



Jernbaneverket
postmottak@jbv.no

Sendt kun som epost

Oslo, 24.04.2016

Høringsuttalelse til KVU Oslo-Navet.

Oslo Velforbund (tidligere Kontaktutvalget for Velforeninger i Oslo - KUV) har gjort seg kjent med Konseptvalgutredning for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo. Organisasjonen har deltatt i informasjonsmøtet om KVU Oslo-navet som ble holdt på Ullevål stadion. Vi har også gjort oss kjent med dokumentet «Svaret på Norges mest komplekse transportløsning?»

Oslo Velforbund er en paraplyorganisasjon som organiserer velforeninger i hele hovedstaden.

Vi synes utredningen virker gjennomarbeidet og i utgangspunktet god, men med enkelte mangler etter vårt syn.

Dokumentet «Fra nav til nettverk» er et godt dokument med god oversikt over framtidige kollektivreisetilbud, spesielt i indre by. Nettverkløsning er et bedre alternativ enn en nav-løsning for kollektivtrafikken. Det gjør overgang fra et kommunikasjonsmiddel til et annet lettere. Oslo Velforbund registrerer at indre by er prioritert med utbygging av skinnegående kollektivtilbud og at ytre by ikke har det samme fokus.

Med den befolkningsveksten som er prognostisert i Oslo og Østlandsområdet, er det helt nødvendig å satse på utbygging av kollektivtilbudet. Det gjelder tog, T-bane/Metro og buss, samt bedre tilrettelegging for sykkel og gange. Dette gjelder ikke bare indre by, men også i ytterkanten av Oslo og ut mot nabokommuner. Målet må være å redusere biltrafikken ikke bare internt i Oslo, men også fra nabokommuner inn til byen.

Oslo Velforbund har til denne høringsuttalelsen innhentet oversikt over hva også bydeler har lagt til grunn i sine uttalelser om KVU Oslo-Navet.

Oslo Velforbund vil derfor rette størst fokus på ytre by og kommunikasjon på tvers i bydelene i ytre by. Likeledes må det også settes fokus på transportløsninger mellom Oslo og kommunene rundt som vil framtinge et behov når utbyggingen for den varslede befolkningsøkningen på Østlandsområdet kommer.

Ytre by og Oslo-regionen

Oslo Velforbund vurderer det positivt at det i utgangspunktet bygges videre på dagens regionstog og T-banesystem og at det foreslås å bygge en ny togtunnel gjennom sentrum, samt 2 nye tunneler for Metro i sentrum. Vi mener satsingen på skinnegående kollektivtilbud er det beste og raskeste. En Metro til Fornebu og til A-hus/Lørenskog mot Lillestrøm må prioriteres høyt.

Oslo Velforbund ser det også som helt nødvendig med en ny togtunnel gjennom sentrum da kapasiteten til eksisterende tunnel er for liten. Slik kan kommunikasjonen mellom småbyer og tettsteder i Oslo-regionene bli bedre. I hele Oslo-regionen er det varslet knutepunktutbygging med både boliger og arbeidsplasser. I tillegg må det bli lett tilgjengelig sykkelparkeringer/sykkelhotell og innfartsparkeringer ved knutepunktene og ved stasjonene. Innfartsparkeringene må være tilstrekkelig store (gjærne i flere etasjer) og gratis slik at de blir attraktive å bruke i stedet for å kjøre bil helt fram til bestemmelsesstedet.

Boligutbygging av nye store områder som Gjersrud-Stensrud bør planlegges med skinnegående transportløsninger. I hoveddokumentets side 257 står forslag om S-banetilknytning til området fra Kolbotn/Hauketo. Boligutbygging av aktuelle område står på vent til en beslutning om en god kollektivløsning

er tatt. Det bør også bygges innfartsparkering i tilknytning til Gjersrud-Stensrud for å gi et godt tilbud til befolkningen fra Enebakkområdet og en sykkelparkering/et sykkelhotell for de som ikke ønsker sykle helt til sentrum.

En omlegging av Gjøvikbanen til Nittedalsbanen (S-bane) med tilknytning til Grorud stasjon vil kunne gjøre Nittedal mer attraktiv å utbygge og redusere biltrafikken vesentlig inn til byen fra RV4.

Oslo Velforbund etterlyser som flere bydeler i ytre by, bedre kommunikasjon på tvers innenfor og mellom bydelene. Slik det er i dag, må folk som skal reise fra en bydel til en annen bydel i ytre by reise til et kommunikasjonsknutepunkt inn mot sentrum for å komme til sitt reisemål. Busslinjene er ikke dekkende og bruker lang tid. Det etterlyses også flere matebusser til bane og tog.

Det er flere store byutviklingsområder/fortettingsområder i Hovinbyen, på Økern, Ulven, Haraldrud og Breivollen. Oslo Velforbund mener at i tillegg til T-baner på Sinsen og Økern må disse områdene få sine T-banestasjoner.

Indre by - innenfor ring 3

Oslo Velforbund mener at indre by er godt dekket i planen og ser K3 S-bane og metrokonseptet som det beste forslaget med de forutsetninger som er tatt. Det vil gi god dekning av indre by og være med på å styrke kollektivtrafikkens konkurransekraft for en større del av befolkningen. Trikkerutenettet må ha egne gater sperret av for vanlig personbiltrafikk. Det må lages gode løsninger for kjøring og parkering for varetransporten, drosjer og handikaptransport.

Flere bydeler peker på at Bryn blir et viktig knutepunkt i kollektivtrafikken når det gjelder både regionstog, lokaltog, metro og buss. Oslo Velforbund registrerer at er definert som et regionalt knutepunkt og ber om at hele området får god planlegging mht. overgang fra et kommunikasjonsmiddel til et annet. Oslo Velforbund mener at Bryn kollektivknutepunkt må ha en trafikkreduserende virkning.

Avgangsfrekvens

Oslo Velforbund ser det som en god forbedring for bruk av kollektivtilbudene at avgangsfrekvensen bli hvert 5 minutt på T-baner, trikker og busser i indre by. Oslo Velforbund stiller seg undrende til at KVVU'en nå legger opp til avganger med metro, trikk og buss i ytre by skal være hvert 10 minutt. Kommunikasjon fra ytre by har i dag frekvens på 7 minutter eller oftere (T-banene til henholdsvis Vestli og Mortensrud går i dag hvert 7 minutt). Vi ser det som svært positivt at togene på fellesstrekninger med avgang fra knutepunktstasjoner blir hvert 10 minutt mot i dag hver 30 minutt. Likeledes at buss fra sentrale steder i Akershus får avgang hvert 10 minutt.

Sykkel og gange

Oslo Velforbund ser ikke at KVVU Oslo-Navet har viet trygge sykkelveier og gangveier tilstrekkelig oppmerksomhet. Det må settes av egne traséer for sykkel og gående langs veiene der det ikke er anlagt egne gang-/sykkelveier. Det bør også lages sykkelparkeringer eller sykkelhoteller ved aktuelle knutepunkter/stasjoner for dem som ønsker å kombinere sykling med et offentlig kommunikasjonsmiddel.

Godstransport

Godstransport på jernbane bør i utgangspunktet ikke gå på linjer og tidspunkter som opptar kapasitet for persontrafikken. Fra sør bør denne transporten om natten ikke gå gjennom bebyggelsen uten at bebyggelsen er skjermet for støy. Denne bør kunne tilpasses å gå gjennom Follotunellen med spor direkte til Alnabru.

Trafikkstyring

I en overgangsperiode før størstedelen av godstransport blir overført til tog, må det tilrettelegges for mer langtransport utenom sentrum. Godstransporten må få angitt tidspunkter å krysse byen slik det er i mange andre europeiske byer. Det bør settes av egne kjørefelt til vogntogene som ofte er kødannende på innfartsveien, spesielt inn til Oslo fra syd gjennom Groruddalen og ut av Oslo mot nord.

Oslo Velforbund støtter forslaget fra bydelene Stovner og Bjerke om å bruke «intelligente trafikkstyringsystemer (ITS)», Trafikkstyring ved hjelp av ITS kan brukes for å utnytte eksisterende

veikapasitet bedre, forebygge kø og blokkering av kryss og påkjøringer og generelt bedre framkommeligheten på veinettet. I Oslo bør slike virkemidler utnyttes for å prioritere kollektiv- og varetransport ved blant annet å gi disse trafikantgruppene egne kjørefelt, gi de prioritet i kryss eller sanntidsinformasjon om gode rutevalg. Vi anser trafikkstyring som et nødvendig tiltak for å nå målet om bedre framkommelighet for næringstransporten.

Veier

Uten tiltak i kollektiv- og veinettet ut over det som inngår i Nullalternativ+ svekkes framkommeligheten på hovedveinettet fram mot 2030 og forverres ytterligere i 2060. K1–K4 bidrar til overføring av personbilreiser til kollektivtrafikk, men konsekvensen for framkommeligheten i veinettet er ikke tilstrekkelig. Dermed nås heller ikke målet om at framkommeligheten for **næringstransport** på vei skal være bedre enn i dag. Suppleres konseptene med målrettet trafikantbetaling eller ITS, er det mulig å oppnå reisetider på hovedveinettet som er på nivå med, eller under reisetidene i 2010.

For å nå målet om nullvekst i biltrafikken i Oslo, bør det også gjøres tiltak for å føre nødvendig biltrafikk som skal gjennom byen forbi byen og ikke gjennom den.

- Manglerudtunnelen for E6 er et av tiltakene som gjør at trafikken fra sør som skal nordover (eller til Alnabru) ikke skal måtte gå gjennom boligutbyggingsområdet på Ulven.
- Fossum-/Bredtvetdiagonalen må gjennomføres for å redusere forurensning/støy langs RV4 fra Rødtvet til Sinsenkrysset. Det muliggjør også nedbygging av Trondheimsveien til lokal vei.
- Bygge Ring 4 rundt byen (i tunnel) etter modell av Maskinentreprenørenes Forbund's konsept for trafikk fra vest som skal nordover/sydover. Dette kan kombineres med Manglerudtunnelen slik at trafikken fra vest mot syd føres utenom bykjernen.
- Den overordnede arealplanleggingen må ikke bare dreie seg om hvordan man skal få trafikanter frem, men også om hvordan man kan sikre at boligområder ikke benyttes til gjennomkjøring.

Oslo ytre bydeler er belastet med mye gjennomkjøringstrafikk fra bil som skal til Oslos indre by eller for gjennomkjøring. Når køene på innfartsveiene inn til Oslo sentrum, har saktegående trafikk har bilene lett for å finne alternative veier som ofte er smale fortausløse villaveier ikke dimensjonert for gjennomgangstrafikk. Disse er også ofte skoleveier for barn. De av veiene som ligger nær stasjoner for T-bane eller lokaltog, blir ikke sjelden benyttet som parkeringsplasser i mangel av innfartsparkeringer. Mye av trafikkproblemene kan løses før den store utbyggingen av kollektivtrafikken ved å bygge flere innfartsparkeringer og sykkelparkeringer/sykelhotell.

Oslo 24. april. 2016

Oslo Velforbund

Jan-Morten Kjelstad
Styremedlem
«Sign»

Liv Jorunn Eriksen
Styremedlem
«Sign»