

KVU OSLO- NAVET

Verksted I: Behov, mål og krav
Vedlegg til behovsanalyse



Ruter#



Statens vegvesen



Jernbaneverket

Rapport:	Verksted I: Behov, mål og krav
Ferdigstilt:	10. april 2014
Prosjekt:	KVU Oslo-Navet
Forfattere:	Marianne Rye Beck, Norconsult AS
Prosjektkontakter:	Terje Grytbakk og Hedda Klemetzen, KVU-staben

Sammendrag: Denne rapporten er en del av konseptvalgutredningen for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo (KVU Oslo-Navet). Medvirkning er en del av kravet i KVU-veilederen fra Finansdepartementet, og ivaretas blant annet gjennom verksteder med inviterte interessenter av ulik type. Denne verkstedsrapporten er et vedlegg til behovsanalysen og oppsummerer innspill fra KVU Oslo-Navets første verksted, som fant sted den 28. februar 2014.

NB! Denne rapporten er versjon 3 á 7. juli 2015:
Redigeringsfeil i sammendragene på gruppeoppgavene er rettet opp og benevnelsen av hvilke rapporter en konseptvalgutredning består av er oppdatert.

ISBN: 978-82-7281-220-0
Utgiver: Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter AS

Innhold

1	Innledning	4
1.1	Verksted om fremtidige transportløsninger	4
1.2	Bakgrunn	4
1.3	Hva er en konseptvalgutredning?	4
1.4	KVU Oslo-Navet	5
1.5	Verkstedene	6
1.6	Verksted I- behov, mål og krav	6
1.7	Deltakere	7
1.8	Program	8
2	Innspill fra verkstedet	9
2.1	Foredrag	9
2.2	Gruppeoppgaver	11
2.3	Bruk av innspillene fra verkstedet	12
2.4	Gruppeoppgave 1 – Dagens situasjon	12
2.5	Gruppeoppgave 2 – Behov og krav	19
2.6	Gruppeoppgave 3 – Mål	32
	Samfunns mål	32
	Effektmål	32
3	Vedlegg	38
3.1	Vedlegg 1 – Deltakerliste	38
3.2	Vedlegg 2 – Introduksjon fra Terje Grytbakk	45
3.3	Vedlegg 3 – Introduksjon fra Terje B. Grennes	48
3.4	Vedlegg 4 – Foredrag fra Knut Fredrik Samset	49
3.5	Vedlegg 5 – Foredrag fra Marit Øhrn Langslet	56

1 Innledning



1.1 Verksted om fremtidige transportløsninger i hovedstadsområdet

I forbindelse med konseptvalgutredningen (KVU) for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo, gjennomføres det tre verksteder der deltakerne gir innspill til arbeidet og prosjektet forankres hos berørte parter.

Konseptvalgutredningen skal belyse om og eventuelt hva slags kollektivt transporttilbud som må utvikles for at veksten i persontransport i hovedstadsområdet skal kunne skje med kollektivtransport, sykling og gåing. I løpet av de tre verkstedene vil deltakerne bli bedt om å gi innspill til dagens situasjon, behov, mål, krav og konsepter.

Verkstedene ledes av prosessleder Gunnar Ridderstrøm fra Citiplan AS og Marit Synnes Lindseth fra Norconsult AS på oppdrag fra KVU-staben.

1.2 Bakgrunn

Det er ventet en betydelig befolkningsvekst i hovedstadsområdet de neste tiårene og det er et overordnet politisk mål at veksten i persontrafikken i de store byene skal tas med kollektivtransport, sykling og gåing. Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter har sammen fått i oppdrag å lage en konseptvalgutredning (KVU) for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo. KVU-en skal se på transportbehovene og vurdere hvordan de ulike transportformene sammen kan bidra til å håndtere den ventede veksten de neste tiårene.

1.3 Hva er en konseptvalgutredning?

En konseptvalgutredning (KVU) er en faglig, statlig initiert utredning i tidlig fase for store prosjekter, strekninger eller for transportsystem. I prinsippet skal en KVU gjennomføres før prosjektplanlegging etter Plan- og bygningsloven, men i

byer og på lengre strekninger vil det som regel foreligge planer på ulike detaljeringsnivå for områdene og transportsystemene som berøres. I en KVU analyseres transportbehov og andre samfunnsbehov og det utarbeides alternative måter (konsepter) å tilfredsstillere behovene på. Utredningen og etterfølgende kvalitetssikring (KS1) skal gi et beslutningsgrunnlag for valg av konseptuelle løsninger før eventuell videre planlegging etter plan- og bygningsloven (kommunedelplan, ev. reguleringsplan).

En konseptvalgutredning består av fem rapporter:

1. Behovsanalyse (situasjonsbeskrivelse, interessentanalyse og prosjektutløsende behov)
2. Mål og krav
3. Konseptmuligheter
4. Konseptanalyse
5. Konseptvalgutredning (hovedrapport)

Verksteder der interessenter inviteres til deltakelse er en del av arbeidet med KVU Oslo-Navet. Formålet med verkstedene er både å kartlegge interessenter og deres behov, og å få innspill til mulige løsninger for å løse utfordringer og kunne realisere overordnede mål. KVU-en skal gjennom en ekstern, uavhengig kvalitetssikring (KS1) før konseptvalget legges frem for politisk behandling.

1.4

KVU Oslo-Navet

Mandatet for KVU Oslo-Navet ble gitt Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter AS 14. august 2013, og lyder i kortversjon som følger:

“KVU-en må belyse om og eventuelt hva slags kollektivt transporttilbud som må utvikles for at det overordnede politiske målet om at veksten i persontransport skal skje med kollektivtransport, sykkel og gange kan innfris.”

Utredningsarbeidet skal avgrenses til å gjelde kollektivtrafikkens kapasitet i hovedstadsområdet. Det er en forutsetning at befolkningen i fremtiden skal ha en god og bærekraftig mobilitet.

Oppdragsgivere er Samferdselsdepartementet, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune.

KVU Oslo-Navet skal gjennom firetrinnsmetodikken utrede:

- Trinn 1: Tiltak som kan påvirke transportbehov og valg av transportmiddel
- Trinn 2: Tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende transporttilbud
- Trinn 3: Mindre utbyggingstiltak
- Trinn 4: Nye, store utbyggingstiltak

KVU Oslo-Navet skal utrede løsninger for både buss, trikk, T-bane og tog. Det er bedt om å se spesielt på behovet for ny T-banetunnel og ny jernbanetunnel under Oslo sentrum, men også på overordnede problemstillinger knyttet til sykling, gåing og godstrafikk på jernbane.

Utredningen skal resultere i ett eller flere anbefalte konsepter med løsninger for transportsystemet i hovedstadsområdet, samt virkninger og nødvendige tiltak for influensområdet.

KVU-staben består av fagfolk fra Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter, som er tilknyttet prosjektet på hel- eller deltid. Staben er tverrfaglig og skal lede og gjennomføre utredningsarbeidet sammen med konsulenter, eksterne fagfolk og øvrige ressurspersoner i etater og virksomheter.

1.5

Verkstedene

Bred medvirkning fra myndigheter og interessenter er viktig for alt KVU-arbeid. Et verksted er en arena for dette. På verkstedene kommer berørte parter og beslutningstakere sammen og diskuterer aktuelle problemstillinger for utredningen. På denne måten får prosjektet verdifulle innspill og alternative synspunkter til arbeidet videre, samtidig som utredningen blir forankret hos deltakerne.

I KVU Oslo-Navet er det lagt opp til til sammen tre verksted, der deltakerne blir bedt om å gi innspill til dagens situasjon, behov, mål, krav (verksted I) og konsepter (verksted IIa og IIb). Temaene er fordelt på følgende måte:

Verksted I (28. februar 2014):

Orientering om konseptvalgutredningen og rammene for arbeidet. Deltakerne arbeider med innspill til dagens situasjon, behov, mål og krav.

Verksted IIa (4. juni 2014):

Materialet fra verksted I er bearbeidet. Dette blir presentert for deltakerne, som kan komme med kommentarer og innspill til hvordan behov, mål og krav er omtalt og prioritert. Deltakerne arbeider med innspill til konsepter.

Verksted IIb (18. juni 2014):

Presentasjon av mulige konsepter og sammenheng med behov, mål og krav for konseptvalgutredningen. Deltakerne gjør videre bearbeiding av behov, mål, krav og konsepter.

1.6

Verksted I- behov, mål og krav

Verksted I fant sted på Ullevaal Panorama i Oslo den 28. februar 2014.

Formålet med det første verkstedet var å få et bredest mulig grunnlag for drøftingen av behov og mål i konseptvalgutredningen. Deltakerne ble delt inn i grupper sortert etter fagfelt/interessefelt ("homogene grupper") og skulle arbeide med å definere sine behov, mål og krav med hensyn til transportkapasiteten inn mot- og gjennom Oslo.

Dagen var todelt. Før lunsj fikk deltakerne en orientering om KVU-en, samt to introduksjonsforedrag som beskrev de faglige rammene for arbeidet, presentert av eksterne foredragsholdere. De snakket om henholdsvis mål og målstruktur i konseptarbeid og arealutvikling for Oslo og Akershus.

Andre halvdel av dagen var satt av til gruppearbeid, der alle gruppene fikk samme oppgaver å arbeide med. De store diskusjonene på tvers av interesser er forbeholdt verksted II, der tema er konsepter.



Materialet fra dette verkstedet blir bearbeidet og skal presenteres på verksted IIa, og det vil bli anledning til å diskutere viktigheten av de enkelte behov og mål for konseptvalgutredningen. Innspill til selve konseptene skjer først på verksted IIa og b.

1.7

Deltakere

I forkant av verkstedet ble invitasjoner sendt ut til en bred og sammensatt gruppe av virksomheter, organisasjoner og myndigheter, med både interessemessig og geografisk spredning. KVU-staben ønsket denne bredden i deltakerne på verkstedet fordi kollektivtransportsystemet i hovedstadsområdet berører hele Østlandet og har innvirkning i mange sektorer. 114 personer fra til sammen 70 instanser stilte på verkstedet. Fullstendig deltakerliste er vedlagt i vedlegg 1.



1.8

Program

Prosessleder var Gunnar Ridderström fra Citiplan AS.

- 08.30 Registrering
- 09.00 Velkommen
Informasjon om konseptvalgutredningen – innhold og fremdrift
v/prosjektleder Terje Grytbakk, KVU-staben og oppdragsleder Terje B. Grennes, Norconsult.
- 10.00 Innledning om behov, mål og krav i KVU-er
v/professor Knut Fredrik Samset, NTNU
- 11.00 Innledning om Plansamarbeidet i Oslo og Akershus utkast til planstrategi
v/Marit Øhrn Langslet, Plansamarbeidet
- 11.30 Lunsj
- 12.30 Gruppearbeid: Dagens situasjon
- 13.00 Gruppearbeid: Kritiske og viktige behov
- 14.00 Gruppearbeid: Samfunns mål og effektmål
Kort oppsummering
- 15.00 Slutt

2 Innspill fra verkstedet



2.1

Foredrag

Alle presentasjonene til foredragene er gjengitt i sin helhet som vedlegg i slutten av dokumentet.

Terje Grytbakk, prosjektleder KVU-staben

Presenterte bakgrunnen for prosjektet, mandatet fra prosjekteierne, og organisering og fremdrift for hele KVU Oslo-Navet.

I tillegg pekte Grytbakk på utfordringer for hovedstadsområdet i fremtiden. Folketallet i Oslo og Akershus vil øke med ca. 350 000 frem mot 2030/2040, og antallet arbeidsplasser vil øke med 8000-9000 i året. Hvor skal alle disse menneskene bo og arbeide i fremtiden? Trafikkveksten gitt dagens markedsandeler for kollektivtrafikk, gåing og sykling viser en dobling de neste 30 årene, fra 300 millioner påstigninger i 2012 til 530 millioner påstigninger allerede i 2030. Dagens system har allerede kapasitetsutfordringer, og det er behov for et betydelig kapasitetsløft de neste 10-20 årene.

Les mer på: www.jernbaneverket.no/kvuoslonavet

Terje B. Grennes, oppdragsleder Norconsult

Orienterede om arbeidet med KVU Oslo-Navet og målet om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, gåing og sykling. Grennes understreket at det er lite realistisk å oppnå høy grad av måloppnåelse med en ensidig satsning på kollektivtrafikk, gåing og sykling, men at en samordnet bruk av virkemidler, som sannsynligvis også medfører restriksjoner for personbilen, kan være nødvendig.

Vi vil derfor bli nødt til å se på et sett av virkemidler som fungerer sammen:

1. Tiltak som kan påvirke transportbehov og valg av transportmiddel
2. Tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur materiell
3. Mindre utbyggingstiltak
4. Nye store utbyggingstiltak

Knut Fredrik Samset, professor ved NTNU

Ga en forelesning om målstyring og målhierarkier og hvordan dette kan brukes hensiktsmessig i formuleringen og styring av prosjekter.

Viktige krav til målformuleringer er:

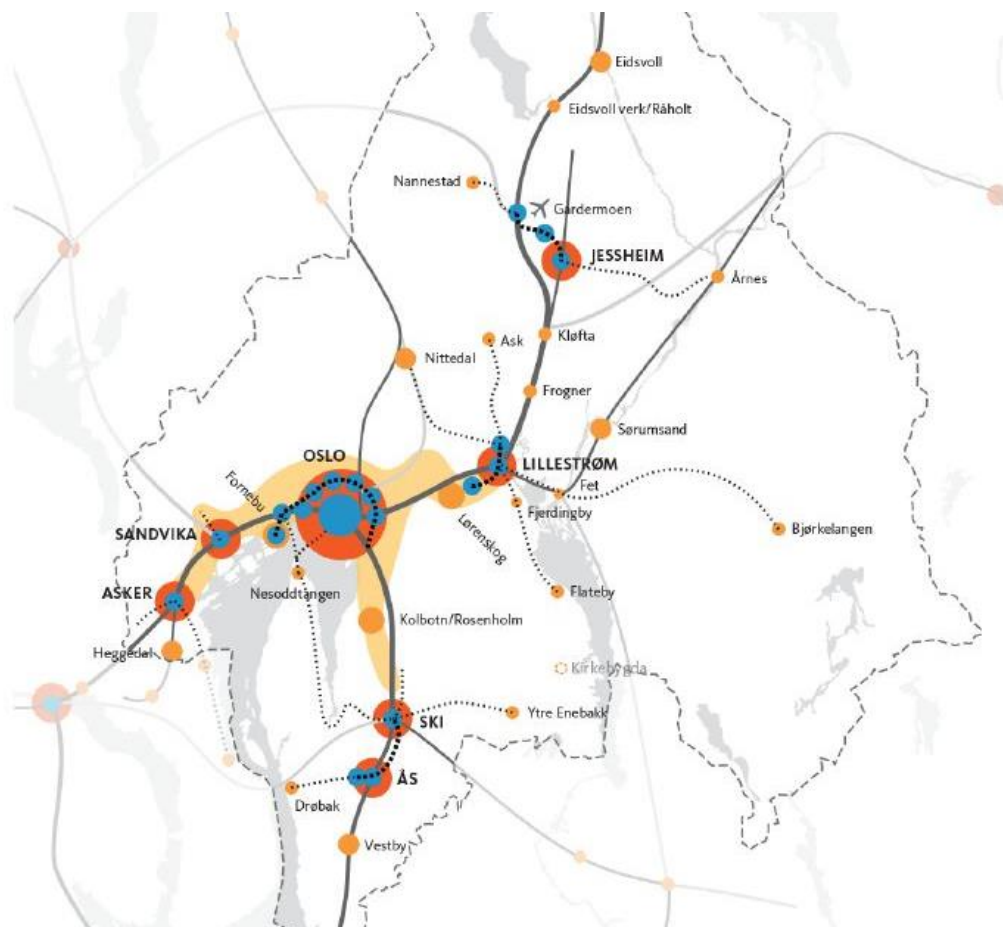
- Enkeltstående – ikke koplete utsagn
- Beskrive slutttilstand – ikke prosess eller ”bidra til”
- Konkret – ikke generelt eller henvisning til overordnet strategi eller policy
- Entydig, slik at det kan tolkes likt av alle
- Verifiserbart, eventuelt målbart

Les mer på: www.concept.ntnu.no

Marit Øhrn Langslet, Plansamarbeidet

Presenterte status og fremdrift for arbeidet med regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Momenter som er viktige i planen er konsentrert vekst, knutepunktsutvikling og utvikling av bybåndene for å legge til rette for et mer effektivt transportsystem. I tillegg må kapasitetsmulighetene på kollektivtransportsystemet tas i betraktning når kommunene dimensjonerer for vekst. InterCity er det viktigste grepet for regionene utenfor Oslo i årene fremover.

Les mer på: <http://plansamarbeidet.no/>



2.2

Gruppeoppgaver

Gruppeoppgavene fokuserte på tre forskjellige tema. Først en beskrivelse av dagens situasjon, deretter å definere behov og krav for fremtidige løsninger og til slutt jobbet gruppene med mål for konseptvalgutredningen. I alle oppgavene ble gruppen bedt om å belyse temaet fra sitt ståsted. Gruppene ble homogent sammensatt for å få stor bredde i besvarelsene som kom inn.

Alle gruppeoppgavene ble gjennomført på samme måte. Deltakerne i gruppen ble først bedt om å tenke igjennom oppgavene på egenhånd, deretter delte alle

tankene sine i gruppen, og til slutt ble gruppen enige om et svar på oppgaven som gruppesekretæren førte i pennen.

2.3 **Bruk av innspillene fra verkstedet**

Verkstedet har gitt mange nyttige innspill til arbeidet med beskrivelsen av dagens situasjon, mål for- og krav til et fremtidig transportsystem i hovedstadsområdet. Prosjektgruppen tar med seg disse innspillene i det videre arbeidet med å utforme behovsanalysen, mål- og kravdokumentene. De vil også være med å danne grunnlag for vurdering og utforming av de ulike konseptene for løsning av transportutfordringene, noe som en vil komme tilbake til blant annet i verksted IIa og IIb.

2.4 **Gruppeoppgave 1 – Dagens situasjon**

Oppgave 1 – Dagens situasjon.

Gi en kort beskrivelse av dagens situasjon - sett fra ditt ståsted



2.4.1 **Oppsummering av innspillene**

Det er en høy rushtidsandel av døgnetrafikken inn mot Oslo sentrum, men det er fortsatt noe ledig kapasitet i transportsystemet totalt sett. Transportsystemet er ikke robust nok for ulike hendelser, noe som gir forsinkelser og en uforutsigbar reisehverdag.

Kollektivtrafikken fungerer i hovedsak bra og tilbudet inn mot Oslo er godt. De fleste mener imidlertid at kapasiteten inn mot Oslo er fullt utnyttet/sprengt i rushtiden, mens enkelte mener at det fortsatt er noe ledig kapasitet også da. Disse forskjellene kan skyldes ulike definisjoner/opplevelser av hva som er "full" kapasitetsutnyttelse, blant annet om folk får sitteplass og trengsel for stående.

Det er for lite kapasitet for banebasert godstransport. Mye av kollektivtrafikken kanaliseres gjennom et relativt trangt område i Oslo sentrum, noe som har gjort at det er dårlig fremkommelighet for buss og trikk i indre by. Området rundt Nationaltheatret og Oslo S samt stoppesteder i sentrum er i ferd med å bli flaskehals. Også på deler av hovedveinettet er det til tider dårlig fremkommelighet, noe som blant annet gjør det vanskelig å få til god korrespondanse mellom buss og tog. Mange mener at de tverrgående kollektivtrafikkforbindelsene er relativt dårlig utbygd, og at det kreves for mange bytter underveis. Kollektivtransportsystemet er sårbart, noe som lett gir forsinkelser og uforutsigbarhet i rushtiden.

Det pekes videre på at toget bruker for lang tid og har for få avganger, og at T-banen har for lav frekvens. Flere plasser og større kapasitet på innfartsparkering etterlyses også, det samme gjelder en mer hensiktsmessig utformet parkeringspolitikk.

Det er for dårlig tilrettelagt for gåing og sykling i Oslo og det mangler gode overgangsmuligheter mellom sykling og kollektivtrafikk, inkludert trygge sykkelparkeringsplasser. Et mer sammenhengende sykkelveinett savnes.



2.4.2

Innspill fra gruppene

Gruppe 1

Oslo er en storby med flere ulike kollektivtrafikkformer og gode knutepunkt/overganger bare i bykjernen. Men systemet er sårbart, og fullt utnyttet i rush. Det er ikke plass til særlig flere tog til Oslo S. Fra vest er det fullt i 2015. Det er en systemskjevhet øst/vest i jernbaneinfrastrukturen. Situasjonen for syklister oppleves som farlig. Gåing og sykling er i for liten grad planlagt som del av dagens reisekjeder.

Gruppe 2

Monosentrisk bystruktur gir veldig høy rushtidsandel av døgntrafikken/kapasitetsbehovet mot Oslo sentrum. Kjører man til Gardermoen på morgenen så er det ingen kø. Mye ledig kapasitet mellom 18-6 og 9-15, men ingen vil ha den.

“Kø, kork og kaos”-bildet er overdrevet, det er fortsatt betydelig kapasitet i systemet.

Skinnegående transport spiller en viktig rolle i transportsystemet.

Ønsket om utvikling for byregionen er ikke tilstrekkelig formulert, derfor er det vanskelig å få et transportsystem som bygger opp under dette. Det tydeligste er nullvekstmålet for personbiltrafikken, derfor blir det toneangivende.

Vi skal tilrettelegge for transport til/fra de seks byene. Vi må være tydelige på strukturen slik at det blir attraktivt for næringsliv og forutsigbart.

Administrative grenser får ikke bli et hinder. Ved lokalisering bryr ikke næringslivet seg om hvilken kommune det er. Vi må legge til rette i de korridorene og det lokale kollektivtrafikksystemet.

Vi har ikke tilstrekkelig tydelig struktur for utviklingen. Den gir forutsigbarhet for næringslivet og kommunene for utviklingen. Vi må anstrenge oss for å skape attraktive bolig- og næringsområder i knutepunktene og tydeliggjøre transportkorridorene. At Oslo sentrum og Nationaltheatret stasjon trekker så stor del av passasjerene er en utfordring for oss. Byen bør ikke være et punkt uten mange punkter. Flere knutepunkter, også i indre by, skulle gi en mer balanse i systemet.

Oslo sentrum og Nationaltheatret er tunge knutepunkter som gir en ubalanse i transportsystemet. Vi har fortsatt ledig kapasitet i transportsystemet, både i tid og rom, for eksempel motstrøms i rushtiden.

Gruppe 3

Manglende helhetlig arealplanlegging og manglende lojalitet til overordnede planer gir for stor bilavhengighet.

Transportsystemet er ikke robust nok for små og store hendelser - gir folk en uforutsigbar reisehverdag.

Kollektivtransporttilbudet er grovt sett godt!

Akseptabelt over døgnet, utfordrende i rushet.

Gruppe 4:

Vi har en infrastruktur som håndterer dagens etterspørsel, men ikke morgendagens behov (herunder sikkerhetskrav, pålitelighet, universell utforming og kundekomfort).

Lav frekvens på banesystemene, fullt på buss og trikk. Manglende kapasitet på stoppesteder i sentrum. Dårlig fremkommelighet for buss og trikk i indre by, på deler av hovedveinettet og inn/ut av kollektivtrafikkterminalene.

Få effektive overgangssteder mellom de tunge kollektivsystemene (tog, T-bane, trikk). Kollektivtransporten er ikke konkurransekraftig på mange relasjoner. Behov for å styrke nettverket.

Gruppe 5:

Mye biltrafikk gir negative effekter for lokalmiljøet og dårlig fremkommelighet på veinettet i rushtidene, trengsel og forsinkelser på kollektivtrafikk gjør det mindre attraktivt å reise kollektivt og tilbud for å gå og sykle er lite fristende mange steder.

Gruppe 6:

Systemet fungerer, men det er en ubalanse med for mye press i enkelte punkter. Systemet er sårbart fordi alt kanaliseres gjennom et trangt snitt. Dagens transportsituasjon har ikke tilstrekkelig kapasitet i rushtrafikken, og for lite kapasitet for banebasert godstransport. Lengre regionreiser for tog er ikke attraktivt nok med tanke på frekvens og total reisetid. Derfor velger mange bilen. For dårlig tilrettelegging for gåing og sykling. Tynt befolkningsgrunnlag for kollektivtransport.

Gruppe 7:

Transportsystemet tilrettelegger i dag fortsatt for økt personbilbruk, til tross for vedtatte nasjonale og regionale mål. Kapasiteten på kollektivtrafikkårene inn mot og gjennom Oslo sentrum er sprengt, dette gjelder spesielt jernbane- og t-banetunnelen. Det er fortsatt for dårlig tilrettelagt for sykling i Oslo og det mangler gode overgangsmuligheter mellom sykkel og kollektivtrafikk. Det er generelt dårlig korrespondanse i kollektivtrafikken utenfor sentrum, trafikk som kunne gått utenom Oslo sentrum presses likevel inn på allerede trange transportårer via sentrum.

Gruppe 8:

Sentrumsrettet kollektivtransporttilbud er ganske bra. Omegn til omegn – diagonaltrafikk – er ganske dårlig.

For sårbart system! Driftssikkerheten er for dårlig, både for person- og godstrafikk.

For lite/for dårlig satsning på gods, både på banenettet og på terminalene.

Billettssystemet oppleves av noen som et hinder.

Gruppe 9:

Kollektivtransporttilbudet er buss fra Drøbak til Oslo, og mange velger bil.

Mye intern bilkjøring i kommunen. Mange velger bil også til Oslo. Buss og bil står i samme kø til Oslo. For dårlig tverrgående bussruter. Mangler et skinnegående tilbud til sentrum og videre til Ahus.

I rushtiden er det for svak kapasitet på vei og bane mellom Drammen og Oslo. Påliteligheten er for dårlig.

Manglende kapasitet og frekvens på Gjøvikbanen. Banen ligger feil. Ny tunnel i Oslo løser ikke problemet. Biler og buss i kø til sentrum i rush. Halvparten bor ikke ved toget. Tverrgående ruter mangler.

Dårlig tilrettelagt for sykkel, mangler trygge sykkelparkeringsplasser.

Bussen står i kø sammen med bilene, ikke sammenhengende kollektivfelt. Manglende togkapasitet. Manglende sykkelveinett og trygge sykkelparkeringsplasser. Dårlige tverrgående forbindelser med buss med for mange bytter. Manglende innfartsparkering.



Gruppe 10:

Bilkøene er blitt så lange at folk begynner å velge kollektivt med den følge at bosettingsmønsteret er i ferd med å endres i retning mot knutepunktene. Denne tendensen utfordres av veiutbyggingen parallelt med jernbanekorridorene.

Markedsmekanismen utnyttes ikke.

Å være motstander av kjøprising er å være motstander av at sydenturer er dyrere i skoleferiene.

Gruppe 11:

Oslo preges av gjennomgangstrafikk til/fra Akershus. Konsekvensen av spredt arealplanlegging og mindre restriktiv parkeringspolitikk. → Infrastrukturelle barrierer → vanskelig å gå/sykle og gir mye støy og forurensing, "estetisk støy/forurensing".

Sårbart trafikksystem med farlig gods sammen med persontrafikken. Sentrum nås raskt og enkelt med kollektivt, men ikke nødvendigvis resten av Oslo og Akershus. Kollektivsystem på tvers i Oslo for dårlig. Enkelte strekninger for dårlig for kollektivt, overgangsproblematikk.

Arealplanleggingen. Spredt. Må kobles med kollektivtrafikken.

Positivt at biltrafikken går nedover i Oslo. Kapasiteten på sjø er god. Bygge mer vei kan noen steder være løsningen i dag, men ikke bra.

Bussen er uforutsigbar på ankomst til holdeplass og ankomst til målpunkt, men forutsigbarhet i kø, men har god flatedekning.

Manglende lenker sykkel.

Rushtids"problematikk".

Utrygg skolevei.

Tett trafikk og vanskelig fremkommelig i sentrum, estetisk støy.

Liten evne og vilje til å prioritere mellom trafikantgruppene, kampen om snittet → alle taper.

Gruppe 12:

Dagens kommunegrenser er et hinder for gode helhetlige løsninger i utviklingen av Osloområdet. Videre har innsigelsesinstituttet hatt for lav terskel.

Innsigelsesinstituttet har endret seg allerede fordi regjeringen nå tar større hensyn til kommunene. Det må nå fokuseres på å medvirke og involvere i prosessen.

Knutepunktstrategien er god, men håndheves litt for strengt, man har også bussakser, og det er viktig å satse på kollektivfelt inn mot stasjoner som Lillestrøm. Det er bortkastede penger å investere i jernbaneinfrastruktur hvis vi ikke kan løse disse problemene.

Eksempel: Oslo S – bussterminal, hvor Jernbaneverket fra starten kunne vært mere med på å finne løsninger.

Vi er i en situasjon med en utvikling som går raskere enn noen gang i Norge. Vi klarer det bra. Trangt i rush, men dersom det er det største problemet – så er det

grunn til optimisme. På sikt blir stor biltrafikk og kapasitetsproblemer i rushtiden et voksende problem.

Gruppe 13:

Toget er ikke et konkurransedyktig transportmiddel, bruker for lang tid og har for lav **frekvens** (Kongsberg – Oslo – Gardermoen).

Toget er ikke attraktivt fordi det bruker for lang tid og har for få avganger, derfor blir veien E16 det foretrukne alternativ. Manglede kapasitet for persontrafikk inn til og gjennom Oslo.

For området rett nord for Oslo er bedre kapasitet på Gjøvikbanen avgjørende. Dette var eneste banestrekning på østlandsområdet som fikk redusert tilbud ved ruteomlegningen i desember 2012.

Dårlig kapasitet og kvalitet både på person og gods, til og fra navet på østlandsområdet.

Indre Østfold har stor vilje til og et godt grunnlag for å avlaste hovedstadsområdet, men kommer ikke på kartet. Fylkeskommuneinndelingen blir en begrensende faktor.

Tenk alternative ringruter og aktører. Utnytter vi eksisterende infrastruktur godt nok?

For dårlig samordning av ruter og billetteringssystem. Togene kjører for sakte.

Gruppe 14:

Det er temmelig fullt i rushtidene i både bane- og veigående transportsystemer i Oslo. Kapasiteten på jernbane i rush er fullt utnyttet. Den dårlige fremkommeligheten på vei gjør det å få til korrespondanse mellom buss og tog vanskelig. Samtidig er det lange realiseringstider for infrastrukturtiltak, noe som henger sammen med planregimet. Infrastrukturen har lite restkapasitet: dette gjelder jernbane, vei og bussterminaler. Samtidig er det en utfordring at persontrafikken og godstrafikken ikke sees i sammenheng. Mye av jernbaneinfrastrukturen, inklusiv Alnabru, har behov for modernisering. Dersom utfordringen for godstransport med jernbane ikke håndteres tilstrekkelig, vil vi i årene som kommer få en massiv økning i godstransport på vei. Parkeringspolitikken er ikke utformet på en hensiktsmessig måte. Det er fullt også på innfartsparkeringene.

Gruppe 15:

Effektiviteten (mobiliteten) i transportsystemet er bra innenfor Oslo (særlig T-bane), men kollektivtransporten er overfylt i rushtiden. Tilgjengelighet og opplevelse av transportsystemet er ikke like bra, sammenheng mellom ulike transportmidler (sømløse overganger), tunge kollektivtrafikkårer gir negative konsekvenser for nærmiljø og publikums opplevelser.

Gruppe 16:

Stikkord for dagens situasjon i rushtrafikken er manglende fremkommelighet, lite kapasitet (trengsel) og for dårlig punktlighet. Dette fører til at man bruker

unødvendig lang tid for å komme seg på jobb. Utenfor rushtiden er kapasiteten og punktligheten god.

Det er en opplevelse av at det er fullt på mange kollektivtrafikktilbud i rushtiden, men oppleves også at det stedvis er kapasitet på tilbudet. Er det samsvar mellom opplevd kapasitet og faktisk kapasitet? Dette avhenger av hvilket nivå man velger å legge seg på. Når er det fullt? Er det fullt når du ikke får sitteplass? Hvor langt er det greit å stå? Er det greit å stå fra Tønsberg?

Sykkelandelen er lav, bør kunne bli større.

2.5 Gruppeoppgave 2 – Behov og krav

Oppgave 2 – Behov og krav

Definer de kritiske og viktige behovene, og eventuelle krav som må settes til fremtidige løsninger – sett fra ditt ståsted



2.5.1 Oppsummering av innspill

Transportsystemet må ha tilstrekkelig kapasitet til å ivareta transportbehovet. Det innebærer at man må ha tilstrekkelig kapasitet i tog- og T-banesystemet, på vei- og gatenettet samt på stasjoner og knutepunkter. Tilgjengelighet må vektlegges i like stor grad som fremkommelighet.

Kollektivtransporttilbudet må oppleves som attraktivt og være det naturlige førstevalget. Dette innebærer at tilbudet må være konkurransedyktig, med tilstrekkelig god frekvens, kort reisetid (spesielt viktig for de lange reisene) og punktlig i forhold til de reisendes forventninger. Dette innebærer blant annet at kapasiteten i systemet i rushtiden må øke, både inn mot og inne i Oslo, men også

at dagens kapasitet utnyttes bedre. Tilbudet må være robust og pålitelig, og ha gode og enkle billettløsninger.

Videre er det behov for gode overgangsløsninger for å få til effektive knutepunkter, stasjoner og terminaler, slik at reisene kan bli mest mulig sømløse. Det er også viktig med samordnet arealbruk i Oslo og omegnskommunene som gir god utnyttelse av transportinfrastrukturen, ved at utbygging av boliger og arbeidsplasser skjer nær transportknutepunktene. Det er også ønskelig med tilstrekkelig komfortnivå, slik som sitteplass, plass til å arbeide, trådløst nettverk og sanntidsinformasjon, samt innfartsparkering for sykkel og bil.



Transportbehovet generelt og biltrafikken inn til Oslo spesielt må begrenses blant annet av miljøhensyn og slik at kollektivtrafikken kan slippes frem og vareleveringen kan fungere. Buss og biler må i økende grad separeres, også lokalt, slik at bussen ikke må stå i bilkøen. Noen peker på at dette kan kreve at færre busser kjører inn til Oslo sentrum, men snur lenger ute slik at passasjerene mates inn på tog og T-bane. God fremkommelighet for buss til kollektivknutepunktene blir enda viktigere. Fremkommeligheten for godstrafikken til Alnabru og Oslo Havn må også sikres.

Løsningene må være gjennomførbare, inkludert kravene til utbygging/fortetting langs kollektivtrafikktraseer og ved knutepunkt. Vedlikehold må være mulig uten å stenge all trafikk gjennom sentrum.

2.5.2

Innspill fra gruppene

Gruppe 1:

SYSTEM

Jernbanesystem som er kapasitetssterkt, robust over tid og fleksibelt. (endringsdyktig i forhold til endrede behov)

Enkelt og oversiktlig, god tilgjengelighet

Gode knutepunkt også utenfor sentrum

Robust og pålitelig system.

DEN REISENDE

Forutsigbart og trygt, alle skal med. Alle skal ha et alternativ til bil.

Kvalitet på tilbudet

Enkelt billettsystem

Høy frekvens, kort ventetid

Reisetid er viktig på lengre avstander. Frekvensen er viktig for å redusere den totale reisetiden

Tilstrekkelig kapasitet målt i tilbudte seteplasser

Punktlighet

Raskt rimelig og hyppig

KRAV

Sikkert fra dør til dør

Trygt

Forutsigbar finansiering. Klare føringer og prioriteringer

Vedlikehold må være mulig uten å stenge all trafikk gjennom sentrum

Nok bevilgning til å drifte og vedlikeholde

Sikker godstransport: Unngå gods på baner med tett trafikk, særlig med tunneler

Gruppe 2:

Transport skal være bærekraftig. Det skal være enkelt å reise mellom viktige knutepunkter i Oslo/Akershus.

Et sikkert, forutsigbart, og pålitelig system med høy frekvens og korte reisetider. Effektivt, forutsigbart og pålitelig.

Et viktig behov er å få sitteplass, det skal være attraktivt å reise kollektivt.

Hverdagslivet for flest mulig må fungere, uten at de økonomiske, økologiske og sosiale rammene overskrides.

Behovet er å øke kapasiteten til det dobbelte (eller hvor vi lander) på hovedkorridorene. Vi må ha et fleksibelt forhold til dette, en fornuftig trinnvis utvikling. Løsningene er realiserbare, tekniske, fysiske, økonomisk.

Konsentrere byveksten. Jernbane og T-bane skal fungere i et helhetlig transportsystem. Kollektivtrafikksystemet skal betjene de store knutepunktene/markedet.

Rushtidstoppene definerer et behov, vi kan gjøre mindre justeringer, men byen og mennesker er som den er. Stå i 15 min er OK, men ikke 30 min. Folk går på et overfylt tog i stedet for å vente 15 min. Kollektivtransportsystemet skal være en tjeneste, ikke en plage for mennesker.

Med internett blir informasjon tilgjengelig umiddelbart, neste skritt er at varen blir levert direkte., Forventingen i samfunnet er at transportmulighetene skal være mer fleksibelt. Kravet til service blir ennå høyere. Vi forventer oss å kunne kjøre kollektivt når som helst, med høyere frekvens som konsekvens. Vi forventer altså at det er et tilbud når vi har behov for det. Men det er en grense for hva samfunnet kan tilby. Bilen og sykkelene vinner med flere tusen avganger i døgnet.

I nærkollektivtrafikksystemet trenger vi høy frekvens, men ikke på lengre reiser. Da har vi behov for informasjon og kunne planlegge vår tid i minste detalj.

Flyet (og flytogets) suksess er at buffertiden er veldig liten på grunn av påliteligheten. En flyreise til Bergen trenger ikke så høy frekvens, det viktigste at reisen går sømløst uten at du trenger buffertid.

Transportsystemet skal stimulere og bygge opp under regionens attraktivitet. Vi skal ikke begrense tilveksten for at vi har dårlig kapasitet i kollektivtrafikksystemet. Transportsystemet skal bygge opp under en polysentrisk knutepunktstruktur. Intercity ligger i bunn, det øvrige kollektivsystemet skal sikre gjennomføringen av dette. Jessheim/Lillestrøm, Ski/Ås og Asker/Sandvika. Lysaker er også viktig.

Alle må jobbe for den ønskede utviklingen, også Oslopakke 3. Der det er en kompleks forhandlingssituasjon. Fornebubanen er viktig for å avlasta Bjørvika/Oslo S som tyngdepunkt. Lysaker kan bli sterkere.

Interessentanalysen i KVU-en er viktig, få den strukturert opp i en liste. Handelsstand, næringslivet etc.

By- og regionutvikling er komplekst, og attraktivitet og tilgjengelighet påvirker mennesker. Det pågår transformasjoner i bysentra. Dette må vi vite mer om, det påvirker oss. Vi må avlaste sentrum på rett sett så at vi ikke tar bort byliv. Transformasjonen i Oslo er interessant.

Gruppe 3:

Kritisk behov: Forutsigbar og sikker reise

Viktige behov: Samordnet areal- og transportutvikling. Transportbehovene til nye utviklingsområder må dekkes på en fornuftig måte. Bedre vedlikehold. Behov for et mer effektivt og miljøvennlig transportsystem.

Krav: Bedre kapasitet for kollektivtransporten i rush. Krav til økt forutsigbarhet, økt sikkerhet, bedre miljø og effektivitet i transportsystemet (må konkretiseres).

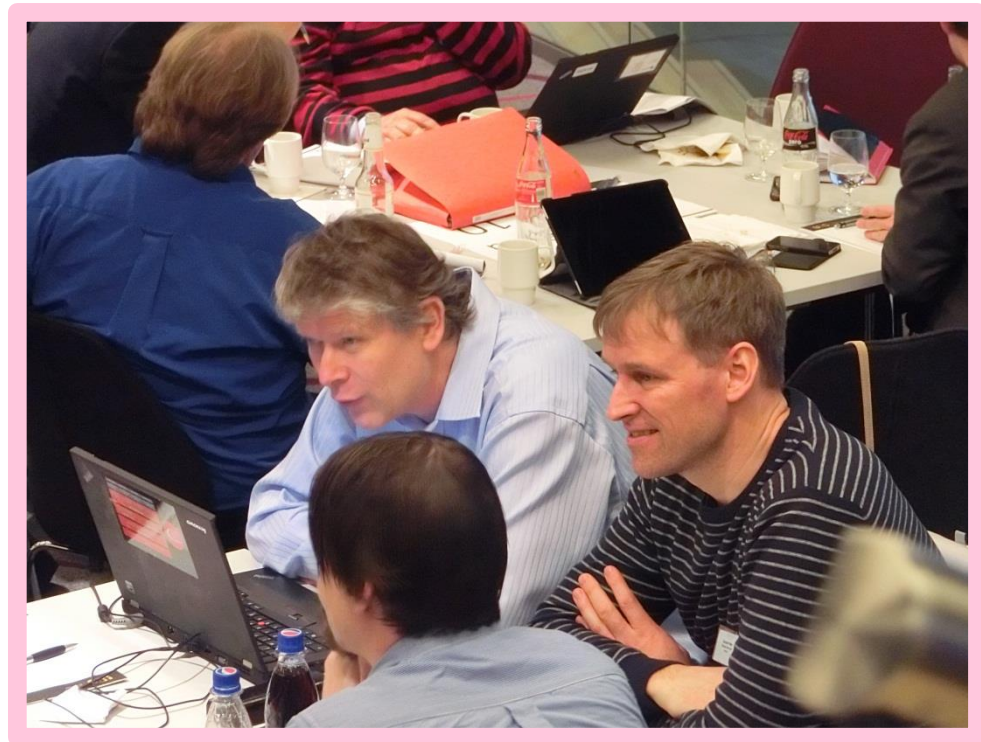
Gruppe 4:

Opprettholde og styrke mobiliteten på en bærekraftig måte, slik at vi får et funksjonsdyktig storbysamfunn.

Viktig at kollektivtransporttilbudet oppfattes som attraktivt – “det naturlige førstevalget”. Pålitelighet/forutsigbarhet – punktlig, god frekvens, tilstrekkelig plasskapasitet, god standard på anlegg og materiell, tilgjengelighet til informasjon og nettverk. For de lengre reisene er også kort reisetid viktig.

Kollektivsystemet må oppgraderes til å møte morgendagens krav til sikkerhet, pålitelighet, kundekomfort og vedlikeholdbarhet.

Styrke tilbudet i de korridorene/mellom de knutepunktene som er prioritert, slik at man understøtter den ønskede arealutviklingen.





Gruppe 5:

Bedre og mer kapasitetssterkt kollektivtrafikktilbud som sammen med andre virkemidler reduserer biltrafikk i boligområder i Oslo og dermed sikrere lokalmiljø med mindre luftforurensning og støy

Gruppe 6:

Løse flaskehalsar og utnytte dagens kapasitet bedre

Robust transportsystem på kort og lang sikt

Gruppe 7:

Kritiske behov: Nullvekst i personbiltrafikken. Klimagassutslippene må reduseres i tråd med klimaforliket. Kapasiteten på kollektivtrafikkårene inn mot Oslo må økes nok til ta unna det økte transportbehovet frem mot 2050. Kapasiteten på jernbanenettet gjennom Oslo må planlegges for å kunne inngå i et fremtidig høyhastighetsnett mellom Oslo og de andre regionene i Norge, samt mot Gøteborg. Denne løsningen må også legge til rette for økt godstrafikk på bane.

Viktige behov: Transportbehovet må reduseres. Det må skapes levende lokalsamfunn med viktige nærmiljøfunksjoner i gang- eller sykkelavstand. Boligområder og næringsvirksomhet må etableres i gangavstand til eksisterende knutepunkter. Et nytt transportsystem må åpne opp Oslo for myke trafikanter og redusere mengden biler i sentrum. Det må oppfattes som attraktivt, enkelt og trygt å sykle. Det må innføres restriktive tiltak mot privatbilisme i bysentra, som rushtidsavgift, fjerning av parkeringsplasser, og bilfrie gater/soner, og dette må kombineres med innfartsparkering. Prisen på månedskort må holdes på et lavt nivå, særlig for ungdom, studenter og honnør. Hensynet til viktige naturområder og matjord må veie tungt i planlegging av transportårer og traseer.

Krav: Økt transportbehov som følge av befolkningsvekst må tas ved kollektivtrafikk, sykkel og gange.

Gruppe 8:

KRAV:

Pålitelighet og forutsigbarhet – bort fra dagens sårbarhet. Kunden må kunne stole på at toget leverer, både på personreiser og gods.

Økt kapasitet for både person- og godstransport på bane.

Brukervennlighet – enkle og effektive omstigningsmuligheter, god informasjon og enkle billettsystemer.

Miljøvennlighet – personbiltrafikken skal ikke vokse! Mange grunner til det: mindre klimagassutslipp, mindre støy, bedre luft og ikke omdisponere for mye by- og naturmiljøarealer til transportformål ved skinnegående transport enn ved veitransport.

BEHOV:

Øke attraktiviteten på togreisene: muligheter for å sitte ned, jobbe, lese.

Gruppe 9:

Kort tid Oslo-Drøbak med buss. Forutsigbart, innfartsparkering kollektivfelt Mosseveien.

Ahusbanen er viktig til Oslo og gjerne også til Lillestrøm. Kollektivfelt til Oslo R159/Strømsveien.

Høyfrekvent, rask og pålitelig kollektivtransport mellom Drammen og Oslo, samt til de største knutepunktene i Vestkorridoren og Gardermoen.

Kollektivfelt fra Nittedal til Oslo og Lillestrøm Rv4 og Rv22 til Lillestrøm. Økt kapasitet og frekvens og bedre punktlig på Gjøvikbanen. Kollektivtransporten må korrespondere med hverandre. Nytt togtilbud via Rotnes og Groruddalen (Nittedalsbanen).

Raskt, konkurransedyktig, punktlig og høyfrekvent kollektivtransport med god kapasitet og komfort (sitteplass for de som reiser langt). Nye baneløsninger til Nittedal og Lørenskog. Kollektivfelt for buss helt til Oslo sentrum og andre viktige knutepunkt. Parkering for bil og sykkel. Knutepunktstoppende regionbusser i Oslo. Krav til korrespondanse, særlig til tverrgående busser.

Gruppe 10:

Kapasitet, stabilitet og forutsigbarhet

Separering av buss og biler lokalt. Bussen må ikke stå i bilkøen.

Frigjøre veikapasitet til næringstransporter

Gruppe 11:

At systemet fungerer for drift og vedlikehold.

Mulig for beredskapen å komme frem, at det er mulig å vedlikeholde.

Livssyklus kostnader. Robusthet på det bygde slik at det fungerer og holder seg lenge. Sikre penger til drift og ikke KUN til investering.

At systemet fungerer for befolkningen. Enkelt og forutsigbart og lesbart. Fremkommelighet buss og trikk. Kjøre flere T-baner gjennom sentrum.

Økt plass for terminering og snuing av busser lenger ute i systemet. Overgang fra regionbusser til tog.

Snu flere tog i sentrum?

Transportløsninger tilpasset arealutviklingen og omvendt.

Fleksibilitet på hvilke transportmidler man kan velge i stedet for bil. Alle miljøvennlige alternativer må komme frem i transportsystemet og være tilgjengelig nærme bolig og arbeidsplass.

Mindre luftforurensning og støy.

Bærekraftig utvikling av regionen.

Kollektivtrafikk + sykkel i en del av systemet. Bysykler ved købelagte strekninger.

Bolig- og arbeidsplasser i Oslo og Akershus må kobles godt sammen. Tverrgående forbindelser internt i Oslo (og Akershus) også viktig.

Tydeliggjøre behovene for de ulike trafikantene (myke trafikanter).

Fremkommelighet for godstrafikk til Alnabru og Oslo Havn.

Løse gjennomgangstrafikken i Oslo. (Barriereproblematikk, støy, forurensning osv).

Kollektivtransporten må gi forutsigbarhet til de reisende.

Bildelingsordningen må være tilgjengelig også for de som bor lenger unna sentrum og eksisterende ordning.

Bysykelordningen må spres og kobles mot kollektivtransporttilbud.

Behov for korte avstander til arbeid og andre daglige gjøremål → flere går og sykler. Ikke så stort behov for motorisert transport.

Behov for å ha FLEST MULIG tjenester/ butikker i nærområdet slik at man slipper å ta bilen langt.

Behov for restriksjoner for å hindre befolkningen i å kjøre langt for de samme behovene som kanskje finnes i nærområdet, også i Akershus.

Billigere taxi, reduserte priser jo flere som sitter på.

Bruke tiden på kollektivtransporten effektivt. (Til daglige gjøremål, jobb osv).

Utnytter eksisterende kapasitet.

Viktig å ta vare på eksisterende historiske og miljømessige kvaliteter i løsningene.

Fremkommelighet for buss og trikk.

At løsningen ikke fører til at biltrafikken øker.

Planlegge for personkapasitet i stedet for kjøretøykapasitet.

Øke belegget på personbilene.

Gi arbeidstakere lønn for jobbing på toget.

At systemet fungerer for drift og vedlikehold. Nok plass for brann- og redning og plass til snømåking.

Mulig for beredskapen å komme frem, at det er mulig å vedlikeholde.

Sykkel: kantstein må slipes ned eller bilene må over humper slik at sykklistene kan kjøre rett fram.

Alle transportgruppers holdninger må skjerpe seg og respektere hverandre.



Gruppe 12:

I forhold til tjenestetilbud og arbeidsplasser, må vi forvente at flere vil ønske å bosette seg i Oslo. Det må erkjennes at familier har ulike preferanser for boform som må imøtekommes.

Det er behov for å stoppe veksten i flere biler inn til Oslo. Transportsystemet må tilrettelegges knutepunktbasert og slik at folk kan bosette seg og reise kollektivt i og utenfor Oslo.

Økende behov for innfartsparkering.

Kritisk krav: Alle mennesker må ha tilgang til et transporttilbud som tilfredsstiller de grunnleggende behov for transport.

Kritisk krav: Kapasiteten på det skinnegående transportsystemet må økes og være tilstrekkelig. Med tilstrekkelig mener vi ingen avvisning. Noen vil velge tidspunkter utenfor rush for å få sitteplass.

Viktig krav: Hastighet og frekvens, effektivt transportsystem for å tilrettelegge for gode liv. Finne bærekraftig balanse mellom individuelle og samfunnsmessige behov, miljø og økonomi.

Viktige krav: Energieffektivt samordnede areal- og transportløsninger. Karbonnøytralt. Innfartsparkering skal være en begrenset ressurs på grunn av arealverdien for andre formål. Fortrinnsvis restarealer eller arealer utenfor byer.

Viktige krav: For å nå klimamålene må vi faktisk redusere biltrafikken for å få plass til kollektivtrafikken. Sannsynligvis trenger vi større investeringer enn man tror i dag.

Gruppe 13:

Raskere reisetid, hyppigere frekvens og bedre kapasitet.

Sømløse reiser

Gruppe 14:

Det viktigste er at transportsystemet har tilstrekkelig kapasitet til å ivareta det transportbehovet som skal avvikles. Det innebærer at systemene må ha tilstrekkelig trafikkapasitet, noe som også inkluderer fremføring, stasjonskapasitet, vendekapasitet, hensettingskapasitet. Det hjelper ikke med dobbeltspor dersom vi ikke har disse. Det må også være tilstrekkelig kapasitet i gatenettet, spesielt rundt bussterminalen. Vareleveringen må fungere sammen med persontrafikken, og det må være tilstrekkelig kapasitet på terminalene. Kollektivtransporttilbudet må være konkurransedyktig med tilstrekkelig god frekvens, reisetid og punktlighet i forhold til de reisendes forventninger. Det er også nødvendig med tilstrekkelig kapasitet lenger ut i jernbanenettet, slik at tilbudet inne i Oslo (som er flaskehalsen) legger premissene – det kan ikke hentes ut tilpasninger ved Oslo S i samme grad som før fremover.

Videre er viktige behov gode overgangsløsninger, for å få til effektive knutepunkter, stasjoner og terminaler. Det er også viktig med god arealbruk i

Oslo og omegnskommunene som gir god fordeling trafikk gjennom døgnet (motstrømstrafikk), noe som gir bedre utnyttelse av infrastrukturen. Det er også ønskelig med tilstrekkelig komfortnivå, slik som sitteplass, trådløse nettverk og sanntidsinformasjon, samt innfartsparkering.

Krav til løsningen er en pålitelig infrastruktur, inklusiv den eksisterende infrastrukturen. Løsningen må være gjennomførbar, inklusiv tilgjengelige arealer. Det må være et krav at planleggingen av fremtidig transportopplegg ser kundetilbudet og fremtidig infrastruktur i sammenheng. Hvordan skal infrastrukturen utformes gitt en måte å gi kundetilbudet på? Det er også et krav at transporttilbudet har en akseptabel punktlighet.

Gruppe 15:

Tilgjengelighet må vektlegges i like stor grad som fremkommelighet.

Kjøpesenter i knutepunkter ("Majorstulokket") vil kunne bli en trussel mot handelen i områdene rundt.

Dronning Eufemias gate; racerbane for kollektivtransporten – for øvrig en steinørken. Ruter legger for mye vekt på rask fremføring.

Kolsåsbanen – utbygging uten forpliktelse til oppfølgende arealbruk (Bærum kommune).

Beboerparkering i hele indre by, nok parkeringsplasser for handlende (tidsbegrenset), i strøkgater (Bogstadveien, Thorvald Meyers gate) bør trikken kjøre langsomt, gaten bør få ha noen p-plasser, men høye bøter ved overtredelse.

T-banen fra Majorstuen til Fornebu kunne kobles på ny tverrgående T-bane fra Majorstuen.

Gruppe 16:

Kritiske behov:

God kapasitet. Så god at folk velger å reise kollektiv, og at varetransporten kommer frem. Prioritere kapasiteten annerledes (varetransporten vil alltid konkurrere med bilen, trenger en prioritering av lastebilene (næringstransport), for å løse problemet (egen fil for lastebilene).

Langsiktig finansiering på investeringer og drift (JBV, Ruter, busselskap etc). I dag er det årlige budsjetter, trenger langsiktighet. Må planlegges som helhet og utbyggingen må gå fortere. Budsjett og beslutning må henge sammen.

Stor utbygging av sykkelveier.

Viktige behov:

- Tilpasse tilbudet til der det er størst behov. Mest kapasitet der flest skal reise.

- Bedre informasjon på det som skjer akkurat nå både i persontrafikk og varetransport (sanntidsinfo, at det finnes og kunnskap om hvor den finnes – helst på ett sted).
- Trygge og gode sykkelparkeringer ved knutepunktene.

Krav:

- Prioritere kjøretøy som har høyest personkapasitet fremfor kjøretøykapasitet, altså heller enn å telle antall kjøretøy på veien burde man telle antall personer kjøretøyene kan frakte.
- Næringstransporten må få bedre vilkår i bomringene. Næringstransport er en nødvendig transport og har ikke valgmuligheter, men personreisene har valgmuligheter.
- God kollektivknutepunkt, med gode overganger.
- Gode innfartsparkeringer for sykkel og bil
- Gode og enkle billettløsninger



2.6 Gruppeoppgave 3 – Mål

Oppgave 3 – Mål

Definer et samfunnsmål og 2-3 effektmål for konsekvensutredningen - sett fra ditt ståsted



2.6.1

Oppsummering av innspill

Det er noe varierende konkretisering av målene og hvor i målhierarkiet samfunns- og effektmålene plasseres. En oppsummering av innspillene som grunnlag for det videre arbeidet kan være følgende:

Samfunnsmål:

Et transportsystem gjennom Oslo som løser fremtidig etterspørsel etter person- og godstransport på en bærekraftig måte.

Effektmål:

Et fremtidig transportsystem:

1. Der kollektivtransporten er det naturlige førstevalget for brukerne ved at det har god kapasitet, kort reisetid, er pålitelig og har få forsinkelser
2. Som er godt utbygd for gange og sykkel
3. Som er universelt utformet gir lav ulykkesrisiko og liten miljøbelastning

2.6.2

Innspill fra gruppene

Gruppe 1:

Samfunnsmål:

En livskraftig region i Europa

Effekt mål:

Raskt og fleksibelt reisesystem mellom bo, arbeid og servicetilbud

Attraktivt og sikkert kollektivsystem i regionen

Pålitelig og kostnadseffektiv godstransport

Gruppe 2:

To samfunnsmål:

- Et overgripende mål (bidra til, skaper etc), se de individuelle innspillene.
- Antall (trafikk), eller reisemiddelfordeling. Det gjør at vi får et mer operasjonalisert samfunnsmål.

Effekt mål: Reisetid, relativ reisetid, frekvens, se de individuelle innspillene

Krav: For eksempel sikkerhet

Bærekraft må operasjonaliseres.

Prosjektet må finne ut skillet mellom samfunnsmål og effekt mål.

Gruppe 3:

Samfunnsmål:

En velfungerende og bærekraftig bo- og arbeidsmarkedsregion.

Effekt mål:

Et transportsystem som ivaretar enkeltpersoners transportbehov samtidig som det ivaretar fellesskapets krav til effektivitet og bærekraft.

Mer forutsigbart, sikkert og miljøvennlig transportsystem.

Økt kapasitet og kvalitet i kollektivsystemet.

Gruppe 4:

Samfunnsmål:

Bedre mobilitet og mer effektiv transport som sikrer en bærekraftig og konkurransedyktig storbyregion.

Effekt mål:

Kollektivtransport sammen med gåing og sykling er førstevalget.

Mulig å bo i bybåndet uten behov for å disponere egen bil.

Godt transporttilbud skal sikre økt tilgang til arbeids-, skoleplasser og servicetilbud.

Gruppe 5:**Samfunnsmål:**

Et bærekraftig, sikkert og tilgjengelig transportsystem som ivaretar samfunnets behov for mobilitet og verdiskaping.

Effekt mål:

- Bedre transporttilbud for befolkningen i form av økt kapasitet, kortere reisetid og mindre forsinkelser til akseptabel pris.
- Økt gang-/sykkelandeler
- Økt kollektivtrafikkandel
- Reduserte ulykkesrisiko, tryggere skoleveier
- Mindre gjennomgangstrafikk i boligområder
- Redusert støy- og luftforurensning fra veitrafikken

Gruppe 6:**Samfunnsmål:**

Et transportsystem gjennom Oslo som løser fremtidig etterspørsel etter person- og godstransport på en bærekraftig måte

Gruppe 7:**Samfunnsmål:**

Ett miljøvennlig og effektivt transportsystem som passer inn i fremtidens lavutslippssamfunn.

Effekt mål:

- Reduserte klimagassutslipp fra transportsektoren
- Redusert bilbruk i Oslo-regionen
- Kollektivtrafikk er raskere og billigere enn å bruke bil

Gruppe 8:**Samfunnsmål:**

Oppnå miljømål – luftforurensning og støy. Bilfri hverdag

Effekt mål:

- Mindre bilbruk
- Mer effektivt transportarbeid – raskere kollektivtrafikkreiser, flere avganger og økt attraktivitet for reisende. Bedre utnyttelse av energi og kapasitet.
- Økt trafiksikkerhet på grunn av mindre gods, og ikke vekst i personbiltrafikk på veiene.

Gruppe 9:**Samfunnsmål:**

- Attraktivt og bærekraftig transportsystem.
- Videreutvikle et transportmønster i Osloregionen som tilfredsstiller transportbehovet og samtidig er bærekraftig.
- Forurensende utslipp i regionen skal reduseres.

- Valgfrihet til å jobbe og bo hvor en ønsker.
- Bedrifter får den kompetansen den ønsker
- Bærekraftig utvikling

Effektmål:

- Reisetid
- Frekvens
- Andel kollektiv/gange/sykkel skal øke
- Flere velger kollektivtransport

Gruppe 10:

Samfunns mål:

Økt verdiskaping og konkurransekraft/attraktivitet i Oslo-regionen gjennom bruk av raskere og mer bærekraftige transportløsninger

Effektmål:

Enkelt å bo og leve uten bil.

Gruppe 11:

Problemet er: Biler, store arealer, barrierer, støy, luftforurensning, lite trivelig i nærmiljøene, klimagassutslipp osv.

Mål: Mer tid til samfunnet (produktivitet) og familieliv. Bedret folkehelse.

Verdiskapning: Miljømessig, forutsigbart, effektivt og robust.

Effektmål:

- Antallet befolkning utsatt for støy og forurensning skal reduseres/ Oslo skal ikke ha flere overskridelser enn xx i luftforurensning og støy.
- Færre uforutsette hendelser for tog.
- Fremkommelighet og punktlighet for buss og trikk skal forbedres med xx faktor.
- Økt trygghet/ trafiksikkerhet i transportsystemet.
- Økt forutsigbar mobilitet. Effektivt.
- Intuitivt transportsystem.
- Enklere og raskere å kjøre miljøvennlig i og til/fra Oslo og Akershus.
- Reisetidsforskjellen mellom bil og kollektiv i kollektivtransportens nivå.
- Mindre tidsbruk i kø.
- Lavere klimagassutslipp
- Effektiv, robust transportløsning.
- Effektiv mobilitet i hovedstadsområdet.
- Økt samfunnsikkerhet.

Gruppe 12:

Samfunns mål:

Utvikle et kollektivtransportsystem som inngår som del av et helhetlig bærekraftig samfunn.

Utvikle transportsystemet kostnadseffektivt i samsvar med firetrinnsmetodikken.

Effektmål:

Øke kollektivtrafikkens konkurransekraft i forhold til bruk av bruk av personbil, ved å tilby høyere frekvens, regularitet og punktlighet.

Et transportsystem der ulike reiser betjenes med de mest egnede transportmidler.

Støtte opp om arealbruk som tilrettelegger for økende andel gange og sykkelreiser.

Tilstrekkelig stasjoner og knutepunkter for raske bytter og rask trafikkavvikling.

Oversiktlig for intuitiv forståelse av beste reiserute.

Gruppe 13:**Samfunns mål:**

Bedre vekstmuligheter for næringslivet og institusjonene gjennom økt konkurranse og tilgang på kompetent arbeidskraft

Større individuell frihet til valg av bolig og arbeid

Reduserte miljøkostnader og lavere forbruk av naturressurser

Gruppe 14:**Samfunns mål:**

- Det handler om å øke livskvaliteten, det er det som er fellesnevneren. Verdiskapning for næringslivet og livskvalitet for befolkningen. Livskraftige by- og bomiljøer. Velfungerende transport og kollektivtrafikk-løsninger. En konkurransedyktig region – det må være attraktivt for næringslivet.
- Oslo-navet er også Norges-navet (et nav for hele landets transportsystem), både for persontransport og godstransport.

Gruppe 15:**Samfunns mål:**

Effektivt transportsystem som stimulerer økonomisk aktivitet og gir god livskvalitet

Effektmål:

- Komme raskt og greit fram med kollektive transportmidler
- God byopplevelse; understøtte Oslos utvikling som metropol, glede og stolthet for de som bor her, øke bruken av byen til opplevelser, høy aktivitet i knutepunktene.
- Transportsystem et skal legge til rette for tilhørighet, livsutfoldelse og sosialt liv, skape frihet for befolkningen.
- Byvekst med konsentrasjon om knutepunkter som sammenbindes med et forbedret kommunikasjonsnettverk som utnytter kapasiteten bedre.
- Økt robusthet, redusert sårbarhet i systemet.

Gruppe 16:

Samfunnsmål:

Bærekraftig transportløsninger, som gir høy verdiskapning, god fremkommelighet og lavere klimagassutslipp og miljøpåvirkning.

Effektmålene:

- Transportsystem uten kø og forsinkelser.
- Lavere klimagassutslipp og bedre luft.



3 Vedlegg

3.1 Vedlegg 1 – Deltakerliste

Virksomhet	Navn	Stilling/rolle
Akershus fylkeskommune	Njål Nore	Rådgiver seksjon for samferdsel
Akershus fylkeskommune	Theis Juell Theisen	Rådgiver seksjon for samferdsel
Akershus Kollektivterminaler FKF	Tom Aasheim	Driftsleder
Akershus Kollektivterminaler FKF	Leif Rønning	Plan- og prosjektleder
Akershus Venstre	Njål Vikdal	
Arkitektur- og designhøgskolen i Oslo (AHO)	Thomas McQuillan	Instituttleder Arkitektur
Avinor	Knut Fuglum	Seniorrådgiver
Brakar AS	Ørjan Skare	Rådgiver
“Buskerudbyen”	Ingebjørg Trandum	Kommuneplanlegger
Bydel Bjerke	Kristoffer Westad	Spesialkonsulent
Bydel Grorud	Ann Kristin Ødegaard	Helsekonsulent
Bydel Nordre Aker	Knut Hammervold	Spesialkonsulent plan og miljø
Bydel Nordstrand	Jan Nordahl	Seniorkonsulent samfunn og helse
Bydel Ullern	Svein Hjelmtveit	Spesialkonsulent
Citiplan AS	Gunnar Ridderström	Prosessleder for KVU-verkstedene
DB Schencker AS	Einar Spurkeland	Kommunikasjonssjef
Drammen kommune	Frode Graff	Rådgiver plan- og økonomiseksjonen
For Jernbane	Kjell Erik Onsrud	Leder
For Jernbane	Jens Hansen	Nestleder
Forbrukerrådet	Anne Rygg	
Framtiden i våre hender	Tonje Orsten Kristiansen	Rådgiver
Frogn kommune	Randi Margrethe Tronås	Avdelingsleder
Fylkesmannen i Oslo og Akershus	Jostein Berger Meisdalen	Rådgiver, miljøvernavdelingen
Fylkesmannen i Oslo og Akershus	Caroline Schulze	Rådgiver, miljøvernavdelingen
Gran kommune	Leif Arne Vesteraas	Kommunalsjef
Hedmark fylkeskommune	Øystein Sjølie	Rådgiver samferdsel, kulturminner og plan

Indre Østfold Regionråd	Erik Unaas	Ordfører Eidsberg kommune
Indre Østfold Regionråd	Sigmund Hagen	Regionkoordinator
Jernbanealliansen	Holger Schlaupitz	Styreleder
Jernbaneforum Sør	Reidar Braathen	Prosjektleder
Jernbaneverket	Mari Bjørhei	For Gry Dahl, rådgiver for KVU-en
Jernbaneverket	Maria Amundsen	For Gina Temte, rådgiver for KVU-en
Jernbaneverket	Therese Katharina Skåtun	For Gina Temte, rådgiver for KVU-en
Jernbaneverket	Øyvind Rørslett	KVU-stab
Jernbaneverket	Christian Knittler	Rådgiver for KVU-en
Jernbaneverket	Bodil Riis	Rådgiver for KVU-en
Jernbaneverket	Gunnar Markussen	Rådgiver for KVU-en
Jernbaneverket	Arild Vold	Rådgiver for KVU-en
Jernbaneverket	Paul Runnestø	Styringsgruppen KVU Oslo-Navet
Jernbaneverket	Lars Erik Nybø	Styringsgruppen KVU Oslo-Navet
Jernbaneverket	Lise Backer	Senioringeniør
Jernbaneverket	Svein Skartsæterhagen	Kapasitetsutreder
Jernbaneverket,	Sjur Helseth	Seksjonssjef
Jernbaneverket,	Hege B. Selbekk	Senioringeniør
Jernbaneverket	Cecilie Bjørlykke	Planlegger/utreder
Jernbaneverket	Hanne Dybwik-Rafto	Planlegger/utreder
KVU Oslo-Navet	Hedda Klemetzen	KVU-stab
KVU Oslo-Navet	Terje Grytbakk	KVU-stab -prosjektleder
LO	Berit Madsen	Organisasjonsmedarbeider
Lørenskog kommune	Kari Westgaard Berg	Miljøvernkoordinator
Majorstuen og Bogstadveien Næringsforening	Anne-Marit P. Lie	Styreleder
Majorstuen Vel	Svein Danielsen	
Miljøpartiet De Grønne Oslo	Vidar Hillesland	Rådgiver for bystyregruppen
NAF	Line Lillebø Osfoss	
Natur og ungdom	Einar Helland Berger	Nestleder Akershus
Natur og ungdom	Marte Fosstveit Svendsen	Sekretær for Kollektivkampanjen
Natur og ungdom	Anton Petter Hauan	Sentralstyremedlem
Natur og ungdom	Christian Johansen	Økonomiansvarlig Oslo vest
NHO Transport	Terje Sundfjord	Næringspolitisk fagsjef
Nittedal kommune	Gunnar Prøis	Avdelingsleder for plan
Nittedal kommune	Magnar Eriksen	Samferdsel
Norconsult AS	Marianne Rye Beck	KVU-konsulent
Norconsult AS	Marit Synnes Lindseth	KVU-konsulent - ass. prosessleder

Norconsult AS	Terje B. Grennes	KVU-konsulent oppdragsleder
Norges Lasteileier-Forbund	Thorleif Foss	Seniorrådgiver næringspolitikk
Norges Naturvernforbund	Pernille Hansen	Styremedlem Oslo Øst
Norsk Jernbaneklubb	Cato Rehn	
Norsk Jernbaneklubb	Odd Fjelstad	
NSB AS	Johan Selmer	Direktør
NSB AS	Ulf Bakke	Fagsjef analyse
NTNU	Knut Fredrik Samset	Professor - innleder
Oppegård kommune	Anne Holten	Fagleder samfunnsutvikling
Oslo Byes Vel	Arne Sødal	
Oslo Handelsstands Forening	Jon Anders Henriksen	Direktør næringspolitikk
Oslo Havn KF	Benedicte Bruun-Lie	Seniorrådgiver
Oslo Høyre	Maren Malthe-Sørensen	Fraksjonsleder byutvikling
Oslo Høyre	Tony Christian Tiller	Politisk rådgiver
Oslo kommune - Brann- og redningsetaten	Arild Lokna	Branninspektør
Oslo kommune – Byantikvaren	Brit Kyrkjebø	For Hogne Langset, rådgiver for KVU-en
Oslo kommune – Bymiljøetaten	Kajsa Wiull-Gundersen	Rådgiver for KVU-en
Oslo kommune - Plan og bygningsetaten	Andreas Rønsdal	Prosjektarkitekt
Oslo kommune – Plan- og bygningsetaten	Frid Ane Møster	Rådgiver for KVU-en
Oslo kommune – Plan- og bygningsetaten	Erik Dahl	Rådgiver for KVU-en
Oslopakke 3	Olav Fosli	Rådgiver for KVU-en
Plansamarbeidet Oslo og Akershus	Marit Øhrn Langset	Rådgiver for KVU-en og innleder
Regionrådet for Hadeland	Edvin Straume	Prosjektleder Stor-Oslo Nord
Ringerike kommune	Kjell Hansen	Ordfører
Ringeriksregionen	Lars Olsen	Regionkoordinator
ROM Eiendom AS	Tor Saghaug	Prosjektsjef
Ruter AS	Kjersti Midttun	Rådgiver for KVU-en
Ruter AS	Ola Skar	Rådgiver for KVU-en
Ruter AS	Truls Angell	Rådgiver for KVU-en
Ruter AS	Halvor Jutulstad	Rådgiver for KVU-en
Skedsmo kommune	Andreas Bjørnnes	Plan- og næringsjef
Skedsmo kommune	Boye Bjerkholt	Varaordfører
Skedsmo kommune	Astri Heill Braathu	
Ski kommune	Ingeborg Austreng	Arealplanlegger

Ski kommune	Grethe Salvesvold	Plan- og næringssjef
Sporveien Oslo AS	Knut Wisthus Johansen	Rådgiver for KVU-en
Sporveien Oslo AS	Helge Holtebekk	Sikkerhetsrådgiver
Statens vegvesen	Sari Wallberg	KVU-stab
Statens vegvesen	Arne Torp	KVU-stab
Statens vegvesen	Hans Silborn	Styringsgruppen KVU Oslo-Navet
Statens vegvesen	Turid Stubø Johnsen	Styringsgruppen KVU Oslo-Navet
Statens Vegvesen	André Andersen	Rådgiver for KVU-en
Statens vegvesen	Astrid Elina Åndanes	
Trygg Trafikk	Tori Grytli	Plan- og utredningssjef
Vestfold fylkeskommune	Kåre Pettersen	Leder hovedutvalg for samferdsel, areal og miljø
Vestfold fylkeskommune	Linda Carolina Ehnmark	Rådgiver samferdsel
Vista Analyse AS	Ingeborg Rasmussen	KVU-konsulent
Vista Analyse AS	Tor Homleid	KVU-konsulent
Østfold fylkeskommune	Ole Haabeth	Fylkesordfører
Østfold fylkeskommune	Knut H. Ramtvedt	Planseksjonen
Østlandssamarbeidet	Inge Brørs	Sekretariatsleder

Inviterte organisasjoner som ikke deltok

- Akademikerne
- Akershus Arbeiderparti
- Akershus Fremskrittsparti
- Akershus Høyre
- Akershus Kristelig folkeparti
- Akershus Senterparti
- Akershus Sosialistisk Venstreparti
- Asker kommune
- Aspelin Ramm Eiendom AS
- Aurskog-Høland kommune
- Avantor AS
- Buskerud fylkeskommune
- Bydel Alna
- Bydel Frogner
- Bydel Gamle Oslo
- Bydel Grünerløkka
- Bydel Sagene
- Bydel St. Hanshaugen
- Bydel Stovner
- Bydel Søndre Nordstrand
- Bydel Vestre Aker
- Bydel Østensjø
- Byggenæringens Landsforening
- Bærum kommune
- Cargo Link AS
- CargoNet AS
- DHL AS
- Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
- Eidsvoll kommune
- Eiendomsspar AS
- Enebakk kommune
- Entra Eiendom AS
- Fet kommune
- Flytoget AS
- Follorådet
- Forbrukerrådets pendlerpanel
- Forum nye Bergensbanen
- Funksjonshemmedes fellesorganisasjon Akershus
- Funksjonshemmedes fellesorganisasjon Oslo
- Gjerdrum kommune
- HAV Eiendom AS
- Hedmark Trafikk FKF
- Hole kommune
- Hurdal kommune
- Hurum kommune
- Innovasjon Gardermoen
- ITS Norway
- Jernbaneforum Dovrebanen Sør

- Jernbaneforum Gjøvikbanen
- Jernbaneforum Øst
- KLP Eiendom
- Kystverket Sørøst
- Lier kommune
- Miljødirektoratet
- Miljøpartiet De Grønne Akershus
- Miljøstiftelsen Bellona
- Mjøsen Pendlerforening
- Moss kommune
- Nannestad kommune
- Nes kommune
- Nesodden kommune
- Nettbuss Øst AS
- NHO - Norsk Industri
- NHO Logistikk og transport
- NHO Region Oslo og Akershus
- NHO Reiseliv
- Norled
- Norsk Bane
- Norsk Jernbaneforbund
- Norsk Lokomotivmannsforbund
- Norsk Transportarbeiderforbund
- Nor-Way Bussekspress AS
- NSB Gjøvikbanen AS
- OBOS
- Oppland fylkeskommune
- Opplands Trafikk AS
- Opplysningsrådet for veitrafikken
- Oslo Arbeiderparti
- Oslo bolig- og byplanforening – Byfabrikken
- Oslo Fremskrittsparti
- Oslo kommune – Byrådsavdeling for byutvikling
- Oslo kommune – Sykkeletaten
- Oslo Kristelig Folkeparti
- Oslo og omland Friluftsråd
- Oslo politidistrikt
- Oslo Rødt
- Oslo Senterparti
- Oslo Sporveiers Arbeiderforening
- Oslo Sosialistisk Venstreparti
- Oslo T-banedrift AS
- Oslo Venstre
- Oslotrikken AS
- Posten Bring AS
- Postnord AS
- Pricewaterhouse Coopers AS
- Prognosesenteret
- Riksantikvaren
- Romerike pendlerforening

- Rælingen kommune
- Røyken kommune
- Samarbeidsalliansen Osloregionen
- Samarbeidsrådet for Nedre Romerike
- Samferdselsdepartementet
- Selvaag Eiendom AS
- Spikkestadbanen Pendlerforening
- Statsbygg
- Statsbygg/KVU Nationaltheatret
- Statsbygg/Nytt regjeringskvartal
- Stor Oslo Eiendom AS
- Syklistenes Landsforening
- Sørums kommun
- Tekna
- Ullensaker kommune
- Unibuss AS
- Vestby kommune
- Vestregionen
- Vestviken Kollektivtrafikk AS
- Virke
- Yrkesorganisasjonenes sentralorganisasjon
- Østfold kollektivtrafikk
- Østlandssamarbeidet
- Øvre Romerike Utvikling
- Ås kommune

3.2 Vedlegg 2 – Introduksjon fra Terje Grytbakk, KVU Oslo-Navet



www.jernbaneverket.no/kvuoslonavet
www.facebook.com/kvuoslonavet



Hva er fullt?



Foto: Bjørn Sigurdson / SCANPIX (dagbladet.no)



Foto: Bjørn-Ålartin Bråten Nordby (ditto.no)

Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter gis i fellesskap i oppdrag å lage en konseptvalgutredning for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo

Jernbaneverket skal koordinere arbeidet

Mandatbrev datert 14.8.2013 fra Samferdselsdepartementet

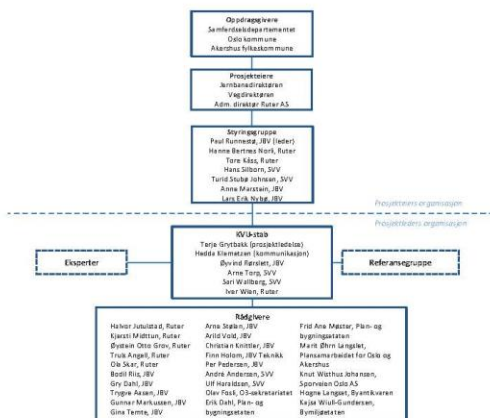


Mandat

Belyse om og eventuelt hva slags kollektiv transporttilbud som må utvikles for at det overordnede politiske målet om at veksten i persontransport skal skje med kollektivtransport, sykkel og gange kan innfris

Utredningsarbeidet avgrenses til kollektiv transportkapasitet i Oslo-området

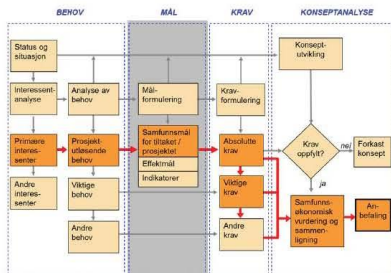
Befolkningen skal sikres god og bærekraftig mobilitet



Statens prosjektmodell



Beslutningsgrunnlag for Regjeringens valg av det konsept som eventuelt skal utredes videre.



Figur 2.1: Oversikt over elementene i en KVU-prosess, med de viktigste sammenhengene markert som "den røde linjen". Mål som presenteres i dette kapitlet, er markert med grått felt.

Kilde: KVU Intercity



Markedsandel alle reiser i Oslo og Akershus

	Kollektiv	Sykkel	Bil	Gang
2004	21%	7%	42%	27%
2005	19%	6%	50%	24%
2006	17%	4%	52%	24%
2007	18%	4%	52%	23%
2008	20%	4%	51%	23%
2009	20%	4%	50%	24%
2010	22%	4%	48%	24%
2011	22%	4%	47%	25%
2012	23%	4%	47%	24%
2013	24%	4%	47%	24%

Kilde: Ruter AS

Kollektivtrafikkens andel av motorisert persontransport

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Oslo	41%	42%	45%	44%	45%	46%
Vestlandet	14%	16%	16%	22%	23%	22%
Follo	19%	21%	23%	23%	24%	26%
Nedre Romerike	17%	19%	18%	20%	20%	20%
Øvre Romerike	11%	9%	11%	13%	13%	15%

Kilde: Ruter AS

Utfordringer

- Befolkningsvekst
- Økonomisk vekst
- Reurbanisering
- Kapasitetsutfordringer allerede
- Kapasitetsløft neste 10-20 år

Befolkning og arbeidsplasser 2040

Folketallet i Oslo og Akershus: + 350 000
 Antallet arbeidsplasser: + 8000 – 9000 årlig

Hvor skal disse menneskene bo, arbeide og hvordan skal de reise i fremtiden?

Behov

Eksempel

Trafikkvekst med dagens markedsandeler
kollektiv, gåing og sykling (Oslo og Akershus)

300 millioner påstigninger 2012
530 millioner påstigninger 2030
800 millioner påstigninger 2060



Behovsanalyse

Prosjektutløsende behov:
«Det samfunnsbehovet som utløser planlegging av tiltak til et bestemt tidspunkt»

Redegjøre for styrken på prosjektutløsende behov og sammenlignende med andre behov i samfunnet (fremkommelighet, ulykker, miljø m.m.)

Redegjøre for hvor tidskritisk behovet er

Redegjøre for bestandighet; forhold som påvirker behovet over tid



3.3 Vedlegg 3 – Introduksjon fra Terje B. Grennes, Norconsult

4 trinns metodikken Norconsult

4 trinns metodikken legges til grunn (skal vi jobbe med i de neste verkstedene)

1. Tiltak som kan påvirke transportbehov og valg av transportmiddel
2. Tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur materiell
3. Mindre utbyggingstiltak
4. Nye store utbyggingstiltak

I dette arbeidet mener vi at også løsninger på trinn 1 og 2, sammen med løsninger på trinn 3 og 4, må tillegges stor vekt.

Hva blir viktig? Norconsult

Fokus på brukeren og den sømløse reisen fra dør til dør.

Attraktive og effektive knutepunkter blir en suksessfaktor.

Systemperspektivet - et sett av virkemidler

Pause Norconsult

Hva gjør vi med det som er laget her i dag? Norconsult

Vi lager et referat fra verkstedet hvor alt dokumenteres
 Det som er skrevet vil være svært viktig innspill til **behovsanalysen** → **prosjektutløsende behov**

Mål/krav for prosjektet
 ↓
 Konseptmuligheter
 Verksted II (juni)

3.4

Vedlegg 4 – Foredrag fra Knut Fredrik Samset, NTNU

26.02.2014

KVU Oslo-Navet, verksted I
Ullevål, 28. februar 2014

Om behov, mål og målstruktur

Knut Samset, professor
NTNU/Concept-programmet

NTNU - Concept

Målformulering

S	Spesifikt	Alle strekninger med ÅDT
M	Målbart	over 8000 (2044) skal være
A	Akseptert	ombygget til full
R	Realistisk	veinormalstandard med
T	Tidsatt	2,3 eller 4 felt innen
		utgangen av 2022

NTNU - Concept

Begreper: Målet – konkretisering av et behov

• Behov, mål og effekt er i prinsippet samme fenomen

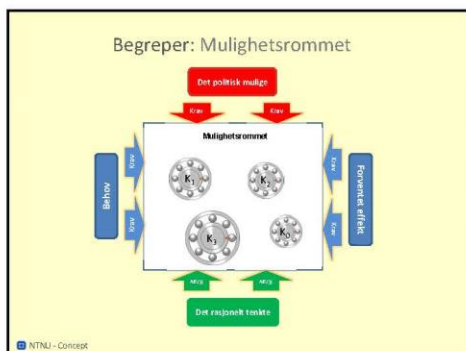
• Det kreves samsvar mellom disse, dvs:

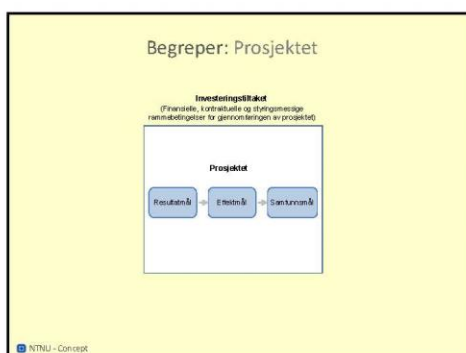
- Målet uttrykker forventet behovstilfredsstillelse: (tidspunkt, omfang og kvalitet)
- Effekten skal minst tilsvare forventet måloppnåelse
- Brutto effekt skal være i samsvar med behovet

NTNU - Concept

26.02.2014







26.02.2014

Eksempler: måling på ulike målnivåer

	Resultatmål (leverandør- perspektiv)	Effekt mål (braker- perspektiv)	Samfunns mål (bestiller- perspektiv)
Eksempel jernbane	Dobbeltspor bygget	Trafikkavviklingen	Verdiskapingen som følge av bedret transport
Eksempel universitet	Institusjonen bygget/tablert	Læringen	Tjenesteytingen som følge av utdanningen
Eksempel sykehus	Sykehuset bygget/utrustet	Helsestetene	Verdiskapingen som følge av bedre helse

NTNU - Concept

Målformulering

Vår enve og vjle tli å frosta
mengnisølse urtytkk ovregår
fonrutfen

Dette gjelder også målformuleringer,
for eksempel denne:

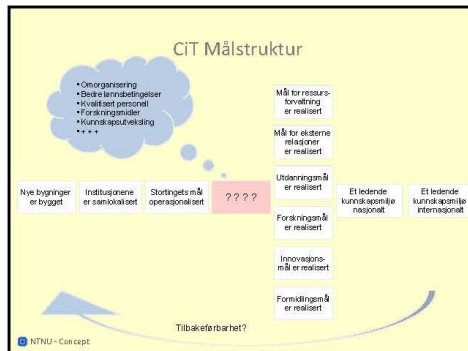
NTNU - Concept

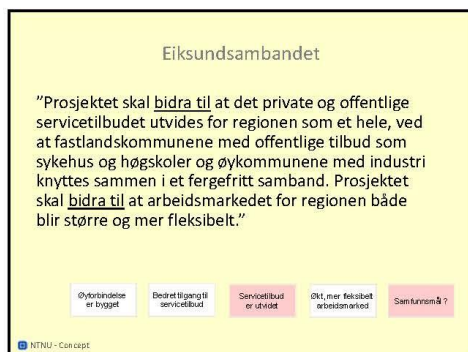
Prosjekt Campus i Trondheim (CIT)

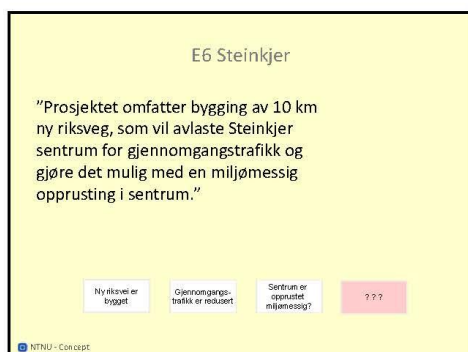
”Prosjektet skal bidra til at NTNU og HIST settes i stand til å kunne operasjonisere og realisere Stortingets fastsatte mål for institusjonene innenfor områdene: utdanning, forskning, formidling, innovasjon, eksterne relasjoner og ressursforvaltning. Prosjektet skal bidra til å videreutvikle Trondheim som et ledende kunnskapsmiljø nasjonalt og internasjonalt.”

NTNU - Concept

26.02.2014







26.02.2014

Krav til målformulering

- Enkeltstående – ikke koplete utsagn
- Beskrive slutttilstand – ikke prosess eller "bidra til"
- Konkret – ikke generelt eller henvisning til overordnet strategi eller policy
- Entydig, slik at det kan tolkes likt av alle
- Verifiserbart, eventuelt målbart

NTNU - Concept

Målhierarki: Årsak/virkning og sannsynlighet for realisering

The diagram illustrates a goal hierarchy. On the left, under 'Faktisk P (realisering) = 1', four 'Resurser' (Resources) lead to four 'Resultatmål' (Result Goals). On the right, under 'Hypotetisk P (realisering) < 1', these result goals lead to 'Effektmål' (Effect Goals) and then 'Samfunnmål' (Outcome Goals). The effect goals are split into 'Positive virkninger' (Positive effects) and 'Negative virkninger' (Negative effects). The outcome goals are also split into 'Positive virkninger' and 'Negative virkninger'. A vertical line separates the 'Faktisk' and 'Hypotetisk' sections. Below the diagram, four boxes labeled 'Usikkerhet' (Uncertainty) are positioned under the result goals, effect goals, and outcome goals. A bracket on the right side labels the final two levels as 'Virkinger' (Effects/Impacts).

NTNU - Concept

Krav til målstruktur

Det skal være ett samlende mål på hvert nivå, eventuelt med underliggende sidestilte delmål spesifisert.

Samfunnmålet skal være tilstrekkelig høyt til at det gir god begrunnelse for tiltaket og rom for vurdering av alternative løsninger.

Dersom sidestilte delmål, skal innbyrdes vektlegging eller ressursallokering være avklart.

Overordnede mål skal angi det en konkret ønsker å oppnå og være utgangspunkt for valg av konsepter.

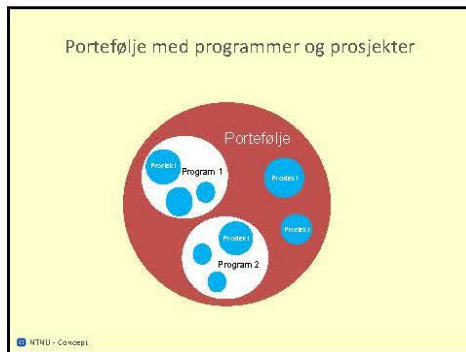
Samfunnmålet skal ikke være høyere enn at realiseringen til en viss grad kan tilbakeføres til prosjektet.

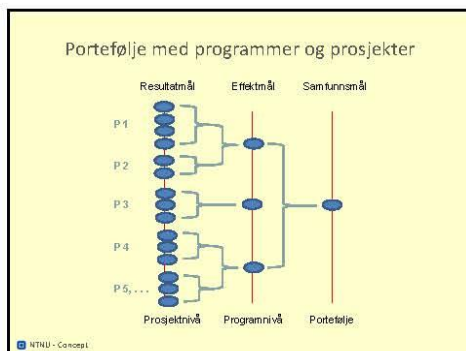
Effektet skal være realistisk oppnåelig innen angitt tidsramme, gitt at resultatene er realisert.

The diagram shows a goal structure. On the left, four 'Resurser' (Resources) lead to four 'Resultatmål' (Result Goals). These result goals lead to an 'Effektmål' (Effect Goal), which then leads to a 'Samfunnmål' (Outcome Goal). Text boxes provide requirements for each level: 'Det skal være ett samlende mål på hvert nivå...' for result goals, 'Samfunnmålet skal være tilstrekkelig høyt...' for the outcome goal, 'Dersom sidestilte delmål...' for the transition from result to effect goals, 'Overordnede mål skal angi...' for the effect goal, and 'Effektet skal være realistisk oppnåelig...' for the effect goal. A note at the bottom right states 'Samfunnmålet skal ikke være høyere enn at realiseringen til en viss grad kan tilbakeføres til prosjektet.'

NTNU - Concept

26.02.2014





SD's mandat for arbeidet med KVU

Transportsystemet skal sikre befolkningen god mobilitet og være bærekraftig

persontransporten i de store byene skal løse med kollektivtransport, sykkel og gange

all transport i etablerende metro og jernbanestruktur

gods skal overføres fra veitillegg og jernbane der det er samfunnsmessig gunstig

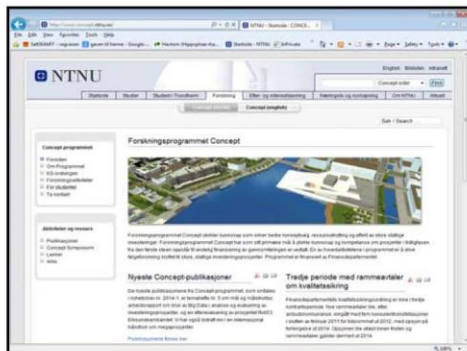
ei vegnett som gir økt fremkommelighet og kapasitet for buss og sykkel

en by og tettsted utvikling med store nye boligområder nær kollektivtransport

NTNU - Concept

26.02.2014







3.5 Vedlegg 5 – Foredrag fra Marit Øhrn Langslet, Plansamarbeidet



Verksted KVU Oslo-navet, 28.02.2014
Marit Øhrn Langslet, plansekretariatet



Mål

- ✓ Konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa.
- ✓ Arealeffektivt basert på prinsipper om flerkjernet utbygging og bevaring av overordnet grønnstruktur.
- ✓ Et transportsystem som er effektivt, miljøvennlig, tilgjengelig for alle og med lavest mulig behov for biltransport.



Prosess

Planstrategi og planprogram (-våren 2012)
Utviklingstrekk, utfordringer, oppdrag

Dreftingsdokument (-sommer 2013)
Utredning av 3 utbyggingsmodeller

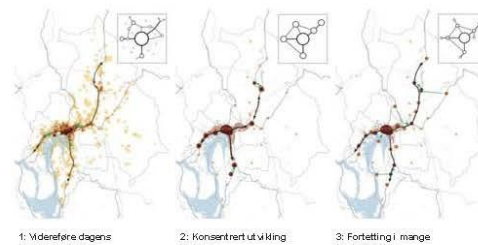
Dreftingsfasen (høsten 2013)
Dreftingsmøter og innspill fra 53 aktører

Arbeid med høringsutkast til plan (-sommer 2014)



Utredningsfasen:

3 modeller for 2030 konsekvensbeskrivet for næringsutvikling, boligmarked, transport, arealverdier og kommuneøkonomi



Konklusjoner konsekvensbeskrivelser:

Klar anbefaling om mer konsentrert vekst:

- Mindre nedbygging av arealverdier
- Mer effektiv kollektivtransport, flere kan gå og sykle
- Bedre handels- og servicetilbud
- Bedre sirkulasjon i boligmarkedet

Næring:

- Krevende å bygge opp nye tyngdepunkt for «kunnskapsbedrifter»
- Viktig å legge til rette for næring i sentrum av byer og tettsteder

Transport:

- Jo mer konsentrert vekst, og jo nærmere Oslo sentrum, jo mindre bilreiser.
- Konsentrert arealbruk og planlagte tiltak er ikke alene nok for å nå målene.



Dreftingsinnspill – Utbyggingsmønster og transportsystem

Enighet

- Prioritere bybåndet
- En kombinasjon av 2 «Konsentrert utvikling av byer» og 3 «Fortetting i mange knutepunkt» kan være en riktig vei å gå
- Alle kommunene forventer at minst ett tettsted i kommunen blir prioritert i planen og at det må være rom for å vedlikeholde etablerte tettsteder
- Enighet om at det er nødvendig å prioritere noen hovedaksjer for kollektivtransport

Mulige konfliktområder

- Flere av de stedene kommunene ønsker vekst kan være utfordrende
- Hva betyr det at et sted blir prioritert? Store forventninger til investeringer og kollektiv
- «Vedlikeholdsvekst» – hvor mye er det?



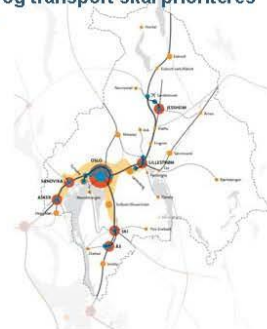
Arbeid med høringsutkast til plan:

- Overordnede strategier for **samordnet areal og transportutvikling**
- Strategier, retningslinjer og handlingsprogram for **arealbruk**
- Strategier, retningslinjer og handlingsprogram for **transportsystem**



Regional struktur for areal og transport skal prioriteres av stat, fylke og kommune

- Hoveddelen av veksten til prioriterte vekstområder
- Transportsystemet bygger opp om prioriterte vekstområder
- Aktørene i regionen slår ressursene sammen
- Økt forutsigbarhet i planbehandlingen.



Regionale byer og kjerner som styrker regionens konkurransekraft og er regionale målpunkt

- Sterk byutvikling i noen regionale byer.
- Styrke muligheten for regionalt næringsliv på Romerike og i Folle.
- Regionale kjerner: Store arealintensive arbeidsplasser med regionalt marked. Må ha regional tilgjengelighet med kollektiv.
- Strategiske kollektivakser: Knytter regionale kjerner til regionale kollektivknutepunkt.



Bybånd med helhetlig bystruktur, høy utnyttning og godt kollektivnettverk

- Oslo og området ut til Lillestrøm, Asker og Ski. Ett byområde.
- Utnytte økt banekapasitet og stort transformasjons- og forfettingspotensial.
- Helhetlig bystruktur med tett boligbygging og lokale sentre. Noen steder prioritert spesielt.
- Kollektivnettverk og bedre regionale forbindelser - også «motstrøms».



Lokale byer og steder der flest mulig kan nå daglige gjøremål og kollektivtilbud i gang- og sykkelavstand

- De stedene i kommunene som har størst potensial for å få bredt tilbud.
- Hoveddelen av veksten i kommunene. Noen steder prioriteres spesielt.
- Strategiske kollektivakser: Knytter stedene til regionale kjerner og kollektivknutepunkt.
- Utenfor:** Ny boligvekst også i tråd med prinsipper for samordnet areal og transport.



Vekst og kapasitet i kollektivtransportsystemet

- Kapasitet må tas i betraktning når kommunene setter sine vekstmål.
- Hovedtrekk:** Meget god kapasitet på indre lokaltog tilsier høy vekst i bybåndet.
- Vestkorridoren best kapasitet på jernbane. Bør øke sin vekstandel.
- Sørkorridoren får kapasitetsløft med Follobanen som må utnyttes.
- Nordøstkorridoren mest utfordrende. Begrenset jernbanekapasitet på sikt.



Strategier for transportsystemet

- Utnytte eksisterende og planlagt infrastruktur
- Utfordringene krever nasjonalt løft

Kollektivtransport

Bygge opp om regional struktur

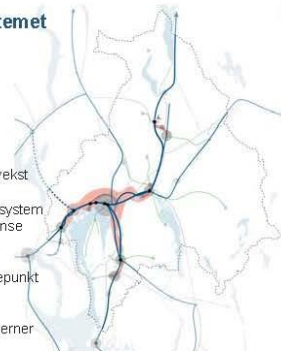
Øke kapasitet i takt med befolkningsvekst

- I og gjennom «Oslo-Navet»
- Utløse kapasitet i dagens jernbanesystem
- Nye jernbaner bidra til øst-vestbalanse

Sikre kollektivfremkommelighet

- I Oslo, bybåndet og regionale knutepunkt
- På kort og lang sikt

Kollektivløsninger regionale byer og kjerner



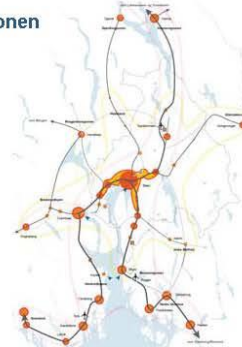
Oslo og Akershus i Osloregionen mot 2030 og 2050

Osloregionen:

- InterCity er det store grepet
- Viktig for å styrke byer lenger ut.

Det regionale nærområdet:

- De største pendlingsstrømmene. Jernbaneløsninger og samspill buss/tog må prioriteres.
- Vekstframskrivning på ca. 90000 mot 2030 i nærområdene til Oslo og Akershus.
- Planlegges for størst andel til byer og tettsteder langs jernbanen.



Følg med!

www.plansamarbeidet.no

