





00A	Godkjent	30.10.2018	JUA/SO	SO	AV
00A	Til godkjenning	23.03.2015	MC	MC	
		Dato	Utarb/Kontr. av	Godkj. av	Godkj. Kunde
Tittel:		Antall sider:			
Alnabru Fase II Delrapport 02 Interessentanalyse		44			
		Produsent:			
		Prod.dok.nr.:		Rev:1	
Planfase: Utredning		Prosjekt nr.: 21007108			Revisjon:
 Jernbane- direktoratet		Dokumentnummer: 201700055-23			

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

I 2008-2009 ble det gjennomført en utredning om utvikling av Alnabruterminalen, der en stor fire-trinns utbygging av terminalen ble anbefalt. Umiddelbart etter utredningen var ferdig, startet arbeidet med en hovedplan for det første byggetrinn – Byggetrinn 1. Denne ble ferdigstilt i 2011. Både hovedplan og utredningen ble deretter underlagt ekstern kvalitetssikring, der forventet kostnad for Byggetrinn 1 ble anslått til 13,6 mrd. 2010-kroner.

Effekt målet i utredningen og hovedplanen innebar at terminalen skulle håndtere 1 mill. TEU per år (ca. dobling av dagens volumer) innen 2020 og 1,5 millioner TEU per år innen 2040. Iht. den eksterne kvalitetssikringsrapporten var prognoser for fremtidig vekst ambisiøse og kunne utelukke mer samfunnsøkonomisk lønnsomme alternativer. Regjeringen vedtok ikke å gå videre med prosessen, og daværende Jernbaneverket (JBV) fikk 11. november 2012 i oppdrag fra Samferdselsdepartementet (SD) om på ny å utrede en videre utvikling av Alnabruterminalen.

I oppdragsbrevet fra Samferdselsdepartementet til Jernbaneverket fra november 2012 er det bestilt en utredning for både kortsiktige og langsiktige tiltak for Alnabruterminalen, herunder tiltak for å sikre både driftsstabilitet i terminalen og å legge opp til en økning av kapasiteten i tråd med etterspørselen. Utredningsarbeidet ble organisert i to faser:

- **Fase 1** – utredning av **straktiltak** for å bedre driftsstabiliteten- og effektiviteten i terminalen. Fase 1 - utredningen ble gjennomført av Jernbaneverket i 2014, og ga en prioritert liste med straktiltak. Straktiltakene planlegges gjennomført fra 2015 til og med årsskiftet 2019/2020.
- **Fase 2** – utredning av **framtidig konsept** for utviklingen av terminalen, herunder utbyggingsløsninger som legger til rette for en mer trinnvis kapasitetsøkning som er mer i takt med etterspørselen.

Fase 2-oppdraget startet opp i 2015 og besvares i denne utredningen.

Denne delrapporten om interessentanalyse inngår sammen med flere delrapporter og hovedrapport i Jernbanedirektoratets (JDIR) utredning om «Videre utvikling av Alnabruterminalen, Fase 2».

Fase 2-oppdraget ble startet opp som et prosjekt i Jernbaneverket. Etter at Jernbaneverket ble nedlagt 1. januar 2017 ble prosjektet videreført i Jernbanedirektoratet. Der relevant benyttes fortsatt begrepet Jernbaneverket (JBV), der en omtaler tiltak og status i perioden til og med desember 2016.

Delrapporter i Alnabru fase 2¹

R00 Hovedrapport
R01 Status og dagens situasjon
R02 Interessentanalyse
R03 Oppsummering verksted 1
R04 Behovsanalyse
R05 Mål og krav
R06 Oppsummering verksted 2
R07 Driftskonsept konseptanalysen
R08 Mulighetsrom og siling
R09 Kostnadsestimat konseptanalysen
R10 Usikkerhetsanalyse konseptanalysen
R12 Kapasitetsanalyse konseptanalysen
R13 Konseptanalyse
R14 Arealbehov
R15 Driftseffektivitet konseptanalysen

¹R11 Samfunnsøkonomisk analyse inngikk opprinnelig i prosjektet, men analysen utføres som en del av KVV Godsterminalstruktur i Oslofjordområdet.

Innholdsfortegnelse

1 Innledning	6
1.1 METODE	8
1.2 INNDELING AV INTERESSEENTER	9
1.3 KORT OM TERMINALFUNKSJONER	10
2 Interessentanalyse	12
2.1 PRIMÆRE INTERESSEENTER	12
2.2 SEKUNDÆRE INTERESSEENTER	23
2.3 ØVRIG INTERESSEENTER	26
3 Behovskonflikter og vurdering	38
4 Oppsummering	42

1 Innledning

Prosjekter utvikles ikke i et vakuum; i stedet påvirkes de av og må forholde seg til sine omgivelser. Et sentralt verktøy for å hensynta dette i prosjektplanleggingen og konseptvalgfase er interessentanalysen (IA), som identifiserer hvem som direkte eller indirekte berøres av tiltaket og deres interesser i forbindelse med dette. IA gir samtidig et bilde av risiko og muligheter for prosjektet, for derigjennom å bidra til å utforme gode konsepter.

Interessentanalysen er følgelig en sentral og integrert del av behovsanalysen, der hensikten med øvelsen primært er:

- Identifisere hvem som direkte og indirekte berøres av prosjektet, og kartlegge deres forventninger, behov og ønsker
- Legge grunnlag for å finne gode løsninger for prosjektet, dvs. både å velge rett konsept ut fra en analyse av de behov som foreligger samt å finne frem til konsepter og løsninger som reduserer gjennomføringsrisiko og bidrar til bedre gevinstrealisering
- Identifisere særlige områder eller temaer som kan bli problematiske, og innrette tiltak mot disse (eksempelvis kompenserende tiltak, informasjonstiltak, preventive tiltak osv.)
- Identifisere potensielle grensesnitt og avhengigheter i prosjektet til andre pågående / forestående prosjekter eller prosesser
- Legge et grunnlag for å utarbeide kritiske suksessfaktorer til prosjektet

Et øvrig moment er at utformingen av en interessentanalyse innebærer involveringsaktiviteter med de mest sentrale interessentene. Dette har i seg selv en egenverdi ved å informere om prosjektet, lytte til og diskutere innspill og innvendinger, samt i den grad mulig forankre behov og, senere, løsninger.

Likevel kan ikke ethvert innkomment ønske nødvendigvis overføres som et prioritert behov for prosjektet. Politikktutforming er å prioritere, og fastsettelse av det prioriterte behovet for prosjektet – sammenfattet i det prosjektutløsende behovet i delrapport 04 *Behovsanalysen* – må bygge på helhetlige vurderinger og avveininger fra prosjektets og, til syvende og sist, ansvarlige myndigheters side. Et sentralt premiss for denne helhetlige vurderingen er likevel en grundig og dekkende interessentanalyse.

Forhold til øvrige delrapporter

Interessentanalysen favner i utgangspunktet alle behov innenfor rammene gitt av oppdragsbrevet fra Samferdselsdepartementet, men en del behov er løftet ut i egne analyser. Dette gjelder primært følgende:

- Flere interessenter vil ha behov knyttet til økt **kapasitet** på Alnabru. Nærmere om behovet for, sammensetningen av og størrelsen på fremtidig kapasitet på Alnabruterminalen beskrives i **delrapport 04 Behovsanalysen**.
- Offentlige myndigheter vil være en sentral interessent², både gjennom angitte politiske føringer og i deres rolle som håndhever av regelverk. Selv om de mest

² Det legges her til grunn at både aktører og interessenter, slik dette er definert bla. av Concept, omtales som «interessenter».

relevante offentlige myndighetene er identifisert nedenfor, er det primært i beskrivelsen av **normative behov** i **delrapport 04 Behovsanalysen** at en går i detalj på hva som foreligger av føringer for prosjektet. +/- -skalaen knyttet til holdning til prosjektet, som beskrevet nedenfor, anvendes bare mht. offentlige myndigheter i den grad det er grunnlag for dette ved klare kildehenvisninger.

- Arealbehov behandles spesielt i en egen analyse, ref. delrapport 14 **Analyse av samlet arealbehov for godsaktørene på Alnabru**.

Interessentanalysen støtter seg videre på beskrivelsene av **dagens situasjon** på Alnabru fra delrapport 01, og vil så langt mulig unngå å gjengi rene faktuelle beskrivelser herfra.

Det foreligger svært mye informasjon om Alnabruterminalen fra før, primært gjennom arbeidet med Utredningen for byggetrinn 1-4, Hovedplan for Byggetrinn 1 samt etterfølgende prosesser. Som relevant vil vi trekke på dette arbeidet nedenfor. Det er i hovedsak basert seg på følgende **kilder** i denne interessentanalysen:

- Verksted 1 Behov og mål avholdt 24.02.2015 med sentrale interessenter i prosjektet. (Se delrapport 03 *Oppsummering fra Verksted 1* for detaljer)
- Presentasjoner og diskusjon i forbindelse med første befaring på Alnabru (04.02.2015) og etterfølgende befaringer (16.02-17.02.2015)
- Høringsuttalelser i forbindelse med høringen av utredning byggetrinn 1-4 fra 2010-2011 og Hovedplan for byggetrinn 1. Selv om disse uttalelsene i utgangspunktet var knyttet konkret til et utbyggingsforslag, er en rekke av høringsuttalelsene av så generell natur at de også har stor relevans for det forestående prosjektet. Tilsvarende gjelder for høringsuttalelser til trekantområdet Alnabru, *Teknisk grunnlag for detaljregulering* av JBV og SVV, 29.05.2013
- Offentlig tilgjengelig informasjon fra de ulike aktørene, som relevant
- Bransjekompetanse i utredningsorganisasjonen

Interessentanalysen ble skrevet i 2015 før splittelsen av Jernbaneverket til Jernbanedirektoratet og Bane NOR. Der det i denne rapporten henvises til Jernbaneverket vil det i all hovedsak være Bane NOR sine interesser.

Deres ulike rolle kan oppsummeres som følger:

Jernbanedirektoratet presenterer utredninger av det fremtidige togtilbudet som grunnlag for politiske beslutninger. En av deres viktigste leveranser er forslaget til nasjonal transportplan (NTP), som presenteres for politisk behandling hvert fjerde år.

Når Stortinget har behandlet NTP utarbeider Jernbanedirektoratet det konkrete handlingsprogrammet for jernbanesektoren for den kommende perioden, både for togtilbud og infrastruktur. Dette handlingsprogrammet er grunnlaget for avtalene som inngås med Bane NOR SF og persontrafikkoperatørene. Bane NOR SF er utførende foretak.

1.1 METODE

I ethvert prosjekt er det en rekke interessenter, som for eksempel prosjekteieren, de direkte brukerne av tjenestene, sluttbrukere, aktører i tilhørende markedssegment og andre berørte som naboer osv. For Alnabru – Norges største jernbaneterminal og knutepunkt for godstransport i Norge (både på jernbane og på bil), beliggende i et byområde – vil det opplagt være både mange interessenter og samtidig en del kryssende ønsker og behov.

Interessentanalysen nedenfor gjøres på følgende vis:

- **Kapittel 2:** Innledningsvis sorteres de ulike interessentene i hovedgrupper. Deretter angis for hver hovedgruppe av interessenter:
 - Hvilken type interessent det er, de viktigste aktørene innenfor denne gruppen, hvilken rolle / aktivitet de spiller i forhold til Alnabruterminalen og en skjønnsmessig kvalitativ vurdering av interessentenes evne til å påvirke prosjektet.
 - For hver interessentgruppe beskrives deretter interessentens holdning / preferanser / ønsker / behov / krav som er relevante for dette prosjektet (*Videre utvikling av Alnabruterminalen*), slik dette fremkommer av kildematerialet. Dette sorteres eller prioriteres ikke – denne type vurderinger hører hjemme i behovsanalysen i delrapport 04 – men kommenteres der relevant.
- **Kapittel 3:** Beskriver og kommentere de mest sentrale behovskonfliktene identifisert over
- **I kapittel 4** oppsummeres analysen ved at interessentene samles i en matrise, der de kvalitative beskrivelsene over overføres til en +/- -skala mht.:
 - Holdning til prosjektet *Videre utvikling av Alnabruterminalen*, slik dette er definert gjennom rammene gitt av oppdragsbrev fra Samferdselsdepartementet
 - Antatt evne til å påvirke prosjektet (skala stor – middels – liten, med mellomløsninger)

Dette gir en mer lettfattelig helhetlig oversikt, selv om +/- -skalaer nødvendigvis er en forenkling av beskrivelsene og skal leses med noe varsomhet.

Det er tre forhold ved denne interessentanalysen som ønskes presisert:

Det første gjelder **detaljnivå på beskrivelsene**: Alle interessentene har generelt sett behov for en godt fungerende terminal på Alnabru. Dagens terminal har jevnt over nedslitt infrastruktur, sporgeometrien er primærttilpasset et annet formål og det er begrensninger på bruken av deler av sporene. Dette er forhold som berører alle aktørene på Alnabru negativt. Slike behov kan fordeles utover en rekke ulike funksjoner og fag innenfor:

- Logistikk og flaskehals på terminal
- Veg og trafikk og omkringliggende infrastruktur utenfor terminal,
- Jernbaneteknikk (som spor, signal osv.)

- Øvrige forhold som løfteutstyr på terminal, prosedyrer og systemer på terminal, sikkerhetsrutiner, løsninger for forhold som snørydding mv.

Dette kan igjen brytes videre ned på nye (under)fagområder. Slike tekniske beskrivelser kan føres svært langt, men er nedenfor beskrevet i den grad det bidrar til *konseptvalg*fasen. Som hovedprinsipp er det forsøkt lagt seg på et KVVU-relevant nivå, der primærintensjonen er å frembringe informasjon relevant for å underbygge et godt konseptvalg og gjennomførbare løsninger. Det er samtidig søkt unngått å gjengi spesifikke detaljer knyttet til potensielle *løsninger*. Dette hører hjemme i detaljeringsfasen – etter et konseptvalg.

Dette leder over til det andre forholdet: Beskrivelsene av interessene i denne rapporten er for de sentrale aktørenes vedkommende **en oppsummering**. For detaljer vises til kildelisten over, ikke minst delrapport 03 Oppsummeringsnotat fra Verksted 1.

Det tredje forholdet gjelder **beskrivelsene knyttet til konseptvalg**: Interessentanalysen skal i utgangspunktet være konseptovergripende, dvs. ikke knyttet til bestemte løsninger. Beskrivelsene nedenfor må likevel leses med SDs føringer om en videreføring og videreutvikling for Alnabru for øye. Her er dermed et sentralt konseptvalg – at Alnabruterminalen skal videreutvikles – allerede fattet gjennom departementets bestilling/oppdragsbrev. Interessentanalysen søker innenfor dette likevel å gi et helhetlig bilde.

1.2 INNDELING AV INTERESSENER

Nedenfor er det inndelt i tre hovedgrupper av interessenter, ref. JBV's metodikk:

- **Primære interessenter**, dvs. aktører som direkte berøres av infrastrukturen ved at de selv ofte er brukere av denne
- **Sekundære interessenter**, dvs. sporadiske brukere av infrastrukturen og andre som blir direkte berørt av denne
- **Øvrige interessenter**

Inndelingen bygger på enkelte forutsetninger, primært at «infrastrukturen» defineres som terminalfunksjoner. Jernbaneverkets (JBV) driftsbasis omtales for eksempel derfor under *Øvrige interessenter*, selv om de i dag er lokalisert innenfor terminalområdet. Generelt er JBV en stor offentlig virksomhet med ulike interesser på Alnabru, og det er i interessentanalysen nedenfor skilt på dette etter ulike hovedfunksjoner.

I analysen er interessene til landets innbyggere, byens innbyggere og bydelenes innbyggere generelt sett ivare tatt gjennom omtalen av henholdsvis interessentene nasjonale myndigheter, Oslo kommune og befolkningen.

Interessene til selve *prosjektorganisasjonen* som skal utvikle Alnabru videre omtales ikke separat nedenfor, da prosjektorganisasjonen lojalt skal følge opp Jernbaneverkets prosjektmål for prosjektet og dette derfor fanges opp av omtalen av JBV's interesser og prosjektutløsende behov.

Omtalen av markedsaktørene inkluderer også evt. nye fremtidige aktører i de ulike markedssegmentene.

På basis av dette er det valgt følgende gruppevisse fordeling av interessentene:

Tabell 1: Interessenter

Primære interessenter	Sekundære interessenter	Øvrige interessenter
<ul style="list-style-type: none"> • Godstog- og skifteoperatører • Terminaloperatører • Samlastere / speditører / logistikkbedrifter • Vareeiere • Jernbaneanverket gjennom ansvar for trafikkstyring av terminalen og nylig overtakelse av disposisjonsretten til NSBs del av jernbaneterminalen 	<ul style="list-style-type: none"> • Verkstedsoperatørene på Alnabru • Øvrig transportnæring (vei, sjø, luft) • Næringsliv for øvrig som berøres av tiltaket (primært regionen, men gjelder også nasjonalt gitt Alnabrus rolle), øvrige terminaler i Norge og sluttbrukere/konsumenter. 	<ul style="list-style-type: none"> • Jernbaneanverket utover ansvarlig for drift på Alnabru • Passasjertogoperatører og passasjerer • Grunneiere / disponerer av grunn og eiere av infrastruktur på terminal • Befolkning/naboer som berøres av terminalen via trafikk, støy, arealbruk, barriereeffekt mv. Inkluderer lokale vel-foreninger og bydelene • Oslo kommune som vertskommune, herunder som planmyndighet, veiinfrastruktureier, byantikvar, brannmyndighet mv. • Statlige aktører, herunder Statens vegvesen, Tollvesenet, Statens Jernbanetilsyn, Politietaten, Fylkesmannen, Statsbygg, nød- og sikkerhetsetater • Overordnet myndighet (ved statlige departementer) • Interesseorganisasjoner, som næringslivsorganisasjoner, arbeidstakerorganisasjoner og miljøorganisasjoner

1.3 KORT OM TERMINALFUNKSJONER

Nedenfor gis, som en kort leseveiledning, en oversikt over sentrale forhold ved en jernbaneterminal. Det vises for øvrig til Rapport 01 Status og dagens situasjon, men helt kort baserer en kombiterminal seg på følgende driftskonsept:

- Frakter i nasjonalt og internasjonalt nettverk, og frakt over lengre distanser fra by til by i kombitog
- Lasting og lossing av containere, semihengere og vekselflak mellom tog og lastebil for speditører og samlastere
- Lastes om fra/til bil eller fra tog til tog på terminaler, for så evt. senere omlasting til bil og videre distribusjon

Alnabruterminalen trafikkeres også av annen type godstransporter utover kombitransport, men kulepunktene over gjengir det sentrale driftskonseptet utført på dagens terminal.

Samlet sett utgjør primærfunksjoner på en terminal av Alnabrus format av følgende:

- Løftetjenester
- Transport av lastbærere
- Lager og depottjenester
- Fasiliteter for vognlast (mindre vanlig på en stor kombiterminal)
- Skifting
- Adkomst- og porttjenesten
- Lokal distribusjon
- Verksted

Funksjonsbehovet inne på selve terminalen kan i hovedsak inndeles i følgende hovedposter:

Tabell 2: Funksjoner

Lastegater	Adkomstområde	Ankomst-/avgangsspor	Service	Hensettingsspor
Lastespor Depotareal Kjøreareal (lastebil) Lasting og lossing	Kontrollsoner <u>inn</u> , identifikasjon og kontroll av last / kjøretøy Ventesoner for innkjøring i lastegater Kontrollsoner <u>ut</u> , identifikasjon og kontroll av last / kjøretøy Tollkontroll Som relevant; oppstillingsområder	Ankomst, avgang og korttids-opstilling med tilkoblet lok. Klargjøring av tog før avgang. Skifte mellom elektrisk/diesellok Bremsprøver	Snøhåndtering Verksted for ulike type vedlikehold Hensetting defekte vogner Mindre service på vogner og lok Påfyll diesel, sand mv. Påfyll luft (lufttrykkanlegg)	Daglig drift og helg / lavtrafikkperioder Bufring ved driftsavvik Reserve vognstammer Skiftelok Hensetting EL-lok Henting av togstammer Skifting av vogner og vogngrupper

En rekke aktører på Alnabru vil bli omtalt nedenfor. Som en leserveiledning gis her en kort oversikt over rollene innen godstransport og operatørfunksjon av terminalen:

- RailCombi AS – fungerende terminaloperatør med avtale med Jernbaneverket om drift av kraner og hovedport. RailCombi laster og lossere primært for CargoNet, men også for andre godsoperatører. RailCombi er en del av NSB-konsernet
- CargoNet AS – godstogoperatør. Del av NSB-konsernet
- Green Cargo AB – godstogoperatør. Samarbeider med Grenland Rail og CargoNet. RailLogistics bistår i hovedsak Green Cargo med markedsrettede aktiviteter, med en agentrolle for Green Cargo

CargoLink (godstogoperatør) la ned virksomheten februar 2016, og kommer ikke til å bli videre omtalt i rapporten. CargoLink brukte primært Motortransport som terminaloperatør.

2 Interessentanalyse

2.1 PRIMÆRE INTERESSENER

HOVEDGRUPPE: GODSTOGOPERATØRER

Aktører i hovedgruppen: CargoNet (datterselskap av NSB), Green Cargo, (med RailLogistics som agent) og Grenland Rail.

Eventuelt andre utenlandske togoperatører, og evt. nye norske aktører i markedet.

Rolle/aktivitet på Alnabruterminalen:

- Eier eller leaser/langtidsleier lokomotiv og vogner
- Frakter gods til, fra eller via Alnabru, enten gitt via fast kapasitet i aktørenes tog eller bestilling iht. varierende behov
- Hensetting av vognstammer og lok i kortere perioder
- Evt. også hensetting av utstyr i lengre perioder, blant annet for kapasitet ved ekstrabehov og for tyngre vedlikehold
- Håndterer vognene på terminal (skifting), sammen med terminaloperatørene

Evne til å påvirke prosjektet:

Godsoperatørenes evne til å påvirke prosjektet kan inndeles i to:

- Direkte i prosjektperioden: De har stor interesse av prosjektet og betydelig mulighet til påvirkning gjennom innspill, høringer, deltakelse i referansegrupper mv.
- Indirekte i driftsperioden: Gevinstrealisering i prosjektet avhenger av at det utvikles løsninger på Alnabru som er attraktive for alle markedsaktørene. Dette avhenger av en rekke forhold utover selve Alnabruterminalen, men markedsaktørene vilje/ønske om å bruke og videreutvikle sin bruk av terminalen er det som til syvende og sist er avgjørende for om prosjektet blir vellykket

Interesser: Godstog- og skifteoperatører	Kommentarer
<ul style="list-style-type: none"> • Enkel og god tilgjengelighet på Alnabruterminalen, som bidrar til å redusere enhetskostnadene for aktiviteter på terminal (skifte-, løfte- og depottjenester): <ul style="list-style-type: none"> ○ God styring/koordinering av aktivitetene og aktørene på Alnabru, kombinert med / balansert med frihet for aktørene til å drive slik at de optimerer sitt eget volum og tilbud. Alnabru både som en kombiterminal og som et nav for godstransporten i Norge, herunder togbygging med vognlastvogner. Best mulig tilbud til brukerne/vareeierne, slik at det gis volum til forsendelser og best mulig oppfylling av tog. ○ Enkel logistikk på terminal, herunder et velfungerende terminaloperativsystem (TOS) og signalsystem 	<ul style="list-style-type: none"> • Hensetting av større mengder av godstogoperatørenes materiell i lengre perioder på terminalen er i utgangspunktet ikke ønskelig, da det tar sporkapasitet på terminalen og vanskeliggjør en god logistikk • Alnabru godt beliggende iht. jernbanenettet, men også tilknyttet sterkt trafikkerte

Interesser: Godstog- og skifteoperatører	Kommentarer
<ul style="list-style-type: none"> ○ God og enkel tilgang til/fra hovedspor ○ Minst mulig venting før tilgang til lastespor og håndtering. For hver aktør; prioritet til lastespor ○ Effektiv og sikker håndtering som minimerer kostnadene. God sikkerhet/HMS for sine ansatte på Alnabru ○ Lett tilgjengelighet for servicetjenester på terminalen, herunder større og mindre reparasjon av materiell (vogner, lok), bytte av enkeltkomponenter og påfylling av olje/drivstoff og sand. Dette for å unngå bruk av tid/kostnader på å håndtere dette andre steder enn på terminalen. Her er både beliggenhet/avstand, funksjon og pris viktige forhold for aktørene ○ Enkel og tilstrekkelig hensettingskapasitet i nærheten av terminalen. En viss fleksibilitet mht. hensetting av materiell, inklusive i helg ○ Togbygge-funksjonalitet på Alnabru; rangering av kombivogner og vognlastvogner, herunder skifting av vognlastvogner inn i kombitog ○ Eget spor for korttidsstalling og hensetting av 6-8 toglokomotiver i nærheten av oppmøteplass for lokførere ○ Luft til togstammer/bremsesystemer ved lastespor ○ Best mulig logistikk på Alnabru, slik at aktørene ikke behøver å vente unødig på hverandre ● Enkelte godstogoperatører ønsker funksjonalitet på Alnabru for håndtering (lasting og lossing) av vognlast ● God tilgang til lok-verksted (på Nyland), herunder for ERTMS-utrulling ● Tilgang til lastespor på ikke-diskriminerende vilkår under ny organisering, samtidig som det er nok kapasitet og at det er god regularitet/punktligheit i avgang fra Alnabru (med så få og små forsinkelser på Alnabru som mulig) ● Tilgang til lasting/lossing av lange tog (som reduserer enhetspriser på frakt) ● Adgang til å frakte gods i lastbærere av typer som etterspørres av markedet i tilstrekkelig omfang. (Dette behovet varierer mellom de ulike aktørene og deres virksomhet, se kapittel 3.) ● Gode og enhetlige signalanlegg for hele terminalen, unngår tidkrevende og mer risikable manuelle løsninger. Muligheter for felles kommunikasjon 	<p>jernbanestrekninger (eks. Hovedbanen; Oslostunnelen).</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Viktig å trekke tett disse aktørene inn i konseptutviklingsfase. Involvere og i den grad mulig forankre løsning underveis. Informere om fremdrift i prosjektet underveis ● Alnabru er en kombiterminal, dvs. en transportløsning hvor samme lastbærer (vekselbeholder/vekselbærere/containers, semihenger) kan overføres mellom på ulike transportmidler. Terminalen trafikkeres også av noe vognlast, som medfører et operatøren må stykke opp togstammene i større grad enn hva som gjøres for kombitransporten. Skifteaktiviteten spiser sporkapasitet, men bidrar samtidig også til å bedre lønnsomheten i kombitog for enkeltaktørene, ved å optimalisere togene. I tillegg leverer Green Cargo vognlast og sjø-containere. Det rapporteres også om at det drives noe lasting av vognlast på reachstackerspor på Alnabru ● Signalanlegget er gammelt, delt i flere systemer og deler av terminalen er dessuten uforriglet. (56 håndstilte sporvekslere i syd). Innebærer en sikkerhetsrisiko for aktørene som operer på terminalen, samtidig som det er et tungvint system. ● Per i dag er det flere aktører inne og mange skiftelok'er;

Interesser: Godstog- og skifteoperatører	Kommentarer
<ul style="list-style-type: none"> • God belysning på terminal • Forutsigbarhet mht. organisatoriske løsninger på Alnabru • Fysisk løsning på terminal med god logistikk som reduserer skiftebehovet (skifting koster penger for godstogoperatørene) • Kapasitet og pålitelighet på jernbanestrekningene, herunder ved innkjøring og utkjøring fra Alnabru. Generelt en forutsigbarhet og langsiktighet omkring rammer for godstransport på jernbane • For nye aktører: Adgang for nye aktører å levere gods på, formelt og i praksis, ikke-diskriminerende vilkår • For tømmer-tog; adgang til å kunne bruke Alnabruterminalen som snu-funksjoner mv. (er ingen lasting/lossing av tømmer-tog på Alnabru i dag) 	<p>gir press i flaskehalsene og tar hensettingsspor. Blir mange bevegelser.</p> <p>Kombinert med at det ikke er felles kommunikasjon og systemer, blir det en stresset arbeidsdag. Kapital-dyre skiftelok; venting er en kostnad; 3 personell på hver maskin. Hver aktør har ønske om mer effektiv drift og bedre tilgang for egne maskiner.</p>

HOVEDGRUPPE: TERMINALOPERATØRER

Aktører i hovedgruppen: RailCombi og Motortransport

Evt. nye fremtidige aktører i markedet.

Rolle/aktivitet på Alnabruterminalen:

- Lossing og lasting, inkl. drift av kraner, trucker, terminaltraktor og reachstackers
- Mellomlagring av gods
- Skifting – se egen omtale i kapittel 2.1.5
- Servicefunksjoner som snørydding, fylling av luft og kontroll av brems og last før adgang etc.
- RailCombi har per i dag også portkontrollfunksjon for hovedporten og drift av de to kranene, etter avtale med JBV

Bakgrunn: Alnabru har frem til relativt nylig vært drevet av én terminaloperatør RailCombi (tidligere CargoNet), men de siste årene har terminalen blitt åpnet for nye aktører. Samtidig har Jernbaneverket fra 01.01.2015 overtatt ansvaret for driften av Alnabruterminalen, men med midlertidig driftsavtale med RailCombi på enkelte funksjoner (kran, gate). Iht. føringer fra Samferdselsdepartementet skal det åpnes for konkurranse på terminaldriften, men hvordan og når dette skjer på Alnabru er foreløpig ikke avklart, ref. omtale av normative behov i Rapport 04.

Sentrale forhold for terminaloperatørers konkurransesituasjon er en god funksjonalitet og balanse på terminalen (mellom C-spor, RH-spor og øvrige spor), generelt korte avstander mellom funksjonene og god depotkapasitet. En effektiv, kapasitetssterk og driftssikker terminal er prioritert for terminaloperatørene.

Evne til å påvirke prosjektet:

- Stor interesse av prosjektet, som sammen med valg omkring organisering legger sentrale premisser for dem. Betydelig mulighet for påvirkning av løsning gjennom høringsinnspill, dialog, deltakelse i referansegrupper mv.

Interesser: Terminaloperatørene	Kommentarer
<ul style="list-style-type: none"> • Effektiv drift av terminal; at togene får tilgang til lastespor raskt / iht. plan <ul style="list-style-type: none"> ○ God regularitet på Alnabru, gir forutsigbarhet og bedre evne til å planlegge arbeid og belastning. Gir attraktivitet i terminalen, som igjen genererer volum og stordriftsfordeler ○ Et velfungerende TOS-system. IT-infrastruktur/-systemer som underbygger effektiv drift på terminalen og gir mulighet for effektiv styring og koordinering av logistikken og transportene; der alle relevante aktører kan utveksle nødvendig informasjon i et felles system ○ Effektive og koordinerte ordninger for vedlikehold ○ Løsninger som ivaretar RAMS-aspekter på terminalen, herundersikkerhet inne på terminal mht. kryssinger, grensesnitt lastebil-tog, adgangs- og avgangskontroll osv. Om mulig ingen plankryssinger mellom spor og kjørevei ○ God tilrettelegging for vintervedlikehold (forebyggende og korrektiv). Effektive løsninger for og plassering av utstyr/avisingsanlegg for å motvirke og fjerne is og snø fra vognstammer, særlig for boggie og vognbrønner. Her er tilgjengelighet for maskiner og avstand for mannskapene som utfører jobben viktig • Mest mulig effektiv utnyttelse av skiftelok og mannskap <ul style="list-style-type: none"> ○ Tilgang til skiftespor og RH-spor i tilstrekkelig omfang, dvs. tilstrekkelig antall RH-spor, og lengde ○ Alle skifteaktørene ønsker best mulig adgang for sine skiftelok, herunder hensettingsområder for skiftelok • Interesser på og rundt lastesporet: <ul style="list-style-type: none"> ○ Tilstrekkelig areal til en velfungerende, sikker og effektiv terminaldrift. Tilstrekkelig lange og helst gjennomgående spor og tilstrekkelig laste- og lossearealer, slik at terminalen kan fungerer effektivt. Etter ny organisering en ikke-diskriminerende og forutsigbar tilgang til lastespor, som dekker deres behov ○ God sikkerhet rundt lastesporet og på lastegatene, bla. mht. kryssing lastebil / tog og lastebil / reachstackers. Lastegater med tilstrekkelig plass for reachstackere, om dette skal brukes ○ Tilstrekkelig plass for mellomagring og plass for truck/reachstackers til å arbeide effektivt mellom 	<ul style="list-style-type: none"> • Vogner som skal repareres, hensettes på Alnabru før de fraktes videre (avhengig av hvem som drifter vognene). Dette beslaglegger sporkapasitet • Involvere terminaloperatørene i konseptutviklingsfasen. Holde løpende orientert underveis i gjennomføringsfasen • Snø og is innebærer til dels betydelig ekstraarbeid for terminaloperatørene • Per i dag stor frihet for aktørene der oppe; er en relativt åpen terminal. Det er utfordringer knyttet til sikkerhet/sikker oppbevaring av gods på Alnabru i dag

Interesser: Terminaloperatørene	Kommentarer
<p>lastesporene (bredde på lastgater) og kryssing av spor. Tilstrekkelig med depotarealer sentralt beliggende på terminal. Flatt terminalområde / så lite helning som mulig</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Generelt en effektiv logistikk på terminal som gir få og små forsinkelser og god forutsigbarhet. En robust terminal der forsinkelser i minst mulig grad forplanter seg videre. Holde antallet skiftebevegelser nede til hva som er strengt nødvendig. Sikker og pålitelig signalsystem ○ Relativt enkel tilgang til back-up vogner for oppbygging av togstammer ○ Effektiv tilgang og god styring av levering/henting av last med lastebil (TOS og portkontroll). God kontroll og registrering med hvem som kommer inn på området, leveranse/henting av gods og registrering av evt. skader før-etter ○ Begrenset omfang av mellomagring på terminal, men tilstrekkelige arealer i nærhet til å løse mellomagring effektivt uten å bruke for lang tid på transport ○ Gode løsninger og tilstrekkelig areal for depot (liten avstand, nok areal) og forhold som snøopplag etc. ○ God tilgjengelighet og tilstrekkelig areal til et velfungerende servicesenter. Et servicetilbud fra terminalen til operatørene for eksempelvis fylling av olje/drivstoff, sand, øvrige servicefunksjoner for mannskap mv. ○ Laste-/losseutstyr (kraner) som er godt vedlikeholdt, driftssikre, effektive og at terminaloperatørene har god og forutsigbar tilgang <ul style="list-style-type: none"> ● For øvrig: <ul style="list-style-type: none"> ○ Forutsigbarhet i organisatoriske løsninger på Alnabru ○ Terminalen åpen for alle kunder ○ For RailCombi; ryddighet og forutsigbarhet mht. JBVs overtakelse av drift, bla. mht. kraner ○ Enkelte operatører ønsker funksjonalitet på Alnabru for håndtering (lasting og lossing) av vognlast ○ Bedre oversikt over hvilke skader som er oppstått på terminalen, eksempelvis vha. kameraovervåkning inn og ut 	

HOVEDGRUPPE: SAMLASTERE/SPEDITØRER/LOGISTIKKBEDRIFTER/LASTEBILEIERE

Aktører i hovedgruppen: DB Schenker, Bring/Posten³⁾, PostNord. I tillegg lastebileiere.

Andre aktører som kan ønske å etablere seg på / utnytte Alnabru for kombitransporter, som DSV, DHL med flere.

Rolle/aktivitet på Alnabruterminalen:

- Bestiller kapasitet hos godstogoperatører
- Mottar, pakker og sender gods i lastbærere mellom terminaler, med henting fra eller videreforsendelse til sluttbruker gjennom eget distribusjonssystem.

Evne til å påvirke prosjektet:

- Direkte: Stor interesse av prosjektet. Betydelig mulighet for påvirkning av løsning.
- Indirekte/gevinstrealisering: En terminal er avhengig av at samlasterne ønsker å bruke denne. Jo mer volum som genereres, jo mer konkurransedyktig blir i utgangspunktet terminalen

Interesser: Samlasterne

- Kostnadseffektiv drift for samlasternes virksomhet, herunder effektiv logistikk mellom samlasterne og terminaloperatørene:
 - Samlasterne har behov for sømløshet i tilbudet uavhengig av tog- og terminaloperatør, med rask og enkel fremføring og håndtering. Tidsbruk og punktlighet særlig viktig for dem, samt tilstrekkelig frekvens på togene og å begrense tidsbruk og omlastinger før endelig destinasjon
 - Reduksjon av enhetskostnadene tilknyttet terminalhåndteringen. Terminalhåndtering er kostnadsdrivende i transportkjeden.
 - Enkel trafikal tilgang til terminalen mht. omliggende vegsystem og en viss parkeringsmulighet/oppstillingsmulighet rundt terminalen
 - Enklest mulig tilgang til selve terminalen fra samlasternes logistikkterminaler (På Alnabru; bevaring av egne adkomster for DB Schenker og PostNord)
 - Kortest mulig vei mellom terminalen og samlasternes distribusjonsanlegg, og gode internveier. Tilstrekkelige arealer for utvidelse, som nødvendig
 - Fleksibilitet til deres operasjoner, samtidig som det er kontroll og styring med tilgang og sikkerhet på terminal. Nødvendig overvåkning og kontroll på området; kamera og mannskap for å hindre skader/tyveri av gods.
 - Kortest mulig avstand mellom depot og mellomlagre
 - Enkel og trafiksikker tilgang til evt. satellitt-logistikkterminaler (beliggende utenfor Alnabru)
- Generelt interesse av en godt fungerende terminal (effektiv, driftssikker og konkurransedyktig), tilsvarende som godstogoperatørene og samlasterne:

³⁾ Bring leverer hele containere på vegne av kunder, men pakker ikke forsendelser fra forskjellige kunder inn i samme container. De er derfor ikke en samlasters på linjen med PostNord og DB Schenker, men omtales likevel her i dette kapittelet, ettersom interessene er sammenfallende. Interessene til service-virksomheter tilknyttet samlasterne, som Thermo King og Veøy Øst, inngår også i denne gruppen.

Interesser: Samlasterne

- Tilfredsstillende kapasitet og fungerende og sikre tekniske anlegg, god regularitet, lange og effektive lastegater. Effektiv organisering av driften på terminalen
- IT-systemer som gir mest mulig effektiv styring av logistikken og transportene, herunder utveksling av informasjon i et felles system.
- Tilbudet på Alnabru i forkant av etterspørselen, ikke i etterkant. Målkraft til sikkerhet, punktlighet og pålitelighet for terminalen, og et pris- og kostnadsbilde som gjør at baneløsninger kan konkurrere med andre transportløsninger: Godstransport på jernbane som et konkurransedyktig alternativ til bil og fly. [Dette beror på en rekke forhold utenfor selve Alnabruterminalen (jernbanenettet og kapasitet; standard, tillatt hastighet, kurvatur og helning, tillatt lengde tog, dobbeltspor/kryssingsspor; tilgang for godstransport i nettet; togkapasitet (lok og vogner) og prioritering i ruteplan; driftssikkerhet og regularitet; tilbud og kapasitet på andre terminaler; avgifter, reguleringer mht. lastebil osv.)]
- Ikke-diskriminerende tilgang for nye aktører
- Generelt en forutsigbarhet og langsiktighet omkring rammer for godstransport på jernbane i Norge

HOVEDGRUPPE: VAREEIERE

Aktører i hovedgruppen: Det vil være en rekke store og mindre aktører her, men blant de mest sentrale står COOP, NorgesGruppen, Cola, REMA 1000 og BAMA.

Rolle/aktivitet på Alnabruterminalen:

Vareeierne bestiller normalt leveranser direkte gjennom samlasterne, som så ordner forsendelsen (i så fall nærliggende å klassifisere som en sekundær interessent). Om lag 80 pst. av kombilast på bane er organisert gjennom samlastere.

Det er også en viss praksis der vareeierne selv tar et større ansvar for leveransen, ved å bestille frakt direkte fra godstogoperatørene og lasting/lossing gjennom terminaloperatørene (i så fall er de nærliggende å klassifisere som en primær interessent).

Evne til å påvirke prosjektet:

- Vareeierne kan påvirke planleggingen indirekte, gjennom høringer, næringsorganisasjoner, media mv. Selv om samlasterne er den primære beslutningstakeren mht. valg av transportmåte, kan også vareeierne gi føringer som premierer eller virker mot godstransport på bane
- I driftsfasen er vareeierne, normalt gjennom samlasterne, hovedkundegruppen for terminalen. Det er en rekke forhold som er viktig for vareeierne mht. valg av transportmåte (vei, bane, sjø, luft) for ulike vareslag, særlig:
 - Absolutt og relativ pris
 - Leveringssikkerhet / regularitet / pålitelighet / god forutsigbarhet
 - Tid på leveranse
 - Kvalitet i leveranse, herunder sikkerhet og behandling av gods
 - Bærekraftige/miljøvennlige løsninger
 - En viss fleksibilitet

Vareeiernes behov og krav vil variere med ulike typer gods.

Interesser Vareeiere	Kommentarer
<ul style="list-style-type: none"> • En godt fungerende terminal som gjør jernbanen til et attraktivt alternativ for vareeierne, gir lavere priser og som øker konkurransen mellom ulike transportmåter både innenlands og mot utlandet (import/eksport): <ul style="list-style-type: none"> ○ Tilstrekkelig kapasitet på terminal ○ Høy regularitet, høy leveransesikkerhet ○ Kostnadseffektive løsninger ○ Relativt rask fremføring av gods, inkl. å minimere ventetid på terminal (avhenger noe av godstypen) Avgangspunktligheten på terminalen påvirker risikopåslag i pris overfor kunder, der høyere punktighet gir raskere transporttid for gods og lavere pris for vareeier, som igjen kan gi grunnlag for høyere volum • Forhold utenfor dette prosjektet, som kapasitet og funksjonalitet på andre terminaler, god infrastruktur og tilgang i jernbanenettet for godstransport. 	<ul style="list-style-type: none"> •

Interesser Vareeiere	Kommentarer
<p>Generelt en forutsigbarhet og langsiktighet omkring rammer for godstransport på jernbane.</p> <ul style="list-style-type: none">• I de tilfeller der vareeierne selv besørger leveranse til/fra terminal:<ul style="list-style-type: none">○ Lett atkomst og god tilgjengelighet for deres lastebiler○ Likeverdige (konkurransenøytral) konkurranse / tilbud for alle aktører på terminalene, også for internasjonale aktører. Terminaloperatørene skal tilby sine tjenester konkurransenøytralt til alle	

HOVEDGRUPPE: JERNBANEVERKET, SOM EIER/DRIFTER OG MHT. DRIFTSBASE PÅ TERMINALEN

Aktører i hovedgruppen: Jernbaneverket er driftsansvarlig og eier av Alnabruterminalen (JBV eier ikke NSBs/ROMs del av jernbaneterminalen, men har disponeringsrett over disse arealene så lenge de anvendes til jernbaneformål). Har avtaler med terminaloperatører for enkelte definerte oppgaver.

Rolle/aktivitet på Alnabruterminalen:

Jernbaneverket har overtatt driftsansvaret fra Alnabru fra RailCombi/CargoNet fra 01.01.2015. JBV har ansvaret for følgende oppgaver på terminal:

- Kapasitetsfordeling på terminalen
- Trafikkstyring / togekspedisjonskontrollører. (TXP legger togveien, mens skifterne selv legger skifteveien og flytter sporvekslerne om manuelt innenfor sitt skifteområde.)
- Sikkerhet – gatekontroll (per i dag etter avtale med RailCombi) – og skilting
- Drift av kranene (per i dag etter avtale med RailCombi)
- [TOS (TerminalOperatørSystem) Et system som styrer og kontrollerer terminalens aktiviteter, og som kommuniserer med relevante eksterne systemer:
 - Styring av bil, kran, tog, depot og optimalisering/simulering mellom prosessene.
 - Flere systemer i "randsonen"; portkontroll, faktureringsystem, dephåndtering, osv.

Per skrivende stund er det ikke et felles TOS-plattform mellom aktørene opprettet.]

Evne til å påvirke prosjektet:

- JBV har direkte påvirkning på prosjektet. Prosjekteier og premissgiver for prosjektet.

Interesser JBV som driftsansvarlig	Kommentarer
<p>Interesser JBV som eier og driftsansvarlig av terminalen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • En driftssikker og kommersielt attraktiv terminal med høy avgangspunktlighet og en kapasitet tilpasset markedets behov. Ønsker vekst både i innenlandsmarkedet og eksport/import, særlig sistnevnte; både flere tog, lengre tog og best mulig oppfylning av togene. Dette innebærer oppgradering av infrastrukturen, økt kapasitet og en bedre organisering av terminalen. • En terminal med tjenester av god kvalitet, men som ikke påfører JBV uforholdsmessige driftsutgifter • Et enhetlig sikringsanlegg for å både levere sikker togframføring, samt bedre arbeidsforholdene til TXP: <ul style="list-style-type: none"> ○ Valg av sikre og driftseffektive løsninger for tekniske fag som signal, elkraft, sikkerhetsløsninger mv. ○ Standardiserte løsninger som gir mest mulig gods per aktivitet 	<ul style="list-style-type: none"> • Det er per i dag ingen helhetlig styring av terminalen. Jernbaneverket gir togvei gjennom signalanlegget, men har ingen direkte styring med trafikken. • Per i dag har ikke TXP visuell oversikt over hele terminalen • Vitale deler av infrastrukturen på Alnabru nærmer seg teknisk levealder

Interesser JBV som driftsansvarlig	Kommentarer
<ul style="list-style-type: none"> ○ Drift med et totalansvar for aktiviteter på område, som gir en totalstyring og høyere effektivitet og sikkerhet ○ Optimalisere arealet og logistikken på terminal. Bedre kontroll med skiftebevegelser på terminalen. Redusere ledetid/transporttid gjennom terminalen til et nødvendig minimum • Godt samarbeid mellom aktørene på terminalen; vil bistå i trafikkflyten på terminal og gjøre det enklere å koordinere/styre/planlegge aktivitetene. Bedre og mer samordnet aktivitet som sikrer effektiv utnyttelse av spor, lastegater og annen viktig infrastruktur på terminalene. God dialog og evt. samarbeidsforum som underbygger en god drift på Alnabru • Minimere antall vogner og lok på terminal som ikke er direkte tilknyttet terminaldriften, til hva som er nødvendig ut fra beredskap/reservekapasitet • God sikkerhet på terminal, både for å hindre/minimere personer med uønsket tilgang og for å hindre uautorisert kryssing av spor • En terminal som er framtidsrettet og har en innebygget fleksibilitet for videre utvikling. Fleksibilitet i utviklingen av terminalen iht. behov, særlig hvis gjøres i egne utbyggingstrinn (stegvis/gradvis utbygging iht. etterspørsel) • Effektiv og samtidig konkurransenøytral fordeling av sentrale parametere som mellomlagrings- og depotkapasitet, hensettingsspor og lastespor. Adgang for nye aktører å levere gods på, formelt og i praksis, ikke-diskriminerende vilkår. Terminaloperatørene skal tilby sine tjenester til alle og være konkurransenøytrale. Prisings- og operasjonelle modeller som gjør jernbanen konkurransedyktig på betydelige volum i godstransporten • En jernbaneinfrastruktur som minimerer forsinkelser inn til terminal, og en terminalstruktur i landet som underbygger jernbanen som en effektiv transportør av gods. Enhetlig styring og koordinering av alle terminaler • Et linjenett som er robust, sikkert og gir god kapasitet for godstrafikk. Evt. også prioritering av godstogtrafikk, samt nye dedikerte spor for gods • Om mulig, bedre utnyttelse av kapasiteten utover døgnet. Nå peaks om morgen og om ettermiddag, der sistnevnte dels inntreffer parallelt med ettermiddagsrushet ut fra Oslo. • Driftsbasen: god adgang ut til sporet, kort avstand fra Oslo S, god tilgang med bil, tilstrekkelig arealer 	<ul style="list-style-type: none"> • Driftsformen og antall operatører er endret betydelig i forhold til de funksjonsbehov terminalen er bygget for • Det begynner å bli vanskelig å få tak i reservedeler og kompetanse på de eldre signalanleggene på Alnabru. Svært sårbart om eksempelvis lynnedslag

2.2 SEKUNDÆRE INTERESSENER

HOVEDGRUPPE: VERKSTEDSOPERATØR MANTENA

Aktører i hovedgruppen: Mantena, et selskap i NSB-konsernet; lokverksted Grorud og ansvarlig for vognverksted Alnabru. Evt. nye aktører i markedet.

Rolle/aktivitet på Alnabruterminalen:

- Vedlikehold og reparasjon av vogner/utstyr og lokomotiv
- Relativt nøytral holdning til prosjektet, så lenge får egnede arealer til egen virksomhet

Evne til å påvirke prosjektet:

- Indirekte som høringspart.

Interesser Verkstedsoperatører	Kommentarer
<ul style="list-style-type: none"> • Tilstrekkelige arealer for virksomheten • Lokalisering i nærheten av terminal, for effektiv logistikk for frakt av vogner, lok og deler • God linjelogistikk rundt verkstedene; enkelt tilgang fra terminal og hovedspor • God tilgang til virksomheten, bla. offentlig transport for ansatte og parkeringsområder • Langsiktighet og forutsigbarhet mht. arealtilgang 	<p><i>Per mars 2016: Mantena vil bli lagt under det nye utbyggingselskapet.</i></p>

HOVEDGRUPPE: ØVRIG TRANSPORTNÆRING

Aktører i hovedgruppen: Transportørbedrifter ikke omtalt tidligere og evt. ny aktører.

Rolle/aktivitet på Alnabruterminalen:

- Henter/leverer gods til Alnabru, utover samlastere og vareeiere omtalt over
- Evt. også konkurrerende virksomhet til jernbanetransporten og terminalen

Evne til å påvirke prosjektet:

- Gjennom høringsuttalelser etc. Mye av veksten på Alnabru forventes å komme utenfor samlater-segmentet, slik at denne gruppen og vareeiere kan være viktig

Interesser Øvrig transportnæringen	Kommentarer
<p>Sammensatte interesser, avhengig av kommersielt utgangspunkt. I sum antas en begrenset positiv interesse av prosjektet.</p> <ul style="list-style-type: none"> • En effektiv Alnabruterminal som en del av et større transportnett for kombitransporter, bla. for å avlaste veinettet. • For rene lastebiltransportører; større markedsandeler for egen transportvirksomhet 	<ul style="list-style-type: none"> • Samspillet mellom sjø og bane; dels konkurrenter, men også interesse av å gi et godt konkurrerende tilbud mot lastebil.

Interesser Øvrig transportnæringen	Kommentarer
<ul style="list-style-type: none"> ○ Enkel tilgang til Alnabru, effektive systemer for registrering, kontroll og levere/hente gods. God forutsigbarhet for når gods kan leveres/hentes ○ Generelt enkelt og raskt tilgang til terminalen fra riksveinettet. God sammenheng mellom trafikk-løsninger på terminal og forhold til hovedveinettet og adkomst/tilgang herfra. ○ For adkomstområdet; viktig at gir effektiv flyt og logistikk, dvs. vegsystem og trafikkflyten på terminalen med minst mulig omveger og flaskehals/grensesnitt mot tog- og skiftebevegelser, effektive prosesser for automatisk veiing og identifisering av kjøretøy med last, helst i fart, samt at de som skal registreres manuelt og/eller selvregistrering i minst mulig grad hindrer flyten for de andre. Nok kapasitet i gate og minimert grensesnitt mot tog. En registrering ved adkomst og adgang ut av terminalen, og generelt bedre kontroll og sikkerhet ved terminalen, herunder mht. skader på lastebil og utstyr. God adkomst for egne ansatte og besøkende (parkering, kollektiv transport) ○ Som nødvendig; oppstillingsplasser (marshalling yards) utenfor Alnabru, i påvente av slot til innkjøring på Alnabru. Optimalt sett så nært Alnabru som mulig. Et godt og effektivt TOS-system ○ Tilstrekkelig areal avsatt til serviceformål, for eksempel for vask, vedlikehold og drivstoff og sekundært overnattingsmuligheter/hybler ift. hvilebestemmelsene i lastebiltrafikken 	

HOVEDGRUPPE: NÆRINGS LIV FOR ØVRIG, ØVRIG TERMINALER OG SLUTTBRUKERE

Aktører i hovedgruppen: Næringslivsorganisasjoner, øvrige terminaler og sluttbrukere/konsumenter.

Rolle/aktivitet på Alnabruterminalen:

- Ingen direkte rolle, men påvirkes av en effektiv transportlogistikk-kjede

Evne til å påvirke prosjektet:

- Indirekte, gjennom høringer

Interesser Øvrig næringsliv og sluttbrukere	Kommentarer
<ul style="list-style-type: none"> • Generelt; ønsker konkurransedyktige, bærekraftige, sikre, miljøvennlige og driftssikre transportløsninger, som bidrar både til et levedyktig næringsliv og god tilgang på produkter for konsumentene • Næringslivsorganisasjoner og næringsliv i Oslo-regionen: Effektive, forutsigbare og fleksible godstransporter fremmer konkurransedyktige og 	<ul style="list-style-type: none"> • Maksimering av investeringer på Alnabru er avhengig av godt fungerende terminaler i

Interesser Øvrig næringsliv og sluttbrukere	Kommentarer
<p>bærekraftige transportløsninger. Tilfredsstill etterspørselen etter transportløsninger, og gi konkurransekraft til næringslivet i regionen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Næringsliv i andre deler av Norge; jo mer effektiv og konkurransedyktig Alnabru er, som et nav for godstransporten i Norge, jo mer effektivt blir generelt godstransport på bane i Norge. Dette kan også bidra til å presse priser på andre transportformer, hvilket bidrar til å gjøre næringslivet mer konkurransedyktig. • Øvrige terminaler i Norge og i utlandet; en effektiv og konkurransedyktig Alnabru med kapasitet til å generere økt volum over egne terminaler. • Andre jernbaneterminaler: De har interesse av at Alnabru tar sin andel av det totale behov for hensetting av materiell 	<p>andre enden av linjenettet</p>

2.3 ØVRIG INTERESSETER

HOVEDGRUPPE: JERNBANEVERKET UTENOM TERMINALDRIFT

Nedenfor fokuseres primært på følgende aktører innen JBV:

- Jernbanedirektørens staber
 - Strategi og samfunn (herunder Kapasitet)
- Trafikk og markedsdivisjonen
 - Terminaler
- Trafikk Øst
 - Infrastrukturdivisjonen
- Oslokorridoren
 - Plan og teknikk
- Signal og tele

Evne til å påvirke prosjektet:

- Stor intern påvirkningsevne, kan sette krav til prosjektet.
- Interne høringsparter for prosjektet

Interesser JBV for øvrig (utover terminaldrift)	Kommentarer
<ul style="list-style-type: none"> • Teknisk og utbyggingsmessig gjennomførbare tiltak på Alnabru. • Kostnadseffektive og driftssikre løsninger på Alnabru, som begrenser risiko og sårbarhet både i utbyggings- og driftsfasen. Fleksibilitet i løsning, som kombinerer mulighet for en trinnvis utbygging i tråd med føringer fra departementet, med en håndterbar driftssituasjon på Alnabru og som i den grad mulig begrenser ekstrakostnader som følger av utbygging under terminal i drift. God balanse mellom investerings- og driftstiltak. God prosjektstyring i plan-, detaljerings- og gjennomføringsfase. • Planer/løsninger for Alnabru utformes iht. interne og eksterne retningslinjer og regelverk • Samordning av planer for Alnabru med øvrige prosesser og prosjekter i JBV. Sørge for at tiltakene på Alnabru er balansert i forhold til kapasitet i nettet og øvrige terminaler • Interesser knyttet til Alnabru utover selve terminaldriften: <ul style="list-style-type: none"> ○ Tilfredsstillende omfang og beliggenhet for hensetting av driftsmateriell (gule vogner/maskiner) i Oslo-området, ref. driftsbasen Beholde driftsbasen på Alnabru, på grunn av beredskap og responstid. De ønsker å være på østsiden av tunnelen, og ikke lenger ut enn Alnabru. ○ Gode løsninger for evt. erstatningsareal for virksomheter/ funksjoner som flyttes fra Alnabruterminalen (for å prioritere ren terminalvirksomhet) • Generelt å oppfylle visjonen <i>Mer på skinner</i>: 	<ul style="list-style-type: none"> • Trenger gode løsninger for evt. JBV-funksjoner som fortrenses fra selve terminalområdet

Interesser JBV for øvrig (utover terminaldrift)	Kommentarer
<ul style="list-style-type: none"> ○ Det innebærer i denne sammenheng behov for å se helheten i utviklingen av godstransport på bane, dvs. andre terminaler, fremføringskapasitet (kryssingspor, dobbeltspor, prioritering i nettet), og tiltak utenfor JBVs ansvarsområde for å gjøre jernbanen mer konkurransedyktig mht. konkurrerende transportformer. ○ Styring og kontroll med godsflyten gjennom terminalen er avgjørende for kapasitet og kostnader, og dermed også oppfyllelse av visjonen ○ Ligge tilstrekkelig i forkant av etterspørselen, slik at tilbudet er med og driver etterspørselen, for derigjennom å oppfylle visjonen ● Strategiske satsningsområder for JBV mht. godstransport inkluderer: <ul style="list-style-type: none"> ○ Enkelhet, der JBV skal være en god tilrettelegger og knutepunktsutvikler for å gjøre det enkelt å benytte Jernbanen som transportmiddel for godstrafikk ○ Pris, der JBV skal legge til rette for kostnadseffektive løsninger ved bruk av ny teknologi og løsninger som bidrar til lavere priser på terminaltjenestene enn det er i dag ○ Produkt, der JBV skal legge til rette for at det tilbys produkter og tjenester på terminalene som gjør det enklere for kundene ○ Synlighet, der JBV skal lage en god og tydelig merkevare hvor punktlighet, kvalitet og enkelhet skal være sentralt i kommunikasjonen 	

HOVEDGRUPPE: PASSASJERTOGOPERATØRER OG REISENDE

Aktører i hovedgruppen: NSB, Flytoget (inkludert frakt av drivstoff til Gardermoen, selve Flytoget hvis omkjøring fra Romeriksporten), og evt. nye aktører.

Rolle/aktivitet på Alnabruterminalen:

- Brukere av Hovedbanen
- Bruker dels Alnabru-området til verkstedfunksjon og evt. snuoperasjoner

Evne til å påvirke prosjektet:

- Kan være en viktig høringsinstans

Interesser Passasjertogoperatører og reisende	Kommentarer
<ul style="list-style-type: none"> ● Best mulig tilgang til hovedlinjen og evt. andre linjer for egen virksomhet. Godstog minst mulig til hinder for avholdelse av passasjertogtrafikken, inkludert vekst fremover. Utbygging av dobbeltspor eller tilstrekkelig møtekapasitet på enkeltsporlinjer 	<ul style="list-style-type: none"> ● Alle aktører i bransjen ønsker økt jernbanetraffikk, men det vil samtidig være en viss konkurranse om sporet. ● Interesser i forhold til Alnabruterminalen vil i

<ul style="list-style-type: none"> • Tilstrekkelig kapasitet i linjenettet til å håndtere både økt godstransport og passasjertransport. Innkjøringsmuligheter til Alnabruterminalen som skjermer Hovedbanen i best mulig grad. Minimere/unngå at passasjertransport på Hovedbanen forsinkes/ stoppes av ventende eller kryssende godstog • NSBs arealer i Lodalen for verksted og driftsbanegård for persontogmateriell ikke avlastning for funksjoner som evt. flyttes fra Alnabru. Generelt behov for areal for henstillingsmateriell i Oslo-området • Lok-verkstedfunksjoner på Grorud opprettholdes 	<p>betydelig grad avhenge av tiltak utenfor terminalen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Samlet sett antas en begrenset men positiv holdning til prosjektet
--	---

HOVEDGRUPPE: GRUNNEIERE/DISPONERING AV TOMT OG EIERE AV INFRASTRUKTUR

Aktører i hovedgruppen: Det foreligger en egen arealanalyse, og det vises generelt til denne Rapport 14 Analyse av samlet arealbehov for godsaktørene på Alnabru. Følgende hovedaktører inngår i denne gruppen:

- JBV har nå disponeringsrett over ROM Eiendoms arealer på jernbaneterminalen
- JBV eier egne arealer på Alnabru
- Private eide arealer på terminalen
- Arealer på utsiden av terminalen
- Private arealer

Evne til å påvirke prosjektet:

- Hovedsakelig indirekte gjennom høringer og evt. annen involvering underveis

Interesser Grunneiere	Kommentarer
<ul style="list-style-type: none"> • Generelt å maksimere verdien av arealene, innenfor de rammer som gjelder. • Planer som gir tilstrekkelig tilgang og fleksibilitet rundt ulike eiendommer til at effektivt kan utnyttes både i forbindelse med terminalen og evt. til andre formål (for eiendommer utenfor terminalen) • Begrense og/eller fordele kostnadene ved evt. rekkefølgebestemmelser • X6-arealet; grunneier har interesse av avklaringer om bruken av tomt • En del grunneiere omkring Alnabru kan ønske annen type utvikling av områdene enn jernbaneformål 	<ul style="list-style-type: none"> • Usikkerhet hvorvidt Politiets beredskapsbase vil kunne legges til X6 • Grunneiernes interesser (utover JBV) er å maksimere verdien av eiendommene. Gitt premiss om at det skal være terminaldrift på Alnabru, er interessene langsiktighet og forutsigbarhet, med så gode utleiebetingelser som mulig • Samlet sett antas en nøytral holdning til prosjektet, gitt betingelsene som ligger til grunn (spesielt JBVs disponeringsrett om eiendommene inne på terminalen).

HOVEDGRUPPE: BEFOLKNING OG NABOER

Aktører i hovedgruppen:

Dette er en sammensatt gruppe bestående av:

- Bydelene Alna, Grorud, Bjerke og Stovner
- Noen bolighus på østsiden av terminalen i Tittutgrenda og Tittutveien. Også Hells Angels og Sikh-tempel i nærheten
- Større boligområder på Holset og Risløkka på vestsiden av terminalen, bak industribygg og R163 Østre Aker vei. Også områder lengre opp i dalsidene med utsikt mot terminalen
- Ulike typer næringsvirksomhet lokalisert rundt terminalen og adkomstveien, på østside ved Kjelsrud, Alna og Stubberud, på vestside ved Berget/Haraldsrud og ved Grorud verksted
- Velforeninger og andre interesseorganisasjoner, som Bjerke Storvel, Groruddalen miljøforum, Oslo elveforum mv.

Rolle/aktivitet/situasjon:

Bolighusene ligger bak industribygg i randsonene av terminalen og dels annen infrastruktur (vei, bane). I svært begrenset grad er boliger direkte berørt av terminalen. Det er likevel mange boliger som har utsikt ned mot terminalen fra boligområdene på hver side av Groruddalen.

Støy fra terminalen kan videre bli et tema. I forbindelse med utredningene i 2009 ble det gjort støyberegninger som viser at støy for boligene primært genereres andre støykilder i området enn terminalen, primært de store veiene E6, R4 Trondheimsveien, R191 Nedre Kalbakkvei og R161 Østre Aker vei samt fra Hovedbanen. Støy fra terminalen kan likevel *oppleves* som forstyrrende.

Terminaldriften genererer dessuten tungtransport. Dette påvirker sentrale samferdselsårer som Nedre Kalbakkvei (sentral tverrforbindelse i Groruddalen) og Strømsveien (bla. sentral kollektivåre gjennom Groruddalen), men kan også forplante seg til de mindre adkomstveiene, med tilhørende ulemper mht. støy, luftforurensning og sikkerhet.

Bydelene har, i sine uttalelser til utredningen av Byggetrinn 1-4 og Hovedplan Byggetrinn 1, også vektlagt estetiske hensyn ved terminalen, særlig knyttet til høye konstruksjoner/kraner. Terminalen legger videre beslag på et stort område, og fungerer i noen grad som en barriere i denne delen av Groruddalen.

Ved en fremtidig områdeheving av Alnaelva, vil kulverten under terminalen være et brudd i en sammenhengende turvei langs Alnaelva. (Gjeldende reguleringsplan tar sikte på å heve elva og la den følge Alfasetveien.)

På lang sikt kan terminalen komme under press fra boligutvikling. Dette vil imidlertid kreve en betydelig bedring av luftkvalitet og andre forhold i området før dette blir et attraktivt boområde, og må i så fall ventes å ligge betydelig frem i tid.

Evne til å påvirke prosjektet:

- Bydelene er samrådsinstanser for PBE i planprosessen i Oslo kommune. I anleggsfasen har også bydelene (bydelsoverlegen) en rolle mht. grenseverdier for støy i en anleggsperiode
- Befolkningen og velforeninger har mulighet til å påvirke gjennom media, opinion, etater i Oslo kommune, Oslo kommunes politikere, statlig virksomheter og beslutningstakere i stat. De kan også formelt klage på planer iht. PBL. I siste instans kan de også kjøre ulike former for aksjoner mot planer

Interesser Befolkning og naboer / Bydelene	Kommentarer
<ul style="list-style-type: none"> • Høringsuttalelser gitt til Hovedplan Byggetrinn 1-4 er generelt positive til overføring av gods fra vei til bane. Det gis likevel uttrykk for skepsis til planene fra flere interesser: <ul style="list-style-type: none"> ○ Bydelene var skeptiske til planene Byggetrinn 1-4 og ønsket bla. tiltak mot økt støy i boligområder, økt støybelastning på friområder langs Alna, konflikt med fremtidig fremføring av GS-vei ved Nedre Kalbakvei, turdrag som kan påvirkes av tiltak samt utvikling av Grorud stasjonsområdet inkludert gjenåpningen av Alnaelva. Bydel Bjerke var bekymret for økende lekkasje av trafikk fra riksveinettet og over til lokalveier ved økt kapasitet på terminalen. Det ble ønsket å skjerme andre potensielle adkomst-/utførselsveier enn Nedre Kalbakkvei/Alfasetveien og Terminalveien/Strømsveien. Stovner og Grorud bydelsutvalg kunne ikke akseptere planene for Byggetrinn 1 som medførte at det ble tilrettelagt for aktivitet forbundet med containerdrift ut av dalbunnen og inn i bomiljøer. Bydel Stovner anbefalte 0-alternativet, som innebærer opprettholdelse av dagens infrastruktur og drift med oppgraderingstiltak. ○ Skjerme og videreutvikle turdrag og kryssningspunkter i Groruddalen, ved å unngå uheldige inngrep, ivareta nærmiljø, og tilrettelegge for gode boområder i Groruddalen. Gjøre grep slik at terminalen i mindre grad dominerer dalbunnen ○ Ønsker direkteadkomst fra E6 til terminalområdet/Trekanttomten ○ God kollektivbetjening av området 	<ul style="list-style-type: none"> • Det er nok uunngåelig med en viss konflikt mellom lokale ønsker om denne type virksomhet vekk fra sitt eget nærområde, med nasjonale behov/målsetninger om gods på bane og terminal plassert sentralt i Oslo • Viktig at nasjonale beslutningstakere forklarer hvorfor videreutvikling av Alnabruterminalen er viktig • Involvering og kommunikasjon sentralt, både om lengde og tiltak i anleggsperioden og konsekvenser/løsning etter tiltakene. Det bør søke en relasjon der innvendinger tas opp med prosjektet først, ikke media og bystyrepolitikere/ sentrale politikere • I detaljeringsfasen vurdere avbøtende tiltak, som treplanting, voller, GS-veier, driftskonsept etc., avhengig av valgt konsept for Alnabru • I detaljeringsfasen gjøre analyser av de forhold som bydelene tar opp, både for å belyse fakta og for å vurdere evt. avbøtende tiltak • Samlet holdning til prosjektet i kapittel 4 anslås til middels negativ. Utforming av de konkrete planene og deres konsekvenser i nærområdet, samt evt. avbøtende

Interesser Befolkning og naboer / Bydelene	Kommentarer
<ul style="list-style-type: none"> ○ Bjerke Storvel var sterkt kritisk til planforslaget i Byggetrinn 1, mens Groruddalen miljøforum reiser bla. spørsmål om ikke avlastningsterminaler andre steder kan ta av for veksten • Interessene avhenger dels av hvilke konkrete løsninger som velges og plasseringen. For eksempel kan det være konflikter om løsningen omfatter områdene rundt Grorud stasjon og Haugenstua, bla. mht. Alna miljøpark og den blågrønne strukturen, Fossumdiagonalen og sykkelveinett. Se omtale under normative behov i Rapport 04. 	<p>tiltak, vil bestemme ytterligere holdninger til prosjektet</p> <ul style="list-style-type: none"> • Statlig reguleringsplan kan være et virkemiddel for å søke å begrense denne risikoen

HOVEDGRUPPE: OSLO KOMMUNE

Rolle/aktivitet:

Oslo kommune har flere roller mht. Alnabruterminalen, både en myndighetsrolle etter PBL samt å ivareta interesser som er viktige for kommunen, herunder for innbyggere, lokalt næringsliv, miljøinteresser etc. Kommunen har bla. et ansvar for å søke løsninger som begrenser støybelastning på omgivelsene, bidrar til å bevare ressursgrunnlaget, unngå uheldige inngrep, ivaretar nærmiljøet, samtidig som det i et langsiktig perspektiv hensyntas egnede arealer for byutvikling og tilrettelegging av gode boområder.

Disse forholdene vil også bli behandlet under normative behov i Rapport 04 Behovsanalysen. Særlig følgende aktører innen kommunen står sentralt:

- Byråd og Bystyre
- Plan og bygningsetaten. Er en ekstern rammesetter gjennom ordinære planprosesser
- Bymiljøetaten (BYM): forvalter fellesarealer som gater, torg, parker, friområder, idrettsanlegg, marka og indre Oslofjord. Bymiljøetaten har også ansvar for luft, støy, vann, jord, herunder friluftsliv, lokale gang- og sykkelveinett mv.
- EBY – Eiendoms- og byfornyelsesetaten. Etaten er grunneier av betydelige områder, kjøper og selger eiendom på oppdrag fra kommunen og forhandler utbyggingsavtaler. Er involvert i større utviklingsområder i Oslo
- Vann- og avløpsetaten (VAV), som har ansvar for drift, vedlikehold og fornyelse av Oslos renseanlegg, ledningsnett og pumpestasjoner for både drikkevann og avløpsvann. Eier av spillvannkulvert og bekkedragskulverter på terminalen
- Byantikvar
- Brann- og redningsetaten
- Oslo havn

Evne til å påvirke prosjektet:

- Sentral premissgiver som planmyndighet (med mindre overprøves av Staten)
- Indirekte påvirkning på planer som vertskapskommune for Alnabru og som høringsinstans

Interesser Oslo kommune	Kommentarer
<ul style="list-style-type: none"> • Oslo kommune har interesse av gode og effektive løsninger på Alnabru, men med så begrenset arealbruk som mulig. Kommuneplanen omtaler videre utvikling av Alnabru, ref. Rapport 04 Behovsanalysen, og støtter mål om overføring av gods fra vei til bane. Interesser av at en videreutvikling av terminalen gjøres innenfor en samordnet areal- og transportutvikling. • Oslo kommune vil ha mange av de samme interesser som gjengitt over i punkt 2.3.3, særlig: <ul style="list-style-type: none"> ○ Unngå tungtransport fra/til terminalen på lokalveinettet. I utgangspunktet ønske om direkte adkomst for tungtransport fra hovedveinettet til terminalen, og at terminalen må kunne håndtere større og tyngre lastebiler for å begrense antall biler, særlig ved en kapasitetsøkning. Tiltak som kan redusere barriereeffekten av terminalen, særlig ved å sikre gode gang- og sykkelveiforbindelser på tvers ○ Redusere CO₂- og NO_x-utslipp og svevestøv fra lastebiler tilknyttet Alnabruterminalene ○ Interesser mht. behov for evt. avbøtende tiltak i forhold til trafikkmengder på bane og vei med tilhørende støy- og luftforurensning. Den visuelle fremstillingen av terminalområdet vil også ha en miljømessig verdi. Etablering av evt. boligområder på Kjelsrud kan aktualisere problemstillingen, særlig om det gjøres større tiltak på Nyland ○ Høy kollektivandel for de som arbeider på Alnabruterminalen ○ At ikke utformingen av løsninger på Alnabruterminalen kommer i veien for en evt. skråforbindelse på T-banen fra Økern til Ellingsrudåsen-banen ○ Ved større ombygninger bør det utarbeides en felles hovedplan for tekniske anlegg i grunnen innenfor hele terminalområdet. Løsningen må tilfredsstille dagens krav til overvannshåndtering og påvirkning til Alnavassdraget ○ Skjerming av blå-grønne områder/turdrag rundt terminalen og langs Terminalveien; ønske om et sammenhengende og tilgjengelig grøntstruktur rundt terminalområdet, fokusert langs Alnaelva 	<ul style="list-style-type: none"> • Mange tilgrensende prosjekter og prosesser i Groruddalen. Sentralt med avstemning mot øvrige planer og mot spesielt PBE. Dette er forhold å ivareta i den videre detaljeringsfasen • Betydelig usikkerhet knyttet til evt. realisering av en skråforbindelse fra Økern til Linje 1 Ellingsrudåsen • Nærliggende å tro at større tiltak må behandles etter PBL • Samlet vurdering av holdning til prosjektet er sammensatt: Kommuneplanene inkluderer Alnabru, samtidig som områdene rundt Alnabru inngår som byutviklingsområder. Holdningene til prosjektet vil avhenge av konkret utforming av tiltak og avbøtende tiltak. Som et utgangspunkt i kapittel 4 Oppsummering settes en nøytral holdning til prosjektet.

Interesser Oslo kommune	Kommentarer
<ul style="list-style-type: none"> ○ Ivaretagelse av artsmangfold i området. Unngå spredning av fremmede arter til Alnavassdraget • Skjerme verneverdige bygg og kulturminner, særlig Gorud stasjonsbygning og Romsås gård samt vekterbolig og lokverksted på Nyland • Utforming, organisasjon og praksis på Alnabru som sikrer mot, forebygger og minimerer konsekvens ved hendelser som brann, eksplosjon mv. ved lasting, lagring og flytting av gods, herunder farlig gods. Enkel tilkomst for redningsetater ved evt. ulykker • På lang sikt en byutvikling i området rundt terminalen. Foreliggende kommuneplan viser store deler av dalbunnen til fremtidig transformasjonsområder, og Breivoll stasjon og Gorud stasjon er spesielt pekt ut som et område for knutepunktutvikling (Se Rapport 04 Behovsanalysen) • Oslo havn: gode forbindelser til Alnabruterminalen fra begge havner i Oslo, dvs. styrke forbindelsen mellom Sydhavna og Alnabru i samsvar med bystyrets vedtak om Fjordbyplanen 	

HOVEDGRUPPE: STATLIGE VIRKSOMHETER

Følgende primære aktører er tillagt denne hovedgruppen:

- Statens vegvesen
- Statens jernbanetilsyn og andre sårbarhetsaktører som DSB, nødetater (også kommunale) mv.
- Tollvesenet
- Politietaten
- Fylkesmannen
- Statsbygg
- Statnett

Rolle/aktivitet på Alnabruterminalen:

- Statens vegvesen; er en etat med tilgrensende interesser til terminalen, som ansvarlig for planlegging, bygging, drift og vedlikehold av riksvegnettet og tilsyn med kjøretøy og trafikanter. Ansvarlig for en trafikkløsning rundt terminalen på riksvegnettet, samt riksvegtilknytning til hovedport.
- Statens jernbanetilsyn er ekstern rammesetter og godkjenningsmyndighet for løsninger som faller inn under deres ansvarsområde etter sikkerhetsforskriften. Kan stille krav til prosjektet som påvirker valg av løsninger
- Direktoratet for sikkerhet og beredskap (DSB), med ansvar for samfunnstrygghet nasjonalt, regionalt og lokalt på angitte fagområder.

- Tollvesenet: Tollklarering av gods til Alnabru, som relevant
- Statsbygg; koordinerte planprosess for samlasternes områder, inkludert også adkomst inn (Trekantområdet løftet ut) og mot Alnaelva
- Fylkesmannen; vurdering av reguleringsplanforslag innenfor området og som evt. klageinstans. Samordnet beredskapsansvar
- Statnett; systemansvarlig for det norske kraftnettet. Har større høyspentledninger i området rundt terminalen

Evne til å påvirke prosjektet:

- Dels direkte, gjennom godkjenning av løsninger
- Indirekte, gjennom innsigelsesmyndighet på reguleringsplaner og en sentral premissgiver i reguleringsplanarbeidet.
- Generelt muligheter for å få gjennomslag for sine interesser i utbyggingen, både gjennom dialog med JBV underveis og gjennom referansegrupper, styringsgrupper mv.

Interesser Statlige virksomheter	Kommentarer
<ul style="list-style-type: none"> • Statens vegvesen: Interesse av en løsning med Alnabruterminalen som både er håndterbart på lokalt nivå og som bidrar til å overføre transport av gods fra vei til bane. Generelt at løsningene som etableres for en ny terminal gir god trafikale løsninger og tilgjengelighet i lokalområdet og i Oslo. Utbyggingen på Alnabru må sees i sammenheng med linjekapasitet, vegsystem og terminalens kapasitet. Interesse av at ikke Alnabru-utbyggingen kommer i konflikt med øvrige tiltak/prosjekter, som for eksempel Fossumdiagonalen, opprusting av Østre Aker vei og hovedruter for gang- og sykkelveier i Groruddalen. <p>Statens vegvesen har for øvrig ingen ambisjon om at vegsystemet skal bli køfritt i rushtidene.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Statens jernbanetilsyn: tilfredsstillende løsninger på terminal som oppfyller regelverket eller som må få egen godkjenning. • DSB og nødetater: Utforming, organisasjon og praksis på Alnabru som sikrer mot, forebygger og minimerer konsekvens ved hendelser som brann, eksplosjon mv. ved lasting, lagring og flytting av gods, herunder farlig gods. Nødetater; sikker håndtering av gods, herunder farlig gods. God tilgang til terminalen fra begge sider • Fylkesmannen i Oslo og Akershus: følge opp at statlige retningslinjer særlig innen arealplanlegging, miljøsaker og samfunnsikkerhet og beredskap følges opp 	<ul style="list-style-type: none"> • Med premissgivere; ha tett kontakt underveis, søke å avklare forhold løpende • Statlige virksomheters holdning til prosjektet er i kapittel 4 angitt med en begrenset positiv holdning. Dette er nødvendigvis en forenkling; i utgangspunktet har de interesse av at prosjektet oppfyller de krav og ønsker de innenfor eget fagområde stiller, og for øvrig er det overordnet myndighet som angir overordnet holdning til prosjektet. Holdningen til prosjektet vil derfor avhenge av hvordan de konkrete løsningene utarbeides. Samtidig er det en overordnet politisk premiss om at en skal arbeide for overføring av godstransport fra vei til bane og sjø, og derfor angis en begrenset positiv holdning til prosjektet.

Interesser Statlige virksomheter	Kommentarer
<ul style="list-style-type: none"> Statnett har interesser knyttet til en viktig høyspentlinje som går øst for terminalen. Innebærer et byggeforbud i en viss avstand fra denne 	

HOVEDGRUPPE: OVERORDNET MYNDIGHET (STATLIG DEPARTEMENT)

Det er særlig fire departementer som primært blir berørt:

- Samferdselsdepartementet
- Finansdepartementet
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet
- Miljøverndepartementet

I tillegg følger regjering og Storting, som endelig beslutningsmyndighet. Deres interesser favner departementenes interesser kommentert nedenfor. I tillegg følger politiske vurderinger, som det ikke er grunnlag for å kommentere videre på her.

Rolle/aktivitet på Alnabruterminalen:

- SD overordnet ansvarlig for JBVs virksomhet
- Finansdepartementet er overordnet ansvarlig for statens investeringsregime. Her inngår også eksterne kvalitetssikrere
- MD er overordnet ansvarlig for miljøpolitikken, og har interesser også i lokale miljøprosjekter
- KMD er evt. ankeinstans for reguleringsplan og vedtak fra fylkesmannen. I tillegg er KMD samarbeidspart med Oslo kommune i Groruddalssatsningen

Evne til å påvirke prosjektet:

- Regjeringen og Stortinget er endelige beslutningstakere for prosjektet, med departementene som ansvarlige for å legge frem beslutningsgrunnlag

Interesser: Overordnet myndighet	Kommentarer
<ul style="list-style-type: none"> Valg av best mulig konsept med høyest samfunnsnytte og nytte per budsjettkrone. Konsepter som gir mulighet for en best mulig løsning mht. trinnvis utbygging av Alnaterminalen, tilpasset etterspørselsbasert behov Anbefalte konsepter som er teknisk og utbyggingsmessig gjennomførbare. Håndterbar risiko i utbyggingen 	<ul style="list-style-type: none"> I tillegg følger premisser lagt i Samferdselsdepartementets oppdragsbrev og i politiske dokumenter. Disse omtales ikke nærmere her; i stedet vises generelt til behandling av Normative behov i Rapport 04 Behovsanalysen

Interesser: Overordnet myndighet	Kommentarer
<ul style="list-style-type: none"> • Ryddige prosesser, leveranse av prosjekter iht. fastsatte rammer og prosjektmål (samfunnsmål, effektmål og resultatmål) • Oppnå politiske målsetninger på en mest mulig effektiv og bærekraftig måte knyttet til godstransport. Effektivisere og optimalisere transportkjedene (bla. unngå tomkjøring) • Godt sluttprodukt som gir positive miljøvirkninger og en bærekraftig transport av gods. Generelt å begrense støybelastning, bevare ressursgrunnlaget, unngå uheldige inngrep, ivareta nærmiljøet, bevare egnede arealer for byutvikling og tilrettelegge for gode boområder • Transport av gods på en mest mulig effektiv og bærekraftig måte. At det brukes gode, bærekraftige og helhetlige løsninger for godstransport for bane – veg – og sjø. Bidra til å nå nasjonale miljømål. • Oppfyllelse av alle relevante lover og regler • Fra 2030; implementering av TEN-T-nettverk i Norge gjennom EØS-avtalen, ref. beskrivelse i Rapport 04 Behovsanalysen 	

HOVEDGRUPPE: INTERESSEORGANISASJONER OG MEDIA

Primære aktører i hovedgruppen: Fagforeninger og media.

Rolle/aktivitet på Alnabruterminalen:

- Fagforeninger: medlemmer i arbeid på Alnabru og i virksomheter med grensesnitt mot Alnabru
- Media: setter i betydelig grad dagsorden.

Evne til å påvirke prosjektet:

- Indirekte, men kan ha stor innflytelse

Interesser Interesseorganisasjoner og media	Kommentarer
<ul style="list-style-type: none"> • Arbeidstakerorganisasjoner: sikre rettigheter til arbeiderne og gode lønns- og arbeidsforhold, herunder en sikker arbeidsplass 	<ul style="list-style-type: none"> • I detaljerings- og gjennomføringsfasen ha beredskap på mediasaker og en mediestrategi og –plan med klare roller og ansvar. • Ha lett tilgjengelig og forståelig informasjon om både anleggsperioden og sluttproduktet på Alnabru

Interesser Interesseorganisasjoner og media	Kommentarer
<ul style="list-style-type: none">• Media: I utgangspunktet uten egeninteresse, men kan fremme saker som er konfronterende i form	<ul style="list-style-type: none">• I utgangspunktet en nøytral holdning til prosjektet

3 Behovskonflikter og vurdering

Alnabru er landets største godsterminal for jernbane, og medfører betydelig aktivitet på veg og bane sentralt i Groruddalen. Det er åpnet for full konkurranse innenfor godstransport på bane, og det er flere kommersielle aktører som opererer på Alnabru. En videre utvikling av terminalen – der sentral infrastruktur er gammel og der videre volumvekst relativt raskt bør bringe terminalen mot en kapasitetsgrense – genererer således en rekke interesser, herunder kommersielle.

Flere av interessene identifisert foran vil være motstridende, enkelte med potensiale for å gi prosjektet utfordringer. Hvor krevende dette i praksis kan bli er vanskelig å spå og avhenger særlig av avbøtende tiltak og utforming av konkrete løsninger. Samtidig vil det være krevende å gjøre større kapasitetsøkende tiltak på Alnabru som ikke fører med seg en forverring av situasjon for enkelte interessenter – eller i det minste ikke møter de forventninger disse har til en fremtidig Alnabruterminal. Beslutningene om tiltak på Alnabru må derfor være robust forankret hos beslutningstakerne.

Nedenfor gis en oversikt over de mest sentrale behovskonfliktene som gis av oversikten i kapittel 2, med, som relevant, merknader og mulige tiltak:

Potensielle behovskonflikter i prosjektet	Vurdering og mulige tiltak
<p>Godshåndtering/trafikk på Alnabru – vognlast</p> <p>Det er uenighet mellom aktørene på Alnabru om hvorvidt det bør etableres arealer og tilhørende funksjoner for å håndtere vognlast på Alnabru.</p>	<p>Dette må sees i sammenheng med anslått kapasitetsbehov, men også helhetlige løsninger på Alnabru og evt. konsekvens på kapasitet for kombiterminalen og lønnsomhet i driften (kombi-tog vs. fleksi-tog (kombitog med vognlast inkludert) vs. spesialiserte kombi- eller vognlast-tog). Kombilast vil uansett være prioritert på Alnabru før vognlast.</p>
<p>Plassbehov for aktørene</p> <p>Alnabru er i betydelig grad innebygget av tilhørende og andre funksjoner, herunder Hovedbanen i vest/nord. En eksempelvis dobling av godsvolumene vil medføre et økt plassbehov for ulike aktører, ikke minst for samlasterne, ref. Rapport 14 om areal.</p> <p>Dette økte plassbehovet vil etter alt å dømme gå på bekostning av omliggende arealer. Dette kan komme i konflikt med andre interessenter; dog avhengig av hvilke tiltak som foreslås. Høringsrundene fra Byggetrinn 1 viste bla. motstand mot foreslåtte tiltak i nærheten av Jernkroken, Grorud stasjon og omliggende veier, der blant annet Statens vegvesen, bydelene og velforeninger reiste innvendinger og pekte på forhold som måtte avklares nærmere.</p>	<p>Dette er i utgangspunktet utenfor mandatet til denne utredningen, men kommenteres likevel:</p> <p>Selv med optimalisering av dagens terminal, er det vanskelig å se for seg en eksempelvis dobling av kapasitet til 1,2 mill. TEU i året uten at det er behov for å legge beslag på nye arealer utenfor dagens terminal. Det er en lang rekke tiltak som planlegges for Groruddalen, herunder mht. Alnaelva, som en må være oppmerksomme på og som i den grad mulig må avstemmes og avklare med gjeldende myndigheter underveis.</p> <p>Det virker foreløpig som om Politiets beredskapssenter med helikopterbase vil bli</p>

Potensielle behovskonflikter i prosjektet	Vurdering og mulige tiltak
<p>I og med at arealtilgangen på og rundt Alnabru er begrenset, ligger det en innebygget behovskonflikt mellom eksisterende aktørers behov for areal og evt. økte arealer, og eventuelle nye aktører på terminalen sitt arealbehov.</p> <p>Arealet X6, som pt. dels er tiltenkt et nytt beredskapssenter for Politiet, er et areal det ville være svært nyttig for et videreutviklet Alnabru å kunne benytte fullt ut.</p> <p>På lang sikt kan det ikke utelukkes en behovskonflikt mht. kommunens behov for arealer for byutvikling (bolig- og næringsareal) langs kommunikasjonsknutepunkt og behovene knyttet til en effektiv terminal med støttefunksjoner. Nye nærings- og boligområder må i utgangspunktet tilpasse seg eksisterende virksomhet, for eksempel med støyisolering, men det kan likevel ikke utelukkes et visst press, særlig med tanke på omfang av tungtransport og åpningstider mv.</p>	<p>plassert et annet sted enn Alnabru. Denne premissen bør avklares mellom SD og JD så raskt som mulig, gitt aktualiteten av X6-området for terminalen og plassbehovet som vil oppstå ved en betydelig økning av kapasiteten.</p> <p><i>(Det er nå avklart at Politiets beredskapssenter ikke vil ligge på Alnabru, hvilket frigjør dette arealet til jernbaneformål igjen.)</i></p>
<p>Økt aktivitet på terminalen – biltrafikk</p> <p>Økt volum og aktivitet på terminal vil medføre økt transport inn og ut med lastebil fra terminalen, og dette vil kunne vekke motstand fra lokale interesser. Disse vil særlig være opptatt av lekkasje over til lokalveinett, i tillegg til generell støy og luftforurensning. I den grad planene også omfatter beslaglegging av arealer utenfor dagens terminal, kan dette høyne et konfliktnivå.</p>	<p>Her kan det uansett ligge en kime til konflikt, men avbøtende tiltak og en god prosess kan bidra til å dempe et konfliktnivå.</p> <p>Evt. motstand til konseptet om videreutvikling og økt kapasitet på Alnabru fra kommunen side, vil gjøre reguleringsplanarbeidet tungt. Ved evt. stor motstand fra kommunen kan statlig reguleringsplan være et hensiktsmessig alternativ.</p>
<p>Prioritering på jernbanelinjene</p> <p>Kapasiteten særlig på Hovedbanen er presset og har liten kapasitet til ytterligere godstrafikk. Her er det en behovskonflikt mellom persontrafikk og godstrafikk.</p> <p>Tilgang på linjenettet, prioritet i nettet, utbygging av kryssingsspor/dobbeltspor osv. er sentrale faktorer for at godstrafikken skal kunne økes iht. ambisjonsnivået. Dette krever tiltak utenfor dette prosjektet, men står sentralt i gevinstrealisering av tiltak på Alnabru.</p>	<p>Prioritering på jernbanelinjen skal følge retningslinjer gitt i forskrift om fordeling av jernbaneinfrastruktur §7-10</p> <p>Prioriteringskriterier, der infrastrukturkapasitet til godstransport er prioritert som nr. 4 og 5, hvis ikke godstransportoperatøren har inngått rammeavtale med Jernbaneverket.</p>
<p>Hensetting av materiell på terminal:</p> <p>Det er flere potensielle behovskonflikter her:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Den første går mellom terminaloperatør og godtogoperatør. Førstnevnte har behov for en ryddigst mulig terminal, uten mer hensetting av 	<p>Dagens terminal er i grunnstruktur konstruert for et annet bruk, og eksisterende flaskehals på terminal og tilkoblingen til omliggende linjer forsterker problemet med</p>

Potensielle behovskonflikter i prosjektet	Vurdering og mulige tiltak
<p>materiell (vogner) enn hva som er naturlig (mellom lossing og lasting samme dag og i noen tilfeller over natten og over helgen) og nødvendig ut fra å ha en viss reservekapasitet tilgjengelig.</p> <p>Godstogoperatørene har i utgangspunktet samme interesse av en mest mulig effektiv terminal, men har samtidig arealbehov for å hensette utstyr/vogner som ikke er i bruk. Daglig pendeltrafikk, der ruten tar mer enn 24 timer, genererer i tillegg et større behov for godsvogner.</p> <ol style="list-style-type: none"> Det er tilsvarende behovskonflikt <i>mellom</i> de ulike godstogaktørene mht. sporplass for hensetting av skiftelok og vognstammer. En siste potensiell interessekonflikt går innad i JBV, som har funksjoner lokalisert på terminalen som ikke er relatert til terminaldrift. 	<p>hensetting av materiell på terminalen, ref. Rapport 01.</p> <p>Per i dag har aktørene stor frihet til å drive som de vil på Alnabru, og det er kan bli krevende å løse dette i kombinasjon med flere aktører og en eksempelvis dobling av godsvolum. Det er etter alt å dømme behov for ansvarlig drifter å sette klarere rammer for hvordan aktørene kan drive sin virksomhet. Dette må da settes ikke-diskriminerende.</p> <p>Nytt og enhetlig signalanlegg vil også gjøre togflyten enklere å styre og evt. planlegge for TXP.</p> <p>En optimalisering av Alnabruterminalen innebærer en prioritering av hvilke funksjoner som skal få tildelt areal på terminalen. Likevel vil det i så stor grad som mulig søkes å få plass til dagens funksjoner på terminalen i konseptutviklingen.</p>
<p>Adkomst/avgangskontroll</p> <p>JBV har behov for bedre kontroll over flyten av gods på terminalen i dag, hvilket blant annet tilsier bedre systemer og kontroll i adgangsporten. Samtidig går anslagsvis rundt 70 pst. av innkjøringene gjennom samlasternes egne private innganger. For andre aktører kan egne innganger oppfattes som en konkurransefordel for disse aktørene.</p>	<p>Dette bør i utgangspunktet være løsbart, men krever felles systemer og oppfølging. Samlasternes egne innkjøringer planlegges videreført.</p> <p>I dag er Alnabru en svært åpen terminal. Det er behov for bedre sikkerhet, både i forhold til uvedkommende i onde hensikter og personer som går gjennom hull i gjerdet og krysser sporene kun for å spare tid.</p>
<p>Konkurranse blant terminaloperatører innenfor én og samme terminal</p> <p>Iht. føringer fra Samferdselsdepartementet skal JBV legge opp konkurranse blant terminaloperatører, for å stimulere til lavere priser og/eller bedre tilbud. Dette skal i første omgang testes ut på Gandal godsterminal.</p> <p>Dette vil imidlertid gå mot interessene til de enkelte terminaloperatørene, som hver for seg ville kunne drive mer effektivt ved å styre helheten på en terminal. Det aktualiseres av utformingen av Alnabru og videre av de betydelige kapital- og ressurskostnadene som er bundet i skifte- og laste/losse-operasjonene.</p>	<p>Føring fra SD, men med et visst handlingsrom for Jernbaneverket.</p>
<p>Utkjøring/innkjøring til terminalen for tog</p>	

Potensielle behovskonflikter i prosjektet	Vurdering og mulige tiltak
<p>Per i dag er det liten ekstra kapasitet på Hovedbanen, og godstogene som kjører inn nordfra må krysse motgående felt på Hovedbanen for å få tilgang til terminalen. Hovedbanen er tett trafikkert i dag, blant annet av NSBs lokaltog som kjører i 15 minutters rute, og forventet befolkningsvekst i Oslo og Akershus fremover vil kunne kreve høyere frekvenser på linjen. En eksempelvis doubling av volumet til Alnabru vil, uten andre tiltak, kunne være krevende.</p>	<p>Linjestrekninger utenfor Alnabru er definert utenfor denne utredningen, men tilkoblingen til Hovedbanen er inkludert i prosjektet. Her vil robusthet, også overfor ventet fremtidig trafikkering på Hovedbanen, være viktig å etterse. Dette kan løses på ulike måter, men må håndteres i mulighetsstudiet og konseptanalysen.</p> <p>Det vil i tillegg være sterkt ønskelig med kapasitetsfremmende tiltak i omliggende linjenett, men dette faller utenfor dette oppdraget.</p>
<p>Konkurransflater mot lastebiltransporten</p> <p>Kjøproblemer inn mot de store byene, oppfyllelse av miljømål og jernbanenes effektivitet ved transport av gods med stor vekt over lange avstander, er konkurransefortrinn for jernbanen (selv om også jernbanen genererer lastebiltransport rundt terminalene til lagre og sluttbrukere).</p> <p>På den annen side vil flere forhold i utgangspunktet trekke konkurranseflaten i fordel lastebil over tid. Dette gjelder særlig stadig bedre veier, en relativt spredt næringsstruktur i forhold til linjenettet, billig utenlandsk arbeidskraft til lastebilene, lastebilens fleksibilitet, åpning av flere strekninger for stadig lengre lastebiler, en teknologisk utvikling ift. forbrenningsmotorer og mer miljøvennlig drift av lastebiler, kombinert med nedslitt infrastruktur og hovedsakelig enkeltsporet toglinjer.</p>	<p>Utover å etablere Alnabru som en mer effektiv og kommersiell attraktiv terminal, er dette forhold som faller utenfor dette prosjektet.</p> <p>Imidlertid er det sentralt for oppfyllelse av politisk mål om overføring av gods fra vei til bane og sjø, og ikke minst regulatoriske grep vil kunne stå sentralt mht. konkurranseflaten mellom tog og lastebil i tiårene fremover. (Se også omtale i Rapport 15.)</p>

4 Oppsummering

Vedlagte tabell oppsummerer hovedtrekk i interessentanalysen over. Det er for lesbarhets skyld lagt en fargekode for å illustrere holdninger og evne til å påvirke:

- Positiv holdning er angitt ved blått, mens negativ ved fiolett, der mørkere farger indikerer en sterkere holdning.
- Evne til påvirkning er angitt i en tilsvarende skala, angitt ved grønn farge

Interessenter	Holdning til prosjektet Skala: (---) til (+++).	Direkte evne til å påvirke prosjektet Skala: stor – middels - liten
Primære interessenter		
Godstog- og skifteoperatører	+++	Stor
Terminaloperatører	+++	Stor
Samlastere / speditører / logistikkbedrifter	+++	Stor
Vareeiere	+++	Stor / Middels
Jernbaneverket, drift og trafikkstyring	+++	Direkte premissleverandør
Sekundære interessenter		
Verkstedoperatørene på Alnabru	0	Middels / Liten
Øvrig transportnæring (vei, sjø, luft)	+	Middels / Liten
Næringsliv for øvrig	+++	Middels
Øvrige interessenter		
JBV utover ansvarlig for drift på Alnabru	+++	Direkte premissleverandør
Passasjertogoperatører og passasjerer	+	Middels
Grunneiere og eiere av infrastruktur	0	Liten
Befolkning/naboer	--	Middels
Oslo kommune	0	Stor (Direkte premissleverandør med mindre overprøves.)
Statlige aktører	+	Direkte premissleverandør på sine forhold.
Statlige departementer	Beslutningstaker	Beslutningstaker
Interesseorganisasjoner/media	0	Middels

Det er en rekke interessenter som samlet sett vurderes å ha stor innvirkning på prosjektet, og det vil være nødvendig å følge opp flere interessenter gjennom Hovedplan og gjennomføringsfasen. En god kommunikasjonsplan må utvikles som en del av Hovedplanfasen, og faller utenfor mandatet til denne tidligfase-utredningen.

