



VIDEREUTVIKLING AV T-BANENS RUTEMODELL, ANSKAFFELSE AV FLERE T-BANEVOGNER

Sammendrag:

Hovedstadsområdet vil erfare en stor befolkningsvekst i årene som kommer, og det er byrådets målsetning at transportbehovet som oppstår i den forbindelse i størst mulig grad skal dekkes av kollektivtransporten. T-banenettet er grunnstammen i kollektivtransporttilbudet i Oslo. Nærmere hver tredje motoriserte reiste til og fra sentrum i rushtiden skjer med T-banen, som dermed har avgjørende betydning for byens funksjonsdyktighet. Trafikkgrunnet langs T-banelinjene er også stort. En videre satsing på T-banen med økt frekvens vil derfor være et sentralt element for å bidra til at flere reiser kollektivt.

Ruter As (Ruter) har i vedlagte rapport utarbeidet et forslag til rutemodell for T-banenettet frem til full utnyttelse av kapasiteten. Det er fellestunnelen gjennom sentrum som setter begrensingene. Den skisserte rutemodellen vil være aktuell fra 2015-2020, og legger til grunn en optimal bruk av infrastrukturkapasiteten etter at Lørensvingen er bygget. Det går frem av Ruters beregninger at behovet for T-banevogner for å trafikere en slik rutemodell er større enn de vognene som man har til disposisjon pr august 2010 når leveransene fra opsjon 1 og 2 er fullført. Ruter har også beregnet hvor mange T-banevogner det er behov for gitt denne rutemodellen.

Byrådet vurderer på denne bakgrunn en utløsning av 3. opsjon MX-vogner. Denne opsjonen innebærer siste mulighet for å bestille MX- vogner fra leverandøren Siemens, og fristen for inngåelse av kontrakt er 31.12. 2010. Øvre ramme for opsjon 3 er på 35 sett (a tre vogner) og minste mulige bestilling er 10 sett. Det tar ca. 2 år fra inngåelse av kontrakt til første sett i opsjon 3 kan leveres. Deretter kan vognene leveres med 2 til 4 ukers intervaller.

Byrådet har lagt til grunn den vedlagte rapporten fra Ruter om rutemodell og vognpark for vurderingen av en ny vognanskaffelse. Oslo Vognselskap AS (OVS) og Kollektivtransportproduksjon AS (KTP) har også kommet med viktige bidrag til denne fremstillingen. I Ruters rapport inngår spørsmålet om hvilken vogntype som skal trafikere Holmenkollbanen etter oppgraderingen står ferdig i slutten av 2010. Anskaffelse av nye vogner for å betjene Holmenkollbanen representerer ikke en utvidelse av tilbudet, slik de øvrige vognene i opsjon 3 gjør, men ved bruk av MX-vogner også her vil kvaliteten og kapasiteten på denne linjen øke betraktelig.

Ruter oppsummerer i vedlagte rapport en etappevis utvikling for T-banetilbudet. I følge Ruter vil det frem mot 2030 være god utnyttelse og nytte av en vognpark på i alt 115 sett, det vil si 32 sett mer enn det som vil bli til disposisjon etter at opsjon 2 er ferdig levert i august 2010. I vurderingen av opsjon 3 er det avgjørende hvilket tempo denne opptrappingen skal ha. Under forutsetning om at T2000-vogner ikke lenger er et aktuelt alternativ for trafikking av Holmenkollbanen, trengs det raskt flere vogner for å gi stabil

driftspålitelighet. Inntil Kolsåsbanen gjenåpnes til Bekkestua i slutten av 2011 kan vogner tiltenkt denne forlengelsen midlertidig brukes på Holmenkollbanen.

Ruters beregninger av maksimal kapasitet (kun 6-vognstog) i den skisserte rutemodellen krever 115 MX-sett som er 32 sett ut over det som leveres i løpet av sommeren 2010. Det går imidlertid frem av den vedlagte rapporten at Ruters vurdering er at kan være en god løsning å bestille 19 sett nå. Dermed vil innføring av seksvognstog på alle avganger vente til det er kundegrunnlag for en slik utvidelse.

Det nylig oppstartede samarbeidet mellom Ruter og Jernbaneverket om en ny tunell gjennom sentrum er sammen med fremtidig løsning mot Fornebu to av flere mulige prosjekter hvor også ny vognkapasitet eventuelt vil kunne anskaffes sammen med infrastrukturen. Ruter vil drøfte dette nærmere i den neste strategiplanen K2012. Disse forholdene sammen med usikkerheten knyttet til tempoet i trafikkutviklingen gjør det fornuftig å ikke bestille mer en 19 sett i denne omgang.

Ruters foreslåtte rutemodell forutsetter etablering av Lørensvingen med bygging av Løren stasjon. Realiseringen av Lørensvingen vil for reisende med Grorudbanen gi opptil 10 min kortere reisetid mot Ringbanen enn ved bytte på Carl Berners plass og like lang reisetid til Majorstuen via Ringbanen som via sentrum. Løren stasjon er beregnet å få 6000 passasjerer daglig og vil dermed være inne blant "topp ti" – T-banestasjoner i Oslo. Det vil først være etter at Lørensvingen er ferdigstilt at en linje mellom Vestli og Mortensrud kan komme i gang. Dette skyldes manglende kapasitet i fellestunellen. I kombinasjon med linjen mellom Østerås og Mortensrud vil denne linjen gi 7,5 minutters rute også på Østensjøbanen.

Med utløsningen av en opsjon 3 på 19 MX-sett må vognneier Oslo Vognselskap finansiere kjøp på ca. 950 mill kr. Dette vil måtte skje ved låneopptak og tidligere vurderinger tilsier at det vil være mest gunstig at Oslo kommune enten yter disse lånene direkte, alternativt stiller garanti.

I 2016 vil alle kostnader knyttet til opsjon 3 ha helårsvirkning. Da er samlet brutto kostnadsøkning kommet opp i ca. 140 mill kr. De stipulerte trafikkinntekter som følge av tilbudsøkningen er i 2016 forventet å bli ca 22 mill. kr. Kostnadene stabiliserer seg på 168 mill fra 2020 og utover, da er antatt inntektspotensial på 57 mill tatt ut av disse tilbudsutvidelsene. Med andre ord vil det ta noen år før tilbudet er fullt innarbeidet og utnyttet, imidlertid må nødvendigvis kapasitetsøkningen skje sprangvis.

De årlige kostnadene for drift og finansiering av opsjon 2 og 3 vil variere fra 128 mill i 2011 til 204 mill i 2016. Rammene for driftsmidler innenfor Oslopakke 3 er som kjent 603 mill fordelt på Oslo og Akershus. Oslos andel på 60 % av dette er 362 mill. Det er en målsetting at over tid skal disse midlene fordeles med 50 % i reinvesteringer og 50 % for drift av tilbudsøkninger som 7,5 min. avganger på T-banen. Dette gir en årlig pott på 181 mill til drift for Oslo. De samlede kostnadene i årene 2015-2018 vil overskride dette, men legger vi en gjennomsnittsbetraktning til grunn er det rom for utløsning av en opsjon 3 innenfor Oslopakke 3.

Saksfremstilling:

Innledning

Hovedstadsområdet vil erfare en stor befolkningsvekst i årene som kommer, og det er byrådets målsetting at det økte transportbehovet som oppstår i den forbindelse i størst mulig grad skal dekkes av kollektivtransporten. T-banenettet er grunnstammen i kollektivtransporttilbudet i Oslo. Nærmere hver tredje motoriserte reise til og fra sentrum i rushtiden skjer med T-banen, som dermed har avgjørende betydning for byens

funksjonsdyktighet. Trafikkgrunnet langs T-banelinjene er også stort. En videre satsing på T-banen med økt frekvens vil derfor være et sentralt element for å bidra til at flere reiser kollektivt.

Ruter As har i vedlagte rapport utarbeidet et forslag til rutemodell for T-banenettet frem til full utnyttelse av kapasiteten. Det er fellestunnelen gjennom sentrum som setter begrensningene. Den skisserte rutemodellen vil være aktuell fra 2015-2020, og legger til grunn en optimal bruk av infrastrukturkapasiteten etter at Lørensvingen er bygget. Det går frem av Ruters beregninger at behovet for T-banepogner for å trafikere en slik rutemodell er større enn de vognene som er anskaffet så langt. Ruter har også beregnet hvor mange T-banepogner det er behov for gitt denne rutemodellen.

Byrådet vurderer på denne bakgrunn en utløsning av 3. opsjon MX-pogner. Vognene sitter som kjent sammen i sett på tre og tre. Det er mulig å koble sammen to sett for å doble kapasiteten. I den videre saksfremstillingen opereres det med størrelsen sett (3 vogner). Denne opsjonen innebærer siste mulighet for å bestille MX- vogner fra leverandøren Siemens, og fristen for inngåelse av kontrakt er 31.12. 2010. Øvre ramme for opsjon 3 er på 35 sett og minste mulige bestilling er 10 sett. Det tar ca. 2 år fra inngåelse av kontrakt til første vogn i opsjon 3 kan leveres. Leveransetakten avtales med leverandøren i kontraktsforhandlingene, det kan sannsynligvis leveres opp til to MX-sett i måneden.

Byrådet har lagt til grunn den vedlagte rapporten fra Ruter om rutemodell og vognpark for vurderingen av en ny vognanskaffelse. Oslo Vognselskap AS (OVS) og Kollektivtransportproduksjon AS (KTP) har også kommet med viktige bidrag til denne fremstillingen. I Ruters rapport inngår spørsmålet om hvilken vogntype som skal trafikere Holmenkollbanen etter oppgraderingen står ferdig i slutten av 2010. Anskaffelse av nye vogner for å betjene Holmenkollbanen representerer ikke en utvidelse av tilbudet, slik de øvrige vognene i opsjon 3 gjør, men med bruk av MX-pogner også her vil kvaliteten og kapasiteten på denne linjen øke betraktelig.

Bakgrunn

30.01.2008 vedtok et enstemmig bystyre (sak 12) at byrådet skulle benytte Opsjon 2 med kjøp av 45 nye MX-pogner (15 sett). Gjennom Oslo kommunes selskap for vognmateriell, Oslo Vognselskap AS, ble dette gjennomført. I tillegg anskaffet Oslo Vognselskap ytterligere 15 vogner (5 sett) for å trafikere Kolsåsbanen, kostnadene knyttet til disse vognene skulle dekkes av Akershus fylkeskommune. Dermed er det totalt blitt bestilt 83 MX-sett, siden bystyret gjorde sitt første vedtak 12.12.2002 om å anskaffe 33 sett. Den 28.09.2005 ble 30 sett vedtatt bestilt og samtidig ble det tatt en beslutning om at alle gamle T-banepogner skulle fases ut i takt med at de nye ble faset inn. I løpet av mars 2010 ble samtlige av de eldste vognene tatt ut av drift.

Alle de 83 MX-settene vil være klare til drift fra og med august 2010. Denne vognanskaffelsen dekker vognbehovet for den planlagte rutemodellen som følger av opsjon 2 inkludert mellomavganger (7,5 min rute) på Furusetbanen fra høsten 2010. Samtlige MX-sett er eid av Oslo kommunes eget selskap Oslo Vognselskap AS. Drift, vedlikehold og kapitalkostnader knyttet til 5 av settene finansieres av Akershus fylkeskommune for trafikk på Kolsåsbanen når denne åpner. Vognanskaffelsen så langt representerer en investering på til sammen 3,7 milliarder.

Vogntype på Holmenkollbanen

Bystyret vedtok 29.04.2008 at Holmenkollbanen skulle oppgraderes med strømskinne slik at de nye MX-pognene kunne trafikere hele strekningen. Imidlertid lå det til grunn for kostnadsberegningene i byrådssak 61/08 at T2000-pognene, som i sin tid ble anskaffet til Holmenkollbanen, skulle utgjøre det ordinære, daglige tilbudet på banen i sin levetid.

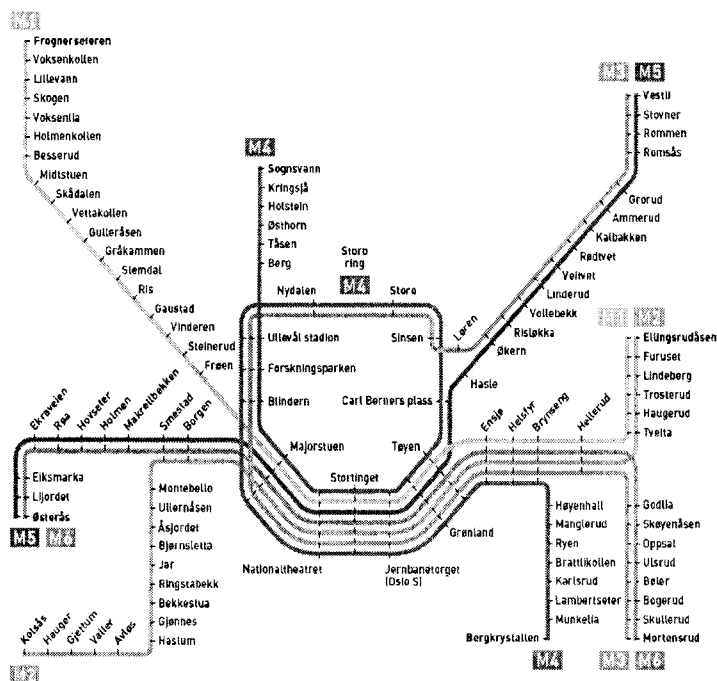
Dermed ble det ikke anskaffet nytt materiell til Holmenkollbanen i forbindelse med vedtaket om oppgradering.

Det har senere vist seg at man sjelden får T2000 stilt til disposisjon. De få gangene disse vognene ble levert fra verkstedet opplevde man stoppende feil på vognene. Oslo Vognselskap har kartlagt mulighetene for en oppgradering av T2000 vognene. De estimerer kostnadene forbundet med en istandsetting til 40 - 50 mill kr for de 12 T-2000 vognene. Beregningene viser at de løpende vedlikeholdskostnadene for oppgraderte T2000 vil bli vesentlig høyere enn for MX-vogner. Ruter gjennomførte høsten 2009 en beregning av hvilken vogntype som vil være den mest økonomiske på Holmenkollbanen. Den konkluderer med at anskaffelse av 6 sett MX- vogner til bruk på Holmenkollbanen på sikt ville være en økonomisk bedre løsning enn å beholde T2000 eller de enda eldre 1300-vognene. Innføring av MX-sett på Holmenkollbanene vil også bety en utvidelse av kapasiteten som spesielt vil komme utfartstrafikken i helgene til gode.

Markedsvurdering – forslag til rutemodell fra ca 2020

For de mer langsiktige tiltakene, som legger opp til maksimal utnyttelse av fellestunnelens kapasitet, tar Ruter utgangspunkt i regionale modeller for befolknings-, nærings- og trafikktutvikling frem mot 2030. Dette tilsvarer det analysegrunnlaget som også ble brukt i arbeidet med K2010.

Samlet befolkningsvekst i Oslo er ventet å være ca 200 000 frem mot 2030. Ruter har beregnet at trafikken i T-banesystemet vil øke med ca. 35 % fra i dag til 2030 dersom tilbudet blir etablert. Dette er en konservativ prognose, som ikke tar høyde for trendskifter som høyner kollektivandelen ut over det som drives av tilbudsbedringen i seg selv.



Figur 1. Ruters anbefalte rutemodell for T-banenettet ca 2020

Ruters anbefalte rutemodell for 2020 er vist i figur 1. Ruter har i denne rutemodellen med ny infrastruktur som er under oppgradering (Kolsåsbanen og Holmenkollbanen), og som har kommet langt i planavklaringen (Lørensvingen).

Ruter oppsummerer i vedlagte rapport en etappevis utvikling for T-banetilbudet. I følge Ruter vil det frem mot 2030 være god utnyttelse og nytte av en vognpark på i alt 115 sett, det vil si 32 sett mer enn det som vil bli til disposisjon i 2010. I vurderingen av opsjon 3 er

det avgjørende hvilket tempo denne opptrappingen skal ha. Under forutsetning om at T2000 ikke lenger er et aktuelt alternativ for trafikkering av Holmenkollbanen, trengs det som nevnte raskt flere vogner for å gi stabil driftspålitelighet. Inntil Kolsåsbanen gjenåpnes til Bekkestua i slutten av 2011 kan vogner anskaffet til denne forlengelsen midlertidig brukes på Holmenkollbanen. Ruters foreslåtte etapper fra og med høsten 2008 til maksimal kapasitet i fellestunellen med 6-vognstog på alle avganger bortsett fra Holmenkollbanen er utnyttet er følgende:

- *Etappe 0:* Frekvensøkning på Grorudbanen ved mellomavganger mellom Vestli og Stortinget ble innført i 2008.
- *Etappe 1:* Etter hvert som flere MX-sett blir levert blir de satt inn på linjekombinasjonen 4/6 – Lambertseterbanen – Ringbanen – Kolsåsbanen. Seksvognstog ble innført på alle avganger i løpet av første halvår 2010.
- *Etappe 2:* Frekvensøkning på Furusetbanen ved mellomavganger mellom Ellingsrudåsen og Stortinget innføres høsten 2010.
- *Etappe 3:* Holmenkollbanen gjenåpnes etter oppgradering i desember 2010 ved kjøring i pendel med de nye mellomavgangene på Furusetbanen. Ved lavtrafikk snur Holmenkollbanen på Helsfyr. For å kunne iversette denne etappen er det forutsatt at Ruter kan disponere de MX-vognene som Akershus fylkeskommune har finansiert for bruk på Kolsåsbanen. Akershus fylkeskommune har stilt seg positivt til dette overfor Ruter og Oslo kommune.
- *Etappe 4:* Kolsåsbanen gjenåpnes etappevis til Jar (desember 2010) og Bekkestua (august 2011). Som ledd i denne etappen inngår også en rushtidslinje med buss mellom Lambertseter og sentrum, som stabilt supplerende kapasitet.
- *Etappe 5:* Kolsåsbanen gjenåpnes til Kolsås.
- *Etappe 6:* Ny rutemodell med bedre takting på strekninger som betjenes av flere linjer (for eksempel Brynseng og Ullevål stadion).
- *Etappe 7:* Mellomavganger som gir høyere frekvens på Røabanen innføres som en forlengelse av 5A Vestli – Stortinget.
- *Etappe 8:* Gjennomføres når Lørensvingen er klar til trafikk. Mellomavgangene på Grorudbanen går via Lørensvingen og får seksvognstog. Det gjør det mulig å styrke tilbudet ved å innføre mellomavganger som gir økt frekvens på Østensjøbanen.
- *Etappe 9:* Full tog lengde på alle mellomavganger innføres gradvis etter hvert som flere vogner leveres. Samlet trengs 115 MX- sett for betjene en slik rutemodell.

Dimensjonering av vognparken

Dimensjonering av vognparken bør, ut fra den bakgrunnskapen Ruter har, bekreftet av Oslo Vognselskap, KTPs verksted og Oslo T-banedrift, kunne baseres på en vogntilgjengelighet på minst 90 %. Vognparken er dessuten etter hvert blitt så vidt stor, ny og enhetlig at en på permanent basis bør kunne oppnå opp mot 92 % vogntilgjengelighet.

På svært kort sikt er det behov for 6 MX-sett gitt at Holmenkollbanen skal trafikkeres med MX-vogner. Ruters beregninger av maksimal utnyttelse (kun 6-vognstog) av den skisserte rutemodellen vil kreve 115 MX-sett som er 32 sett ut over det som leveres i løpet av sommeren 2010.

Men en utvidelse av vognparken med 19 sett vil til og med etappe 8 i utviklingen av tilbudet skissert overfor kunne realiseres. Etappe 9, som innebærer seksvognstog på alle mellomavganger, vil måtte utstå til eventuelt ytterligere vogner blir anskaffet

Det nylig oppstartede samarbeidet mellom Ruter og Jernbaneverket om en ny tunell gjennom sentrum er sammen med fremtidig løsning mot Fornebu to av flere mulige prosjekter hvor også ny vognkapasitet eventuelt vil kunne anskaffes sammen med infrastrukturen. Ruter vil drøfte dette nærmere i den neste strategiplanen K2012. Disse forholdene sammen med usikkerheten knyttet til tempoet i trafikkutviklingen gjør det fornuftig å ikke bestille mer en 19 sett i denne omgang.

Lørensvingen – en forutsetning for rasjonell utnyttelse av T-banenettet

Ruters foreslåtte rutemodell forutsetter etablering av Lørensvingen med bygging av Løren stasjon. Lørensvingen er en 1600 m lang T-baneforbindelse i tunnel mellom Grorudbanen ved Økern og Ringbanen ved Sinsen som vil gi direkte forbindelse mellom Grorudbanen og Sinsen-Storo-Nydalen-Ullevål-Blindern, og videre via Majorstuen til sentrum. Realiseringen av Lørensvingen vil gir opptil 10 min kortere reisetid mot Ringbanen enn ved bytte på Carl Berners plass og like lang reisetid til Majorstuen via Ringbanen som via sentrum. Løren stasjon er beregnet å få 6000 daglige passasjerer og vil dermed være inne blant ”topp ti” – T-banestasjoner i Oslo.

Det vil først være etter at Lørensvingen er ferdigstilt at en ny linje mellom Vestli og Mortensrud kan komme i gang. Dette skyldes manglende kapasitet i fellestunellen. Denne vil i kombinasjon med linjen mellom Østerås og Mortensrud gi 7,5 minutters rute også på Østensjøbanen. Byggingen av Lørensvingen med ny Løren stasjon er kostnadsberegnet til nærmere 1 milliard kr. I styringsgruppas forslag til handlingsprogram for Oslopakke 3 2011- 2014 er oppstart på Lørensvingen prioritert innenfor posten ”store kollektivtiltak Oslo”. Etablering av Lørensvingen er et tiltak som vil bidra til å øke kapasiteten i T-banenettet betydelig samtidig som det korter ned reisetiden fra Groruddalen og vestover. I tillegg er etableringen av T-bane til Lørenområdet sentral for å bidra til byutvikling og høy kollektivandel.

Base for parkering, vask og vedlikehold av vognene

For å kunne avvikle Majorstua som base for MX-vogner og få et nødvendig permanent supplement til verkstedet på Ryen er det ønskelig å etablere en ny base for oppstalling og vedlikehold av MX-vogner. KTP utredet i 2009 fremtidig basebehov for T-banens vognpark og vurderer at det best ligger til rette for en slik base på Avløs/Durud. Dette området har vært base for trikk og T-bane siden 1924, og eiendommene tilhører KTP. Basen vil også kunne benyttes til renhold av vognene og til verkstedfunksjoner. Skisseprosjektet er grunnlag for utarbeidelse av reguleringsplanforslag med konsekvensanalyse, som samkjøres med reguleringsplanarbeid for oppgradering av Kolsåsbanens trasé og stasjoner. Planen legges sannsynligvis ut til offentlig ettersyn i august/september 2010, med mulig vedtak i Bærum kommunestyre i mars 2011.

Dersom det besluttes å etablere basen på Avløs, vil den kunne bygges parallelt med Kolsåsbanens parsell gjennom området og stå klar når banen åpner til Avløs stasjon i 2013. Foreløpig kostnadsberegninger er anslått til å være anslagsvis 350 mill kr. for en base som har kapasitet til en økning i vognparker på 19 sett. Hvis flere sett skal anskaffes er det behov for en større utbygging med et kostnadsanslag på 500 mill. kr . Verkstedinfrastruktureier vil måtte lånefinansiere byggingen av ny base på Avløs.

Samfunnsnytte

Rutemodellene som kommer frem i den etappevise utviklingen beskrevet ovenfor gir nye tilbud for kollektivtrafikanter som fordeler seg noe ujevnt på bydeler og linjer. Det er gjort beregninger av endringer i *generaliserte reisetidskostnader*, som vektet gangtid, ventetid, ombordtid og byttetid. Særlig vil områder langs Furusetbanen, Østensjøbanen, Røabanen og Ringbanen mellom Blindern og Sinsen få et bedre tilbud. Beregninger av endring i *tid per reise* - som forteller hvor mye tilbudsendringen betyr lokalt - viser også at Furusetbanen, Østensjøbanen og Røabanen kommer best ut sammen med Lørenbyen.

Finansiering og økonomi

Med utløsningen av en opsjon 3 på 19 MX-sett må vognleier Oslo Vognselskap finansiere kjøp på ca. 950 mill kr. Dette vil måtte skje ved låneopptak og tidligere vurderinger tilsier at det vil være mest gunstig at Oslo kommune enten yter disse lånene direkte, alternativt stiller garanti. Vognselskapet anslår at kapitalkostnadene det første året med full drift av 19 MX-sett i 2013 vil bli 88 mill kr. Deretter vil renteutgiftene synke i takt med nedbetalingen av gjeld. Vognselskapet mener det er grunn til å tro at en kontrakt med vognleverandøren vil kreve at en betydelig andel av betalingen må skje før leveringen kan starte, anslagsvis tidlig i 2011. Hvis kontrakten for opsjon 3 inngås i løpet av 2010 vil leveransene kunne starte mot slutten av 2012.

Investeringene er forutsatt 100 % lånefinansiert av henholdsvis Oslo Vognselskap og KTP (ny base) mens renter og avskrivninger dekkes av Ruter. For å finansiere anskaffelsen av ytterligere nye MX-vogner kreves økt driftstilskudd som fremgår av tabellen nedenfor. Anskaffelsen er avhengig av at de økte kostnadene blir dekket gjennom Oslopakke 3, økte billettinntekter som følge av flere reisende og eventuelle kostnadsreduksjoner (effektivisering). Den årlige vognleien er satt til 4 mill kr. pr sett som er et gjennomsnitt av kostnadene i hele vognens levetid på 30 år. Vognleien inkluderer dekking av finanskostnader, avskrivninger og avsetning til periodisk vedlikehold. Kostnadene knyttet til drift er ca 5 mill. kr pr sett.

Netto kostnader for videreutvikling av drifts- og rutemodell for T-banen i Oslo - i hele mill

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Mellomavganger													
Grorudbanen	8	40	36	31	27	22	22	22	22	22	22	22	22
6-vognstog linje 4/6	0	0	34	46	46	46	46	46	46	46	46	46	46
Mellomavganger													
Furusetbanen	0	0	12	32	29	25	22	18	18	18	18	18	18
Netto økt kostnad opsjon 2:	8	40	82	109	101	93	89	86	86	86	86	86	86
Bruk av MX3000 på Holmenkollbanen	0	0	2	19	19	25	25	25	25	25	25	25	25
Rutemodell med bedre takting	0	0	0	0	0	3	9	8	7	6	5	5	5
Mellomavganger Røabanen	0	0	0	0	0	0	28	25	21	18	15	15	15
Lørensvingen og kun 6-vognstog Grorudbanen	0	0	0	0	0	0	10	15	25	24	22	21	14
Mellomavganger Østensjøbanen	0	0	0	0	0	0	19	29	39	36	33	30	23
Netto økt kostnad opsjon 3:	0	0	2	19	19	29	90	101	118	109	100	96	83
Netto økt kostnad opsjon 2 og 3:	8	40	83	128	120	121	180	187	204	195	186	181	168

I tabellen over fremgår nettokostnader ved utvidelse av tilbudet på de ulike linjene. I kostnadene inngår vognleie, baseleie og driftskostnader (bruttokostander). Forventet inntektsøkning på bakgrunn av utvidet tilbud er trukket fra.

I 2016 vil alle kostnader knyttet til opsjon 3 ha helårsvirkning. Da er samlet brutto kostnadsøkning kommet opp i ca. 140 mill kr. De stipulerte trafikkinntekter som følge av tilbudsøkningen er i 2016 forventet å bli ca 22 mill. kr. Kostnadene stabiliserer seg på 168 mill fra 2020 og utover, da er antatt inntekspotensial på 57 mill tatt ut av disse tilbudsutvidelsene. Med andre ord vil naturlig nok ta noen år før tilbudet er fullt innarbeidet og utnyttet, imidlertid må nødvendigvis kapasitetsøkningen skje sprangvis.

Bygging av Lørensvingen er en forutsetning for å få full utnyttelse og markedsnytte av hele vognparken. Ruter legger i sine beregninger til grunn av Lørensvingen er etablert i 2015. Leveransetakten for nye vogner medfører at det i 2013 og 2014 vil være et vognoverskudd som slår negativt ut på driftsøkonomien.

Som det går frem av tabellen over vil de årlige kostnadene for drift og finansiering av opsjon 2 og 3 variere fra 128 mill i 2011 til 204 mill i 2016. Rammene for driftsmidler innenfor Oslopakke 3 er som kjent 603 mill fordelt på Oslo og Akershus. Oslos andel på 60 % av dette er 362 mill. Det er en målsetting at over tid skal disse midlene fordeles med 50 % på småinvesteringer/reinvesteringer og 50 % for drift av tilbudsøkninger som 7,5 min. ruter på T-banen. Dette gir en årlig pott på 181 mill til drift for Oslo, som vi ser av tabellen vil de samlede kostnadene i årene 2015-2018 overskride dette. Legge vil imidlertid en gjennomsnittsbetraktning over tid til grunn er det rom for utløsning av en opsjon 3 innfor Oslopakke 3.

Byrådets vurdering:

Byrådet har over tid hatt en strategi om maksimal utnyttelse av det eksisterende T-banenettet. Hovedbegrunnelsen for dette er T-banens sentrale rolle i Oslos kollektivtrafikksystem som er av avgjørende betydning for betydning for byens funksjonsdyktighet. Byrådet støtter Ruters vurdering av at T-banenes utvikling bør baseres på full utnyttelse av systemkapasiteten og en rutemodell som kombinerer høy pålitelighet, optimal rutetabell og god stabilitet. Byrådet vil som en konsekvens av dette prioritere bygging av Lørensvingen innfor rammene av Oslopakke 3.

På bakgrunn av at opsjon 3, med frist for kontraktsinngåelse 31.12.2010, er siste mulighet til å bestille MX- vogner mener byrådet at det er nødvendig benytte opsjonen til å anskaffe mer enn det kortsiktige behovet for vognkapasitet. På den annen side er det viktig å unngå overkapasitet i vognparken fordi overkapasitet innebærer kostnader, vognleie pr. år pr. sett er 4 mill. kr, men ingen økte inntekter. Et annet element er at byrådet vil understreke at alle aktører må arbeide målrettet for en høyere vogntilgjengelighet. Overkapasitet i vognparken vil kunne bidra negativt til dette.

For å møte den store utfordringen med stor befolkningsvekst som utløser behov for mer kollektivtransport er det viktig å disponere tilgjengelige midler på en effektiv måte og ikke sette inn økt tilbud og kapasitet før behovet er reelt.

Byrådet mener Ruters forslag til etappevis utvikling av T-banenettet slik det er skissert i saksfremstillingen er en fremtidsrettet utvikling av grunnstammen i Oslos kollektivnett. Byrådet legger videre til grunn at utnyttelsen av seksvognstog på alle avganger vil være lav frem til 2020. Et kjøp på 19 sett i denne omgang vil sikre tilstrekkelig vogner til trafikkering av Holmenkollbanen og 7,5 minuttstog på de fleste linjer og seksvognstog på flere avganger. Nærmere 2020 bør imidlertid en ny vognanskaffelse vurderes. Byrådet mener det er rasjonelt å anskaffe T-banenvogner over tid slik at ikke alle vognene må

reanskaffes på likt. En anskaffelse på 19 sett kan finansieres innenfor Oslopakke 3 slik handlingsprogrammet for 2011-2014 er forutsatt gjennomført. En større anskaffelse nå vil måtte finansieres med midler fra bykassen.

Som følge av en investering på 19 sett må henholdsvis Oslo Vognselskap finansiere vognkjøpet på ca. 950 mill kr. og KTP basekostnadene på ca 350 mill kr. Byrådet ser at dette vil måtte skje ved låneopptak og mener det mest gunstig at Oslo kommune yter disse lånene direkte. Byrådet vil i byrådets budsjettforslag 2011 (Sak1) kommet tilbake til nøyaktig lånebeløp og hvordan utlånene fra kommunen skal periodiseres og finansieres i investeringsbudsjettet i kommende økonomiplanperiode 2011-2014.

Byrådet mener at opprusting og bruk av T2000 ikke er hensiktsmessig med hensyn til pålitelighet og økonomi. Byrådet vil derfor be Oslo Vognselskap om å vurdere hvordan disse vognene kan fases ut på den mest økonomisk gunstige måte.

Anskaffelse av ytterligere vogner utover disse 19 settene for å maksimalt utnytte kapasiteten (6-vognstog) vil kreve en ny anbudsrunde. Byrådet vurderer en slik løsning som hensiktsmessig både økonomisk og strategisk. Det gir fremtidig fleksibilitet å avvente denne delen av bestillingen i påvente av fremtidige løsninger på kapasitetsutfordringer kollektivtrafikken vil stå overfor mot slutten av dette tiåret. Det nylig oppstartede samarbeidet mellom Ruter og Jernbaneverket om en ny tunell gjennom sentrum er sammen med fremtidig løsning mot Fornebu to av flere mulige prosjekter hvor også ny vognkapasitet vil kunne inngå.

Byrådet ser at anskaffelsen av ytterligere 19 MX-sett vil gi en kraftig vekst i kapasiteten på toppen av den allerede moderne og utvidede vognparken. Kapasitetsøkningen vil komme til uttrykk gjennom et kraftig forbedret tilbud gjennom flere avganger og flere vogner i hver avgang. Byrådet forutsetter at anskaffelsen (renter og avskrivninger) med tilhørende økt behov for driftstilskudd finansieres gjennom de økonomiske rammer Ruter har, det vil si økte billettinntekter og driftsmidler fra Oslopakke 3. Byrådet vil understreke at Ruter må ta risikoen knyttet til prognosene om økte billettinntekter som følge av økt tilbud, slik at bykassens tilskudd ikke forutsetter å kompensere for dette.

Byrådet er fornøyd med at det legges til grunn en vogntilgjengelighet på over 90 % i perioder. Det har hittil vist seg at det har vært vanskelig å oppnå en slik tilgjengelighetsgrad. Byrådet forventer at verkstedet setter inn de nødvendige tiltak for å nå dette målet.

Byrådet støtter KTP sine planer om en ny permanent base for parkering, vask og vedlikehold av MX-vogner på Avløs. Realiseringen av en slik base vil øke verkstedkapasiteten og frigjøre arealer på Majorstuen for byutviklingsformål. Byrådet ser det som hensiktsmessig at dette skjer parallelt med utbyggingen av Kolsåsbanen og i forbindelse med en bestilling på 19 MX-sett anbefale at KTP forsetter prosjekteringen av ny base på Avløs. Eier av vognhall og verkstedinfrastruktur vil måtte lånefinansiere denne investeringen, mens de årlige kostnadene dekkes gjennom effektivisering og gjennom leiekontrakter med Ruter.

Lover og regelverk, tidligere vedtak

- Bystyrets sak 370 av 28.09.2005: "Anskaffelse av 90 nye T-banevogner - Utløsning av opsjon". Byrådssak195 av 18.08.2005
- Bystyrets sak 12 av 30.01.2008: " Utvidelse av Oslos T-banevognpark - Anskaffelse av flere T-banevogner". Byrådsak 210 av 01.11.2007
- Bystyrets sak 246 av 18.06.2008: "Oppgradering og drift av Holmenkollbanen". Byrådsak 61 av 29.04.2008

Økonomiske og administrative konsekvenser

Som det går frem av saken vil de årlige kostnadene for drift og finansiering av opsjon 2 og 3 variere fra 128 mill kr. i 2011 til 204 mill kr. i 2016. Rammene for driftsmidler innenfor Oslopakke 3 er som kjent 603 mill fordelt på Oslo og Akershus. Oslos andel på 60 % av dette er 362 mill kr. Over tid skal disse midlene fordeles med 50 % på småinvesteringer/reinvesteringer og 50 % til drift av tilbudsøkninger som 7,5 min. ruter på T-banen. Dette gir en årlig pott på 181 mill kr. til drift for Oslo. De samlede kostnadene i årene 2015-2018 vil overskride dette noe. Legges imidlertid en gjennomsnittsbetraktning til grunn er det rom for utløsning av en opsjon 3 innfor Oslopakke 3. Dette vil imidlertid gi lite rom for andre tilbudsøkninger innenfor Oslopakke 3. Finansieringen og driften av til sammen 34 sett, som er summen av opsjon 2 og 3 eksklusiv de 5 settene som er til bruk for Akershus, vil i all hovedsak trenge samtlige av disse midlene i hele Oslopakke 3-perioden.

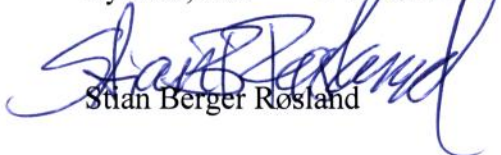
Levetiden for MX-vognene er satt til 30 år, Oslopakke 3 er en avtale som varer frem til 2027. Etter Oslopakke 3s utløp må det derfor finnes andre finansieringsløsninger.

Byggingen av Lørensvingen innenfor Oslopakke 3 vil utløse et årlig avskrivingsbeløp i størrelsesorden 24 mill. Dette forutsettes dekket inn som en del av kjøreavtalen mellom Ruter og KTP.

Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:

1. Det anskaffes ytterligere 19 MX-sett ved å utnytte opsjon 3 i kontrakten med Siemens.
2. Netto driftskostnader, vedlikeholdskostnader og kapitalkostnader dekkes innenfor rammen av Ruters økonomi, inkludert driftsmidler fra Oslopakke 3.
3. Oslo Vognselskap AS gis lån av kommunen tilsvarende kjøpesummen inkl rentebelastninger før innfasing. Tilsvarende vil kommunen yte lån til Kollektivtransportproduksjon AS til investering i ny base for T-banevogner.

Byrådet, den

02 JUL 2010


Stian Berger Røsland



Jøran Kallmyr

Vedlegg tilgjengelig på Internett:

Ruterrapport 2010-5: "Metronetts rutemodell og vognpark 2010-2020" versjon 4 av 25.05.2010

Vedlegg ikke tilgjengelig på Internett: Ingen