

Forslag til videre utredning og planlegging av bane til Ahus.

Kollektivtransport mellom øvre del av Groruddalen til Lørenskog med perspektiv videre til Skedsmo.

Innhold

1. Bakgrunn og hensikt.....	2
2. Føringer og avgrensinger.....	3
3. Beskrivelse av oppgaven	5
4. Gjennomføring og framdrift av KVVU prosessen	7

1. Bakgrunn og hensikt

Dette notatet er et svar på bestilling fra fylkesordfører i Akershus, ordfører Lørenskog og byråd for byutvikling i Oslo kommune. Hensikten med notatet er å presentere et forslag til videre utredning og planlegging av Ahusbanen. Det foreliggende dokumentet er utarbeidet i et samarbeid mellom Oslo kommune, Lørenskog kommune, Akershus fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbaneverket og RUTER.

Arbeidet med å se på mulig T-baneløsninger fram til Ahus har pågått i mange år. Oslo Sporveier utarbeidet en rapport i august 2000 for å se på mulig forlengelse av Furusetbanen til Lørenskog. Rapporten konkluderte med at banen i første rekke burde forlenges til Lørenskog sentrum ved bussterminalen. Traseforslaget gikk om Rasta.

I forbindelse med Oslopakke 2 ble det utarbeidet en forstudie datert november 2005. Forstudien anbefalte å gå videre i utredningsarbeidet ved å se nærmere på bl.a. kombibaneløsning, bussløsning og utviklingen av Lørenskog sentrum. Kombibanealternativet har senere blitt forkastet av Jernbaneverket.

Akershus fylkeskommune har utarbeidet en mulighetsstudie datert mai 2010. Rapporten så på en rekke løsninger og konkluderte med at en forlengelse av Furusetbanen via Visperud/Karihaugen og Lørenskog sentrum fram til Ahus kommer best ut.

Akershus fylkeskommunes (AFK) har besluttet å starte opp planarbeidet med forlengelse av Furusetbanen til Ahus. Fylkestinget fattet i møte den 23.09.2010 vedtak om at banen skal bygges til Ahus og at fylkeskommunen skal kontakte Staten, Ahus, Lørenskog kommune og Oslo kommune samt andre relevante aktører for samarbeid.

Dette ble meddelt Lørenskog kommune (LK) i møte med AFK den 12.04.2012 samtidig som Lørenskog kommune ble forespurt om prosjektledelse. I møte den 16.05.2012, mellom byråd for byutvikling i Oslo kommune (OK), fylkesordfører i AFK og ordfører i LK, ble det besluttet å etablere et samarbeide mellom AFK, OK og LK om planleggingen av baneforlengelsen.

2. Føringer og avgrensinger

Felles mål for prosjektet er basert på målene i Oslopakke 3.



Bakgrunn og føringer

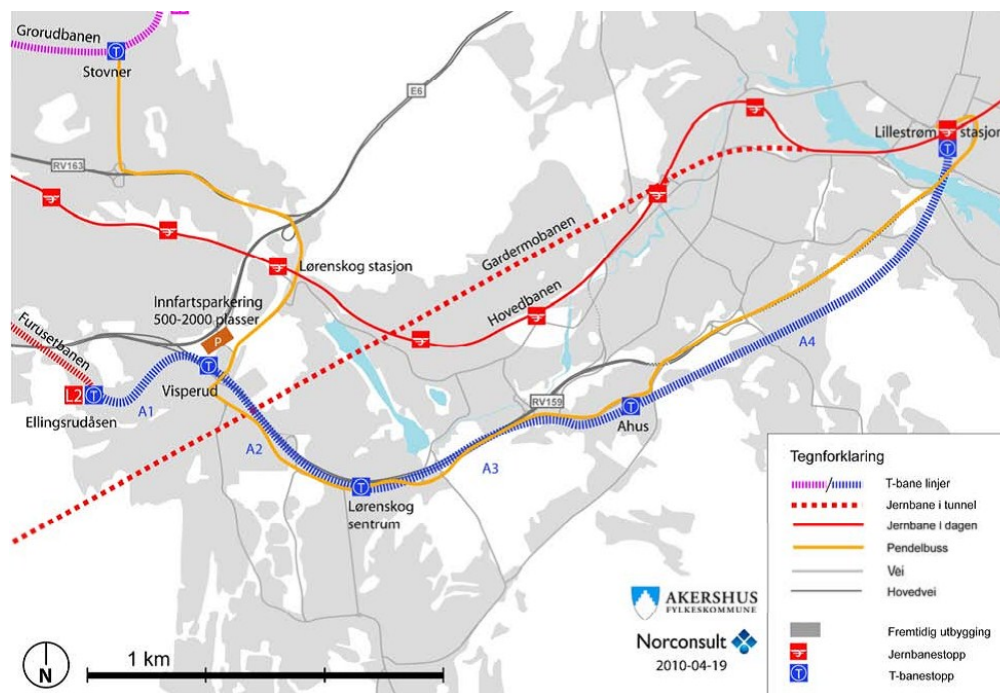
I møte mellom byrådsleder for byutvikling, fylkesordfører og ordfører i Lørenskog den 16.05.2012 ble man enige om å starte opp felles planlegging av forlengelse av T-banen fra Ellingsrudåsen til Ahus. Bakgrunnen for dette møtet er begrunnet i Fylkestinget vedtak 23.09.2010 og avtalen om å prioritere tiltaket i Oslopakke 3.

Fylkestinget behandlet i møte 23.09.2010 sak nr. 78/10 "Baner på Nedre Romerike" og fattet følgende vedtak:

1. Rapport om "Baneløsninger på Nedre Romerike" tas foreløpig til orientering.
2. Fremskynding av banen må sees i sammenheng med Oslopakke 3s utredning om nordøstkorridoren.
3. Fylkeskommunen tar direkte kontakt med Staten, Ahus, Lørenskog kommune og Oslo kommune samt andre relevante aktører for samarbeid. Målet er å få forpliktende avtaler om arealbruk langs banen og finansiering. Når forhandlingene er gjennomført sendes saken ut på høring.
4. Det bør vurderes et offentlig/privat samarbeid (OPS) for å få banen på plass så fort som mulig.
5. Banen skal bygges til Ahus, men etappevis utbygging kan vurderes.

I forslag til revidert Oslopakke 3 er det satt av 1279 millioner til Ahusbane. I perioden 2018 til 2023 er det satt av 308 millioner og ytterligere 971 millioner kr. i perioden 2024 til 2027. Det forutsettes at 1,2 milliarder dekkes fra annen finansiering. Totalt er baneforlengelsen beregnet å koste 2,5 milliarder kr (2010). Avtalen ble inngått mellom partene 24.05.2012.

På denne bakgrunn samt rapport «Baneløsninger for Nedre Romerike» datert mai 2010 og fylkestingets vedtak den 23.09.2010 om å bygge bane til Ahus, konkluderes det med at alternativ A legges til grunn for det videre arbeidet.



Geografisk avgrensning

I oppfølgingen av den politiske bestillingen har det vært flere møter mellom Akershus fylkeskommune, Oslo kommune, Lørenskog kommune, Statens vegvesen, Jernbaneverket og RUTER. Dialogen har ledet til en anbefaling om å utarbeide en Konseptvalgutredning(KVU), med tilhørende kvalitetssikring 1 (KS1).

Dette for å ha en grundig dokumentasjon som grunnlag for valg av løsninger i det videre planarbeidet.

En KVU innebærer en bred tilnærming slik at mulighetsrommet for prosjektet kan kartlegges med hensyn til måloppnåelse. Geografisk avgrensning defineres tilsvarende utfra behovet for å se konseptet i en bredere sammenheng enn bare bane til Ahus.

Studieområdet bør strekke seg fra og med nordre del av Groruddalen til Lørenskog, og må samtidig se på tilknytning til T-banenettet i Oslo og mulige trafikk-løsninger til Skedsmo kommune.

Underveis i prosessen kan alternative transportløsninger og trasevalg vurderes og evt. forkastes. Det er viktig at det vurderes mulige kollektivløsninger mellom øvre del av Groruddalen mot Ahus og videre mot Skedsmo. Det vil ikke være naturlig å se på løsninger mot Skedsmo som en del av et kollektivtilbud mellom Skedsmo og Oslo, men som en løsning mellom Lillestrøm og omliggende områder og da mot Ahus som et første trinn i en slik utvikling. Utredningen skal omfatte nødvendige arealer for å kunne anlegge T-bane med nødvendige stasjoner og anlegg. Det bør være en forutsetning at løsningsalternativene som utredes skal ha stasjoner ved de lokale knutepunktene og den sterkeste konsentrasjonen av arbeidsplasser og boliger, dvs. på Karihaugen/Visperud, Lørenskog sentrum og Ahus.

KVU'en må vurdere ulike konsepter på tvers av kommune- og fylkesgrensene, og det anlegges et systemperspektiv for utredningene. Mulige T-banekonsepter må for eksempel ses i sammenheng med utvikling av hele tilbudet på T-banen, og konsepter for buss eller andre typer baneløsninger må vurderes i et perspektiv som blant annet bygger på Ruters trafikkplan for nordøstregionen. Det er også viktig å se på rollefordeling mot tog, slik at det kan oppnås en mest mulig optimal utnyttelse av det samlede kollektivnettet i området.

Kobling mot arealpolitikk i området bør gjøres gjennom de føringer som foreligger i arbeidet med den regionale planen for areal- og transport i Oslo og Akershus.

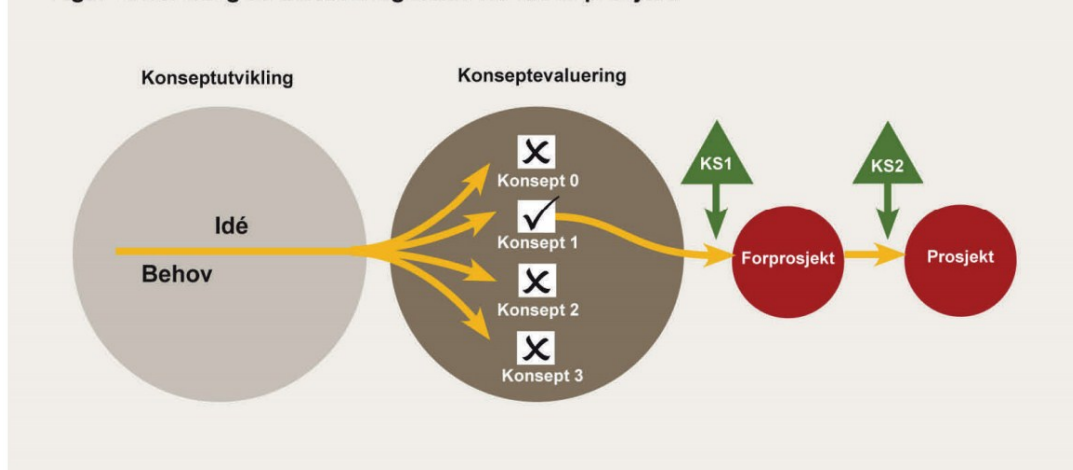
Kommunale arealplaner legges til grunn for utredningen. Kommunene avgjør hvilke planer som skal legges til grunn ved utarbeidingen av konsekvensutredningen.

Dette forslaget til utredning og planlegging av Ahusbane gjelder for arbeidene med konseptvalgutredning (KVU) og kvalitetssikringen av denne (KS1). Notatet omfatter ikke overordnede planarbeider i forbindelse med utviklingen av områdene rundt stasjonene og langs traseen. Notatet omfatter heller ikke forprosjekt, Kvalitetssikring av styringsunderlag og kostnadsoverslag (KS2), detaljprosjektering, regulering og gjennomføring.

3. Beskrivelse av oppgaven

En KVU er en faglig utredning i tidlig fase som skal gjennomføres før prosjektplanlegging etter plan- og bygningsloven. I en KVU analyseres transportbehov og andre samfunnsbehov og det vurderes ulike prinsipielle måter å løse behovene på (konsepter). Rapporten Baneløsning Nedre Romerike foreligger imidlertid og det forutsettes at denne utgjør et grunnlag for en KVU.

Figur 1. Utvikling av investeringstiltak fra idé til prosjekt



Kilde: Finansdepartementets veileder om felles begrepsapparat om KS1.

Hensikten med å utarbeide en KVU

Fylkesrevisjonen har tidligere etterlyst KVU i prosjekter av denne størrelsen, noe som Akershus fylkeskommune har sluttet seg til i behandlingen av rapporten 5/2011 «Styring av store samferdselsprosjekter». Det er også praksis i Oslo kommune som tilsier at KVU er nødvendig på et prosjekt av denne størrelsen.

Videre vil det gi en bedre kvalitetssikring av forslaget om å bygge en T-bane til Ahus og vil slik sikre en bedre fremdrift av prosjektet både internt i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. En KVU vil gi et bedre grunnlag i forhandlinger med staten om nødvendige midler til prosjektet, selv om det i dag ikke foreligger krav fra staten om KVU/KS1 for dette prosjektet.

Det er avgjørende for prosjektets framtid at det gjøres et grundig arbeid på dette stadium i prosessen. Det er viktig at prosjektet har en grundig oppstart som får fram alle relevante forhold som vil kreve spesiell oppmerksomhet. På denne måten vil man kunne spare tid senere i prosessen. Ikke minst vil dette være til stor nytte ved senere politiske behandlinger av prosjektet.

Innholdet i en KVU

For å sikre en god forankring av prosjektet i fylkeskommunen og de to angjeldende kommuner vil det være behov for en god dokumentasjon for valg av løsning. I denne fasen av et så stort og omfattende prosjektet kan man ikke være grundig nok, og med et slikt grunnlag vil man kunne forvente en smidigere gjennomføring i senere faser av prosjektet.

En KVVU bør omhandle:

1. Behovsanalyse (prosjektutløsende behov)
2. Strategikapittel (mål for prosjektet)
3. Overordnede krav (krav til prosjekt/tiltak og sammenligningskriterier)
4. Mulighetsstudie
5. Alternativanalyse (utvikling av konsept, vurdering av konsept og anbefaling)
6. Føringer for videre planarbeid

I KVVU'en vil det være viktig å få fram ulike interessenter og deres behov og prioritere de viktigste behovene. Dette skal danne grunnlag for å formulere mål for tiltaket (samfunns mål og effektmål) og hvilke krav konseptene må oppfylle. De ulike alternativer som legges fram skal også inneholde et forslag til videre planlegging og prosess.

KVVU rapporten sendes på høring til berørte myndigheter og interesser.

Når KVVU er ferdig skal det utarbeides en kvalitetssikring (KS1) av KVVU 'en, hvor bla. kvalitetssikringen av kostnadsestimatene gjennomgås. Kvalitetssikringsrapportene vil måtte gå inn på viktige forutsetninger for å sikre god gjennomføring og oppfølging av prosjektet. I den forbindelse vil det være viktig å se på hvordan en organisatorisk skal forankre styringen og ledelsen av prosjektet.

I forbindelse med revisjonen av kommuneplanene i Oslo kommune og Lørenskog kommune skal traseen sikres som en korridor. I den forbindelse utarbeides et planprogram og konsekvensutredning (KU). Konsekvensutredningen er et grunnlag for videre planarbeid i de aktuelle kommunene. Arbeidet med KVVU og K-planrevisjonene koordineres for å sikre god framdrift samlet sett.

4. Gjennomføring og framdrift av KVVU prosessen

Som utgangspunkt for framdriftsplanen står målet om ferdig regulering av traseen innen høsten 2017. Det forutsettes at materialet i forbindelse med utarbeidelsen av rapporten «Baneløsninger for Nedre Romerike» datert mai 2010 kan danne grunnlag for KVVU- arbeidet og at spesielt temaene situasjonsbeskrivelse, behov, mål, krav og konseptutvikling er relevante for utredningsarbeidet. Det blir viktig at det gjøres nødvendige prioriteringer hos aktørene for å nå de først milepælene, og at midlene som Akershus fylkeskommune har satt av til prosjektet prioriteres for å få gjennomført KVVU og KS1 meget raskt.

Prossessen består av følgende trinn:

1. Godkjenning av dette forslaget til utredning og planlegging av Ahusbane og politisk forankring av dette.

2. RUTER utarbeider en prosjektplan for en KVVU i samarbeid med kommunene som ligger innenfor influensområdet.
3. Det avholdes et oppstartsseminar
4. Utarbeiding av KVVU.
5. Rapporten sendes til ekstern KS1 kvalitetssikring av metode, kostnad og konsept.
6. Fylkestinget/Oslo kommune fatter beslutning om valg av konsept og videre planlegging.

Utarbeidelsen av konseptvalgutredningen skal følge retningslinjene fra Vegdirektoratet/Jernbaneverket datert november 2006 (versjon 3) og skrivemal fra Vegdirektoratet datert 02.06.2010.

Avklaring av endelig mandat for KVVU'en gis av Akershus fylkeskommune/Oslo kommune på grunnlag av prosjektplanen.

<i>Hovedmilepæler</i>	<i>tidspunkt</i>
Godkjenning av dette forslaget til utredning og planlegging av Ahusbane og politisk forankring	Sept. 2013
Oppstart – Utarbeidelse av prosjektplan	Sept. 2013
Utkast til prosjektplan presenteres for kommunene.	Nov. 2013
Prosjektplan ferdig	Des. 2013
Prosjektplan behandlet/mandat utarbeidet	Jan. 2014
Oppstartsseminar	Mars. 2014
Bestille KS1	Des. 2014
KVVU ferdig	Jan. 2015
KS1 ferdig	April 2015
Oversendelse til politisk behandling	Mai 2015

Organisering av arbeidet med prosjektplanen

Akershus fylkeskommune og Oslo kommune er oppdragsgivere for konseptutvalgsutredningen. RUTER har ansvaret for organisering og gjennomføring av utredningen.

RUTER har følgende forslag til organisering i arbeidet med prosjektplanen:

- Det etableres en arbeidsgruppe som får i oppdrag å utarbeide en prosjektplan som avklarer avgrensning og organisering av KVU
- Prosjektplanen blir grunnlag for mandat for KVU
- Forslag til deltakere i arbeidsgruppen for prosjektplan:
 - Ruter (leder)
 - Statens vegvesen
 - Jernbaneverket
 - Arealplanmyndighetene i kommunene

Prosjektplanen vil avklare det videre arbeidet med organisering, medvirkning og framdrift.

Arbeidene med en KVU anslås å ha et totalt ressursbehov på ca. 15 millioner kr. (inklusive personalkostander for personell som blir dedikert prosjektet).

Konklusjon

- 1. Forslaget til utredning og planlegging av Ahusbane er grunnlaget for politisk sak til fylkesutvalget og bestilling til RUTER**
- 2. Ruter har ansvaret for å gjennomføre arbeidet med en KVU basert på forslaget til utredning og planlegging i dette notatet.**
- 3. Oppdragsgiver for arbeidet med konseptvalgutredningen (KVU) er Akershus fylkeskommune og Oslo kommune.**
- 4. Arbeidet med KVU og K-planrevisjonene koordineres for å sikre god framdrift samlet sett**

Referanser:

- Finansdepartementets veileder om felles begrepsapparat om KS1
- De ulike rapportene beskrevet i notatet.
- Oslo kommunes investeringsregime. Prinsipper for investeringsprosesser i Oslo kommune