

KVU OSLO- NAVET

Prosess
Vedlegg til Hovedrapporten



Ruter#



Statens vegvesen



Jernbaneverket

| | |
|---------------------|--|
| Tittel: | Prosess |
| Ferdigstilt: | 19. november 2015 |
| Prosjekt: | KVU Oslo-Navet |
| Forfattere: | Hedda Klemetzen, KVU-staben |
| Sammendrag: | Dette er et vedlegg til Konseptvalgutredning – hovedrapport – i KVU Oslo-Navet. Vedlegget redegjør for prosessen i forbindelse med utredningsarbeidet, fra prosjektet fikk sitt mandat 14.08.13 til ferdigstilling av arbeidet 23.11.15. |
| ISBN: | 978-82-7281-244-6 |
| Utgiver: | Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter AS |

Innhold

| | | |
|---|---------------------------------------|----|
| 1 | Bestilling | 4 |
| 2 | Prosjektorganisering | 5 |
| | Styringsgruppe | 5 |
| | KVU-stab | 5 |
| | Konsulenter | 5 |
| | Rådgivere | 6 |
| | Rådgivere har vært: | 6 |
| 3 | Organisering av arbeidet | 10 |
| | Samarbeid KVU-stab og konsulenter | 10 |
| | Styringsgruppemøter | 10 |
| | Prosjekteiermøter | 10 |
| | Oppdragsgivermøter | 11 |
| | Fagmøter | 11 |
| | Verksteder og samlinger | 11 |
| | Rådgiversamlinger | 12 |
| | Internasjonale eksperter | 12 |
| | Studieturer | 13 |
| | Økonomi | 13 |
| 4 | Leveranse og overlevering | 14 |
| | Utsettelse av overlevering | 14 |
| | Pressekonferanse 13. august 2015 | 15 |
| | Overlevering 23. november 2015 | 15 |
| 5 | Kommunikasjon | 16 |
| | Medvirkning | 16 |
| | Grafisk profil | 16 |
| | KVU-film | 16 |
| | Kommunikasjonskanaler | 16 |
| | Presentasjoner og foredrag | 16 |
| | Medieoppmerksomhet | 17 |
| | Appendix 1 – Mandatbrev | 18 |
| | Appendix 2 – Dokumentoversikt | 28 |
| | Rapporter og vedlegg | 28 |
| | Spesialanalyser | 29 |
| | Notater | 30 |
| | Appendix 3 – Prosjektstyringsdokument | 32 |
| | Appendix 4 – Kommunikasjonsplan | 77 |

1 Bestilling

14. august 2013 sendte Samferdselsdepartementet mandat for arbeidet i «KVU for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo» på vegne av seg selv, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Brevet gikk til Jernbaneverket (JBV), Statens vegvesen (SVV) og Ruter AS (Ruter).

På bakgrunn av Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter AS' prosjektplan av 20. desember 2012 ble det bedt om at KVU-en belyser om og eventuelt hva slags kollektivt transporttilbud som må utvikles for at målet om nullvekst i personbiltrafikken skal nås.

Oppdraget ble gitt til Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter AS i fellesskap, for å ivareta at utviklingen av kollektivtilbudet i hovedstadsområdet sees i sammenheng, og som et felles system. Jernbaneverket skulle koordinere arbeidet.

Utredningsarbeidet skulle avgrenses til kollektiv transportkapasitet i hovedstadsområdet, men skulle også svare på særskilte, avgrensede problemstillinger knyttet til godstrafikk på jernbane og optimalisering av biltrafikken for eksempel ved økning i personbelegget per privatbil (samkjøring). Det skulle gjøres fullstendige analyser av løsninger som innebærer investeringer som vil kunne gi økt kapasitet i eksisterende T-bane- og jernbaneinfrastruktur, og investeringer i veinettet som gir økt framkommelighet og kapasitet for buss og trikk.

En sentral oppgave for KVU-en var å vurdere det langsiktige behovet for ny jernbanetunnel og/eller ny T-banetunnel i hovedstadsområdet, og i hvilken grad disse vil bidra til å nå overordnede mål for transportutviklingen.

Mandatet presiserte at KVU-en måtte undersøke om det burde utredes andre konsepter enn nye tunneler som kan bidra til å løse den forventede transportveksten basert på en samordnet areal- og transportutvikling. Dersom det ut fra en nærmere vurdering av behov, mål og krav viste seg å være aktuelle alternativer som ikke nødvendigvis innfrir det politiske målet, kunne slike alternativer inngå i utredningen.

Videre framhevet mandatet at analysene måtte ta hensyn til at det er snakk om langsiktige kapasitetsbehov og at det er knyttet stor usikkerhet til disse langsiktige behovene. Dette vil innebære at fleksibilitet i tilbudsutviklingen, og muligheten for en trinnvis utvidelse av kapasiteten blir viktig.

Mandatbrevet finnes i sin helhet i Appendix 1.

21. januar 2015 ble det gitt en presisering av oppdraget, der oppdragsgiverne ber prosjektet belyse busstransportens framtidige kapasitets- og terminalbehov i hovedstadsområdet i et kortere og et mer langsiktig perspektiv. Dette temaet er drøftet en egen spesialanalyse – Bussterminaler, vedlegg 10G.

2 Prosjektorganisering

Prosjektets eiere har vært jernbanedirektør Elisabeth Enger, vegdirektør Terje Moe Gustavsen/fungerende vegdirektør Lars Aksnes og administrerende direktør Bernt Reitan Jenssen i Ruter AS.

KVU-arbeidet har hatt en styringsgruppe. KVU-staben har stått for det daglige arbeidet.

Mer om rammer, forutsetninger, organisering, bemanning, budsjett, framdriftsplan og leveranser finnes i KVU Oslo-Navets prosjektstyringsdokument. Dette finnes i sin helhet i Appendix 3.

Styringsgruppe

Styringsgruppen har bestått av to representanter fra hver av eiervirksomhetene, i tillegg til leder for styringsgruppen, til sammen syv personer: Paul Runnestø (leder), Lars Erik Nybø og Anne Marstein (til mars 2014) Sjur Helseth (fra mars 2014) fra JBV, Tore Kåss og Hanne Bertnes Norli fra Ruter og Hans Silborn og Turid Stubø Johnsen fra SVV.

KVU-stab

KVU-staben har vært prosjektlederens stab. Den har på det meste bestått av syv personer fra de tre eiervirksomhetene, som har ledet og gjennomført utredningsarbeidet sammen med konsulenter, eksterne fagfolk og andre ressurspersoner: Terje Grytbakk (prosjektleder), Hedda Klemetzen (kommunikasjonsrådgiver), Øyvind Rørslett, Nina Tveiten og Tor Ezaki Lindqvist (til juni 2015) fra JBV, Iver Wien fra Ruter, Arne Torp og Sari Wallberg (til mai 2014) fra SVV.

Konsulenter

Prosjektet har kjøpt tjenester fra tre konsulentkonsortier til arbeidet med konseptvalgutredningen, grunnlag for teknisk-økonomisk plan og usikkerhetsanalyser, henholdsvis Norconsult/Vista Analyse, ViaNova Plan & Trafikk/Aas-Jakobsen/Geovita/NGI/ECT og Metier.

Videre har seks utenlandske eksperter vært tilknyttet: Ulrike Huwer (Sveits) og Gisela Stete (Tyskland) fra Basler & Hofmann og José Laffond og Carlos Cristóbal-Pinto fra Typsa i Spania. Axel Kühn fra Tyskland og Bernt Nielsen fra Sverige har vært tilknyttet som uavhengige eksperter. Disse har bidratt med erfaringer fra sammenlignbare prosjekter i Europa, egne innspill under konseptutviklingen, og har gitt anbefalinger til stort og smått underveis.

Rådgivere

KVU-staben har knyttet til seg fagfolk fra forskjellige virksomheter. Disse har blitt spurt om råd og bidrag på sine fagområder underveis i KVU-arbeidet – noen i stor grad, andre i mindre grad. Flere av rådgiverne har bidratt med å kvalitetssikre aktuelle notater og rapporter, gjennom e-post og/eller fagmøter.

Alle rådgiverne har blitt invitert på verksteder og rådgiversamlinger.

Rådgivere har vært:

Jernbaneverket: Arild Vold, Christian Knittler, Finn Holom, Terje Eidsmoen, Bodil Riis, Per Fjeldal, Trygve Aasen, Gunnar Markussen, Christoph Siedler, Erik Natvig, Tørris Aa. Rasmussen, Arne Stølan, Per Pedersen, Steinar Nilsen, Frode Hjelde, Joel Sultan

Ruter AS: Halvor Jutulstad, Kjersti Midttun, Ola Skar, Øystein Otto Grov, Truls Angell

Statens vegvesen: Toril Presttun, André Andersen, Oskar Kleven, Ulf Haraldsen, Jan A. Martinsen

NSB AS: Johan Selmer

Flytoget AS: Øyvind Brekke

Sporveien Oslo: Knut Wisthus-Johansen, Helge Holtebekk, Rolf Bergstrand, Geir Wallin

Bymiljøetaten: Helge Jensen, Vidar Valvik

Plan- og bygningsetaten: Erik Dahl, Frid Ane Møster

Plansamarbeidet i Oslo og Akershus: Marit Øhrn Langslet

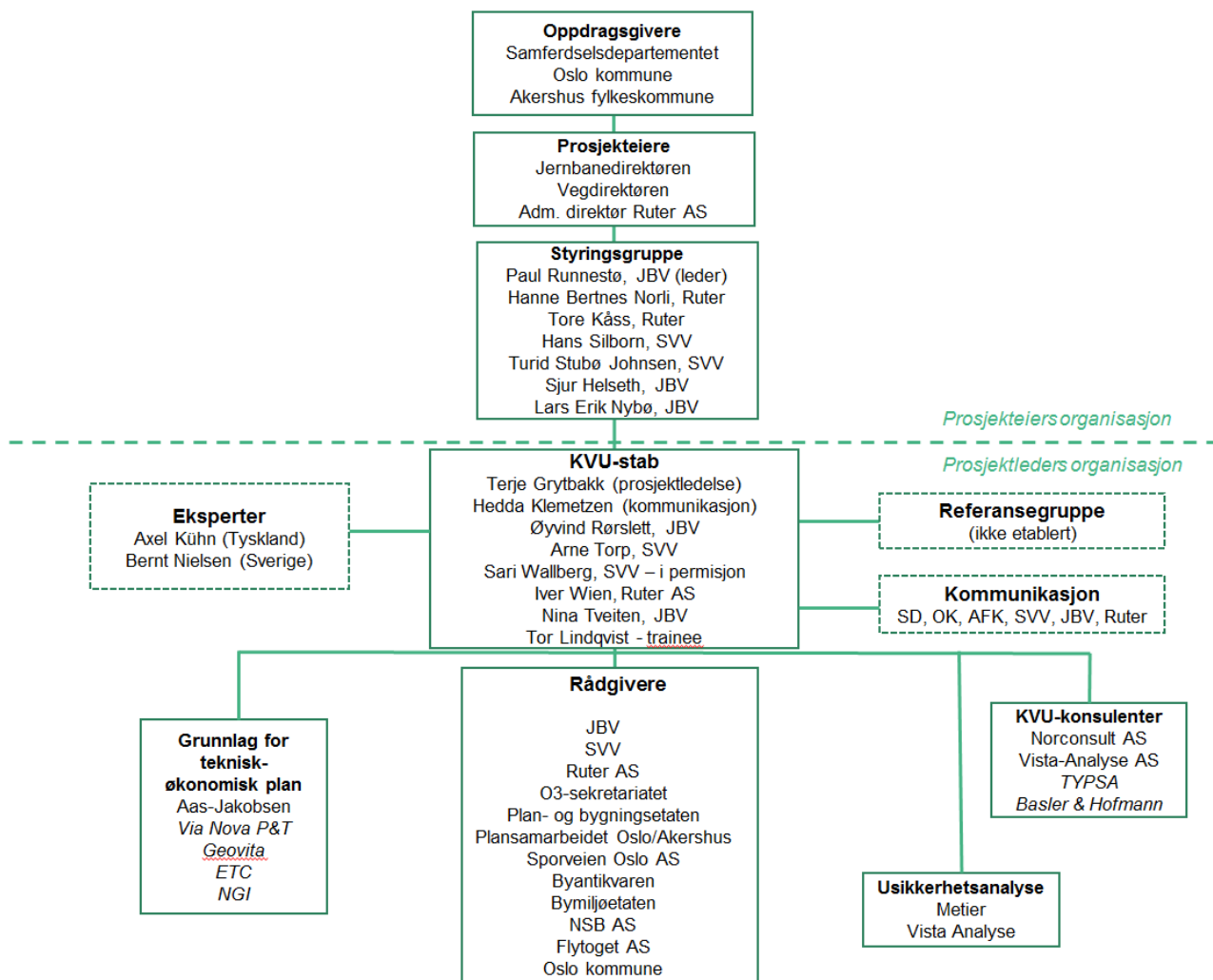
Byantikvaren: Hogne Langset

Oslopakke 3-sekretariatet: Olav Fosli

Sykkelprosjektet Oslo kommune: Rune Gjøs, Helle Beer Urheim

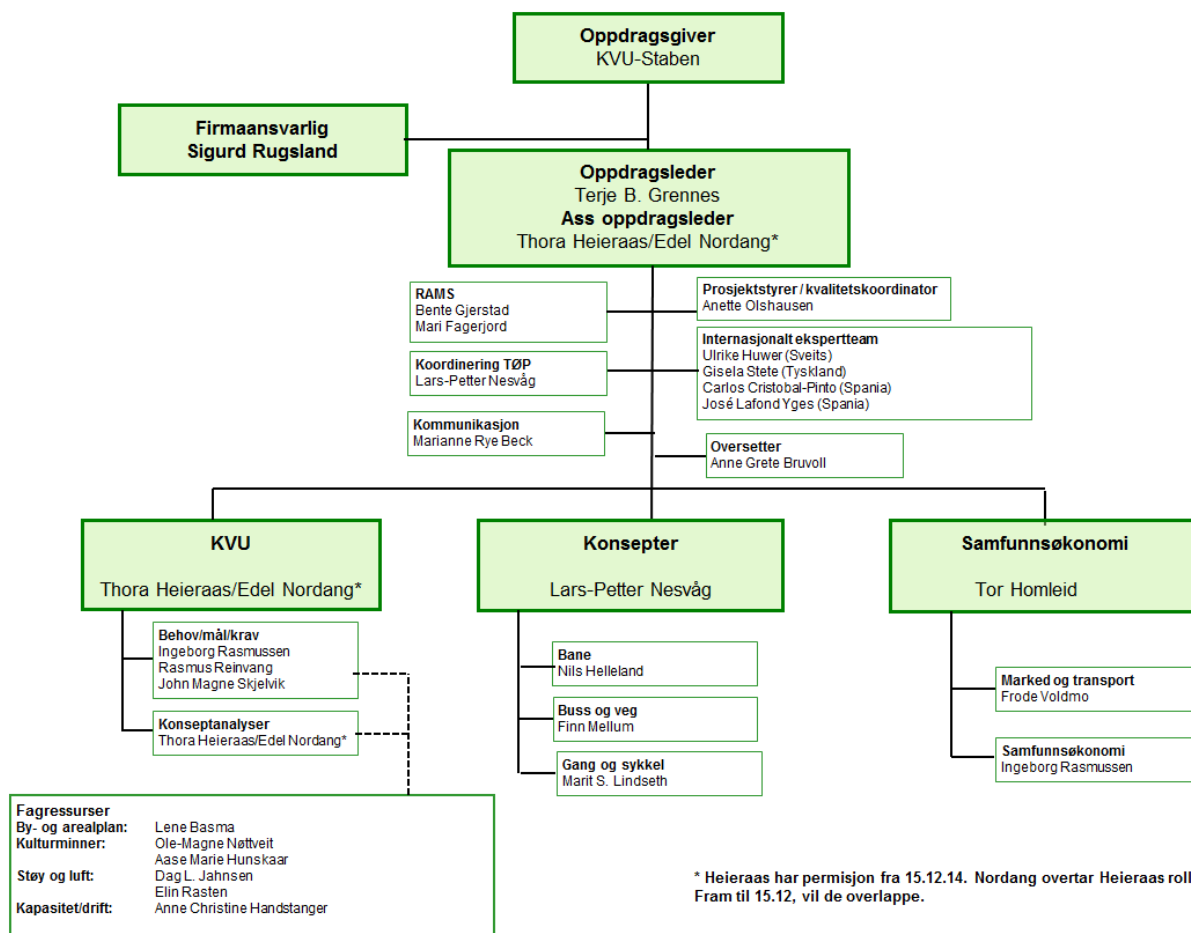
Rådgiverne kan ikke holdes ansvarlig for vurderinger, konklusjoner og anbefalinger i KVU-en.

Prosjektorganisasjon:



Norconsults AS konsulentkonsortium

Norconsult AS, Vista Analyse AS og internasjonalt ekspertteam fra Sveits, Tyskland og Spania.



3 Organisering av arbeidet

Styringsgruppen ble konstituert i september 2014, like etter at prosjektleder var ansatt. Fram til KVU-staben ble fulltallig og konsulentoppdragene var tildelt, gikk arbeidet ut på å beskrive rammene og forutsetningene for utredningsarbeidet som skulle gjennomføres.

KVU-staben ble fulltallig i januar 2014 og ble da samlet under ett tak på hel- og deltid. Konsulentene ble valgt gjennom offentlige anbudskonkurranser, med tildeling i februar (KVU), april (GTØP) og juni (usikkerhetsanalyse) 2014.

Samarbeid KVU-stab og konsulenter

Selve utredningsarbeidet startet da KVU-konsulenten var på plass. Stab og konsulenter har hatt faste møter én gang i uka fra mars 2014–april 2015 med fast dagsorden for praktiske og faglige orienteringer, diskusjoner, avklaringer og planlegging.

Konsulentene arbeidet for seg og internt i sine konsortier. I tillegg til det faste, ukentlige møtet, var det også tett kontakt mellom KVU-stab og konsulenter både på e-post og gjennom fagmøter og arbeidsmøter.

KVU-konsulentenes avtale varte i utgangspunktet fram til mai 2015, men ble forlenget da overleveringen ble utsatt. Samarbeid mellom KVU-stab og konsulentene har etter dette stort sett foregått gjennom konkrete bestillinger som har blitt formidlet fortløpende ved behov.

Styringsgruppemøter

Styringsgruppen har hatt jevnlige møter med KVU-staben, 41 møter totalt, der en stor del har vært hel- og halvdagsmøter med diskusjoner, gjennomganger av rapporter og underlagsdokumenter. Representanter fra konsulentene har deltatt i møtene når det har vært relevant, typisk for å presentere resultater fra arbeidet eller få tilbakemeldinger på rapportutkast.

Styringsgruppen har bidratt med kvalitetssikring av dokumenter, beslutninger på sentrale milepæler i prosjektet og i viktige problemstillinger underveis i det faglige arbeidet.

Styringsgruppen har sluttbehandlet hovedrapporten i samhandling med prosjekteierne før overlevering til oppdragsgiverne (bestillerne).

Prosjekteiermøter

Prosjekteierne har hatt periodiske møter med styringsgruppen og representanter fra KVU-staben, 18 totalt. Representanter fra konsulentene har deltatt i enkelte møter i starten for å presentere resultater fra arbeidet.

Prosjekteierne har blitt orientert ved viktige milepæler og har godkjent prosjektstyringsdokumentet, budsjett, framdriftsplan og kommunikasjonsplan for prosjektet.

Prosjekteierne er offisiell avsender av forslag til samfunns mål og hovedrapporten. Sluttbehandling og godkjenning av hovedrapporten er gjort av prosjekteierne i samhandling med styringsgruppen.

Oppdragsgivermøter

Det har vært to møter og ett seminar med oppdragsgiverne.

I det første møtet ble administrative representanter fra oppdragsgiverne orientert om framdriftsplan, kommunikasjonsplan og milepæler i prosjektet. I det andre møtet stilte politisk ledelse og prosjekteierne/representanter for en underveisorientering. KVU-staben presenterte konseptutviklingen og arbeidet så langt.

Seminaret hadde tema samfunns mål. Administrative representanter fra oppdragsgiverne, KVU-staben og konsulenter deltok. Det ble redegjort for samfunns mål generelt ved professor Knut Samset fra Concept-programmet ved NTNU. Deretter var det faglige innledninger og gruppearbeid.

I tillegg har det vært orienteringer i møter hos oppdragsgiverne, samt skriftlig orientering underveis i prosessen i forbindelse med siling av konsepter, utsatt levering og overlevering.

Oppdragsgiverne fastsatte samfunns målet for KVU-en 04.07.14.

Fagmøter

Det har blitt gjennomført en rekke arbeidsmøter der fagpersoner fra KVU-staben, konsulentene og rådgiverne til prosjektet har jobbet sammen. Spesielt i konseptutviklingsfasen var det en serie fagmøter og seminarer.

Mars–desember 2014 var det cirka syv arbeidsmøter for arbeidet med transportanalysene, der det ble diskutert og kvalitetssikret input og foreløpige resultater fra transportmodellene.

April–november 2014 var det cirka 17 arbeidsmøter om konseptutvikling. Der ble konseptalternativer utviklet og beskrevet og grunnlaget for hvilke tiltak som skulle utvikles til helhetlige konsepter og bearbeides videre ble lagt.

Det ble holdt 5 arbeidsmøter om RAMS, der det blant annet ble avklart hvordan RAMS skulle håndteres i prosjektet, identifisert krav og rammevilkår for driftsartene og det ble gjort erfaringsutveksling.

Det har vært holdt en rekke arbeidsmøter om temaene for spesialanalysene, blant annet optimalisering av personbiltrafikken og bussterminaler, og det har vært flere arbeidsmøter med tema fra Grunnlag for teknisk-økonomisk plan (GTØP).

Verksteder og samlinger

Verksteder

Det har vært avholdt tre KVU-verksteder (seminarer). Ett handlet om behov, mål og krav og de to neste om konseptutvikling. Det var rundt 100 deltakere til stede på hver av dagene – en blanding av fagpersoner fra Jernbaneverket, Ruter og

Statens vegvesen, fra rådgivergruppen til KVU-en, fra interesse- og næringsorganisasjoner, kommuner og fylkeskommuner.

På verkstedene ble det gitt en kort innføring i KVU-metodikk generelt, samt premisser og grunnlag for KVU Oslo-Navet fra KVU-staben og konsulenter.

Professor Knut Samset fra Concept-programmet ved NTNU presenterte målstruktur på første verksted. Marit Øhrn Langslet fra Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (Plansamarbeidet) presenterte hovedpunkter fra denne.

De uavhengige, internasjonale ekspertene Axel Kühn og Bernt Nielsen holdt presentasjoner på verkstedene med tema som best practice, benchmarking og erfaringer fra Göteborg.

Deltakerne kom med innspill til behov, mål og krav, samt konseptutvikling. De tre verkstedene og alle innspillene er dokumentert i egne underlagsrapporter.

Miniverksted

I forkant av det ene KVU-verkstedet ble det holdt et «miniverksted» med skoleelever i 6. klasse ved St. Sunniva skole i Oslo. Elevene fikk komme med sine innspill til hva de la vekt på for framtidens transportsystem. Syv av elevene fikk komme på verkstedet og presentere synspunktene sine der.

Usikkerhetsanalyse

I forbindelse med arbeidet med usikkerhetsanalysene for investerings-, drifts- og vedlikeholdskostnader for infrastruktur, har det vært seks gruppesamlinger i forkant av tre analyserunder. Det har også vært en samling der tema var usikkerhetsanalyse av nyttesiden.

Rådgiversamlinger

Rådgiverne tilknyttet KVU-en ble invitert til to rene rådgiversamlinger.

Det første ble holdt i april 2014 for å forankre prosessen, utveksle forventinger og skape plattform for videre samarbeid.

Det andre ble holdt i januar 2015 for å orientere om silingen av konsepter og arbeidet videre mot overlevering.

Internasjonale eksperter

Det ble holdt to samlinger med de internasjonale ekspertene.

Det første i juni 2014, der ekspertene presenterte sine erfaringer med sammenlignbare samferdselsprosjekter.

Det andre i september 2014, der de internasjonale ekspertene, sammen med KVU-staben og konsulentene rangerte konsepter som var utarbeidet til da, med tanke på siling.

Studieturer

Stockholm

I januar 2014 reiste KVU-staben til Stockholm for å se på byggingen av Citytunnelen. Hensikten var å se på forhold rundt bygging av en ny, stor tunnel i sentrum av en storby.

München–Stuttgart–Zürich

I oktober 2014 dro styringsgruppen, KVU-staben og noen av konsulentene på studietur til München, Stuttgart og Zürich.

Hensikten var å hente impulser og ideer fra sammenlignbare byer/byområder som har gjort konseptuelle grep i utformingen av et kollektivtrafikksystem med mange driftsarter og god kapasitet.

Det ble gitt en rekke presentasjoner og omvisninger om store samferdselsprosjekter i disse byene, fra transport- og arealplanleggere, samt fra konsulentfirmaer som har arbeidet med prosjektene.

Denne studieturen er dokumentert i en egen underlagsrapport.

Darmstadt–Frankfurt–Mainz

I mars 2015 befarte enkelte fra KVU-staben kollektivtrafikken i Frankfurt am Main, Darmstadt og Mainz i forbindelse med det siste møtet med de utenlandske ekspertene.

Økonomi

KVU-en har kostet ca. 35 millioner kr.



4 Leveranse og overlevering

KVU-staben utarbeidet hovedrapporten og kortversjonen, på grunnlag av delrapportene og av de øvrige dokumentene, men med egne, faglige vurderinger som grunnlag for anbefalingen. Styringsgruppen og prosjekteierne har kvalitetssikret og bidratt betydelig til slutføring av dette arbeidet. Det var konsulentene som utarbeidet de øvrige rapportene, i samråd med KVU-staben og med innspill og kvalitetssikring av styringsgruppen på sentrale dokumenter.

En fullstendig dokumentoversikt med ISBN-nummer ligger i Appendix 2.

Den ferdige leveransen består av 1 hovedrapport, 1 kortversjon av denne, 4 delrapporter, 7 spesialanalyser og 49 vedlegg/underlagsrapporter og notater – i alt 61 dokumenter.

I mandatbrevet ble det bedt om at KVU-en skulle overleveres i første halvår 2015.

Utsettelse av overlevering

KVU-staben planla at KVU-en skulle ferdigstilles i mai 2015. Gjennom blant annet intern kvalitetssikring hos prosjekteierne ble det klart at det var behov for flere analyser og en videre bearbeiding av det som skulle bli anbefalt konsept. Overleveringen ble derfor besluttet utsatt av prosjekteierne.

Oppdragsgiverne ble muntlig orientert om dette i juni og det ble sendt en formell orientering i august 2015.

Pressekonferanse 13. august 2015

Fordi innholdet med KVU-en er tett forbundet med Ruters strategidokument M2016, ble det besluttet at KVU-en skulle presentere hovedtrekk fra utredningen under lanseringen av M2016 i juni. Dette arrangementet ble utsatt og endret til en felles pressekonferanse for M2016 og KVU-en, etter anmodning fra KVU-ens oppdragsgivere.

Pressekonferansen fant sted 13. august 2015. Prosjekteierne presenterte hovedtrekk og viste film som oppsummerte hovedtrekk i anbefalt løsning. Oppdragsgiverne var til stede på pressekonferansen og kommenterte arbeidet så langt. Deretter presenterte Ruter sin M2016.

Overlevering 23. november 2015

KVU-arbeidet ble ferdigstilt i november 2015. En formell overlevering med pressekonferanse fant sted 23. november 2015.

Prosjektets eiere presenterte innholdet i KVU-en, med vekt på det som ikke ble gjort kjent under pressekonferansen i august; beregnede utbyggingskostnader, resultatet fra samfunnsøkonomiske analyser og anbefalt utbyggingsrekkefølge.

Oppdragsgiverne mottok hovedrapporten og ga sine kommentarer til arbeidet videre.

Kort tid etter overlevering ble KVU-en sendt på offentlig høring, samtidig som prosessen med ekstern kvalitetssikring av rapporten (KS1) ble satt i gang.

5 Kommunikasjon

Prosjektet har hatt en egen kommunikasjonsrådgiver, som har vært en del av KVU-staben på heltid. Det ble utarbeidet en kommunikasjonsplan for prosjektet. Den ligger i Appendix 4.

Det har vært løpende kontakt mellom kommunikasjonsrådgiveren i KVU-staben og kommunikasjonsrådgivere i Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter. Ved behov har det vært tett samarbeid, spesielt i forbindelse med de to pressekonferansene i henholdsvis august og november 2015.

Medvirkning

Medvirkning fra interessegrupper har først og fremst foregått gjennom de tre verkstedene. Ved siden av dette har prosjektet mottatt en del eksterne, skriftlige innspill tidlig i prosessen. Alle disse er gått gjennom og vurdert. Hvordan innspillene er håndtert er dokumentert i et eget vedlegg.

Grafisk profil

Fordi prosjektet eies av tre virksomheter med hvert sitt visuelle uttrykk og malverk, ble det tidlig bestemt å utforme en egen grafisk profil med felles identitet. Profilen ble brukt på alle felles dokumenter og presentasjoner i KVU-en. Det ble laget tre profileringsartikler: kaffekrus, minnebrikke og handlenett.

KVU-film

Da hovedtrekkene i anbefalt konsept var utarbeidet, første halvår 2015, ble det laget en film for å oppsummere disse. Filmen ble vist offentlig første gang under pressekonferansen i august. Den ble også vist på pressekonferansen i november.

Det er en animasjonsfilm på seks minutter, som ble produsert av Snöball Film AS. Filmen fikk tittelen «Fra nav til nettverk» og er blant annet tilgjengelig på YouTube.

Kommunikasjonskanaler

Det ble opprettet egne nettsider¹ og en egen Facebook-side for KVU-en. Disse har blitt brukt for å spre informasjon om milepæler, begivenheter og framdrift underveis og for å offentliggjøre dokumenter.

Etter overlevering har også alle 61 dokumenter blitt lagt ut på nettsidene.

Presentasjoner og foredrag

I løpet av 2014 og fram til overleveringen har representanter fra KVU-en blitt invitert til å presentere arbeidet i ulike fora. Med unntak av de siste hektiske ukene før overlevering, har KVU-staben stort sett stilt opp på alle invitasjoner. Også representanter fra styringsgruppen har holdt presentasjoner om KVU-en.

¹ Primært har det vært egen nettside på Jernbaneverket.no. Statens vegvesen har også hatt en nettside for KVU-en, som har gjengitt noe av det samme innholdet. Ruter opprettet en egen side for KVU-en i forbindelse med overleveringen, slik at dokumentene skulle ligge tilgjengelig på alle tre nettsider.

Fra KVU-staben ble fulltallig i januar 2014 fram til overlevering i november 2015 har representanter fra KVU-staben holdt cirka 30 presentasjoner. Det har for eksempel vært: Norsk veg- og trafikkfaglig forening (NVTF), NTNU kursdagene, Norges tekniske vitenskapsakademi (NTVA), Baneseminar 2015, BEST-konferansen (sambeidsorganet for Osloregionen), Oslo Natur og ungdom og Jernbaneforum 2015.

I tillegg har det blitt holdt interne orienteringer ved forskjellige anledninger i Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter AS.

Medieoppmerksomhet

Det har til tider vært stor oppmerksomhet rundt KVU-arbeidet, med en god del henvendelser fra media. Verkstedene, siling av konsepter, presentasjon av hovedtrekk og overlevering har vært de begivenhetene som har generert mest medieomtale.

Appendix 1 – Mandatbrev



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Ifølge liste

Deres ref

Vår ref
12/456

Dato
14.08.2013

KVU for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo - mandat for arbeidet

Vi viser til brev av 20. desember 2012 med prosjektplan for ovennevnte utredningsarbeid. Vi viser også til vårt oppdragsbrev av 6. juli 2012 om samme sak.

Bakgrunn

Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter AS har utarbeidet en prosjektplan hvor det skisseres et utredningsopplegg for en konseptvalgutredning om ovennevnte. Prosjektplanen er utarbeidet etter bestilling fra Samferdselsdepartementet, Akershus fylkeskommune og Oslo kommune. Oppdragsgiverne har gjennomgått prosjektplanen og mener den vil være et godt grunnlag for det videre utredningsarbeidet.

Videre i dette brevet fremheves elementer i utredningsarbeidet oppdragsgiverne legger stor vekt på. Dette skal imidlertid ikke forstås som at utredningen skal avgrenses til disse forholdene. Prosjektplanen skal, sammen med dette brevet, legges til grunn for utredningsarbeidet.

Oppdraget gis til Jernbaneverket (koordinerer), Statens vegvesen og Ruter AS i fellesskap. En viktig grunn til dette er at utviklingen av kollektivtilbudet i Oslo-området må ses i sammenheng, og som et felles system. Det forventes at det anlegges et gjennomgående systemperspektiv på utredningen.

Innledning

Gjennom behandlingen av Meld. S. 21 (2011-2012) *Norsk klimapolitikk*, har et bredt flertall på Stortinget sluttet seg til målet om at veksten i persontransport i de store byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Postadresse

Kontoradresse

Saksbehandler

<http://www.sd.dep.no/>

postmottak@sd.dep.no

Telefon 22 24 90 90

Terje Falch

22248291

Org no. 972 417 904

Det er ventet en betydelig befolkningsvekst i Oslo-området de neste tiårene. Transportsystemet må utvikles slik at det er i stand til å håndtere de økte transportbehovene som følger av den ventede befolkningsveksten. Transportsystemet skal sikre befolkningen god mobilitet og være bærekraftig.

Prosjektutløsende behov

Transportsystemet i Oslo er av ulike årsaker (særlig på grunn av bolig- og næringsstrukturen, topografien mv) utformet slik at mye av transporten går gjennom byen; enten i vei-, jernbane- og t-banetunellene, eller i sentrumsgatene. Dette fører til at det oppstår flaskehals, både i transportsystemet samlet sett og for hvert enkelt transportmiddel. Flaskehalsene er dimensjonerende for hva slags transporttilbud som kan tilbys. Det prosjektutløsende behovet for KVUen er knyttet til kapasitetsutfordringer i sentrale deler av Oslo generelt, og for t-banen og jernbanens tunneller spesielt. Samtidig er det en nær sammenheng mellom kapasiteten i tunnelsystemene i sentrale deler av byen og kapasiteten i korridor/grenbanene utenfor. Det er derfor viktig at kollektivtransportsystemet betraktes samlet.

Innhold og avgrensning

De økte transportbehovene som følger av befolkningsveksten, og målet om at persontransporten i de store byene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange vil være et sentralt utgangspunkt for utredningsarbeidet som skal gjøres. KVUen må belyse om og eventuelt hva slags kollektivt transporttilbud som må utvikles for at det overordnede politiske målet om at veksten i persontransport skal skje med kollektivtransport, sykkel og gang kan innfris. Utredningsarbeidet avgrenses til kollektiv transportkapasitet i Oslo-området, men bør i begrenset grad også svare ut særskilte problemstillinger knyttet til godtrafikk på jernbanen (se egen omtale) og en optimalisering av biltrafikken, for eksempel ved økning i personbelegget per privatbil (via trafikkstyring, veiprising, 3+ felt mv.) Det skal gjøres fullstendige analyser av løsninger som innebærer investeringer som vil kunne gi økt kapasitet i eksisterende metro- og jernbaneinfrastruktur, og investeringer på vegnettet som gir økt fremkommelighet og kapasitet for buss og trikk.

En svært sentral oppgave med KVUen er å vurdere det langsiktige behovet for ny jernbanetunell og/eller ny metrotunnel i Oslo-området, og i hvilken grad disse vil bidra til å nå overordnede målsettinger for transportutviklingen. Utreder må også undersøke om det bør utredes andre konsepter enn nye tunneller som kan bidra til å løse den forventede transportveksten basert på en samordnet areal- og transportutvikling. Dersom det ut fra en nærmere vurdering av behov, mål og krav viser seg å være aktuelle alternativer som ikke nødvendigvis innfrir den politiske målsettingen, kan slike alternativer inngå i utredningen.

Som en del av utredningen skal det gjøres en separat mulighetsstudie med utgangspunkt i behov, mål og krav som sett i sammenheng definerer et mulighetsrom,

jf. Finansdepartementets rammeavtale 5.7 Mulighetsstudien. Konseptene skal utarbeides med utgangspunkt i denne studien.

I analysene som gjøres er det viktig å understreke at det er snakk om langsiktige kapasitetsbehov og at det er knyttet stor usikkerhet til disse langsiktige behovene. Dette innebærer at fleksibilitet i tilbudsutviklingen, og muligheten for en trinnvis utvidelse av kapasiteten vil være en fordel.

Regjeringen legger i Nasjonal transportplan 2014-2023 den lokalt vedtatte reviderte avtalen for Oslopakke 3 til grunn for videre arbeid med pakken. Dette er en viktig premiss for KVUen som må ses i nær sammenheng med Oslopakke 3, herunder transportkapasitet i sentrale deler av Oslo, slik det legges opp til i prosjektplanen.

Transporttilbudet

For å kunne vurdere behovet for, og nytten av, tunell for jernbanen og/eller t-banen, må det gjøres vurderinger av hva slags kollektivt transporttilbud som bør utvikles i Oslo-området på lang sikt. Oppdragsgiverne vil understreke at dagens bruk av infrastruktur, materielltyper, tekniske standarder, ansvarsdeling mellom forvaltningsnivåene, og de ulike transpormidlenes rolledeling ikke skal legge begrensninger på hvilke løsninger som vurderes i KVUen. I dette ligger det bl.a. at det kan vurderes om deler av den eksisterende infrastrukturen bør bygges om til en annen teknisk løsning enn i dag for bedre å kunne tilpasse transporttilbudet til fremtidens behov og etterspørsel på en effektiv måte.

Utviklingen av togtilbudet i Oslo-området

I prosjektplanen foreslås det at influensområdet avgrenses til ca. én times reisetid med tog fra Oslo når intercitystrekningene er bygget ut. Oppdragsgiverne slutter seg til denne avgrensningen.

Utredningsmessig er det på jernbanen gjort omfattende utredninger av togtilbudet på lange (høyhastighetsutredningen) og på mellomlange (KVU og KS1 IC) reiser. Oppdragsgiverne legger til grunn at relevant kunnskap innhentet gjennom det gjennomførte utredningsarbeidet kommer til nytte i denne KVUen. Det er imidlertid ikke gjort tilsvarende utredninger knyttet til utviklingen av lokaltogtilbudet i Oslo og Akershus. Samferdselsdepartementet, Akershus fylkeskommune og Oslo kommune mener det beskjedne plangrunnlaget som foreligger for utviklingen av lokaltogtilbudet, sammenliknet med plangrunnlaget for bl.a. IC-strekningene, tilsier at utredningen bør vie relativt stor oppmerksomhet mot dette markedet. Etersom de store infrastrukturinvesteringene som er gjennomført de siste årene, og som planlegges gjennomført i nær fremtid frigjør kapasitet til en betydelig tilbudsforbedring i Oslos nærmeste omland på de gamle dobbeltsporene til Lillestrøm/Asker/Ski, bør i særlig grad utviklingen av disse strekningene vurderes nærmere. Utviklingen av tilbudet på disse strekningene er også omtalt i Jernbaneverkets rapport *Utviklingen av jernbanen i Oslo-navet* fra 2012. Det vises i den forbindelse særlig til underlagsrapporten *Tilbud og marked*. Det vises for øvrig til Ruters strategidokument *K2012* hvor det anbefales at det

settes i gang et arbeid med å se på hvordan disse strekningene kan videreutvikles som en integrert del av kollektivsystemet i Oslo og Akershus.

Oppdragsgiverne forutsetter videre at prosjektet som en del av utredningen på overordnet nivå også vurderer en markedstilpasset tilbudsutvikling og investeringsbehov på de øvrige banestrekningene i Østlandsområdet innenfor én times reisetid. Dette gjelder Hovedbanen nord for Lillestrøm, Gjøvikbanen, Sørlandsbanen fra Drammen til Kongsberg, Kongsvingerbanen, Spikkestadlinja og Østre linje. For strekningen Drammen-Kongsberg vises det til KVVU for Buskerudbypakke 2. Når det gjelder Ringeriksbanen, viser vi til Stortingets behandling av NTP 2013-2024, jf. Innst. 450 S (2012-2013). Analysearbeid som gjøres i forbindelse med vurderingene av disse strekningene bør utarbeides på en slik måte at resultatene kan gjenbrukes i ev. større utredninger.

Utviklingen av metrotilbudet i Oslo-området

Lørenbanen

Lørenbanen omfatter ca. 1,6 kilometer dobbeltsporet bane inkludert teknisk utstyr, kulvert/nytt spor, ny underjordisk stasjon. Hele banen bygges i en etappe, med byggestart i mai 2013 og med åpning for trafikk våren 2016. Prosjektet skal bidra til bedre utnyttelse av metro-systemets samlede kapasitet ved å:

- Etablere en direkte linje mellom Grorudbanen og T-baneringen mot nord. Dette gir en ny forbindelse, og det avlaster fellesstrekningen slik at det kan innføres 7,5 minutters frekvens på Østensjøbanen.
- Etablere Løren stasjon i byutviklingsområdet på Løren som vil knytte de nye boligområdene til den nye metroforbindelsen.
- Oppgradering av de tre innendørs stasjonene Romsås, Stovner og Vestli, fornyelse av et antall likerettere, nytt overkjøringsspor på Vestli og utbedring av sporet på Veitvet.

Fornebubanen

Oslo og Akershus har vedtatt å legge metro til grunn for videre planlegging av kollektivløsning til Fornebu, og at det er ulike varianter via Majorstua, Skøyen og Lysaker som skal utredes. Det skal lages en kommunedelplan/områdeplan for traseen gjennom Oslo, mens løsninger gjennom Bærum for en stor del planavklart. Det er mulig å gjennomføre ny bane til Fornebu uten ny sentrumstunnel, men den forutsetter oppgradering av dagens tunnel og ny Lørenbane, samt at Holmenkollbanen midlertidig må vende på Majorstua inntil ny sentrumstunnel står ferdig.

Bane til Ahus

Oslo og Akershus sammen med nabokommune(r) vil i løpet av 2013/14 gjennomføre en lokal KVVU for fremtidig kollektivløsning til Lørenskog/A-hus, ev. for korridoren helt frem til Lillestrøm. Forlengelse av dagens metro til Ellingsrudåsen videre til A-hus, og ev. helt frem til Lillestrøm, vil være et hovedkonsept i utredningen. En metro til

Lørenskog/A-hus behøver ikke bety økt belastning på sentrumstunnelen, fordi den er basert på at en allerede kapasitetssterk pendel forlenges.

Utviklingen av busstilbudet i Oslo-området

Utviklingen av busstilbudet i Oslo og Akershus vil stå i et gjensidig avhengighetsforhold til det skinnegående tilbudet. Ved en satsing på skinnegående tilbud vil bussens rolle dreies mer i retning av mating til metro og t-bane i knutepunkter utenfor bykjernen. Et viktig formål med et slikt ruteopplegg er at vi på denne måten også får et mer høyfrekvent og attraktivt busstilbud lokalt i de store tettstedene/byene i Akershus hvor det etter hvert blir større konsentrasjon av arbeidsplasser og servicetilbud. For at en slik utvikling skal fungere effektivt, er det viktig med god fremkommelighet til stasjoner og knutepunkter. Dette innebærer at en satsing på skinnegående transport ofte forutsetter fremkommelighetstiltak for buss også utenfor Oslo sentrum. Ved en mer beskjeden satsing på metro og jernbane, vil bussen i større grad enn i dag måtte ta seg av sentrumsrettet trafikk fra forstedene utenfor bykjernen. Dette vil trolig kreve økt kapasitet på de viktigste innfartsårene og sentrumsgatene.

Utviklingen av stasjoner

Prosjektplanen gir uttrykk for at oppmerksomheten i all hovedsak rettes mot kapasiteten på strekningene gjennom Oslo. Det er viktig at utredningsarbeidet ikke ensidig fokuserer på strekningskapasitet, men også på stasjonenes kapasitet til å håndtere økningen i antall passasjerer. Det er allerede i dag relativt trangt i fellesområder og på plattformene på stasjonene for tog og t-bane i rushtiden. Med den forventede befolkningsveksten og veksten i transportetterspørselen som følger av denne, er det grunn til å tro at også passasjerkapasiteten på eksisterende stasjoner må øke eller at det må etableres nye stasjoner for å avlaste disse.

Materiellbehov

I KVUen bør det på overordnet nivå diskuteres hva slags rullende materiell (buss, t-bane, sporvogn og tog) som best vil kunne møte transportbehovene i de ulike markedene. I forlengelsen av dette bør omfanget av materiellbehovet vurderes i lys av ulike scenarioer for tilbudsutviklingen.

Arealutvikling

Transportløsningene må legge til rette for en by- og tettstedsutvikling som gjør det mulig å etablere store nye boligområder nær kollektivknutepunkt. En areal- og transportpolitikk som bygger opp under kollektivtrafikk på veg og bane er nødvendig. Oppdragsgiverne slutter seg til at KVUen bør ta utgangspunkt i Plansamarbeidet i Oslo og Akershus. Vi vil presisere at planer og føringer skal være på et overordnet nivå.

Godstransport

Regjeringen har som målsetting at gods skal overføres fra vei til sjø og jernbane der det er samfunnsmessig gunstig. I prosjektplanen er det lagt opp til at det i utredningen skal vurderes avbøtende tiltak for godstransporten, dersom det ikke bygges ny

jernbanetunell. En arealutvikling med fortetting av boliger og arbeidsplasser ved stasjoner og knutepunkter kan imidlertid være vanskelig å forene med økt godstrafikk på jernbanen, bl.a. som følge av støy. I tillegg vil økt frekvens for persontogene kunne gi utfordringer for fremføringen av godstog. Oppdragsgiverne ønsker derfor at bla. følgende problemstillinger belyses i turedningene:

- Vil godstog i fremtiden kunne benytte de nye tunellene Oslo-Lillestrøm, Oslo-Ski og Lysaker-Asker?
- Vil godstog med farlig last i fremtiden tillates fremført gjennom innebygde plattformer som på Nationaltheatret og ev. innebygd Oslo S, eller bør det søkes bypassløsninger for gods?
- Hvilke begrensninger vil godstog på de gamle dobbeltsporene på innerstrekningene gi med tanke på rutetilbudet på disse banene, jf. ambisjonene i NTP 2013-2023 om utvikle fullstoppende lokaltog til et T-baneliknende tilbud til Ski/Asker/Lillestrøm?

Forholdet til andre planer

IC-strekningene

I Meld. St. 26 (2012-2013) *Nasjonal transportplan 2014-2023* har Regjeringen lagt frem en plan for utbygging av dobbeltsporet jernbane mellom Oslo og Hamar, Seut/Fredrikstad og Tønsberg innen utgangen av 2024. KVU for kollektiv transportkapasitet i Oslo-området må ses i sammenheng med prioriteringene i NTP.

Oslopakke 3

Oslopakke 3 inneholder flere store veg- og kollektivprosjekter og andre lokale veg- og kollektivtiltak. I tillegg kommer prosjekter og tiltak på jernbanen. Oppdragsgiverne slutter seg til prosjektplanens omtale av Oslopakke 3 og avgrensningen mot KVUen.

Endrede rammebetingelser underveis i prosjektet

KVUens nullalternativ skal utarbeides i tråd med gjeldende føringer for KVU-arbeidet. Dette innebærer at det i nullalternativet skal legges til grunn et minimum av nødvendige vedlikeholdskostnader for eksisterende infrastruktur. Likeledes skal påbegynte prosjekter eller prosjekter som er gitt eller er forventet gitt oppstartsbevilgning i statsbudsjettet inngå i nullalternativet. I et såpass omfattende utredningsarbeid som denne KVUen vil det imidlertid være hensiktsmessig å vurdere konsepter som tar hensyn til at rammebetingelsene (med andre ord hva som per definisjon skal inngå i nullalternativet) kan endres underveis. Oppdragsgivernes slutter seg til vurderingene som gjøres i prosjektplanen når det gjelder tilleggsvarianter av nullalternativet, jf. side 12.

Vurdering av samtidig utbygging

I KVUen skal det gis en vurdering av om og ev. når ny jernbane- og/eller metrotunell bør realiseres. I prosjektplanen står det at det sannsynligvis er behov for ferdig jernbanetunell og metrotunell på forskjellige tidspunkter, jf. side 14 og 17. Oppdragsgiverne oppfatter ikke dette som en premiss for KVUen, men vi ser at det kan

bli en mulig konklusjon i utredningen. Bygging av tunell vil gi store inngrep og ulemper på overflaten i anleggsperioden. Det kan derfor være et selvstendig poeng med samtidig utbygging, dersom det skal bygges både ny jernbane- og ny metrotunell. I KVUen skal det gis en vurdering av hvilke fordeler og ulemper samtidig utbygging kan gi for anleggsarbeidene. Dette gjelder ev. økonomiske stordriftsfordeler, men også med tanke på ulempene anleggsperioden vil innebære for transporttilbudet for byen.

Prosjektorganisering

Oppdragsgiverne slutter seg i hovedsak til forslaget til prosjektorganisering. I dette prosjektet er betydningen av å se areal- og transportplanlegging i sammenheng svært viktig. I prosjektplanen beskrives det en ekspertgruppe som skal bistå KVU-staben, hvor arealplanaktører er spesifikt nevnt. Dette er etter oppdragsgivernes vurdering fornuftig. Vi mener i tillegg at arealplankompetanse fra både Oslo og Akershus, samt fra staten (for eksempel Fylkesmannen i Oslo og Akershus) bør være representert i referansegruppen.

Fremdriftsplan

I prosjektplanen er det gitt en grov skisse til fremdriftsplan. Fremdriftsplanen antyder at arbeidet vil ta om lag to år. Dette innebærer at KVU-arbeidet bør være ferdig i første halvår 2015, og at ekstern kvalitetssikring (KS1) kan settes i gang andre halvår 2015.

KVU for økt kollektivtransportkapasitet i Oslo-området vil være et svært viktig grunnlag for prioriteringene i Nasjonal transportplan for perioden 2018-2027. Transportetatene og Avinor AS legger frem sitt planforslag til NTP normalt om lag ett år før selve NTP legges frem, anslagsvis vinter/vår 2016.

Med hilsen

Cecilie Taule Fjordbakk (e.f.)
avdelingsdirektør

Terje Falch
seniorrådgiver

Kopi til:

| | | | |
|---|-------------------------|------|------|
| Oslo kommune - Byrådsavdeling for miljø og samferdsel | Rådhuset | 0037 | OSLO |
| Akershus fylkeskommune | Sentraladministrasjonen | 0107 | OSLO |

Adresseliste

| | | | |
|-----------------|------------------------|------|-------|
| Jernbaneverket | Postboks 4350 | 2308 | HAMAR |
| Vegdirektoratet | Postboks 8142 Dep. | 0033 | OSLO |
| Ruter AS | Postboks 1030, Sentrum | 0104 | OSLO |

Appendix 2 – Dokumentoversikt

Rapporter og vedlegg

| Dokument | Tittel | ISBN | Vedlegg til |
|------------------------|--|-------------------|--------------|
| Hovedrapport | Konseptvalgutredning | 978-82-7281-237-8 | |
| | Kortversjon | 978-82-7281-242-2 | |
| | | | |
| Delrapport 4 | Konseptanalyse | 978-82-7281-239-2 | |
| Delrapport 3 | Konseptmuligheter | 978-82-7281-229-3 | |
| Delrapport 2 | Mål og krav | 978-82-7281-226-2 | |
| Delrapport 1 | Behovsanalyse | 978-82-7281-221-7 | |
| | | | |
| Vedlegg 1 | Verkstedrapport I | 978-82-7281-220-0 | Delrapport 1 |
| Vedlegg 2 | Situasjonsbeskrivelse | 978-82-7281-222-4 | Delrapport 1 |
| Vedlegg 3a | Verkstedrapport IIa | 978-82-7281-223-1 | Delrapport 3 |
| Vedlegg 3b | Verkstedrapport IIb | 978-82-7281-224-8 | Delrapport 3 |
| Vedlegg 4 | Eksterne innspill | 978-82-7281-250-7 | Delrapport 3 |
| Vedlegg 5 | Rapport fra studietur | 978-82-7281-227-9 | Delrapport 3 |
| Vedlegg 6 | Samfunnsøkonomisk analyse | 978-82-7281-228-6 | Delrapport 4 |
| Vedlegg 6 – tillegg 1 | Samfunnsøkonomisk analyse K3A | 978-82-7281-246-0 | Hovedrapport |
| Vedlegg 7a | Usikkerhet – nytte og samfunnsøkonomi | 978-82-7281-240-8 | Delrapport 4 |
| Vedlegg 7b | Usikkerhetsanalyse infrastruktur | 978-82-7281-234-7 | Delrapport 4 |
| Vedlegg 7b – tillegg 1 | Usikkerhetsanalyse infrastruktur – tilleggsrapport K1–K4 | 978-82-7281-236-1 | Delrapport 4 |

| Dokument | Tittel | ISBN | Vedlegg til |
|------------------------|--|-------------------|--------------|
| Vedlegg 7b – tillegg 2 | Usikkerhetsanalyse infrastruktur – tilleggsrapport K3A | 978-82-7281-241-5 | Hovedrapport |
| Vedlegg 8 | Teknisk-økonomisk plan (TØP) | 978-82-7281-234-7 | Hovedrapport |
| Vedlegg 9 | Trafikk- og transportanalyser | 978-82-7281-254-5 | Delrapport 4 |
| Vedlegg 9 - tillegg | Trafikk- og transportanalyser K3A | 978-82-7281-249-1 | Hovedrapport |
| Vedlegg 11 | Prosess | 978-82-7281-244-6 | Hovedrapport |
| Vedlegg 12 | Silingsprosessen | 978-82-7281-253-8 | Delrapport 3 |
| Vedlegg 13 | Gåing og sykling i konseptene | 978-82-7281-235-4 | Delrapport 4 |
| Vedlegg 14 | Byutvikling og bykvalitet | 978-82-7281-247-7 | Delrapport 4 |

Spesialanalyser

| Dokument | Tittel | ISBN |
|-------------|--|-------------------|
| Vedlegg 10a | Spesialanalyse: Godstrafikk på jernbane | 978-82-7281-233-0 |
| Vedlegg 10b | Spesialanalyse: Optimalisering av personbiltrafikken – er økt bilbelegg mulig? | 978-82-7281-245-3 |
| Vedlegg 10c | Spesialanalyse: Kapasitet og rullende materiell | 978-82-7281-230-9 |
| Vedlegg 10d | Spesialanalyse: Samtidig utbygging og rekkefølge | 978-82-7281-248-4 |
| Vedlegg 10e | Spesialanalyse: Innerstrekningene av Hovedbanen, Østfoldbanen og Drammenbanen | 978-82-7281-243-9 |

| | | |
|-------------|--|-------------------|
| Vedlegg 10f | Spesialanalyse: Baner som ikke inngår i InterCity-utbyggingen (Ytterstrekninger) | 978-82-7281-255-2 |
| Vedlegg 10g | Spesialanalyse: Bussterminaler | 978-82-7281-257-6 |

Notater

| Tittel | Vedlegg til |
|---|----------------|
| Grunnlag for teknisk-økonomisk plan (GTØP): | |
| Konvensjonelle drivemetoder | Vedlegg 8 |
| Utfordringer og erfaringer med driving av tunneler i Oslo-området | Vedlegg 8 |
| Tunnelboremaskiner (TBM) | Vedlegg 8 |
| Vurdering av tidligere konsepter og løsninger | Vedlegg 8 |
| Jernbaneløsninger | Vedlegg 8 |
| Trikkeløsninger | Vedlegg 8 |
| Bussløsninger | Vedlegg 8 |
| T-baneløsninger | Vedlegg 8 |
| Utvidelse av Lysaker stasjon | Vedlegg 8 |
| Kollektivknutepunkt | Vedlegg 8 |
| Tegningshefte, teknisk-økonomisk plan | Vedlegg 8 |
| Utenlandske eksperter: | |
| Second opinion (Alle) | Hovedrapporten |
| S-bane (Kühn) | Hovedrapporten |
| Benchmarking (Kühn) | Delrapport 3 |
| Toolbox (Kühn og Nielsen) | Delrapport 3 |

| Tittel | Vedlegg til |
|--|------------------------|
| Inconsistensies (Kühn og Nielsen) | Delrapport 4 |
| Bus Terminals (Kühn og Nielsen) | Vedlegg 10g |
| Future PT-capacity (Kühn og Nielsen) | Vedlegg 10c |
| Minimum demand (Kühn) | Vedlegg 10c |
| Øvrige notater: | |
| RAMS-analyse | Delrapport 4 |
| Transportanalyser – forutsetninger og premisser | Delrapport 4 |
| Nullvekstmålet og rolledeling | Delrapport 4 |
| Ikke prissatte konsekvenser: Kultur-, natur- og nærmiljø | Vedlegg 6 |
| Ikke prissatte konsekvenser: Konsekvenser i anleggsfasen | Vedlegg 6 |
| Ikke prissatte konsekvenser: Støy og vibrasjoner | Vedlegg 6 |
| Kostnadsestimat 121215 | Vedlegg 7b |
| Kostnadsestimat K1–K4 260315 | Vedlegg 7b – tillegg 1 |
| Kostnadsestimat K3A 120815 | Vedlegg 7b – tillegg 2 |
| Metodenotat kostnader | Til kostnadsestimatene |
| Kapasitetsanalyse – godstrafikk gjennom navet | Vedlegg 10a, 10 og 10f |

Appendix 3 – Prosjektstyringsdokument

KVU OSLO- NAVET

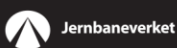
Prosjektstyringsdokument

17. februar 2015

Konseptvalgutredning for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo



Ruter#



“For å se virkeligheten klarere må man vende seg bort fra det man har vennet seg til å betrakte som virkeligheten.”

Platon, gresk filosof (427-347 f.Kr.)

Versjon 4.4

*Versjon 3.0
Godkjent av styringsgruppen 10.04.2014*

*Versjon 2.0
Godkjent av styringsgruppen 31.01.2014*

*Versjon 1.0
Godkjent av styringsgruppen 12.12.2013*

*KVU Oslo-Navet
Jernbaneanverket, Statens vegvesen, Ruter AS
Desember 2013*

Innhold

| | |
|--|----|
| 1 INNLEDNING | 4 |
| 2 BAKGRUNN | 5 |
| 3 SITUASJONS- OG UTFORDRINGSBESKRIVELSE | 6 |
| 4 MANDAT OG RAMMEBETINGELSER..... | 7 |
| 4.1 Mandat..... | 7 |
| 4.2 Rammebetingelser og føringer..... | 7 |
| 4.3 Suksesskriterier | 7 |
| 5 GJENNOMFØRING AV UTREDNINGEN..... | 8 |
| 5.1 Metode og aktiviteter..... | 8 |
| 5.2 Behovsanalyse..... | 8 |
| 5.3 Mål og krav | 10 |
| 5.4 Konseptmuligheter | 11 |
| 5.5 Konseptanalyse | 14 |
| 5.6 Spesialanalyser..... | 15 |
| 5.7 Teknisk-økonomisk plan | 16 |
| 5.8 Sammenstilling og rangering..... | 16 |
| 5.9 Høring og KS1 | 16 |
| 5.10 Tentativ fremdriftsplan..... | 17 |
| 5.11 Prosjektorganisasjon – roller og ansvar | 21 |
| 5.12 Bemanning, ressursbruk og budsjett..... | 25 |
| 5.13 Studietur 2014..... | 27 |
| 5.14 Kvalitetssikring | 27 |
| 5.15 Sluttbehandling | 27 |
| 5.16 Informasjon, kommunikasjon og medvirkning | 27 |
| 6 PROSJEKTSTYRING..... | 28 |
| 6.1 Endring..... | 28 |
| 6.2 Rapportering | 28 |
| 6.3 Styling..... | 28 |
| 7 VEDLEGG | 29 |
| 7.1 Dokumentoversikt | 29 |
| 7.2 Grensesnitt mot andre utredninger og planer..... | 29 |
| 7.3 Økonomisk ramme mv. – Brev til Samferdselsdepartementet 20.12.12 | 34 |
| 7.4 Spesifikasjon av konsulentoppdraget “Konseptvalgutredning - KVVU” | 35 |
| 7.5 Spesifikasjon av konsulentoppdraget “Grunnlag for teknisk-økonomisk plan”..... | 38 |
| 7.6 Litteratur..... | 41 |

1 Innledning

Samferdselsdepartementet, i samråd med Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, har i mandatbrev datert 14.8.2013 gitt Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter i fellesskap i oppdrag å lage en konseptvalgutredning (KVU) for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo. Jernbaneverket skal koordinere utredningsarbeidet.

Hovedoppgaven er i mandatbrevet beskrevet slik:

“KVU-en må belyse om og eventuelt hva slags kollektivt transporttilbud som må utvikles for at det overordnede politiske målet om at veksten i persontransport skal skje med kollektivtransport, sykkel og gange kan innfris.”

Oppstartsbrev fra Samferdselsdepartementet datert 6.7.2012, prosjektplan datert 10.12.2012 og mandatbrev fra Samferdselsdepartementet datert 14.8.2013 skal legges til grunn for utredningsarbeidet.

Prosjektstyringsdokumentet detaljerer hvilke rammer og forutsetninger som gjelder. Her fremkommer også aktiviteter, organisering, bemanning, budsjett, fremdriftsplan og leveranser. Samlet sett skal dette bidra til effektiv og profesjonell utredning og styring, slik at KVU-en kan leveres innen **1. mai 2015**.

Styringsgruppen har gitt utredningen navnet “KVU Oslo-Navet”.

2 Bakgrunn

I Samferdselsdepartementets retningslinjer for arbeidet med forslag til Nasjonal Transportplan 2014-2023 (NTP) i 2010/2011 ble Statens vegvesen og Jernbaneverket bedt om å gi “en særskilt vurdering av de langsiktige kapasitetsutfordringene for jernbanen i Osloområdet”, herunder en plan for gradvis å øke kapasiteten i jernbanesystemet og når nye, omfattende infrastrukturtiltak bør gjennomføres.

Det ble også bedt om å:

- a) klarlegge eventuelt når det er behov for å starte planlegging av ny jernbanetunnel
- b) utvikle en helhetlig strategi for utvikling av transportsystemet, herunder knutepunkter og eventuelt behov for ny T-banetunnel

Byrådet mener i sin behandling av K2012 at det vil være behov for en ny sentrumstunnel for T-banen innen 2025-2030 og at ny tunnel er nødvendig for effektiv utnyttelse av bane til Fornebu og eventuelt andre forlengelser i T-banenettet.¹ I bystyrets vedtak i saken forventes det stor statlig støtte til bygging av ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum.

Bystyret har i et vedtak i møte 13.6.2012 i forbindelse med behandling av NTP 2014-2023 bedt om at løsninger for ny jernbanetunnel gjennom Oslo avklares så raskt som mulig. Det ble også presisert at Oslo vil bidra i arbeidet med en felles KVVU for tunneler for skinnegående transport gjennom Oslo.

I transportetatens forslag til NTP ble det anbefalt å lage en felles KVVU for jernbane- og T-banetunnel i Oslo, der man også ser på helheten i kollektivsystemet. Bakgrunnen var behovet for betydelig økt kapasitet for å ta prognostisert persontrafikkvekst.

Etter oppstartsbrev fra Samferdselsdepartementet 12.6.2012 ble det laget en prosjektplan, som er datert 10.12.2012. Prosjektplanen ble omtalt i NTP 2014-2023 og Stortinget samtykket under behandling av NTP 2014-2023, jf. Innst. 450 S (2012-2013), 18.6.2013 i at det skal lages en KVVU for økt transportkapasitet for jernbane, T-bane og øvrig kollektivtrafikk i Oslo-området.

Samferdselsdepartementet sendte 14.8.2013 i samråd med Oslo kommune og Akershus fylkeskommune mandatbrevet til Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter.

I Ruters ramme- og leveranseavtale med Oslo kommune for 2013 er det sagt at Ruter skal starte opp arbeidet med KVVU for ny sentrumstunnel for T-bane. I tilsvarende avtale med Akershus fylkeskommune er det sagt at Ruter sammen med Statens vegvesen og Jernbaneverket skal starte arbeidet med en KVVU for økt kollektiv transportkapasitet i Osloområdet.

Klimaforliket i Stortinget i 2012 førte til målsettingen om at veksten i persontransporten i de store byene skal tas med kollektivtransport, sykling og gåing.

¹ Byrådssak 169/12 K2012 Ruters strategiske kollektivtrafikkplan 2012-2060

3 Situasjons- og utfordringsbeskrivelse

Oslo er navet for det meste av person- og godstrafikken med tog i Norge med direkte sportilknytninger i alle retninger. Oslo sentrum er på samme måte navet for det meste av annen kollektivtrafikk som betjener Oslo-området.

Det har vært sterk vekst i kollektivtrafikken i Oslo-området de siste årene. Biltrafikken har hatt liten vekst til tross for en stadig økende befolkning. Økte bomtakster, nytt betalingsnett i Bærum og fjerning av periodekort har bidratt til lav vekst i biltrafikken. Det samme har samordning av kollektivtrafikken gjennom Ruter AS siden 2007, nye T-banevogner, billigere månedskort og færre parkeringsplasser i sentrum. Vi ser også en trend i retning av at flere bosetter seg i Oslo sentrum – reurbanisering.

Det er anslått et behov for et kapasitetsløft i løpet av de neste 10-20 årene. Kapasiteten i T-banens fellestunnel antas å bli fullt utnyttet før 2030, jernbanetunnelen noe senere, i følge prosjektplanen.

Kollektivtrafikksystemet har kapasitetsutfordringer på vei- og banenettet allerede på grunn av flaskehals og tidvis store passasjermengder. Det er dermed også sårbar for uønskede hendelser. Dagens T-bane- og jernbanetunneler har ledig kapasitet samlet sett i dag, og det er teoretisk anslått at det er mulig med 35 prosent kapasitetsøkning i T-banetunnelen og 25 prosent i jernbanetunnelen med kortsiktige tiltak på plass. Det er ikke nok til å ta den stipulerte trafikkveksten frem mot 2050.

Trafikkveksten bygger på forutsetninger om befolkningsvekst og økonomisk vekst i offisielle dokumenter fra Statistisk Sentralbyrå og Finansdepartementets perspektivmelding. Det er utredningens oppgave å konkretisere forutsetningene, slik at de blir håndterlige i KVVU-en. Et enkelt regnestykke viser hva den politiske målsettingen om persontrafikkveksten kan bety for antall reiser med kollektivtrafikk. Dersom markedsandeler for 2012 legges til grunn – og hvor kollektivtrafikken har ca. 300 millioner reiser årlig (påstigninger) – og trafikkveksten tas med kollektiv, sykling og gåing i tiårene fremover, vil det i 2030 bli ca. 530 millioner reiser og tilsvarende ca. 800 millioner kollektivreiser i 2060.

Selv om all vekst i persontransporten tas kollektivt, vil veitrafikken øke på grunn av mer varetransport og tjenestebasert transport.

4 Mandat og rammebetingelser

4.1 Mandat

Mandatet for utredningsarbeidet fremgår av Samferdselsdepartementets brev datert 14.8.2013 og er som følger:

“KVU-en må belyse om og eventuelt hva slags kollektivt transporttilbud som må utvikles for at det overordnede politiske målet om at veksten i persontransport skal skje med kollektivtransport, sykkel og gange kan innfris.”

Samferdselsdepartementet presiserer at utredningsarbeidet avgrenses til kollektiv transportkapasitet i Oslo-området, men at utredningen i begrenset grad skal svare ut overordnede problemstillinger knyttet til godstrafikk på jernbane og optimalisering av biltrafikk, gåing og sykling.

Transportsystemet i Oslo-området skal håndtere fremtidens transportbehov som følger av befolkningsvekst. Befolkningen skal sikres god og bærekraftig mobilitet.

Dette sammen med forutsetninger og avgrensninger omtalt i mandاتبrev og prosjektplan utgjør rammene for arbeidet.

4.2 Rammebetingelser og føringer

Prosjektplan og mandاتبrev inneholder de mest sentrale føringene for KVU-arbeidet. I tillegg kommer enkelte infrastrukturprosjekter som enten er under bygging eller som er budsjettert med oppstart senest i 2014. Føringer finnes også i NTP 2014-2023 og i Stortingets behandling av denne, jf. Innst. 450 S (2012-2013).

Når det gjelder arealutvikling (bolig og næring/skole), tas det i prosjektplanen utgangspunkt i det arbeidet som Plansamarbeidet for Oslo og Akershus gjør, herunder inngår de nyeste arealplaner i Oslo og Akershus og en avstemming til de nærmeste områdene av Buskerud, Oppland, Hedmark, Vestfold og Østfold.

I Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter er det mange utredninger og planer som har eller vil få ett eller flere grensesnitt mot KVU Oslo-Navet. I vedlegg 7.2 er det en beskrivelse av disse.

4.3 Suksesskriterier

Arbeidet skal gjennomføres med faglig god kvalitet innenfor de tidsrammer og den kostnad som fremgår av dette dokumentet.

Sentrale suksesskriterier for utredningsarbeidet ut over dette er:

- faglig uavhengig og åpen analyse
- tilgang på ressurser og prosjektmedarbeidere
- organisere arbeidet med tydelig ansvarsdeling og styring
- god kommunikasjon internt og eksternt
- sikre involvering, medvirkning og samarbeid
- avklare valg av metodikk og analyseverktøy
- avklare sentrale forutsetninger som grunnlag for arbeidet
- tid til refleksjon og faglig læring
- tilstrebe et godt omdømme i media, i politiske og faglige miljøer og hos innbyggerne
- god styring og oppfølging av konsulenter
- god teknisk-økonomisk vurdering av konseptene

5 Gjennomføring av utredningen

5.1 Metode og aktiviteter

Arbeidet med utredningen skal følge det metodiske opplegget som følger av Finansdepartementets veiledere for KVVU, siste versjoner. Veileder nr. 9 beskriver utredningsprosessen.² Hovedfasene i KVVU er følgende:

- 1) Behovsanalyse
- 2) Mål og krav
- 3) Konseptmuligheter
- 4) Konseptanalyse

KVVU-metodikk

Finansdepartementets metodikk for KVVU-arbeid med tilpasninger for transport skal brukes i utredningen. Videre skal transportetatens trafikkmodeller for person- og godstransport brukes for å prognostisere etterspørsel og beregne konsekvenser. Likeledes skal modeller som egner seg til å prognostisere gåing og sykling brukes.

I samfunnsøkonomiske analyser skal transportetatens metodikk for nyttekostnadsanalyser, med eventuelle tilpasninger som kommer i 2014, vurderes benyttet. Det må undersøkes om det finnes annen metodikk som er bedre egnet til å analysere KVVU-ens problemstillinger. Valg av tidsverdier for kollektivtrafikkreiser i Oslo-området må vies spesiell oppmerksomhet.

Eventuelle svakheter ved analyseverktøyene, spesielt transportmodellene, må belyses og forsøksvis utbedres. Alternativ metodikk for samfunnsøkonomiske analyser kan vurderes brukt dersom de finnes.

Scenarieteknikker skal vurderes brukt for å lage fremtidsbilder der de tradisjonelle metodene ikke er bra nok.

Det må gjøres følsomhetsanalyser som forteller om robusthet og sårbarhet.

Forberedelse og oppstart

I det innledende KVVU-arbeidet skal følgende aktiviteter gjennomføres:

- Etablere prosjektorganisasjonen
- Lage og forankre prosjektstyringsdokumentet
- Spesifisere konsulentoppdrag

Prosjektstyringsdokumentet skal være godkjent innen 15.12.2013.

5.2 Behovsanalyse

Behovsanalysen skal konkretisere og definere det prosjektutløsende behovet, som igjen er førende for arbeidet med å lage spesifikke samfunns- og effektmål. Med prosjektutløsende behov menes det samfunnsbehovet som utløser planlegging av tiltak til et bestemt tidspunkt. Samfunns mål skal relateres til den utviklingen som virkningen av tiltaket skal bygge opp under.

En behovsanalyse kan lages ved bruk av normative metoder, etterspørselsbaserte metoder og interessegruppebaserte metoder. Først kan det være fornuftig å kartlegge interessenter og aktører.

En normativ metode innebærer å finne overordnede politiske mål, lover og forskrifter. I denne KVVU-en er målet fra Klimaforliket om at veksten i persontrafikken i storbyområdene skal tas med kollektive transportmidler, sykling eller gåing førende.

² Versjon 1.1 (utkast) datert 28.4.2010

Persontransporttettersspørsele skal beregnes på bakgrunn av SSBs prognoser for befolknings- og arbeidsplassutvikling i Oslo-området. Arealutviklingen skal bygge på det arbeidet som gjøres i Plansamarbeidet for Oslo og Akershus og på arealplaner i Oslo, Akershus, Buskerud, Østfold, Vestfold, Hedmark og Oppland.

Om analyseområdet

Influensområdet skal være det som nås med anslagsvis en times reisetid med tog fra Oslo S etter at nye dobbeltspor er ferdig, dvs. Sarpsborg/Hamar/Tønsberg.

Det foreslås på bakgrunn av dette at utredningen legger til grunn tre geografiske nivåer:

1) Tiltaksområdet:

Løsninger for transportsystemet i Oslo by med hovedvekt på området innenfor Ring 3 og løsninger for transportsystemet i resten av Oslo-området, avgrenset til det området som, eller kan, betjenes av lokaltog.

2) Influensområdet:

Ca. 1 times reisetid fra Oslo S – i alle vei- og banekorridorer. Utredningen skal beskrive virkninger og nødvendige tiltak mer prinsipielt. For eksempel skal KVVU-en beskrive eventuelle behov for nye dobbeltspor, nye forbindelser, nye kollektivfelt, nye knutepunkter, økt kapasitet i driftsanlegg for buss og bane, men ikke nødvendigvis angi helt spesifikke løsninger.

3) Resten av transportnettet:

Presisere hvilke forutsetninger som er lagt til grunn for transportene inn/ut av influensområdet, men ikke skissere behov eller løsninger.

Om persontrafikkveksten

Det arbeides med å definere hva “Klimaforliket” betyr for videre planlegging av kollektivtrafikken, og det er naturlig at KVVU-arbeidet følger med på dette og bruker det som passer inn i egne analyser, for eksempel kan det gjelde mål og indikatorer.

Det må konkretiseres hva “ta persontrafikkveksten” innebærer for utvikling av kollektivtrafikken – hvilke typer reiser, hvilke strekninger, hvilke områder, hvilke trafikanter, hvilke tidspunkt osv. Arbeidet med Bymiljøavtalene kan bidra med kunnskap her og som vil gjøre det enklere å utforme konsepter som oppfyller målsettingen. Til grunn for konseptutviklingen må det ligge standardkrav til kollektivtrafikken.

Trafikkveksten antas å bli påvirket av ordninger med fleksibel arbeidstid, hjemmekontor og eventuelle nye regler for parkering ved arbeidsplassen og betaling for bilbruk.

Det er nødvendig å avklare hva ambisjonsnivået og prinsippløsningene skal være for sykling og gåing. Hvor stor del av persontrafikkveksten er det realistisk å avvike med sykling og gåing? På hvilke relasjoner bør det spesielt tilrettelegges for dette? Det er naturlig å være nokså konkret her, for potensialet for mer gåing og sykling vil variere mye fra sted til sted og fra årstid til årstid.

Om boliger og arbeidsplasser

Plansamarbeidet for Oslo og Akershus har utviklet og analysert tre scenarier for arealutviklingen i Oslo og Akershus mot 2030 basert på a) foreliggende kommuneplaner og b) SSBs alternativ MMMM i prognosene for 2011-2030. Følgende scenarier er analysert:

- 1) Videreføring av dagens kommuneplaner
- 2) Konsentrert utvikling av byer
- 3) Fortetting i mange knutepunkter

I KVV-en legges scenariene 2 og 3 til grunn for analysearbeidet. Det er likevel nødvendig å gå gjennom disse arealscenariene mer i detalj for å få tak i premissene og vurdere behov for justeringer av scenariene (eventuelt et bearbeidet scenario eller scenarier) eller reviderte versjoner av de foreliggende, jf. blant annet det at Oslo kommune har to scenarier for sin byutvikling – “innenfra og ut” eller “utenfra og inn”. Arealplaner i nabofylkene må vies oppmerksomhet.

Intensjonen med Plansamarbeidet i Oslo og Akershus er at arealplanene skal være bindende for kommunene etter hvert og at det gir grunnlag for innsigelser dersom de ikke følges. Det foreslås derfor bare å gjøre følsomhetsanalyser for scenario 1.

Det bemerkes at kollektivtransporttilbudet vil ha stor betydning for hvilken arealbruk som blir realisert.

Om prosjektutløsende behov

En behovsanalyse skal gi et prosjektutløsende behov. Det skal redegjøres for styrken på og tidsaspektet for behovet sammenlignet med andre lignende samfunnsutfordringer.

5.3 Mål og krav

Samfunns- og effektmål skal bygge på behovsanalysen og det prosjektutløsende behovet. Samfunnsmålet beskriver hvilken samfunnsutvikling prosjektet skal bygge opp under og er knyttet til virkninger for samfunnet. Effektmålene beskriver hvilken virkning man ønsker oppnådd for trafikantene. Målene som utarbeides skal være spesifikke, målbare, aksepterte, realistiske og tidsavgrensede.

Resultatmålene er knyttet til ferdig prosjekt, men skal beskrives hva gjelder kostnad og tid i KVV-en for å kunne gi føringer for eventuelt videre planlegging.

Oppdragsgiverne skal godkjenne samfunnsmålet.

Kravdokumentet skal sammenfatte betingelsene som skal oppfylles ved gjennomføringen og utledes av samfunns- og effektmålene. Kravene skal brukes til å avgjøre om konseptene er relevante og til å vurdere godheten av de relevante konseptene. Kravene kan defineres som absolutte, viktige eller mindre viktige.

Om standard på kollektivtrafikken

Det er en forutsetning at kollektivtrafikktilbudet skal ha høy kvalitet og gi mest mulig sømløse reiser. Det skal utvikles mål og indikatorer for blant annet:

- Reisetid dør til dør
- Frekvens
- Punktlighet
- Kapasitet
- Komfort
- Omstigning
- Utforming av infrastruktur, knutepunkter og kjøretøy/vogner
- Annet

Systemoppbygging og rollefordeling mellom driftsartene, stasjons- og terminalstruktur og prinsipper for flatedekning og mating må avklares. Det foreslås å ta utgangspunkt i faglige velfunderte teoretiske

tilnærminger til dette. For eksempel har HiTrans-prosjektet (Rapport nr. 2, 2005) laget en lærebok i nettstrukturplanlegging for kollektivtrafikken. Samme tilnærming er brukt i analyser som for eksempel “Driftskonsept for kollektivtrafikken i hovedstadsområdet i 2015” og i K 2012/2016.

Det må også belyses om vi har en driftsartsfaktor i kollektivtrafikken?³ Hva medfører det for anbefalingene i tilfelle?

Behov, mål og krav skal sammenfattes i mulighetsstudier som angir mulighetsrom.

5.4 Konseptmuligheter

Det skal utvikles konsepter som dekker de identifiserte behovene. Det skal tas utgangspunkt i KVUs firetrinnsmetodikk i analysearbeidet.

Det innebærer å utrede:

1. tiltak som kan påvirke transportbehov og valg av transportmiddel
2. tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur og materiell
3. mindre utbyggingstiltak
4. nye, store utbyggingstiltak

Det er i prosjektplan og mandاتبrev lagt føringer for konseptutviklingen. Gjennomførte forstudier av nye T-bane- og jernbanetunneler vil være et viktig grunnlag for arbeidet med utvikling av konsepter.

Konseptene skal kunne realisere mål og tilfredsstillende krav som er stilt. Konseptene skal detaljeres så langt det er nødvendig for å ta stilling til mål- og kravtilfredsstillelse.

I arbeidet med å definere konsepter skal man sikre at

- de er gjensidig utelukkende konsepter (ulike måter å løse samme behov på)
- det er tydelig hva som er avhengigheter og forutsetninger
- det er kreativitet i tenkningen (“tenke nytt og fritt”)
- det er minst mulig forutinntatthet i tenkningen
- det er sjekket ut om det er referanseprosjekter i utlandet
- åpenbart urealistiske konsepter er silt ut

Om dagens situasjon

Dagens situasjon er basis input i transportmodellene. Det antas at referanseåret er 2009 hva gjelder transportmiddelfordeling, jf. reisevaneundersøkelsen⁴, mens infrastruktur og rutetilbud bør være mest mulig likt situasjonen i 2013. Det er avgjørende for analysene senere at dagens situasjon er mest mulig lik dagens virkelighet. Det må avklares hvilke avvik/ mangler som finnes, og så får man vurdere eventuelle korrigeringer deretter.

Kapasiteten i dagens kollektivtrafikksystem må belyses, herunder godstrafikk på jernbane. Det samme må kapasiteten i veisystemet for bil og sykkel.

Om systemperspektivet

Det skal være et systemperspektiv på utredningsarbeidet, herunder skal rollefordeling mellom driftsarter og mellom driftsformer på bane og bruken av gamle og nyere jernbanespor utredes. Det skal deretter utredes hva som er behovet for økt kapasitet for jernbane og T-bane med nødvendige suppleringer på kapasiteten på trikk og buss for å oppnå flatedekning gjennom mating og tverrforbindelser for å nå målsettingen.

³ Driftsartsfaktor ble tidligere kalt skinnfaktor.

⁴ Det gjennomføres ny reisevaneundersøkelse i 2013.

Traseer og stasjonslokaliseringer skal angis, og funksjonskrav til omstigning T-bane/T-bane, T-bane/jernbane, jernbane/jernbane og mellom disse og kollektivtrafikken på overflaten skal beskrives.

Nye tunneler for jernbane og T-bane skal også analyseres samlet, og konsekvensene for by- og arealutvikling, knutepunktutvikling og det kollektive transportnettverket skal beskrives. Eventuelle behov for ny bussinfrastruktur på kort og lang sikt skal beskrives, det samme gjelder behovet for andre tiltak enn nye tunneler. Det skal gjøres en selvstendig vurdering av når det er behov for nye fellestunneler.

Det må også anlegges et systemteknologisk perspektiv på utvikling av jernbanen. Det er viktig å tenke enkelhet og kundeorientert hva gjelder togtilbudet.

Om driftskonseptene

Det skal gjøres vurderinger av hva slags kollektivtilbud som bør utvikles på mellomlang og lang sikt, anslagsvis i 2030, 2040 og 2050/2060. Det skal ikke være begrensninger i tilbudsutviklingen som skyldes infrastruktur, materielle typer, tekniske standarder, ansvarsdeling eller rollefordeling. Det skal vurderes om deler av eksisterende infrastruktur anbefales bygd om til en annen teknisk løsning.

Det skal spesielt utredes et lokaltogtilbud på gamle dobbeltspor fra Oslo til Asker, Lillestrøm og Ski. Videre skal det utvikles et markedsbasert tilbud på Hovedbanen nord for Lillestrøm, Gjøvikbanen, Sørlandsbanen Drammen-Kongsberg, Kongsvingerbanen, Spikkestadbanen, Østre linje og Ringeriksbanen. Tilhørende investeringsbehov skal beskrives på overordnet nivå.

Oslo bystyre har vedtatt videreutvikling av trikken som del av byens kollektivtrafikk. I Ruters trikkestrategi står det at “det er en dårlig strategi å beholde trikken hvis den ikke utvikles i tråd med by- og markedsutviklingen”. I KVVU-en må det komme frem hvordan trikken kan bidra til måloppnåelsen om å ta persontrafikkveksten. Videre har trikken svært dårlig punktlighet i dag, hovedsakelig på grunn av dårlig fremkommelighet. Det må vises prinsippløsninger som kan få punktligheten opp på et (målsatt) akseptabelt nivå.

Bussen har en svært viktig rolle i kollektivtrafikken. I Oslo har flere busslinjer like mange passasjerer som enkelte T-banelinjer. Linjene 31 og 37 kjører døgnet rundt og i perioder er frekvensen så høy at det er begrenset hvor mye den kan økes fysisk sett. Bussene i Oslo har også fremkommelighetsproblemer, og det er nødvendig å skille buss- og trikketraseene i større grad. Samtidig må fremkommeligheten for bussen bedres i de traseene som rendyrkes som busstraseer.

Busstilbudet i Akershus skal supplere banetilbudet, mate til T-bane og tog i knutepunkter, samt få et høyfrekvent og attraktivt busstilbud lokalt i Akershus. Det er mange steder nødvendig å bedre fremkommeligheten for buss inn mot stasjoner og knutepunkter.

Ved en mer “beskjeden” baneutbygging vil bussen måtte ta en større del av sentrumsrettet trafikk fra forsteder utenfor sentrum, noe som vil kreve økt kapasitet i bygater og på innfartsårer. Det vil være klare fysiske grenser for mye kapasiteten i gater og på veier kan økes.

Ny bussterminal over Oslo S og bussterminalløsninger utenfor Oslo sentrum skal inngå i alternativanalysene.

Økt kapasitet på tog og T-bane vil innebære mer trengsel på stasjonene. Derfor skal stasjonenes evne til å håndtere flere passasjerer både i fellesområder og på plattformer utredes, og eventuelt forslag til økt kapasitet og/eller nye stasjoner skal skisseres.

Oppsummert foreslås følgende felles føringer for utvikling av alle driftsarter:

- Samtlige driftsarter har etablert kvalitetsmål for egen drift, men mangler i stor grad god måloppnåelse. Det legges til grunn at målene for punktlighet (at avgangene går i rute) og regularitet (at avgangene kjøres) som et minimum fastholdes. Det må vises hva som på konseptuelt nivå må til for å nå målene
- Det må utvikles et sett av felles kapasitetsstandarder og begreper som gjør at konseptene kan sammenlignes på en relevant måte
- KVVU-en skal ha realisme. Hver driftsart har store grunnkostnader. Konseptforslagene bør i utgangspunktet bygge på kjent teknologi og en raffinering, eller kombinasjon av de eksisterende driftsartene, heller enn å introdusere helt nye eller uprøvde driftsformer og teknologiske løsninger. Det utelukkes derimot ikke nye driftsformer eller løsninger

Om nullalternativet

Nullalternativet er referansen som investeringsalternativene skal sammenlignes med og skal være en "forsvarlig" videreføring av dagens situasjon. Nødvendige vedlikehold og fornyelse skal inkluderes. Nullalternativet skal utvikles for å kunne være et realistisk valg for beslutningstakerne, enten for å utsette en større investering eller for at nullalternativet er godt nok. Alternativanalysen er en differanseberegning mellom de andre alternativer og nullalternativet.

Tiltak som ved inngangen til 2014 regnes som bundne, dvs. tiltak som er startet opp eller der bevilgning av midler er vedtatt, skal inngå i nullalternativet. Følgende tiltak skal dermed inngå:

- E18 Bjørvika
- Rv 150 Sinsen-Ulven
- Kolsåsbanen
- E18 Sydhavna
- Rv 22 Lillestrøm-Fetsund
- E16 Sandvika-Wøyen
- Lørenbanen
- Follobanen
- Ny rutemodell for T-bane og tilhørende infrastrukturtiltak (etter Lørenbanen)
- Ny grunnrutemodell for tog og tilhørende infrastrukturtiltak (2014/2015)

KVVU-en har et langt tidsperspektiv og det er derfor naturlig å analysere varianter av nullalternativet som innbefatter flere tiltak enn de som oppfattes som bundet i 2014, selv om veilederen legger strammere krav til nullalternativet.

Om varianter av nullalternativet

I og med at planhorisonten er lang og at det er lenge til eventuell(e) ny(e) tunneler er ferdig bygd, er det ønskelig å se på varianter av et nullalternativ relatert til milepæler som kommer og/eller spesielle infrastrukturtiltak. Eksempler kan være:

- Variant med ferdig indre Intercity
- Variant med T-bane til Ahus/Lillestrøm og Fornebu
- Variant med Ringeriksbanen
- Variant med ny E18 Vestkorridoren og Manglerudtunnel

Om konseptene

- a) Konsept uten nye T-bane- og jernbanetunneler
- b) Konsept med ny jernbanetunnel
- c) Konsept med ny T-banetunnel
- d) Konsept med både ny T-bane- og jernbanetunnel
- e) Konsept med ny T-bane- og jernbanetunnel og andre tunnelløsninger i Oslo-området
- f) xx – Konsepter som eventuelt utvikles i KVVU-prosessen

Det må i alle konseptene ses på hvilken rolle trikken skal ha i fremtidens kollektivtrafikk. Dagens trikkedrift kjennetegnes av lav hastighet og dårlig fremkommelighet i indre by. Det må blant annet utredes om deler av infrastrukturen skal oppgraderes til bybanestandard, med blant annet egne traseer og lengre vogner/plattformer.

Muligheten for samdrift mellom T-bane/trikk og jernbane/trikk bør vurderes i et alternativ uten nye tunneler, eventuelt i konsept e) som tillegg til nye jernbane- og T-banetunneler.

Det kan vise seg nødvendig å bygge to nye tunneler og videreutvikle trikk til ordinær bybane uten samdrift for å ta trafikkveksten. Også andre større tiltak kan vise seg nødvendige for å ta en antatt persontrafikk som er 2,5 ganger høyere enn i dag målt i antall reiser. Det understrekes at dette er en svært ambisiøs målsetting kapasitetsmessig. Kapasitet og kvalitet må gå hånd i hånd i analysene, fordi kapasitet i seg selv ikke er nok til å få folk til å bruke kollektivtilbudet.

5.5 Konseptanalyse

Konseptanalysen tar for seg de konseptene som gjenstår etter grovsilingen. Konseptanalysen skal avklare hvordan konseptene bidrar til å nå de mål og krav som er satt for tiltaket, og dokumentere forskjeller mellom konseptene, som grunnlag for anbefaling.

Om kapasitet

Hensikten med KVVU-en er å finne ut behovet for økt kapasitet i kollektivtrafikken gitt et prognostisert fremtidig transportbehov.

Det er derfor nødvendig å belyse hva som er dagens kapasitetsutnyttelse. Det er videre nødvendig å se på hva som er potensialet for økt kapasitet på dagens infrastruktur. Et kapasitetspotensiale kan for eksempel ses på som muligheter for flere vogn- og kjøretøyenheter på eksisterende vei- og baneinfrastruktur, herunder dobbeltdekkere for tog og buss; muligheter for flere passasjerer i eksisterende vogn- og kjøretøyenheter; mulighet for flere passasjerer i nye vogn- og kjøretøyenheter på eksisterende vei- og baneinfrastruktur.

Det er for det tredje viktig å belyse hva økt kapasitet betyr når man snakker om ny infrastruktur og nytt materiell på denne.

Det trengs i tillegg å gjøres særskilte kapasitetsanalyser av hva sikker og effektiv avvikling av passasjerstrømmer i stasjonsanlegg og på stoppesteder og plattformer innebærer kvantitativt sett. Sikkerhetskrav og annet regelverk kan ha avgjørende betydning for denne kapasiteten, foruten at det har betydning for sikkerhetsnivået.

Nedenfor er det listet opp noen typer kapasitet for å bevisstgjøre de valg man tar i analysearbeidet:

- Personkapasitet – antall personer over et snitt i løpet av en tidsenhet
- Passasjerkapasitet – antall stå- og sitteplasser pr. vogn- og kjøretøyenhet pr. tidsenhet
- Infrastrukturkapasitet – antall vogn- og kjøretøyenheter pr. strekning pr. tidsenhet
- Setekapasitet – antall sitteplasser pr. vogn- og kjøretøyenhet pr. tidsenhet

Nærmere om trafikksikkerhet og bymiljø

Konsekvenser for trafikksikkerheten av at det blir mer gåing, sykling og reising kollektivt må utredes. Det er sannsynlig at antall ulykker øker når flere skal gå/sykle til og fra buss og bane. Det å sykle innebærer høyere risiko enn å kjøre bil.

Konsekvenser for trivsel og sikkerhet i bymiljøet, det som ofte nevnes som miljøkapasitet og barrierer i bygater, må utredes. Det er for eksempel fysiske og miljømessige grenser for hvor mange busser og trikker som kan trafikkere en gate eller vei.

Om teknisk-økonomisk analyse

Det skal gjøres en vurdering av gjennomførbarhet sett i forhold til tekniske krav og geologiske forhold. Det skal videre gjøres en kostnadsberegning på konseptstudienivå.⁵

Grunnlaget for teknisk-økonomisk analyse er en separat utredning som også vil måtte redegjøre for tunneldrivemetoder som kan være aktuelle med de grunnforholdene som er i Oslo sentrum.

Om samfunnsøkonomisk analyse

Valg av samfunnsøkonomisk metode bør gjøres ut fra problemstilling og tilgjengelige data. Nytte-/kostnadsanalyser der nytte og kostnad verdsettes i kroner og der forhold som ikke lar seg verdsette, vurderes kvalitativt, er mest vanlig i samferdselssektoren. Inngangsdata til den samfunnsøkonomiske analysen skal være forventningsverdier for investeringskostnader, kostnader til drift og vedlikehold samt nytteverdier der de lar seg kvantifisere i kroner.

De forhold som er beskrevet i kravdokumentet og som det ikke er mulig å kvantifisere på en god måte, utgjør prosjektets ikke-prissatte konsekvenser. Disse omtales, særlig de som i større eller mindre grad kan være avgjørende for valg av konsept. Eventuelle vesentlige fordelings effekter bør identifiseres.

Det skal lages et forenklet klimaregnskap.

Om usikkerhetsanalysen

Det skal gjennomføres en usikkerhetsanalyse som omfatter investeringskostnader, drifts- og vedlikeholdskostnader og nyttekomponenter.

Det er Metier som har fått oppdraget med å utføre usikkerhetsanalysen for drifts-, vedlikeholds- og investeringskostnader. Vista Analyse skal gjøre usikkerhetsanalysen for nyttekomponentene.

5.6 Spesialanalyser

Det er i mandatbrevet bestilt "spesialanalyser" om godstrafikk på jernbane, om styring av personbiltrafikken, om materiellstrategi og om vurdering av samtidig utbygging av nye fellestunneler for T-bane og jernbane. Problemstillingene som ønskes belyst og vurdert er nærmere beskrevet nedenfor.

Godstrafikk på jernbane

- Belyse om godstog kan bruke de nye tunnelene Oslo-Lillestrøm, Oslo-Ski og Lysaker-Asker
- Belyse om farlig gods i fremtiden vil tillates fremført gjennom innebygde stasjoner – omkjøringsløsninger for gods
- Belyse i hvilken grad begrensninger for godstogene vil gi persontogtilbudet på gamle dobbeltspor økte muligheter (jf. fullstoppende lokaltog Ski/Asker/Lillestrøm)

⁵ Veileder nr. 6 Kostnadsestimering, versjon 1.0 – 11.3.2008

Optimalisering av personbiltrafikken

- Belyse tiltak som kan stimulere til at det blir økt belegg i privatbiler, herunder blant annet veipricing, trafikkstyring og sambruksfelt (3+)

Innerstrekningene av Hovedbanen, Østfoldbanen og Drammenbanen

- Hvilket togtilbud skal man ha innenfor Asker, Ski og Lillestrøm? Infrastrukturbehov?

Baner som ikke inngår i Intercity-utbyggingen

- Omfatter Gjøvikbanen, Hovedbanen nord for Lillestrøm, Kongsvingerbanen, Østre linje, Spikkestadbanen, Sørlandsbanen (Drammen-Kongsberg)
- Hvilket togtilbud skal man ha på disse banene? Infrastrukturbehov?

Vogn- og busspark

- Diskutere hva slags rullende materiell som best vil kunne møte transportbehovene
- Materiellbehov for ulike scenarier for tilbudsutviklingen

Nye fellestunneler og samtidig utbygging

- Det skal gis en vurdering av eventuelt når ny jernbane- og/eller T-banetunnel bør realiseres
- Det skal gis vurdering av fordeler og ulemper for anleggsarbeidet ved samtidig utbygging – inngrep i bymiljøet, økonomi og drift

5.7 Teknisk-økonomisk plan

KVU-en omhandler komplekse og omfattende problemstillinger for kollektivtrafikkens infrastruktur spesielt i det indre byområdet. Det er viktig at det er gjort tilstrekkelige analyser og vurderinger slik at man har en trygghet for at anbefalt konsept er gjennomførbart mht inngrep og anleggsgjennomføring, at de tilfredsstiller tekniske krav og at kostnadene er godt fundert.

For å sikre kompetanse og kapasitet legges det opp til å gjøre teknisk-økonomiske vurderinger av baneløsningene i tillegg til de vurderinger som normalt vil inngå i en KVU. Tilleggsvurderingene vil gjøre det mulig å gå mer i dybden på vurdering av tekniske løsninger for anleggsarbeidet, en bedre beskrivelse av nødvendige inngrep og driftsforstyrrelser samt at konseptene tilfredsstiller tekniske krav som gjelder for T-bane og jernbane. På denne måten vil man også få et bedre grunnlag for å beregne kostnadene på konseptnivå.

Tilleggsvurderingene vil følge KVU-en gjennom de ulike fasene. Dette oppdraget er beskrevet nærmere i pkt. 7.5.

De teknisk-økonomiske vurderingene i KVU-en skal sammenstilles og dokumenteres i et eget dokument, en teknisk-økonomisk plan (TØP), se dokumentoversikten pkt. 7.1.

5.8 Sammenstilling og rangering

Resultatene fra de samfunnsøkonomiske analysene skal brukes til å rangere alternativene og fastsette måloppnåelse. Det må vurderes nærmere hvordan sammenstillingen av ikke prissatte konsekvenser skal gjøres. Mer formaliserte metoder ved bruk av tall og tegn kan bli nødvendig dersom det foreligger mange alternativer og det er flere vesentlige ikke prissatte konsekvenser hvor alternativene skiller seg fra hverandre.

Det vil ikke bli gjort forsøk på å prissette forhold som faller i kategorien “ikke-prissatte konsekvenser”.

Det skal eventuelt anbefales et konsept for videre planlegging, herunder et forslag til trinnvis og samtidig utbygging av nye fellestunneler dersom det blir anbefalingen.

5.9 Høring og KS1

Oppdragsgiverne skal sende KVU-en på høring. KVU-staben skal gi nødvendig bistand i høringsfasen og svare på spørsmål fra KS1-konsulentene.

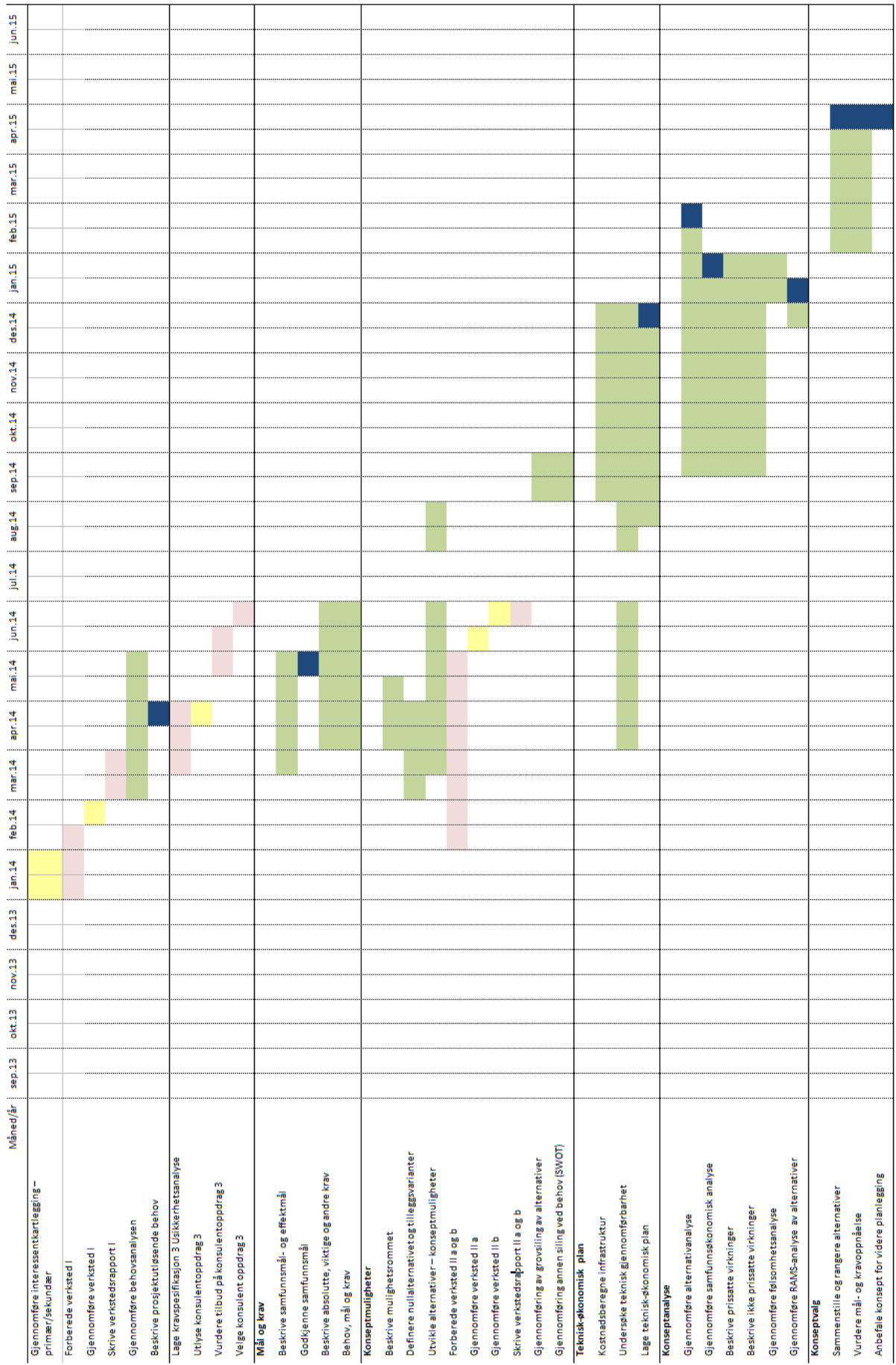
5.10 Tentativ fremdriftsplan

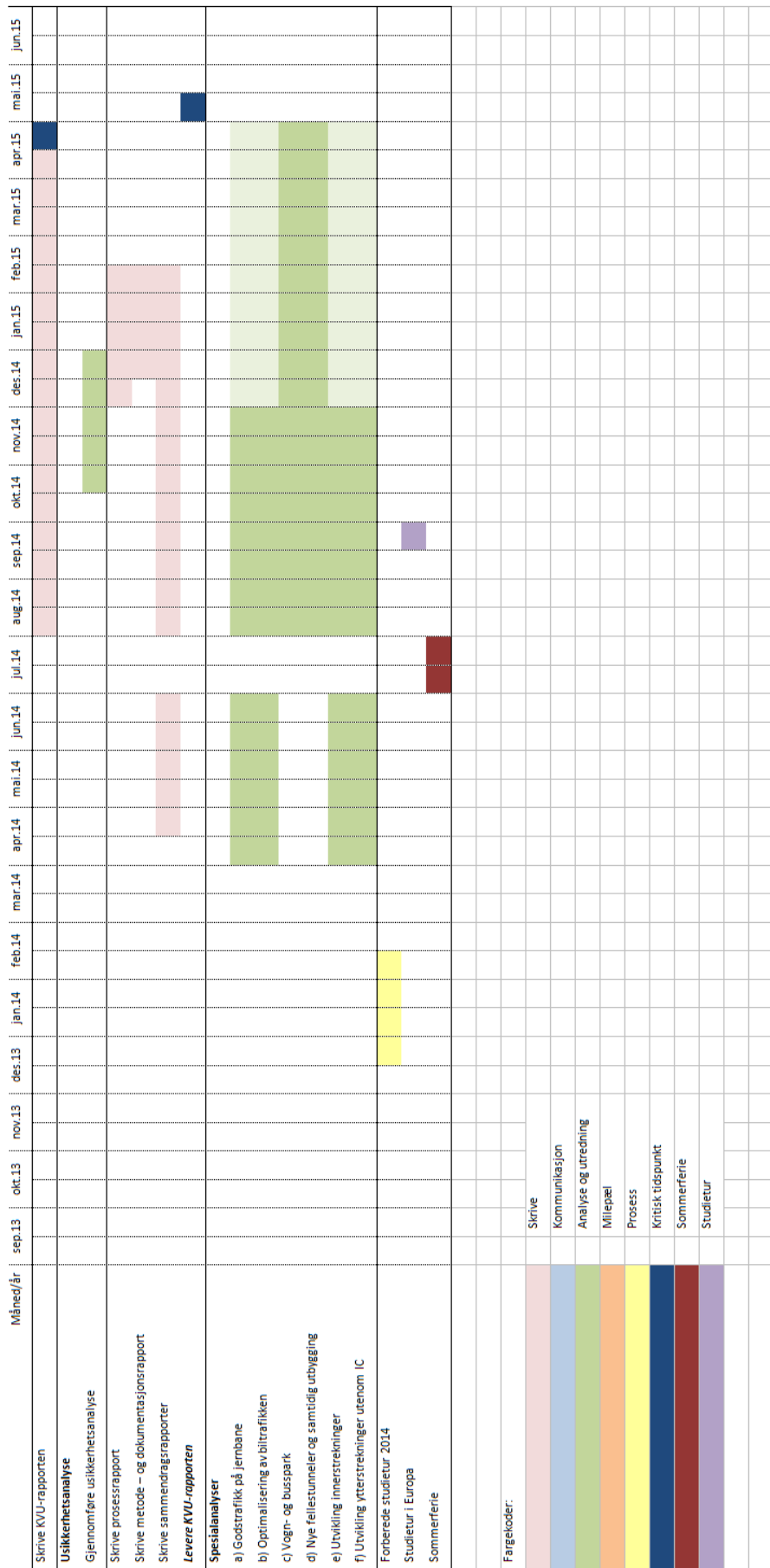
Fremdriftsplanen – som er revidert i samarbeid med Norconsult og deres opplegg for gjennomføring av utredningen – finnes på neste side. Sist revidert 14. mars.

Norconsult vil overføre denne overordnede fremdriftsplanen til sitt prosjektstyringsverktøy – ISY Prosjekt Plan.

KVU-en skal leveres oppdragsgiverne senest 1. mai 2015.

| Måned/år | sep.13 | okt.13 | nov.13 | des.13 | jan.14 | feb.14 | mar.14 | apr.14 | mai.14 | jun.14 | jul.14 | aug.14 | sep.14 | okt.14 | nov.14 | des.14 | jan.15 | feb.15 | mar.15 | apr.15 | mai.15 | jun.15 | |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--|
| Etablere prosjektorganisasjon | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Lage og forankre prosjektstyringsdokument – PSD | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kartlegge utredninger og planer med grensesnitt til KVV | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Lage kravspesifikasjon 1 KVV | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Lage kravspesifikasjon 2 Teknisk-økonomisk plan | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Utløse konsulentoppdrag 1 og 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Lage og forankre samarbeidsavtale | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Møter | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Avholde møter i styringsgruppe | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Avholde møter med prosjekteiere | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Avholde møter med oppdragsgivere | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Avholde møter med referansegruppe | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Avholde møter med konsulenter | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Avholde møter med KVV-staben | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Avholde møte med Oslooppløst 3-sekretariat | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Seminar internasjonalt ekspertteam | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kommunikasjon | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Lage og forankre kommunikasjonsplan | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Etablere hjemmeside og Facebook for KVV | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Lage informasjonsbrosjyre om utredningen | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Medier og kommunikasjon | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Risikovurdere utredningsarbeidet | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Vurdere tilbud på konsulentoppdrag 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Velge konsulent oppdrag 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Vurdere tilbud på konsulentoppdrag 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Velge konsulent oppdrag 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Behovsanalyse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bestemme arealforutsetninger | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bestemme forutsetninger for analyse av gåing og sykling | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bestemme transportforutsetninger tilbud og infrastruktur | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Beskrive "fåstehaler" i dagens kollektivsystem | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Beskrive dagens situasjon | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Avklare metoder og verktøy som skal brukes | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Gjennomføre transportanalyse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Gjennomføre samfunnsøkonomisk analyse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Gjennomføre følsomhetsanalyse | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |



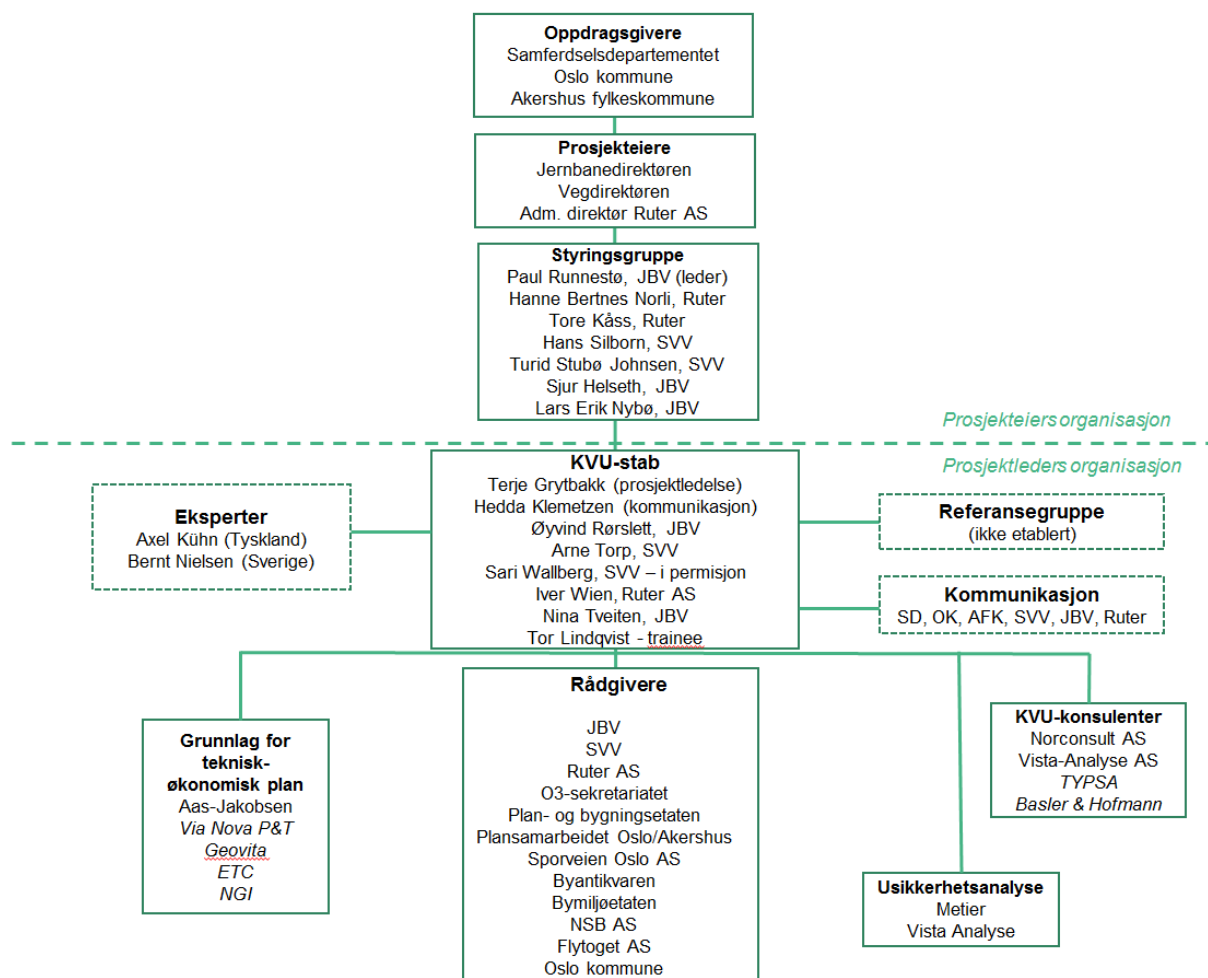


Sist revidert 14. mars 2014.

5.11 Prosjektorganisasjon – roller og ansvar

KVU-arbeidet skal organiseres som et prosjekt med prosjektstab, styringsgruppe og referansegruppe. Det er under vurdering om det skal etableres en referansegruppe eller ikke. Oppdragsgivere og prosjekteiere følger arbeidet på egnet måte.

Prosjektorganisasjon pr. februar 2015:



Disse skal ha følgende roller og ansvar:

Oppdragsgivere

Samferdselsdepartementet, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune er oppdragsgivere. Disse skal godkjenne samfunnsmålet.

Oppdragsgiverne vil bli holdt orientert og involvert på egnet måte. Det er aktuelt med både informasjonsmøter og oppdragsgivermøter. Det er lagt opp til fire møter. Det skal tas høyde for tid til skriftlig saksbehandling underveis.

Prosjekteiere

Jernbanedirektøren, vegdirektøren og administrerende direktør i Ruter AS er prosjekteiere på vegne av oppdragsgiverne.

Det er lagt opp til åtte prosjekteiermøter.

Styringsgruppe

Styringsgruppen består av to representanter fra hver av prosjekteierne, men med mulighet for fleksibilitet når det gjelder antall.

Styringsgruppen skal:

- bidra i arbeidet med og godkjenne prosjektstyringsdokumentet
- sørge for at prosjektet tildeles tilstrekkelig med ressurser, både menneskelig og økonomisk, samt passe på fremdriften i prosjektet
- ta beslutninger på sentrale milepæler i prosjektet
- ta beslutninger i viktige problemstillinger der det er vanskelig å komme til enighet i KVVU-staben
- bidra med kvalitetssikring av dokumenter
- sluttbehandle KVVU i samhandling med prosjekteierne før oversendelse til oppdragsgiverne

Det legges opp til månedlige møter i styringsgruppen.

KVVU-stab og rådgivere

KVVU-staben består av fagfolk fra Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter og er tilknyttet prosjektet på heltid eller deltid. Staben er tverrfaglig og skal lede og gjennomføre utredningsarbeidet sammen med konsulenter, eksterne fagfolk og øvrige ressurspersoner i etater og virksomheter.

KVVU-staben skal sørge for fremdrift i henhold til milepæler og frister, kvalitetssikre prosess og bidra i det faglige arbeidet, samt planlegge og gjennomføre verksteder.

Koordinatorerne skal være prosjektets bindeledd mot virksomhetenes linjeorganisasjon.

Kommunikasjonsrådgiveren skal være rådgiver for prosjektlederen og stå for all type kommunikasjonsarbeid i de kanaler som til enhver tid er aktuelle, herunder utstrakt bruk av sosiale medier.

Kommunikasjonsrådgiveren skal også være presse-/publikumskontakt. Det skal lages en kortfattet kommunikasjonsstrategi, herunder en enkel profilhåndbok. Medietrening inngår i oppgaven.

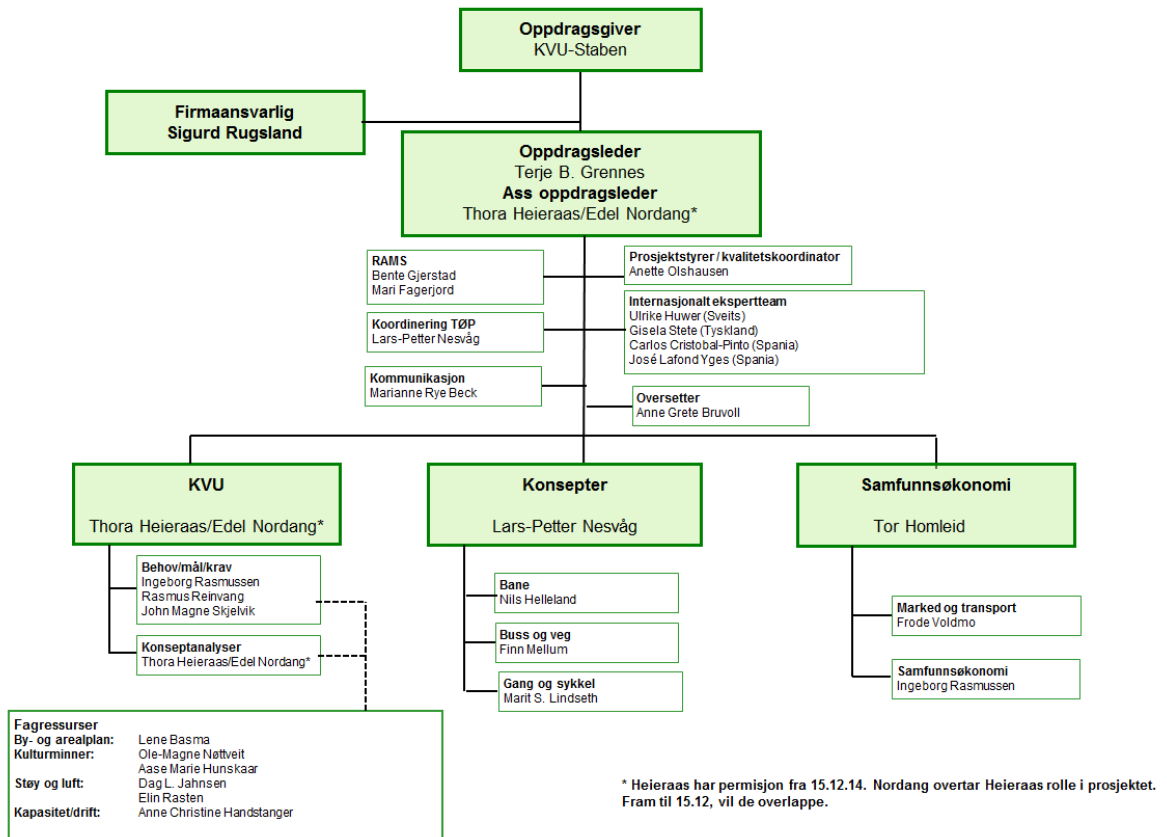
Sekretærbistand får vi fra Jernbaneverket etter behov. Det gjelder oppgaver knyttet til IKT-utstyr, lokaler, reiser/seminarer, arkiv, dokumentflyt, fakturering og annen type kontordrift.

Rådgiverne er fagfolk i forskjellige virksomheter. Disse skal bistå ved vurdering av tilbud på konsulenttjenester, de skal forespørres om råd og bidrag på sine fagområder underveis i KVVU-arbeidet, de skal bidra med å kvalitetssikre aktuelle notater og rapporter, og de skal delta i prosessaktiviteter som for eksempel verksteder etter nærmere vurdering av behov og kapasitet.

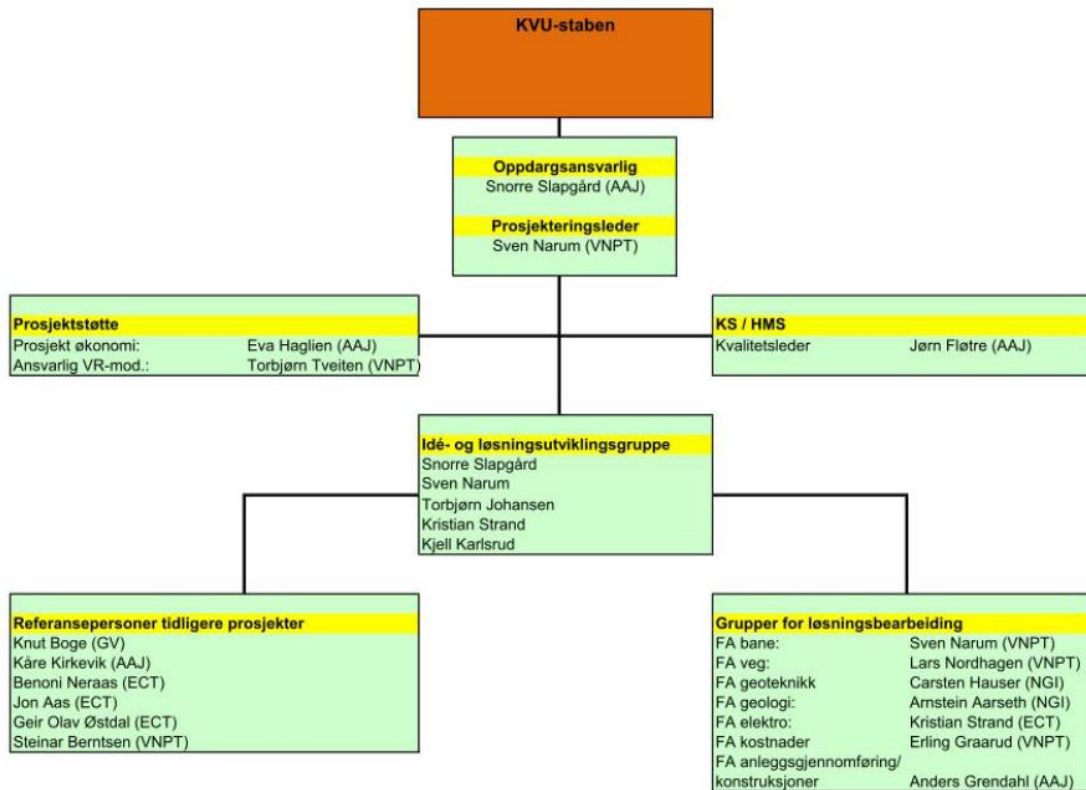
Konsulenter

Prosjektet vil kjøpe tjenester fra konsulenter innen relevante fagområder, med KVV-staben som bestillere, diskusjonspartnere, rådgivere og medforfattere. Det vil bli krevd at konsulentene for KVV-oppgaven stiller med medarbeidere med utenlandsk erfaring, eller inngår et samarbeid med utenlandske konsulenter. Det antas at dette vil stimulere til kreativitet både hva gjelder ideutvikling og analyse.

Det er Norconsult AS som har fått KVV-oppgaven. Deres konsulentkonsortium ser slik ut pr. november 2014:



Det er Aas-Jakobsen som har fått GTØP-oppdraget. Deres konsulentkonsortium ser slik ut pr. april 2014:



Metier har fått oppdraget med usikkerhetsanalysen for drifts-, vedlikeholds- og investeringskostnadene. Paul Torgersen er prosessleder med Helge Inge Måseidvåg som prosjektmedarbeider.

Referansegruppe

Referansegruppen kan bestå av personer fra organisasjoner, virksomheter og myndigheter som på ulik måte har interesse av utredningen og utfallet av denne. Det er viktig tidlig å etablere god dialog med gruppen for å få innspill og råd underveis i KVVU-arbeidet, samt at prosjektet vil ha behov for å informere.

Referansegruppen er ikke etablert.

Ekspertene

Ekspertene kan bestå av personer fra universiteter, høyskoler, konsulentmiljøer, myndigheter eller lignende, gjerne fra utenlandske miljøer. Det er mest nærliggende at disse brukes som rådgivere i forhold til konkrete problemstillinger, kvalitetssikring og at de får uttale seg til delutredninger og rapporter etter nærmere avtale.

Det er laget en liste over eksperter som kan forespørres etter en nærmere vurdering. Møter og e-post vil bli brukt. Vi forutsetter at deltakelsen honoreres etter medgått tid (timer).

5.12 Bemanning, ressursbruk og budsjett

Kompetanse og bemanning

Nedenfor følger en oversikt over KVV-staben og dens rådgivere. Stabsmedarbeiderne har grønn skrift. Listen over rådgivere utvikles i takt med prosjektet.

| Kompetanse | Navn | Virksomhet |
|---|---|--|
| Prosjektledelse | Terje Grytbakk | KVV-staben |
| Medier og kommunikasjon | Hedda Klemetzen | KVV-staben |
| Trainee | Tor Lindqvist | Jernbaneverket |
| Koordinering | Halvor Jutulstad Øyvind Rørslett Sari Wallberg | Ruter Jernbaneverket (heltid) Vegdirektoratet (60 %) |
| Nettstruktur, drift, marked, økonomi | Iver Wien Arne Torp Kjersti Midttun Johan Selmer Øyvind Brekke | Ruter (50 %) Statens vegvesen (60 %) Ruter NSB AS Flytoget AS |
| Kapasitet, infrastruktur og anlegg, jernbaneteknikk | Nina Tveiten Arild Vold Christian Knittler Finn Holom Knut W-Johansen Helge Jensen Vidar Valvik | Jernbaneverket (60 %) Jernbaneverket Jernbaneverket Jernbaneverket Sporveien Oslo AS Bymiljøetaten Bymiljøetaten |
| Godstrafikk | Toril Presttun Terje Eidsmoen | Vegdirektoratet Jernbaneverket |
| Areal og transport | Bodil Riis Ola Skar Erik Dahl Frid Ane Møster Marit Ø. Langset | Jernbaneverket Ruter Plan- og bygningsetaten Plan- og bygningsetaten Plansamarbeidet Oslo/Ak. |
| Miljø, miljøteknikk, støy Kulturminner | Per Fjeldal Trygve Aasen Hogne Langset | Jernbaneverket Jernbaneverket Byantikvaren |
| Fornebubanen/T-bane/sporvogn | Øystein Otto Grov | Ruter |
| Samfunnsøkonomisk analyse | Gunnar Markussen Christoph Siedler Tørris Aa. Rasmussen | Jernbaneverket Jernbaneverket Jernbaneverket |
| Transportanalyse/transportmodeller | Truls Angell Andre Andersen Oskar Kleven | Ruter Statens vegvesen Vegdirektoratet |
| Scenarier/fremtidsbilder | Arne Stølan | Jernbaneverket |
| Oslopakke 3 | Olav Fosli | O3-sekretariatet |
| | Per Pedersen | Jernbaneverket |

| | | |
|--------------------|-----------------------------------|------------------------------------|
| KVU-metodikk | Ulf Haraldsen Jan A. Martinsen | Vegdirektoratet Vegdirektoratet |
| Usikkerhetsanalyse | Steinar Nilsen | Jernbaneverket |
| Sykkel | Helle Beer Urheim | Oslo kommune, Sykkelprosjektet |

Ressursbruk og budsjett

Prosjektet har et budsjett på 30 millioner kroner der Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter skal bidra med 10 millioner kroner hver, fordelt over perioden 2013-2016. Anslagsvis 22,3 millioner kroner vil bli brukt i 2014 og 6 millioner kroner i 2015. Personalkostnader og konsulentbruk vil være hovedpostene i budsjettet.

| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2013-2016 |
|---|---------|------------|-----------|---------|------------|
| Lønn** | 600 000 | 2 000 000 | 2 000 000 | 750 000 | 5 350 000 |
| IKT-utstyr | 20 000 | 20 000 | 20 000 | 20 000 | 80 000 |
| Studietur*** | 0 | 100 000 | 0 | 0 | 100 000 |
| Drift og administrasjon | 0 | 25 000 | 0 | 0 | 25 000 |
| Informasjon, kommunikasjon og medvirkning | 0 | 1 000 000 | 1 000 000 | 0 | 2 000 000 |
| Konsulenter | 0 | 18 600 000 | 2 900 000 | 0 | 21 500 000 |
| Ekspert | 0 | 300 000 | 100 000 | 0 | 400 000 |
| Diverse uspesifisert | 0 | 300 000 | 200 000 | 20 000 | 520 000 |
| | 620 000 | 22 345 000 | 6 045 000 | 790 000 | 30 000 000 |

* Brev fra Jernbaneverket til Samferdselsdepartementet datert 20.12.12 (vedlagt)

** Lønn og sosiale utgifter til prosjektleder og kommunikasjonsrådgiver

***Lønn og sosiale utgifter til øvrige medarbeidere betales av den enkeltes virksomhet

**** Inkluderer bistand til å forberede og gjennomføre studieturen

5.13 Studietur 2014

Det vil bli gjennomført en studietur for styringsgruppe og KVVU-staben 13.–15. oktober 2014. Det brukes konsulent til å planlegge og gjennomføre studieturen, herunder til guiding. Turen går til München, Stuttgart og Zurich.

Hensikten er å hente impulser og ideer fra sammenlignbare byer/byområder som har gjort konseptuelle grep i utformingen av et kollektivtraffikkssystem med mange driftsarter og god kapasitet.

5.14 Kvalitetssikring

Kvalitetssikring vil foregå fortløpende med bidrag fra eksperter og styringsgruppe. I tillegg skal alt prosjektmateriale som leveres av konsulenter kvalitetssikres av konsulenten selv før endelig oversendelse til KVVU-staben.

5.15 Sluttbehandling

Sluttbehandling av utredningen vil skje ved fremleggelse av KVVU for prosjekteierne før oversendelse til oppdragsgiverne.

5.16 Informasjon, kommunikasjon og medvirkning

Det legges opp til omfattende bruk av tradisjonelle og moderne kommunikasjonskanaler for å kunne informere, få innspill og tilbakemeldinger, og for å vekke interessen hos allmennheten, næringslivet og offentlige myndigheter for et prosjekt som på sikt vil bety mye for innbyggere og næringsliv i hovedstadsområdet.

6 Prosjektstyring

6.1 Endring

Endringer i forhold til godkjent planstyringsdokument rapporteres fra prosjektleder til styringsgruppen. Dersom det ikke blir enighet, løftes saken til prosjekteierne.

Det legges opp til at planstyringsdokumentet er et "levende dokument", som tilpasses etter det som måtte dukke opp underveis.

6.2 Rapportering

Det lages kortfattede referater fra møter i styringsgruppen og eventuelt referansegruppen. Referater legges ut på Interaxo, som er prosjektets webhotell der prosjektgruppen (inkludert konsulentene), styringsgruppen og rådgiverne har tilgang.

Det skal også lages kortfattede referater fra møter med prosjekteiere og oppdragsgivere.

6.3 Styring

Det vurderes å leie inn en konsulent som assisterende prosjektleder for å bistå med fremdrifts-, økonomi- og konsulentstyring osv. Det er svært viktig at man hele tiden sjekker ut arbeidet i forhold til KVVU-metodikken.

7 Vedlegg

7.1 Dokumentoversikt

Følgende dokumenter skal leveres:

Hoveddokumenter

Behovsanalyse – delrapport1
Mål og krav – delrapport2
Konseptmuligheter – delrapport3
Konseptanalyse – delrapport4
Konseptvalgutredning – hovedrapport
Kortversjon av KVV-en

Dokumenter som understøtter hoveddokumentene

Vedlegg 1: Verksted I
Vedlegg 2: Situasjonsbeskrivelse
Vedlegg 3 A og B: Verksted II a og b
Vedlegg 4: Eksterne innspill
Vedlegg 5: Studieturrapport
Vedlegg 6: Samfunnsøkonomi (m/følsomheter)
Vedlegg 7A: Usikkerhet – nytte og trafikkdrift
Vedlegg 7B: Usikkerhet – infrastruktur
Vedlegg 8: Teknisk-økonomisk plan
Vedlegg 9: Transportanalyser – forutsetninger og premisser
Vedlegg 10 A–G: Spesialanalyser (7 stk)
Vedlegg 11: Prosess
Vedlegg 12: Silingsprosessen
Vedlegg 13: Gåing og sykling i konseptene
Vedlegg 14: Byutvikling og bykvalitet
GTØP
Internasjonale eksperters notater
Øvrige notater

I tillegg må konsulentene påregne å måtte bidra med stoff til kommunikasjonsformål, blant annet til presentasjoner.

7.2 Grensesnitt mot andre utredninger og planer

Nedenfor følger en oversikt over utredninger som er relevante for KVV-arbeidet, herunder hvilke leveranser som kan være aktuelle. Dette kan for eksempel gjelde beskrivelser av dagens situasjon eller bidrag til konseptutvikling. Overlappende utredninger skal unngås mest mulig ved å bruke materiale fra disse utredningene.

Prosjektene er sortert i to kategorier:

Kategori 1: Utredninger som kan gi leveranser til KVV-en

For utredninger som ikke vil være ferdig tidsnok, må KVV-en liste opp hvilke forutsetninger som legges til grunn i KVV-en. Dersom disse forutsetningene blir avklart i løpet av KVV-prosessen får vi i tilfelle gjøre en kort vurdering av konsekvenser dersom det er avvik til valgte forutsetninger.

Listen er foreløpig!

Kategori 2: Prosjekter/utredninger som gir bakgrunnsinformasjon for KVV-en. Disse er listet i pkt. 7.6 Litteratur.

Kategori 1: Utredninger som kan gi bidrag til KVV-en (foreløpig)

| Utredning/plan | Status | Bidrag til KVV | Merknad |
|--|--|---|---|
| Ahusbanen, KVV (Ruter As) | KVV-bestilling under utforming. Planlagt ferdigstilt i mai 2015. | Trafikkering (antall tog) og passasjermengder ved forlengelse av T-banen fra Ellingsrudåsen til Ahus. | Akershus fylkeskommune har bedt Ruter ta ansvar for å lage en KVV for kollektivløsning Lørenskog/Skedsmo. |
| Areal- og sporbehov Nedre Buskerud (JBV) | Utredning pågår | Fremtidig togtilbud, løsninger for stasjoner, vendeanlegg/driftsanlegg og innføring av Vestfoldbanens dobbeltspor til Drammen. Det skal ses på to scenarier – 2023 og 2040. | Utredning av fremtidig areal- og sporbehov på strekningen Lier-Hokksund. |
| Bred samfunnsanalyse av godstransport (SVV) | Pågår. Ferdig 1.7.2015 | Langsiktig utvikling av terminalstrukturen på Østlandet og forholdet mellom jernbane og sjøtransport. | |
| Elektrifisering av Røros- og Solørbanen (JBV) | Under oppstart | Forutsetninger for godstrafikk Trondheim-Alnabru. | Utredning |
| Fjordtrikken (Ruter As) | Pågående konsekvensutredning (ferdig mars 2014) | Traséalternativer, kapasitet og kostnader gjennom sentrum | Vurdering av traseer Akershusstranda/ Kvadraturen og vest for sentrum. |
| Fremtidig godsnett Østlandet JBV) | Under oppstart | Utredning av alternativer for godstog. | |
| Fremtidig innføring av banene mot Oslo S (JBV) | Intern utredning med KVV-metodikk. (ferdig november 2014) | Prosjektet skal utarbeide og anbefale et overordnet og helhetlig konsept for innføring av alle banene inn mot Oslo S. | Prosjektet skal utarbeide og anbefale et overordnet og helhetlig konsept for innføring av alle banene inn mot Oslo S. |
| Hensetting Østlandet (JBV) | Under oppstart | Utredning av fremtidig behov og lokalisering av baser for hensetting av togmateriell på Østlandet. | |
| Hovedbanen, kapasitetsøkende tiltak indre del (JBV) | Under oppstart | Utredning av tiltak for person- og godstransport Oslo S – Lillestrøm. Stasjonsstruktur, trafikkering. | |

| Utredning/plan | Status | Bidrag til KVVU | Merknad |
|--|---|--|--|
| Intercity-prosjektet (JBV) | Jobber p.t. med utbyggingsstrategi | Jernbaneverket skal vurdere hvordan togtilbudet kan utvikles i takt med infrastrukturen. | Prosjektet skal levere en infrastruktur som skal oppfylle milepæler gitt i NTP 2014-2023. |
| Kapasitet i godstransport på bane (JBV) | Ferdig januar 2014. | Det lages en utredning som avklarer forhold vedrørende kapasitet (togstørrelser, tonnasje mv) i godstog. | |
| Kapasitet i persontransport på bane (JBV) | Ferdig januar 2014. | Kapasitet i persontog, beregningsunderlag. | En utredning som avklarer forhold vedr. togstørrelser med hensyn til antall passasjerer (seter, ståplasser) pr. meter tog. Ses opp mot standarder og systemer for plattform- og stasjonslengder og skal tas hensyn til TSI ⁶ om banestandard. |
| Langsiktig utvikling Gjøvikbanen (JBV) | Under oppstart | Strategisk utviklingsplan. Stasjonsstruktur, trafikkering. Innføring til Oslo S/Hovedbanen. | |
| Langsiktig utvikling Kongsvingerbanen (JBV) | Under oppstart | Strategisk utviklingsplan. Stasjonsstruktur, trafikkering. | |
| Ny forbindelse mellom Sørkorridoren og Alnabru godsterminal (JBV) | Rapport datert oktober 2013 foreligger; tilrådning oversendt Samferdselsdepartementet | Forutsetninger om spor og kapasitet mellom sørkorridoren og Alnabru. | Utredning av godsforbindelse fra Sørkorridoren (Follobanen/Østfoldbanen) til Alnabru. |
| Ny Oslo S – Bussterminal (Ruter) | Ferdig 2014 | Kapasitet for buss i Oslo bussterminal. | Utarbeidelse av planprogram/KU. På bakgrunn av anbefalinger fra «Plansamarbeidet for Oslo S» og «KVVU for ny bussterminal ved Oslo S». Det utarbeides et felles planprogram/KU med Rom Eiendom og KLP i dialog med Jernbaneverket. |
| Nye Oslo S (JBV) | Pågår. | Kapasitet for passasjerstrømmer Oslo S. | Utredning av tilgjengelighet til – og kapasitet publikumsområder. |
| Oslofjordkryssing, KVVU. (SVV i samarbeid med JBV og Kystverket) | Pågår. | Vei- og banekapasitet samt transportmodell for Oslofjordområdet. | Utredning av virkninger av ulike løsninger for å redusere Oslofjorden som barriere for person- og godstransport. Det ses på vei-, ferje- så vel som jernbaneløsninger. KVVU-arbeidet er i silingsfasen. |

⁶ TSI: Technical specifications for interoperability; Tekniske spesifikasjoner for samtrafikkvevne

| Utredning/plan | Status | Bidrag til KVVU | Merknad |
|--|--|--|--|
| R2027 – rutemodell 2027 (JBV) | Ferdig 1.5.2014. | Trafikking og kapasitet i 2027 (forutsatt utbygging av IC-strekninger etc. gitt av NTP og handlingsprogram). Grunnlag for referansealternativ og o-alternativ. | Strategisk ruteplan. Skal vise trafikking 2027 og tiltaksbehov etter fullføring av Follo-banen, indre IC og andre prosjekter som er nevnt i NTP 2014-2023. |
| Ringeriksbanen (JBV) | Programmering av planprosess. Planprogram 2014. | Vil gi vurdering av trafikk (antall passasjerer/togbevegelser) og trafikkpotensial ved arealutvikling. Mulig prosjektet må flyttes til kategori 2. | * avgrensning vest for Sandvika * Hønefoss-Oslo del av Oslo-området nærtrafikk * trafikking før ny tunnel: forlengelse av tog som vender på Skøyen og/eller Høvik * fjerntrafikk i dimensjonerende time: 0,5-1 tog (vurderes i R2027) * ikke godstog i dimensjonerende time |
| Robustiserende tiltak R2014 | Prosjektstyringsdokument | Tiltak som bidrar til økt kapasitet | Identifisere, prioritere og initiere tiltak |
| Signal- og sikringsanlegg T-bane. KVVU | KVVU ferdigstilt fra Sporveien Oslo, skal kvalitetssikres (KS1) vår 2014. | Vil avklare hvor mange tog som kan gå i eksisterende T-banetunnel og derav bidra til å definere behov for ny tunnel samt hva som ligger i nullalternativet. | |
| Trikk til Tonsenhagen (Ruter) | Ferdig 2014 | Trafikking og kapasitet i sporvognsnettet og i korridoren Trondheimsveien. Konseptuelle løsninger og drifts- og anleggskostnader for trikk. | Forlengelse av trikkelinje 17 fra Sinsen til Tonsenhagen. Mulighet for videre forlengelse til T-banenettet ved Linderud/Veitvet. Innsendt reguleringsplan til behandling hos Plan- og bygningsetaten (1. etappe). |
| Videre utvikling av Alnabruterminalen (JBV) | Fase 1 ferdig mars 2014 og fase 2 vil starte i april 2014 og forventes ferdig mars/april 2015. | Kapasitet og trafikk (godstog) til/fra Alnabru. | Terminalen skal videreutvikles til å kunne håndtere en dobling av volumene i forhold til 2012. Fase 1: strakstiltak. Fase 2: konsepter for utvikling/utbygging av terminalen, tiltak som har som mål å heve kapasiteten til opp mot en dobling i forhold til volumene i terminalen i 2012. |
| Østfoldbanen, indre del (JBV) | Oppstart 2015. | Utredning av strekningen innenfor Ski. Stasjonsstruktur, trafikking. | |

| Utredning/plan | Status | Bidrag til KVV | Merknad |
|--|--------|---|--|
| <p>Østre linjes tilkobling til Follobanen, KVV. (JBV)</p> | | <p>Løsninger for en kapasitetssterk tilknytning via Follobanen på nye Ski stasjon. Konseptuelle løsninger og trafikkforutsetninger.</p> | <p>Ved ferdigstilling av Follobanen vil Østre linje være tilkoblet den del av Ski stasjon som er knyttet opp mot Østfoldbanen (gammel linje) nord for Ski. Kjøring inn på Follobanen vil beslaglegge kapasitet på stasjonen og Follobanen.</p> |

7.3 Økonomisk ramme mv. – Brev til Samferdselsdepartementet 20.12.12



Jernbaneverket

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Henvendelse til: Tom Stillesby
Tlf: +47 905 98 787
Faks:
E-post: stitom@jbv.no

Dato: 20.12.2012
Saksref.: 201208400-4
Deres ref.: 12/456
Vedlegg: 1

Besøksadresse:
Stortorvet 7, Oslo

Postadresse:
Postboks 4350
NO- 2308 Hamar

postmottak@jbv.no

Sentralbord:
05280

Org. Nr.:
971 033 533 MVA

Bankgiro:
76940501888

jernbaneverket.no

KVU for økt kollektivtransport kapasitet i Oslo området

Vi henviser til overnevnte brev og oversender herved prosjektplanen "KVU for økt kollektivtransportkapasitet i Oslo området."

Prosjektplanen er et resultat av et samarbeid mellom Jernbaneverket, Statens Vegvesen og Ruter AS.

Det er antatt at gjennomføringen av denne KVU vil ta ca. 2 år. Det er viktig at arbeidet kommer i gang så fort som mulig med tanke på ferdigstillelse senest 1. kvartal 2015 slik at dette arbeidet blir et viktig bidrag til transportetatens og Avinors forslag til NTP for perioden 2018-2027.

Utførelsen av KVU er antatt å ha en kostnadsramme på **ca. 30 millioner kroner** fordelt over 2 år. Kostnadene vil være en blanding av interne kostnader og innkjøp av konsulenttjenester og disse fordeles likt mellom Jernbaneverket, Statens Vegvesen og Ruter AS.

Vi tar gjerne et møte for en eventuell gjennomgang av prosjektplanen i nærmeste framtid.

Vennlig hilsen

Elisabeth Enger
Jernbanedirektør

Kopi til: Oslo kommune, Akershus Fylkeskommune

201208400-4 Side 1 av 1

7.4 Spesifikasjon av konsulentoppdraget “Konseptvalgutredning - KVVU”

Bakgrunn og mandat

Samferdselsdepartementet, i samråd med Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har i mandatbrev datert 14.8.2013 gitt Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter AS i fellesskap i oppdrag å lage en konseptvalgutredning (KVVU) for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo. Jernbaneverket skal koordinere arbeidet. Utredningen kalles “KVVU Oslo-Navet”.

Opgaven er beskrevet slik i mandatbrevet fra Samferdselsdepartementet:

“KVVU-en må belyse om og eventuelt hva slags kollektivt transporttilbud som må utvikles for at det overordnede politiske målet om at veksten i persontransport skal skje med kollektivtransport, sykkel og gange kan innfris.”

Utredningsarbeidet skal:

- Avklare hvilke behov, mål og krav prosjektet skal oppfylle
- Identifisere konsepter
- Analysere konsepter
- Anbefale konsept for videre planlegging
- Vurdere utbyggingsrekkefølge

Følgende dokumenter ligger til grunn for arbeidet med “KVVU Oslo-Navet”:

- Oppstartsbrev fra Samferdselsdepartementet datert 6.7.2012
- Prosjektplan fra Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter AS datert 10.12.2012
- Mandatbrev fra Samferdselsdepartementet datert 14.8.2013
- Prosjektstyringsdokument datert 12.12.2013 (Ettersendes 13.12.2013)

Det skal lages en samlet KVVU-rapport for prosjektet. KVVU-rapporten skal overleveres Samferdselsdepartementet, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune **1. mai 2015**. Fristen er endelig.

Det skal lyses ut følgende konsulentoppdrag:

1. Konseptvalgutredning – KVVU
2. Grunnlag for Teknisk-økonomisk plan – TØP
3. Usikkerhetsanalyse

Beskrivelse av konsulentoppdraget

KVVU-arbeidet er organisert som et prosjekt. KVVU-staben består av prosjektleder, kommunikasjonsrådgiver og medarbeidere fra Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter AS. KVVU-staben har knyttet til seg rådgivere fra de samme virksomhetene.

Ledere fra de samme virksomhetene bemanner styringsgruppen. Eksterne eksperter vil bli forespurt om å bistå prosjektet som rådgivere. Det vil bli etablert en referansegruppe. Andre grupper – interne og/eller eksterne – kan også bli etablert etter nærmere vurdering. Det vil måtte være kontakt med oppdragsgivere (Samferdselsdepartementet, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune) og prosjekteiere (jernbanedirektør, vegdirektør og adm. direktør i Ruter AS) underveis i arbeidet.

Utredningsarbeidet krever faglig bistand fra konsulenter. Vi gjør spesielt oppmerksom på at det er flere foreliggende og pågående utredninger som er tenkt å bidra med innspill til KVVU-arbeidet. Disse er omtalt i pkt. 7.2 i prosjektstyringsdokumentet.

KVU-metodikken i Finansdepartementets veiledere i nyeste versjoner forutsettes fulgt.

Følgende inngår i dette konsulentoppdraget:

- Forberede og delta på verksteder og eventuelle andre typer samlinger, og utarbeide “verkstedrapporter” og eventuelle referater/notater fra andre samlinger.
- I forkant av det første verkstedet – som foregår i forbindelse med behovsanalysen – skal det foreligge et utkast til beskrivelse av dagens situasjon, av mulige interessenter og premissgivere, samt forslag til mål og krav.
- Utarbeide rapportene “Situasjonsanalyse” og “Interessentanalyse”
- Gjennomføre behovsanalyse, mål- og kravanalyse og mulighetsstudie, og utarbeide de tre rapportene. Transportanalyser inngår.
- Bidra i konseptutviklingsprosessen – blant annet ved å definere driftskonsepter for 2030, 2040 og 2050 med gitt infrastruktur, og gjennomføre alternativanalyser, herunder samfunnsøkonomisk analyse der konfliktpotensialet ved eventuell bygging av nye fellestunneler inngår. Dette kan gjelde konflikter med kulturminner, bymiljøet i anleggsfasen, togdrift i anleggsfasen mv. I konseptutviklingen og analysene inngår også arbeidet med å sammenstille mulige konsepter og gjennomføre en silingsprosess etter fastsatte kriterier. Det skal utarbeides rapporter kalt “Konseptmuligheter” og “Konseptanalyser”. Det forutsettes koordinering med resultater fra og samarbeid med konsulentene som lager grunnlaget for teknisk-økonomisk plan. Teknisk-økonomisk plan skal utarbeides av KVU-konsulentene.
- Gjennomføre følsomhetsanalyser og RAMS-vurdering etter nærmere avklaring med prosjektleder underveis i prosessen.
- Gjennomføre enklere analyser om godstransport på jernbane, optimalisering av biltrafikken, materiellbehov og samlet utbygging. Disse er beskrevet overordnet i prosjektstyringsdokumentet, men må konkretiseres ytterligere i prosessen, alt etter hva som trengs i analysearbeidet.
- Utarbeide prosessrapport og metode-/dokumentasjonsrapport
- Utarbeide sammendragsrapporter og presentasjoner etter behov, i samråd med prosjektleder
- Delta sammen på møter i interne og eksterne fora etter behov, i samråd med prosjektleder
- Utarbeide forslag til tekst og illustrasjoner som skal brukes ved formidling, i samråd med kommunikasjonsrådgiver. Det skal legges vekt på utstrakt bruk av sosiale medier i formidlingen
- Utarbeide KVU-rapporten, herunder redegjøre for relevante konsekvenser av et eventuelt anbefalt konsept, slik at alle viktige implikasjoner som følger av dette konseptet kommer frem i sluttrapporten. Ingen store overraskelser skal kunne komme frem i ettertid

Nærmere om nullalternativet og konseptene

I og med at planhorisonten er lang og at det er lenge til eventuell(e) ny(e) tunneler er ferdig bygd, er det ønskelig å se på varianter av et nullalternativ relatert til milepæler som kommer og/eller spesielle infrastrukturtiltak. Eksempler kan være

- Variant med ferdig indre Intercity
- Variant med T-bane til Ahus/Lillestrøm og Fornebu
- Variant med Ringeriksbanen
- Variant med ny E18 Vestkorridoren og Manglerudtunnel

Konseptene skal i prinsippet utvikles gjennom prosessen, men det er lagt føringer for hva noen konsepter skal inneholde. Nedenfor er disse listet opp. Vi gjør oppmerksom på at det kan komme nye konsepter underveis, foruten at det blir undervarianter av hovedkonseptene.

- a) Konsept uten nye T-bane- og jernbanetunneler
- b) Konsept med ny jernbanetunnel
- c) Konsept med ny T-banetunnel
- d) Konsept med både ny T-bane- og jernbanetunnel
- e) Konsept med ny T-bane- og jernbanetunnel og andre tunnelløsninger i Oslo-området
- f) xx – Konsepter som eventuelt utvikles i KVVU-prosessen

Andre forhold

Det kreves at utenlandske konsulenter/konsulentmiljøer deltar i arbeidet med konseptutvikling og alternativanalyser, gjerne også i andre deler av arbeidet.

Merk at alle produkter skal inneholde “pedagogiske” illustrasjoner/figurer/grafer/bilder/kart eller lignende. Filmsnutter kan bli aktuelt for digitale medier.

KVVU-staben skal involveres i og følge utredningsarbeidet fortløpende. Det må lages et kort prosessnotat om dette. Konsulentene tilbys å være samlokalisert med KVVU-staben i Oslo sentrum. Det forutsettes ukentlige møter med konsulent(er) og KVVU-staben. For øvrig avtales møtevirksomhet etter behov.

Det kreves at prosjektleder hos konsulenten følger prosjektet på heltid eller tilnærmet heltid, da dette er viktig for å kunne ha god prosessstyring og koordinering av deloppgavene.

Det legges opp til at fagmiljøer i Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter AS skal være rådgivere etter behov og kapasitet. En liste over fagpersoner som kan brukes som rådgivere finnes i prosjektstyringsdokumentet.

Kart skal foreligge i Shape-format, kostnadsoverslag i Microsoft Excel og tekstdokumenter i Microsoft Word. Alle rapporter/dokumenter skal også leveres digitalt.

Tilbyder skal oppgi timepriser samt en økonomisk ramme for hele konsulentoppdraget. Det antas at oppdraget tilsvarer 6-10 konsulentårsverk.

Foreløpig fremdriftsplanen ligger vedlagt. Der fremkommer leveransene og behovet for samordning av leveranser. Det å avdekke avhengigheter og kvalitetssikre fremdriftsplan vil måtte gjøres med valgt konsulent.

7.5 Spesifikasjon av konsulentoppdraget “Grunnlag for teknisk-økonomisk plan”

Bakgrunn og hensikt

Som en del av KVVU-en skal det utarbeides en teknisk-økonomisk plan (TØP). For å underbygge og sikre god kvalitet i TØP, skal det gjøres teknisk-økonomiske vurderinger av baneløsningene i konseptene, som går mer i dybden enn det stilles krav til i KVVU-veilederne. Hensikten er å styrke KVVU-prosjektet med ingeniørkompetanse og -kapasitet. Dette tilleggsarbeidet løses ved kjøp av konsulenttenester og utlyses som et separat oppdrag. Denne spesifikasjonen beskriver innholdet og rammene for slike vurderinger.

De teknisk-økonomiske vurderingene lyses ut som et separat oppdrag dels for sikre kompetanse og kapasitet til oppgaven, dels for å vinne tid ift. fristen for KVVU-arbeidet.

Oppdraget vil styres av KVVU-staben.

Tilleggsvurderinger til TØP og KVVU-en

TØP utgjør et delprosjekt og skal dokumenteres som dokument D7 teknisk-økonomisk plan (ref. pkt. 7.1). TØP skal utføres parallelt med og samordnet med det øvrige KVVU-arbeidet. De teknisk-økonomiske vurderingene skal sikre tilfang av realistiske konseptalternativer og sikre god kvalitet i TØP.

TØP er et delprosjekt i KVVU-en og skal følge KVVU-rapporten som et vedlegg. Oppdraget vil være en underlagsrapport til TØP. KVVU-staben vil engasjere en intern ressurs som vil følge oppdraget.

Mål og kravanalysen samt den kreative og strategiske konseptutviklingen, og utarbeidelse av TØP skjer i hovedoppdraget.

KVVU-staben vil styre hvilke konseptløsninger som skal underlegges vurderinger i oppdraget.

Forholdet til usikkerhetsanalyse

KVVU-prosjektet vil gjennomføre en usikkerhetsanalyse for alle kostnadsestimater i KVVU-en. JBV vil her bruke en rammeavtale for gjennomføring av usikkerhetsanalysen, men forutsetter at konsulenten deltar med fagpersonell på analysedagene. Basiskostnadene må struktureres på en slik måte at de passer analyseopplegget for usikkerhet. Dette må avklares med oppdragsgiver før arbeidet med kostnadsestimatene startes.

Forholdet til RAMS-vurdering

KVVU-prosjektet vil gjennomføre en RAMS-vurdering av aktuelle konsepter til konseptanalysen. JBV forutsetter at konsulenten deltar med fagpersonell i RAMS-vurderingen.

Utredningsarbeidet

Hovedmålet med oppdraget er å sikre at de tunge infrastrukturgrepene for banene er tilstrekkelig belyst mht å innfri tekniske krav, gjennomførbarhet (herunder beskrivelse av inngrep) og kostnader slik at anbefalingene i KVVU-en er tilstrekkelig godt underbygget. Med baner menes primært T-bane og jernbane, men også vurdering av infrastruktur for trikk/bybane kan bli aktuelt.

Oppdragstaker skal:

- 1) Kartlegge og evaluere tidligere aktuelle utredninger av tunnelloesninger for T-bane og jernbane i det sentrale Oslo-området
- 2) Kartlegge foreliggende grunnundersøkelser, geologisk og geoteknisk kunnskap aktuelt for KVVU-en

- 3) Utrede og vurdere mulige trasé-alternativer i tre trinn
 - i. Grunnlag for konseptutvikling: en overordnet beskrivelse av mulighetsrommet for T-bane og jernbane – tunnelkorridorer, aktuelle stasjonslokaliseringer og tilkobling til eksisterende infrastruktur
 - ii. Grunnlag for siling: bearbeide de konseptalternativene som blir resultat av konseptutviklingen og verksted 2. Sjekke gjennomførbarhet med hensyn til teknisk mulige løsninger (anleggs- og baneteknisk mv) samt beskrive konsekvenser mht inngrep samt et grovt kostnadsestimat; kostnadsestimatklasse 5 (screening/mulighetsstudie) ref. Finansdepartementets veileder nr. 6 Kostnadsestimering, for KVV
 - iii. Etter silingsfasen: bearbeide de konseptalternativene som står igjen etter silingsfasen for å kvalitetssikre gjennomførbarhet og at de oppfyller tekniske krav. Beregne kostnader, kostnadsestimatklasse 4
- 4) Grunnlag for teknisk-økonomisk plan:
 - i. Svare ut eventuelle gjenstående spørsmål til konseptene som kommer opp etter silingsfasen
 - ii. Lage en utredningsrapport og dokumentasjon av vurderingene som er gjort av de anbefalte konseptene

Nærmere om konseptalternativer

Ruter og Jernbaneverket har i 2012 lagt fram utredninger for T-bane- og jernbanetunneler. Disse må man bygge videre på, men i KVV-en må man se på en videre utvalg av alternativer. Det er også viktig å se nøyer på sammenhengen mellom T-bane- og jernbanesystemene både med tanke på rolledeling, passasjerflyt, omstigninger/stasjonsanlegg og anleggsteknisk gjennomføring. PSD gir en beskrivelse av ulike konseptalternativer. En oppgave i dette oppdraget er å beskrive og utvikle traseføringer og stasjonslokaliseringer som er gjennomførbare rent anleggsteknisk og der man får en oversikt over inngrepskonsekvensene både i anleggsfasen og permanent.

Når det gjelder jernbanetunneler, kan det på konseptuelt nivå skilles mellom

- Alternativer som grener ut fra Oslo S/trakta eller som innebærer en ny stasjon utenom Oslo S
- Alternativer som tilrettelegger ny tunnel for a) regional- og fjerntrafikk, b) lokaltrafikk eller c) generell økt kapasitet for togbevegelser. Tunneler kan også tilrettelegges for ren persontogtrafikk eller blandet gods- og persontrafikk
- Ulike traseføringer gjennom sentrum og indre by

Når det gjelder T-banetunneler kan det på konseptuelt nivå, skilles mellom alternativer som styrker dagens korridor (med stasjonsanlegg felles med eller nær dagens), eller det tilrettelegges for at T-banen skal dekke nye bydeler/relasjoner i sentrum/indre by; videre om ny tunnel skal legges uavhengig av eksisterende tunnelanlegg, eller kombineres (sakses) mellom ny og gammel tunnel (slik Ruter har anbefalt). En optimal tilknytning mellom de ulike tunnelenes stasjoner blir viktig, slik at omstigninger blir enklest mulig og belaster de ulike togtilbudene på en god måte.

Arbeidsomfang

Tilbyder må skissere et arbeidsopplegg og arbeidsomfang for pkt. 1, 2, 3 i, 3 ii og 4 ii ovenfor.

Tilbyder må beskrive muligheten for å stille kapasitet (anslagsvis to-tre årsverk totalt) til oppgavene i perioden ca. april 2014 til 1. mai 2015.

Konsulenten skal i tillegg til vurderingene bidra i hovedoppdraget ved:

- Delta i forberedelse og gjennomføring av verksted 2 (konseptutvikling)
- Følge prosjektarbeidet ved å delta løpende i KVVU-stabens møter
- Delta i samlingene for usikkerhetsanalysen (ref. pkt. 2.2)
- Delta i RAMS-vurderingen (ref. pkt. 2.3)

Oppdragsform

Honorar ytes etter medgått tid. Det settes opp et budsjett etter inngått avtale.

7.6 Litteratur

A

Arealbruk i Oslo og Akershus, Statens vegvesen 2010
Areal- og sporbehov nedre Buskerud. Jernbaneverket (pågår)

B

Banebetjening av Bjørndal og Gjersrud/Stensrud, Ruter 2010
Bedre behovsanalyse – Erfaringer og anbefalinger om behovsanalyse i store offentlige investeringsprosjekter, NIBR-rapport 2004:15
Behov for økte midler til kollektivtrafikken i byene. TØI-rapport 1169/2011
Beredskapsplan Oslo S. Forslag om utredning i 2014. Jernbaneverket
Best practice guide 1 – Public transport & land use planning. HiTrans 2005
Best practice guide 2 – Public transport – Planning the networks. HiTrans 2005
Best practice guide 3 – Public transport & urban design. HiTrans 2005
Best practice guide 4 – Public transport – Mode options and technical solutions. HiTrans 2005
Best practice guide 5 – Public transport – Citizens requirements. HiTrans 2005
Boligutredning – Konsekvenser for boligmarkedet av tre utbyggingsalternativ. Prognosesenteret 2013
Byområdene NTP 2014-2023 Utredningsfasen. Avinor, Jernbaneverket, Kystverket, Statens vegvesen 2010

C

Carpe futurum – Kunsten å forberede seg på fremtiden. Cappelen Akademisk forlag 2010
Citybanan – Förstudie, 2012 (Stockholm)

D

Drøftingsdokument. Plansamarbeidet for Oslo og Akershus 2013

E

Effektiv godstransport på bane. Bedre utnyttelse av dagens potensielle kapasitet. Jernbaneverket (pågår)
Effektivitet i planleggingen – Raskere planlegging av store samferdselsprosjekter. Rapport fra departementene 2013
En jernbane for fremtiden – Perspektiver mot 2040. Jernbaneverket 2011
E18 Vestkorridoren – Analyse av fremtidig transportsystem, Statens vegvesen 2009
E18 Vestkorridoren Lysaker-Sandvika. Statens vegvesen. Kommunedelplan på høring

F

Felles avsluttende overbygningsdokument for KVU IC-strekningene. Jernbaneverket 2012
Felles innledende overbygningsdokument for KVU IC-strekningene. Jernbaneverket 2012
Finansielt grunnlag for Oslopakke 3, O3-sekretariatet 2011
Fjordtrikken. Sammendragsrapport, Ruter 2010
Fornebubanen – Realisering gjennom fellesfinansiering, Deloitte 2012
Forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023. Avinor, Jernbaneverket, Kystverket, Statens vegvesen 2012
Fremtidig godsnett på Østlandet. Forslag om utredning 2014-16. Jernbaneverket
Fremtidig innføring av banene mot Oslo S. Jernbaneverket (pågår)
Fremtidig toghensetting på Østlandet. Jernbaneverket (pågår)
Förstudie Västlänken – en tågtunnel under Göteborg. Beslutshandling 2004

G

Godstransport og varedistribusjon i Oslo og Akershus, Statens vegvesen 2010
Grunnlag for langsiktige prioriteringer i Oslopakke 3 (GLP-rapporten), O3-sekretariatet 2011

Grunnlagsnotat transport – Oppsummering av transportfaglig grunnlag mm. Plansamarbeidet for Oslo og Akershus 2012
Grunnlagsnotat om transport – Aktuelle transporttiltak i Oslo og Akershus. Plansamarbeidet for Oslo og Akershus (pågår)

H

Hovedrapport. NTP 2014-2023 Utredningsfasen. Avinor, Jernbaneverket, Kystverket, Statens vegvesen 2011
Hvordan henger rutene sammen? – Innspill til rutevise utredninger for Oslo og Akershus, Statens vegvesen 2011
Høykvalitets kollektivtransport i landets fire største byer. TØI-rapport 1099/2010
Håndbok 140 - Konsekvensanalyser. Statens vegvesen 2006
H 2014 Handlingsprogram med økonomiplan 2014-2017, Ruter 2013

I

Innspill til R2027 - Infrastrukturprosjekter jernbane i øst. Jernbaneverket 2013

K

Kapasitet i persontransport på bane. Viktige forhold ved tilbudsutvikling. Jernbaneverket (pågår)
Kommunedelplan for E18 Vestkorridoren Lysaker – Sandvika. Statens vegvesen
Kollektivbetjening av Fornebu. Sammendragsrapport, Ruter 2011
Kollektivbetjening av Fornebu. Sluttrapport, Ruter 2011
Kollektivtrafikk, veiutbygging eller kaos? – Scenarier for hvordan vi møter framtidens transportutfordringer. Urbanet Analyse, KS-rapport 23/2011
Kollektivtransportstrategi – Strategisk grunnlag for kollektivtransporttiltak i Oslo og Akershus, 2011
Konseptvalgutredning for anskaffelse av nye trikker, 2013
Konseptvalgutredning for Buskerudbypakke 2, 2013
Konseptvalgutredning for E18 Knapstad – E6 Follo. Statens vegvesen (pågår)
Konseptvalgutredning for godsterminal, sporarealer og kapasitet i Drammensområdet. Jernbaneverket 2012
Konseptvalgutredning for IC-strekningen Oslo-Halden. Jernbaneverket 2012
Konseptvalgutredning for IC-strekningen Oslo-Lillehammer. Jernbaneverket 2012
Konseptvalgutredning for IC-strekningen Oslo-Skien. Jernbaneverket 2012
Konseptvalgutredning for kryssing av Oslofjorden. Statens vegvesen (pågår)
Konseptvalgutredning for nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen. Jernbaneverket 2012
Konseptvalgutredning for Oslopakke 3. Statens vegvesen og Jernbaneverket 2007
Konseptvalgutredning for Ringeriksbanen. Foreslått midler til KDP i 2014. Jernbaneverket
Konseptvalgutredning for transportsystemet i Bergensområdet. Statens vegvesen 2011
Konseptvalgutredning for vegsystemet i Larviksområdet. Statens vegvesen
Konseptvalgutredning for vegsystemet i Moss – Rygge. Statens vegvesen
Kvalitetssikring/KS1 for Oslopakke 3, Dovre International AS og TØI 2008
KVU for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo – mandat for arbeidet. Samferdselsdepartementet 2013
KVU mellom fag og politikk. Masteroppgave. Jon Øyvind Reme, UMB 2012
K 2012 – Ruters strategiske kollektivtrafikkplan 2012-2060, Ruter 2011

L

Langsiktige kapasitetsutfordringer i Oslo-området. NTP 2014-2023 Utredningsfasen. Avinor, Jernbaneverket, Kystverket, Statens vegvesen 2011
Langsiktige kapasitetsutfordringer i Oslo-området. Vedlegg til etatenes NTP-forslag, 2012

M

Metodehåndbok JD 205. Samfunnsøkonomiske analyser for jernbanen. Versjon 3.0 juli 2011
Metronettets rutemodell og vognpark, Ruter 2010

N

Nasjonal transportplan 2014-2023. Meld. St. 26 (2012-2013). Samferdselsdepartementet 2013
Nordøstkorridoren – Forslag til planprogram Fossumdiagonalen/Trondheimsveien/Østre Aker
vei, 2008

Ny bussterminal ved Oslo S. Plassering og utforming, Ruter 2010

Nye Oslo S. Utredning av tilgjengelighet til - og kapasitet publikumsområder. Jernbaneverket
(pågår)

Nytt signalsystem metro. Mulig automatisering, Ruter 2011

Næringsarealer utenfor knutepunkt (V2). Plansamarbeidet for Oslo og Akershus 2013

Næringsutvikling i Osloregionen – vekstmuligheter i alternative utbyggingsmønstre. Rapport
2013/05 Vista Analyse

O

Oppstart av KVVU for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo.

Samferdselsdepartementet 2012

Oppsummering av alternativer og konsekvensbeskrivelser (V1). Plansamarbeidet for Oslo og
Akershus 2013

Oslopakke 3 – Handlingsprogram 2014-2017 – Forslag fra styringsgruppen for O3. O3-
sekretariatet 2013

P

Perspektivanalyse. NTP 2014-2023 Utredningsfasen. Avinor, Jernbaneverket, Kystverket,
Statens vegvesen 2010

Planstrategi for areal og transport i Oslo og Akershus - Godkjenning. Miljøverndepartementet
2013

Planstrategi for areal og transport i Oslo og Akershus. Plansamarbeidet for Oslo og Akershus
2012

Prinsipper for linjenettet, Ruter 2011

Prosjektplan for Ahusbane. Akershus fylkeskommune/Ruter (pågår)

Prosjektplan for KVVU for økt kollektiv transportkapasitet i Oslo-området. Ruter AS, Statens
vegvesen og Jernbaneverket 2012

På vei til kvalitet? Evaluering av KS1 i transportsektoren. Vista Analyse 2010

R

Raskere, oftere og mer miljøvennlig. NSB

Reduksjon av transportomfang og klimagassutslipp, Statens vegvesen 2008

Regional klimastrategi og handlingsplan, Statens vegvesen 2012

Regional sykkelstrategi og handlingsplan, 2011

Regional utvikling. NTP 2014-2023 Utredningsfasen. Avinor, Jernbaneverket, Kystverket,
Statens vegvesen 2010

Revidert avtale for Oslopakke 3 – Effektiv, sikker og miljøvennlig transport for en region i vekst.
Oslo kommune og Akershus fylkeskommune 2012

Revidert Oslopakke 3 – EFFEKT-beregninger til NTP 2014-2023

Ring 1 – Kollektivfremkommelighet (pågår)

Ring 1 – Konseptvurdering, 2009

Robustiserende tiltak for R 2014. Jernbaneverket (pågår)

Rutemodell 2027. Jernbaneverket (pågår)

S

Samfunnsanalyse for gods. Statens vegvesen m.fl. (pågår)
Samfunnsnytte av økte tilskudd til kollektivtransporten, Ruter 2012
Sentrumsplan for trikk og buss, Ruter 2011
Sportiltak 1 og 4 på Oslo S. Jernbaneverket (pågår)
Stasjonsstruktur Holmenkollbanen, Ruter 2012
Stasjonsstrukturprosjektet, Jernbaneverket, 2012
Stedskvalitet i Oslo og Akershus, Statens vegvesen 2010
Strekningsvis utviklingsplan for Sørlandsbanen (Drammen – Nordagutu) Jernbaneverket (foreløpig rapport)
Støy og lokal luftforurensing i Oslo og Akershus, Statens vegvesen 2010
Sykkel i Oslo og Akershus, Statens vegvesen 2010
Sørkorridoren – utredning transport og vegnett, 2009
Sørkorridoren (og Nordøstkorridoren) – Manglerudprosjektet (pågår)

T

Trafikkplan Follo, Ruter 2010
Trafikkplan Nordøst, Ruter 2012
Trafikkregulering i Oslo og Akershus, Statens vegvesen 2010
Transportanalyse. NTP 2014-2023 Utredningsfasen. Avinor, Jernbaneverket, Kystverket, Statens vegvesen 2011
Transportenes kapasitet i Oslo og Akershus, Miljøverndepartementet 2010
Transportkonsekvenser av ulike utbyggingsalternativer i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus – Sluttrapport. TØI-rapport 1267/2013
Transportvekst og kapasitet, Statens vegvesen 2010
Trikkestrategi, Ruter 2010
Trikk til Tonsenhagen, Ruter 2013 (behandling av høringsuttalelser pågår)
Tunneler i Oslo og Akershus, Statens vegvesen 2010

U

Utbyggingsalternativer for 2030 med perspektiv mot 2050 – Konkretisering av alternativene. Plansamarbeidet for Oslo og Akershus 2012
Utfordringer i Oslo og Akershus – hovedelementer i en veg- og gatestrategi, Statens vegvesen 2010
Utvikling av jernbanen i Oslo-navet. Delprosjekt infrastruktur. Jernbaneverket 2012
Utvikling av jernbanen i Oslo-navet. Delprosjekt tilbud og kapasitet. Jernbaneverket 2012
Utvikling av jernbanen i Oslo-navet. Underlag for NTP 2014-2023. Jernbaneverket 2012
Utviklingsstrategi Kongsvingerbanen. Forslag om utredning i 2014-15. Jernbaneverket
Utviklingsstrategi Gjøvikbanen. Forslag om utredning i 2014-15. Jernbaneverket

V

Virkemiddelbruk, finansiering og gjennomføringsforpliktelser (V3). Plansamarbeidet for Oslo og Akershus 2013
Virkemidler for å påvirke transporttettersspørselen. NTP 2014-2023. Arbeidsnotat fra tverretattlig prosjektgruppe for byområdene 2011

Å

Åtgärdsvalsstudier - nytt steg i planering av transportlösningar, handledning. Trafikverket, Boverket, Sveriges kommuner och landsting 2012

Appendix 4 – Kommunikasjonsplan

KVU OSLO- NAVET

Kommunikasjonsplan

20. april 2015

Konseptvalgutredning for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo



Ruter#



Versjon 4.0
Oppdatert 20. april 2015

Versjon 3.0
Oppdatert 17. februar 2015

Versjon 2.0
Oppdatert 19.03.2014

Versjon 1.0
Oppdatert 04.03.2014

KVU Oslo-Navet
Jernbaneverket, Statens vegvesen, Ruter AS
Januar 2013

Innhold

| | |
|--|---|
| 1 KVVU-ens mandat, organisering og suksesskriterier | 4 |
| 2 KVVU-ens strategiske satsingsområder og utfordringer | 5 |
| 3 Verdier og prinsipper for kommunikasjonen | 5 |
| 4 Utfordringer for kommunikasjonsarbeidet | 5 |
| 5 Overordnede kommunikasjonsmål for KVVU Oslo-Navet..... | 5 |
| 6 Målgrupper | 6 |
| 7 Aktiviteter – strategisk kommunikasjonsarbeid..... | Feil! Bokmerke er ikke definert. |
| 8 Løpende kommunikasjonsoppgaver | 7 |
| 9 Kommunikasjonskanaler | 7 |
| 10 Roller og ansvar for kommunikasjonsarbeidet | 7 |
| 11 Enkel profilhåndbok..... | 9 |

1 KVVU-ens mandat, organisering og suksesskriterier

KVVU Oslo-Navet er en konseptvalgutredning som er gitt Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter i fellesskap. Mandatet er gitt av Samferdselsdepartementet i mandatbrev datert 14.08.2013:

“KVVU-en må belyse om og eventuelt hva slags kollektivt transporttilbud som må utvikles for at det overordnede politiske målet om at veksten i persontransport skal skje med kollektivtransport, sykkel og gange kan innfris.”

Jernbaneverket skal koordinere utredningsarbeidet. Staben består av seks personer; prosjektleder, kommunikasjonsrådgiver og fire fagfolk fra henholdsvis Jernbaneverket (en person heltid), Statens vegvesen (to personer deltid) og Ruter (en person deltid).

Kommunikasjonsplanen er et verktøy for KVVU-staben. Den beskriver hvordan kommunikasjonsprinsippene, samt strategiske aktiviteter som kan brukes som virkemiddel for å gjøre arbeidet og prosessen synlig underveis i arbeidet. Kommunikasjonsplanen er dynamisk og de strategiske aktivitetene tilpasses underveis i arbeidet med KVVU-en.

Prosjektet er delt inn i fem faser: Behovsanalyse, mål og krav, mulighetsstudie, konseptstudie og konseptvalg. Kommunikasjonsarbeidet følger dette løpet.

Suksesskriterier for KVVU-arbeidet:

Arbeidet skal gjennomføres med faglig god kvalitet innenfor de tidsrammer og den kostnad som fremgår av prosjektstyringsdokumentet.

Sentrale suksesskriterier for utredningsarbeidet ut over dette er, som beskrevet i prosjektstyringsdokumentet pkt. 4.3:

- faglig uavhengig og åpen analyse
- tilgang på ressurser og prosjektmedarbeidere
- organisere arbeidet med tydelig ansvarsdeling og styring
- god kommunikasjon internt og eksternt
- sikre involvering, medvirkning og samarbeid
- avklare valg av metodikk og analyseverktøy
- avklare sentrale forutsetninger som grunnlag for arbeidet
- tid til refleksjon og faglig læring
- tilstrebe et godt omdømme i media, i politiske og faglige miljøer og hos innbyggerne
- god styring og oppfølging av konsulenter
- god teknisk-økonomisk vurdering av konseptene

2 KVVU-ens strategiske satsingsområder og utfordringer

- Følge fremdriftsplan og levere god kvalitet i henhold til frister og budsjett
- Godt faglig arbeid
- Synlighet i virksomhetene og blant interessenter
- Ivareta systemperspektivet
- Tenke bredt nok (ikke bare en KVVU om jernbane-/T-banetunnel)
- Medvirkning: Diskusjoner og anbefalinger underveis
- Kvalitetssikre og sørge for aksept for og godkjenning av resultatene underveis

3 Verdier og prinsipper for kommunikasjonen

- Kommunikasjon er alles ansvar og en viktig del av de verktøy KVVU-en har for å løse oppgavene
- Kommunikasjon er grunnleggende i alle faser av prosjektet
- Alt kommunikasjonsarbeid skal være knyttet opp mot de strategiske arbeidsmålene for KVVU-en
- Kommunikasjonsarbeidet skal sikre medvirkning fra involverte parter
- Prosessen skal være åpen og tilgjengelig
- Ekstern kommunikasjon, herunder mediekontakt, koordineres av kommunikasjonsrådgiver
- All informasjon skal formidles på et mest mulig lettfattelig språk
- Det skal informeres internt før eksternt: Staben og styringsgruppa skal bli tatt med på råd der det er naturlig, og skal for øvrig informeres om utadrettet aktivitet i forkant
- De tre linjeorganisasjonene skal alle føle seg representert i KVVU-arbeidet

4 Utfordringer for kommunikasjonsarbeidet

- Politisk følsomt område
- Faglig tungt stoff og fagspråk og abstrakte resultater
- Prosessarbeid – veien blir til mens man går
- Samordning av informasjon mellom tre virksomheter og representasjon av disse på lik linje
- Ressurser

5 Overordnede kommunikasjonsmål for KVVU Oslo-Navet

KVVU Oslo-Navet er velkjent, tilgjengelig og har synlige arenaer for kommunikasjon. Konseptanbefalingene er forankret i prosjektorganisasjonen og hos interessentene.

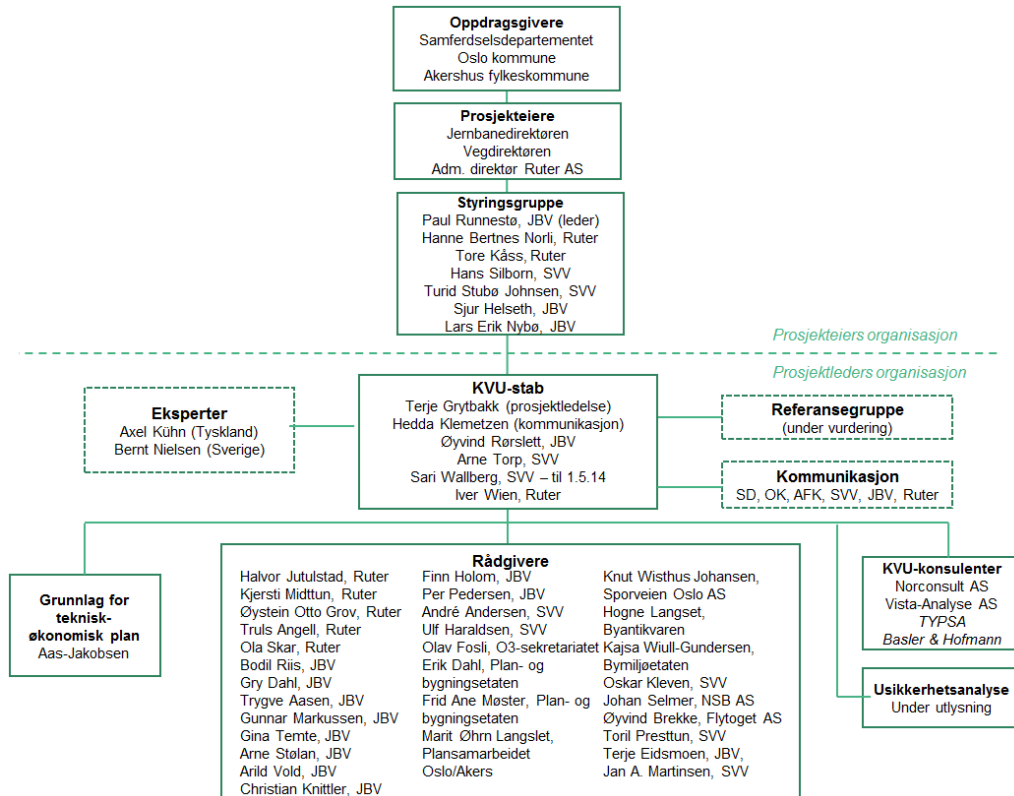
Underliggende budskap:

KVVU Oslo-Navet møter fremtidens kollektivtransportbehov

6 Målgrupper

Interne:

Prosjektorganisasjon pr. desember 2014:



Eksterne:

Interessenter:

- Kommunale og regionale myndigheter
- Transportselskap
- Interesseorganisasjoner
- Næringsorganisasjoner
- Byutviklere
- Politikere
- Publikum (kollektivtransportbrukere)

7 Løpende kommunikasjonsoppgaver

Intern kommunikasjon: Sikres gjennom møter og epost/telefonkontakt. Det er opprettet et prosjekthotell der alle i KVVU-stab, konsulentene og rådgiverne har tilgang til felles dokumenter og bilder. Oppdatering internt før eksternt skjer for øvrig gjennom nyhetsbrev som distribueres prosjektorganisasjonen

Medvirkning: Sikres gjennom dialog (møter/epost/representasjon), verksteder og oppdatert informasjon (nettsider/Facebook)

Besvare henvendelser: Være tilgjengelig via flere kanaler, gi rask tilbakemelding og videreformidle til rett person

Tilrettelegge: Sørg for at informasjon som formidles er forståelig for mottaker (forenkle fagspråk/oversette o.l.), holde presentasjoner, bilder og fakta oppdatert og tilgjengelig for prosjektorganisasjonen

Representere: KVVU Oslo-Navet skal så langt det er mulig være representert på aktuelle arenaer ved fysisk representasjon (holde presentasjoner, delta i møter og arbeidsgrupper) eller gjennom informasjonsmateriale (egen infobrosjyre, felles faktahefte, omtales i andres presentasjoner o.l.)

Mediekontakt og formidling: Formidle viktige milepæler gjennom fortløpende kontakt og/eller målrettede tips til media. Formidle prosess, fremdrift og små og større hendelser gjennom nettartikler og ev. øvrig informasjonsmaterieell (brosjyrer, faktaark o.l.)

8 Kommunikasjonskanaler

- Interne:
 - Møter
 - Samarbeid (samlokalisering, høringer, seminarer, arbeidsgrupper)
 - Epost
 - Nyhetsbrev til prosjektorganisasjonen
- Eksterne:
 - Seminarer/verksted
 - Nettside
 - Facebook
 - Media
 - Informasjonsmaterieell (brosjyrer o.l.)

9 Roller og ansvar for kommunikasjonsarbeidet

Kommunikasjonsrådgiver:

- har ansvar for strategisk kommunikasjon
- holder nettside og Facebook oppdatert
- koordinerer henvendelser fra presse og andre eksterne
- tilrettelegger informasjon inn/ut for KVVU-staben

KVU-stab:

- ansvar for fremdrift og prosess
- primærkontakt med styringsgruppa
- representerer KVU-en gjennom deltakelse/innlegg
- koordinerer faglig arbeid mellom KVU-en og prosjekteierne (JBV, SVV og Ruter)

Styringsgruppen:

- mottakergruppe (budbringere) som videreformidler relevant informasjon videre i linjeorganisasjonene
- inkluderer KVU Oslo-Navet som tema i deltakelse/innlegg der det er naturlig (koordineres med prosjektleder/kom.rådgiver)
- medlemmer i styringsgruppen kan representere KVU Oslo-Navet med foredrag/innlegg. Materiale sendes over fra staben. Klareres med prosjekteiere.

Konsulentene:

- holder staben fortløpende orientert om pågående prosess
- bidrar med materiell til kommunikasjonsarbeidet (bilder/skisser/presentasjoner o.l.)
- bidrar med artikler til nett
- deltar i presentasjon
- konsulentene står fritt til å presentere funn underveis – koordineres med KVU-staben

Kommunikasjonsforum:

- holdes løpende oppdatert på fremdrift og planlagte aktiviteter
- videreformidler relevant informasjon til og fra KVU-staben

Prosjekteiere:

- holdes oppdatert og orientert om fremdrift og status
- presenteres for felles informasjon, slik at de fremstår enhetlige og konsistente

10 Enkel profilhåndbok

Et av prinsippene for kommunikasjonsarbeidet i KVV Oslo-Navet er at de tre virksomhetene som eier prosjektet skal føle seg representert på lik linje. Som et ledd i å ivareta dette, har det blitt utarbeidet en felles grafisk profil for arbeidet.

Den grafiske profilen skal brukes på alt av presentasjonsmaterieil, rapporter, delrapporter, notater, invitasjoner, referat og andre dokumenter som har KVV Oslo-Navet som avsender. I tillegg til å samle de tre virksomhetene i prosjektet, vil den også vise en egen identitet for KVV Oslo-Navet

Maler, navntrekk, fargekoder og piktogram er tilgjengelig på eRoom i mappen D Maler.

Maler:

KVV Oslo-Navet har tre typer maler:

- 1) Power Point-mal med én fargekombinasjon
- 2) Wordmal til notater, invitasjoner/innkallinger, referat o.l. Denne har én fargekombinasjon. Dette er hovedfargen og skal følge prosjektet gjennom alle faser
- 3) Rapportmal. Forsider og baksider til hovedrapporter, forsider til vedlegg (delrapporter), kolofonside og innholdssider med tre tittelnivåer. Denne har fem forskjellige fargekombinasjoner for rapportene (se fargeforklaring på neste side) og fem varianter for hver hovedrapport, som skal brukes til vedleggene (underrapporter)



Farger:

“Oslo”

PPT-malen og notatmalen.
Brukes generelt i hele
prosessen

Oslo

| | |
|-------|--------|
| C: 70 | R: 69 |
| M: 0 | G: 179 |
| Y: 60 | B: 132 |
| K: 0 | |
| | |
| C: 30 | R: 194 |
| M: 0 | G: 221 |
| Y: 40 | B: 176 |
| K: 0 | |

“Morgenrød i Groruddalen”

Delrapport 1:
Behovsanalysen og
vedlegg/underrapporter
til denne

Morgenrød i
Groruddalen

| | |
|--------|--------|
| C: 0 | R: 229 |
| M: 100 | G: 0 |
| Y: 40 | B: 91 |
| K: 0 | |
| | |
| C: 0 | R: 248 |
| M: 35 | G: 186 |
| Y: 35 | B: 162 |
| K: 0 | |

“Sensommer i byen”

Delrapport 2: Mål og krav-
rapporten og
vedlegg/underrapporter til
denne

Sensommer i byen

| | |
|--------|--------|
| C: 18 | R: 208 |
| M: 67 | G: 111 |
| Y: 34 | B: 130 |
| K: 0 | |
| | |
| C: 67 | R: 117 |
| M: 100 | G: 42 |
| Y: 54 | B: 84 |
| K: 0 | |

“Vinterdis over Oslofjorden”

Delrapport 3:
Konseptmuligheter-
rapporten og
vedlegg/underrapporter
til denne

Vinterdis over
Oslofjorden

| | |
|-------|--------|
| C: 25 | R: 201 |
| M: 0 | G: 232 |
| Y: 3 | B: 246 |
| K: 0 | |
| | |
| C: 85 | R: 0 |
| M: 0 | G: 170 |
| Y: 16 | B: 208 |
| K: 0 | |

“Natteliv i Tigerstaden”

Delrapport 4:
Konseptanalysen og
vedlegg/underrapporter til
denne

Natteliv i Tigerstaden

| | |
|--------|--------|
| C: 100 | R: 11 |
| M: 78 | G: 38 |
| Y: 0 | B: 89 |
| K: 54 | |
| | |
| C: 25 | R: 201 |
| M: 0 | G: 232 |
| Y: 3 | B: 246 |
| K: 0 | |

“Vår i slottsparken”

Hovedrapport:
Konseptvalgutredningen
og
vedlegg/underrapporter
til denne

Vår i Slottsparken

| | |
|--------|--------|
| C: 25 | R: 207 |
| M: 0 | G: 224 |
| Y: 50 | B: 155 |
| K: 0 | |
| | |
| C: 100 | R: 0 |
| M: 0 | G: 135 |
| Y: 70 | B: 100 |
| K: 16 | |

Uten navn

Spesialanalyser og ev.
vedlegg/underrapporter til
disse

| | |
|-------|--------|
| C: 0 | R: 247 |
| M: 40 | G: 169 |
| Y: 80 | B: 65 |
| K: 0 | |
| | |
| C: 0 | R: 253 |
| M: 15 | G: 226 |
| Y: 20 | B: 207 |
| K: 0 | |

På forsiden av alle hovedrapportene er det en fargekode på høyre langside, som viser tittel på alle fem hovedrapporter, og som illustrerer hvor i rekken den du holder i hendene er.



Usikkerhetsanalysen kommer i tillegg til de fem hovedrapportene og der derfor ikke med i denne oversikten

Illustrasjonen:



Illustrasjonen til KVV Oslo-Navet er et piktogram som representerer de forskjellige driftsartene som utgjør kollektivtransporttilbudet i hovedstadsområdet, samt gående og sykkende. I tillegg er Oslo symbolisert ved hjelp av bygninger fra Bar Code, og Akershus er representert ved hjelp av loopen på Tusenfryd. Bar Code og loopen kan også symbolisere at kollektivtransporten tar oss til både jobb og fritidsdestinasjoner. Klokka er et symbol på tid og tidsbruk. Luftballongen er et symbol på å tenke utenfor

boksen, som en KVVU også skal gjøre. Samtidig kan den symbolisere at vi må gå i høyden for å se helheten og få til systemtenkningen som er viktig for dette prosjektet.

Piktogrammet brukes i de respektive fargekombinasjonene på rapport-forsidene. Det brukes i svart i notatmalen. I notatmalen kan man velge forskjellige forsider, der én har hele piktogrammet uten logoer, én har det med de tre logoene til prosjekteierne, og flere forsider kun har beholdt luftballongen som et gjenkjennende element på forsiden. Elementer fra piktogrammet brukes i forskjellige utsnitt i PPT-malen.

Navntrekk:

KVVU Oslo-Navet skal skrives med bindestrek mellom "Oslo" og "Navet" og med stor "N" etter bindestreken. I grafisk fremstilling brukes to måter å sette opp navnet på:

KVVU OSLO-NAVET

**KVVU
OSLO-
NAVET**

Skrifttype:

Malene er satt opp med følgende fonter:



Arial for titler (pkt. 10,5 – 12),
mellomtitler (pkt. 20) og
bilde/figurtekst (pkt 7)

Georgia Regular for brødtekst,
tabelltekst og bildetekst

Pkt. 10

Fristilte illustrasjoner:

Fra siden:

Tog



Ferje



Bil



Sykkel

Mot venstre



Mot høyre



Trikk



T-bane



Buss



Forfra:

Tog



T-bane



Gående



Ferje



Bil



Bonusillustrasjoner:

Ballong



Klokke



Trikk



Buss

