



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Ifølge liste

Deres ref

Vår ref  
12/456

Dato  
14.08.2013

## **KVU for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo - mandat for arbeidet**

Vi viser til brev av 20. desember 2012 med prosjektplan for ovennevnte utredningsarbeid. Vi viser også til vårt oppdragsbrev av 6. juli 2012 om samme sak.

### **Bakgrunn**

Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter AS har utarbeidet en prosjektplan hvor det skisseres et utredningsopplegg for en konseptvalgutredning om ovennevnte. Prosjektplanen er utarbeidet etter bestilling fra Samferdselsdepartementet, Akershus fylkeskommune og Oslo kommune. Oppdragsgiverne har gjennomgått prosjektplanen og mener den vil være et godt grunnlag for det videre utredningsarbeidet.

Videre i dette brevet fremheves elementer i utredningsarbeidet oppdragsgiverne legger stor vekt på. Dette skal imidlertid ikke forstås som at utredningen skal avgrenses til disse forholdene. Prosjektplanen skal, sammen med dette brevet, legges til grunn for utredningsarbeidet.

Oppdraget gis til Jernbaneverket (koordinerer), Statens vegvesen og Ruter AS i fellesskap. En viktig grunn til dette er at utviklingen av kollektivtilbudet i Oslo-området må ses i sammenheng, og som et felles system. Det forventes at det anlegges et gjennomgående systemperspektiv på utredningen.

### **Innledning**

Gjennom behandlingen av Meld. S. 21 (2011-2012) *Norsk klimapolitikk*, har et bredt flertall på Stortinget sluttet seg til målet om at veksten i persontransport i de store byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

---

Postadresse

Kontoradresse

Saksbehandler

Terje Falch  
22248291

<http://www.sd.dep.no/>

[postmottak@sd.dep.no](mailto:postmottak@sd.dep.no)

Telefon 22 24 90 90

Org no. 972 417 904

Det er ventet en betydelig befolkningsvekst i Oslo-området de neste tiårene. Transportsystemet må utvikles slik at det er i stand til å håndtere de økte transportbehovene som følger av den ventede befolkningsveksten. Transportsystemet skal sikre befolkningen god mobilitet og være bærekraftig.

### **Prosjektutløsende behov**

Transportsystemet i Oslo er av ulike årsaker (særlig på grunn av bolig- og næringsstrukturen, topografien mv) utformet slik at mye av transporten går gjennom byen; enten i vei-, jernbane- og t-banetunellene, eller i sentrumsgatene. Dette fører til at det oppstår flaskehals, både i transportsystemet samlet sett og for hvert enkelt transportmiddel. Flaskehalsene er dimensjonerende for hva slags transporttilbud som kan tilbys. Det prosjektutløsende behovet for KVUen er knyttet til kapasitetsutfordringer i sentrale deler av Oslo generelt, og for t-banen og jernbanens tunneller spesielt. Samtidig er det en nær sammenheng mellom kapasiteten i tunnelsystemene i sentrale deler av byen og kapasiteten i korridor/grenbanene utenfor. Det er derfor viktig at kollektivtransportsystemet betraktes samlet.

### **Innhold og avgrensning**

De økte transportbehovene som følger av befolkningsveksten, og målet om at persontransporten i de store byene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange vil være et sentralt utgangspunkt for utredningsarbeidet som skal gjøres. KVUen 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 gang kan innfris. Utredningsarbeidet avgrenses til kollektiv transportkapasitet i Oslo-området, men bør i begrenset grad også svare ut særskilte problemstillinger knyttet til godtrafikk på jernbanen (se egen omtale) og en optimalisering av biltrafikken, for eksempel ved økning i personbelegget per privatbil (via trafikkstyring, veiprising, 3+ felt mv.) Det skal gjøres fullstendige analyser av løsninger som innebærer investeringer som vil kunne gi økt kapasitet i eksisterende metro- og jernbaneinfrastruktur, og investeringer på vegnettet som gir økt fremkommelighet og kapasitet for buss og trikk.

En svært sentral oppgave med KVUen er å vurdere det langsiktige behovet for ny jernbanetunell og/eller ny metrotunnel i Oslo-området, og i hvilken grad disse vil bidra til å nå overordnede målsettinger for transportutviklingen. Utreder må også undersøke om det bør utredes andre konsepter enn nye tunneller som kan bidra til å løse den forventede transportveksten basert på en samordnet areal- og transportutvikling. Dersom det ut fra en nærmere vurdering av behov, mål og krav viser seg å være aktuelle alternativer som ikke nødvendigvis innfrir den politiske målsettingen, kan slike alternativer inngå i utredningen.

Som en del av utredningen skal det gjøres en separat mulighetsstudie med utgangspunkt i behov, mål og krav som sett i sammenheng definerer et mulighetsrom,

jf. Finansdepartementets rammeavtale 5.7 Mulighetsstudien. Konseptene skal utarbeides med utgangspunkt i denne studien.

I analysene som gjøres er det viktig å understreke at det er snakk om langsiktige kapasitetsbehov og at det er knyttet stor usikkerhet til disse langsiktige behovene. Dette innebærer at fleksibilitet i tilbudsutviklingen, og muligheten for en trinnvis utvidelse av kapasiteten vil være en fordel.

Regjeringen legger i Nasjonal transportplan 2014-2023 den lokalt vedtatte reviderte avtalen for Oslopakke 3 til grunn for videre arbeid med pakken. Dette er en viktig premiss for KVUen som må ses i nær sammenheng med Oslopakke 3, herunder transportkapasitet i sentrale deler av Oslo, slik det legges opp til i prosjektplanen.

### **Transporttilbudet**

For å kunne vurdere behovet for, og nytten av, tunell for jernbanen og/eller t-banen, må det gjøres vurderinger av hva slags kollektivt transporttilbud som bør utvikles i Oslo-området på lang sikt. Oppdragsgiverne vil understreke at dagens bruk av infrastruktur, materielltyper, tekniske standarder, ansvarsdeling mellom forvaltningsnivåene, og de ulike transpormidlenes rolledeling ikke skal legge begrensninger på hvilke løsninger som vurderes i KVUen. I dette ligger det bl.a. at det kan vurderes om deler av den eksisterende infrastrukturen bør bygges om til en annen teknisk løsning enn i dag for bedre å kunne tilpasse transporttilbudet til fremtidens behov og etterspørsel på en effektiv måte.

#### *Utviklingen av togtilbudet i Oslo-området*

I prosjektplanen foreslås det at influensområdet avgrenses til ca. én times reisetid med tog fra Oslo når intercitystrekningene er bygget ut. Oppdragsgiverne slutter seg til denne avgrensningen.

Utredningsmessig er det på jernbanen gjort omfattende utredninger av togtilbudet på lange (høyhastighetsutredningen) og på mellomlange (KVU og KS1 IC) reiser. Oppdragsgiverne legger til grunn at relevant kunnskap innhentet gjennom det gjennomførte utredningsarbeidet kommer til nytte i denne KVUen. Det er imidlertid ikke gjort tilsvarende utredninger knyttet til utviklingen av lokaltogtilbudet i Oslo og Akershus. Samferdselsdepartementet, Akershus fylkeskommune og Oslo kommune mener det beskjedne plangrunnlaget som foreligger for utviklingen av lokaltogtilbudet, sammenliknet med plangrunnlaget for bl.a. IC-strekningene, tilsier at utredningen bør vie relativt stor oppmerksomhet mot dette markedet. Ettersom de store infrastrukturinvesteringene som er gjennomført de siste årene, og som planlegges gjennomført i nær fremtid frigjør kapasitet til en betydelig tilbudsforbedring i Oslos nærmeste omland på de gamle dobbeltsporene til Lillestrøm/Asker/Ski, bør i særlig grad utviklingen av disse strekningene vurderes nærmere. Utviklingen av tilbudet på disse strekningene er også omtalt i Jernbaneverkets rapport *Utviklingen av jernbanen i Oslo-navet* fra 2012. Det vises i den forbindelse særlig til underlagsrapporten *Tilbud og marked*. Det vises for øvrig til Ruters strategidokument *K2012* hvor det anbefales at det

settes i gang et arbeid med å se på hvordan disse strekningene kan videreutvikles som en integrert del av kollektivsystemet i Oslo og Akershus.

Oppdragsgiverne forutsetter videre at prosjektet som en del av utredningen på overordnet nivå også vurderer en markedstilpasset tilbudsutvikling og investeringsbehov på de øvrige banestrekningene i Østlandsområdet innenfor én times reisetid. Dette gjelder Hovedbanen nord for Lillestrøm, Gjøvikbanen, Sørlandsbanen fra Drammen til Kongsberg, Kongsvingerbanen, Spikkestadlinja og Østre linje. For strekningen Drammen-Kongsberg vises det til KVVU for Buskerudbypakke 2. Når det gjelder Ringeriksbanen, viser vi til Stortingets behandling av NTP 2013-2024, jf. Innst. 450 S (2012-2013). Analysearbeid som gjøres i forbindelse med vurderingene av disse strekningene bør utarbeides på en slik måte at resultatene kan gjenbrukes i ev. større utredninger.

#### *Utviklingen av metrotilbudet i Oslo-området*

##### Lørenbanen

Lørenbanen omfatter ca. 1,6 kilometer dobbeltsporet bane inkludert teknisk utstyr, kulvert/nytt spor, ny underjordisk stasjon. Hele banen bygges i en etappe, med byggestart i mai 2013 og med åpning for trafikk våren 2016. Prosjektet skal bidra til bedre utnyttelse av metro-systemets samlede kapasitet ved å:

- Etablere en direkte linje mellom Grorudbanen og T-baneringen mot nord. Dette gir en ny forbindelse, og det avlaster fellesstrekningen slik at det kan innføres 7,5 minutters frekvens på Østensjøbanen.
- Etablere Løren stasjon i byutviklingsområdet på Løren som vil knytte de nye boligområdene til den nye metroforbindelsen.
- Oppgradering av de tre innendørs stasjonene Romsås, Stovner og Vestli, fornyelse av et antall likerettere, nytt overkjøringsspor på Vestli og utbedring av sporet på Veitvet.

##### Fornebubanen

Oslo og Akershus har vedtatt å legge metro til grunn for videre planlegging av kollektivløsning til Fornebu, og at det er ulike varianter via Majorstua, Skøyen og Lysaker som skal utredes. Det skal lages en kommunedelplan/områdeplan for traseen gjennom Oslo, mens løsninger gjennom Bærum for en stor del planavklart. Det er mulig å gjennomføre ny bane til Fornebu uten ny sentrumstunnel, men den forutsetter oppgradering av dagens tunnel og ny Lørenbane, samt at Holmenkollbanen midlertidig må vende på Majorstua inntil ny sentrumstunnel står ferdig.

##### Bane til Ahus

Oslo og Akershus sammen med nabokommune(r) vil i løpet av 2013/14 gjennomføre en lokal KVVU for fremtidig kollektivløsning til Lørenskog/A-hus, ev. for korridoren helt frem til Lillestrøm. Forlengelse av dagens metro til Ellingsrudåsen videre til A-hus, og ev. helt frem til Lillestrøm, vil være et hovedkonsept i utredningen. En metro til

Lørenskog/A-hus behøver ikke bety økt belastning på sentrumstunnelen, fordi den er basert på at en allerede kapasitetssterk pendel forlenges.

#### *Utviklingen av busstilbudet i Oslo-området*

Utviklingen av busstilbudet i Oslo og Akershus vil stå i et gjensidig avhengighetsforhold til det skinnegående tilbudet. Ved en satsing på skinnegående tilbud vil bussens rolle dreies mer i retning av mating til metro og t-bane i knutepunkter utenfor bykjernen. Et viktig formål med et slikt ruteopplegg er at vi på denne måten også får et mer høyfrekvent og attraktivt busstilbud lokalt i de store tettstedene/byene i Akershus hvor det etter hvert blir større konsentrasjon av arbeidsplasser og servicetilbud. For at en slik utvikling skal fungere effektivt, er det viktig med god fremkommelighet til stasjoner og knutepunkter. Dette innebærer at en satsing på skinnegående transport ofte forutsetter fremkommelighetstiltak for buss også utenfor Oslo sentrum. Ved en mer beskjeden satsing på metro og jernbane, vil bussen i større grad enn i dag måtte ta seg av sentrumsrettet trafikk fra forstedene utenfor bykjernen. Dette vil trolig kreve økt kapasitet på de viktigste innfartsårene og sentrumsgatene.

#### *Utviklingen av stasjoner*

Prosjektplanen gir uttrykk for at oppmerksomheten i all hovedsak rettes mot kapasiteten på strekningene gjennom Oslo. Det er viktig at utredningsarbeidet ikke ensidig fokuserer på strekningskapasitet, men også på stasjonenes kapasitet til å håndtere økningen i antall passasjerer. Det er allerede i dag relativt trangt i fellesområder og på plattformene på stasjonene for tog og t-bane i rushtiden. Med den forventede befolkningsveksten og veksten i transportetterspørselen som følger av denne, er det grunn til å tro at også passasjerkapasiteten på eksisterende stasjoner må øke eller at det må etableres nye stasjoner for å avlaste disse.

#### *Materiellbehov*

I KVUen bør det på overordnet nivå diskuteres hva slags rullende materiell (buss, t-bane, sporvogn og tog) som best vil kunne møte transportbehovene i de ulike markedene. I forlengelsen av dette bør omfanget av materiellbehovet vurderes i lys av ulike scenarioer for tilbudsutviklingen.

#### *Arealutvikling*

Transportløsningene må legge til rette for en by- og tettstedsutvikling som gjør det mulig å etablere store nye boligområder nær kollektivknutepunkt. En areal- og transportpolitikk som bygger opp under kollektivtrafikk på veg og bane er nødvendig. Oppdragsgiverne slutter seg til at KVUen bør ta utgangspunkt i Plansamarbeidet i Oslo og Akershus. Vi vil presisere at planer og føringer skal være på et overordnet nivå.

#### *Godstransport*

Regjeringen har som målsetting at gods skal overføres fra vei til sjø og jernbane der det er samfunnsmessig gunstig. I prosjektplanen er det lagt opp til at det i utredningen skal vurderes avbøtende tiltak for godstransporten, dersom det ikke bygges ny

jernbanetunell. En arealutvikling med fortetting av boliger og arbeidsplasser ved stasjoner og knutepunkter kan imidlertid være vanskelig å forene med økt godstrafikk på jernbanen, bl.a. som følge av støy. I tillegg vil økt frekvens for persontogene kunne gi utfordringer for fremføringen av godstog. Oppdragsgiverne ønsker derfor at bla. følgende problemstillinger belyses i turedningene:

- Vil godstog i fremtiden kunne benytte de nye tunellene Oslo-Lillestrøm, Oslo-Ski og Lysaker-Asker?
- Vil godstog med farlig last i fremtiden tillates fremført gjennom innebygde plattformer som på Nationaltheatret og ev. innebygd Oslo S, eller bør det søkes bypassløsninger for gods?
- Hvilke begrensninger vil godstog på de gamle dobbeltsporene på innerstrekningene gi med tanke på rutetilbudet på disse banene, jf. ambisjonene i NTP 2013-2023 om utvikle fullstoppende lokaltog til et T-baneliknende tilbud til Ski/Asker/Lillestrøm?

## **Forholdet til andre planer**

### ***IC-strekningene***

I Meld. St. 26 (2012-2013) *Nasjonal transportplan 2014-2023* har Regjeringen lagt frem en plan for utbygging av dobbeltsporet jernbane mellom Oslo og Hamar, Seut/Fredrikstad og Tønsberg innen utgangen av 2024. KVU for kollektiv transportkapasitet i Oslo-området må ses i sammenheng med prioriteringene i NTP.

### ***Oslopakke 3***

Oslopakke 3 inneholder flere store veg- og kollektivprosjekter og andre lokale veg- og kollektivtiltak. I tillegg kommer prosjekter og tiltak på jernbanen. Oppdragsgiverne slutter seg til prosjektplanens omtale av Oslopakke 3 og avgrensningen mot KVUen.

## **Endrede rammebetingelser underveis i prosjektet**

KVUens nullalternativ skal utarbeides i tråd med gjeldende føringer for KVU-arbeidet. Dette innebærer at det i nullalternativet skal legges til grunn et minimum av nødvendige vedlikeholdskostnader for eksisterende infrastruktur. Likeledes skal påbegynte prosjekter eller prosjekter som er gitt eller er forventet gitt oppstartsbevilgning i statsbudsjettet inngå i nullalternativet. I et såpass omfattende utredningsarbeid som denne KVUen vil det imidlertid være hensiktsmessig å vurdere konsepter som tar hensyn til at rammebetingelsene (med andre ord hva som per definisjon skal inngå i nullalternativet) kan endres underveis. Oppdragsgivernes slutter seg til vurderingene som gjøres i prosjektplanen når det gjelder tilleggsvarianter av nullalternativet, jf. side 12.

## **Vurdering av samtidig utbygging**

I KVUen skal det gis en vurdering av om og ev. når ny jernbane- og/eller metrotunell bør realiseres. I prosjektplanen står det at det sannsynligvis er behov for ferdig jernbanetunell og metrotunell på forskjellige tidspunkter, jf. side 14 og 17. Oppdragsgiverne oppfatter ikke dette som en premiss for KVUen, men vi ser at det kan

bli en mulig konklusjon i utredningen. Bygging av tunell vil gi store inngrep og ulemper på overflaten i anleggsperioden. Det kan derfor være et selvstendig poeng med samtidig utbygging, dersom det skal bygges både ny jernbane- og ny metrotunell. I KVUen skal det gis en vurdering av hvilke fordeler og ulemper samtidig utbygging kan gi for anleggsarbeidene. Dette gjelder ev. økonomiske stordriftsfordeler, men også med tanke på ulempene anleggsperioden vil innebære for transporttilbudet for byen.

### **Prosjektorganisering**

Oppdragsgiverne slutter seg i hovedsak til forslaget til prosjektorganisering. I dette prosjektet er betydningen av å se areal- og transportplanlegging i sammenheng svært viktig. I prosjektplanen beskrives det en ekspertgruppe som skal bistå KVU-staben, hvor arealplanaktører er spesifikt nevnt. Dette er etter oppdragsgivernes vurdering fornuftig. Vi mener i tillegg at arealplankompetanse fra både Oslo og Akershus, samt fra staten (for eksempel Fylkesmannen i Oslo og Akershus) bør være representert i referansegruppen.

### **Fremdriftsplan**

I prosjektplanen er det gitt en grov skisse til fremdriftsplan. Fremdriftsplanen antyder at arbeidet vil ta om lag to år. Dette innebærer at KVU-arbeidet bør være ferdig i første halvår 2015, og at ekstern kvalitetssikring (KS1) kan settes i gang andre halvår 2015.

KVU for økt kollektivtransportkapasitet i Oslo-området vil være et svært viktig grunnlag for prioriteringene i Nasjonal transportplan for perioden 2018-2027. Transportetatene og Avinor AS legger frem sitt planforslag til NTP normalt om lag ett år før selve NTP legges frem, anslagsvis vinter/vår 2016.

Med hilsen

Cecilie Taule Fjordbakk (e.f.)  
avdelingsdirektør

Terje Falch  
seniorrådgiver

Kopi til:

Oslo kommune - Byrådsavdeling for miljø og samferdsel	Rådhuset	0037	OSLO
Akershus fylkeskommune	Sentraladministrasjonen	0107	OSLO





**Adresseliste**

Jernbaneverket	Postboks 4350	2308	HAMAR
Vegdirektoratet	Postboks 8142 Dep.	0033	OSLO
Ruter AS	Postboks 1030, Sentrum	0104	OSLO