

Til: Fossum Eiendom og Obos Nye Hjem
Fra: Norconsult v/Bent Å. Ramsfjell
Dato 2018-05-24

Vurdering av dagens og fremtidig kollektivløsning for Fossum

1. Bakgrunn og formål

Fossum Eiendom har bedt Norconsult om å vurdere dagens og sannsynlig fremtidig kollektivtilbud for Fossum som en oppfølging og oppdatering av Norconsults utvidede kollektivutredning for Fossum (datert 27.04.2015).

To sentrale spørsmål søkes besvart i dette notatet:

- 1) «Hva er en tilfredsstillende samlet kollektivløsning?», med henvisning til Miljøverndepartementets betingelse for godkjenning av Fossum som fremtidig boligområde.
- 2) Ruter har utarbeidet en ny plan («Trafikkplan vest»), hvor det er anbefalt et linjenett som tilsier at busstilbudet vil bli utvidet til åtte bussavganger i timen til/fra Fossum i rushtidsperiodene innen 2025. «Hvor godt forankret er busstilbudet med åtte avganger i rush for Fossum?»

Forslaget til revidert områdeplan for Fossum sier at «Ved første detaljregulering skal det foreligge en *Mobilitetsplan*». Dette notatet inneholder også en kort omtale av hva en mobilitetsplan er og hva den kan inneholde for Fossum.

2. Tidligere utredninger

Norconsults utvidede kollektivutredning for Fossum (datert 27.04.2015) tok utgangspunkt i beskrivelser av forhold ved det daværende kollektivtilbudet (2014-situasjonen). Dette danner grunnlag for analyser og vurderinger av et konkret forslag fra Ruter til fremtidig kollektivbetjening for Fossum-området.

Den utvidede kollektivutredningen konkluderte blant annet som følger med hensyn til godheten av Ruters forslag til kollektivbetjening av Fossum-området:

- 1) Den nåværende kollektivbetjeningen av Fossum-området og bruken av kollektivtilbudet er svært dårlig.
- 2) Tilgjengeligheten til og fra Fossum-området er i dag veldig bilbasert. Kollektivandelen er svært lav og kan ikke anses som bærekraftig.
- 3) Det nye kollektivtilbudet vil representere en vesentlig forbedring og medføre en betydelig økning i samlet antall kollektivreisende.
- 4) Busstilbudet vil ha positive ringvirkninger i hele det østlige Bærum, spesielt i form av etablering av en ny tverrforbindelse nord-sør i Bærum øst.
- 5) Busstilbudet vil bygge opp under Eiksmarka T som et mer sentralt knutepunkt for kollektivtransporten i Bærum. Kollektivløsningen vil også føre til økt utnyttelse av infrastrukturinvesteringer som er gjort (på Røabanen) og bedre utnyttelse av T-banens transportkapasitet.
- 6) Busstilbudet vil medføre en markant økning i kollektivandelen for motorisert trafikk. Kollektivandelen er i utredningen anslått til 30-32 %. I Ruters Trafikkplan vest er målsettingen for 2025 en kollektivandel i Asker og Bærum på 30 %. Denne kollektivandelen er basert på oppfyllelse av nullvekstmålet (dvs. at kollektivtrafikken skal ta all vekst i motorisert trafikk). I 2016 var

kollektivandelen i Bærum til sammenligning 19 %. Målsettingen i Ruters Trafikkplan vest innebærer at kollektivandelen for Fossum vil være på nivå med – eller høyere – enn kollektivandelen for Asker og Bærum samlet sett. Det betyr også at kollektivandelen vil være betydelig høyere enn andre sammenlignbare områder i Akershus.

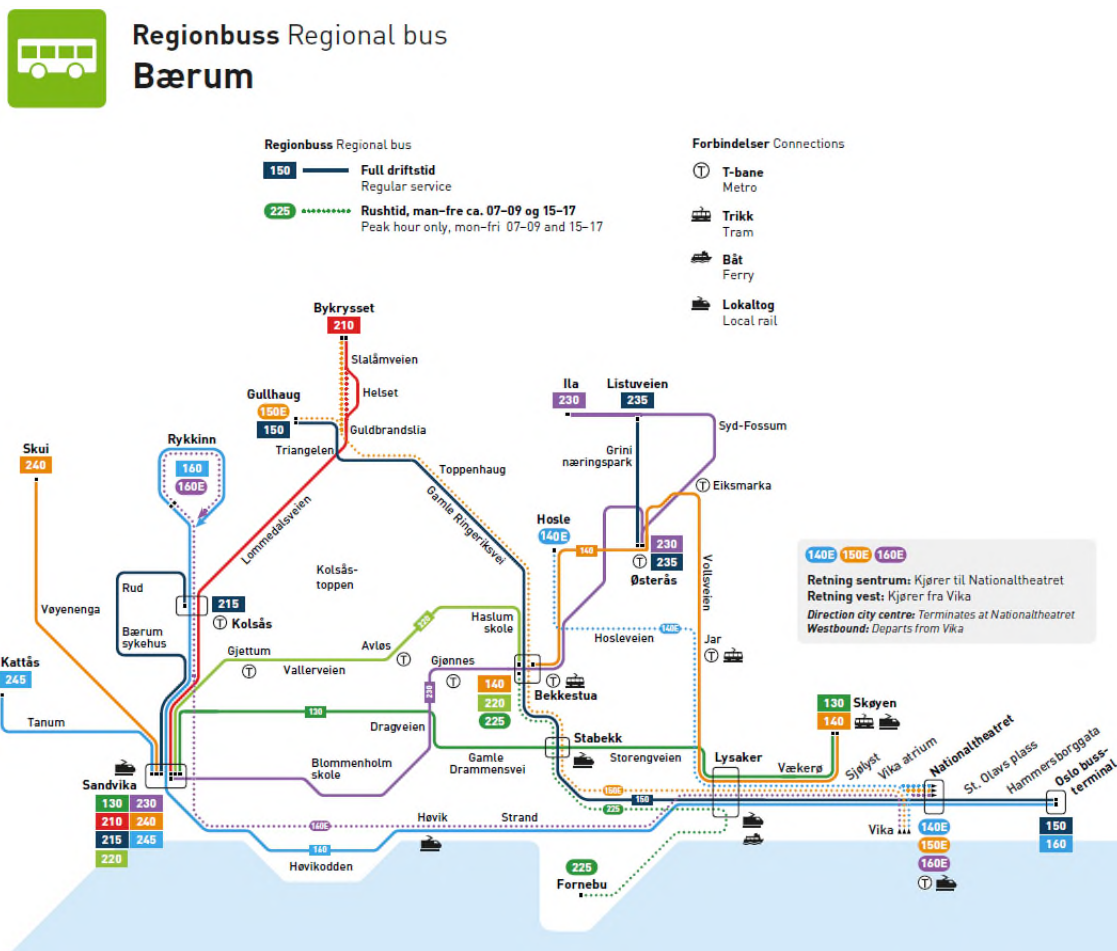
- 7) Den utvidede kollektivutredningen er basert kunnskap om historisk reiseatferd. Den tar ikke innover seg «den generelle samfunnsutviklingen» med lavere andel førerkortinnehav (særlig blant unge i urbane strøk), begrensninger i parkeringsmuligheter ved arbeidsplasser, økning i bompenger/veiprising, skattefri «sponsing» av månedskort fra arbeidsgiver, flere jobbsyklister, selvkjørende biler/busser etc.

3. Hvordan har utviklingen vært?

Busstilbudet for Fossum-området som lå til grunn for kollektivutredningen (2014-situasjonen), var ekstremt dårlig. Basisfrekvensen var én bussavgang i timen (med ekstraavganger i rushtidene om morgenen og ettermiddagen), mens driftsdøgnet var svært kort (siste avgang i 20-tiden på hverdager).

I januar 2016 la Ruter om busstilbudet i Bærum. Dette medførte mindre parallellkjøring mellom buss og skinnegående transportmidler på fellesstrekninger inn mot Oslo, men økende mating til knutepunkter/stasjoner og økt frekvens på lokale (tverrgående) busslinjer i Bærum.

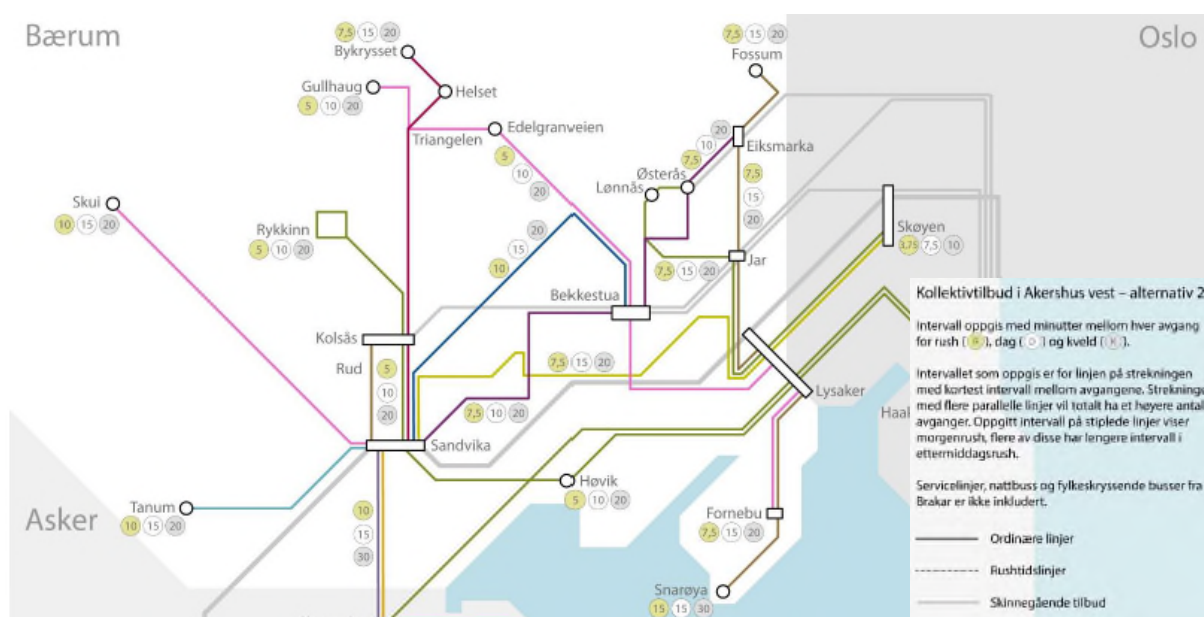
I april 2018 foretok Ruter noen ytterligere ruteendringer. Kollektivbetjeningen av Fossum-området består derfor i dag primært av busslinje 230 Sandvika–Bekkestua–Østerås–Ila (se Figur 1).



Figur 1: Dagens busstilbud i Bærum (april 2018) (ruter.no).

Busslinje 230 har minimum to avganger i timen i tidsrommet ca. kl. 06.00-00.30, mens i rushtidsperiodene (morgen og ettermiddag) har busslinjen avganger hvert kvarter i hovedstrømsretningen (dvs. fire avganger i timen). Dette innebærer at busstilbudet på Fossum, både målt i frekvens og driftstid, har blitt vesentlig forbedret de senere årene.

Ruter har gjennom «Trafikkplan vest» (Ruter-rapport 2016:2) tydeliggjort målbildet for utviklingen av kollektivtilbudet i Asker og Bærum frem mot 2025. Som det fremgår av Figur 2, ser Ruter for seg en ytterligere forsterkning (fordobling) av busstilbudet til/fra Fossum (dvs. åtte avganger i makstimen, fire avganger i timen på dagtid og tre avganger i timen på kveldstid på hverdager). Dette vil innebære at busstilbudet på Fossum vil være like godt som i Lommedalen (Bykrysset) og bedre enn i områder som for eksempel Skui og Tanum (som vil ha maksimalt seks avganger i timen).



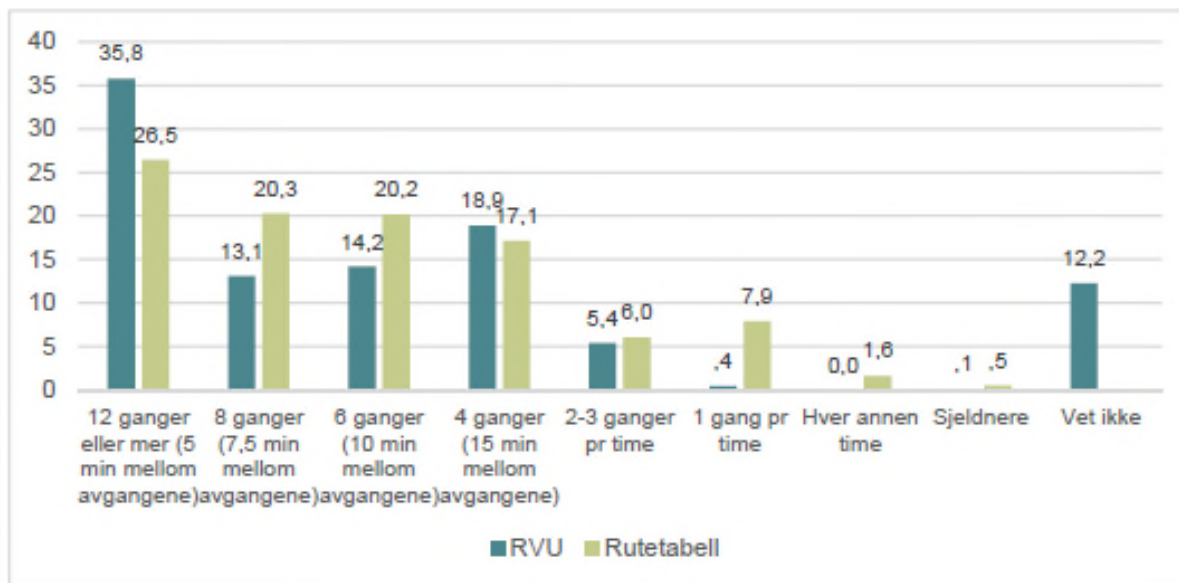
Figur 2: Fremtidens busstilbud i Bærum i henhold til «Trafikkplan vest» (Ruter-rapport 2016:2).

4. Hva kjennetegner et godt kollektivtilbud?

Ruters driveranalyse (se bl.a. M2016) konkluderer med at frekvens (avgangshyppighet) og gangavstand (nærhet til stoppested) blant de viktigste faktorene for å flest mulig til å reise kollektivt. Ruter har i Trafikkplan vest uttalt at de ønsker å prioritere høyere frekvens. Dette muliggjør et bedre tilbud på en kostnadseffektiv måte. Det er avgjørende for å få flere til å reise kollektivt i Asker og Bærum.

Transportøkonomisk Institutt har utarbeidet en rapport «Tilgang til kollektivtransport og bruk: oppfatning kontra virkelighet» (TØI rapport 1502/2016). Prosjektet har analysert sammenhengene mellom oppfattet og faktisk kollektivtilbud. Analysene er basert på data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen for 2013/14 (RVU 2013/14) og data fra nasjonal rutet database. Et av funnene dreier seg om opplevd og reell frekvens for tilgjengelig kollektivtilbud. Det fremgår ikke entydig hva som er lagt til grunn for avstand til stoppesteder, men en vanlig definisjon er 400 meter.

På denne bakgrunn antyder Figur 3 at nesten halvparten av befolkningen i Oslo («Rutetabell») har tilgang til et kollektivtilbud med åtte eller flere avganger i morgenerushet (kl. 07-09). I forhold til observert bruk («RVU») er andelen omtrent den samme, men andelen er høyere for de som har tolv eller flere avganger i morgenerushet (5-minutters frekvens).



Figur 3: Antall avganger mellom 07-09, nærmeste holdeplass, Oslo kommune (%). Kilde: Tilgang til kollektivtransport og bruk: Oppfatning kontra virkelighet (TØI rapport 1502/2016).

Optimal avstand mellom bussholdeplasser i Oslo er 600 meter. I henhold til reguleringsbestemmelsene vil 75 % av de nye boligene på Fossum maksimalt ha 250 meters gangavstand til nærmeste bussholdeplass. Dette innebærer at busstilbudets flatedekning og beboernes nærhet til stoppesteder på Fossum vil være svært god.

En målestokk på klassifisering av kollektivtilbud som benyttes på landsbasis, er vist i Tabell 1. Denne klassifiseringen tilsier at man har svært god tilgang hvis kollektivtilbudet har minimum fire avganger i timen og mindre enn en kilometer til nærmeste holdeplass. Etter denne målestokken har 84 % av innbyggerne i Oslo svært god tilgang til kollektivtransport.

Tabell 1: Klassifisering av tilgjengelighet til kollektivtransport. Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 – nøkkelrapport (TØI rapport 1383/2014).


















Frekvens / avstand	< 1 km til stoppested	1,0-1,5 km til stoppested	> 1,5 km til stoppested
Minst 4 avganger pr. time	Svært god tilgang	God tilgang	Svært dårlig eller ingen tilgang til kollektivtransport
2-3 avganger pr. time	God tilgang	Middels god tilgang	Svært dårlig eller ingen tilgang til kollektivtransport
1 avgang pr. time	Middels god tilgang	Dårlig tilgang	Svært dårlig eller ingen tilgang til kollektivtransport
Annenhver time / sjeldnere	Dårlig tilgang	Svært dårlig eller ingen tilgang til kollektivtransport	Svært dårlig eller ingen tilgang til kollektivtransport

Klassifiseringen i Tabell 1 har blitt kritisert for å være for konservativ. Blant annet har professor i by- og regionplanlegging ved NTNU, Tor Medalen, uttalt til Aftenposten (27.07.2015) at fire avganger i timen ikke er et godt kollektivtilbud i Oslo. Han mener at det her må være minst seks avganger i timen, slik at kundene bare kan gå til holdeplass og ikke lengre trenger å tenke på rutetabeller og avgangstider. Norconsult støtter denne vurderingen.

I følge Ruters årsrapport for 2017 gjennomføres over halvparten av alle motoriserte reiser i Oslo kollektivt. Dette tilsier at Oslo har et godt kollektivtilbud, uavhengig av hvilken målestokk som brukes for frekvens.

Fossum-området vil derfor få et kollektivtilbud som er like godt som det som omtrent halvparten av Oslos befolkning har.

Ruter strategiplan (M2016) inneholder noen prinsipper for betjening, frekvens og oppgaver for transportformene i Ruters område (se Figur 4). Med relevans for Fossum er definisjonene for frekvens for bybuss (i Oslo) og regionbuss (mellom Oslo og Akershus og innen Akershus). Frekvensen skal være minimum henholdsvis 10 minutter og 60 minutter (30 minutter for hovedlinjer).

	Oppdrag	Frekvens
	Regiontog Sentrale østlandsområdet	 Minimum 30 minutter
	Lokaltog By- og forstadsområdet	 Minimum 10 minutter, indre by 5 minutter
	RuterMetro Byområdet og deler av forstadsområdet	 Minimum 10 minutter, indre by 5 minutter
	RuterTrikk Byområdet og deler av forstadsområdet	 Minimum 10 minutter, indre by 5 minutter
	RuterBy Byområder i Oslo og Akershus	 Minimum 10 minutter, indre by 5 minutter
	RuterRegion Mellom Oslo og Akershus + lokalt i Akershus	 Minimum 1 time, hovedlinjer 30 minutter
	RuterBåt Fjordkryssende der sjøveien er tidsbesparende	 Minimum 1 time, hovedlinjer 30 minutter
	RuterFlex Minibuss eller bil på bestilling	
	Sykkel Korte og mellomlange avstander	
	Gange Korte avstander	

Figur 4: Prinsipper for betjening, frekvens og oppgaver for transportformene i Ruters område (Ruter M2016).

Det planlagte busstilbudet til Fossum vil derfor være bedre enn minimumsnivået som er satt for **bybussene** i Oslo og betydelig bedre enn minimumsnivået for **regionbusser** i Akershus.

5. Trafikkplan vest – hvor godt forankret er planen i forhold til Fossum?

For å vurdere hvor godt forankret Trafikkplan vest (Ruter-rapport 2016:2) er i forhold til boligbygging på Fossum, er det nedenfor gjengitt noen relevante utdrag fra trafikkplanen (side 4 og 6).

«**Anbefaling:** Trafikkplan vest anbefaler endringer i dagens linjenett for å skape et fremtidsrettet kollektivtilbud. Det er utredet tre ulike alternativer. Ruter anbefaler et alternativ som forenkler dagens linjenett, og samtidig styrker det lokale tilbudet.»

Det anbefalte alternativet er «Forenkling og kraftig økning av lokalt tilbud» (alternativ 2).

«**Hvorfor Trafikkplan vest?** Trafikkplan vest er en helhetlig gjennomgang av Ruters trafikktilbud i vestregionen, og peker ut retningen for hvordan rutetilbudet kan utvikles for å oppnå målet om at trafikkveksten skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. Planen har en tidshorison på 2-10 år.»

«**Mål for trafikkplanen:** Trafikkplan vest skal bidra til å oppnå overordnede mål. For å avgrense og tydeliggjøre arbeidet med Trafikkplan vest, har Ruter satt følgende effektmål for planen:

- 1) Bidra til å oppfylle det overordnede målet om at kollektivtrafikken skal ta økningen i motorisert trafikk
- 2) Flere fornøyde passasjerer
- 3) Optimal utnyttelse av de ulike transportformenes fortrinn
- 4) Best mulig kollektivtilbud innenfor gitte rammer
- 5) Godt kollektivtilbud også til nye utbyggingsområder
- 6) Ivareta og forbedre Ruters omdømme»

«**Trafikkplanens rolle:** Trafikkplanen danner grunnlag for de årlige ruteendringer for Asker og Bærum, som fortløpende legges fram og behandles i Ruters ledermøte. Planen skal peke ut hovedretningene for utviklingen av kollektivtilbudet, uten å legge føringer for konkrete løsninger. Planen skal også samordne trafikktilbudet i tråd med arealutvikling på tvers av kommunegrensene.»

Ruters anbefaling i Trafikkplan vest innebærer at kollektivtilbudet til/fra Fossum vil bli ytterligere forbedret sammenlignet med dagens situasjon (mai 2018). En fremtidig situasjon tilsier åtte avganger i timen (7,5 minutters frekvens) i rushtidene (se Figur 2). Trafikkplanen har en tidshorison på 2-10 år (dvs. mot 2025). Trafikkplanen peker ut en retning for hvordan kollektivtilbudet skal svare på Ruters overordnede mål. Planen er ikke forpliktende, men utviklingen de senere årene (se avsnitt 3) viser at forbedringer av kollektivtilbudet til/fra Fossum (se avsnitt 2) har skjedd raskt – og i tråd med ambisjonene i det anbefalte alternativet i Trafikkplan vest. Det er også verdt å merke seg at Ruter har et mål om å etablere *godt kollektivtilbud også til nye utbyggingsområder* (effektmål 5).

En forutsetning for realisering av åtte avganger i timen til/fra Fossum er sannsynligvis at markedsgrunnlaget og den faktiske bruken kan forsvare den høye frekvensen. Ifølge Norconsults utvidede kollektivutredning er det ca. 1800 som bor i Fossum-området (2014). Dette markedsgrunnlaget er trolig for lite til at åtte avganger i timen (7,5 minutters frekvens) i rushtidene kan la seg realisere. Boligbygging på Fossum vil imidlertid bidra til at markedsgrunnlaget blir større og mer robust til å sikre at tilbudet også blir økonomisk bæredyktig. Boligbygging vil således bidra til å øke sannsynligheten for at Ruters målsatte frekvens for busstilbudet til/fra Fossum i henhold til Trafikkplan vest blir implementert.

For Fossum representerer åtte bussavganger i timen en praktisk kapasitet på ca. 500 passasjerer i timen. Dette innebærer at kollektivtilbudet alene vil dekke reisebehovet for omlag 10 % av de ca. 4800 nye beboerne på Fossum. Til sammenligning dekker busstilbudet på Rykkinn, hvor det er tolv avganger i makstimen, reisebehovet til 8 % av innbyggerne i dette området.

Én av styrkene ved kollektivtransport med buss er fleksibiliteten, ettersom tilbudet raskt kan skaleres opp (eller ned). Dette innebærer at hvis etterspørselen i markedet på Fossum viser seg å være større enn åtte bussavganger i timen, så kan tilbudet enkelt utvides til tolv avganger i timen (alternativt forsterkes ved dublering av f.eks. to-fire avganger i timen).

Det politisk omforente nullvekstmålet om at veksten i persontransporten i storbyområder skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange vurderes overordnet å ligge fast over tid. Boligbygging på Fossum kan således betraktes for å være en del av løsningen på mobilitetsutfordringene i Bærum.

6. Mobilitetsplan og eksempler på tiltak for å fremme av grønn mobilitet på Fossum

I en mobilitetsplan skal det gjøres rede for totalt transportomfang til/fra en virksomhet eller et utbyggingsområde, hvordan denne transporten skal fordeles på typer av transportmidler, og tiltak som skal gjennomføres for å oppnå en ønsket fordeling mellom transportmidler. Dette er et alternativ til (eller et supplement) til utbygging av infrastruktur, som alene sjeldent løser alle transportutfordringer. Dette er spesielt viktig for å skape attraktive byer og bynære områder.

En definisjon på Mobilitetsplan kan være «*Mobilitetsplanlegging er å bruke myke virkemidler (ikke infrastruktur) for å påvirke en reise før den starter*» (Christer Ljungberg, Trivector Traffic AB).

Et mobilitetsinitiativ i form av en Mobilitetsplan for Fossum bør ha som mål å gjøre valg av bærekraftige transportmidler (kollektiv, gåing og sykkel) naturlig og foretrukket for fremtidens innbyggere på Fossum.

Mulige mobilitetsinitiativ for Fossum kan blant annet omfatte tiltak som vist i Tabell 2 nedenfor:

Tabell 2: *Eksempler på tiltak for å fremme av grønn mobilitet på Fossum.*

Initiativ nr.	Mobilitetsinitiativ	Begrunnelse
1	Gjennomføring av reisevaneundersøkelse i Fossum-området	En reisevaneundersøkelse vil på samme måte som i SmartCity Bærums prosjekt «Integrerte transportløsninger på Fornebu» gi en dypere forståelse og innsikt i nåværende reiseatferd og mobilitetsbehov, samt barrierer og muligheter for å endre reisevaner.
2	Etablering av en bildelingsordning (f.eks. www.nabobil.no)	Undersøkelser viser at én delebil kan erstatte 12-14 privatbiler
3	Stimulere til samkjøringsordninger	F.eks. GoMore, HentMeg, Uber
4	Utvide bysykkelordningen i Oslo	Bysykkel er et begrep for sykler som er til utleie i byer. Oslo har en bysykkelordning. I Norge er det to løsninger som blir brukt mot kundene. Den ene er automatisk utleie som krever et abonnement betalt i forveien. Bysykkelordningen har i første rekke vært konsentrert om Oslo sentrum og områdene på eller innenfor Ring 2, men ordningen er nå i ferd med å bli utvidet til Lysaker/Fornebu. Byrådet i Oslo har erklært at de spesielt vil satse på å få flere til å sykle, blant annet gjennom å få etablert flere sykkelanlegg.
5	Tilrettelegging for bedre sykkelparkering ved T-banestasjonene Eiksmarka og Ekra-veien	Sykkelen er et fleksibelt, effektivt og miljøvennlig transportmiddel. Sykkelen kan i større grad bli et element i og en del av en integrert reisekjede. Dette gjelder spesielt i forhold til T-bane, ettersom den største andelen av reisen til/fra Fossum i rushtidene skjer i retning mot Oslo sentrum. Det er nettopp i denne retningen hvor køproblematikken er størst.
6	Etablere attraktive og godt vedlikeholdte gang-/sykkelveier	For at gåing og sykling skal fremstå som trygge og reelle transportalternativer er det viktig at infrastrukturen holdes i god stand, spesielt vinterstid.
7	Etablere høystandard bussholdeplasser i Fossum-området	Ruters driveranalyse (2015) viser at kundenes tilfredshet med sanntidsinformasjon er relativt høy, mens tilsvarende for informasjon om forsinkelser er lav. Etablering av bussholdeplasser med sanntidsinformasjon og attraktive ventefasiliteter med godt renhold.
8	Utvikle informasjonsløsninger om kollektivtilbudet i Fossum-området gjennom økt digitalisering og bruk av ny teknologi	Tilpasset individuelle mobilitetsbehov

Initiativ nr.	Mobilitetsinitiativ	Begrunnelse
9	Gjennomføre informasjons- og markedsføringskampanjer	Kampanje i forbindelse med introduksjon av nytt busstilbud Tilbud til husstandene om mobilitetsplanlegging Aktuelt både for eksisterende og nye beboere i Fossum-området
10	Tilby gratis Ruter årskort (365-dagersbillett) til alle husstander første år etter innflytting	Som en del av en startpakke for å etablere gode reisevaner fra dag én etter innflytting.
11	Tilby gratis el-sykel til alle husstander ved innflytting	Som en del av en startpakke for å etablere gode reisevaner fra dag én etter innflytting.
12	Ta i bruk mer fleksible og fremtidsrettede transportløsninger («bus on demand» og førerløse kjøretøy)	Teknologien for førerløse biler er her i dag, men det er fortsatt et stykke til teknologien er satt i system. Automatisering med bruk av førerløse kjøretøy kan bidra til bedre kapasitetsutnyttelse og tilfredsstillende individuelle mobilitetsbehov.

Slike tiltak vil, i kombinasjon med høy tetthet på utbyggingsforslaget, etablering av lokale handels- og servicetilbud i nærområdet, en streng parkeringsnorm for Fossum og en utvikling med økende grad av parkeringsrestriksjoner på arbeidsplasser og innføring av en stadig økende veiprisning (rushtidsavgift), bidra til å styrke kollektivtransportens konkurransekraft.

7. Vurderinger og konklusjoner

Norconsults utvidede kollektivutredning for Fossum (datert 27.04.2015), vurderingene i dette notatet i forhold til utviklingen de senere årene og videre fremover, samt beskrivelser av hva som kjennetegner et godt kollektivtilbud, forteller at:

- Busstilbudet på Fossum, både målt i frekvens og driftstid, har blitt vesentlig forbedret de senere årene.
- De nye beboerne på Fossum vil ha kort gangavstand til nærmeste bussholdeplass og således ha svært god tilgang til kollektivtransport (iht. reguleringsbestemmelsene vil 75 % av de nye boligene maksimalt ha 250 meters gangavstand til nærmeste stoppested).
- Et fremtidig kollektivtilbud på Fossum vil med seks-åtte avganger i timen i rushtidene være vesentlig bedre enn det som på landsbasis vurderes som «*Svært god tilgang til kollektivtransport*» (dvs. minst fire avganger i timen og mindre enn én kilometer til nærmeste holdeplass).
- Hvis ambisjonene i Trafikkplan vest blir gjennomført, så vil Fossum-området få et kollektivtilbud som er *like godt som det som omtrent halvparten av Oslos befolkning har i dag*. I følge Ruters årsrapport for 2017 gjennomføres over halvparten av alle motoriserte reiser i Oslo kollektivt. Dette tilsier at Oslo har et godt kollektivtilbud.
- Det planlagte busstilbudet til Fossum vil være bedre enn minimumsnivået som er satt for bussene i Oslo og *vesentlig* bedre enn minimumsnivået for regionbusser i Akershus.

Det ovenstående innebærer at et kollektivtilbud for det planlagte boligområdet på Fossum med åtte avganger i timen i rushtidene, kort gangavstand til holdeplasser og høyfrekvent mating til kapasitetssterke skinnegående transportmidler (primært T-bane), må kunne sies å overoppfylle Miljøverndepartementets betingelse om en tilfredsstillende samlet kollektivløsning.

Utviklingen de senere årene (2014-2018) viser at kollektivtilbudet på Fossum har blitt vesentlig forbedret. Målsettingene i Ruters Trafikkplan vest (bl.a. åtte bussavganger i makstimen) tilsier at kollektivtilbudet på Fossum vil bli ytterligere forbedret i årene fremover. En forutsetning for ytterligere forbedring er sannsynligvis at etterspørsel i markedet etter kollektivtransport er tilstrekkelig. Boligutbygging på Fossum vil føre til at markedsgrunnlaget for kollektivtransport blir vesentlig større. Dette øker sannsynligheten for at Ruter vil oppfylle målsettingene i Trafikkplan vest. Det er derfor all grunn til å forvente at boligutbygging på Fossum vil bli understøttet av et ytterligere forbedret kollektivtilbud for området i tråd med Ruters Trafikkplan vest.

Forslaget til revidert områdeplan for Fossum sier at «*Ved første detaljregulering skal det foreligge en Mobilitetsplan*». Norconsult vurderer dette som et godt og riktig initiativ som kan stimulere til at valg av bærekraftige transportmidler (kollektiv, gåing og sykkel) blir naturlig og foretrukket for fremtidens innbyggere på Fossum. Ambisjonen bør være å gjøre Fossum-området til et eksempel til etterfølgelse for smarte og fremtidsrettede mobilitetsløsninger.

1.2	2018-05-24	Supplering av mobilitetsinitiativ	BEARA	FKO	FKO
1.1	2018-05-15	Endelig notat	BEARA	FKO	FKO
1.0	2018-05-14	Notat til oppdragsgiver	BEARA	FKO	FKO
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.