

Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Saksbehandler:
Halvor Jutulstad
Deres ref.: 2020/126914
Vår ref.: 18/00815-52
Dato: 10.05.2022

Bestilling - vurderinger av konsekvenser av kostnadsreduksjoner på Fornebubanen

Vi viser til brev fra Oslo kommune og Viken Fylkeskommune datert 4.5.2022 hvor Ruter blir bedt om å vurdere ulike kuttforslag på Fornebubanen mht konsekvenser for kunder og samfunn. Dette svarbrevet er utarbeidet i samarbeid med Sporveien, og er på grunn av kort tidsfrist basert på tidligere gjennomførte analyser.

Kortversjonen av Ruters vurdering er at dersom Fornebubanen skal bygges, så bør den bygges med alle stasjoner, for å få ut god kundenytt. Majorstuen stasjon må som et minimum oppgraderes slik at man klarer å gi et tilbud med 8 avg/t til sentrum. Hvis Fornebubanen ikke bygges vil det føre til en annen byutvikling, og det må påregnes økt bussbetjening av Fornebu. Dette vil kreve mer areal til buss enn det er planlagt for til nå, og dette vil gjelde for Fornebu, Lysaker, Skøyen og Oslo sentrum.

Samfunnsøkonomisk analyse

På bakgrunn av at kostnadsanslaget som ble fremlagt i forbindelse med vedtaket om å bygge ut Fornebubanen, har vist seg å være for lavt, har Fornebubanen spurt Ruter om å oppdatere trafikantnyttvurderinger av Fornebubanen. Dette for å få en oppdatert samfunnsøkonomisk analyse av de prissatte konsekvenser. Den siste samfunnsøkonomiske analysen ble utført i forbindelse med reguleringsplanen og er utarbeidet i 2016. Det var ikke mulig å gjenbruke grunnlag fra den analysen, så Ruter har kun fått gjennomført en forenklet transportmodellberegning av å kutte henholdsvis Flytårnet eller Vækerø stasjon. Beregningene verifiserte våre tidligere vurderinger. For Flytårnet stasjon vil det være et betydelig nyttetap om stasjonen ikke blir bygd. Nær Flytårnet stasjon er det allerede bygget et betydelig antall arbeidsplasser og vedtatt kommunedelplan tilsier videre utvikling. Når det gjelder Vækerø stasjon må det legges til grunn en bytransformasjon i området for at denne stasjonen skal gi god trafikantnytt. Samfunnsdelen i kommuneplanen har lagt en slik utvikling til grunn, men mer konkrete planer er ikke utarbeidet og heller ikke påbegynt.

Tidligere gjennomførte samfunnsøkonomiske beregninger viste at for de prissatte konsekvenser var nytte og kostnader omtrent like store. Da Ruter i sin tid anbefalte T-bane til Fornebu, hadde dette



sammenheng med de ikke prissatte konsekvenser. Anbefalingen ble gjort basert på et forventet kostnadsnivå langt under det vi nå snakker om. Fornebubanen ble anbefalt ut fra en bærekraftig byutvikling hvor man fortsatt ser for seg en fortetting langs det banebaserte nettet, herunder Fornebubanen, og en fortsatt utbygging i Oslo sentrum. Dette vil gi et økt transportbehov til/fra Oslo sentrum. Grundige analyser gjennomført av KVVU Oslo-Navet viste at en slik utvikling i praksis ikke var mulig uten at mer av kollektivtrafikken blir plassert under bakken. Dette for å unngå økende kø og kaos og samtidig frigjøre areal på overflaten til myke trafikanter. Når Fornebubanens kostnader nå øker, og på nytt er til vurdering, så må banen vurderes opp mot hvilken byutvikling man ønsker både langs Fornebubanen og i Oslo sentrum.

I forbindelse med prosjektene Majorstuen stasjon og ny T-banetunnel gjennom sentrum har Ruter igangsatt arbeid med trafikanntytteberegninger. Sammen med kostnadstall og andre vurderinger vil vi da kunne gjennomføre grundige og oppdaterte samfunnsøkonomiske analyser, også av Fornebubanen. Som meddelt tidligere vil vi i løpet av sommeren og høsten bygge opp grunnlagsdata, og selve analysene gjennomføres høsten 2022 og vinteren 2023.

Skulle noen beslutninger bli skjøvet på, vil Ruter kunne legge frem nye analyser og vi har også muligheter til å analysere ulike kutforslag nærmere. Et slikt arbeid må også inkludere vurdering av byutvikling.

Vurdering av ulike kutforslag

Det er foreslått ulike kutforslag for å redusere kostnadene ved å bygge ut Fornebubanen. Under følger kunde- og samfunnsmessige betraktninger knyttet til ulike kutforslag.

Ikke bygge Fornebubanen

Kollektivtilbudet

Tilbake til 2011 ble en rekke alternativer vurdert for kollektivbetjening av Fornebu. Superbuss ble vurdert som det rimeligste alternativet og investeringskostnadene ble den gangen anslått til å være ca 1/3 av kostnaden for en T-bane. Nullalternativet var ordinær buss i «ordinær trase».

Busstilbudet har vært utviklet i takt med byutviklingen på Fornebu. Den planlagte byutviklingen på Fornebu er omfattende. Fornebu har allerede Norges travleste busslinje til Oslo sentrum, linje 31 med 10 avg/t, dvs avganger hvert 6. minutt. I tillegg linje 81 med 6 avg/t som betjener deler av Fornebu og deler av Oslo sentrum. Over tid vil tilbudet måtte forsterkes med lengre busser med høyere kapasitet. Dette kommer i tillegg til at det øvrige busstilbudet på Fornebu også må forsterkes.

For å få til dette må det gjøres en rekke infrastrukturinvesteringer for buss, for å kunne tilby et godt kollektivtilbud.

Det må settes av mer areal til buss på Fornebu, Lysaker, Skøyen og Oslo sentrum. Dette er areal det er vanskelig å finne, da det samtidig er ønskelig å sette av mer areal til myke trafikanter og fortsatt vekst i sentrale områder av Oslo.

Eksempelvis er en ny bussterminalløsning på Lysaker under planlegging. Denne bussterminalen planlegges under forutsetning av at Norges travleste busslinje legges ned og at flere av busslinjene fra vest snur på Lysaker og mates til tog og T-bane. Uten T-bane på Lysaker må busstrafikken i større grad fortsette videre retning Skøyen og Oslo sentrum. Med flere og lengre busser fra Fornebu til Oslo sentrum må det sees nærmere på hvordan ny bussterminal bør bygges på Lysaker. En mulighet kan være å ta i bruk deler av Fornebubanens tunneller til buss, men dette vil kreve tilpasninger av de tunneller som er under bygging.



Busskapasiteten i Oslo sentrum må sies å være tilnærmet fullt utnyttet. Det er lite ønskelig å sette av mindre areal til myke trafikanter. Da må man se nærmere på hvordan mindre areal kan avsettes til bil. Et alternativ som nylig er fremmet er at Ring 1 blir forbeholdt buss. Det vil imidlertid kreve en større gjennomgang for å se nærmere på hvordan dette kan løses og hvordan det eventuelt vil påvirke andre veier og gater i sentrum og ikke minst fremkommeligheten for buss der.

Det vises til KVVU Oslo-Navet som konkluderte med at det var nødvendig med investeringer i banenettet, og da særlig T-banen, for å sikre tilfredsstillende transportkapasitet i Oslo sentrum. Uten forsterket investering i banenettet vil det derfor være nødvendig å tenke nytt på hvordan transportkapasiteten på overflaten kan utnyttes best mulig.

Bygges ikke Forneubanen må man også se nærmere på hvordan ny kapasitet gjennom dagens sentrumstunnel kan benyttes. I dag er det 32 avganger i timen i tunnelen fra Tøyen til Stortinget. Fire av disse snur på Stortinget slik at det er 28 avganger i timen mellom Stortinget og Majorstuen. Det vises til pågående arbeid med nytt signal- og sikringsanlegg som sammen med en oppgradert Majorstuen stasjon skal gjøre det mulig med 36 avganger i timen gjennom hele dagens sentrumstunnel (forenklet kan det sies at oppgradert stasjon gir mulighet for 4 ekstra avganger på Majorstuen stasjon og nytt signal- og sikringssystem gir 4 ekstra avganger gjennom sentrumstunellen). Denne økte kapasiteten kan eksempelvis benyttes til Kolsåsbanen og Grorudbanen via Økern/Hovinbyen. Begge disse baner trenger mer kapasitet og kan få 8 avg/t til sentrum. Ufordringen er at det må kjøpes flere tog, og nye tog vil kreve ny basekapasitet. Ny base er under bygging på Fornebu. Denne basen vil ikke være tilgjengelig hvis Forneubanen ikke bygges. Ruter har nylig gjennomført «KVVU Nye baser» med tanke på flere tog i forbindelse med ny T-banetunnel i sentrum. Anbefalte baser er foreslått langs Grorudbanens trase, men det vil ta lang tid å få realisert en ny base hvis basen på Fornebu ikke kan benyttes.

Ruter har i arbeidet med «Drift og vedlikehold av trikke- og T-banenettet – finansieringsbehov» som ble oversendt Byrådsavdelingen for miljø og samferdsel i desember 2021 beregnet kostnadene for T-bane. I budsjett 2022 var det 1,9 mrd kr. Estimert for 2027 var 2,5 mrd kr. Her lå CBTC, Forneubanen, 29 nye vognsett og Majorstuen stasjon fase 1 inne, og med 8 avg/t på Forneubanen og 8 avg/t på Grorudbanen. Estimert for 2030 med Majorstuen fase 2 var 2,6 mrd kr. Her lå også 8 avg/t på Kolsåsbanen og bare lange tog med 8 avg/t på Lambertseterbanen inne. Holmenkollbanen økte fra 4 til 6 avg/t, og gikk i butt på Majorstuen. (Fase 1 betyr i denne sammenheng stasjonshall 1 av ny Majorstuen stasjon, mens fase 2 betyr stasjonshall 2 av ny Majorstuen stasjon, dvs en helt ferdig stasjon under bakken. Tilbudet man kan få med fase 1 tilsvarer det tilbudet man kan få med oppgradert Majorstuen stasjon.)

I forbindelse med reguleringsplanen for Forneubanen ble det i 2015 gjennomført beregninger av de variable driftskostnadene (hva det koster å kjøre en ekstra km med buss eller T-bane). Forneubanen med 8 avganger i timen ble sammenlignet med et busstilbud mellom Fornebu og Oslo (38 avganger i timen). Beregningene som da ble gjennomført viste at driftskostnadene for busstilbudet var 11 millioner kroner billigere årlig, men samtidig ville busstilbudet gi noen færre kunder og dermed også 15 millioner kroner mindre i årlige billettinntekter. Poenget er at bygges ikke Forneubanen vil de variable årlige driftskostnadene være omtrent de samme med et omfattende busstilbud som med bane. (Dog vil det være en forskjell når de faste driftskostnadene tas med, som er omtalt for bane i forrige avsnitt).

Ved å ikke bygge Forneubanen frigjøres midler i Oslopakke 3, som dermed kan benyttes på andre prosjekt, og med en annen måloppnåelse. Det kan også eventuelt frigjøre og sikre midler til drift og vedlikehold.



Fremtiden kan også bringe løsninger og tilbud vi i dag ikke har, eller kun er på piloteringsstadiet. Selvkjørende og delte busser/biler er et eksempel. Dette er ikke vurdert til nå, men kan komme på et tidspunkt. Slike løsninger vil også kreve areal, enten på overflaten eller i tunnel.

Byutvikling

Fornebubanen er basert på samordnet areal- og transportplanlegging og ideen om å utvikle fjordbyen i kombinasjon med et effektivt og kapasitetssterkt kollektivtilbud under bakken som forbinder attraktive byutviklingsområder sammen med Oslo sentrum.

Bærum kommune har utarbeidet en kommuneplan med 11000 boliger og 20000 arbeidsplasser, og Fornebubanen er motor for denne utviklingen. Uten et T-banetilbud må det forventes at Bærum kommune vil revidere planene på Fornebu. Dette kan være fornuftig da byutviklingen på Fornebu må sees i sammenheng hvilken kapasitet man eventuelt vil kunne klare å tilby med buss. Det er inngått avtaler om betydelige grunneierbidrag til Fornebubanen i Bærum. Disse avtalene må sies opp eller forhandles hvis banen utgår.

Planene for byutvikling i sentrale deler av Oslo og også på strekningen fra Skøyen til Bærum grense er også basert på en samordnet areal- og transportplan med økt banetraffikk under bakken og fortetting nær stasjoner. Hvis dette ikke lar seg realisere som planlagt, må man se nærmere på hva det vil bety for byutviklingen i Oslo på lenger sikt. Som nevnt over må man søke etter løsninger for å legge forholdene bedre til rette for buss. Nye arealer er vanskelig å finne. Det er foreslått ny bussterminal over Oslo S, men arbeidet med denne planen er stoppet.

Kun bygge Fornebubanen mellom Fornebu og Lysaker som en permanent løsning

Kollektivtilbudet

I sin tid var det foreslått en automatbane mellom Fornebu og Lysaker. Dette var en bane på stylder med flere stopp, høy frekvens og korte tog. I tillegg var det en sømløs overgang til tog på Lysaker. Automatbanen var tenkt som en selvstendig bane som ikke skulle kobles til det øvrige banenettet.

Fornebubanen er nå planlagt som en del av T-banenettet. Hvis banen skal ses som en selvstendig banestrekning, bør det ses på mulige tilpasninger slik at man kan få de kvalitetene man da ønsker, med utgangspunkt i de investeringer man allerede har tatt for Fornebubanen. Driftskostnader ved en isolert T-banestrekning er ikke vurdert.

Eksempel på kvalitetene som ønskes er høy frekvens med korte tog og en mest mulig sømløs overgang til tog på Lysaker, ellers vil et busstilbud til Lysaker og Oslo fremstå som langt mer attraktivt, og poenget med en slik baneløsning vil falle bort.

Basen på Fornebu må tilpasses en annen togpark. Det kan eventuelt være mulig å kombinere denne basen med en bussterminal.

Busstilbudet vil også bli påvirket av en slik løsning. Færre busser fra vest vil snu på Lysaker, da banekapasiteten retning Oslo vil ha en vesentlig lavere kapasitet uten T-bane til Oslo. Man må derfor se med nye øyne på hva slags terminalløsning man kan få til for buss og bane på Lysaker. T-banebasen på Fornebu skulle ha kapasitet til nye tog slik at T-banetilbudet kan forsterkes også andre steder. Når basen på Fornebu ikke blir koblet til T-banenettet må det vurderes utbygging av en ny base annet sted.



Byutvikling

Et vedtak om en selvstendig bane mellom Lysaker og Fornebu vil utvilsomt skape usikkerhet når det gjelder fremtidig byutvikling på Fornebu. Basen på Fornebu og terminalløsningen på Lysaker må også omprosjekteres med den usikkerhet det vil gi for videre utvikling av disse tomtene.

Som for en løsning helt uten Fornebubanen må det også med denne løsningen forventes økt busstrafikk fra vest retning Oslo.

Bygge ut Fornebubanen i faser

Kollektivtilbudet

Forslaget som er fremmet er å bygge Fornebu – Lysaker først. I en slik situasjon vil mange reisende heller foretrekke å ta buss mellom Oslo og Fornebu, og det vil derfor i en mellomfase være ønskelig å opprettholde busstilbudet med de ulemper dette vil gi. Flertallet av de reisende fra Fornebu skal i retning Oslo. Eksempelvis må en ny bussterminal bygges ut slik at den skal kunne håndtere et svært ulikt busstilbud med og uten en ferdig Fornebubane.

Basen på Fornebu er også tiltenkt tog som kan styrke T-banetilbudet til Vestli. Dette vanskeliggjøres i mellomfasen, pga manglende forbindelse mellom basen på Fornebu og det øvrige T-banenettet.

Byutvikling

Utbygging i faser vil skape usikkerhet rundt byutviklingen på Fornebu. Spesielt hvis man ikke klarer å konkretiserer når Fornebubanen vil bli ferdigstilt.

Basen på Fornebu må i en mellomfase ha mulighet til å ta imot helt nye tog som blir levert på vogntog. Tanken har vært at nye tog kan leveres på annen base og deretter kan de kjøre på banen til basen på Fornebu. Dette kan gi begrensninger for planlagt utbygging over basen. I det minste i en mellomfase.

Ny Majorstuen stasjon utsettes – dagens stasjon oppgraderes

Kollektivtilbudet

I forbindelse med at reguleringsplanen for Fornebubanen ble behandlet i Oslo Bystyre ble det beskrevet to alternativer for Majorstuen stasjon, enten en helt ny stasjon under bakken eller en oppgradering av dagens stasjon.

Skulle Fornebubanen fremstå som et godt kollektivtilbud med tilstrekkelig kapasitet og samfunnsnytte ble det vurdert slik at vi måtte ha 8 avganger i timen på Fornebubanen. For kundene tilsvarer dette avgang hvert 7,5 minutt.

For å få til 8 avganger i timen til Fornebu og samtidig opprettholde tilbudet på de andre grenbanene ble det vurdert at det var nødvendig å minimum oppgradere dagens stasjon på Majorstuen. I 2015 ble det estimert at en oppgradering av stasjonen ville koste 751 mill. Det har ikke vært arbeidet videre med en oppgradert løsning etter 2015, da man har arbeidet ut fra at man skal bygge en helt ny Majorstuen stasjon. Når ny stasjon nå foreslås utsatt bør man omgående starte arbeidet med å planlegge oppgradering av stasjonen for å øke kapasiteten. Staten har etter det Ruter kjenner til satt av 500 MNOK til bygging av Majorstuen stasjon i NTP. Uten oppgradering av Majorstuen stasjon vil den trafikale nytten av Fornebubanen bli begrenset. Det er derfor rimelige argumenter for at staten bør bidra med disse midlene selv om Majorstuen stasjon ikke bygges ny under bakken.



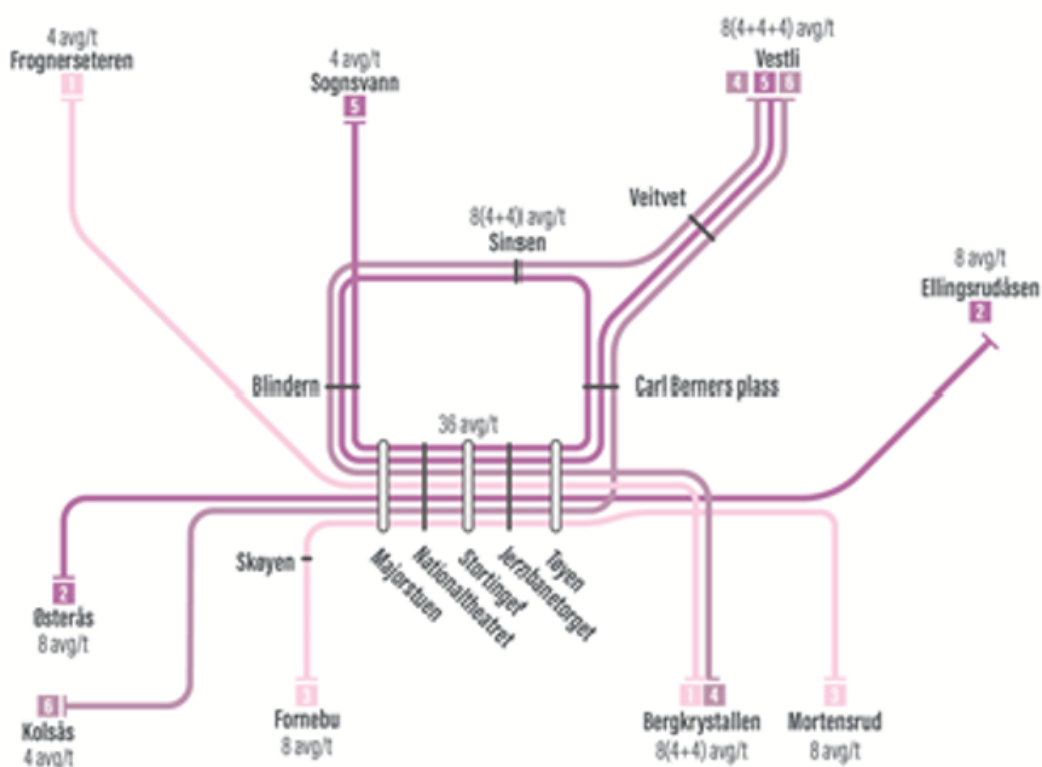
En oppgradering av Majorstuen stasjon anbefales selv om Fornebubanen stoppes. En oppgradering av Majorstuen stasjon er utsatt i mange år og stasjonen tilfredsstillende eksempelvis ikke dagens krav til universell utforming. Da vil den økte kapasiteten kunne brukes på Kolsåsbanen og Grorudbanen.

Togene har lange stasjonsopphold på Majorstuen stasjon i dag. Dette skyldes dels at stasjonen ligger i kurve, har dårlig tilgjengelighet, og dels utformingen av stasjonsområdet som medfører at vogner nærmest Majorstuhuset får det vesentligste av av- og påstigningene. Antall av- og påstigninger ved mest belastet vogn har stor betydning for stasjonsoppholdet.

Uten utbedret Majorstuen stasjon og fortsatt trafikkvekst har vurderingen vært at stasjonsoppholdstidene vil øke og vi vil få en situasjon hvor Fornebubanen ikke kan betjenes med mer enn 4 avganger i timen.

Da reguleringsplanen for Fornebubanen ble lagt frem var tanken at en oppgradert stasjon på Majorstuen ville kunne gi 4 ekstra avganger og at et nytt signal- og sikringssystem ville gi kapasitet til ytterligere 4 ekstra avganger gjennom sentrumstunellen. Da ville vi kunne betjene Fornebubanen med 8 tog i timen og 36 tog kan kjøre gjennom sentrumstunellen.

Illustrasjon under viser et tenkt rutetilbud med Fornebubanen, oppgradert Majorstuen stasjon og nytt signal- og sikringssystem. Som det kommer fram av illustrasjonen er også tilbudet i øst forsterket slik at man får 12 avganger i timen fra Vestli, og 8 av disse går via Økern/Hovinbyen og Carl Berners plass til sentrum.



Figur: Mulig T-banetilbud med oppgradert Majorstuen stasjon, Fornebubanen og nytt signal og sikringssystem

Ny Majorstuen stasjon under bakken er planlagt med 4 spor til plattform i motsetning til en oppgradert stasjon på overflaten med 2 spor til plattform. En stasjon med 4 spor vil gi oss mange muligheter.



Kapasiteten på Kolsåsbanen, med bare 4 avganger i timen, hadde allerede i 2019 nådd sin kapasitetsgrense. Dette med utgangspunkt i komfortstandarden som ble definert av KVVU Oslo-Navet. Trafikken på Kolsåsbanen er i dag litt lavere, men vi må regne med at allerede om et par år vil vi igjen overskride komfortgrensen. Kolsåsbanen var planlagt med 8 avganger i timen med ny Majorstuen stasjon.

På Frognerseierbanen med kun korte tog og Lambertseierbanen hvor annet hvert tog er kort, hadde vi også kapasitetsutfordringer i 2019. Med ny Majorstuen stasjon kan Frognerseierbanen og Lambertseierbanen også få mer kapasitet.

Uten ny Majorstuen stasjon vil vi på mellomlang sikt kunne sette inn et forsterket busstilbud der det er behov, slik vi eksempelvis i dag har gjort langs Grorudbanen. Utfordringen ved flere av disse grenbanene er at det er vanskelig å sette opp et busstilbud som i særlig grad gir redusert etterspørsel på T-banen.

Gjennomførte analyser har vist at vi med ny Majorstuen stasjon kan få økt kapasitet i T-banesystemet og dette kan utsette behovet for ny T-banetunnel. I lys av ny normal er det grunn til å tro at ny T-banetunnel kan utsettes i ytterligere noen år. Ruter vil gjennomføre grundige nye oppdaterte analyser av T-banesystemet og planlagte prosjekter, disse vil først foreligge i 2023. Ny Majorstuen stasjon er planlagt bygd slik at den er forberedt til påkobling til ny tunnel. Ny T-banetunnel skal da kunne bygges uten at dette får konsekvenser for T-banetilbudet på Majorstuen.

Fornebubanen er planlagt koblet til Majorstuen i Volvattunellen før man kommer til Majorstuen stasjon. Selve påkoblingen vil medføre at deler av T-banetilbudet blir stengt i minst et halvt år. Denne perioden bør søkes samordnet med andre oppgraderingsbehov herunder oppgradering av Majorstuen stasjon, slik at denne nødvendige kapasitetsforsterkningen ikke gir nye langvarige stengeperioder. Som en del av oppgraderingen av stasjonen bør man også se på muligheten til å gjennomføre en del tiltak som gjør at en senere utbygging av ny Majorstuen stasjon kan gjennomføres med kortere stengeperioder.

Selv om ny Majorstuen stasjon utsettes vil det være viktig å få omregulert ny stasjon i tråd med KVVU Oslo-Navets anbefalinger. Det må gjøres mindre tilpasninger av dagens regulerte løsning av ny stasjon, eksempelvis må den blågrønne aksene og stasjonsutgangene justeres. I Sporveiens pågående arbeid med Majorstuen stasjon inngår omregulering av stasjonen.

Det finnes også en mellomløsning. Ny stasjon under bakken er tenkt bygd i to faser. I første fase bygges en stasjonshall under bakken. Alle T-banens linjer flyttes deretter fra dagens stasjon til ny stasjon under bakken. I neste fase rives dagens stasjon og det bygges en ny stasjonshall under dagens stasjon. Det betyr at som et alternativ til oppgradert stasjon på overflaten kan første stasjonshall bygges. Siste stasjonshall kan utsettes. Det må dog understrekes at bygging av første stasjonshall under bakken vil være langt dyrere enn å oppgradere dagens stasjon. Fordelen er at man da slipper kostnaden med å oppgradere dagens stasjon.

En årsak til at å bygge første stasjonshall under bakken er betydelig dyrere enn å oppgradere stasjonen på overflaten, er at bygges ny stasjonshall under bakken oppgraderes også nærmere 1/3 av strekningen mellom Majorstuen og Nationaltheatret stasjon. Både Nationaltheatret stasjon og strekningen har et stort utbedringsbehov, da verken strekningen eller stasjonen tilfredsstiller dagens



krav. Er man uheldig vil dette utbedringsbehovet presse seg frem selv om man nå i første omgang anbefaler kun å oppgradere dagens stasjon på overflaten.

Byutvikling

En oppgradert stasjon på Majorstuen vil bli liggende på overflaten som i dag, og byutviklingen må tilpasses dette

Ny stasjon planlegges plassert i sin helhet under bakken. Dette vil frigjøre et stort bærekraftig byutviklingsområde på overflaten. Området er planlagt med kontor, bolig og sosial infrastruktur. Området er lagt inn som et byutviklingsområde i kommuneplanen. Byutviklingen ville også gitt et betydelig grunneierbidrag til ny stasjon og mange nye kunder til T-banen, herunder også økt trafikantnytte til Fornebubanen.

Dagens stasjon utgjør en barriere som med ny stasjon hadde forsvunnet. Ny stasjon ville gitt flere tverrforbindelser mellom Sørkedalsveien og Slemdalsveien, og mulighet til å etablere en sammenhengende blågrønn struktur s fra Skøyen til Frognerparken gjennom Majorstuområdet videre i retning både Marienlyst og Blindern og med forbindelse til marka.

Med en oppgradert stasjon vil det ikke være mulig å gjennomføre denne byutviklingen. I praksis utsettes byutviklingen til ny stasjon bygges.

Ikke bygge Flytårnet stasjon

Kollektivtilbudet

På Fornebu er det planlagt bygd tre stasjoner. I en tidlig fase av utredningen var det foreslått to stasjoner på Fornebu. De modellanalysene som ble gjennomført den gangen viste at gangavstanden til stasjonene for mange ble såpass lange at flere ville velge å ta buss i stedet for T-bane.

Skulle vi nå velge å kutte ut en stasjon er det nærliggende å tenke seg at man kutter ut Flytårnet stasjon, som er den stasjonen som ligger i midten.

I de modellberegninger som er utført viser det seg at svært mange av reisene til og fra arbeidsplassene på Fornebublandet vil foregå via Flytårnet stasjon. Det vil derfor medføre et betydelig nyttetap for de kollektivreisende hvis Flytårnet stasjon utgår.

Selv om modellen trolig tillegger Flytårnet stasjon for mye vekt, vil det antakelig være lite fornuftig å droppe utbyggingen av Flytårnet stasjon. Når man først velger å bygge baneinfrastruktur er det viktig at man velger løsninger som gjør baneinfrastrukturen attraktiv for de reisende.

Hvis Flytårnet stasjon utgår vil det bli et økt press for å beholde mer av busstrafikken eller eventuelt kan vi se for oss et godt utviklet tilbud med mikromobilitet som da også må fremstå som attraktivt i den kalde årstiden.

Byutvikling

Mange av arbeidsplassene nær Flytårnet stasjon er allerede utbygget. Velger man ikke å bygge ut Flytårnet stasjon vil dette trolig i begrenset grad påvirke byutviklingen på Fornebu. Om dette vil påvirke grunneierbidrag til T-banen på Fornebu må avklares.



Ikke bygge ut Vækerø stasjon

Kollektivtilbudet

På Vækerø er det i dag et godt kollektivtilbud med buss langs E18 og trikk med Lilleakerbanen.

Når det ble planlagt en T-banestasjon på Vækerø, var dette begrunnet i en transformasjon av området som vil kreve et forsterket kollektivtilbud.

Med gjeldende reguleringsplaner vil ikke stasjonen få et godt nok kundegrunnlag til å forsvare kostnaden ved utbygging av stasjonen. Med en større bytransformasjon, vil en T-banestasjon på Vækerø være en god løsning. Dette må også sees i lys av at busstilbudet på Vækerø vil bli redusert som en følge av at flere av busslinjene fra vest er planlagt å snu på ny Lysaker bussterminal, og at buss mellom Fornebu og Oslo sentrum utgår.

Byutvikling

I forbindelse med behandlingen av reguleringsplanen for Fornebubanen i 2018 ble det lagt opp til at det ved Vækerø stasjon og øvrige stasjoner skulle være en høy arealutnyttelse. På Vækerø ble det lagt til grunn at det skulle utarbeides byutviklingsplaner og at området skulle transformeres. Dette ble innarbeidet i kommuneplanen allerede i 2015 og er videreført i samfunnsdelen i senere kommuneplaner.

Oslo kommune har ennå ikke startet opp et arbeid med å lage en områderegulering av området. Med en områdereguleringsplan ville det vært enklere å vurdere nytten av Vækerø stasjon, og det ville også vært enklere å sikre grunneierbidrag til stasjonen.

Ikke bygge ut Skøyen stasjon

Kollektivtilbudet

Skøyen er et knutepunkt med overgang mellom ulike kollektive transportmidler. På Skøyen vil det være mulig med overgang mellom T-bane og trikk/buss/tog. Flere av disse overgangsmulighetene er det ikke tilrettelagt for på de andre stasjonene på Fornebubanen. Bygges først Fornebubanen er det viktig å beholde knutepunktstoppene.

KVU Oslo-Navet anbefalte at hovedknutepunktet i vest skulle være Lysaker i samarbeid med Skøyen, og det er dette det er lagt opp til ved å bygge Fornebubanen med stopp på både Lysaker og Skøyen, og med en oppgradert bussterminal på Lysaker med større kapasitet og snumuligheter for buss som kommer fra vest. Analyser viser også at med planlagt utvikling vil Lysaker bli et viktigere kollektivknutepunkt enn Skøyen, men Skøyen vil allikevel være et viktig målpunkt og overgangssted.

Med Skøyen T-banestasjon vil man få en utvikling med et noe redusert busstilbud på Skøyen. Eksempelvis er Lysaker - Skøyen og Skøyen - Majorstuen i dag en viktig kollektivakse som betjenes av et høyfrekvent busstilbud. Med en T-bane som betjener Lysaker - Skøyen -Majorstuen vil noe av dette busstilbuds kundegrunnlag forsvinne.

Hvis Skøyen T-banestasjon ikke bygges må vi på den annen side forvente en vekst i antall bussbevegelser på Skøyen.

Hvis man ser for seg en løsning hvor både Skøyen og Vækerø stasjon utgår bør Fornebubanen vurderes koblet direkte på Kolsåsbanen etter Lysaker stasjon. Dette var lenge en aktuell løsning i planleggingen av T-bane til Fornebu, men ble silt bort med utgangspunkt i viktigheten av at T-banen betjente Skøyen. Med utgangspunkt i de investeringer som allerede er tatt, er det dog ikke sikkert at



en slik omlegging er kostnadmessig fornuftig selv om begge stasjonene utgår. Det vil også medføre en utsettelse av Fornebubanen. Alternativet kan være mer aktuelt å se nærmere på hvis man velger å ta en betenkningstid knyttet til videre utbygging av Fornebubanen eller man velger en utbygging av Fornebubanen i faser.

Byutvikling

Det har i flere år vært arbeidet med en områderegulering på Skøyen som legger opp til en videre utvikling på Skøyen. Planen er oversendt til Byrådet. Planen baserer seg på at det kommer en T-banestasjon på Skøyen og det er også lagt opp til grunneierbidrag knyttet opp til planlagt stasjon.

Det er ikke avsatt mye areal til bussen i områdereguleringen. Tanken er at ny bussterminal på Lysaker og Fornebubanen ikke gjør det nødvendig å sette av spesifikt areal til bussregulering i områdeplanen. Uten Skøyen T-banestasjon er det aktuelt å tilrettelegge for mer buss på Skøyen og det må sikres areal til dette i områdereguleringen.

Settes det av nok areal til bussen på Skøyen vil Skøyen-området kunne opprettholde et godt kollektivtilbud med tilfredsstillende kapasitet med både trikk, tog og buss. så arbeidet med fortetting som områdereguleringen legger opp til kan videreføres.

Siden områdereguleringen ikke er vedtatt er det også en mulighet til å se nærmere på planen og legge opp til ytterligere fortetting slik at nytten av Skøyen T- banestasjon kan styrkes.

Ikke bygge ut Volvatsvingen

Kollektivtilbudet

I utbyggingen av Fornebubanen inngår ikke utbygging av Volvatsvingen. Volvatsvingen har vært foreslått som en del av utbyggingen av ny Majorstuen stasjon.

Det har imidlertid kommet forslag fra Sporveien om at Fornebubanen bør bygge Volvatsvingen eller i det minste gjennomføre tiltak slik at Volvatsvingen senere enkelt kan kobles til Fornebubanen.

Regulert Volvatsving er tilpasset ny Majorstuen stasjon, så hvis ikke ny Majorstuen stasjon bygges nå må det sees nærmere på om det er mulig, og hvordan eventuelt Volvatsvingen kan bygges. Bygges ny stasjon senere vil det da trolig også komme nye kostnader knyttet til Volvatsvingen.

Argumentet har imidlertid vært at det er fornuftig å la Fornebubanen nå bygge den fremtidige avgrenningen til Volvatsvingen, da dette vil være kostnadsbesparende. En eventuell kostnadsbesparelse må da knytte seg til at man med sikkerhet senere vil bygge Volvatsvingen og at det ikke er alt for lenge til at den skal bygges.

Gjennomførte analyser har vist at vi har behov for 8 avganger på Fornebubanen retning Oslo sentrum. Dette vil også være en klart bedre kundeløsning enn et tilbud på Fornebubanen med 4 avganger til Oslo sentrum og 4 avganger på Volvatsvingen. Når Volvatsvingen tidligere er vurdert, er tilbudet på Volvatsvingen blitt vurdert som et tillegg og ikke i stedet for et tilbud mellom Fornebu og Oslo sentrum.

Volvatsvingen vil utvilsomt gi et godt tilbud fra Fornebu, Lysaker og Skøyen retning T-baneringen. Dette er et tilbud som i dag betjenes med buss fra Fornebu og Lysaker langs Ring 3 og fra Skøyen til Ring 3.



T-banen er en dyr driftsart som både er dyr å bygge og drifte, og kan egentlig kun forsvares der banen kan ta de store trafikkstrømmene som vi har til og fra Oslo sentrum og som vanskelig kan avvikles med buss.

Ruter vurderer det slik at kollektivtilbudet langs Ring 3 kan avvikles tilfredsstillende med buss også i et lenger perspektiv. Men dette vil kreve at det arbeides for å tilrettelegge for bedre fremkommelighet for bussen langs Ring 3.

Byutvikling

Langs Ring 3 planlegges det for ny byutvikling. I motsetning til i sentrale deler av Oslo er det lettere å se for seg at langs Ring 3 kan byutviklingen og tilhørende trafikkvekst tas uten utbygging av ny baneinfrastruktur. Trafikkveksten kan tas gjennom et forsterket tilbud langs eksisterende bussakser og eksisterende banestrekninger til og fra Oslo sentrum og langs deler av Ring 3.

Dette er de samme konklusjoner som KVVU Oslo-Navet kom frem til.

Med hilsen
Ruter AS

Bernt Reitan Jenssen
adm direktør

Snorre Læggran
plandirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent.

Liste over mottakere:

Byrådsavdeling for miljø og samferdsel
Viken fylkeskommune

Liste over kopimottakere:

Sporveien AS