

KOLSÅSBANEN GJENÅPNER I OKTOBER!



Etter 15 måneders stillstand vil de røde vognene igjen bli et vanlig innslag mellom Bekkestua og Kolsås.

Vi oppfordrer de 6000 daglige reisende som måtte finne andre transportmidler etter nedleggelsen i fjor til igjen å bruke T-banen!
Det er uklart når den nødvendige permanente ombyggingen av banen kommer igang.

Midlertidig drift er fullt mulig mange år, forutsatt jevnt vedlikehold.



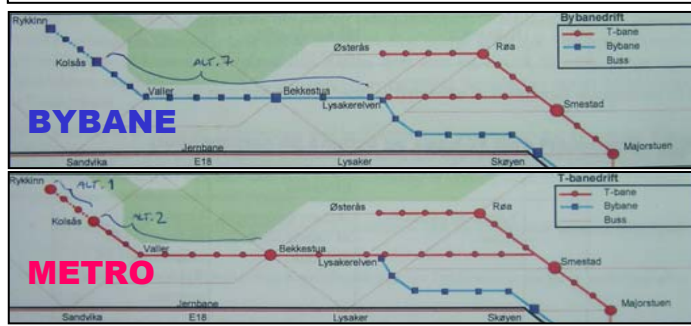
Belønningsordningen fra Samferdselsdepartementet muliggjorde gjenåpning

Av et tilskudd på 12.5 millioner fra Samferdselsdepartementet til Oslo og Akershus i fellesskap, brukes 6 millioner til å finansiere oppstart og drift av Kolsåsbanen. Etter vel et års forhandlinger mellom Oslo Sporveier (som eier Kolsåsbanen) og Stor-Oslo Lokaltrafikk (som forhandlet på vegne av Akershus Fylkeskommune) ble disse pengene helt avgjørende for at partene fant frem til en løsning.

KOLSÅSBANEN MÅ BYGGES OM METRO ER DET RIKTIGE ALTERNATIVET

Akershus Fylkeskommune vedtok i møte 30. april 2003 at Kolsåsbanen skal bygges om til bybane (trikk) mellom Lysakerelva og Kolsås. Dette er kostnadsberegnet til 400 millioner i infrastruktur og 300 millioner til innkjøp av ca. 13 bybanevogner. Forlengelse til Rykkinn er for tiden under utredning. 17. juli 2004 vedtok imidlertid Fylkestinget å utsette finansieringen i minst 2 år, noe som kan påvirke utbyggingstempoet. **Hvor god blir en bybane sammenlignet med T-bane/Metro?**

- Reisetiden øker med 20% mellom Kolsås og Jernbanetorget
- 40% av passasjerene skal til Majorstuen. Bybanen går til Oslo via Lilleakerbanen.
- Kapasiteten blir for liten i rushtiden. Ved en utvidelse til Rykkinn blir dette enda verre, selv med utvidet frekvens..
- Bybane setter enda større krav enn før til samarbeidsklimaet mellom Fylkeskommunen og Oslo Sporveier, et samarbeid som fra før ikke kan være særlig godt.



Bybanevogn = sporvogn = trikk
100 sitteplasser, 100 ståplasser, holdeplasser vil ikke ha plass til mer en vogn

35 meter

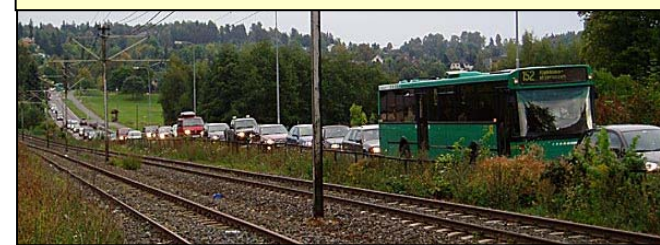
Maks kapasitet: 200

T-banetog (Metro), 3 vogner
180 sitteplasser, 165 ståplasser, flere sett kan kobles sammen

51 meter

Maks kapasitet: 345

23% FORVENTET BEFOLKNINGSØKNING OG 40% TRAFIKKØKNING I ÅR 2025



Akershus befolkning er forventet å øke med ca. 23% i de neste 20 årene. Økningen i Bærum er forventet å ligge over dette. Samtidig er forventet vekst av arbeidsplasser større i Oslo enn i Akershus, slik at forventet **trafikkvekst er hele 40%** mellom Akershus og Oslo. Selvom Bærum kommune generelt ikke vil ha ny bebyggelse langs banen ser vi at **mellom år 2000 og 2004 er befolkningsøkningen langs banetrasen større (2,2%) enn i resten av Bærum forøvrig (1.6%), til tross for kommunens vedtak.**

Dagens trafikkpotensiale langs banen er ca. 34000 mennesker, med Rykkinn øker dette til ca. 43000. I år 2025 er trafikkpotensialet inkludert Rykkinn ca. 53000. En bybane vil ikke klare å tilfredsstille dette behovet, med enda større press på veiene og miljøet som resultat!

43% av Bærum arbeidere jobber i dag i Oslo. Med flere arbeidsplasser i Oslo vil denne prosenten øke.

Bærum problem er også Oslos problem!

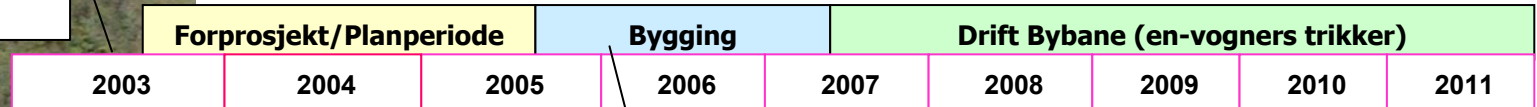
Aksjon for Drift av Kolsåsbanen har ut fra dette fremtidsbildet vanskelig for å forstå at en ombygging til bybane vil løse fremtidens trafikkproblemer. Nå må politikere planlegge og bygge i dag for befolkningsøkningen som kommer i morgen!

Banen må oppgraderes til Metrostandard, helst til Rykkinn. Vi mener at dette helt klart er den samfunnsmessige beste løsningen på lengre sikt.

Hva skjer med banen i årene fremover ?

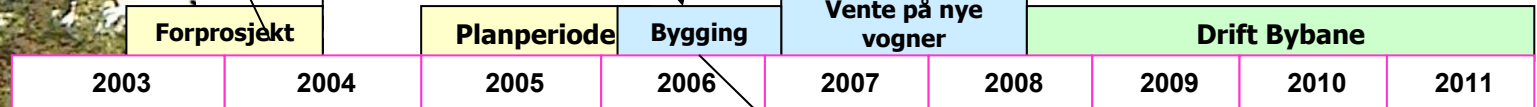
Fremdriftsplanen for permanent ombygging endrer seg stadig:

Akershus Fylkeskommunes første plan av 24. juni 2003:



Kolsås

Fremdriftsplan som antydnet i Norconsultrapport april 2004:

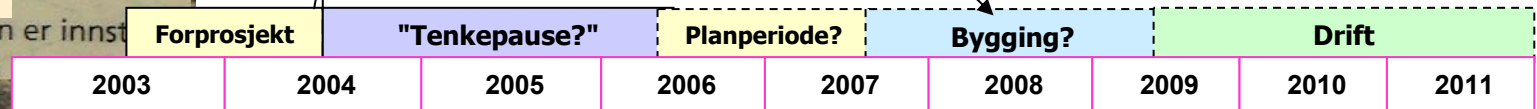


NEDLAGT

1. juli 2003

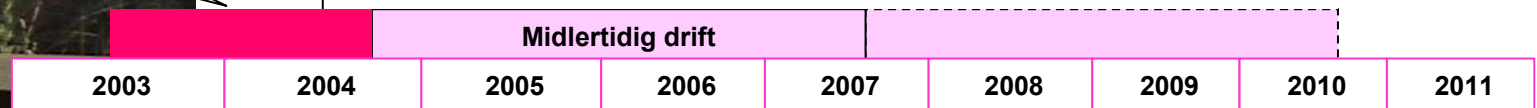
Rutetrafikken på Kolsåsbanen er innstilt mellom Kolsås og Bekkestua.

Akershus Fylkeskommunes vedtak 18.06.04:



Nedlagt i 15 mnd.

Tendens: Oppstart av bygging skyves fremover i tid.
Midlertidig drift kan bli realiteten i mange år



Oppstart midlertidig T-banedrift oktober 2004