

KVU OSLO- NAVET

Behandling av høringsuttalelser

Sluttbehandlet: 30. august 2016

Antall høringsuttalelser: 92

Behandlet av: Stab og styringsgruppe for KVU-en

Overleveres: Oppdragsgiverne for KVU-en:
Samferdselsdepartementet, Oslo kommune, Akershus
fylkeskommune



Ruter#



Innhold

| | |
|---|----|
| 1. Bakgrunn..... | 3 |
| 2. Generelle kommentarer til uttalelsene..... | 4 |
| 3. Sammendrag av uttalelsene med tiltakshavers kommentarer..... | 10 |
| 4. Oversikt høringsinstanser..... | 37 |

Bakgrunn

Konseptvalgutredning for økt kapasitet inn mot og gjennom Oslo (KVU Oslo-Navet) er gjennomført av Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter AS i fellesskap. Utredningen ble overlevert til oppdragsgiverne – Samferdselsdepartementet, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune – den 23. november 2015.

Oppdragsgiverne har bedt Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter AS forestå høringen. KVU-en ble sendt på offentlig høring 26. november 2015.

Formelt ble høringsinvitasjonen sendt fra Jernbaneverket. Den gikk direkte til cirka 150 instanser. De direkte mottakerne er statlige myndigheter, fylkeskommuner, kommuner, bydeler, interesseorganisasjoner, politiske partier, transportvirksomheter og andre virksomheter som kan ha interesse av eller bli berørt av konseptvalgutredningen. Mottakerne ble valgt med utgangspunkt i virksomhetene som ble invitert til KVU-ens verksteder i februar og juni 2014, samt interessenter som har meldt interesse underveis i prosjektet.

Utover direkte utsendelse, ble høringsbrevet offentliggjort på KVU-ens nettside (www.jernbaneverket.no/kvuoslonavet) og Facebook-side (www.facebook.com/kvuoslonavet) med en generell oppfordring om å avgi høringsuttalelse.

Det er KVU-ens stab og styringsgruppe som har tatt i mot og oppsummert høringssvarene.

Uttalelsene er sortert i følgende inndeling:

- A – fylkeskommuner
- B – kommuner
- C – bydeler i Oslo kommune
- D – etater i Oslo kommune
- E – fylkesmenn
- F – politiske samarbeidsorgan
- G – transportselskap o.l.
- H – interesseorganisasjoner
- I – lokale politiske partier

X – samling av uttalelser som ikke hører inn under øvrige kategorier; privatpersoner, barnehage, arkitektfirma, innbyggerinitiativ

Tiltakshavernes kommentarer er gitt i tre kategorier:

- 1) Høringsuttalelser som går igjen på tvers av inndelingen ovenfor er kommentert innledningsvis i kapittelet *Generelle kommentarer til uttalelsene*
- 2) Høringsuttalelser som går igjen innenfor samme inndeling er kommentert i innledningen for denne.
- 3) Høringsuttalelser som ikke er dekket i de generelle kommentarene og/eller innledningsvis i de forskjellige inndelingene eller der det må oppklares, utdypes eller henvises spesifikt, er kommentert direkte under uttalelsen.

Tiltakshavernes kommentarer til høringsuttalelsene er satt i kursiv.

Generelle kommentarer til uttalelsene

Det er i stor grad positiv tilslutning til den prinsipielle tenkingen «fra nav til nettverk». Dette innebærer at høringspartene ser behovet for en sterk satsing på kollektivsystemene som en nødvendig betingelse for å oppfylle nullvekstmålet. Denne satsingen må skje både ved å bygge ut kapasitet inn mot sentrum, og ved å utvikle et høyfrekvent nettverk som dekker store deler av det sentrale hovedstadsområdet. En stor andel av høringspartene støtter også tiltakene i anbefalt konsept med nye tunneler for jernbane, metro og S-bane.

Hovedfokus i KVVU-en har vært å utrede løsninger for hvordan kollektivtransporten i hovedstadsområdet bør utvikles for å møte behovet som følger av Stortingets mål om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing.

Det er et hovedinntrykk at flere av høringspartene oppfatter KVVU-en mer som en plan enn en utredning. Kommentarer i retning av å støtte enkeltelementer av konseptene, samt be om at endringer innarbeides i endelig versjon, viser dette.

En rekke av høringsuttalelsene inneholder også innspill knyttet til blant annet næringstransport, veisystem, trafikantbetaling, sykling og gåing på et mer detaljert nivå enn KVVU-ens overordnede behandling. Det er mange som er opptatt av dagens problemer og utfordringer, spesielt i Groruddalen. Hensynet til eksisterende virksomheter og beboere i berørte områder må veie tungt i videre utrednings- og planarbeid. Det legges til grunn at videre utredning av denne type transporttiltak også ivaretas gjennom andre prosesser, som Oslopakke 3, NTP og ulike regionale og kommunale planer.

Konseptutvikling og konseptvalg

Konseptutviklingsprosessen har bestått i å veie en rekke ulike mål og hensyn opp mot hverandre i et forsøk på å balansere ulike hensyn. KVVU-en har måttet ta mange valg og forutsetninger som må vurderes videre i konkretisering av løsninger, og for en trinnvis utvikling.

Oppgaven har vært å finne løsninger på kapasitetsutfordringene inn mot og gjennom Oslo i et langsiktig perspektiv. Det er her de store trafikkmengdene skal utvikles og det er her de mest omfattende tiltakene må gjennomføres.

Selve analyseområdet har bestått av hele hovedstadsområdet bestående av Oslo og Akershus, samt følgende 19 kommuner i randsonen: Moss, Rygge, Våler, Hobøl, Spydeberg, Askim, Trøgstad, Drammen, Ringerike, Hole, Lier, Røyken, Hurum, Nedre Eiker, Øvre Eiker, Lunner, Gran, Jevnaker og Sør-Odal.

Finansiering

Hvordan tiltakene skal finansieres er ikke gjennomgått i KVVU-en, men det er i hovedsak flere finansieringskilder.

Det viktigste er statlige bevilgninger over statsbudsjettet i samsvar med Nasjonal transportplan (NTP). Ny NTP forventes behandlet i Stortinget våren 2017, og det legges opp til at det nye jernbanedirektoratet inngår fireårige avtaler med jernbaneforetaket.

Bompengefinansiering (Oslopakke 3) og ordningen med statlig støtte gjennom bymiljøavtalene til fylkeskommunal infrastruktur vil også inngå som finansieringskilder for tiltakene. I tillegg kommer fylkeskommunale og kommunale bevilgninger.

Nettverk og knutepunkter

I KVVU-en foreslås etablering av flere nye knutepunkter og utvikling av eksisterende. Plasseringen er ikke et presist forslag, mer en beskrivelse av funksjon og lokalisering. Det gjenstår mye videre plan- og utredningsarbeid før stasjoner og knutepunkter i det fremtidige nettverket er fastlagt. Det vil være ulik grad av transformasjons- og utviklingspotensial rundt knutepunktene i nettverket. De fleste er allikevel foreslått plassert slik at de vil bidra til byutvikling.

Prinsippet om «fra nav til nettverk» innebærer å fordele trafikken mer finmasket og med minst mulig omvei. Struktureringen av kollektivsystemet vil for mange innebære omstigninger mellom ulike driftsarter, men ettersom det utvikles et høyfrekvent tilbud vil flere få et vesentlig mer attraktivt dør til dør kollektivtilbud enn tidligere. En naturlig konsekvens av dette er at de sterkt belastede knutepunktene i sentrum blir avlastet.

Det er et mål å avlaste sentrumsgatene for overflatetrafikk slik at gatearealet i større grad blir disponert til gåing, sykling og kollektivtrafikk. I dagens system er det fortsatt mye parallellkjøring mellom buss og bane, dette søkes minimert slik at rolledelingen er mest mulig optimal. En slik optimalisering må utvikles videre i senere planfaser.

Trikkens rolle

Enkelte høringsparter har reist spørsmål om trikkens rolle og hvorfor ikke buss i stedet for trikk.

Trikk eller buss er et spørsmål som til dels går ut over rammene for denne KVVU-en. Her tas det utgangspunkt i politiske vedtak og føringer knyttet til strategiplanbehandlinger, senest Oslo bystyes behandling av Trikkeprogrammet og den KVVU-en som lå til grunn for dette.

Vurderinger gjort i KVVU Oslo-Navet legger til grunn at man sikrer en mest mulig optimal rollefordeling og utnyttelse av de ulike transportmidlene. Disse vurderingene bygger på kvantitative beregninger av kapasitet på rullende materiell, av analyser av hvilket transporttilbud som kan gis i nettverket og faglige vurderinger knyttet til attraktivitet og rolle i bybildet.

Buss og trikk har ulik kapasitet og funksjonalitet, men denne ulikheten er ikke alltid veldig stor. Likevel er det slik at trikk/bybane er mer kapasitetssterkt og attraktivt enn buss og har ved en gitt trafikkmengde høyere frekvens og lavere kostnader enn metro.

Internasjonalt er det en sterk utbygging av trikk/bybaneløsninger i mellomstore og store byer. I arbeidet med konseptutviklingen er det utarbeidet en egen rapport om materiell, og KVVU-ens uavhengige internasjonale eksperter har bidratt med vurderinger av trikk i forhold til buss.

Det vil kunne være en vanskelig avveining mellom buss og trikk. Bussen vil likevel alltid ha sin fordel i fleksibilitet, mens trikken med sine bindinger virker strukturere for byutviklingen. Det kan argumenteres for at en superbuss på egen trase kan ha samme strukturere effekt, men samtidig er det regulerings- og kostnadmessige forhold knyttet til superbussløsninger som tilsier at en trikk kan passe bedre inn i en bystruktur. I silingsfasen er superbuss som et sentralt konsept for videreutvikling av transporttilbudet i Oslo vurdert og forkastet grunnet blant annet svært store arealkonsekvenser i sentrale områder.

I KVVU Oslo-Navet anbefales det at trikken er med på å danne et høyfrekvent nettverk med god flatedekning i indre by, og knytter sammen knutepunkter for tog, metro, trikk og buss til et sammenhengende nettverk. Samtidig gir trikk som bybane tilbud over noe lengre strekninger også utenfor indre by.

I silingsfasen ble det vurdert alternativer der deler av metrotilbudet ble erstattet med bybane, dels for å kunne benytte omdisponert gatenett i stedet for ny tunnelbygging, og dels for å kunne gi en høyere og dermed mer attraktiv frekvens med mindre enheter. Slike løsninger ble forkastet, blant annet fordi det ikke ble vurdert som realistisk å oppnå en tilstrekkelig omlagt gatebruk, og dermed god nok kapasitet og avviklingskvalitet. Samtidig mener tiltakshaverne at en slik omlegging fra metrotilbud på separat trase i tunnel til overflatetraffikk ikke gir en så god transportstandard som måloppnåelsen krever.

Hensikten med trikk på Ring 2 mellom Majorstuen og Bryn er at man skal styrke kollektivtrafikken med økt attraktivitet og kapasitet på Ring 2, til erstatning for dagens busslinjer, primært linje 20. Trikken kan potensielt lede mye trafikk på tvers av byen og dermed avlaste sentrum. I tillegg vil man med denne traseen få en jevnere retningsbalanse på de andre trikkelinjene som er et vesentlig poeng for rutemodell og dimensjonering av antall trikker. Analyser gjennomført for KVVU Oslo-Navet viser et godt potensial for denne trikketraseen.

Oslo kommune har startet arbeidet med detaljregulering av trikk på Ring 2, i denne omgang Majorstuen–Carl Berners plass, i samarbeid med blant andre Ruter og Sporveien Oslo. Utarbeiding av planprogram og konsekvensutredning vil starte opp høsten 2016. Reguleringsarbeidet, foreløpig delt i tre parseller, vil starte i begynnelsen av 2017. At en av oppdragsgiverne for KVVU-arbeidet setter i gang planarbeidet parallelt med KS1 og videre prosesser, samsvarer med anbefalingen i KVVU Oslo-Navet, og gjør at en vinner tid. Finansierings- og gjennomføringsvedtak må imidlertid avvente fullført prosess.

Metroløsning

Flere høringsparter har kommentert anbefalt trasé for ny metrotunnel og enkelte har stilt spørsmål ved valg av trasé og anbefalte stasjonsplasseringer.

Ny metrotunnel gjennom sentrum vil øke frekvensen på alle linjer. Metroen har en viktig fordelingsfunksjon i store deler av Oslo indre by, det vil si effektive omstigninger til trikk eller bybuss. Med en ny tunnel vil det også bli bygget nye stasjoner i sentrum som fører til flere reisemuligheter.

Det har vært gjennomført en rekke utredninger i forkant av KVVU Oslo-Navet. Ettersom det vil være komplisert og kostnadskrevenende å bygge i Oslo sentrum er

det i Teknisk-økonomisk plan gjort vurderinger av teknisk gjennomførbarhet som er mer detaljert enn det som er vanlig på KVVU-nivå. Dette er gjort for at man skal ha et godt grunnlag for å vurdere gjennomførbarheten og kostnadene knyttet til de ulike tiltakene.

I konseptutviklingen ble det utviklet tre hovedtraseer for ny metrotunnel, C1, C2 og C3. I både C1 og C2 betjener metrosystemet sentrum mens C3 går lenger nord i byen. Med alternativ C3 som går nord i byen, blir det mange omstigninger og en overbelastning av dagens sentrumstunnel. C3 kombinert med omstigning bussbane i forstedene gir for mange omstigninger til at løsningen anses som attraktiv for et stort antall reisende.

KVVU Oslo-Navet viser at alternativene som betjener sentrum vil være å foretrekke fordi Oslo sentrum også i fremtiden vil være reisemålet for en stor andel reisende, i tillegg til at det for mange som må krysse byen er kortest å reise gjennom sentrum. Både alternativ C1 og C2 betjener sentrum, men C1 er vurdert å bidra sterkest til nettutvikling og støtter best opp om sentrumsutviklingen. I tillegg vil man med alternativ C1 oppnå størst trafikk i metrosystemet samtidig som trafikantene vil fordele seg jevnt mellom ny og gammel sentrumstunnel. KVVU Oslo-Navet anbefaler derfor at man går videre med alternativ C1 i den videre planleggingen.

De skisserte traseene vil alle innebære betydelige inngrep i anleggsperioden. Det må gjennomføres mer detaljerte analyser for å minimere negative konsekvenser i anleggsfasen. Anleggsperioden vil også kunne påvirke driften av kollektivtrafikken. Det vil bli søkt etter løsninger som i størst mulig grad opprettholder kollektivtrafikken i byggeperiodene. I utredningsarbeidet er det også lagt vekt på gjennomførbarhet ut fra hensyn til geologiske forhold så vel som nytt regjeringskvartal. Ut fra samlet trafikantnytte er det riktig med relativt korte stasjonsavstander ved de mange målpunktene i sentrum.

Det er viktig å understreke at endelig valg av traseer, linjeføring, stasjonsplassering og tekniske løsninger vil måtte gjøres i senere planfaser. Flere høringsinstanser har gode innspill knyttet til valg av trasé og tema som må utredes nærmere. Dette er nyttige innspill som blir vurdert i videre prosesser.

Baneløsning på Nedre Romerike

Kommunene på Nedre Romerike og flere andre understreker viktigheten av en Ahusbane for metroen, og at denne også må forlenges til Kjeller via Lillestrøm.

Arbeidet med en ny KVVU om kollektivtransport for Nedre Romerike er et viktig arbeid som Ruter leder, og som også Jernbaneverket og Statens vegvesen deltar i. Denne KVVU-en skal fange opp det interne transportbehovet i bybåndet Lørenskog/Ahus–Lillestrøm–Kjeller og tilknytningen til det regionale transportnett, samt foreslå løsning for kollektivbetjening for å møte behovet.

Sykkeltiltak

Noen høringsparter mener sykkelløsninger har fått for liten plass i konseptbeskrivelsene, samt at sykkeltraseer og -parkering ikke er godt nok drøftet.

Oslo og Akershus' sykkelstrategier er lagt inn uten omfattende analyser av kostnader og effekter. KVVU-en forutsetter at en tung satsing og tilrettelegging for sykling vil bidra til å nå målet om en nullvekst i personbiltrafikken. Det er klart at gjennomføring er krevende og består av en rekke ulike tiltak og virkemidler, som må detaljeres i senere planfaser.

Godstransport

Flere høringsparter beskriver mulige, nye løsninger for godstransport på jernbane og/eller etterlyser bedre beskrivelser og andre løsninger for gods på jernbane enn det som er beskrevet i KVVU-en. Noen høringsparter etterlyser løsninger for godstransport på vei.

Godstransport er håndtert ved at det i de ulike konseptene er tatt høyde for fremtidig behov for kapasitet gjennom Oslo for godstransport på bane. I tekniske løsninger for stasjoner og strekninger er det forutsatt at godstransport trafikkerer lokaltogs-systemet innenfor Asker, Ski og Lillestrøm innenfor aktuell planhorisont. Resultater fra det pågående arbeidet med Jernbaneverkets godsstrategi kan medføre at disse forutsetningene må justeres.

For godstransport på vei er det ikke gjort spesielle analyser, men det forutsettes at effektene av anbefalt konsept gir bedret fremkommelighet på veinettet. Vare-distribusjon og varelevering er forhold det må planlegges detaljert for i senere planfaser.

Innfartsparkering

Mange høringsparter understreker viktigheten av innfartsparkering, og noen etterspør løsninger og beskrivelser av parkering ved knutepunktene.

Innfartsparkering blir en viktig del av transportsystemet, for både bil og sykkel. Det vil også i fremtiden være aktuelt med bildeling, elbiler osv. som på best måte kan supplere kollektivtilbudet. Akershus fylkeskommune har sammen med Ruter, Jernbaneverket og Statens vegvesen utarbeidet en samlet innfartsparkeringsstrategi, som bygger på strategiene Ruter og Jernbaneverket har utviklet. I strategien er hensynet til ulike arealbruksbehov tett ved stasjonen er veid opp mot parkeringsbehovet. Detaljering ved ulike knutepunkter og stasjoner må skje i senere planfaser.

Samordning av trafikktilbud og pris- og billettsystem

Flere høringsinstanser ber om en generelt bedre samordning av trafikktilbudet over Akershus' ytre grense, og spesielt at virkeområdet for Ruters takst- og billettsystem utvides.

Et sømløst pris- og billettsystem for et utvidet hovedstadsområde vil øke kollektivtrafikkens attraktivitet og bidra til måloppnåelsen, men de utviklingsforslagene som er tatt opp i KVVU-en, kan behandles uavhengig av dette. I dag er det delvis Ruter-priser i Røyken, Hurum, Moss, Trøgstad og Rømskog. Eventuell utvidelse av Ruters pris- og billettsystem til flere kommuner i Østfold og

Buskerud, og eventuelt også en felles samordning av trafikktilbudet, er et organisasjons- og finansieringsspørsmål som må avklares mellom de aktuelle fylkeskommunene. Utvikling av bedre samordningsløsninger på avgrensede områder er i gang.

Hovinbyen

Flere av høringsinstansene peker på behovet for godt samarbeid i videre plan- og utredningsprosesser for areal- og transportsystemet for Groruddalen. Spesielt de store utviklingsprosjektene i Hovinbyen krever avklaring av overordnet transportsystem.

Anbefalte tiltak i KVVU-en, som ny metrotunnel, utvikling av S-bane, nye trikkelinjer, omstrukturering av regionbusstilbudet og knutepunktutvikling vurderes å være avgjørende for å utvikle et attraktivt transportnettverk som grunnlag for ønsket arealutvikling i Hovinbyen. I tilknytning til Strategisk plan for Hovinbyen blir det derfor viktig å legge opp til gode prosesser som sikrer nødvendige avklaringer for blant annet utviklingen av Bryn til et regionalt hovedknutepunkt i øst for alle driftsarter og utvikling av traseer for tverrgående forbindelser for trikk og buss. Her er det, som både Plan- og bygningsetaten og Bymiljøetaten i Oslo kommune er inne på, utfordringer knyttet til knutepunktstruktur, utforming av tiltakene og valg av driftsart på ulike forbindelser.

Disse forholdene krever et godt samarbeid om videre planlegging og utredning slik at det over tid kan gjennomføres tiltak som både gir et attraktivt transportnettverk lokalt i Hovinbyen og som bygger opp under det anbefalte nettverket for hovedstadsområdet.

Videre arbeid forøvrig

Flere høringsinstanser understreker behovet for kontinuitet, og at planlegging og gjennomføring av store tunnelprosjekter gjennom Oslo er svært komplekse og krevende prosjekter som krever omfattende planlegging og samarbeid.

I KVVU-en er det beskrevet behov for videre samarbeid og planarbeid. Det er viktig at dette arbeidet kommer i gang så fort som mulig, og at regjeringen sammen med Oslo og Akershus etter ferdigstilt KS1-prosess kan ta beslutning om videre framdrift.

Ruter har fått i oppdrag av Oslo kommune å lede arbeidet med en felles plan- og gjennomføringsstrategi for ny metrotunnel og ny jernbanetunnel gjennom Oslo sentrum. Jernbaneverket og Statens vegvesen er invitert inn i dette arbeidet, som er en første fase i gjennomføring av tiltakene som anbefales i KVVU Oslo-Navet. Arbeidsgruppen kan få videre oppdrag knyttet til planarbeid og gjennomføring av andre tiltak når KVVU Oslo-Navet har gjennomgått KS1.

Sammendrag av uttalelsene med tiltakshavers kommentarer

Her gjengis korte oppsummeringer av uttalelsene som er mottatt, delt inn i kategorier og deretter listet opp i alfabetisk rekkefølge.

A – Fylkeskommuner

I denne kategorien oppsummeres uttalelsene fra fylkeskommunene i alfabetisk rekkefølge. Det er kommet inn uttalelser fra fire fylkeskommuner.

Fylkeskommunene peker på behovet for å se Oslo-Navet i sammenheng med byutvikling og transportbehov for hele Østlandsområdet. I KVVU-en er det lagt til grunn regional plan for Oslo og Akershus og for øvrig SSBs befolkningsprognoser for Østlandsområdet. KVVU-ens anbefalte konsept gir kapasitetsreserve og tar høyde for videre utvikling av togtilbudet på Østlandet uten å ta stilling til hvor tilbudet bør økes vesentlig utover det som beskrives i Jernbaneverkets Ruteplan 2027.

A1 Buskerud

Buskerud fylkeskommune mener KVVU-en er et godt grunnlag for å kunne fatte viktige beslutninger. Fylkeskommunen viser spesielt til kapasitetsutvidelse for jernbanen med ny tunnel fra Lysaker til Oslo sentrum og Bryn, og sammenhengen med et velfungerende oslonav og fylkets prosjekter med Ringeriksbanen og dobbeltspor til Kongsberg.

Fylkeskommunen ber om at det også vurderes en mulighet for å definere Spikkestadbanen som en lokalbane og dermed koble den opp mot Drammenbanen. Videre forutsettes at det blir lagt godt til rette for at bussruter fra Buskerud får god tilgjengelighet (prioritering) og kapasitet med gode omstignings- og snumuligheter.

Tiltakshavernes kommentar:

I KVVU-en konkluderes det ikke med noen entydig og endelig anbefaling for Spikkestadbanen eller de andre banestrekningene på det sentrale Østlandet utenom InterCity. I spesialanalysen «Ytterstrekninger – baner som ikke inngår i InterCity-utbyggingen» drøftes hvilket togtilbud disse strekningene kan få på et overordnet nivå. Eventuelle ruteforbedringer og tiltak på Spikkestadbanen må utredes nærmere.

A2 Hedmark

Hedmark fylkeskommune støtter hovedanbefalingene i KVVU Oslo-Navet og mener en utbygging er svært viktig for at både InterCity, lokal- og regiontrafikken på Østlandet skal kunne fungere tilfredsstillende. Perspektivet om en flerkjernet region, der befolknings- og næringsveksten kan fordeles bedre utover influensområdet, mener fylkeskommunen at mangler i KVVU-en.

Videre mener fylkeskommunen at en godsterminal i Kongsvingerområdet vil kunne avlaste Alnabru og at godstog fra Göteborg havn kan rutes over Grensebanen, Solørbanen og Rørosbanen/Dovrebanen.

Tiltakshavernes kommentar:

Når det gjelder ny godsterminal og nye godsruiter, vises det til det pågående arbeidet med Godsstrategien til Jernbaneverket, der framtidige terminalstrukturer inngår. Godsstrategien ferdigstilles i løpet av høsten 2016.

A3 Vestfold

Vestfold fylkeskommune trekker frem at KVVU-en først og fremst har betydning for Vestfold fordi den anbefaler økt jernbanekapasitet, noe som er viktig for at InterCity, lokal- og regiontogtrafikken på Østlandet skal fungere tilfredsstillende og for kapasitet og fleksibilitet for godstransport på bane i Vestfold.

Videre mener fylkeskommunen at utbyggingen i oslonavet må sees i sammenheng med utbygging av InterCity, og setter som en forutsetning at finansieringen av tiltakene i KVVU-en ikke går på bekostning med denne.

A4 Østfold

Østfold fylkeskommune tar KVVU Oslo-Navet til orientering og ber om at arbeidet med planlegging og utbygging av jernbanetunnel øst-vest forseres slik at det blir mulig å bedre tilbudet tidligere enn KVVU-en legger opp til. Videre ber fylkeskommunen om at bruk av to-etasjes tog vurderes som et kapasitetsøkende alternativ på Østfoldbanen.

Fylkeskommunen mener den økte kapasiteten gjennom oslonavet bør kunne bidra til flere gjennomgående togruter for eksempel nord-sør gjennom navet.

Tiltakshavernes kommentar:

Når arbeidet med planlegging og utbygging av ny jernbaneinfrastruktur kan starte opp avhenger av resultatet fra ekstern kvalitetssikring (KS1), samt politiske beslutninger og prioriteringer. I KVVU-en er det ikke grunnlag for å konkludere om to-etasjes tog er hensiktsmessig. Dette må i tilfelle utredes nærmere.

B – Kommuner

Det er kommet inn uttalelser fra 19 kommuner i hovedstadsområdet. Generelt er alle kommunene positive til KVVU-en og hovedideen om å gå fra nav til nettverk.

Mange innspill er viktige for neste fase når det skal utvikles konkrete planer og løsninger. Viktigst nå er å sikre et helhetlig perspektiv på kollektivtilbudet slik at flest mulig har et reelt alternativ til bilbruk i hele hovedstadsområdet.

Innspill som er like for flere kommuner

Flere kommuner påpeker viktigheten av innfartsparkering rundt knutepunktene og at det parallelt med satsingen i tiltaksområdet, må satses på tiltak utenfor KVVU-ens tiltaksområde, i tråd med Regional plan for areal og transport. Flere av kommunene mener det er en svakhet ved utredningen at det ikke er beskrevet konkrete infrastrukturtiltak utenfor Oslos kjerneområde.

Fremstillingen fokuserer i liten grad på lokal kollektivtransport rundt de regionale byene som er utpekt i regional plan, det ville ha blitt en for omfattende og detaljert oppgave. Anbefalt konsept muliggjør og legger til grunn en areal- og

transportutvikling i samsvar med regional plan, men det er ikke tatt stilling til prioritering av tiltak utenfor tiltaksområdet, det vises for øvrig til innledende kommentar under kategori A Fylkeskommuner.

Flere kommuner peker på nødvendigheten av at det parallelt med satsingen på oslonavet, satses på jernbanens grenbaner, i tråd utredningen «Østlandsstjerna – Trafikkgrunnlag for infrastrukturtiltak». Utredningen er utarbeidet av Civitas på oppdrag fra kommunene på Romerike og andre kommuner som berøres av grenbanene, og konkluderer blant annet med at det er potensielt større passasjergrunnlag på jernbanens grenbaner enn for InterCity, og at grenbanene derfor bør prioriteres først.

Tiltakshaverne tar henvisningen til «Østlandsstjerna» til orientering. Det gjøres oppmerksom på at den omtalte utredningen ikke er kvalitetssikret eller formelt behandlet av tiltakshaverne. Prioritering av InterCity versus jernbanens grenbaner er ikke utredet i KVVU-en. Det tas høyde for vesentlig bedre tilbud for hele Østlandsområdet samlet sett.

Betydningen av å realisere E18-prosjektet understrekes av kommunene Asker og Bærum.

E18 Vestkorridoren ble lagt til grunn som en del av referansealternativet i KVVU Oslo-Navet. Det er ikke tatt stilling til eller og en har ikke analysert de ulike delene av E18-prosjektet i denne KVVU-en. Behovet for ytterligere vurderinger og en helhetlig strategi for kollektiv- og trafikksystemet i området understrekes. For øvrig vises det til innholdet i Oslopakke 3.

Kommunene i Folloregionen påpeker at S-banen må forlenges til Ås, som er ny regionby i henhold til Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus.

I KVVU-en er en forlengelse av S-banen til Ås omtalt som en mulighet på lang sikt. Markedsgrunnlaget og kostnader må utredes nærmere. Ås får i Rutemodell 2027 et svært godt tilbud mot Oslo med halvtimesfrekvens i grunnrute, og muligheter for ytterligere to tog pr. time i rush. Det vil gi kvartersfrekvens i rushtiden.

B1 Asker

Asker kommune har kommet med en uttalelse oppsummert i åtte punkter. Kommunen anbefaler at nettverkprinsippet videreføres med konkrete tiltak også regionalt, understreker betydningen av å realisere E18, ber om at Oslofjorden som kollektivåre i større grad vektlegges og anbefaler at fremkommelighetstiltak for buss i Akershus innlemmes i KVVU-en.

Asker kommune beskriver nødvendige forbedringer av både buss- og lokaltogtilbudet, samt innfartsparkering og utvidelse av Ruters takst- og sonestruktur.

B2 Askim

Askim kommune har kommet med en uttalelse oppsummert i syv punkter. Kommunen forutsetter en rekke tiltak og forbedringer for Østfoldbanens Østre linje, herunder halvtimesavganger også utenfor rushtiden i god tid før 2030. Kommunen påpeker at reisende på Østre linje ikke bør måtte bytte tog på Ski for å få redusert

reisetid til og fra Oslo. Videre ber kommunen om gode parkeringsmuligheter for bil og sykkel nært kollektivknutepunktene, at Indre Østfold knyttes til Ruters takst- og billettsystem, at øst-vest tunnel for jernbane gjennomføres slik at Østre linjes tog kan gå direkte til Lysaker.

B3 Bærum

Bærum kommune understreker betydningen av E18-prosjektet og Fornebubanen, samt utvidelse av Kolsåsbanen som en viktig fremtidig utvidelse av metroen. Videre påpeker kommunen at de anbefalte jernbane- og metrotunnelene må gis prioritet og at staten må ta en større del av det finansielle ansvaret for de store kollektivprosjektene i oslonavet. Kommunen ber om raske avklaringer hva gjelder utvidelser på Lysaker og Sandvika stasjoner. Kommunen er i gang med mobilitetsplan og vil invitere samferdselsaktørene fra KVVU-en inn i arbeidet.

Tiltakshavernes kommentar:

Når det gjelder finansiering av kollektivprosjektene i oslonavet vises det til revidert Oslopakke 3, samt inneværende og kommende Nasjonal transportplan (NTP).

Tiltakshaverne merker seg at de skal inviteres inn i arbeidet med mobilitetsplan for Bærum kommune.

B4 Eidsberg

Kommunen understreker at togtilbudet skal være fullgodt også for dem som pendler fra Oslo og ut. Videre ber kommunen om tilstrekkelig antall innfartsparkeringer i randsonen fra Oslo og at Østfold knyttes til Ruters billettsystem.

Eidsberg har også kommentert spesifikke jernbanetiltak som ligger utenfor KVVU-ens behandling, og som rettes mot andre instanser i Jernbaneverket og Østfold fylkeskommune.

B5 Fet

Kommunen påpeker at det KVVU-en må følges opp med tiltak i regionale byer og tettsteder dersom transportutfordringene skal løses i fremtiden og at figuren som viser KVVU-ens tiltaksområde gjengir feil da den ikke beskriver tiltak i disse områdene.

Videre slutter kommunen seg til jernbane som en grunnleggende struktur for mobilitet i området og peker på utredningen «Østlandsstjerna». Fet kommune, med henvisning til «Østlandsstjerna» og begrunnet med passasjerpotensialet, mener det blir feil å prioritere utbygging av InterCity før jernbanens grenbaner, slik KVVU-en kan gi inntrykk av. Spesielt Kongsvingerbanen og potensialet til Svingen stasjon med større innfartsparkering blir trukket frem.

B6 Frogn

Kommunen ønsker S-banen forlenget til Ås og peker på at direkte ekspressbusser med høy frekvens er viktig for regionale byer uten sporforbindelse, herunder sammenhengende kollektivfelt og gode omstigninger (antall bytter).

Videre ber kommunen om at det lokale busstilbudet styrkes og at ny, miljøvennlig teknologi for økt kollektivtrafikk på fjorden inngår i konseptet. Frogn kommune

understreker viktigheten av KVVU-ens tunnelanbefalinger, samt at staten tar et større finansielt ansvar for de store investeringene.

B7 Gran

Kommunen trekker frem kortsiktige og langsiktige tiltak for bedret kapasitet på Gjøvikbanen. Videre understreker kommunen betydningen av Riksvei 4 for næringslivet i Vest-Oppland og behovet for en rekke tiltak på veien.

B8 Kongsvinger

Kommunen understreker nødvendigheten av parallell satsning på jernbanens grenbaner med referanse til utredningen «Østlandsstjerna», og trekker frem Kongsvingerbanen. Kommunen mener det er viktig at total reisetid med Kongsvingerbanen går ned, at det er viktig å legge til rette for effektive bytter og at regiontogene ikke nedprioriteres i Romeriksporten.

B9 Lørenskog

Kommunen trekker frem viktigheten av Ahusbanen til Lørenskog og videre forlenging til Lillestrøm, Lørenskog stasjon som prioritert stasjon og kollektivknutepunkt, god bussmating til jernbanestasjonene Lørenskog og Fjellhamar, direktetog Lørenskog–Oslo og direktebusser Lørenskog–Lillestrøm/Oslo i langt større grad enn i dag.

B10 Nes

Kommunen understreker at Kongsvingerbanen må prioriteres, og at InterCity må bygges innenfra og ut, noe som understøtter forslaget om å øke kapasiteten gjennom Oslo og på Oslo S først.

Videre ønsker kommunen en differensiering mellom region- og lokaltog mellom Oslo S og Årnes. Kommunen mener ny regiontogstasjon på Sandnes Øst, Kongsvingerbanen må legges til listen over videre utredningsoppgaver og presiserer at det trengs mer parkering, matebuss, gang- og sykkelveier både på Rånåsfoss og Auli, og samme punkter for knutepunkter langs ny E16 i planlagt trase.

Kommunen reagerer på kartsymbol benyttet i kart i KVVU-ens kortversjon, med angivelse av Kongsvinger som vesentlig mindre enn Ås, selv om innbyggertallet er nærmest tilsvarende.

Tiltakshavernes kommentar:

Kartet med betegnelser er kartet brukt i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, og således ikke KVVU Oslo-Navets betegnelser. KVVU-en har lagt den regionale planen til grunn i arbeidet. For Østlandet for øvrig er SSBs framskrivninger lagt til grunn.

B11 Nesodden

Kommunen anbefaler at sjøbasert transport innlemmes i nav til nettverk-tankegangen, samt at el-drevne hurtigbåter (bybane til sjøs) prioriteres høyere. Videre ber kommunen om en styrking av busstilbudet i Folloregionen, samt at S-banen forlenges til Ås.

B12 Oppegård

Kommunen presiserer at S-banen må forlenges til Ås. Videre forutsetter kommunen at en for godstransport finner en annen løsning enn Østfoldbanen på grunn av støyplager i boligområdene.

Det vises til kommentaren om godstransport i den generelle innledningen i dette dokumentet.

B13 Skedsmo

Kommunen påpeker mangler i KVVU-ens behandling av tiltaksområdet, herunder mangelfull beskrivelse av tiltak i og mellom regionbyene og et snevert syn på byutvikling regionalt.

Kommunen er positiv til etableringen av knutepunkt Bryn og S-bane, men påpeker at sistnevnte ikke må gå på bekostning av regiontogene inn mot Oslo.

Videre påpeker kommunen betydningen av en baneløsning fra Groruddalen til Kjeller via Lørenskog og Lillestrøm og at dette har betydning både for Oslo-trafikken men også for selvstendig byutvikling i området, og status og funksjon for regionbyene som byer for sitt omland. Kommunen mener at måten KVVU-en har håndtert kollektivløsning i dette bybåndet (lagt i Alt. o+) innebærer at Regional areal- og transportplan ikke er en del av grunnlaget for KVVU-en.

B14 Sør-Odal

Kommunen understreker at det parallelt med tiltakene i KVVU-en satses på tiltak utenfor tiltaksområdet og trekker blant annet frem Kongsvingerbanen, herunder at totalt reisetid for denne banen må gå ned. Kommunen understreker at det må legges til rette for effektive bytter og at regiontogene ikke nedprioriteres i Romeriksporten.

B15 Trøgstad

Kommunen er kritisk til at føringene for utviklingen av hele hovedstadsområdet skal forvaltes av noen få utvalgte, og mener fylkene rundt Oslofjorden burde vært med å bestille KVVU-en. Videre forventer kommunen at områdene i ytterkant vies økt fokus i det videre planarbeidet, herunder behov for innfartsparkering.

Trøgstad kommune har også kommentert sammenhengen med andre, spesifikke jernbanetiltak, samt at fremtidig transportkapasitet bygges i ringer rundt hovedstaden – ikke bare inn mot. Trøgstad mener Ruter og Østfold Kollektivtransport burde fusjoneres og samordnes.

B16 Ullensaker

Kommunen understreker nødvendigheten av at det satses parallelt på tiltak utenfor tiltaksområdet for KVVU-en og viser til føringer i Regional plan for areal- og transport for Oslo og Akershus. Kommunen peker spesifikt på tiltak på jernbanens grenbaner ut fra Oslo og viser til det pågående utredningsarbeidet om grenbanene. Videre understreker kommunen at kollektivtransporttilbudet må økes både innad i kommunen og på tvers av kommunegrensen, herunder redusert total reisetid med Hovedbanen. Styrking av busstilbudet der det ikke er jernbanestasjoner i kommunen er viktig.

B17 Vestby

Kommunen ønsker at S-banen forlenges til Ås og at Oslotunnelen prioriteres, men uten at det går på bekostning av ny metrotunnel. Vestby kommune påpeker at nav til nettverk-prinsippet utvides til å støtte den flerkjernede utviklingen i hele Osloregionen.

B18 Våler i Solør

Kommunen understreker at en alternativ jernbanestrekning med stor kapasitet til gods vil være av stor betydning for total transportkapasitet i gjennom Oslo, med henvisning til elektrifisering av Røros- og Solørbanen. Sistnevnte vil ha stor betydning også for å øke beredskapen. Kommunen påpeker at RV3 og RV2 utgjør en tilsvarende mulighet på vei.

B19 Ås

Ås kommune har kommet med en uttalelse oppsummert i åtte punkter. Kommunen vil ha S-banen forlenget til Ås, ber om at det avsettes midler til å utvikle nødvendige knutepunktsfunksjoner, styrking av buss- og sykkeltraseer på tvers i kommunen og til/fra Oslo. Videre ber kommunen om hyppigere avganger på regiontogene, dersom S-banen ikke skulle bli forlenget til Ås.

Kommunen understreker at direkte busslinjer til Oslo fra andre deler av kommunen enn Ås sentrum vil være påkrevet i overskuelig fremtid og at det umiddelbart må etableres direktebusser mellom Ås stasjon og Oslo i rushtiden frem til Follobanen står ferdig.

C – Bydeler i Oslo kommune

Det er kommet inn uttalelser fra 13 bydeler. Anbefalt konsept støttes i stor grad. Det påpekes fra flere at kollektivsystemet for nedre del av Groruddalen må redusere lokal forurensing og bedre støysituasjonen. I tillegg fremheves viktigheten av koblingen mellom Groruddalen og Nedre Romerike.

Flere av bydelene ber om at planleggingen av ny metrotunnel Majorstuen–Bryn forseres slik at bygging og ferdigstilling kan finne sted tidligere enn skissert i KVU-ens fremdriftsplan.

Videre detaljering og effekter for lokalforurensing og støy blir viktige premisser i videre utredninger og planarbeid.

C1 Alna

Det pekes på behov for god kollektivdekning på tvers i Groruddalen og mellom Groruddalen og Lørenskog. Luftforurensing er et stort problem i nedre del av Groruddalen, og biltrafikk må reduseres. Det gis i stor grad tilslutning til anbefalt konsept.

C2 Bjerke

Bydelsutvalget i Bjerke bydel støtter det anbefalt konseptet, men fremhever at flere virkemidler må tas i for å påvirke reisemiddelfordelingen, blant annet ITS-løsninger.

C3 Frogner

Bydelsutvalget støtter forslaget til anbefalt konsept.

C4 Gamle Oslo

Bydelsutvalget støtter anbefalt konsept, og fremhever betydningen av å etablere Bryn som knutepunkt for å avlaste indre Oslo for trafikk. Det må på sikt vurderes tiltak som også reduserer biltrafikken. Bydelen etterlyser vurderinger av om sjøtransporten i større grad kan være et bidrag i kollektivsystemet.

C5 Grünerløkka

Bydel Grünerløkka er positiv til at KVVU-en er laget og at transportbehovet er blitt vurdert helhetlig. Bydelen er positiv til at KVVU-en konkluderer med at det anbefalte konseptet:

- bygger opp under foreslått arealutvikling i byen
- gjør det mulig å oppnå nullvekst i personbiltrafikken i Oslo og Akershus
- gir en bærekraftig transportløsning som kan utvikles i takt med befolkningsveksten
- muliggjør at all transportvekst tas med kollektivtransport, sykling og gåing
- gir trafikantene god mobilitet i arbeid og fritid i et langsiktig perspektiv

Bydelen ønsker at arbeidet med ny metrotunnel forseres. Bydelen ser stor gevinst i at det sentrale Grünerløkka knyttes til metronettet, og anbefaler derfor stasjoner på Fredensborg, Olaf Ryes plass og Sofienberg. Nybrua, beskrevet i alternativ C1 og C2 i konseptvalgutredningen, vurderes til å være en uheldig plassering.

C6 Nordre Aker

Bydelen støtter at et økt transportbehov i Oslo frem mot 2030 skal dekkes inn av et utvidet kollektivtilbud og mer sykling og gåing.

Kollektivprosjekter knyttet til Nordre Aker bydel bør prioriteres og være en del av øvrig planarbeid fremover.

Aktuelle tiltak som bør bearbeides videre er blant annet:

- Videreføring av trikken til Tonsenhagen, slik som tidligere planlagt
- En ny skinnegående forbindelse fra Sognsvannsbanen til Kjelsås bør vurderes i forbindelse med planlagt utbygging av Frysja-området.
- Grefsen/Storo-området utvikles som kollektivknutepunkt og bygging av nytt kryss på Storo og Nydalen inkluderes i dette.
- 37-bussen kan vurderes erstattet med trikk slik som foreslått for 20- og 21-bussen.

C7 Nordstrand

Bydelsutvalget støtter anbefalt konsept, og legger vekt på behovet for å forbedre kollektivløsninger på tvers i byen. Østfoldbanen som S-bane når Follobanen åpner, Manglerudtunnel for nytt veisystem og Bryndiagonal for godstog fra Østfoldbanen til Alnabru fremheves som viktige tiltak.

C8 St. Hanshaugen

Bydelsutvalget støtter anbefalingen. Bydelsutvalget fremhever Bislett som viktig kollektivknutepunkt.

C9 Stovner

Bydelsutvalget støtter anbefalt konsept, men trekker frem at også andre virkemidler må tas i bruk, som ITS. Bydelen er opptatt av bedre kollektivtilbud lokalt på tvers i Groruddalen og bedre kobling mot Nedre Romerike, som vil gi bedre mulighet for byvekst i bydelen.

C10 Søndre Nordstrand

Bydelsutvalget støtter anbefalt konsept, men påpeker at utredningen i liten grad løser utfordringene for Bjørndalområdet på kort sikt, og Gjersrud-Stensrud på lengre sikt.

C11 Ullern

Bydelen anbefaler at utredningen legges til grunn for videre utrednings- og planarbeid, med har noen merknader, hovedsakelig:

- Regiontogstopp på Skøyen må vurderes
- Bussterminal med stor kapasitet på Lysaker, minimalt på Skøyen
- Ny korridor for avlastning og utvikling av E-18 og forbedret kollektivknytninger
- Innfartsparkering i knutepunkter
- Ny jernbanetrasé Skøyen–Lysaker må i minst mulig grad berøre eksisterende bebyggelse

I KVVU Oslo-Navet legges det opp til et regionalt knutepunkt i vest på Lysaker og et nytt regionalt knutepunkt i øst på Bryn som strategisk viktige hovedknutepunkter, der reisende fra regionen og forstedene møter byens kollektivtilbud. Alle regiontog og lokaltog skal betjene disse knutepunktene. Skøyen stasjon blir en knutepunktstasjon betjent av lokaltog.

Regiontogstopp på Skøyen ville innebære behov for to nye spor og en ny plattform, i tillegg til eksisterende plattformer og spor, for å ivareta tilstrekkelig kapasitet på strekningen. Dette anses som vanskelig å gjennomføre grunnet store arealmessige inngrep i området med tett bebyggelse langs jernbane. Det er heller ikke ønskelig med så korte avstander mellom regionale knutepunkter som tilfellet er mellom Skøyen og Lysaker.

C12 Vestre Aker

Bydelsutvalget støtter anbefalt konsept.

C13 Østensjø

Bydelsutvalget støtter forslaget til anbefalt konsept, men mener sykkelløsninger har fått for liten plass i løsningsbeskrivelsene. Bydelen trekker frem Bryn som viktig knutepunkt, og problemene med støy og luftforurensning gjør det nødvendig med lang Manglerudtunnel.

D – Etater i Oslo kommune

Det er kommet inn uttalelser fra fem etater i Oslo kommune. De står som selvstendige, faglige merknader.

Tiltakshaverne merker seg at etatene i Oslo kommune stort sett er positive til utredningen og hovedgrepene som foreslås, noe som legger et godt grunnlag for arbeid og samarbeid med videre utredning og planlegging.

Når det gjelder knutepunktutvikling, vil tiltakshaverne presisere at det er svært viktig å arbeide videre med å avklare forholdet og rollene mellom ulike knutepunkter i kollektivsystemet. Spesielt gjelder dette nedre Groruddalen. Trasé og konsept for foreslått S-bane gir nye rammer for en samlet by- og transportutviklingsmessig vurdering av knutepunktstrukturen. Samtidig minnes det om at Bryn, i motsetning til Helsfyr, gir et fullverdig knutepunkt i øst for både tog, metro, trikk og buss. Tiltakshaverne mener KVVU-en har funnet en god løsning. En endelig overordnet plan bør utarbeides for å legge klare premisser for byutvikling og trasévalg.

D1 Byantikvaren

Byantikvaren støtter hovedgrepene i utredningen, men stiller spørsmål om beregningene har lagt inn ønsket om tettere og multifunksjonelle bydeler der reisebehovet er mindre og kan tas gående eller med sykkel. Transportutviklingen bør sees som et aktivt virkemiddel i en helhetlig regional byutviklingsstrategi.

Delrapporten om «Ikke prissatte konsekvenser: Kultur-, natur- og nærmiljø» gir en god beskrivelse av konsekvenser, og utfordringer for videre arbeid.

Fokus på avbøtende tiltak som kan minske konsekvensene må også stå sentralt i videre utredninger og prosjektering. Et av de tiltakene som bør være med videre er å legge sportraseene dypere.

Byantikvaren stiller spørsmål om traseer og stasjoner innenfor Ring 3 er optimale ut fra et areal- og knutepunktutvikling. Flere stasjoner har en tetthet og arealbruk som ikke er egnet til videre utvikling eller transformasjon.

Byantikvaren vil fraråde inngrep i bygningsmasse av høy verdi, løsninger må skjerme eldre murgårdsbebyggelse.

Det vil etter Byantikvarens vurdering ikke være akseptabelt å skade eller rive verken Domkirken eller Kirkeristen. For kirkens bruksverdi vil det også være vesentlig at tilstrekkelig overhøyde for støydemper og så videre sikres. Også flere av bygningene mellom stasjonen og Kirkeristen har nasjonal kulturminneverdi og er regulert til bevaring, og vi vil sterkt fraråde at disse rives.

Tiltakshavernes kommentar:

Tiltakshaverne er helt enig i de merknader som gis om varige endringer for vernede og verneverdig bebyggelse. Prinsippet om «fra nav til nettverk» vil resultere i en ny knutepunktstruktur. Det er ikke et absolutt krav til nye knutepunkter at det skal plasseres i et område med betydelig transformasjons- eller utbyggingspotensiale. Tankegangen i prinsippet om «fra nav til nettverk» er

at flest mulig kan få utført sine reisebehov uavhengig av bil. For å få en best mulig flatedekning med effektiv kollektivtransport vil knutepunkter i etablerte og modne deler av byen ha en viktig funksjon for dagens og morgensdagens beboere og aktuelle arbeidsplasser.

D2 Bymiljøetaten (BYM)

BYM innleder med at hovedrapporten virker nøye utarbeidet. Bymiljøetaten ser ingen konflikter med egne prosjekter slik rapporten fremstår nå.

BYM trekker frem følgende hovedmomenter:

- Vektleggingen av Bryn knutepunkt er ikke i samsvar med strategisk plan for Hovinbyen, som legger vekt på Helsfyr og Breivoll
- Sårbarhet og beredskap for Stortinget stasjonsområde der mye av infrastrukturen betjenes
- Løsninger for de reisende i anleggsperioder

Økt banetraffikk, nye banetraseer i dagen og/eller økt busstrafikk kan gi økt støybelastning for boliger i en del områder. Kostnader til tiltak både permanent, i anleggsfasen og omlegginger av trafikk i anleggsperioder bør være med i totalkostnaden.

BYM etterlyser en mer detaljert analyse som kan gi en optimal balanse mellom transportmidler. Det er også konflikter mellom kollektivtrafikk, særlig trikk og sykkel. Dette burde vært drøftet bedre.

Spesielt etablering av trikk på Ring 2 vil gi utfordringer for tilrettelegging for sykkel i samme trase ettersom det ikke finnes alternative gater som kan gi god sykkeløsninger langs Ring 2. BYM stiller også spørsmål og det blir gode tverrforbindelser i indre by og om trikkeløsningene i noen grad går på bekostning av tilrettelegging for sykkel.

BYM viser til KVVU Nedre Grünerløkka og at tiltak må samordnes. Det er også behov for videre arbeid for å studere trafikale løsninger i anleggsfasen. BYM går relativt detaljert gjennom løsninger for trikk i forhold til andre transportformer og stiller seg tvilende til om det er plass til trikk i begge retninger i Østensjøveien.

For øvrig flere kommentarer på anbefalte trikkeløsninger. Anbefaler trafikale modellberegninger for å se konsekvensene på foreslått nett.

Tiltakshavernes kommentar:

I KVVU-en legges det opp til en ambisiøs utvikling av trikkenettet. Mer detaljerte studier er nødvendig for å velge løsninger der både gatekapasitet, støyforhold, gatemiljø og forhold mellom kollektivtrafikk på overflaten og sykling/gåing må vurderes nærmere. I en slik vurdering inngår også en optimalisering av rolledelingen mellom trikk, buss og metro. Moderne trikkemateriell og nye traseer vil i stor grad ikke utgjøre noe stort støyproblem i forhold til dagens materiell og skinnegang.

D3 Eiendoms- og byfornyelsesetaten (EBY)

EBY peker på den betydelige veksten som kommer i Oslo og hvilke betydning transportinfrastrukturen har for å bidra til at byveksten kommer i områder som muliggjør ønsket reisemiddelfordeling.

EBY mener beslutninger om prioritering av overordnede infrastrukturinvesteringer må vurderes basert på hvilke byutviklingspotensial disse investeringene utløser og oppfordrer til at denne typen vurderinger gjøres som en oppfølging av KVVU-en, fortrinnsmessig som en del av KS1. I tillegg til ordinære finansieringskilder bør grunneierbidrag vurderes som en potensiell finansieringskilde.

D4 Plan- og bygningsetaten (PBE)

PBE berømmer hovedgrepet i KVVU-en og påpeker at det er veldig ambisiøst produkt som vil kreve store investeringer. PBE påpeker at det blir viktig å ha løsninger på mellomlang sikt før prosjektene i KVVU-en er realisert.

PBE støtter nettverkstankegangen i KVVU-en, som skal bedre reisemuligheter i hele byområdet. Etaten understreker behov for vesentlig økte investeringsrammer i årene fremover. De støtter det anbefalt konseptet, inkludert både S-bane løsningen og styrking av knutepunkter for mating. PBE fastholder sin vurdering av Breivoll som knutepunkt med stort utviklings potensiale og at det er behov for ny bussterminal over sporene på Oslo S. Etaten støtter tanken om Lysaker, Sinsen og Bryn som regionale knutepunkter. Etaten mener det er tidskritisk å komme i gang med videre planlegging. Derfor er det nødvendig med rask igangsettelse av planprosessene på prosjekter som nye trikketraser og en samordnet utbygging av metrotunnel, jernbanetunnel mot vest og S-bane.

Følgende utredninger bør inngå i videre arbeid:

- Kollektivtilgjengelighet i dalbunnen av Groruddalen
- Nye beregninger av transportbehovet i Hovinbyen
- Konkurransedyktig kollektivtilbud mellom Akershus vest og Oslo nord
- Bane til Ahus i henhold til kommuneplanen
- Bane til Gjersrud Stensrud
- Omlegging av Gjøvikbanen
- Buss-/trikketraser i Brobekkveien- Haraldrudveien- Ole Deviksvei
- Hvordan oppnå en tredjedel reduksjon i biltrafikken innen 2030?

PBE peker på at konseptet betyr omfattende anleggsarbeid i krevende og verneverdige bystrukturer, og at man vurderer ulike byggemetoder der det er muligheter for det for å finne metoder som gir minst mulig negative konsekvenser for byen. Det er viktig å opprettholde byfunksjonene i størst mulig grad i byggefasen.

Tiltakshavernes kommentar:

Tiltakshaverne er enig i at det er en stor utfordring å utvikle transportsystemet i takt og koordinert med byutviklingen frem mot realiseringen av anbefalt konsept. Det blir også viktig at statlige etater og kommunen samarbeider tett med omforente løsninger både på overordnet og detaljert nivå. Tiltakshaverne er enige i

at finansiering er en utfordring, og at dette blir en viktig del av videre plan- og utredningsarbeid.

Når det gjelder ny bussterminal ved sporene over Oslo S konkluderer KVU-en med at fremtidig kapasitetsbehov blir redusert når regionale bussruter mates til knutepunktene utenfor Oslo sentrum. Det tas i denne KVU-en ikke stilling til konkret plassering og utforming.

Et av kravene for KVU-en har vært at byens funksjonsdyktighet og transporttilbud ikke skal reduseres i urimelig grad i anleggsperioden. Dette vil også bli et viktig premiss for videre planlegging for anleggs- og byggefasen.

D5 Utdanningsetaten

Utdanningsetaten har merknader spesielt vedrørende situasjonen for Bjørnholt skole og fremtidig busstilbud i bydelen.

Tiltakshavernes kommentar:

KVU Oslo-Navet gir ikke konkrete anbefalinger knyttet til rutetilbud i ulike deler av regionen. På et overordnet nivå anbefaler KVU Oslo-Navet – og Ruters strategi M2016 – en rolledeling mellom de ulike transportmidlene. Metro skal sammen med jernbanen være ryggraden i regionens kollektivtrafikknett, mens bussens rutetilbud består av hovedlinjer i ikke banebetjente korridorer/områder og lokallinjer som gir supplerende flatedekning. Bussen har en viktig rolle med å tilby forbindelser på tvers av det skinnegående (ofte sentrumsrettede) rutetilbudet og dermed sørge for et mer finmasket rutenett i byen.

Et nytt eller utvidet banetilbud gir grunnlag for å legge om busslinjer slik at disse ikke kjører parallelt med banen, men heller gir lokale forbindelser med høy frekvens. Både bane og buss kan dermed ha høyere frekvens, som vil være et bedre tilbud til trafikantene selv om dette kan medføre at flere må bytte transportmiddel. Tilbudet blir bedre, men det forutsettes at frekvensen er høy og at det er lagt til rette for omstigning. Målet er at samlet reisetid skal gå ned.

Når det gjelder den konkrete saken om endret transporttilbud til/fra Bjørndal, har bystyret fattet vedtak som byrådet vil følge opp overfor Ruter, og det vises til utfallet av denne prosessen.

E – Fylkesmenn

I denne kategorien oppsummeres uttalelsene fra fylkesmennene i alfabetisk rekkefølge. Det er kommet inn uttalelser fra to fylkesmenn.

E1 Fylkesmannen i Buskerud

Fylkesmannen i Buskerud er positiv til arbeidet med KVU-en og anbefalt konsept. I uttalelsen kommenteres de viktigste grepene som berører kommunene i Buskerud, herunder nettverk og tilbudsutvikling, arealbruk, målrettet trafikantbetaling, godstrafikk på jernbane, innfartsparkering og gjennomføring.

Fylkesmannen i Buskerud savner en bedre vurdering av økt kollektivbytte sett opp mot konkurransefordeler for kollektivtransporten. Bytte/omstigning må ikke oppleves som en ulempe. Fylkesmannen påpeker behov for et helhetlig billettsystem

også på tvers av fylkesgrensene. Videre understrekes det at innfartsparkering kan tilpasses ønsket byutvikling, ikke nødvendigvis fortrenge den. Avslutningsvis understrekes behov for kontinuitet og koordinering i oppfølgingen av KVVU-arbeidet.

E2 Fylkesmannen i Oslo og Akershus

Fylkesmannen i Oslo og Akershus støtter opp om anbefalt konsept og mener arbeidet med å bygge opp et velfungerende kollektivsystem bør prioriteres og følges opp med bevilgninger som sikrer gjennomføring.

F – Politiske samarbeidsorgan

I denne kategorien oppsummeres uttalelsene fra samarbeidsorgan i alfabetisk rekkefølge. Det er kommet inn uttalelser fra fem politiske samarbeidsorgan.

F1 Follorådet

Follorådet slutter seg til det anbefalte konseptet i KVVU Oslo-Navet, mener en fremtidig S-bane må forlenges til Ås for å bygge opp om bo- og arbeidsregionen i området og mener det er viktig å prioritere kapasitetsøkning i Oslostunnelen.

Follorådet støtter målet om mer gods på bane, men forutsetter at en finner en annen løsning enn bruk av Østfoldbanen for å unngå støyplager i boligområdene hvor det fortettes i samsvar med Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Follorådet mener Oslofjorden må styrkes og videreutvikles som kollektivtransportåre.

Tiltakshavernes kommentar:

Godstrafikk på Østfoldbanen kan ved siden av påpekte støyproblemer gi utfordringer mht. ønsket frekvens og kapasitet for persontrafikk (S-bane) i fremtiden. Det vises for øvrig til avsnittet om godstransport i de generelle kommentarene til uttalelsene.

F2 Osloregionen

Osloregionen støtter hovedanbefalingene og mener det er viktig for hele Osloregionen at arbeidet følges opp med den anbefalte fremdriften. Statlig bidrag til ny metrotunnel må prioriteres i Nasjonal transportplan 2018–2029. Osloregionen understreker også viktigheten av at ny jernbanetunnel Oslo S–Lysaker holder anbefalt fremdrift, slik at mulighetene for et bedret transporttilbud på lokaltog-, regiontog- og InterCity kan realiseres.

F3 Samarbeidsrådet Nedre Romerike (SNR)

SNR mener at KVVU-arbeidet ikke legger regional areal- og transportplan til grunn i tilstrekkelig grad, slik at den blir for snever med tanke på riktig bilde av utfordringene i Stor-Oslo og på Nedre Romerike. SNR forutsetter at metroen på sikt forlenges fra Lørenskog (som lagt til grunn i KVVU-en) til Lillestrøm og Kjeller, påpeker at satsing på S-bane ikke må gå på bekostning av togtilbudet i delregionene og at anbefalt konsept også fordrer større tiltak på Gjøvikbanen, Kongsvingerbanen, Hovedbanen og i Romeriksporten.

Videre påpeker SNR at KVVU-en ikke har forslag til tiltak rundt knutepunktene, noe som er nødvendig fra Nedre Romerike til Lillestrøm, bybåndet og det prioriterte tettstedene.

F4 Stor-Oslo Nord

Stor Oslo-Nord synes utredningen er omfattende og systematisk og fremstår som grundig og gjennomarbeidet, men synes tiltak utenfor KVVU-ens kjerneområde (Ring 3) er utydelige.

Stor Oslo-Nord forutsetter at det gjøres en vurdering av RV4 og den delen som ny trasé for trikk til Tonsenhagen (i Alt. 0+) vil beslaglegge.

Stor Oslo-Nord stiller spørsmål ved at hele Gjøvikbanen er definert som ytterstrekning i og med banens sentrumsstasjoner på Grefsen, Nydalen og Kjelsås. Det forutsettes at dette endres, slik at lokaltogstrekningen defineres som innerstrekning. Det bør vurderes tilbud med S-bane på denne strekningen. Tiltakene i Brynsbakkenpakken må gjennomføres så tidlig som mulig.

Videre mener Stor Oslo-Nord at Nittedalsbanen må prioriteres og at banens betydning for gods og det at den frigjør areal mellom Alna og Grefsen må innarbeides i rapporten.

Tiltakshavernes kommentar:

De tre stasjonene Grefsen, Nydalen og Kjelsås betjener byområdet, og bør således defineres som innerstrekning. Kvaliteten på tilbudet vil først og fremst defineres av materielltype og frekvens. I KVVU-en er det lagt til grunn tre tog pr. time.

KVVU Oslo-Navet bygger ikke på at en ny Nittedalsbanen blir realisert. Om dette blir aktuelt i et langsiktig perspektiv vil det være kapasitet i anbefalt konsept til å håndtere ny regional trafikk i togsystemet.

F5 Østlandssamarbeidet

Østlandssamarbeidet ser KVVU Oslo-Navet i sammenheng med NTP 2018–2029 og vil avgi en nærmere vurdering i en samlet høringsuttalelse til dette dokumentet.

G – Transportvirksomhet og -selskap

I denne kategorien oppsummeres uttalelsene fra transportvirksomheter og -selskap i alfabetisk rekkefølge. Det er kommet inn uttalelser fra en transportvirksomhet og fire transportselskap.

G1 Avinor Oslo lufthavn

Avinor støtter anbefalingen i KVVU-en og understreker viktigheten av å sikre nødvendig tilbringerkapasitet til lufthavnen. Oslo Lufthavn har blant de høyeste kollektivandeler i verden for tilbringertransport til og fra lufthavnen. I referanseprognosen Avinor legger til grunn vil det i 2035 være 38 millioner passasjerer. Det er derfor viktig å sikre nødvendig jernbanekapasitet for fremtiden med ny jernbanetunnel.

G2 Flytoget AS

Flytoget støtter hovedgrepet i KVVU-en. Rapporten beskriver gode grep for å øke kapasiteten på jernbanen, med en tydeligere separering av lokaltrafikk og regional trafikk. Flytoget er svært skeptisk til å integrere flytogtilbudet inn i det ordinære rutetilbudet i Oslo og Akershus. En differensiert tilbringertjeneste som fokuserer på

de reisende med flys spesielle behov er avgjørende for å sikre høy kollektivandel for fremtidig tilbringer transport.

Flytoget har en ambisjon om å korte ned reisetiden mellom Oslo S og Gardermoen, og er dermed skeptiske til å etablere et nytt stoppested på Bryn for Flytoget. Med forventet vekst i antall flypassasjerer er det viktig for Flytoget at det dedikerte tilbudet til flypassasjerer styrkes betydelig fremover. Det er derfor viktig at planlegging, beslutning og gjennomføring av tiltak blir realisert så raskt som mulig.

Flytoget peker på at verkstedsinfrastruktur og stalling og hensettingskapasitet i for liten grad er belyst i KVVU-en. Utredningen som Jernbaneverket har gjort for hensetting på Østlandet må sees i sammenheng med behovene i Oslo-navet.

Tiltakshavernes kommentar:

Det er ikke noen konkret anbefaling om at flytogtilbudet i fremtiden skal integreres i det samlede rutetilbudet og inngå i den ordinære togtrafikken. Analysene i KVVU-en kan tyde på at dette har mindre effekt enn tidligere antatt. Når det gjelder Bryn, vil det være behov for mer detaljerte trafikkberegninger for å analysere hvilke avvisningseffekt økt reisetid vil ha, veid opp mot avlastning av Oslo S og bedre dekning av reisemål utenfor Oslo sentrum, og sett i sammenheng med valgt stoppmønster for Flytoget vest for Oslo sentrum.

G3 NSB AS

NSB-konsernet gir en samlet vurdering, i tillegg til utdypende kommentarer knyttet til NSB Persontog, Rom Eiendom AS, Nettbuss AS og CargoNet AS.

NSB-konsernet vurderer KVVU Oslo-Navet som et grundig og godt strukturert utredningsarbeid med gode løsningsforslag. NSB-konsernet støtter i all hovedsak opp om anbefalt løsningskonsept. De konkrete fysiske løsningene av transportsystemet, diagrammatisk vist på side 10–17 i Hovedrapporten, synes for NSB å være gode valg.

Etter NSBs oppfatning er likevel betydningen av infrastrukturen i hovedstadsområdet for nasjonal og interregional trafikk i liten grad gjenspeilet i effektmålene. Dermed synes også konseptvalgene i noen grad å gi løsninger der den nasjonale infrastrukturen innrettes mot å dekke helt lokale behov.

NSB Persontog:

En ekstra stasjon i Romeriksporten på Bryn må etter NSBs oppfatning vurderes enda grundigere med hensyn til samfunnsnytt, driftskonsekvenser/total kapasitet og konsekvenser i utbyggingsperioden før en endelig beslutning. NSB er bekymret over at vi kan få sammenhengende 10–15 års anleggstid. Konsekvensene for både passasjerer og operatører må utredes nærmere. Langvarig ustabil situasjon må utredes nærmere.

Konvertering av de korteste lokaltogstrekningene til S-bane synes å være en naturlig utvikling. Full effekt med hensyn til transporteffektivitet (som T-bane), vil etter NSBs oppfatning, i tillegg til de beskrevne tiltakene, også måtte innebære tilpasning av infrastrukturen til en plattformhøyde for trinnfri innstigning og flytting av stasjoner i krappe kurver samt gode omstigningsmuligheter.

ROM Eiendom:

ROM er opptatt av knutepunktene og en hierarkisering av disse er nyttig for videre fortetting og arealutvikling rundt knutepunktene. Dette er nødvendig for å nå de transportpolitiske målene, men de tror de samfunnsøkonomiske kost-nytteberegningene ikke godt nok fanger opp disse positive og bærekraftige bivirkningene av transportinvesteringene. Dette bør vektlegges tydeligere i de videre prioriteringsprosesser opp mot NTP og andre regionale og lokale budsjettvedtak.

ROM Eiendom er positive til de løsningene som er foreslått i KVV-en for Oslo S. Utvidelse av trakta på Oslo S med videreføring av spor 14 inn i trakta/tunnelen samt utvidelse fra 2 til 4 spor påvirker ROMs prosjekter direkte. For videre planprosess er det viktig å avklare lokalisering og utvikling av en eventuell ny bussterminal.

Nettbuss:

KVV-en konkluderer med på side 275 i Hovedrapporten:

«A. Knutepunkt vest etableres på Lysaker, med forbindelse mellom regiontog, S-bane, metro og buss

C. Knutepunkt sentrum bør styrkes med større publikumsarealer og bedre gangforbindelser mellom Jernbanetorget, Oslo S, Oslo Bussterminal og Bjørvika. Bussterminalen rendyrkes som en terminal for langrutebuss»

Nettbuss AS støtter begge disse anbefalingene. Vedrørende Lysaker er det viktig at det også tilrettelegges for at langrutebussene kan betjene Lysaker som i dag.

Vedrørende punkt C er det positivt at Oslo Bussterminal rendyrkes for langrutebuss, dog er det viktig som det står i anbefalingen at publikums- og gangforbindelser i mellom styrkes og at det i større grad oppleves som et helhetlig knutepunkt er svært viktig.

CargoNet:

Den beskrevne kapasitetstildelingen som sikrer to godstog pr. time og retning på alle hovedstrekninger utenom i persontogrush i 2030, er et godt utgangspunkt for videre utvikling av godstrafikken. To godstogruteleier hele døgnet i 2060 er også tilfredsstillende såfremt det gjelder i begge retninger samtidig og for alle aktuelle godstoglengder.

I et 2060-perspektiv må det søkes løsninger for å sikre tilstrekkelig godstoglengder mellom Nationaltheatret og Alnabru.

Tiltakshavernes kommentar:

KVV-en gir ikke svar på optimal gjennomføring, og konsekvenser for trafikk i anleggsperioder er en veldig viktig utfordring. Hvordan regionaltrafikken skal utvikles er usikker i et langsiktig perspektiv. Det vil være naturlig å arbeide videre med hvordan kapasiteten best kan utnyttes i en balanse mellom lokaltrafikk, regional trafikk og nasjonal/internasjonalt trafikk og godstrafikk.

G4 Oslo Vognselskap AS

Oslo Vognselskap fastslår at det er høye ambisjoner for håndteringen av veksten i persontrafikken i hovedstadsområdet. Det kan synes som om KVVU-en i for liten grad har tatt hensyn til nye teknologiske muligheter, spesielt for bussmateriell. Det etterlyses også mer fokus på de organisatoriske utfordringene som ligger i å gjennomføre anbefalt konsept. Med svært store investeringer er det viktig å ha et mest mulig riktig bilde av drifts- og vedlikeholdskostnadene. De anbefaler å se nærmere på estimatene for utvikling av trikketilbud, med basis i arbeidet til Ruter.

Vognselskapet har også innspill på kapasitetsberegningene for trikk, og at nærmere analyser viser at MX3000 ikke realistisk kan bygges om til førerløst tog av konstruksjonsmessige grunner.

G5 Sporveien Oslo AS

Det legges opp til utvikling av det sentrumsrettede tilbudet til et mer sammenhengende nettverk med gode tverrforbindelser. Dette er et overordnet grep som Sporveien gir sin tilslutning til.

Sporveien er kritisk til kapasitetsvurderingene. Ståplasser pr. kvm: de legger 3 personer til grunn, mens KVVU-en forutsetter 2. CBTC-anlegget: Sporveien forutsetter 40 tog pr. time, KVVU legger 28–32 tog pr. time til grunn.

Det må vurderes nærmere om en S-banetunnel og foreslått driftskonsept er hensiktsmessig innenfor den aktuelle planleggingshorisonten. For strekningen i den tettbygde byen mellom Økern og sentrum kunne man som alternativ se på en mulig nord-sør-gående helautomatisk metro som dekker de samme områdene i indre by, og som knyttes til jernbanens stasjoner i nettverket. I denne sammenheng er Sporveien skeptisk til behovet for å bygge opp Bislett som et viktig nytt knutepunkt mellom metro og jernbane.

Sporveien vil uttrykke anerkjennelse for det arbeidet som er utført i konseptvalgutredningen. Utredningen vil være et godt grunnlag for det videre planarbeidet. Sporveien støtter konseptet med å utnytte og forbedre dagens kollektivsystemer best mulig i en første fase. I det videre planarbeidet vil det være viktig å ivareta driften av eksisterende anlegg når byggeprosjektene skal gjennomføres.

Tiltakshavernes kommentar:

Tiltakshaverne vil vise til at kapasitet for stående i KVVU-en er lagt til grunn for en lengre rushperiode, slik at det ikke er reelt avvik i forhold til de 3 personer per kvm regnet per time som Ruter, Sporveien og andre nordiske hovedstadsselskap baserer seg på. Dimensjonerende antall tog per time gjennom fellestunnelene er basert på krav til tilfredsstillende punktlighet, inkludert rom for å kunne hente inn avvik. Dette betyr ikke at det ikke i kortere perioder kan være mulig å avvikle mer enn 32 tog per time.

Sporveiens idé om en nord-sør-metro er grovt vurdert, men ikke tatt inn i det samlede konseptet, da en nordbane som S-bane styrker jernbanens kapasitet og regional markedsbetjening samtidig som den gir bedre interne forbindelser i Oslo. En metroløsning ville heller ikke hatt den styrken det er å pendle gjennom sentrum.

H – Interesseorganisasjoner

I denne kategorien oppsummeres uttalelsene fra interesseorganisasjoner, velforeninger og pendlerforeninger i alfabetisk rekkefølge. Det er kommet inn uttalelser fra 23 interesseorganisasjoner.

H1 Aero Norge

Aero Norge setter utviklingen innen luftsport og luftfart inn i et historisk perspektiv, og mener flygning vil bli et av de mest miljøvennlige alternativene med ny teknologi, samt langt mer tilgjengelig, effektiv og rimelig enn andre transportløsninger i fremtiden. Aero Norge ber om at det tilrettelegges for gode infrastrukturløsninger i tilknytning til eksisterende flyplasser.

H2 Byggenæringens landsforening

Byggenæringens landsforening mener at videre planprosesser må igangsettes umiddelbart etter at konseptet er vedtatt, med effektiv gjennomføring og med finansieringsmodeller som sikrer at finansiering er tilgjengelig på riktig tidspunkt. Foreningen trekker frem at entreprenører bør involveres tidlig, at utbygging og videreutvikling av knutepunkt må samordnes med arealplanlegging, bolig-, nærings og øvrig byutvikling. Godt samspill og at alle aktører tar ansvar for helheten i tillegg til egne prosjekter understrekes, og det trekkes frem at det er mulig å gå i dialog med byggherrer og marked tidlig, for å fremme både innovasjon og verdiskapning.

H3 Ellingsrud velforening

Ellingsrud velforening mener KVVU Oslo-Navet er mangelfull og at Oslo øst og bybåndet fra Groruddalen mot Kjeller er mangelfullt behandlet. Dette gjelder særlig metroen, og det at KVVU-en ikke omtaler Ahusbanen/Romeriksbanen. Ellingsrud velforening mener KVVU-ens beskrivelse av hva som er akseptabel reisetid for metroen ikke holder mål, og peker på behovet for intern transport langs bybåndet. Velforeningen ber om at Ahusbanen/Romeriksbanen innlemmes i arbeidet med Oslopakke 3 og NTP uavhengig av KVVU Oslo-Navet.

H4 Forum for Ahusbanen/Romeriksbanen

Forum for Ahusbanen/Romeriksbanen mener KVVU Oslo-Navet er mangelfull og at Oslo øst og bybåndet fra Groruddalen mot Kjeller er mangelfullt behandlet. Dette gjelder særlig metroen, og det at KVVU-en ikke omtaler Ahusbanen/Romeriksbanen. Forumet mener KVVU-ens beskrivelse av hva som er akseptabel reisetid for metroen ikke holder mål, og peker på behovet for intern transport langs bybåndet. Forumet ber om at Ahusbanen/Romeriksbanen innlemmes i arbeidet med Oslopakke 3 og NTP uavhengig av KVVU Oslo-Navet.

H5 For Jernbane

For Jernbane (FJ) ønsker at langt mer av transportarbeidet (gods- og persontrafikk) skal skje med jernbane. Da er jernbanebygging rundt de største byene utilstrekkelig. Det kreves også moderne bane mellom landsdelene, i samspill med InterCity.

FJ har levert en 11-siders lang uttalelse, som er nokså detaljert hva angår tekniske forhold. I tillegg leverer foreningen skjematiske sporplaner og kart.

Hovedprinsippene er balanse i pendlingen mellom hovedkorridorene i sør, vest og nord, samt ny infrastruktur for fjerntog og InterCity som en vesentlig del av løsningen.

Hovedinnvendingen mot KVV Oslo-Navet er at den har et for smalt geografisk perspektiv, der lokale markeder på Bislett og Økern og små gangavstander i sentrum av Oslo prioriteres på bekostning av banens geometri, rekkevidde og funksjon som pendelsamband mellom regioner. Foreningen mener S-banetunnelen gjennom sentrum monner lite for pendeldrift mellom Østfold og Romerike. Videre mener den at trafikkstrømmer mot Gjøvik/Lillehammer, Trøndelag og Gardermoen/Hamar må inn i vurderingene. Det etterlyses også en skisse til raskere korridor fra Oslo mot Telemark, Vestfold og Sørlandet.

Tiltakshavernes kommentar:

Tiltakshaverne har, i samsvar med mandatet, søkt å gi kollektivtrafikkapasitet for de tunge, og helt dominerende trafikkstrømmene i hovedstadsområdet. Samtidig har en lagt til grunn de nasjonale premissene som er gitt for intercity-, fjerntog og godstrafikk på jernbane. På den annen side vil foreslått kapasitetsøkning for jernbaneinfrastrukturen gjennom Oslo også gi bedre rammer enn dagens for fremtidig ønsket økt satsing på andre jernbanetilbud enn de som er tatt opp i KVV-en ut fra dens mandat.

H6 Groruddalen miljøforum (GM)

Groruddalen miljøforum mener det er en betydelig svakhet at KVV-en ikke omtaler Ahusbanen/Romeriksbanen. Forumet understreker at kollektivtilbudet i den fremtidige Hovinbyen bør på plass raskt, men at det bør utarbeides en ny trikke-trase fra Bjerke mot Breivoll. Videre mener GM at tungtransportplanen for Groruddalen må realiseres og at det må bygges lokk over E6 i deler av dalen.

H7 Jernbanealliansen

Jernbanealliansen støtter utredningens hovedkonklusjoner, men savner større fokus på godstrafikken. Alliansen er bekymret for at godstrafikken ikke vil bli prioritert og at det forutsettes store separate investeringer som det er usikkert vil bli realisert. Jernbanealliansen trekker spesielt frem frekvensen som er anbefalt for S-bane på strekninger som også skal trafikkeres av godstog, at de ekstra investeringene i godstiltak ikke faller ut av listen over nødvendige tiltak og at tidligere analyser viser at det er dyrere for samfunnet å satse på veiutbygging fremfor kollektivtransport i byområdene.

Jernbanealliansen ber om at det vurderes en variant av den anbefalte S-banetunnelen sør–nord med slakere stigning som kan tillate godstrafikk.

Jernbanealliansen ønsker en nærmere begrunnelse sett opp mot ulempene for hvorfor den nye metrotunnelen ikke vil få stasjon i umiddelbar nærhet til Oslo S, noe de ikke finner omtalt i kap. 8.2.1. i hovedrapporten.

Det vises til det innledende kapittelet med generelle kommentarer om godstransport og valg av metroløsning i dette dokumentet.

H8 Jernbaneforum Kongsvingerbanen

Jernbaneforum Kongsvingerbanen understreker nødvendigheten av parallell satsning på jernbanens grenbaner med referanse til utredningen «Østlandsstjerna» (se generell innledning i kapittel B – kommuner), og trekker spesielt frem Kongsvingerbanen. Forumet mener det er viktig at total reisetid med

Kongsvingerbanen går ned, at det er viktig å legge til rette for effektive bytter og at regiontogene ikke nedprioriteres i Romeriksporten. I forbindelse med KVVU-ens drøfting av aktuelle forlengelser av S-banen fra Lillestrøm til Sørumsand, advarer forumet mot å velge et konsept som hindrer at det i fremtiden kan kjøres regiontog Sørumsand–Lillestrøm og videre gjennom Romeriksporten.

H9 LO i Oslo

LO i Oslo mener det er en svakhet ved utredningen at den ikke omtaler Ahusbanen/Romeriksbanen. LO i Oslo ber om at Ahusbanen/Romeriksbanen tas med i det videre arbeidet med KVVU Oslo-Navet. En slik baneløsning vil være viktig for å redusere veitrafikken i Groruddalen, særlig kombinert med innfartsparkering og kø-prising.

H10 Landsorganisasjonen i Norge (LO)

LO støtter anbefalt konsept og legger til grunn at det er basert på gode, faglige vurderinger. Samtidig pekes det på at sykling og gåing kan være utfordrende enkelte steder i Oslo og at matebusser fra boligområder inn mot knutepunkter bør vurderes som alternativ. Det understrekes at pendler/innfartsparkering vil være viktige tiltak, spesielt på lengre reiser. Videre mener LO at arbeidsreiser utenfor «normalarbeidsdagen» og til destinasjoner der tilgjengelighet og frekvens er begrenset i større grad må tas med i vurderingene av reisevaner.

LO ber om at det tas særskilt hensyn til varetransporten når det kommer til trikketraseer og rene kollektivgater, at varetransporten ikke underlegges samme restriksjoner som privatbilismen og at restriksjoner for privatbilismen ikke iverksettes før kollektive alternativer er på plass.

H11 Norges Automobil-Forbund (NAF)

NAF har god mobilitet som hovedfokus og støtter arealbruk og prinsipper som ligger til grunn i KVVU-en. Forbundet presiserer viktigheten av helhetlig arealpolitikk i Oslo og i kommunene rundt på tvers av kommunegrensene. Hva angår innfartsparkering, pekes det på NAFs høringsuttalelse til strategien for Oslo og Akershus.

NAF er bekymret for antall bytter for de kollektivreisende og ber om at det legges opp til færrest mulig. Det ønskes grundige finansieringsavveininger mellom trikk- og bussløsninger. Videre bes det om at det skilles mellom intern trafikk i kommunene og gjennomgangstrafikk hva angår nullvekstmålet, at det utvikles en metode for å skille mellom nærings- og persontransport for mest mulig presis virkemiddelbruk mot privatbilisme, at det må stilles klare krav til kjøretøyteknologi og at det bør være de arbeidsreisende som er hovedfokus for måloppnåelse i KVVU-en.

NAF ber om at det inngås forpliktende avtaler om rekkefølge og gjennomføring og er bekymret for om tiltakene i anbefalingen lar seg finansiere med dagens finansieringsløsninger.

H12 Natur og ungdom

Natur og ungdom ønsker en videre utredning på tiltak for reduisering av biltrafikken, mener det er kritisk at utbygging skjer i tråd med målene om nullvekst og så videre, og at et sømløst transportsystem innebærer en byutvikling som minsker behovet for å reise.

Natur og ungdom krever en satsing på kollektivnettverket utenfor bykjernen, miljøhensyn og -prioritering ved utbygging av jernbane, samt at fotgjengere og syklistene prioriteres i bybildet med mål om å redusere antall biler i byen.

H13 Naturvernforbundet Oslo og Akershus (NOA)

NOA etterlyser en mer ambisiøs plan for gjennomføring. NOA vil at ny metrotunnel ferdigstilles tidligere og ny jernbanetunnel igangsettes før KVVU-ens anbefalinger, slik at bruken av privatbil ikke bare stopper å øke men at også Oslos trafikk mål skal kunne innfris. Videre ønsker NOA mer fokus på restriktive tiltak for bil, samt at godstransport på bane sikres god kapasitet og gode konkurransevilkår.

H14 NHO Transport

NHO Transport støtter hovedgrepene i utredningen, men mener anbefalingen ligger på et urealistisk investeringsnivå og at kostnadseffektive alternativer må vurderes.

NHO Transport foreslår derfor høystandard buss/superbuss i egen trasé innenfor Ring 3 fremfor trikk/bane. Organisasjonen stiller spørsmål ved om investeringskostnadene for blant annet trikkeutbyggingene er riktig estimert.

Videre spør NHO Transport om trafikantenes eventuelle byttemotstand bør vurderes nærmere. God fremkommelighet til og fra, samt oppstillingsplasser og sikring av effektiv logistikk ved knutepunkter må ivaretas.

H15 Næringslivets hovedorganisasjon (NHO)

NHO merker seg at ambisjonene er høye, med høy samlet kostnadsramme. Hva angår godstransport påpekes at man også må regne med en betydelig vekst i godstransport på vei, selv om man tilrettelegger for overføring til bane. Effektmålene for næringstransport sidestilles. Videre påpeker NHO at klare prioriteringer blir sentralt og at høystandard bussløsninger kan være et kostnadseffektivt og fleksibelt alternativ til skinner, som det er nødvendig å analysere nærmere.

NHO støtter at det utredes et system for trafikantbetaling som kan fordele trafikkbelastningen bedre og påpeker at dette eventuelt bør innføres i etterkant av et forsterket kollektivtilbud. Tilstrekkelig medvirkning og samspill i videre organisering og styring i forbindelse med revidering av bymiljøavtalen understrekes, og det trekkes frem at det er mulig å gå i dialog med offentlige byggherrer og markedsaktører tidlig, for å fremme både innovasjon og verdiskapning.

H16 Norges Lastebileier-Forbund (NLF)

NLF mener mobiliteten for mennesker bør være god, at fremkommeligheten for næringstransporten blir vesentlig bedre enn i dag på veier og i gater i Oslo, særlig i rushtiden. Næringstransporten må prioriteres på linje med kollektivtransport, fremkommelighet og tilgjengelighet for varedistribusjon må ikke bli hindret, byens behov for varer og tjenester må dekkes på en effektiv og miljømessig god måte.

H17 OBOS

OBOS mener at satsingen på trikk som er foreslått i KVVU-en bør erstattes med S-bane eller metro under bakken, for å fjerne barrierer og å skape bedre bymiljø over bakken. Trikk på Ulven bør erstattes med S-bane/metro og det bør etableres S-bane/metro mellom Økern og Breivoll om Haraldrud/Ulven, samt S-banestasjon i Kværnerbyen/Vålerenga (mellom Bryn–Oslo S). Stensrud må få jernbanestasjon

heller enn metro og matebuss. Breivoll bør velges som hovedknutepunkt Øst, fremfor Bryn.

Videre mener OBOS at forutsigbarhet er viktig i utbyggingen, at staten må ta større ansvar også for investeringer i store metroprosjekter i Oslo. Innfartsparkering må løses på en arealeffektiv måte, miljøvennlig bil må få plass i byen og det lange alternativet for Manglerudtunnelen må få plass innen 2030.

H18 Opplysningsrådet for veitrafikken (OFV)

OFV mener nullvekstmålet for personbiltransport gir et for snevert utgangspunkt for å drøfte de trafikale utfordringene.

OFV frykter at gåing og sykling på korte reiser er overvurdert og ønsker at planmyndighetene i det videre arbeidet drøfter realismen i gå- og sykkelstrategien, hvordan kollektivsystemet skal håndtere ekstra trykk på dager med uegnet vær. Videre vil OFV ha en nærmere begrunnelse av hvorfor busstilbudet, som beskrives i KVVU-en som det største transportmiddelet i reiser og personkilometer, foreslås redusert.

OFV mener det bør satses på flere lav- og nullutslippsbiler på veiene, bygging av veier, innfartsparkering og en realistisk gå- og sykkelstrategi i tillegg til kollektivsatsingen.

Tiltakshavernes kommentar:

Det understrekes at busstilbudet i sum ikke foreslås redusert i KVVU-en. Der markedsgrunnlag og andre forutsetninger legger til rette for det, anbefales det at busslinjene endres til skinnebasert kollektivtilbud med høyere kapasitet. Bussens hovedoppgave blir å sikre flatedekning, gi gode tverrforbindelser og betjene mer spredtbygde områder i Oslo og Akershus. I KVVU-en er det gitt konkrete forslag til nye trikketraseer i kollektivsystemet innenfor Ring 3, mens omlegging til trikk/bybane som forstadsbaner/tilbringerlinjer i regionbyene er beskrevet overordnet og prinsipielt.

H19 Oslo Elveforum

Oslo Elveforum anmoder å bli trukket aktivt med i planprosessene, for å kunne ta høyde for den blågrønne (elve- og grøntområder) problematikken i forbindelse med kollektivutbygging i Oslo tidligst mulig. Oslo Elveforum lister opp en rekke potensielle konflikter mellom anbefalte tiltak i KVVU-en og blågrønn infrastruktur. Dette gjelder både for eventuell utbygging av jernbane, metro og trikk. Forumet minner om at Oslo kommunes mål er å gjenåpne flest mulig av Oslos lukkede bekke- og elvestrekninger.

Oslo Elveforum legger ved et forslag til en trasé for ny metrotunnel som kombinerer KVVU-ens trasé C1 og C3. Denne vil, i følge elveforumet, ha flere fordeler fremfor KVVU-ens anbefalte C1, blant annet mindre konsekvenser for den grønne tverraksen over Grünerløkka og viktige bygninger og anlegg vest for Olaf Ryes plass, samt bedre tverrforbindelse og flatedekning.

H20 Oslo Velforbund

Oslo Velforbund (tidligere Kontaktutvalget for Velforeninger i Oslo) savner bedre

kommunikasjon på tvers og mellom bydelene i ytre by og har en rekke forslag til tiltak for ytre by. Det etterlyses også flere matebusser til metro og tog.

Velforbundet stiller spørsmål ved frekvensprinsippene for ytre by, der dagens 7 minutter ser ut til å reduseres til 10 minutter frekvens.

Videre bemerker Velforbundet mer oppmerksomhet til sykkel- og gangveier, støyskjerming for godstransport på bane, trafikkstyring (ITS) for godstransport på vei gjennom sentrum, samt innfartsparkering og en rekke veiltak som bør på plass for å føre mer biltrafikk utenom byen og ikke gjennom den.

H21 Spikkestadbanen pendlerforening

Pendlerforenings hovedbudskap er at Spikkestadbanen må trafikkeres av et knutepunktstoppende regiontog snarest mulig og at dette må være på plass før en eventuell utbygging av E18. Foreningen bemerker at dagens situasjon, som beskrives i KVVU-en, beskriver en situasjon som for bosatte langs Spikkestadbanen er forverret etter innføringen av Ruteplan 2012 og hvilke konsekvenser dette har for effektene beskrevet i trafikkanalysen (kap.9 i Hovedrapporten). Foreningen beskriver en rekke ideer til hvordan man kan lage en kapasitetssterk kryssing i nærheten av Asker for å gjøre Spikkestadbanen knutepunktstoppende.

Videre beskriver foreningen mangel på rask transport fra knutepunkt i vest til Oslo nordvest og at man i KVVU-en kun har løsninger som går innom Majorstuen eller Nationaltheatret. Spikkestadbanens pendlerforening foreslår kollektivfelt langs Ring 3, i tråd med SVRØ «Kollektivtransportstrategi» (2011).

Spikkestad pendlerforening beskriver regularitetsproblemer på grunn av manglende krysningsskudd mellom Asker og Spikkestad, samt problemer med signalanlegg på Høvik stasjon. Foreningen anmoder flere krysningsskudd Asker–Spikkestad, samt mer direkte buss for toglinjer i avvikssituasjoner.

H22 Syklistenes landsforening i Oslo (SLF Oslo)

SLF Oslo mener KVVU-en er for lite ambisiøs når det gjelder reduksjon av biltrafikk og tilrettelegging for sykkel i byen. Foreningen mener det er utilstrekkelig å vise til sykkelplanen for Oslo, og understreker viktigheten av at sykkel må være med i utredning og planlegging helt fra begynnelsen.

SLF Oslo savner omtale av el-sykler, som utvider syklisters radius, og bysykler, som er en del av kollektivtilbudet, i KVVU-en. Videre vil SLF Oslo ha krav til sykkelparkering ved kollektivknutepunkt, samt tilrettelegging for å ta med sykkel om bord.

H23 Virke

Virke har kommet med en uttalelse på ni sider. Organisasjonen støtter noen elementer i utredningen, men først og fremst rettes kritikk mot alt fra forutsetninger og føringer for arbeid med KVVU-en, til gjennomføring og anbefalt konsept. Her gjengis en kort oppsummering av kritikken.

Virke mener at hovedprinsippet til KVVU-en – Fra nav til nettverk – er overforenklet med tanke på utfordringer i fremtidens kollektivsystem i hovedstadsområdet, at det ikke er åpenbart at nye tunneler for jernbane og metro bør plasseres sentrumsnært,

at KVVU-ens rolledeling mellom driftsartene ikke er god nok. Organisasjonen mener det omfattende materialet er lite transparent og vanskelig tilgjengelig.

Virke er kritisk til flere elementer i anbefalt konsept, herunder omstigning, innholdet i målrettet trafikantbetaling, stasjonsplassering (Bislett og Elisenberg) og behandling og løsning for veitrafikkens utfordringer.

Mest av alt er Virke kritisk til prosjektets vektlegging av skinnfaktor og de trikkebaserte løsningene til fordel for buss, som er mer fleksibel, lavere kostnader og har bedre avvikssikkerhet. Organisasjonen fraråder blant annet trikk på Ring 2 mellom Carl Berners plass og Majorstuen og ser heller at midlene brukes på rimeligere bussløsninger og metrosystemet.

Avslutningsvis ber Virke om at Samferdselsdepartementet retter et kritisk blikk på fagetatens forslag til kollektivløsninger i hovedstadsområdet i NTP, da dette er basert på KVVU-en, samt at det vurderes en mer ambisiøs gjennomføringstakt for ny tunnelkapasitet.

Tiltakshavernes kommentar:

Tiltakshaverne har respekt for at materiale er omfattende og kan være vanskelig å trenge inn i. Det er imidlertid et poeng at analysene og vurderingen er gjort i forhold til et helhetlig system – ikke hver for seg, som Virke synes å mene. Det er nettopp å se ulike konsepter for alle driftsartene sammen som har vært hovedpoenget.

Plassering av nye sentrumstunneler for både jernbane og metro er blant annet basert på markedsgrunnlag og samspill mellom kollektivsystemene, i tillegg til at systemenes sårbarhet og kapasitet i planlagte og uforutsette avvik er vektlagt.

Fremkommelighet og bruk av gatenettet er ikke analysert i detalj, og næringstransportene blir håndtert mer overordnet, som Virke også påpeker. Hovedbegrunnelsen for det er at næringstransporten ikke har eksplisitte mål for trafikkutviklingen. Vurderinger av varedistribusjon og næringstransport må håndteres i senere utrednings- og planfaser.

Virke oppfatter at KVVU-en favoriserer skinnegående transportmidler generelt og trikk spesielt fremfor buss. Det understrekes at trikk har en vesentlig fordel i forhold til buss; kapasitet pr. avgang, komfort og lesbarhet og fremkommelighet. Moderne trikk/bybane/light rail har et annet støynivå enn dagens trikkepark og blandes med øvrig bytrafikk, gående og syklende på utmerkede måter i europeiske byer.

Det vises for øvrig til generelle kommentarer til uttalelsene, innledningsvis i dette høringsdokumentet.

I – Lokale politiske partier

Det er kommet inn uttalelser fra to lokalpartier, henholdsvis Akershus og Oslo Senterparti. Da disse er tilnærmet likelydende, gjengis de samlet.

I1 Akershus og Oslo Senterparti

Både Akershus og Oslo Senterparti støtter hovedkonklusjonene i utredningen, men mener tempoet i utbyggingen bør økes og understreker behov for rask politisk avklaring på fremdriften.

Akershus og Oslo Senterparti trekker frem omlegging av Hovedbanen mellom Breivoll og Groruddalen, og støtter den skisserte løsningen med ny tunnel på Gjøvikbanen mellom Grorud og Nittedal. Det må sikres en linjeføring/avgreining for Ringeriksbanen som ikke spiser kapasitet på sporet mellom Sandvika og Asker.

Akershus og Oslo Senterparti trekker frem at bussen har en viktig rolle og ber om en egen busstrategi, der også bussterminalens rolle avklares. Fremtidig behov for å legge om regionbanene bør belyses nærmere i en egen KVVU.

Akershus Senterparti mener ny jernbanetunnel og dobbeltspor Oslo S–Lysaker må prioriteres, og gjennomføres raskere enn utredningen legger opp til og peker på at kapasiteten i eksisterende Oslotunnel allerede er sprengt.

X – Diverse

I denne kategorien er det samlet uttalelser som ikke hører naturlig inn under øvrige kategorier; privatpersoner, barnehage, arkitektfirma, innbyggerinitiativ.

Det er kommet inn uttalelse fra ett arkitektfirma, som uttaler seg om valg av trasé for Trikk på Ring 2. Det er kommet inn uttalelse fra to privatpersoner som foreslår konkrete tiltak.

Tiltakshavernes kommentar:

Tiltakshaverne understreker at KVVU-en er på et overordnet nivå og at detaljering, rutetilbud, endelig valg av traseer, linjeføring, stasjonsplassering m.m. vil måtte gjøres i senere planfaser. Innspillene tas med i det videre arbeidet.

Videre er det kommet inn uttalelser fra ett innbyggerinitiativ, en barnehage og ni privatpersoner, som alle dreier seg om kollektivtilbudet til Mortensrud, Bjørndal, Dal og Brenna i bydel Søndre Nordstrand i Oslo. Disse er behandlet samlet nedenfor og i den generelle innledningen til dette dokumentet.

X1 Derlick arkitekter

Arkitektfirmaet er forslagstiller for detaljregulering på tre eiendommer rett ved Aker sykehus og er generelt positive til anbefalt konsept. Den anbefalte trikketraseen Bryn–Økern–Sinsen vil gripe inn i både bebyggelse som gir nye boliger og uteområder i firmaets planforslag. I tillegg er det en stor høydeforskjell på deler av traseen, som vil medføre svært omfattende terrenginngrep. Firmaet ber om at traseen for trikk på Bryn–Økern–Sinsen tilpasses og hensyntar planområdet og ønsker en tett dialog i prosessen videre.

X2 Jan Ivar Pettersen

Pettersen har sendt inn et forslag til fremkommelighetstiltak og ruteforberedelser som kan realiseres før en eventuell trikk til Tonsenhagen bygges. Trikk til Tonsenhagen ligger inne som en del av KVV Oslo-Navets Nullalternativ+.

Innsender fremmer et forslag om at busser med startpunkt Sinsenkrysset kjører over krysset og ikke gjennom og at stoppestedene trekkes lenger unna krysset. Videre foreslås det nye start- og stoppunkt for busslinje 31 når den omtalte trikketraseen er på plass. Pettersen understreker at det er et behov for styrking av raske bussforbindelser langs Trondheimsveien ned til sentrum, dersom behovet for mer kapasitet på Vestlibanen ikke møtes med for eksempel kvartersruter direkte til sentrum.

X3 Kjetil Kjærnsmo

Kjærnsmo er først og fremst opptatt av en styrking av Spikkestadbanen. Innsender foreslår også å legge metroen i tunnel mellom Slemdal og Besserud for å redusere reisetid og å legge lokal- og regiontog spor ved samme plattform på de stasjonene som tillater dette, for lettere omstigning.

Innsender trekker også frem at autonome kjøretøyer som en vesentlig del av kollektivtrafikken burde vært drøftet inngående i KVV-en.

X4 Kollektivtilbudet til Mortensrud, Bjørndal, Dal og Brenna i bydel Søndre Nordstrand

Innbyggere i området og ansatte ved Trollskogen barnehage på Bjørndal har mobilisert seg og sendt inn til sammen 15 innspill angående kollektivtilbudet i området, og mangelen på direkteforbindelse til Oslo sentrum.

Innspillene tar blant annet for seg et innbyggerkrav om å gjenopprette ekspressbuss 71E Bjørndal–Tollboden, et ønske om et eget stopp på Follobanen og å forlenge metro fra Mortensrud.

Tiltakshavernes kommentar:

Når det gjelder den konkrete saken om endret transporttilbud til/fra Bjørndal, har bystyret fattet vedtak som byrådet vil følge opp overfor Ruter, og det vises til utfallet av denne prosessen.

For øvrig vises det til tiltakshavers kommentar til Utdanningsetaten i Oslo kommune.

Oversikt høringsinstanser

Alle høringsuttalelser er samlet i ett dokument og sendes Samferdselsdepartementet, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune sammen med dette oppsummerende dokumentet.

| Nr. | Avsender | Kategori |
|-----|------------------------|-----------------------|
| 1 | Buskerud fylkeskommune | A fylkeskommune |
| 2 | Hedmark fylkeskommune | A fylkeskommune |
| 3 | Vestfold fylkeskommune | A fylkeskommune |
| 4 | Østfold fylkeskommune | A fylkeskommune |
| 5 | Asker kommune | B kommune |
| 6 | Askim kommune | B kommune |
| 7 | Bærum kommune | B kommune |
| 8 | Eidsberg kommune | B kommune |
| 9 | Fet kommune | B kommune |
| 10 | Frogn kommune | B kommune |
| 11 | Gran kommune | B kommune |
| 12 | Kongsvinger kommune | B kommune |
| 13 | Lørenskog kommune | B kommune |
| 14 | Nes kommune, Akershus | B kommune |
| 15 | Nesodden kommune | B kommune |
| 16 | Oppegård kommune | B kommune |
| 17 | Skedsmo kommune | B kommune |
| 18 | Sør-Odal kommune | B kommune |
| 19 | Trøgstad kommune | B kommune |
| 20 | Ullensaker kommune | B kommune |
| 21 | Vestby kommune | B kommune |
| 22 | Våler kommune | B kommune |
| 23 | Ås kommune | B kommune |
| 24 | Bydel Alna | C bydel, Oslo kommune |

| Nr. | Avsender | Kategori |
|------------|---------------------------------|-----------------------|
| 25 | Bydel Bjerke | C bydel, Oslo kommune |
| 26 | Bydel Frogner | C bydel, Oslo kommune |
| 27 | Bydel Gamle Oslo | C bydel, Oslo kommune |
| 28 | Bydel Grünerløkka | C bydel, Oslo kommune |
| 29 | Bydel Nordre Aker | C bydel, Oslo kommune |
| 30 | Bydel Nordstrand | C Bydel, Oslo kommune |
| 31 | Bydel St. Hanshaugen | C bydel, Oslo kommune |
| 32 | Bydel Stovner | C bydel, Oslo kommune |
| 33 | Bydel Søndre Nordstrand | C bydel, Oslo kommune |
| 34 | Bydel Ullern | C bydel, Oslo kommune |
| 35 | Bydel Vestre Aker | C bydel, Oslo kommune |
| 36 | Bydel Østensjø | C bydel, Oslo kommune |
| 37 | Byantikvaren | D etat, Oslo kommune |
| 38 | Bymiljøetaten | D etat, Oslo kommune |
| 39 | Eiendoms- og byfornyelsesetaten | D etat, Oslo kommune |
| 40 | Plan- og bygningsetaten | D etat, Oslo kommune |
| 41 | Utdanningsetaten | D etat, Oslo kommune |
| 42 | Fylkesmannen Buskerud | E fylkesmannen |
| 43 | Fylkesmannen Oslo og Akershus | E fylkesmannen |
| 44 | Follorådet | F samarbeidsorgan |
| 45 | Osloregionen | F samarbeidsorgan |
| 46 | Stor-Oslo Nord | F samarbeidsorgan |
| 47 | Østlandssamarbeidet | F samarbeidsorgan |
| 48 | Samarbeidsrådet Nedre Romerike | F samarbeidsråd |
| 49 | Flytoget AS | G transportselskap |
| 50 | NSB AS | G transportselskap |
| 51 | Sporveien Oslo AS | G transportselskap |
| 52 | Avinor Oslo Lufthavn | G transportvirksomhet |

| Nr. | Avsender | Kategori |
|------------|-------------------------------------|--|
| 53 | Oslo vognselskap | G vognselskap |
| 54 | Aero Norge | H interesseorganisasjon |
| 55 | Byggenæringens landsforening | H interesseorganisasjon |
| 56 | For Jernbane | H interesseorganisasjon |
| 57 | Forum for Ahusbanen/Romeriksbanen | H interesseorganisasjon |
| 58 | Jernbanealliansen | H interesseorganisasjon |
| 59 | Jernbaneforum Kongsvingerbanen | H interesseorganisasjon |
| 60 | LO | H interesseorganisasjon |
| 61 | LO Oslo | H interesseorganisasjon |
| 62 | Natur og ungdom | H interesseorganisasjon |
| 63 | Naturvernforbundet Oslo og Akershus | H interesseorganisasjon |
| 64 | NHO | H interesseorganisasjon |
| 65 | NHO Transport | H interesseorganisasjon |
| 66 | Norges Automobil Forbund (NAF) | H interesseorganisasjon |
| 67 | Norges Lastebileier-Forbund | H interesseorganisasjon |
| 68 | OBOS | H interesseorganisasjon |
| 69 | Opplysningsrådet for veitrafikken | H interesseorganisasjon |
| 70 | Syklistenes landsforening i Oslo | H interesseorganisasjon |
| 71 | Virke | H interesseorganisasjon |
| 72 | Oslo Elveforum | H interesseorganisasjon |
| 73 | Groruddalen miljøforum | H interesseorganisasjon |
| 74 | Spikkestadbanelen pendlerforening | H pendlerforening |
| 75 | Oslo velforbund | H velforbund |
| 76 | Ellingsrud velforening | H velforening |
| 77 | Akershus Senterparti | I lokalt politisk parti |
| 78 | Oslo Senterparti | I lokalt politisk parti |
| 79 | Derlick Arkitekter | X arkitektfirma/forslagsstiller regulering |

| Nr. | Avsender | Kategori |
|------------|---|----------------------|
| 80 | Trollskogen barnehage | X barnehage |
| 81 | Innbyggerinitiativet "Gjeninnfør buss 71E mellom Bjørndal og Tollboden NÅ!" | X innbyggerinitiativ |
| 82 | Annie Xiuqin Chen og Kurt A Nielsen | X privatperson |
| 83 | Bedne Olesen | X privatperson |
| 84 | Inez Nesheim | X privatperson |
| 85 | Jan Ivar Pettersen | X privatperson |
| 86 | Kjetil Kjernsmo | X privatperson |
| 87 | Mariann E.K. Hagen | X privatperson |
| 88 | Marit Langsbakken | X privatperson |
| 89 | Najef Waqar | X privatperson |
| 90 | Ragnhild Skjold | X privatperson |
| 91 | Wenche Hellen Reichelt | X privatperson |
| 92* | Jens Hansen | X privatperson |

** Innspillet fra Hansen ble sendt to måneder etter at høringsfristen gikk ut, og er derfor ikke med i oppsummeringen eller merknadsbehandlingen. Innspillet inkluderes i det samlede dokumentet med høringsuttalelser.*