

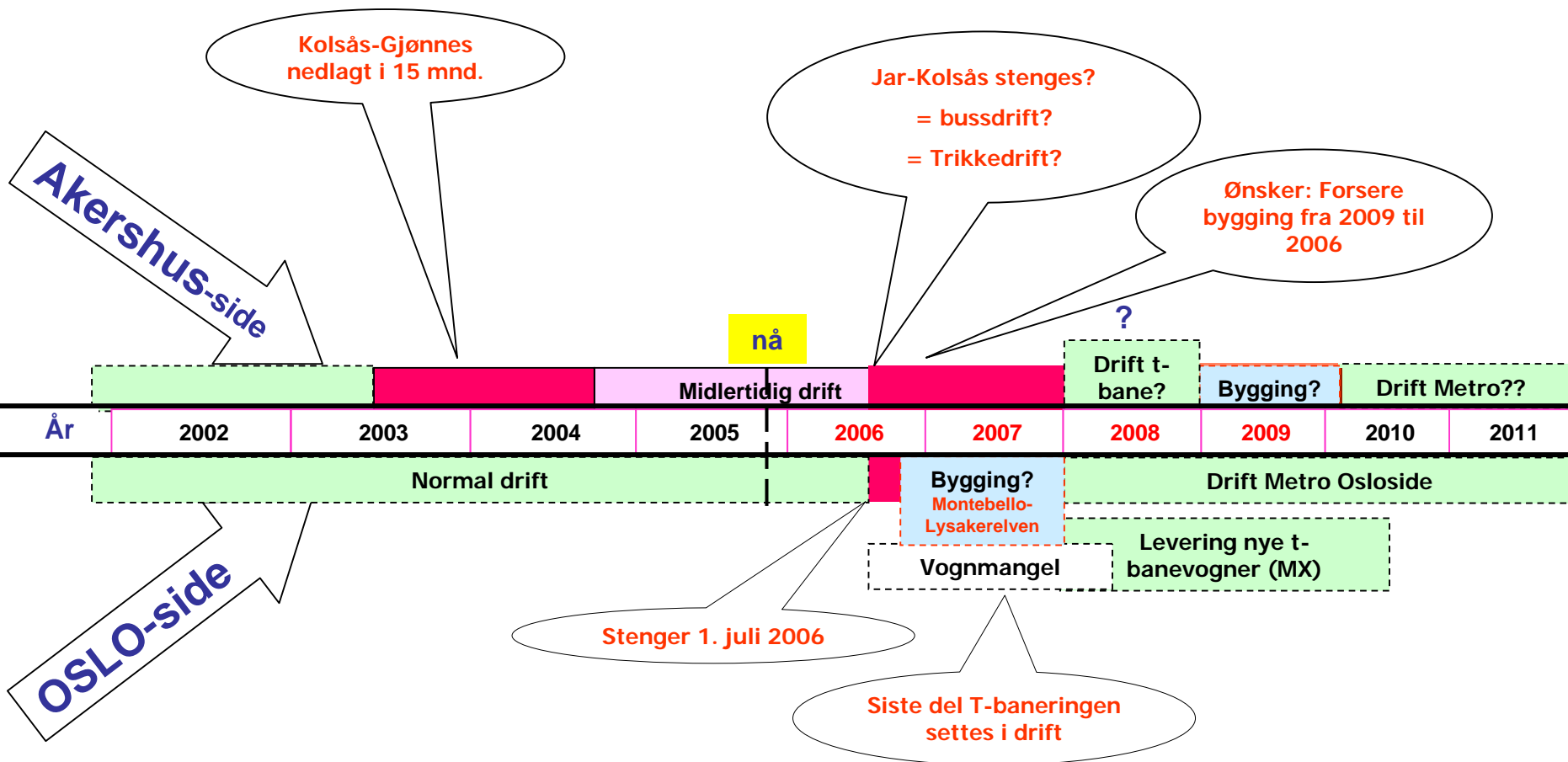


Kolsåsbanen

Status?

Aksjon for drift av Kolsåsbanen nov. 2005

Hva skjer med Kolsåsbanen i årene fremover ?



Må koordineres: Byggeperioden Montebello-Lysakerelven er tenkt utført med oppstart høsten 2006, mens tilsvarende utbygging på Bærumssiden er tenkt utført i 2009.

Dette betyr at en får en driftsstans som er unødvendig lang, begge utbyggingene må skje samtidig!

Hendelsesforløp

2002: Innspill fra Oslo Sporveier til Helhetsplan for Kolsåsbanen – *Kostnad bybane 148 millioner, billigere å drifte enn t-bane/metro*

2003: Akershus Fylkeskommune vedtar Bybaneutredning på bakgrunn av kostnadsbilde fra Helhetsplanen

2004 (april) : Akershus Fylkeskommune får Bybanerapport fra Norconsult

- Nye skinner, strømforsyning og stasjoner: 400 millioner
- 13 nye vogner: 300 millioner

Akershus Fylkeskommune: Dette ble MYE dyrere enn antatt

2004 (des): AF vedtar å utrede t-bane/metro

2005 (mai): Velger konsulent (Civitas)

2005 (des.): Presentasjon av t-bane/metro rapport (Civitas)

2006 (jan?): AF vedtar å bygge t-bane/metro

Kontrafaktisk hendelsesforløp

2002: Innspill fra Oslo Sporveier til Helhetsplan for Kolsåsbanen – *Kostnad bybane ca. 2-300 millioner, dyrere å drifte enn t-bane/metro*

2003: Akershus Fylkeskommune vedtar t-bane/metroutrredning på bakgrunn av kostnadsbilde fra Helhetsplanen

2004 (april) : Akershus Fylkeskommune mottar t-bane/metrorapport

2004 (nov): AF vedtar å bygge t-bane/metro

Minst 1-2 år forsinkelse pga. av feil innspill fra Oslo Sporveier, samt sommel i fylkeskommunen

Kommentar til Oslo Sporveies Strategiplan 2006-2010

Oslo Sporveier tilkjenner at de er likegyldige til valg av baneløsning i Bærum. Vi mener at strategien for framtidig transport i Osloområdet må være å få mest mulig transport over på kollektivtransport og med banetransport som hovedmode. Det må også gjelde transport fra Bærum til Oslo og i hvilken grad dette oppnås kan ikke være likegyldig for Oslo Sporveier eller Oslo kommune. Hvis løsninger utenfor Oslo kommune er likegyldig for Oslo Sporveier distanserer de seg fra hovedpremissene Oslopakke 2 og Oslopakke 3, samt at det er gatene i Oslo som blir mest skadelidende ved en ukontrollert økning i biltrafikken.

Derfor burde det ikke være likegyldig for Oslo Sporveier og Oslo kommune hvilken baneløsning som velges i Bærum. Det bør absolutt være i Oslos interesse å velge baneløsninger i Bærum som gir størst mulig kollektivtrafikk over bygrensen. Det er også i Oslo Sporveiers interesse som den klart største kollektivtrafikkoperatør i Oslo da dette vil tilføre dem størst trafikk, Ikke bare i form av trafikken med bane over grensen, men også med flere overgangsreisende innen Oslo.

Det synes derfor helt feil av Oslo Sporveier å stille seg likegyldig til dette, og det er åpenbart at en rask baneinnføring over Majorstua i tråd med dagens Kolsåsbane er det som gir mest trafikk, og som også har de laveste driftskostnader, samt at man på best mulig måte får utnyttet kapasiteten i den felles T-banetunnelen fra Majorstua til Tøyen som er sagt å være hovedåren for kollektivtrafikk gjennom Oslo.



Kommentar til Oslo Sporveiers Program for utredningsprogram

Sporveien har sjanset på å lage en utredning ut fra sitt foreslåtte utredningsprogram. Dersom plan- og bygningsetaten (eller forhåpentligvis politikerne) vedtar endringer i programmet må utredningen de holder på også endres. Derfor kan de heller ikke ferdigstille en rapport før utredningsprogrammet er fastsatt og i tråd med dette.

Rapporten blir tilgjengelig når den legges ut til offentlig ettersyn, og dette kan ikke skje før planprogrammet er fastsatt. Ingen reguleringsplaner kan godkjennes før rapporten (konsekvensutredningen) er godkjent av bystyret i Oslo.

Sporveiene ligger litt etter skjema de hadde skissert i meldingen. Konsekvensutredningen må ligge ute til offentlig ettersyn slik at berørte parter får rimelig tid til å uttale seg. Denne saken vil kreve politisk behandling i Bærum og Akershus og da blir det sannsynligvis ikke noen godkjenning av konsekvensutredningen før langt ut på våraparten 2006. Vedtak av reguleringsplaner kan i tillegg påklages, så oppstart av anleggsarbeid på sommeren 2006 kan bli vanskelig.

Det mest absurde er likevel det faktum at de har tenkt å bruke 18 måneder på oppgraderingen i Oslo, dvs strekningen Montebello - Lysakerelven, mens tilsvarende oppgradering av Røabanen på hele strekningen Majorstua - Østerås tok ca 7 måneder, men de er neppe klar til å starte oppgraderingen når de stenger og det er mer og mer tydelig at nedstengningen kun gjøres for å ha nok vogner til å åpne Sinsen T-banestasjon på T-baneringen. At det ikke er nok driftsvogner tilgjengelig for å ivareta denne trafikken mener jeg må være Oslo sporveiers feil, og det er ikke åpenbart at det skal gå utover reisende fra Akershus.





Kommentar til Oslo Sporveiers Program for utredningsprogram

I innlegg i Aftenposten Aften 07.09.05 prøver sporveisdirektør Trond Bjørgan å legge skylden på manglende samordning av opprustning på Kolsåsbanen forsinkelsene i planarbeidet i Bærum på Akershus Fylkeskommune. Formelt er det kanskje riktig, men reelt så er jo dette i stor grad et resultat av at Oslo Sporveiers planavdeling har "foret" utrederne i "Helhetsplan for Kolsåsbanen" med tvilsomme og feilaktig data i forhold til de to driftsartene og baneløsningene for betjening av Bærum. Delvis kan dette ha vært gjort mot bedre vitende, eksempelvis:

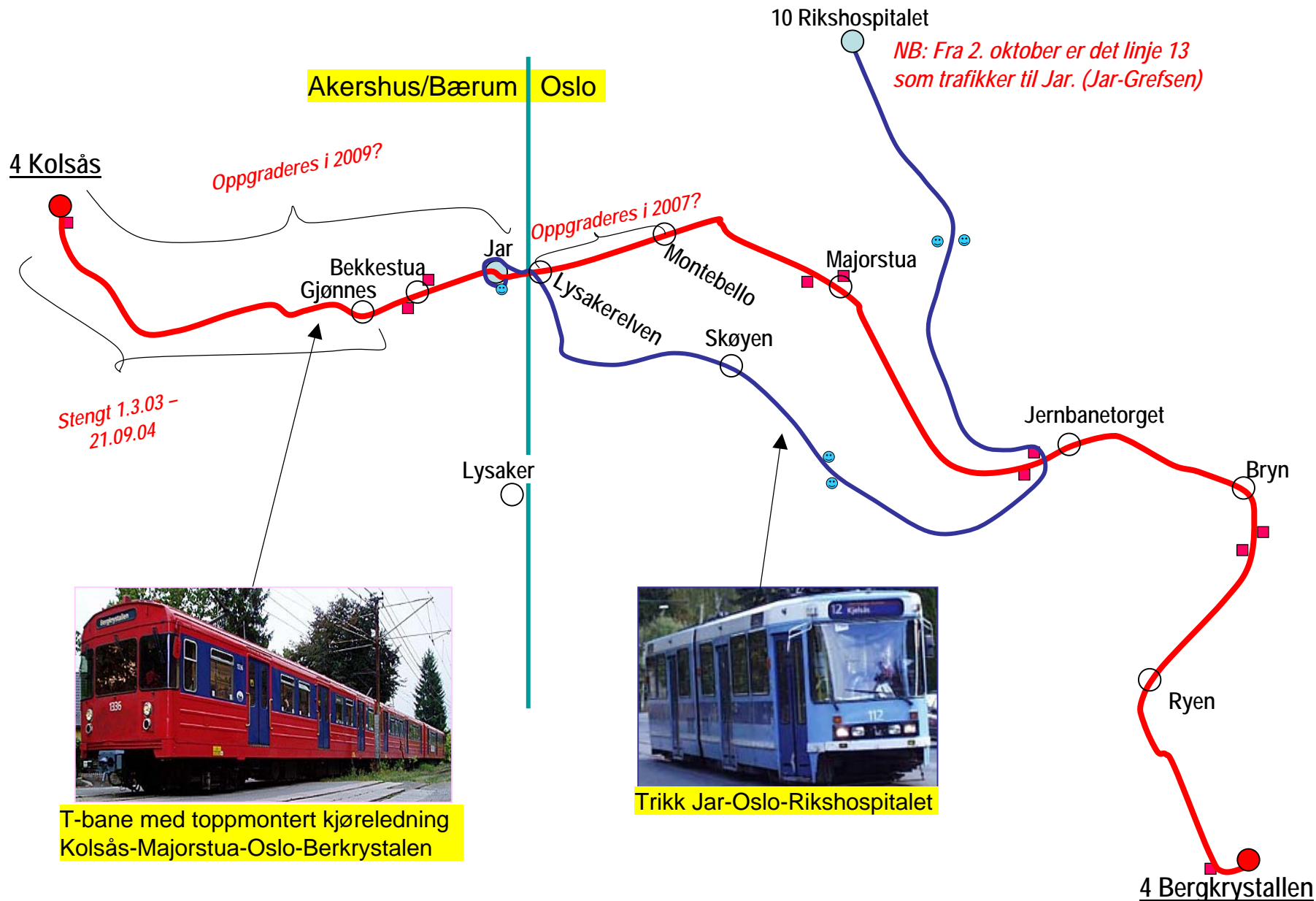
1. Feilaktig setekapasitet for sporvogn SL-95 og eksisterende T-banetrokker som overvurderte antall seter i sporvogn og undervurderte tilsvarende for T-bane
2. Driftskostnader for T-bane basert på gamle vogner som det på utredningstidspunktet var åpenbart skulle utfases i relativt nær framtid; i tillegg ble det brukt for lave driftskostnader for sporvogn som i senere utredninger er oppjustert.
3. Ikke-representative punktlighestall for T-banen
4. Grov undervurdering av opprustningsbehovet for by-banedrift, ikke minst for dagens Lilleakerbane
5. Urealistiske kjøretidsanslag for bybanedrift
6. Feilaktig beregnet sikkerhetsgevinst ved overføring av trafikk til en bane med i blandet gatetraffic og et utall planoverganger
7. Fullstendig neglisjering av informasjon om de Bærumstrafikanter reisemål i Oslo.

Listen kan gjøres vesentlig lenger. Hvis ikke dette var kjente ting for Oslo Sporveiers planavdeling må man stille spørsmålstegn ved deres kompetanse. Vi er alle enige om at Kolsåsbanen har et påtrengende behov for opprustning, men den eneste grunn til at dette må påbegynnes høsten 2006 synes å være materiellmangel i forbindelse med driftssetting av Sinsen stasjon og T-baneringen. Det synes litt urimelig at man skal stenge en hel bane for å åpne en stasjon på en annen bane. Politikere i Oslo har også gitt klart uttrykk for at det er uaktuelt å utvide tilbudet ett sted ved å kutte et annet. Uansett vil det høyst sannsynlig medføre store inntektstap for Oslo Sporveier og det burde bekymre dem. Selvfølgelig krever opprustning en nedstengning av banen i anleggstiden, men dette må samordnes på Oslo og Bærumssiden. Slik at denne gir kortest mulig brudd i reisetilbudet.

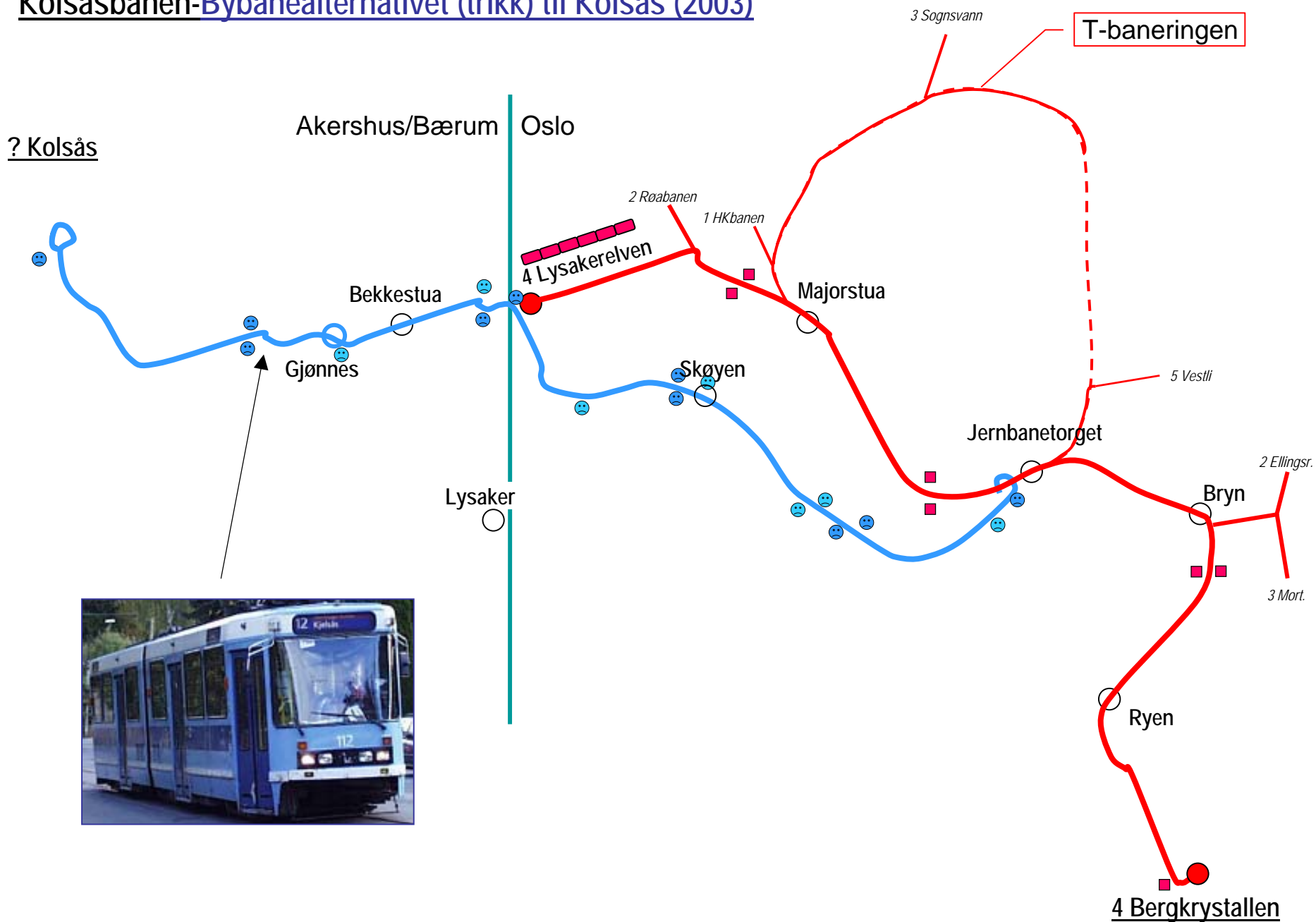
www.bytrafikk.org:

"I følge Aftenposten Aften den 02.09.05 er både SVs Andreas Behring og Høyres Stian Røstad Røsland, som begge sitter i bystyrets samferdselskomité, kontante i sin kritikk av denne del av Sporveiens planer. De avviser da også ethvert forsøk fra Sporveiens side på å ta denne saken opp igjen til debatt. Høyres representant i komiteen gir også klart uttrykk for at det er uaktuelt å utvide tilbudet ett sted ved å kutte et annet og at også strekninger som ikke har den største trafikken skal ha et godt tilbud. Vi oppfatter dette langt på vei som nye og svært positive takter fra Høyre, et parti som tidligere synes å ha støttet Sporveiens strategi om å nedprioritere enkeltstrekninger for å gi andre et bedre tilbud

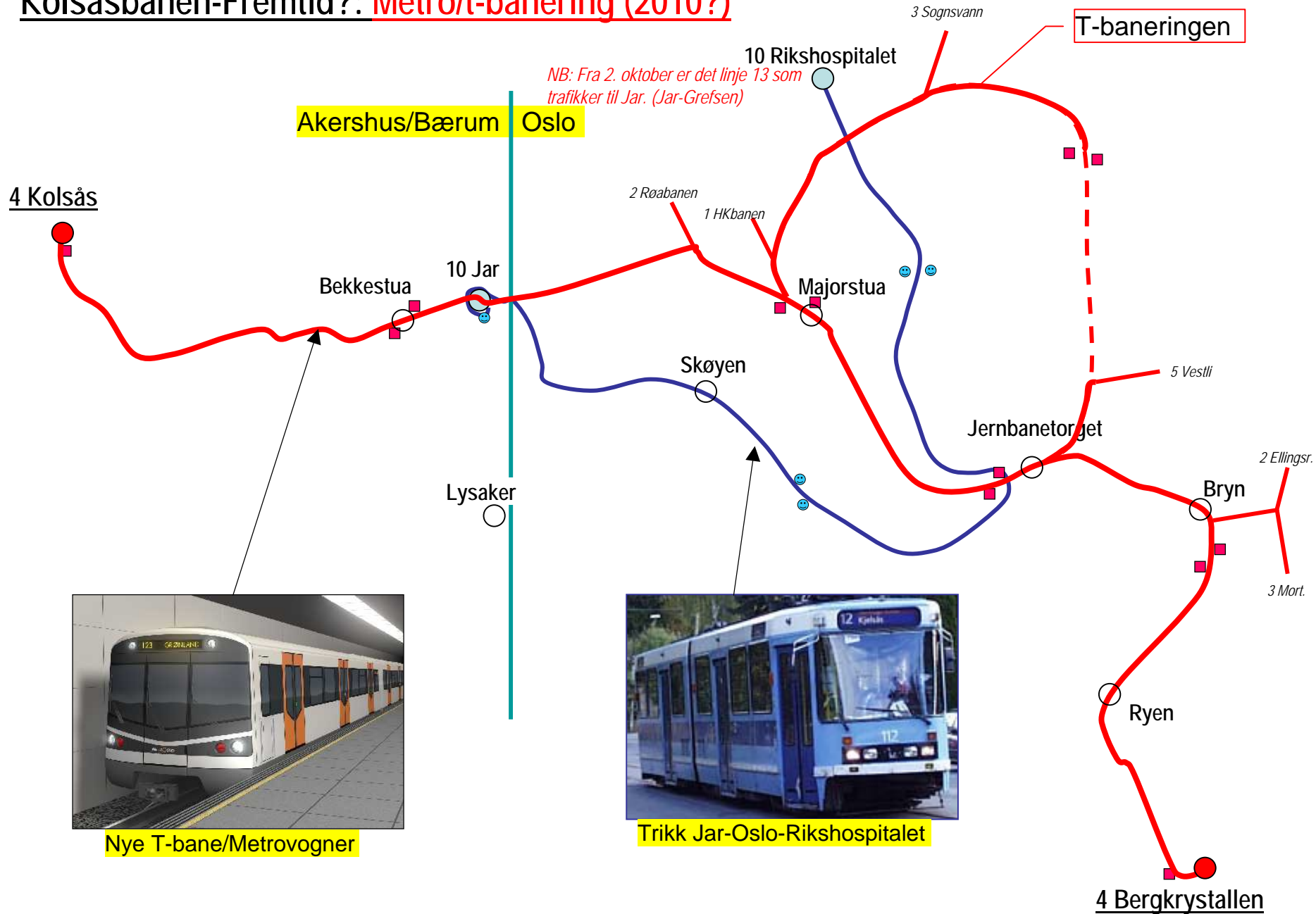
Kolsåsbanen-Dagens situasjon fra 22. november 2004



Kolsåsbanen-Bybanealternativet (trikk) til Kolsås (2003)



Kolsåsbanen-Fremtid?: Metro/t-banering (2010?)



T-baneringen

NB: Fra 2. oktober er det linje 13 som trafikker til Jar. (Jar-Grefsen)

Akershus/Bærum Oslo

4 Kolsås

Bekkestua

10 Jar

10 Rikshospitalet

2 Røabanen

1 HKbanen

Majorstua

Skøyen

Jernbanetorget

5 Vestli

Lysaker

Bryn

2 Ellingsr.

3 Mort.

Ryen

4 Bergkrystallen



Nye T-bane/Metrovogner



Trikk Jar-Oslo-Rikshospitalet