



Statens vegvesen



Samferdsel og byutvikling

Knutepunktene – kjedet i bybåndet

Fremkommelighet - utfordringer, muligheter og erfaringer

Bybåndssamarbeidet arbeidsgruppe 29.08.2019

Arne Torp og Ellen Foslie,

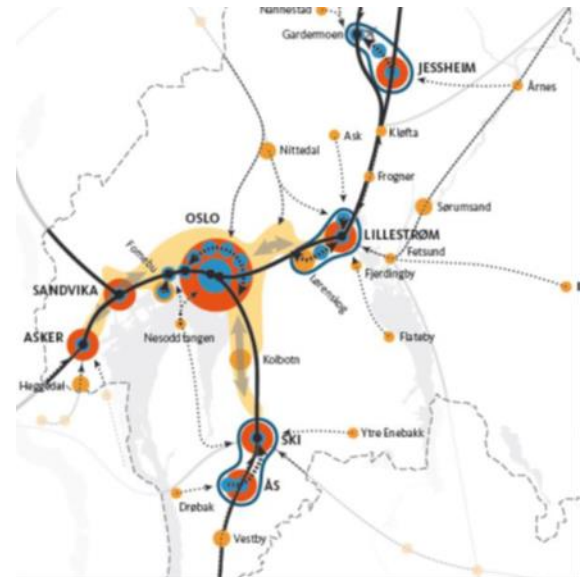
Statens vegvesen Region øst

Statens vegvesens mål

- Sikre fremkommelighet for personer og gods
- Redusere transportulykker
- Redusere klimagassutslipp og negative miljøkonsekvenser

Regional plan for Oslo og Akershus (2015):

- Oslo skal videreutvikles som «nasjonalt knutepunkt for transport og tyngdepunkt for næringsutvikling»
- Regionale byer skal ta en høy andel av veksten
- Kollektivnettverket i bybåndet skal videreutvikles
- Klimavennlig utvikling av bybåndet for bedre utnytting av transportsystemet inn/ut av Oslo



Finansiering og prioritering gjennom Oslopakke 3



Statens vegvesen

Hovedgrep:

- Politiske mål – stat og lokal
 - Nullvekstmålet - Mål- og resultatstyring
 - NTP 2014-2023 og 2018-2029
 - Byrådserklæringen høsten 2015
 - Akershus fylkesting (f.eks. klimamål)
 - Porteføljestyling
 - Vurderes fortløpende i tråd med politiske mål, resultater, samfunnsutvikling og behov forøvrig
 - KVV Oslo-navet, Ruters M 2016, NTP 2018-2029 m.v.
 - Samferdselsplan Akershus fk
 - Finansiering
 - Bompenger, stat, lokale bidrag fra Oslo og Akershus, grunneierbidrag m.m.
 - Byvekstavtalen, nytt trafikantbetalingssystem i Oslopakke 3 og lokale bidrag fra Oslo og Akershus
- Handlingsprogram 2020 - 2023 minus ca 1000 mill
- **Prioritering av portefølje! Ikke rom for nye prosjekter**



Carl Berners plass

Arealutvikling er nå koblet til finansieringsavtalen i Oslopakke 3 gjennom byvekstavtalen



Statens vegvesen

Samarbeidsavtale (juni 2019) mellom Staten, Oslo kommune, Akershus fylke og Bærum, Skedsmo og Oppegård kommuner. Periode 2019 - 2029

Overordnet mål:

- Nullvekstmål mht persontransport, bedre fremkommelighet for alternativer til privatbil.
- Reduksjon av klimagassutslipp

Arealplanlegging:

- Samarbeid om effektiv og forutsigbar oppfølging av mål
- Bidra aktivt til at Regional plan ATP blir realisert bla gjennom planforum og løpende veiledning
- Høy arealutnyttelse rundt knutepunkter
- Sammenhengende nett for gående og syklende med god adkomst til kollektivsystemet
- Styrke kollektivforbindelsene
- Samordne utbygging av nye områder med porteføljestyringen i Oslopakke 3

Knutepunkter:

- Hensiktsmessig samarbeidsform på områdenivå
- Bidra til samtidig planlegging
- Identifisere knutepunkter for felles planlegging



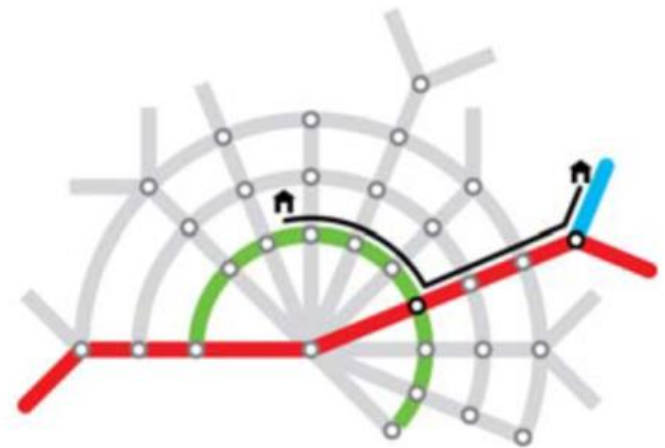
KVU Oslo-Navet – Fra nav til nettverk

Mål

- Befolkningen skal sikres god mobilitet
- Veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing
- Kapasiteten i kollektivtrafikken skal dekke behovet
- God framkommelighet for næringstransport på vei

Hovedprinsipper

- Rollefordeling og godt samspill
- Styrket busstilbud til knutepunkter
- Gode kollektivknutepunkter
- Høy frekvens og tydelig nettstruktur
- Fremtidig byutvikling
- Tilrettelegging for sykling og gåing
- God framkommelighet



Noen utfordringer ved knutepunktene ...



Statens vegvesen

- Differensiere knutepunktene mht tilgjengelighet for ulike transportløsninger.
- Sikre effektive traseer og nok arealer til både prioriterte transportfunksjoner og attraktiv byutvikling
- God kobling til høystandard sykkelløsninger
- Begrense og regulere biltrafikken ved sentrale knutepunkter
- Anslå hvilke behov og størrelser et knutepunkt skal dimensjoneres for – rom for fremtidens mobilitetsløsninger
- Overholde krav til støy og lokal luftforurensning
- Få til en god planprosess – samhandling fag og politikk, forene mange aktører, kapasitet
- Prioritere midler til knutepunkttiltak – stort behov, men begrenset handlingsrom i NTP/O3/Byvekstavtalen fremover



Foto: Knut Opeide

Mulige fremkommelighetstiltak for buss



Statens vegvesen

- Vegprising
- Parkeringsregulering
- Kollektivgater
- Kollektivfelt
- Signalprioritering
- Skilting/bussbommer o.l.

(jfr. Håndbok V123-Kollektivhåndboka)



- ❖ Nødvendig å avklare areal- og gatebruk i forkant samt ha en strategi for utviklingen av transportsystemet i området.
- ❖ Bruke trafikkanalyser for å finne nødvendige tiltak og effekten av disse



Foto: Knut Opeide

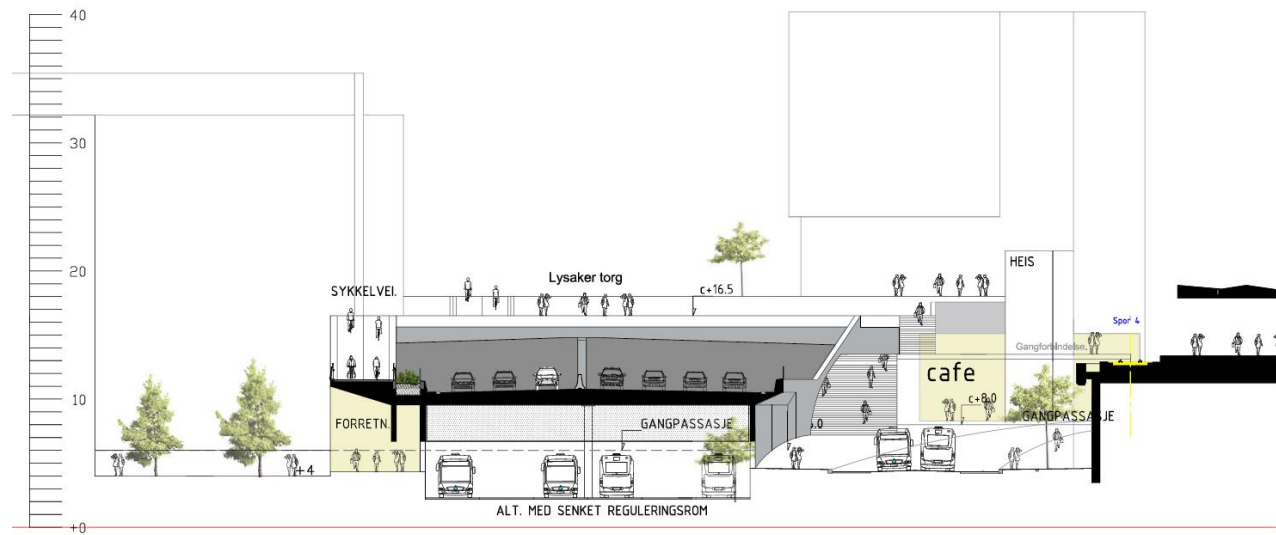
Eksempler fra Oslo:

Oslo S/Bjørrvika-området

- Store utviklingsprosjekter – krever samordning og styring
- Vekt på nasjonale/regionale transportfunksjoner
- Utfordringer knyttet til kapasitet og fremkommelighet i gatenettet



«Knutepunkt vest» - Lysaker kollektivknutepunkt – ulike løsninger er utredet – ansvar og finansiering uklart



Skøyen knutepunkt – behov for samarbeid om gjennomførbare løsninger med fokus på knutepunktets rolle



FRIDAY 31. AUGUST 2018 **avtjenport**

Kommentar


Andreas Slettholm
kommentator

Plan- og luftslottetaten

Med sin voldsomme kamp mot E18 i Bærum skulle man tro at Oslo-byrådet vil være motstander av dyre velprosjekter. Men nei da.

Nevner man Skøyen, dukker sjelden «pulsene» de nattelig opp som en umiddelbar assosiasjon. Foreløpig. Men nå skal Skøyen bli 24-timersby, og det nye in-ordet i Plan- og bygningsetaten, som re sagt: Det skal bli mindre dødt der om kvelden. Og godt er det, selv om prosessens gang går noe skjevt. Utbyggere er i harnisk fordi bygge-utviklingsprosjekter er ikke helt uventet, snarere imot. Det er jo ikke småsaker det er snakk om: 6000-7000 nye boliger, splitter ny T-banestasjon, minst 10.000 nye arbeidsplasser og mulig badeanlegg der det i dag ligger et ikke veldig for-kevennlig båttopplag.

Mer urovekkende er det at et hovedgrep i plan-nen, som nå er sendt til rådhuset, er å legge E18-tunnel gjennom Skøyen. Områdeplanen kan ut-tilbeholdt med E18 i dag, men tunnelen er

Minimum av realisme
Og jo da, det kunne nok vært fint med E18 i tun-nel her også. Trafikken, med medfølgende støy og forurensning, utgjør en barriere mot sjøen som det hadde vært flott å slippe.

Men man må nesten forvente et minimum av realisme av planleggere. En langt kortere tunnel på Filippstad har forsinket planene der med flere år, og fortsatt har ingen løsning landet. Og der eksisterer det i det minste en plan for finansier-ing, i tillegg til at prosjektet er inne i Oslo-pakke 3. På Skøyen driver Plan- og bygningsetaten ren ønskerenkning.

Ekstra spesielt blir det når man vet at Oslo-by-rådet kjemper med nebb og klor mot å bygge en lignende tunnel på Høvik i Bærum. Motstanden der kan i hvert fall ikke handle om en prinsipi-ell holdning mot dyre velprosjekter, all den tid signalisert at hun er positiv til tunnelideen på Skøyen.

Foruten alle de praktiske problemene, som konsekvensene for Vekera, kollektivtrafikken og den planlagte sykkelveitvidelsen, er hoved-spørsmålet hvor noen milliarder kroner til den-ne tunnelen skal komme fra. Mer bompenger? Færre kollektivprosjekter? Og hvor lystne er Os-lopakkens samarbeidspartnere i Akershus på å fi-nansiere et nytt velprosjekt inne i Oslo?

«Svært lite ønskelig»
Plan- og bygningsetaten vet godt at man ikke bare kan tegne inn en milliardtunnel og få den vedtatt. Så enten er dette en idelansering i håp om at den lang, langt frem i tid skal realiseres. Eller det er en slags ansvarskrivelse der man kan skyldte på den manglende tunnelen om Skøy-en-prosjektet ikke blir så vellykket.

For det lar seg gjøre å starte utbyggingen på Skøyen uten E18 i tunnel, forsikrer Plan- og byg-ningsetaten. Men det ville være svært lite ønske-lig om den ikke kommer. Da må man spørre om etaten har gjort jobben sin. For strengt tatt er det ingen kunst å planlegge noe om man står helt fri

«Knutepunkt øst» på Bryn-Helsfyr

Mulighetsstudie

E6 Oslo øst – skal bygge opp under dette

Reg plan O/A: Må utvikle et kollektivtilbud som håndterer reisekombinasjoner sør/nordøst/Ring 3 på en bedre måte enn i dag.

KVU Oslo-Navet og «Knutepunkt øst» på Bryn:



MULIGHETSSTUDIE

BRYN-HELSEFYR 2040+

REGIONALT KNUTEPUNKT MED LOKALE AMBISJONER





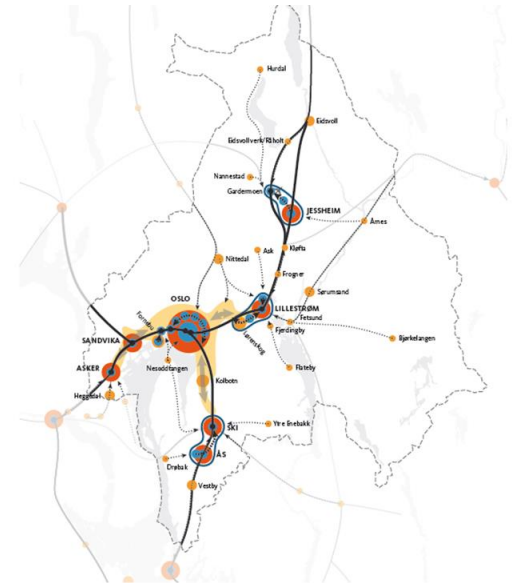
Statens vegvesen



Statens vegvesen

Utfordringer i knutepunktsprosjekter sett fra Vegavdeling Akershus

Inga Gjerdalen
Cornelia Midtlyng



Generelle utfordringer i forvaltning, planlegging og gjennomføring av prosjekter og byprosesser I

- Regionalplan - viktigste grunnlaget for vårt arbeid
- By- og tettstedsutviklingen gir grunnlag for et godt kollektivtilbud - mobilitetsperspektivet er utrolig viktig.

Konfliktpotensial:

- Dagens arealbruk sperrer for endringer
- Dagens politiker og beboer strider mot endringer
- Høy arealutnyttelse skjer på mindre områder og medfører ikke bedre kollektivdekning, men fører til mer biltrafikk
- Finansieringsproblemer pga. høye kostnader og arealkrav til nye løsninger, som kan ende i stillstand

Generelle utfordringer i forvaltning, planlegging og gjennomføring av prosjekter og byprosesser II

1. Kommunene må sitte i førersetet og AFK/Viken/Ruter, SVV m.fl. må bidra med kompetanse.
2. Planene må forankres politisk underveis for å sikre gjennomføringen til slutt.
3. Det er viktig å heie frem de kommunene som jobber godt og legger til rette for gode prosesser.
4. Kompliserte prosjekter med mange parter og hensyn -meget tidskrevende.
5. Det er viktig at vi jobber sammen og har god kommunikasjon.
6. Forutsigbarhet og faseplanlegging av gjennomføring.
7. Vanskelige roller- Statens vegvesen er både riksveg-myndighet og sams vegadministrasjon med AFK (31.12.19)

Modell for organisering av samarbeidet

