

Prosjektplan

KVU for økt kollektiv transportkapasitet i Oslo-området

10. desember 2012

Prosjektplan

KVU for økt kollektiv transportkapasitet i Oslo- området

Prosjektplan

KVU for økt kollektiv transportkapasitet i Oslo-området

10. desember 2012

Innledning

Samferdselsdepartementet har, i samråd med Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, gitt Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter AS i fellesskap i oppdrag å starte opp arbeidet med en konseptvalgutredning (KVU) for de langsiktige behovene for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo. Departementet ber om at det legges fram en prosjektplan for det videre arbeidet i løpet av 2012. I prosjektplanen skal det redegjøres for hvordan KVU-arbeidet skal avgrenses innholdsmessig og gis en anbefaling til organisering av arbeidet.

Et utgangspunkt for arbeidet skal ifølge bestillingen være at Stortinget har sluttet seg til målet i klimameldingen om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange.

I det følgende presenterer Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter AS et forslag til prosjektplan for en KVU for økt kollektiv transportkapasitet i Oslo-området. Prosjektplanen er disponert på følgende måte:

1. Bakgrunn
2. Problembeskrivelse
3. Mål for og innholdet i KVU-arbeidet
4. Bruk av tidligere kunnskap, planer og utredninger
5. Grunnlagsdata, metodikk og verktøy
6. Avgrensning av KVU-arbeidet
7. Aktuelle konsepter
8. Organisering
9. Fremdriftsplan

Vi foreslår at forslaget til prosjektplan legges til grunn for Samferdselsdepartementets, Oslo kommunes og Akershus fylkeskommunes arbeid med en bestilling av og mandat for KVU-arbeidet.

1. Bakgrunn

I retningslinjene for transportetatenes og Avinors arbeid med Nasjonal transportplan 2014-2023 ble etatene bedt om en særskilt vurdering av de langsiktige kapasitetsutfordringene for jernbanen i Oslo-området. Etatene ble bedt om å utrede en strategi og plan for gradvis å øke kapasiteten på jernbanesystemet og vurdere når nye og omfattende transportinfrastrukturiltak bør gjennomføres. Videre skulle det klarlegges når det er behov for å starte opp en planleggings- og byggeprosess for en eventuell tunnelløsning, med oppstart av KVU/KS1 som første skritt. Etatene ble bedt om å gjennomføre utredningsarbeidet i samarbeid med lokale myndigheter i Oslo og Akershus og å utvikle en strategi for en helhetlig utvikling av transportsystemet, der også knutepunkter og eventuelt behov for ny metrokapasitet står sterkt.

Resultatet av utredningsarbeidet er presentert i en arbeidsrapport i utredningsfasen av NTP-arbeidet og en rapport som vedlegg til transportetatenes forslag til NTP 2014-2023. I tillegg ble det gjort

Prosjektplan

KVU for økt kollektiv transportkapasitet i Oslo-området

10. desember 2012

utredninger i regi av Jernbaneverket og Ruter, blant annet om rollefordeling i kollektivnettet i Oslo-området og utvikling av jernbanen i Oslo-navet. I forslaget til NTP 2014-2023 la transportetatene fram en overordnet strategi for utvikling av transportsystemet i Oslo og Akershus. Det ble presentert tiltak for å bedre kapasiteten i kollektivtrafikken på kort sikt. I et langsiktig perspektiv foreslo etatene at banekapasiteten gjennom Oslo må økes vesentlig. Transportetatene anbefalte at det utarbeides en felles KVU for jernbanetunnel og metrotunnel i Oslo, der samtidig hele transportsystemet sees i sammenheng.

I det sentrale hovedstadsområdet har kollektivtrafikken de senere årene hatt en sterk vekst og økte markedsandeler, slik at personbiltrafikken er redusert eller har vært stabil, til tross for sterk befolkningsvekst. Dette har hatt positiv virkning for det samlede transportsystemets funksjonalitet og for miljøet. Vi nærmer oss imidlertid kapasitetsgrenser på flere områder i kollektivtrafikknettet, og i metroens fellestunnel vil passasjerkapasiteten være fullt utnyttet før 2030. Vi har også hatt vekst i biltrafikken det siste året. For at kollektivtrafikken generelt, og banenettene spesielt, fortsatt skal kunne bidra til å løse transportoppgavene som målsatt, haster det med å komme i gang med en prosess som kan resultere i et kapasitetsløft i løpet av de nærmeste 10-20 årene. Dette tilsier en rask start på KVU-arbeidet, og for å understreke dette behovet ba Jernbaneverket og Statens vegvesen i brev til Samferdselsdepartementet, datert 13. mars 2012, om en bestilling av en felles KVU for ny jernbanetunnel og metrotunnel i Oslo. Det ble samtidig pekt på at det er viktig å se på hele kollektivtrafikksystemet som en helhet.

Jernbaneverket og Statens vegvesen foreslo at første trinn av arbeidet bør være å lage en prosjektplan. Samferdselsdepartementet i samråd med Oslo og Akershus har nå bedt om en prosjektplan for en KVU «for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo». Vi har valgt benevnelsen KVU «for økt kollektiv transportkapasitet i Oslo-området» fordi arbeidet er fokusert på kollektivtrafikk og på hele Oslo-området. Begrunnelsen for dette framgår av etterfølgende tekst i forslaget til prosjektplan.

2. Behovet for økt kollektiv transportkapasitet i Oslo-området

Behovet for økt kollektiv transportkapasitet i Oslo-området henger først og fremst sammen med følgende:

- Det er allerede i dag kapasitetsutfordringer i kollektivtrafikken i Oslo-området. Det gjelder alle de kollektive transportformene: jernbane, metro, trikk og buss. Dagens system er også sårbart for uønskede hendelser. Et stopp i metrotunnelen eller jernbanetunnelen i Oslo sentrum får store konsekvenser for hele kollektivtrafikksystemet.
- Det forventes en fortsatt økonomisk vekst og stor befolkningsøkning i Oslo-området. Dette gir kraftig økt transport, både persontransport og godstransport, og derigjennom økte kapasitetsutfordringer.
- Stortinget har i klimaforliket sluttet seg til målet om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. Dette innebærer at

Prosjektplan

KVU for økt kollektiv transportkapasitet i Oslo-området

10. desember 2012

kollektivtrafikken må bygges ut slik at den kan ta hånd om en stor passasjerøkning i Oslo-området.

Erfaringene viser at økt vegkapasitet, der det er stor etterspørsel, fører til økt biltrafikk og på sikt enda mer trengsel. Økt biltrafikk bidrar også til økte klimagassutslipp, luftforurensinger og støy fra trafikken. Biltrafikken tar dessuten vesentlig mer plass enn kollektivtrafikken. Utredninger viser at det er vesentlig dyrere å øke persontransportkapasiteten gjennom vegutbygging enn gjennom utbygging av kollektivtrafikken. Kapasitetsøkningen for å ta hånd om den økte persontransporten må derfor skje i først og fremst kollektivtransporten, men også i gang- og sykkelvegnettet. Det er viktig at eventuell økt kapasitet i vegsystemet brukes for disse transportformene, men også for næringstransporten.

Det er ventet en befolkningsvekst i Oslo og Akershus på om lag 450 000 personer fram mot 2040. Fram mot 2060 kan Oslo og Akershus ha opp mot 1,9 millioner innbyggere og det funksjonelle hovedstadsområdet, som også inkluderer deler av Buskerud og Østfold, opp mot 2,6 millioner innbyggere. Det er naturligvis usikkerhet om disse prognosene, men mye tyder på en fortsatt stor befolkningsvekst i Oslo-området. Hvis medfølgende vekst i persontransporten vesentlig skal skje kollektivt stilles kollektivtrafikken overfor store kapasitetsutfordringer. Hvis det tas utgangspunkt i at personreisene med bil ikke skal øke og at kollektivtrafikk, sykling og gåing fortsatt vil ha samme innbyrdes markedsdeler som i dag, kan antallet kollektivreiser øke fra 300 millioner i 2012 til 530 millioner reiser i 2030 og til 800 millioner reiser i 2060. Å ta en større andel av denne veksten gjennom betydelig økt busstrafikk er vanskelig for de sentrumsrettede reisene, blant annet på grunn av manglende kapasitet i dagens vegnett. Det er også klare begrensninger for hva som er realiserbart av utbyggingsmuligheter i gatenettet i det sentrale Oslo. Selv om buskapasiteten kan og bør økes på mange reiserelasjoner, vurderes det som nødvendig at kapasiteten på banenettene utvikles for å møte en stor etterspørselsvekst.

Det er mulig å øke tilbudt kapasitet i kollektivtrafikken uten nye tunneler. Ny grunnrutemodell for jernbanen i 2014 vil, sammen med de tiltak som gjennomføres for å legge til rette for denne, gi en økning i tilbudt kapasitet på om lag 25 prosent. Ytterligere kapasitetsøkning kan skje gjennom tiltak som for eksempel separering av gods- og persontog, nye plasser for å snu og hensette tog og kjøring av færre tomme eller lavt belagte tog gjennom tunnelen i Oslo. For metro kan kapasiteten økes med om lag 35 prosent ved realisering av Lørenbanen, økt vendekapasitet ved Majorstuen, samt nye vogner og oppgradering til moderne signalanlegg med delvis automatisering som muliggjør kortere avstand mellom togene. Ved en vesentlig økt etterspørsel etter kollektivtrafikken, på linje med målet om at veksten skal tas av kollektivtrafikk, sykling og gåing, er imidlertid disse tiltakene for jernbane og metro ikke tilstrekkelige på lang sikt.

Det er et ambisiøst mål at persontransporten med bil ikke skal øke. Det er imidlertid viktig å notere at målet gjelder personreiser. Med forventet økonomisk vekst og befolkningsøkning er det forventet en kraftig økt godstransport på vegnettet i Oslo-området. I tillegg vil annen næringstransport øke. Dette betyr at vegtrafikken vil fortsette å øke, selv om persontransporten med bil ikke øker. Det er

Prosjektplan

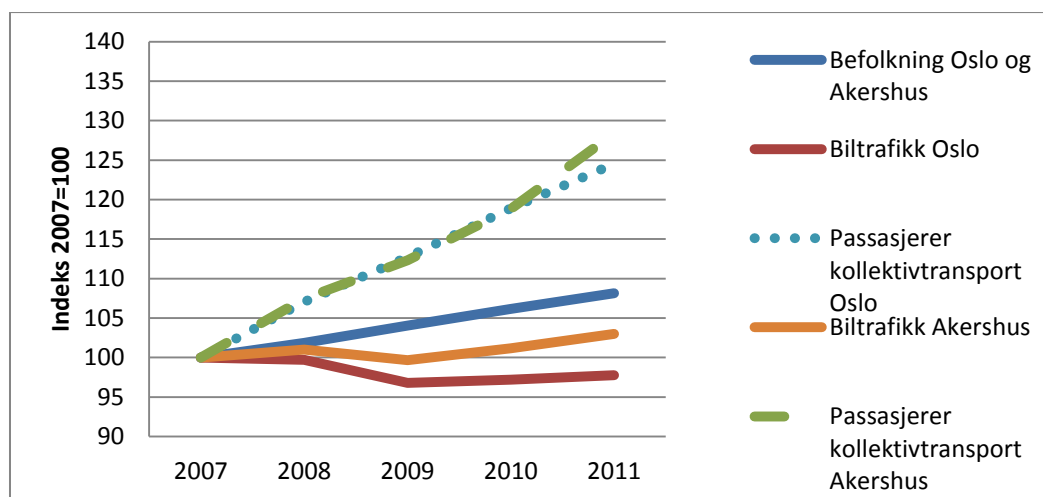
KVU for økt kollektiv transportkapasitet i Oslo-området

10. desember 2012

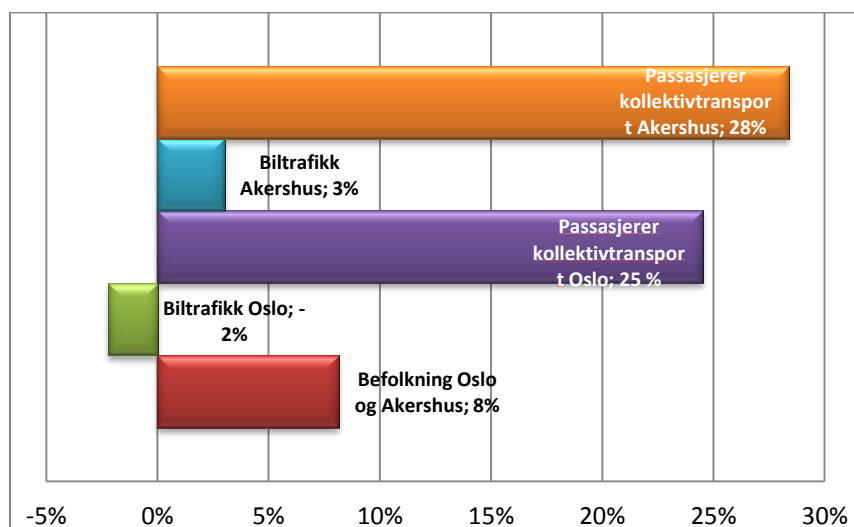
derfor viktig i det videre arbeidet med både NTP og KVU å definere målet i klimaforliket på en tydeligere måte. Det pågår nå et arbeid i transportetatene med å definere vekstmålet i klimaforliket og å utvikle indikatorer for å kunne følge opp måloppfyllelsen. Dette arbeidet vil kunne være et grunnlag også for KVU-arbeidet.

Selv om målet er ambisiøst, har utviklingen siden 2007 vist at en sterk befolkningsvekst har blitt møtt med en kraftig økt kollektivtrafikk og lav eller ingen vekst i biltrafikken. Veksten i kollektivtrafikken har vært stor både i Oslo og Akershus, mens veksten i biltrafikken har vært vesentlig lavere enn befolkningsveksten i Akershus. I Oslo er biltrafikken lavere i 2011 enn i 2007. Se figurer nedenfor.

Figur: Vekst i befolkning, vegtrafikk og kollektivtrafikk i Oslo og Akershus 2007-2011



Figur: Oppsummering av vekst i befolkning, vegtrafikk og kollektivtrafikk i Oslo og Akershus 2007-2011.



Prosjektplan

KVU for økt kollektiv transportkapasitet i Oslo-området

10. desember 2012

Det er flere forklaringer på den positive utviklingen de seneste årene. Innføring av Oslopakke 3 i 2008 medførte økte bomtakster, nytt bomsnitt på bygrensa i vest og bortfall av periodekort for bomringen. Samtidig er kollektivtilbudet styrket med økt frekvens og kapasitet, og prisene for kollektivreiser senket for periodekort, først i Oslo og senere i Akershus. Kombinasjonen av disse endringene er trolig sentrale årsaker til den sterke veksten i kollektivtrafikken i Oslo og Akershus. Finanskrisen kan også ha hatt en betydning, men utviklingen i Oslo-området skiller seg sterkt fra utviklingen i andre deler av landet.

Hvis denne positive utviklingen skal videreføres og målet i klimaforliket oppnås, må kapasiteten i kollektivtrafikken økes vesentlig også i årene framover. Behovet for økt kollektiv transportkapasitet i Oslo-området er derfor stort.

3. Mål for og innholdet i KVU-arbeidet

Målet for arbeidet er å gjennomføre en KVU som viser hvordan transportsystemet må utvikles for at veksten i persontransporten i Oslo og Akershus skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. I henhold til bestillingen skal utgangspunktet være å utvikle et kollektivt transporttilbud som på best mulig måte kan håndtere transportetterspørselen. For at etterspørselen etter kollektivtrafikk skal øke så sterkt, må kollektivtilbudet være attraktivt for de reisende. Et slikt kollektivt transporttilbud må ha høy kvalitet, dvs. gi korte reisetider, høy frekvens, høy pålitelighet, god kapasitet og komfort, attraktive og bekvemme knutepunkter og vogner og gi sømløse reiser. Dette krever at en ser kollektivsystemet i sin helhet, analyserer hvilken rollefordeling det skal være mellom driftsformene og hvordan disse kan kobles sammen på en mest mulig effektiv måte. Kollektivtrafikken må også være godt sammenkoblet med sykling og gåing, samt med biltrafikken der dette er hensiktsmessig. Det er behov for gode overgangsmuligheter mellom kollektivtrafikken og de andre transportformene.

KVU-arbeidet må avklare

- Behovene for utviklingen av transportsystemet – en behovsanalyse
- Målene – samfunns mål og effektmål
- Rammer og evalueringskriterier – viktige krav
- Aktuelle konsepter for å utvikle transportsystemet med tyngdepunkt på kollektivtransport
- Transportmessige og samfunnsmessige virkninger – samfunnsøkonomisk analyse
- Måloppnåelse ved studerte konsepter
- Hvilket konsept som bør velges og forslag til videre planlegging

Det første trinnet i KVU-arbeidet er en behovsanalyse som skal se på behovene ut fra fire forskjellige innfallsvinkler; nasjonale behov med utgangspunkt i nasjonale mål, mandat m.m., lokale og regionale behov med utgangspunkt i dialog med lokale myndigheter, interessegruppers behov med utgangspunkt i dialog med brukere m.m. og etterspørselsbaserte behov ut fra prognoser og analyser. Behovsanalysen skal resultere i en presentasjon av prosjektutløsende behov og andre viktige behov.

Prosjektplan

KVU for økt kollektiv transportkapasitet i Oslo-området

10. desember 2012

I neste trinn skal det utarbeides samfunns mål og effektmål. Disse må være konsistente med behovsanalysen og mandatet. Samfunns målet skal vedtas av oppdragsgiverne. Et eksempel på tenkbart samfunns mål for dette KVU-arbeidet kan være at «framtidig transportsystem skal bidra til at veksten i persontransporten kommer som kollektivtrafikk, sykling og gåing». Samfunns mål og effektmål skal imidlertid ikke legges fast nå, men som en del av KVU-arbeidet. Målene skal være utformet slik at det blir mulig å analysere hvordan de forskjellige konseptene oppfyller målene.

Det skal også formuleres rammer og evalueringskriterier for analysene i KVU-arbeidet. Eksempel på krav som konseptene skal evalueres mot, kan være viktige kundekrav til kollektivtrafikkens standard og kvalitet.

Den viktigste delen av arbeidet er å utvikle og analysere konsepter som viser alternative måter for å øke den kollektive transportkapasiteten i Oslo-området. Disse konseptene skal sammenlignes med et nullalternativ. Utviklingen av konsepter skal skje som en del av KVU-arbeidet og ta utgangspunkt i behovsanalysen og målene. Vi vil imidlertid i prosjektplanen gi noen eksempler på tenkbare konsepter for å illustrere avgrensningen av KVU-arbeidet. Det er nødvendig å få analysert så vel tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur og kjøretøy som mer omfattende utbygginger. Se avsnitt 7 nedenfor.

For å vurdere konseptene skal transportmessige og samfunnsmessige virkninger analyseres. Det skal gjøres samfunnsøkonomiske beregninger og måloppnåelsen skal beskrives.

Utredningen skal munne ut i en anbefaling om valg av konsept og forslag til videre planlegging.

4. Grunnlagsdata, metodikk og verktøy

Det vil være et omfattende arbeid å analysere effektene av alternative transportkonsepter i Oslo-området.

Grunnlagsdata om transportsystemet hentes fra offentlig statistikk (SSB m.m.) og Jernbaneverkets, Statens vegvesens og Ruters egne kilder og databaser (for eksempel tellinger m.m.). Data om befolkningsvekst hentes fra SSB, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, og om økonomisk utvikling fra Finansdepartementet.

Oslo kommuneplan, Regional planstrategi for Akershus og Plansamarbeidet Oslo og Akershus brukes for å få kunnskap om framtidig arealbruk. De planscenarier som utvikles av Plansamarbeidet vil være en viktig premisse for den arealbruk som skal legges til grunn for utvikling og evaluering av konsepter i KVU-arbeidet. Se videre i avsnitt 5 og 6 nedenfor.

Den metodikk som Finansdepartementet har utviklet for KVU-arbeid, og som er tillempet i mange KVUer innenfor transportsektoren og i byområder, vil bli brukt i arbeidet.

For å vurdere den framtidige transportutviklingen brukes transportetatens transportmodeller for både persontransport og godstransport (RTM og logistikkmodellen). Dette kan suppleres med

Prosjektplan

KVU for økt kollektiv transportkapasitet i Oslo-området

10. desember 2012

Jernbaneverkets modeller for jernbanetrafikk, og med andre modeller som bedre kan håndtere gåing og sykling.

Etatenes verktøy for samfunnsøkonomiske analyser vil bli brukt. Den vil bli tilpasset til de endringer som vil bli gjort av departementene fram til det tidspunktet da analysene gjennomføres (i 2014). Det bør også vurderes om det er hensiktsmessig å bruke scenarioteknikk eller andre analysemodeller som kan brukes for å drøfte kvalitetsaspekter, robusthet og sårbarhet.

5. Bruk av tidligere kunnskap, planer og utredninger

Det finnes mange planer og utredninger som berører utviklingen av transportsystemet i Oslo-området. Det er gjort omfattende analyser av effektene av ulike tiltak, og det finnes skisser til nye tunnelløsninger i Oslo sentrum. Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter AS har derfor stor kunnskap og kompetanse på dette området. Det er viktig at denne blir brukt på en hensiktsmessig måte i KVU-arbeidet. Nedenfor følger noen eksempler på kunnskap, planer og utredninger som kan gi verdifull input i det kommende KVU-arbeidet.

Oslopakke 3. Det er nylig vedtatt en revidert lokal avtale om Oslopakke 3 basert på blant annet et omfattende grunnlag for langsiktige prioriteringer (GLP-rapporten) og en rapport om det finansielle grunnlaget. Den gjennomgang av aktuelle tiltak, kostnader og effekter som er gjort i grunnlagsarbeidet for Oslopakke 3 bør kunne brukes i KVU-arbeidet. Regjeringen og Stortinget vil ta stilling til den reviderte avtalen for Oslopakke 3 ved behandlingen av stortingsmeldingen av Nasjonal transportplan 2014-2023, som vil bli lagt fram for Stortinget våren 2013. Inntil videre har vi lagt den reviderte avtalen om Oslopakke 3 til grunn for diskusjonen om utviklingen av nullalternativ og alternative konsepter, og for analysene av disse. Jf. avsnitt 6 nedenfor.

Nasjonal transportplan 2014-2023. Transportetatene har i sitt forslag til NTP 2014-2023 presentert en strategi for utvikling av transportsystemet i Oslo-området. Denne har blant annet tatt utgangspunkt i utredninger om de langsiktige kapasitetsutfordringene i Oslo-området samt utredninger om rollefordelingen i kollektivnettet og utviklingen av jernbanen i Oslo-navet. KVU-arbeidet for InterCity-banene er også et viktig grunnlag for NTP. I alle disse utredningene finnes mye kunnskap som bør kunne brukes i KVU-arbeidet. Innholdet i stortingsmeldingen om NTP 2014-2023, som legges fram i mars 2013, vil være en viktig premis ved utviklingen av nullalternativ og alternative konsepter.

K2012 og andre utredninger av Ruter AS. Ruters strategiske kollektivtrafikkplan inneholder mye kunnskap og analyser som er viktige innspill til KVU-arbeidet. Det er også blitt gjort utredninger om traseer og marked for ny metrotunnel, om nytt signalsystem m.m. for Oslo metro og om prinsipper for linjennettet. Denne kunnskap må bli brukt i det videre arbeidet.

Areal- og transportplaner i Oslo og Akershus. Oslo kommuneplan og Regional planstrategi for Akershus er viktige utgangspunkter for diskusjon om utvikling av arealbruk og transportkonsept. De arealbruksscenarioer som utvikles innenfor Plansamarbeidet om areal og transport i Oslo og Akershus

Prosjektplan

KVU for økt kollektiv transportkapasitet i Oslo-området

10. desember 2012

vil være en viktig premisse for den arealbruk som skal ligge til grunn for utvikling av konsepter og evaluering av disse i KVU-arbeidet. Jf. avsnitt 6 nedenfor.

6. Avgrensning

Det er mange aspekter på hvordan KVU-arbeidet bør avgrenses. Det er nødvendig å diskutere geografisk og tematisk avgrensning samt avgrensning til andre utredninger og planer. Men det er også nødvendig å diskutere tidsperspektivet.

6.1 Geografisk avgrensning

Tiltak utenfor Oslo og Akershus, spesielt utbygging av dobbeltspor for høy fart innenfor intercityområdet, vil påvirke kapasiteten i transportsystemet i Oslo og Akershus. Utbygging av jernbaneinfrastrukturen i korridorene kan gi mulighet for økte frekvenser og redusert reisetid til/fra Oslo. Dette vil kunne påvirke omfanget av biltrafikk og langdistanse busstrafikk, og derigjennom behovet for kapasitetsøkning i Oslo og Akershus.

Hva som skjer i transportsystemet i Oslo og Akershus påvirker også transportene og samfunnet langt utenfor området. Næringslivet framhever at transportsystemet i hovedstadsregionen er viktig for eksportindustrien i alle deler av landet fordi transporten ofte må passere dette området. Også for jernbanetrafikken er situasjonen i Osloregionen viktig; fjerntogene fra ulike deler av landet har målepunkt her.

Det er derfor mye som taler for at influensområdet for en KVU for økt kollektiv transportkapasitet i Oslo-området bør være større enn dette området. Samtidig bør det ikke være så stort at det blir u håndterlig og at effektene blir alt for små. Vi mener at influensområdet bør bestemmes til ca. 1 times reisetid med tog fra Oslo når intercitybanene er bygget ut. Dette vil da i første omgang gjelde tog til Tønsberg, Hamar og Fredrikstad/Sarpsborg.

6.2 Tematisk avgrensning

I bestillingen sies at KVU-arbeidet i begynnelsen skal ha en bred tilnærming, hvor ulike tiltak og virkemidler innenfor flere transportmidler vurderes. Samtidig skal utgangspunktet være å utvikle et kollektivt transporttilbud, der jernbane og metro skal stå sentralt i arbeidet. I bestillingen sies det også at det må anlegges et systemperspektiv som gjør at de ulike kollektive transportformene inngår i en best mulig arbeidsdeling med hverandre. Vår tolkning av hva dette betyr for den tematiske avgrensningen av oppgaven er følgende:

Bussen står for en stor del av kollektivtrafikken i Oslo-området. Det vil den også gjøre i framtiden. Vi mener imidlertid at oppdraget kan tolkes som at KVU-arbeidet først og fremst handler om å klarlegge behovet for økt kollektiv transportkapasitet på jernbanen og metroen, samt om det er behov for, og i tilfelle når, å bygge ut ny jernbanetunnel og metrotunnel gjennom Oslo for å møte det økte kapasitetsbehovet. Et slikt syn kan også begrunnes med at

- Oppgaven handler om å vurdere økt kollektiv transportkapasitet. Rollen for jernbane og metro vil primært være å svare på de store kapasitetsutfordringene til og gjennom Oslo

Prosjektplan

KVU for økt kollektiv transportkapasitet i Oslo-området

10. desember 2012

sentrum. Buss og trikk må samtidig tilby betydelig økt kapasitet, både på tverrgående forbindelser, for mating til baneknutepunkter, i Oslo indre by og som en betydelig supplering av oslorettet banetrafikk.

- Utbygging av nye tunneler for jernbane og metro er meget store, kostnadskrevende og kompliserte prosjekter som krever KVU og bør analyseres samlet.
- Utbygging av nye tunneler gir store føringer for by- og arealutvikling, knutepunktutvikling og utvikling av hele kollektivsystemet. Det er nødvendig å analysere disse prosjektene samlet.
- Utbygging av jernbanetunnel og metrotunnel er ikke analysert i Oslopakke 3, selv om det i revidert lokalt avtale er foreslått midler til planlegging av en metrotunnel. Det er derfor nødvendig med en samlet analyse utenfor Oslopakke 3.

Et systemperspektiv ivaretas gjennom å vurdere rollefordelingen mellom jernbane, metro, trikk og buss i de forskjellige konseptene. Båttrafikkens rolle er mer naturlig avgrenset, og er i denne sammenhengen fast. Jernbaneverket og Ruter har gjort en vurdering av rollefordelingen mellom de ulike driftsformene som en del av NTP-arbeidet. I følge denne skal jernbanen fortsatt ha en viktig oppgave i Oslo-områdets kollektivtrafikk, først og fremst på relasjoner der det er et stort marked og hvor det er mulig å tilby høy framføringshastighet. Metroens hovedoppgave er å betjene de mest trafikksterke relasjonene i det tettbebygde byområdet. Jernbane, metro, trikk og buss knyttes sammen i viktige knutepunkter. Jernbane og metro foreslås gitt en mer strukturerende rolle enn tidligere. Buss får i større grad oppgaven å mate trafikk til de viktige knutepunktene, men det er behov for betydelig kapasitetsøkning også på andre relasjoner, inkludert oslorettet trafikk. Dette bør være et viktig utgangspunkt for KVU-arbeidet og de konsepter som skal analyseres, men rollefordelingen blir sikkert noe forskjellig i de ulike konseptene.

I et systemperspektiv er det også viktig å se de ulike delene av jernbanetrafikken i sammenheng; godstransport, fjerntrafikk, Intercity, regionaltrafikk og lokaltrafikk. I konsepter med en ny jernbanetunnel vil det bli nødvendig å diskutere hvilke ulike strekninger av banesystemet, inklusive ny og gammel tunnel, som skal brukes av de forskjellige driftsformene i jernbanen.

Bussene har ca. 43 prosent av regionens kollektivtrafikkreiser, og har i mange sammenhenger en helt avgjørende rolle for så vel flatedekning som kapasitet. Mating til bane vil på sentrumsrettede relasjoner bli mer omfattende etter hvert som banekapasiteten styrkes. Samtidig må bussen ta hånd om trafikk inn mot Oslo sentrum der det ikke finnes et banetilbud og der kapasiteten på bane vil være for lav i relativt lang tid framover. I sum gir dette behov for betydelig økt busskapasitet og tilhørende til dels omfattende infrastrukturbygging også for buss. Dette behovet må analyseres nærmere i KVU-arbeidet, både i et kortsiktig og i et mer langsiktig perspektiv. Buss vil således måtte inngå som en del av konseptanalysene, selv om jernbane og metro skal stå sentralt.

«En bred tilnærming, hvor ulike tiltak og virkemidler innenfor flere transportmidler vurderes» betyr at det skal analyseres konsepter som inneholder andre tiltak enn ny jernbanetunnel og metrotunnel for å nå målene. Men det skal også vurderes i hvilken grad konsepter med nye tunneler bør inneholde andre tiltak innenfor alle transportformene. En måte å nærme seg denne brede

Prosjektplan

KVU for økt kollektiv transportkapasitet i Oslo-området

10. desember 2012

tilnærmingen kan være i en innledende fase å gjøre en gjennomgang av hvordan enkelte tiltak innenfor de forskjellige transportformene kan bidra til samfunns mål og effektmål. Dette kan gi grunnlag for å vurdere i hvilken grad andre tiltak bør inngå i konseptene, særlig i konseptet uten nye tunneler.

6.3 Avgrensning til andre utredninger

I bestillingen ber Samferdselsdepartementet, Oslo og Akershus om en vurdering av hvordan KVU-arbeidet kan avgrenses mot Oslopakke 3 og hvordan koblingene skal være mot arealplanleggingen i Oslo og Akershus samt med andre utredninger og pågående prosjekter i regi av Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter AS.

Oslopakke 3

Det er nødvendig å avgrense KVU-arbeidet mot Oslopakke 3. Oslopakke 3 er en viktig del av finansieringen av utbyggingen av transportsystemet i Oslo og Akershus fram til 2032. Finansieringen skjer til stor del med bompenger, men det inngår også både statlige, fylkeskommunale og kommunale midler. Av bompengene går om lag 60 prosent til kollektivtrafikken, både til store prosjekter og drift eller mindre investeringstiltak. Blant store prosjekter kan nevnes Kolsåsbanen, Lørenbanen og baner til Fornebu og A-hus. De to siste prosjektene er ikke fullfinansiert i revidert avtale, selv om Fornehubanen er gitt høy prioritet. Til metrotunnelen har man satt av 500 mill. kr i planleggingsmidler. Det er altså ikke tilstrekkelig med midler i Oslopakke 3 til de største kollektivtrafikkprosjektene. Jernbanen inngår i Oslopakke 3 men finansieres kun av statlige midler fra Jernbaneverkets budsjett.

Det inngår også noen store vegprosjekter i Oslopakke 3. De største er E18 Vestkorridoren og E6 Manglerudprosjektet. Disse vil hovedsakelig bli finansiert med egne bompenger supplert med del av midler fra eksisterende bompengering. Oslopakke 3 er en finansieringspakke der alle midler ennå ikke er fordelt mot slutten av perioden. Det er også lagt opp til et porteføljestyringssystem med mål- og resultatstyring som innebærer at innholdet i pakken suksessivt kan komme til å bli revidert for å bedre måloppfyllelsen.

Avgrensningen av KVU-arbeidet mot Oslopakke 3 handler først og fremst om hvordan tiltak i Oslopakke 3 skal håndteres i nullalternativ og konsepter.

I et rendyrket nullalternativ inngår bare bundne prosjekter som er startet eller bevilget ved utgangen av 2014. Det innebærer at følgende prosjekter i Oslopakke 3 bør inngå i nullalternativet:

- E18 Bjørvika – pågår
- Rv 150 Ulven – Sinsen – pågår nå og er ferdigstilt i 2014
- Kolsåsbanen – pågår
- E18 Sydhavna – pågår
- Rv 22 Lillestrøm – Fetsund – startes i 2013
- E16 Sandvika – Wøyen – startes i 2014
- Lørenbanen – startes i 2013

Prosjektplan

KVU for økt kollektiv transportkapasitet i Oslo-området

10. desember 2012

I tillegg inngår lokale veg- og kollektivtiltak av betydning, for eksempel

- Ny frekvensmodell for metro og tilhørende tiltak for å legge til rette for denne

Jernbaneprosjekter som inngår i nullalternativet er

- Oslo – Ski (Follobanen)
- Ny grunnrutemodell med tilhørende tiltak for å legge til rette for denne

Fordi analysene i KVU-arbeidet omfatter en lang tidsperiode kan det bli aktuelt å analysere tilleggsvarianter av nullalternativet, der man tar hensyn til at det er realistisk å regne med at det blir gjennomført flere prosjekter utover de som er bundne i 2014. Jf. avsnitt 7 nedenfor. I slike varianter kan prosjektene i revidert avtale for Oslopakke 3 inngå. I praksis betyr det at disse tiltakene legges til grunn for alle konseptene. Eksempel på slike tiltak som legges til grunn i alle konseptene er utbygging av intercitybanene og Fornebubanen. Hvordan dette kan skje på en hensiktsmessig måte, må vurderes nærmere i KVU-arbeidet.

Kobling til arealplanleggingen

Sammenhengen med arealplanleggingen skal vurderes i KVU-arbeidet. Utbygging av banesystemene må samordnes med arealplanleggingen. Det må bygges tett nær kollektivknutepunktene for å få det tilsiktede samspillet mellom arealbruk og baneutbygging. Det er ikke mulig å analysere mange arealbruksscenarioer ved beregninger av nytten og måloppfyllelsen av de forskjellige transportkonseptene. Vi foreslår at KVU-arbeidet tar utgangspunkt i to av de utbyggingsscenarioer som blir utarbeidet i Plansamarbeidet Oslo og Akershus. Der utvikles det tre alternativer for arealbruken i Oslo og Akershus:

1. Videreføring av dagens kommuneplaner
2. Konsentrert utvikling av byer
3. Fortetting i mange knutepunkter

I tillegg til disse alternativene skal det også i Plansamarbeidet utredes etablering av en eller flere nye byer eller en forsterket vekst i eksisterende byer/tettsteder. Alternativene skal konkretiseres for 2030, med perspektiv mot 2050. De tre alternativene med konsekvensbeskrivelser skal behandles av politisk styringsgruppe for Plansamarbeidet 7. mars 2013. Hvis tidsplanen holder og de praktiske utfordringene ikke blir for store, foreslår vi at våre analyser av transportkonseptene utgår fra alternativ 2 og 3 i Plansamarbeidet. Hvis det i KVU-arbeidet blir vurdert at det beregningsmessig blir for vanskelig å gjøre alle analyser med to arealbruksscenarioer, foreslår vi at man velger et felles scenario for alle konseptene og i tillegg gjør følsomhetsanalyse for noen av konseptene med annen arealbruk. Dette må vurderes nærmere i KVU-arbeidet.

Det er altså behov for et nært samarbeid med Plansamarbeidet for Oslo og Akershus i KVU-arbeidet. Det er samtidig viktig å bruke KVU-arbeidet til å styrke samhandlingen i utviklingen av arealbruk og transportsystem i Oslo og Akershus. Dette kan skje gjennom en bred involvering i arbeidet. Det bør

Prosjektplan

KVU for økt kollektiv transportkapasitet i Oslo-området

10. desember 2012

diskuteres med Plansamarbeidet for Oslo og Akershus hvordan en slik tilnærming av KVU-arbeidet kan legges opp.

Kobling til andre utredninger og pågående prosjekter

Det er nødvendig å vurdere koblingen til flere andre utredninger og prosjekter. De viktigste er:

- **Intercity**
Det er laget en KVU for utbygging av jernbanen i intercityområdet til dobbeltspor med en standard som muliggjør høy fart. Utbygging av banenettet i intercityområdet er prioritert i transportetatens forslag til NTP 2014-2023, og vil bli behandlet i den kommende stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan. Stortingsmeldingen vil være en viktig premisse for hva som skal inngå i nullalternativet og de alternative konseptene. Vi mener at det i alle konseptene bør legges til grunn 30 minutters trafikk med høy fart til Tønsberg, Fredrikstad/Sarpsborg og Hamar, som kan få reisetid under en time til Oslo S. I prinsippet innebærer dette utbygging av intercitybanen til disse stedene.
- **Bussterminal ved Oslo S**
I NTP 2010-2019 inngår 200 mill. kr i statlige bidrag til bussterminal ved Oslo S og det pågår et forarbeid for en utredning. Et eventuelt endelig konsept som er omforent mellom alle parter vedr. en eventuell ny bussterminal ved Oslo S, bør legges til grunn for alle konsepter og inngå i en variant av nullalternativet, på samme måte som Intercity og tiltak i Oslopakke 3. Hvis ikke denne saken blir avklart i tid, må det analyseres hvordan alternative terminalløsninger kan påvirke banekonseptene.
- **Stasjonsstrukturprosjektet**
Knutepunktutvikling er en viktig del av konseptene i KVU-arbeidet. Dette prosjektet bør derfor kunne gi input til konseptutforming.
- **K2012/K2016**
Ruters kollektivtrafikkplan er et viktig grunnlag for å utarbeide alternative konsept for utviklingen av kollektivtrafikken. Blant annet som grunnlag for K2016 ønsker Akershus fylkeskommune å revidere Samferdselsplanen for Akershus. Hvis dette arbeidet starter innen kort tid er det viktig med en koordinering mellom dette og KVU-arbeidet.
- **KVU for kryssing av Oslofjorden**
Det pågår en KVU for kryssing av Oslofjorden, der både veg og jernbane inngår. Det er viktig å ha kontakt med dette KVU-arbeidet og tilegne seg den kunnskap som utvikles der, selv om det er usikkert i hvilken grad dette arbeidet vil påvirke konseptene og analysene av disse i KVUen for økt kollektiv transportkapasitet i Oslo-området.

6.4 Tidsperspektiv

I henhold til bestillingen skal de langsiktige behovene for økt kollektiv transportkapasitet i Oslo-området analyseres i KVU-arbeidet. For å klare dette må man også se på effektene av kortsiktige tiltak. Det er en rekke kortsiktige tiltak både på jernbanen og i metroen som kan bedre dagens

Prosjektplan

KVU for økt kollektiv transportkapasitet i Oslo-området

10. desember 2012

kapasitet vesentlig. I tillegg er det også behov og mulighet for økt busstrafikk på flere strekninger. Denne muligheten begrenses til dels av manglende vegkapasitet inn mot Oslo og manglende kapasitet og praktiske utbyggingsmuligheter på gatenettet i Oslo sentrum. Analyser av effekten av kortsiktige tiltak må inngå i KVU-arbeidet.

Som vist i avsnitt 2 ovenfor er det mulig å øke kapasiteten i både jernbanen og metroen på kort sikt med relativt begrensede tiltak sammenlignet med å bygge nye tunneler. Kapasitetsøkningen som blir et resultat av tiltakene på kort sikt, kan imidlertid raskt bli spist opp av den store befolknings- og trafikkveksten. I KVU-arbeidet må vi nærmere analysere effektene av de kortsiktige tiltakene sett i relasjon til den forventede befolknings- og trafikkveksten, og hvilken betydning dette har for når de mer langsiktige løsningene må finnes på plass.

De kortsiktige tiltakene vil være gjennomført før eventuelle nye tunneler finnes på plass. De bør derfor ligge i bunn i alle konseptene. Det er ikke en god strategi å analysere langsiktige tiltak uten at disse kortsiktige tiltakene er med. I tillegg er flere av de kortsiktige tiltakene allerede bestemt.

Når det gjelder langsiktige tiltak som jernbanetunnel og metrotunnel, er det viktig å vurdere når disse må finnes på plass. Dette er også avhengig av de kortsiktige tiltakene og deres effekt. Det er sannsynligvis behov for ferdig jernbanetunnel og metrotunnel på forskjellig tidspunkt.

7. Aktuelle konsepter

Utvikling av konsepter skal være en del av KVU-arbeidet og skal skje etter at Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter har fått mandat og samfunns mål samt gjort en behovsanalyse. Det kan likevel være riktig allerede nå som illustrasjon å vise noen konsepter som kan være aktuelle. Det kan være til hjelp for å diskutere avgrensning, opplegg og organisering av KVU-arbeidet.

Vi har i avsnitt 6 ovenfor vist hvordan KVU-arbeidet kan avgrenses for å fokusere på den vesentlige oppgaven og ikke favne for bredt. Det innebærer at hovedoppgaven er å vurdere behovet for ny jernbanetunnel og metrotunnel for å øke den kollektive transportkapasiteten i Oslo-området. Dette gjør det naturlig å analysere et konsept med begge tunnelene, et konsept med bare jernbanetunnel og et konsept med bare metrotunnel.

Innenfor disse konseptene kan det finnes flere alternativer. For eksempel har Jernbaneverket foreløpig grovt studert fire alternativer til trasé for jernbanetunnelen gjennom Oslos sentrale deler. Noen av disse alternativene passer bedre enn andre sammen med en metrotunnel, mens et konsept med bare jernbanetunnel gir andre forutsetninger for hvilke alternativ som bør inngå. Ruter har gitt en foreløpig anbefaling av traséprinsipp for metrotunnel, etter at flere muligheter er skissemessig belyst. Det bør vurderes om Ruters anbefaling er det eneste som skal inngå i konsepter med metrotunnel, eller om også andre alternativer skal analyseres. Slike valg må gjøres som en del av KVU-arbeidet.

Tunnelkonseptene skal sammenlignes med et rendyrket nullalternativ og eventuelle varianter av dette. Men det er også nødvendig å analysere et alternativ der man ser på muligheten for å løse

Prosjektplan

KVU for økt kollektiv transportkapasitet i Oslo-området

10. desember 2012

kapasitetsutfordringene uten nye tunneler for jernbane og metro, dvs. med mer beskjedne tiltak enn omfattende utbygginger. I KVU-sammenheng er ofte firetrinnsprinsippet et viktig utgangspunkt. Det innebærer at man gjennom forskjellige konsepter får belyst følgende utbyggingstrinn:

1. Tiltak som kan påvirke transportbehov og valg av transportmiddel
2. Tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur og kjøretøy
3. Begrensede utbyggingstiltak
4. Større ombygginger eller ny trasé

De tre første trinnene kan i dette KVU-arbeidet inngå i et konsept uten tunneler, mens tunnelkonseptene må sees på som trinn fire.

Når man utformer konseptene er det nødvendig å diskutere visse felles forutsetninger, krav eller evalueringskriterier. Jf. avsnitt 2 ovenfor. For eksempel er det viktig å ta stilling til følgende:

- Hvilke kvalitetskrav skal stilles til kollektivtrafikktilbudet. Dette kan for eksempel gjelde
 - Frekvens og kort ventetid ved bytte
 - Reisehastighet og reisetid – det er viktig med konkurransedyktig reisetid sammenlignet med bil
 - Komfort – hvilke krav skal stilles til sitteplass
- Prinsipper for systemoppbygging, terminalstruktur og matning
- Miljøkrav i transportsystemet og for transportens påvirkning på samfunnet

Som vi har nevnt ovenfor mener vi at alle konseptene bør utgå fra en arealbruk i henhold til de to endringsalternativene som blir utarbeidet i Plansamarbeidet Oslo og Akershus, dvs. henholdsvis konsentrert utvikling på et fåtall steder og fortetting i flere byer/tettsteder.

Basert på ovenstående skal det i KVU-arbeidet utvikles et antall ulike konsepter som gir økt kollektiv transportkapasitet i Oslo-området. I tillegg skal det utvikles et rendyrket nullalternativ og varianter av dette. Basert på den kunnskap vi har nå, mener vi at i hvert fall følgende konsepter kan være aktuelle å analysere i KVU-arbeidet.

1. Nullalternativ
 - Rendyrket nullalternativ
 - Varianter av nullalternativ (inngår i alle konseptene)
2. Et konsept uten nye tunneler
3. Et konsept med både jernbanetunnel og metrotunnel
4. Et konsept med kun ny jernbanetunnel
5. Et konsept med kun ny metrotunnel

Nullalternativ

I det rendyrkede nullalternativet skal det bare inngå tiltak som ved utgangen av 2014 regnes som bundne, dvs. tiltak som er startet opp eller der bevilgning av midler er vedtatt. Se liste i avsnitt 6.3.

Prosjektplan

KVU for økt kollektiv transportkapasitet i Oslo-området

10. desember 2012

Fordi analysene omfatter en lang tidsperiode, og det tar lang tid å få realisert tunnelkonseptene, kan det være hensiktsmessig å analysere flere tilleggsvarianter av nullalternativet. Hensikten er å kunne forenkle analysearbeidet og utskille effekter fra den typen av tiltak som vil bli gjennomført på relativt kort sikt uavhengig av valg av langsiktig konsept. For eksempel kan følgende tiltak inngå i varianter av nullalternativet, dvs. legges til grunn i alle konseptene:

- Tiltak som inngår i regjeringens stortingsmelding om NTP 2014-2023.
- Tiltak som er finansiert gjennom Oslopakke 3. Se avsnitt 6.3. Her inngår for eksempel Fornebubanen.
- Utbygging av intercitybanene forutsettes å gi grunnlag for 30-minutterstrafikk med høy fart innenfor Tønsberg, Fredrikstad/Sarpsborg og Hamar.
- Ny grunnrutemodell for jernbanen med tilhørende tiltak.
- Ny ruteplan for Ruter med tilhørende tiltak inklusive kortsiktige kapasitetsøkende tiltak.

Alle disse tiltakene må legges til grunn for alle konseptene fordi de forventes å bli gjennomført uavhengig av valg av konsept. Dette innebærer at variantene av nullalternativet egentlig er en måte å gjøre en egen analyse av hva disse tiltakene betyr. Da får man et bilde av hva fellestiltakene for alle konseptene betyr og hva de resterende konseptspesifikke tiltakene betyr. I selve effektanalysene vil hvert konsept bli sammenlignet med det rendyrkede nullalternativet. Variantene av nullalternativet skal altså ikke oppfattes som et konsept, eller som et nullalternativ, men kun som en analysemåte.

Et konsept uten nye tunneler

Dette konseptet er et overflatekonsept uten nye tunneler. Det innebærer at alle mulige tiltak for å øke kapasiteten i eksisterende banenett må inngå. I tillegg til de kortsiktige tiltak som inngår i varianter av nullalternativet må det for eksempel vurderes å snu tog utenfor sentrale Oslo, og skille ut godstransporten slik at den i minst mulig grad må gå gjennom Oslotunnelen. Også på metroen må det vurderes å snu tog slik at alle tog ikke må gå gjennom fellestunnelen. Det er også nødvendig å analysere hvordan trikk og buss kan bidra til vesentlig økt kapasitet i kollektivtrafikken. I tillegg bør man i dette konseptet se på hvilke muligheter det finnes å redusere transportbehovet, for derigjennom å redusere etterspørselen etter økt kapasitet. Mer begrensede utbygginger enn nye tunneler bør også være aktuelt å ta inn i dette konseptet. Det kan gjelde så vel nye trikketraseer, enkelte suppleringer av metro og jernbane og tiltak for bedre bussframkommelighet som mer effektive knutepunkter. I dette konseptet er det, som i de andre konseptene, viktig å vurdere hvilket tilbud og hvilken kvalitet kollektivtrafikken skal få og hvordan kollektivsystemet skal bygges opp når det gjelder kobling mellom de ulike driftsformene og knutepunktstruktur. Kravene til kollektivtrafikken bør i utgangspunktet være like høye i dette konseptet som i tunnelkonseptene.

Et konsept med både ny jernbanetunnel og metrotunnel

Dette konseptet inneholder både jernbanetunnel og metrotunnel. Disse må tilpasses til hverandre på best mulige måte. Det kan for eksempel handle om å finne felles knutepunkt(er) og en rollefordeling mellom jernbane og metro som er hensiktsmessig. Det er også nødvendig å vurdere hvordan jernbanetrafikken skal fordeles mellom gammel og ny tunnel. Det er mulig å se på forskjellige

Prosjektplan

KVU for økt kollektiv transportkapasitet i Oslo-området

10. desember 2012

alternativer innenfor dette konseptet. Det kan gjelde så vel banetraseer som driftsopplegg. Det er ikke de nye tunnelene i seg som gir effekter for trafikantene, det er hvilket tilbud av kollektivtrafikk som det legges opp til som avgjør hva effektene blir for trafikantene. Det må derfor legges stor vekt på å skissere et helhetlig kollektivtrafikktilbud. Nye tunneler gir sannsynligvis nye muligheter å etablere et kollektivtilbud med høyere pålitelighet, økt kapasitet, økt frekvens, økt reisetid og bedre komfort.

Det må vurderes om det er andre tiltak som naturlig hører sammen med et konsept med både ny jernbanetunnel og metrotunnel, i tillegg til de felles tiltakene som er diskutert under varianter av nullalternativet ovenfor. Er det for eksempel aktuelt med enkelte knutepunktutvikling tilpasset dette konseptet, eller spesifikke jernbane- eller metrotiltak?

Det bør analyseres når det er behov for henholdsvis jernbanetunnel og metrotunnel i dette konseptet. Behovene oppstår sannsynligvis ved ulike tidspunkter.

Et konsept med kun ny jernbanetunnel

Dette konseptet inneholder ny jernbanetunnel, men ikke metrotunnel. Det må vurderes hvilken forskjell i systemutbygging, driftsopplegg og kollektivtrafikktilbud dette konseptet får i forhold til konseptet med begge tunnelene. Det gir sikkert også andre muligheter til jernbanetrasé enn konseptet der metrotunnel er inkludert. Også i dette konseptet må det legges stor vekt på å utvikle et helhetlig kollektivtrafikktilbud som henger sammen. Fordi en ny metrotunnel ikke inngår, blir det nødvendig å se på løsninger der mer lokaltrafikk legges på jernbane, trikk og buss, og der mindre trafikk på metroen går gjennom fellestunnelen.

Et konsept med kun ny metrotunnel

Dette konseptet inneholder ny metrotunnel, men ikke ny jernbanetunnel. Det må vurderes hvilken forskjell i systemutbygging, driftsopplegg og kollektivtrafikktilbud dette konseptet får i forhold til konseptet med begge tunnelene. Det må utvikles andre løsninger for å øke kapasiteten på jernbanen, tilsvarende konsept 2 uten noen nye tunneler. Her kan også alternative traseer for godstrafikk inngå. Også i dette konseptet må det legges stor vekt på å utvikle et helhetlig kollektivtrafikktilbud som henger sammen. Metroen får en relativt sett større betydning for kollektivtrafikktilbudet i Oslo-området. Dette vil få betydning for systemoppbygging og knutepunktstruktur. Det må vurderes om det er andre tiltak i metrosystemet som naturlig inngår i dette konseptet.

8. Prosjektorganisering

Det er nødvendig med en fast prosjektorganisasjon for et så omfattende arbeid som det er å analysere alternative konsepter for økt kollektiv transportkapasitet i Oslo-området.

Samferdselsdepartementet, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune er oppdragsgiver for konseptvalgutredningen og gir mandat for arbeidet.

Prosjektplan

KVU for økt kollektiv transportkapasitet i Oslo-området

10. desember 2012

Jernbanedirektøren, vegdirektøren og administrerende direktør for Ruter AS må være prosjekteiere. Det er nødvendig at prosjekteierne har en aktiv rolle gjennom hele KVU-arbeidet og derigjennom kan stå ansvarlig for resultatet. Prosjekteierne utnevner styringsgruppe og prosjektleder.

For å lede KVU-arbeidet etableres en styringsgruppe med to representanter hver fra Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter AS.

For å gjennomføre KVU-arbeidet etableres en prosjektstab under prosjektlederen. Den bør bestå av personer fra Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter AS. Flere i prosjektstaben bør arbeide heltid med prosjektet, mens andre kan arbeide en del av sin tid i prosjektstaben.

For å gi prosjektstaben hjelp med spesialistkompetanse vil det bli etablert en ekspertgruppe med spesialister fra transportaktører, arealplaneaktører, institutter og universiteter m.m.

Mer formelle representanter for transportaktører, myndigheter m.m. vil bli invitert til å delta i en referansegruppe.

Under prosjektlederen er det aktuelt å etablere et antall delprosjekter for ulike temaer. Det kan for eksempel gjelde markedsanalyser og økonomiske analyser, transportanalyser, tekniske utredninger og kostnadsberegninger, samfunnsøkonomiske analyser etc. Noen delprosjekter kan utføres av etatenes og Ruters egen personell, for andre trengs konsulenthjelp.

Prosjektlederen og prosjektstaben må også koordinere seg mot andre pågående utredninger og prosjekter. Det er særlig viktig med koordinering mot Oslopakke 3 og Plansamarbeidet Oslo og Akershus.

Med foreslått organisering mener vi at vi følger opp det som sies i bestillingen om å trekke veksler på kompetansen hos de viktigste transportaktørene og få en bred involvering i KVU-arbeidet.

Kommunikasjon med omverden er en viktig del av KVU-arbeidet. I løpet av KVU-arbeidet bør det gjennomføres arbeidsverksteder og andre samlinger for å få en bred diskusjon som grunnlag for behovsanalyse, målformulering, etablering av konsepter og evaluering av disse. Prosjektledelsen vil også stille i møter og sammenkomster som arrangeres av andre. Det er dessuten behov for informasjon til og kommunikasjon med oppdragsgiverne ved enkelte tilfeller.

For å holde kontakt med media brukes kommunikasjonsavdelingene i Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter. Jernbaneverket koordinerer dette arbeidet.

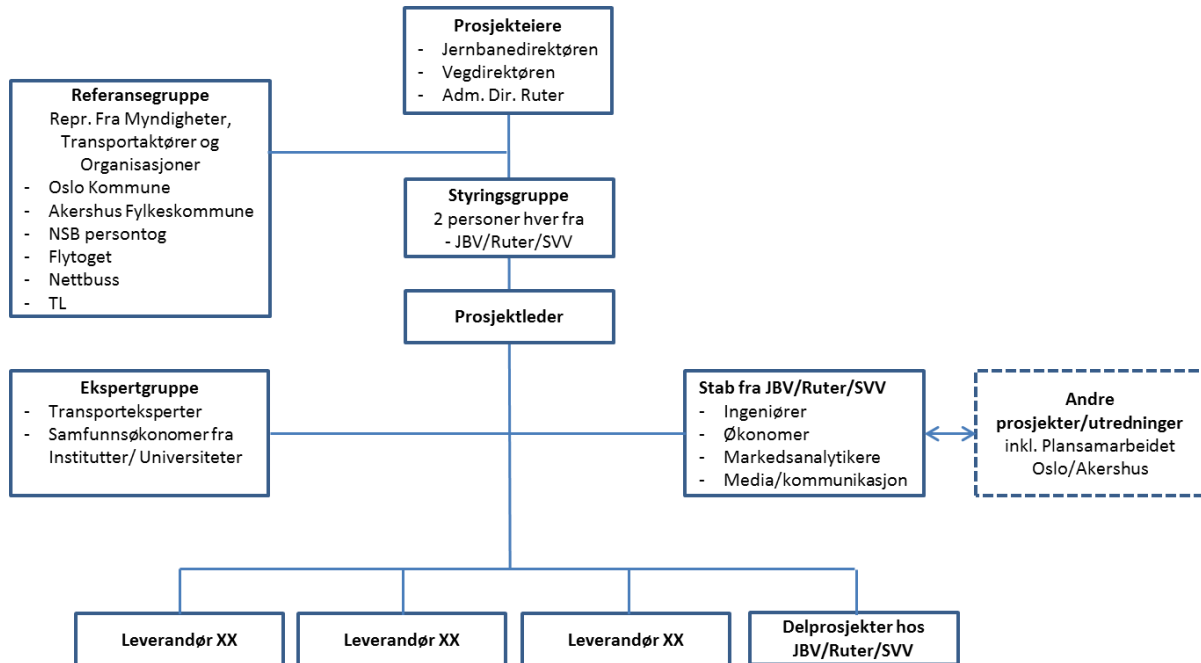
I figur nedenfor vises et bilde over prosjektorganiseringen.

Prosjektplan

KVU for økt kollektiv transportkapasitet i Oslo-området

10. desember 2012

Figur: Prosjektorganisering



9. Framdrifts- og aktivitetsplan

Vi har skissert en grov framdrifts- og aktivitetsplan for KVU-arbeidet. Mot bakgrunn av denne mener vi at arbeidet vil ta om lag 2 år. Det er mulig å presentere en ferdig KVU tidlig i 2015.

I framdriftsplanen har vi utgått fra at mye av analysearbeid skjer gjennom innkjøp av konsulenttjenester. Det er imidlertid også behov for arbeid i Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter. Dette forutsetter at organisasjonene kan dedikere personelle ressurser til KVU-arbeidet i tilstrekkelig omfang.

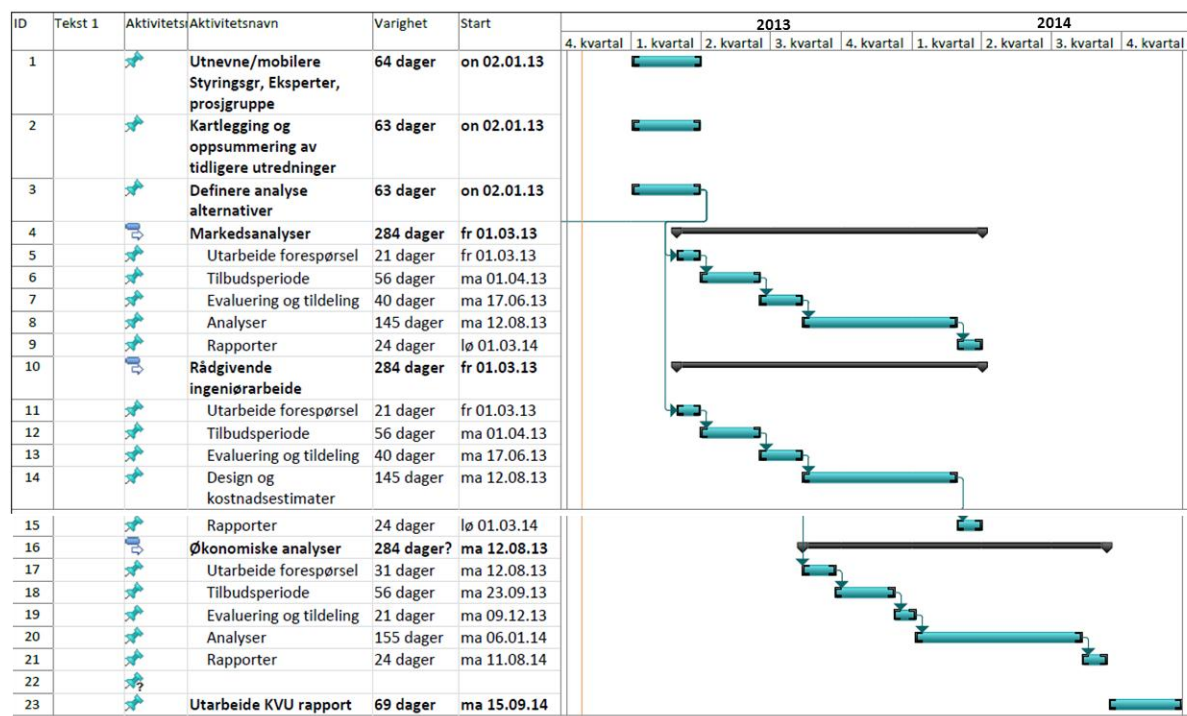
Den grove framdriftsplanen vises i figuren nedenfor.

Prosjektplan

KVU for økt kollektiv transportkapasitet i Oslo-området

10. desember 2012

Figur: Framdriftsplan for arbeidet med KVU for økt kollektiv transportkapasitet i Oslo-området



Prosjektplan

KVU for økt kollektiv transportkapasitet i Oslo-området

10. desember 2012

Referanser

Forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023, Transportetatene og Avinor, 2012

Langsiktige kapasitetsutfordringer i Oslo-området, vedlegg til NTP-forslaget. 2012

Langsiktige kapasitetsutfordringer i Oslo-området, arbeidsdokument i utredningsfasen av NTP 2014-2023, Transportetatene 2011

Utvikling av jernbanen i Oslo-navet, Jernbaneverket 2012

Rollefordeling i kollektivnettet i Oslo-området, Ruter og Jernbaneverket, 2012

K2012 – Ruters strategiske kollektivtrafikkplan, Ruter AS, 2011

Markedsanalyse metrotunnel, Ruter AS

Tekniske trasévurderinger metrotunnel, Ruter AS

Nytt signalsystem metro, mulig automatisering, Ruterrapport 2011:16

Prinsipper for linjenettet, Ruterrapport 2011:17

Regional planstrategi for Akershus, høringsforslag, Akershus fylkeskommune, 2012

Akershus samferdselsplan

Oslo kommuneplan – planstrategi og planprogram, 2012

Planstrategi og planprogram for Oslo og Akershus, Plansamarbeidet Oslo og Akershus, 2012

Transportenes kapasitet i Oslo og Akershus, for Miljøverndepartementet av Rambøll, 2010

KVU for Oslopakke 3, 2007

KS1 for Oslopakke 3, 2008

Grunnlag for langsiktige prioriteringer i Oslopakke 3, 2011

Finansielt grunnlag for Oslopakke 3, 2011

Korridorrapporter i Oslopakke 3 for henholdsvis Indre by, Nordøst, Sør og Vest, 2011

Revidert avtale for Oslopakke 3, 2012