

NRK: [To millioner pr. meter - her går første salve](#), men 7,3 millioner pr. meter er mer riktig! 60 milliarder for en ny Ruter T-bane Fornebu – Lysaker – Skøyen – Majorstuen, med alle kostnader, delt på 8,2 km., gir en svimlende kostnad på 7,3 millioner pr. meter ny T-bane. Får få reisende og mangler dokumentert trafikkgrunnlag og samfunnsnytte

Flere ti talls milliarder av folks skattepenger kan spares ved å velge rimeligere T-baneløsninger som bringer flere reisende frem på kortere tid og samtidig kan betjene 2 Fornebubaner via Kolsåsbanen.

En ny Fornebubane vest mot Kolsås og Rykkinn og en Fornebubane via Ullern mot Majorstuen

Klikk på bildet for lenke til større kart



Om få måneder er det stortingsvalg, da kan velgerne velge et nytt storting, med nye representanter som er mer nær velgerne en flertallet er i dag. Da kan velgerne bruke sin stemme til å «pause» Ruters Fornebubane.

For at ikke hundrevis av millioner Ruter feilaktig har sløst bort gjennom alle årene ikke skal være helt forgjeves kan eksempelvis den gigantiske Ruter «[Byggegropen på størrelse med seks fotballbaner](#)» bli benyttet til oppdrettsanlegg for glad laks, sluk ørret eller slim ål.

Kortreist mat er i tiden, aldri så galt at det ikke er godt for noe (...)

Innhold

Senterpartiet med et våkent blikk på kost nytte	3
Er det på tide å avvikle rushtrafikken for godt?	4
Etter koronaen kommer privatbilens revansj	4
Ti tusenvis av velgere i Oslo-området ønsker å få fart på T-baneutbyggingen!	5
Vi trenger en fornyet politisk tenking- og klokskap	6
Er Oslo kommune og Fornebubane-etaten – desinformasjons etaten?	7
Store uakseptable avvik i antall påstigende pr. dag og time	8
FB-etaten: Hva er Fornebubanen?	9
FB-etaten: Reisetid og kapasitet	10
FB-etaten: Den nye T-banen skal blant annet bidra til å	11
FB-etaten: Hvorfor bygger vi Fornebubanen?	12
FB-etaten: Kostnad og finansiering	13

Senterpartiet med et våkent blikk på kost nytte

Vi har merket oss at [Senterpartiet i innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen](#), (på side 91-92) har merknader som viser er mer våkent øye for feil bruk av store milliardbeløp til unødvendige kostbare samferdsel- og kollektivprosjektet og bedre styring.

3.14 Kap. 1332 Transport i byområder mv.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil understreke at også signalanlegg for t-banen og Majorstuen stasjon må være med i ordningen for statlig medfinansiering.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at økt tilskudd til utbygging i de største byområdene utgjør en stor del av veksten i statsbudsjettet, og at denne veksten først og fremst kommer de største byene til gode. *Disse medlemmer* viser til at de mellomstore og mindre byområdene har store behov for statlige investeringer.

Disse medlemmer mener det trengs en bedre fordeling av tilskuddet som gis til transport i byområder, der pengene spres på flere byområder. Det er ikke bare de største byområdene som har særskilte behov for statlig støtte til utbyggingsprosjekt, tilsvarende finnes over hele landet. *Disse medlemmer* viser videre til at det brukes store summer på å investere i økt kapasitet på kollektivtrafikken, og at store deler av denne kapasitet kun er i bruk noen timer i døgnet. Disse medlemmer mener det må sees med et kritisk blikk på om disse behovene også er tilstede om 10, 15, 20 år fram i tid.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, har merket seg at Senterpartiet foreslår å spre pengene på flere byområder, noe som betyr at de må ta midler fra de allerede igangsatte prosjektene i de største byene. Flertallet mener det vil være svært uheldig å stanse allerede igangsatte investeringer. Flertallet vil samtidig påpeke at Senterpartiet er opptatt av at flere skal bruke kollektiv, sykle eller gå i byene, men vil samtidig kutte i tiltak som legger til rette for det. Det viser at Senterpartiets politikk på dette området er inkonsistent.

92 11.12.2020 G:\TEKSTSE\TRANSPORT\BUDSJETT 2021\Inns-013-S-2021.docx

Er det på tide å avvikle rushtrafikken for godt?

Debattinnlegg Aftenposten 10. nov. 2020: **Er det på tide å avvikle rushtrafikken for godt?**

Administrerende direktør i Ruter Bernt Reitan Jenssen og administrerende direktør i Skift Bjørn Kjærland Haugland
«I dag eksisterer mye av kapasiteten på veinettet og i kollektivtrafikken kun for å ta unna rushtrafikken»

Etter koronaen kommer privatbilens revansj

Andreas Slettholm Aftenposten 26. nov. 2020

«Månedskortet kan være historie. Men det er neppe nok til at folk forlater den trygge, gode bilen».

Rushtrafikkens endelikt?

Ruter-sjef Bernt Reitan Jenssen er en slik. I et innlegg her i Aftenposten foreslo han nylig å avvikle rushtiden. «Kan vi vende tilbake til den nye normalen med noen adferdsendringer vi alle kan tjene på», spurte Jenssen.

Det er en besnærende tanke. Hjemmekontor og en mer fleksibel arbeidshverdag har sine åpenbare fordeler for byenes transportsystemer.

Om arbeidsreisene kan spres mer utover dagen, vil det ikke være nødvendig å bygge ny kapasitet i transportsystemet. Store deler av døgnet er det god plass både på trikken og veien.

Skal man forsøke å konkretisere vyene til Ruter-sjefen, er det nærliggende å tenke på den planlagte nye sentrumstunnelen for T-banen. Alle store investeringer i kollektivnettet har regnet med en betydelig økning i antall rushtidsreiser. Hvis de uteblir, kan vi skyve på eller utsette den ene milliardinvesteringen etter den



Ti tusenvis av velgere i Oslo-området ønsker å få fart på T-baneutbyggingen!

Vi må bygge først der hvor samfunnsnyttien er størst, i dag er det ikke på Fornebu

Fornebubanen er en del av Ruters «Fornebubane-pakke» til over 100 milliarder

Noen politikere vil bruke over 60 milliarder på å bygge en Fornebubane i feil retning!

Over 75 %, av ansatte på Fornebu og Lysaker som Ruter benytter i sitt trafikkgrunnlag har adresse vest for Lysakerelva, andre vest i Oslo, en sterkt redusert andel skal reise retning Oslo sentrum.

Vi vil stoppe Ruters «[Fornebubane-pakke](#)» som er politisk «stormannsgalskap»

Vi vil erstatte ca. 6,2 km. [overflødig](#) «Fornebubane» med 1,9 km. [smart](#) «Fornebubane»

Vi vil spare 4 ekstremt dyre T-banestasjonsløsninger og en ditto 6,2 km. lang T-banetunnel

Vi vil spare nye milliarder på å droppe Ruters gigantiske og overflødige [driftsbaser](#) på Fornebu

[Sporveien åpnet i 2015 ny base på Avløs](#), bedre planlegging gjør ny stor driftsbaser på Fornebu overflødig

Vi kan både bygge bedre og billigere T-bane til flere reisende og spare flere 10 talls milliarder

Vi bør kanskje overse de partiene som på vei til stortingsvalget viser velgerforakt og vil kaste bort 100 milliarder på Ruter- og byrådets «Fornebubane-pakke»

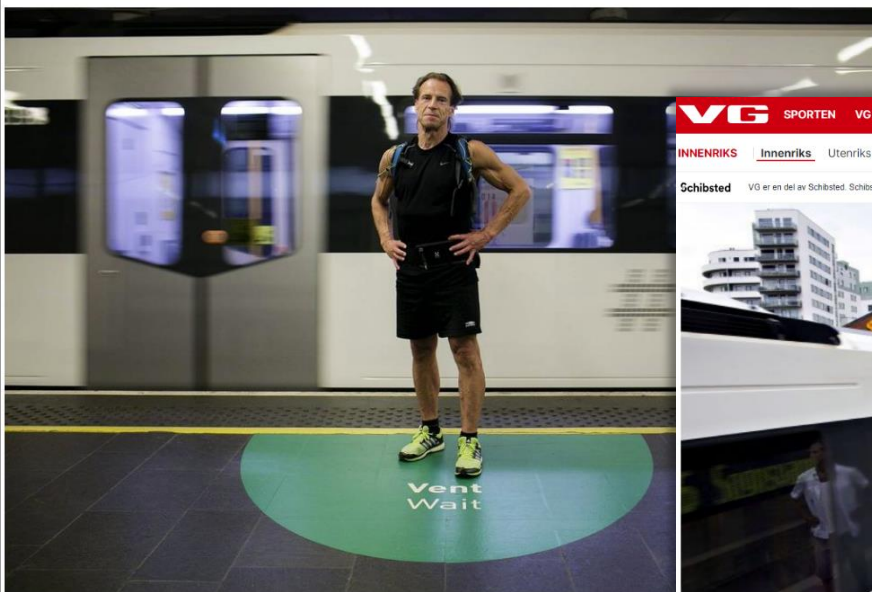
Klikk på bildene for å komme til lenke og tekst

Aftenposten

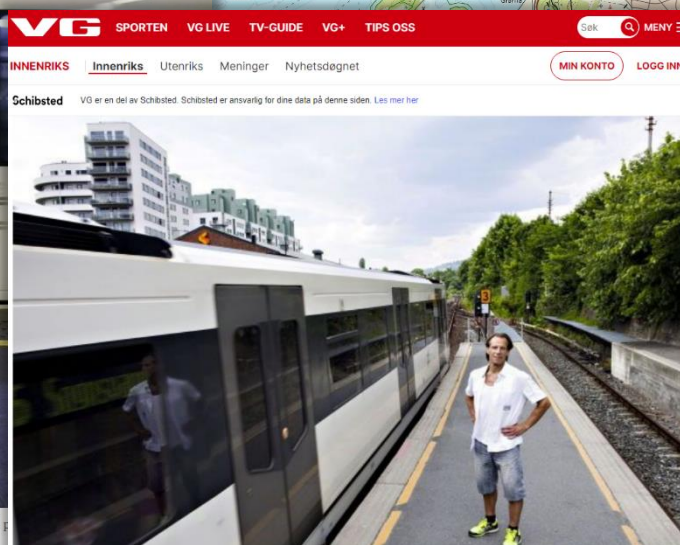
Osloby | Byutvikling

Bøhler: - Få fart på T-banen!

Oslos T-banenett er som en smultring; i midten er det ingenting. Nå vil Jan Bøhler (Ap) ha fart i arbeidet med å skjære gjennom T-banehullet.



Jan Bøhler (Ap) er lei av å vente. Nå vil han ha fart i arbeidet med T-banetunnelen som han mener det haster med å få ferdig. Det er viktig at den fanger opp mest mulig folk på vei mellom hjem og skole eller jobb. Foto: Anette Karlsen



Vil bygge flere T-banebyer i Oslo

Ap vil bygge opp mot 100 T-banebyer i og rundt Oslo for å få plass til 700 000 nye innbyggere innen 2040. Lignende planer legges nå for Bergen, Trondheim og Stavanger.

rb.no

LØRENSKOG

- Bygg bane til Ahus før Fornebu



BYGGEAKTIVITET: Det er ferdigregulert for 6.000-7.000 nye boenheter i Lørenskog, et par tusen boliger, mange er ferdige. Den høye boligaktiviteten i Lørenskog bør få prioritet for å sikre plass til Fornebu, mener Per Eggen, Bolei-praksisenes forening. FOTO: VIDAR SANDNES



2. MARS 2020



SNR
Interkommunalt politisk råd

Se punkt 6.3 siste avsnitt: SNR prioriterer å følge opp med etappevis utbygging av kapasitetssterk baneløsning mellom Kjeller og Oslo via Lillestrøm, Strømmen og Ahus

Hvorfor bygge en ekstremt dyr og dårlig Fornebubanetrasé fra Majorstuen – Skøyen – Vækerø – Lysaker uten synbar samfunnsøkonomisk gevinst? – [Et gigantisk unødvendig pengesluk](#) som må betales av skattebetalerne og fort kan kreve fem til ti tusen kr. i måneden for aktive Oslo og Akershus familier langt inn i evigheten.

60 milliarder for en Fornebubane feil vei, hvor smart er det?

Det er et rent politisk valg, mot folks vilje, at politikerne vil bruke 60 milliarder eller mer av våre skattepenger på det som lett kan fremstå som verdens dyreste og dummeste T-baneløsning, til Fornebu, som en del av «Ruters Fornebu-banepakke til 100 milliarder», eller om vi skal bygge 3 nye smarte T-baneløsninger som vi faktisk trenger og samtidig vil betjene flere reisende til lavere kostnad.

Ruter liker åpenbart ikke medvirkningsprosesser, men har helt bevisst kjørt «skinnprosesser».

Sammenligner vi T-baneutbygging i Oslo med [Stockholm](#) og [København](#), er utbyggingen i Oslo helt blottet for medvirkningsprosesser i motsetning til de to andre nevnte hovedsteder. I Oslo har ikke politisk ledelse forstått, eller vil forstå, viktigheten av at de innbyggerne som skal betale og bruke de nye T-baneprosjektene får et reelt eierskap til prosjektene og ikke bare de høye regningene.

Ruter og etaten Fornebubanen synliggjør klart og tydelig at politisk beslutningstakere i rådhuset ikke evner å følge med i hva de egentlig vedtar eller konsekvensene for byen og samfunnet av hva de har vedtatt.

Over 75 %, og økende andel, av ansatte på Fornebu og Lysaker som Ruter benytter i sitt trafikkgrunnlag, har nå i motsetning til tidligere adresser vest for Lysakerleiva. Trafikkgrunnlaget er vestover og ikke østover slik Ruter feilaktig legger til grunn i sin markedsføring av Fornebubanen.

Ruter og etaten Fornebubanens trafikkgrunnlag fremstår sterkt overdrevet og helt ute av proporsjoner.

Redusert behov og økt effektivitet [gjennom nytt signalsystem](#), gjenspeiles ikke fra etaten Fornebubanen. Med nytt signal system kan bli mulig å kjøre opptil åtte ekstra avganger i timen hver vei gjennom dagens sentrumstunnel og økes ytterligere ved en ny [T-banetunnel gjennom indre by](#). På grenbanene blir det plass til flere tusen ekstra passasjerer, helt fra Mortensrud, Bergkrystallen, Ellingsrud, Vestli, Sognsvann, Frognerseieren, Østerås og Kolsås, og eventuelt linjer til Rykkinn, Fornebu, Lillestrøm og [Kjeller](#).

Vi kan bygge bedre og billigere der behovet er større:

- En smart og rimelig, alternativ [ny Fornebubanetrasé via Kolsåsbanen ned til Lysaker](#)
 - Vi kan spare flere 10 talls milliarder og gi et langt bedre T-banetilbud til flere reisende
 - Er en videreutvikling av [Ruters anbefalte forslag i 2009](#)
 - Vi kan få en smart og rimelig forlengelse av dagens [Kolsåsbane frem til Rykkinn](#)
 - Vårt alternative T-baneforslag åpner også for ny T-bane fra Fornebu til Rykkinn via Kolsåsbanen M.a.o. en T-banetrasé for 2 «Fornebubaner» fra Fornebu Senter via Lysaker, en mot Rykkinn i vest og Majorstuen i øst og videre ut på det øvrige T-banenettet
- En smart og rimelig, ny T-banetrasé fra Ellingsrudåsen via [Lørenskog til Lillestrøm og Kjeller](#), slik Viken ønsker

Er Oslo kommune og Fornebubane-etaten – desinformasjons etaten?

- Tilbakeholder relevante fakta som viser et sterkt redusert behov for Fornebubane i retning sentrum
- Tilpasser sin argumentasjon til Ruter og ikke til reelle fakta og faktiske behov
- Et oppkonstruert ikke eksisterende behov av Fornebubane-etaten?
- Tilbakehold av faktiske kostnader, sier 16 milliarder, – kan koste både 60 og 100 milliarder!
- Helt urealistiske reisetall, 73 000 eller 27 000 påstigninger, eller bare 3 000 – 4 000 pr. dag?
- Ruter opererer selv med helt ned i 90 påstigninger på en time på en stasjon i morgenrushet i 2030
- Fornebubane-etaten opplyser ikke at lokale jernbanestasjoner på strekningen kan bli [gjenåpnet](#) og [nyåpnet](#)

Store uakseptable avvik i antall påstigende pr. dag og time

Bevisst manipulasjon med trafikk tall eller udugelighet?

Ruters trafikk tall pr. time i morgenrushet er så lavt at det neppe ville kvalifisert til en billig trikkeholdeplass i byen!

Vi mener at ca. 3 000 – 4 000 reisende mellom Fornebu og Oslo sentrum er mer realistisk å legge til grunn for beregning av samfunnsnytte og kostnad enn Fornebuetaten og Ruter som spriker mellom 73 000 og 27 350 påstigninger pr. dag.

Over 75 %, og økende andel, av ansatte på Fornebu og Lysaker har adresse vest for Lysakerelva

Stasjoner Fornebubanen (Ruter og Fornebubane etaten)					
	Store avvik i antall påstigende pr. dag mellom Ruter og Fornebubane etaten		Ruters forventet trafikk 1 time i morgenrushet i 2030		Stasjonens dybde
	Fornebubaneetaten Oslo kommune	Ruters estimerte tall for påstigning i 2030. side 7.	Påstigning Lenke side 6.	Avstigning Lenke side 6.	
Skøyen	16 000	5 200	150	460	43 meter
Vækerø	4 000	2 750	90	240	28 meter
Lysaker	24 000	7 800	840	390	45 meter
Fornebuporten / Arena	8 000	6 150	0	920	25 meter
Flytårnet	12 000	9 200	0	1310	23 meter
Fornebu	9 000	6 600	0	580	12 meter
Samlet	73 000	27 350	1080	3900	

Vi mener at Oslo kommune, både Fornebubaneetaten og Ruter, ensidig og uten nødvendig kvalitetssikring, har søkt å oppkonstruere sterke trafikk tall – påstigninger – for å legitimere et udokumentert behov for å bygge [en ekstremt kostbar ny T-banetrasé fra Majorstuen ned under Vestre gravlund / Frognerparken til Skøyen, Vækerø til Lysaker](#) før T-bane traseen svinger ut på Fornebulandet.

Samfunnet er mer tjent med at traseen Majorstuen – Skøyen – Vækerø – Lysaker erstattes med en ny kort og effektiv T-baneforbindelse fra Kolsåsbanen og ned til Lysaker – og videre ut på Fornebulandet. [En T-bane Oslo – Fornebu via Kolsåsbanen og Lysaker](#) vil betjene langt flere reisende på vesentlig kortere reisetid enn Ruters alternativ via Skøyen, og vil samlet sett kunne gi store besparelser på drift samt flere ti talls milliarder i sparte bygge kostnader.

Vårt alternative T-baneforslag om en ny T-banetrasé mellom Lysaker og Kolsåsbanen, koster en brøkdel, gir vesentlig kortere reisetid til folke- og næringsrike områder i vest og nordvest, og kan by på trivelig reise og vakker utsikt.

Vi har optimalisert [Ruters eget anbefalte forslag fra 2009](#) (side 42)

[Fornebubane-etatens](#) argumentasjon på, hvorfor vi bygger Fornebubane, kostnader og finansiering, mv, er en solid dokumentasjon inkompetanse, manglende politisk styring, partimedlemmer og velgere brukt som nyttige idioter. Ruters Fornebubane-pakke til gode 100 milliarder fremstår mer styrt av politisk stormannsgalskap enn politisk klokskap.

Utdrag fra Fornebubane-etaten om:

FB-etaten: Hva er Fornebubanen?

FB-etaten: Fornebubanen er en ny T-banestrekning, som skal gå fra Majorstuen til Fornebu. Banen skal bygges i samarbeid med Oslo kommune og Viken fylkeskommune. Denne T-baneutbyggingen er den største i Norge i nyere tid.

Merknader: Ruter og byråds «Fornebubane-pakke» er et [gedigent fiaskoprojekt](#), tuftet på gigantomani og stormannsgalskap, ihendett av alderstunge rådhusbyråkrater med fraværende sidesyn, store skylapper og tilbakelelte topp politikere mest opptatt med å pleie sine sterke egeninteresser.

Velgerne og samfunnets interesser fremstår langt mer underordnet.

Fornebubanen var egentlig ment å «bare» [koste ca. 4 ½ milliard ifølge Ruter sjefen](#) i juni 2011

Men Ruter hadde dessverre glemt å ta med stasjoner og slikt som er helt naturlig for andre som arbeider med T-baneplaner og kostnader. Men ikke for Ruter & Co, så de doblet prisen til ca. 10 milliarder, som igjen kan ganges opp både 6 og 10 ganger.

I mai 2013 kom det første borgerlige valgløfte, hvor det ble lovet halvparten av 10 milliarder, 5 milliarder [Les hele NRK oppslaget og se video her](#)

Vi mener at det borgerlige valgløftet er overoppfyllt og regjeringen ikke kan kritiseres, regjeringen har bevilget mange milliarder mer enn lovet.

Udugeligheten ligger i hovedsak på kommunen og byrådet gjennom manglende politisk styrings- og kostnadskontroll.

Byrådet skulle styrt Ruter, i stedet er vi vitner til at Ruter har tatt styringen over politisk ledelse i Oslo kommune.

FB-etaten: Etaten Fornebubanen skal på vegne av Oslo kommune og Viken fylkeskommune sørge for at den nye T-banen blir realisert.

Merknad: Dagens Fornebubane-plan er en fiasko plan. Tufter på politisk stormannsgalskap og blottet på politisk klokskap. Med gigantiske kostnader for byens skattebetalere langt inn i evigheten

Dagens Fornebubane-plan bygger på planer fra det forrige århundre som søvnige byråkrater og sløve politikere klamrer seg fast til.

Utdrag fra Fornebubane-etaten om:

FB-etaten: Reisetid og kapasitet

FB-etaten: Reisetiden blir på rundt tolv minutter, fra Majorstuen til Fornebu.

Merknad: Fornebubane-etaten sier 12 min til Majorstuen, vi sier en snau halvtime til Jernbanetorget, om en ikke rakk avgangen og må vente på neste avgang og med mulig overgang på Majorstuen (buss ca. halve tiden)

Mange reisende på Fornebu og Snarøya vil allerede sitte på en buss frem til en av T-banestasjonene, og vi kan ikke se for oss at reisende i retning til Oslo vil gå av bussen for så å vente på en T-bane, som samlet sett kan gi nær dobbelt så lang reisetid som bussen en allerede sitter på, og kan by på vakker utsikt på reisen.

At noen ønsker å kjøre T-bane i en mørk tunnel kan vi ha forståelse for, men da har jo byen et rikt utvalg av mørke T-banetunneler i ulike retninger å tilby de som ønsker nettopp det.

Vårt alternative T-baneforslag om en ny Fornebubanetrasé mellom Lysaker og Kolsåsbanen, koster en brøkdel av Ruter og byrådets planer, gir vesentlig kortere reisetid til flere store folke- og næringsrike områder i vest og nordvest, og kan by på trivelig reise og vakker utsikt.

I tillegg kan denne T-banetraseen også benyttes som en T-bane fra Fornebu Senter opptil Kolsåsbanen og videre ut til Rykkinn. [Mange ønsker seg en T-baneforlengelse til Rykkinn](#) – vi gir Rykkinn også en Fornebubane.

Det gjeldende Ruter-forslag med traseen Majorstuen – Skøyen – Lysaker vil på strekningen fra Majorstuen til Skøyen gå under Frognerparken / Vestre gravlund og vil ikke ha noen positiv betydning for området.

På strekningen Skøyen – Lysaker vil den måtte konkurrere om reisende i et område som allerede har et at landets beste kollektivtilbud med et høyfrekvent tilbud av tog og buss og derfor få liten betydning og nytteverdi. (NSB ønsker å re åpne [Bestum stasjon](#), samt åpne [Elisenberg stasjon](#) etter åpningen av ny jernbanetunnel).

Det tidligere Ruter-forslaget fra 2009 med å benytte Kolsåsbanen på vei til Lysaker/ Fornebu vil derimot fange opp et mye større område. I tillegg kommer det faktum at de fleste som skal til arbeid på Fornebu og Lysaker bor vest og nord for Lysakerelva

Med en alternativ Fornebubane via Lysaker med tilknytning til Kolsåsbanen vest for Jar (i Bærum) eksempelvis ved Ringstabekk, med avgrening både mot Majorstuen i øst og mot Kolsås i vest, vil denne foreslåtte alternative traseen betjene et mangedoblet befolkningsgrunnlag i forhold til gjeldende Ruter-forslag og forslaget fra 2009 Bærum kommune har mulighet til fortsatt å bygge ut mange boliger på Rykkinn. Boliger på Rykkinn bør kunne dobles. Ved å forlenge Kolsåsbanen dit, vil forslaget med en Fornebubane fra Kolsåsbanen via Lysaker til Fornebu betjene enda større områder. Det må derfor være innlysende at nytten av dette foreslåtte alternativet blir langt større enn gjeldende forslag, og til en langt rimeligere kostnad.

FB-etaten: Et seks-vogns T-banetog med åtte avganger i timen kan frakte opptil 8000 mennesker per time. Fornebubanen vil dermed ha en kraftig positiv effekt på vei- og trafikkforholdene i området.

Merknad: Fornebubane-etaten argumenterer for en kapasitet på 8000 mennesker per time, som mange mener det kanskje aldri blir behov for.

Ruter har selv løst «stipulert» behovet i en time i morgenrushet i 2030 til 2000 – 3000 i timen. ([lenke side 6.](#)) Hvordan Ruter kan komme opp med 2 820 T-banereisende i en time mellom Majorstuen og Skøyen er en gåte.

For at en T-bane til Fornebu skal få kraftig positiv effekt på vei- og trafikkforholdene i området, slik Fornebubane-etaten skriver, bør faktisk en ny T-banetrasé bygges vestover hvor over 75 % av ansatte på Fornebu og Lysaker har sine adresser, og ikke østover hvor trafikkgrunnlaget er vesentlig lavere.

Utdrag fra Fornebubane-etaten om:

FB-etaten: Den nye T-banen skal blant annet bidra til å

- **FB-etaten:** sørge for en effektiv og god kommunikasjonsløsning for beboere i hele Osloregionen

Merknad: At en langsom og ineffektiv T-bane fra Majorstuen via Skøyen – Vækerø – Lysaker – Fornebuporten – Flytårnet til Fornebu Senter, skal være best egnet til å sørge for en effektiv og god kommunikasjonsløsning for beboere i hele Osloregionen, er rett og slett umulig å ta seriøst.

Alternative el-busser og mindre autonome ferger fremstår som betydelig mer skånsomme for miljøet, langt rimeligere og mer effektive gjennom høyere fleksibilitet og kortere reisetider

Det er vanskelig, les umulig, å forstå at et oppegående byråd kan holde seg med etatsledelse som til de grader fremstår som totalt forstokket, slik tilfellet er her.

Etatsledelsen fremstår med en eneste oppgave å helt ukritisk forsvare og forskjønne uansett hvor galt og dumt det i virkeligheten fremstår i befolkningen

- **FB-etaten:** redusere belastningen på overflatenettet i Oslo og Bærum

Merknad: ikke dokumentert bedre enn rimeligere alternative løsninger

- **FB-etaten:** redusere fremtidig trafikkvekst

Merknad: ikke dokumentert bedre enn rimeligere alternative T-baneløsninger

- **FB-etaten:** legge til rette for en bærekraftig og fremtidsrettet byutvikling langs traséen

Merknad: Byutvikling gjennom bolig og næringsutbygging mellom Majorstuen og Skøyen i eksempelvis Frognerparken fremstår lite trolig.

På Skøyen er det få, om noen, som roper på T-banen, på Skøyen har de allerede noe av landets beste kollektivtilbud.

På Vækerø er det grunnet ytterst vanskelige grunnforhold lite trolig med utstrakt byutvikling.

Bane NOR ønsker gjenåpnet [Bestun stasjon](#), på jernbanen som lokalstasjon etter [åpning av ny jernbanetunnel under Oslo fra Lysaker til Oslo S](#). Bestun stasjon ble opprettet 15. juli 1884 som Vækerø stoppested.

Utdrag fra Fornebubane-etaten om:

FB-etaten: Hvorfor bygger vi Fornebubanen?

FB-etaten: Fornebubanen er viktig for Osloregionens fremtidige vekst.

Den skal sørge for en effektiv kommunikasjonsløsning for beboere i hele regionen.

Merknad: Etaten Fornebubanen argumenterer for en ikke eksisterende virkelighet

Hvordan kan Fornebubane-etaten evne å argumentere med – *effektiv kommunikasjonsløsning for beboere i hele regionen med 1,6 millioner innbyggere* – og allikevel vil etaten bruke hele 2 milliarder på å bygge en ny kostbar T-banestasjon på Vækerø og med kun 90 påstigninger i timen i morgenrushet må være eksempel på manglende økonomistyring og manglende kvalitetssikring av styringen av Fornebubaneetaten.

Fornebubane-etaten argumenterer helt ukritisk for utdaterte T-baneplaner fra det forrige århundre som er gått ut på dato for flere ti år siden. Etaten skaper et inntrykk av at de holder fast på gamle uaktuelle planer så lenge lønnen fra rådhuset kommer inn på konto, og at det ikke er etatens feil at tidene og behovene endrer seg.

Fornebubanens T-banetrasé fra Majorstuen via Skøyen og Vækerø til Lysaker er av Fornebubane-etaten fremstilt med overdreven viktighet mht. fremtidig vekst. Dette valget av ny T-banetrasé fremstår direkte feil om målet med Fornebubanen er å sørge for en effektiv kommunikasjonsløsning for flest beboere i hele regionen.

Vår alternative Fornebubane forslag fra Majorstuen via Kolsåsbanen betjener på en effektiv måte også store folkerike områder bla. i bydel [Ullern](#) og bydel [Vestre Aker](#) (Bydelsfakta Oslo kommune)

Vårt T-baneforslag vil betjene langt flere reisende på vesentlig kortere reisetid enn Ruters alternativ

		Røa	10 332
		Holmenkollen	9 059
Skøyen	8 546	Hovseter	7 366
Montebello-Hoff	8 078	Slemdal	7 306
Ullernåsen	6 622	Holmen	5 996
Ullern	5 918	Vinderen	5 238
Lilleaker	5 405	Grimelund	4 860
Bydel Ullern	34 569	Bydel Vestre Aker	50 157

FB-etaten: På Fornebu planlegges det opp mot 20 000 nye arbeidsplasser. I kommunedelplanen for Bærum kommune er det foreslått å bygge opptil 11 000 boliger på Fornebu, i tillegg til nye næringsarealer.

Merknad: Fornebubanen kan lett bli en parallell til den da nedslitte Kolsåsbanen. Oslo ønsket ikke lenger å subsidiere banen i Bærum, banen ble stengt i 4 år. Opprustingen skulle «bare» [koste 400 millioner](#) og regningen på nesten 3 milliarder. Den gang lover Bærums politikere at boligbygging langs Kolsåsbanen skulle danne fremtidig trafikkgrunnlag, men så ombestemte de seg og ville heller bruke arealene til grøntområder (...)

FB-etaten: For å redusere trafikken på veinettet er det avgjørende med et godt kollektivtilbud. Det skal også legges til rette for byutvikling langs traséen. God mobilitet mellom boliger og arbeidsplasser har stor samfunnsmessig betydning.

Merknad: For å redusere trafikken på veinettet er det avgjørende med et godt kollektivtilbud, men da bør en faktisk legge til rette for alternativt bedre løsninger for flest mulig reisende

Utdrag fra Fornebubane-etaten om:

FB-etaten: Kostnad og finansiering

FB-etaten: Byggekostnadene for Fornebubanen er estimert til drøyt 16 milliarder kroner. Dette tallet fremkommer i en ekstern kvalitetssikringsrapport (KS2) av prosjektet.

Merknad: Vi ser et kostnadsbilde på over 100 milliarder for «Ruters Fornebubane-pakke»

Faktum er at Fornebubanen via Lysaker og Skøyen til og med Majorstuen frem til krysset Bogstadveien / Valkyriegata inklusive kostnader til ny kostbar (overflødig) driftsbasis / innkjøp av nytt T-banemateriell (90 vogner) opplæring og ansettelse av 100 nye T-baneførere, samt verksteds og administrasjonspersonell

– 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, [sa leder for infrastruktur i Ruter, Halvor Jutulstad til NRK 13. okt. 2017.](#)

Ruter plundrer videre med en ny [Majorstuen stasjon til 7 milliarder](#) for å betjene sitt Fornebubaneprosjekt

Vi mener at dersom det må bygges mange nye «mini skyskraper» for å kunne finansiere Ruters luftslott av en Fornebubane, er det mer rimelig at alle de nye «mini skyskraper» kommer på Fornebu og ikke på Majorstuen.

Vi ser langt bedre alternativer til ny Majorstuen stasjon, til godt under halve prisen designet og dimensjonert for en Fornebubane via Kolsåsbanen

Bildet viser et eksempel på ønsket byutvikling på Majorstuen

[Det er heller ikke samsvar mellom Sporveiens argumentasjon for utbygging av Majorstuen nye stasjon slik den er presentert i bygg.no og hva Sporveien tidligere har kommunisert ut.](#)

Sporveien har totalt endret argumentasjon til å bli tilpasset Ruters gigantomani planer og Ruters urealistiske kostnadsbilde.

Vi kan ikke se at ledelsen i Sporveien har fått blankofullmakt fullmakt av bystyret til å totalt endre omforente forutsetninger som ble lagt til grunn under [Charreten i juni 2004](#)



Utdrag fra Fornebubane-etaten om:

FB-etaten: Etter planen legges det opp til statlig finansiering på opptil 50 prosent, i tillegg til bymiljøavtaler, Oslopakke 3-midler og grunneierbidrag. Det er Oslo kommune og Viken fylkeskommune som er ansvarlige for å sikre finansiering av Fornebubanen.

Merknad:

Vi kan ikke se at det er kommet statlig finansiering på over 50 milliarder. kr til en T-banefinansiering, med utgangspunkt i en Fornebubane. Vi kan heller ikke se at hverken Oslo eller Viken innen overskuelig fremtid har økonomisk bæreevne på 50 T-banemilliarder.

Det vi kan se er at aktive familier kan komme til å måtte betale 5 – 10 000 kr. i måneden i bompenger langt inn i evigheten.