

## Utvidelse av Bærumsbanen fra Kolsås til Rykkinn som bybane? Kommenter til ny utredning/rapport

På de neste sidene er det gjort en sammenligning på noen av de viktigste kriteriene mellom Bærumsbanerapporten (Kolsås-Jernbanetorget), av Norconsult datert April 2004 og den nye Rykkinnrapporten (utvidelse fra Kolsås til Rykkinn), av Asplan Viak datert Juli 2004, friggitt 2. november 2004.

Aksjon for drift av Kolsåsabanen konkluderer at en utvidelse til Rykkinn som bybane (trikk/sporvogn) er penger kastet ut av vinduet. Å investere mange penger for å skape dyrere trafikk med dårligere trafikanttilbud kan ikke være fornuftig. Begge rapportene inneholder alvorlige feil som gir et feilaktig positivt bilde av bybanealternativet, spesielt kan nevnes overoptimistiske kjøretider og for lave anslag på driftskostnader og vogninnkjøpskostnader.

Vi mener en utvidelse av t-bane/metro-konseptet fra Kolsås til Rykkinn er mye bedre: Det vil skape ny trafikk og trafikantnytte pga kjøretidsreduksjon samt gi mindre investeringer i rullende materiell (kun et ekstra togsett hvis 6-vogns drift til Kolsås), og lavere driftskostnader.

Pos.	Bærumsbanerapport (Kolsås-Jernbanetorget), Norconsult April 2004	Side	Rykkinnrapport (Kolsås-Rykkinn), Asplan Viak Juli 2004	Side	Kommentar
01	Trasevalg -	-	<b>Trasevalg/anleggskostnad Kolsås-Rykkinn:</b> Rapporten anbefaler at det jobbes videre med 3 alternativ: 1. Via Løkenhavna langs Lommedalsveien (462 mill) 2. Via Brynsveien langs Brynsv./Økriv. Paal Bergsnv., Skytten (317 mill) 3. Via Brynsveien langs Brynsv./Økriv. Paal Bergsv. til Rykkinn senter, tunnel til Rykkinnhallen (367mill)	7	I alternativ 1 via Løkenhavna er investeringene beregnet til å koste 145 millioner mer enn via alternativ 2, og 95 millioner mer enn alternativ 3. Løkenhavna vil fange opp flere reisende enn de to andre alternativene, samt at en også unngår tilsvarende større anleggsinngrep som er nødvendig i Brynsveialternativene.  Hvis det derimot bygges t-bane vil sannsynligvis tunnelalternativet via Løkenhavna være det beste. Prismessig vil en t-banetunnel med strømskinne kunne bygges med noe lavere høyde enn en sporvognstunnel med kl-anlegg, men t-banetunnelen må gjøres ca 1 meter bredere pga bredere vogner.
02	<b>Kjøretid: Grunnrute</b> Kolsås-Jernbanetorget <u>42 minutter</u>	21	<b>Kjøretid: Grunnrute</b> Rykkinn senter-Jernbanetorget <u>42 minutter</u>	26	Her kjører man tydeligvis fra Rykkinn senter til Kolsås på <u>0 minutter</u> . Dette er nok ikke mulig, selv om vi skulle ønske det. Realistisk kjøretid Rykkinn senter-Jernbanetorget er nærmere <u>45/46 minutter</u> .
03	<b>Kjøretid: Ekspress</b> Kolsås-Jernbanetorget <u>33 minutter</u>	21	<b>Kjøretid: Ekspress</b> Rykkinn senter-Jernbanetorget <u>36 minutter</u>	26	Ifølge informasjon fra Oslopakke2-gruppen mottatt 24.09.04 er ekspress-reisetid <u>Kolsås-Jernbanetorget nå oppjustert til 36/37 minutter</u> . Ekspresstiden Rykkinn senter-Jernbanetorget må således økes med 3 til 4

Pos.	Bærumsbanerapport (Kolsås-Jernbanet.), Norconsult April 2004	Side	Rykkinnrapport (Rykkinn-Kolsås), Asplan Viak Juli 2004	Side	Kommentar
					<p>minutter, til 39/40 minutter. Således kan ikke dette tilbudet konkurrere med ekspressbussen mellom Rykkinn og Jernbanetorget, som tar 37 minutter i dag. Det er vanskelig å se at dette er en forbedring.</p> <p><i>Forøvrig bruker dagens t-bane 35 minutter mellom Kolsås og Jernbanetorget. En oppgradert t-bane over Majorstuen vil bruke ca. 35 minutter mellom Rykkinn senter og Jernbanetorget, og vil således være raskere, sikrere og mer punktlig enn ekspressbussalternivet, og da være et svært konkurransedyktig alternativ.</i></p>
04	<p><b>Frekvens/time:</b> 3 alternativer er vurdert (rush):</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kolsås:8, Gjøannes:4 = 12 avg./time</li> <li>2. Kolsås:6, Gjøannes:6 = 12 avg./time</li> <li>3. Kolsås:8, Gjøannes:8 = 16 avg./time</li> </ol> <p>Alt. 1 og 2 krever minimum 17 vogner i drift til enhver tid i rushperiodene</p>	21	<p><b>Frekvens/time:</b> Det forutsettes at alternativ 1 Kolsås:8, Gjøannes:4 = 12 avg./time legges til grunn for utvidelsen: Rykkinn:8, Gjøannes 8 = 16 avg./time.</p> <p>Tilsvarende vil det bli behov for ca. 10 busser mindre, pga. nedleggelse av ekspressrutene.</p>	26	<p>Dette gir et ekstra vognbehov på minimum 6 vogner, slik <b>at totalt antall vogner i omløp blir 23 i rushtiden.</b> Den økte frekvensen vil ytterligere forverre fremkommeligheten og integrasjonen med Oslo Sporveiers sporvogner etter Solli plass. <u>Hoffsveien og Lilleakerveien blir tilnærmevis stengt ca. 50% av tiden i rushtiden.</u></p> <p>87 Paralleldriften av buss og bane er i utgangspunktet uheldig. Når det nå foreslås et bybanealternativ som tar lengre tid enn bussen kan en konkludere at bybanetilbudet ikke vil være så attraktivt for beboerne som ønsket. En undersøkelse foretatt blant kollektivreisende i Berlin indikerte at hele 77% av de spurte mente at rask fremføring var det viktigste kriteriet for et kollektivtilbud. <i>Det er kun en t-bane/metroløsning over Majorstua som vil kunne konkurrere med ekspressbusstilbudet fra Rykkinn til Oslo sentrum.</i></p> <p>En forlengelse av en t-baneløsning med 6-vogns tog i kvarterterte eller 3-vogns tog i 10 min intervall vil kreve kun ett, hhv to togsett i tillegg og vil gi lavere investeringskostnader til rullende materiell og lavere driftskostnader for baneforlengelsen. Og selvfølgelig vesentlig kortere kjøretid og dermed større trafikk.</p>

Pos.	Bærumsbanerapport (Kolsås-Jernbanet.), Norconsult April 2004	Side	Rykkinnrapport (Rykkinn-Kolsås), Asplan Viak Juli 2004	Side	Kommentar
05	<b>Enhetskostnader for drift:</b> Ikke vurdert.	-	<b>Enhetskostnader for drift:</b> Helhetsplanens (juni 2002) tall for SL-95 trikken er igjen brukt her : 265.30 kr/time, 27.50 kr/km.	87 88	Enhetskostnadene for trikk som er oppgitt i Helhetsplanen er blitt justert ved to senere anledninger, ref. brev fra Oslopakke 2 gruppen 24.09.04: Des. 2002: 364 kr/time, 30.25 kr/km (Vista) Feb. 2004: 404 kr/time, 19.4 kr/km (Oslo Sporveier). Hvis en tar et gjennomsnitt av disse får man følgende: 384 kr/time, 25 kr/km. En ser her at de timeavhengige kostnadene har økt kraftig, mens de km. avhengige kostnadene viser en svakt fallende tendens. Det er synd at reviderte kostnadstall ikke formidles til aktørene, slik det er nå brukes gamle tall som viser for lave driftskostnader, og som videre brukes til å ta avgjørelser som begrunner at bybane-alternativet er bedre en t-bane/metroalternativet!
06	<b>Vognkostnader:</b> Det anslås at en bybanevogn (trikk) koster <u>22 millioner</u>	79	<b>Vognkostnader:</b> Det anslås at en bybanevogn (trikk) koster <u>20 millioner</u>	87	Her er det ikke samsvar mellom Norconsult og Asplan Viak. Sannsynligvis er også 22 millioner for lite, realistisk stykkpris for denne type vogner er nok nærmere 24 millioner.
07	<b>Samfunnsøkonomisk analyse:</b> Ikke utført		<b>Samfunnsøkonomisk analyse:</b> Løkenhavnaalternativet er beregnet til -821 millioner i negativ nytte sett i forhold til referansealternativet (Bybane til Kolsås), mens Brynsvei 1 alternativet er beregnet til -714 millioner (Dette er tall diskontert til år 2015. For år 2004 tall blir dette -492 henholdsvis -428 millioner). Ingen av alternativene er dermed samfunnsmessig lønnsomme.	92	Allerede en sammenlikning av reisetider i referansealternativet og tiltaksalternativet (i en av de tre variantene) tilsier at dette ikke kan bli noe lønnsomt prosjekt. Trafikantene får jo ingen forbedring. Man fjerner altså en bussekspressrute og erstatter den med en trikk som tar lengre tid. Hvis det skal bli banedrift til Rykkinn er t-banedrift på hele Kolsåsbanen, helst med metrostandard og en del småstasjoner nedlagt eneste mulighet. Bare fra et slikt utgangspunkt kan forlengelse til Rykkinn ha noen sjanse.
08	<b>Referanser:</b> q Helhetsplan for Kolsåsbanen (juni 2002) q På nett i 2015	7 13	<b>Referanser</b> q Helhetsplan for Kolsåsbanen (juni 2002) q På nett i 2015, 12.09.2003 q Byutredningen for Oslo og Akershus (NTP), februar 2003	107	Det synes merkelig at det ikke er referert til Norconsultrapporten i Asplan Viak-rapporten, som omhandler bybaneløsningen mellom Kolsås og Jernbanetroget. Norconsultrapporten var ferdig ca. 3 måneder før Asplan Viaks rapport. En eventuell bybaneutvidelse til Rykkinn må jo nødvendigvis bygge på denne.