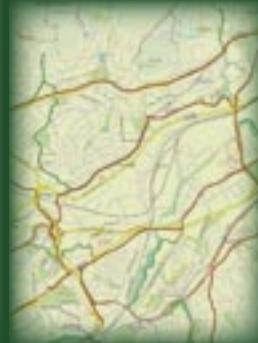


Miljøvennlige reiser i Groruddalen

Pilotprosjekt i Oslo 2002-2005

Tilgjengelighet og miljøvennlig transport i området Alna – Risløkka – Vollebekk
Sluttrapport



I. Sammen om et felles mål – kort om prosjektet



FOTO: STATENS VEGVESEN

Pilotprosjekt "Miljøvennlige reiser i Groruddalen" har vært et samarbeidsprosjekt mellom offentlige etater, organisasjoner og næringsliv og hadde som formål å gjøre det lettere å reise miljøvennlig. Det stadig økende transportomfanget gjør at Oslo står ovenfor betydelige utfordringer knyttet til miljø, byutvikling og transportpolitikk. Partene i prosjektet valgte å prøve ut en tilnærming til denne utfordringen som er ny for Oslo: å praktisere en "helhetlig transportpolitikk" i et konkret område.

Samarbeidspartnere

Prosjektet har vært del av samarbeidet mellom staten og Oslo kommune om Miljøsonen Groruddalen (Innsatsområde 1). Samarbeidspartnerne i prosjektet var Samferdselsetaten, Statens vegvesen Region Øst, Miljøverndepartementet, Jernbaneverket Region Øst, AS Oslo Sporveier, Plankontoret for Groruddalen, Bydel Bjerke, Groruddalen Samarbeidsforum, Bilkollektivet BA, Syklistenes Landsforening og Norges Automobilforbund. Samferdselsetaten har vært prosjektleder.



Innhold:

1. Sammen om et felles mål – kort om prosjektet. Side 2
2. Tiltak og resultater. Side 5
3. Konklusjoner og anbefalinger. Side 10
4. Oversikt over deltakerne i prosjekt Miljøvennlige reiser i Groruddalen. Side 15

Sluttrapporten er utarbeidet av Isabella Rudolph, prosjektleder, Samferdselsetaten.
Kontakt: Samferdselsetaten, Oslo kommune, tlf 02 180
Denne rapporten kan lastes ned fra Samferdselsetatens nettsider:
www.samferdselsetaten.oslo.kommune.no

Oslo, mai 2005



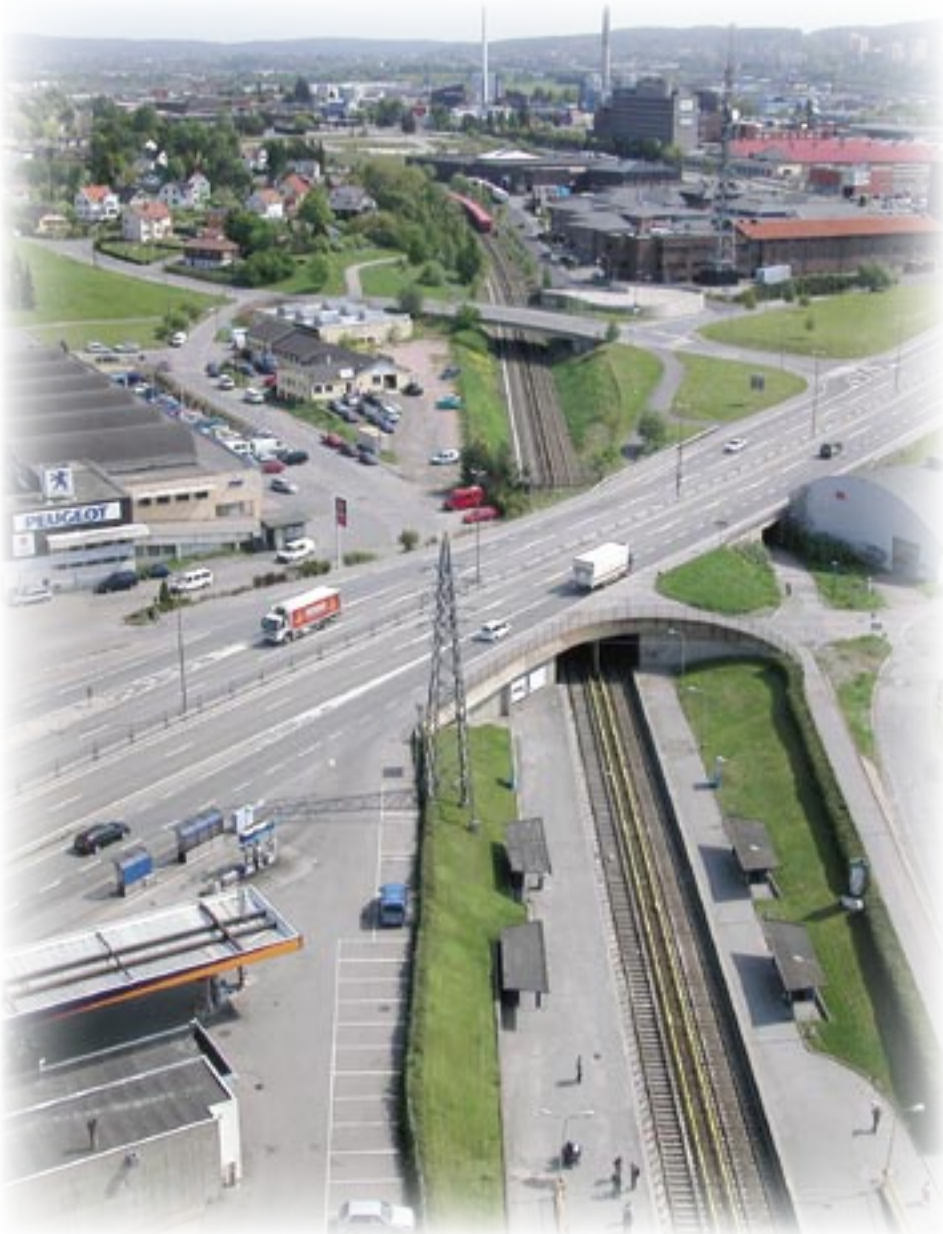
Visjon:

***”Mindre biltrafikk
i Groruddalen.***

***Det miljøvennlige
transportsystemet er
godt utviklet.***

***På arbeidsplassene
og i boligområdene
er det lagt til rette for
miljøvennlig transport.***

***På hver reise velges
den mest egnete
transportmåten, både
i forhold til behov,
økonomi, helse og
miljø.”***



Prosjektområdet

Prosjektområdet Alna - Risløkka - Vollebekk ligger i Groruddalen i den nordøstlige delen av Oslo. Området er preget av næringsområder med ulike virksomheter, kjøpesentre, og transportbedrifter. Det er god tilgjengelighet med bil, mens tilbudet av miljøvennlige transportalternativer er mangelfullt. Utbyggingsprosjekter vil føre til mange flere arbeidsplasser i fremtiden. Trafikkmengden er betraktelig allerede i dag, og fører til ulemper som støy og luftforurensning.

Forsøk på å praktisere en helhetlig transportpolitikk

Prosjektets målsetting var "Arbeidstakere og bosatte i prosjektområdet har bedre tilgang til miljøvennlige transportformer, informasjon om disse og deres betydning for økonomi, helse og miljø." Denne målsettingen gjorde det nødvendig å søke et bredt spekter av tiltak, spesielt med

fokus på positive virkemidler. De sentrale elementene i prosjektet kan sammenfattes slik:

1. Brukerorientering (hvem reiser hvor; når, hvordan og hvorfor)
2. Samordning av etaters ansvarsområder
3. Reduksjon av privat bilbruk gjennom et koordinert fokus på alternativene (gange, sykkel, kollektiv, alternativ bilbruk)
4. Trekke inn "nye" aktører - bedrifter som en sentral part i påvirkningen av arbeidsreisene.
5. Konkretisere et kombinert fokus på informasjon og holdningsskapende tiltak og utvikling av infrastruktur.

Prosjektet Miljøvennlige reiser i Groruddalen har gjennomført en rekke tiltak som beskrives nærmere i kapittel 2. Tiltakenes omfang og tidsperspektiv har vært begrenset til å kunne forvente en endring av reisevaner, men de peker i riktig retning i forhold til målsettingen.

Deltakerne i prosjektet anbefaler derfor å videreføre denne type arbeid, men da med:

- større forpliktelse fra deltakende parter (økonomi, ressurser; forente målsettinger i styringsdokumenter osv.)
- prosjekter med lengre tidshorison
- større grad av spillerom for utprøving

Anbefalinger fra prosjektet konkretiseres i kapittel 3.

Organisering

Arbeidet var organisert i ti arbeidsgrupper og prosjekter som ble ledet av forskjellige samarbeidspartnere. En liste over arbeidsgruppene og prosjektene finnes bakerst i denne rapporten. Temaene som en har jobbet med er bedre tilgjengelighet til og opprustning av kollektivholdeplasser; gang- og sykkelforbindelser, snarveier; mobilitetsrådgivning for bedrifter; informasjonsarbeid knyttet til miljøvennlige reiser; bildeling og skilting.

Alle deltakerne møttes i prosjektforumet for å utveksle informasjon og erfaringer og diskutere felles utfordringer. Miljøvennlige reiser i Groruddalen hadde ikke noe eget prosjektbudsjett. De enkelte arbeidsgruppene og prosjektene måtte selv sørge for finansiering av sine tiltak.

Bakgrunn for prosjektet:

- Byøkologisk program (Bystyremelding 1/2003)
- Forslag til klima- og energihandlingspakke for Osloregionen (Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og Buskerud fylkeskommune, 2003)
- Luftkvalitet i Oslo – Tiltaksutredning med forslag til handlingspakker (Oslo kommune og Statens vegvesen Region Øst, 2004)
- Bystyrets vedtak av 19.12.2001 i forbindelse med reguleringsplan for Brobekkveien 80
- Arbeidet med Miljøsonen Groruddalen ("Bedre miljø i Groruddalen", Administrativ samarbeidsgruppe Groruddalen – samarbeid mellom stat og

2. Tiltak og resultater

2.1 Miljøvennlig transport sett med brukerens øyne – forprosjekt med ny metodikk

Utfordring:

Mange vedtak og planer formulerer ønsket om å øke andelen kollektivreiser og reiser til fots og med sykkel. Etater og transportaktører har hver sine tidsplaner, budsjetter og prioriteringer for å gjennomføre forbedringer. Dette gjør det til en stor utfordring å få til en felles innsats i prosjektområdet. For de som bor og jobber i området og som velger hvilket transportmiddel de skal bruke er det ikke viktig hvem som har ansvar for hva. Dersom miljøvennlige transportalternativer skal fremstå som attraktive er samordning viktig.

Resultater:

Samferdselsetaten, Statens vegvesen Region Øst, AS Oslo Sporveier, Jernbaneverket Region Øst, Plankontoret for Groruddalen og Miljøverndepartementet har tatt i bruk en ny metodikk for å utvikle mulige fysiske tiltak som kan legge til rette for bruk av miljøvennlig transport. Partene har finansiert et forprosjekt som foreslår tiltak på tvers av ansvarsområder og eiendomsgrenser. "Miljøvennlige reiser i Groruddalen – Forprosjekt om fysiske tiltak i området Alna-Risløkka-Vollebekk" (Civitas 2003) tar utgangspunkt i befaringer, lokalkunnskap og hvordan brukeren opplever tilbudet. Prosjekt Miljøvennlige reiser i Groruddalen har grepet fatt i tiltakene som beskrives nedenfor.

Kostnader:

Forprosjektet kostet ca. kr 280 000. Kostnadene ble dekket gjennom et spleiselag. Deltakerne har i tillegg brukt egne tidsressurser på prosjektet.

Videreføring:

Metodikken som er brukt i forprosjektet brukes nå av prosjektet for bedre tilgjengelighet til T-banestasjoner i Groruddalen (se også nedenfor; Opprusting av T-banestasjonene på Risløkka og Vollebekk).



Forslag om 6 tiltakspakker i området (Civitas 2003): bedre tilrettelegging for gående og syklende og bedre tilgjengelighet til kollektivholdeplasser.

2.2 Ny gang- og sykkelvei mellom Haraldrudveien og Østre Aker vei/ Risløkka T-banestasjon



FOTO: EMIL ROPOTA

Utfordring:

Næringseiendommene i området er inngjerdet og preget av frittliggende bebyggelse omgitt av store asfaltflater. Det mangler et gjennomgående veisystem for gående og syklende, og området oppleves som rotete med svært lav omgivelseskvalitet. Dermed fremstår området som lite attraktivt for de som ønsker å gå til T-banen eller sykle til og fra jobb.

Resultater:

I tilknytning til Risløkka T-banestasjon har Samferdselsetaten anlagt en ny gang- og sykkelvei mellom Østre Aker vei og Haraldrudveien. Gang- og sykkelveien skal gi bedre tilgjengelighet for fotgjengere og syklister fra arbeidsplassene nord i Økern næringspark, både til Risløkka T-banestasjon, busstilbudet og sykkelveien langs Østre Aker vei. Langs gang- og sykkelveien er det plantet trær og det er satt opp belysning. Samferdselsetaten brukte miljøvennlig byggemateriale fra gjenbruk til gang- og sykkelveien.

Kostnader:

Prosjektering og bygging av gang- og sykkelveien kostet ca. 1 million kroner. Kostnadene ble dekket av Samferdselsetaten. I tillegg kommer ca. 3 måneders egeninnsats fra Samferdselsetaten og 1 ukeverk fra Plankontoret for Groruddalen.

Videreføring:

Prosjektet er avsluttet. Se pkt 3.9 for anbefalinger for det videre arbeidet med gang- og sykkelforbindelser.

2.3 Opprustning av T-banestasjonene på Risløkka og Vollebekk

Utfordring:

T-banestasjonene er slitte og lite innbydende. På tross av korte gangavstander er de ganske utilgjengelige, spesielt fra næringsområdene. Kollektivandelen er lav for arbeidsreiser. Det er planlagt en stor utbygging av ny næringsvirksomhet (ca. 100 000 kvm) i området ved Brobekkveien 80 m.fl. Ved behandlingen av denne reguleringsplanen i Oslo kommune var det politisk ønske om kraftig økning av kollektivandelen, til 50-60%, for å redusere trafikkbelastningen på naboområdene.

Resultater:

Samferdselsetaten og AS Oslo Sporveier har bedret tilgjengeligheten og rustet opp standarden på Risløkka T-banestasjon. I 2003 har stasjonen fått nye atkomstretninger til plattformretning sentrum. Reisende som kommer østfra på gangsykkelveien og skal til T-banen trenger ikke lenger å gå en omvei. Også Vollebekk T-banestasjon har fått bedre tilgjengelighet fra gang- og sykkelveien. Sykkelstativer ble etablert ved begge stasjonene og stasjonsbygningene ble pusset opp.

Kostnader:

Prosjektering og gjennomføring av tiltakene på Risløkka T-banestasjon kostet ca. 1,2 millioner kroner. Kostnadene ble dekket av Samferdselsetaten og AS Oslo Sporveier. I tillegg kommer ca. 8 ukeverk egeninnsats fra Samferdselsetaten og ca. 3 fra AS Oslo Sporveier.

Videreføring

Innsatsen blir nå videreført i et prosjekt for økt tilgjengelighet til T-banestasjoner i Groruddalen i forbindelse med handlingsprogrammet for Nasjonal transportplan/ Oslopakke2.

2.4 Blå sone Vollebekk – kunstprosjektet som setter T-banestasjonen på kartet



Utfordring:

Hvordan kan unge oppleve at de kan være med på å påvirke nærmiljøet på kort sikt og sin egen fremtid på lengre sikt? Hvordan kan en T-banestasjon – og dermed kollektivtilbudet i bydelen – få oppmerksomhet i nærmiljøet? Ved oppstart av prosjekt Miljøvennlige reiser i Groruddalen fremstår T-banestasjonen på Vollebekk som lite innbydende.

Resultater:

Oslo Sporveier infrastruktur AS, Oslo Sporveier T-banedrift, Bydel Bjerke og kunstneren bak "Blå sone – kultursignal i det offentlige rom" samarbeider om prosjekter som involverer barn og ungdommer i bydelen. Ungdommenes bilder skal brukes til utsmykning av T-banestasjonen.

Kostnader:

Blå sone Vollebekk har fått kr 100 000 i støtte fra Miljøverndepartementet (miljøsonemidler gjennom Plankontoret for Groruddalen) som finansierer kunstneren. Det inngår nærmere avtale for vedlikeholdsansvar samt ansvar for kostnader og ressursbruk som er forbundet med dette.

Videreføring:

Det jobbes for at stasjonsbygget på Vollebekk skal innrettes som atelier og utstillingsrom, som kan gi et innblikk i kunstprosjektets arbeidsprosesser, metoder og inspirasjonskilder. Bilder i epoxy som ungdommen utarbeidet, skal utsmykke området i tilknytning til stasjonen. Det er en målsetning at kunstinstallasjonen blir lyssatt.

2.5 Veivisere til kollektivholdeplasser og bedre skilting for gående og syklende

Utfordring:

Den fragmenterte veistrukturen, store transportåre som Østre Aker vei og Hovedbanen, og inngjerdete eiendommer gjør området veldig uoversiktlig for gående og syklende. Samtidig er skilting for disse trafikantgruppene nærmest fraværende. Det er vanskelig å finne snarveien til nærmeste kollektivholdeplass, hovedsykkelveien eller broen over Østre Aker vei.

Resultater:

Statens vegvesen, AS Oslo Sporveier, Samferdselsetaten, Jernbaneverket og prosjekt SMART har kartlagt behovet for skilting i området. Partene la spesiell vekt på veivisere mellom næringsområder og kollektivholdeplasser.

Kostnader:

Uavklart. Partene har bidratt med tidsressurser til planleggingen.

Videreføring:

Statens vegvesen har laget en skiltplan og planlegger å starte med oppsetting av skilt i 2005.



FOTO: HARALD GULLI

2.6 Mobilitetsrådgivning for bedrifter – prosjekt SMART

Utfordring:

Mange arbeidsreiser til og fra Groruddalen skjer med bil. Det er lett å finne parkeringsplasser, og tilretteleggingen for alternative transportmåter er ofte mangelfull. Bedrifter sitter på viktige virkemidler som kan påvirke de ansattes valg av transportmiddel. Mobilitetsplanlegging kan være lønnsomt for bedrifter fordi de kan redusere kostnader knyttet til transport, parkeringsplasser og sykefravær. Samtidig kan bedre tilrettelegging for bl.a. sykling og kollektivreiser være positivt for de ansatte, gi miljøgevinster og et godt omdømme for bedriften. Få bedrifter gjør bruk av disse mulighetene.

Resultater:

Prosjekt SMART (Sunne, miljøvennlige arbeids- og tjenestereiser) har samarbeidet med fem bedrifter i Groruddalen – Siemens, Oslo Vei, Bydel Bjerke, Tollpost Globe og Linjegods – om å legge til rette for at arbeids- og tjenestereiser kan skje med kollektivtransport, sykkel, gange og bildeleordninger. Det er utviklet verktøy for mobilitetsrådgivning og disse er prøvd ut konkret i samarbeid med bedriftene.

SMART har vært et eget prosjekt med NAF, Bilkollektivet BA, AS Oslo Sporveier, Syklistenes Landsforening, Samferdselsetaten, Statens vegvesen Region Øst og Miljøverndepartementet i styringsgruppa. For mer informasjon, se sluttrapporten fra prosjekt SMART utgitt i 2005.

Kostnader:

I perioden 2003-2004 kostet prosjekt SMART ca. kr 1 060 000. Kostnadene ble dekket av Samferdselsetaten, Miljøverndepartementet, Statens vegvesen Region Øst og Vegdirektoratet. Partene i styringsgruppa har i tillegg brukt egne tidsressurser på prosjekt.



FOTO: LINJEGODS

Regionssjef Ingerd Bakali, Linjegods AS: "Prosjektet har vært en viktig pådriver for å sette i gang tiltak for miljøeffektiv transport, og har hjulpet oss i å finne ut hvem som har ansvar for hva i det offentlige når det gjelder areal- og transporttiltak"

Videreføring:

Samferdselsetaten planlegger å ta initiativ til en videreføring av mobilitetsrådgivning i Oslo i 2005. Mobilitetsrådgivning for bedrifter er et aktuelt tiltak for å nå miljømål i Osloregionen. Tiltaket er beskrevet i Byøkologisk program (Bystyremelding 1/2003), Forslag til klima- og energihandlingspakke for Osloregionen (Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og Buskerud fylkeskommune, 2003) og Luftkvalitet i Oslo – Tiltaksutredning med forslag til handlingspakker (Oslo kommune og Statens vegvesen Region Øst, 2004).



2.7 Informasjonsarbeid

Utfordring:

En viktig forutsetning for å kunne reise miljøvennlig er å kjenne til mulighetene. Mange av dem som er vant til å bruke bilen for sine daglige gjøremål har lite kunnskap om når T-banen går, hvilken buss som går dit de skal, eller hvor kjapt det er å sykle. Bilkollektivet kan være et lønnsomt alternativ til å eie egen bil, men dette tilbudet er enda lite kjent.

Resultater:

Informasjonsarbeidet knyttet til prosjekt Miljøvennlige reiser i Groruddalen omfattet produksjon av informasjonsmateriell, informasjon gjennom stands, kampanjer, presseoppslag og internett. En stor del av aktivitetene har vært knyttet til mobilitetsrådgivning gjennom prosjekt SMART. I tillegg til å informere om reisemuligheter har en jobbet med å formidle resultater og erfaringer fra prosjektet. Arbeidet med Miljøsoner Groruddalen har vært en viktig kanal.

Kostnader:

Produksjon av utstillingen, brosjyrer og sluttrapportene kostet ca kr 130 000. Kostnadene ble dekket av Samferdselsetaten samt gjennom prosjektbudsjettene for prosjekt SMART (se pkt 2.6) og Styrking av bildeling i Groruddalen (se pkt 2.8). Deltakerne i prosjekt Miljøvennlige reiser i Groruddalen har i tillegg bidratt med egne tidsressurser.

Videreføring:

Samferdselsetaten planlegger sammen med aktuelle partnere å videreføre informasjonsarbeidet knyttet til mobilitetsprosjekter som mobilitetsrådgivning for bedrifter og European Mobility Week. Se dessuten pkt 3.6 og 3.7 for prosjektets anbefalinger for informasjonsarbeid.



FOTO: SYKLISTENES LANDSFØRENING

2.8 Bildeling – to nye stasjoner i Bydel Bjerke

Utfordring:

De som ikke er avhengig av bil daglig, men som likevel vil ha tilgang til bil av og til, kan ha stor nytte av å delta i en bildeleordning. Bilkollektivet i Oslo har i dag 800 brukere, bedrifter og privatpersoner. Ved oppstart av prosjekt Miljøvennlige reiser i Groruddalen fantes det ingen oppstillingsplasser i Groruddalen.

Resultater:

Bilkollektivet har opprettet to nye stasjoner; en på Bjerke og en på Økern. Bydel Bjerke har inngått en avtale om dagbruk av en av bilene.

Kostnader:

Bilkollektivet har brukt kr 105 000 i prosjektperioden, og fått kr 100 000 i støtte fra Miljøverndepartementet (miljøsonemidler gjennom Plankontoret for Groruddalen). I tillegg kommer noen dagsverk fra Bydel Bjerke og et ukeverk fra prosjekt SMART.

Videreføring:

Bilkollektivet har utarbeidet en informasjonsbrochure og vil fortsette markedsføringen av tilbudet i området.



FOTO: BILKOLLEKTIVET



2.9 Snarveier og gang- og sykkelforbindelser

Utfordring:

Det finnes noen stier, tråkk og snarveier i området som folk bruker til å krysse de store næringsarealene. Siden området mangler et gjennomgående gang- og sykkelveinett er disse forbindelsene ofte det eneste alternativet for fotgjengere på vei til kollektivholdeplasser.

Resultater:

Samferdselsetaten har utredet to gang- og sykkelforbindelser som vil gjøre det lettere for gående og syklende å komme seg fram i området. Traseene eksisterer i dag som snarveier og fører over privat eiendom. Utredningene ble gjennomført i samråd med grunneierne.

Prosjektet har også kartlagt behovet for flere forbindelser. Eksempler er en forbindelse mellom Vollebekkveien og gang- og sykkelveien som fører til Risløkka T-banestasjon og en forbindelse mellom Siemens og Linderud T-banestasjon.

Kostnader:

Samferdselsetaten har brukt ca. kr. 120 000 på utredningene. Etaten har i tillegg brukt egne tidsressurser på prosjektene.

Videreføring:

Prosjektet for økt tilgjengelighet til T-banestasjoner i Groruddalen (se pkt 2.3) åpner muligheter for sikring av snarveier. Metodikken beskrevet under pkt 2.1 er blitt tatt i bruk. Se pkt 3.2 for anbefalinger for det videre arbeidet.

2.10 Gang- og sykkelforbindelse Vollebekk – Alna

Utfordring:

Avstengte næringsarealer, Østre Aker vei og Hovedbanen er barrierer for gående og syklende. Dette gir dårlig tilgjengelighet til kollektivtransport for de som bor og jobber i området. Man må være godt kjent for å finne fram til kollektivholdeplasser og villig til å gå noen omveier.

Resultater:

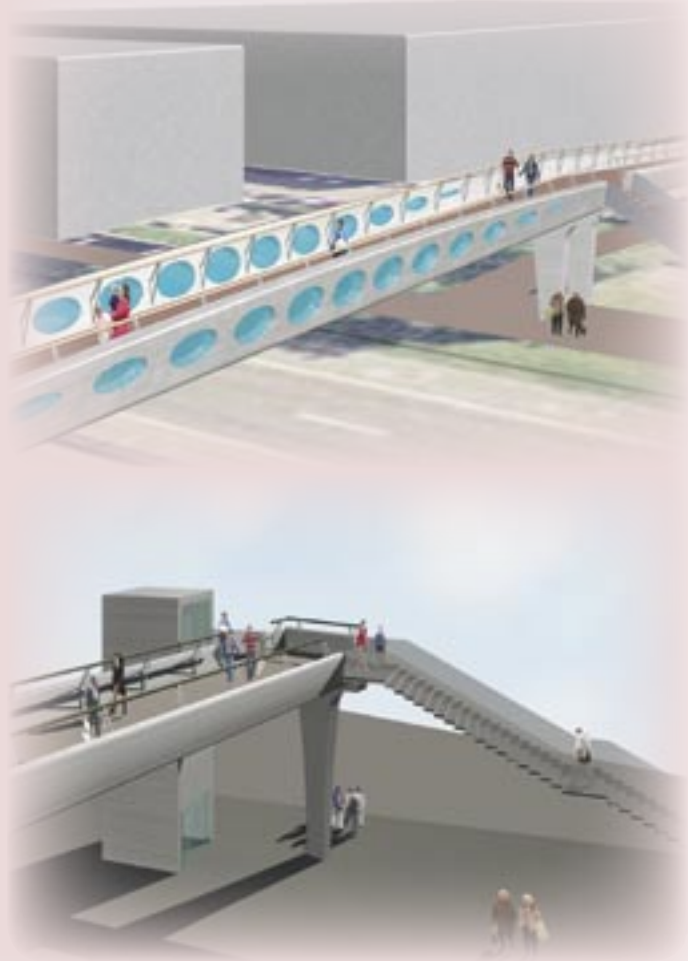
Statens vegvesen har utredet en gang- og sykkelforbindelse mellom Vollebekk T-banestasjon, buss i Østre Aker vei og Alna stasjon (jernbane). Med denne kan fotgjengere og syklister krysse flere trafikkbarrierer i en direkte forbindelse og få bedre tilgjengelighet til kollektivholdeplassene. Forbindelsen er trafiksikker, lettfattelig og bekvem og vil gjøre det mer attraktivt å gå og sykle til stasjonene. AS Oslo Sporveier, Jernbaneverket, Plankontoret for Groruddalen og Samferdselsetaten har bidratt i arbeidet.

Kostnader:

Skisseprosjektet kostet ca. kr. 340 000. Kostnadene ble dekket av Statens vegvesen Region Øst. Deltakerne har i tillegg brukt egne tidsressurser på prosjektet.

Videreføring

Prosjektet er lagt inn i forslag til handlingsprogram for NTP 2006-2015. Handlingsprogrammet skal behandles politisk i Oslo kommune i 2005.



3. Konklusjoner og anbefalinger



FOTO:HARALD GULLI

Pilotprosjekt Miljøvennlige reiser i Groruddalen har hatt en spesiell tilnæringsmåte til å stimulere til mer miljøvennlige reiser. Målsettingen var "Arbeidstakere og bosatte i prosjektområdet har bedre tilgang til mer miljøvennlige transportformer, informasjon om disse og

deres betydning for økonomi, helse og miljø." Det betyr at man har tatt utgangspunkt i tilbudet som brukerne opplever og sett ulike tiltak i sammenheng i et avgrenset område. Gjennom fysiske tiltak, informasjon og rådgivning har man prøvd å bedre folks muligheter å reise miljøvennlig og dermed

gjøre det til et mer nærliggende valg. Prosjektet har altså jobbet utelukkende med positive virkemidler.

Kjente sammenhenger mellom rammebetingelser og valg av transportmiddel har blitt bekreftet gjennom arbeidet i prosjekt Miljøvennlige reiser i Groruddalen. Dagens rammebetingelser stimulerer til bruk av bil for de fleste reisene til og fra prosjektområdet. Beregnet reisemiddelfordeling for personreiser viser en fordeling av reisene på 70% med bil, 21% med kollektivtransport og 9 % til fots og med sykkel (Forprosjekt Miljøvennlige reiser i Groruddalen, Civitas 2003). Prosjekt Miljøvennlige reiser i Groruddalen har gjennomført en rekke konkrete, mindre tiltak som ikke har ført til store endringer, men som peker i riktig retning. Det å få til endringer i reisemiddelvalget krever større innsats og et bredt spekter av tiltak. I prosjekt Miljøvennlige reiser i Groruddalen har en gjort erfaringer som gir grunnlag til følgende konklusjoner og anbefalinger:

3.1 Koordinere flere tiltak for miljøvennlig transport i lokalområder

Det må settes forpliktende mål for et slikt arbeid. Arbeidet må være organisert på tvers av flere etater og aktører og disse må ha tilstrekkelig med ressurser til disposisjon. En felles satsing i et område vil føre til bedre samordning og kan ha større innflytelse på brukerne enn spredte enkelttiltak.

En rekke mindre, fysiske tiltak som bedrer mulighetene til å reise miljøvennlig har blitt gjennomført i prosjekt Miljøvennlige reiser i Groruddalen. Dersom miljøvennlige transportformer skal fremstå som et attraktivt alternativ kreves det imidlertid større innsats. De ansvarlige partene i prosjektet har ikke hatt budsjetter til å gjennomføre større tiltak i prosjektperioden. Gjennomføringen er avhengig av planer og vedtak som ligger utenfor mandatet som prosjekt Miljøvennlige reiser i Groruddalen har hatt.



FOTO:HARALD GULLI





3.2 Iverksette et eget program for sikring av snarveier

Aktuelle aktører som Samferdselsetaten, Plan- og bygningsetaten, Eiendoms- og byfornyelsesetaten, Friluftsetaten, Statens vegvesen og AS Oslo Sporveier bør gå sammen om et program for sikring av snarveier. Det bør settes av egne midler til dette programmet.

Snarveier faller mellom alle stoler – de er verken del av et offisielt gang-, sykkel-, eller turveinett og heller ingen direkte atkomstvei. Dette gjør det til en utfordring å plassere et forvaltningsmessig ansvar og sørge for bedre tilrettelegging og drift. For brukerne er snarveier verdifulle forbindelser og ofte den korteste veien til nærmeste kollektivholdeplass. Prosjekt Miljøvennlige reiser i Groruddalen har vist at byggingen av "snarveier" og nye atkomster til T-banen ikke er spesielt kostnadskrevenende. Det er imidlertid ikke alltid mulig uten regulering, eiendomsinterventiv eller spesielle avtaler. Disse prosessene gjør tiltakene mye mer tids- og kostnadskrevenende. Dersom man ser på en snarvei som et isolert tiltak kan tiltakets nytte fremstå som for lite til å være verdt innsatsen. Snarveier bør ses på som en del av et miljøvennlig transportsystem.

3.3 Skap forpliktende samarbeid med næringslivet

Det offentlige kan ikke gjøre byggingen av gang- og sykkelforbindelser avhengig av "goodwill" hos private grunneiere. Virkemidler som regulering, kjøp av arealer eller ekspropriasjon må vurderes tatt i bruk. Alternativt kan et samarbeid gjennom mobilitetsrådgivning for bedrifter føre til positive resultater.

Samferdselsetaten har samarbeidet med grunneiere om å utrede to gang- og sykkelforbindelser på deres eiendommer. Dette har skjedd på grunnlag av at det offentlige bekoster byggingen og påtar seg drift og vedlikehold. Til gjengjeld skulle grunneierne gi tillatelse til at veiene kunne anlegges på deres eiendommer. Det foreslåtte samarbeidet ble ikke sett på som en vann-vinn situasjon fra grunneierens side og prosjektene ble ikke gjennomført. Grunneierne så ikke på bedre tilgjengelighet for gående og syklende som sitt ansvar. Regulering og eiendomsinterventiv hadde



FOTO: HARALD GULLI

FOTO: HARALD GULLI

vært nødvendig, noe som prosjekt Miljøvennlige reiser i Groruddalen ikke hadde midler til. Prosjekt SMART har gjort en annen erfaring. Noen bedrifter som prosjektet samarbeidet med har grepet fatt i fysiske forbedringer for gående og syklende. Motivasjonen er først og fremst å få til forbedringer for egne ansatte. Dermed er tiltakene forankret på en annen måte enn når "det offentlige ønsker samarbeid for å bygge ut et offentlig gang- og sykkelveinett".

3.4 Økt fokus på gang- og sykkeltrafikk ved behandling av reguleringsplaner

Ved behandling av reguleringsplaner bør Plan- og bygningssetaten og Samferdselsetaten kreve en dokumentasjon av gang- og sykkeltrafikken i området rundt og fram til kollektivholdeplassene. Det bør vises hvordan gjeldende areal skal gjøres tilgjengelig for disse trafikantgruppene og hvilke konsekvenser utbyggingen vil ha for framkommeligheten for gang- og sykkeltrafikken i området.

Arbeidet med prosjekt Miljøvennlige reiser i Groruddalen har vist at det er tids- og kostnadskrevende for det offentlige å prøve å få til forbedringer etter at reguleringsplaner er vedtatt. Forpliktende planer for områdeutvikling gir muligheten til å se flere reguleringsplaner i sammenheng og sørge for bedre tilrettelegging for gående og syklende. Det bør opprettes et forpliktende samarbeid mellom involverte parter for å sanere områder med dårlig tilrettelegging.

3.5 Samarbeid om bedre tilgjengelighet til kollektivholdeplasser

AS Oslo Sporveier, Jernbaneverket, Samferdselsetaten, Statens vegvesen og Plankontoret for Groruddalen bør fortsette samarbeidet for bedre tilgjengelighet til kollektivholdeplasser. Aktørene må få tilstrekkelig midler til disposisjon.

Prosjekt Miljøvennlige reiser i Groruddalen har dokumentert behovet for slike tiltak og vist at et samarbeid fører til brukervennlige løsninger.

3.6 Etablere et mobilitetskontor i Oslo

Oslo kommune bør etablere et mobilitetskontor for å drive permanent mobilitetsrådgivning for bedrifter. Det bør inngås hensiktsmessige allianser for gjennomføringen (Statens vegvesen, Trafikanten, kollektivselskaper, næringslivets foreninger, frivillige organisasjoner/aktører).

Erfaringene fra SMART viser at bedrifter ofte er positive til å iverksette tiltak for mer miljøvennlig transport, men at slike prosesser tar tid. Bedriftene etterspør et koordinerende organ i forhold til å skape oversikt over offentlige myndigheters og transportselskapers ansvarsområder. Samarbeid med bedrifter bidrar til å frembringe verdifull kunnskap om brukernes forhold til infrastruktur, rutetilbud på kollektivtransport og lignende. Mobilitetskontoret kan også drive informasjonsarbeidet beskrevet under pkt. 3.7.

3.7 Bedre informasjon om muligheter til å reise uten bil

Samferdselsetaten, Statens vegvesen, Trafikanten, kollektivselskaper og andre aktuelle aktører bør gå sammen om informasjonstjenester som markedsfører mulighetene til å reise uten bil.



FOTO: HARALD GULLI

Slike informasjonstjenester bør kunne gi opplysninger om reisetid og kostnader ved bruk av ulike transportmidler og kombinasjoner av transportmidler (for eksempel park+ride, bike+ride). De bør også kunne gi råd i forhold til hvordan en husholdning kan dekke sitt transportbehov på den mest effektive og økonomiske måten. For noen kan det for eksempel lønne seg å reise kollektivt til daglig og bli med i en bildeordning istedenfor å betale for å eie bil. Arbeidet med prosjekt SMART har vist at folk som er vant til å bruke bil ofte har lite kunnskap om andre reisealternativer. Et mobilitetskontor (se 3.6) kan drive denne type informasjonsarbeid. Det bør også satses

på sanntidsinformasjonssystemer for å bedre tilgangen på informasjon under reisen.

3.8 Kombinere positive og restriktive tiltak for å fremme miljøvennlig transport

Tiltak som gjør det lettere å reise miljøvennlig bør kombineres med restriktive tiltak. Dette bør kommuniseres til Osloborgerne som en integrert løsning på byens utfordringer med hensyn til kø på veiene, arealbruk, støy og luftforurensning m.m.

Et eksempel på restriktive tiltak som bør brukes mer målrettet er styringen av p-plassstilbudet. Parkeringsnormene for næringsbygg bidrar til å fremme privat bilbruk ved arbeids- og tjenestereiser. Det bør innføres graderte p-normer avhengig av avstand og hyppighet på kollektivtilbudet. Ved tilbud om bildeling eller iverksettelse av en mobilitetsplan for mer miljøvennlig transport bør kravet til antall p-plasser senkes ytterligere. Det bør også vurderes tiltak i forhold til eksisterende p-plasser, for eksempel i form av skattelegging av fordelene ved p-plass betalt av arbeidsgiver.



FOTO: HARALD GULLI

3.9 Etablere et sammenhengende sykkelveinett i Groruddalen

Stat og kommune bør sette av midler til å realisere planene for et finmasket, sammenhengende sykkelveinett.

Behovet for sykkelforbindelser beskrives i forprosjektet "Miljøvennlige reiser i Groruddalen – Forprosjekt om fysiske tiltak i området Alna – Risløkka – Vollebekk (Civitas, 2003), i rapporten "Gang- og sykkeltrafikk – Handlingsplan 2002 -2005" (Samferdselsetaten, 2002) og i Samferdselsplan Groruddalen (Samferdselsetaten, 2003).

3.10 Etablere flere kollektivforbindelser på tvers av Groruddalen

Kundegrunnlag og trasévalg for kollektivforbindelser på tvers av Groruddalen bør undersøkes nærmere. Langs disse traseene bør det legges til rette for best mulig fremkommelighet for kollektivtrafikken.

Reisevaneundersøkelser som prosjekt SMART har gjennomført i bedrifter har avdekket behovet for slike forbindelser. AS Oslo Sporveier har startet opp et arbeid for å fremskaffe et beslutningsgrunnlag. Dersom nye bussruter skal etableres og oppleves som attraktive er det viktig med prioriteringer for kollektivtrafikken på veinettet.

4. Oversikt over deltakerne i prosjekt Miljøvennlige reiser i Groruddalen

Prosjektledelse:
Samferdselsetaten v/ Isabella Rudolph

Arbeidsgruppe 1 – Skilting

Statens vegvesen Region Øst (leder)
v/ Rune Ek
Samferdselsetaten v/ Andreas Fuglum og Isabella Rudolph
AS Oslo Sporveier v/ Tania Guettler og Barbro Eikseth Aas
Jernbaneverket Reg Øst v/ Ingrid Fyhri og Jorun Espetvedt
Prosjekt SMART v/ Trine Olsen (2003) og Ragnhild Grindland (2003-2004)

Arbeidsgruppe 2 -

Informasjon og evaluering

Samferdselsetaten (leder) v/ Isabella Rudolph og Fredrik Antonsen
Plankontoret for Groruddalen v/ Synnøve Mohn Lunde (2003), Rolf Rolid (2004), Christer Karlsson og Sveinung Krokann Berg
Miljøverndepartementet v/ Kjell Spigseth, Magnhild Wie og Peder Vold
Prosjekt SMART v/ Trine Olsen (2003) og Ragnhild Grindland (2003-2004)
Syklistenes Landsforening v/ Olav Kasin
Bilkollektivet BA v/ Arne Lindelien
Statens vegvesen Reg Øst v/ Jørn Skaare og Hege Gultvedt
Jernbaneverket Reg Øst v/ Ellen Svendsvoll
AS Oslo Sporveier v/ Anders Rolland
Bydel Bjerke v/ Anne Grete Nyrud og Kjersti Helgeland

Arbeidsgruppe 3 –

Mobilitetsrådgivning for bedrifter (prosjekt SMART)

Prosjekt SMART (leder) v/ Trine Olsen (2003) og Ragnhild Grindland (2003-2004)
Syklistenes Landsforening v/ Olav Kasin
NAF v/ Karstein Farstad (2002) og Arild Biering (2003-2004)
AS Oslo Sporveier v/ Terje Grytbakk
Bilkollektivet BA v/ Arne Lindelien
Samferdselsetaten v/ Isabella Rudolph
Statens vegvesen Reg Øst v/ Olav Fosli (2002-2003) og Hilde Roa Hagen (2004)
Miljøverndepartementet v/ Kjell Spigseth

Arbeidsgruppe 4 – Brukerforum

Prosjekt SMART (leder) v/ Trine Olsen (2003) og Ragnhild Grindland (2003-2004)

AS Oslo Sporveier v/ Anders Rolland og Tore Bogen
Bilkollektivet BA v/ Arne Lindelien
Samferdselsetaten v/ Isabella Rudolph
Statens vegvesen Reg Øst v/ Hege Gultvedt
SL v/ Inge Tomasgard
NSB v/ Ulf Bakke

Arbeidsgruppe 5 – Bildeling (prosjekt

Styrking av bildeling i Groruddalen)
Bilkollektivet BA (leder) v/ Arne Lindelien
Bydel Bjerke v/ Kjersti Helgeland
Prosjekt SMART v/ Trine Olsen (2003) og Ragnhild Grindland (2003-2004)

Arbeidsgruppe 6 - Tilgjengelighet til Risløkka T-banestasjon

Samferdselsetaten (leder) v/ Isabella Rudolph, Roar Oliver og Emil Ropota
AS Oslo Sporveier v/ Tania Guettler og Barbro Eikseth Aas

Arbeidsgruppe 7 – Kunstnerisk utsmykking av T-banestasjoner

AS Oslo Sporveier (leder) v/ Karun Nordgaard og Barbro Eikseth Aas
Bydel Bjerke v/ Kjersti Helgeland
Plankontoret for Groruddalen v/ Christer Karlsson

Arbeidsgruppe 8 - Gang- og sykkelforbindelse fra Risløkka til Haraldrudveien

Samferdselsetaten (leder) v/ Isabella Rudolph, Roar Oliver og Emil Ropota
Plankontoret for Groruddalen v/ Antti-Jussi Andresen og Christer Karlsson

Arbeidsgruppe 9 – Gang- og sykkelforbindelse Vollebekk – Alna

Statens vegvesen Reg Øst (leder) v/ Wenche Baustad Styrvold, Heidi Sandsmark, Jørn Skaare og Hege Gultvedt
Jernbaneverket Reg Øst v/ Ingrid Fyhri
AS Oslo Sporveier v/ Tania Guettler og Barbro Eikseth Aas
Samferdselsetaten v/ Isabella Rudolph, Roar Oliver og Steinar Holth

Arbeidsgruppe 10 - Gang- og sykkelforbindelse mellom

Haraldrudveien og Brobekkveien
Samferdselsetaten (leder) v/ Ove Hausvik, Helge H. Larsen og Isabella Rudolph