

Fra nav til nettverk

13. august 2015

KVU OSLO-NAVET

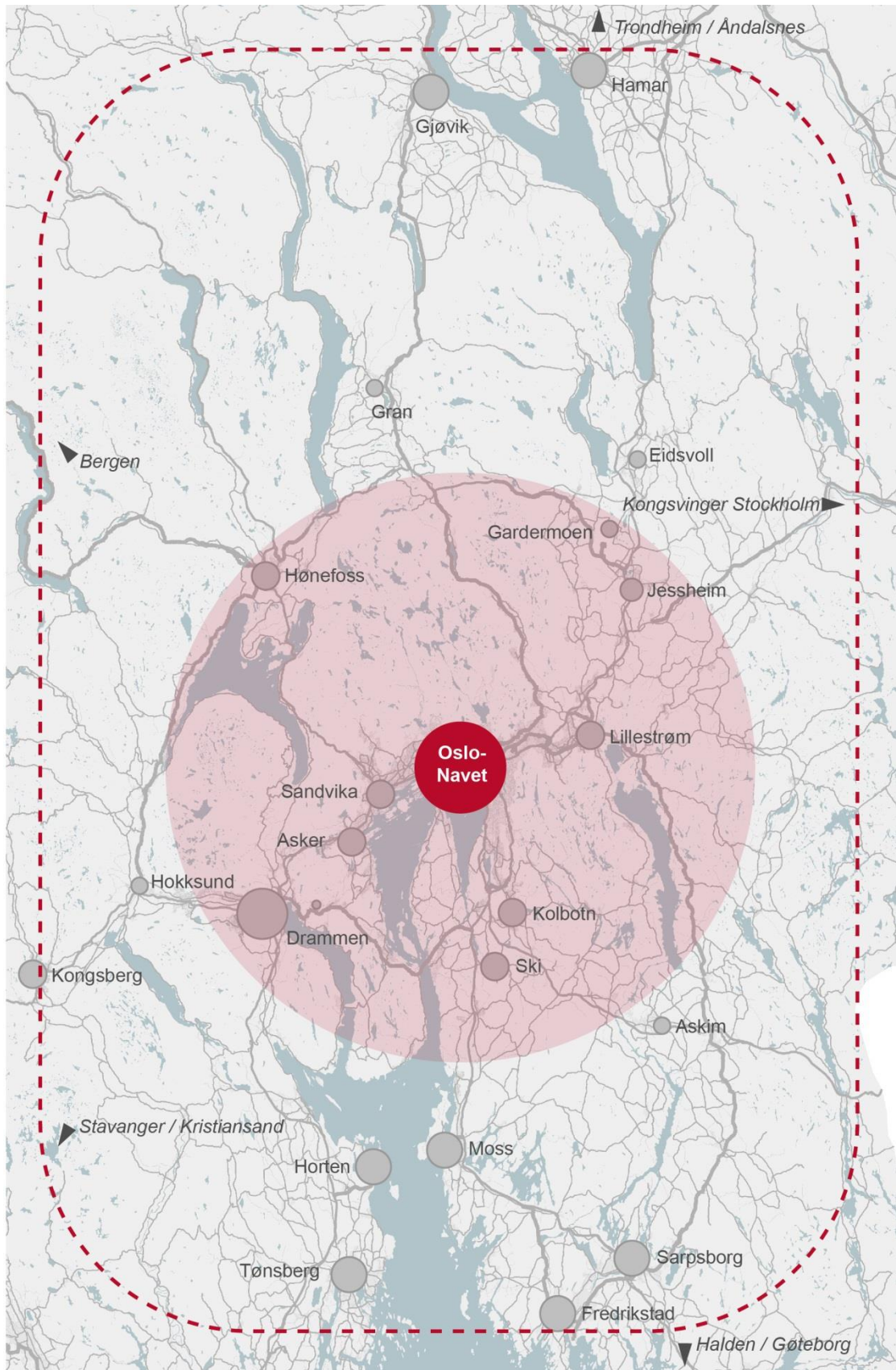
Ruter#



Statens vegvesen



Jernbanelinjen



KVU Oslo-Navet har utviklet mulige tiltak for det området i og rundt Oslo som kan betjenes eller betjenes av lokaltog (markert med lyserødt), med hovedvekt på kollektivsystemet innenfor Ring 3 (markert med mørkerødt). Influensområdet strekker seg ut i cirka én times reisetid i alle vei- og banekorridorer (innenfor stiplede linje).

Et ambisiøst samarbeid

Det er ventet en betydelig befolkningsvekst i hovedstadsområdet de neste tiårene. Transportsystemet må utvikles slik at det er i stand til å håndtere de økte transportbehovene som følger av dette, på en måte som sikrer befolkningen god mobilitet og er bærekraftig.

Konseptvalgutredningen for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo (KVU Oslo-Navet) har hatt som hovedoppgave å belyse hvilket kollektivt transporttilbud som må utvikles for å ta veksten i persontrafikken i hovedstadsområdet med kollektivtrafikk, sykling og gåing.

Oppdraget involverer både stat, fylke og kommune. Bestillingen er gitt av Samferdselsdepartementet, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune til Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter AS i fellesskap. Jernbanedirektøren, vegdirektøren og adm. direktør i Ruter har opprettet en felles prosjektorganisasjon med en styringsgruppe og en stab som begge består av fagfolk fra de tre virksomhetene.

Følgende konsulentteam har bistått i arbeidet: Norconsult AS, Vista Analyse AS, Typsa (Madrid) og Basler & Hofmann (Zürich) i arbeidet med KVU-en – ViaNova Plan og Trafikk AS, Geovita AS, ETC AS og NGI i arbeidet med grunnlag for teknisk-økonomisk plan. Metier AS og Vista Analyse AS har vært rådgivere i arbeidet med usikkerhetsanalyser. I tillegg har prosjektet knyttet til seg to uavhengige, internasjonale rådgivere, som har bidratt til utforming, optimalisering og vurdering av konseptene.

Arbeidet er tett forbundet og har foregått parallelt med Ruters strategiplan, M2016. Derfor er det naturlig at hovedtrekk fra KVU Oslo-Navet presenteres når Ruter lanserer sine innspill til utviklingen av kollektivtrafikken. KVU-en i sin helhet skal overrekkes oppdragsgiverne i slutten av september 2015.

KVU-en skal være et grunnlag for Regjeringens arbeid med Nasjonal transportplan 2018–2029 (NTP) og annen statlig, fylkeskommunal og kommunal planlegging.

HVA ER EN KONSEPTVALGUTREDNING?

En konseptvalgutredning (KVU) er en faglig utredning for et byområde, en lengre strekning eller et stort prosjekt. Hensikten er å vurdere alternative løsninger å møte transportbehov på. En KVU skal skissere prinsipielle løsninger på et overordnet nivå, altså konsepter. Utredningen gjennomgår en ekstern kvalitetssikring (KS1) før planlegging etter plan- og bygningsloven.



Kraftig befolkningsvekst må møtes offensivt

Oslo og Akershus har i dag over 1,2 millioner innbyggere. Fram mot 2030 vil veksten eskalere. Det samme vil behovet for og etterspørselen etter kollektivtransport.

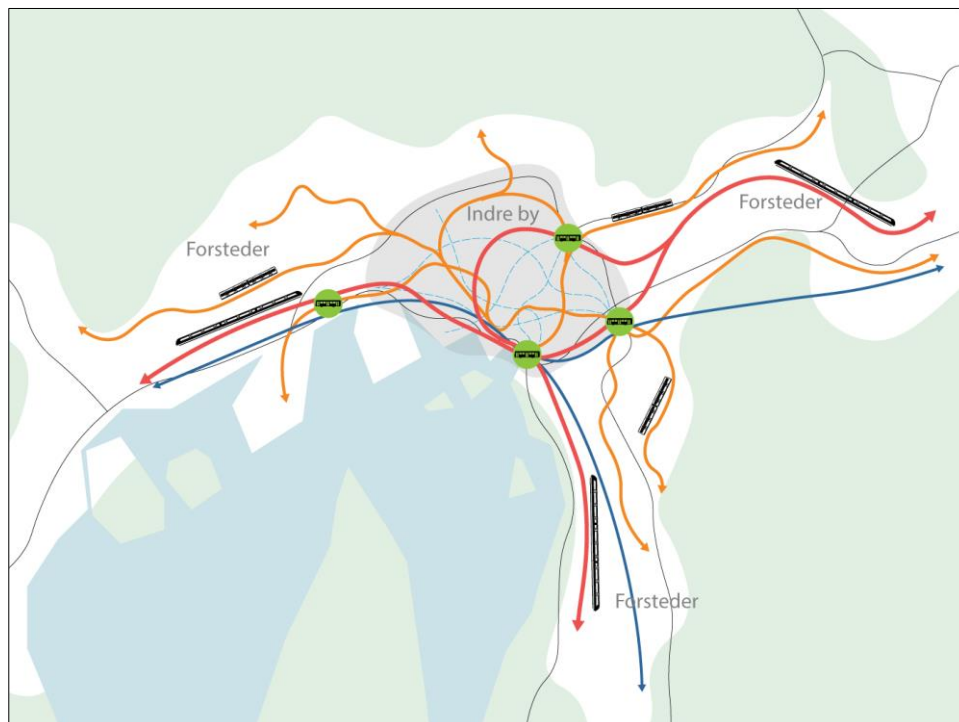
De siste årene har innbyggertallet i Oslo og Akershus vokst kraftig. Fra 2014 og fram mot 2030 forventes det en økning på om lag 300 000 flere, og ytterligere 300 000 fram mot 2060. Kollektivtrafikkens markedsandel har også økt kraftig de senere årene som følge av økte bevilgninger til målrettet tilbudsstyrking.

Med befolkningsveksten øker også antallet reiser, og behovet for et godt reisetilbud. Bare innenfor Oslo og Akershus er det beregnet at antall reiser i døgnet vil øke fra om lag 3 millioner reiser (2010) til 4 millioner fram mot 2030. Det er en økning på over én million. Fram mot 2060 er det beregnet en ytterligere økning på godt over en halv million reiser.

ET GODT TILBUD SOM TRENGER ET KRAFTIG LØFT

Kollektivtrafikktilbudet i hovedstadsområdet kan i dag betegnes som godt, spesielt i sentrale deler av Oslo og langs metro og jernbane. Til tider er det trangt om plassen om bord, og deler av tilbudet framstår ikke med den kvaliteten som er ønskelig. Allerede planlagte forbedringer må derfor gjennomføres og suppleres med mindre tiltak som vil øke kapasiteten på kort sikt.

På lengre sikt kreves det større grep. Dersom det skal gjennomføres én million flere reiser hvert døgn bare i Oslo og Akershus, må hele kollektivsystemet få et kraftig løft. Dette innebærer flere avganger og flere plasser om bord i dagens system. Det innebærer også nye reisemuligheter for bo- og arbeidsområder som ikke har et godt utviklet tilbud i dag, og for de områdene som planlegges fortettet og omformet.



Figur 1 Prinsippskisse av framtidig konsept. Metro og lokaltog får en hovedrolle. Sammen med et styrket regiontog- og trikketilbud dannes et banebasert nettverk. Et styrket regionbusstilbud binder nettet sammen og mater til forbedrede knutepunkter.

ANBEFALT LØSNING:

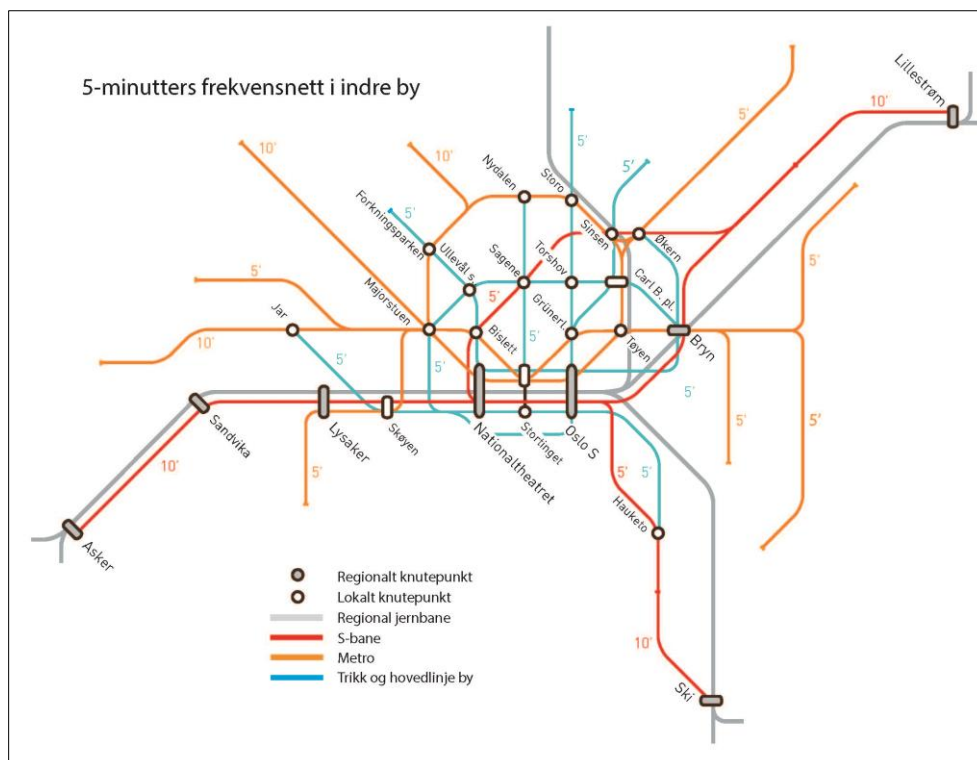
Fra nav til nettverk

Et samordnet nettverk med nye tunneler for metro og jernbane, et forsterket trikkenett og funksjonelle knutepunkter vil løse morgendagens utfordring for kollektivsystemet.

Det kreves en omfattende utvikling av kollektivtransportnettet sentralt i hovedstadsområdet med vekt på følgende kvaliteter:

- Kapasitet til, sammen med sykling og gåing, å ta veksten i persontrafikken fram mot 2060
- Kvalitet til å være så attraktivt at en stadig større andel av trafikantene velger å reise kollektivt
- Nettutvikling som samsvarer med, og kan være en driver for, målrettet by-, region- og markedsutvikling
- Nettutvikling som kombinerer styrkene ved de ulike driftsartene i kollektivtrafikken
- Samfunnsøkonomisk lønnsomhet
- Fleksible gjennomføringsmuligheter og begrensede ulemper i anleggsfasene

Hovedtrekkene i hvilke tiltak som bør gjennomføres beskrives i de følgende sidene.



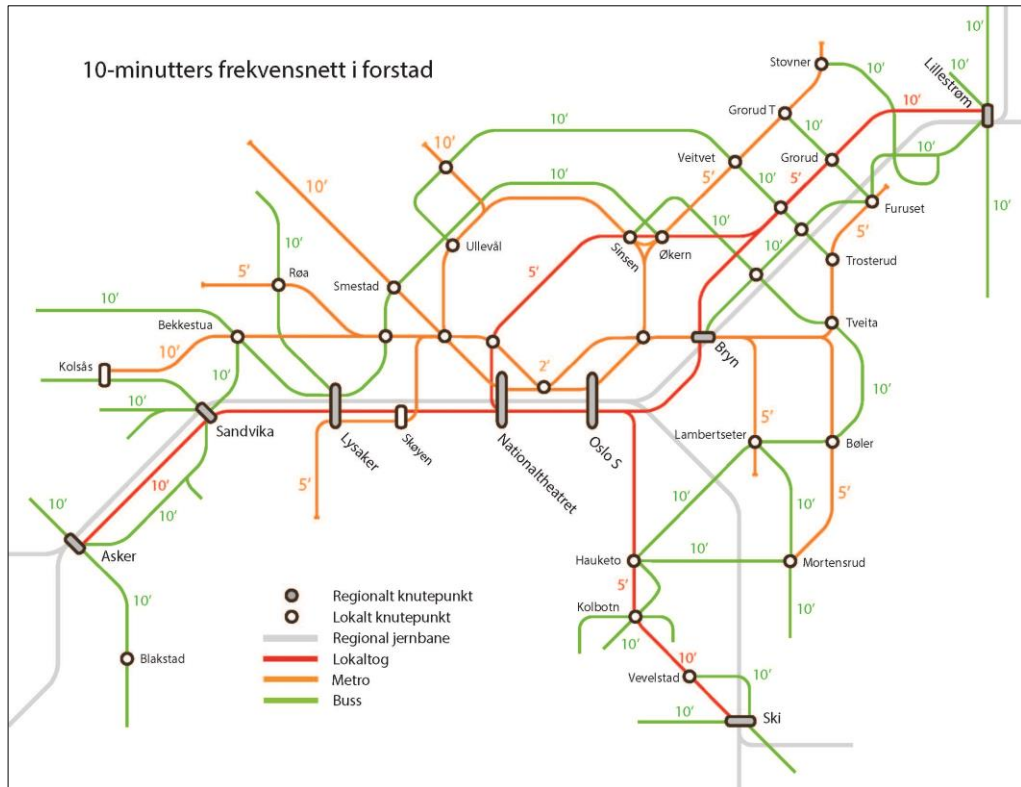
Figur 2: Mulig nettverk med 5-minutters trafikk i indre by og baner med stort kundegrunnlag

1 NETTVERK OG TILBUDSUTVIKLING

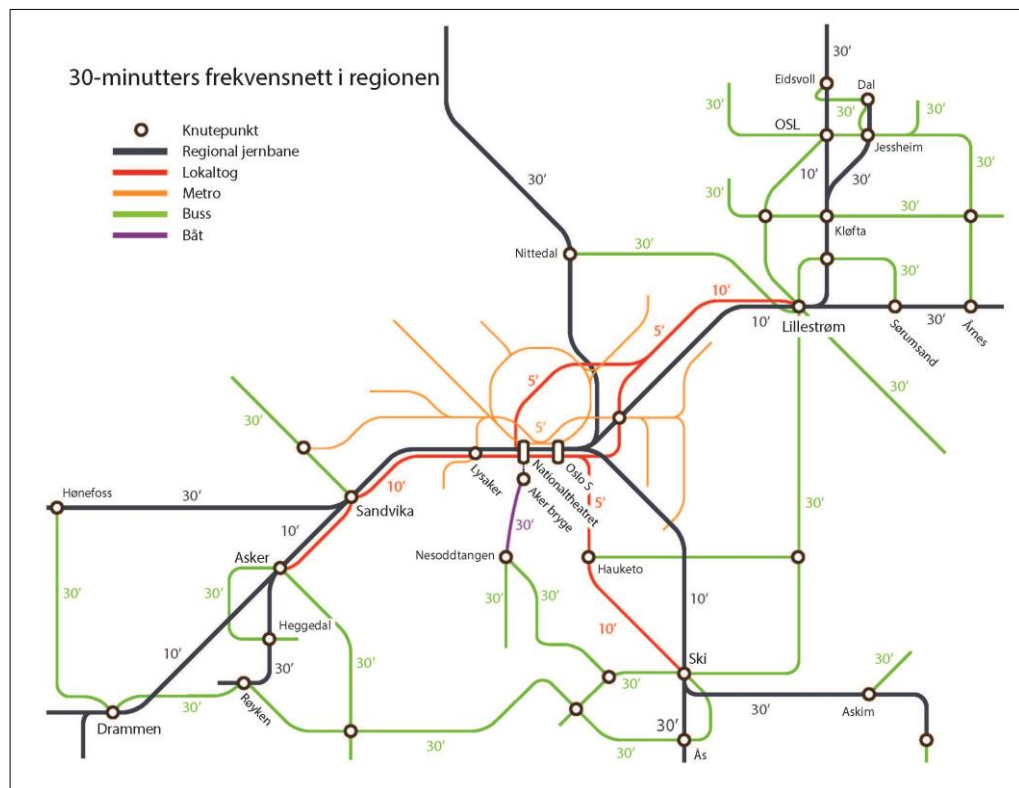
Trafikktilbudet må ha hyppige avganger. Det skaper et attraktivt tilbud med god nettverkseffekt og høy kapasitet. Med hyppige avganger menes følgende grunnruter på dagtid:

- Avgang minimum hvert 5. minutt i indre by og på de strekningene utenfor som har eller får et godt markedsgrunnlag
- Avgang minimum hvert 10. minutt på metro og trikk i ytre by i Oslo og sentrale områder i Akershus og lokaltog fra Asker, Lillestrøm og Ski
- Avgang minimum hvert 30. minutt på regionale ruter (jernbanens ytterstrekninger, InterCity-tog og regionbusser i Akershus). Regiontog taktes på fellesstrekninger med avganger fra knutepunktstasjoner hvert 10. minutt
- Busser/trikker til omstigningspunkter i forsteder og regionen må minst ha 10 og 30 minutters frekvens tilsvarende banene de mater til

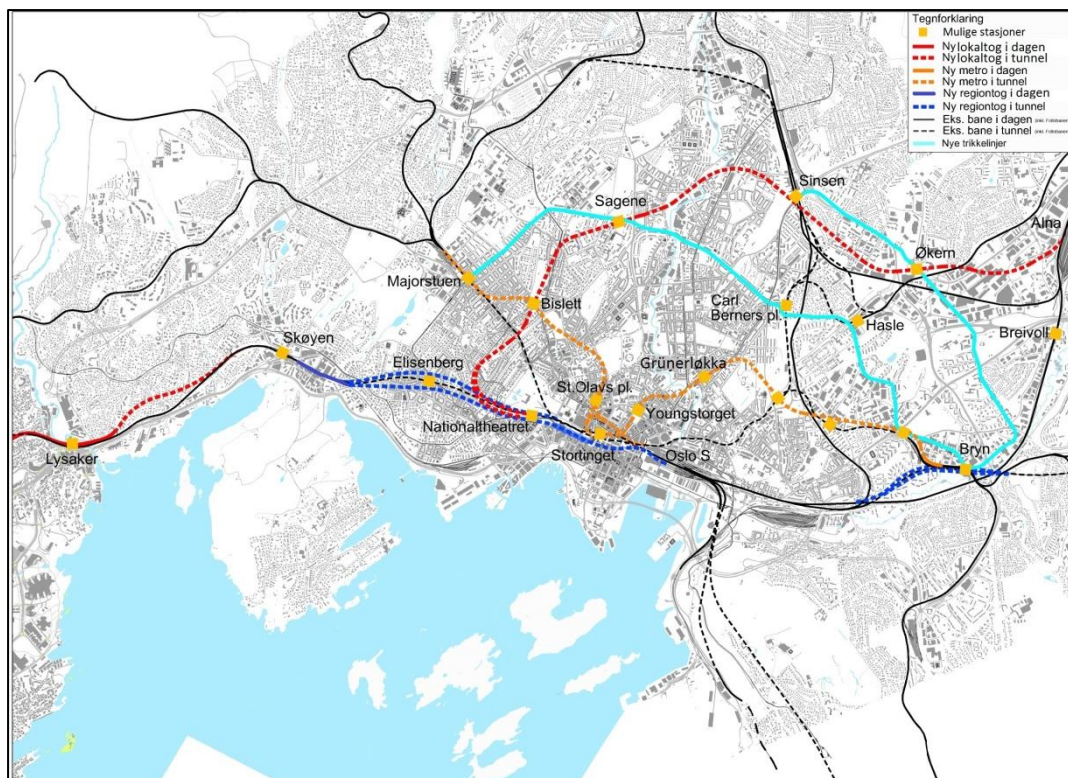
Kartene i figurene 2 til 4 viser muligheter for nettverksutvikling.



Figur 3: Mulig nettverk med 10 minutters trafikk på hovedlinjer i forsteder og mellom regionale knutepunkter



Figur 4: Mulig nettverk med 30 minutters trafikk på hovedlinjer i hovedstadsområdet utenfor 5- og 10-min-nettverket



Figur 5: Viktig ny infrastruktur for trikk, metro og jernbane i det sentrale byområdet er markert i farger.

2 NY BANEKAPASITET I OSLO-NAVET

For å gi nødvendig kapasitet, frekvens og robusthet i kollektivtrafikken og kunne betjene markedene i byen, regionen og nasjonalt ut fra forventet og målsatt etterspørsel, er følgende tiltak viktige:

- a. Ny metrotunnel fra Majorstuen til Bryn knyttet sammen med dagens tunnel på Stortinget. Dette vil danne to systemer for metroen
- b. To nye jernbanetunneler. Én fra Oslo S til Lysaker, via Nationaltheatret og én fra Nationaltheatret, via Bislett og Økern, til Hovedbanen i Alnabruområdet. Dette vil gjøre det mulig å separere lokal- og regiontogtrafikken i hvert sitt system
- c. Øvrige kapasitetsøkende og pålitelighetssikrende tiltak i jernbane-, metro- og trikkenettene
- d. Ny trikkelinje på Ring 2 Majorstuen – Carl Berners plass – Helsefy – Bryn for å gi en bedre tverrforbindelse i indre by
- e. Ny trikkelinje Bryn – Økern – Sinsen for å gi tverrforbindelse og styrke byutviklingen i Hovinbyen

Det må sikres varig finansiering for det trafikktilbudet som infrastrukturutbyggingen legger til rette for.



Et godt knutepunkt kan innebære mer enn gode omstigninger i kollektivtrafikken. Her vises et eksempel på hvordan Byport øst på Bryn kan utvikles til en levende møteplass under bakken.

3 KNOTEPUNKTER OG STASJONER

For å binde nettet sammen og legge til rette for en optimal rolledeling mellom driftsartene, prioriteres utvikling av attraktive knutepunkter og stasjoner:

- a. «Byport øst» etableres på Bryn som et knutepunkt mellom tog, metro, trikk og buss, herunder ny 4-spors jernbanestasjon i Romeriksporten på Bryn
- b. «Byport vest» etableres på Lysaker som et knutepunkt mellom tog, metro og buss
- c. Nye metrostasjoner med lokal knutepunktfunksjon ved Bislett, St. Olavs plass, Youngstorget og Grünerløkka
- d. Nye jernbanestasjoner med lokal knutepunktfunksjon ved Bislett, Ullevål sykehus/Sagene, Sinsen, Økern, Breivoll og Frogner/Elisenberg
- e. Regionale knutepunkter for bane og buss som ledd i videreutviklingen av regionbyene Asker, Sandvika, Lillestrøm, Jessheim, Ski og Ås. Betjening av regionbyene kombineres med enkel omstigning og god framkommelighet for buss til knutepunktene
- f. Lokale knutepunkter utvikles i takt med opptrapping av banetilbudet med god standard der tog, metro, trikk, buss og båt møtes
- g. Oslo Bussterminal prioriteres som terminal for fjernbuss. Rollen som regionbussterminal avvikles etter hvert som banenettet med tilhørende knutepunkter utvikles, med Byport øst på Bryn og Byport vest på Lysaker som viktige forutsetninger



Framtidens kollektivtrafikk bygges opp med flere kollektivknutepunkter. Her vises et eksempel på hvordan Bislett-området kan utvikles til et levende og trivelig byrom og et sentralt knutepunkt for kollektivtransporten.

4 SYKLING OG GÅING MÅ PRIORITERES

Korte reiser må i stor grad foretas med sykling og gåing. I sentrum må gatebruken legges om slik at gående og syklende får god framkommelighet. Ved knutepunktene må det sikres god tilgjengelighet og gode parkeringsforhold for sykkel. Det legges til grunn at Oslo kommunes og Akershus fylkeskommunes sykkelstrategier gjennomføres. I enkelte gater kan det bli nødvendig å prioritere mellom særlig sykkel og kollektivtrafikk.

5 GRØNN GATEBRUK FOR ET GODT BYMILJØ

For å sikre grunnlaget for målrettet trafikkavvikling og et godt bymiljø reduseres gateareal brukt til parkering og gjennomkjørende biltrafikk. Samtidig konsentreres kollektivtrafikken til banetuneller og prioriterte bybuss- og trikkegater. Gåing, sykling og fortausaktivitet får bedre plass i bygatene, samtidig som det sikres tilgang for nærings- og adkomsttrafikk.

6 AREALBRUK

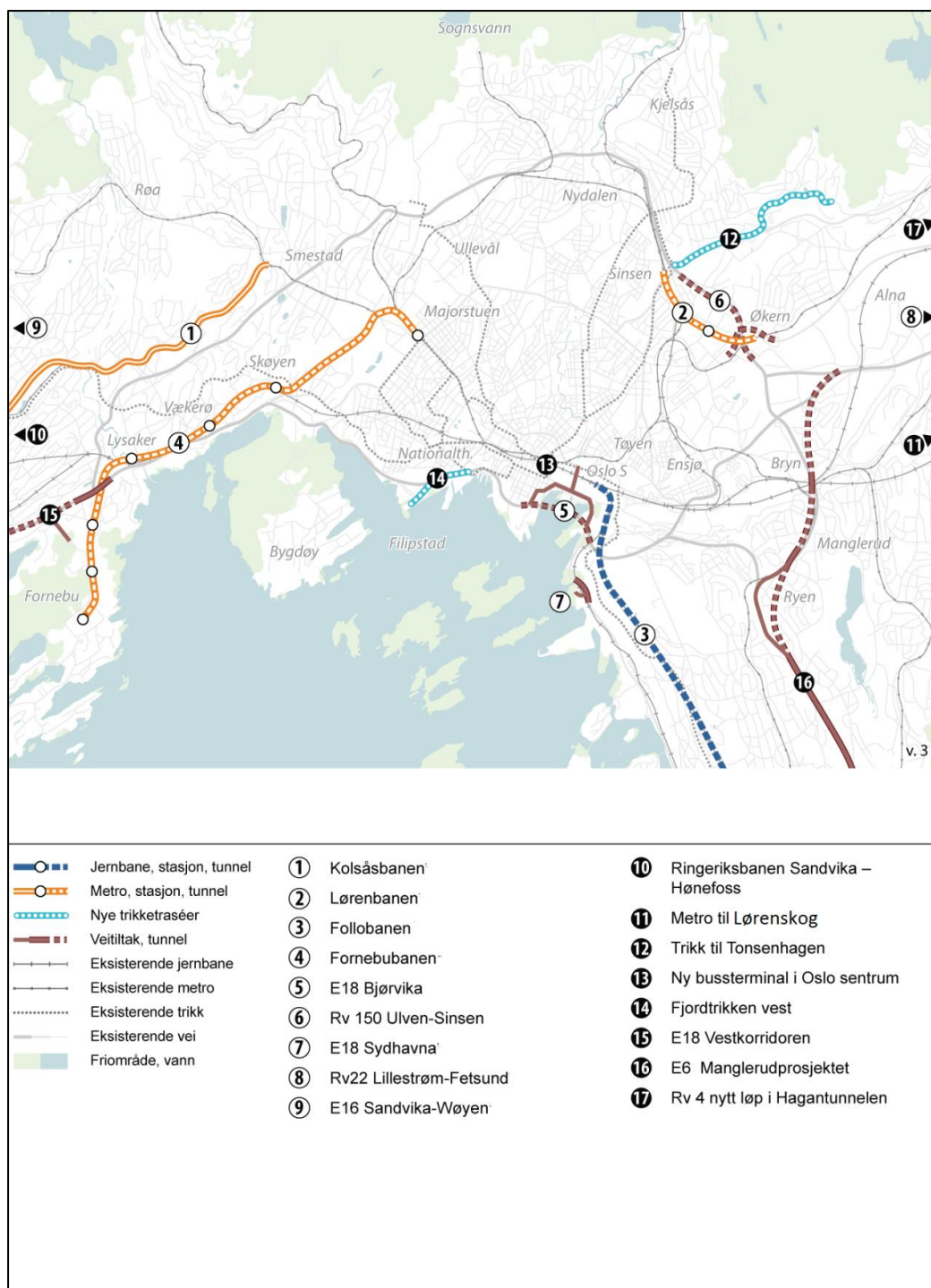
For å nå målene for trafikkutviklingen har det avgjørende betydning at man får en kollektivtrafikkorientert arealbruk. Det forutsettes fortetting langs banene og i regionbyene i Akershus i tråd med forslag til Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Fortetting ved knutepunkter og byportene må ha særlig prioritet, spesielt i vestområdet.

7 TILTAK FOR Å BEGRENSE VEKST I BILTRAFIKKEN

Målene for trafikkutviklingen kan ikke nås bare ved styrket kapasitet og attraktivitet i kollektivtrafikken og vesentlig bedre forhold for sykling og gåing. For å nå målene om nullvekst i personbiltrafikken og bedre framkommelighet for næringstransport på vei er det nødvendig med en målrettet trafikantbetaling.

Premisser fra andre prosjekter

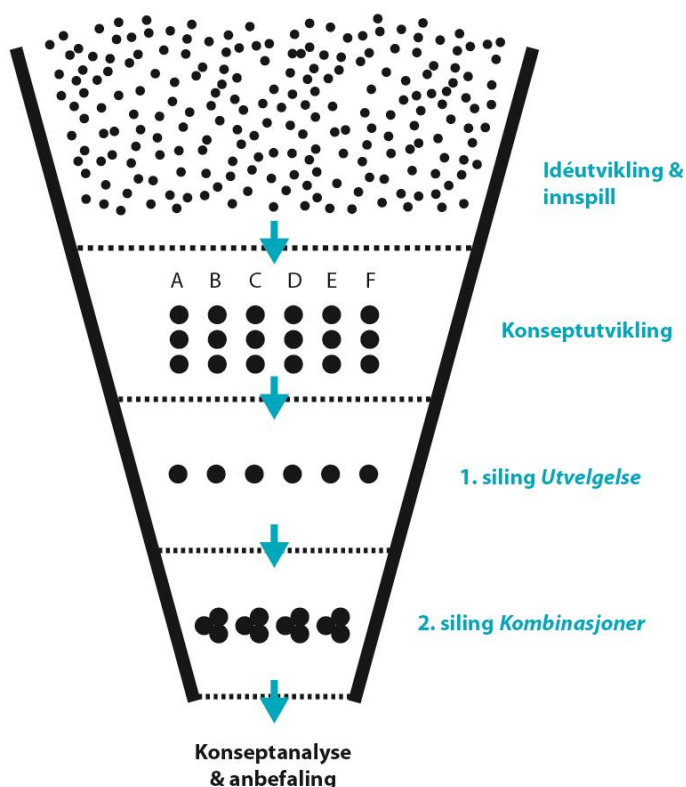
Flere infrastrukturprosjekter fra Oslopakke 3 og NTP 2014-2023 er lagt til grunn. Utover prosjektene som framgår av figuren er full InterCity-utbygging og nytt signal- og sikringsanlegg for metroen også forutsatt ferdigstilt.



Figur 6: En lang rekke prosjekter som er under planlegging eller utredning ligger til grunn.

Gjenstående arbeid med KVU-en

Arbeidet med å utforme løsninger har foregått i flere runder. I utgangspunktet hadde prosjektet 900 innspill til løsninger. Etter idéutvikling, herunder en gjennomgang av mange tidligere faglige utredninger, og verksteder ble innspillene kategorisert og satt sammen til 17 konseptuelle løsninger.



Åtte konsepter ble videreført, analysert i transportmodell og vurdert etter fastsatte kriterier. Basert på dette ble åtte til fire. Disse fire inneholder mange av de opprinnelige elementene, men er supplert med flere tiltak for å gi bedre måloppnåelse. De fire konseptene er analysert og vurdert hver for seg og sammenlignet med hverandre.

Resultatet av analysene har ført til at hovedtrekk fra ett konsept videreføres, sammen med elementer fra de øvrige tre. Det er dette arbeidet som nå skal slutføres, før utredningen i sin helhet kan legges fram. Forslag til gjennomføringsrekkefølge, samt nytte- og kostnadstall vil derfor ikke offentliggjøres nå.

Arbeidet med KVU-en avsluttes i slutten av september 2015. Etter dette setter Samferdselsdepartementet i gang sin eksterne kvalitetssikring – KS1.

KVU-en skal ut på offentlig høring i høst.



KVU **OSLO**-NAVET