

Prosjektplan

**Konseptvalgutredning om
kollektivtransport mellom øvre del av
Groruddalen til Lørenskog med
perspektiver mot Skedsmo**

30/04/2014

Innhold

Innhold	2
1. Innledning.....	3
2. Bakgrunn	3
2.1 Tidligere vedtak	3
2.2 Relevante tidligere utredninger	5
2.3 KVV metodikk og mal	5
3. Relevante planer og utredninger	6
4. Problembeskrivelse og behov	8
4.1 Situasjonsbeskrivelse.....	8
4.2 Interessenter og aktører.....	11
4.3 Behov	11
4.4 Prosjektutløsende behov.....	12
5. Mål.....	13
5.1 Samfunns mål.....	13
5.2 Effektmål	14
5.3 Krav til prosjektet	14
6. Avgrensning	15
6.1 Geografisk avgrensning av området.....	15
6.2 Tematisk avgrensning.....	15
6.3 Tidsperspektiv	15
7. Aktuelle konsepter (alternativ)	16
7.1 O-alternativet	16
7.2 Aktuelle konsepter:	16
8. Organisering	16
8.1 Budsjett	17
9. Fremdriftsplan	17
9.1 Tidsplan	17
Referanseliste.....	18

Deltakere i arbeidsgruppen

Gunnar Fr. Aasgaard, Lørenskog kommune
Jannike Hovland, Lørenskog kommune
Astri Heill Braathu, Skedsmo kommune
Andreas Bjørnnes, Skedsmo kommune
Brede Norderud, Oslo kommune (PBE)
Erik Dahl, Oslo kommune (PBE)
Tom-Alex Hagen, SVV

Kirsti Mobråten Gundersen, SVV
Kjersti Midttun, Ruter
Halvor Jutulstad, Ruter
Hanne Bertnes Norli, Ruter (leder)
Sarah Malling, Ruter (sekretær)
I tillegg har Arild Vold, Jernbaneverket deltatt på noen av møtene

1. Innledning

Ruter har blitt bedt om sette i gang arbeidet med å utforme en prosjektplan, og deretter lede konseptvalgutredning (KVU) av kollektivtransport mellom øvre del av Groruddalen til Lørenskog med perspektiv videre til Skedsmo.

Det har blitt satt ned en arbeidsgruppe 13.11.2013 som består av representanter for Lørenskog, Oslo og Skedsmo kommune, samt Statens vegvesen og Ruter. Jernbaneverket deltok ikke i arbeidsgruppen, men har bistått i arbeidet med å utvikle prosjektplanen. Oslo kommune og Akershus fylkeskommune (AFK) er oppdragsgiver for prosjektet.

Formålet med denne prosjektplanen er å avgrense KVU-arbeidet gjennom en felles plattform utarbeidet av arbeidsgruppens deltakere. Vi anbefaler at forslaget til prosjektplan legges til grunn for bestilling av og mandat for KVU-arbeidet.

Bestilling

Bestillingen er gitt i brev fra Akershus fylkeskommune, datert 11.10.2013. Brevet referer til vedtak i Fylkesutvalget den 16.09.2013 – utredning og planlegging av A-husbane.

«Arbeidet med en konseptvalgutredning om kollektivtransport mellom øvre del av Groruddalen til Lørenskog med perspektiv videre til Skedsmo igangsettes med følgende innspill:

- *I konseptvalgutredningen bør det også gjøres vurderinger av den forventede befolkningsutviklingen langs den planlagte banen.*
- *Hoved-milepæler endres slik at den politiske behandlingen skjer før sommeren 2015, og saken oversendes til politisk behandling innen mars 2015».*

Presisering av bestillingen

I saksfremlegget til bestillingen spesifiseres tidligere vedtak (side 5) og det forutsettes at rapporten «Baneløsninger for Nedre Romerike» utgjør et grunnlag for KVU-en (side 6). Samtidig spesifiseres det at (side 7): *«KVU-en må vurdere ulike konsepter på tvers av kommune- og fylkesgrenser, og det anlegges et systemperspektiv for utredningene. Mulige T-banekonsepter må for eksempel ses i sammenheng med utviklingen 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 rollefordelingen mot tog, slik at det oppnås en mest mulig optimal utnyttelse av det samlede kollektivnettet i området.»*

Bestillingen understreker at ett av konseptene skal bygge videre på tidligere utredning av banekonseptet, samtidig som det skal settes i gang en konseptvalgutredning hvor ulike konsepter blir vurdert opp mot behovsanalyse og målsettinger.

2. Bakgrunn

Det forventes at tidligere utredninger og politiske føringer ivaretas på en hensiktsmessig måte i KVU-en.

2.1 Tidligere vedtak

I saksutredningen for behandling av sak om A-husbane og KVU i Fylkesutvalget 16.09.2013 vises det til politiske føringer, inngåtte avtaler og vedtak (side 5).

- Fylkestinget fattet i møte den 15.05.2008 følgende vedtak:
 1. I det videre arbeid med bane på nedre Romerike skal man konsentrere seg om to alternativer:

- a) En T-baneforlengelse fra Ellingsrud til A-hus
 - b) En kobling av Ellingsrudbanen og Grorudbanen via Lørenskog stasjon og lokalbane videre.
2. I tilknytning til alternativ A gjennomføres en mulighetsstudie for en T-baneforlengelse fra A-hus til Lillestrøm
 3. I tilknytning til alternativ B gjennomføres en mulighetsstudie av å koble sammen Grorudbanen via Lørenskog stasjon til Ellingsrudåsen samtidig som det etableres en lokalbane (light-train eller bybane) fra Lørenskog stasjon via A-hus til Lillestrøm
 4. I et saksframlegg til Fylkestinget gjøres en sammenlikning av alternativene. I denne skal inngå så vel tekniske som økonomiske faktorer. Det skal også gjøres en sammenstilling av alternativenes nytte for beboerne på nedre Romerike, og i hvilken grad de ulike alternativer bedrer forbindelsen til A-hus for de ulike deler av Groruddalen, for forbindelsen fra Oslo Sentrum og fra så vel øvre som nedre Romerike.
 5. Saken fremmes for Fylkestinget når de aktuelle mulighetsstudier er gjennomført og det er foretatt en sammenstilling av alternativene.
Det tas kontakt med byråd og det øvrige politiske miljø i Oslo for synspunkter på de ulike alternativene
- Fylkestinget vedtok i møte den 23.09.2010 at banen skal bygges til A-hus og at fylkeskommunen skal kontakte staten, A-hus, Lørenskog kommune og Oslo kommune, samt andre relevante aktører for samarbeid.
 - Oslo bystyre vedtok 28.03.2012 i forbindelse med behandling av planstrategien for areal og transport i Oslo og Akershus følgende: «*T-banenettet må utvides mot Fornebu og A-hus og det må etableres tverrforbindelser og ny sentrums-tunell*».

I et møte mellom byråden for byutvikling, fylkesordfører og ordfører i Lørenskog 16.05.2012 var det enighet om å starte opp en felles planlegging av forlengelsen av T-banen fra Ellingsrudåsen til A-hus med bakgrunn i vedtaket i Fylkestinget.

Det ble deretter inngått en avtale mellom partene 24.05.2012 om å bygge bane til A-hus med bakgrunn i vedtaket i fylkestinget, samt rapporten «Baneløsninger for Nedre Romerike» datert mai 2010.

Med bakgrunn i disse avtalene ble tiltaket prioritert i Oslopakke 3 hvor det avsatt midler til A-husbane både for perioden 2018-23 (308 mill. kr.) og 2024 -27 (917 mill. kr.). Bevilgningene ble avsatt basert kostnadsprognoser utarbeidet i tidlig fase. Til sammenligning er det beregnet at det anslagsvis koste 1 milliard å bygge en kilometer i prosjektet Fornehubanen.

I oppfølgingen av den politiske bestillingen datert 16.05.2012 ble det holdt flere møter mellom Akershus fylkeskommune, Oslo Kommune, Lørenskog kommune, Statens vegvesen, Jernbaneverket og Ruter. I saksutredningen for behandling av overnevnte sak i fylkesutvalgets møte 16.09.2013, står det (side 6): «*dialogen har ledet til en anbefaling om å utarbeide en Konseptvalgutredning (KVU), med tilhørende kvalitetssikring 1 (KS1)*».

I tillegg til vedtakene som er referert til i saksutredningen fremheves også to vedtak fra Lørenskog kommune.

- Kommunestyret i Lørenskog 15.05.2012, sak 047/12 Kommunedelplan for forlengelse av Furusetbanen – Igangsetting av planarbeid og organisering.
- Formannskapet i Lørenskog 11.09.2013, sak 070/13 Forslag til videre utredning og planlegging av A-husbane. Vedtak: Formannskapet gir sin tilslutning til vedlagt notat «Forslag til videre utredning og planlegging av bane til A-HUS» sist revidert 03.09.2013, som grunnlag for videre arbeid med planlegging og utredning av bane til A-hus fra Groruddalen.

2.2 Relevante tidligere utredninger

Allerede i august 2000 utarbeidet Sporveien en rapport som så på mulig forlengelse av Furusetbanen til Lørenskog. I november 2005 ble det utarbeidet en forstudie i forbindelse med Oslopakke 2. I mai 2010 utarbeidet Akershus fylkeskommune en mulighetsstudie.

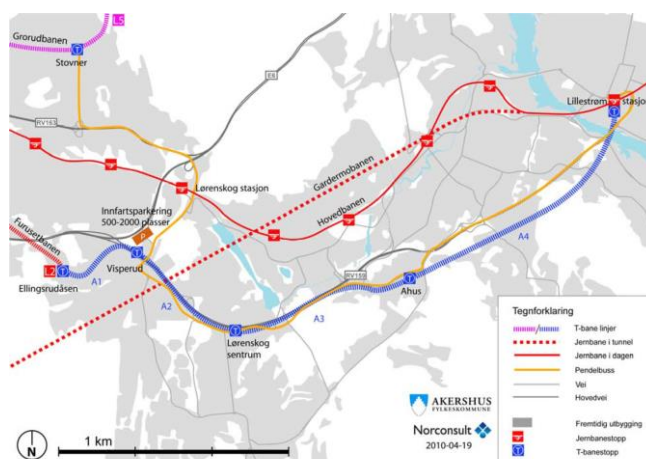
Baneløsninger for Nedre Romerike (Norconsult datert mai 2010):

Rapporten beskriver (side 14) dagens kollektivbetjening av området med T-bane, buss og tog. Kun buss og tog krysser over fylkes-/kommunegrensen. Dagens linjenett for buss i området beskrives som «*ganske sammensatt og komplisert*». Hovedbanens lokaltog dekker kun nordre del av Lørenskog.

Modellene som ble kjørt i forbindelse med rapporten viste at det vil være vanskelig for nye tilbud å trekke til seg betydelige andeler av kollektivtrafikanter i området. Nytteverdien av en baneløsning bør dermed ikke vurderes isolert, men i sammenheng med byutvikling og omlegging av kollektivtilbudet i området.

Rapporten utredet tre alternativer: A) T-baneforbindelse Ellingsrudåsen – Ahus B) T-baneforlengelse Ellingsrudåsen – Stovner med lokalbane mot Ahus/Lillestrøm og C) T-baneforbindelse Ellingsrudåsen–Lørenskog sentrum kombinert med lokalbane. Rapporten skisserer fordeler og ulemper med de ulike alternativene, men konkluderer ikke med en klar anbefaling.

Det er utredet fire etapper av alternativ A:



Figur 2: Banealternativ A: En T-baneforlengelse fra Ellingsrudåsen på Furusetbanen til Ahus, og evt. videreføring til Lillestrøm

A1, forlengelse av Furusetbanen fra

Ellingsrudåsen til Visperud og pendelbuss fra Stovner til Ahus

A2, forlengelse av T-banen til Lørenskog sentrum, pendelbuss fra Stovner til Ahus

A3, forlengelse av T-banen videre til Ahus, pendelbuss fra Stovner til Ahus

A4, forlengelse av T-banen til Lillestrøm, pendelbuss fra Stovner til Ahus.

2.3 KVVU metodikk og mal

I sammendraget i saksutredningen for møtet i Fylkesutvalget 16.09.2013 foreslås det at det utarbeides en konseptvalgutredning (KVVU) med tilhørende kvalitetssikring. Dette er nødvendig for å gi prosjektet en grundig oppstart som kan få fram alle relevante forhold som vil kreve 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.

Oslo kommune har innført KVVU som metode for investeringsprosjekter og AFK har sluttet seg til KVVU som metode gjennom behandlingen av rapporten 5/2011 «styring av store samferdselsprosjekter».

I saksutredningen til fylkesutvalget står det (side 9): « *Utarbeidelse av Konseptvalgutredningen skal følge retningslinjene fra Vegdirektoratet/Jernbaneverket datert november 2006 (versjon 3) og skrivemal fra Vegdirektoratet datert 02.06.2010*».

Kort om KVVU som konsept

Det første trinnet i KVVU-arbeidet er en behovsanalyse som skal resultere i en presentasjon av prosjektutløsende behov. I neste trinn skal det utarbeides samfunns mål og effektmål. Disse må være konsistente med behovsanalysen og mandatet. Målene skal være utformet slik at det blir mulig å analysere hvordan de forskjellige konseptene oppfyller målene. Det skal deretter formuleres rammer og evalueringskriterier for analysene i KVVU-arbeidet.

Den viktigste delen av arbeidet er å utvikle og analysere konsepter som viser alternative løsninger for transportbehovet basert på behovsanalysen og målene. Disse konseptene skal sammenlignes med et nullalternativ (dagens situasjon).

En KVVU omhandler følgende kapitler:

1. Behovsanalyse (prosjektutløsende behov)
2. Strategi-kapittel (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

3. Relevante planer og utredninger

Det forventes en hensiktsmessig bruk og en mer dyptgående gjennomgang/analyse av aktuelle dokumenter i KVVU-arbeidet.

Nasjonal transportplan 2014-2023

I NTP 2014-2023 er regjeringens hovedgrep å utvikle et effektivt kollektivtilbud og økt tilrettelegging for syklister og fotgjengere. Regjeringens overordnede mål for transportpolitikken er: *Å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.*

Befolkningsveksten krever betydelig økt kapasitet i transportsystemet. Tilrettelegging for miljøvennlig transport- og arealplanlegging, som reduserer transportbehovet, er nødvendig for å oppfylle viktige deler av klimaforliket. Klimaforliket *slår fast at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.*

Regjeringen vektlegger dessuten en effektiv bruk av ressursene ved rasjonell gjennomføring slik at prosjektkostnadene blir lavest mulig.

Oslopakke 3

Oslopakke 3, handlingsprogram 2014-2017 datert mai 2013 legger til grunn null prosent trafikkvekst i forventede bompengeinntekter i planperioden i tråd med Stortingets forutsetninger om at all vekst i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Overordnet mål er: *Et effektivt, miljøvennlig, sikkert og tilgjengelig transportsystem.*

Regional plan for areal og transport («Plansamarbeidet»)

Oslo og Akershus har inngått et samarbeid om å lage en felles regional plan for å løse styringsutfordringer knyttet til areal og transport i Oslo-området.

Felles mål som ligger til grunn for plansamarbeidet er:

- *Bidra til å redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål. Veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.*
- *Osloregionen skal være en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa.*
- *Utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt basert på prinsipper om fler-kjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur.*
- *Transportsystemet skal på en rasjonell måte knytte den fler-kjernede regionen sammen, til resten av landet og utlandet. Transportbehovet skal være effektivt, miljøvennlig, med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport.*

Overordnet mål er at persontransportveksten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. For å nå dette målet, anbefales det at veksten skal komme i bybåndet og ved knutepunktutvikling.

Kommuneplaner

Oslo kommune har nylig lagt ut forslag til kommuneplan til offentlig ettersyn. Lørenskog og Skedsmo kommune vil avslutte rulleringen av sine kommuneplaner i løpet av 2014. Kommuneplanene gir lokale føringer for arealbruken. Alle kommunene forventer en sterk befolkningsvekst og tilrettelegger for fortetting og næringsutvikling i knutepunkt. Oslo kommune alene forventer en befolkningsvekst på 200 000 frem mot 2030. Veksten skal skje i knutepunkt etter prinsippet om innenfra og ut. Groruddalen er et felles satsningsområde for Oslo kommune og Staten. Lørenskog kommune legger A-husbane som premiss i sin vekststrategi og både Oslo og Lørenskog har lagt inn hensynssoner for en A-husbane.

Ruter rapporter

Ruters strategiske kollektivtrafikkplan K2012 (forelagt Oslo bystyre og Akershus fylkesting) angir at Ruter har som mål at kollektivtrafikken skal ta det vesentlige av veksten i motorisert trafikk. Ruter vil effektivisere ved at trafikktilbudet utvikles og samordnes, slik at ressursene settes inn der nytten og potensialet for etterspørsel og inntekt er størst.

I Ruters satsing på metro vektlegges reinvestering og fornyelse av det eksisterende nettet. Under fremtidig byvekst påpekes det at økt metrokapasitet i sentrum, gir metroen muligheter til å ta sin rolle i betjeningen av den kommende veksten i de sentrale delene av regionen. Under prosjekter som kan være aktuelle på mellomlang sikt, nevnes forlengelse til A-hus. På lengre sikt står det at man bør kunne vurdere prosjekter som skråforbindelse i Groruddalen og forlengelser mot Lillestrøm.

Trafikkplan Nordøst har til hensikt å finne den mest optimale måten å betjene et område med kollektivtransport. Trafikkplanen er basert på en helhetlig gjennomgang av dagens tilbud målt i antall reisende, markedsandeler og kostnader, samt vurdering av framtidig kundebehov og etterspørsel.

Ruterrapport 2011:18 Sentrumsplan for trikk og buss gir overordnede føringer for kollektivtrafikken i sentrum av Oslo. Kapasitetsutfordringer i veinettet gir dårlig fremkommelighet i Oslo sentrum og er en flaskehals for regiontrafikken. Det er nødvendig med en gjennomgang av hvilke linjer som kjøres helt inn til sentrum.

Ruterrapport 2011:17 Prinsipper for linjenettet setter opp 10 prinsipper for ruteplanlegging som skal sørge for at tilbudsutformingen blir lik i de ulike regionene i Ruters område og gi vekst i antall kollektivreisende. Det skal satses på færre hovedlinjer med høy frekvens, heller enn mange linjer med lav frekvens. Et annet viktig prinsipp er at egenskaper ved de ulike driftsartene skal utnyttes ved en bedre rollefordeling. Mating til bane og tog er i denne sammenheng et viktig grep.

Oslo-navet

Det pågår en KVV om Oslo-navet som skal komme frem til det overordnede grepet for kollektivtransporten til og gjennom Oslo mot 2030, 2040 og 2050. KVV-en skal leveres i mai 2015. Det bør være en samkjøring mellom konseptene som utredes. Det er Samferdselsdepartementet i

samarbeid med Oslo og Akershus som er bestiller, og har gjennom bestillingsbrev 14.08.2013 gitt JBV, SVV og Ruter i felleskap i oppdrag å lage en KVV for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo.

Jernbaneløstetets handlingsprogram

Handlingsprogrammet for jernbaneløstetet er en konkretisering av NTP 2014 – 2023. Hovedmålsetting er å utnytte jernbanens fortrinn for å ta veksten kollektivt ved at den transporterer mange reisende miljøvennlig. Det legges vekt på å utnytte systemet best, der potensialet er størst. Videre påpekes det at det skal tilbys halvtimesavganger og ekstra rushavganger i indre del av InterCity-trianglet innen 2024. Det satses også på å bedre påliteligheten. På lokaltogstrekningen Lillestrøm-Asker legges det opp til 15 minutters frekvens på de fullstoppende togene.

Statens vegvesens handlingsprogram

Handlingsprogrammet for riksveg er en konkretisering av NTP 2014 – 2023 og beskriver de tiltak som etaten skal gjennomføre på riksvegnettet mellom 2014 – 2017. Faktisk bevilgning blir fastsatt i årsbudsjettene. Sterk befolkningsvekst i storbyområdene gir økt transportbehov. Det er et mål for neste tiårsperiode at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Samferdselsplan for Akershus inkl. handlingsprogram

Samferdselsplan for Akershus 2012-2015 gir mål og strategier for samferdselspolitikken og prioritering av fylkeskommunens samferdselsmidler. Planen inneholder et fireårig handlingsprogram som rulleres hvert år. Handlingsprogrammet omfatter både investeringer og drift av fylkesvegnettet og kollektivtilbudet i Akershus. Fremkommelighet og sikkerhet for alle trafikantgrupper, et godt kollektivtilbud, samt økt tilrettelegging for sykkel og gange, er sentrale mål for fylkeskommunale prioriteringer.

Nordøstkorridoren – Status, utfordringer og aktuelle tiltak i Oslopakke 3.

Gir en oversikt over kapasitetsutfordringer i veinettet i nord-øst korridoren og anbefaler tiltak.

4. Problembeskrivelse og behov

Dette kapitlet beskriver kort dagens situasjon og behov. Formålet med avsnittet er å gi signaler om hva arbeidsgruppen anser som det prosjektutløsende behovet.

4.1 Situasjonsbeskrivelse

Situasjonsbeskrivelsen gir en gjennomgang av sentrale element ved dagens situasjon arbeidsgruppen anser som relevant for KVV-en. Beskrivelsen må bearbeides og suppleres i selve KVV-en.

Kort om området

Det bor til sammen 220 200 mennesker i Groruddalen, Lørenskog- og Skedsmo kommune. Hvorav 135 000 bor i Groruddalen, 34 500 bor i Lørenskog kommune og 50 700 bor i Skedsmo kommune. Fremtidig befolkningsvekst i Oslo/Akershus er anslått til i overkant av 30 % innen 2030. Forventet årlig vekst er: Lørenskog 2 %, Skedsmo 2 % og Groruddalen 1,5 – 2¹ %.

Arealbruken i Lørenskog og Skedsmo kommune kan best beskrives som fler-kjernet. I Groruddalen er dalbunnen preget av næringsvirksomhet, mens befolkningen bor i dalsidene. Det er et stort potensiale for fortetting i tilknytning til knutepunkt i alle tre kommuner.

Lørenskog og Skedsmo ²har henholdsvis 30 og 40 % av arbeidsplassene på Nedre Romerike. Oslo har ca. 396 000 (2011) arbeidsplasser og et overskudd på ca. 125 000 arbeidsplasser. Innpendling til disse utgjør en stor andel av reisene mellom Oslo og nordøstkorridoren.

En viktig og ønsket effekt av et moderne og effektivt kollektivsystem langs bybåndet Oslo-Lørenskog-Strømmen-Lillestrøm, er redusert ubalanse i næringsutviklingen i Oslo-regionen.

Lørenskog

I Lørenskog kommune er det etablert et betydelig antall arbeidsplasser med A-hus (ca. 9 400), Postens nye brevsentral (ca. 2 300) og Coca cola (ca. 600) som til sammen utgjør ca. 12 300 arbeidsplasser. Det er ca. 22 000 arbeidsplasser i Lørenskog kommune og det er verdt og merke seg at det er et netto overskudd av arbeidsplasser i kommunen.

Lørenskog sentrum er et knutepunkt i kommunen. Innenfor en sirkel med sentrum i bussterminalen og en radius på 2 km bor det ca. 24 000 mennesker og det er ca. 18 000 arbeidsplasser. Lørenskog kommune satser på fortetting og betydelig næringsutvikling i områdene Visperud– Lørenskog sentrum – A-hus.

A-hus er et universitets- og regionssykehus som skal levere helsetjenester til ca. 490 000 mennesker. Sykehuset har ca. 1 000 sengeplasser. A-hus sitt opptaksområde utgjør alle kommunene i Follo, på Romerike, Rømskog i Østfold samt de tre nordligste bydelene i Oslo; Alna, Grorud og Stovner. A-hus har ca. 9 400 arbeidsplasser. A-hus har et betydelig potensial for næringsutvikling, spesielt innenfor «life science», med stor internasjonal konkurransekraft.

Skedsmo

I Skedsmo kommune er det ca. 28 000 arbeidsplasser og 30 000 personer som bor i triangelområdet Kjeller, Lillestrøm og Strømmen. Forventet vekst i kommunen planlegges å komme i dette området. Kommunen ønsker å tilrettelegge for flere kunnskapsbaserte arbeidsplasser på Kjeller og Lillestrøm sentrum. En utfordring er barrieren Kjeller flyplass utgjør i dag. På sikt utgjør også flyplassen et stort arealpotensial (1 200 daa) for byutvikling.

På Kjeller ligger fem nasjonale forskningsinstitutter, Høgskole og avdeling av UiO og NTNU, samt et antall teknologibedrifter. Til sammen ca. 5000 ansatte foruten studenter på BSc, Master- og PhD-nivå. Dette er det nest største teknologiske FOU-miljøet i landet etter Trondheim, med verdensledende forskning innen bl.a. fornybar energi, nukleær- og IKT-sikkerhet.

Skedsmo kommune har gjort en grundig utredning av kollektivaksen mellom Lillestrøm og Kjeller i rapporten «*Kollektivakse Lillestrøm – Kjeller, utredning av alternativer. Mulighetsstudie med konsekvensutredning. November 2013, Skedsmo kommune. Cowi*».

¹ Basert på kommunenes egne prognoser.

² Tallene er oppgitt av kommunene.

Infrastruktur

Hovedbanen går via Groruddalen til Lørenskog og deretter mot Lillestrøm. Romeriksporten gir en effektiv togbetjening i strekningen Oslo – Lillestrøm. Groruddalen blir betjent av to t-banelinjer (Furusetbanen og Grorudbanen).

De tre hovedveiene i nordøstkorridoren føres gjennom Groruddalen:RV4 og RV163 og E6. Alle tre veiene er tungt belastet i rush per i dag, noe som går utover fremkommeligheten for buss.

I Skedsmo er det fremkommelighetsproblemer på RV 120 gjennom Skedsmokorset og på tilfartsveier som RV159 og Rv 22 inn til Lillestrøm sentrum i rush. Det er dårlig atkomst til stasjonene på Lillestrøm og Lørenskog. Det er registrert forsinkelser i veinettet på FV 352 ved Visperud i Lørenskog.

Det er et stort antall reiser på tvers av kommunegrensene. Motstrømspotensialet er ikke utnyttet.

Dagens kollektivtilbud

Groruddalen har i dag bra flatedekning med skinnegående transport med t-bane som er sentrumsrettet. Busslinjene i Groruddalen danner i hovedsak andre relasjoner enn sentrumsrettede. I dalbunnen binder Hovedbanene Groruddalen sammen med Oslo sentrum, Lørenskog og Skedsmo kommune. Tilbudet på tvers av Groruddalen oppleves dårligere og det er i Oslo kommune et ønske om å utrede muligheter for å binde Furuset- og Grorudbanen sammen på tvers. Korte reiser internt og mellom nabosoner har en høy andel motoriserte reiser, og lave kollektivandeler.

Lillestrøm er et hovedknutepunkt for kollektivtrafikken på nedre Romerike. Jernbanestasjonen er felles stasjon for både den opprinnelige Hovedbanen, Gardermobanen og Kongsvingerbanen. Her stopper både lokaltog, regiontog, fjerntog og flytoget. Det er i dag en ti-minutters frekvens mellom Oslo og Lillestrøm. I tillegg blir Lillestrøm betjent av et godt busstilbud hvorav de tyngste linjene er 401³ og 411⁴. Viktigst er relasjonene mot Kjeller, Strømmen, Ahus og Lørenskog.

I Lørenskog betjener Hovedbanen den nordlige delen av kommunen med to avganger i timen. Men hovedtyngden av boligene og arbeidsplassene i kommunen ligger ikke ved denne banen og busstilbudet er derfor helt sentralt for den kollektive betjeningen av kommunen. Det er to busstrekninger som utpeker seg som spesielt viktige: Lillestrøm – A-hus - Lørenskog sentrum - Oslo og Lillestrøm - A-hus – Finstadsletta - Rasta - Oslo. Det er her dagens hovedlinjer 401 og 411 kjører. Frekvensen oppleves som dårlig utenom rushtid, og det er et ønske å etablere et høyfrekvent tilbud som gir god forbindelse i begge retninger og som bidrar til ønsket byutvikling i Nordøstkorridoren. Tilbudet på tvers i kommunen, særlig til togstasjonene, oppleves som for dårlig. Det vurderes også som uheldig at reisende i rushtiden med buss må legge inn overgang til T-bane ved Helsfyr pga. kø i tunnelene i Oslo.

Andel kollektivreiser

Nordøstkorridoren har den laveste kollektivandelen av de tre korridorene. Bilandelen er på ca. 70 % i nordøstkorridoren. Til sammenligning er den på ca. 55 % i vest- og sørkorridoren. Bilandelen i Groruddalen er på 39 %.

Kollektivandelen i Groruddalen er på 30 %. På Nedre Romerike er den på kun 15 %. Andelen som reiser hyppig kollektivt, dvs. reiser kollektivt ukentlig eller oftere, ligger på 68 % i Groruddalen og er høyere enn på Nedre Romerike med 40 %.

Skal kollektivtrafikken ta det vesentlige av veksten i motorisert trafikk i hovedstadsregionen, gir det ca. 500 millioner reiser i 2030 og ca. 750 millioner i 2060, mot ca. 300 millioner nå i Oslo og Akershus.

³ Kjeller-Lillestrøm-Strømmen-Lørenskog-Visperud-Strømsveien-Oslo

⁴ Lillestrøm-Blystadlia-Strømmen-Triaden-Oslo

4.2 Interessenter og aktører

Interessenter defineres som de som blir påvirket av tiltaket og aktører som de som har direkte innflytelse på tiltaket. Listene under er ikke fullstendige og bygger på en rask kartlegging i arbeidsgruppen. Dette arbeidet forventes supplert i KVVU-en. Da vil også behovene til aktørene og interessentene bli nærmere kartlagt.

Arbeidsgruppen har identifisert følgende aktører

- Lørenskog-, Skedsmo- og Oslo kommune
- Fylkeskommunen
- Ruter
- Statens vegvesen
- Jernbaneverket

Og interessenter for prosjektet

- Innbyggere deriblant trafikanter med bil og kollektiv
- Ansatte i bedrifter
- Næringslivet og forskningsmiljøet
- A-hus/campus a-hus
- Grunneiere og utbyggere
- Beredskapssetatene
- Antikvariske myndigheter
- Ulike organisasjoner for naturvern- og transportinteresser
- Funksjonshemmede
- Landbruket
- Oslopakke 3 sekretariatet
- Samferdselsdepartementet
- Plansamarbeidet Oslo-Akershus
- Fylkesmannen
- Bydelene Bjerke, Grorud, Stovner og Alna
- Nittedal og Rælingen kommune
- NSB
- Fylkeslandbruksstyret

I utgangspunktet har arbeidsgruppen begrenset antall aktører av hensyn til fremdrift, og ut fra at en KVVU ikke er en plan men en utredning av investeringsrisiko knyttet til ulike konsept.

4.3 Behov

Behovene er vurdert ut fra en enkel kartlegging av ulike interessenters og aktørers behov. Det forventes at det gjennom KVVU-arbeidet gjennomføres grundigere analyser av dagens behov og tilbud, prognoser, gap og følsomhet.

Behov for transport er grunnleggende, fordi mobilitet er nødvendig for å kunne delta i ulike aktiviteter. Mobilitet er fundamentalt både fra et samfunns- og individperspektiv, og er nødvendig for at samfunn skal kunne fungere. Befolkningsveksten utfordrer våre reisevaner fordi arealknapphet og miljø setter grenser for hvordan behovet for mobilitet kan løses.

Samfunnsbehovet

Det er satt nasjonale mål om at areal- og transportplanleggingen skal bidra til reduksjon av bilbruken. De nasjonale målene skal bidra til å sikre en gradvis strukturell endring som reduserer transportbehovet og øker andelen som reiser med kollektivtransport, sykkel eller gange.

I hovedstadsområdet gjør målsettinger knyttet til lokalmiljø (støy og luft), steds kvalitet, reduksjon av klimagasser og fremkommelighet for gods- og kollektivtransport at det verken er mulig eller ønskelig å bedre fremkommeligheten for bil gjennom økt vegkapasitet.

Det er også et vesentlig behov at valgt løsning er kostnadseffektiv og gir mest mulig samfunnsmessig nytte, jamfør målsettinger om en mest mulig rasjonell bruk av transportmidlene.

Regionale- og lokale behov

Kommunenes kommuneplaner bygger opp under nasjonale målsettingene ved å tilrettelegge for fortetting og næringsutvikling i knutepunkt og sentrale områder. Kommunene understreker behovet for en forutsigbar kollektivbetjening, og det vil være i tråd med lokale planer å tilrettelegge for skinnegående kollektivtrafikk, fortrinnsvis t-bane. Dette vil i følge kommunen gi et viktig premiss for deres arealplanlegging om fortetting og næringsutvikling i kollektivknutepunkt og i tilknytning til vesentlige kollektivtraseer.

Forutsigbar arealplanlegging anses som et konkurransefortrinn og en fordel når det gjelder å tiltrekke seg utbyggere som er villige til å investere i knutepunktene. Lørenskog og Skedsmo kommune understreker behovet for en by-strukturerende kollektivbetjening av aksene øvre del av Groruddalen, Visperud, Lørenskog sentrum, A-hus, Strømmen og Lillestrøm/Kjeller. Det er et viktig regionalt behov å tilrettelegge for et bedre kollektivtilbud mellom de ulike kjernene i området. Kommunene uttrykker også behov for å tilrettelegge for en bærekraftig utvikling med god tilrettelegging for attraktive arbeidsplasser.

Markedsbehovet (etterspørselsbaserte behov)

For Ruter og Jernbaneverket/NSB er et viktig behov at kollektivtilbudet som utvikles er basert på markedsanalyser om transportbehov og at valgt løsning er i tråd med etterspørsels- og kapasitetsbehov. Det er viktig at tilbudet er bærekraftig og effektivt og har god fremkommelighet. Et godt tilbud for innbyggerne har høy punktlighet, høy frekvens, er sikkert og kort reisetid, samt god komfort. I tillegg skal tilbudet være enkelt å orientere seg i (lesbart) og med generelt god tilgjengelighet. Det er viktig at tilbudet som utvikles bygger opp under felles strategi om å utnytte jernbanens kapasitet mest mulig i den Oslo rettede trafikken. Ruter har også et behov for å kunne tilby god flatedekning i det fler-kjernede området og at tilbudet har god sammenheng med det øvrige nettet.

Næringslivet og kunnskapsbedriftene har behov for områdene de investerer i anses som attraktive. Naturverninteresser kan ha behov for å verne mark og sikre at kultur mangfold opprettholdes. Landbruksinteresser er opptatt av jordvernet. Beredskapsstatene vil ha behov for minst mulig barrierer, slik at de kan tjene området raskt og effektivt. Det er også en rekke andre interessegrupper, som for eksempel funksjonshemmede og antikvariske myndigheter, som har behov og synspunkter som må ivaretas når det gjelder byutvikling og utvikling av transportsystemet.

4.4 Prosjektutløsende behov

Med det prosjektutløsende behov menes *det samfunnsbehovet som utløser planlegging av tiltak til et bestemt tidspunkt*. For dette prosjektet er det nødvendig å finne en god løsning på hvordan samfunnet skal håndtere forventet høy befolkningsvekst og økt transportbehov i by-båndet mellom Oslo og Lillestrøm via Lørenskog og Strømmen basert på prognosene frem til 2030. For å sikre et marked for kollektivtransportssystemet er det behov for en forutsigbar og godt planlagt byutvikling som bygger opp om kollektivtransportløsningene. Økt markedsgrunnlag er også nødvendig for å kunne forsvare en vesentlig satsing på et mer effektivt og attraktivt kollektivtilbud enn dagens tilbud,

noe som også er nødvendig for å kunne øke andelen kollektivreisende i denne regionen. Behovene har altså en gjensidig avhengighet av hverandre.

Befolkningsvekst gir økt transportbehov

Behov for by-strukturerende infrastruktur

- tilrettelegging av fortetting i knutepunkt
- bærekraftig byutvikling
- helhetlig strukturerende by-bånd
- forutsigbare rammer for utbyggere
- attraktive rammer for næringsutvikling

Behov for effektivt og miljøvennlig kollektivtilbud

- reduksjon av støy og forurensning
- fremkommelighet for kollektivtransporten
- kostnadseffektive løsninger
- markedsbasert og bærekraftig tilbud
- høy punktlighet, færrest mulig overganger, høy frekvens, sikkert og kort reisetid, samt god komfort.
- tilbudet skal være enkelt å orientere seg i (lesbart) og med generelt god tilgjengelighet
- god flatedekning
- god kobling til øvrig nett

5. Mål

Arbeidsgruppa har konkretisert samfunns mål ut fra identifiserte behov og forventninger i kommunene til valgt konsept. Arbeidsgruppa har konkretisert samfunnsmålene gjennom å identifisere relevante effektmål.

Målformuleringene er arbeidsgruppas anbefaling som utgangspunkt til det videre arbeidet. Men det vil være naturlig at målene både omformuleres og spisses når behovsanalysene ferdigstilles.

5.1 Samfunns mål

Samfunns mål skal relateres til den samfunnsutviklingen som virkningen av tiltaket skal bygge opp under, samfunnsmålene skal altså si noe om hva som er ønsket slutt-tilstand. Videre skal samfunnsmålene være i overenstemmelse med nasjonale, politiske målsettinger.

Overordnet er den nasjonale målsettingen «å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling».

Det overordnede målet understreker behovet for samordnet areal og transportutvikling. Dette er også kjernen i hva arbeidsgruppa har definert som prosjektutløsende behov.

For KVV - kollektivtransport mellom øvre Groruddalen til Lørenskog med perspektiver mot Lillestrøm/Kjeller foreslår arbeidsgruppa å konkretisere to parallelle samfunns mål som skal bygge gjensidig opp under hverandre.

1. Effektivt og miljøvennlig kollektivtransporttilbud for bybåndet mellom Øvre del av Groruddalen, Visperud, Lørenskog sentrum, Ahus, Strømmen og Lillestrøm
2. Konkurransedyktig og bærekraftig byutvikling i det fler-kjernede by-båndet mellom øvre del av Groruddalen, Visperud, Lørenskog sentrum, Ahus, Strømmen og Lillestrøm

Målene vil bli konkretisert og vurdert opp mot ulike konsept i selve KVV- arbeidet. Det er naturlig at det vurderes ulike faser for gjennomføringen for de ulike konseptene, samt at løsningene kan bestå av ulike kombinasjoner. Tidsperspektivet er satt til 2030.

5.2 Effektmål

Effektmålene skal tydeliggjøre hvilke målbare effekter/gevinster for brukerne konseptet skal gi, og skal si hvilke virkninger/leveranser som er forventet av tiltaket.

Overordnet mål:	
<ol style="list-style-type: none">a. Kollektivtrafikken skal ta den vesentlige delen av veksten i motorisert trafikk og ha en relativ økning av sin andelb. Reduserte klimagassutslipp, mindre støy og lokal luftforurensningc. Økonomisk bærekraftig - rasjonell og effektiv bruk av resurser	
Effektmål for kollektivtilbudet	Effektmål for byutvikling
<ol style="list-style-type: none">a. God dekningsflate og rasjonelt kollektivtransporttilbud mellom målpunkteneb. Fremkommelighet for kollektivtrafikken som gir attraktiv reisetid sammenlignet med reisetid i personbil og punktlighet i knutepunktc. God komfort på kollektivtilbudet som sitteplasser og holdeplassutforminger, samt lite rystelser og støyd. Høy frekvens og lesbart nettverkssystem med gode overgangsmulighetere. Tilgjengelig kollektivsystem	<ol style="list-style-type: none">a. Et konsentrert og knutepunkts-basert utbyggingsmønster i bybåndetb. Vekst i arbeidsplasser knyttet til kontornæringen og kunnskapsintensivt næringsliv i bybåndetc. Befolkningsvekst i og rundt knutepunkt i bybåndetd. Økt kapasitetsutnyttelse av kollektivtilbudet ved transport i begge retninger, motstrøms-pendling

5.3 Krav til prosjektet

Kravene til prosjektet/tiltaket skal være utarbeidet fra behov og mål som er satt. Kravene skal sammenfatte betingelsene som skal være oppfylt ved gjennomføring. Kravene brukes til å vurdere om løsningene er gyldige og hvor godt de oppfyller behovene. Kravene skal formuleres ut fra effekter og funksjoner. Det skal redegjøres for prioriteringer mellom kravene.

Krav til prosjektet vil bli formulert i det videre arbeidet med KVV-en.

6. Avgrensning

Arbeidsgruppen anbefaler at tematisk og geografisk avgrensning ses i sammenheng med en realistisk gjennomførbarhets plan for de ulike konseptene. Arbeidsgruppa fremhever at kollektivtilbudet skal vurderes helhetlig for hele strekningen, men at løsningene kan faseinndeles både geografisk, tematisk og tidsmessig. Det vil også være relevant å se på ulike kombinasjonsløsninger. Det vil være først og fremst gjennom KVVU-arbeidet at avgrensningene settes

6.1 Geografisk avgrensning av området

Geografisk avgrensning omfatter influensområdet for bo og arbeidsmarked, arealbruk og næringsliv. Utgangspunktet for arbeidsgruppa er bestillingen fra AFK som gir noen premisser for hvilket influensområde som skal inngå i KVVU-en:

- *Øvre del av Groruddalen til Lørenskog med perspektiv videre til Skedsmo.*
- *Perspektiv mot Skedsmo er spesifisert som en mulig løsning mellom Lillestrøm og omliggende områder (A-hus og Kjeller), men ikke som en del av kollektivtilbudet mellom Oslo og Skedsmo*
- *Viktige målpunkt er Visperud, A-hus og Lørenskog senter*
- *Skal omfatte nødvendige arealer for å kunne anlegge t-bane med nødvendige stasjoner og anlegg*

Arbeidsgruppa har gjennom prosjektplanprosessen kommet frem til enighet om at hovedaksen for kollektivtransportsystemet kan være **øvre del av Groruddalen - Visperud – Lørenskogs sentrum - Ahus- Strømmen og Lillestrøm**. Kjeller blir sett på som en relevant forlengelse fra Lillestrøm, men vurderes som mer aktuell i en senere fase.

Å utvide influensområdet mot Lillestrøm, ble dessuten også anbefalt «Baneløsninger for Nedre Romerike», fordi dette gir bedre resultater for transportnyttene i modellene.

6.2 Tematisk avgrensning

Tematisk avgrensning skal angi betingelser for valg av ulike former for driftsart/konsept som vurderes som relevant for KVVU-en. Arbeidsgruppa har valg å ha en **bred tilnærming** på dette, og ser det som naturlig at siling av konsepter gjøres som en innledende fase i KVVU-en. En bred tilnærming er dessuten i overensstemmelse med signalene som er gitt i vedtaket fra fylkestinget. Viktige stikkord er:

- *Systemperspektiv*
- *Optimal utnyttelse av det samlede kollektivnettet i området*
- *Konsepter på tvers av kommune- og fylkesgrenser*

6.3 Tidsperspektiv

Arbeidsgruppa vurderer det som hensiktsmessig å samkjøre ferdigstillingen av KVVU-en med neste rullering av NTP (2018). Dette spesielt med tanke på å sikre finansiering til prosjektet. Det må tas hensyn til politisk behandling i kommunene og fylkeskommunen i utredningsfasen.

Det **langsiktige perspektivet for prosjektet er 2030** for strekningen Oslo via Lørenskog til Lillestrøm. Arbeidsgruppen anbefaler at det blir vurdert ulike faser for gjennomføringen av KVVU-en, siden dette har sammenheng med valg av konsept. KVVU-en må komme frem til en realiserbar fremdriftsplan for anbefalt konsept med utgangspunkt i at det skal kunne ferdigstilles innen 2030. Arbeidsgruppen er enig om at tidsperspektivet må kunne fange inn både utfordringer i dagens kollektivnettverk og fremtidig behov (fremkommelighet, markert med mer). Det er også viktig at det sikres et godt tilbud under utviklingsprosessen.

7. Aktuelle konsepter (alternativ)

Aktuelle konsepter vil si ulike alternativer for hvordan løse definert behov. Et viktig ledd i konseptanalysen er mulighetsstudie. Det legges opp til en bred tilnærming, men understreker behovet for å gjøre en grovsiling gjennom mulighetsstudiet av konseptene. Alle konseptene vil ikke være like aktuelle for en full konseptutvikling og alternativanalyse. Vi ser det som vesentlig at alle aktuelle konsept blir vurdert på nytt i KVU-en.

7.1 O-alternativet

0-alternativet/referansealternativet er dagens tilbud inkludert vedtatte planer. Gir en gradvis utvikling av dagens buss og jernbanetilbud i tråd med forventet befolkningsvekst med kun mindre investeringer. Konkret vurdering av hvilke planer som skal inkluderes legges til selve KVU-arbeidet.

Arbeidsgruppa anbefaler at en variant av 0-alternativet kan være å inkludere investeringer i kollektivfelt på vesentlige deler av dagens traséer, dvs. et såkalt 0+ alternativ. Sammenhengende kollektivfelt er derfor ikke anbefalt som et eget konsept.

7.2 Aktuelle konsepter:

Arbeidsgruppa har vurdert ulike konsept ut fra foreløpig formulerte målsettinger og kom frem til at vi vurderer fire konsepter som de mest aktuelle. Som påpekt over, ser vi det ikke som nødvendig at alle disse konseptene utredes fullt ut, men vi ønsker en ny vurdering av alle foreslåtte konsept. Trikk som konsept med utgangspunkt i forlengelse av trikkenettet i Oslo, ble vurdert som såpass uaktuelt av arbeidsgruppen at et slikt systemkonsept ikke anbefales behandlet videre.

1 Jernbane – utgangspunkt i dagens trasé med eventuelle nye avgreininger, eventuelt med omlegging av dagens trasé

2 Metro – utbygging/forlengelse av dagens trasé. Linje, mål-punkt, etapper og lengde kan variere.

3 Bybane/light railway – bane uavhengig av eksisterende nett for jernbane og metro, høystandard holdeplasser, egen trasé/kollektivgate med forutsigbar fremføring

4 Høystandard bussløsning – En tydelig og markert busstrassé med fast stoppmønster og høystandard holdeplasser. Kan f.eks være en såkalt BRT-løsning, superbuss eller liknende.

Arbeidsgruppen peker på at konseptene 1-4 ikke vil kunne stå alene, og at det i tillegg må analyseres hvordan konseptene på best mulig måte kan suppleres/kombineres med tanke på flatedekningen i det flerkjernede området.

8. Organisering

Akershus fylkeskommune og Oslo kommune er oppdragsgivere/bestillere for konseptvalgutredningen. Ruter har ansvaret for organisering og gjennomføring av konseptvalgutredningen. Det nedsettes en styringsgruppe som ledes av Ruter. Styringsgruppene bør bestå av representanter fra Lørenskog-, Oslo- og Skedsmo kommune, Statens vegvesen, Jernbaneverket. Det etableres rutiner for rapportering til oppdragsgiver. I tillegg bør det opprettes en referansegruppe hvor blant annet Rælingen og Nittedal kommune deltar.

Utarbeidelsen av KVVU-en deles opp i relevante delprosjekter knyttet til de ulike analysene som gjennomføres i henhold til KVVU-malen.

Det utarbeides en kommunikasjonsplan som skal sikre god informasjonsflyt og synergi mellom deltakerne i prosjektet og håndtere henvendelser fra media, organisasjoner, berørte aktører og privatpersoner.

Konkret organiseringsmodell utarbeides av prosjektleder. Det vil være nødvendig med en fast prosjektorganisering for å kunne sikre fremdriften av KVVU-en. Fra hver av representantene i styringsgruppen må det også avgis tilstrekkelig ressurser til en arbeidsgruppe. Det må kartlegges hvor mange av analysene deltakerne i prosjektet kan håndtere og hvor mange som bør bestilles av eksterne fagmiljøer/konsulenter. Behov for koordinering mot andre pågående utredninger og prosjekter bør også kartlegges i forbindelse med valg av organiseringsmodell.

8.1 Budsjett

Det er i avsatt ca. 15 millioner til organisering og gjennomføring av KVVU-en. Dette skal dekke utgifter knyttet til konsulent, prosjektleder og KS1.

9. Fremdriftsplan

Arbeidet med å utarbeide en konkret milepælsplan legges til prosjektleder i samråd med styringsgruppa. Ulike prosesser vil kunne pågå parallelt. Aktuelle milepæler/aktiviteter kan være:

- Bestilling/mandat fra oppdragsgiver
- Valg av konsulent
- Oppstartsseminar
- Kartlegging/oppsummering av tidligere utredninger
- Definere analysealternativer
- Markedsanalyser
- Siling av konsepter
- Tekniske analyser
- Kostnadsberegninger
- Økonomiske analyser
- Medvirkning
- KVVU-rapport
- KS1
- Oversendelse til politisk behandling

9.1 Tidsplan

Målsettingen er at KVVU-en skal være ferdig utarbeidet til mars 2015. Dette vil kreve en rask avklaring av prosjektmandatet fra oppdragsgiverne. Planlagt ferdigstilling av KVVU-en fordrer også tett oppfølging av styringsgruppa og at det avgis ressurser. Konkret fremdriftsplan utarbeides av prosjektleder i samråd med styringsgruppa etter at organiseringsmodellen er etablert. Som utgangspunkt for fremdriftsplanen står målet om ferdig regulering av traseen innen høsten 2017.

Referanseliste

- Melding om vedtak i fylkestinget, utredning og planlegging av Ahusbane. 11.10.2013.
- Baneløsninger på Nedre Romerike. Traséutredninger for T-bane og lokalbane. Mai 2010. Norconsult.
- Plansamarbeidet for Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Drøftingsdokument. Behandlet i politisk styringsgruppe.15.08.2013.
- KS1 Kollektivtrafikkbetjening av Fornebu. Utarbeidet for Byrådsavdeling for miljø og samferdsel 29. juni 2012. holte consulting.
- I riktig retning. Prosjekters mål og målstruktur. Concept temahefte nr. 5. Knut Samset
- Kollektivakse Lillestrøm – Kjeller, utredning av alternativer. Mulighetsstudie med konsekvensutredning. November 2013, Skedsmo kommune. Cowi.
- Prinsipper for linjenettet. Veileder for bruk i planlegging av trafikktilbudet. 25.01.2012. Ruterrapport 2011:17. Versjon 2.0.
- Trafikkplan nordøst. 09.04.2013. Ruterrapport 2012:13, versjon 1.0.
- K 2012. Ruters strategiske kollektivtrafikkplan 2012-2060. 30.06.2011. Ruterrapport 2011:10, versjon 2.0
- Samferdselsplan. Del II, Handlingsprogram 201-17. sak til fylkestinget 16. desember 2013. Akershus fylkeskommune.
- Oslopakke 3, Handlingsprogram 2014-2017. Forslag til Styringsgruppen for Oslopakke 3. 21. mai, 2013.
- Nordøstkorridoren: Status, utfordringer og aktuelle tiltak i Oslopakke 3. Utkast- rapport fra arbeidsgruppe Nordøstkorridoren pr 19. desember. SVV
- Hvordan henger rutene sammen? Innspill til rutevise utredninger for Oslo og Akershus. 15. mars 2011. SVV
- Transportkonsekvenser av ulike utbyggingsalternativer i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Sluttrapport. TØI rapport 1267/2013. Arvid Strand et al.
- Oppsummering av innspillene fra drøftingsfasen. Plansamarbeidet. 07.01.2014
- Nasjonal transportplan 2014-2023. Meld. St. 26 (2012-2013)
- Kollektivtransportstrategi – Statens vegvesen Region øst. Strategisk grunnlag for kollektivtransporttiltak i Oslo og Akershus. SVV
- Samferdselsanalyse. Skedsmo mot 2030. 04.03.2013. Skedsmo kommune.
- Mulighetsstudie – Superbuss i Trondheim. 04.12.2010. Asplan Viak for SVV.
- Sentrumsplan for trikk og buss. Sluttrapport utarbeidet av Rambøll for Ruter. 23.02.2012. Ruterrapport 2011:18. Versjon 2.0.
- Jernbaneverkets handlingsprogram. 13.02.2014.
- Grunnlag for langsiktige prioriteringer Oslopakke 3, Oslopakke 3-seretariatet 21. desember 2011

Vedlegg

Synspunkter fra Lørenskog og Skedsmo kommune

Alternativ tolkning av vedtak

Lørenskog og Skedsmo kommune ønsker å understreke at vedtaket i Fylkesutvalget den 16.09.2013 og bestillingen gitt i brev fra Akershus fylkeskommune, datert 11.10.2013 om utredning og planlegging av A-husbane kan gi andre føringer for prosjektmandatet enn hva omforent forslag til prosjektplan legger opp til.

Dette vil særlig gjelde følgende kapitler

- 1 Innledning
- 1.1 Bestilling
- 6.2 Tematisk avgrensing
- 7.2 Aktuelle konsepter

1, Innledning

Arbeidet med prosjektmandatet har vært vanskeliggjort ved ulike tolkninger i arbeidsgruppen av bestillingen av oppdraget. Det kan derfor være ønskelig med en ny politisk avklaring av mandatet for konseptvalgutredningen.

Alternativ tekst (gjelder siste avsnitt):

Formålet med denne prosjektplanen er å avgrense KVVU-arbeidet gjennom en felles plattform utarbeidet av arbeidsgruppens deltakere. Dette arbeidet har vært vanskeliggjort pga. ulike tolkninger av bestillingen av oppdraget. Deltakerne i arbeidsgruppen har til tross for dette jobbet seg gjennom problemstillingene. Uenigheten går på hvor bred tilnærming KVVU'en skal ha. Vi har i prosjektplanen lansert to ulike sett av konsepter. Vi mener at denne uavklarte situasjonen bør legges frem for politisk behandling, men at forslaget til prosjektplan kan legges til grunn for bestilling av og mandat for KVVU-arbeidet.

1.1 Bestilling

Lørenskog og Skedsmo mener at det tydeligere må fremheves at det er alternative T-baneløsninger, som presentert i rapporten «Baneløsninger for Nedre Romerike» som skal være utgangspunkt for KVVU-arbeidet.

Alternativ tekst

1.1 Tolkning av bestillingen

I saksutredningen for behandling av ovennevnte sak (side 5), under avsnittet «Politiske føringer», vises det til møte mellom byrådsleder for byutvikling, fylkesordfører og ordfører i Lørenskog den 16.05.2012, der det var enighet om «å starte opp felles planlegging av forlengelse av T-banen fra Ellingsrudåsen til Ahus» og at «Bakgrunnen for møtet er begrunnet i Fylkestingets vedtak 23.09.2010 og avtalen om å prioritere tiltaket i Oslopakke 3.»

I avsnittet «Beskrivelse av oppgaven» forutsettes det at rapporten «Baneløsninger for Nedre Romerike» skal danne grunnlag for KVVU-en (side 6). Samtidig spesifiseres det at (side 7): «KVVU-en må vurdere ulike konsepter på tvers av kommune- og fylkesgrenser, og det anlegges et systemperspektiv for utredningene. Mulige T-banekonsepter må for eksempel ses i sammenheng med utviklingen 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 rollefordelingen mot tog, slik at det oppnås en mest mulig optimal utnyttelse av det samlede kollektivnettet i området.»

Dette tolkes som at bestillingen understreker at alternative T-baneløsninger, som presentert i rapporten «Baneløsninger for Nedre Romerike» skal være utgangspunkt for KVVU-arbeidet.

6.2 Tematisk avgrensning

Lørenskog og Skedsmo kommune tekst i dette avsnittet omfatter en presisering av tolkningen av vedtaket i fylkestinget om at arbeidet skal fokusere på de skinnegående alternativene.

Alternativ tekst (første avsnitt)

Tematisk avgrensning skal angi betingelser for valg av ulike former for driftsart/konsept som vurderes som relevant for KVVU-en. Det legges opp til en grundig vurdering av ulike kollektivkonsepter med T-bane som det sentrale element, evt. annet skinnegående transportmiddel.

7.2 Aktuelle konsepter

Lørenskog og Skedsmo kommune understreker at konseptvalg analysen skal fokusere på de skinnegående alternativene.

Alternativ tekst (gjelder alternativene 1-4)

- **Alternativ 1:** Jernbane – utgangspunkt i dagens trasé med eventuelle nye avgreininger, eventuelt med omlegging av dagens trasé
- **Alternativ 2:** T-bane fra Ellingsrudåsen, via Visperud og Lørenskog sentrum til Ahus
- **Alternativ 3:** Som alternativ 1, men videreført via Strømmen til Lillestrøm
- **Alternativ 4:** Som alternativ 2, med buss, super-buss eller bybane videre til Kjeller