavias største lufthavn med høyest antall interkontinentale forbindelser. Flyplassen er avgjørende for Skandinavias globale konkurransekraft og sentral også for svensk og norsk næringsliv. Flypassledelsen er positiv til et Skandinavisk høyhastighetstognettverk linket opp mot flyplassen og sier dette vil styrke deres internasjonale konkurransekraft.
- Oslo-Gøteborg-København er Norges viktigste godskorridor for import/eksport, men utgjør en stor miljøutfordring ettersom store godsvolumer fraktes på vei. Åpningen av Femarn Bælt vil ytterligere styrke lastebilenes konkurransedyktighet og skape vekst i transitt-trafikken både for Danmark og Sverige. 2400 lastebiler passerer grensen mellom Norge og Sverige daglig. Jernbanens markedsandel for godstransport er bare 17%.



Fremtidige
godstransporter
på bane
Oslo–
Göteborg–
København–
Kontinentet

Stykkogsstrømmer
til/fra Oslo
(eksl skip). Gods-
volum i Mill.-tonn,
2011 og 2040.
Kilde: Analyse og
Strategi og TØI



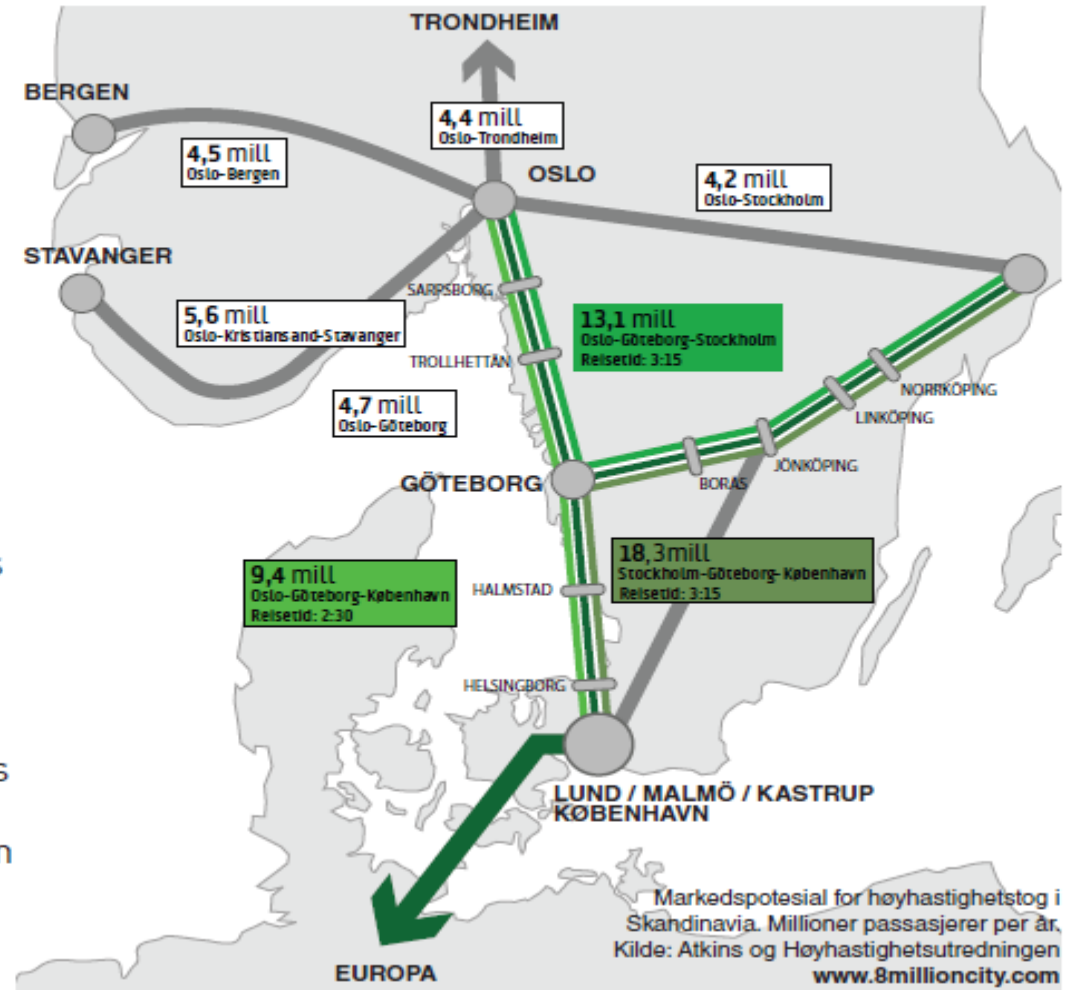
Oslo kommunes innspill til NTP:

-InterCity-benet til Halden må bygges ut i sin helhet da det er første strekning av en grønn transportkorridor til Europa både for passasjerer og gods.

-Oslo`s største miljøutfordring er vegtransporten. 2300 lastebiler passerer Svinesund daglig. For å flytte gods fra vei til bane må "the Missing Link", dobbeltspor mellom Halden og Trollhättan bygges ut. Norge må ta initiativ til å få på plass et norsk-svensk plansamarbeid etter modell fra Svinesundsforbindelsen. Dersom flere containere ankommer Norge på tog, fraktes de også videre til Bergen og Trondheim på tog. Det gir miljøgevinster for hele landet.

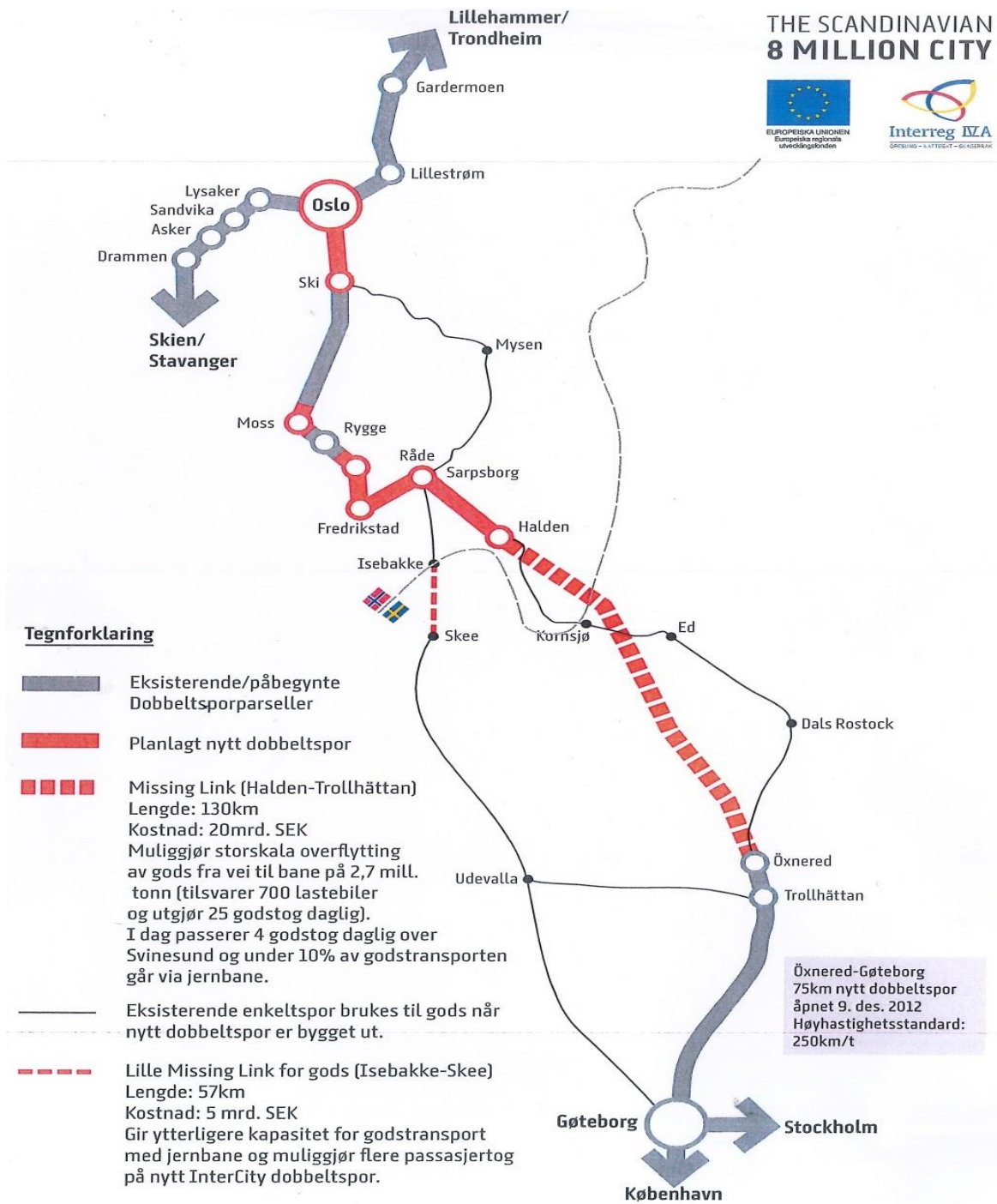
-Bygges InterCity-triangelet for 250km/t og stasjonene med forbikjøringsspor reduseres reisetiden også til Bergen og Trondheim, og vi er i gang med å bygge høyhastighetsbanen til Europa.

www.8millioncity.com



Missing Link-A new railway track between Halden in Norway and Öxnered/Trollättan in Sweden

THE SCANDINAVIAN 8 MILLION CITY



Keys to symbols

Existing Railway tracks..Doble track sections

Planned new double track






Missing Link Halden-Trollhättan)

Length:130 km.Cost:20 billion SEK. Makes it possible to shift freight from road to rail of 2,7 mill. tonn.(ie. reduction of 700 lorries to 25 daily freight trains). 4 freight trains passing the border which is less than 10% of the freight tonnage in this corridor.

Existing railway tracks that can be used for freight transport

Little Missing Linkfor freight(Isebakke-Skee). Lenght=57 km, Cost= 5 Billion SEK. Makes it possible for additional freight trains and higher frequency of passenger trains on the new InterCity track

Tegnforklaring

-  Eksisterende/påbegynte Dobbeltsporsarseller
-  Planlagt nytt dobbeltspor
-  Missing Link (Halden-Trollhättan)
Lengde: 130km
Kostnad: 20mrd. SEK
Muliggjør storskala overflytting av gods fra vei til bane på 2,7 mill. tonn (tilsvare 700 lastebiler og utgjør 25 godstog daglig). I dag passerer 4 godstog daglig over Svinesund og under 10% av godstransporten går via jernbane.
-  Eksisterende enkeltspor brukes til gods når nytt dobbeltspor er bygget ut.
-  Lille Missing Link for gods (Isebakke-Skee)
Lengde: 57km
Kostnad: 5 mrd. SEK
Gir ytterligere kapasitet for godstransport med jernbane og muliggjør flere passasjertog på nytt InterCity dobbeltspor.

Öxnered-Gøteborg
75km nytt dobbeltspor åpnet 9. des. 2012
Høyhastighetsstandard: 250km/t

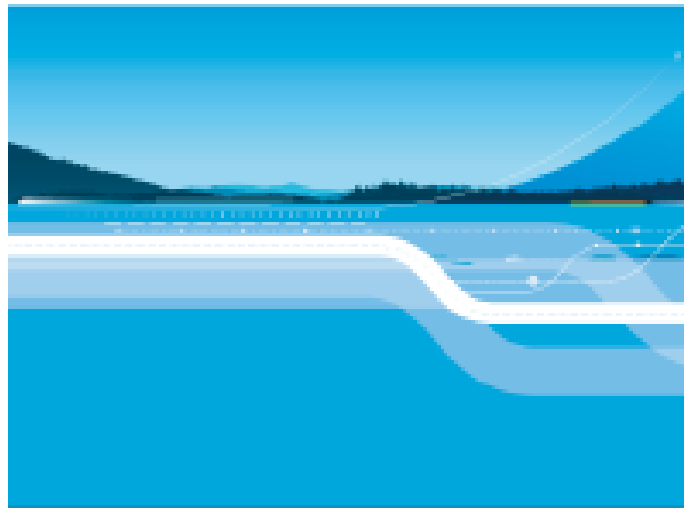


Meld. St. 26

(2013–2013)

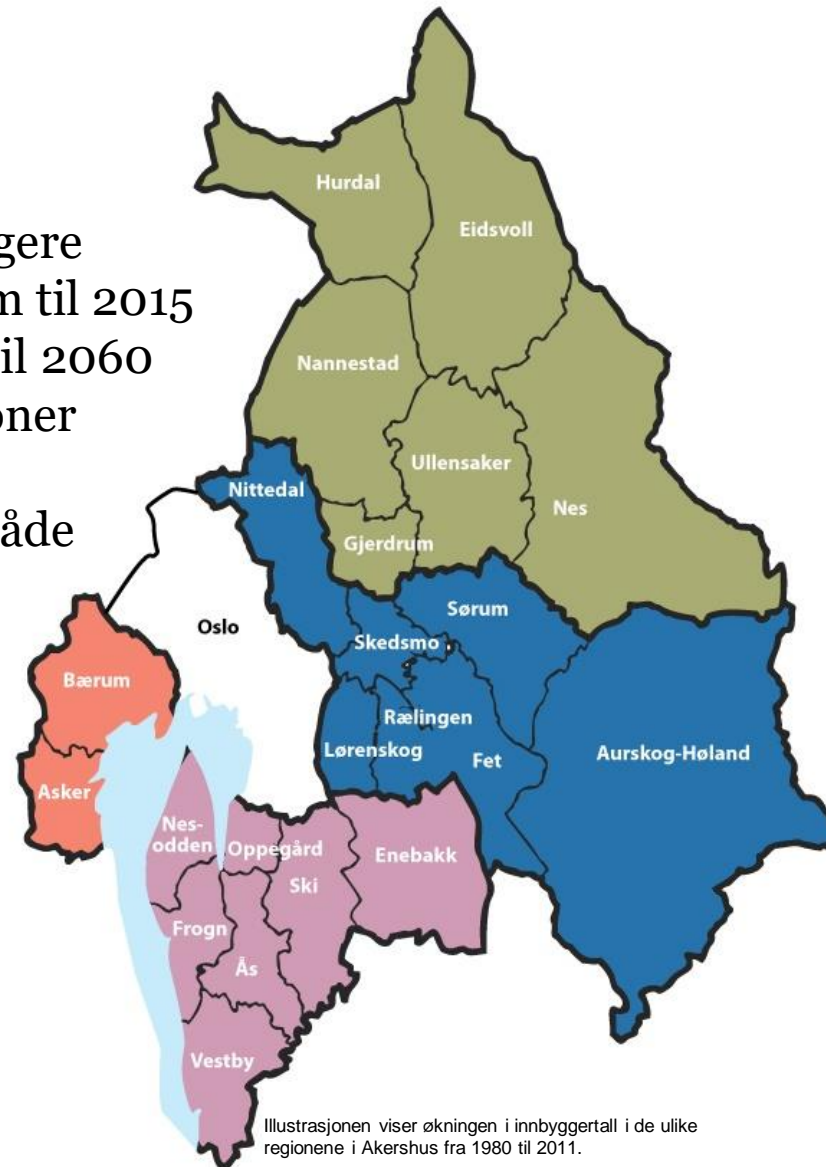
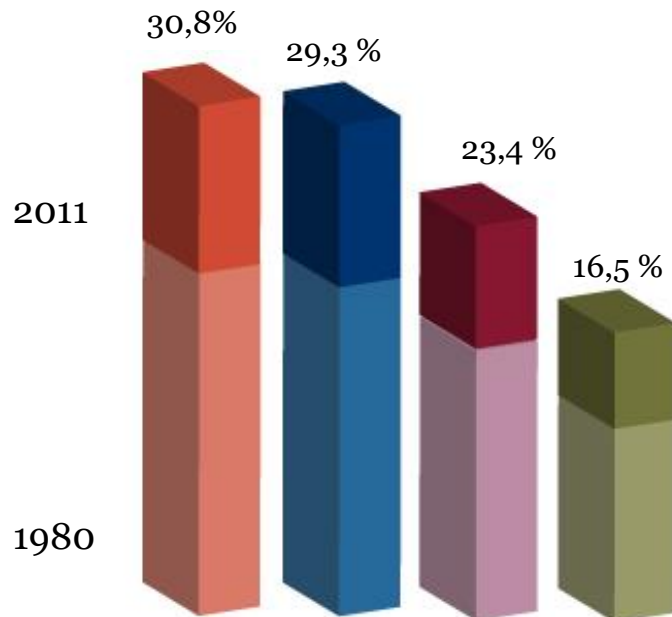
Melding til Stortinget

Nasjonal transportplan 2014–2023



Akershus

- 530 000 innbyggere i Akershus
- 8 av 10 bor i tettbebyggede områder
- Akershus og Oslo har 1,1 millioner innbyggere
- 40-60 000 nye innbyggere i Akershus frem til 2015
- 750 000 flere i hovedstadsregionen frem til 2060
- Hovedstadsregionen skal vokse til 2 millioner mennesker
- Europas raskest voksende hovedstadsområde



Befolkningen i 2030

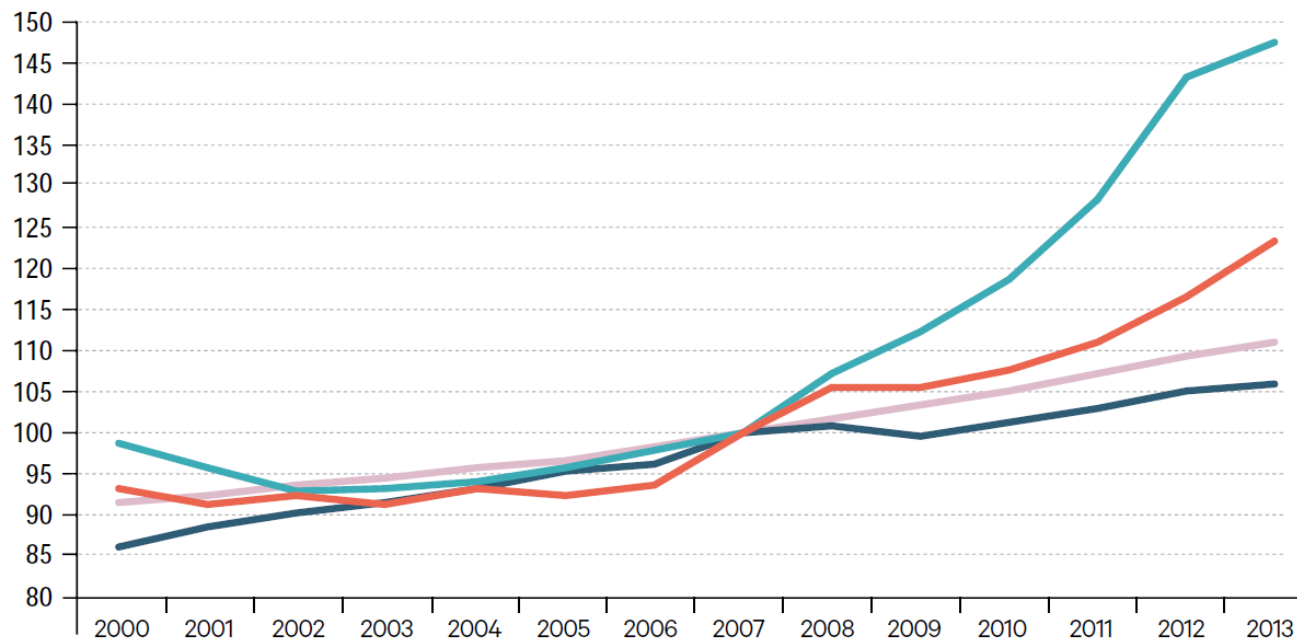
	Antall personer	Vekst 2014-2030
Asker og Bærum	227 011	28,3 %
Follo	175 221	30,5 %
Nedre Romerike	225 422	33,7 %
<u>Øvre Romerike</u>	<u>133 652</u>	<u>39,2 %</u>
Akershus	761 307	32,2 %

Kollektivtrafikken vokser mest

Prosentvis vekst større enn befolkningsøkningen
og større enn veksten i biltrafikken

TRAFIKKUTVIKLING AKERSHUS

Indeks



● Befolkning ● Biltrafikk ● Passasjerer kollektivtransport ● Vognkm

En plan for veksten

- Stadig flere vil bo i Akershus.
- Det er behov for skoletilbud og omsorgstjenester.
- Folk trenger å bevege seg – og de ønsker å gjøre det uten trengsel og kø.
- Vi må plassere fremtidens innbyggere slik at infrastrukturkostnadene ikke blir umulige - plansamarbeidet mellom Oslo, Akershus og våre 22 kommuner skal legge rammene for det.



AKERSHUS
fylkeskommune

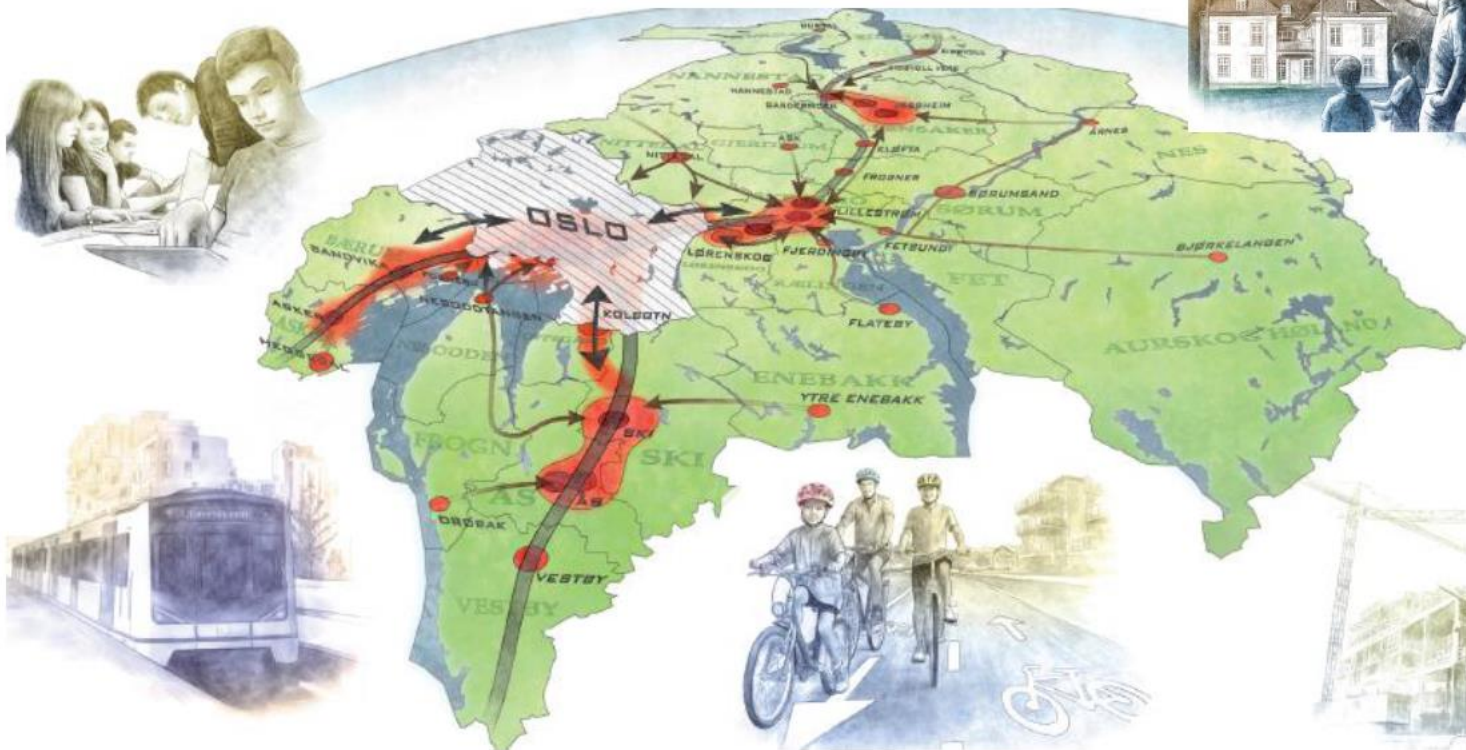


Oslo kommune

REGIONAL PLAN FOR AREAL OG TRANSPORT I OSLO OG AKERSHUS

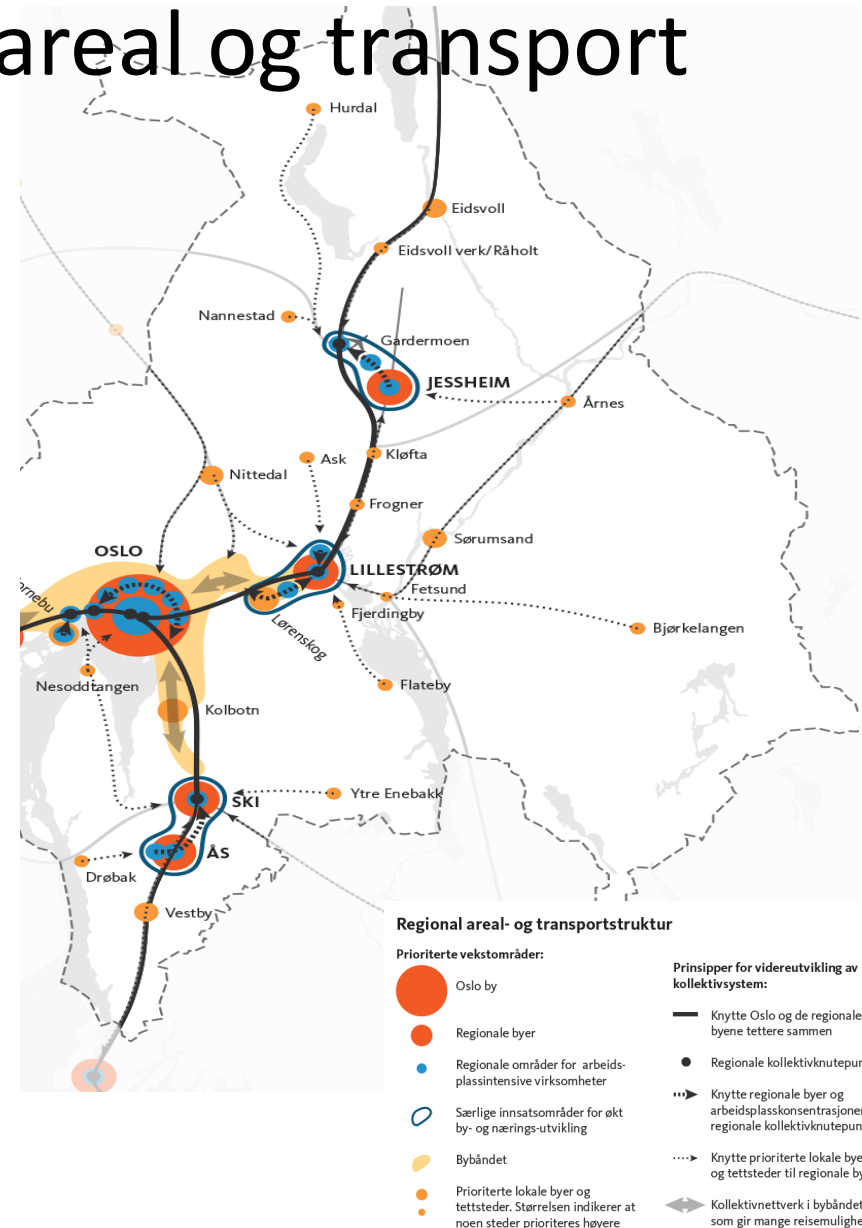
Høringsforslag. Høringsfrist 27. februar 2015

Regional planstrategi for Akershus 2017-2020 – status og veien videre



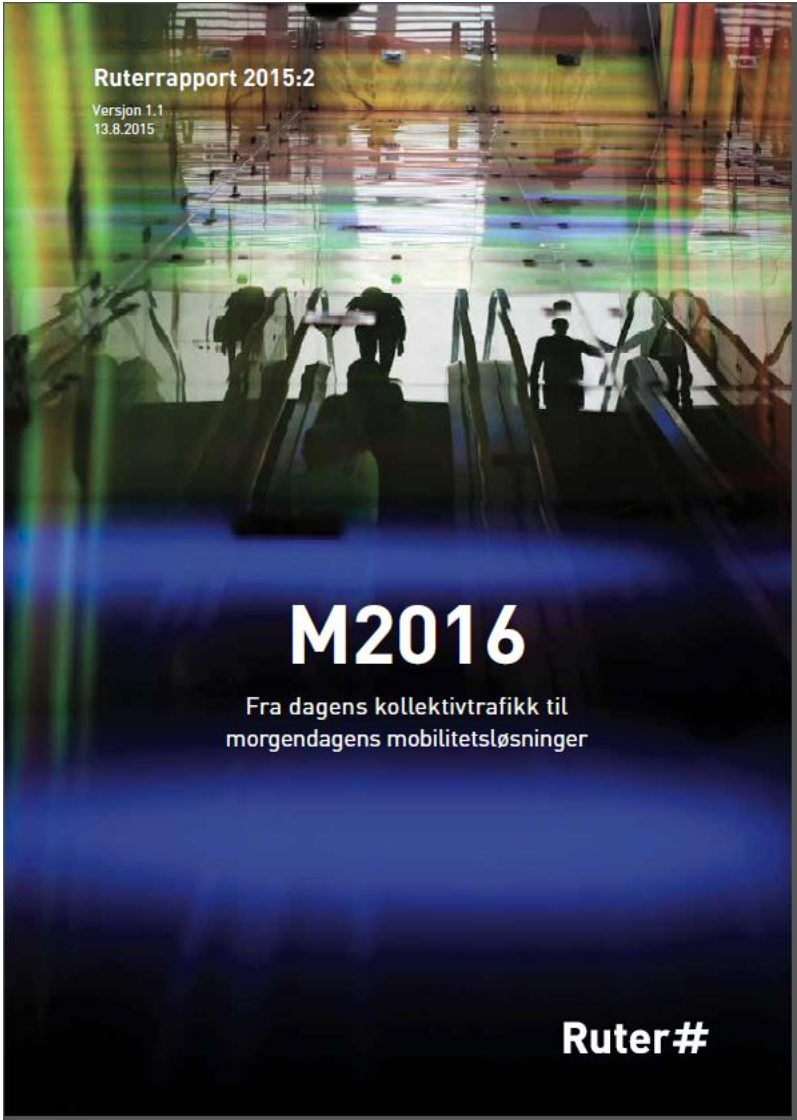
Plansamarbeidet for areal og transport

- Oslo og Akershus har 1,2 millioner innbyggere. Forventer 260 000 flere innbyggere i 2030.
- Ruter har 309 millioner reiser pr. år.
- Over halvparten av kollektivreiser i Norge skjer i Oslo og Akershus.
- Plansamarbeidet er et meget godt samarbeid mellom Oslo og Akershus om prioritering og utvikling av noen lokale byer og tettsteder i Akershus.



Samordning

- Sterkere regionale knutepunkt i Akershus for bosetting og arbeidsplasser
- Bedre samordning av statlig og regional kollektivtrafikk:
 - Jernbanen er ryggraden
 - Det regionale busstilbudet bygger opp under jernbanetilbudet
- For å lykkes med felles målsetning er det behov for:
 - mer togmateriell
 - utbygging av flere krysningsspor på sidebanene
 - utbygging av lengre plattformer på stasjonene
 - vurdere 2-etasjers tog på kort sikt ut i fra dagens plattformer og krysningsspor
 - Et sterkere samarbeid mellom NSB og Ruter vil gi smidigere og bedre håndtering av avvikssituasjoner



Ruterrapport 2015:2

Versjon 1.1
13.8.2015

M2016

Fra dagens kollektivtrafikk til
morgendagens mobilitetsløsninger

Ruter#

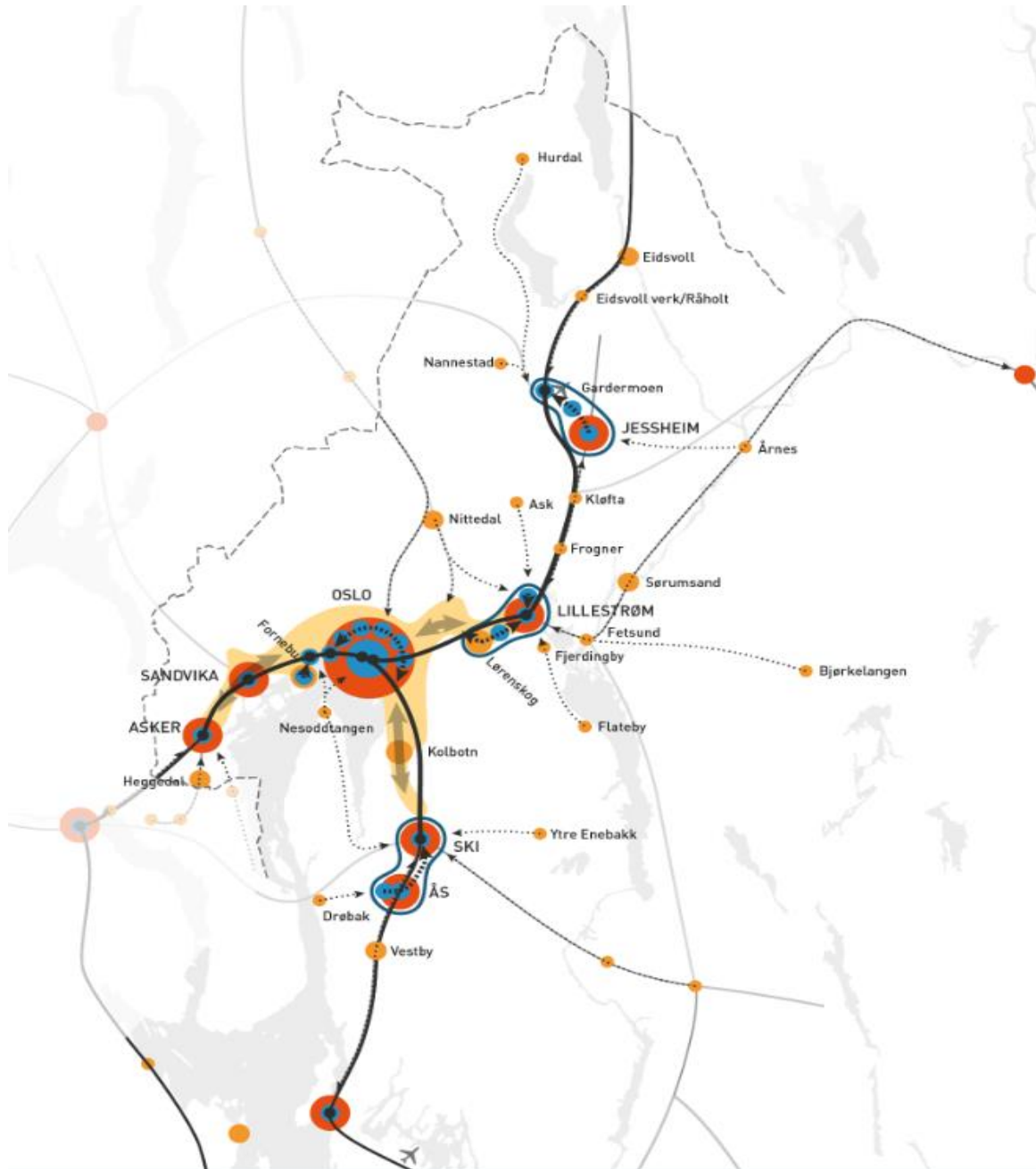
Regional areal- og transportstruktur

Prioriterte vekstområder:

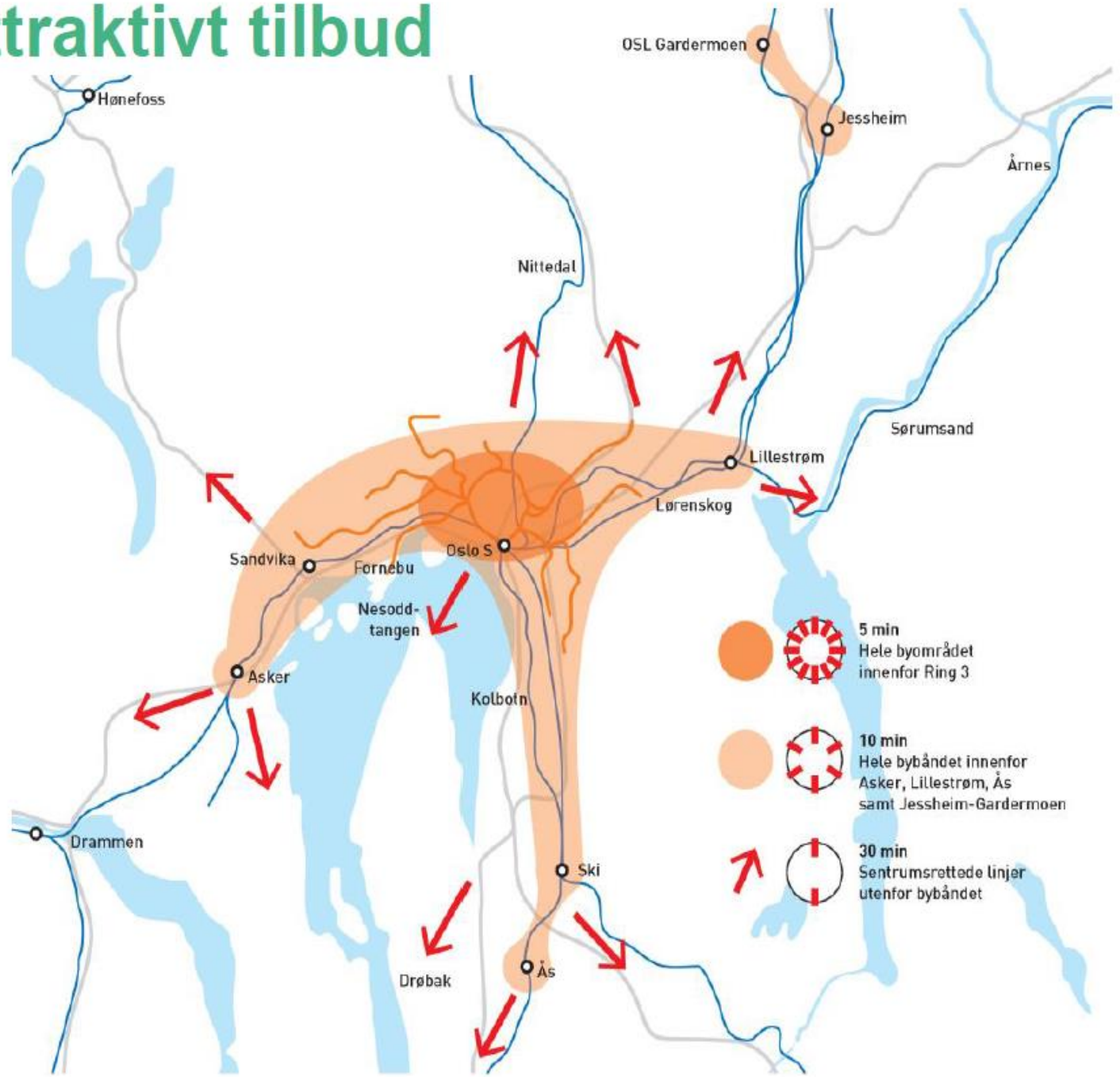
-  Oslo by
-  Regionale byer
-  Regionale områder for arbeidsplassintensive virksomheter
-  Særlige innsatsområder for økt by- og næringsutvikling
-  Bybåndet
-  Prioriterte lokale byer og tettsteder. Størrelsen indikerer at noen steder prioriteres høyere

Prinsipper for videreutvikling av kollektivsystemet:

-  Knytte Oslo og de regionale byene tettere sammen
-  Regionale kollektivknutepunkt
-  Knytte regionale byer og arbeidsplasskonsentrasjoner til regionale kollektivknutepunkt
-  Knytte prioriterte lokale byer og tettsteder til regionale byer
-  Kollektivnettverk i bybåndet som gir mange reisemuligheter
-  Flyplasser
-  Transportinfrastruktur - jernbane og vei
-  - kun vei
-  Planområdet



Et attraktivt tilbud



KVU OSLO- NAVET

Konseptvalgutredning
for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo



Ruter#



BEHOVSANALYSE

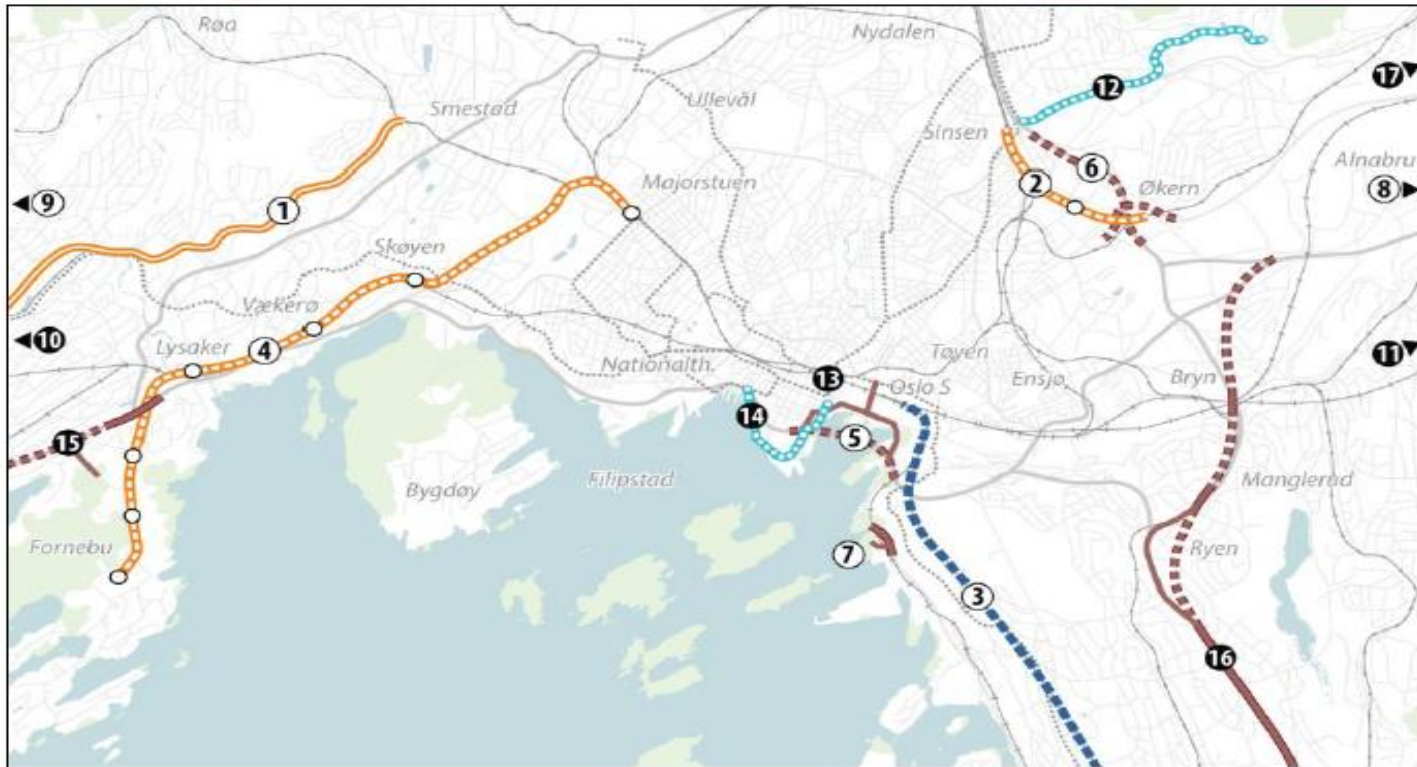
MÅL OG KRAV

KONSEPTMULIGHETER

KONSEPTANALYSE

KONSEPTVALGUTREDNING

Prosjekter som er lagt til grunn



Nullalternativ +



- Jernbane, stasjon, tunnel
- Metro, stasjon, tunnel
- Nye trikketraséer
- Veiltiltak, tunnel
- Eksisterende jernbane
- Eksisterende metro
- Eksisterende trikk
- Eksisterende vei
- Friområde, vann

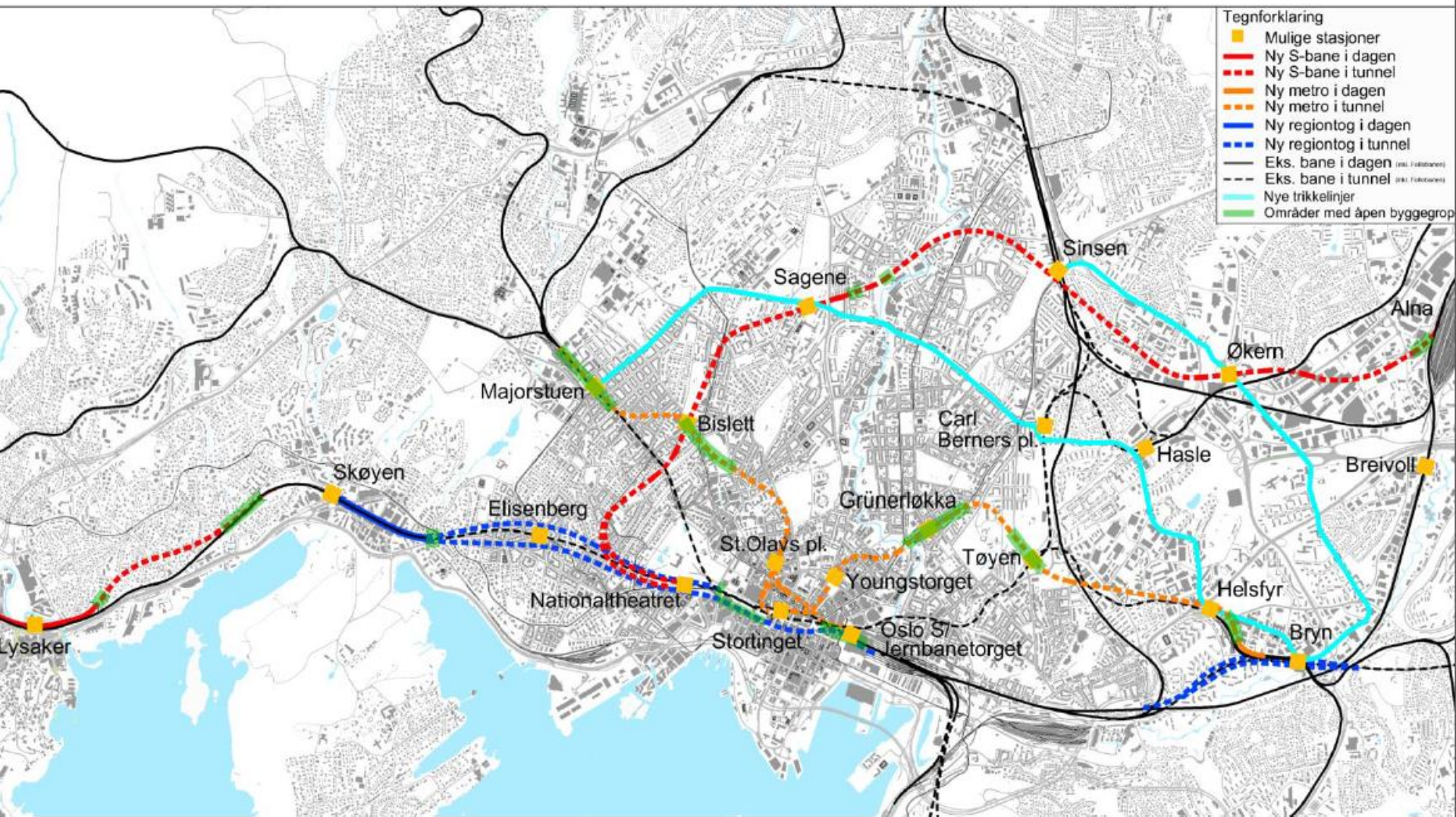
Fra Nullalternativet

- ① Kolsåsbanen
- ② Lørenbanen
- ③ Follobanen
- ④ Fornebubanen
- ⑤ E18 Bjørvika
- ⑥ Rv 150 Ulven-Sinsen
- ⑦ E18 Sydhavna
- ⑧ Rv22 Lillestrøm-Fetsund
- ⑨ E16 Sandvika-Wøyen

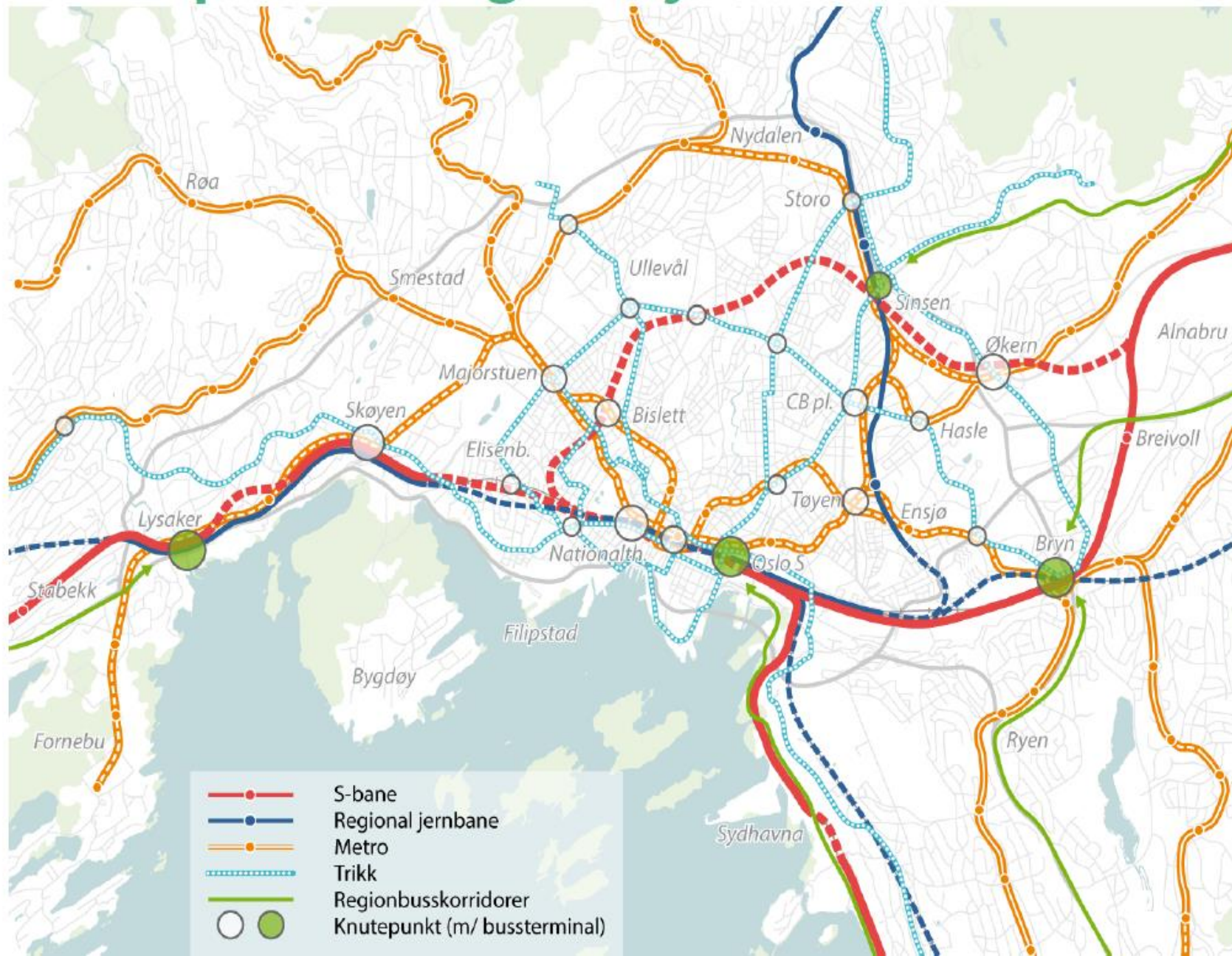
Nullalternativ +

- ⑩ Ringeriksbanen Sandvika – Hønefoss
- ⑪ Metro til Lørenskog
- ⑫ Trikk til Tonsenhagen
- ⑬ Ny bussterminal i Oslo sentrum
- ⑭ Fjordtrikken øst
- ⑮ E18 Vestkorridoren
- ⑯ E6 Manglerudprosjektet
- ⑰ Rv 4 nytt løp i Hagantunnelen

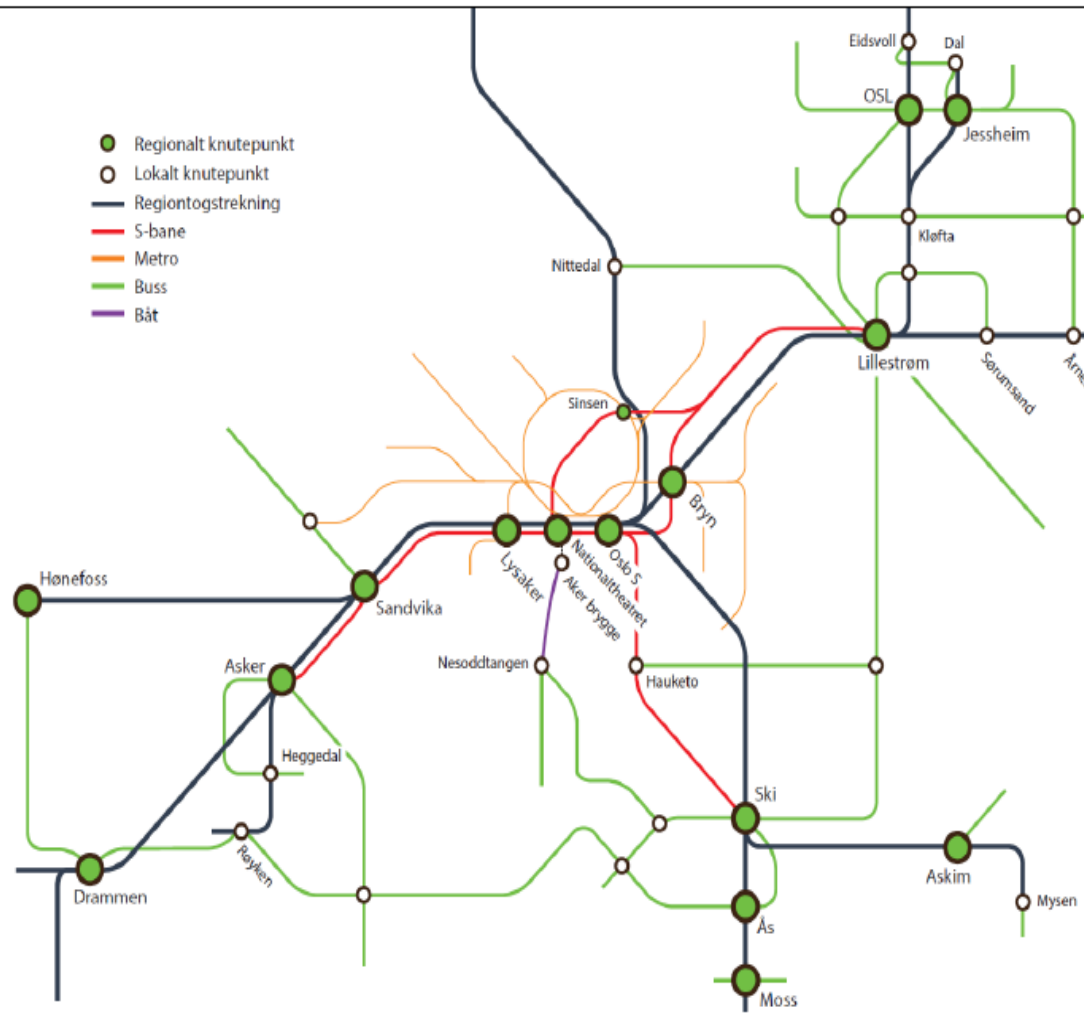
Infrastruktur bane



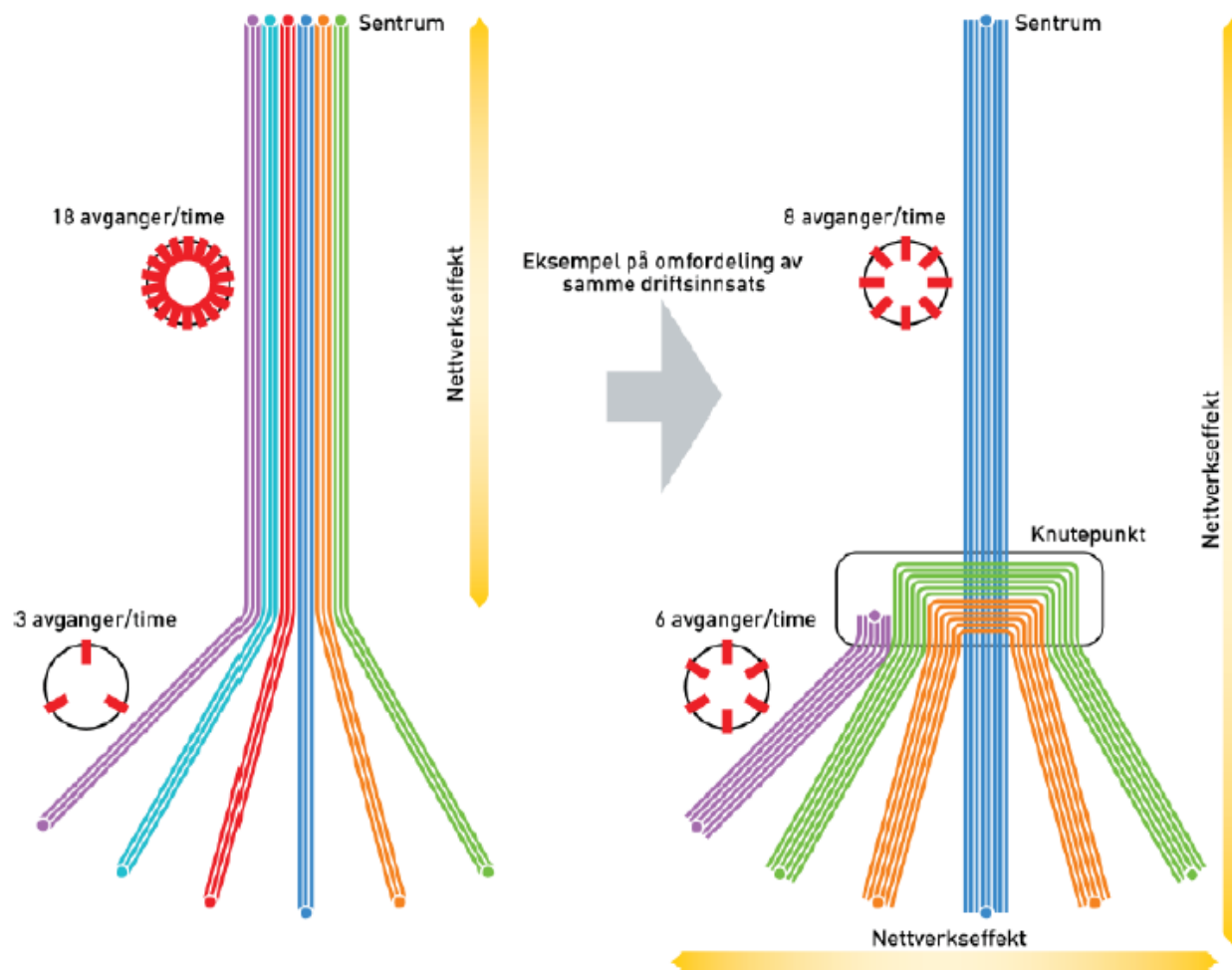
Knutepunkter og stasjoner



Et nett for hele regionen

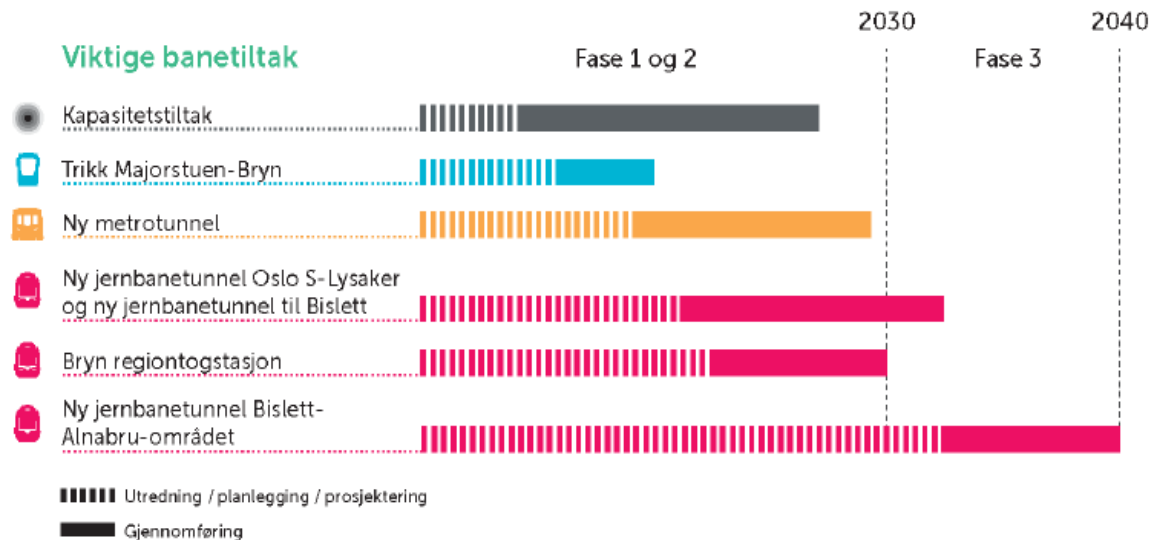


Utnytte ressurser og infrastruktur



Ruter#

En effektiv utbygging i forkant av behovet



Fase 1

Utvikle dagens kollektivsystemer best mulig fram mot 2030

- Kapasitetstiltak metro og jernbane
- Trikk Ring 2 Majorstuen–Bryn
- Tiltak for buss, trikk, gåing og sykling

Fase 2

Et moderne metrotilbud innen 2030

- Ny metrotunnel
- Knutepunktutvikling
- Byggestart for deler av jernbaneanleggene
- Ny regiontogstasjon Bryn

Fase 3

Et styrket lokal- og regiontogtilbud fram mot 2040

- Ny jernbanetunnel Oslo S–Nationaltheatret–Lysaker/Bislett
- Ny jernbanetunnel Bislett–Alnabru-området (S-bane)

FAKTA OM OSLOPAKKE 3

Hensikt

Oslopakke 3 er plan for vegutbygging, drift og utbygging av kollektivtrafikk i Oslo og Akershus. Tidshorisonten er 2008 til 2032. Målet er å utvikle et sikkert, miljøvennlig, effektivt og tilgjengelig transportsystem for en region i kraftig vekst.

Pakke

Oslopakke 3

108,00 mrd. kr

Totalkostnad

Beløpet er sum kostnader i 2013-kroneverdi for tiltak som er gjennomført siden 2008, og som er planlagt gjennomført fram til og med 2032. Tallgrunnlaget er Revidert avtale for Oslopakke 3 fra mai 2012. Tiltakene er planlagt finansiert med bompenger fra bomringen i Oslo og Bærumsringen, samt grunneierbidrag (Fornebubanen og E18 Filipstad) og midler fra Staten, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. I tillegg er det forutsatt en egen finansieringsløsning for E18 i Vestkorridoren og E6 Manglerudprosjektet, som innebærer statlige bidrag og nye bomstasjoner når nye veger åpnes for trafikk.

Nasjonal transportplan

Omtalt i NTP 2014-2023

Oppstart

2008



Oslopakke 3

Handlingsprogram 2016–2019

Forslag fra Styringsgruppen for Oslopakke 3

12. mai 2015

Transport i Oslo og Akershus



Statens vegvesen



Jernbaneverket



Oslo kommune



AKERSHUS
fylkeskommune

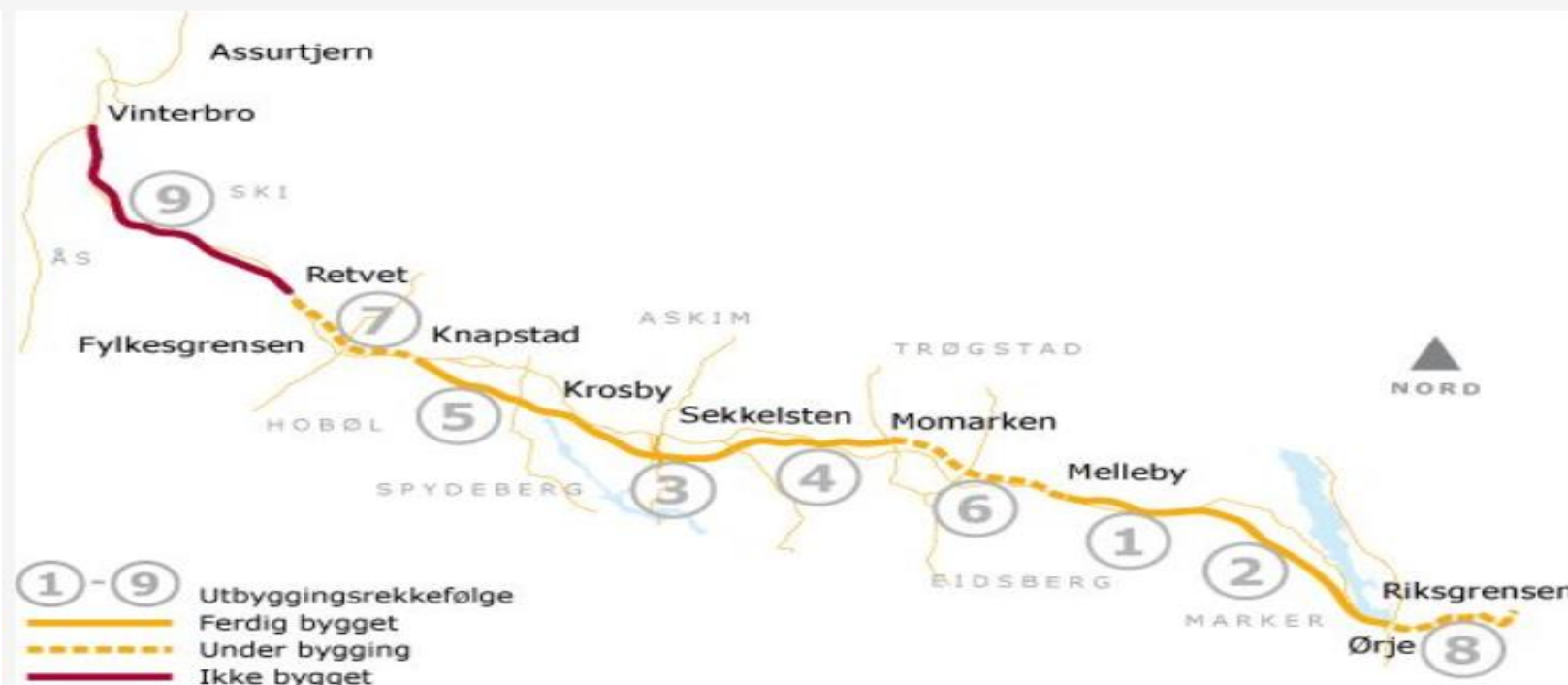


Figur: Trafikkmengder (i tellepunkter på riks- og fylkesvegnettet) i 2010. Kilde, Prosam-rapport 191.



Kart alle konsepter (Illustrasjon: Grafisk senter/Statens vegvesen)

Prosjektet går ut på å bygge ny motorveg mellom Riksgrensen og Vinterbro. Fra Riksgrensen til Momarken blir det tofelts motorveg med forbikjøringsfelter, fra Momarken til Vinterbro firefelts motorveg med midtdeler.



Prosjektets hovedmål er:

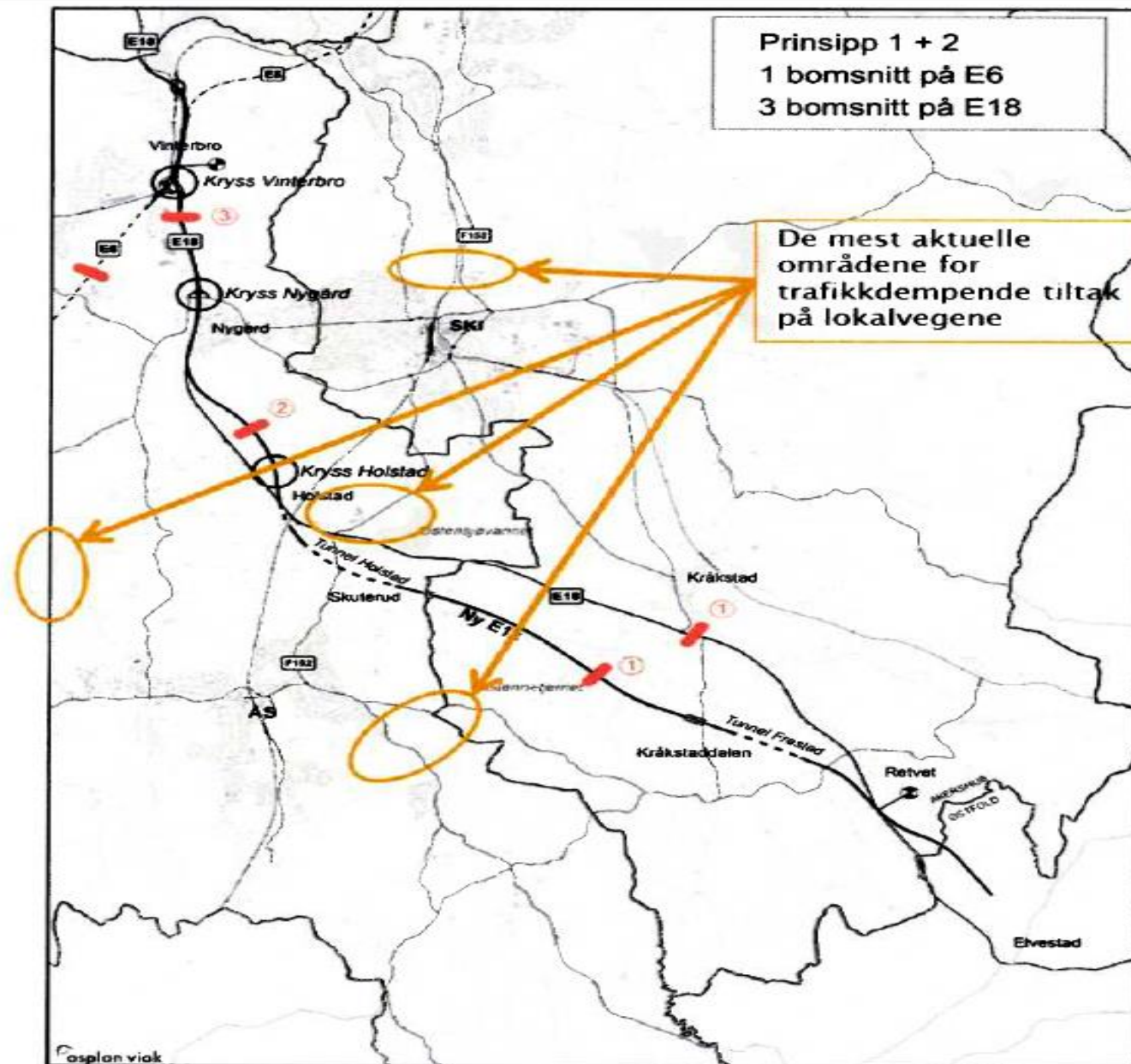
- Økt trafikksikkerhet, spesielt en nedgang i de mange alvorlige møteulykkene.
- Økt fremkommelighet gjennom økt kapasitet.
- Miljøgevinst ved at tung- og gjennomfartstrafikken ledes utenom byer og tettsteder. Slik unngår en også at denne trafikken havner i konflikt med lokaltrafikken.

Eksisterende E18 vil inngå i lokalvegsystemet, men knyttes til nye E18.

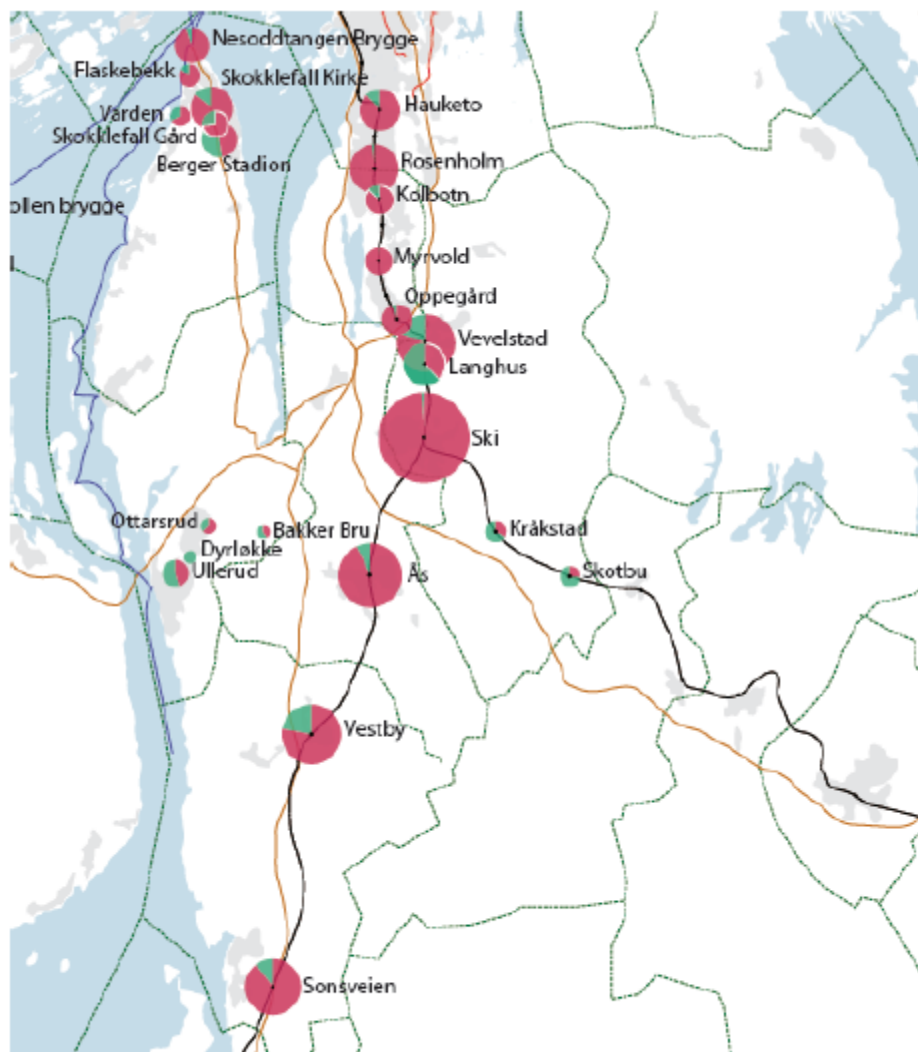
Totale lengde blir ca. 70 km.

E18 Vinterbro - Østfoldgrense

- 100% forskuttering av fylkeskommunen.
- Statens bidrag kommer i neste NTP periode.
- Kostnadene er høye og med dagens fordeling mellom stat og bompenger blir det høy trafikklekkasje.
- Dette krever omfattende avbøtende tiltak i både Ås og Ski.
- Statlig bidrag bør økes for å få reduserte takster.

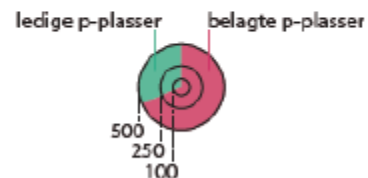


Figur 4: Områder på sidevegnettet der det må vurderes tiltak for å redusere trafikklekkasjen fra E6 og E18.

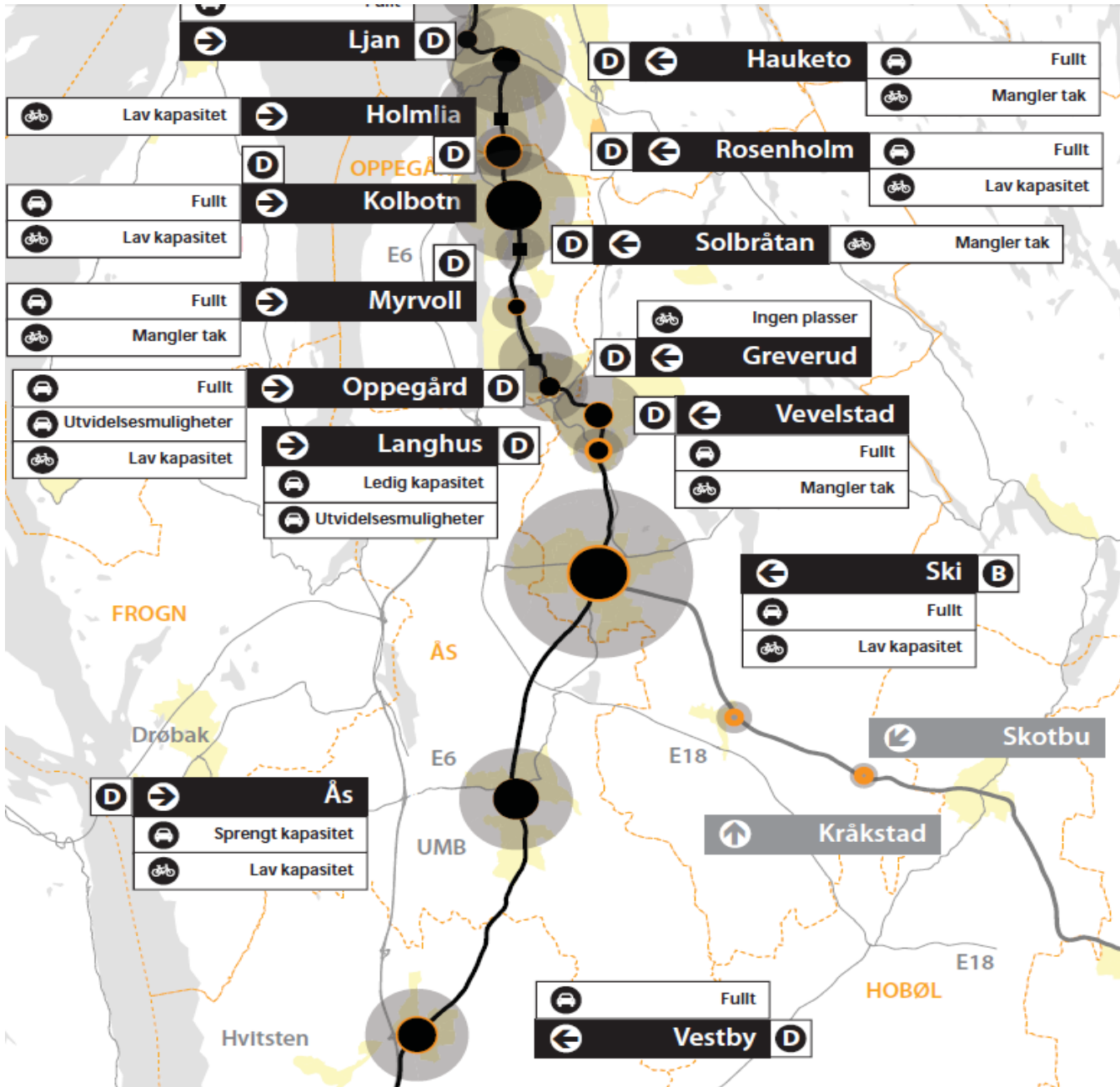


Fordeling av innfartsparkering for bil. Sirklenes størrelse angir antall plasser, grønn farge viser andel ledige plasser. Figuren er basert på en registrering foretatt på hverdager (mandag-torsdag) i perioden november 2012 til februar 2013. Kilde: TØI 2013.

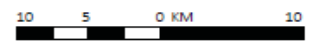
Innfartsparkering i Oslo er ikke inntegnet og kommer i tillegg: Hauketo st. (100), Ljan st. (40), Grorud st. (40) og noen mindre anlegg ved metrostasjoner. P-anleggene i Oslo er stort sett fulle.



Figur Innfartsparkering i Sørkorridoren, antall plasser og belegg, per høst 2012.



Tegnforklaring



- Jernbane
- Hovedveinett
- Kommunegrenser
- Vann



- Ant. påstigende (500)
- Parkeringsplasser
- Parkerte biler

Konseptvalgutredning Østre linjes forbindelse mot Oslo
Hovedrapport





Figur 7-2: Alternativt konsept 1, planskilt påkobling sør for Ski stasjon. Stiplet linje indikerer skjæring.

Behov for nye hensettingsanlegg på følgende steder (17 steder) :

Korridor 1:

Lillehammer/Hove, Hamar, Lillestrøm/Dal/Eidsvoll og Kongsvinger

Korridor 2:

Ski, Mysen, Moss, Fredrikstad/ Sarpsborg

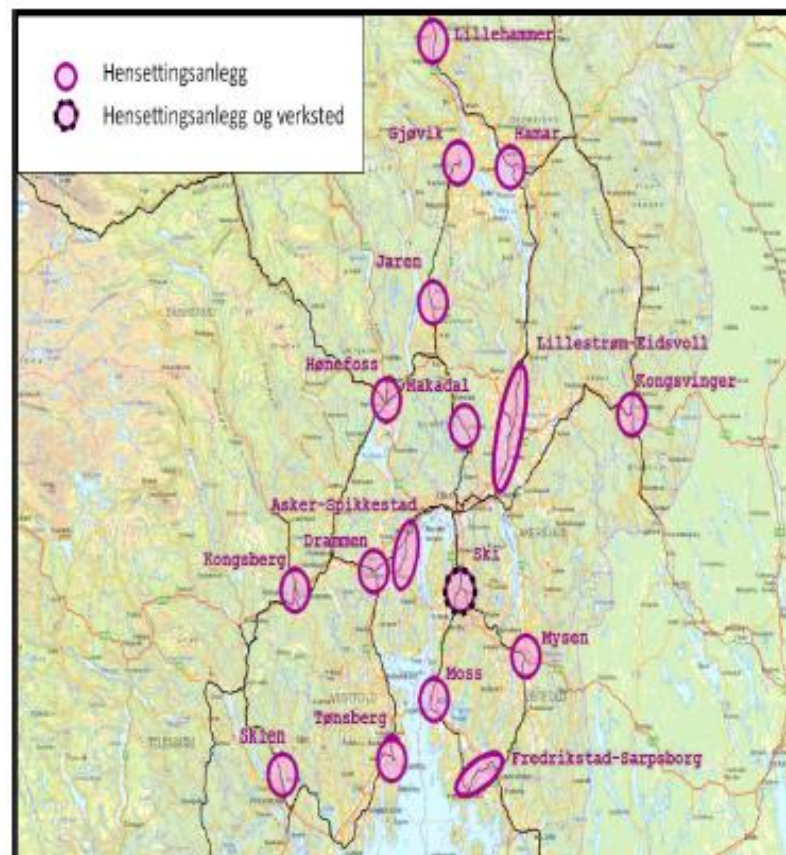
Korridor 3:

Asker/Spikkestad, Drammen, Kongsberg, Tønsberg, Skien og Hønefoss

Korridor 4:

Gjøvik, Jaren, Hakadal

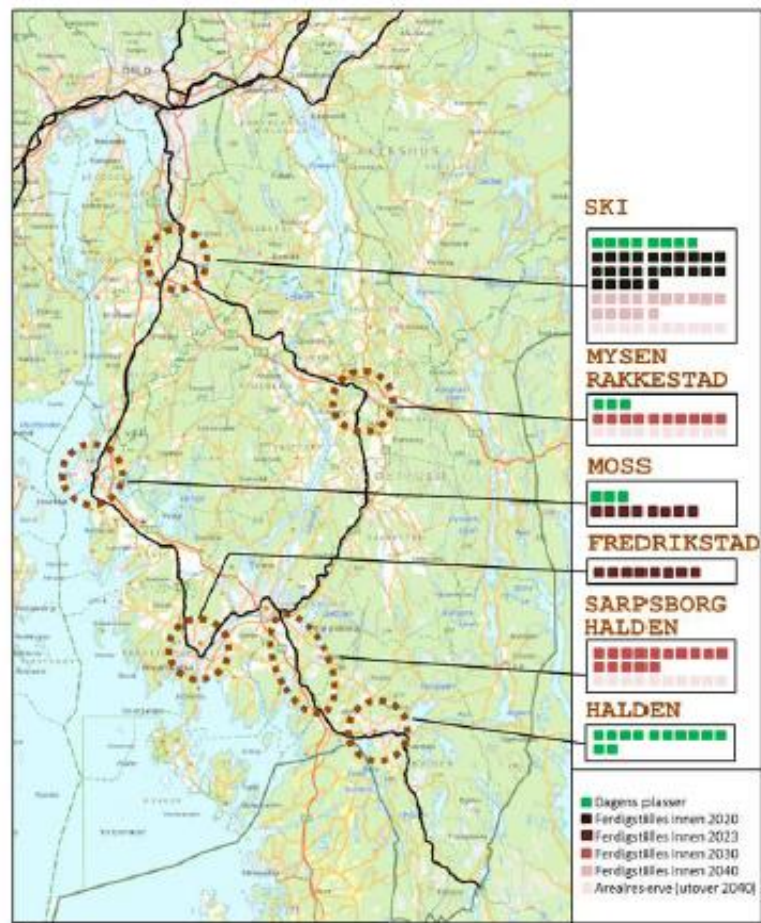
Behov for nytt verksted ved Ski - samlokaliseres med hensetting

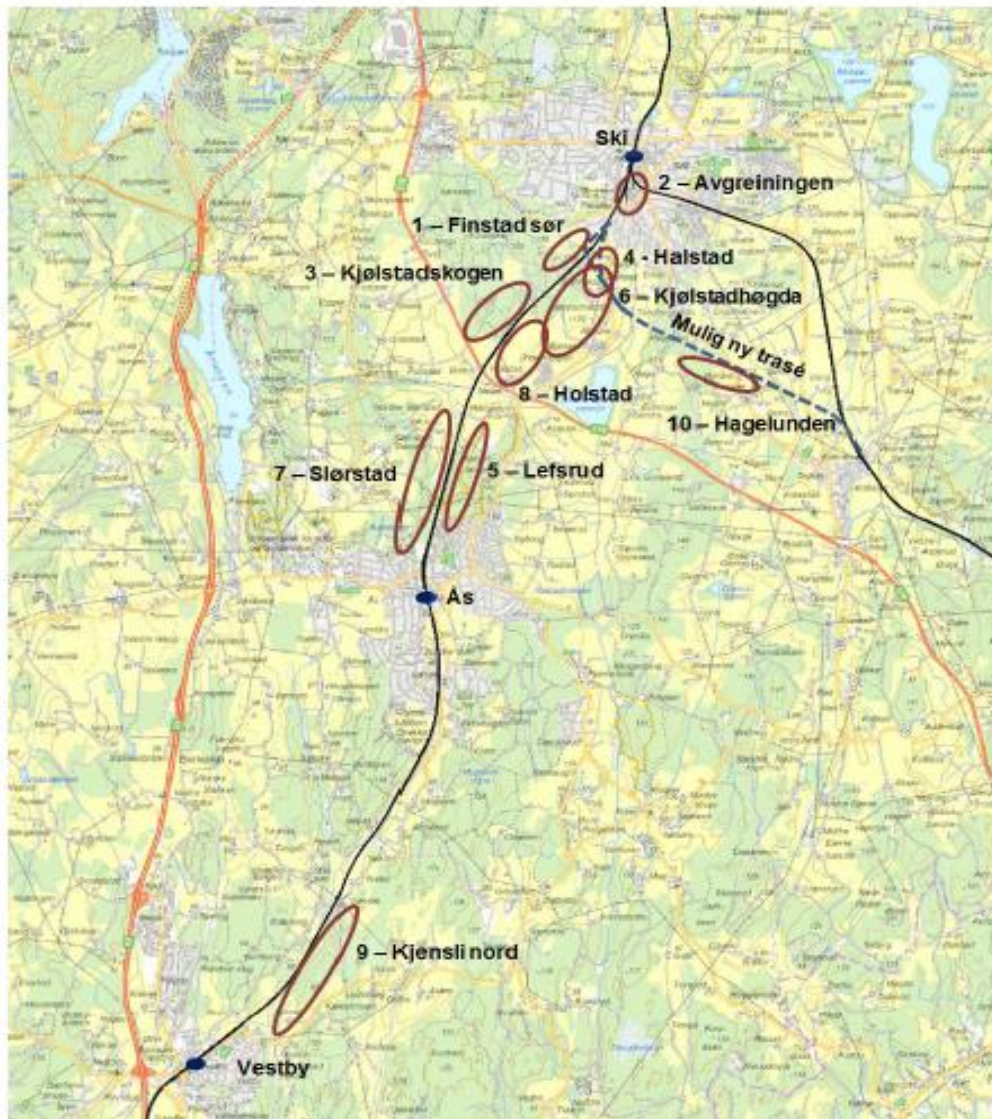


Behov korridor 2 (øst)

Dagens situasjon [antall plasser]		Behov for nye hensetningsplasser [antall plasser]				
Stasjon		2020	2023	2030	2040	Utover 2040
Ski	8	25	(30)		15 + (15)	10
Kolbotn	0					
Moss	3		8			
Mysen	3			10		10
Rakkestad	0					
Halden	12			15		10
Fredrikstad	0		8			
SUM	26	25	16 + (30)	25	15 + (15)	30

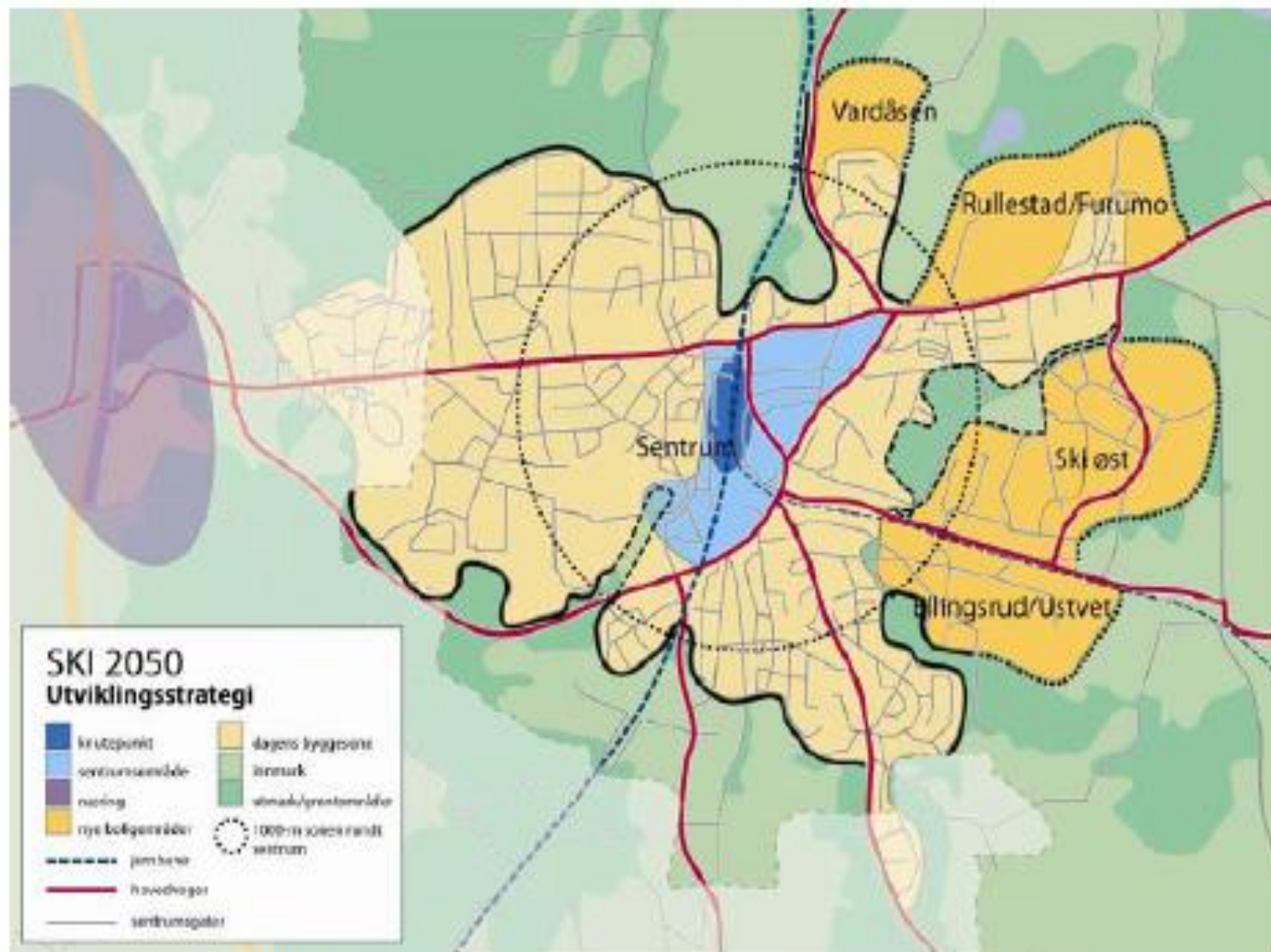
Tabell: Antall hensetningsplasser - dagens situasjon og identifisert fremtidig behov (behov fjerntog i parentes).



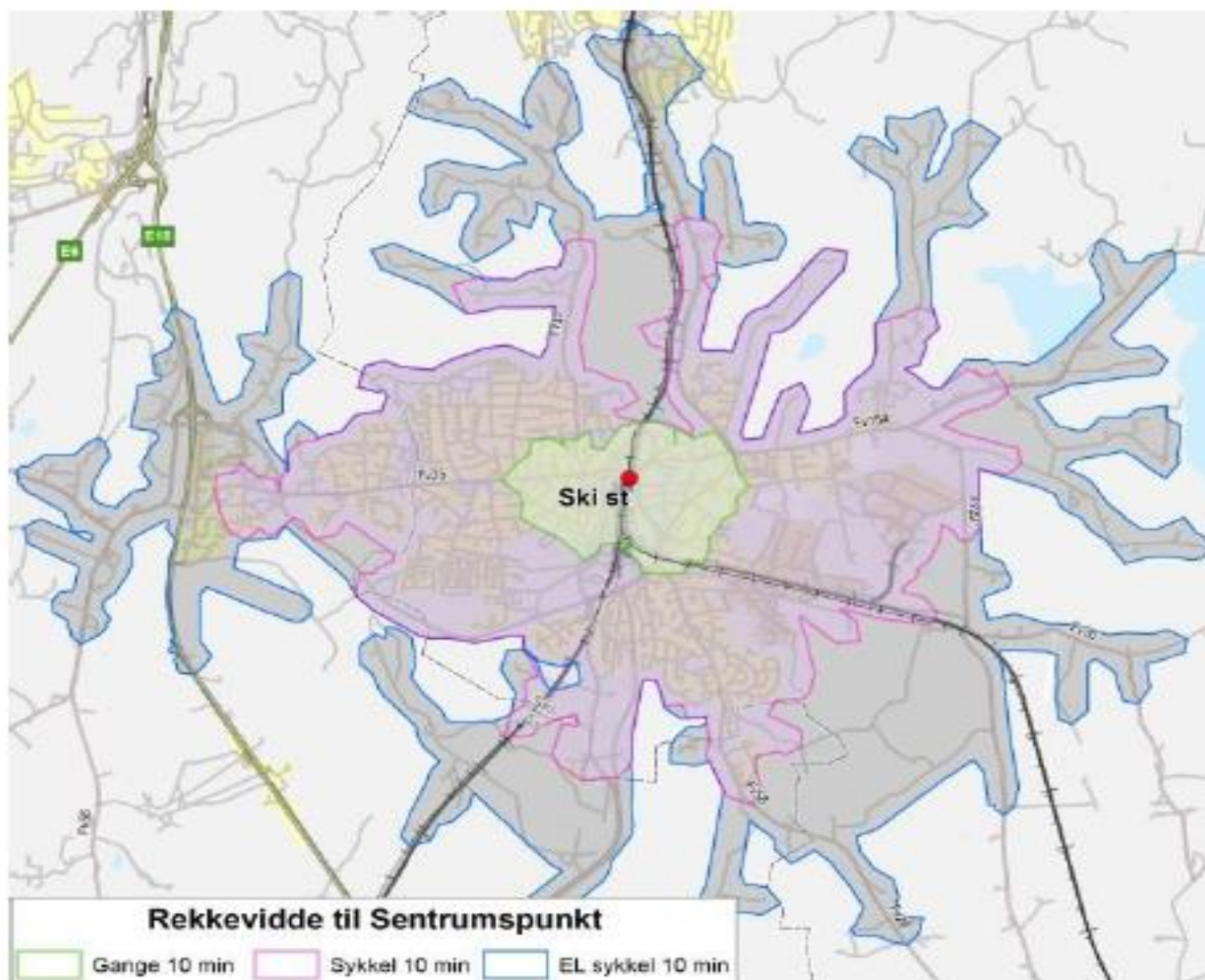


Alt.	Navn	Avstand	Størrelse (basert på foreslåtte avgrensninger)
1	Finstad Sør	1,0 km sør	50 daa
2	Avgreiningen	0,3 km sør	40 daa
3	Kjølstadskogen	3,2 km sør	170 daa
4	Halstad	1,0 km sør	120 daa
5	Lefsrud	4,5 km sør	220 daa
6	Kjølstadhøgda	2,0 km sør	400 daa
7	Slørstad	4,5 km sør	270 daa
8	Holstad	3,2 km sør	180 daa
9	Kjensli Nord	11,5 km sør	170 daa
10	Hagelunden	4,3 km øst	260 daa

2020: 55 plasser + verksted
 2027: 20 plasser
 2040: 15 plasser
 <2040: 10 plasser (arealreserver)



Figur: Fra Ski 2050.



Figur: Rekkevidde med 10 min gåing og sykling fra Vestby stasjon, moderat hastighet. SVRØ, 2016.

Østlandets Blad 03.11.14:



Trafikknutepunkt: Fylkesrådmannen ønsker seg en skoletomt i umiddelbar nærhet av Ski stasjon. Saken skal opp til politisk behandling i fylket i desember.(Bildet er tatt høsten 2013)foto: Christian Clausen

Vil bygge stor videregående skole nær Ski stasjon





170 mm



Figur: Visualisering av mulig utvikling av kontorbedrifter i området vest for jernbanen, fra områdeplanen for Ski sentrum.

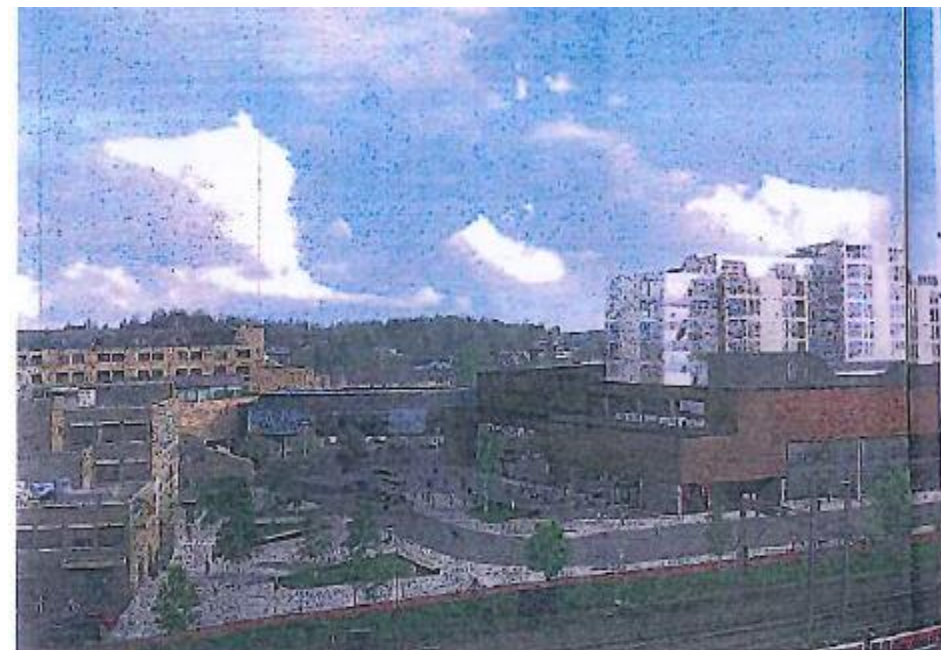


FOTO: ØYVIND HANSEN/NTB, PROJEKTLEDER ROM EKEBLOM, FOR FOLK FLEST AKTER ÅR 15 SITTETIPS PÅ DET NYE FORNINGSLOKAL.



APRIL OG OPPHOLD I DET NYE TORG I TRONDHØJEM. BILAN PÅ HANDELSSTRÅKET ER FJERNET FOR I DEN NYE TORG.

SIK STORSENTER: ROM Ekeblom håper på prosjektet kan stå ferdig til folkeblom i januar, men det forventes at stå går på slutten.

Ønsker seg mer liv sentrum

Foreslår nytt jernbanetorg og utvidelse av senteret

ROM Ekeblom og Thon ønsker torg framfor venteplass for buss.

SIK SENTRUM

ROM Ekeblom og **Thon** foreslår et nytt jernbanetorg mellom de eksisterende og nye bygninger. Her er det mulighet for å etablise et godt og aktivt bytorg med gode solforhold og utsiktsforhold. ROM og Thon foreslår en jernbanestasjon for bygget som i sentrumsplanen strøker seg nord for hoveddriftsgangen til stasjonsstrøket, hvor den gamle delen bygges over arealer med høy kvalitet på byggingen.

– Vi vurderer at et slikt sentrum kan bidra til å etablere attraktive arealer. Slike overbygde arealer er i praksis de beste områdene på våre breddegrader, mener

Johan Golden, prosjektleder i ROM Ekeblom.

Det foreslås videre å åpne opp stasjonsområdet mot nord og sør, strøker mot vest, og kombinere byggingen langs på trossen av den nye delen til et nytt jernbanetorg. Termisk og byggingstilstandsplasser (venteplass) for buss og arealer for buss loggingsdecks.

Planlagt er nå sendt inn til kommunen.

Allerede i april akter ROM utarbeidelse av plan for ROM Ekeblom og klar Thon gruppen. I de planene vil det en lang gang- og sykkelstier over jernbanen og en 10 etasjes blokk, hvor jernbanestasjonen er foreslått.

– Folkegruppen for et gang- og sykkelstier er nå sendt inn til kommunen.

Fem kjemper om kontrakt

En stor og viktig kontrakt er nå på vei ut av døren for de fem største kontraktene om å levere utrustning til de fem største kontraktene i Norge. De fem største kontraktene er: 1. Norge, 2. Norge, 3. Norge, 4. Norge, 5. Norge. De fem største kontraktene er: 1. Norge, 2. Norge, 3. Norge, 4. Norge, 5. Norge.

brøen er ferdig, og at utbyggingen vil bli ferdig i april akter ROM utarbeidelse av plan for ROM Ekeblom og klar Thon gruppen. I de planene vil det en lang gang- og sykkelstier over jernbanen og en 10 etasjes blokk, hvor jernbanestasjonen er foreslått.

– Det er det ingen tvil om, hvor gode, fort og fort er dette et prosjekt som er

realiserbar. Det er mange faktorer som må stå for å lykkes. De faktorene mener vi er til stede i dette forslaget. Den første faktoren er at vi ikke skal stå på bakken, og da blir også prosjektet bedre, fortaler Golden.

– Utvidelsen av senteret åpner opp for muligsten for

100 nye boliger med oppholdsarealer på tross av sentrumutvidelsen.

– Hva skjer med alle parkeringsplassene som forsvinner i utvidelsen av senteret?

– Den foregår helt annerledes på vestkanten eller vil det legges i parkeringsplasser til sentrumet. Til tross for fullt utnyttet

Jernbanestasjonen er god, mener prosjektleder Golden.

– No er godt kjent med prosjektet her.

– Ja, de er gode.

– Vi står på det opp til politikerne å avgjøre om dette er et prosjekt de ønsker at vi skal gå videre med. Vi håper å bli det viktigste i dette.

Prosjektet er på hele 20-30.000 kvadrattimer og vil koste flere hundre millioner.

Ordfører: - Positivt

Ordfører i Sik, Torv Moflag, er positiv til etablering av et nytt torg i Sik.

– Det er positivt at Sik senteret vil åpne seg mer mot byen. I tillegg til planene for området ved jernbanen, åpner også Sik opp sentrumet og bidrar til å gjøre sentrumet mer aktivt og mer livlig. Dette er et positivt signal for utviklingen i Sik.

Møt Johan Golden og Atle Antonsen

Tirsdag 15. desember kl. 18:00-19:00

Da signerer sin nye bok **Nybylle på Prins** hos Norli Ski.

NYBYLLE PÅ PRINS

norli

K.A. Rasmussen

Nordens største edelmetallforhandler. Lever raskt! Nå er prisen på gull og sølv lukrativ!

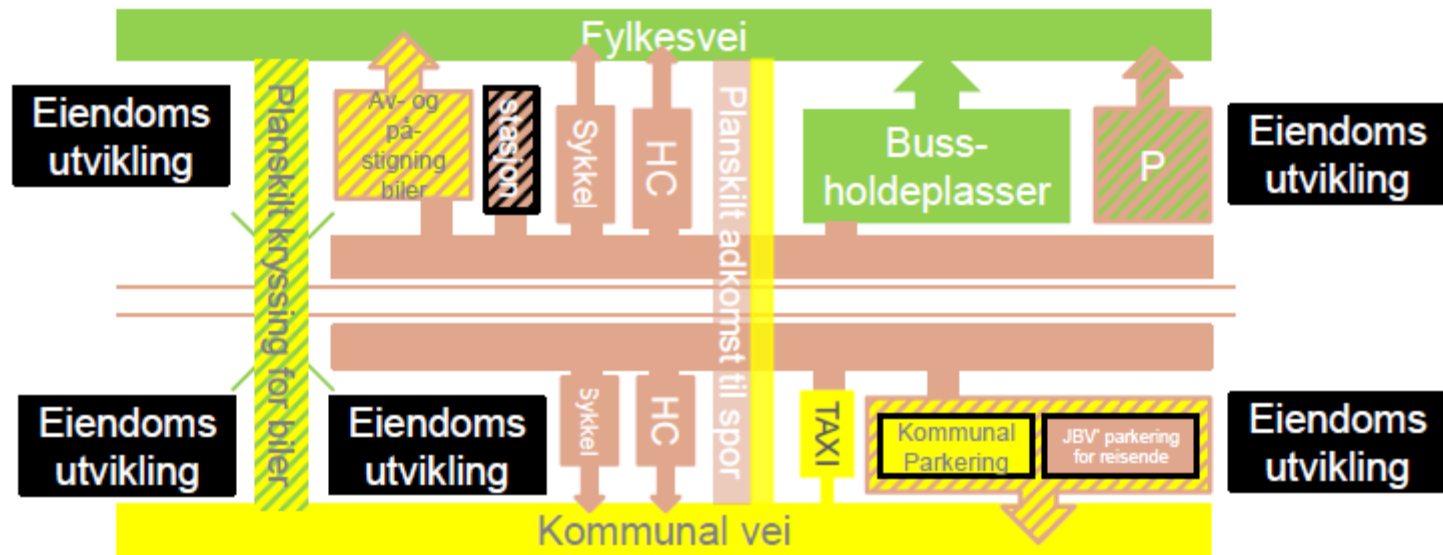
A selge gull og sølv har spidde gitt mer fortjeneste for våre kunder enn nå.





Vi vil gjerne hjelpe til gjeldende på 1 dag.

Besøk oss, og vi er tilgjengelig på tlf. 1100 10 10 10.

For mer info: www.karasmussen.no

Typisk ansvarsdeling i et knutepunkt med jernbane

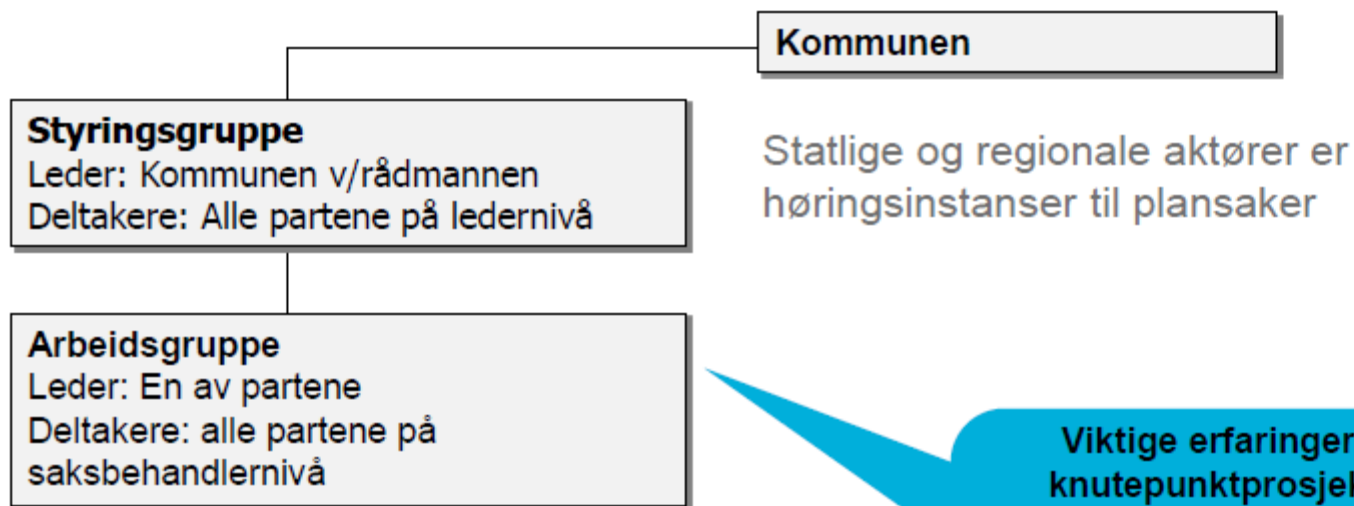


-  Jernbaneverket
 -  Kommunen
 -  Fylket/statens vegvesen
 -  Rom/ private eiendomsutviklere
- Skravert: ulik praksis

Aktørenes roller i knutepunktutvikling

Knutepunktprosjektet: Utvikle planer for kollektivknutepunktet som grunnlag for gjennomføring

Kommunen som planmyndighet, bl.a. ansvar for overordnede planer, planbehandling, byutvikling og kommunalt vegnett



Viktige erfaringer fra knutepunktprosjekter:
Likeverdighet
pådriverrolle
Eierskap, involvering, tett dialog, alle er med på beslutningene

Aktørenes roller i knutepunktutvikling

Ansvarsområder, mandater og virkemidler avgjørende for rollene

Interesse-område	Part	Ansvar/virkemidler
Utforme trafikkert knutepunkt	Kommunen	<ul style="list-style-type: none">■ Kommunal infrastruktur■ Lokal by-/tettstedsutvikling
	Fylkeskommunen	<ul style="list-style-type: none">■ Fylkesvegene med tilhørende infrastruktur■ Løyvemyndighet for kollektivtransport■ Utvikling og finansiering av kollektivtransport (gjennom adm.selskap der det er opprettet)
	Statens vegvesen	<ul style="list-style-type: none">■ Riksvegene med tilhørende infrastruktur■ Sektoransvar for vei og veitrafikk på tvers av sektor, uavhengig av hvem som har primæransvar
	Jernbaneverket	<ul style="list-style-type: none">■ Jernbaneinfrastruktur■ Publikumsfunksjoner på stasjoner og stasjonsområder, bla venterom, publikumstilbud, adkomstarealer, parkering sykkel og bil
	NSB	<ul style="list-style-type: none">■ Persontogtilbud
	ROM Eiendom	<ul style="list-style-type: none">■ Eier stasjoner og stasjonsområder, utleie til JBV og kommersielle publikumstilbud■ Knutepunktutvikling for å støtte NSBs kjernevirksomhet innen transport
	Busselskap	<ul style="list-style-type: none">■ Gi innspill til infrastruktur
Fortetting, By-/tettstedsutvikling	Eiendomsutviklere (inkl ROM), grunneiere	<ul style="list-style-type: none">■ Utvikle bebyggelse og uteanlegg i og rundt knutepunktet
	Kommunen	<ul style="list-style-type: none">■ By- og tettstedsutvikling/fortetting i og rundt knutepunktet

Takk for oppmerksomheten !