

30/6 2005

Plan- og bygningssetaten  
Byutviklingsavdelingen  
Postboks 364 Sentrum  
0102 Oslo

### **Vedrørende melding med forslag til utredningsprogram for Kolsåsbanen i Oslo.**

Vi viser til annonse i Budstikka 01.06.05 hvor det meldes om igangsatt arbeid med konsekvensutredningen og reguleringsplaner for 3 alternativer til fremtidig Kolsåsbanetrasé i Oslo

Aksjon for drift av Kolsåsbanen (ADAK) merker seg at det skal utredes en oppgradering av Kolsåsbanen i Oslo til metro-standard (T-bane med 6 vogner), og vil påpeke at det gjøres et utredningsarbeid i regi av Akershus fylkeskommune for Kolsåsbanen i Bærum hvor det utredes flere alternative løsninger, bl.a. 3-vognsløsninger. Denne utredningen er ferdig i september og skal behandles av fylkesutvalg forhåpentligvis i oktober. ADAK ber om at fastsetting av utredningsprogrammet ikke skjer før det er gjort en prinsippavgjørelse om valgt baneløsning til Kolsås.

Vi merker oss også at meldingen inneholder mange faktiske feil og mangler ved beskrivelsen av dagens situasjon, og vi finner det påfallende at disse feilene konsekvent er i Kolsåsbanens disfavør. Vi vil også bemerke at årsaken til den usikkerheten som er knyttet til baneløsning og dermed at en har fått en stor utfordring knyttet til å minimalisere anleggstiden for hele strekningen fra Montebello til Kolsås, skyldes i stor grad Oslo Sporveier som bevisst underestimerte kostnadene til bybanealternativet og ikke ville anbefale metro-løsning til Kolsås i forbindelse med Helhetsplanarbeidet (2002).

### **Merknader til meldingen**

#### **Nedenfor er svakheter og feil ved meldingen**

**Påstand side 4:** Kolsåsbanen har svak punktlighet:

T-bane linje 4 hadde de 3 siste kvartaler 2004 91 % punktlighet, som iht. Oslo Sporveiers egne punktlighetstall den mest punktligste av alle t-banelinjene, ref. Afteposten 27.01.05.

**Påstand side 7:** Kostnad ny metro fra Åsjordet til Lysaker 900 millioner:

Hvis anslaget på 900 millioner er like nøyaktig som bybaneanslaget for Bærumsiden (ref. Helhetsplan for Kolsåsbanen, 2002) må en gange dette med 3, her er det store usikkerheter, spesielt knyttet til stasjon ved Lilleaker og kryssing av Lysakerelva og stasjon på Lysaker.

**Påstand Side 7:** Arbeidet skal starte i 2006, med sikte på fullføring i 2007.

**Byggingen MÅ koordineres med Akershus!** Dette skjer ikke nå! ADAK vil gjøre oppmerksom på at fremdriften som skisseres i meldingen vil medføre at banen må holdes stengt i en uforholdsmessig lang periode, og medføre en langt dyrere oppgradering enn om arbeidene blir gjort samtidig i Oslo og Bærum for hele banetraseen.

**Påstand side 8:** Kolsåsbanen har ikke metrostandard og har en dårligere standard på

infrastrukturen enn resten av T-banenettet. Dette fører til forsinkelser og kapasitetsbegrensninger i hele T-banenettet:

Punktligheten på Kolsåsbanen er minst like god som på de andre T-banene og vi kan ikke se det har vært endring i punktlighet avhengig av endestasjon i Bærum. Kapasiteten er for øyeblikket begrenset av tilgang av vogner med mulighet for systemomkobling og vil ikke påvirkes av oppgradering på Oslosiden så lenge de samme togene skal trafikkere Bærumsiden.

#### **Påstand side 11: Bjørnsletta**

Dagens stasjon ligger rett øst for Vækerøveien, som går under banen. Stasjonen har kun atkomst via trapper fra Vækerøveiens østside, og nivåforskjellen er stor. Plattformene har dårlig standard, dårlig høydetilpasning og ligger til dels i kurve:

For utgående plattform, dvs mot vest er det feil at det er teknisk vanskelig å anlegge trappefri adkomst til plattformen. Det kan enkelt anordnes med et par kubikkmeter asfalt i østre ende av plattformen. For inngående plattform (mot øst) kan trappefri adkomst anlegges med rampe opp fra forlengelsen av Ullern gårds vei på østsiden, eller med rampe under langs Vækerøveien under bru på vestsiden av Vækerøveien. Dersom traseen planlegges i tunnel under Bjørnsletta, bør dette fremgå av meldingen.

**Påstander side 13:** Trafikkmengden på Montebello, Ullernåsen og Åsjordet stasjoner er i dag over gjennomsnittet for stasjonene langs Kolsåsbanen. Montebellos trafikkmengde er omtrent dobbelt så stor som gjennomsnitte:

Vel, Montebello hadde 778 påstigende per dag i 2001/2, snittet Kolsås-Montebello var 461, ca. 70% større hadde vel vært riktigere. Forøvrig har ikke Bjørnsletta spesielt lavt antall passasjerer (509, også over gjennomsnittet) dvs. på linje med Ullernåsen og Åsjordet men over dobbelt så mange som Lysakerelven.

Vestre del av Lilleakerbanen ligger på samme passasjernivå som Kolsåsbanen, mens strekningen mellom Skøyen og sentrum har vesentlig høyere trafikk:

Ikke riktig, snittet antall påstigende/stasjon/dag Skøyen-Jar i 2002 var 290 per stasjon, mens Kolsås-Montebello hadde 461. Dog er det flere stasjoner på Lilleakerbanen og det totale trafikknivå Hoff –Bygrensen er ca 70 – 80 % av strekningen Montebello – Bygrensen.

Dagens sikkerhet på Kolsåsbanen er ikke tilfredsstillende, både fordi det er noen plankrysninger og fordi banen ikke har fullt utbygd signalanlegg vest for Montebello:

De ugunstige forhold som påpekes gjelder også Lilleakerbanen uten at det er framlagt forslag om utbedring av disse. Hvis dagens sikkerhet på Kolsåsbanen ikke er tilfredsstillende bør kanskje trafikken vest for Montebello stanses øyeblikkelig? Det er ikke meldt om ulykker i planovergangene på Kolsåsbanen, og påstanden om at sikkerheten er dårlig er ikke dokumentert. Jernbanetilsynet har godkjent driften av banen, og det synes merkelig å påstå at sikkerheten ikke er tilfredsstillende.

#### **Side 18: Lysakerelven stasjon flyttes vestover til syd for Bærumsveien ved Lysakerelven:**

Stasjonen i dagens posisjon er trang og plattformene kan vanskelig forlenges. I forhold til andre stasjoner i Oslo er trafikken lav og den dubleres delvis av Øraker stasjon på Lilleakerbanen. Dessuten tapes mye tid ved stopp på Lysakerelven pga lange bremseveger ved stopping av vestgående tog og tung igangsetting og lang aksellerasjonstrekning for østgående tog. En flytting av stasjonen til en felles plassering med Øraker vest for Bærumsveiens bru over banen er uheldig for betjening av det lokale trafikkgrunnlag for begge baner, spesielt ved nedlegging av Bjørnsletta stasjon. Mye bedre ville det være å beholde Øraker stasjon der den ligger, samt Bjørnsletta og nedlegge Lysakerelven og trekke Lilleakerbanen på separat enkeltspor fram til en busstasjon samlokalisert med plattformer for Kolsåsbanen på Jar. Arealene ved dagens Lysakerelven stasjon

kan enkelt overbygges og kanskje gi rom for boligutvikling. Jar kan da bli overgangsstasjon og også betjenes av busslinje 131 samt endestasjon rushtidslinje 132, som kanskje kan få utvidet driftstid. I alle fall bør dette vurderes. Problemet med dette? Jar ligger i Bærum.

## **Innspill til utredningsprogrammet**

### *Tiltaket*

Vi forstår alternativ 1 som at banen skal videreføres i Bærum, mens alternativ 2 vil innebære at Kolsåsbanen skal ende ved bygrensen, og alternativ 3 vil medføre at Kolsåsbanen får ny trase ca fra Åsjordet til Lysaker. Alternativ 2 og 3 vil være i strid med alle signaler og vedtak gjort i Akershus fylkeskommune, Bærum kommune og Oslo bystyre. Alternativ 3 vil skape større usikkerhet om Kolsåsbanens fremtid, og prosjektet i seg selv vil være svært lite konkurransedyktig mot tog og buss på strekningen Oslo sentrum - Lysaker, noe en raskt kan finne ut ved bl.a. å studere rutetabellene til NSB. ADAK anbefaler at dette alternativet sløyfes fra konsekvensutredningen. Dersom ansvarlig myndighet ønsker å gå videre med alternativ 3, må forutsetningen være at denne løsningen vil være en ny vestlig linje på T-banenettet for å betjene strekningen Majorstua-Lysaker som ikke skal berøre en fremtidig oppgradert Kolsåsbane til Kolsås/Rykkinn.

0-alternativ må utredes. I meldingen er 0-alternativet nedleggelse av banen. Dette er ikke tilfredsstillende, og det må vises en alternativ kollektivløsning som vil kunne dekke de befolkningskonsentrasjonene som banen dekker i dag. ADAK mener 3-vognerstog med toppmontert kjøreledning må være det primære 0-alternativet. En konsekvens av en videreføring av 0-alternativet innebærer en ombygging til toppmontert kjøreledning (i tillegg til eksisterende strømsko for strømskinne) av et tilstrekkelig antall av de nye MX-togene som kommer i drift fra 2008 tog, til en antatt kostnad på ca. 40 millioner.

Økonomiske og ikke prissatte konsekvenser for et annet 0-alternativ som sikrer kollektivdekning må bør også inngå i utredningsprogrammet dersom permanent nedleggelse av T-bane vest for Montebello skal vurderes. Konsekvensene av nedleggelse av et effektivt, miljøvennlig kollektivreisemiddel i egen trase må utredes m.h.t trafikksituasjonen i Oslo indre by, fremkommelighet for kollektivtransport og næringsliv, økt tidsbruk, mer forurensing m.m. også i forhold til reisende fra Bærum som da mister kollektivtilbudet.

Bakgrunnen for tiltaket må også beskrive hvorfor Oslo sporveier ønsker å gjennomføre tiltaket med den oppsatte tidsplanen, og hvordan denne tidsplanen vil forholde seg til en oppgradering av banen videre til Kolsås/Rykkinn. Tidsplanen må inkludere en oppgradering av banen til Kolsås. Utredningen for metro til Kolsås er ventet ferdig i september, og skal behandles av fylkesutvalg i etterkant. Tidsplanen må ta høyde for at oppgraderingen til Kolsås skal gjennomføres, og det må lages en realistisk tidsplan som tilstreber kortest mulig anleggstid for hele strekningen Montebello-Kolsås. Dette er sentralt poeng i kap.8 i meldingen, men er ikke spesifisert i utredningsprogrammet.

Tidsplanen er svært ambisiøs, og lite realistisk i forhold til de omfattende prosessene som må gjennomføres. ADAK forutsetter at fastsetting av utredningsprogrammet gjøres av Oslo bystyre, og viser til vedtak i Samferdels- og Miljøkomiteen 29.09.04:

*1. Dersom det ikke lenger er aktuelt at Kolsåsbanen skal gå til Kolsås, skal det legges fram sak for bystyret.*

*2. Byrådet bes legge frem sak om fremtidig løsning på Kolsåsbanen når Akershus fylkeskommune som samferdselsmyndighet har behandlet saken. Løsningen for Kolsåsbanen skal ses i sammenheng med den framtidige regionale organisering av kollektivtrafikken.*

ADAK forutsetter også at våre merknader blir vedlagt i sin helhet til denne behandlingen, og at de blir kommentert og gjort rede for i saksfremstillingen.

Tiltakshaver må også begrunne og dokumentere behovet for driftskonseptet med 6-vognstog, særlig dersom en ønsker å ha en endestasjon for banen vest i Oslo. I meldingen er det begrunnet med kapasitetshensyn for østre linjer, men Lambertseterbanen har ikke kapasitetsproblemer med 3-vognstog dersom man øker frekvensen til 10-min. ruter, jfr. MetroOslo- rapporten. Det fremgår imidlertid ikke av meldingen at 3-vognstog med 10-min. frekvens er et alternativ, og dette bør presiseres i utreningsprogrammet. Til alternativ 1 og 2 må det utredes muligheter for 3 og 6-vognstog. ADAK har forståelse for at en ønsker å ta høyde for et økt trafikkgrunnlag i et langsiktig perspektiv, men det bør gå klart frem hvilke scenarier en ser for seg og når behovet for 6-vognstog oppstår. Det må også fremgå hvordan tiltaket skal finansieres, og hvor stor andel av Oslopakkemidlene som brukes i Oslo.

”Metrostandard”-begrepet må utdypes, og dersom standarden setter nye begrensninger på stigninger, kurveradius eller stasjonsutforming må disse forutsetningen klart fremgå av konsekvensutredningen.

*Planer og mål*

Utredningsprogrammet er svært lite spesifikt i forhold til hvilke statlige, fylkeskommunale og kommunale planer og mål tiltaket skal beskrives i forhold til. I tillegg til de som er nevnt i meldingen forutsetter ADAK at st.mld. nr. 26 (2002-2003) bedre kollektivtransport, vegvesenets handlingsplan 2006-2009, fylkesplanen for Akershus m.fl inngår. Dersom helhetsplanen for Kolsåsbanen eller rapporten om Bærumsbanen (Norconsult 2004) legges til grunn for arbeidet eller refereres til, ønsker vi at våre merknader til disse rapportene som er vedlagt også kommenteres. Et prinsippvedtak om fremtidig løsning for Kolsåsbanen i Akershus fylkeskommune er ventet høsten 2005, og ADAK vil påpeke at dette vedtaket vil måtte være styrende også for prosessen i Oslo. Utredninger av alternativer som ikke er i samsvar med vedtatt løsning i Akershus vil være bortkastet arbeid.

Planprosessen må sees i sammenheng med planarbeidet som skal igangsettes i Bærum når banen skal oppgraderes videre, jfr. kommentarene ovenfor ang. tidsplanen.

*Miljø, naturressurser og samfunn*

ADAK forutsetter at våre merknader til meldingen når det gjelder beskrivelse av dagens situasjon innarbeides i konsekvensutredningens beskrivelse.

*Konsekvenser for kollektivtilbudet.*

Slik forslaget til utredningsprogram er utformet for dette tema, vil redegjørelsen av ulike alternativer med 3- og 6-vognstog kunne inngå, men det er ikke spesifisert. Her må også driftskostnader og kapasitet på østre linjer vurderes. De faktorene som det skal redegjøres for må også gjelde 0-alternativ.

### *Reisemiddelfordeling og kollektivandel*

ADAK er positive til at det skal gjennomføres trafikkanalyser for alle alternativene. Vi gjør likevel oppmerksom på trafikkanalysen også må omfatte reisende fra Bærum, og ber om at dette spesifiseres.

### *Gjennomføring og avhengigheter for gjennomføring*

ADAK ber om at dette punktet i utredningsprogrammet omhandler eventuelle usikkerheter knyttet til finansiering og samarbeidsformer, og at alternativ 3 utelates.

### *Bedrifts- og samfunnsmessige konsekvenser*

ADAK forutsetter at det til arbeide med de bedrifts- og samfunnsmessige analysene innhentes kompetanse fra eksterne fagmiljøer, og at alle forutsetningene som skal ligge til grunn for disse analysene redegjøres for. ADAK har merket seg at det kan være store forskjeller i tallmaterialet som Oslo Sporveier har brukt i bl.a. helhetsplanen og enhetstall t-banedrift opererer med i sine regnskap. ADAK er tilfreds med at virkningene for Bærum er inntatt i programmet.

### *Støy og vibrasjoner*

ADAK har ingen merknader til programmet for dette punktet.

### *Sikkerhet*

ADAK ber tiltakshaver om å redegjøre for dagens sikkerhet på Kolsås- og Lilleakerbanen. Vi ønsker en redegjørelse av ulykkesstatistikk for dagens planoverganger, og muligheten for å beholde planoverganger med en metro-løsning. Dagens trafikk over planovergangene på Kolsåsbanen er svært beskjeden, og det bør innhentes erfaringer fra Tyskland og England for planoverganger der det er strømskinne. Ifølge Jernbanetilsynet er det ikke noe i veien for en slik løsning, forutsatt at løsningen tilfredsstiller Kravforskriften (Forskrift om krav til jernbane, etc.)

### *Landskap, arealbruk og bebyggelse*

Dersom dette tema kun skal vurderes i alternativ 3, kan det utelates, jfr kommentarene til alternativ 3 ovenfor.

### *Virkningene i anleggstiden*

ADAK ber om at det presiseres at anleggstiden også inkluderer oppgradering av banen til Kolsås i programmet, og at det må tilstrebes å få anleggstiden for hele strekningen så kort som mulig. Reisetid for passasjerer som kommer fra Bærum må redegjøres for, og konsekvensene av endret reisemønster i anleggstiden må synliggjøres. En driftstans på inntil 2 år for reisende fra Bærum dersom anleggsarbeidene ikke koordineres med den videre oppgraderingen i Bærum vil sannsynligvis medføre ett stort bortfall av kollektivreisende. ADAK har beregnet at driftstansen mellom Bekkestua og Kolsås fra 01.07.03 – 21.11.04 medførte 40 % mindre reisende med kollektivtransport når det ble innført ”buss for bane” på den nedlagte strekningen. Tilsvarende eller større nedgang kan påregnes når banen skal holdes stengt fra Montebello. ADAK er også bekymret for at en midlertidig løsning med trikkedrift til Kolsås vil medføre en prekar vognmangel i Oslo hvor trikken gjør best nytte for seg, og hvis reisetiden fra Kolsås til Jernbanetorget øker med flere minutter vil dette medføre økt biltrafikk og større vansker med fremkommelighet og negative miljøkonsekvenser. Særlig vil dette gjelde i mellom Jar og Skøyen

hvor det er mange planoverganger som må holdes stengt for trikken. I rushtiden vil f.eks Hoffsvveien og Lilleakerveien være stengt 30 % av tiden p.g.a. trikkepasseringer.

*Sammenstilling og sammenligning.*

ADAK vil påpeke at en prinsippavgjørelse om Kolsåsbanen vil skje på bakgrunn av utredningsarbeid som er igangsatt og er ferdig i september. Dersom Akershus fylkeskommune vedtar metro-løsning for hele eller deler av strekningen i Bærum, må dette være avgjørende for sammenstillingen og også være førende for tiltakshavers anbefaling.

Aksjon for drift av Kolsåsbanen ønsker å bli orientert om det videre arbeidet, og stiller velvillig opp hvis det er ønskelig med møte for avklaringer og ytterligere informasjon.

Med vennlig hilsen



Egil Dilkestad

Leder

e-post: [leder@kolsasbanen.org](mailto:leder@kolsasbanen.org)

Ole Chr. Tollersrud

Styremedlem

e-post: [oct@ra.no](mailto:oct@ra.no)

Vedlegg: Notat ang. feil og mangler ved Helhetsplane for Kolsåsbanen

Notat ang. feil og mangler ved Norconsults og Asplan Viaks rapporter om bybane til Kolsås/Rykkinn.

Kopi: Oslo Sporveier AS

Akershus fylkeskommune  
Bærum kommune  
Statens vegvesen  
Byråd for miljø og samferdsel  
Miljø- og samferdselskomiteen  
Samferdselsdepartementet