

NEDLEGGING AV KOLSÅSBANEN



Driftsstopp 1. juli 2003

1 juli 2003 stoppet Oslo Sporveier driften av Kolsåsbanen mellom Bekkestua og Kolsås. I brev til Fylkeskommunen skrev Oslo Sporveier følgende; ”Oslo Sporveier vil varsle at nåværende driftsmodell maksimalt kan vare til 01.07.2003, som også er tidshorisonten for vårt vedlikehold av infrastrukturen utenfor Bekkestua. Dersom Akershus fylkeskommune ønsker fortsatt banedrift på den ytre delen av Kolsåsbanen, kan fylkeskommunen overta ansvaret, jfr også forutsetningen om kjøp eller leie av baneinfrastruktur. Sporveien kan eventuelt tilby drifts- og vedlikeholdstjenester på oppdrag”.

Det ble imidlertid oppnådd en slags enighet mellom partene, dette skriver Akershus fylkeskommune 25. juni 2003: ”Fylkestinget i Akershus vedtok i møte 24. juni at fylkeskommunen skal leie Kolsåsbanens grunn med stasjoner i 40 år. Banen skal rustes opp for ca 300 mill kroner og det skal kjøpes nye vogner for ca 160 mill kroner.

Fylkeskommunen betaler 100 000 kroner i leie pr år til Oslo Sporveier, men leien utbetales som et engangsbeløp på 4 mill kroner. I tillegg kjøper fylkeskommunen teknisk utstyr av varig verdi, som signal- og sikringsanlegg, likerettere og master for 60 mill kroner. Dette er utstyr som allerede er kjøpt inn av Oslo Sporveier.

Målsettingen er at en ny bane skal kunne åpnes sommeren 2007. I sommer (2003) vil det bli kjørt matebuss fra Rykkin via Kolsås til Bekkestua med mulighet for overgang til T-bane eller buss. Fra og med 18.august kjøres det buss fra Kolsås til Oslo sentrum. I løpet av høsten blir det avgjort om busstilbudet skal fortsette i 2004 eller om det blir trikk mellom Kolsås og Bekkestua fram til anleggsstart som er stipulert til høsten 2005.

Fylkestinget legger vekt på at planleggings- og anleggsperioden skal gjøres så kort som mulig og med færrest mulige ulemper for publikum.”

Stoppen 1. juli 2003 skjedde som planlagt, og pr. dato er alternativet til bane en bussløsning (buss 142), som bl.a. stopper på Bekkestua uten å korrespondere med nåværende Kolsåsbane, slik at reisetiden nå er økt med 18 minutter på strekningen Kolsås-Majorstua.

Det pågår for tiden forhandlinger mellom Oslo Sporveier og Akershus Fylkeskommune om en midlertidig banedrift fra senest 01.01.04 til anleggsoppstart høsten 2005.

DETTE ER DAGENS SITUASJON PÅ BRYNSVEIEN VED KOLSÅS



Aksjon for Drift av Kolsåsbanen er sterkt bekymret over det som nå skjer med kollektivtrafikken langs Kolsåsbanetraseen. For de fleste kollektivreisende har situasjonen forverret seg kraftig. Det er uholdbart å se på at T-banelinjen ligger klar når du sitter på en buss som snegler seg fram sammen med trafikken. Det er ingen reelle argumenter for den midlertidige nedleggelsen, og vi krever at banen kommer tilbake på skinnene umiddelbart. Vi mener at den beste langsiktige løsninger er en oppgradering av banen til Metrostandard (som de østlige T-banelinjene), med videre forlengelse til Rykkinn. Dette er en løsning som også vil ta vare på økt trafikk ifm. forventet befolkningsøkning og dermed redusere belastningen på veinettet. Dette perspektivet støttes av rapporten Helhetsplan for Kolsåsbanen, utarbeidet av trafikkfaglige konsulenter. I så måte mener vi at den vedtatte bybanen ikke vil tilfredsstillere fremtidens trafikkbehov.

PASSASJERTELLING –SAMMENLIGNING FØR OG ETTER NEDLEGGELSEN

Passasjerene skyr Kolsåsbanen

(Utdrag av artikkel fra Sekretariatet for Bytrafikk 14. oktober 2003):

Så er enhver tvil ryddet unna: Nedleggelsen av Kolsåsbanens ytre del 1. juli 2003 har definitivt jaget passasjerene vekk. Sekretariatet for Bytrafikk holdt en trafikkteiling i august med alarmerende resultater, men til den kunne man innvende at den ble holdt mens skolene ennå hadde ferie.

Nå er det blitt holdt en ny trafikkteiling i siste del av september. Her er skoletrafikken med for fullt, men tallene er likevel ikke hyggelig lesning for kollektivtrafikkvenner. "Buss for bane" 4B er blitt erstattet av SL-buss 142, som ikke korresponderer med banen på Bekkestua, men fortsetter via Lysaker til Oslo sentrum.



Buss Kolsås til Bekkestua i forhold til gamle Kolsåsbanen fra Kolsås til Bekkestua

Ved august-tellingen reiste ca. 800 mennesker med bussen Kolsås - Bekkestua på en hel dag. I september var dette tallet økt til 1150. Det er jo noe mer, men fortsatt langt færre enn de 2700 som reiste med banen på samme strekning for et år siden. Faktisk 1550 færre, eller **en nedgang på 57 prosent**.



T-bane fra Bekkestua i forhold til T-bane fra Bekkestua med gamle Kolsåsbanen

En morgenrushtelling viser at 230 mennesker nå sitter i Kolsåsbanens vogner når de går fra Bekkestua mellom kl. 07 og 09. For et år siden var det 900; det er **en nedgang på 75 prosent** det! I de samme morgentimene dro 280 mennesker videre med 142-bussen fra Bekkestua mot Oslo. Så man kan jo si at vel 500 av banens tidligere 900 Bærums-trafikanter fortsatt reiser kollektivt til byen.

Har noen spart **penger** på omleggingen? Vel, Sporveien har altså kunnet spare inn ett - 1 - av de ni togene som gikk på linje 4. Vi tviler på at dette oppveier bortfallet av over 2000 daglige passasjerer som hver betalte minst 1000 kroner måneden for å reise med banen. SL har overtatt halvparten av disse inntektene, mot å sette inn 6 nye busser i en trafikk som hittil har vært helt unødvendig. Forstå logikken den som kan. Men man slipper jo å vedlikeholde sporet - den bilfrie traséen. [Les mer om saken på www.bytrafikk.no](http://www.bytrafikk.no)

REISETIDER FØR OG NÅ

Hva skjedde etter nedleggningen? Bl. a. økte reisetiden mellom Kolsås og Majorstuen med 62%

Tabellene nedenfor viser en sammelign på reisetid før og etter nedleggelsen. Alle reisetider er tatt fra Trafikanten samt den siste T-bane-tabellen hvor Kolsåsbanen var med (12.4.2003). Ekspressbussene er ikke tatt med, fordi de bare går i en times tid et par ganger i døgnet. Merk at det oppstår ytterligere forsinkelser i rushtiden, slik at reisetidene ytterligere forlenges.



Kolsås – Majorstua	Reisetid:	Forlengt reisetid:
T-bane	29 minutter	-
Buss 142 + T-bane:	47 minutter	18 min/62%
Buss 151 + buss 20:	46 minutter	17min./59%

Kolsås – Jernbanetorget	Reisetid:	Forlengt reisetid:
T-bane	35 minutter	-
Buss 142	42 minutter	7 min/20%
Buss 151	47 minutter	12 min/34%

Bybanealternativet Jar – Jernbanetorget	Reisetid:	Forlengt reisetid:
T-bane +T-bane 3	20 minutter	-
Trikk 10:	28 minutter	8 min/40%

ARGUMENTER FOR KOLSÅSBANEN

Hva sier brukerne (fra Asker & Bærum Budstikke):

-Nå må jeg bytte transportmiddel 3 ganger, mot før 2, sier NN fra Rykkinn

-T-banen sparte meg for 10 minutter reisetid hver vei, sier NN fra Avløs.

-Før tok jeg Kolsåsbanen rett til skolen, nå må jeg bytte buss 2 ganger, sier NN fra Jar

-Læreren blir forbannet fordi mange elever nå kommer for sent til timene, sier NN fra Avløs

Hva sier Stor-Ølso Lokaltrafikk (Marianne Rieber.Mohn):

- **Dette er en svært vanskelig strekning pga. mye biltrafikk og ingen kollektivfelt.** Det er mest reaksjoner fra dem som må bytte på Bekkestua. Pga. stor trafikk er bussen ofte forsinket...

Argumentene nedenfor er basert på at Akershus fylkeskommune og Bærum kommune i fremtiden ønsker en bybane fra Kolsås/Rykkinn og over Lilleakerbanen til Oslo sentrum. Kolsåsbanen var en T-bane som kunne utbygges til metrostandard, slik det har vært gjort med mesteparten av Oslos T-banenett. Bybanealternativet innebærer at banen fra Jar til Oslo (Lilleakerbanen) går på trafikkerte veier med de problemer det medfører. Når vognene i Bybanealternativet beveger seg på trafikkerte gater, defineres dette som trikk.

- **Kortere reisetid** - Kolsåsbanen er mye raskere enn buss + bane. Eksempelvis har reisetiden fra Kolsås til Majorstua økt med 62%
- **Mindre utsatt for forsinkelser** En godt vedlikeholdt T-bane/metrobane på egen trasé er ikke så sårbar for forsinkelser som buss og bybane, som beveger seg i trafikken sammen med bilene.
- **Jevnere reisefrekvens** Kolsåsbanen gikk jevnlig mesteparten av døgnet i motsetning til ekspressbussene, som bare går over korte tidsrom.
- **Kolsåsbanen ga direkte tilgang til nordvestlige deler av Oslo**, til de store arbeidsplassområdene. Uten Kolsåsbanen kreves det overgang fra buss til "Bekkestuabane" (restene av Kolsåsbanen), med betydelig lengre reisetid som følge av manglende korrespondanse buss-bane, samt køer på aktuell veistrekning.
- **Bedre sikkerhet** Ulykkesrisikoen på Kolsåsbanen er minimal, mens den er betydelig på veiene, med den store buss- og biltrafikken, samt fotgjengere.
- **Kollektivtrafikk på skinner er bedre for miljøet** Luften blir ikke forringet av Kolsåsbanen. Derimot blir den mye verre av alle bussene, samt alle bilene som er tatt i bruk for å erstatte det dårlige tilbudet.
- **Reise uten omstigning til hele T-banenettet** Kolsåsbanen tillot reise uten omstigning til hele Oslos T-banenett. Alle andre transportmidler krever omstigning med tilhørende ventetid.
- **Bedre tilgjengelighet for rullestoler og barnevogner** Kolsåsbanen er betydelig bedre enn buss når det gjelder muligheter for påstigning for rullestolbrukere og foreldre med barnevogn.
- **Bedre komfort.** Undersøkelser viser at trafikantene jevnt over velger bane fremfor buss når tilbudene ellers er jevnbyrdige.

SITATER FRA AKSJONENS GJESTEBOK (www.kolsasbanen.org)

29 Aug. 2003: Jeg vil ha tilbake Kolsåsbanen. Med banen tok det 25 minutter fra Valler til Majorstuen. Da erstatningsbussen kom, tok det ca. 35 minutter. **Med dagens busslinje 142 og 13 minutters overgangstid på Bekkestua tar det hele tre kvarter, altså nesten en dobling av reisetiden!** Bussen er ikke noe alternativ! Så lenge bussen går, kikker jeg på bilannonser...

29 Aug. 2003: Vi vil snarest mulig ha Kolsåsbanen tilbake på sporet igjen. **Vi er en familie på fire som reiser kollektivt inn til jobb og barnehage i Oslo hver dag. Sommerens bussforbindelse har slitt hardt på oss. Bussen for oss et mye dårligere tilbud. Det er nesten umulig å komme på med en barnevogn uten å være avhengig av andres hjelp og velvilje. I tillegg ble reisetiden nærmere 1,5 time hver vei mot tidligere i underkant av en time.** Vi har også det problemet at bussen starter, stopper, svinger og rister med så brå bevegelser at vi ofte må sitte og tviholde på smårollingene så de rett og slett ikke skal falle ned eller slå hodet mot setet foran. Er det virkelig ikke rom for slike familier som oss? Skal vi virkelig presses til å kjøpe bil og stå i kø innover om morgenen?

01 Sept. 2003 For meg er det HELT utrolig at våre politikere kunne la det skje at Kolsåsbanen ble stengt. Det partiet som jeg har stemt på, har sveket meg, så hvorfor skal jeg være trofast? **Når jeg nå kjører bil til jobben og registrerer at køene blir lengre og tregere for hver dag som går, så får jeg øket tro på at noen snart tar til vettet.**



10 Sept. 2003 **Jeg taper personlig arbeidstid tilsvarende 80-100 timer i løpet av et år på politikernes vedtak fordi reisetiden er økt. Utfakturert tilsvarer dette bortimot 100.000,-**

04 Okt. 2003 Støtter aksjonen. Det er bra at noen kjemper for kollektive løsninger der de er overlegent best på de fleste områder.

10 Okt. 2003 hei dere. jeg har hørt at kolsåsbanen er tilbake etter nyttår. Er det sant? håper dere får banen på sporet igjen. Klemmer.

03 Sept. 2003 Kolsåsbanen MÅ begynne å gå igjen! Hvis ikke må jeg også begynne å kjøre bil hver dag, eller så må vi flytte. Det er for meg helt utrolig at SL kan påstå at bussen er en forbedring av kollektivtilbudet i området. **Det er ikke særlig bra å måtte vente lenge på en eksta overgang, og å stå stille i kø, og ikke minst å bidra til ennå lengre køer.**

VOGNDEFINISJONER & TEKNISKE DATA



Trikk = Sporvogn = bybanevogn. Skinnegående vogn med toppmontert kjøreledning, og lave dører (kan stige inn fra skinne/gatenivå). Når sporvognen går på en egen trase kalles dette bybane, i motsetning til trikkelinjer som deler veibanen med annen trafikk.



T-banevogn = skinnegående vogn med toppmontert kjøreledning, men med dørene montert høyere enn trikk, slik at på/avstigning kun er mulig fra plattform. Kolsåsbanen hadde T-banestandard.



Vognmateriell med Metrostandard = Skinnegående vogn med sidemontert kjøreledning, med samme på/avstigningshøyde som T-banevogn. I og med at kjøreledningen er sidemontert kan disse vognene kun brukes der det er planfrie kryss mot annen trafikk. De østlige T-banelinjene har Metrostandard.

Tekniske data

Banestrekningen fra Kolsås til Oslo sentrum er 18 km lang, og er den lengste forstadsbanen i Oslo. Kolsåsbanen har T-banestandard med hensyn til tverrprofil, kurvatur og stigning, men avviker fra T-banene i øst ved at den har kryssinger i plan (som betyr at kryssende trafikk må stoppe når vognene ankommer krysset), strømforsyning fra luftledning og kortere plattformer. Avstanden mellom stasjonene er i gjennomsnitt ca. 850 meter, og stasjonene på Kolsåsbanen er bare tilrettelagt for trevogners tog. Kjøretiden fra Kolsås til Stortinget var 33 minutter.

HELHETSPLAN FOR KOLSÅSBANEN

Helhetsplanen er utarbeidet av konsulenter samt en prosjektgruppe ledet av Statens vegvesen Akershus. Planarbeidet har vært styrt av en Styringsgruppe bestående av personell fra de samme etatene som prosjektgruppen: Statens vegvesen Akershus, Akershus fylkeskommune, Oslo kommune, Statens vegvesen Oslo, Bærum kommune*, AS Oslo Sporveier og Stor-Ølso Lokaltrafikk a.s. Planen ble ferdig i juli 2002.

Anbefalt av Statens vegvesen, med mulig forlenging til Rykkinn i et lengre perspektiv. Dette innebærer også en videre fortetning langs deler av Kolsåsbanen. Vedtatt av Bærum Kommune*

Oslo Sporveier anbefaler alternativene 3 eller 4. Valget mellom disse, det vil si driftsform for mating til Bekkestua, bør tilligge Akershus fylkeskommune.

Subsidiært kan styret i AS Oslo Sporveier slutte seg til anbefalingen av alternativ 7. Det forutsettes i så fall et høystandard knutepunkt for overgang mellom bybane og metro ved Lysakerelven.

Anbefalt av Helhetsplanens Styringsgruppe (en omforent anbefaling), og vedtatt av kommunepolitikerne i Bærum hvis ikke alternativ 1 lar seg gjennomføre

Følgende alternativer er utredet, ref. Helhetsplan for Kolsåsbanen:

- Alt. 1: T-baneforlengelse med metrostandard til Rykkinn (Investering på 990 mill.kr. og økt offentlig driftstilskudd på 29 mill. kr. pr. år)
- Alt. 2: T-bane oppgradert til metrostandard til Kolsås (Investering på 500 mill. kr. og økt offentlig driftstilskudd på 18 mill. kr. pr. år)
- Alt. 3: T-bane oppgradert til metrostandard til Bekkestua og matebane med T-banestandard som i dag mellom Bekkestua og Kolsås (Investering på 340 mill.kr. og økt offentlig driftstilskudd på 3 mill. kr. pr. år) .
- Alt. 4: T-bane oppgradert til metrostandard til Bekkestua og nedleggelse av banen vest for Bekkestua (Investering på 258 mill.kr. og redusert offentlig driftstilskudd på 7 mill. kr. pr. år).
- Alt. 5a: Bybaneforlengelse (sporvogn) til Rykkinn – T-banestandard som i dag til Bekkestua (Investering på 570 mill.kr. og økt offentlig driftstilskudd på 9 mill. kr. pr. år).
- Alt. 5b: Bybaneforlengelse (sporvogn) til Rykkinn – T-bane oppgradert til metrostandard til Bekkestua (Investering på 928 mill.kr. og økt offentlig driftstilskudd på 21 mill. kr. pr.år.)
- Alt. 6: T-bane oppgradert til metrostandard til Bekkestua - bybane (sporvogn) til Kolsås (Investering på 498 mill.kr. og økt offentlig driftstilskudd på 14 mill. kr. pr. år)
- Alt. 7: T-bane oppgradert til metrostandard til Lysakerelven – bybane (sporvogn) til Kolsås (Investering på 366 mill.kr. og økt offentlig driftstilskudd på 3 mill. kr. pr. år)**

*Her kan det nevnes at Bærum Kommune ikke direkte bidrar med finansiering av hva enn som måtte skje med Kolsåsbanen, da det er Akerhus Fylkeskommune som har ansvaret for kollektivtrafikken i fylket, og dermed at det avsettes midler til oppgradering og drift.

UTTALELSER FRA SENTRALE PARTITOPPER FØR KOMMUNEVALGET HØSTEN 2003

Akershus SV

Få Kolsåsbanen i gang umiddelbart. Oppgraderer banen slik at den tilfredsstillers dagens krav Forlengelse til Rykkinn Forlengelse til Bærums Verk kommer i neste omgang, men vil stå som et viktig mål. SV vil arbeide for en metroløsning til Kolsås. Harald Sævareid.

Akershus AP

F.u. (Fylkesutvalget) har også vedtatt å utrede en mulig baneforlengelse til Rykkinn. F.u. har dessuten (enst.) vedtatt å få fram en sak om mulig bybanedrift mellom Kolsås og Bekkestua senest fra 1. januar 2004 og fram til anleggstart. Vi ønsker også at opprustingen av banen starter umiddelbart og at anleggstiden gjøres så kort som mulig.

Akershus SP

Senterpartiet går inn for å forlenge Kolsåsbanen til Rykkinn. Banen skal gå helt fram til Oslo sentrum, og det skal også arbeides med en samordning med Oslo. Målet må være at Kolsåsbanen blir en del av metronettet i hovedstadsområdet. Med hilsen DAGFINN SUNDSBØ.

Akershus Venstre

En stemme på Venstre også en stemme for fornyelse av Kolsåsbanen. Roger Axelsson Akershus Venstre har jobbet for å bevare Kolsåsbanen i Fylkestinget og har vært sterkt kritiske til måten SL har presset Fylkeskommunen på. Elin Tangen Skeide.

Akershus KrF

Det viktige er at Kolsåsbanen går fra 1.1.04 og at planlegging for forlengelse starter umiddelbart. Vi må ta stilling til metro eller bybane når tallene kommer på bordet. Men meget tyder på at metrostandard blir meget dyrt og at det blir urealistisk. Det beste må ikke bli det godes fiende. Hildur Horn Øien.

Akershus Høyre

Kolsåsbanen skal ikke bli lagt ned! Det er Høyres klare oppfatning. Den midlertidige driftsstansen må bli så kort som overhodet mulig. Det er nå opp til Akershus fylkeskommune å sørge for det som skal til for at banestrekningen mellom Kolsås og Bekkestua kan tas i bruk for permanent sporveisdrift igjen. Odd Reinsfelt.

Akershus RV

Jeg støtter kravet om å få igang drift på kolsåsbanen 100% Lars Akerhaug.

Akershus FrP

1. Vi ønsker å intensivere arbeidet med å oppruste banen til en bybane. 2. Banen må forlenges til Rykkinn og arbeidet med dette må nå settes i gang.



Protest utenfor Fylkestingsalen 11. juni 2003



Fra aksjon mot nedleggelse 11. juni 2003



Foto: Roger Sandberg

250 MENNESKER PROTESTERTE MOT
NEDLEGGELSEN PÅ SISTE DRIFTS DAG 30.06.03

OM AKSJON FOR DRIFT AV KOLSÅSBANEN

Aksjon for Drift Av Kolsåsbanen arbeider for at Kolsåsbanen skal fortsette å gå, og at den videre oppgraderes til metrostandard, med forlengelse til Rykkinn.

Banen må være rask, sikker, punktlig, miljøvennlig og tilpasset funksjonshemmede. Tilbudet må bli så godt at flest mulig ønsker å benytte miljøvennlig kollektivtransport.

Vi finner det uakseptabelt at banen ble stoppet 1 juli 2003 mellom Bekkestua og Kolsås i påvente av oppgradering av banen, og vi krever at banetrafikken mellom Bekkestua og Kolsås gjenopptas straks.

Aksjon for drift av Kolsåsbanen er en organisasjon som ble dannet 9. juni 2003 av brukere av banen. Vi er tverrpolitisk og uavhengige.

Vi samarbeider med ulike organisasjoner både politiske og tverrpolitiske. Vi mottar støtte fra enkeltpersoner og firmaer.

Medlemskap får man gratis ved å skrive til vår medlemsansvarlige og be om å bli medlem: medlem@kolsasbanen.org.

Besøk vår webside: www.kolsasbanen.org for oppdatert informasjon.
Kontaktpersoner: Leder Kristin Falk, mobil 975 86 909. Pressekontakt Kirsti Alvik, mobil 918 94 734

INFORMASJON FRA OSLO SPORVEIER

Linje 4 snur på Bekkestua

Fra tirsdag 1. juli snur Kolsåsbanens linje 4 permanent på Bekkestua.

I tiden 1. juli – 17. august trafikkeres strekningen Kolsås – Bekkestua av buss (linje 4B) som kjøres av AS Sporveisbussene. Bussene stopper ved alle stasjonene på strekningen, og korresponderer med alle banens avganger til/fra Bekkestua. Billettautomatene på stasjonene vil være i drift i sommer.

Fra mandag 18. august overtar SL ansvaret med en ny busslinje 142 Kolsås – Bekkestua – Sjølyst – Oslo.

Vi takker Kolsåsbanens passasjerer for kunde forholdet gjennom 73 år.

NEI! NEI! NEI!

DETTE VIL VI IKKE

KOLSÅSBANENS VENNER



AS Oslo Sporveier



4

Stengt T-bane Bekkestua - Kolsås

1. juli til foreløpig 17. august

Busser erstatter T-banen. Holdeplasser settes opp så nær den enkelte stasjon som mulig

Nærmeste holdeplass er i Brynsveien.

Oslo T-banedrift AS beklager ulempene dette medfører for våre passasjerer.

AS Oslo Sporveier



NEDLAGT

Rutetrafikken på Kolsåsbanen er innstilt mellom Kolsås og Bekkestua.

Det henvises til SL's busslinje 142 som går Kolsås – Avløs – Bekkestua – Lysaker – Vika – Jernbanetorget – Bussterminalen. Bussen korresponderer med øvrige SL-busslinjer, men ikke med T-banen på Bekkestua.

Selv om rutetrafikken er innstilt, benyttes sporet mellom Kolsås og Bekkestua fortsatt for Sporveiens interne transporter og prøvekjøringer. Vogner kan komme når som helst.

Luftledningen er strømførende!

Det er både forbudt og farlig å gå i sporet.



AS Oslo Sporveier