

Oppdragsgiver: **Fossum Eiendom og Obos Nye Hjem**

Oppdragsnr.: **5133602** Dokumentnr.:

Til: Fossum Eiendom og Obos Nye Hjem

Fra: Bent Ramsfjell

Dato 2018-10-30

► Områderegulering Fossum

Forslag til Områderegulering Fossum har vært ute til offentlig høring. Ved høringsfristens utløp var det kommet inn til sammen 17 merknader fra offentlige organisasjoner og private interessenter.

På bakgrunn av høringsprosessen og innkomne høringsuttalelser har Fossum Eiendom og Obos Nye Hjem bedt Norconsult om å utarbeide et kompletterende notat til trafikkanalysen som lå til grunn for den forrige høringsprosessen i 2015. Norconsult er spesielt bedt om å peke på trender og utviklingstendenser siden den forrige trafikkanalysen (samt en egen kollektivutredning) ble utarbeidet i 2014.

Hva har skjedd siden 2014?

Utviklingen har gått raskere enn forventet

Da kollektivutredningen ble utarbeidet (2014) var kollektivtilbudet på Fossum svært dårlig. Busstilbudet hadde bare én avgang i timen (to i rushtidene) og kort driftsdøgn (siste buss på hverdager gikk før kl. 21). Kollektivutredningen belyste konsekvenser av et forslag fra Ruter om forbedring av busstilbudet, som blant annet omfattet fire avganger i timen i rushtid i en situasjon med full boligbygging på Fossum. Siden har Ruter utarbeidet en Trafikkplan Vest, hvor Ruter ser for seg at kollektivtilbudet på Fossum kan bli ytterligere forsterket ved utvidelse til åtte avganger i timen i rushtidene. I rushtidene er det allerede i dag avganger hvert kvarter, mens driftsdøgnet er utvidet slik at det er mulig å reise til/fra Fossum ved midnattstider. Busstilbudet til/fra Fossum har med andre ord blitt vesentlig forbedret de senere årene, både målt i frekvens og driftstid.

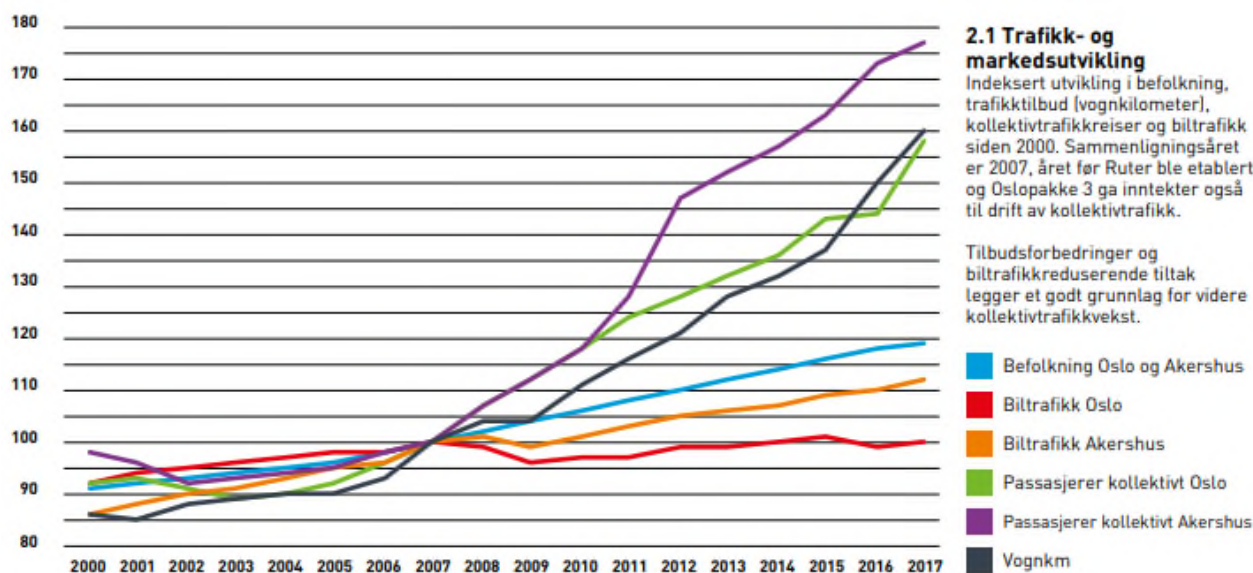
Utviklingen i salg av nullutslippskjøretøy representerer et paradigmeskifte. I september 2018 utgjorde salget omtrent halvparten av nybilsalget, mens salget av fossildrevne kjøretøy, spesielt diesel som for noen år siden utgjorde 70 % av nybilsalget, er sterkt fallende (ca. 12 % i september 2018). I 2014 utgjorde salget av nullutslipp personbiler ca. 13 %.

Parallelt er elektriske busser i ferd med å bli introdusert i stor skala. Oslo er kåret til Europas Miljøhovedstad i 2019. I dag prøves det ut seks elektriske busser i Oslo, men planen er at allerede ved utgangen av neste år skal det rulle 115 elektriske busser på veiene i Oslo og Akershus.

Det politisk omforente nullvekstmålet er forsterket i byområder

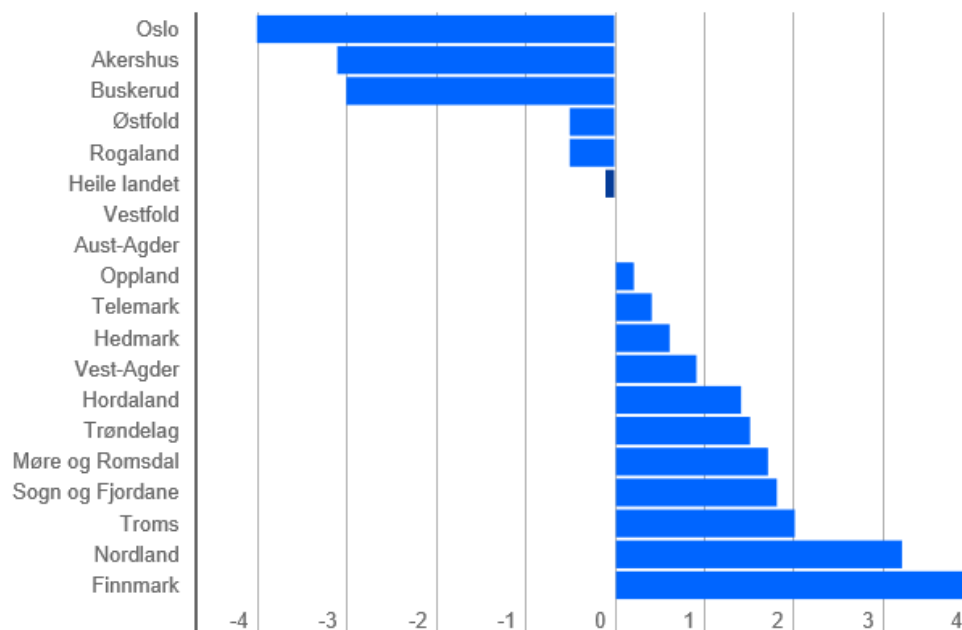
Kollektivtransporten i Osloområdet øker kontinuerlig sin markedsandel av motorisert trafikk på bekostning av biltrafikk. Ruters passasjerstatistikk har det siste tiåret vist en markant passasjervekst (se Figur 1). Den relative veksten er størst i Akershus, mens volumveksten er størst i Oslo.

Samtidig er det registrert en reduksjon i biltrafikken i både Oslo og Akershus siste år (se Figur 2).



Figur 1: Indeksert utvikling i befolkning, kollektivtilbud, passasjertall for kollektivtransport og biltrafikk innen Oslo og Akershus (2000-2017) (kilde: Ruters årsrapport 2017).

Utvikling i vegtrafikken siste år



Statens vegvesens vegtrafikkindeks måler trafikken på 803 punkter i hele landet. Tallene er prosentvis endring av trafikkmengden, januar 2018 er sammenliknet med januar 2017.

Kilde: [Statens vegvesen](#)

Figur 2: Statens vegvesens vegtrafikkindeks (januar 2017-januar 2018).

Endringene har blant annet sammenheng med følgende forhold:

- Veiprisering i form av økte bomavgifter samt tids- og miljødifferensierte takster har hatt en generell trafikkregulerende effekt. For fossildrevne kjøretøy har bruk av privatbil blitt vesentlig dyrere. Elbileier har så langt hatt en rekke fordeler (bl.a. mht. bomavgifter, parkeringsavgifter, bruk av kollektivfelt mv.), men det er grunn å forvente at disse fordelene vil bli gradvis svekket i årene fremover.
- Særlig i Oslo er det innført parkeringsrestriksjoner og beboerparkering i stadig flere bydeler, samt høyere parkeringsavgifter. Gateparkering er fjernet, blant annet til fordel for sykkeltilrettelegging.
- Byrådet i Oslo har vedtatt et mål om 20 % reduksjon i biltrafikken allerede innen 2020.
- Bærum kommune har på sin side vedtatt en sykkelstrategi for 2018-2030. Målet i sykkelstrategien er 7 % sykkelandel i 2025 og 20 % i 2030. I dag er sykkelandelen på ca. 4 %.
- Kollektivtransporten vil bli stadig mer konkurransedyktig og attraktiv. I regjeringens handlingsplan for kollektivtransport er god fremkommelighet trukket frem som et enda viktigere satsningsområde fremover.
- Bysykkelordningen i Oslo er en stor – og fortsatt økende – suksess. Bærum kommune har vært med på å etablere en tilsvarende ordning på Lysaker/Fornebu-området.
- I Nydalen settes det nå i gang med boligbygging med null – 0 – parkeringsplasser.

Hva vil skje videre fremover?

- Sommeren 2018 ble det gjort forsøk med en førerløs buss på Fornebu. Slike tilbud vil bli gradvis utviklet, men det er fortsatt et langt stykke frem til autonome busser kan være noe annet enn en marginal funksjon i massetransportmarkedet. En førerløs bil legger i prinsippet beslag på et like stort veiareal som en manuelt kjørt bil, selv om teknologiutviklingen over tid vil kunne gi en mer effektiv trafikkavvikling. Potensialet i teknologiutviklingen med autonome kjøretøy vil først kunne utnyttes fullt ut den dagen alle biler er selvkjørende.
- Delingsøkonomien vil spille en stadig større rolle. Utviklingen går fra å eie egen bil til å leie bil når man har behov for det. All erfaring tilsier at redusert bilhold vil medføre til økt bruk av kollektivtransport, gåing og sykling. Dette er positivt også i et folkehelseperspektiv, ettersom en del av kollektivreisen alltid består av i hvert fall gåing. Nye teknologiske løsninger kan også bidra til å stimulere til økt samkjøring. I Bærum planlegges det nå å etablere bysykkelordning i hele kommunen.
- Bilforhandlere tilpasser sine forretningsmodeller til denne utviklingen. Møller Bil heter nå Møller Mobility Group og har introdusert konseptet «HYRE». Møller Mobility Group har nylig gått inn på eiersiden i Urban Infrastructure Partner (UIP), som blant annet driver Oslo bysykkelordning. Dette viser at Møller har blitt en mobilitetsleverandør som tenker sømløs/kombinert mobilitet.
- Bilutleieselskaper som Hertz har begynt med bildelingsordninger. Så langt er dette først og fremst et fenomen i Oslo indre by, men det er grunn til å forvente at tilbudet vil spre seg utover. Også NSB tilpasser seg utviklingen. Allerede fra nyttår vil selskapet tilby 250 leiebiler ved togstasjoner i Oslo.
- Tesla har uttalt ambisjoner om å bli «bilprodusentenes svar på Airbnb».
- Allerede neste år vil bomavgiftene i Oslo øke ytterligere. Samtidig vil det bli introdusert flere bomsnitt og toveis bompengeneinnkreving.

- Reisebehov er – og vil i økende grad være – individualiserte. Dette innebærer at reisevalg fortsatt vil være basert hva som vurderes som mest hensiktsmessig for det enkelte individ ut ifra en helhetsvurdering (tid, økonomi, komfort mv.). Økt muligheter knyttet til digitalisering (bl.a. apper) er også en driver som vil påvirke utviklingen i transportmarkedet.

Hvilke svar vil en ny trafikkanalyse kunne gi?

Trafikkprognoser tar utgangspunkt i historisk reiseatferd og sentrale faktorer som bilhold og førerkortinnehav. Dette fører til at beregninger av turproduksjon ofte kan være på den sikre siden (dvs. overdrevet). De siste erfaringstallene for turproduksjon for boliger i PROSAMs rapporter er fra 2006. Tilsvarende i Statens vegvesens håndbøker er enda eldre. Generelt er turproduksjonsfaktorer veldig avhengig av lokale forhold.

I forslaget til Områderegulering Fossum har flere sentrale forutsetninger for trafikkanalysen i 2014 endret seg. Blant annet er det lagt opp til en lav parkeringsnorm. Fossum Eiendom og Obos Nye Hjem har også konkrete planer om flere mobilitetsinitiativ. Et fellestrekk ved den generelle samfunns- og mobilitetsutviklingen og sentrale forutsetninger for trafikkanalysen, er at de generelt vil føre til at det blir mindre attraktivt å bruke bil. Utviklingen vil i stedet bidra til at flere vil sykle, gå og/eller reise kollektivt.

Norconsults vurdering er derfor at en eventuell oppdatering av trafikkanalysen fra 2014 vil ha liten/ingen verdi nå.

I forslag til reguleringsbestemmelser for Områderegulering Fossum heter det at «*det ved første detaljregulering skal foreligge en mobilitetsplan. Hensikten er å utrede tiltak som bidrar til at flere sykler, går eller reiser kollektivt fremfor personbiltransport.*» Videre heter det at «*detaljreguleringer skal lages etter de krav om miljøstandard, formgivning/variasjon, bredde i boligtilbud/boligform, trafikk/mobilitetsløsninger med videre som foreligger på det tidspunktet detaljregulering fremmes.*»

Disse bestemmelsene sikrer at detaljreguleringen vil bli basert på et enda bedre kunnskapsgrunnlag om reiseatferd og markedets behov på det tidspunktet hvor utbygging er nærmere forestående.

Tilbake til utgangspunktet

Miljøverndepartementet pekte allerede i sin tillatelse gitt i 2011 til igangsetting av planleggingen av boligutbygging på Fossum på to viktig ting:

1. Boligvolumet må være så stort at det blir et marked for kollektivtransport
2. Kollektivtilbudet må være på plass fra «Dag 1» (dvs. før første bolig tas i bruk)

Av høringsuttalelsene fremgår det en bekymring for at Fossum vil forbli en bilbasert satellitt. Både utviklingen på Fossum de siste fire årene samt trender og sannsynlige utviklingstendenser som er synliggjort i dette notatet, tilsier at boligutbygging på Fossum snarere kan bidra til å endre stempelet på Fossum som en bilbasert satellitt til et område som kan være et eksempel til etterfølgelse for bærekraftige areal- og mobilitetsløsninger i sentrumsnære byområder.

Dette notatet er basert på rådgivers beste faglige vurderinger og skjønn.

1.0	2018-10-30	Notat til oppdragsgiver	BEARA	EHN	EHN
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. 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.