

Bussfremkommelighet inn mot knutepunkter i Akershus

Møte i arbeidsgruppa for Bybåndsamarbeidet 29/8 2019



Hva er utfordringene?

Hva kan være løsningene?

Hvilke prosjekter finnes allerede?

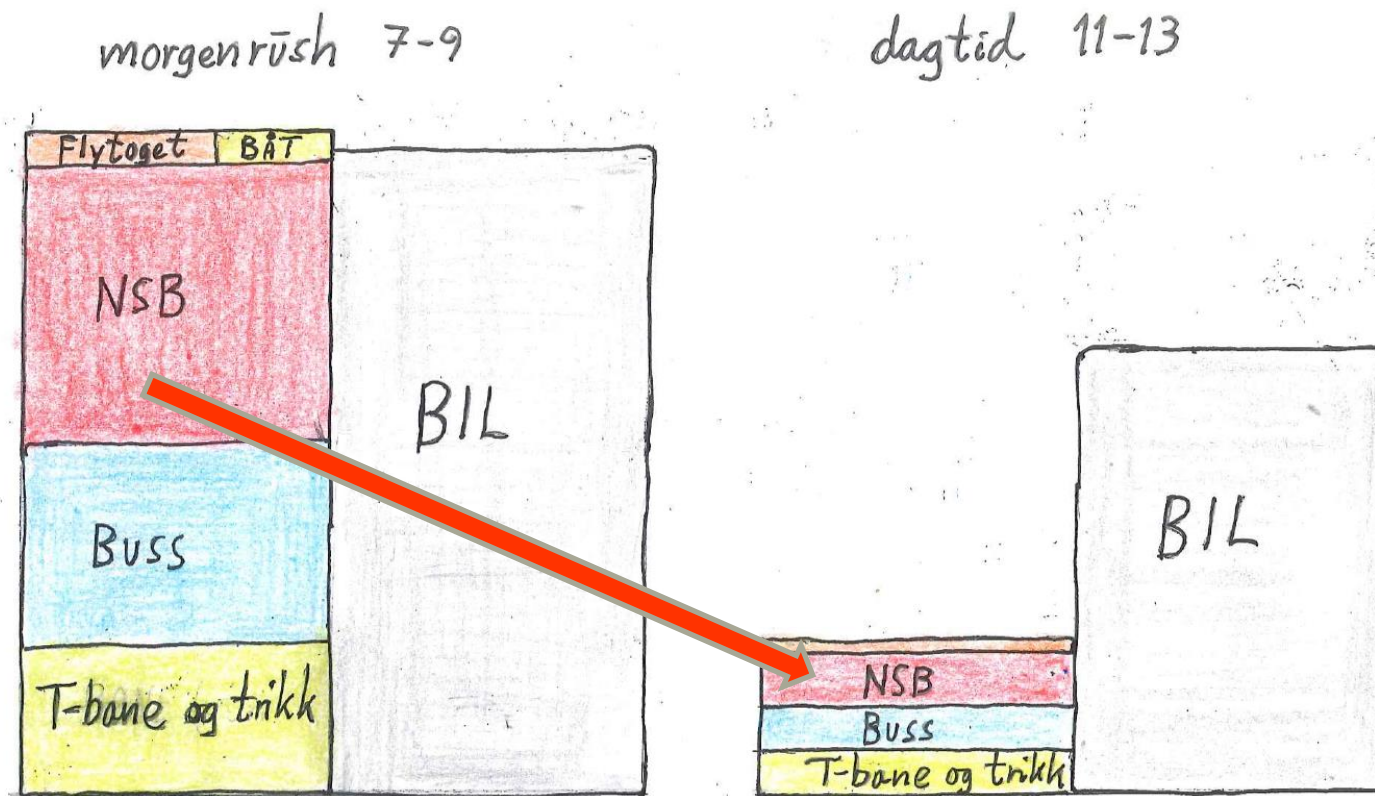
→ Prosjekt «Hvordan kan fortetting og bymessig utvikling forenes med god fremkommelighet for kollektiv...»

«Hva er fremkommelighetsutfordringene inn mot knutepunktene når de by-utvikles?»

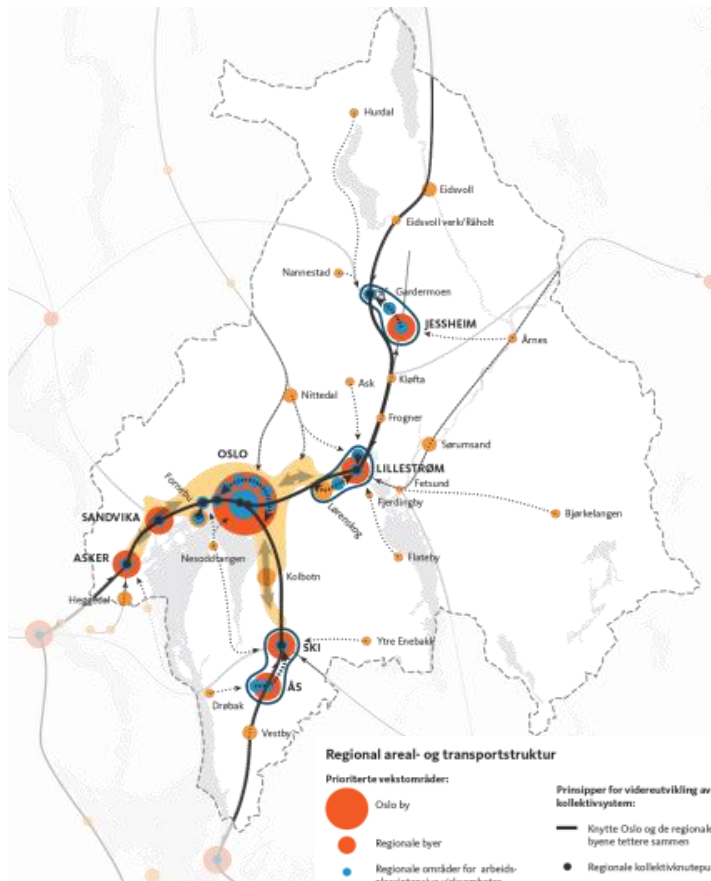
- **Vi mangler prioriterte gater for buss i byene, og har et tofelts veinett inn mot byene som er fullt av biler**
 - => buss i samme kø som bil
 - => kollektivfelt 100 millioner kr per kilometer
- **Mangler tiltak som demper biltrafikken**
 - => svært enkel tilgang på parkering
 - => bomringen har primært effekt i Oslo
- **Mange aktører, hvem har ansvar for fremkommelighet ?**
 - kommunen
 - fylkeskommunen
 - staten
 - Oslopakke 3-samarbeidet

Persontrafikk over bygrensa i vest

Retning Oslo (Bygrensetellingen 4. november 2014, bil = b.g.t. 2008)



Regional areal- og transportstruktur



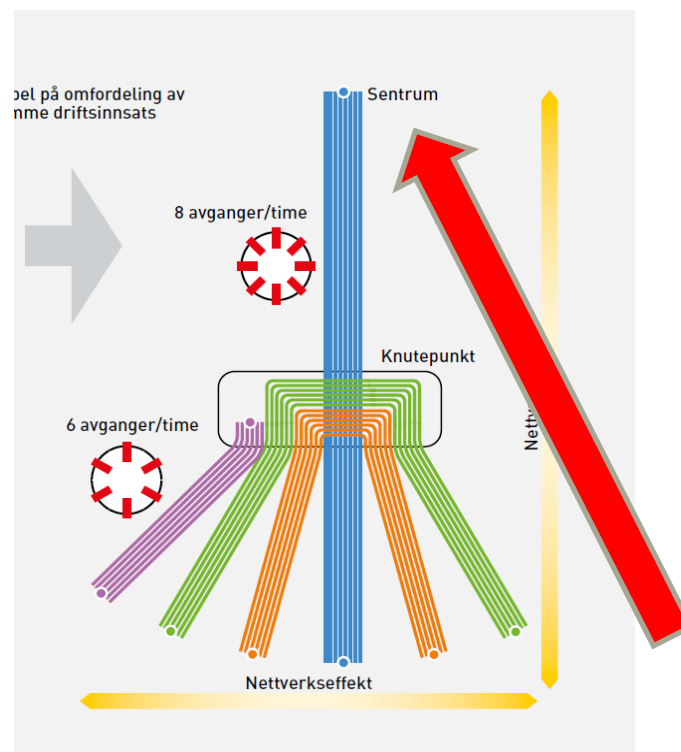
Regional areal- og transportstruktur

Prioriterte vekstområder:

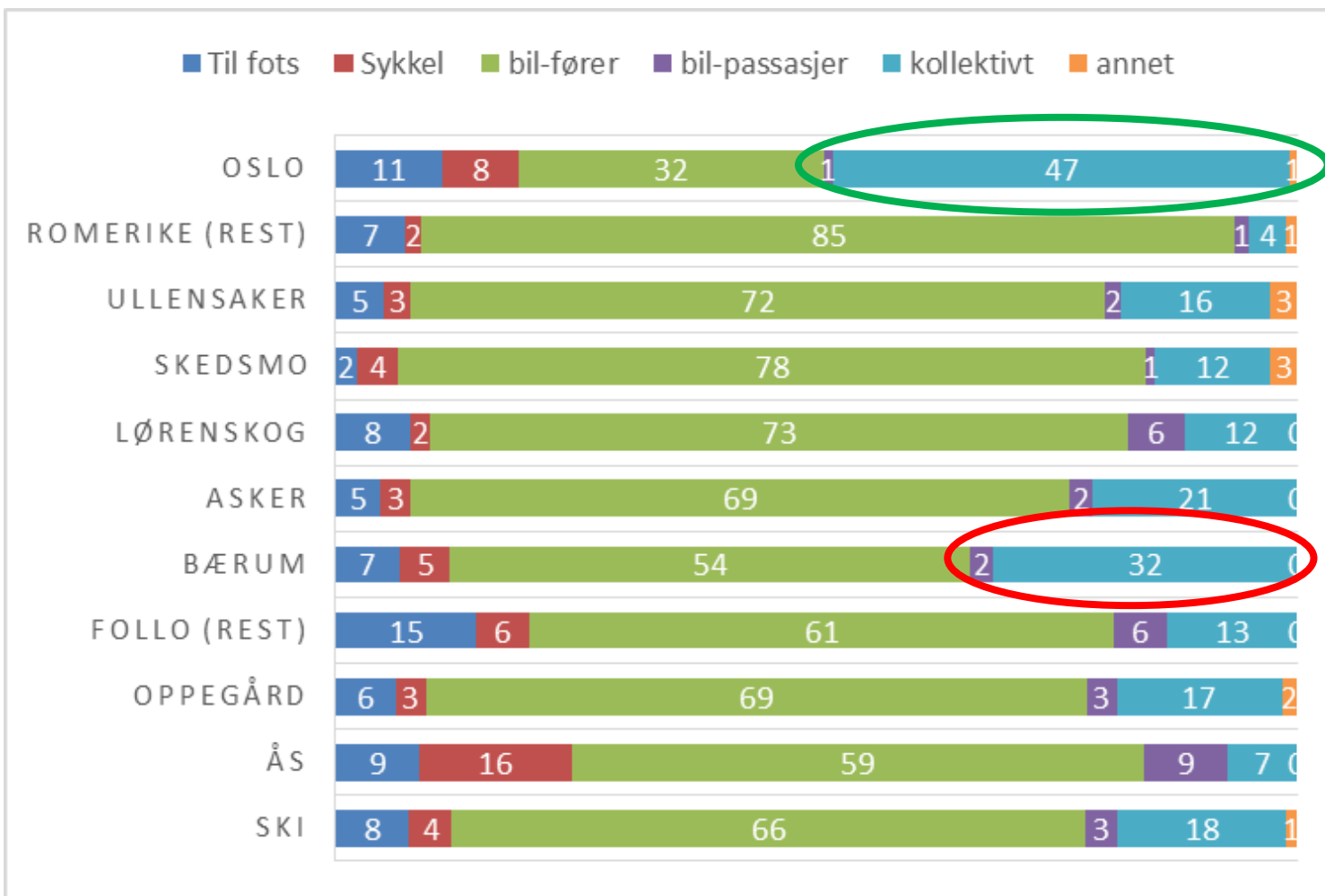
- Oslo by
- Regionale byer
- Regionale områder for arbeidsplassintensiv virksomheter
- Særlige innsatsområder for økt by- og næringsutvikling
- Bybåndet
- Prioriterte lokale byer og tettsteder. Størrelsen indikerer at noen steder prioriteres høyere

Prinsipper for videreutvikling av kollektivsystemet:

- Knytte Oslo og de regionale byene tettere sammen
- Regionale kollektivknutepunkt
- ⇌ Knytte regionale byer og arbeidsplasskonstruksjoner til regionale kollektivknutepunkt
- Knytte prioriterte lokale byer og tettsteder til regionale byer
- ⇌ Kollektivnettverk i bybåndet som gir mange reisemuligheter



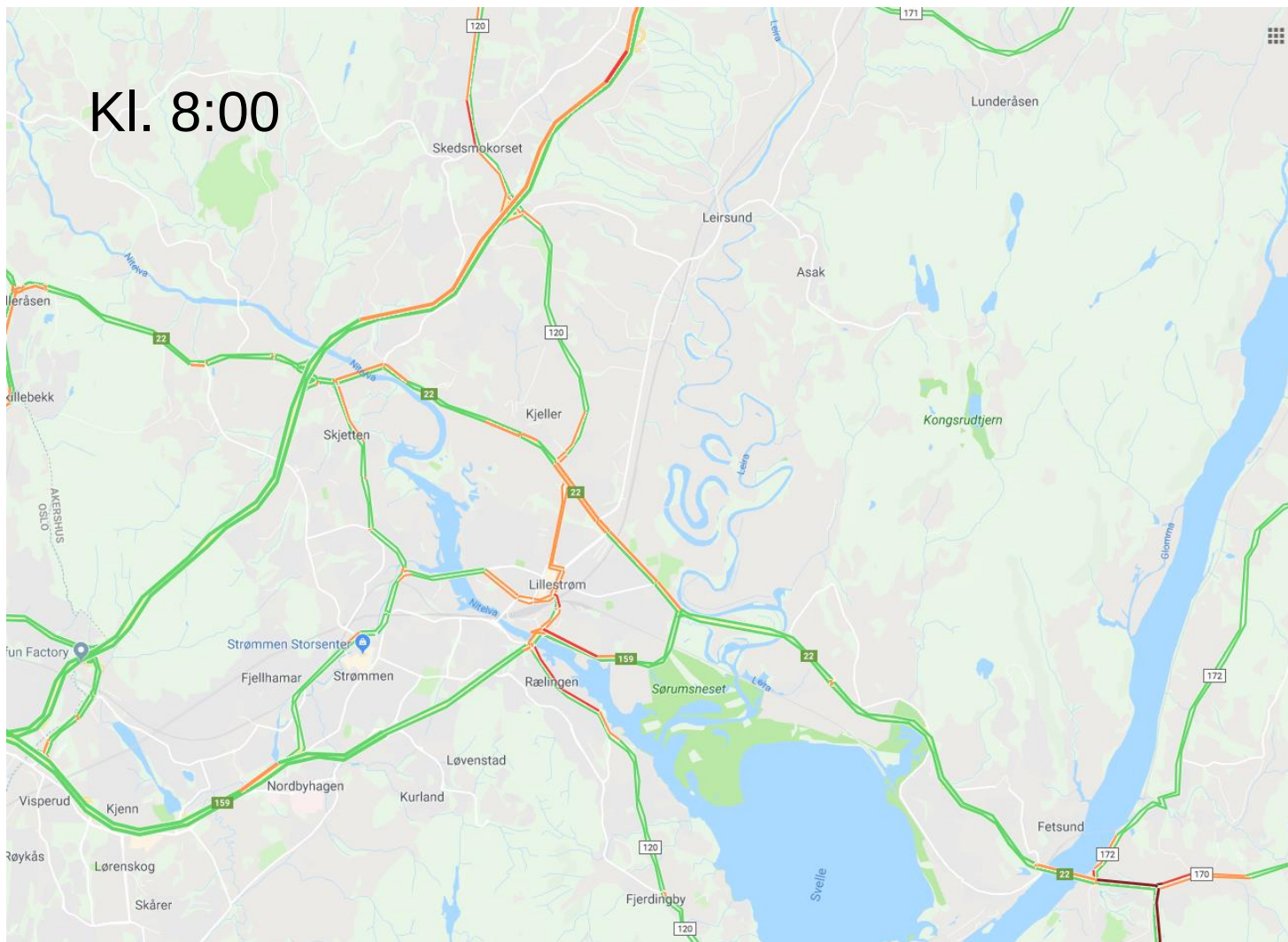
Arbeidsreiser til ulike områder



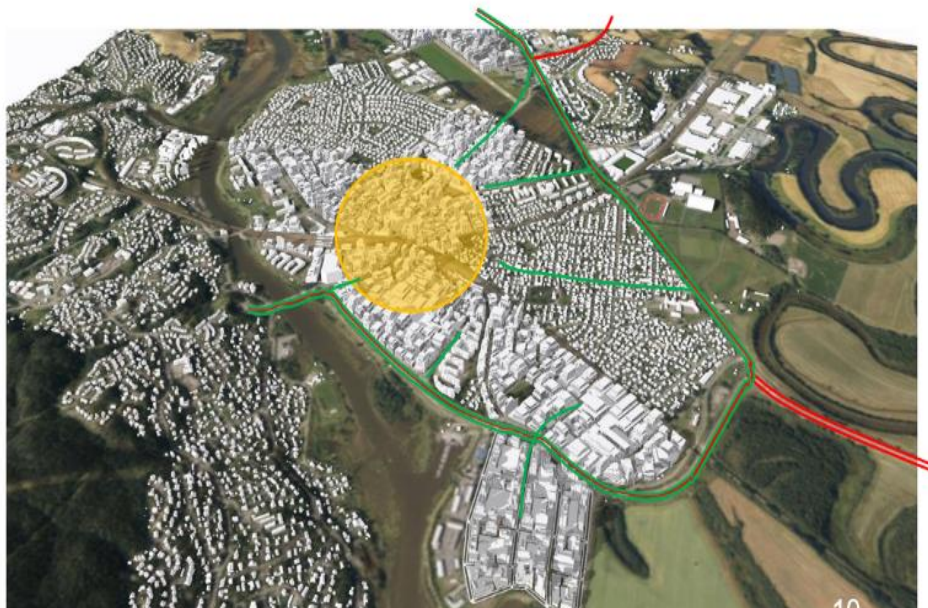
Fremkommelighet i vegnettet

	Hovedveinettet rundt	Bysentrum
Asker sentrum	--	--
Sandvika	--	-
Ski sentrum	+	-
Ås sentrum	+	-
Lørenskog sentrum	-	
Lillestrøm	-	-
Jessheim	+	-

Kl. 8:00



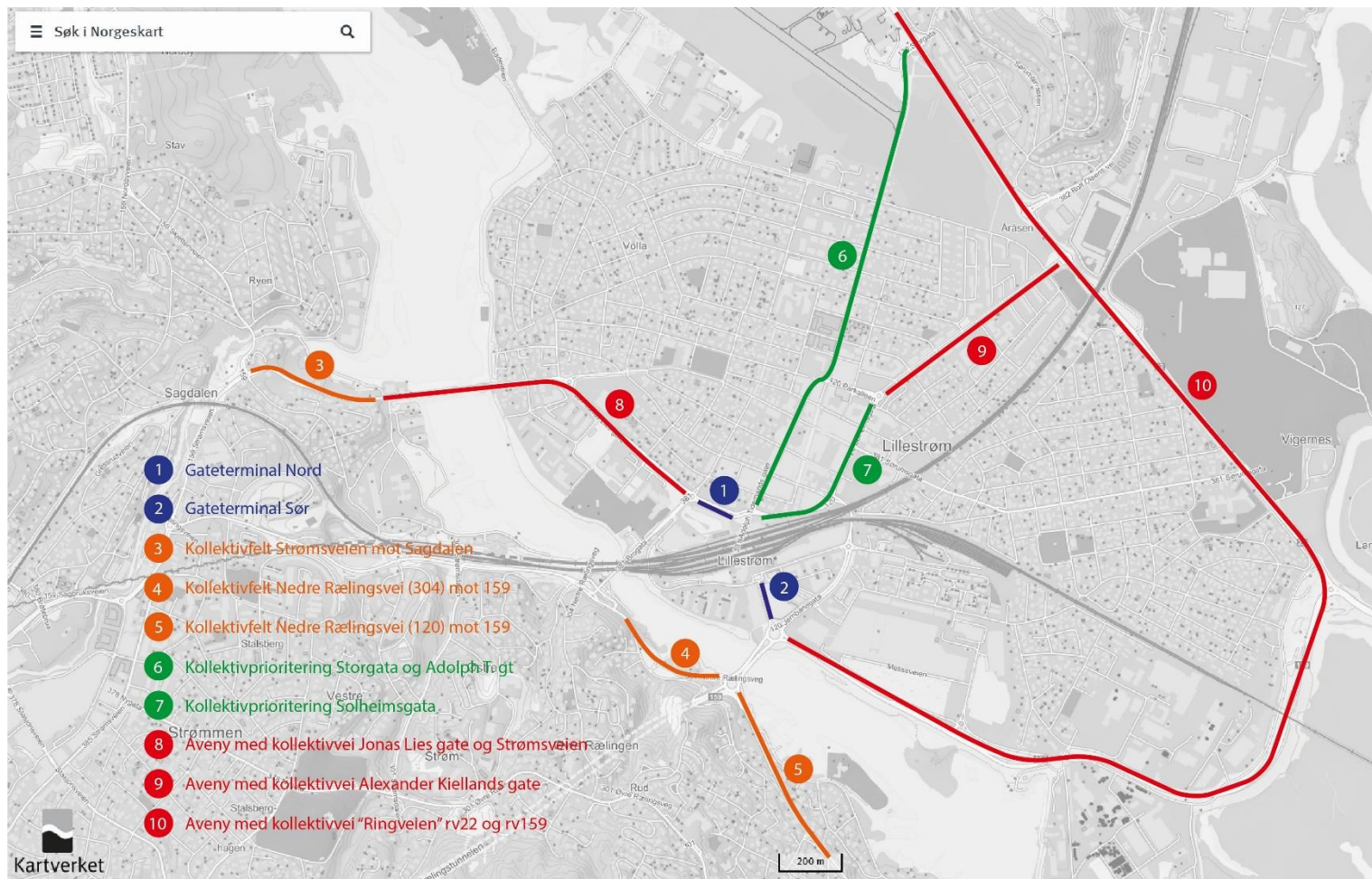




Mulige strategier for vei- og gatenettet Lillestrøm



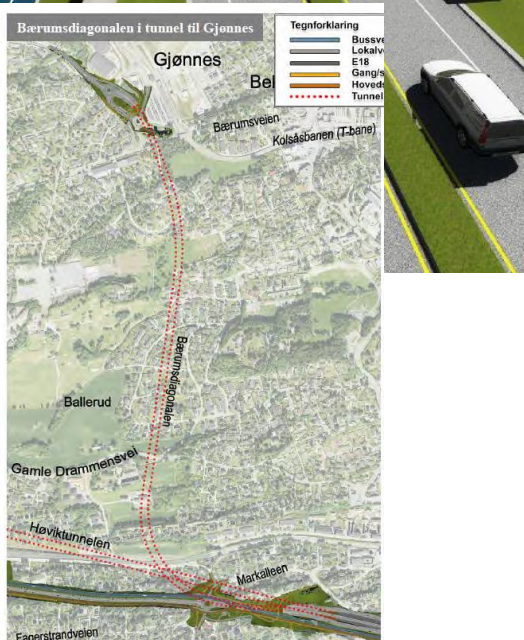
Mulige tiltak buss Lillestrøm



Bærum: Nye veier gir plass for buss



- Nye hovedveier i tunneler (E16, E18 og Gjønnnes-diagonal)
- Bussen får prioritet på dagens veier
- Superbusstrase langs E18



Mange kommuner og politikere ønsker seg en slik løsning, men:

- Kostbart >20 mrd. kr
- tar lang tid å realisere →
- mange år med forsinkelser

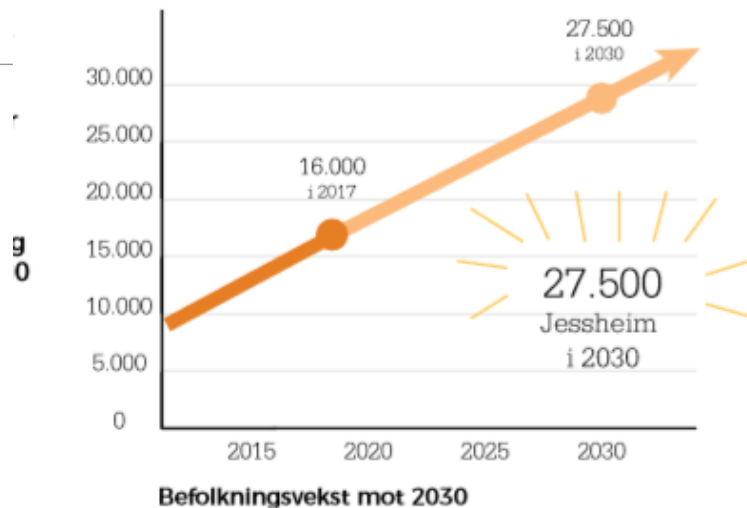
Jessheim

Ny ringvei sør:

300 mill. kr /

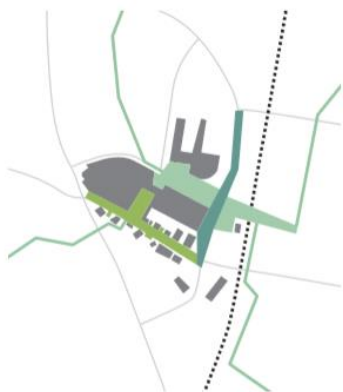
2 500 boliger

= 120 000 kr/bolig



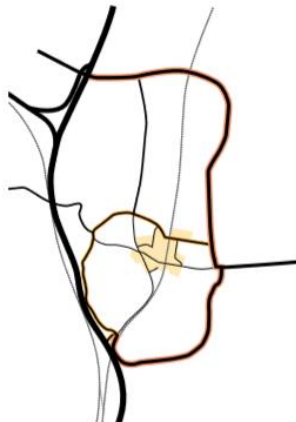
STRATEGIER

STRATEGIER



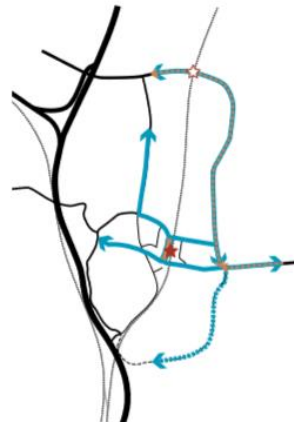
1 SKAPE ET ATTRAKTIVT SENTRUM

Utvikle et sammenhengende byromsnettverk som gir plass til et aktivt byliv hele året



2 STYRE BILBRUK

Redusere gjennomkjøring i sentrum for å gi mere plass til et attraktivt byromsnettverk



3 ØKE BRUKEN AV TOG OG BUSS

Sikre fremkommelighet for buss og etablere et effektivt og attraktivt kollektivknutepunkt i sentrum

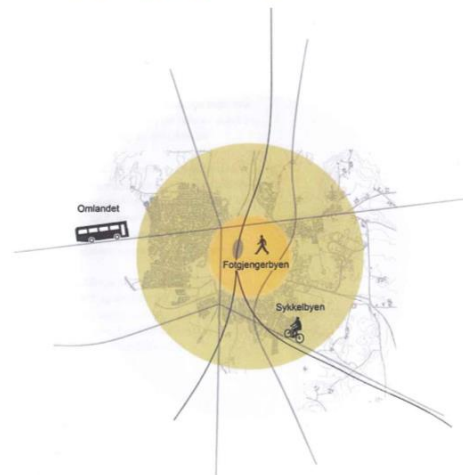
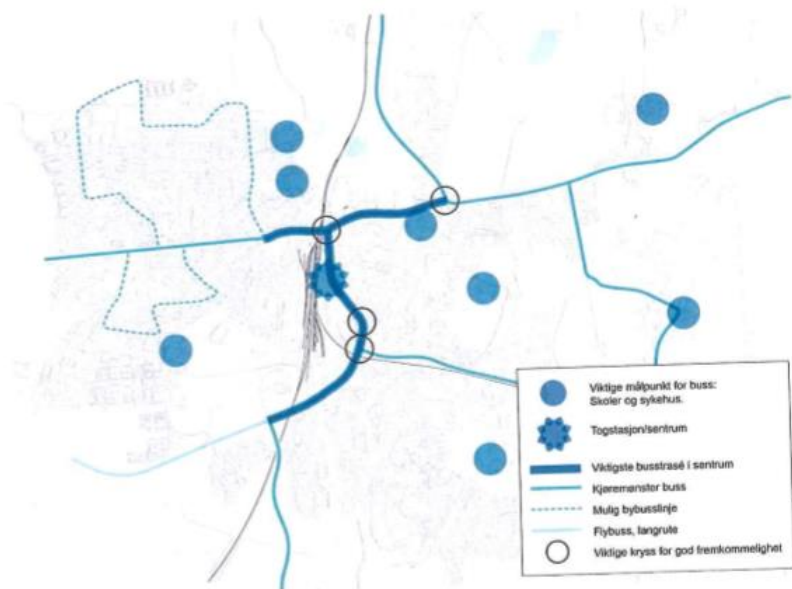


4 FLERE SKAL GÅ OG SYKLE

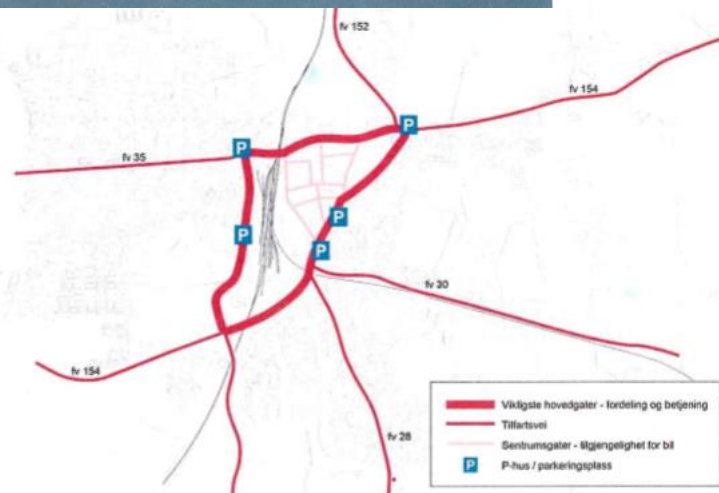
Etablere et nettverk av forbindelser for gående og syklende med høy standard, som inviterer til bruk hele året

Ski

Separat løsning for buss i sentrum
Gateterminal (mm). 175 mill.
Kollektivfelt (mm) Kirkevn. 350 mill.
Kollektivfelt Åsveien 300 mill.

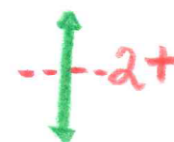
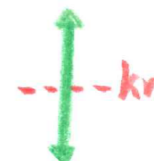
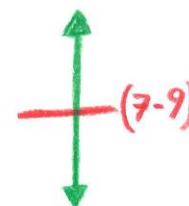


SLUTTRAPPORT



Alternative løsninger ?

- Rushtidsbom: God effekt for buss på strekningen, aviser all trafikk og kan ha uheldige effekter for andre strekninger.
- Prising (bomsnitt): Kan gi god effekt med moderat trafikkavvisning. Tung prosess, krever stortingsvedtak.
- 2+ felt: Greit å etablere der det er 4-feltsvei. Mulig som del av rushtidsbom på 2-feltsvei?
- Annet: Tilfartskontroll, enveisregulering i rush...



Oppsummering

