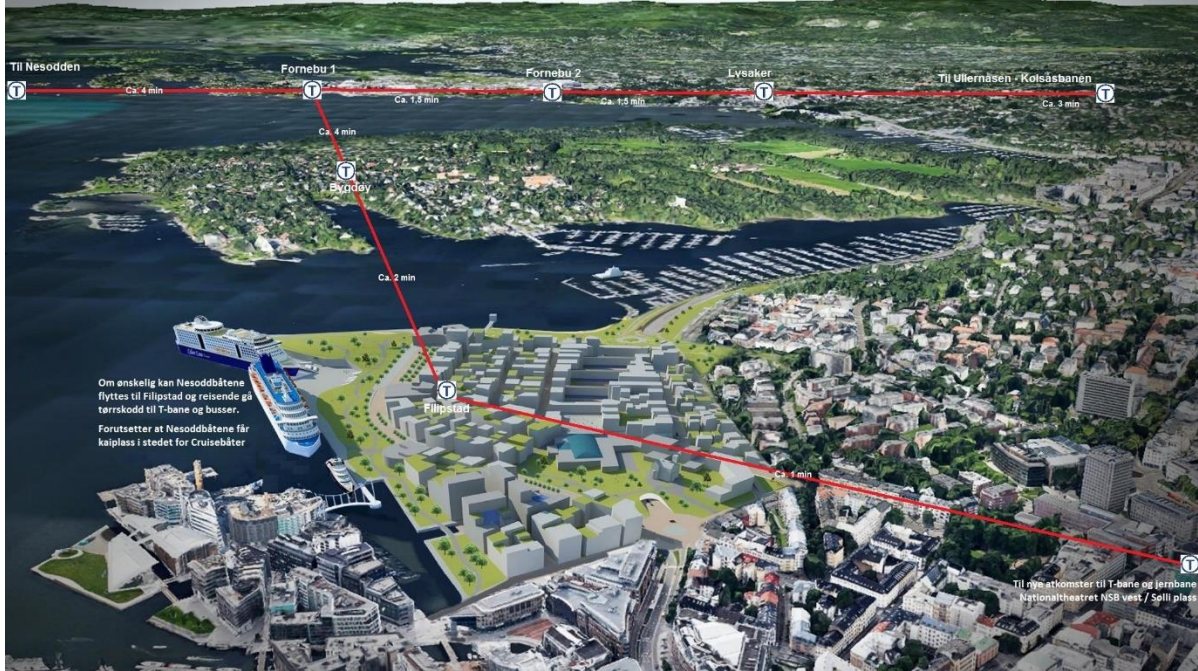


## Støtt folkets klare T-bane ønske!

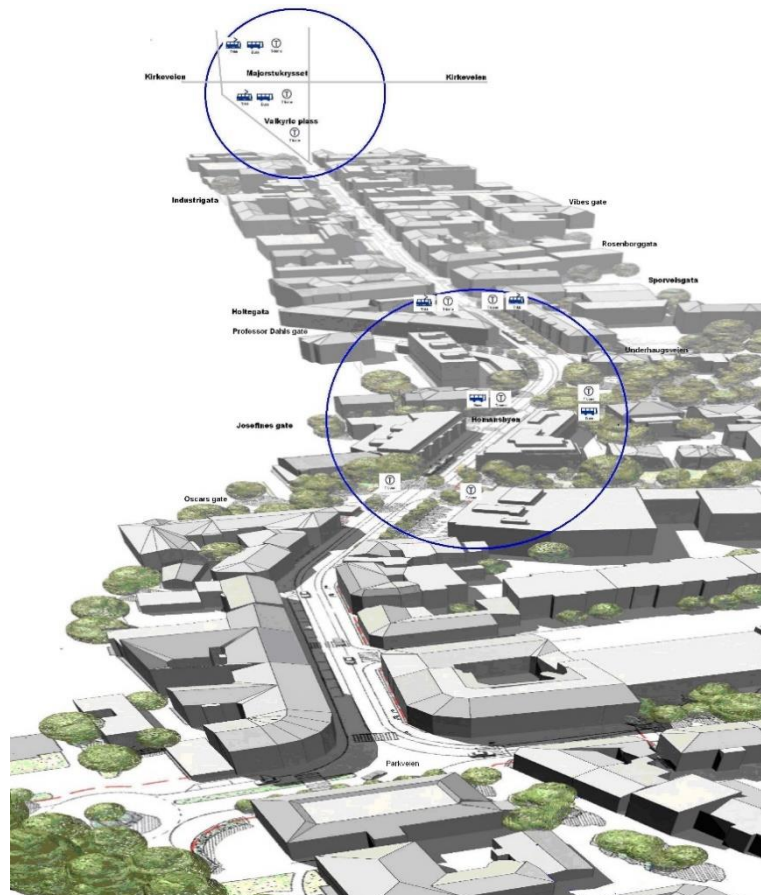
### Reis Oslo - Fornebu på 7 min. med «snarveien» via Filipstad og Bygdøy

Miljøvennlig reise- og kostnadseffektiv T-banelinje til nye store beboer- og næringsrike områder  
Sømløs overgang til jernbane på Nationaltheatret Vest / Solli plass  
Sømløs overgang til T-baneringen i Homansbyen og Tøyen

Link til stort [bilde](#)



### Eksempel på Homansbyen stasjon - (område/skråfoto)



Hvor mange «Fornebubaner» er det egentlig?

Hvorfor har direktør Irene Måsøval i Fornebubanen, annen Fornebubane enn alle direktørene i Ruter?

1. Vi har en reise- og kostnadseffektiv [T-bane Oslo – Fornebu på 7.](#)
2. Ruter har en langsom og dyr «Fornebubane» rundt halve Oslo Vest med alt «Ruter-tilbehør» til 80 – 100 milliarder

#### [Ruter uttaler til NRK:](#)

«– Vi ser på Fornebubanen, ny Majorstuen stasjon og ny sentrumstunnel som en del av en helhet som skal gi byen en betydelig bedre kapasitet og et betydelig bedre kollektivtilbud, sier leder for infrastruktur i Ruter, Halvor Jutulstad».

3. Direktør Irene Måsøval i Fornebubanen har en bitte liten del av «Ruters Fornebubane» som koster nesten ingen ting bare 16,1 milliarder jf. [Budstikka](#)
4. I går skrev [Aftenposten](#) om forsinkelser og kostnadsøkninger på Follobanen. Follobanen ble opprinnelig presentert som et jernbaneprosjekt til ca. 20 milliarder og har nå økt med over 50 % til over 30 milliarder, uten at vi ser en ende på kostnadsøkningen.

# Budstikka

Introduksjonstilbud 

Vi gir deg alt innhold på nett

Nyheter

Sport

Dødsannonser (+)

Debatt og meninger

Bli abonnent!

Meny 

FORNEBUBANEN IRENE S. MÅSØVAL AKERSHUS FYLKESKOMMUNE OSLO KOMMUNE SAMFERDSEL

## Spikrer prisen for Fornebubanen



AVKLARING: Direktør Irene Måsøval i Fornebubanen har nå mottatt den endelige rapporten om hvor dyr utbyggingen blir. Foto: KARL BRAANAAS

Av [Jens Svenningsen](#)

25. januar 2019, kl. 13:12 

Prislappen for Fornebubanen blir 16,1 milliarder kroner. Det er 2,3 milliarder mer enn det som er lagt til grunn i styringsdokumentet.

## Innhold

Reis Oslo - Fornebu på 7 min. med «snarveien» via Filipstad og Bygdøy .....	1
Ruters «Fornebubane-pakke» kan fort koste 80 – 100 milliarder, hvem skal betale?.....	4
Ruters stormannsgalskap og politisk tafatthet, kan koste Oslos skattebetalerne dyrt .....	4
En samfunns- og miljømessig bedre løsning med ny sentrumstunnel for T-bane gjennom indre by.....	5
Eksempler på reiseeffektivitet.....	6
Nå bor det over én million i Stor-Oslo, – da kan ikke politikere i Rådhuset la seg styre av Ruter-diktaturet, – mot folket og næringslivets vilje .....	7
Hvorfor er ikke Byrådets lovnad i sin byrådserklæring av 19. okt. 2015 om prioritering av ny T-banetunnel gjennom indre by blitt fulgt opp? .....	8
Ikke riktig at Ruters Fornebubane «bare» blir en milliard dyrere enn antatt, den kan bli 40 milliarder dyrere enn antatt..	9
Håp om nye gjennomførbare politiske visjoner.....	10
Eksempel på høy og lav nytteverdi T-bane .....	10
Aftenposten: Fornebubanen får 391 mil. Neste år.....	11
Når regjeringsmedlemmer snakker om «luftslott», kan dette undergrave troverdigheten til en godt likt statsminister og regjeringens største parti .....	12
Støtt folkets klare T-bane ønske - Reis Oslo - Fornebu på 7.min. med «snarveien» via Filipstad og Bygdøy .....	13
Bydel Frogner - T-bane Oslo - Fornebu via Filipstad og Bygdøy - vedtak av 22.12.2012 .....	13
Nå kan byrådets «luftslott» om kollektivutbygging falle som et «korthus» .....	14
Utsett Ruters ufornuftige Fornebubane, bruk heller pengene til en ny reise- og kostnadseffektiv T-banetunnel gjennom indre by først.....	14
Oslo Frp, okt. 2014: Fornebubanen er helt overflødig, partiet vil heller prioritere ny sentrumstunnel for T-banen i Oslo	15
Med så lave trafikk tall ville ikke Oslo engang fått en enkel trikkestop. Hvorfor da bruke ti talls milliarder i flere små T-banestasjoner på Fornebubanen? .....	15
Les våre grovt estimerte investeringskostnader T-bane og Trikk i forhold til Rutes «underprising».....	16
Kvalitetssikringen av styringsunderlag og kostnadsoverslag for valgt prosjektoalternativ (KS2) for bompengepropplegg Oslo-pakke3 Trinn 2 stemme ikke.....	17
Regjeringen: Bygg ny T-banetunnel gjennom indre by først, så ny jernbanetunnel.....	18
Utdrag fra kvalitetssikring av beslutningsunderlag for konseptvalg (KS1) - OSLO-NAVET / Dovre Group / Transportøkonomisk institutt.....	18
Våre forslag til nye T-banestasjoner indre by .....	20
«T-banen må få holdeplass på Olaf Ryes plass. Ikke ved Nybrua». sitat Grünerløkka SV.....	20
Ny T-banestasjon for bydel St. Hanshaugen .....	21
Ny T-banestasjon for Bislett / Homansbyen .....	22
Ny T-banestasjon for Nationaltheatret vest / Solli plass med kontaktpunkt mellom jernbane og T-bane .....	23
Ny T-banestasjon sammen med utvidelser av Nationaltheatret jernbanestasjon vestover .....	24
Ny T-banestasjon for Filipstad .....	25
Se vår presentasjon om T-bane til Filipstad for betjening av Fjordbyen vest .....	25
Etablering av midlertidig «Nationaltheatret» jernbanestasjon på Bane Nors områder på Filipstad .....	27
Hvorfor Ruter «tenker» helt ulikt internasjonale kapasiteter på T-banepanleggingen .....	29
NAF advarer mot en kostnadssprekk på 37 milliarder, vi advarer mot en mulig doubling. ....	30

## Ruters «Fornebubane-pakke» kan fort koste 80 – 100 milliarder, hvem skal betale?

Ruters stormannsgalskap og politisk tafatthet, kan koste Oslos skattebetalerne dyrt

Hvorfor holder Ruter tilbake fakta informasjon som ikke taler til deres fordel?

Hvor våkne kan vi forvente at Oslos politikere er jf. politikere i Stockholm og København?

1. Vi ser liten eller ingen større nytteverdi for byens innbyggere eller næringsliv med Ruters forslag til Fornebubane
2. Hverken byrådet eller Ruter har lagt frem troverdig dokumentasjon på nytteverdi eller kostnader
3. Bosettings- og arbeidsmønsteret er sterkt endret siden de første planene rundt årtusen skiftet
4. I dag er det opplyst at 70 % (og økende) andel av ansatte på Fornebu og Lysaker har adresse vest for [Lysakerelva](#)
5. Vi har fått flere henvendelser om at folk bosatt Nord, Øst og Syd i byen takker nei til arbeid på Fornebu grunnet over en times reisevei morgen og ettermiddag med Ruter.
6. [Med vårt forslag kunne reisetiden nær halveres](#) og bli mer effektiv og oppleves som god
7. Hvorfor skal Oslos politikere bruke mange milliarder av Oslos skattepenger på folk i Bærum som ikke skal til Oslo?
8. Skal Ruters Fornebubane plan bli en reprise av økonomi-skandalene rundt opprusting av Kolsåsbanen som kostet Oslos skattebetalere dyrt. Bærum lovet utbygging og trafikkgrunnlag, men ombestemte seg, Oslo satt igjen med regningen ...
9. Oslos politikere som ønsker å vinne troverdighet må dokumentere ved praktisk handling at ønskene og behovene til byens innbyggere og næringsliv (skattebetalerne) kommer føre byråkratenes fantasifulle luftslott.
10. Vi bør lære av de gode erfaringer fra andre land, ikke pøse på ti talls milliarder på dumheter, bare for at Norge er rikt ...

### [Ruter uttaler til NRK:](#)

«– **Vi ser på Fornebubanen, ny Majorstuen stasjon og ny sentrumstunnel som en del av en helhet som skal gi byen en betydelig bedre kapasitet og et betydelig bedre kollektivtilbud, sier leder for infrastruktur i Ruter, Halvor Jutulstad**».

#### **Vi ser de faktiske kostnadene for Ruters Fornebubane derimot slik:**

Ruters Fornebubane, en overflødig, ineffektiv og dyr bane rundt halve Oslo Vest, ny basestruktur for vedlikehold av T-banetrokker på Fornebu, ny unødvendig stor og kostbar Majorstuen stasjon. Ny Ruter sentrumstunnel gjennom indre by få skjønner nytteverdien av. Mange nye T-banetrokker.

**Innen Ruter har fremlagt faktiske kostnader, og noen politikere har plussset på litt her og der, kan kostnadene til alle nødvendighetene rundt Ruters Fornebubane-drøm bli 100 milliarder.**

**[Det hele startet på 4 – 4 ½ milliard](#), men så viste det seg dessverre at Ruter hadde «glemt» å ta med kostnadene til alle T-banestasjonene, og da doblet Ruter prisen over en kopp kaffe til ca. 8 – 10 milliarder ...**

Ruter er eiet 60 % av Oslo kommune og 40 % av Akershus Fylkeskommune. I andre selskaper ville en ledelse slik vi opplever Ruters ledelse blitt sendt på dør. Ruters ledelse fremstår mer og mer som et overbyråkratisk arbeidsmarkedstiltak.

**Vi er enig med regjeringen som først vil prioritere en ny T-banetunnel gjennom indre by, dernest en ny jernbanetunnel fra Oslo S. til Skøyen/Lysaker og nødvendig utvidelser av Nationaltheatret stasjon.**

Vi mener det bør bygges en ny [T-banetunnel som også gir kontaktpunkt på Nationaltheatret stasjon](#) for alle baner fra Nord, Øst og Syd i byen, noe Ruters tunnelforslag ikke gjør



BYGG NÅ: Hvis vi skal ha ny sentrumstunnel, må ny Majorstuen stasjon bygges uansett, sier Halvor Jutulstad i Ruter.

FOTO: BIRGITTE HENEIDE / BIRDY

## En samfunns- og miljømessig bedre løsning med ny sentrumstunnel for T-bane gjennom indre by

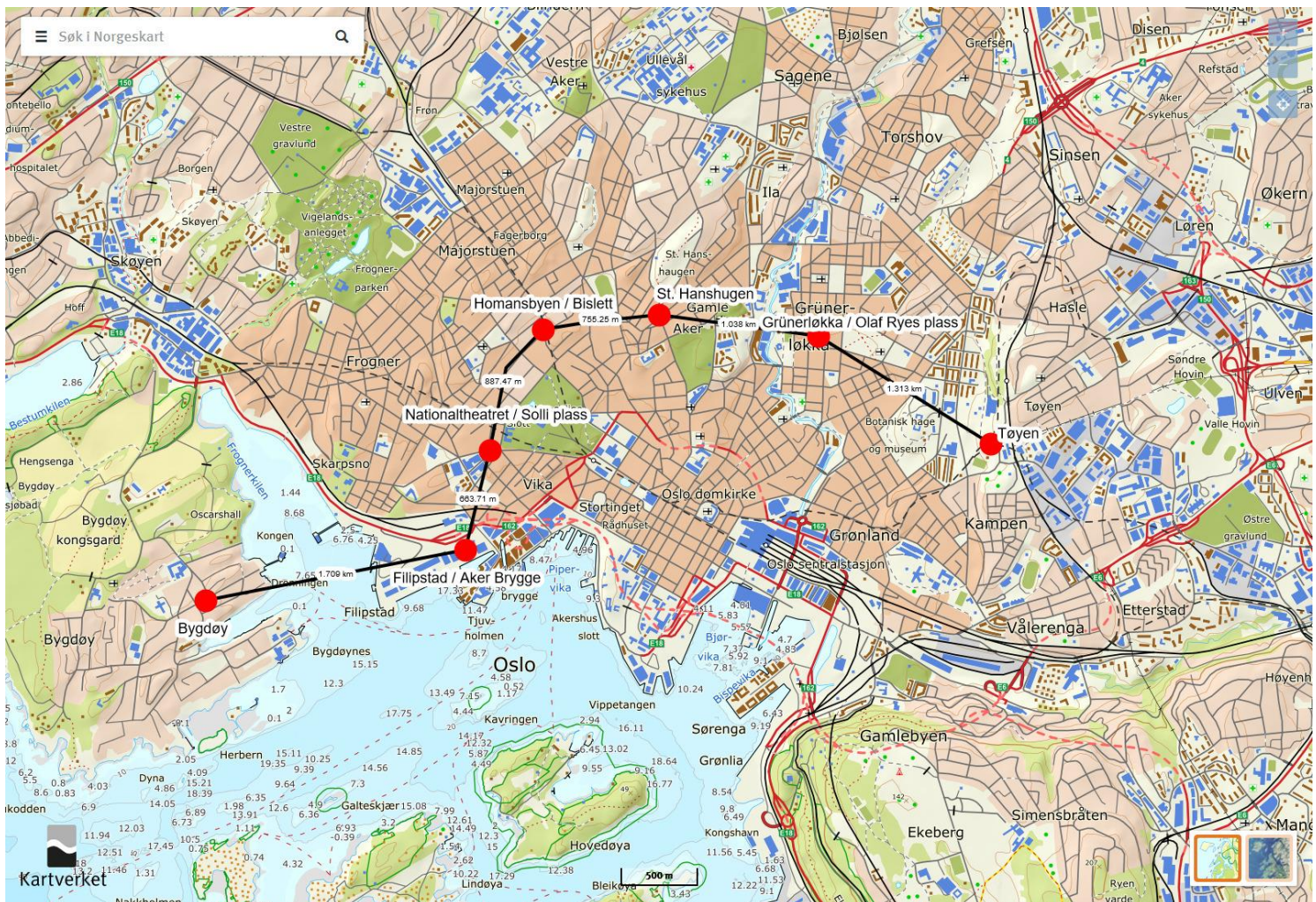
Vi er enig med regjeringen som foreslår ny sentrumstunnel for T-bane først, for å komme videre i jernbaneutbyggingen gjennom byen

- Se side 10. og 11. for begrunnelsen fra Jernbanedirektoratet og regjeringen
- Vi mener det er viktig med en reise- og kostnadseffektiv ny T-banetunnel gjennom indre by med kontaktpunkt på Nationaltheatret jernbanestasjon, vestre del / Solli plass, for sømløs overgang jernbane/T-bane og busser og trikker.

Vi ser for oss at ca. 50 % av fremtidig T-banetraffic, alle linjer fra Vestli, Ellingsrud – [A-hus Nedre Romerike](#), Mortensrud vekselvis kjører dagens [Fellestunnel](#) og den andre halvpart kjører den nye tunnelen slik vårt forslag viser.

- Eksempler på nye / mulige T-banetider indre by:
  - Tøyen – Grünerløkka ca. 1. min
  - Tøyen – Homansbyen / Bislett ca. 2. ½ min
  - Tøyen – Filipstad / Aker Brygge ca. 5. min
  - Nationaltheatret vest / Solli plass T-bane / jernbane – Filipstad / Aker Brygge ca. 1. min
  - Filipstad / Aker Brygge – Homansbyen / Bislett og bla med overgangs mulighet til T-baneringen ca. 2. min

	Grünerløkka Olaf Ryes plass	St. Hanshaugen	Bislett Homansbyen	Nationaltheatret vest Solli plass	Filipstad
Se dronfoto	<a href="#">Dronefoto</a>	<a href="#">Dronefoto</a>			<a href="#">Dronefoto</a>
Se kollektiv- og overgangstilbud	<a href="#">Olaf Ryes plass</a>	<a href="#">Dalsbergstien</a> <a href="#">Bergstien</a> <a href="#">Markus kirke</a>	<a href="#">Dalsbergstien – Pilestredet</a> <a href="#">Hegdehaugsveien</a> <a href="#">Josefines gate</a>	<a href="#">Solli plass</a> <a href="#">Inkognitogata</a> <a href="#">Nationaltheatret stasjon</a>	<a href="#">Tjuvholmen</a> (Busstopp)



[Trykk her for link til større bilde](#)

[Mer om vårt forslag her](#)

## Eksempler på reiseeffektivitet:

I dag er det slik om en f.eks. bor litt nord øst eller syd i byen vil en ha ca. en times Ruter-reise ut til Fornebu, og det samme tilbake, m.a.o. 2 timer hver arbeidsdag. Eksempelvis tar det ca. 20 min til Ski, og ca. 40 min til Gardemoen og en time til Svinesund. Politiske beslutningstakere må se mobiliteten i samfunnet i et fremtidsperspektiv.

Hvem vil om 20 år sitte på en langsom Ruter T-bane til Fornebu en times tid, når reisen kunne tatt halve tiden med en annen og smartere T-banetrasé.

Allerede i dag rekker folk som bor litt nord øst eller syd i byen store deler av landet øst for Oslofjorden, samt deler av Hedmark, Oppland, Buskerud, Vestfold, og med litt hell Telemark, på samme tid som Ruters T-bane til Fornebu vil ta.

### 1. Vårt T-baneforslag:

#### [Ca. 7 min Nationalteatret Vest/Solli Plass – Fornebu Senter, via Filipstad og Bygdøy](#)

##### **Merknad:**

Vi ønsker å legge til rette for at alle T-banens linjer fra øst kan kjøre over vår foreslåtte trasse til Fornebu, vi ønsker at halvparten av trafikken i dagens [fellestunnel](#) flyttes over til vår foreslåtte trase. Slik sett reduserer vi ventetid / overganger i nye [Homansbyen stasjon](#) til kun 1 til 2-3 minutter og får høy reiseeffektivitet i hele T-banesystemet og større robusthet.

Vi utvikler [Homansbyen til et sentralt kollektivknutepunkt med en T-banestasjon i to etasjer](#), dagens linje og ny [tverrgående](#).

### 2. T-bane Majorstuen – Fornebu Senter

- Vårt T-baneforslag: **Ca. 11 min** Majorstuen – Fornebu Senter m overgang i Homansbyen, over Nationalteatret Vest/Solli Plass (med mulighet for direkte overgang til jernbane), Filipstad og Bygdøy til Fornebu Senter.
- Ruters T-baneforslag: **Ca. 12 - 19 min** Majorstuen – Fornebu Senter over Skøyen, Vækerø, Lysaker, Arena, Flytårnet til Fornebu Senter (19 min med venting på neste avgang)
- [Eksempel bil IT Fornebu – Majorstuen ca. 11 min](#). Ekspresbuss ca. 20 min

### 3. T-bane Slemdal – Fornebu Senter:

- Vårt T-baneforslag: **Ca. min 20 Slemdal – Fornebu Senter** med overgang i Homansbyen, over Nationalteatret Vest/Solli Plass (med mulighet for direkte overgang til jernbane), Filipstad og Bygdøy til Fornebu Senter.
- Ruters T-baneforslag: **Ca. 25 - 32 min Slemdal – Fornebu Senter** m overgang Majorstuen over Skøyen, Vækerø, Lysaker, Arena, Flytårnet til Fornebu Senter (32 min med venting på neste avgang)
- [Eksempel bil IT Fornebu – Slemdal ca. 12 min](#). Ekspresbuss ca. 20 min.

### 4. T-bane Mortensrud – Fornebu Senter

- Vårt forslag: **Ca. 35 min Mortensrud – Fornebu Senter** med overgang på Tøyen, over Grünerløkka, St. Hanshaugen, Bislett/Homansbyen, Nationalteatret Vest/Solli Plass, Filipstad og Bygdøy.
- Ruters forslag: **Ca. 59 min Mortensrud – Fornebu Senter** Tøyen, Grønland, Jernbanetorget, Stortinget, Nationalteatret, med mulig overgang på Majorstuen, Skøyen, Vækerø, Lysaker, Arena, Flytårnet, Fornebu Senter. Ruters T-baneforslag til Fornebusbane kan medføre at en som reiser Mortensrud – Fornebu vil bruke opp mot 52/53 dager i året bare mellom Mortensrud – Fornebu, med vårt forslag vil reisetiden kunne bli nærmere halvert.
- [Eksempel bil Mortensrud – IT Fornebu ca. 19 min](#)

### 5. Annet eksempel: «[Oslos nye bydel](#)» skal huse 10.000 - og ligger i Ski

Byggeprosjekter i Follo kan være med på å ta av for noe av presset i boligmarkedet i Oslo de neste årene.

- Med den nye Follobanen ligger Ski bare 10 – 11 min unna Oslo sentrum
- Med vårt forslag til T-banetrasé Nationalteatret – Filipstad – Bygdøy – Fornebu ville reisen ta 7 min
- Ruter velger en T-banetrasé rundt halve Oslo Vest som kan medføre en reisetid Nationalteatret – Fornebu på snaue halvtimen med mulig venting og overganger

## Nå bor det over én million i Stor-Oslo, – da kan ikke politikere i Rådhuset la seg styre av Ruter-diktaturet, – mot folket og næringslivets vilje

Aftenposten: [En historisk milepæl er passert. For første gang har Norge en millionby.](#)

Aftenposten 2. des. 18

Mandag la [SSB frem nye tall](#) over befolkningen i norske tettsteder.

De viser at Stor-Oslo for første gang har passert én million.

Det vil også si at Norge for første gang i historien har en millionby.

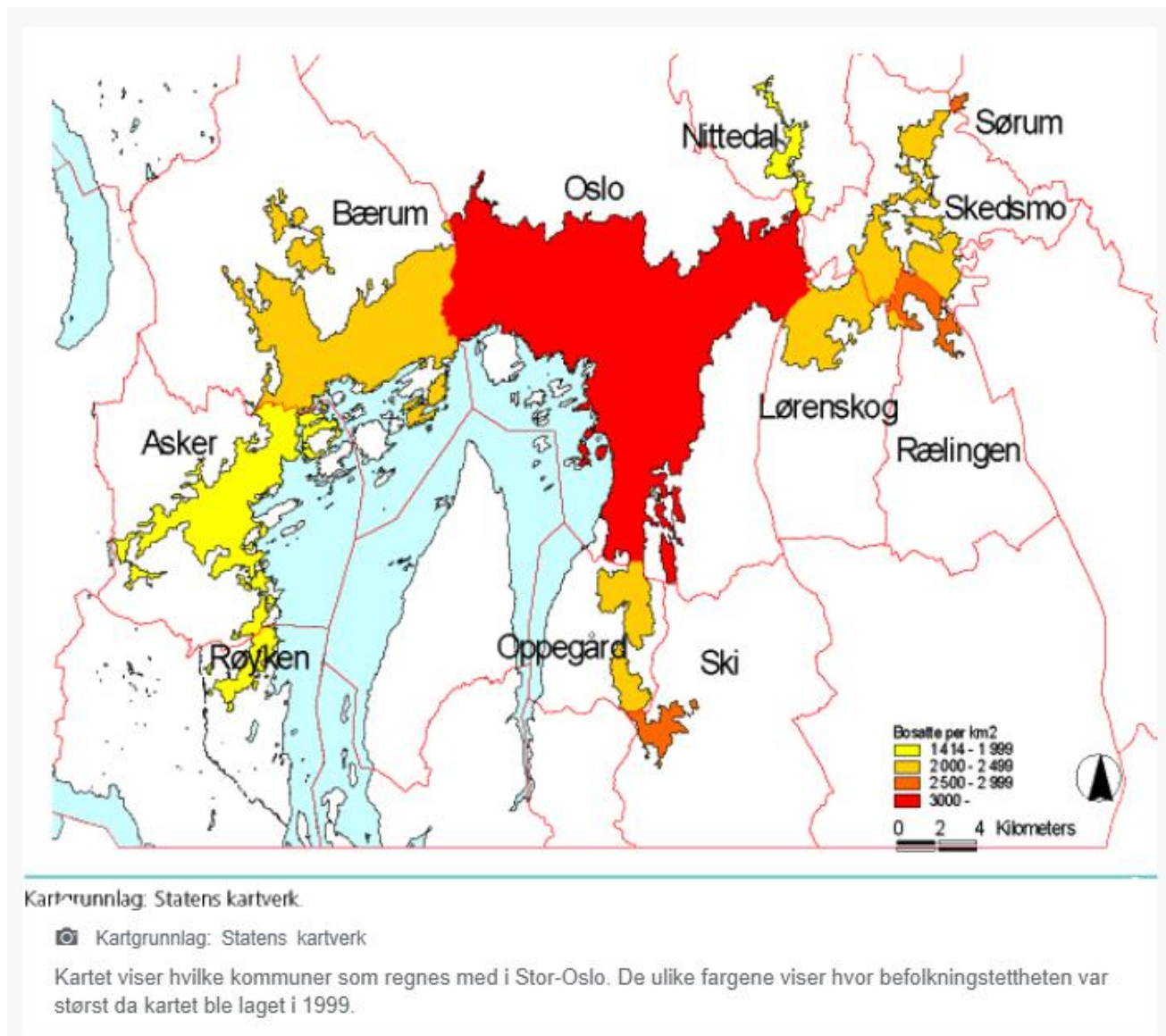
Det eksakte innbyggertallet i Stor-Oslo er nå 1.000.467, en økning på 1,2 prosent fra året før.

Stor-Oslo omfatter et sammenhengende byområde som strekker seg over tolv kommuner og 270 kvadratkilometer.

Området går fra Lier i vest til Sørum i øst.

- Det pekes i oppslaget på at veksten gir både muligheter og utfordringer.
- Det siste gjelder særlig transport og bosettingsmønster.

Skal politikere i Rådhuset skape en stor entusiasme og få mange folk med seg, må Høyre i Rådhuset tenke nytt. Politikere i Rådhuset må sette gamle utslitte / utgatte «Kjeppehester» på stallen der de hører hjemme.



[Utklipp fra Aftenposten](#)

## Hvorfor er ikke Byrådet lovnad i sin byrådserklæring av 19. okt. 2015 om prioritering av ny T-banetunnel gjennom indre by blitt fulgt opp?



### Byrådet skriver i sin byrådserklæring side 18

**«I følge transportetatene Ruter, Jernbaneverket og Statens vegvesen er ny t-banetunnel gjennom indre by det viktigste samferdselsprosjektet i Norge.**

*Dette tiltaket vil ha store effekter på hele regionen og vil gjøre det mulig å dramatisk øke kapasiteten på T-banenettet og åpne for nye linjeutvidelser i fremtiden».*

**Byrådet vil prioritere:** • Ny t-banetunnel gjennom indre by (uthevet prioritering)

– Hvorfor sier byrådet en ting i sin byrådserklæring og gjør det stikk motsatte i praksis?

**Ruter uttaler:** «– Vi ser på Fornebubanen, ny Majorstuen stasjon og ny sentrumstunnel som en del av en helhet som skal gi byen en betydelig bedre kapasitet og et betydelig bedre kollektivtilbud, sier leder for infrastruktur i Ruter, Halvor Jutulstad».

Totalkostnadene til Ruters overflødige, kostbare og langsomme Fornebubane, Ruters nye gigantiske Majorstuen stasjon og Ruters uforståelige nye sentrumstunnel kan fort passere 100 milliarder kroner, uten at rådhuspolitikere har vist hvor alle pengene er?

Nytt er at Plan- og bygningsetaten sier nei til Ruters kjempeprosjekt på Majorstuen

**Byen trenger betydelig bedre tilbud og kapasitet i T-banenettet, men byen trenger det der hvor behovet dokumentert er, – ikke der hvor Ruter vil og hvor det fremstår overflødig ...**

Dette viser i klarhet at alle Rutes «gigantomani-planer» og kostnader fremstår uten rot i virkeligheten og T-baneutbygging i Oslo vest må opp til en total revurdering med fokus på reise- og kostnadseffektive løsninger med høye miljøgevinster.



# Ikke riktig at Ruters Forneububane «bare» blir en milliard dyrere enn antatt, den kan bli 40 milliarder dyrere enn antatt

Ruter og byrådet sier 13,8 mrd. vi sier 40 - 45 mrd., m.a.o. ca. 10 ganger mer enn [Ruters første overslag](#)  
Bare en ny driftsbasis på Fornebu og Ruters nye [Majorstuen stasjon](#) kan komme på ca. 10 mrd.  
Få, om noen, tror at Ruter kommer fra Fornebu til Majorstuen med 6 nye T-banestasjoner for 3 til 4 mrd.

– Er det ingen oppegående hjemme i bystyret før kommunevalget?

Østlandssendingen TV P1 Oslo og Akershus Sosiale medier Tips oss

## Forneububanen en milliard dyrere enn antatt

Prislappen for åtte kilometer T-bane blir på 13,8 milliarder kroner. De reisende kan ta banen høsten 2025.



FORNEBU SENTER: Slik blir endestasjonen på Fornebu seende ut, ifølge ett av bidragene til Forneububanens arkitektkonkurranse om stasjonene på banen.

FOTO: FORNEUBUBANEN



Olav Juven  
@OlavJuven  
Journalist

Publisert i dag kl. 12:12  
Oppdatert for 6 timer siden

### Noen politikere i rådhuset ser ut til å begå en fatal feil ved å undervurdere byens innbyggere og næringsliv

Ruter og byrådet sier til [NRK at Forneububanen](#) blir en milliard dyrere enn antatt, vi sier at den kan bli 40 milliarder dyrere enn først antatt. Ruter lovet først en Forneububane til 4 – 4 ½ mrd. Vi ser totalkostnader på 40 – 45 mrd.

Bør vi ikke kunne forvente at byrådet som [utøver 60% av eierskapet i Ruter](#), på vegne av byens innbyggere, utfører eierskapet med en grundig kvalitetssikring og høy troverdighet.

Bør vi ikke kunne forvente at byrådet ser hva det reelt sett koster og bygge, T-baner og andre større infrastruktur prosjekter, her i landet og andre skandinaviske- og europeiske land.

Leser bare miljø- og samferdselsbyråd og fylkesordfører i Akershus ukritisk opp en ferdig skrevet pressemelding fra Ruter?

Vi vet ikke om en skal le eller gråte når miljø- og samferdselsbyråd Lan Marie Berg (MDG) sier følgende:

– Dette er en ny stor milepæl for Forneububanen

– Jeg er veldig glad for at vi følger planen som er lagt for byggestart og realisering

Eller når fylkesordfører i Akershus Anette Solli (H) sier:

– Dette er et stort og viktig kollektivprosjekt, som vil være et betydelig løft for utviklingen av Fornebu og Oslo-regionen

Hvor lenge skal «Ruter-skandalen» om Forneububanen få vokse i rådhuset før noen ansvarlige politikere i bystyret tar grep?

En kan lett oppfatte at sentrale politikere egentlig ikke vet hva de snakker om m.h.t. reelle kostnader, det virker som om det ikke er viktig om det koster 100 eller 200 milliarder, om det er effektivt eller ikke, om nytteverdien er høy eller lav.

De som ønsker å bekle byrådet i neste periode kan gjøre klokt i åpent å «[tydeliggjøre](#)» at de faktisk setter byens innbyggere og næringsliv foran et snevert utvalg av rådhusbyråkrater.

## Håp om nye gjennomførbare politiske visjoner

Eksempel på høy og lav nytteverdi T-bane:

**Lav nytteverdi:** [Ruter planlegger en 2,6 km ny T-banetunnel](#), parallelt med jernbanen, fra Lysaker via Vækerø til Skøyen med høye kostnader og lav nytteverdi – få reisende.

**Høy nytteverdi:** [Vi ser for oss en 2,6 km ny T-banetunnel](#) fra Fornebu Senter til inn på Bygdøylandet, til lavere kostnad og langt høyere nytteverdi – mange dobbelt antall reisende ([Fornebu Senter – Bygdøy stasjon ca. 3.7 km og 4 min](#))

**Ruters Fornebubane** er ca. 8,2 km fra Fornebu Senter til Majorstuen. Innenfor samme lengde og kostnadsramme kommer vi fra Fornebu Senter via Filipstad gjennom indre by og nesten helt til [Olaf Ryes plass på Grünerløkka](#).

Om et partiprogram om «[Raskere frem og tryggere hjem](#)» skal virkeliggjøres er det et politisk valg. For å bringe reisende raskt og effektivt frem er [Romeriksporten](#) bygget og nå [Follobanen](#).

Det er et politisk valg om et parti synliggjør at de ikke vet om de vil bruke 50 eller 100 milliarder på T-baneutbygging i Oslo-regionen, og over hvor mange år disse beløpene skal fordeles over. Og hva som er hhv kommunale og statlige bidrag.

**Dette er også et politisk valg:**

- Vårt forslag: Ca. 7 min T-bane Fornebu Senter – Nationaltheatret via Filipstad på ca. 6,2 km betjent av flere linjer. Vi tenker halvparten av T-banetrafikken vekselvis benytter dagens tunnel via Stortinget og den andre halvpart benytter den nye tunnelen over Grünerløkka, St. Hanshaugen, Bislett/Homansbyen, Nationaltheatret Vest/Solli plass, Filipstad
- Ruter forslag: Ca. 28/29 min Fornebu Senter – Nationaltheatret via Majorstuen ca. 10,2 km betjent av en linje

Med 8,2 km ny alternativ miljøvennlig reise- og kostnadseffektiv T-bane kommer vi helt fra Fornebu Senter under Bygdøy, via Filipstad og Nationaltheatret Vest/Solli plass, over Homansbyen/Bislett, forbi St. Hanshaugen og nesten helt frem til Olaf Ryes plass Grünerløkka. Vi har direkte overganger mellom T-bane og jernbane på den nye Nationaltheatret Vest/Solli plass stasjon. Vi har overganger til T-baneringen i Homansbyen og på Tøyen.

Vårt forslag betjener våre mest folke- og næringsrike bydeler, er mest samfunnsmessig lønnsomt og gir i tillegg de høyeste miljøgevinstene.

Konsekvensen av Ruters Fornebubaneplan kan av kapasitets problemer ende med et buttspor på Majorstuen for Holmenkollbanen. Holmenkollbanen kan bli nedprioritert.

Dagens T-banestrekning fra Majorstuen til Nationaltheatret er 2 km. Mao er en Ruter T-banereise Fornebu Senter til Nationaltheatret ca. 10,2 km lang, da med overgang på Majorstuen jf. Ruters Fornebubane forslag.

Med Ruters forslag til Fornebubane og nytt [T-banetunnelforsalg gjennom](#) sentrum vil derimot tunnelen til Ruter gå fra Majorstuen via Bislett og deretter til Stortinget og videre til Grünerløkka.

Våre beregninger viser at en tur fra Nationaltheatret NSB med overgang fra jernbanen til T-banen på Nationaltheatret og ny overgang på Majorstuen medføre en total reisetid på snaut en halv time (28-29 minutter (oppmålt)).

Ruters Fornebubaneplan var mer riktig rundt slutten av 1990 tallet da flyplassen ble nedlagt og større virksomheter flyttet til Fornebu fra Oslo og ansatte fulgte med fra sine bo områder nord, øst og syd i byen og fra tilstøtende kommuner.

I dag er bosettingsmønstret for ansatte endret, og ca. 70 % av ansatte på Fornebu og Lysaker har nå adresse vest for [Lysakerelva](#). De ønsker seg en enkel T-bane fra Fornebu via Lysaker og opp til Kolsåsbanen og da på vestsiden av elven.

Vi har flere eksempler på arbeidstakere bosatt i nord, øst og syd i byen og tilstøtende kommuner som ikke prioriterer å arbeide på Fornebu eller Lysaker.

Ruters Fornebubane plan medfører for lang reisetid for folk flest og fremstår som overflødig.

Vi har [eksempler på firmaer som flytter tilbake til sentrum](#).

**Konkrete fakta er viktige også for Oslos politikere for å kunne vinne troverdighet blant byens innbyggere og næringsliv.**

# osloby<sup>®</sup>



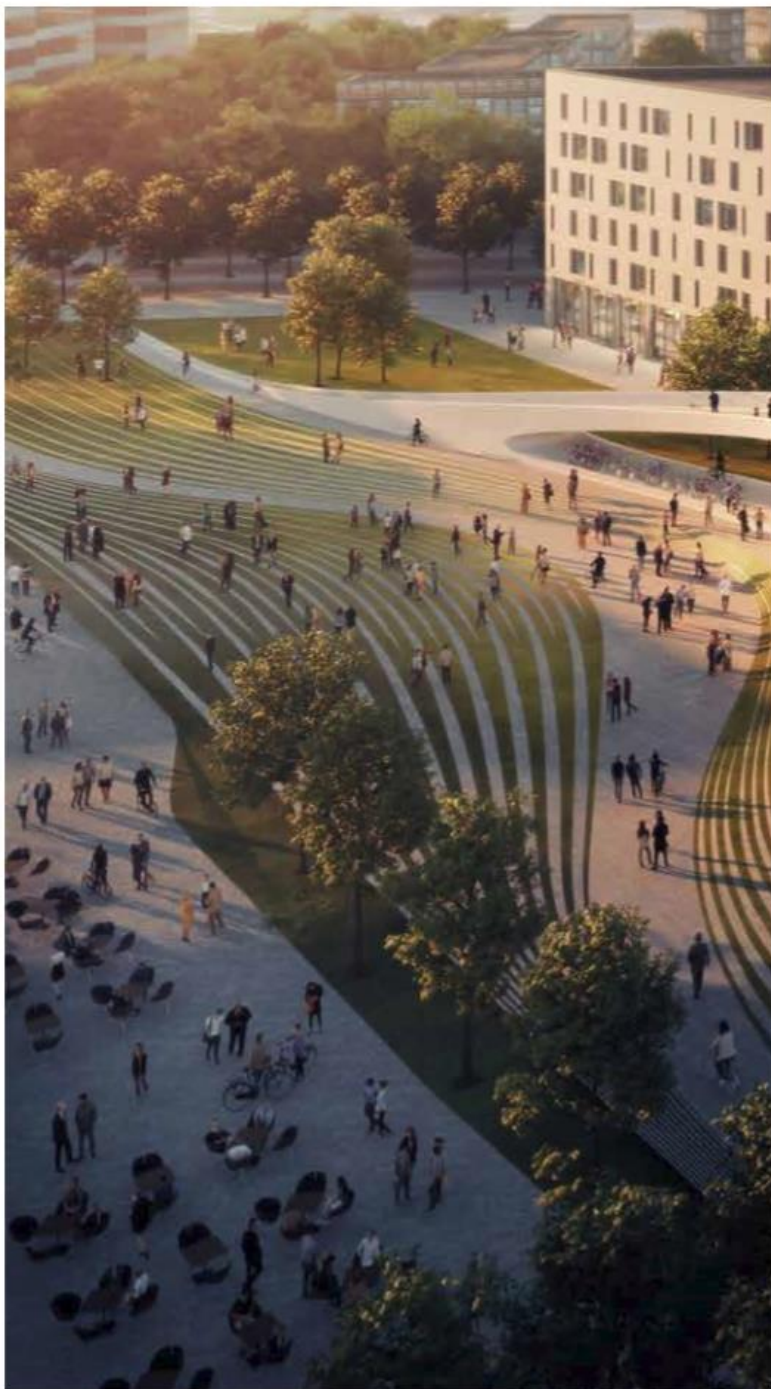
Den nye banen skal gå via Skøyen. Slik kan fremtidens stasjon se ut. Illustrasjonen er et av forslagene i en pågående arkitektkonkurransen. ILLUSTRASJON: FORNEBUBANEN



Dette er traseen til Fornebubanen, som skal gå fra Majorstuen til Fornebu. Byrådet har tidligere sagt at de jobber for å få banen ferdig i 2024. GRAFIKK: ANNE GJERTSEN

Regjeringen foreslår i statsbudsjettet å øke satsingen på kollektivtransport og gang- og sykkelveier med 45 prosent i 2019.

## Fornebubanen får 391 millioner kroner neste år



### STATSBUDSJETTET

WASIM RIAZ

Forventer byggestart for den nye banen i 2020.

– Det er kjempeviktig for Oslo og Akershus å ta unna trafikken til Fornebu på en god måte. Fornebubanen vil også frigjøre mye busskapasitet i Oslo. Når banen åpner blir det ikke behov for så mange bussavganger til Fornebu, sier klima- og miljøminister Ola Elvestuen (V).

– Et godt transporttilbud til og fra Fornebu er helt avgjørende for å bedre kollektivtilbudet i Oslo og få flere til å reise kollektivt, sier Elvestuen.

#### Et stort løft for regionen

Staten har forpliktet seg til å ta halvparten av regningen i de store kollektivprosjektene i de fire største byområdene som inngår i en bymiljø- eller byvekstavtale. Dette gjelder blant annet Bybanen i Bergen og Fornebubanen i osloreionen.



Klima- og miljøminister Ola Elvestuen (V) sier Regjeringen vil øke bevilgningen til kollektiv- og sykkeltransport med 45 prosent i neste års budsjett.

FOTO: PAAL AUDESTAD

# Når regjeringsmedlemmer snakker om «luftslott», kan dette undergrave troverdigheten til en godt likt statsminister og regjeringens største parti

Det mest [miljøvennlige, reise- og kostnadseffektive T-bane alternativet Oslo – Fornebu finner du her](#)

[Aftenposten: Fornebubanen får 391 millioner.](#)

- Vi spør hvor er alle de 40 - 45 milliarder som muligens mangler, bare på Ruters «Fornebubane til Majorstuen»?
- Det er for de fleste en betydelig forskjell på hundrevis og tusenvis av millioner.
- Hvorfor Venstre, pt. rundt sperregrensen, vil pøse ut ti talls milliarder på T-baneprosjekter uten nevneverdig nytteverdi?
- Vi mener at Venstre må snu og ta til fornuft.

Aftenposten: «– Det er kjempeviktig for Oslo og Akershus å ta unna trafikken til Fornebu på en god måte. Fornebubanen vil også frigjøre mye busskapasitet i Oslo. Når banen åpner, blir det ikke behov for så mange bussavganger til Fornebu, sier klima – og miljøminister Ola Elvestuen (V).»

Vi vet ikke om klima – og miljøministeren ikke følger med eller har dårlige rådgivere. – Hva med å si sannheten? Oppfatningen hos klima- og miljøministeren & Co er at byens innbyggere (velgere) og næringsliv ikke vet sitt eget beste.

Noen i regjeringen ser ut til å mene at passasjerene bør bruke lengere tid på sin T-banereise enn nødvendig, og at det ikke lenger er viktig å komme raskt frem, slik statsministeren tidligere har uttalt.

Statsministeren er for en effektiv kollektivbetjening, – men med andre i regjeringen?

**Både statsminister og Høyres leder Erna Solberg, finansminister og FrPs leder Siv Jensen og kulturminister og Venstres leder Trine Skei Grande, sier at en ny jernbanetunnel under byen bør prioriteres først. Men aller først bør en bygge ny sentrumstunnel for T-banen gjennom indre by for å betjene den store trafikken med kollektivreisende mens sentrum graves opp på nytt gjennom flere år for bygging av den nye jernbanetunnelen.**

[Her er det mest miljøvennlig, reise- og kostnadseffektive alternativet til ny T-banetunnel gjennom indre by](#)

Når Venstre dupper rundt sperregrensen burde partiets fremste representanter sette seg bedre inn i rett faktum både mht til reelle unødvendige kostnader og den ineffektivitet Ruters Fornebubane kan utsette hovedstaden for av belastninger.

«– Et godt transporttilbud til og fra Fornebu er helt avgjørende for å bedre kollektivtilbudet i Oslo og få flere til å reise kollektivt, sier Elvestuen.

Vi kan vanskelig se at Elvestuen kan ha rett i at det er et godt kollektivtilbud fra Nationaltheatret ut til Fornebu Senter via Majorstuen, Skøyen, Vækerø, Lysaker, Arena, Flytårnet med en T-bane som kan ta opptil en snau halvtime med mulig overgang og venting, samt kreve 40 – 45 milliarder når bil og buss kan gjøre reisen på 10-12 minutter med tilrettelegging. Alt dette sett opp mot at en kan bygge en raskere og rimeligere T-bane tvers over og befordre reisende Fornebu – Nationaltheatret på 7. min via Filipstad og Bygdøy.

Oslos samferdselsbyråd Lan Marie Nguyen Berg (MDG) sier jf. Aftenposten:

«– Det er fint at Regjeringen følger opp sin del av avtalen med penger til bygging av Fornebubanen. I Oslo-budsjettet setter vi av tilsammen 852 millioner til prosjektet i 2019. Etter flere tiår med planlegging har dette byrådet sørget for at Fornebubanen snart er klar til byggestart. Det kommer til å bli et stort løft for de kollektivreisende i regionen.»

Med et byråd som oppfattes mer å ville villedde enn veilede og komme med reelle fakta, fremstår den beste løsningen i håpet av at et nytt byråd etter valget i september 2019 gir opp Ruters T-banepåner og i stedet innleder nødvendig dialog med byens innbyggere (velgere) og næringsliv i utformingen av den tyngre kollektivutbyggingen.

Samferdselsbyråd Lan Marie Nguyen Berg (MDG) kan lett oppfattes å trekke regjeringens lovnader til Fornebubanen langt ut over det som er avtalt. Regjeringen har lovet å bidra med ca. halvparten av 12-13 milliarder, ikke halvparten av 40 – 45 milliarder til Fornebubane frem til Majorstuen, og det samme til ny Ruter T-banetunnel fra Majorstuen gjennom indre by.

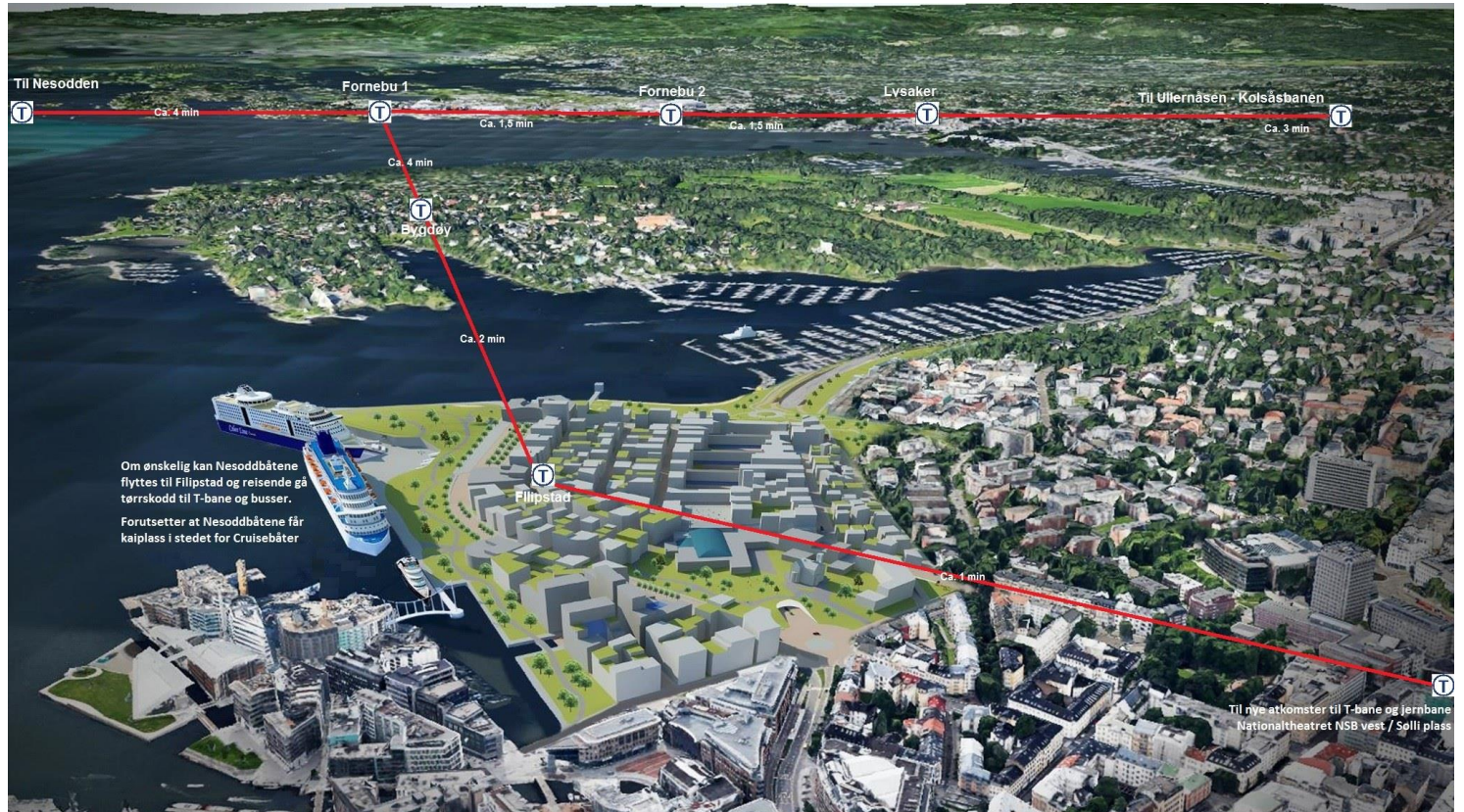
Vi er enig med regjeringen når den vil prioritere den nye T-banetunnel gjennom indre by først, men da med en bedre og smartere løsning enn [Ruters forslag](#).

**En kan jo bare tenke seg hvordan et sterkt «Ruter-enevelde» og et svakt byråd i dag ville utformet Romeriksporten og Follobanen. I stedet for rette strekk og høy reiseeffektivitet ville vi lett fått tunneler som hadde gått i sikk sakk med tredobbelt reisetid.**

**Vi skal være glade for at Ruter ikke bestemte den gang ...**

# Støtt folkets klare T-bane ønske - Reis Oslo - Fornebu på 7.min. med «snarveien» via Filipstad og Bygdøy

Link til stort [bildet](#)



Illustrasjonen over viser folkets og næringslivets entydige ønsker for en reise- og kostnadseffektiv T-bane sentralt fra Oslo til Fornebu – snarveien via Filipstad og Bygdøy

## Bydel Frogner - T-bane Oslo - Fornebu via Filipstad og Bygdøy - vedtak av 22.12.2012



Oslo kommune  
**Bydel Frogner**  
Bydelsadministrasjonen

Ruter AS  
v/ adm. direktør  
Postboks 1030 Sentrum  
N-0104 OSLO

Informasjonssjef Gry Isberg  
[gry.isberg@ruter.no](mailto:gry.isberg@ruter.no)

Dato: 22.12.2010

Deres ref: Vår ref (saknr.): Sakbeh.: Inger Almqvist

Arkivkode: 512

### T-BANE FORNEBU FORSLAG FRA H OG SV

Bydelsutvalget fattet i møte 21.12.10 følgende vedtak:

SAK 368/10 T-BANE FORNEBU  
FORSLAG FRA H OG SV

#### Miljø- og byutviklingskomiteens innstilling:

Bydel Frogner har gjennom flere år vært opptatt av den omfattende gjennomgangstrafikken i bydelen og fremmet forslag for å avbøte uheldige konsekvenser for bolimiljø samt nærings- og sysselsettings situasjonen i bydelen.

Befolkningen i byen forventes å øke kraftig. Utbyggingen av Fornebu området vil gi vel 30.000 arbeidsplasser og boliger til 25.000 mennesker. Videre er Lvsakerbyen i en rivende utvikling der antall arbeidsplasser forventes å øke til 50.000 innen 2020. En stor del av de som bor og arbeider i disse områdene vil daglig reise mellom området og Oslo. Det må derfor settes på kollektivtrafikk om man skal oppnå et bærekraftig miljø.

Dersom halvparten av de reisende skal befordres daglig til og fra Fornebu, og med utgangspunkt i at en vesentlig andel reiser i rushtrafikken, snakker vi her om mer enn én trikkeavgang per minutt hver

## Nå kan byrådets «luftslott» om kollektivutbygging falle som et «korthus»

Eksempel: [Ruter-direktørens kostnad for Fornebubane](#)  
kan bli 10 doblet fra opprinnelig 4 – 4,5 mrd. fra Ruter til 40 – 45 mrd.

Med dette belønner byrådet Ruter-direktørens misære med generøst lønnstillegg av kommunens (dvs. innbyggernes) penger.

I det private næringslivet ville tilsvarende blitt belønnet med beskjed om å rydde kontoret sitt og gå ...

[Når bilen tar ca. 10 min](#), mener vi det er lite «smart» av byrådet å ville bruke hele 40 – 45 mrd. (penger som ikke er tilstede) på en ny langsom Ruter T-bane Majorstuen – Fornebu Senter.

Det må understrekes at Ruter har utredet seg selv dvs bestemmer alene hva slags ny T-bane trasse Fornebu - Oslo skal ha  
Vi savner en objektiv utredning fra nøytral og eksternt fagmiljø

**Eksempelvis, kan en T-banereise jf. Ruters forslag, fra jernbanen på Nationalteatret – Fornebu Senter, via Majorstuen, Skøyen, kan ta opptil en snau halvtime med mulig overganger og venting.**

**Både fra Majorstuen, med overgang i Homansbyen, og fra Skøyen med tog, og overgang på utvidet Nationalteatret, er reisende hurtigere fremme på Fornebu Senter med vår reise- og kostnadseffektive T-bane, enn med Ruters langsommere og dyrere T-baneforslag.**

Vi mener en både skal være ekstremt glad i å kjøre T-bane og ha god tid for å ville bruke så lang tid hver dag på denne T-baneturen fra Nationalteatret via Majorstuen, Skøyen, Vækerø, Lysaker, Arena, Flytårnet til Fornebu Senter

## Utsett Ruters ufornuftige Fornebubane, bruk heller pengene til en ny reise- og kostnadseffektiv T-banetunnel gjennom indre by først

Vårt forslag til en ny reise- og kostnadseffektiv tverrgående T-banetrasé og nye høytrafikkerte stasjoner på ny T-banetunnel gjennom indre by

Realistisk, miljøvennlig, kostnads- og reiseeffektivt

Forslaget vårt gir sømløse overgangsmuligheter til bla T-baneringen på Tøyen og Bislett/Homansbyen stasjoner, samt kort overgang til bla jernbanen på Nationalteatret vest/Solli plass

I tillegg kommer en rekke overgangsmuligheter til ulike ruter for busser og trikker

Forslaget vårt fremstår med langt større sikkerhet / robusthet enn Ruters forslag

Vårt tverrgående forslag vil betjene folke- og næringsrike områder som i dag ikke har T-banedekning

Oslo Frp, okt. 2014: [Fornebubanen er helt overflødig](#), partiet vil heller prioritere ny sentrumstunnel for T-banen i Oslo

# Oslo Frp: Fornebubanen er helt overflødig

Samtidig som Fremskrittspartiet i regjeringen setter av penger til å bygge Fornebubanen, sier Oslo Frp at de ikke vil ha banen til Fornebu mer.



**Olav Juven**  
@OlavJuven  
Journalist



**Elin Martinsen**  
Journalist

Publisert 9. okt. 2014 kl. 07:41



Artikkelen er flere år gammel.

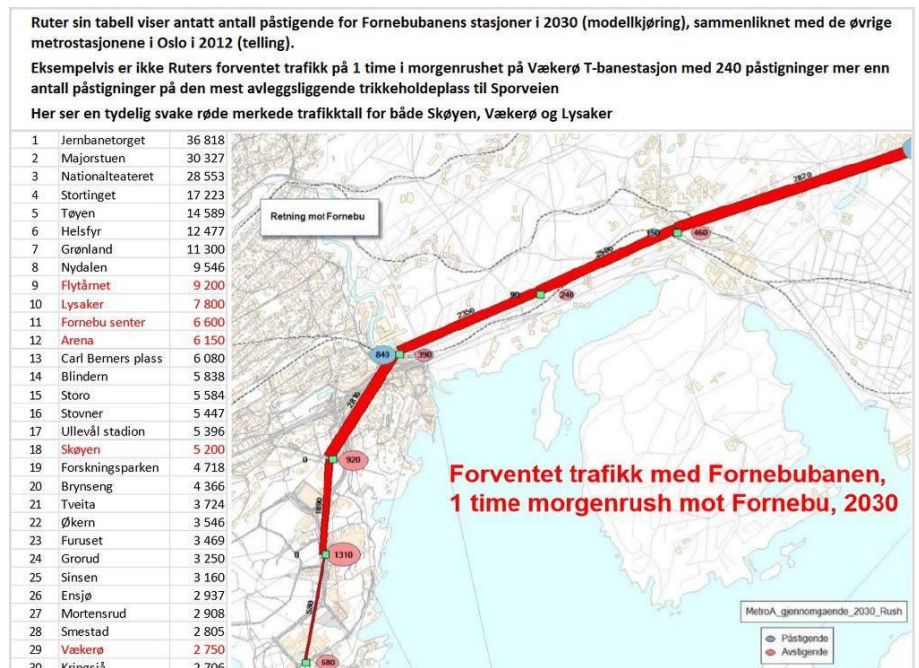
Fornebubanen fikk 25 millioner kroner til planlegging på statsbudsjettet onsdag. Men nå vil ikke Oslo Fremskrittsparti ha banen ut til Fornebu, de vil heller ha mer T-bane i byen.

FOTO: SIMONA HALLE / NRK

Med så lave trafikk tall ville ikke Oslo engang fått en enkel trikkestopp. Hvorfor da bruke ti talls milliarder i flere små T-banestasjoner på Fornebubanen?

[Klikk for stort bilde](#)

- Opp gjennom årene er Ruters Fornebubane-prosjekt blitt mer og mer overflødig og stadig dyrere
- Ruters kostbare stasjoner på Fornebubane har lave trafikk tall, få avganger, høye kostnader
- Ca. 70% av ansatte på Fornebu og Lysaker skal vest for Lysaker elven og ønsker seg en T-bane direkte opp til Kolsåsbanen, på vestsiden av Lysaker elven
- Planen fremsto som mer riktig rundt årtusenskiftet, men arbeids- og bosettingsmønstret har endret seg, i dag har ikke denne banen lenger samme nytteverdi



## Les våre grovt estimerte investeringskostnader T-bane og Trikk i forhold til Rutes «underprising»

Reis Oslo-Fornebu på 7 min – estimerte – mer reelle kostnader	Ruter og <a href="#">Kjell-Magne Rystads</a> estimater		
Nytt signalanlegg for T-banen (2015 priser)	<b>5 000</b>	4 500	<a href="#">Regjeringen vil ikke dekke nytt signalanlegg til T-banen i Oslo</a>
<p>Ruters Fornebubane inkl. <a href="#">Majorstuen stasjon</a> og <a href="#">Volvat-svingen</a></p> <p><a href="#">Ruter-sjefen hevdet at Fornebubanen «bare» skulle koste 4 – 4 ½ milliard</a></p> <p>I dag ser vi en kostnad som nærmer seg 10 ganger mer.</p> <p>I det private næringsliv ville en slik leder måtte hente hatt og frakk og gå på dagen. Men ikke i Oslo kommune ...</p>	<b>40 000 / 45 000</b>	14 000	<p><a href="#">Base for T-banetrokker</a> i enden av banen på Fornebu er anslått å koste to milliarder 2013 kroner (i dag ca. tre milliarder)</p> <p>Bare investeringskostnad for Ruters Fornebubane i Bærum kommune er grovt estimert til 10 – 15 milliarder. Mao, Ruters anslag for deres Fornebubane rekker bare fra Fornebu Senter - Lysaker.</p> <p>Hva med alle milliardene til resten av strekningen Ruter foreslår fra Lysaker til Vækerø videre til Skøyen og Majorstuen?</p>
<p>Vi er enig med <a href="#">regjeringen som ønsker å prioritere ny sentrumstunnel for T-bane først</a>. Se link side 89 - 8.3 AVHENGIGHETER Aftenposten skriver også at det er: <a href="#">Fornuftig å prioritere jernbanetunnel</a></p> <p><a href="#">Vårt forslag til en rimeligere, reise- og kostnadseffektiv</a> ny sentrumstunnel for T-bane gjennom folke- og næringsrike områder i indre by. Fra Bryn/Tøyen over <a href="#">Grünerløkka</a>, St. Hanshaugen, Bislett / <a href="#">Homansbyen</a> med kontaktpunkt <a href="#">Nationaltheatret st. vest</a> / <a href="#">Solli plass for sømløs og rask overgang T-bane til jernbane</a>.</p>	<b>35 000 / 40 000</b>	18 000	<p>Vi foreslår å tilrettelegge for at <a href="#">jernbanens anlegg på Filipstad</a> benyttes som en midlertidig Nationaltheatret stasjon de årene stasjonen må stenge ned grunnet ombygging og bygging av ny <a href="#">togtunnel under byen</a></p> <p><a href="#">Ruters uforståelige forslag</a> til en unødvendig kostbar og ineffektiv ny sentrumstunnel for T-bane</p>
<p>BANE NOR: – <a href="#">Vi anbefaler at alle pågående større investeringsprosjekter fullføres med rasjonell fremdrift</a>. Videre bør planarbeidet for ny jernbanetunnel gjennom Oslo prioriteres høyt og startes så snart som mulig. Dagens strekning er en flaskehals og ny tunnel vil øke kapasiteten i hele det sydlige Norges jernbanesystem</p>	<b>30 000 / 35 000</b>		<p><a href="#">Jernbanetiltak</a>: I den lokalt reviderte avtalen om Oslopakke 3 heter det at jernbanen er grunnstammen for store deler av kollektivtrafikktilbudet i Oslo og Akershus.</p> <p><b>Vårt forslag til kontaktpunkt mellom T-banen og jernbanen</b> nyttiggjør fullt ut de store investeringer og utvidelser som skal gjøres på <a href="#">Nationaltheatret jernbanestasjon til 8 spor og perronger på 350 meter</a>. (link s 4-6.) Vårt forslag gir også direkte atkomster til <a href="#">Solli plass</a></p>
<p>Romeriksbanen: Vedtak i fylkestinget 18. juni 2018 om: <a href="#">Baneløsning på Nedre Romerike</a></p>	<b>20 000</b>	4 000	<p><a href="#">Metro budsjettert til 17 milliarder</a> Akershus Fylkeskommune</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <a href="#">Kollektivløsning på Nedre Romerike</a></li> <li>• <a href="#">KVU om kollektivtransport på Nedre Romerike</a></li> </ul>
T-baneinvesteringer	<b>100 000 / 110 000</b>	40 500	
Trikke-satsingen	<b>9 000</b>	9 000	
Jernbane – ny tunnel under byen	<b>30 000 / 35 000</b>		
T-bane / trikk / jernbane	<b>139 000 / 154 000</b>		
<b>Regningen til bilistene i Oslo blir</b>	<b>??</b>	49 500	



## Kvalitetssikringen av styringsunderlag og kostnadsoverslag for valgt prosjektoalternativ (KS2) for bompenggeopplegg Oslopakke3 Trinn 2 stemme ikke.

Styringsunderlaget kan lett fremstå mer villedende enn veiledende.

I forord heter det b.l.a.:

I forbindelse med store statlige investeringer stilles det krav til ekstern kvalitetssikring. Kvalitetssikringen gjennomføres i henhold til rammeavtale med Finansdepartementet av 21. september 2015. Hensikten med kvalitetssikringsordningen er å gi Finansdepartementet og gjeldende fagdepartement en uavhengig analyse mv.

[Link til rapporten](#)

Statens prosjektmodell  
Rapport nummer D049b



Dovre Group  
Transportøkonomisk institutt

### BOMPENGEOPPLEGG OSLOPAKKE 3 TRINN 2

Kvalitetssikring av styringsunderlag og kostnadsoverslag for  
valgt prosjektoalternativ (KS2)

Rapport til Finansdepartementet og Samferdselsdepartementet

## Regjeringen: Bygg ny T-banetunnel gjennom indre by først, så ny jernbanetunnel

Slik det fremkommer av nedenstående anbefalinger, foreslår regjeringen og først bygge den nye T-banetunnelen gjennom indre by, som kan ta over store trafikkmengder med reisende når Nationaltheatret jernbane- og T-banestasjon må stenges ned i flerårig byggearbeider for bla stasjonsutvidelser og ny jernbanetunnel under byen.

Regjeringens begrunnelser og prioriteringer fremstår som kloke

### Utdrag fra [kvalitetssikring av beslutningsunderlag for konseptvalg \(KS1\) - OSLO-NAVET / Dovre Group / Transportøkonomisk institutt](#)

Side 13	<b>ANBEFALINGER</b>  Måten konseptene er definert på gjør at det ikke er mulig å regne netto nytte for metro- og jernbanetunnelene separat.  <b>NB</b> <b>Ut fra våre analyser vurderer vi likevel at metrotunnelen har en bedre netto nytte enn jernbanetunnelen. Denne vurderingen, sammen med våre kapasitetsanalyser, taler for at metrotunnel bør bygges først.</b>
Side 14	<b>Jernbane</b>  Det anbefales å bygge ny jernbanetunnel mellom Oslo S og Lysaker. Foreliggende løsning for jernbanetunnel medfører at Nationaltheatret metrostasjon og metrotunnelen må stenges i inntil to år.  <b>NB</b> <b>Jernbaneutbyggingen rundt Nationaltheatret jernbanestasjon bør derfor avvente ny metrotunnel som kan ta over metrotrafikken i denne perioden.</b>  Dersom man legger nullvekstmålet til grunn vil behovet for ny jernbanetunnel komme raskt. Det bør i så tilfelle planlegges med en felles utbygging av metro- og jernbanetunnel for å redusere de negative effektene for omgivelsene.
Side 89	<b>8.3 AVHENGIGHETER</b>  Ved Nationaltheatret vil byggingen av ny stasjonshall for jernbanen medføre stenging av Nationaltheatret metrostasjon. Anslått stengeperiode i KVV er to år. Uten et alternativ til dagens metro via Nationaltheatret vil dette medføre et vesentlig nyttetap i anleggsperioden, og gi store fremkommelighetsutfordringer for de reisende i Oslo sentrum.  <b>NB</b> <b>Det anbefales derfor at ny metrotunnel etableres før en eventuell stenging av Nationaltheatret metrostasjon. På denne måten kan trafikken på metroen opprettholdes mens Nationaltheatret stasjon er stengt.</b>  Avhengig av valg av metrotrasé vil bygging av både jernbane- og metrotunnel kunne medføre omfattende stenging og redusert fremkommelighet på gateplan i området rundt Stortinget. Samtidig gjennomføring vil kunne redusere den totale belastningen i området ved at det kun er behov for én periode med redusert fremkommelighet. Dersom total gjennomføringstid ved samtidig bygging er kortere enn to separate vil dette også kunne redusere nyttetapet forbundet med anleggsperioden  Kostnadsestimatene er ikke basert på forutsetninger om samtidig gjennomføring. Alle tiltakene er estimert som om de gjennomføres separat. For enkelte av tiltakene foreligger det derfor potensielle effektiviseringsgevinster ved samtidig gjennomføring, sammenliknet med det som ligger til grunn i estimatet. Dette gjelder særlig ved samtidig utbygging av jernbane- og metrotunnel ved Stortinget og Nationaltheatret.
Side 91	<b>9 ANBEFALINGER</b>  Måten konseptene er definert på gjør at det ikke er mulig å regne netto nytte for metro- og jernbanetunnelene separat. Ut fra våre analyser vurderer vi likevel at metrotunnelen har en bedre netto nytte enn jernbanetunnelen.  <b>NB</b> <b>Denne vurderingen, sammen med våre kapasitetsanalyser, taler for at metrotunnel bør bygges først.</b>  For jernbanen viser vår kapasitetsanalyse at det også er behov for tiltak, men i lys av de samfunnsøkonomiske beregningene bør man i større grad søke etter mindre investeringstiltak som kan utsette behovet for ny tunnel

Side 91

NB

## 9.1 METRO

**Det anbefales å bygge ny metrotunnel mellom Majorstua og Tøyen/Ensjø.**

Kvalitetssikringen gir ikke grunnlag for å anbefale forlengelse av tunnelen til Bryn som blir anbefalt i KVV.

Den forventede veksten i reiser med metro vil gi kapasitetsutfordringer som ikke kan løses uten ny tunnel. Vi anbefaler derfor å starte planlegging med sikte på bygging av ny metrotunnel nå. For å imøtekomme eventuelle kapasitetsutfordringer før ny tunnel er etablert, bør virkemidler for å endre reisemønstre og således øke kapasitetsutnyttelsen utredes.

NB

**Vi har ikke funnet grunnlag i våre analyser for å gi en anbefaling om valg av metrotrasé, og det anbefales derfor at dette utredes videre. Etter ferdigstillingen av KVV har det pågått ytterligere arbeid med valg av trasé og stasjonsplasseringer. Dette arbeidet har ikke vært en del av kvalitetssikringen.**

Metrosystemet er avgjørende for avviklingen av kollektivtrafikken i Oslo sentrum, og løsninger som hindrer omfattende stenging av tunnelen mellom Tøyen og Majorstua bør vektlegges i videre planlegging. Et grovt overslag viser at stenging av metrotunnelen vil gi et årlig nyttetap på om lag 2 mrd. kr. Det bør vurderes hvorvidt en trinnvis utbygging av tunnelen kan være hensiktsmessig. Metode for grovberegningen av nyttetapet ved at dagens metrotunnel stenges er beskrevet i vedlegg 5.

Side 92

## 9.2 JERNBANE

Det anbefales å bygge ny jernbanetunnel mellom Oslo S og Lysaker. Foreliggende løsning for jernbanetunnel medfører at Nationaltheatret metrostasjon og metrotunnelen må stenges i inntil to år.

NB

**Jernbaneutbyggingen rundt Nationaltheatret jernbanestasjon bør derfor avvente ny metrotunnel som kan ta over metrotrafikken i denne perioden.**

Dersom man legger nullvekstmålet til grunn vil behovet for ny jernbanetunnel komme raskt. Det bør i så tilfelle planlegges med en felles utbygging av metro- og jernbanetunnel for å redusere de negative effektene for omgivelsene.

Side 104

### 11.1.2 Trinnvis vs. full utbygging av metro- og jernbanetunnel

NB

**Vår anbefaling er at arbeidet med ny metrotunnel fra Tøyen til Ensjø og ny toggtunnel fra Oslo S til Lysaker videreføres.**

Vår analyse viser at det er mulig å øke kapasiteten og derav tilbudet ved å bygge ut og idriftsette deler av tunnelene først. Dette gjelder særlig ny toggtunnel fra Oslo S til Nationaltheatret.

Side 104

### 11.1.3 Trasé og stasjoner for metrotunnel

NB

KVV har utredet tre ulike traseer for metrotunnel og stasjoner mellom Tøyen og Majorstua.

**Vår analyse gir ikke grunnlag for å vurdere nytten av de ulike traseene opp mot hverandre.**

Traseene har forskjeller i investeringskostnad, kvantifiserbar nytte, rutetilbud, påvirkning på overflateløsninger og grensesnitt mot jernbanetunnelen og bør utredes i detalj før det tas et endelig valg om trase.

Side 109

### 11.3.6 Planlegging og gjennomføring av metro- og jernbanetunnel bør koordineres

NB

I gjennomføringsfasen vil det være mange fysiske grensesnitt og potensielt noen avhengigheter mellom tiltakene.

**Gjennomføringen av de ulike tiltakene bør derfor sees i sammenheng og koordineres for å sikre effektiv gjennomføring, riktig rekkefølge mellom tiltakene og begrense ulempene for trafikantene. Dette er særlig viktig i sentrumsområdet mellom Oslo Sentralbanestasjon og Nationaltheatret stasjon hvor de potensielle negative konsekvensene for trafikantene og publikum kan bli betydelig.**

## Våre forslag til nye T-banestasjoner indre by

### «T-banen må få holdeplass på Olaf Ryes plass. Ikke ved Nybrua». sitat Grünerløkka SV

Ruter vil legge Grünerløkkas nye T-banestasjon ved Nybrua.

Lokalpolitikere i bla SV mener det er feil lokalisering. Stasjonen bør ligge på Olaf Ryes plass.

Vi mener at en ny T-banen fra Grünerløkka bør gå videre vestover til en felles stasjon for Bislett og Homansbyen, en stasjon i to etasjer.

En etasje for å betjene dagens linje fra Nationaltheatret til Majorstuen og en etasje for å betjene en ny tverrgående T-bane til Nationaltheatret vest / Solli plass – viktig at T-banen får kontaktpunkt til jernbane med sømløse overganger. Før den nye T-banetrasen fortsetter ned til Filipstad for også å betjene Aker Brygge / Tjuvholmen og tilstøtende områder.



SV-politikerne Arild Sverstad Haug, Anna Garcia og Sunniva Holmås Eidsvoll ønsker T-banestasjon på Olaf Ryes plass og ikke ved Nybrua. Foto: Christian Boger



Slik har Ruter tidligere sett for seg at en T-banestasjon på Olaf Ryes plass kunne se ut. Illustrasjon: Ruter.

Merknad:

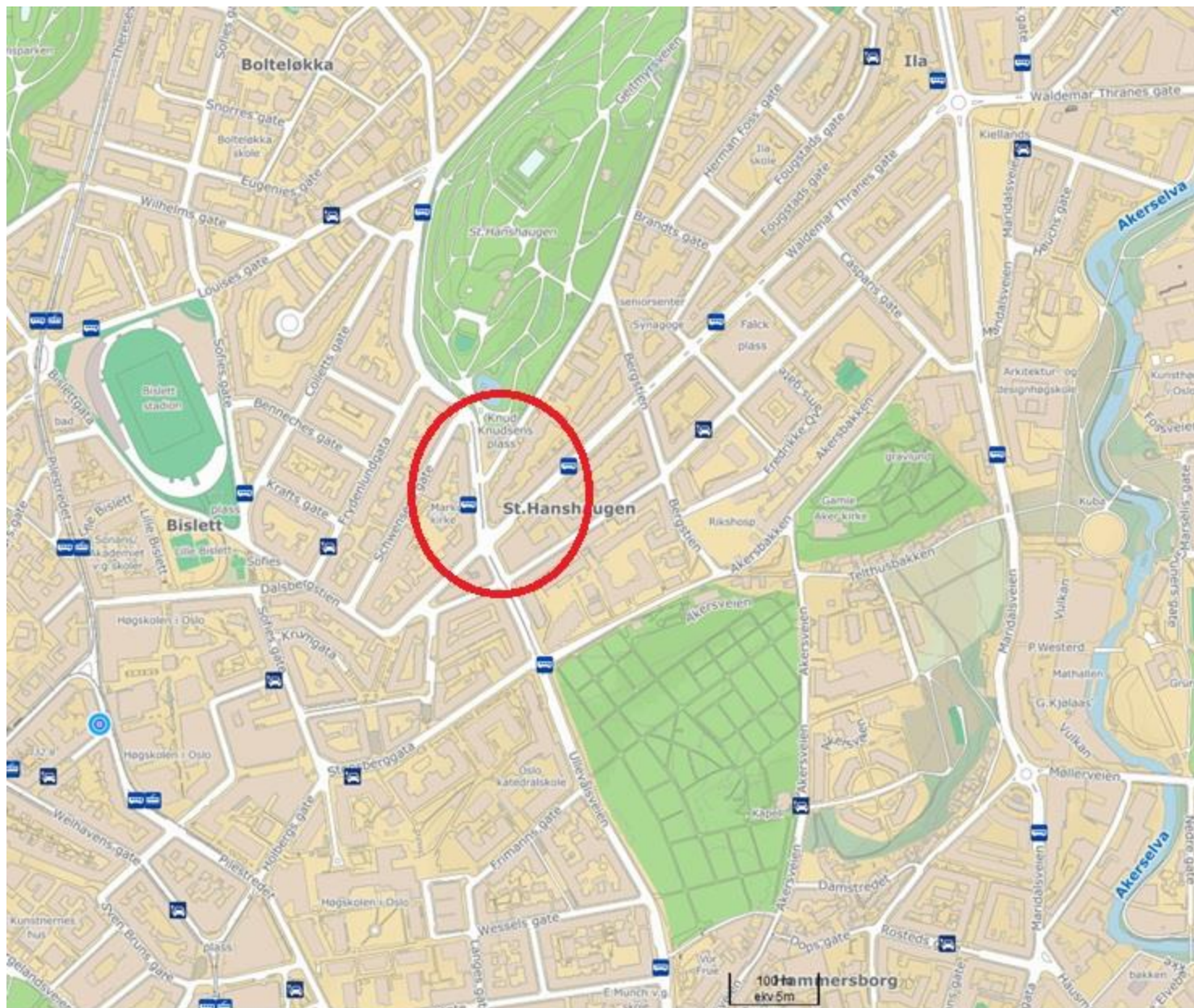
Ruter ser ut til å ville bruke samme «boble» til atkomster til T-banen flere steder i byen ...

## Ny T-banestasjon for bydel St. Hanshaugen

[Bydel St. Hanshaugen](#) har 39 000 innbyggere og strekker seg fra øst til vest, og fra Oslo sentrum og opp til Marienlyst. Her finner du en rekke parker og grøntområder, et rikt kulturtilbud og en befolkning med flest unge voksne og mange aleneboere. Flere enn gjennomsnittet for Oslo er i arbeid og har gjennomført videregående skole og utdanning. Likevel har vi også store levekårsforskjeller. Les også om bydel [St. Hanshaugen på Wikipedia](#)

Vi har lagt inn et [Dronefoto](#) for å vise området omkring det som kan være en naturlig lokalisering av ny T-banestasjon.

En fornuftig lokalisering av en ny T-banestasjon kan være slik det er markert på kartutsnittet. I kort gangavstand til mange brukere og gode og effektive overganger til kollektivbetjening i Ullevålsveien og Waldemar Thranes gate, eksempelvis [Dalsbergstien](#) - [Bergstien](#) - [Markus kirke](#), og også nærhet til kollektivbetjening Maridalsveien - [Alexander Kiellands plass](#)



# Ny T-banestasjon for Bislett / Homansbyen

Eksemplet [Homansbyen stasjon](#) i media. Se også <http://www.homansbyenstasjon.no/>

Stor samfunnsnytte – økonomisk positivt – overgang fra ny tverrgående T-bane til [T-baneringen](#)  
Utallige lovnader siden 1990 tallet og opplevelse av politisk svik

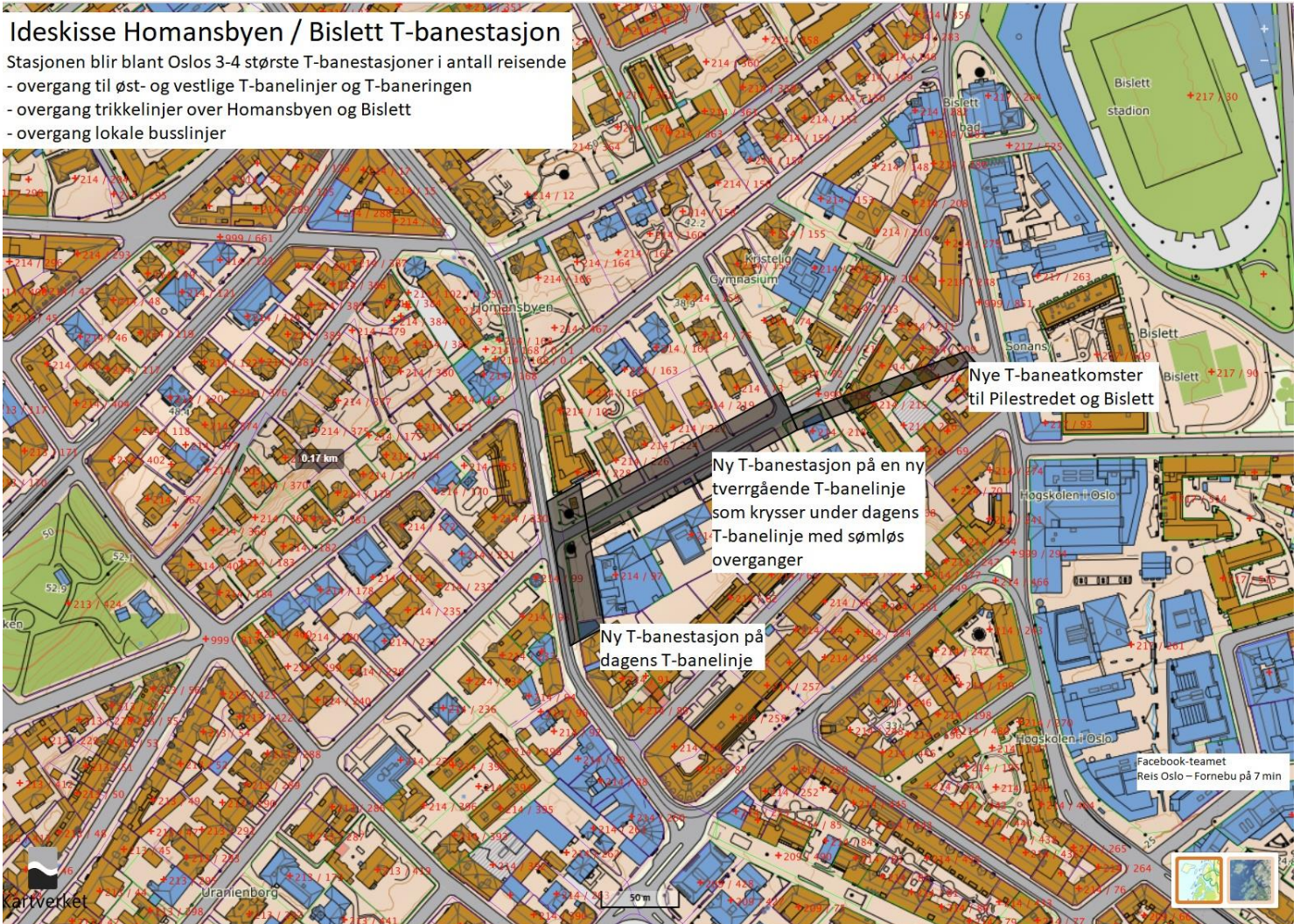
[Se større bilde](#)

Områdefoto med mulig nye T-baneatkomster

[Hegdehaugsveien / Oscars gate](#)

[Hegdehaugsveien / Josefines gate](#)

[Pilestredet](#)



Eksemplet [Homansbyen stasjon](#) i media. Se også <http://www.homansbyenstasjon.no/>

[I Oslopakke 3 og beskrivelse av tiltaksporteføljen for Oslo og Akershus](#) var Homansbyen stasjon tilgodesett med 700 mil. Senere er antallet av/påstigninger oppjustert fra 10. til 25 – 30 000 pr. virkedøgn, og dermed blant de 3-4 største i byen. Hegdehaugsveien og Bogstadveien er hovedferdselsåren for gående mellom sentrum og vestlige deler av indre by. En T-banestasjon for Homansbyen og Bislett vil oppfylle kravet til økt tilgjengelighet gjennom en reiseeffektiv kollektivbetjening. Eksempelvis har [OsloMet – Storbyuniversitetet](#) (Høgskolen i Oslo og Akershus) lokal tilhørighet med over 20 000 studenter og tilsatte som også får stor nytte av denne stasjonen.

Høyre har fra 1990 tallet vært den store garantisten for bygging av bla den nye [Homansbyen stasjon](#) – på tide å levere ...

1997.04.22 [Byrådsak 101/97 T-banestasjon på strekningen Nationaltheatret - Majorstuen](#)

1997.06.25 [Bystyret har behandlet saken i møte 25/06/1997 sak 389](#)

1999.01.05 [Stasjonen vil øke antall reiser med T-banen og dermed styrke Sporveiens driftsøkonomi](#)

2006.08.09 [Vil ikke droppe Homansbyen stasjon](#)

2010.12.14 [Bydelsutvalget Frogner - T-bane Fornebu – forslag fra H og SV](#)

2010.12.21 [Bydelsutvalget Frogner - Enstemmig vedtak i BU-sak 368/10 T-bane Fornebu forslag fra H og SV](#)

## Ny T-banestasjon for Nationaltheatret vest / Solli plass med kontaktpunkt mellom jernbane og T-bane

I andre land arbeider myndighetene målrettet for at det legges det til rette for reiseeffektive og sømløse overganger mellom bla jernbane og T-bane, det bør de gjøre her også.

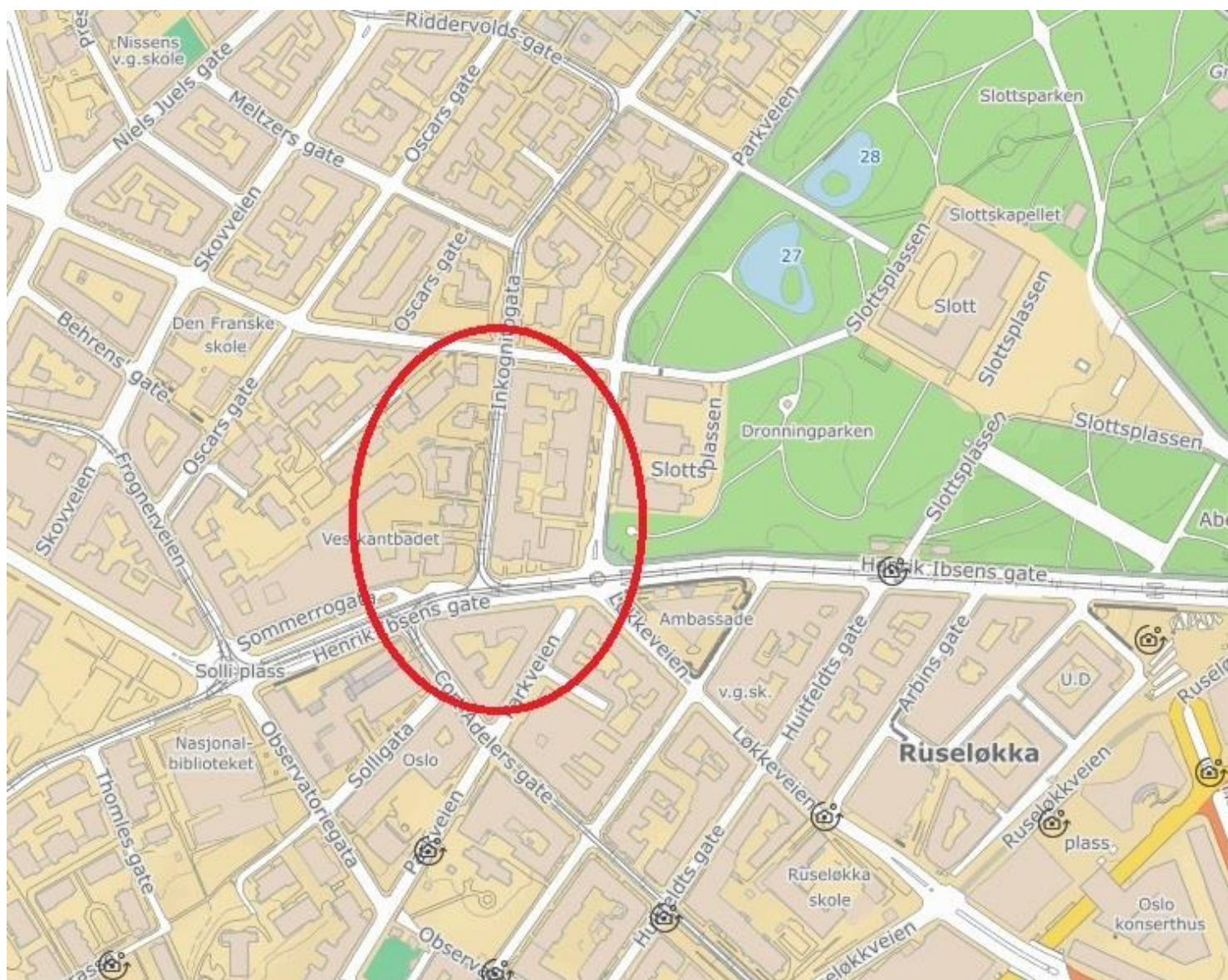
I tillegg til [Nationalthatrets Stasjon utgang Parkveien](#) ønsker vi, - i forbindelse med planlagt forlengelsen av plattformene på Nationaltheatret stasjon fra 240/250 m til 330–350 m - å legge til rette for nye atkomster fra området Solli plass til både den nye tverrgående T-banen og den utvidet vestre del av Nationaltheatret stasjon.

En ny Solli plass / Nationaltheatret vest T-banestasjon med enkel atkomst til Nationaltheatret stasjon, NSBs regiontog og NSBs lokaltog, samt Flytoget og kollektivknutepunktet Solli plass øvrige trikke- og busstilbud forsterker et reiseeffektivt kollektivtilbud.

Solli plass / Nationaltheatret vil få forsterket betydning som et reiseeffektivt kollektivknutepunkt med T-banetilknypning med mange overgangsmuligheter, og 1. min. fra Filipstad / Aker Brygge og 1. min. fra Homansbyen / Bislett med overganger til bla. T-baneringen, Trikker og busser i Bogstadveien, Holtegata og Thereses gate.

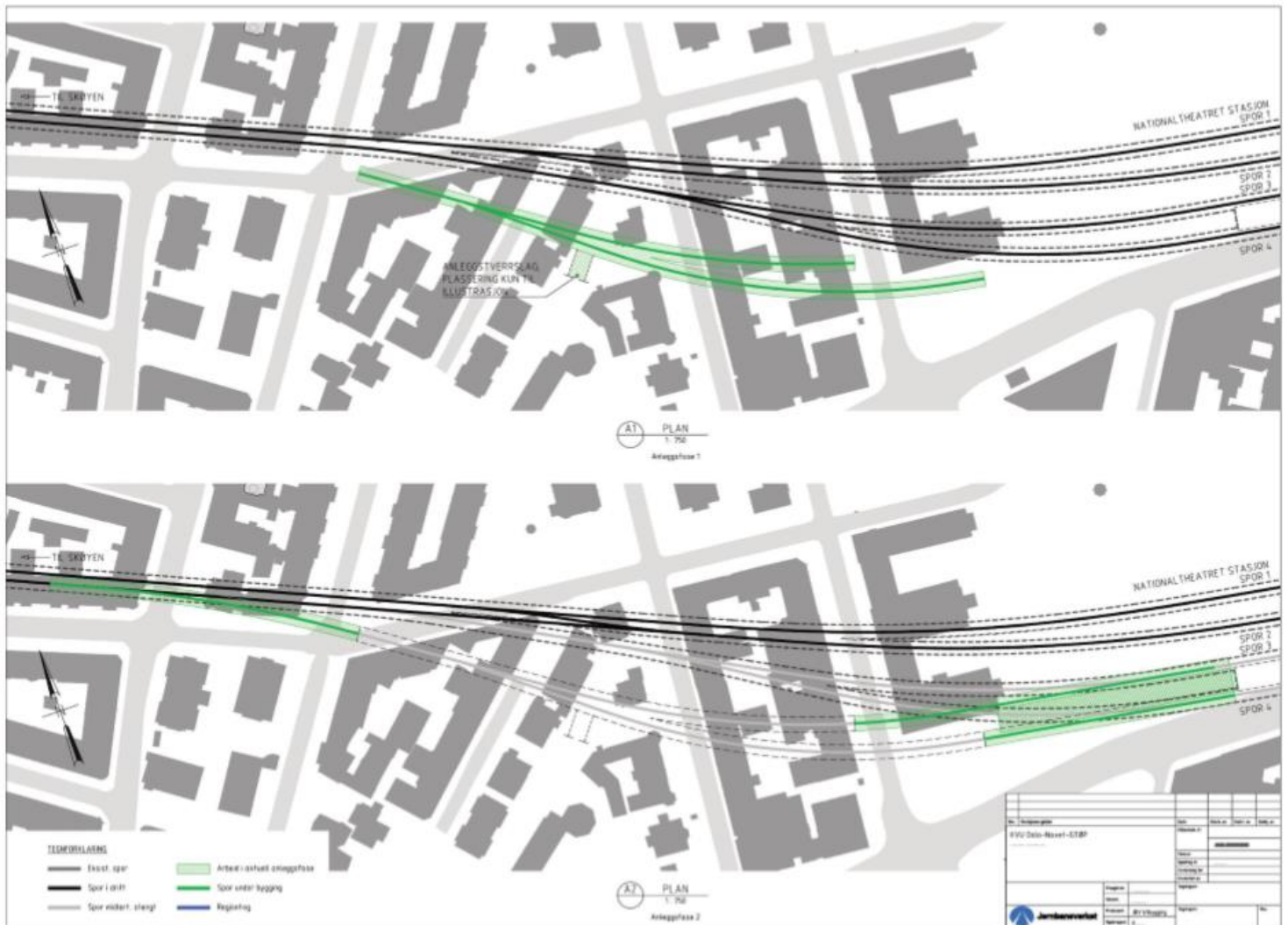
Eksempel på hvordan utfordringer med sømløse overganger løses er bla [Citybanan i Stockholm](#)

Sirkelen på kartutsnittet er ment å vise hvor en nye tverrgående T-bane og atkomster kan lokaliseres for å betjene Nationaltheatret vest og Solli plass, og dermed skape et bedre og langt mer miljøvennlig og reise- og kostnadseffektivt kollektivknutepunkt i indre by.



# Ny T-banestasjon sammen med utvidelser av Nationaltheatret jernbanestasjon vestover

Jernbanedirektoratet - [Link til tegninger](#) for forslag til en utvidelse av [Nationaltheatret stasjon mot vest](#)



Figur 6: Anleggsfase 1 og 2.

«En forlengelse av plattform på Nationaltheatret stasjon fra 240/250 m til 330–350 m gir mulighet for å kjøre triple togsett vest for Oslo S.

Skissen over viser at det bygges nye inngående spor med ny tilkobling til eksisterende tunnel nærmere Skøyen. De to utgående sporene kobles til eksisterende nabospor. For å kunne gjennomføre dette arbeidet må stasjonen stenges som stoppested og bare ha gjennomkjøring i to spor i store deler av anleggsfasen.

Forlengelse av stasjonshaller mot vest medfører at økt tunnelvernsnitt vil krysse dyprenne i Parkveien med usikker bergoverdekning.

## Faseplan

Første fase bygges det mest mulig tunnel mens trafikken går som normalt. I fase 2 stenges spor 3 og 4, og trafikken kjøres på spor 1 og 2 som tidlige på 1990-tallet. Det vil ikke være kapasitet til å stoppe, men alle tog kan kjøre igjennom stasjonsområdet. Koblingen i vest gjennomføres på samme måte som siste utbyggingen på slutten av 1990-tallet. Alt sprenges ut på og sikres på forhånd før selve koblingen gjennomføres i et kort sporbrudd.

I fase 3 kan inngående/østgående tog igjen stoppe ved Nationaltheatret, mens utgående/vestgående tog kjører på spor 1 uten stopp. I denne fasen forlenges spor 2 over i eksisterende trasé for inngående/østgående trafikk. I slutten av fase 3 kobles spor 2 og spor 1 stenges. Spor 1 forlenges over i eksisterende trasé til spor 2. Når alt er ferdig kan utgående/vestgående tog igjen stoppe ved Nationaltheatret»



## Ny T-banestasjon for Filipstad

Se vår presentasjon om T-bane til Filipstad for betjening av Fjordbyen vest med bla områdene

[Aker Brygge](#) - [Tjuvholmen](#) - [Ruseløkka](#) - [Skillebekk](#) - [Skarpsno](#) - [Gimle](#) - [Vika](#)

Det kan relativt enkelt etableres en [midlertidig jernbanestasjon](#) på [Filipstad driftsbanegård](#) når Nationaltheatret stasjoner (jernbane og T-bane) må stenge i flere år p.g.a. store nødvendige utvidelser og ombygninger og fremføring av ny sentrumstunell for tog Oslo S, Nationaltheatret, Lysaker.

[Jernbaneverket og regjeringen](#) sier bygg ny T-banetunnel gjennom indre by først, så ny jernbanetunnel under byen.

[Dronefotoet](#) viser mulighetene som ligger i gjennomtenkte løsninger der stat og kommunen samarbeider om de beste løsninger.

En ny T-bane på Filipstad også kan redde byen fra kaos gjennom etablering av en ny T-bane til Filipstad og midlertidig flytting av togreisende fra dagens Nationaltheatret til en midlertidig tilrettelagt «Nationaltheatret» stasjon på Filipstad. Se bilder av [Skøyen - Filipstadlinjen](#) - les om [Skøyen - Filipstadlinjen på Wikipedia](#)

Gå til [denne linken](#) og benytt navigasjonstasten nede i høyre hjørne og søk opp 17 for mer utfyllende info om ny T-bane til Filipstad



Eksempel på T-banetider fra en ny Filipstad stasjon ved mulig T-baneatkomst «[Tjuvholmen](#)»  
kun 2. min fra [bryggetorget Aker Brygge](#)



## Filipstad



Bygdøy 2. min

Fornebu 6. min

Lysaker 9. min

Nesodden 10. min

Nationalthattret/Solli plass 1. min

Overgang Jernbane/Flytoget/T-baner/Trikker/Busser

Homansbyen/Bislett 2. min

Overgang T-baner/Trikker/Busser

St. Hanshaugen 3. min

Overgang Busser

Grünerløkka 4. min

Overgang Trikker/Busser

Vestli

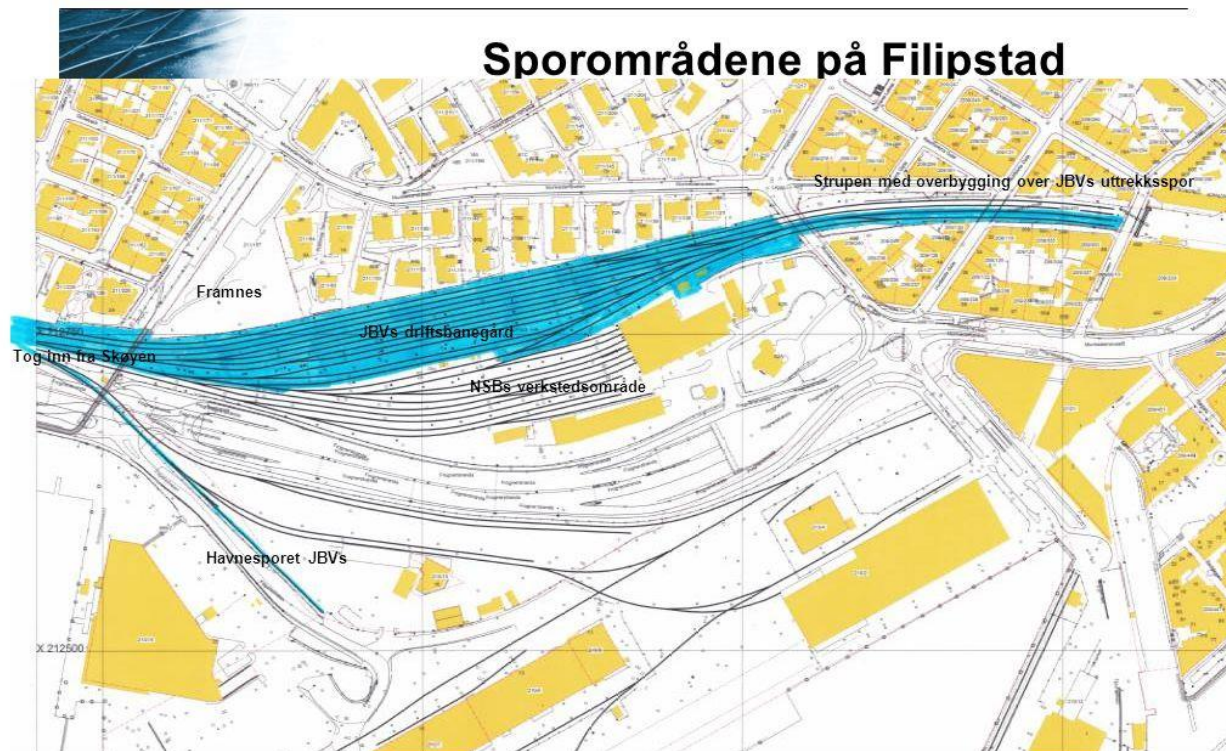
Ellingsrud/Ahus/Nedre Romerike

Mortensrud

## Etablering av midlertidig «Nationaltheatret» jernbanestasjon på Bane Nors område på Filipstad

Det kan relativt enkelt etableres en [midlertidig jernbanestasjon](#) på [Filipstad driftsbane](#) når Nationaltheatret stasjoner (jernbane og T-bane) må stenge i flere år p.g.a. store nødvendige utvidelser og ombygninger og fremføring av ny sentrumstunnel for tog Oslo S, Nationaltheatret, Lysaker.

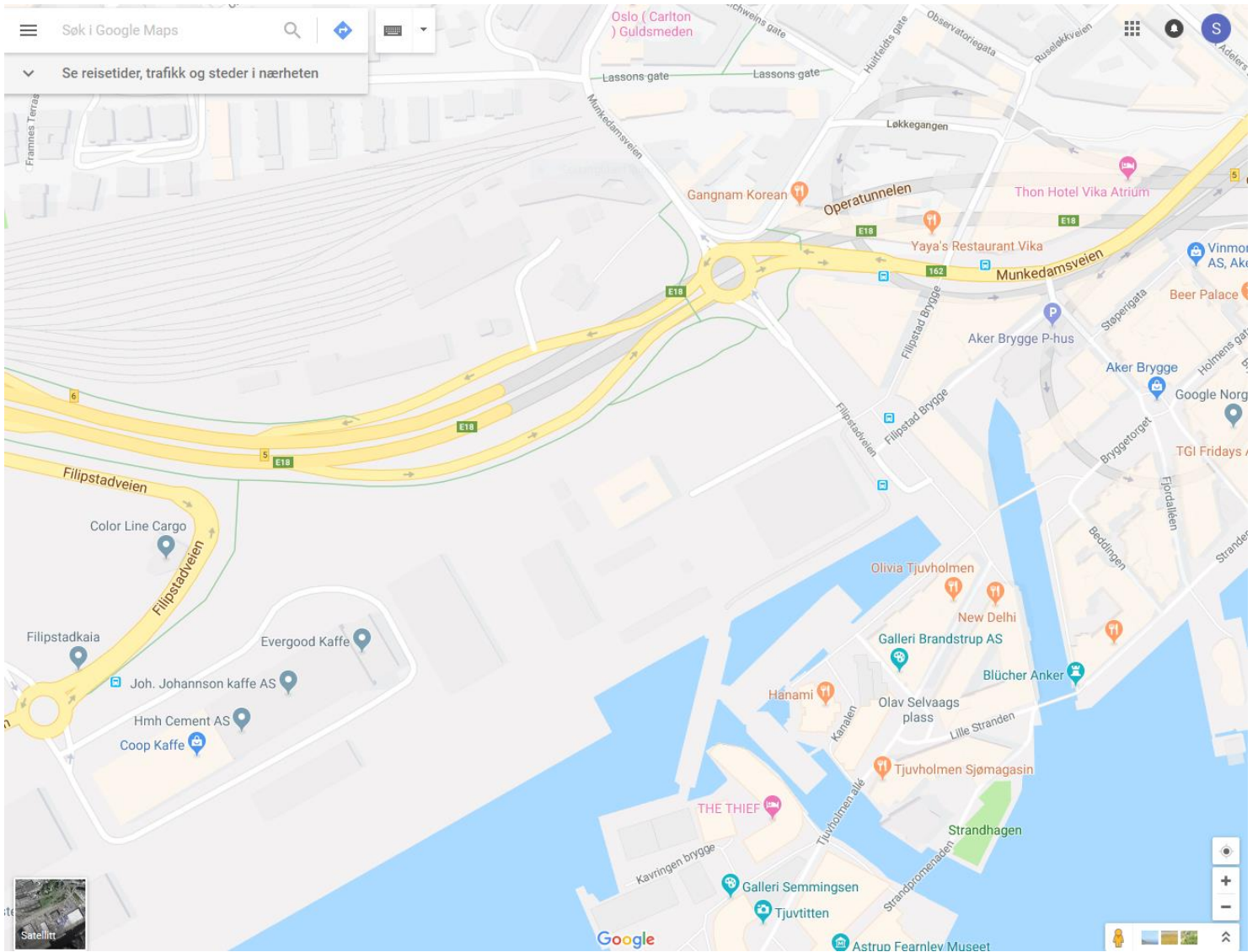
Ved å føre vår foreslåtte T-banetunnel gjennom indre by til Filipstad, bidrar dette til å gi alle kollektivreisende et bedre og mer effektivt tilbud enn Ruters tunnelforslag. Les mer om dette på vår side 17 og 18 med våre kommentarer / merknader



Klikk på bildet for å følge link



Klikk på kart for å følge link



## Hvorfor Ruter «tenker» helt ulikt internasjonale kapasiteter på T-baneplanleggingen

Vi skjønner enda mindre politiske beslutningstakere som fremstår «Ruter-blinde og lammet»

[Til Ruters side for ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum](#)



NAF advarer mot en kostnadssprekk på 37 milliarder, vi advarer mot en mulig doubling.



OPPGITT: – Realiteten er at det dessverre nesten alltid kommer sprekker i store prosjekter når de skal detaljplanlegges, sier fungerende kommunikasjonssjef Nils Sodal i NAF.

**NAF OM KOSTNADSSPREKK I OSLOPAKKE 3:**

# – Få mer nøyaktige beregninger

NAF krever mer nøyaktige beregninger for samferdselsprosjekter.

– Dessverre sprekker nesten alltid store prosjekter når de skal detaljplanlegges, sukker NAF.

Les hele oppslaget her: <https://www.motor.no/artikler/naf-krever-mer-presise-beregninger/>



**SNART DYRERE:** Bilistene vil snart betale vesentlig mer for å kjøre privatbil inn til Oslo enn de gjør nå, og eksterne granskere antyder at kostnadene for Oslopakke 3, som skal løse byens transportutfordringer, kan bli enda høyere enn fryktet.

FOTO: JON TERJE HELLGREN HANSEN

**EKSTERNE GRANSKERE SIER OSLOPAKKE 3 BLIR «VESENTLIG DYRERE»:**

# Advarer mot kostnadssprekk på 37 milliarder

Eksterne granskere frykter kostnadssprekk på mange titalls milliarder kroner på bompengeprojektene i Oslo. Bilistene må være forberedt på enda høyere bompengetakster, advarer de.

Les hele oppslaget her: <https://www.motor.no/artikler/advarer-mot-gigantoverskridelser-for-oslopakke-3/>

**Vi er blitt forsøkt latterliggjort av Ruter & Co, men nå nærmer andre eksperter seg våre kostnadsanslag**

Hvem mener politikere i rådhuset skal betale bompengetaksten når byrådet har kastet bilen ut av byen?

**Skal en enkel innenbys Ruter-billett økes til 200 kr. pr. reise uten overgangsmulighet?**

2019-01-25-02-Grovt-estimerte-investeringskostnader-T-bane-og-Trikk