

Ruter AS
Postboks 1030 Sentrum
0104 OSLO

Deres ref.: Vår ref. (saksnr.): Saksbeh.: Dato:
20/4498 - 1 Terje Falch, 938 31 773 13.08.2020

Nye vogner til T-banen - bestilling av forprosjekt og supplerende utredninger

Vi viser til konseptvalgutredning (KVU) Økt vognkapasitet i T-banenettet datert 3. desember 2018 og ekstern kvalitetssikringsrapport (KS1) fra PWC fra november 2019.

Byrådet har kommet fram til at det skal settes i gang et forprosjekt for anskaffelser av nye vogner til T-banen. I tillegg til selve forprosjektet skal det gjennomføres supplerende utredninger om langsiktig kapasitetsbehov og behovet for baser/verksteder tilpasset den framtidige vognparken. Forprosjektet og de supplerende utredningene skal danne et samlet grunnlag for en anskaffelsesbeslutning. Sporveien og Ruter skal samarbeide om forprosjektet og de supplerende utredningene. Oversikten under viser hvem som har hovedansvaret for de ulike leveransene.

Sporveien	Ruter
Forprosjekt (Hovedleveranse)	Langsiktig kapasitetsbehov/rutetilbud
Basebehov fase 1: Vurdering av behov for tiltak på eksisterende baser/planlagt base på Fornebu på kort sikt	Basebehov fase 2: Vurdering av basebehov på lang sikt (KVU)

Sporveien har ansvaret for forprosjektleveransen og første fase av basebehov, mens Ruter har ansvaret for utredningene om framtidig kapasitetsbehov og vurdering av langsiktig behov for baser. Sporveiens utredninger er primært knyttet til ferdigstillingen av Fornebubanen, CBTC og ev. Majorstua stasjon og omfatter vurdering av nødvendige oppgraderinger, ombygginger og utvidelser av basekapasiteten knyttet til behov som følger av den første anskaffelsen av vogner. Ruters utredninger av langsiktig kapasitetsbehov og vurdering av langsiktig basebehov, er knyttet til realisering av tilbud etter ferdigstillingen av ny sentrumstunnel.

Ruter og Sporveien skal samarbeide om leveransene og levere et samlet grunnlag som sammen med ekstern kvalitetssikring (KS2) av forprosjektet, er kommunens beslutningsgrunnlag for anskaffelsen.

1. Bakgrunn

Fornebubanen åpner etter planen i 2027. Det pågår planarbeid for ny sentrumstunnel, ny stasjon på Majorstua og i tillegg skal det innføres nytt signal- og sikringsanlegg på T-banen. Til sammen gir dette muligheter for å styrke tilbudet på T-banen i takt med økt etterspørsel. En styrking av tilbudet forutsetter at det er tilgjengelig vogner til å betjene T-banenettet. Ruter fikk derfor i november 2017 i oppdrag å

utarbeide en konseptvalgutredning (KVU) for å vurdere framtidig vognbehov. KVUen ble ferdigstilt i desember 2018 og har gjennomgått ekstern kvalitetssikring (KS1). KS1-rapporten ble oversendt Byrådsavdeling for miljø og samferdsel i november 2019. I KVUen anbefaler Ruter et konsept som innebærer anskaffelse av 25 nye 3-vognstog til åpningen av Fornebubanen og et opsjonsprogram på inntil 85 nye 3-vognstog til ny sentrumstunnel. KVUen anbefaler at Sporveien så snart som mulig får i oppdrag å gjennomføre et forprosjekt, slik at nye vogner er på plass til åpningen av Fornebubanen.

Den eksterne kvalitetssikringen (KS1) anbefaler å vente med å anskaffe nye vogner. KS1-rapporten anbefaler at Fornebubanen heller betjenes ved at vogner som i dag benyttes på andre banestrekninger, omdisponeres til Fornebubanen. I tillegg anslår ekstern kvalitetssikrer at det langsiktige behovet for vogner er lavere enn anbefalingen i KVUen, dersom antall reisende per kvadratmeter økes og det aksepteres lengre ståtid. Konsulentens anbefaling forutsatte at togene på Fornebubanen kjøres i en pendel mellom Fornebu og Majorstua, det vil si at alle reisende som skal videre mot sentrum, må bytte tog på Majorstua.

Byrådet har vurdert anbefalingene i KVUen og i KS1-rapporten. Det anses ikke som aktuelt å omdisponere vogner fra andre banestrekninger for å betjene Fornebubanen. Byrådet har ambisiøse mål for kollektivtrafikken, og disse målene er ikke forenlige med en strategi som innebærer å redusere kapasiteten på andre strekninger når Fornebubanen åpner. Videre er det ikke kapasitet til å snu togene fra Fornebu på Majorstua, slik konsulenten legger til grunn. Et slikt driftsopplegg innebærer derfor at det må bygges et nytt vendeanlegg på Majorstua. Dette vil i så fall være en investering med kort levetid som må fjernes når Majorstua stasjon skal bygges om i forbindelse med ny sentrumstunnel. Byrådet har derfor kommet fram til at det skal settes i gang et forprosjekt for anskaffelse av nye vogner basert på KVUens konsept 4:

Ny type vogner til Fornebubanen med opsjoner for senere anskaffelser til ny sentrumstunnel.

I KVUen omfattes som nevnt dette konseptet anskaffelse av 25 nye tre-vognsett til åpningen av Fornebubanen, innføring av nytt signal- og sikringsanlegg og ny stasjon på Majorstua og opsjon på inntil 85 nye tre-vognsett til åpningen av ny sentrumstunnel.

2. Rammebetingelser

Følgende rammebetingelser gjelder for forprosjektet:

- Forprosjektet skal ta utgangspunkt i KVUens konsept 4 *Ny type vogner til Fornebubanen med opsjoner for senere anskaffelser til ny sentrumstunnel.*
- Det skal gjennomføres en supplerende analyse av det langsiktige vognbehovet (ny sentrumstunnel), hvor blant annet KS1-rapportens anbefalinger om å legge til grunn flere stående per kvadratmeter og å akseptere lengre ståtid, skal vurderes.
- Det skal legges opp til en framdrift som sikrer at det kan anskaffes tilstrekkelig antall vogner til åpningen av Fornebubanen.
- Vognanskaffelsen skal gi tilstrekkelig kapasitet til å kunne betjene Fornebubanen som en integrert del av T-banetilbudet hvor tog på Fornebubanen skal kunne kjøres i en pendel mellom en av de østlige grenbanene og Fornebu.
- Omfanget på opsjonsprogrammet skal vurderes i lys av supplerende utredning om langsiktig vognbehov.

Vi viser for øvrig til KVUens kapittel 5.3 for tekniske krav som anbefales videreført i forprosjektfasen.

3. Mål

Oslo kommune har ambisiøse mål om reduksjon av klimagassutslipp og reduksjon av biltrafikk. Dette innebærer at flere skal gå, sykle og reise kollektivt. Et viktig virkemiddel for å nå kommunens mål er å utvikle et attraktivt kollektivtransporttilbud. Dette krever at kapasiteten i tilbudet utvides i takt med veksten i antall reisende.

Kommunemål:

En vognpark med tilstrekkelig kapasitet, attraktivitet og bærekraft i T-banenettet som gjør at passasjerer langs T-banens nedslagsfelt velger T-bane som transportmiddel.

Effektmål:

- Vognparken skal ha tilstrekkelig kapasitet til å dekke kapasitetsbehovet for T-bane etter åpning av Fornebubanen, utvidet tilbud som følge av nytt signal- og sikringsanlegg og ny Majorstua stasjon og ny sentrumstunnel.
- Vognparken skal være bærekraftig i hele levetiden med tanke på kostnader, miljøpåvirkning og sosiale hensyn
- Vognparken skal ha en ytelse som gir effektiv og pålitelig T-banedrift.
- Vognparken skal forbedre sikkerhetsnivået sammenlignet med dagens nivå.

Resultatmål:

Forprosjektet skal legge til grunn resultatmål i følgende prioritert rekkefølge for gjennomføringen:

1. Kostnad
2. Tid
3. Kvalitet

4. BestillingForprosjekt:

Hovedleveransen er forprosjekt for anskaffelse av nye vogner til T-banen til åpningen av Fornebubanen, CBTC og ny Majorstua stasjon med opsjon for senere anskaffelse av vogner til ny sentrumstunnel. Forprosjektet skal kvalitetssikres eksternt (KS2) og danner grunnlag for investeringsbeslutning. Sporveien har ansvaret for hovedleveransen.

I forlengelsen av hovedleveransen skal Sporveien vurdere behovet for oppgraderinger, tilpasninger og utvidelser ved dagens baser (inkludert planlagt base på Fornebu). Dette arbeidet er avgrenset til nødvendige tiltak for å legge til rette for den første vognanskaffelsen.

Supplerende analyser av langsiktig behov:

Ruter skal utarbeide supplerende analyser knyttet til det langsiktige vognbehovet og behovet for baser. Ruter skal samarbeide med Sporveien i utredningsarbeidet.

Det skal gjøres supplerende vurderinger av vognbehovet som følge av åpningen av ny sentrumstunnel. I dette arbeidet skal særlig forhold som ble tatt opp i KS1-rapporten knyttet til standard- og komfortkrav, vurderes. Behovet for nye vogner er avhengig av hvilke standard- og komfortkrav som legges til grunn for beregningene. KS1-rapporten peker blant annet på at det i KVUen er lagt til grunn to stående per kvadratmeter i ståarealet. I andre byer legges det imidlertid til grunn opptil fire stående per kvadratmeter. I tillegg er det i KVUen lagt til grunn en maksimal ståtid på 15 minutter. Den supplerende utredningen skal gjøre beregninger av vognbehovet gitt endrede standardkrav og belyse hvilke konsekvenser dette vil ha, bl.a. for driftsstabilitet, stasjonsopphold mv.

I vurderingen av langsiktig vognbehov skal det gjøres analyser av forventet etterspørsel og mulige ruteopplegg for å dekke etterspørselen. Dette innebærer at det må vurderes ulike driftsopplegg for T-banen etter realiseringen av ny sentrumstunnel.

Som en del av analysen skal det også gjøres vurderinger av vognbehovet dersom realiseringen av ny sentrumstunnel utsettes, herunder om en utsettelse innebærer at anskaffelsen av nye vogner heller bør ses i sammenheng med erstatning av dagens MX-vogner. Videre skal vognbehovet i perioden mellom åpningen av Fornebubanen, CBTC og ny stasjon på Majorstua og ny sentrumstunnel vurderes, som f.eks. tilbudsforbedringer som følger av en ev. trinnvis utbygging av ny sentrumstunnel. Ettersom Majorstua stasjon, i motsetning til Fornebubanen og CBTC, ikke er formelt vedtatt, kan det være fornuftig å vurdere om Majorstua stasjon bør vurderes som en del av grunnlaget for opsjonsprogrammet. Den supplerende utredningen vil være et grunnleggende innspill til forprosjekts vurdering av omfanget på opsjonene for fremtidige anskaffelser.

Behovet for baser skal vurderes i to trinn. I første trinn skal nødvendige oppgraderinger, ombygginger og utvidelser av kapasiteten ved eksisterende baser som følge av anskaffelsen av vogner til Fornebubanen, vurderes. Sporveien har ansvaret for denne delen av utredningen, jf. omtale over. Trinn to gjelder det langsiktige behovet for baser og dette arbeidet skal legges opp som en egen KVU. Vurderingen av det langsiktige behovet for baser henger tett sammen med det langsiktige vognbehovet. Ruter kan selv avgjøre om dette bør utredes i en samlet analyse eller som to separate utredninger.

Finansiering av forprosjektet

Forprosjektet og supplerende analyser dekkes av planleggingsmidler i Oslopakke 3.

Oppdragets gjennomføring:

Arbeidet med forprosjektet må gjennomføres slik at det kan anskaffes vogner til ferdigstillelsen av Fornebubanen.

Sporveien har hovedansvaret for forprosjektet. Forprosjektet skal gjennomføres i samarbeid med Fornebubanen og Ruter for å sikre at kundebehov, anskaffelse, drift og vedlikehold og ruteplan ses i sammenheng. Ruter har et særlig ansvar for ruteplan, kundeopplevelse og brukermedvirkning i dette samarbeidet.

Ruter har hovedansvaret for de supplerende analysene knyttet til langsiktig vognbehov og behovet for basekapasitet. Videre anser vi at det kan være fornuftig å etablere en referansegruppe med representanter fra de store tilgrensende infrastrukturprosjektene for å sikre at informasjon flyter mellom disse prosjektene. Det bør også vurderes å etablere en programstruktur som ligger over dette prosjektet, som sikrer koordinering, samarbeid og beslutningsharmonisk på tvers av infrastrukturprosjektene, de supplerende utredningene og vognanskaffelsen.

Det skal gjennomføres ekstern kvalitetssikring (KS2) av styringsdokumentet. De supplerende analysene knyttet til langsiktig vognbehov og første trinn i vurderingen av behov for baser vil inngå som grunnlagsdokumenter for forprosjektet, men det vil ikke bli gjennomført selvstendige eksterne kvalitetssikringer av disse. Vurderingen av det langsiktige behovet for baser skal gjennomføres som en egen KVU.

Ansvar og roller

- Sporveien har ansvaret for utarbeidelsen av forprosjektet. Sporveien har videre ansvaret for å sikre at alle relevante aktører samarbeider og at relevante forhold blir ivarettatt i forprosjektet.
- Ruter har ansvaret for de supplerende analysene om langsiktig vognbehov og basekapasitetsbehov. Ruter har ansvaret for å sikre at alle relevante aktører samarbeider og at relevante forhold blir ivarettatt i forprosjektet.
- Det skal være et tett og gjensidig forpliktende samarbeid mellom Sporveien og Ruter.

Sporveien skal, i samarbeid med Ruter, utarbeide en fremdriftsplan for forprosjektet og de supplerende utredningene. Denne skal oversendes MOS innen 2. oktober 2020. Framdriftsplanen må ta høyde for at det skal gjennomføres ekstern kvalitetssikring (KS2) før beslutning om investering. MOS vil på bakgrunn av skisse til fremdriftsplan ta stilling til frister for oversendelse av de ulike leveransene.

Rapportering og oppfølging

Byrådsavdeling for miljø og samferdsel sin kontaktperson for utarbeidelse av forprosjektet og de supplerende analysene er Terje Falch. Framdriftsplanen skal forelegges for Byrådsavdeling for miljø og samferdsel, jf. avsnittet over. Byrådsavdelingen skal holdes orientert underveis i arbeidet, bl.a. med en skriftlig statusrapport hver måned. I tillegg skal Sporveien og Ruter ta initiativ til statusmøter med byrådsavdelingen ved viktig milepæler og behov for avklaringer underveis i arbeidet.

Byrådsavdelingen forutsetter at Sporveien og Ruter melder fra ved risiko som kan påvirke leveransene beskrevet i denne bestillingen.

Med vennlig hilsen

Inger-Anne Ravlum
kommunaldirektør

Anne Sigrid Hamran
seksjonssjef

Kopi til:
Fornebubanen