

## Sammenligning saksgang og problemstillinger for Fornebubanen og Kolsåsbanen

### ”Kan Fornebubanen reddes fra avsporing?

Vil automatbanen bli en suksess, eller er den et nytt eksempel på hva dårlig organisering av Oslo-regionen fører oss opp i?”

Overnevnte sitat er hentet fra byplanlegger og sivilingeniør Gustav Niensens artikkel i bladet Plan nr. 5/2005. Det følgende er et utdrag fra samme artikkel der Aksjon for drift av Kolsåsbanen (ADAK) har kommentert med rød skrift der vi har sett en gjenkjenning med tilsvarende eller liknende problemstilling for Kolsåsbanesaken.

Komplett artikkel, se [http://www.sporveien.no/upload/Dokumentvedlegg/Fornebu\\_Gustav\\_Nielsen.pdf](http://www.sporveien.no/upload/Dokumentvedlegg/Fornebu_Gustav_Nielsen.pdf)

Vi finner mange likhetspunkter i saksgangene mellom Fornebubanen og Kolsåsbanen, og vi kommer til samme hovedkonklusjon som Gustav Nielsen: **Organiseringen av kollektivtrafikken i Oslo-området må endres for å få frem de trafikale (kollektive) målsetningene politikerne har satt seg.** Slik det er i dag ledes dette arbeidet av forskjellige grupper, og de har hver for seg makt til å blokkere ethvert fremlegg om en faglig regionsriktig kollektivløsning. Som Nielsen konkluderer er det kun Staten som kan ta grep for å forbedre dette, men selv om problemstillingene rundt manglende samordning i regionen har vært kjent og debattert lenge, har ikke Staten klart å løse disse flokene. Vil den klare det i denne stortingsperioden?

Aksjon for drift av Kolsåsbanen, 01.12.2005.

Utdrag fra artikkel:

- «Automatbanesaken» viser at det er stort behov for å reorganisere ansvaret for utviklingen av kollektivtransporten i Oslo-regionen.
- Bybanealternativene gav best samfunnsøkonomisk resultat.
- Bybane gav høyere kollektivandel og større avlastning av biltrafikken enn både buss og jernbane.

Men noen hadde lagt inn en tvil om mulighetene for å få til en god løsning av bybanen på Oslo-siden av bygrensen. Dersom forutsetningene for å etablere bybane ikke kunne oppfylles, var automatbane en subsidiær anbefaling fra utrederne. Med dette var bordet dekket for en ny runde i svartepersillet om hvem som har ansvar for å lage gode og helhetlige løsninger for kollektivtransport i Oslo-regionen. Det forbedret ikke samarbeidsklimaet at det omtrent samtidig raste en «krig» om hvem som har ansvaret for planlegging, opprusting og drift av Kolsåsbanen mellom Oslo kommune, AS Oslo Sporveier og Akershus fylkeskommune. I likhet med Fornebubanen involverte denne saken også Bærum kommune, Statens vegvesen og til dels også jernbanemyndighetene.

Usikkerheten om valg av løsning skapte naturligvis også usikkerhet om finansieringen. Men i samråd med Akershus fylkeskommune, Oslo kommune og Bærum kommune konkluderte samferdselsminister Terje Moe Gustavsen i august 2001 med at staten skulle bidra med inntil 600 millioner kroner til delfinansiering av banen, mot at grunneierne betalte sin del på inntil 500 millioner kroner. Men han overlot valget av konkret løsning til Akershus fylkeskommune og eventuelt Oslo kommune, som skulle finansiere, bygge og drive systemet sammen med Bærum kommune som planmyndighet. Finansieringsløsningen ble nedfelt i budsjettproposisjonen for 2002. Den nye samferdselsministeren Torill Skogsholm (fra 19. oktober 2001) ville heller ikke gripe inn for å løse de lokale flokene, selv om begge hennes fagetater, Statens vegvesen Akershus og Jernbaneverket Region Øst, gikk inn for løsningen med bybane. Også AS Oslo Sporveier gikk inn for bybane, mens Akershus trodde mest på automatbanen. Bærum kommune var mest opptatt av å få en fungerende baneløsning så raskt som mulig. Bærum håpet å få banen i operativ drift innen 2005, slik at en kunne sette fart på utbyggingen av Fornebu.

**Det kom også inn et nytt alternativ der løsningen med automatbane til Lysaker ble kombinert med en omlegging av T-banen (Kolsåsbanen, opprustet til full metrostandard med strømskinne) i en lang tunnel fra Åsjordet til Lysaker. Det siste ble sett i sammenheng med at fylkeskommunen planla å betjene Bærums-delen av Kolsåsbanen med en bybane i forlengelse av Lilleakerbanen. Ikke overraskende viste det seg at T-baneomleggingen vil bli et kostbart prosjekt å bygge, uten at det tilfører banesystemene så mye mer trafikk. Fra Lysaker er jo T-banen via Ullernåsen og Smestad en omvei, enten en skal til sentrum eller Majorstuen. En mulig tilleggsvariant der T-banen forlenges videre fra Lysaker til Fornebu ble ikke nærmere undersøkt.**

Utdrag slutt

**ADAK: Oslo Sporveier gir tydeligvis ikke opp planen om å svinge t-banen ned til Lysaker. i Oslo Sporveiers rapport KOLSÅSBANEN I OSLO - Program for utredningsarbeidet, Strekningen Sørbyhaugen / Montebello bygrensen av 25.05.05, er den med som alternativ 3. Statens vegvesen er også imot dette alternativet, og skriver bl.a: følgende i sine kommentarer til overnevnte rapport:**

Statens vegvesen har deltatt i deler av det forberedende arbeid, men vi har likevel noen merknader.

Konsekvensutredningen: Vi mener alternativ 3 – Ny-trase til Lysaker - bør sløyfes som alternativ i utredningen. Dette begrunner vi i første rekke ut fra følgende:

- Vi kan ikke se at det er praktisk mulig å få etablert en T-banestasjon på Lysaker, jfr. reguleringsplan for "Lysaker stasjon med omkringliggende områder", godkjent 2004-12-17.
- Et slikt alternativ kan vanskelig undersøkes uten at en også involverer Bærum kommune. Vi går ut fra at et slikt alternativ innebærer at det skal planlegges stasjon på Bærumssiden av Lysakerelva. Utredning av et alternativ med endestasjon på Lilleaker kan gjennomføres uten innvendinger av formell art, men dette vil vi heller ikke anbefale, med henvisning til nedenstående.
- Det er nylig gjennomført utredninger som viser at trafikkgrunlaget for en baneavgrensning mot Lilleaker/Lysaker er for beskjedent i forhold til antatte investeringskostnader. Jfr. "Bane til Fornebu tilleggsutredning" fra februar 2003 (ansvarlig Akershus fylkeskommune) og "Baner i vest" fra juni 2004 (ansvarlig Oslo Sporveier AS).

Utdrag fra artikkel:

Det ble altså stadig tydeligere at baneløsningen på Fornebu bør vurderes sammen med driftskonseptet for kollektivtrafikken i hele Vestkorridoren. Men dette er ikke helt lett, så lenge ansvaret for denne trafikken og driftskonseptene er delt mellom Akershus, Oslo og Staten ved Samferdselsdepartementet som kjøper av jernbanetjenester. Som en del av spillet mellom partene oppstod det en nokså selsom strid om ord. En diskuterte hva som kan kalles en «regional» løsning for kollektivsystemet på Fornebu, noe Samferdselsdepartementet var opptatt av å få til. Akershus klarte til slutt å få gjennomslag for at en automatbane til Lysaker kan «godtas» som en del av en regional løsning.

### **Akershus velger automatbane – for å slippe bryet med Oslo?**

I første omgang kom, enda en gang, den regionale bybaneløsningen best ut både bedriftsøkonomisk og samfunnsøkonomisk. Fylkestinget i Akershus vedtok likevel i møte 19.06.02 at det skulle bygges en automatbane på Fornebu.

Utdrag slutt.

**ADAK: Det synes å være en trend å vedta baneløsninger som er i strid med sunn fornuft, jmf. vedtak om bybane på Kolsåsbanen. En kan bl.a. spørre seg: Hvorfor ville man legge om trafikken til Lilleakerbanen når 75 % av de reisende foretrekker å reise med Kolsåsbanen over Majorstua, og hvor det er en direkte omstigningsmulighet til de østlige t-baner?**

Utdrag fra artikkel:

Oslo kommune hadde store problemer med å løse sine egne kollektivtransport-utfordringer og var opptatt med å omorganisere Oslo Sporveier. Selv om kommunen hadde store grunneierinteresser i utviklingen av Fornebu, var merkelig nok ikke Oslo noen aktiv pådriver for bybanen. I den nye tilleggsutredningen, som kom i februar 2003, fant man igjen ut at *ingen* av de regionale baneløsningene syntes samfunnsøkonomisk lønnsomme sammenlignet med et referansealternativ med bussbetjening av Fornebu. Og det var fortsatt uenighet om løsningen mellom Akershus fylkeskommune og de andre partene. Fagfolkene fra Oslo kommune, Oslo Sporveier og Statens vegvesen mente fortsatt at bybaneløsningen er å foretrekke, dersom det skal være banebetjening av Fornebu. Akershus fylkeskommunes representant la vekt på at det var automatbane-/metroalternativet som samsvarte med tidligere vedtak i fylkestinget, og som var den beste regionale løsningen. Det er nå tydelig at mangelen på etablert organisasjon til å ta seg av utviklingen av bybanekonseptet, er en hovedgrunn til at denne løsningen ikke når opp blant fylkespolitikere. I utredningen står det for eksempel:

*«Bybanens store fordel er at denne kan gi et direktetilbud mellom Fornebu og Oslo sentrum. Samtidig er det forutsatt at det nye bybaneselskapet også skal ta over driftsoppgaver innen Oslo, men så langt foreligger det ikke noen avtaler om dette. Løsningen med at to selskaper skal stå for sporvognsdriften innen Oslo har både organisatoriske og økonomiske konsekvenser, som det ikke har vært mulig å gå nærmere inn på. Automatbane/metro gir en løsning som kan være enklere å implementere, i det denne gir et klart grensesnitt mellom Akershus og Oslo. Det antas da at metroen frem til Lysaker bygges og driftes av Oslo kommune.»*

Det er verdt å merke seg at ønsket om «et klart grensesnitt» bidrar til at politikerne foretrekker en løsning der trafikantene må stige om for å krysse grensen mellom Oslo og Akershus på Lysaker. Dette minner om omstigningen mellom Østensjøbanen og Oslotrikken på Etterstad, der de reisende måtte bytte for å krysse bygrensen mellom Oslo og Aker før kommunesammenslåingen i 1948.

Utdrag slutt

ADAK: En beregning fra Helhetsplan for Kolsåsbanen (2002) viser at 53% av passasjerene skal til området Bjørnsletta-Majorstua, 30% til Oslo sentrum. En klarer likevel å legge direktelinjen til Oslo via Lilleakerbanen, gjennom et område hvor bare en liten andel av dagens passasjerer skal. Og motstanden mot omstiging er stor, selvom togene er i rute: Helhetsplanen skriver at en omstigning av denne karakter ved Lysakerelven verdsettes til ca.10 minutter ekstra reisetid, Hvor stort frafallet blir pga. omstigningen sier ikke Helhetsplanen noe om.

#### Utdrag fra artikkel:

Fylkestinget stadfestet vedtaket om en «lett» automatbane den 29. april 2003 og gav politiske føringer på de videre løsninger på tvers av fylkesgrensen. Fylkestinget var så generøst at det ville anbefale Samferdselsdepartementet at «overskytende midler» fra den statlige rammen til Fornebubanen overføres til en omlegging av Kolsåsbanen i Oslo til Lysaker. Det er ikke grunn til å klage, verken på optimismen til politikerne i Akershus i forhold til hva baneløsningene vil koste, eller viljen til å styre løsningene i Oslo!

I mars samme år rapporterte Budstikka fra en «forsoning» mellom Oslo og Bærum i Bærum Næringsråds årsmøte. Oslos byrådsleder Erling Lae (H) brukte møtet som arena til «å strekke ut en sjelden samarbeidshånd vestover». Med Bærums ordfører Odd Reinsfelt (H) og en rekke sentrale næringslivsaktører til stede, oppfordret Lae til gjensidig samarbeid og respekt over kommunegrensen.

«– Vi må nok erkjenne at vi fra Oslos side er blitt oppfattet som litt arrogante og litt "oss selv nok". Det er uheldig, og bør ikke fortsette, sier Lae. (...)

– Osloregionen står overfor mange felles utfordringer, og vi får ikke løst disse uten samarbeid.

(...) – Når det gjelder Fornebubanen, så gikk det prestisje i valg av løsning, etter at vi i sin tid fikk høre at en bybane skulle være best. Men så snudde vi rett og slett, og nå står vi samlet om å få fart på Fornebu, sier han. (...) – Vi må komme bort fra den litt merkelige fokuseringen på kommunegrensene, og jeg ser et sterkt behov for felles kjøp av transporttjenester i Oslo og Akershus, sier han.»

I lys av disse uttalelsene er det verdt å notere høringsuttalelsen til Bærum kommune fra AS Oslo Sporveier i november 2004 om reguleringsplanen for Fornebubanen: Sporveien stiller seg uforstående til at fylkeskommunen ønsker å innføre et fjerde skinnegående driftssystem i Oslo-området. Sporveien hadde foretrukket en bybane supplert med buss. Når automatbane legges til grunn, påpeker selskapet at det blir behov for direkte busser til Fornebu som supplement til automatbanen.

#### Utdrag slutt

ADAK: Hvordan "samarbeidet" fungerer mellom regionene kan f. eksempel illustreres med følgende:

I Sluttrapport "Strategisk driftskonsept for kollektivtrafikken i hovedstadsområdet – På nett mot 2015" står det:

(s. 12): "Likevel bidrar dagens fordeling av ansvaret for kollektivtrafikken til suboptimalisering, dvs. at aktørene logisk nok lar egne målsetninger gå foran hensynet til hva som er best for den samlede kollektivtilbudet i regionen.

De fleste aktører med ansvar for kollektivtilbudet i hovedstadsområdet deltar i arbeidet med å utvikle driftskonseptet for 2015, og det har vært bred enighet om å legge hensyn til aktørenes særinteresser til side i denne prosessen. Driftskonseptet er derfor utviklet uten hensyn til konsekvenser for enkeltaktører."

Deltagere i denne rapporten er bl.a annet Tore Kåss, Jo Inge Kaastad og Terje Grytbakk fra Oslo Sporveier, nå sentrale aktører i den kommende Metroutrødningen som i disse dager gjøres ferdig av Civitas. I kontrast kan en så lese i Asker & Bærum Budstikke 14.10.04:

*”Bane etter Oslos behov. Skal det bygges moderne t-bane til Kolsås, skal den ha kapasitet og trafikktilbud ut fra Oslo behov”*

Hvem sier dette? Ingen andre enn Tore Kåss og Trond Bjørgan fra Oslo Sporveier. Ingen grunn til samarbeide her nei. Hva ”behov” for kapasitet Oslo Sporveier har kan en jo spørre seg, de vil alstå doble kapasiteten til Lysakerelven og stoppe t-banen her, en kan jo bare undre seg på hvor mange flere passasjerer de får på Oslos vestkant når de vil legge ned i Bærum men øke kapasiteten til det dobbelte..

Utdrag fra artikkel:

### **Over 2 millioner unødvendige omstigninger pr år?**

Med automatbanen vil bare omtrent 7 prosent av reisene på Fornebu kunne skje kollektivt uten omstigning, mens ytterligere 65 prosent nås med ett bytte til buss eller jernbane på Lysaker. 28 prosent av reisene vil trenge to eller flere bytter hvis de gjennomføres kollektivt. Dette gir i gjennomsnitt minst 1,2 omstigninger pr reise.

Mitt grove anslag tyder altså på at alternativ med buss eller bybane fra Fornebu til Oslo vil gi om lag 30 prosent færre omstigninger enn det automatbanen til Lysaker vil gi som det eneste «regionale» tilbudet på Fornebu. Forskjellen tilsvarer 2,3 millioner omstigninger pr år når banen har 7,5 millioner reiser. Både buss- og bybaneløsninger kan jo tilby en god og effektiv omstigning på Lysaker på tilsvarende måte som med automatbanen. Men i tillegg kan de også tilby direkte transport til de viktigste reisemålene i Oslo.

Utdrag slutt

**ADAK:** Hvis det ble bybane i Bærum mellom Kolsås og Jernbanetorget ville de bygge en høykvalitets overgangsstasjon mellom bybanen og t-banen på Lysakerelven. Hvor godt dette konseptet vil fungere med t-banens 15-minutters rute (4 avganger per time) i forhold til 12 trikker i timen i rushtiden er relativt lett å beregne: Maks 4 av de 12 trikkene vil kunne korrespondere med t-banen..

Utdrag fra artikkel:

### **Krokete trasé gir økte reisetider og lite effektiv bane**

Ved å se på opplysningene i reguleringsaken og kikke i rutetabellene for dagens kollektivtrafikk, får vi frem fakta som burde ha skremt andre enn meg. Det vil nemlig ikke være mange av de reisende med automatbanen som vil spare reisetid i forhold til det de vil få med den kombinasjonen av buss og bybane som jeg har beskrevet. Tvert imot vil svært mange få lenger kjøretid hvis automatbaneplanen blir realisert. Selv mange av de som bare skal ta en kort reise fra Fornebu til Lysaker stasjon, vil bruke mer tid med automatbanen: Fra Fornebusenteret skal automatbanen ta 10 minutter til Lysaker stasjon, mens det med nevnte bybaneløsning vil ta 7 minutter.

Utdrag slutt

ADAK: Å velge den løsningen som gir lengst reisetid er også gjort på Kolsåsbanen, bybanen vil bruke minst 42 minutter fra Kolsås til Jernbanetorget, en oppgradert t-bane vi ligge på 32/33 minutter på samme strekning.

Utdrag fra artikkel:

### **Byplanen er lite kollektivvennlig**

Jeg vet ikke om valget av byplan ble gjort med åpne øyne for de svakheter planen har i forhold til kollektivbetjeningen. Trolig ble målsettingen på dette området litt glemt i vektleggingen av alle de andre gode målene man har for Fornebu. Bærum kommunes ønske om å bevare kommunens «bygdepreg» og unngå en bymessig «drabantbyutvikling» var kanskje det mest avgjørende i denne saken. Tilsynelatende aversjon mot å få en bane fra Oslo inn på Fornebu-området, passer godt inn i dette bildet. Når ansvaret for kollektivtransporten dessuten ligger hos fylkeskommunen, og grunneierne skal være med på å betale for baneløsningen, så vil jo heller ikke effektiv kollektivtransport være noe hovedansvarliggende for en kommunes valg av arealplanløsning. I Sverige er kommunene med på å betale gildet for driften av kollektivtransporten. Kanskje vi skulle tatt etter svenskene på dette punktet?

Utdrag slutt

ADAK: Det er mulig at Bærum kommune påvirket Kolsåsbanen mot en bybaneløsning, og at det estetiske ble tillagt en viss vekt. Se følgende utdrag fra Bæringen 25.06.04:

*-Bærumsbanen skal ha moderne bybanestandard med hyppige avganger, særlig i rushtidene, høy punktlighet og høy andel sitteplasser. Dette skal gjøres for å tiltrekke seg nye brukere. Dessuten vil man ved å satse på god standard i investeringene unngå høye driftsutgifter og driftsavbrudd i mange år fremover. Bærumsbanen skal få tilbake den mørkeblå fargen.*

På Østlandssendingen 19.05.04 ble Reinsfelt spurt om bybane var det riktige for Bærum: - Ja, det er helt klart. Det er ingen annen løsning enn en bybane av moderne variant som kan ta unna større mengder av passasjerer, og dermed avdempe de trafikkale problemene i Bærum. Det er bare bane som kan gjøre det.

Det er i dag, og burde være da, ingen tvil om at en bybane over Lilleakerbanen ikke kan bli særlig punktlig, ha nok sitteplasser, eller være billigere i drift en t-baneforlengelse fra Lysakerleven! Det er skremmende å se hvordan særinteresser fra fagetater/driftsselskaper kan villedde politikere. Samtidig skal en ikke fraskrive politikerne fra ansvaret om å bruke sunn fornuft!

Utdrag fra artikkel:

### **Automatbanen krever nedlegging av populær busstrafikk**

Men vil det bli politisk mulig å tvinge gjennom en nedlegging av eksisterende busslinjer med stor trafikk når automatbanen står ferdig? Jeg tror ikke det. Snart vil folk oppdage at den nye automatbanen vil gi en stor del av de reisende både lenger reisetid lokalt og en tvungen ekstra omstigning på Lysaker. Banen vil bli så lite konkurransedyktig at politikerne sannsynligvis ikke vil klare å stoppe konkurrerende busstrafikk mellom Fornebu og Oslo og mellom Fornebu og Sandvika. Protestene fra publikum kommer til å bli overveldende. I tillegg kommer så spørsmålet om konkurranselovgivningen vil tillate politikerne å gi automatbanen det ønskede transportmonopolet i dette markedet.

### **Undervurderte og usikre investeringskostnader**

Stor sannsynlighet for at det ikke bare er anslagene på driftsinntekter fra trafikantene som er for optimistiske. Jeg tror at også kostnadssiden i prosjektet kommer til å bli sprengt.

En nyere beregning ble lagt frem i 2004 (Akershus fylkeskommune 2004), og ytterligere påslag var kommet inn da saken ble behandlet av Fylkestinget i år (Akershus fylkeskommune 2005). Beregnet styringsramme (50 % sannsynlighet) var da 960 millioner kroner, som tilsvarer en gjennomsnittskostnad for automatbanen på 213.000 kroner pr meter, altså mer enn det dobbelte av hva vi kan forvente at en bybaneløsning vil koste pr km bane.

Det er heller ikke slik at førerløse baner ikke trenger personell. Onde tunger sier gjerne at billige vognførere blir erstattet med dyre reparatører og informasjonsfolk som skal veilede publikum når teknikken svikter.

I så måte er bybane, og særlig buss, langt enklere å sette ut i praktisk drift. For eksempel har Byråden for samferdsel i Oslo, Peter N. Myhre, stilt seg uforstående til valget av automatbanen på Fornebu, og sagt at «*en bussløsning kan være klar før jul.*» Han mente også at det ville være plass nok i kollektivfeltene på E-18 til den trafikken dette ville medføre. «*Da det var flyplass (på Fornebu) var det ikke noe problem å ta nær 11 millioner (fly)passasjerer ut og inn fra stedet i året.*» (Budstikka, 24.11. 2003). Dagens busstrafikk synes da også å fungere brukbart.

Utdrag slutt

**ADAK: Undervurdering av kostnader er også en kjennsgjerning for Kolsåsbanen – Helhetsplan for Kolsåsbanen (2002) priset bybanealternativets infrastrukturkostnader på Bærumsiden til 148 millioner. Norconsult beregnet samme kostnad til 398 millioner (2004). Den samme Helhetsplanen oppga altfor høye driftskostnader for t-bane, mens tilsvarende driftskostnader for bybane var altfor lave. Slike tall har man altså tatt avgjørelse om å gå videre med bybane på!**

Utdrag fra artikkel:

### **Hvordan tilpasse prosjektet hvis budsjettet sprekker?**

Kanskje banen egentlig burde bygges og drives av Telenor som en intern forbindelse mellom Lysaker stasjon og Telenors hovedkontor, som er den brukeren som sannsynligvis vil ha størst nytte av prosjektet?

### **Finansieringen er ikke klar**

Det er ellers ikke bestemt hva billettprisene skal være, og hvordan inntektene skal fordeles mellom operatøren av automatbanen og de øvrige kollektive transportmidlene som «Fornebu-trafikantene» også må benytte. Hvordan vognparken skal finansieres er heller ikke bestemt. Fylkeskommunen (innstilling til Fylkestinget, datert 12.05.05) har beregnet at det trengs 9 vognsett pluss en vedlikeholdsvogn. Hvis vi ser på de oppgitte frekvensene i rushtid og kjøretidene på strekningene med dobbelt- og enkeltspor, så virker det tallet for lavt. Jeg kommer til at det trengs 12 vognsett pluss vedlikeholdsvogn, og i tillegg burde man vel hatt et par sett i reserve for å få til den høye påliteligheten som en ønsker å oppnå.

I så fall trengs det i alt 15 vogner til en pris som fylkeskommunen sier ligger på 30 millioner kr pr sett. Altså materiell til en samlet pris på 450 millioner kroner. Fylkeskommunen sier 10 sett og 300 millioner kroner. Vognene tenkes nedbetalt over driften i løpet av 25 år. Men det vil ta noen år før driften gir noe dekningsbidrag. Ingen må være i tvil om automatbane Fornebu er et

utpreget risikoprojekt. Min gjennomgang skulle vise dette med all tydelighet. Automatbaneprosjektet vil gi et dårligere transporttilbud til Fornebu enn det vi kan oppnå med buss, eller bybane og buss i kombinasjon. Dette alternativet krever langt mindre investering og gir mye større trygghet for at driftskostnadene og eventuelle tilskuddsbehov kan holdes innenfor forsvarlige rammer. Det er derfor ikke tilfeldig at Akershus fylkesting nå har krevd at attraktive, konkurrerende busstilbud blir fjernet når banen står ferdig, og at Staten nærmest skal garantere at den vil dekke opp eventuelle økte driftsunderskudd som følge av banen. Hva sier våre nye kommunal- og finansministere til å stå som garantister for et så usikkert prosjekt i Hovedstadsregionen? Og hva sier grunneierne? Hvorfor skal de være med på å betale for et tilbud som gir dårligere kollektivbetjening enn billigere løsninger?

Utdrag slutt

ADAK: For lite antall vogner ble beregnet for Kolsåsbanen også, ref. bybanerapport fra Norconsult (2004): Vognbehovet på bybanen (Kolsås-Jernbanetoreget) ble estimert til 13 stykker; mens driftsplanen, med opp til 12 avganger per time i rush, krevde minimum 17. I tillegg bør en ha 3 vogner i reserve, altså et totalt vognbehov på 20. Kostnad? Minimum 440 millioner, ikke 286 som indikert i Norconsultrapporten (2004).

Og hvordan blir det egentlig med finansiering av Kolsåsbanen? Oslopakke 2 indikerte i 2002 en kostnad på 450 millioner, fra Montebello til Bekkestua. Så langt er det bare brukt noen millioner på delvis ubrukelige konsulentrapporter. Toget for bruke av O2 midler har vel gått, nå er det Oslopakke 3 som gjelder?

Utdrag fra artikkel:

### **Hvem tør å ta regningen for å bygge og drive banen?**

Sett utenfra er det nesten umulig å forstå hvorfor noen skal investere mer enn én milliard kroner i Forneubanen uten å få igjen et vesentlig forbedret tilbud til de reisende. Enten må symbolverdien av banen være enorm, eller så må Akershus og gratispassasjerene Bærum ha et «grenseløst» stort behov for å holde transportsystemet sitt utenfor Oslos innflytelse.

Foreløpig tror kanskje en del politikere at de kan slippe unna risiko (og dermed ansvar) ved å få en privat utbygger til å gjennomføre og eventuelt drifte banen på grunnlag av en avtale med det offentlige (OPS-avtale). Dersom det dukker opp én eller flere interessenter med kapital, vilje og kompetanse til å gå inn i en slik avtale, vil den private parten naturligvis ta seg betalt for å overta risikoen fra det offentlige. Det vil med andre ord ikke bli gratis for det offentlige å redusere risikoen. Samferdselsdepartementet har alt klargjort at eventuelle renteutgifter knyttet til et OPS-prosjekt må dekkes av fylkeskommunen selv (Akershus fylkeskommune 2005). Selv om det offentlige betaler seg ut av den økonomiske risikoen ved prosjektet, vil politikerne uansett bli sittende med en politisk svarteper, dersom prosjektet ikke lykkes verken økonomisk eller markedsmessig. Det mest avgjørende er kanskje spørsmålet om det overhode er noen private investorer som vil ta sjansen på å gå inn i et så tvilsomt prosjekt som automatbane Fornebu til en pris som det offentlige vil betale. Svaret vil vi få om et år eller to, dersom fremdriftsplanen til fylkeskommunen holder. Min spådom er at saken ender med avsporing for Forneubanen allerede før den er bygget.

Utdrag slutt.

ADAK: Nielsen antyder at Bærum er "gratispassasjer". Vår oppfatning av Bærum er at de er en vært passiv deltager, der det viktigste de har å si er følgende: "Kollektivtrafikken i Bærum er Fylkeskommunes ansvar, ikke Bærum kommunes".

Ja, det er jo den type holding som gjør at det dannes en aksjonsgruppe for å holde Kolsåsbanen på skinnene! Vi vet også at det er fylkeskommunens ansvar å drive kollektivtrafikk i Bærum, og vi har på ingen måte tenkt å påta oss dette ansvaret. Men det går an å sette seg bedre inn i de faktiske forhold i saken, og ha selvstendige meninger om del!

Som eksempel på Bærums kommunes passive holdning i Kolsåsbanesaken er følgende sakset fra Asker & Bærum Budstikke 24.04.2003: - *Det er ikke noe poeng for Bærum å mene noe om Kolsåsbanen før vi vet hva fylket og Oslo Sporveier blir enige om, sa Reinsfelt i sin begrunnelse for utsettelsen (etter at behandlingen av Helhetsplan for Kolsåsbanen ble utsatt i Bærum Formanskap.)*

For drift av en eventuell bybane over Lilleakerbanen planla Fylkeskommunen å gi operatøransvaret for bybanen (Bærumsbanen) til et eget selskap som skulle drive denne i egen regi. Å drive en egen bane på en infrastruktur eid av en konkurrent, i trafikk sammen med Oslo Sporveiers egne vogner; der vedlikehold av vogner og infrastruktur, fremkommelighet og vendesituasjon i Oslo fortsatt ikke er avklart, virker på oss som en stor utfordring, spesielt med tanke på at Fylkeskommunen og Oslo Sporveier i 2003 ikke en gang klarte å bli enige om hvilke bidrag t-banen skulle få fra Akershus.

Utdrag fra artikkel:

#### **Redningsaksjon for Fornebubanen?**

På kort sikt kan politikerne fortsatt overlate kollektivbetjeningen av Fornebu til bussoperatørene. Det beste politikerne kan gjøre er å følge det rådet som tyngden av de faglige instanser allerede har gitt en rekke ganger: Sats på en løsning med en kombinasjon av bybane og buss!

Utdrag slutt

ADAK: For Kolsåsbanens vedkommende offentligjøres i disse dager en utredning om t-bane/metro på Bærumssiden, etter at heldigvis Akershus Fylkeskommune satte sitt eget vedtak om bybane (vedtak i 2003) på hold 30. november 2004. Her er det fremdeles mulig å snu et bybanevedtak om til et t-bane/metrovedtak.

Utdrag fra artikkel:

#### **Ny organisering – en sak for den nye regjeringen**

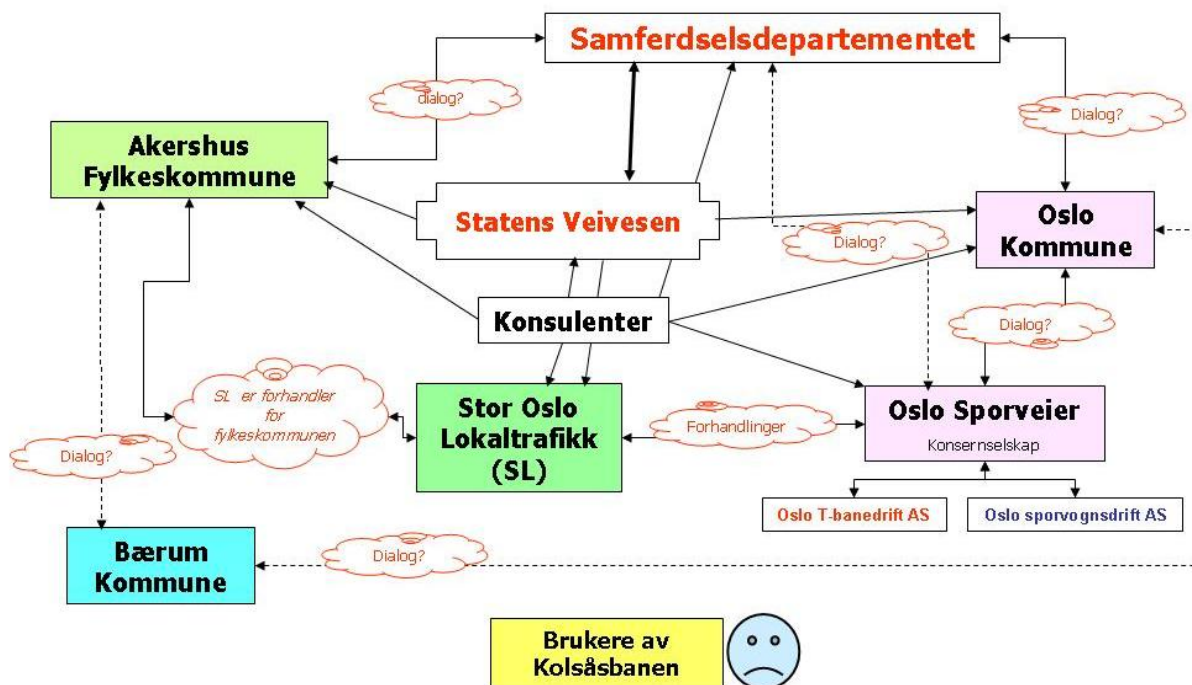
Den politiske kraften som utvilsomt er tilstede i Oslo-regionen bør altså ikke kastes bort på et så dårlig prosjekt som «automatbanesaken» på Fornebu. I stedet bør Fornebubanen snarest mulig konverteres til et kombinert bybane- og bussprosjekt.

Men denne saken bør også overbevise politikerne om behovet for å reorganisere organisasjonsapparatet man har for å planlegge, utvikle og drive kollektivtransporten i Hovedstadsområdet. Regionen trenger helt åpenbart en ny og langt mer samordnet og effektiv organisasjon for å gjennomføre alle de gode intensjoner og mål som man har for kollektivtransporten. Vi trenger en organisasjon som har makt, kunnskap og evne til å sette publikums behov, og ikke ulike transportteknologiers interesser i fokus. Vi trenger et regionalt og grensekryssende organ som med stor faglig tyngde kan forestå en samordnet og effektiv gjennomføring av de prosjektene som virkelig kan løfte kollektivsystemets kvalitet og konkurransedyktighet. Ikke dårlige symbolsaker som koster mye og gir lite igjen til trafikantene.

Automatbane Fornebu er ikke det eneste prosjektet i denne kategorien. Når den nye organisasjonen er på plass, kan politikerne sette fagfolkene i gang med de prosjektene som gir best resultater for de pengene som settes inn, uavhengig av hvilke etater, budsjettposter, driftsarter, operatører og grenser som i dag definerer tiltakene og splitter opp det enhetlige reisesystemet som befolkningen og næringslivet etterspør. Dette bør være en godbit for den nye regjeringen å ta tak i. Som i andre land, er det bare Staten som kan skjære gjennom når det svikter lokalt og regionalt.

Utdrag slutt

ADAK: Vi kan ikke si det bedre selv, ref. vår Statusrapport rev. 03 av 11.04.05:  
 ”Kollektivtrafikkorganiseringen i Osloområdet er imidlertid slik at det er ingen som sier til partene at ”dere får ikke lov til å legge ned Kolsåsbanen, den er altfor viktig for folk til at dette kan godtas. Dere MÅ bli enige om tilskuddet”. Vi hadde i så måte håpet at Samferdselsdepartementet kunne være en slik instans, men de sier at de har ikke mulighet til å gripe inn i lokale forhandlinger. Hvis ikke de kan gripe inn i den type situasjon som førte til at Kolsåsbanen ble midlertidig nedlagt 1. juli 2003, hvem skal gjøre det da? Det er helt tydelig at forhandlerne trenger profesjonell hjelp for å komme frem til enighet, Vi foreslår derfor at det opprettes en ”kollektivmegler” som kan gå inn og hjelpe partene med å finne en riktig prissetting av disse tjenestene. Denne måten å løse fastlåste situasjoner på har arbeidslivet skjont for lenge siden, der har riksmeklingsmann Reidar Webster hjulpet partene frem til enighet i mange år.”



Kollektivaktører