

## Status for Kolsåsbanen i januar

På tross av mindre forsinkelser tar prosjektet sikte på å åpne banen frem til Åsjordet i august i år. Deretter vil den provisoriske Husebybakken stasjon bli revet. Det legges for øvrig opp til en 6 ukers periode uten togtrafikk til våren på grunn av utskifting av spor og strømskinne mellom Sørbyhaugen og Husebybakken. Bildet viser at det foregår omfattende grunnarbeider ved Ullernåsen.



### FASE 1 A Sørbyhaugen – Åsjordet

På strekningen mellom Husebybakken stasjon og Mærradalen begynner anlegget å ta endelig form. Grunnarbeidene på begge sider av Montebello stasjon er i hovedtrekk ferdige med formasjonsplan, støttmurer, bruer og støyskjermer. På selve stasjonen pågår montering av plattformelementer og øvrige kompletteringsarbeider.

Ferdigstillelsen av grunnarbeidene og sporarbeidene på Montebello avhenger av når prosjektet får lagt om General Krohgs vei.



Støyskjermer og spor vest for Montebello stasjon

Fra: <http://www.tbane.no/index.aspx?seksjon=arkiv&mid=2>

Mellom Mærradalen og Åsjordet pågår grunnarbeidene med utbygging av Ullernåsen og Åsjordet stasjoner. På grunn av svært omfattende arbeider med omlegging av telekabler, høyspentkabler og vann- og avløpsledninger, har stasjonene blitt forsinket. Strekningen mellom stasjonene er hovedsakelig ferdig. Det er lagt spor mellom alle stasjonene. Arbeidene med kjørestrøm er kommet i gang i teknisk rom på Ullernåsen, mens signal og sikring ligger i startgrope.

### FASE 1 B Åsjordet – Lysakerelven

På denne strekningen skal det bygges én ny stasjon til erstatning for de to gamle Lysakerelven og Bjørnsletta stasjoner. Reguleringsplanen for nye Bjørnsletta stasjon er lagt ut til offentlig ettersyn, med merknadsfrist 23.januar. Prosjektering av anlegget pågår for fullt. Strekningen vil bli delt i 2 entrepriser, Åsjordet – Vækerøveien og Vækerøveien – Sandhølet bru (inkl. nye Bjørnsletta stasjon).

Planlagt ferdigstillelse er august 2009, men fremdriften er avhengig av at reguleringsplanen blir godkjent før sommeren 2008 og at grunnervet blir gjennomført innen rimelig tid gjennom frivillige avtaler. Dersom grunnen må erverves via ekspropriasjon, vil risikoen for forsinkelser øke.

### FASE 2 Lysakerelven – Jar

Akershus fylkeskommune har ansvaret for oppgradering av Kolsåsbanen videre ut til Kolsås. For tiden pågår reguleringsplanbehandling for de første delstrekningene i Bærum kommune.

16.11.2007

## T-banen trenger 100 millioner ekstra

**Mangel på entreprenører, entreprenører som ikke vil ta "kompliserte" oppdrag og priser som har eksplodert medfører at T-banen trenger 100 millioner kroner ekstra for å få gjennomført planlagte prosjekter neste år. Der som situasjonen fortsetter vil dette gå ut T-banetilbudet, blant annet ved at Kolsåsbanen kan bli dyrere enn planlagt, og dermed forsinket.**



For T-banen i Oslo er det et problem at få eller ingen entreprenører vil gi tilbud på prosjekter som lyses ut. Det finnes også eksempler på at en tilbyder vil gjøre jobben til en pris som ligger 100% over det som er budsjettet, skriver Dagsvisen.

—Vi er bekymret for situasjonen. Det tar alt for lang tid å få gjennomført forbedringer på T-banen, noe som til syvende og sist vil gå ut over tilbudet til kundene, sier T-banens administrerende direktør Øystein Svendsen som mangler 100 millioner kroner for å få gjennomført allerede planlagte prosjekter.



Situasjonen er alvorlig og kan gå ut over driften av T-banen

Oslo T-banedrift AS bruker egne midler til investeringer, men er avhengig av offentlige bidrag. —Myndighetene må belage seg på å bruke mer penger, sier Svendsen og sparker ballen til regjering og Storting som bevilger penger til kollektivtrafikken.

*Resultatene for T-banen er i år:*

- \* Ingen ville pusse opp stasjoner i Groruddalen
- \* Ingen ville ruste opp Linderud stasjon, et oppdrag til 9 millioner kroner.
- \* Ingen ville forlenge plattformen på Østerås stasjon.
- \* En entreprenør ville ha et 4-millioners oppdraget med vedlikeholdsarbeid.
- \* En entreprenør vill ha oppdraget med å bygge ny driftssentral.



Det fryktes at situasjonen kan gå ut over arbeidene på Kolsåsbanen

Det er særlig til "små" og kompliserte prosjekter det er vanskelig å få tilbydere, selv med nasjonale og internasjonale anbud. Kapasiteten virker helt sprengt. Frykten er nå at denne tilstanden skal ramme utbyggingen av Kolsåsbanen, som både kan få sprekk på økonomi og dato for ferdigstilling.

© 2007 Oslo T-banedrift AS | Publiseringsvektøy: Intmanager

02.11.07

## Full fart på Kolsåsbanen

Det er enda en stund til åpning sommeren 2007, men betongkonstruksjoner og støyskjermer begynner å reise seg på stasjonsområdene og langs banetraseen. I desember begynner installasjon av likeretter på Ullernåsen stasjon, og deretter starter flere entrepriser opp slag i slag. Høsten har vært ideell for anleggsarbeid så langt, og aktiviteten er høy på alle fronter. Bildet viser bygging av ny gangbro over Montebello stasjon.



Den første vekselen er på plass

Entreprenørene har riktignok truffet på overraskelser i bakken som har skapt forsinkelser. Tilleggsarbeid og større omfang enn beregnet på en del aktiviteter har det også vært, men det forutsettes likevel med at sluttfristene skal holdes. Ønsket er derfor en mild og snøfri vinter!

Brua over Husebybakken er en av konstruksjonene som har blitt kraftig forsinket. Dette blant annet på grunn av omlegging av en vann- og avløpsledning, noe som ikke var forutsatt tidligere. Prosjektet beklager dette ovenfor brukerne av veien, som nå må kjøre lange omveier og tilbringe mer tid i kø mot Smestadkrysset. Åpning er nå stipulert til 19. november.

Det er omfattende arbeider som skal utføres, både under og over bakken. Bildet viser omlegging av telekabler, i alt 48 trekkerør, hvor det skal trekkes nye kabler som skjøtes til eksisterende, et krevende arbeid som utføres om natten.



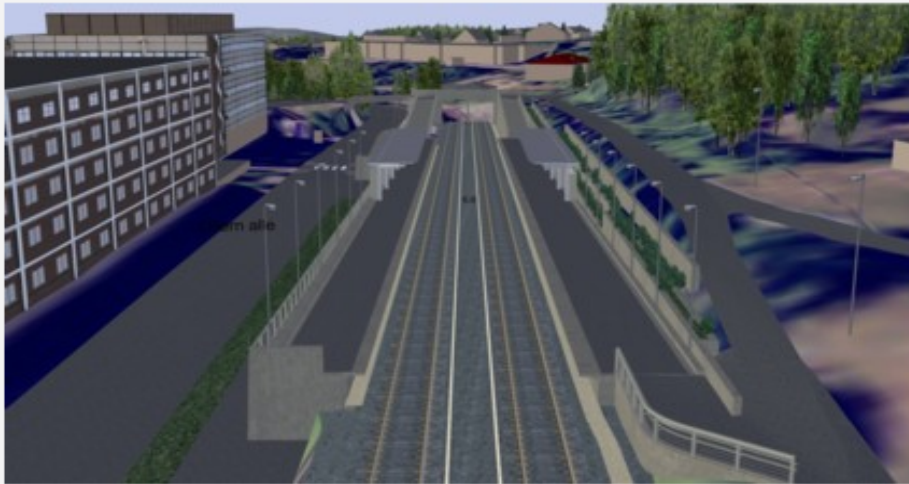
Kabelomlegging ved Silurveien

Det er nå inngått kontrakt med de fleste store leverandørene for fase 1 A, som er strekningen frem til Åsjordet. Den neste parsellen fra Åsjordet til Lysakerelven påbegynnes neste år, med stipulert åpning sommeren 2009. På denne strekningen skal det bygges én stasjon, nye Bjørnsletta stasjon, til erstatning for Lysakerelven stasjon og Bjørnsletta stasjon. Reguleringsplanen for denne stasjonen ligger til behandling i Plan- og bygningsetaten. Forventet vedtak i bystyret er juni 2008.

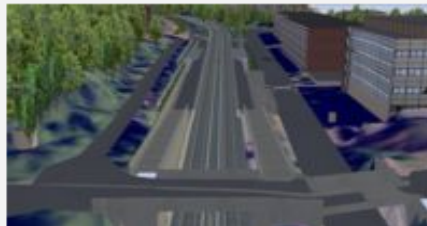
© 2007 Oslo T-banedrift AS | Publiseringverktøy: Intranet

## Kolsåsbanen i rute

Knappe ett år før åpningen av den første strekningen fram til Åsjordet, er byggingen av den nye T-banelinjen i rute. Den nye Kolsåsbanen blir den mest moderne T-banestrekningen i Oslo når den er ferdig. Første byggetrinn fram til Åsjordet skal være ferdig i juli neste år.



Det er nå vel et år siden Kolsåsbanen ble stengt for oppgradering til mer moderne standard. Den nye T-banelinjen bygges på traseen til den gamle, og arbeidene er i rute. Forsinkelser i oppstarten av prosjektet er kompensert ved at det er arbeidet lengre dager i tillegg til helgearbeid.



Illustrasjonene viser nye Åsjordet stasjon

Med unntak av en grunneier som ikke vil gi fra seg noe tomteareal, har forholdet til naboene vært utmerket. Fra prosjektets side er det lagt vekt på å løse små og store problemer underveis. Dialog har vært stikkordet. Det er foreløpig usikkert om uenigheten om det gjenstående arealet vil medføre forsinkelser av prosjektet.

Det skal bygges fire nye stasjoner innenfor bygrensen til Oslo, Montebello, Ullernåsen, Åsjordet og ny Bjørnsletta stasjon (som blir noe flyttet i forhold til eksisterende stasjon). Den nye Kolsåsbanen blir den mest moderne T-banestrekningen i Oslo når den er ferdig, der det bl.a er brukt betydelige midler til støvskierminna.

18.09.07

## Stor aktivitet på Kolsåsbanen

Det er nå full aktivitet i byggarbeidene mellom Husebybakken og Åsjordet. Brua over Husebybakken nærmer seg ferdigstilling, og veien åpnes for trafikk 15.10. På Montebello pågår støping av undergang og fotgjengerbru, og flere støttemurer er under oppføring. Støyskjermfundamenter er satt ned, og etter hvert vil treskjermene bli satt på plass. Både på Ullernåsen og Åsjordet pågår arbeider med tekniske rom og støttemurer ved stasjonene. En rekke kabler og ledninger legges om.

Fase 1 A er delt i to grunnarbeidsentrepriser: Den første delstrekningen, Husebybakken – Mærradalen, utføres av Østlandske Vei og Betong, mens Veidekke har kontrakten på den andre mellom Mærradalen og Åsjordet. Begge skal være ferdig til juli 2008. Fase 1 B til Lysakerelven skal åpnes i juli 2009.



Husebybakken bru i september

I en seks ukers periode i sommer var banen stengt ved Sørbyhaugen. I denne perioden ble det foretatt arbeid med blant annet rehabilitering av Makrellbekken kulvert, nedsetting av støyskjermfundamenter, rensk i sideterreng, etablering av kabelkanaler og montering av støydempende sviller på utsatte steder.

Forholdet til naboer langs anleggsområdet går rimelig greit. Enkelte ulemper med støy, støv og kronglete tilkomst har ført til irritasjon for enkelte, men i hovedtrekk er naboene positive til tiltakene og ser frem til å kunne ta i bruk det nye anlegget.

Bruene over Mærradalen og Vækerøveien er nå helt ferdige og overlevert til prosjektet. Bruene er fullstendig rehabilitert og er blitt bedre enn nye. Entreprenøren Skanska har gjort en solid jobb med meget bra resultat.

På strekningen mellom Åsjordet og kommunegrensen skal det bygges ny Bjørnsletta stasjon til erstatning for gamle Bjørnsletta stasjon og Lysakerelven stasjon. Reguleringsplan for Bjørnsletta er nå til behandling i Plan- og bygningssetaten og planvedtak kan forventes sommeren 2008. Det er blitt slik at planlegging, planbehandling og vedtaksprosessen tar minst like lang tid som bygging, dersom alt går greit!

Det pågår også reguleringsplanlegging i Bærum kommune på strekningen mellom Lysakerelven og Jar. Intensjonen er at også denne strekningen skal utbedres i perioden frem til sommeren 2009. Deretter vil utbyggingen skje suksessivt videre helt frem til Kolsås. Ansvar for denne delen ligger på Akershus fylkeskommune og Bærum kommune.

Grunnarbeidsentreprenørene har møtt en del uforutsette hindringer i arbeidet, blant annet kabler og ledninger i grunnen. Det er utrolig hvor mye som finnes under overflaten som ikke er registrert. Når slike installasjoner avdekkes av gravemaskiner, er det plutselig mange spørsmål som må løses, helst i en viss fart. Slike hendelser skaper forstyrrelser og gir urasjonell fremdrift.



Fotgjengerbro på Montebello

© 2007 Oslo T-banedrift AS | Publiseringstøytøy: Intmanager