

# AKSJON FOR DRIFT AV KOLSÅSBANEN



**T-bane eller bybane som Kolsåsbane?**

**En sammenligning for fremtiden**

# Bærumsbane (bybane) over Lilleakerbanen

- Bybanen går ikke dit de fleste passasjerene skal
- Bybanen går 20% / 33% saktere enn metro. Realistisk ekspresstid Kolsås-Jernbanetorget: 37.5 min, grunnrute 42 minutter. T-bane bruker 32/33 min.
- Bybane gir dyrere investering OG driftskostnader:
  - Krever mange flere vogner og dyrere vogner
- Bybanen gir dårligere samfunnsøkonomi
  - Øker køene, gjør veier uframkommelige, øker ulykkesfrekvensen
- Kostnad for vedlikehold av Lilleakerbanen er ikke avklart
- Dårlig punktlighet på Lilleakerbanen vil forlenge reisetiden ytterligere
- Uavklart vendeløsning ved Jernbanetorget
- Krever egen drifts- og vedlikeholdsorganisasjon

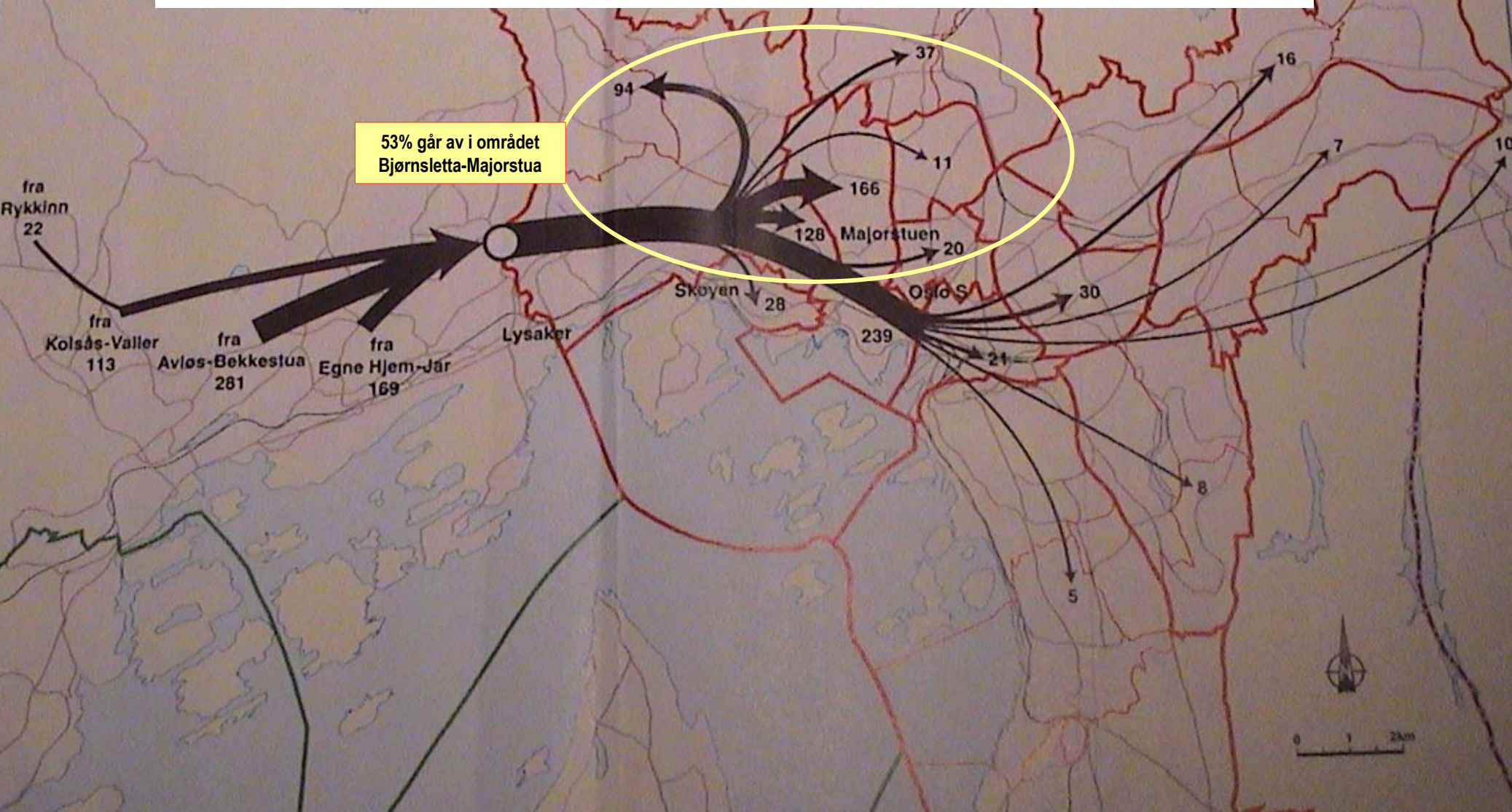
**T-bane/metro er klart bedre enn bybane, vi foreslår 3-vognstog**

# Bybanen går ikke til de stedene passasjere skal

- Direktereise til Oslo via Lilleakerbanen er IKKE kundevennlig:
  - Hele 53% går av i området Bjørnsletta-Majorstua
  - Kun 2-4% går i dag av på Jar for videre reise med Lilleakerbanen
  - Av de som bor i Jarområdet, velger 75% å ta t-banen, 25% tar trikken
  - Økningen i arbeidsplasser i Osloområdet dekkes best med t-bane



# Bybanen går ikke til de stedene passasjere skal



## Reisemålsfordeling eksisterende Kolsåsbane, fra Helhetsplanen vedlegg 4

Vedlegg 4: Geografisk fordeling på start- og målpunkt for reisende (passasjerer pr. time) som bytter Kolsåsbanen idet den passerer bygrensen mot Oslo i morgenrushet (referansealternativet)

# **Bærumsbanerapporten og Helhetsplanen har feil og mangler**

- **Oppgitte enhetskostnader for t-bane er basert på vogner som er 30-40 år gamle, og som skal fases ut innen 2010. Vedlikeholdskostnader for nye vogner er ca. 1/2 parten av dagens vognmateriell**
- **Oppgitte enhetskostnader for bybane er basert på antatte kostnader på Oslo Sporveiers nyeste trikkemateriell (SL95). Disse er nå justert opp**
- **Dette ga et feil kostnadsbilde i favør bybane når man ser på de forskjellige alternativene!**
- **Alternativ med 3- og 4-vognstog ikke vurdert**

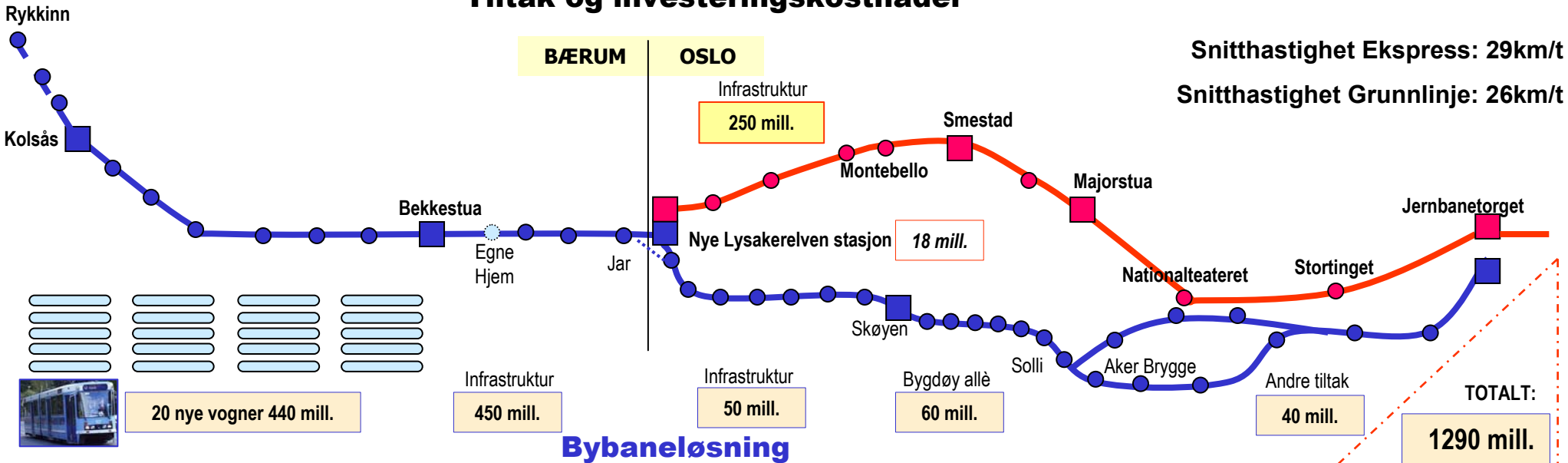
## Det finnes andre attraktive alternativer til 6-vognstog:

- **4-vognstog** i 15 minutters intervall uten rushtidsavganger, som også er tilstrekkelig for pendelen til Bergkrystallen
- **3-vognstog** i 10/20 minutters intervall (nye vogner), iht. nytt driftskonsept
  - Det er mulig for Akershus Fylkeskommune å "henge seg på" Oslo Sporveiers kontrakt med Siemens, antall vogner i opsjonen kan utvides med for eksempel 9 vogner
  - I så fall slipper AF å organisere innkjøp av bybanevogner, en operasjon som i seg selv krever en egen prosjektorganisasjon, med de kostnader og risikoer det medfører

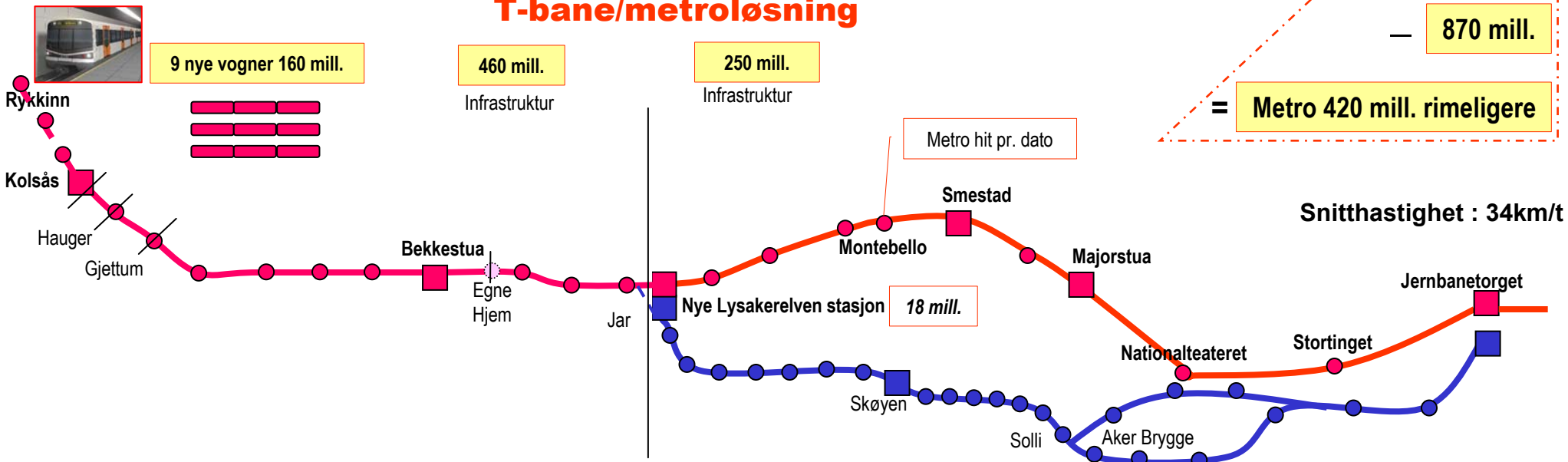


# Bybane er dyrere enn t-bane/metro

## Tiltak og investeringskostnader

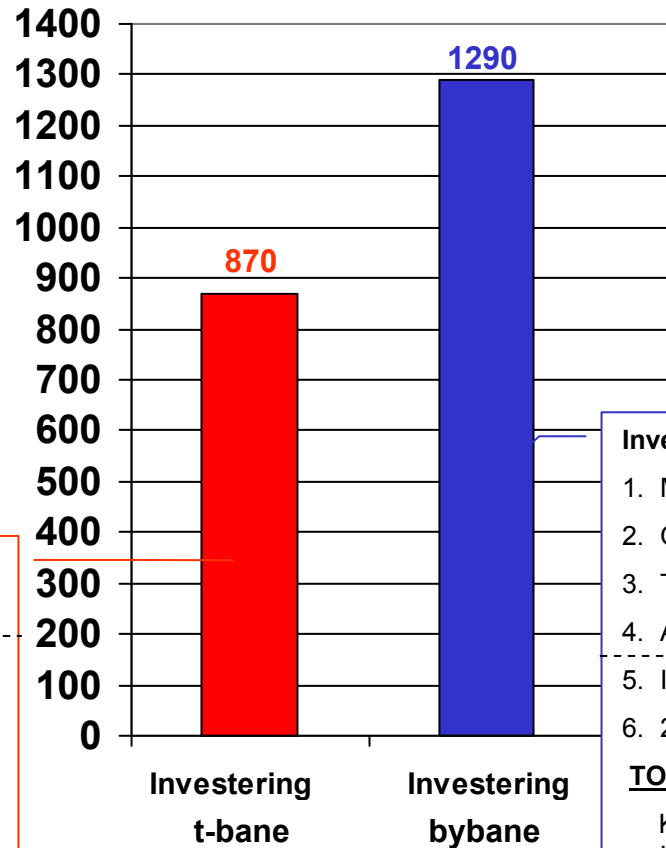


## T-bane/metroløsning



# Bybane er dyrere enn t-bane/metro

## Investeringskostnader (mill. kroner)



### Investeringskostnader t-bane/metro

- 1. Infrastruktur Montebello-Lysakerelven = 250 mill
- 2. Lysakerelven-Kolsås: = 460 mill
- 3. 3 stk. nye 3-vogners t-banetog à 53 mill = 160 mill

**TOTALT: 870 MILLIONER**

Kostnad 1 & 2: fra Helhetsplanen og Asplan Viak Knutepunktsrapport.

Kostnad 3: Fra Oslo Sporveier, kontrakt MX-Nye vogner.

### Investeringskostnader bybane

- 1. Metro Montebello-Lysakerelven: 250 mill
- 2. Oppgradering Lilleakerbanen: 50 mill (Skøyen-Øraker)
- 3. Tiltak ny trasè Bygdøy allè: 60 mill
- 4. Andre tiltak Oslo-side: 40 mill
- 5. Infrastruktur Bærums-del: 450 mill
- 6. 20 stk. nye trikker à 22 mill = 440 mill

**TOTALT: 1290 MILLIONER**

Kostnad 1 til 5 fra Asplan Viak Knutepunktsrapport. Kostnad 6 er snittkostnad pr. vogn, 20 vogner trengs hvis kjøreplan som i Norconsult rapporten skal følges, ikke 13 som antydnet i rapporten.

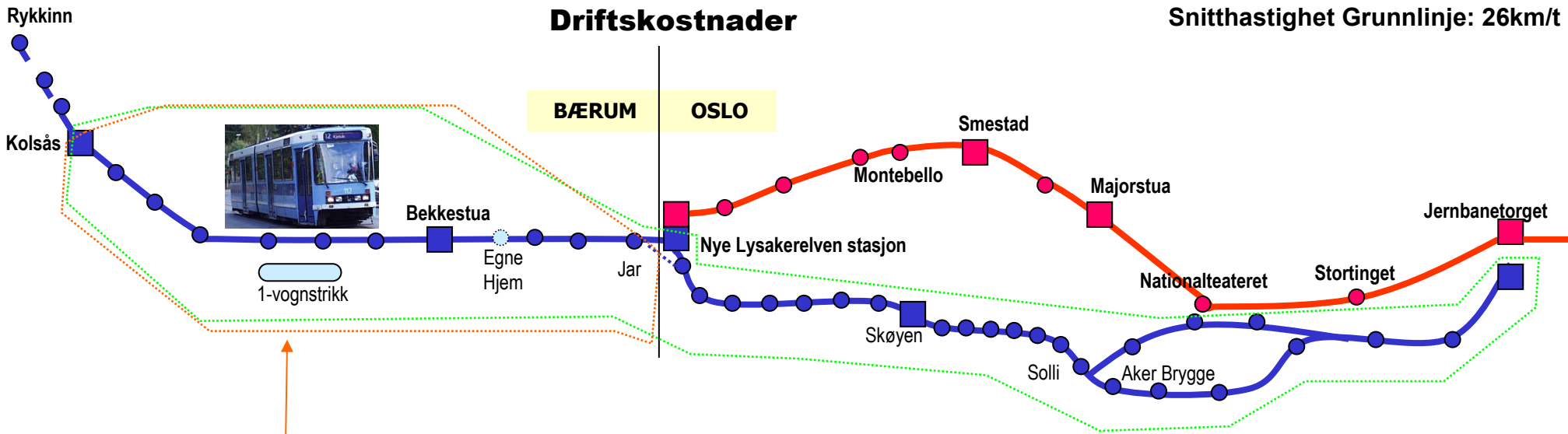
**T-bane/metro 420 millioner rimeligere enn bybane**

# Bybane er dyrere enn t-bane/metro

Snitthastighet Ekspress: 29km/t

Snitthastighet Grunnlinje: 26km/t

## Driftskostnader

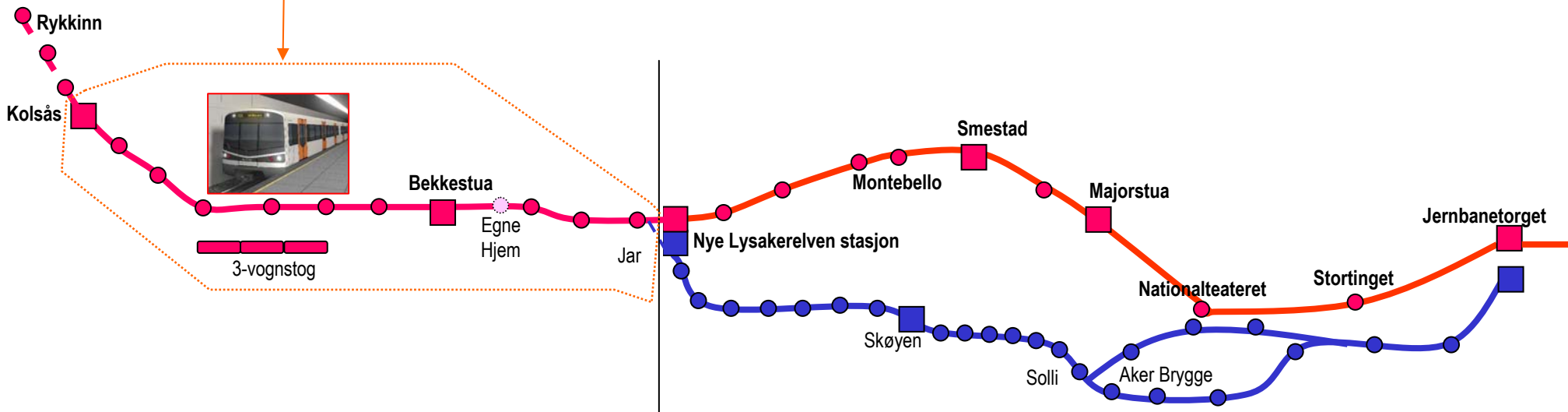


## Sammenligne

## Bybaneløsning

## T-bane/metroløsning

Snitthastighet : 34km/t



# Bybane er dyrere enn t-bane/metro



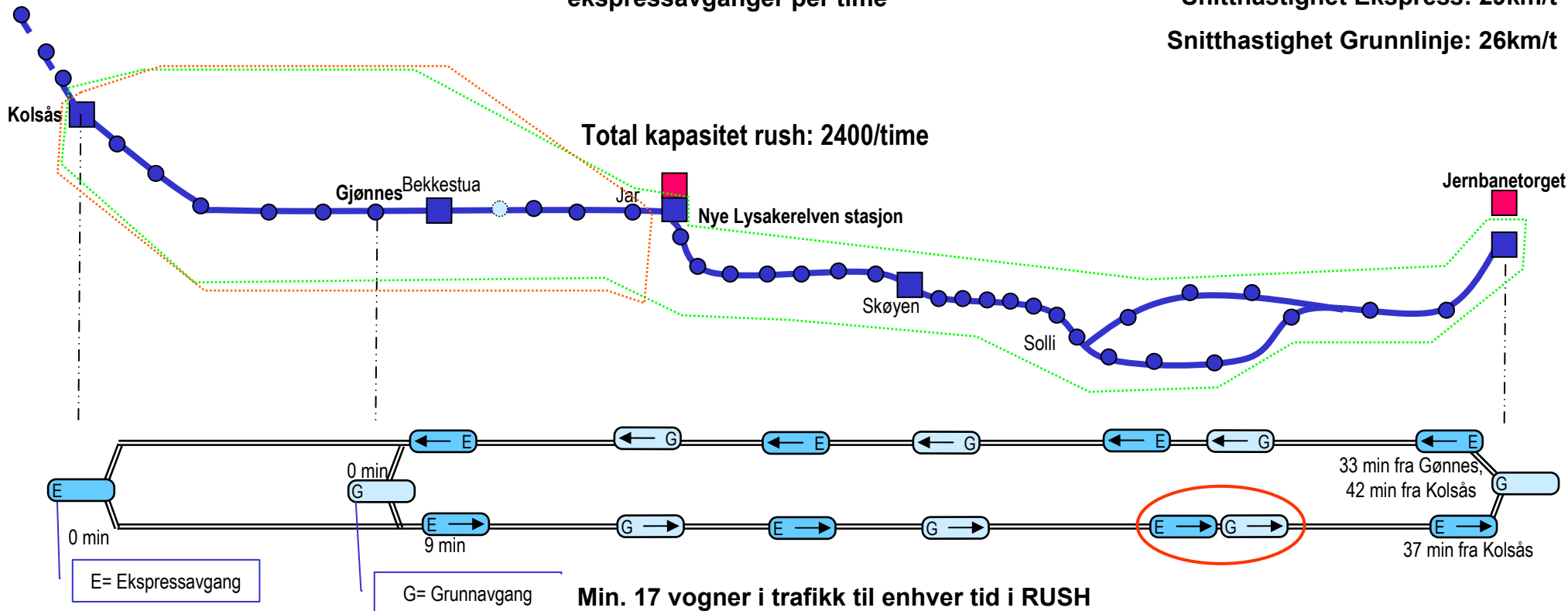
1-vognstrikk  
(3-ledd)

## Driftskostnader

## Bybaneløsning-Kjøremønster

6 grunnavganger og 6 rush-ekspressavganger per time

Snitthastighet Ekspress: 29km/t  
Snitthastighet Grunnlinje: 26km/t



3 reservevogner



**Totalt behov for 20 nye vogner i Bærumsbanekonseptet, kostnad minimum 440 millioner**

# Bybane er dyrere enn t-bane/metro

## Driftskostnader

### T-bane/metroløsning- kjøremønster:

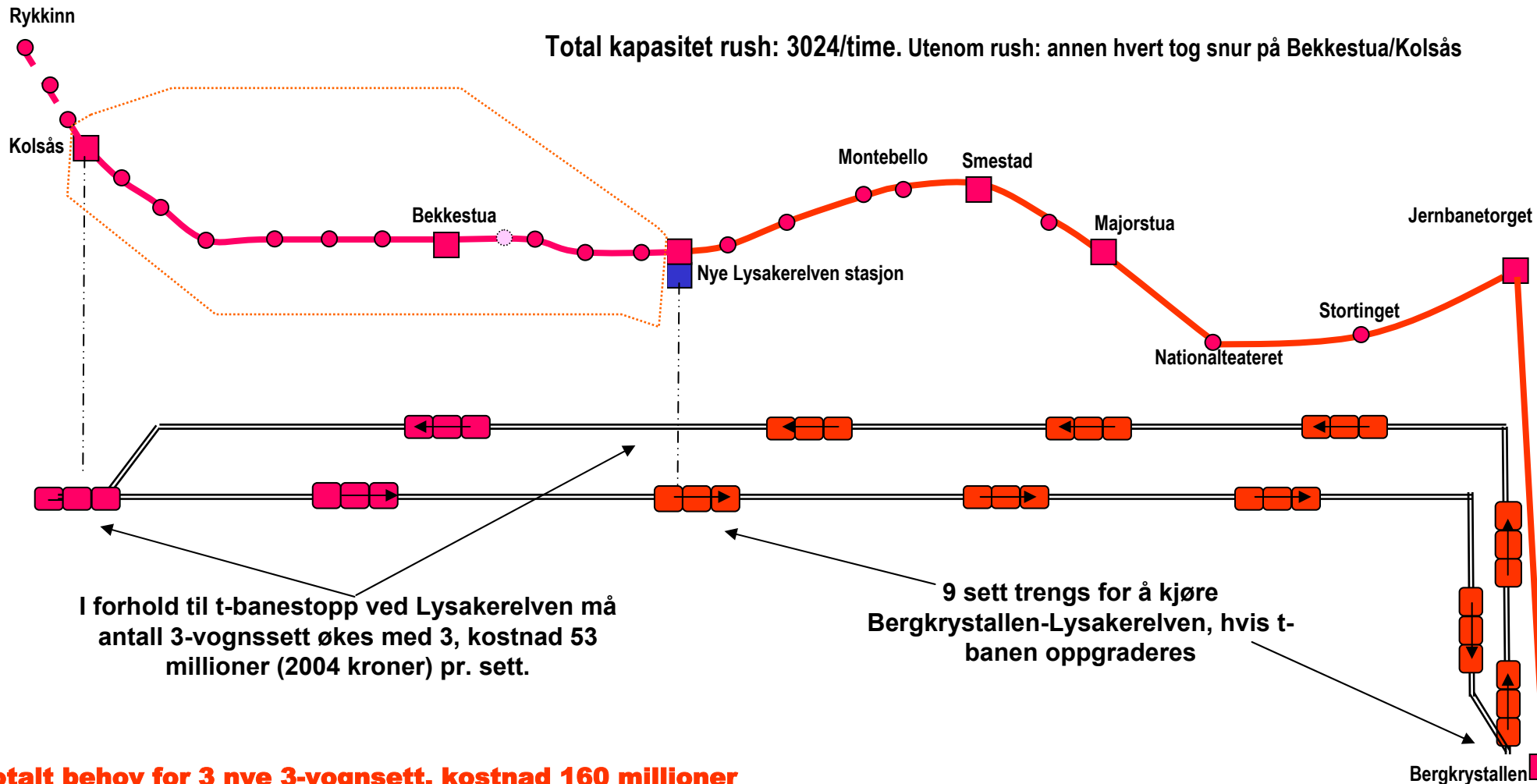
6 grunnavganger per time (10 minutters frekvens) i rushtiden med nye Siemens 3-vognstog (leveres fra 2005 til 2010)



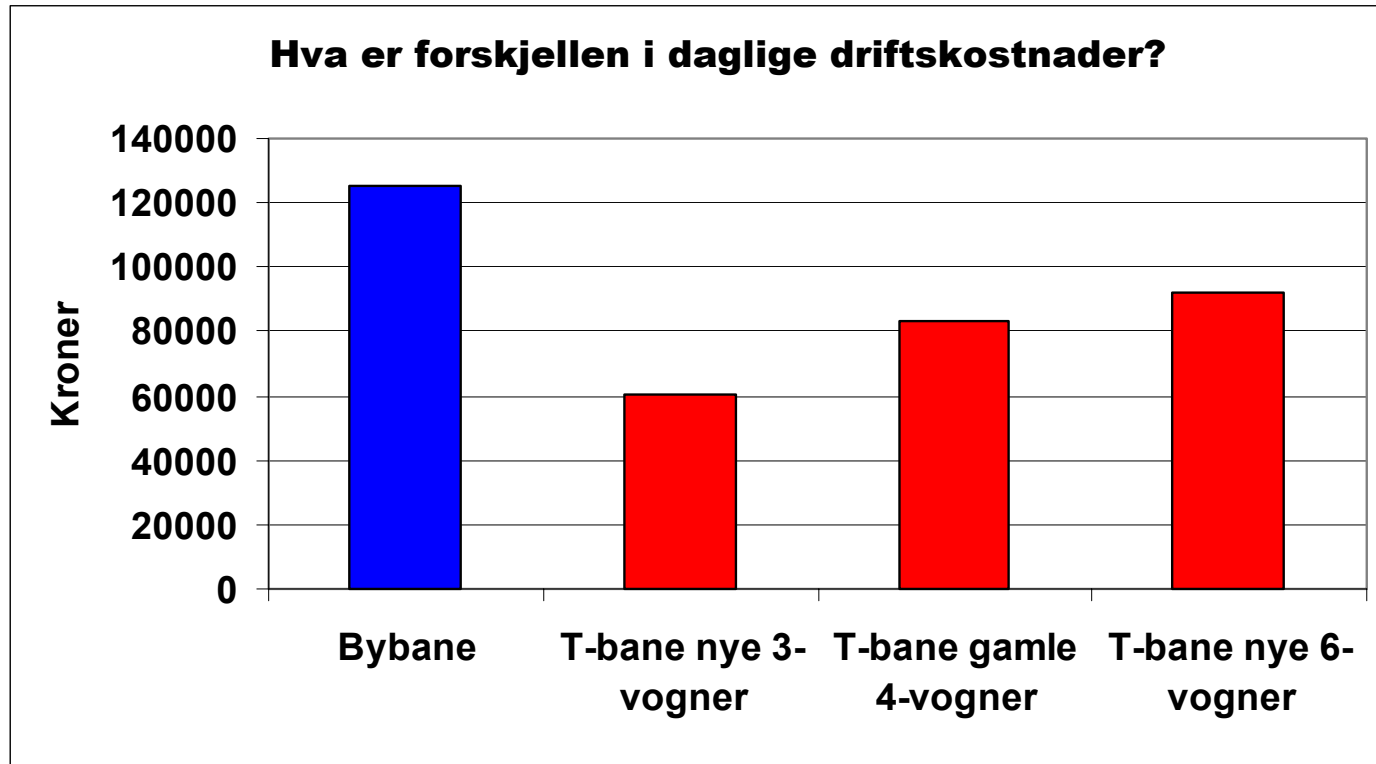
3-vognstog



Snitthastighet : 34km/t



## Bybane er dyrere enn t-bane/metro



**Driftskostnader t-bane/metro gir en årlig besparelse i forhold til bybane på**

**Ca. 20 millioner pr. år. med nye 3-vognstog**

## Bybane gir dårligere samfunnsøkonomi enn t-bane/metro



# Bybane gir dårligere samfunnsøkonomi enn t-bane/metro

## Situasjon for trikk/bybane fra Skøyen til Jernbanetorget

- T-bane har skjult trafikk i undergrunnen, mens trikk/bybane har overflatetraffikk som gir:
  - 15 stasjoner (mange stopp= lengre reisetid)
  - 11 lyskryss (forsinkelser= lengre reisetid)
  - Blandet trafikk med biler og busser (forsinkelser= lengre reisetid)
- **Tiltakene til 150 millioner som er planlagt vil ikke bedre fremkommeligheten vesentlig, kun ett minutt ifølge Knutepunktsrapporten**

Skøyen-Øraker: 50 mill.

Andre tiltak: 40 mill.

Ny linje Bygdøy allé: 60 mill.

Uavklart vendeløsning  
Uavklart integrasjonsløsning

Nationalteateret

Stortinget

Jernbanetorget

## **Bybane gir dårligere samfunnsøkonomi enn t-bane/metro**

Hvis en sparer 6 minutter pr. reise og 10 000 passasjerer reiser over bygrensa pr. dag og vi beregner NOK 100/time i trafikantkostnad pr. time, gir det:

**NOK 30 mill/år i større samfunnsnytte i favør av t-bane.**

---

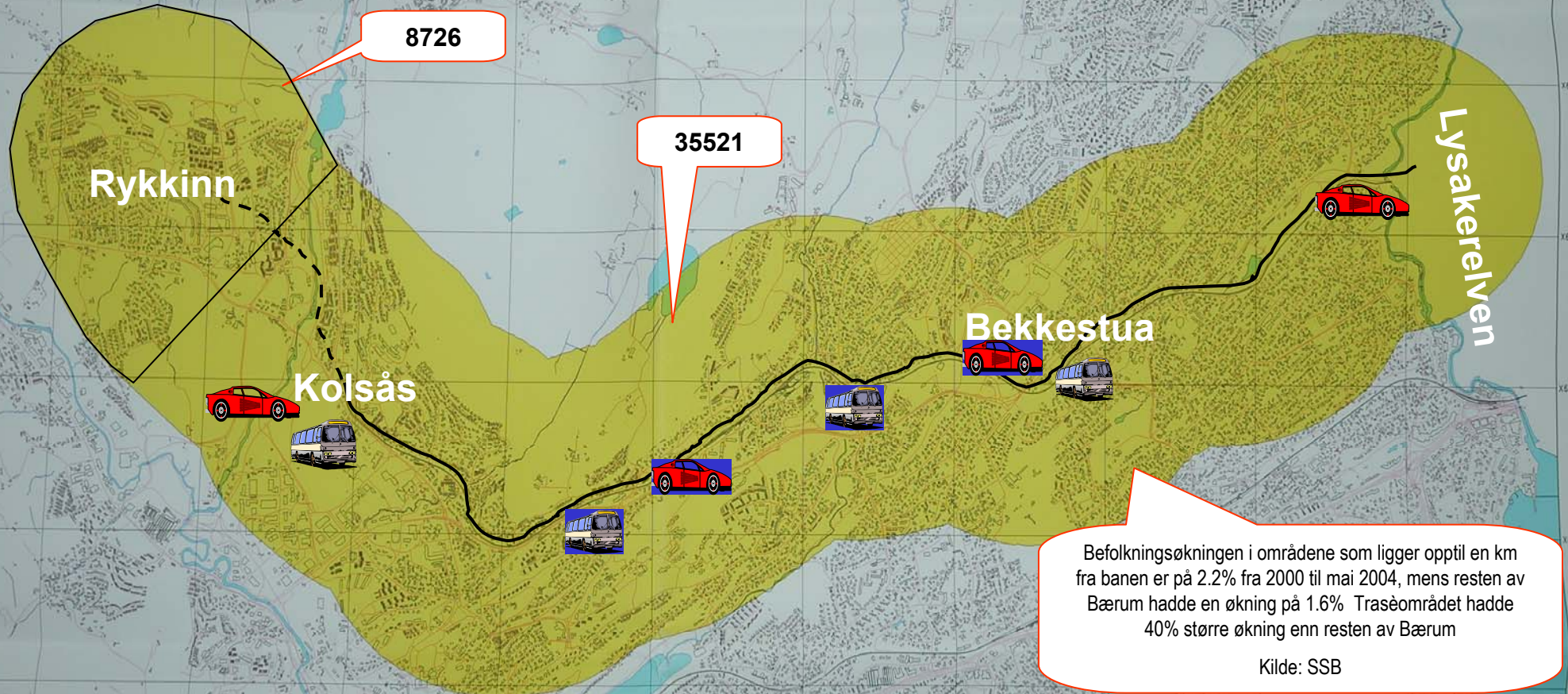
**"Samfunnet har generelt blitt påført kostnader i form av overført trafikk fra kollektivtransport til mer bruk av privatbil**

sier TØI rapport *"Lav kollektivsatsing fører til økt samfunnsmessig tap (2001)"*

**"Det er nødvendig at kollektivtransporten følges opp med et adekvat tilskuddsnivå"**

# Feil antagelser om befolkningsutviklingen

Kolsåsbanens stasjoner fra Lysakerelven inkludert evt. utvidelse til Rykkinn:  
43 247 personer bosatt inntil 1 km fra traseen: 42,4% av Bærums befolkning



Fortetting langs Kolsåsbanen er viktig for bedret økonomisk drift, men er ikke nødvendig for å begrunne t-bane/metroalternativet

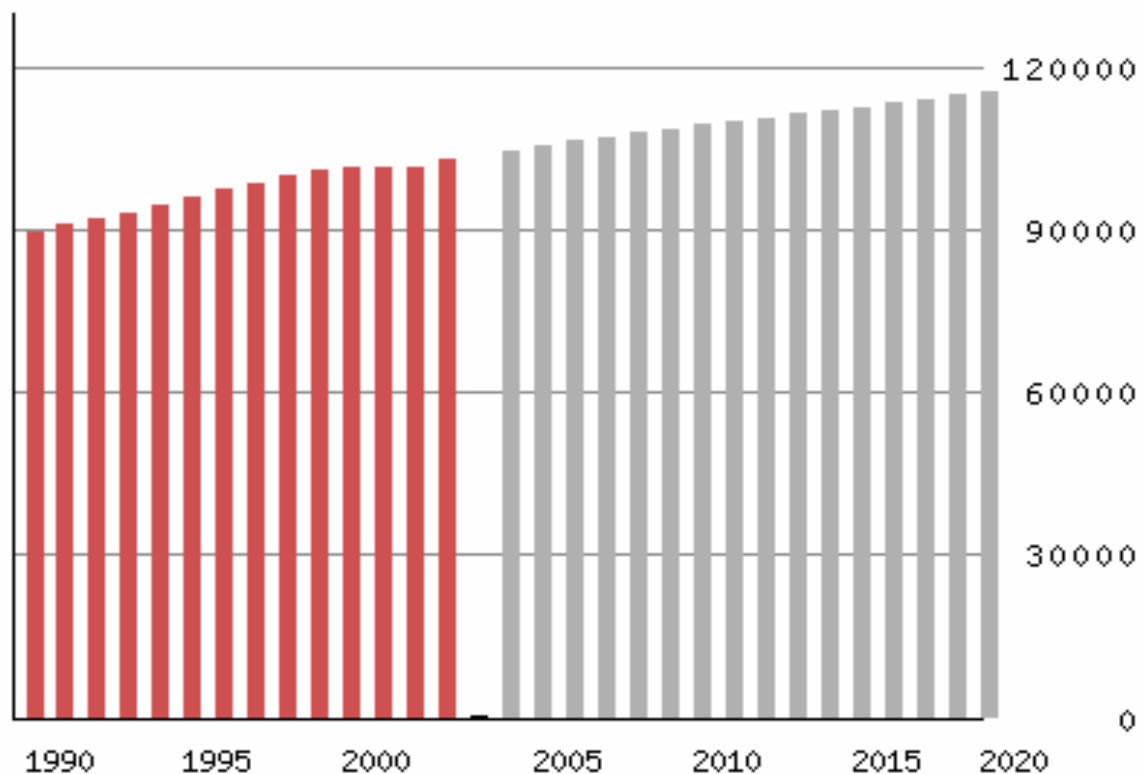
Sandvika

# Feil antagelser om befolkningsutviklingen

## BÆRUM KOMMUNE – FORVENTET BEFOLKNINGSØKNING 2005-2020

Innbyggere 1.1.2003: 102 529

Folkemengde 1990-2003 og framskrevet 2005-2020<sup>1</sup>

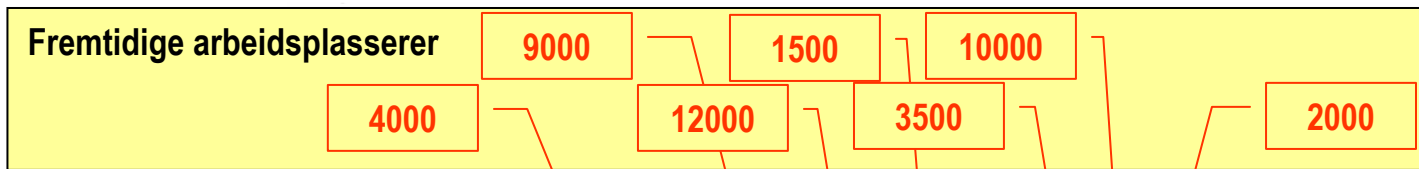


Kilde: SSB

<sup>1</sup>Framskrivning basert på alternativ MMMM (middels vekst)

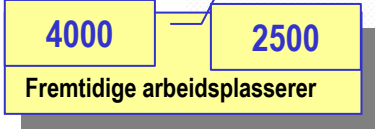
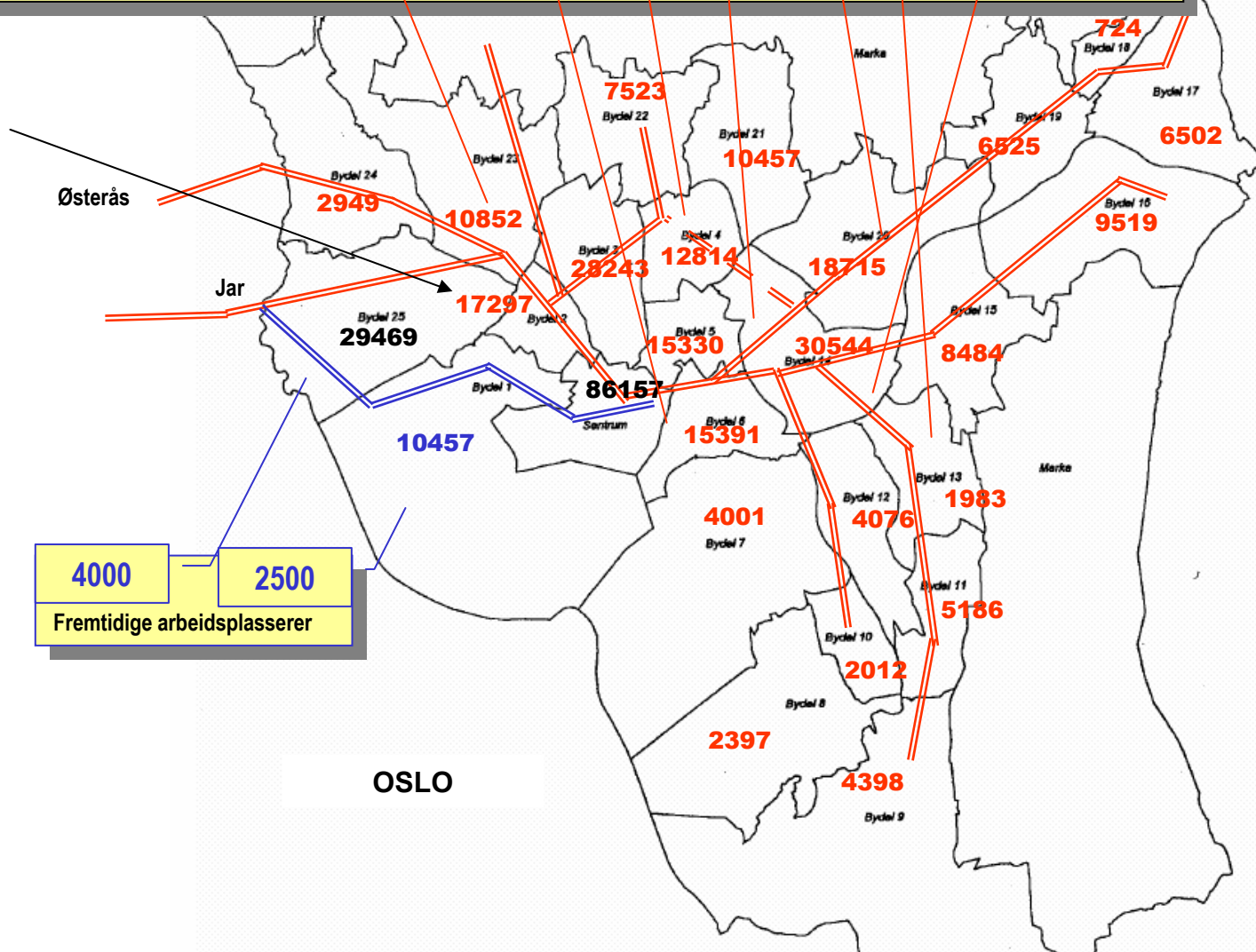
**Befolkningen øker, ta hensyn til dette nå!**

# Bybane går ikke til de stedene passasjeren skal



## 1.2.2 Arbeidsplasser etter bydel i Oslo

Bydel	Antall sysselsatte
1 Bygdøy – Frogner	10 457
2 Uranienborg – Majorstuen	17 294
3 St. Hanshaugen – Ullevål	28 243
4 Sagene Torshov	12 814
5 Grünerløkka – Sofienberg	15 330
6 Gamle Oslo	15 391
7 Ekeberg Bekkelaget	4 001
8 Nordstrand	2 397
9 Søndre Nordstrand	4 398
10 Lambertseter	2 012
11 Bøler	5 186
12 Manglerud	4 076
13 Østensjø	1 983
14 Helsfyr – Sinsen	30 544
15 Hellerud	8 484
16 Furuset	9 519
17 Stovner	6 502
18 Romsås	724
19 Grorud	6 525
20 Bjerke	18 715
21 Grefsen – Kjelsås	8 102
22 Sogn	7 523
23 Vindern	10 852
24 Røa	2 949
25 Ullern	29 469
Sentrum	86 157
Marka	192
Ukjent bydel	4 628
<b>Oslo i alt</b>	<b>354 467</b>



# Bybane går ikke til de stedene passasjerer skal

**Med hvilket transportmiddel når du arbeidsplassen best?**

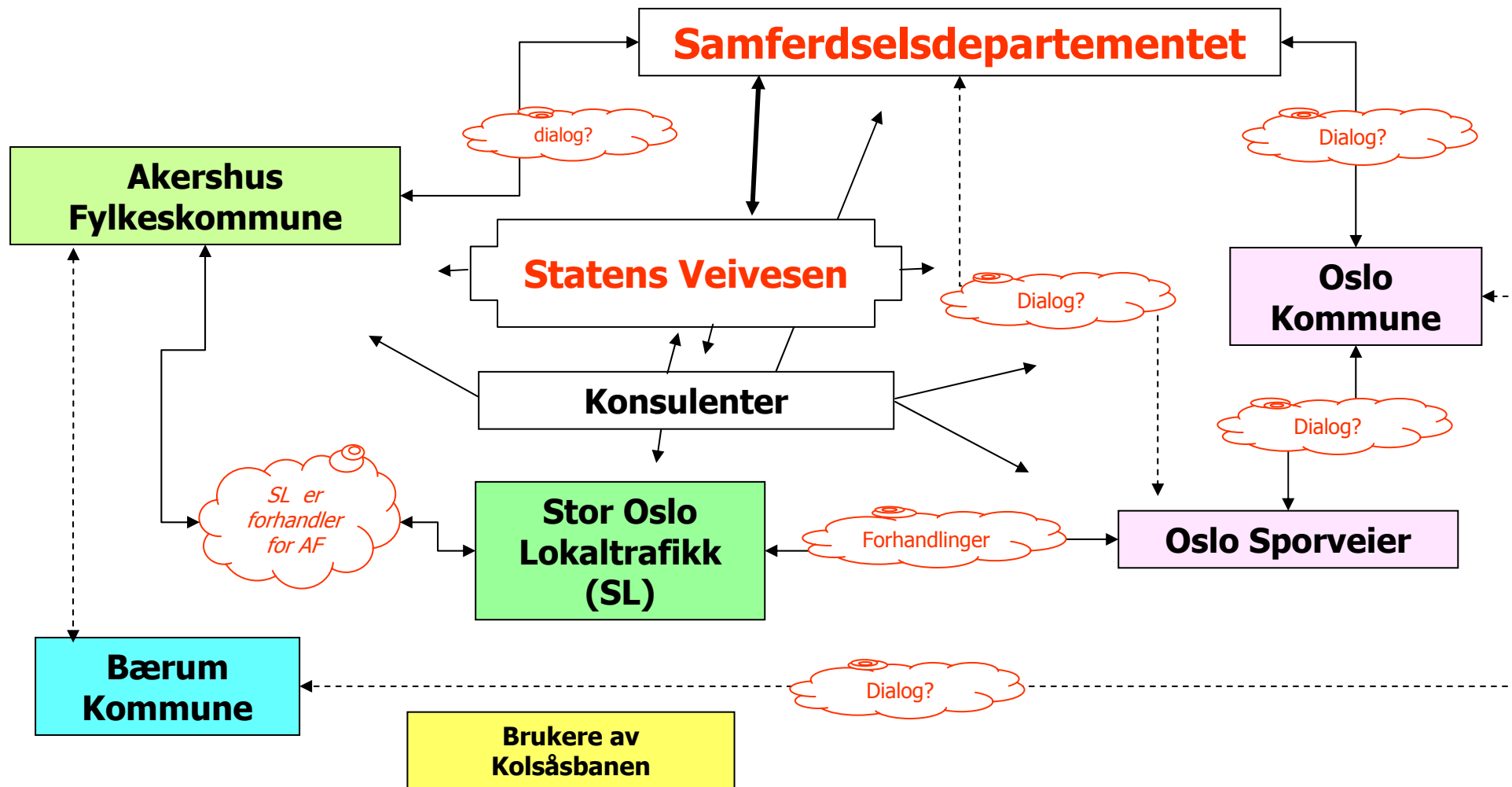
## **Arbeidsreiser fra Bærum til Oslo:**

- **227 784 arbeidsplasser (64%) når du best med t-bane**
- **10 457 arbeidsplasser (3%) når du best med bybane**
- **115 626 arbeidsplasser (33%) når du ca. like godt med t-bane og bybane**

## **I fremtiden**

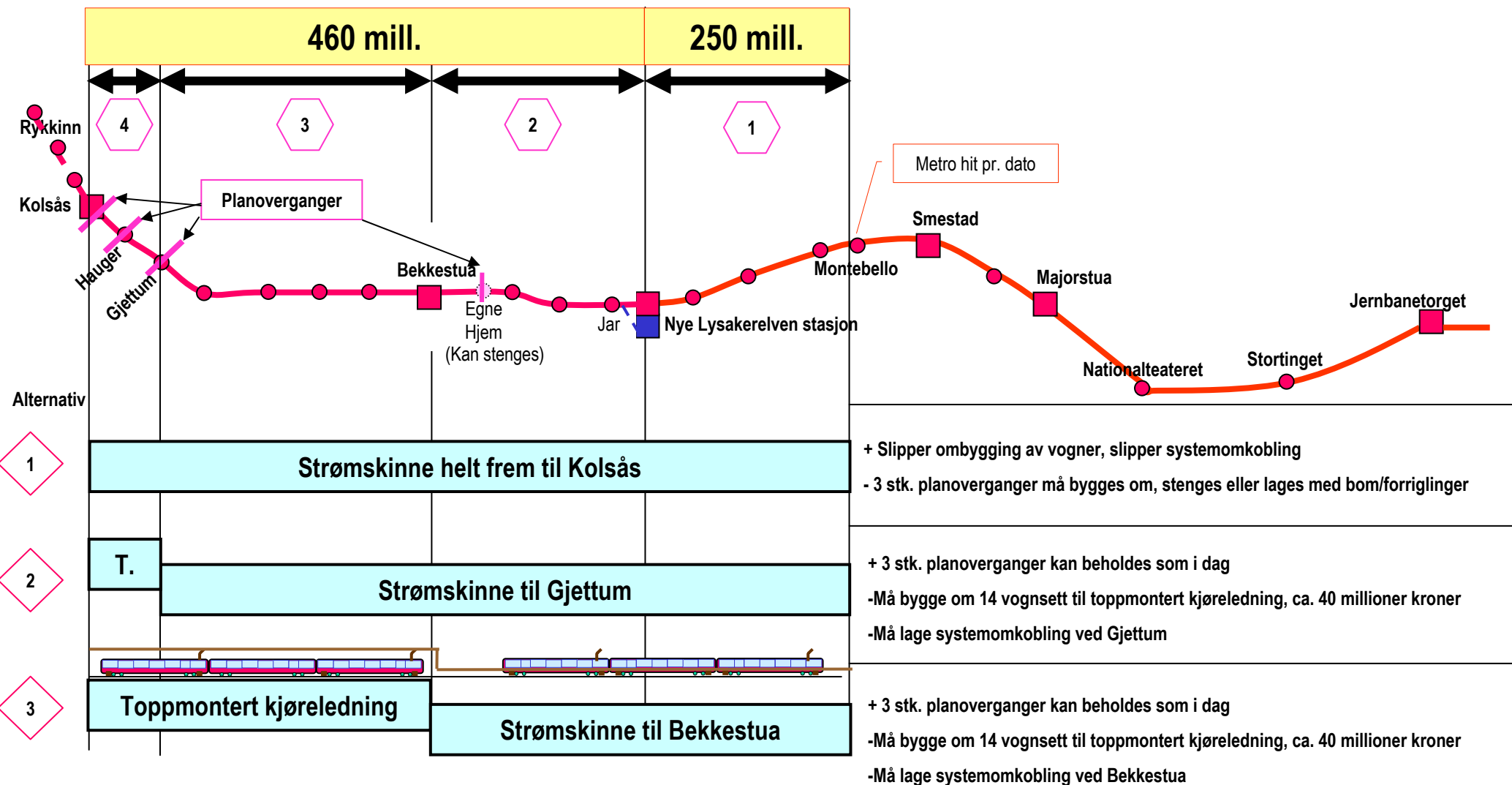
- **Kommer det ca. 42000 arbeidsplasser som du når best med t-bane**
- **Kommer det 6500 arbeidsplasser som du når best med bybane**

# Er samarbeid mulig?



- Partene trenger profesjonell hjelp til forhandlingene
- Opprett en "Kollektivmeglerstilling", med tilsvarende funksjon som riksmeklingsmannen
- Dette er så viktig at uenighet ikke må godtas

# T-bane/metroløsning – mulige byggetrinn og alternativer



# T-bane/metro er beste alternativet



- Går dit passasjerene skal, hele 40% går av på Bjørnsletta-Majorstua
- Lavere kostnader investering og drift
- Er 20% raskere til Oslo/østlige t-banelinjer enn bybane ekspressavgang
- Er 33% raskere Kolsås-Jernbanetorget enn regulær avgang med bybanen. For reisende til de østlige t-banestasjonene blir forskjellen enda større
- Har mye større inntekstpotensiale og utviklingspotensiale enn bybane

**T-bane/metro er klart bedre enn bybane**

**PLANLEGG I DAG FOR HVA SOM KOMMER I MORGEN!**