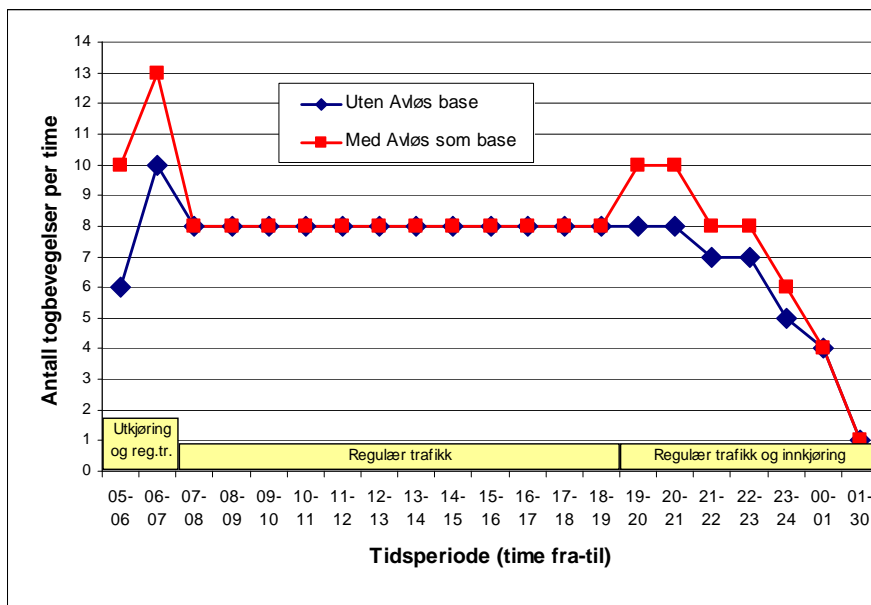


Handler om fremdrift

For Bærum Arbeiderparti handler engasjementet for Kolsåsbanen om hvordan vi kan sikre rask fremdrift av T-banen og samtidig se alle deler av prosjektet i et helhetlig og 50–100 års perspektiv. For Bærum Arbeiderparti handler det ikke om at Bærum ikke skal ta sin del av driftsansvaret for T-banen. Vi har tillatt oss å spørre om det er hensiktsmessig at det skal kjøre 20–40 tomme vognsett om natten og tidlig på morgenen hvert døgn de neste 50–100 årene. Det blir mellom 750.000 – 1.500.000 tomme T-baneturer frem og tilbake mellom Majorstuen og Avløs.

ADAK: Bærum Arbeiderparti synes å glemme at det har vært base på Avløs siden 1924, og det har vært bevegelser av tomme tog omtrent som det legges opp til med base på Avløs. Slik sett så blir det ikke noen forskjell på hvordan det var før, de nye t-banetogene er lengre, men merkbart stillere; og erfaringer med den rehabiliterte Kolsåsbanen som åpnet til Jar 1. Desember 2010 indikerer at støyen ifm. Togtrafikken vil gå ned. For eksempel sier en beboer på Ullernåsen: *Med dagens vogner kan jeg ikke høre t-banetogene passere forbi uten at jeg åpner vinduet og lytter spesielt for å høre passeringen. De gamle togene støyet mye mer.*

Vi må også presisere at det ikke skal kjøres tog "hele natten", utkjøringen vil starte ca. 05:30, og det siste toget vil være tilbake ca. 01:30, se illustrasjonen under, som viser antall togbevegelser per time, med og uten Avløs som base. Hvis Avløs ikke lenge skal brukes som base vil det si en reduksjon på ca. 9 % i togtrafikken i forhold til om basen opprettholdes.



Tomme vogner: I et totalperspektiv må man se på flere ting, bl.a. det totale antall togkilometer med tomme vogner for alle t-banelinjer, samt det sikkerhetsmessige aspektet mellom en og flere baser/nattparkeringer.

Det er mulig Maartmann-Moe ikke vet at det vil gå tomme vogner til/fra Kolsås hvis det ikke er base på Avløs, med 15-minutters rute vil 12 tog gå tomme til/fra Kolsås fra en annen base per dag, sannsynligvis fra Ryen (Majorstuen skal legges ned som nattparkeringsplass). På ett år blir dette 9490 "tomme T-baneturer", eller 438 000 i et 100-årsperspektiv, som vi ser Maartmann-Moe bruker. Nå er ikke antall tomme tog et riktig sammenligningsgrunnlag å bruke, man må se på totale togkilometer, dvs. Hvor mange kilometer kjøres det totalt med tomme tog.

Og da må man også se på antall tomme tog som vil gå fra andre baser/nattparkeringer til de andre t-banelinjene, med og uten base på Avløs: Vi antar at de østlige linjer dekkes av Ryen og Vestli, og at Ryen og Stortinget vil dekke de vestlige linjene til Østerås, Frognersetra, Sognavann og Grorudbanen, via Majorstua. Hvis det ikke er base på Avløs har vi beregnet tomvognkjøringen til ca. 229 000 togkm per år. Hvis det er base på Avløs, og Avløs da dekker tomvognkjøring til /fra Østerås og Majorstua så blir dette rundt 137 000 vognkm/år. Med andre ord: Tomvognkjøringen reduseres med 40 % hvis Avløs fortsetter som base. Vi har her brukt driftsscenarioet som er beskrevet i Konsekvensutredningen side 74 - med Avløs som base: 18 tog til/fra Kolsås, for oppstart/avslutning av Kolsåsbanen, samt 26 tog som kjører til/fra Avløs østover for oppstart/avslutning av andre t-banelinjer. Se beregningene i Tabell side 3.

Betydelige utgifter og kapitalslit kan følgelig spares ved å legge driftsanlegget nær Majorstuen. Høyres forslag om driftsbasis ved Kolsås er lite gjennomtenkt da det medfører enda lenger transportvei av tomt vognmateriell.

ADAK: Kollektivtransportproduksjon AS har gjennom flere år sett på flere alternative baseplasseringer, og de gikk videre med de alternativer man fant mest realistisk: Avløs, Ryen og Mortensrud. Kolsås har ikke vært nærmere utredet, og en base her ligger uansett mange år frem i tid. Konsekvensutredningen skriver følgende:

Arealene rundt Kolsås stasjon er også planlagt brukt til innfartsparkeringsplasser. Det er arealmessig mulig å plassere en vognhall der den nåværende vendesløyfen ligger. Dette ville imidlertid medføre at den planlagte stasjonen må flyttes og at enten Kolsåsstien eller baneanleggene måtte graves ned i terrenget for å unngå konflikt mellom bane og veisystem. Dette ville føre til vesentlig fordyring av stasjonsanlegget. Ved siden av dette vil man ha de samme driftsulempene som for Gjøannes med flytting av tog i løpet av natten selv om man ville unngå kjøring av tog mellom Avløs og Kolsås ved driftstidens begynnelse og slutt. Løsningen anbefales ikke, både pga driftsulempene og fordi stasjonen blir dyrere.

Bærum Arbeiderparti har arbeidet med ulike alternativ for driftsbase for T-banen. Først så vi på om vi kunne ha et driftsanlegg på Avløs som kunne kombineres med boliger. Vi har så lansert ideen om alternativ driftsbase nærmere Majorstuen. Høyre har også tenkt på denne muligheten, men gjør lite praktisk for å få den realisert. En av utfordringene for Kolsåsbanen er at driftsgrunnlaget er for dårlig i dag – det vil si at det bor for få langs banen til at den blir økonomisk regningssvarende. Få brukere av banen kan bety færre avganger og høyere billettpriser. ADAK: Med utbygging av t-baneringen i Oslo, vedtaket om at Kolsåsbanen skulle være t-bane og økning i frekvens på noen ruter så ble det behov for flere vogner. I 2013 vil t-banen ha totalt 345 vogner. Man forventer også at trafikken vil stige ytterligere, slik at de må skaffes enda flere vogner.

KTP sier at for å lagre disse vognene må de ha en base klar i 2013. Og for å lagre et enda større antall så må det bygges enda en ny base, i tillegg til Ryen og Avløs. Hvor den basen kommer er ikke bestemt. Noen har pekt på en underjordisk base på Volvat som et alternativ. Grunnet flere forhold, bl.a. vanskelige avgreninger fra hovedspor og plassering av daganlegg er Volvat et meget vanskelig område for en base, og er derfor lite realistisk.

Det er Avløs/Durud som er enklest og billigst å bygge om til å kunne håndtere de nye 6-vognstogene nå. Det er også slik at KTP faktisk eier området og det er i Kommuneplanen avsatt til jernbaneformål. Og fordi det nå skal være plass til 110 meters lange 6-vognstog må man utvide/bygge nye vognhaller på Avløs for å få plass til disse.

Lagring av alle vognene på samme sted eller side av Oslo er heller ikke ønskelig, da eksempelvis en feil på sporet i nærheten av lagringsstedet kan hindre utkjøring av alle vognene. Et eksempel på hvor risikabelt ansamling av vogner på samme sted kan være er brannen som oppstod i trikkehallen på Dalsenget i Trondheim i 1956. Tre mennesker omkom, og alle de 43 trikkene som var i trafikk ble ødelagt. Hadde ikke 17 utrangerte (men funksjonelle) trikker vært parkert et annet sted hadde ikke Trondheim hatt trikke-trafikk etter brannen i det hele tatt. Og det virker som om Bærum Arbeiderparti ikke fått med seg at det er Oslostakst fra Kolsås?

Det er Høyres erklærte politikk at det ikke skal bo flere i Bærum. Høyre setter dermed driften av Kolsåsbanen i fare på sikt og reduserer sjansen for at vi skal få til en forlengelse av Kolsåsbanen til Bærums Verk over Rykkinn. Dette er ikke bare dårlig samferdselspolitikk av Høyre. Det er også dårlig miljøpolitikk.

ADAK: Hvis Bærum Høyre ikke vil ha flere mennesker i Bærum så har de lyktes heller dårlig, fra år 2000 til 2010 steg Bærums befolkning med 9,6 % Vi har sett på antall mennesker langs banen (800 m avstand) og her var økningen på 10 %. Altså en noe sterke økning her enn ellers i Bærum. Og hva konkret har nå Arbeiderpartiet (og de andre politiske partiene) foretatt seg ifm. en eventuell utvidelse til Rykkinn, annet enn å ønske dette på papiret, de siste 35 år? Kanskje ser vi en endring nå?

Bærum Arbeiderparti håper at Aksjon for drift av Kolsåsbanen tenker langsiktig og sammen med oss og alle andre gode krefter, engasjerer seg i å sikre trafikkgrunnlaget for Kolsåsbanen for fremtiden. Boligbygging langs banen og forlengelse til Bærums Verk over Rykkinn er viktige tiltak i så måte. Her går det klart skille mellom Høyre og Arbeiderpartiets samferdselspolitikk.

ADAK: Kolsåsbanen som t-bane/metro ble anbefalt i Civitas-rapporten (2006) til tross for at det var med i beregningene at kommunen ikke var villig til større foretninger langs deler av Kolsåsbanen. Konklusjonen i denne rapporten var hovedgrunnlaget som både Bærum kommune og Akershus Fylkeskommune brukte for å vedta en t-bane/metroubygging. Nå ser vi at befolkningen øker mer langs banen enn ellers, og de nye innfartsparkeringsplassene som nå planlegges, bl.a. på Avløs, vil være et ledd i å få nye brukere, selv om brukerne ikke bor nære stasjonene. En base på Avløs vil også gjøre at Kolsåsbanen får et veldig bra rutetilbud til sentrum om morgenen (omtrent en time tidligere avgang), og hjem igjen på kvelden

Vi i Aksjon for drift av Kolsåsbanen føler absolutt vi tenker langsiktig, men vi er i tvil om Bærum Arbeiderparti gjør det, da de avslører grunnleggende mangel på kunnskap om driftsforhold for t-banesystemet.

Kjell Maartmann-Moe, leder av Bærum Arbeiderparti

Tabell 1 – Beregning av tomtogkjøring basert på Ku's driftsscenario side 74.

Ikke base på Avløs, base på Ryen:	Avstand endehold epllass - base (km)	Antall tomme tog/ dag (Ref KU . s 74)	Antall tomme togkm/ dag	Antall tomme togkm/ år	Antall tomme togkm/ 100-år
Kolsås-Ryen	25	12	300	109 500	10 950 000
Østerås-Ryen	17,5	10	175	63 875	6 387 500
Majorstuen-Ryen	9,5	16	152	55 480	5 548 000
TOTALT		38	627	228 855	22 885 500
Base på Avløs:					
Kolsås-Avløs	3,5	18	63	22 995	2 299 500
Østerås-Avløs	13,5	10	135	49 275	4 927 500
Majorstuen-Avløs	11	16	176	64 240	6 424 000
TOTALT	28	44	374	136 510	13 651 000
Forskjell Ikke base / base		-6	253	92 345	9 234 500
Forskjell Ikke base / base %		-16	40	40	40