



Argumentasjonsamling for forlengelse av T-banen til Ahus

1. Historikk og befolkningstall

Tanken om forlengelse av T-banens linje 2 (Furusetbanen) til det daværende Sentralsykehuset i Akershus i Lørenskog kommune (SiA, nå: Ahus) startet allerede i begynnelsen av 1970-årene da man startet utbyggingen av boliger på Karihaugen i Oslo, dvs. for over 40 år siden. Dette var til og med før linje 2 var utbygget til Ellingsrudåsen stasjon. Denne stasjonen åpnet først i november 1981.

Tanken om å forlenge T-banen inn i Lørenskog er derfor ikke på noen måte ny.

Siden starten på 1970-årene er det i stor grad bygget ut med boliger og arbeidsplasser både i Groruddalen og i Lørenskog uten at noen har tatt skikkelig tak i T-banesaken. Tiden er nå inne til å realisere banen til Ahus.

Befolkningen i Groruddalen i 2013 utgjør ca 130 000 personer, hvorav befolkningen i Alna bydel utgjør ca 48 000 personer. I Lørenskog er det i 2013 bosatt ca 34 500 personer.

2. Behovsanalyse

2.1 Reisende til og fra Ahus for pasienter og pårørende

Behovet for T-bane har vært til stede i mange år. Det som særlig har aktualisert spørsmålet, er at ca 100 000 personer fra tre bydeler i Oslo har fått Ahus som nytt sykehus ved at de er overført fra Aker sykehus i

Oslo. Dette gjelder 3 av 4 bydeler i Oslo; Alna, Grorud og Stovner bydeler.

Overføringen av denne befolkningsgruppen fra Oslo til Lørenskog er skjedd uten at noen synes å ha tenkt på hvordan folk skal reise for å komme til og fra sykehuset. Vi ser et nytt eksempel på fravær av helhetstenkning. Vi snakker om reiser til og fra sykehuset for tusener av pasienter og deres pårørende som skal reise daglig til og fra sykehuset. Reisene foregår hele dagen også utenom rushtiden.

Sykehuset har i alt 1 055 senger i 2012. Bare til poliklinisk behandling i 2012 var det 220 292 somatiske pasienter og 209 403 pasienter innen psykisk helsevern. Deler vi summen av disse tallene på 360 dager i året, betyr det ca 1 200 pasienter hver dag i gjennomsnitt. Tallet for antallet pårørende som reiser på besøk til pasientene hver dag har vi ikke, men det dreier seg om kanskje tusen personer hver dag hele året. Summen av dette utgjør mer enn 2 000 reisende i snitt pr dag heler året. I løpet av ett år utgjør dette mer enn 790 000 reisende.

Over 5260 barn ble født ved Ahus i 2012 med den trafikken dette innebærer hver dag til og fra sykehuset. Disse reisene kommer i tillegg til reisene som gjelder somatiske pasienter og pasienter innen psykisk helsevern.



Akershus Universitetssykehus (Ahus)

2.2 Ansattes reiser til og fra Ahus

I tillegg kommer antallet arbeidsreiser (dvs reiser som ikke gjelder pasienter og pårørende til Ahus) til og fra Lørenskog til Oslo og tilbake igjen hver dag. Antallet ansatte ved Ahus har økt med over 3 000 fra 2010 til 2012 til i alt 9 062 ansatte. Disse har også behov for transport til og fra sykehuset som drives døgntilgjengelig. Vi har ikke fått kartlagt hvor alle disse ansatte bor, men det er grunn til å tro at mange av dem reiser til og fra Oslo.

Andre store arbeidsplasser i Lørenskog med behov for Ahusbanen for sine ansattes daglige arbeidsreiser, er blant annet Bertel O. Steen, Elkjøp, Posten og Coca-Cola.



2.3 Trafikktellinger på veiene, kostnader ved køkjøring

Trafikktall innhentet fra Vegtrafikksentralen for 2011 viser at nesten 90 000 kjøretøyer passerer på veiene inn til og fra Oslo i gjennomsnitt hvert døgn (såkalt årsgjennomsnitt) på Østre Aker vei, Høybråtenveien, Starveien, Strømsveien og Karihaugveien. Trafikken på E6 (Djupdalsveien) kommer her i tillegg som utgjør alene nesten 70 000 kjøretøyer pr døgn i gjennomsnitt hele året igjennom. Trafikkmengden er igjen økende i forhold til tidligere år.

Dette innebærer en enorm trafikkbelastning i form av støy, svevestøv og ikke minst store mengder utslipp av klimagasser. Hver morgen er det lange køer på de nevnte veiene inn til Oslo i rushtiden hvor bilene står

mer eller mindre stille og spyr ut skadelige gasser. Tilsvarende kører ut av Oslo igjen om ettermiddagene.



Hva koster bilkøene? NAF (Norges Automobil-Forbund) har beregnet hva bilkøer i Oslo og Akershus koster i samfunnskostnader. I 2030 vil prisen være 76 millioner kroner pr virkedag. Det gir en kostnad på over 17 milliarder kroner pr år. NAFs beregninger bygger på Vegdirektoratets tall for forventet trafikkvekst, en fremkommelighetsundersøkelse fra Prosam, trafikk tall fra Nasjonal Veidatabank (NVDB) og en studie fra Transportøkonomisk Institutt om verdisetting av køtid.

Det er av stor samfunnsmessig betydning at deler av trafikkmengden overføres fra vei til bane. Dette er av betydning både for private og for næringslivet.

2.4. Prognoser for befolkningsvekst

Prognosene for befolkningsøkningen i de nærmeste årene i Oslo og omegn, viser at dette er den byregionen i Europa som for tida vokser mest. Tall fra SSB viser at befolkningen i Oslo-området vil vokse med ca 350 000 personer til ca 800 000 innen 2027 og ca 1 million i 2040. En stor del av veksten vil komme i Groruddalen og Romerikskommunene, blant annet Lørenskog og Skedsmo. Dette viser at vi ikke har mer tid å miste, og at vi må handle nå skal vi unngå at forventet trafikk mengde sprenger veienes kapasitet.

Utbygging av banen må kombineres med steder for gratis innfartsparkering slik at det er mulig og attraktivt å bruke bane fremfor bil.

Bygging av Ahusbanen gjør det mulig for flere å bosette seg langs banen. Dette vil avlaste presset på det økende behovet for flere boliger i Oslo sentrum og andre sentrale områder i hovedstaden.

2.5 Klimameldingen

I Klimameldingen som ble lagt fram 25. april 2012, Meld St 21 for 2011-2012, Norsk klimapolitikk, sier regjeringen at den forventede økningen av trafikken i byene i årene fremover må tas over kollektivtrafikken, sykkel og gange. Skal dette bli en realitet, må vi starte utbygging av Ahusbanen så fort som mulig.

3. Økonomi og finansiering

Strekningen fra Ellingsrudåsen til Ahus er på ca 5 km, hvorav 1 km i Oslo og ca 4 km i Lørenskog kommune. Banen vil gå delvis i fjell fra Ellingsrudåsen og videre i kulvert med unntak av en strekning på Nordlimyra i Lørenskog hvor banen kan ligge i åpent terreng.

Norconsult har beregnet at utbyggingen fra Ellingsrudåsen til Ahus vil koste ca 2,5 milliarder kroner. Beløpet er ikke stort sett i nasjonal sammenheng og sett i forhold til nytteverdien for befolkningen i Oslo/Romerike i mange generasjoner fremover.

Finansieringen må skje i Oslopakke 3. Eventuelt som et selvstendig prosjekt med særskilt finansiering hvor staten og eventuelt også private må inn i bildet.

Arbeidet med ny sentrumstunnel må prioriteres og er en forutsetning for videre utbygging av t-banen i Oslo-området. Ahusbanen er imidlertid ikke avhengig av ny tunnel fordi man bare forlenger en eksisterende linje.

Stasjonen på Ahus anlegges og tilrettelegges for en fremtidig videreføring til Lillestrøm, f eks via Løvenstad og Blystadlia som ikke har skinnegående transport. På sikt bør det satses på en helhetlig t-baneløsning for større deler av Nedre Romerike.

4. Økt lønnsomhet ved investeringer i Oslo-området

Et utvalg la i oktober 2012 frem for Finansdepartementet beregninger som viser bedret lønnsomhet av investeringer i vei og bane rundt byer og bynære strøk, NOU 2012: 16 Samfunnsøkonomiske analyser. Utvalget ble ledet av professor Kåre P. Hagen ved Norges Handelshøyskole. Utvalgets oppdrag var å gjennomgå metodene for å anslå lønnsomheten i offentlige prosjekter og tiltak.

5. Bli med på facebook etc

Lik vår side på Facebook eller bli med i gruppen vår på Facebook. Støtt vårt arbeid med å få fortgang i byggingen av Ahusbanen. Vi er også på Twitter (@Ahusbanen) og har mye info på vår hjemmeside: www.ahusbanen.com

Bjørn Edvard Engstrøm, desember 2013

