

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 kundevenlig:**
 - 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 tar 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. 70% 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**

Oslopakke 2 intensjon - 2002

"en samlet finansieringsplan og tiltakspakke for ny og oppgradert infrastruktur og nytt materiell for kollektivtrafikken i Oslo og Akershus

Med andre ord, en skal se SAMLET på regionen, ikke på enkeltområder

Metrostandard til Bekkestua er et prioritert prosjekt, kostnadsberegnet til 450 millioner 2002 kroner

Prosjektet ansees som politisk bundet!

HVA sa Helhetsplanen- Juni 2002

- **Oslo Sporveier ville ha metro til Bekkestua**
- **Statens veivesen ville ha metro til Kolsås: "Oppgradering av Kolsåsbanen til T-bane med metrostandard kan være så store at det veier opp for ekstrakostnadene for en slik løsning".**
 - **Begge disse alternativene var med 6-vogners drift**
 - **Prosjektgruppen ville generelt ha metro,**
 - **Styringsgruppen ville IKKE ha metro**
- **Etter mye diskusjoner ble man enige om at bybanealternativet kunne aksepteres...**

Forskjeller t-banevogn og bybanevogn



3 vogners t-banetog

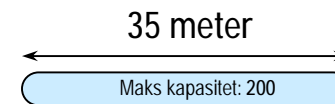


Bybanevogn = sporvogn = trikk
Nye holdeplasser vil bare ha plass til en vogn



Nye t-banevogner:

Kapasitet: 504



Kapasitet: 200

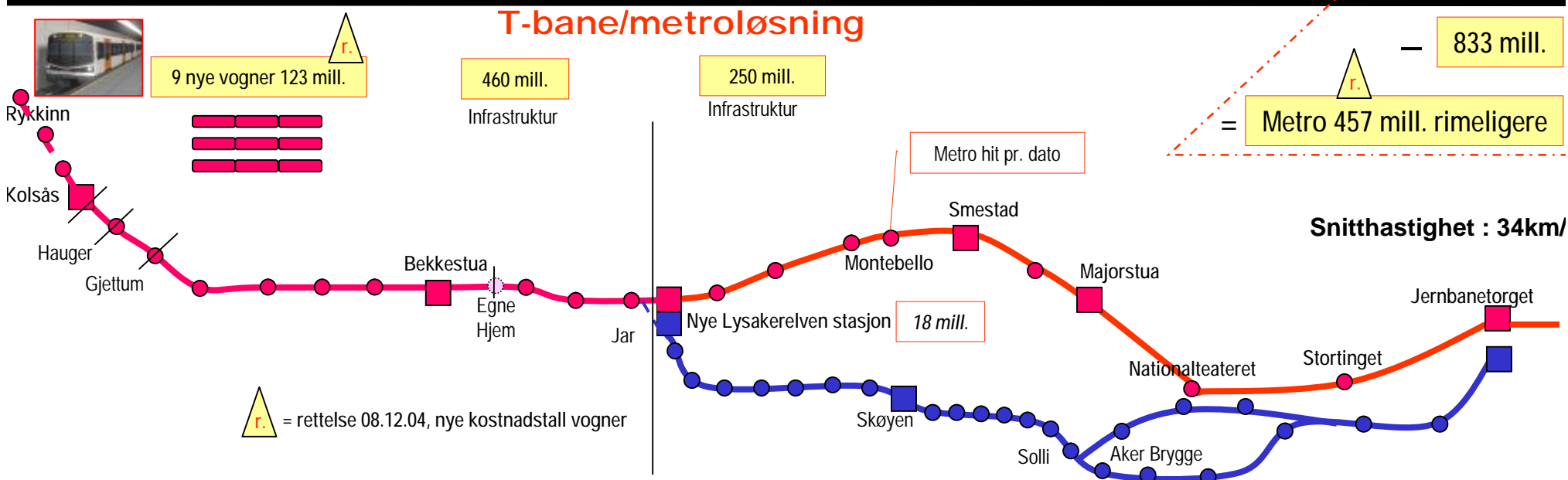
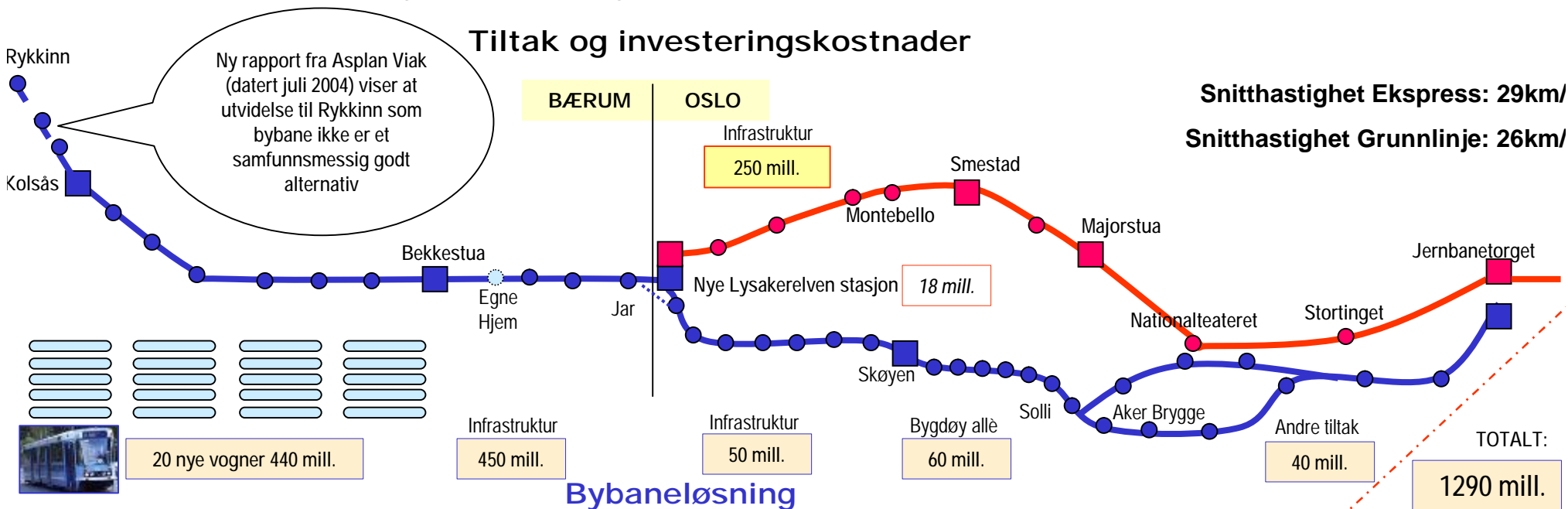


Det finnes andre attraktive alternativer til 6-vognstog:

- 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. **DETTE MÅ DE GJØRE INNEN NOVEMBER 2005!**
 - I så fall slipper Akershus Fylkeskommune 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



Bybane er dyrere enn t-bane/metro

Investeringskostnader t-bane/metro

1. Infrastruktur Montebello-Lysakerelven = 250 mill

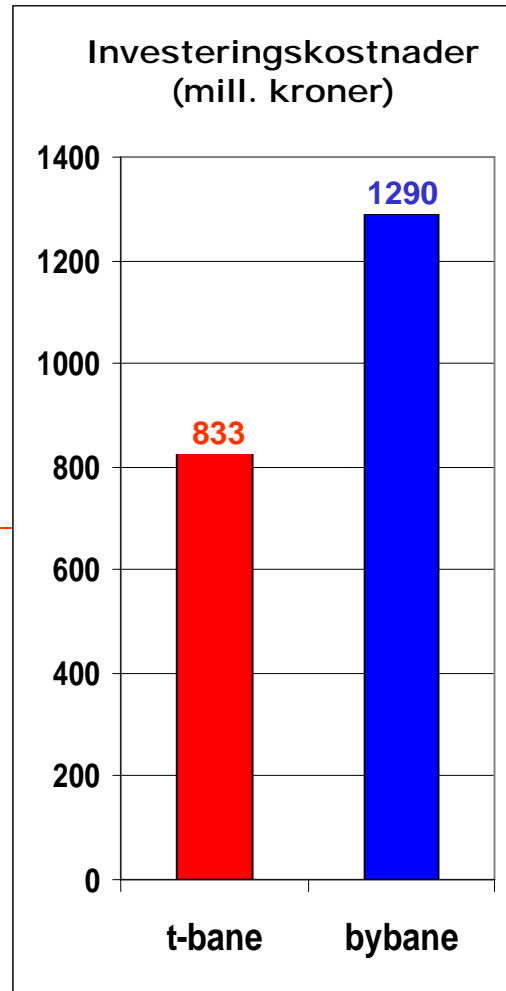
2. Lysakerelven-Kolsås: = 460 mill

3. 3 stk. nye 3-vogners t-banetog à 40 mill = 123 mill

TOTALT: 833 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

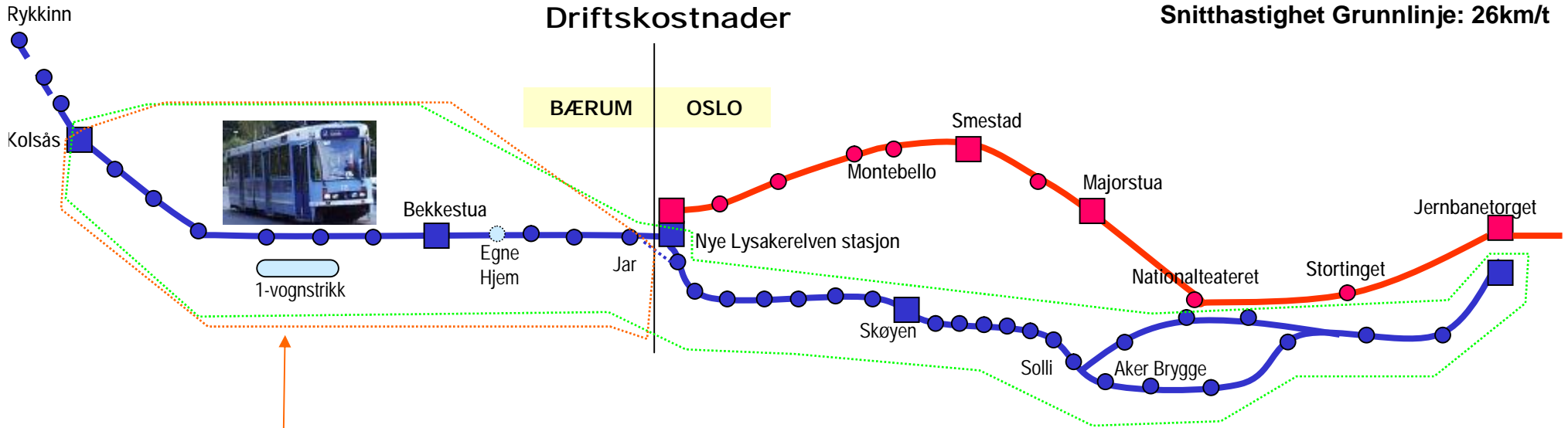
TOTALT: 1290 MILLIONER

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

T-bane/metro 457 millioner rimeligere enn bybane

Bybane er dyrere enn t-bane/metro

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

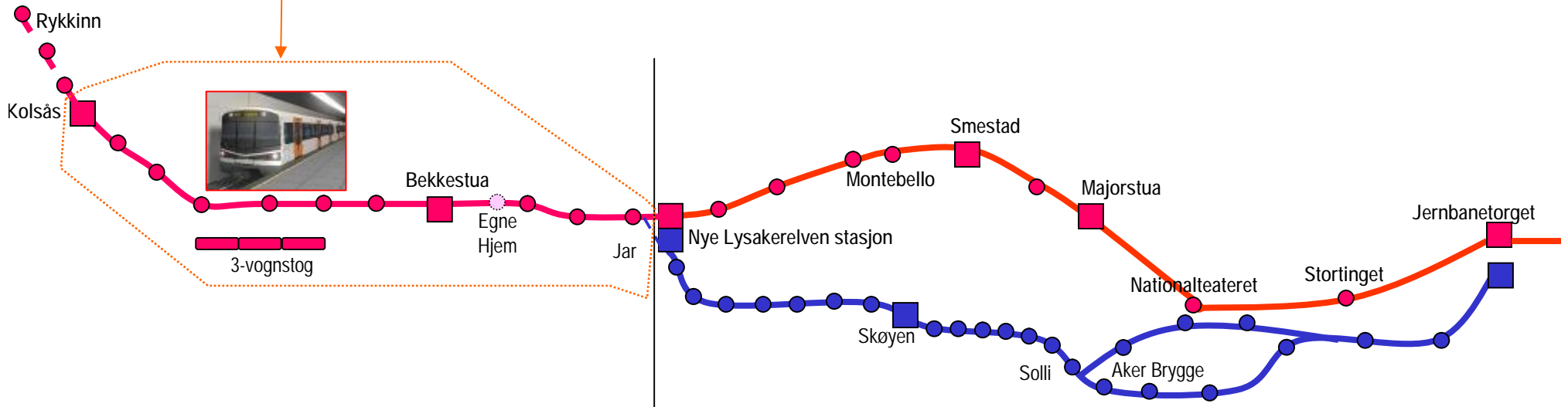


Bybaneløsning

Sammenligne

T-bane/metroløsning

Snitthastighet : 34km/t



Bybane er dyrere enn t-bane/metro

Driftskostnader



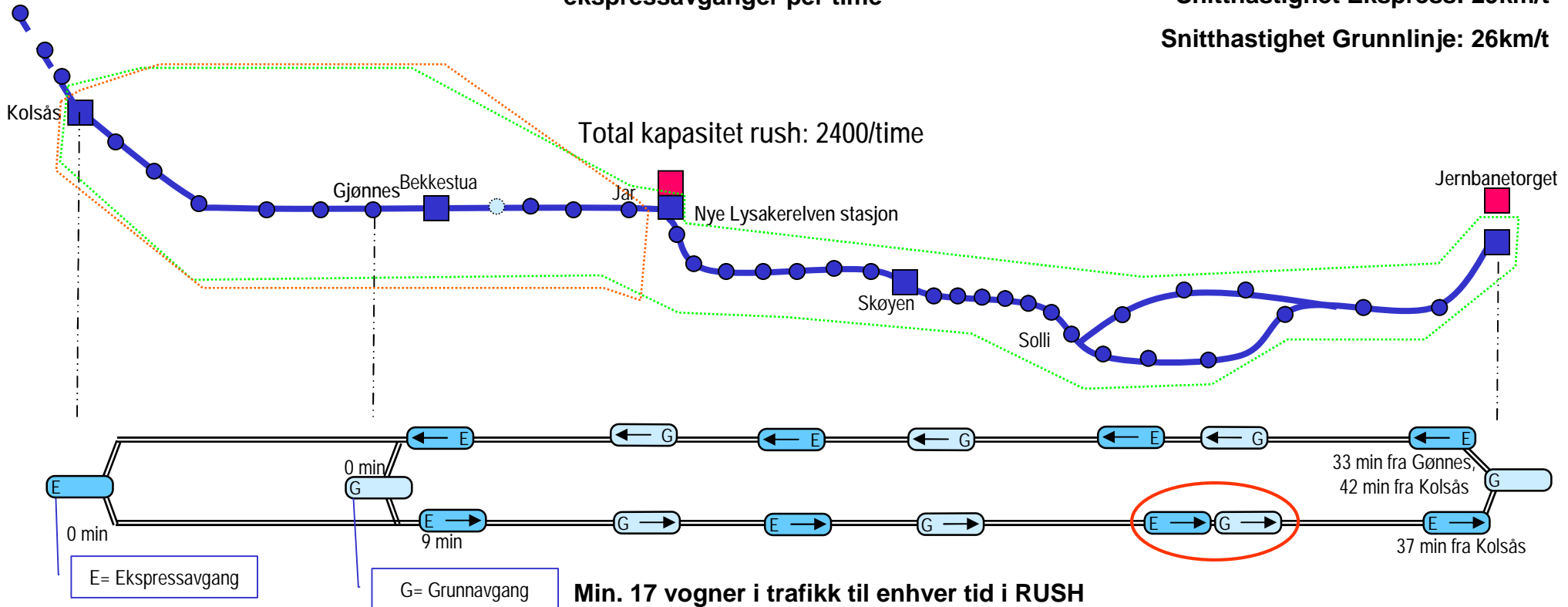
1-vognstrikk
(3-ledd)

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)

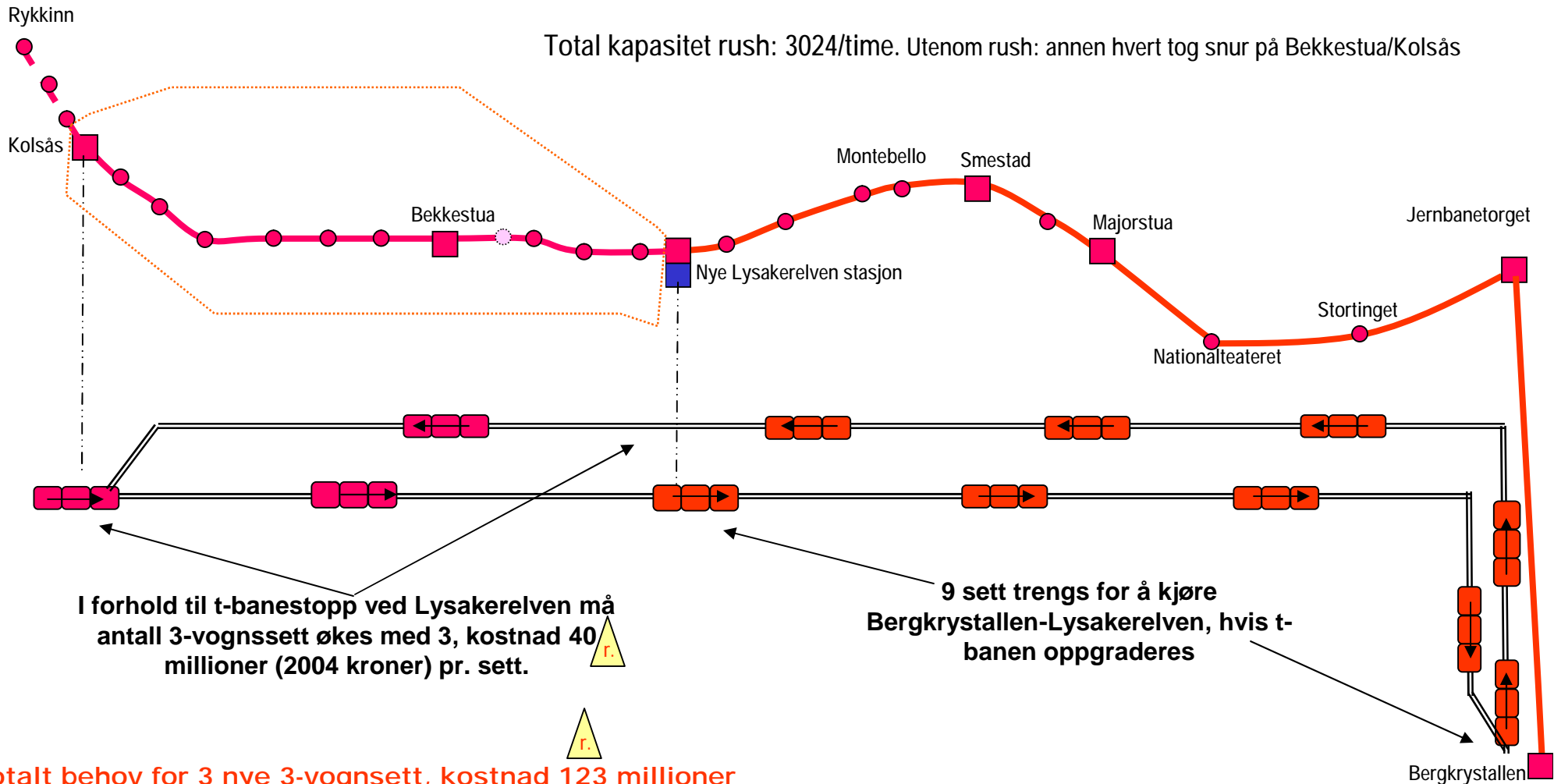


3-vognstog



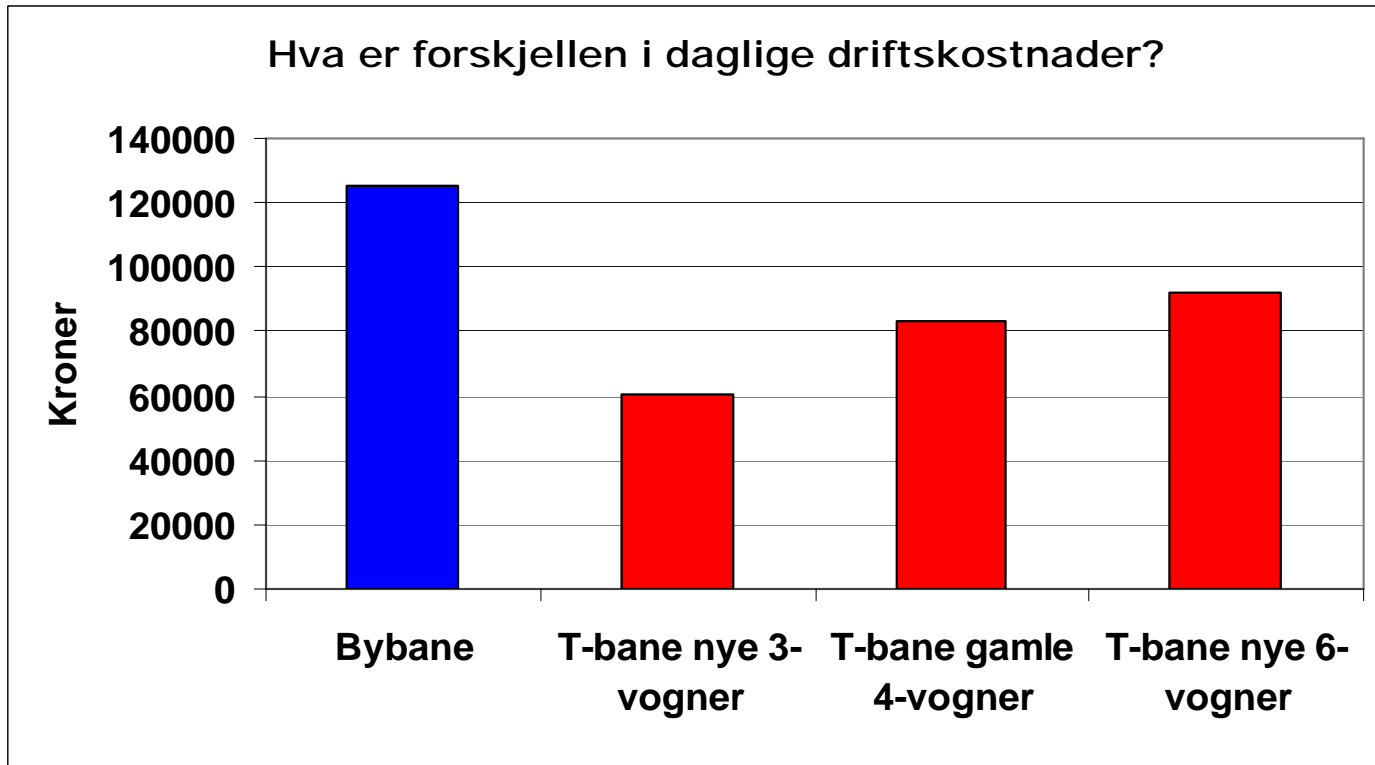
Snitthastighet : 34km/

Total kapasitet rush: 3024/time. Utenom rush: annen hvert tog snur på Bekkestua/Kolsås



Totalt behov for 3 nye 3-vognssett, kostnad 123 millioner

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



Majorstua

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 overflatatrafikk 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 alle: 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"

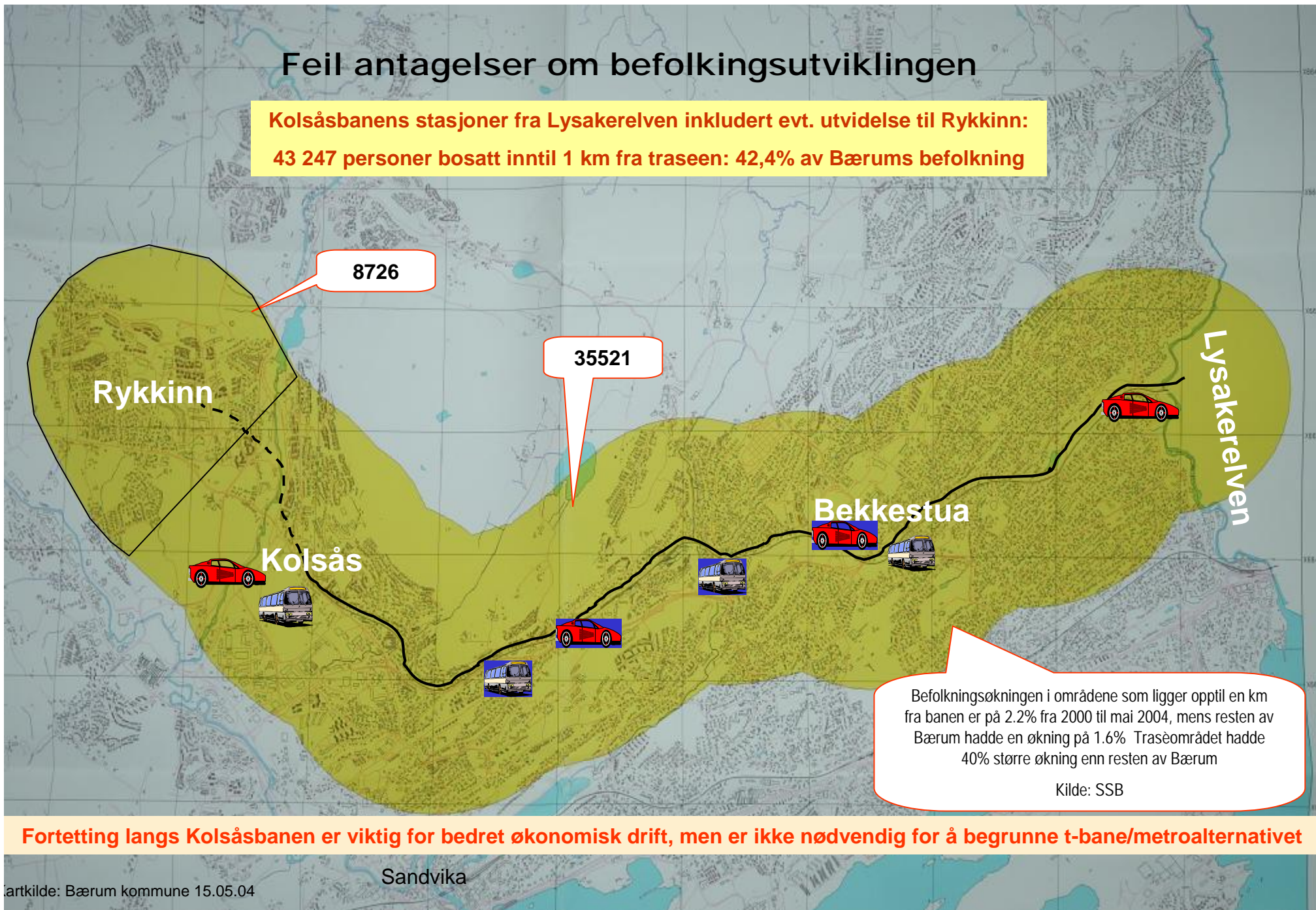
Feil antagelser om befolkningsutviklingen

Er ikke befolkningsgrunnlaget godt nok for t-bane?

1. Antall påstigende Kolsås-Montebello = Antall påstigende Høyenghall-Bergkrystallen
2. Pendelenbalansen mot Bergkrystallen FORVERRES hvis det velges bybane
3. Større satsing på Park-and-ride
4. Matebusser kan settes i system
5. Utvidelse til Rykkinn?
6. Antall arbeidsplasser øker mest i Osloområdet, antall bosette øker mest i Akershus
Konklusjon: trafikk over bygrensen vil øke i fremtiden

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

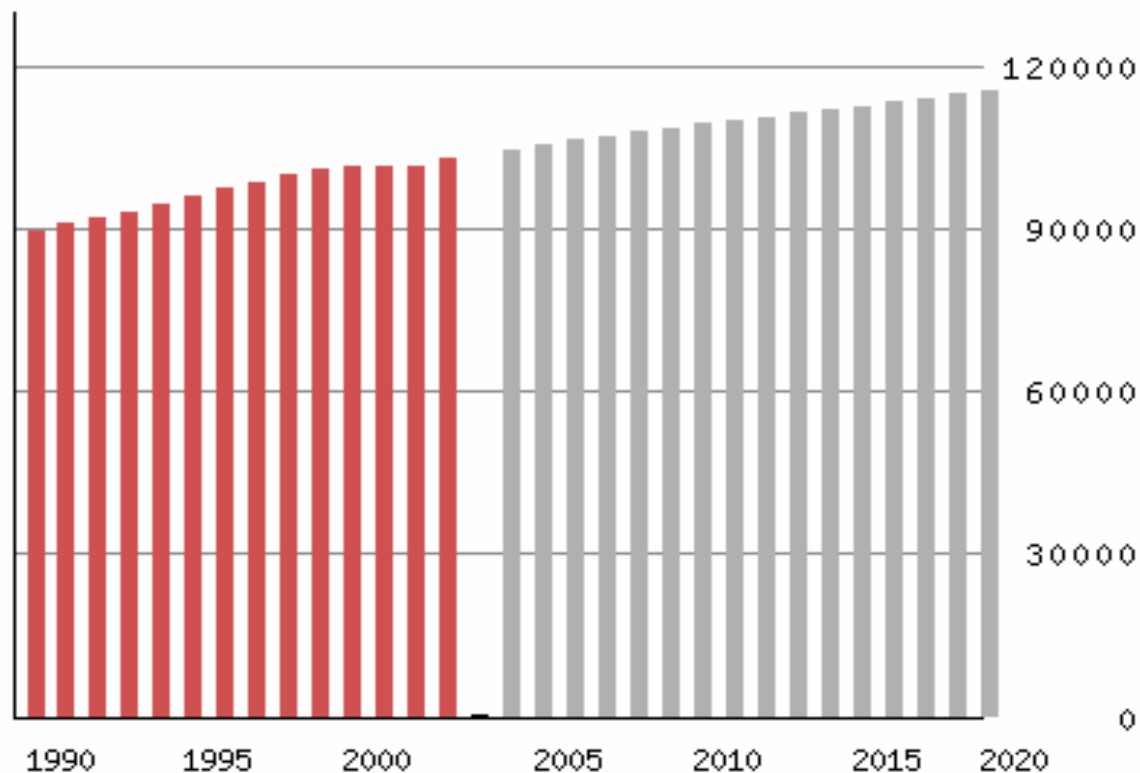
artkilde: Bærum kommune 15.05.04

Feil antagelser om befolkningsutviklingen

BÆRUM KOMMUNE – FORVENTET BEFOLKNINGSØKNING 2005-2020

Innbyggere 1.1.2003: 102 529

Folkemengde 1990-2003 og framskrevet 2005-2020¹



Kilde: SSB

¹Framskrivning basert på alternativ MMMM (middels vekst)

Befolkningen øker, ta hensyn til dette nå!

Bybane går ikke til de stedene passasjeren skal

Med hvilket transportmiddel når du arbeidsplassen best?

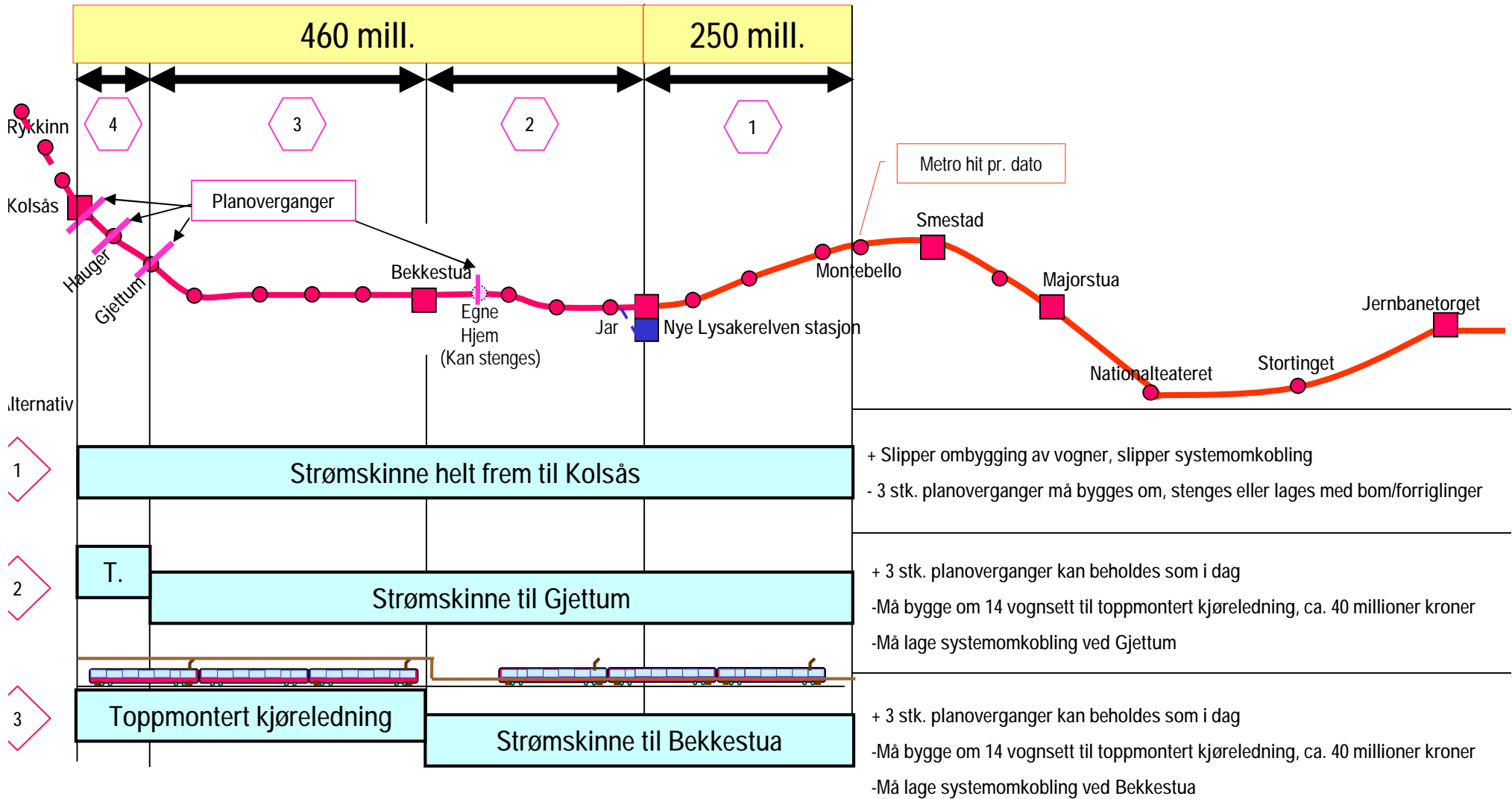
Arbeidsreiser fra Bærum til Oslo:

- 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

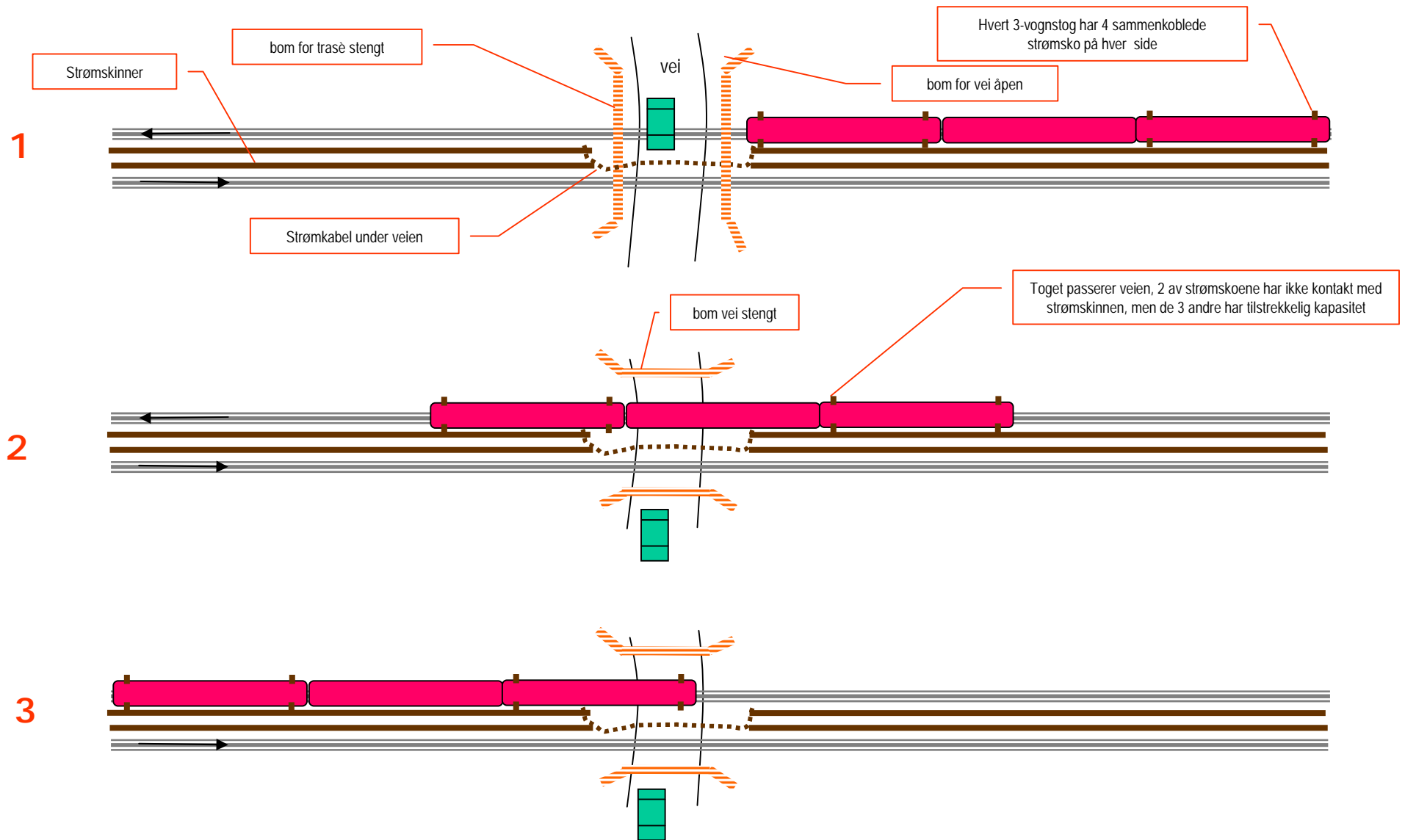
I fremtiden

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

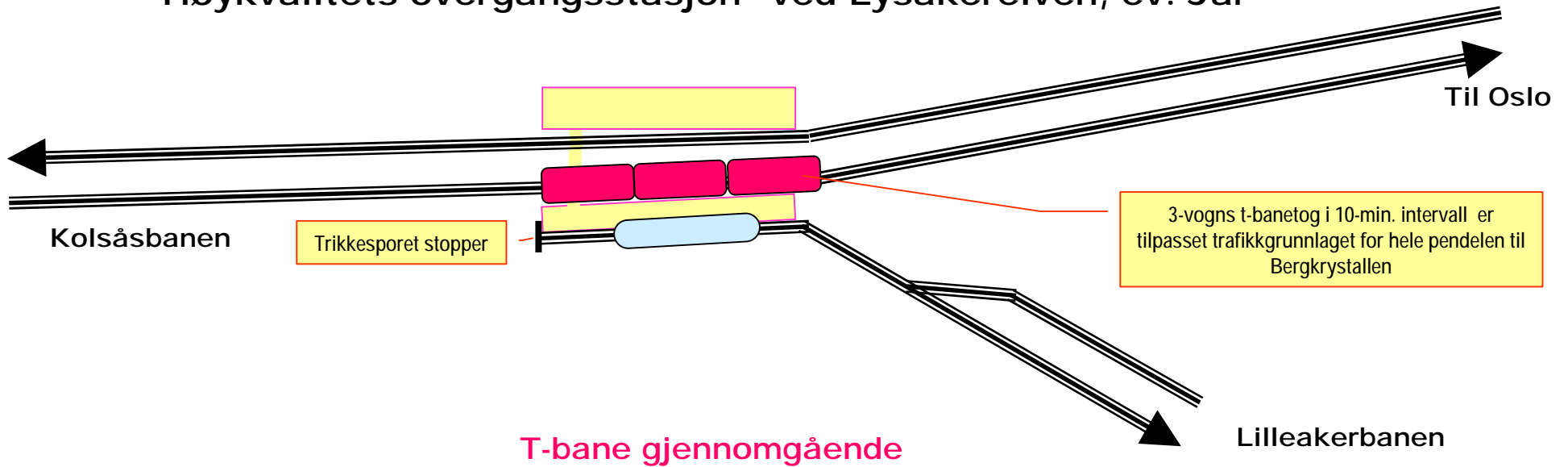
T-bane/metroløsning – mulige byggetrinn og alternativer



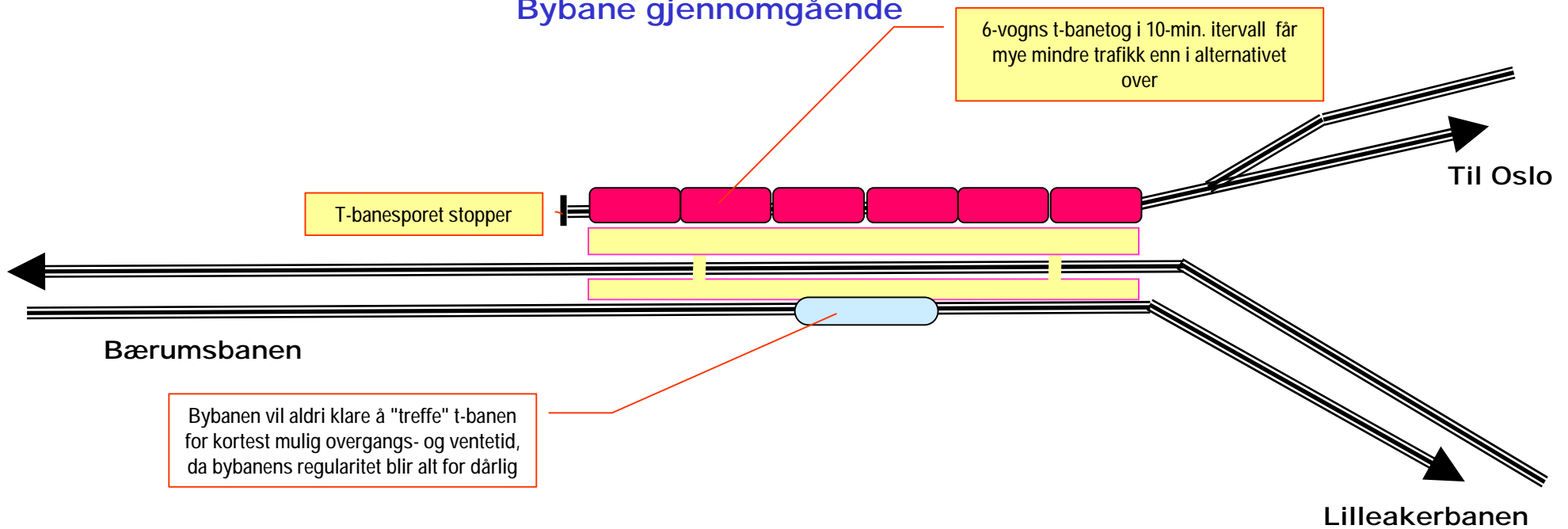
Kolsåsbanen – metro med planoverganger er mulig - eksempel



"Høykvalitets overgangsstasjon" ved Lysakerelven, ev. Jar



Bybane gjennomgående



T-bane/metro er beste alternativet



- Går dit passasjerene skal, hele 53% 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!