

Fornebubanen – arbeid med reguleringsplan parsell 2 Oslo



**Øystein Otto Grov, Fagsjef metro og trikk, Ruter As
Prosjektleder reguleringsplan Fornebubanen**

Informasjonsmøte om Fornebubanen – Agenda

- Fornebubanen: Øystein Grov, Ruter
- Teknisk beskrivelse: Nils Helleland, Norconsult
- Majorstuen overflate: Hellen Jansen, Ruter
- Spørsmål fra salen

Presentasjonene vil gjøres tilgjengelig etter møtet:

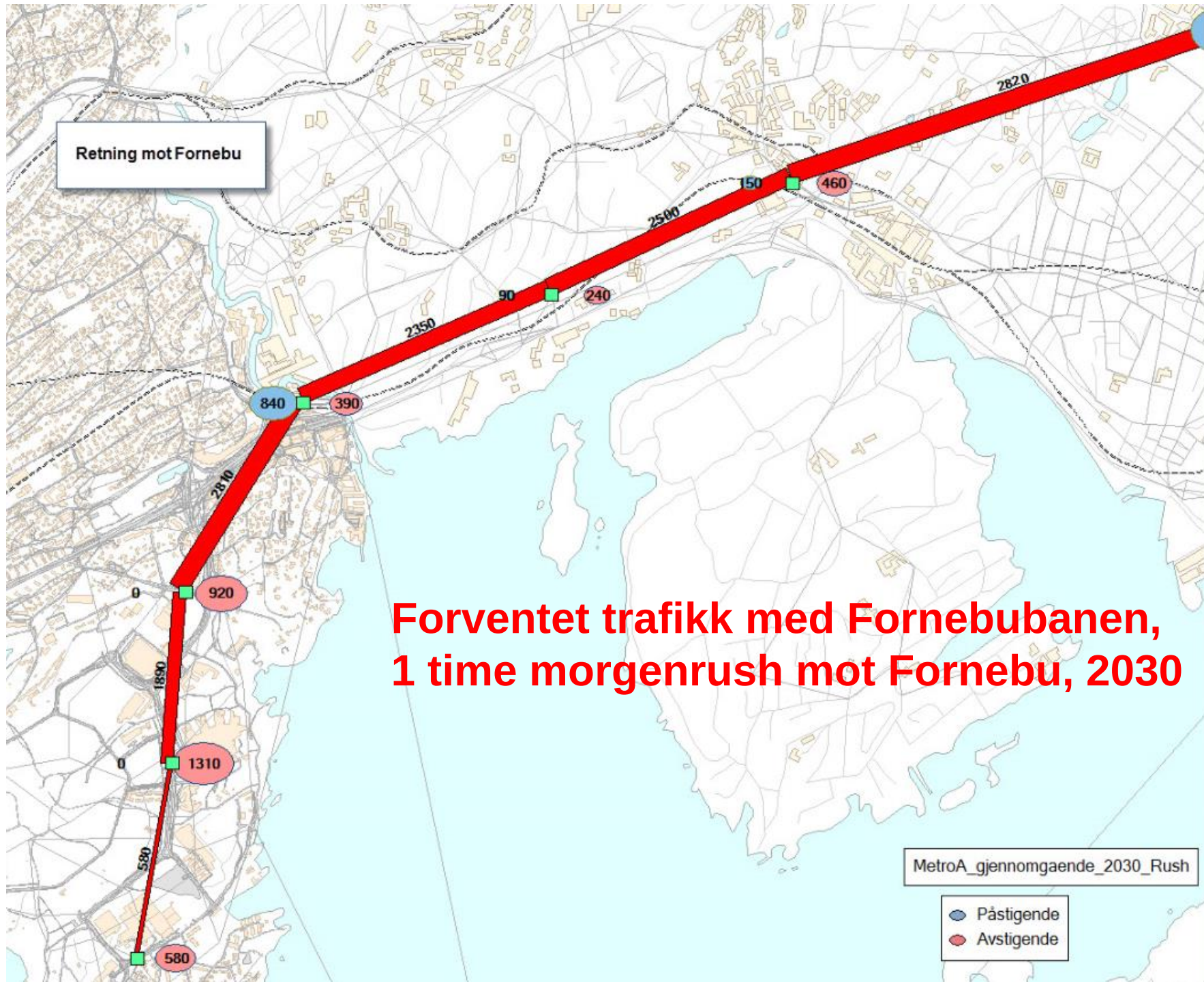
<https://ruter.no/om-ruter/fag-og-publikasjoner/fornebubanen/>

Fornebubanen – generelt

- Fornebubanen er en 8,2 km lang metro (T-bane) fra Fornebu senter til Majorstuen
- Banen er delt i to parseller:
 - Parsell 1, Bærum, 3,1 km, med 4 stasjoner:
 - Fornebu senter, i Koksakvartalet
 - Flytårnet, ved Telenor
 - Arena, ved Telenor arena. Aker og Norwegian
 - Lysaker, rett nord for jernbanestasjonen
 - Parsell 2, Oslo, 5,1 km, med 3 stasjoner:
 - Vækerø, rett øst for Vækerøveien og nord for jernbanen
 - Skøyen, under Hoffsveien ved jernbanestasjonen
 - Majorstuen
- Det planlegges en underjordisk driftsbasis for parkering og vedlikehold av togsett ved Fornebu senter stasjon. Banens tog vil være nattparkert her.
- Hele banen går i tunnel. Mye kan bygges som fjelltunnel, men noe må bygges som åpen byggegrop. I Oslo gjelder det ved Skøyen stasjon og noe ved Majorstuen.

Fornebubanen – Trafikk

- Fornebubanen vil få to tog pr kvarter ved åpning. Senere utvidelser er mulig.
- Det arbeides for tiden med et nytt kommunikasjonsbasert signal- og sikringsanlegg for hele T-banenettet i Oslo, til erstatning for dagens anlegg som har passert forventet teknisk levetid og uansett må fornyes.
- Et slikt anlegg vil øke kapasiteten, og vil gjøre det mulig å kjøre 9 tog pr kvarter mot dagens 7 tog pr kvarter.
- Dette vil gjøre det mulig å kjøre Fornebubanens tog gjennomgående via Majorstuen til Sentrum og videre østover
- En løsning hvor Fornebubanen kun går til Majorstuen og vender der er mulig, men anbefales ikke. Det må i så fall bygges en egen stasjon på Majorstuen, og reisende videre mot Sentrum må bytte tog. Gjennomgående tog til Sentrum anses som en bedre løsning.
- Omtrentlige kjøretider fra Fornebu senter:
 - Til Lysaker: 5 minutter
 - Til Skøyen: 9 minutter
 - Til Majorstuen: 12 minutter
 - Til Nationaltheatret: 15 minutter
 - Til Jernbanetorget: 18 minutter



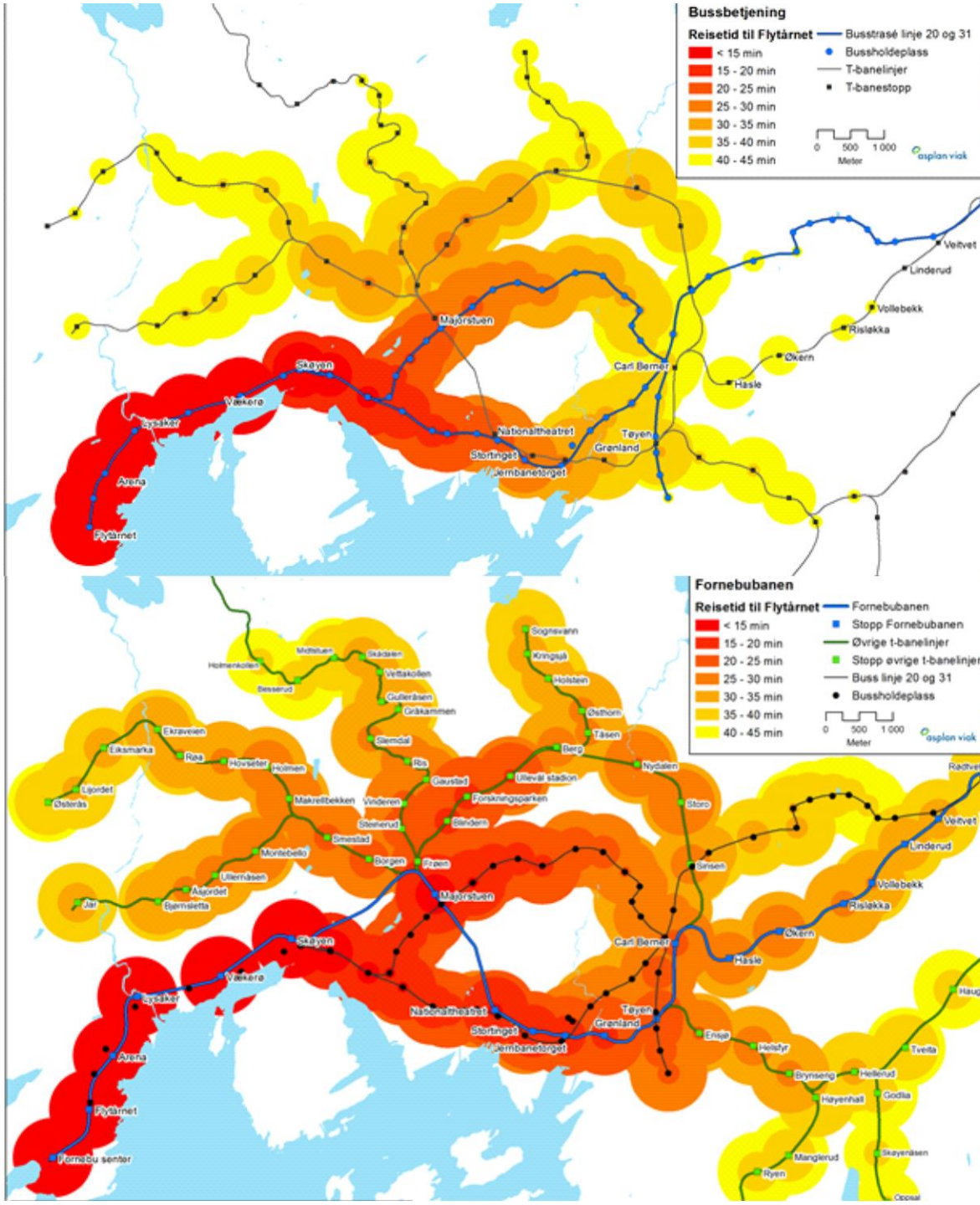
Påstigende passasjerer pr døgn:		
1	Jernbanetorget	36 818
2	Majorstuen	30 327
3	Nationalteateret	28 553
4	Stortinget	17 223
5	Tøyen	14 589
6	Helsfyr	12 477
7	Grønland	11 300
8	Nydalen	9 546
9	Flytårnet	9 200
10	Lysaker	7 800
11	Fornebu senter	6 600
12	Arena	6 150
13	Carl Berners plass	6 080
14	Blindern	5 838
15	Storo	5 584
16	Stovner	5 447
17	Ullevål stadion	5 396
18	Skøyen	5 200
19	Forskningsparken	4 718
20	Brynseng	4 366
21	Tveita	3 724
22	Økern	3 546
23	Furuset	3 469
24	Grorud	3 250
25	Sinsen	3 160
26	Ensjø	2 937
27	Mortensrud	2 908
28	Smestad	2 805
29	Vækerø	2 750
30	Kringsjå	2 706

Forventet trafikk pr stasjon 2030

- Tabellen viser antatt antall påstigende for Fornebu-banens stasjoner i 2030 (modellkjøring), sammenliknet med de øvrige metrostasjonene i Oslo i 2012 (telling).
- Det forventes en vekst på øvrige stasjoner fra 2012 til 2030. Dette er ikke lagt inn.
- Det er heller ikke tatt hensyn til at Fornebubanen vil gi økt antall påstigende også på de andre stasjonene
- På den annen side tilsier all erfaring at trafikken med nye baner, som Fornebubanen, blir vesentlig større enn det modellen viser (eksempel Nydalen).
- Med andre ord er alle tall antakelig lave.
- Beregningen er beheftet med mange usikkerheter, men viser uansett at Fornebubanens stasjoner vil bli blant T-banens mest brukte. Vækerø trenger et økt trafikkgrunnlag for å forsvare bygging.

Mobilitet med og uten Fornebubane

- De to figurene viser hvilke områder man når innen en viss reisetid henholdsvis uten Fornebubanen (øverst) og med Fornebubanen (nederst)



Fornebubanen – Reguleringsplan Bærum

- Reguleringsplan for parsellen i Bærum ble første gang behandlet av Planutvalget i Bærum kommune i januar måned 2015. Planen ligger nå ute til høring.
- Etter høringen kommer merknadsbehandling, 2. gangs behandling i Planutvalget, og deretter behandling i Formannskap og Kommunestyret.
- Fra prosjektets side har vi et håp om at planen kan være endelig godkjent før sommeren 2015, men en slik fremdrift er usikker og meget ambisiøs.

Fornebubanen – Reguleringsplan Oslo

- Arbeid med reguleringsplan for Oslo har pågått en god stund. Det dukker stadig opp forhold som krever nærmere avklaringer, parsellen i Oslo er komplisert.
- Noen steder langs traseen har vi sett at det er behov for å gå ut over den plangrensen som først ble varslet, derfor er det varslet ny plangrense med mindre utvidelser av området.
- Vår plan er nå ferdig innsendt forslag til reguleringsplan før sommeren 2015.
- Deretter følger administrativ og politisk behandling av planen. Vi håper på godkjent plan i løpet av 2016.
- Etter råd fra og avtale med PBE forsøker vi å avgrense vår plan i størst mulig grad til å gjelde kun banen med stasjoner. Andre forhold behandles i PBEs områdereguleringsplan.
- Overflaten på Majorstuen er et eget prosjekt, dog samordnet, slik at vi er enige om hvor T-baneoppgangene kommer.

Fornebubanen – Majorstuen stasjon

- Fornebubanen føres inn til Majorstuen stasjon, og derfra videre inn på dagens T-banenett mot Sentrum
- Det reguleres en ny underjordisk stasjon i to etasjer, forberedt for ny sentrumstunnel. En slik stasjon muliggjør byutvikling på overflaten (dagens sporområde frigjøres), men har en betydelig byggekostnad.
- Som en midlertidig løsning, i påvente av at en slik stasjon bygges, kan det være aktuelt å føre Fornebubanen inn på dagens nett, og oppgradere dagens stasjon
- Andre løsninger enn å føre Fornebubanen via Skøyen og Majorstuen er vurdert. Våre analyser viser at det klart beste er å føre Fornebubanen som det nå foreslås. Dette gir størst nytte og best nytte/kost-forhold.
- Planprogrammet sier at «Volvatsvingen» skal utredes. Volvatsvingen er en sporforbindelse som gjør det mulig å kjøre tog direkte fra Fornebubanen mot Ringbanen, altså fra Fornebu og Skøyen direkte mot Blindern og Nydalen, uten å kjøre innom Majorstuen. En slik forbindelse kommer eventuelt i tillegg til en direkte forbindelse inn mot Majorstuen. At forbindelsen utredes betyr ikke at den nødvendigvis skal bygges.

Fornebubanen – Finansiering

- Finansiering av banen er ikke avklart
- Flere finansieringskilder er aktuelle:
 - Staten har lovet å betale halvparten av det banen koster, gitt som valgløfte i 2013 og senere bekreftet
 - Oslo kommune
 - Akershus Fylkeskommune
 - Oslopakke 3
 - Private grunneiere gjennom utbyggingsavtaler
 - Andre bidragsytere

Fornebubanen – Fremdrift

- Fremdrift er ikke avklart, men vil i stor grad avhenge av beslutninger og bevilgninger
- Milepæler og aktiviteter:
 - Godkjent reguleringsplan – er en svært viktig milepæl
 - Etablering av byggorganisasjon, utarbeidelse av forprosjekt og styringsdokumenter
 - KS2 (kvalitetssikring av kostnadsanslag og forprosjekt, krever godkjent regulering)
 - Bevilgning, avklare annen finansiering
 - Byggeplan, anbudsgrunnlag for entreprenør, eiendomserverv, avtale med grunneiere om bygging og drift av felles arealer, byggesaksbehandling
 - Bygging
 - Prøvedrift og åpning
- Vi antar 4 års byggetid.
- Byggestart i 2017 ville gjort åpning i 2021 mulig, mens byggestart i 2018 kan gi åpning av banen i 2022

Fornebubanen gir oss nye muligheter

- Fornebubanen dobler kapasiteten til og fra Fornebu i rush i forhold til dagens busstilbud (som er 48 busser pr time, hvorav 42 fra Oslo)
- Fornebubanen er viktig for å unngå kø, kork og kaos på veinettet
- Fornebubanen åpner for verdifull byutvikling i Oslo
- Fornebubanen er viktig for næringslivet i Oslo og Bærum
- Fornebubanen åpner for sårt tiltrengt utvikling av viktige knutepunkter som Lysaker, Skøyen og Majorstuen
- Politikerne har sagt at de ønsker Fornebubanen
- Det er teknisk mulig å bygge Fornebubanen
- Godkjent regulering er som nevnt en svært viktig milepæl

