



Høring - Konseptvalgutredning for økt transport inn mot og gjennom Oslo

Saksbehandler: Ellen Grepperud

Saksnr.: 16/00964-1

Behandlingsrekkefølge

Møtedato

Formannskap

06.04.2016

Rådmannens innstilling:

1. Ås kommune slutter seg til det anbefalte konseptet i *Konseptvalgutredning for økt transport inn mot og gjennom Oslo* med de presiseringer som følger nedenfor.
2. Ås kommune er svært positive til at dagens lokaltog utvikles til en storbybane (S-bane).
3. En framtidig S-bane gjennom bybåndet fra Oslo til Ski må forlenges til Ås. For å få til gode forbindelser mot vest (Skøyen og Lysaker) er det viktig å prioritere kapasitetsøkning i Oslotunnelen.

Ås, 29.03.2016

Trine Christensen
Rådmann

Ellen Grepperud
Plan- og utviklingssjef

Avgjørelsesmyndighet:

Formannskapet

Behandlingsrekkefølge:

Formannskapet

Vedlegg:

KVU Oslo-navet, fra nav til nettverk - kortversjon
Oslo-Navet Kortversjon.pdf

Vedtak i saken sendes til:

postmottak@jbv.no

SAKSUTREDNING

Fakta i saken

Bakgrunn

Det er ventet en betydelig befolkningsvekst i Oslo og Akershus fram mot 2060. Dette må møtes med effektiv arealbruk og en samordnet areal- og transportplanlegging. Transportsystemet må utvikles på en måte som sikrer befolkningen god mobilitet. Det er behov for økt kapasitet i transportsystemet. Det er et overordnet politisk mål at den fremtidige veksten i persontransport skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing, og ikke med bil.

Samferdselsdepartementet har sammen med Oslo kommune og Akershus fylkeskommune gitt Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter AS i oppdrag å utarbeide en konseptvalgutredning for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo (KVU Oslo-navet). Hovedoppgaven har vært å belyse hvilke kollektivt transporttilbud som må utvikles for å ta veksten i persontransport med kollektivtrafikk, sykling og gåing. Utredningen omfatter idéutvikling, faglige utredninger, analyser og vurderinger av ulike konsepter. Utredningsarbeidet er avgrenset til et område som strekker seg om lag en times reisetid fra Oslo når InterCity-utbyggingen av jernbanen er ferdig, det vil si Tønsberg, Hamar, Fredrikstad/Sarpsborg.

KVU Oslo-navet er sendt på høring med frist for uttalelse 29.4.2016.

Konseptvalgutredning er et lovpålagt utredningsarbeid som må gjennomføres for tiltak av en viss størrelse. Utredningen utføres etter strenge regler, hvor flere ulike konsept skal sammenlignes for å finne de samfunnsøkonomisk beste løsningene. Etter vedtatt KVU går den til grundige, uavhengige gjennomgang i KS1 og KS2 (kvalitetssikring).

Dagens situasjon

Dagens transportsystem er et svært sentrumsrettet system der Oslo sentrum utgjør et slags nav i systemet. Denne organiseringen gir kapasitetsutfordringer i kollektivsystemet.

For det nasjonale jernbanenettet, der Oslo S er et nav, er det Oslotunnelen, Oslo S og vendemulighetene på Oslo S, Skøyen, Stabekk og Høvik som definerer kapasiteten i hele systemet, og i praksis kapasiteten for all trafikk som går til og fra Oslo. Oslotunnelen har i Jernbaneverkets *Network statement* vært sett på som «overbelastet» siden 2007. En begrenset kapasitet i Oslo sentrum hindrer et bedre tilbud på t-banens grenbaner, og et bedre trikketilbud.

Busser i indre by samt tverrgående linjer har problemer med framkommelighet og tidvis med kapasiteten. Når det gjelder regionbusser er linjene mange steder kronglete og reisetiden lite konkurransedyktig. En del regionbusser kjøres i en viss grad parallelt med tog og Metro til Oslo sentrum, blant annet fordi det ikke er tilstrekkelig kapasitet og frekvens på det skinnegående systemet.

Mål og krav

Samfunnsmålet med arbeidet med KVV Oslo-Navet er å få et bærekraftig transportsystem i hovedstadsområdet som tilfredsstillende behovet for person- og næringstransport i et langsiktig perspektiv. Det er formulert tre effektmål:

1. Veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gåing
2. Kapasiteten i kollektivtransporten skal dekke behovet
3. Framkommeligheten for næringstransport på vei i rushtiden skal være bedre enn i dag.

Følgende krav er utledet fra disse effektmålene:

- Transportsystemet skal bygge opp under ønsket by- og arealutvikling
- Transportsystemet skal være sømløst (nettstruktur)
- Transportsystemet skal være sikkert, trygt og pålitelig
- Transportsystemet skal gi konkurransedyktig reisetid dør til dør sammenliknet med personbil
- Transportsystemet skal bygge opp under klima og miljøhensyn
- Transportsystemet skal være skalerbart, kunne utvikles etappevis og i takt med utviklingen i transportbehovet

Konseptvalgutredningen bygger på Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus som innebærer foretting langs banene og i regionbyene i Akershus og innenfra og ut i Oslo by. I stor grad skal nye boliger bygges i byene eller i eksisterende tettsteder, og nye arbeidsplasser og servicetilbud etableres nær kollektivknutepunkter.

For å få et transportsystem som bygger opp om et slikt utbyggingsmønster og som er tilpasset behovene til en voksende befolkning og endrede reisevaner, er målet å utvikle et system som går fra nav til nettverk. Det betyr at dagens Oslo-sentrumsrettede tilbud må utvikles til et mer sammenhengende kollektivnettverk med gode tverrforbindelser. Et mer samordnet nettverk med nye tunneler for Metro og jernbane, et forsterket trikkenett og funksjonelle knutepunkter vil løse morgendagens utfordringer i kollektivsystemet. Et godt fungerende system vil si et nettverk der de sterke sidene til tog, Metro, trikk, buss og båt utnyttes best mulig. Da må attraktive knutepunkter, stasjoner og stoppesteder utvikles, slik at man går fra tidkrevende overgang til enkel omstigning.

Anbefalt konsept

Anbefalingene som blir gitt i KVV Oslo-navet bygger på omfattende utredninger (i alt 60 delrapporter). Mange forskjellige konsepter (i alt 17) for å oppnå målsettingene er vurdert og analysert. Rådmannen redegjør ikke for grunnlagsarbeidet, men vil omtale og kommentere det som er en samlet anbefaling benevnt som «fra nav til nettverk».

I arbeidet ble fire konsepter videreført og grundig analysert i tillegg til to nullalternativer. For å finne fram til det anbefalte konseptet er det blant annet benyttet trafikkanalyser og samfunnsøkonomiske analyser, og konseptenes måloppnåelse og

kravoppfyllelse har blitt vurdert. Det anbefalte konseptet bygger på de to konseptene som kom best ut av analysene.

Dagens lokaltog anbefales utviklet til et S-banesystem som også dekker nye markeder sentralt i Oslo. S-bane er en «storbybane» beregnet for relativt korte reiser i Oslo og forstedene innenfor Asker, Lillestrøm og Ski. Togene kjøres på jernbanespor. De viktigste forskjellene i forhold til dagens lokaltog er:

- Hyppige avganger og togsett med større kapasitet. Typisk vil det kjøres timinutters trafikk på grenbaner og fem-minutters trafikk på fellesstrekninger
- Direkte forbindelse mellom forsteder og knutepunkter i indre by
- Togene ligner Metro med mange dører for rask på- og avstigning
- Togene er tilpasset reiser på 10–30 minutter. Vogner uten toaletter og kioskautomater gir lavere drifts- og vedlikeholdskostnader og mer kapasitet
- Kostnadseffektiv drift med enmannsbetjente tog

Når Follobanen åpnes foreslås dagens Østfoldbanen utviklet som et S-banesystem mellom Asker og Ski, og nordover mot Lillestrøm. Det anbefales også en ny jernbanetrasé fra Nationaltheatret til hovedbanen ved Alnabru-området via Sagene og Økern. Det foreslås også ny dobbeltsporet jernbane parallelt med dagens jernbane mellom Oslo S og Lysaker.

Dagens t-bane anbefales utviklet til Metro, som innebærer hyppige avganger, flere stasjoner i indre by, og forsterkede knutepunkter for omstigning fra/til buss, trikk og tog. Trikkenettet anbefales forsterket, blant annet med nye traséer. Buss vil få en styrket rolle i å knytte områder uten banebetjening sammen med banenettet.

Det anbefales å bygge en ny Metrotunnel mellom Majorstuen og Bryn via Bislett og Grünerløkka, knyttet sammen med dagens tunnel på Stortinget. Det anbefales også to nye tverrforbindelser for trikk; en langs ring 2 mellom Majorstuen og Bryn, og en gjennom Hovinbyen.

Dagens kollektivtilbud er i stor grad sentrumsrettet, samtidig som mange trafikanter har mål andre steder i Oslo. En viktig utfordring blir da å tilrettelegge for at reiser som ikke har Oslo sentrum som destinasjon får et bedre kollektivtilbud. Det anbefalte konseptet innebærer derfor å bygge opp et samordnet nettverk med gode tverrforbindelser (knutepunktstruktur), i stedet for et stjerneformet system med Oslo S som nav. Det foreslås at et knutepunkt i vest etableres på Lysaker med forbindelse mellom regiontog, S-bane, Metro og buss, og at et knutepunkt i øst etableres på Bryn med forbindelse mellom regiontog, S-bane, Metro, trikk og buss. Regionale knutepunkter videreutvikles i Asker, Sandvika, Lillestrøm, Jessheim, Ås og Ski. Innfartsparkering utvikles som et supplement til øvrig tilbringertransport, men ikke i knutepunkt hvor det fortrenger ønsket byutvikling. Strategi for innfartsparkering i Akershus og Oslo legges til grunn.

Et slikt nettverk med hyppige bytter krever imidlertid høy frekvens. Det anbefales et rutetilbud på dagtid med avganger minimum hvert 5. minutt i indre by og på Metro-linjer med et stort marked, avganger minimum hvert 10. minutt på Metro, trikk og

buss i ytre by i Oslo, og avganger minimum hvert 10. minutt på buss i sentrale områder i Akershus og på S-bane fra Asker, Lillestrøm og Ski. I hovedrapporten til konseptvalgutredningen nevnes også at lokaltoget (S-banen) til Ski kan vurderes forlenget til Ås (Fig 1, fra kortversjonen).

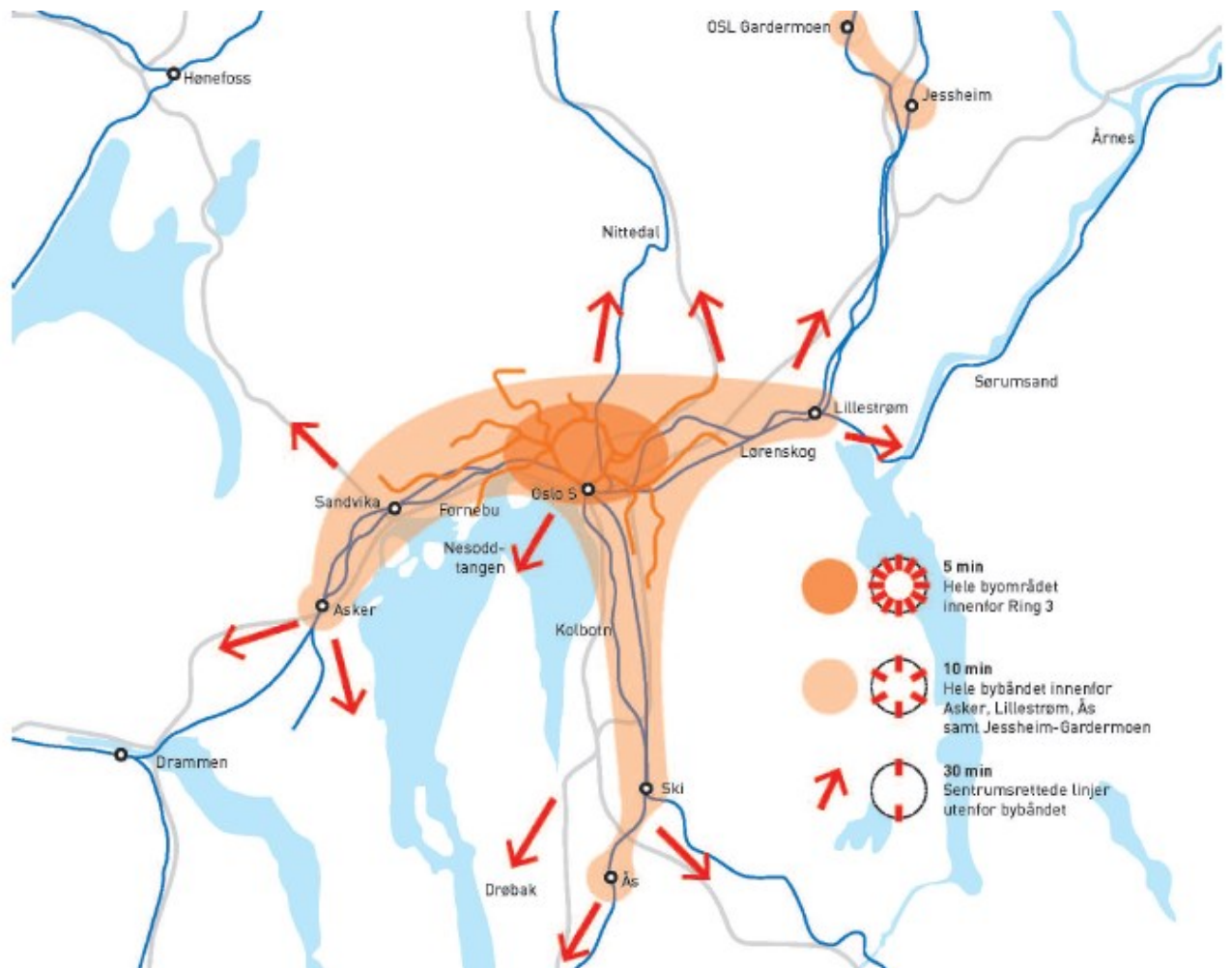


Fig 1: Anbefalt kollektivtilbud frekvens til ulike destinasjoner i Oslo og Akershus

Gåing og sykling må prioriteres slik at dette blir et naturlig valg for korte reiser. Det anbefales at gatene i indre Oslo by og byområdene i Akershus prioriteres for kollektivtrafikk, gåing og sykling på bekostning av gateparkering i større grad enn i dag. I enkelte gater kan det bli nødvendig å prioritere særlig sykkel for å gi et tryggere og mer trafikksikkert sykkelnett.

Målet om at veksten i persontransporten skal tas av kollektivtrafikk, gåing og sykling realiseres bare delvis dersom det ikke innføres trafikkregulerende tiltak, bl a målrettet trafikantbetaling. Anbefalt konsept har samlet sett svært god kapasitet til å møte framtidige behov. Det kan imidlertid bli knapphet på kapasitet i deler av det kollektivtilbudet som er forutsatt for anbefalt konsept fram mot 2060, fordi trafikantbetalingen vil medføre betydelig flere kollektivreisende. Det anbefalte konsept har likevel gode muligheter til å øke tilbudet og det er høy grad av fleksibilitet i nettverket til å avlaste enkeltstrekninger om nødvendig.

Forventet samlet kostnad for infrastrukturen i anbefalt konsept ligger på om lag 70–80 milliarder kroner. Dette inkluderer alt fra de større baneprosjektene til tiltak for buss, sykkel og gåing, men ikke de tiltak som er lagt til grunn i nullalternativene fra NTP 2014-23 og Oslopakke 3.

Det foreslås tre hovedfaser for gjennomføring av tiltakene. I fase en skal en sette inn tiltak for å utnytte dagens kollektivsystemer best mulig og forberede de store tunnelprosjektene før 2030. Fase to har fokus på å utvikle Metrotilbudet innen 2030. Fase tre har fokus på å styrke lokal- og regiontogtilbudet fram mot 2040, med blant annet ny forbindelse øst-vest (Bislett - Sagene - Hovinbyen - Alnabru) og oppgradering av Oslo-tunnelen.

Rådmannens vurdering

For å utvikle kollektivtilbudet i tråd med framtidige kapasitetsbehov og endrede reisevaner er det et riktig grep å endre dagens Oslo rettede transporttilbud over mot et mer sammenhengende nettverk med gode forbindelser til flere reisepunkter. Det anbefalte konseptet vurderes å imøtekomme behovene på en god måte.

For Follo er det aktuelle grepet å utvikle dagens Østfoldbane til en storbybane (S-bane) med hyppige avganger (minst 10 minutter). Tiltaket vil gi et bedre kollektivtilbud til Follo innbyggere.

For å styrke S-banekonseptet er det nødvendig å kanalisere bolig- og næringsveksten i tilknytning til banen, utvikle gode tverrforbindelser til togstasjonene, og gjøre det mer attraktivt og gå og sykle gjennom gode og trygge gang- og sykkelforbindelser, og sikker parkering på stasjonene (for eksempel sykkelhotell).

Utredningen legger til grunn at de regionale byene (Asker, Sandvika, Lillestrøm, Jessheim, Ski og Ås) skal utvikles som kollektivknutepunkter. Dette er et viktig grep for å sikre at en når målet om utvidet bruk av jernbanen. De regionale byene skal også utvikles som viktige nærings- og tjenestedestinasjoner. Det krever god kommunikasjon fra omlandet rundt de regionale byene. Buss skal dekke reisebehovene på tvers av Folloregionen. I tillegg er det viktig med gode togforbindelser. Hovedrapporten nevner at lokaltoget (S-banen) til Ski kan vurderes forlenget til Ås. Rådmannen er positiv til dette forslaget, fordi det vil bygge opp under satsingen om å gjøre Ås til et kunnskapssenter i Follo, med videregående skole, NMBU og tilgrensende institutter. En S-bane til Ås vil gi gode forbindelser til Ås fra stasjonene i bybåndet fra Langhus til Oslo.

Konklusjon med begrunnelse:

Rådmannen mener at det anbefalte konseptet *Fra Nav til Netterk* imøtekommer mobilitetsbehovene til den voksende befolkningen på en god måte. Rådmannen er svært positiv til at dagens lokaltog utvikles til en storbybane (S-bane), men mener en framtidig S-bane fra Oslo til Ski må forlenges til Ås.