

Tverretatlig NTP utredning om

Langsiktige kapasitetsutfordringer i Oslo-området

Arne Stølan, prosjektleder, Jernbaneverket

Randi Harnes, Svv Vegdirektoratet

Tom-Alex Hagen, Svv Region øst

Helge Gidske Naper, Svv Region øst

Åsa Nes, Jbv Plan og utvikling

Peder Vold, Jbv Plan og utvikling Øst

Arild Vold, Jbv Plan og utvikling Øst

John Erik Larsen, eget firma

Inviterte eksperter



Mandat

- Vise **hvilket transportbehov som kan forventes** å utvikle seg i Oslo-området på lang sikt *
- Se på **utfordringer for transportsystemet totalt**, og hvordan ulike transportformers sterke sider kan utnyttes for å løse utfordringene
- Sette **jernbanen inn i et slikt helhetsperspektiv**, og vise hvordan jernbanen kan bidra
- Funn på lang sikt skal **aktualiseres** på kortere sikt, inn mot NTP 2014 – 2023, Planfasen

* R1: "Analysen må ha et betydelig lengre perspektiv enn fram til 2040"
Vår fortolkning: "50 års perspektivet"

**Vår metodiske
tilnærming til
50 års perspektivet**

Inngang

- 1. Transport og samfunn henger sammen.**
Transport oppstår fordi gjøremål skal utføres.
Transportsystemet må bidra til samfunnets utvikling.
- 2. Byutvikling legger føringer** for hvilke transportløsninger som kan realiseres
- 3. Vekst gir muligheter - ikke bare problemer**
Vi kan bruke veksten til å forbedre bestående
(obs: det krever også penger)
- 4. Kapasitetsproblemer oppstår** når etterspørselen er større enn tilbudet. Både tilbud og etterspørsel kan påvirkes.
- 5. 50 år er langt fram i tid ...**
Hva jobber de med da?
Hvor bor og arbeider de?
Hva holder de på med på fritiden?

Hva tenkte de i 1960 om framtiden?



Massebilismen?

Kvinneres yrkesdeltakelse?

Oljevirkosomheten?

Globaliseringen?

Innvandringen?

Klimaspørsmålet?

Mobiltelefonen?

Pc og internett?

Terrorfrykt?

Hva vil dukke opp de neste 50 år?

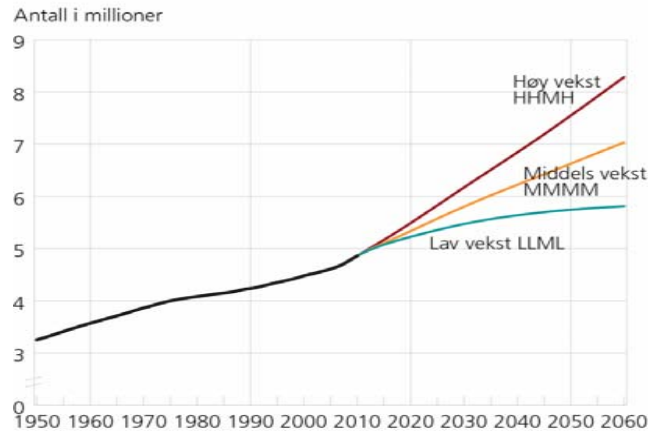


Nasjonal
transportplan
2014-2023

Fire tilnæringsmåter til 50 års perspektivet

1. Framskrivinger

Kan vi stole på fortiden?



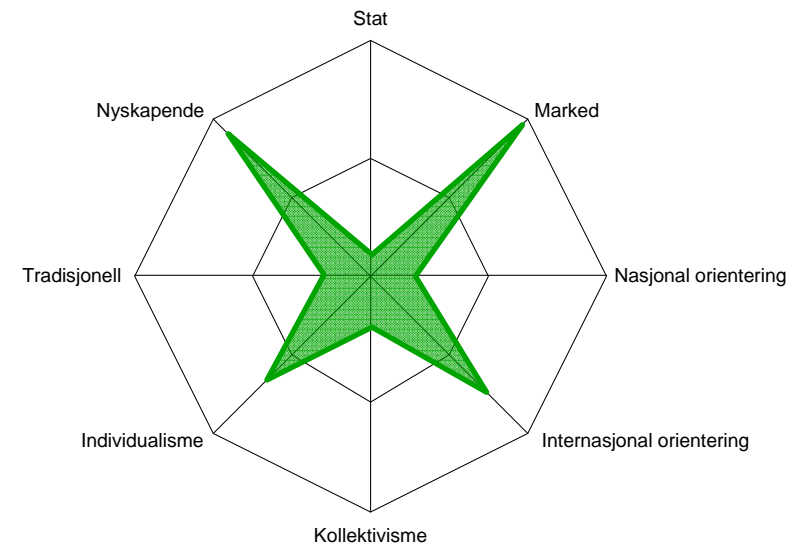
2. Lytte til ekspertisen

Hva kan vi bruke?



3. Scenarier

Hva **kan** skje? Få fram flere situasjoner



4. Gode eksempler

Hva kan vi lære av andre?

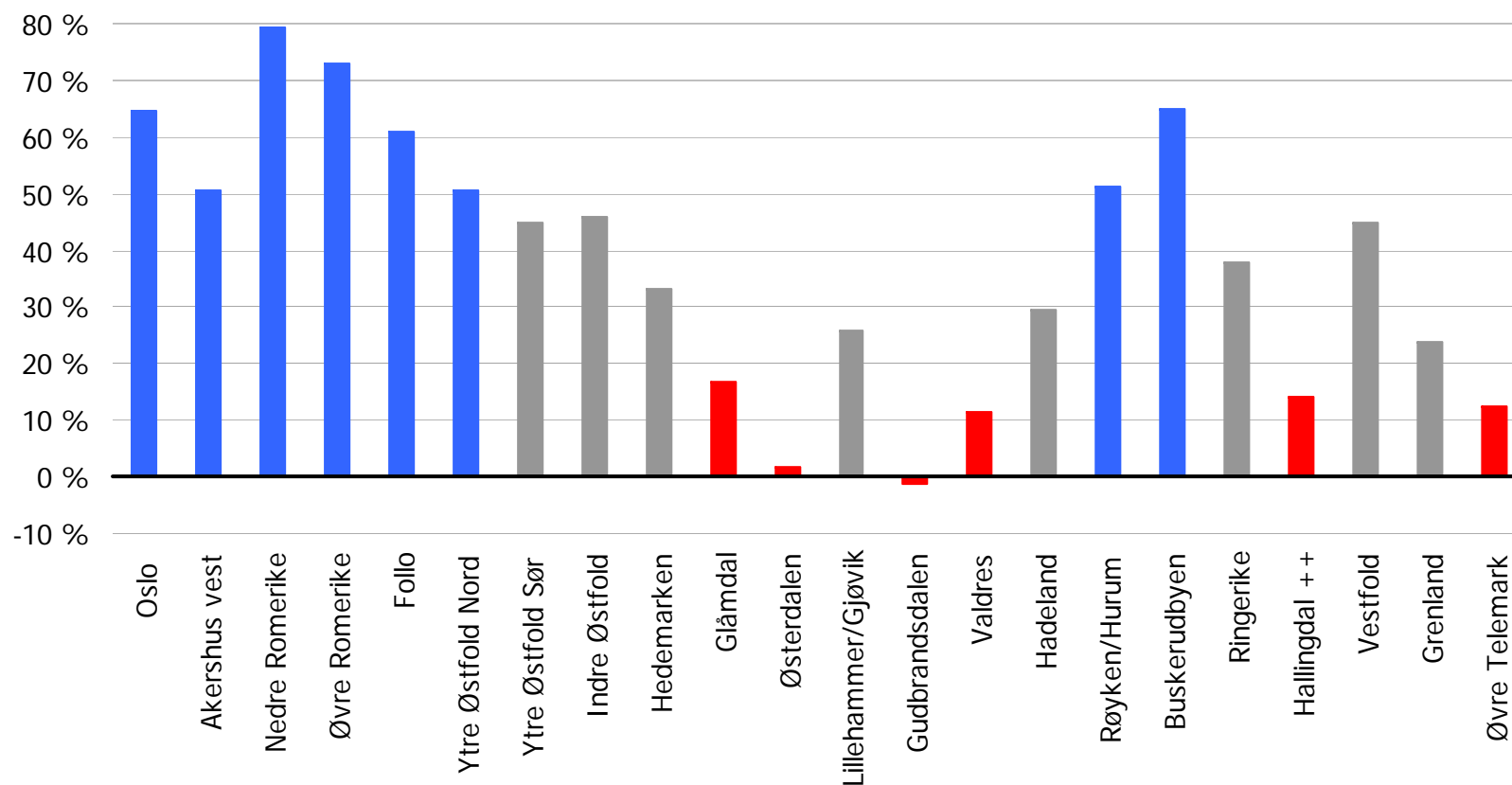
Karlsruhe: Trikker og kombibaner tvers gjennom byen med bedre punktlighet enn jernbanens stamlinjer – også i rush!



**Hva fikk vi ut av
framskrivingene?**

SSBs befolkningsframskriving 2010-2060

1. Svært differensiert vekst
2. Størst vekst i Oslo-området og ved fjorden, minst i innlandet
3. Hvordan vil transportsystemet kunne påvirke dette?



Blå over 50 prosent befolkningsvekst

Grå 20 – 50 prosents vekst

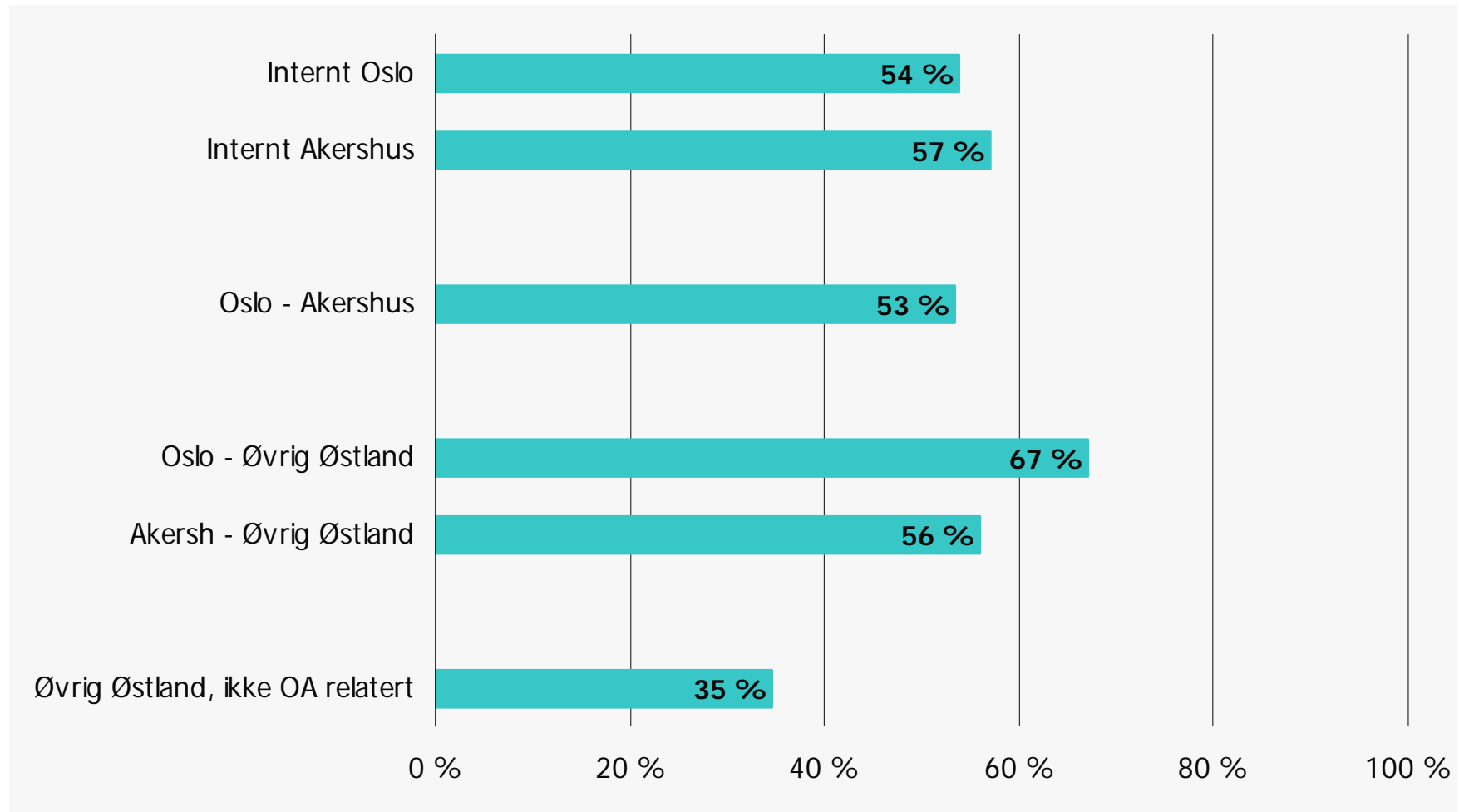
Rød under 20 prosents vekst, inkl nedgang

SSBs MMMM alternativ for 2060. Fordelt på kommune iht de siste 5 års utvikling

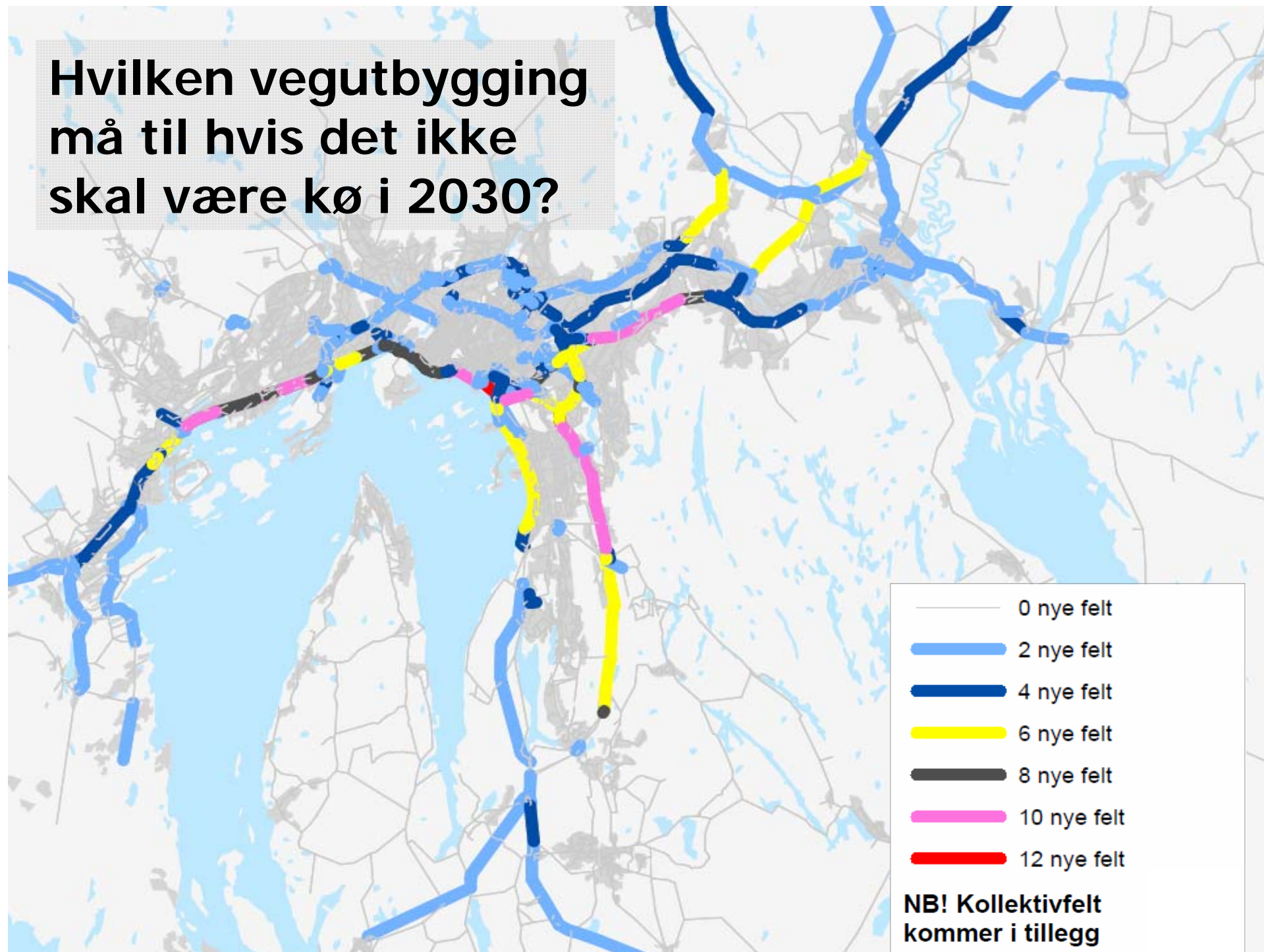
Vekst i transporttetterspørrel 2014 - 2060

NTPs grunnprognose, basert på SSBs MMMM alternativ

Obs : Mindre vekst i rush enn utenfor rush



Hvilken vegutbygging
må til hvis det ikke
skal være kø i 2030?



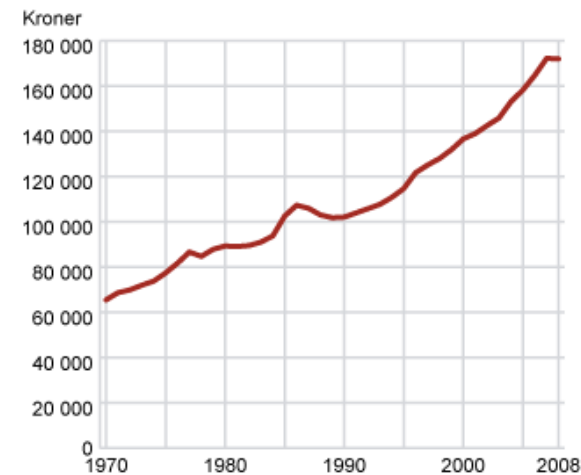
**Hva fikk vi ut av de andre
tilnæringsmåtene?**



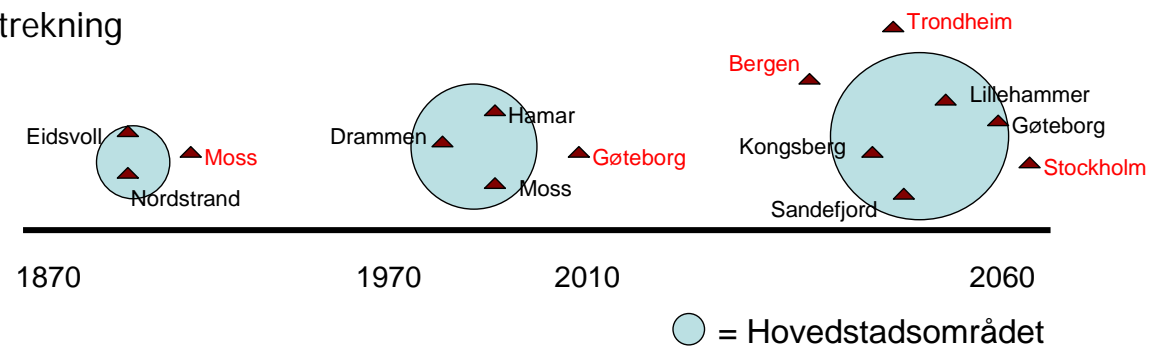
Samfunnsutvikling

- Norge ut av oljealderen
- Tjenesteyting og kultur vokser
- Rikere og eldre befolkning
- Økt urbanisering
- Individualisering + kvalitetskrav
- Arbeid og fritid smelter mer sammen
- Restriksjoner ift klima og energi?

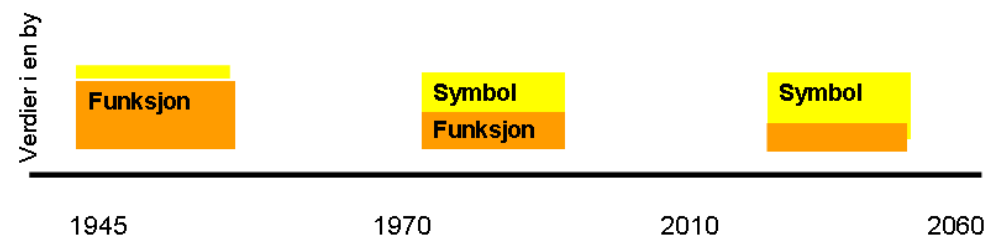
Figur 4.8: Forbruk per person 1970 - 2008. 2000 priser. Kilde: SSBs forbruksundersøkelser



Tid-rom sammentrekning

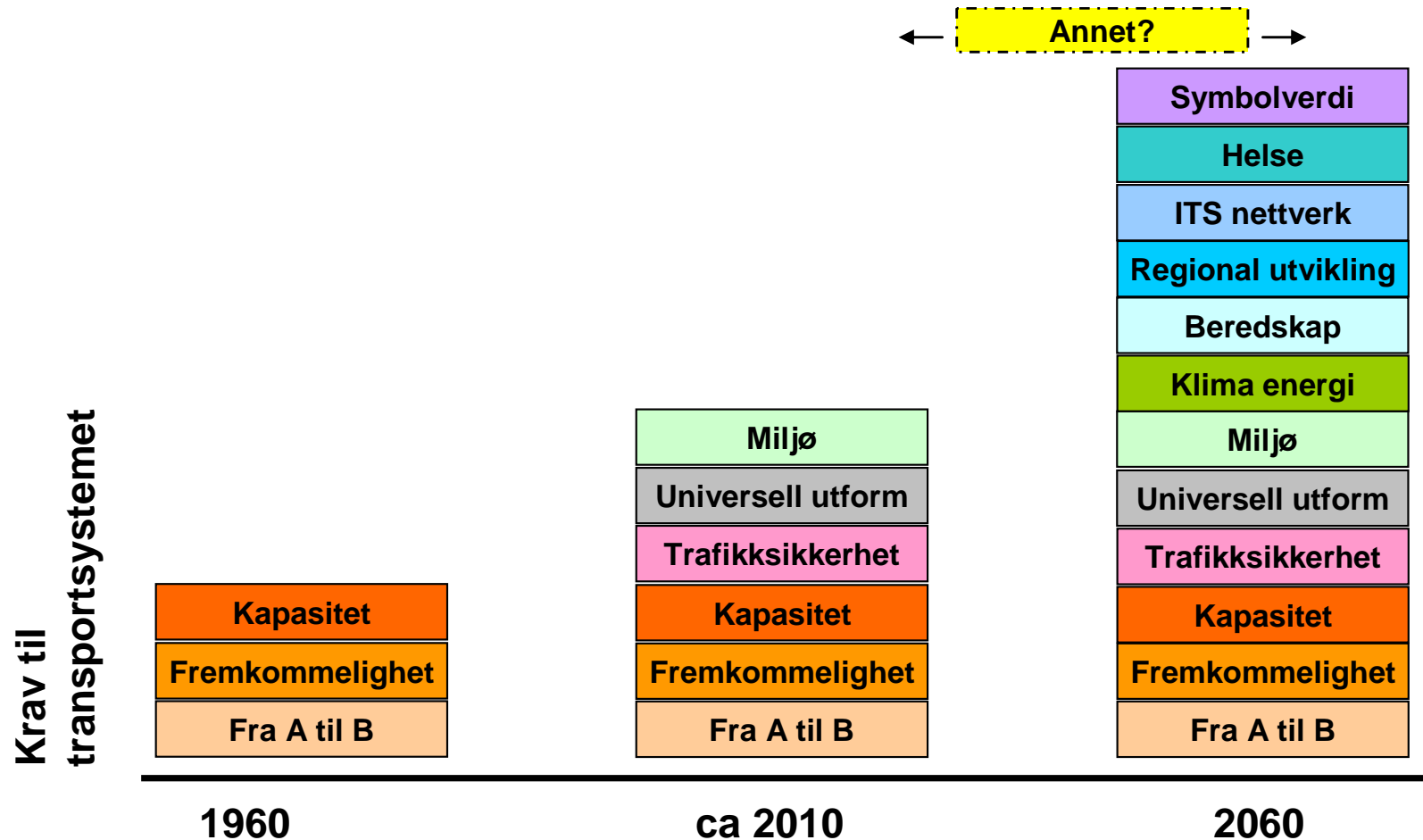


Symbolverdier blir viktigere



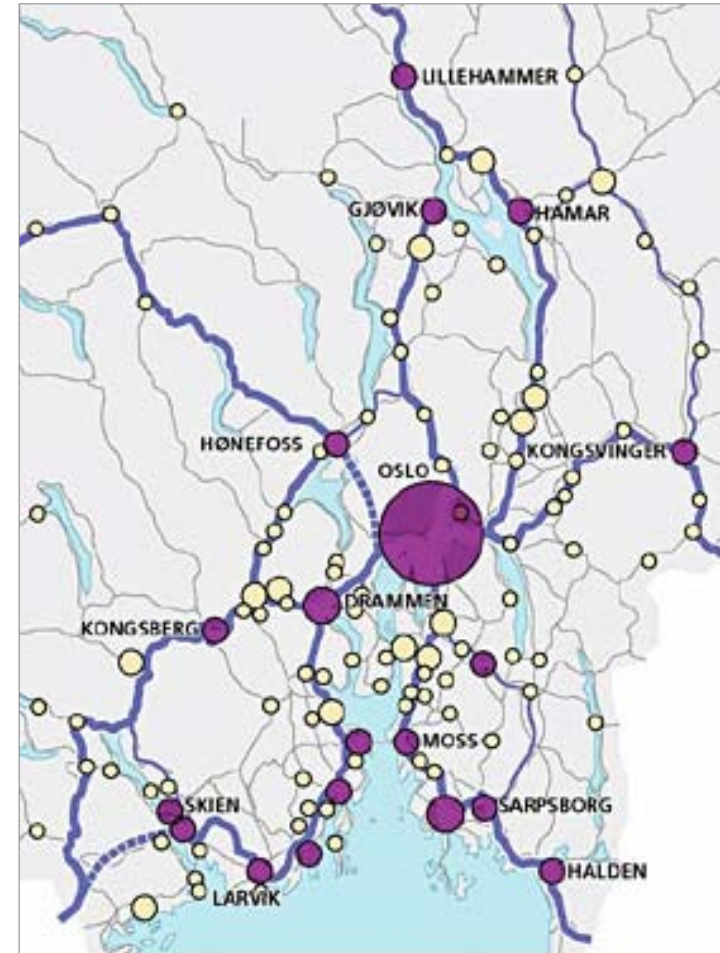


Samfunnet forventer at transportsystemet oppfyller stadig nye krav



Transportsystemet må ...

- Knytte byene tettere sammen
- Forbedres internt i byene, ny bruk av eksisterende infrastruktur
- Knytte de to nivåene sammen i regionale knutepunkter
 - : Mer enn omstign.punkter
 - : Utvikles som byer
 - : Med moderne transportsystem
- Ta i bruk ny IKT for å bedre
 - : Informasjonen til den reisende
 - : Utnyttelsen av transportsystemet
- Bidra til byenes kvalitet, fordi
 - : Byene skal konkurrere med andre byer om arb.kraft og investeringer
 - : Det stimulerer til å bo tettere, og til å gå og sykle mer, og reise mer kollektivt



Schweigaards gate, Oslo sentrum: God nok kvalitet i omgivelsene?

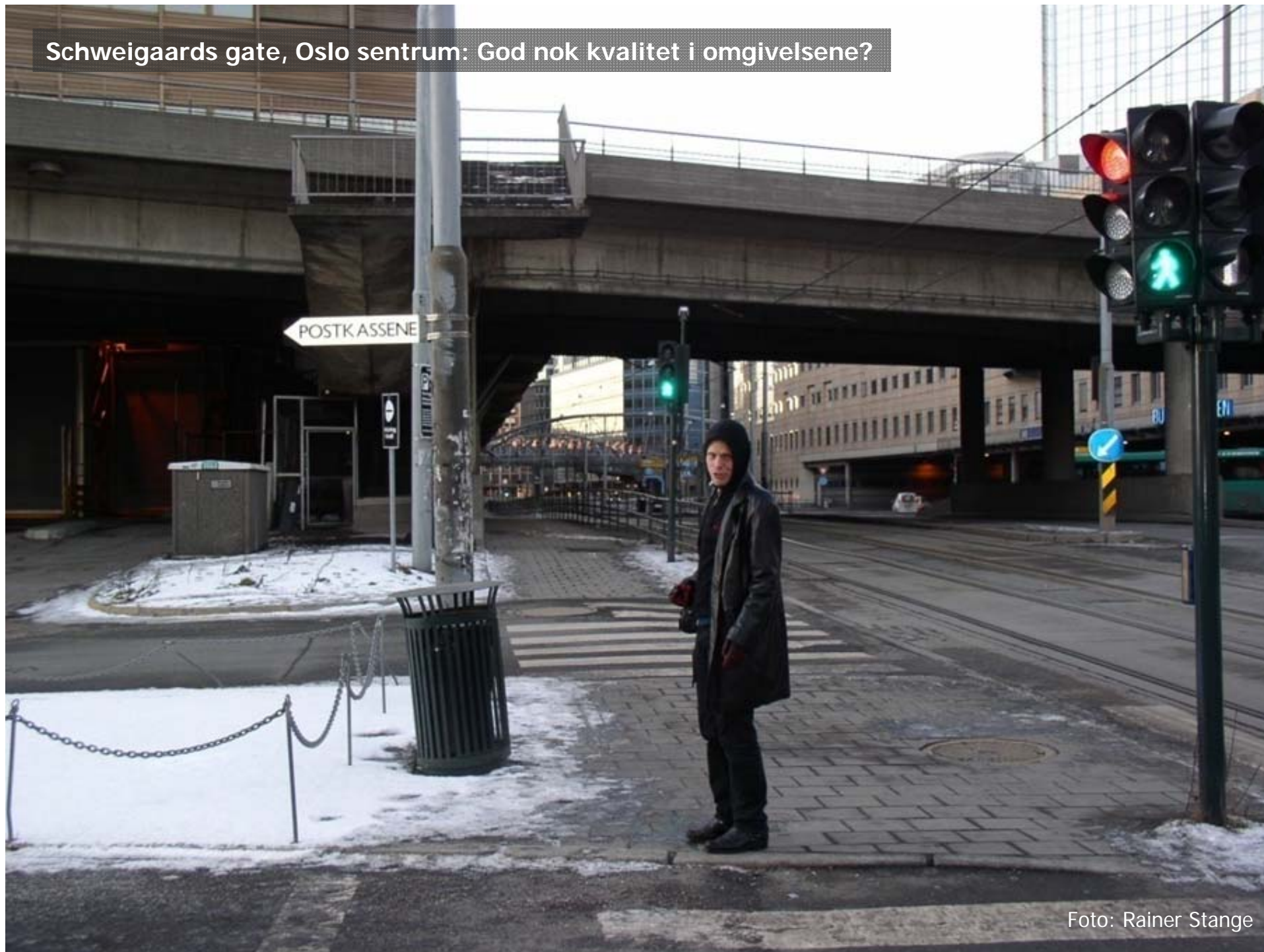


Foto: Rainer Stange



**Drammens
elvepromenade
forny byen**



**Bordeaux's bybane
forny byen**

**Opprinnelig løsning:
Metro under bakken**

**Besluttet å heller bruke pengene
over bakken, som et bidrag til å
forny byen**

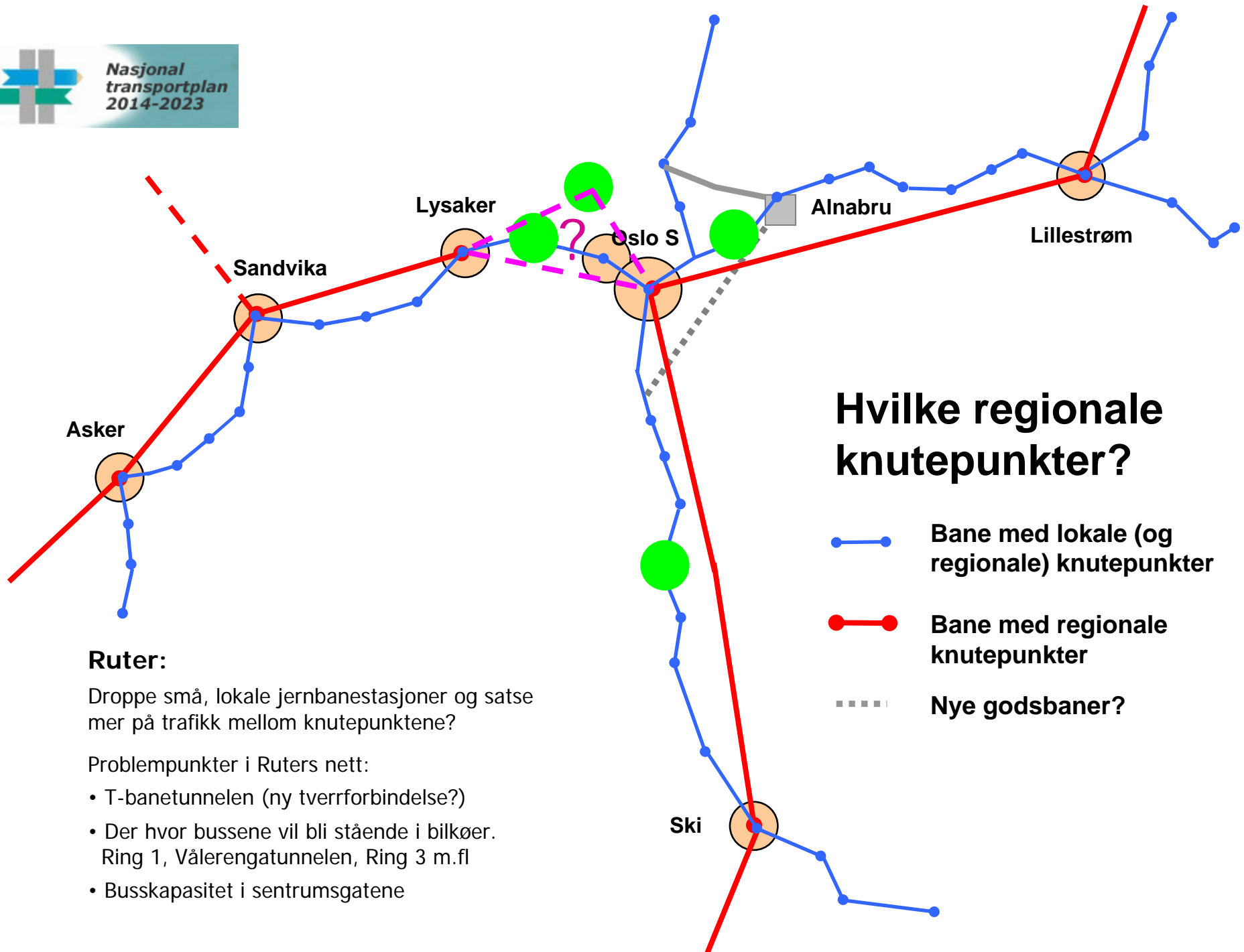
(symbol i tillegg til funksjon)

Hvordan kan jernbanen bidra?




- **Utvikle tilbudet i tråd med samfunnets behov**
 - : Hurtigere og mer pålitelige forbindelser mellom byene
 - : En annen symboleffekt enn 6 felts motorvei
 - : Bidra til utvikling av regionale "knutepunksbyer"
- **Følge nåværende strategi**
 - : Effektivisering + rutemodell som tar i bruk Lysaker-Asker
 - : Fire spor på innerstrekningene (Asker-Lillestrøm-Ski)
 - : Dobbeltspor i IC-området (Skien-Lillehammer-Halden)
- **Behovet for økt kapasitet i Oslo-området**
 - : Utløses ikke av IC-strat. eller Ringeriksbane, men lokal vekst
 - : Bør først se på jernbanens rolle lokalt (sammen med lokale)
 - : Ulike tunnelløsninger er skissert – hva svarer de på?
 - : Bygge avlastning for gods?
 - : Annet (vendekapasitet, materiell, plattformlengder, hensetting, IKT ...)



Nasjonal
transportplan
2014-2023



Hvilke regionale knutepunkter?

-  Bane med lokale (og regionale) knutepunkter
-  Bane med regionale knutepunkter
-  Nye godsbaner?

Ruter:

Droppe små, lokale jernbanestasjoner og satse mer på trafikk mellom knutepunktene?

Problempunkter i Ruters nett:

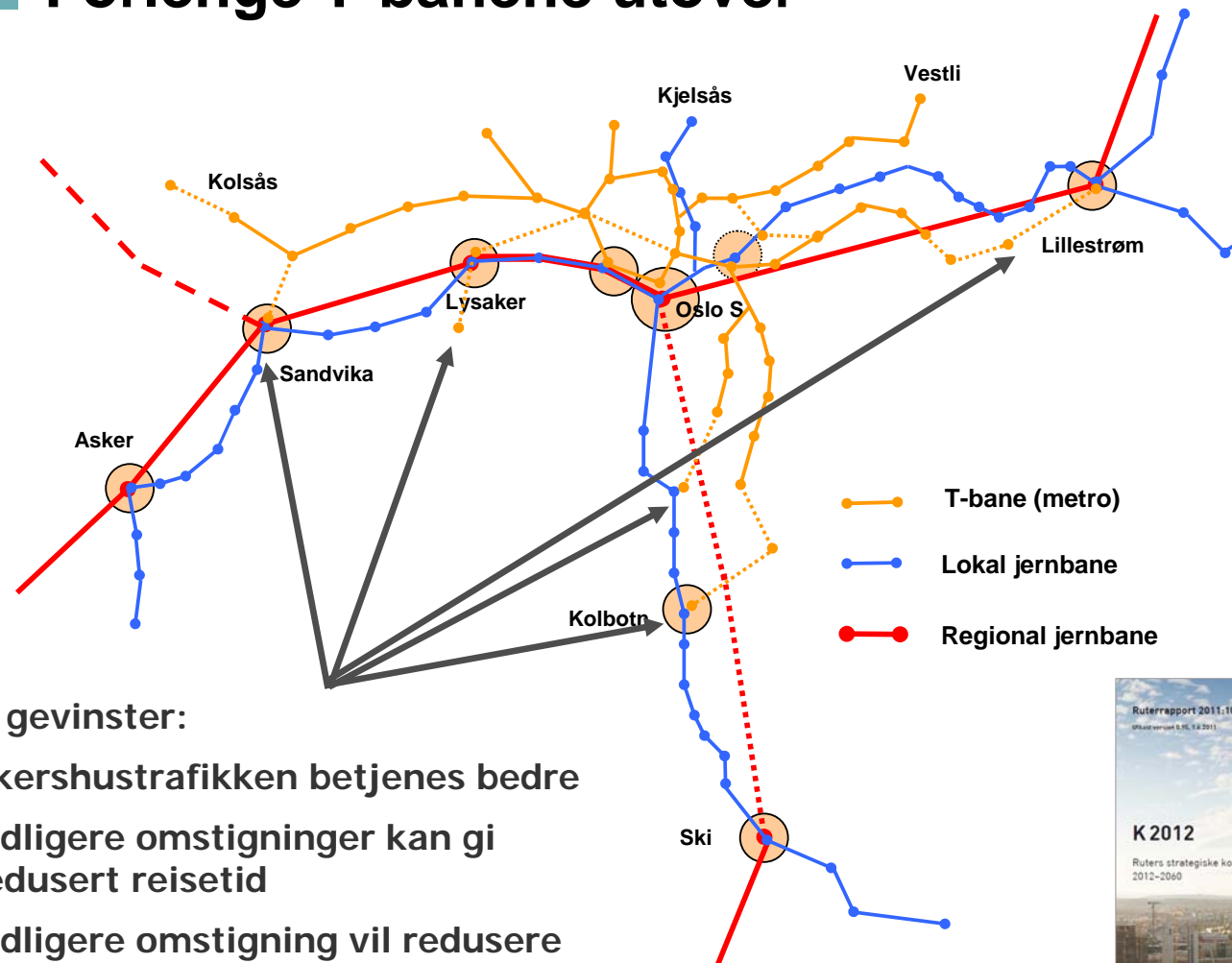
- T-banetunnelen (ny tverrforbindelse?)
- Der hvor bussene vil bli stående i bilkøer. Ring 1, Vålerengatunnelen, Ring 3 m.fl
- Buskapasitet i sentrumsgatene



Nasjonal
transportplan
2014-2023

Knytte T-bane og jernbane bedre sammen

Forleng T-banene utover



Mulige gevinster:

1. Akershustrafikken betjenes bedre
2. Tidligere omstigninger kan gi redusert reisetid
3. Tidligere omstigning vil redusere belastningen på "navet"
4. Flere sterke knutepunkter vil gi et mer robust kollektivnett



Arbeidet videreføres i planfasen

Utredningsfasen (R1)

mars 2010 – februar 2011



Kapittel 6



Planfasen (R2)

april 2011 – februar 2012

Videre tverretattlig arbeid

- Omdisponering/ombygging av veger
- Trafikkregulering
- Utvikling av et samlet kollektivnett

Kapittel 7



Et jernbanerettet arbeid

”Utvikling av jernbanen i Oslo-navet”

- Hvilken rolle skal jernbanen ha i nærtrafikken rundt Oslo?
- Hva utløser behovet for en ny jernbanetunnel, når inntreffer et slikt behov og hvilken løsning peker seg ut som den mest interessante?
- Hvordan kan kapasitetsutfordringene håndteres uten en ny tunnel?



Nasjonal
transportplan
2014-2023

Bruke kunnskapen allerede nå?

Mulige utfordringer for Oslopakke 3

Bruke kunnskapen allerede nå?

Mulige utfordringer for Oslopakke 3

- 1. Hvordan prioritere framtidsrettede løsninger?**
Det kreves vel mer enn å ha stått lenge i (prosjekt)kø?
Hvordan påvirker målene prosjektene som tas fram og prioriteres?
- 2. Hvordan øke kapasiteten uten å rasere byen(e)?**
Er dette mulig uten å omdisponere/ombygge veg- og gatenettet for å gi mer plass til kollektiv og sykkel? Hva med de gående? Kollektivnett!
- 3. Mer målrettet trafikkregulering?**
Gir nye finansieringsmodeller et nytt rom for diskusjonen? Hva fylles det med?
- 4. Investere i hvilke regionale knutepunkter?**
De vi allerede er trygge på? Tenke etapper? Få til samarbeid om etappe 1?
- 5. Hvordan satse på kvalitet og universell utforming?**
Hvordan skal transportsystemet bidra til byens profilering?
- 6. Hvordan skal IKT inngå i Oslopakke 3?**
Hva mer enn SIS? Annen trafikantinformasjon? Trafikkstyring?
Tilfartskontroll? Hvilke offensive IKT tiltak bør tenkes?
- 7. Prøve å tenke bilen i en annen rolle enn i dag?**
Mindre forurensende biler. Nye eierformer? IKT i dette bildet?

Litteratur

for den nysgjerrige

