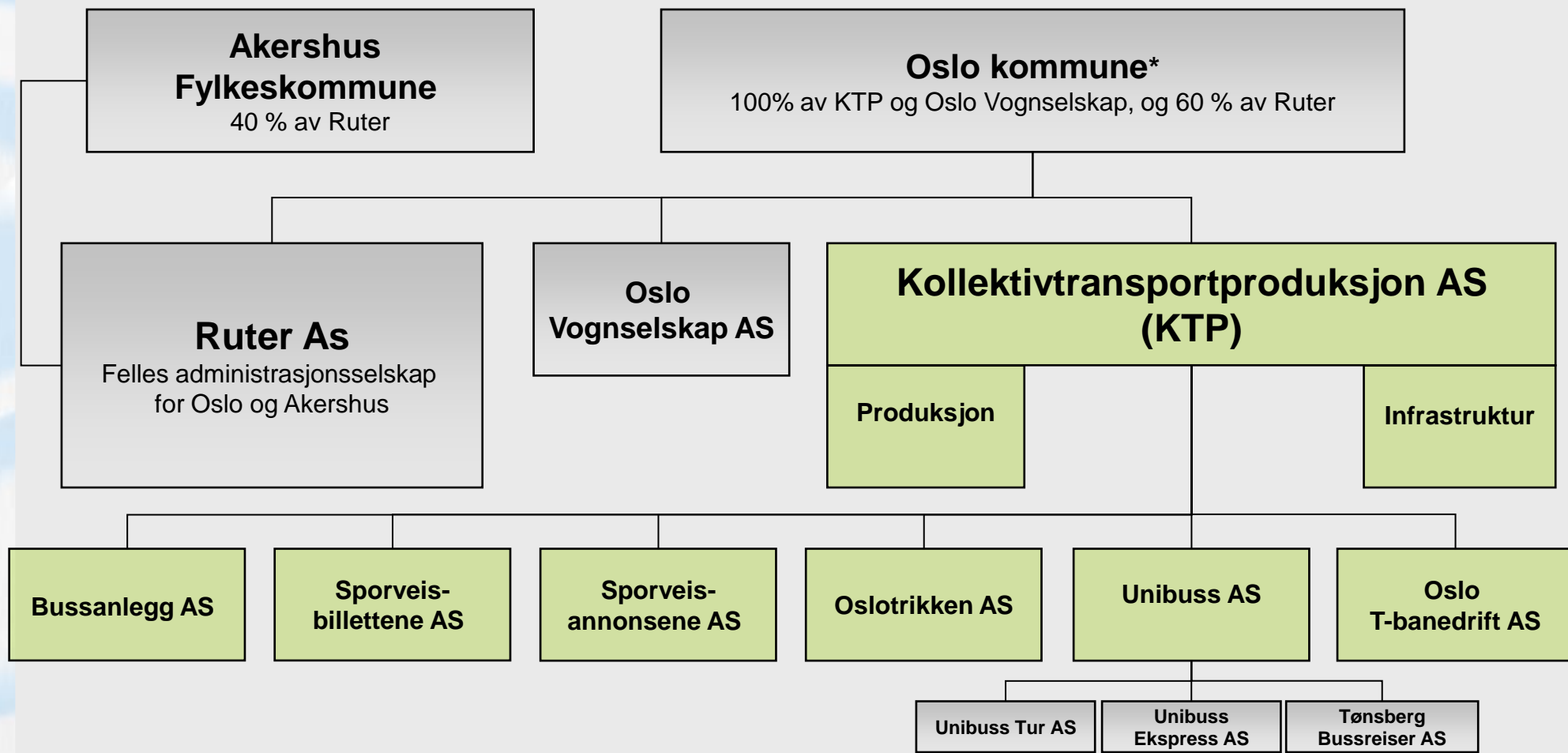


Etterslep og årlig kapitalbehov

Trikk- og T-banenettet i Oslo og Akershus

17. november 2011

Eierstruktur kollektivtrafikken i Oslo og Akershus



Kvalitet

Standarden på infrastrukturen påvirker kvaliteten på kollektivtilbudet og på bomiljøet i byen

Punktlighet/regularitet

Driftsavvik f eks strøbrudd, signalbrudd, avsporinger, skinnebrudd

Vedlikeholdskostnader

Akutte tiltak, kortsiktige investeringer, høye beredskapskostnader

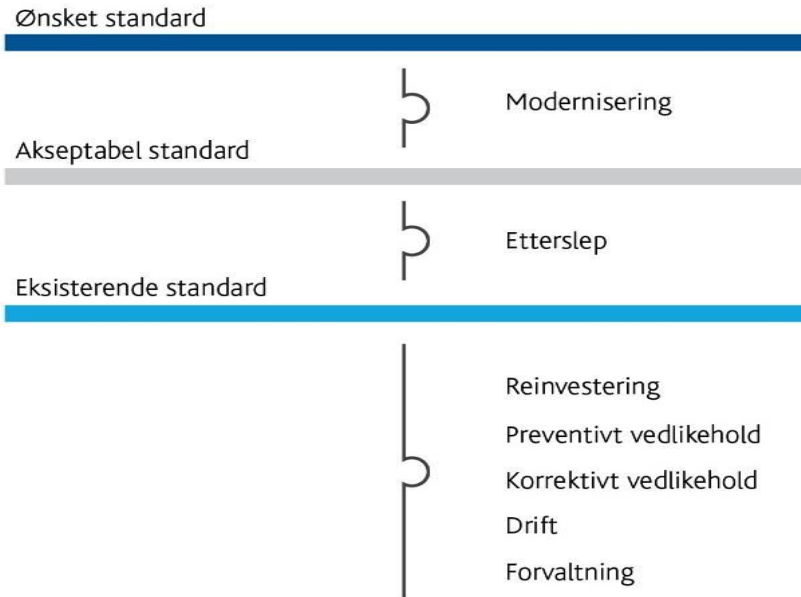
Støy påført omgivelsene

Strukturstøy, støy fra ujevn skinnegang, og vogner

Kundetilfredshet

Elementer som inngår: universell utforming, standard på stasjoner og holdeplasser, tagging, belysning, mm

Etterslep - definisjoner



Akseptabel standard er den standard som til en hver tid anses som akseptabel ut fra funksjon og kvalitet

Ønsket standard omfatter også moderniseringstiltak utover akseptabel standard (opp til dagens krav)

Etterslep. Etterslep beskriver i kostnader avstand mellom eksisterende standard og akseptabel standard.

Modernisering. De kostnader som trengs for å bringe anleggene opp fra akseptabel standard til ønsket standard

Reinvestering. Årlig utskifting av komponenter/anlegg slik at eksisterende standard opprettholdes

Preventivt vedlikehold. Årlig planlagt periodisk vedlikehold

Korrektivt vedlikehold. Uforutsett, akutt vedlikeholdsbehov

Infrastrukturens – ”onde sirkel”

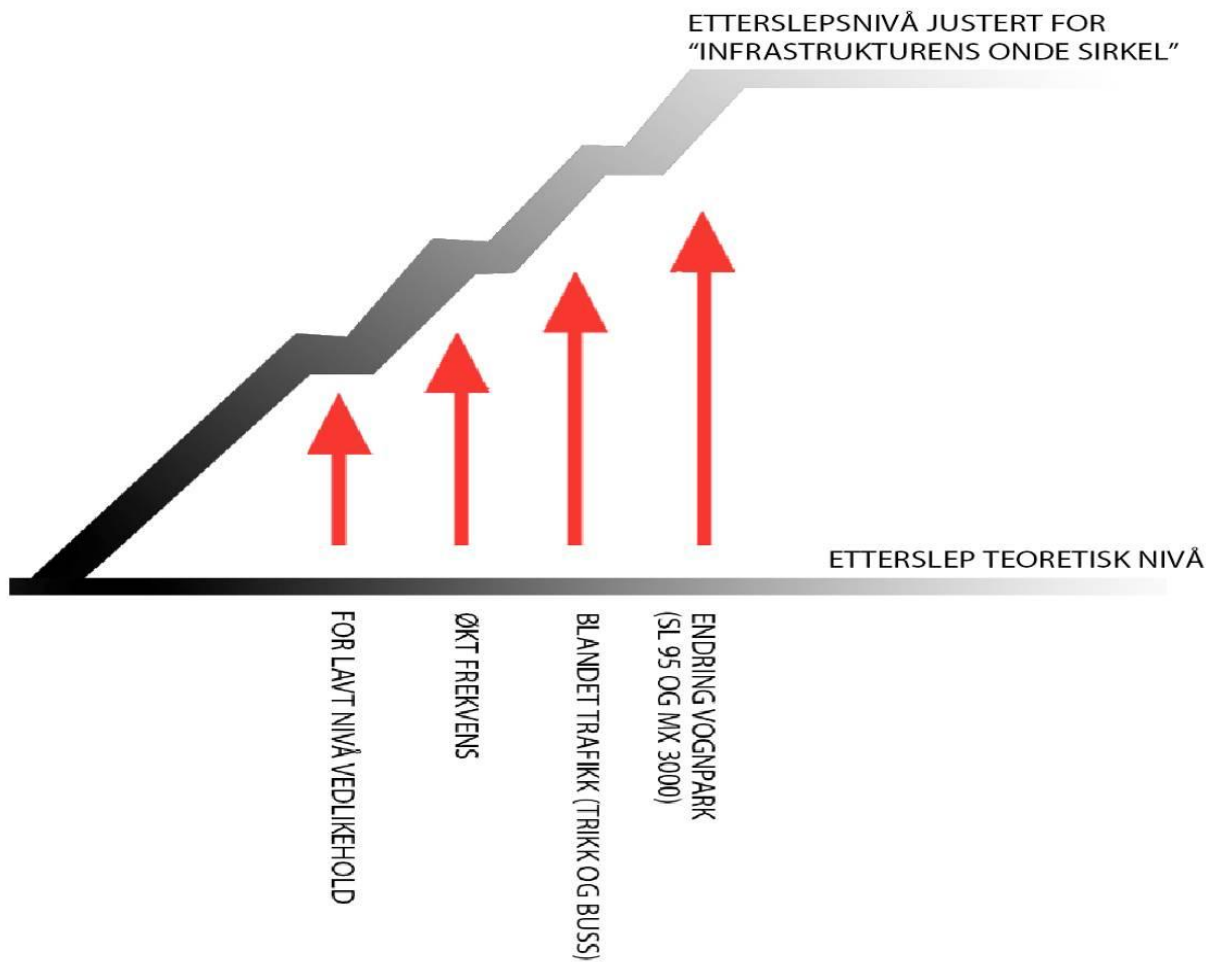
Infrastrukturens ”onde sirkel”:

Eldre og nedslitt infrastruktur er mindre robust i forhold til faktorer som hyppigere frekvens, endring i vognmateriell og blandet trafikk.

Tempoet i forfallet øker jo eldre Infrastrukturen er



Andre faktorer som påvirker etterslep



Faktorer som påvirker omfang av vedlikeholdsettersep.

KTP Infrastruktur - omfang

Trikken

- 6 trikkelinjer
 - 47 km dobbeltspor
 - 99 holdeplasser
 - 23 likeretterstasjoner

T-banen

- 6 T-banelinjer
 - 85 km dobbeltspor
 - 104 stasjoner
 - 42 likeretterstasjoner

Eiendom

- Totalt areal 230 000 kvm
 - *Verksteder* 84 000 kvm
 - *Stasjoner* 77 000 kvm
 - *Bussanlegg* 34 000 kvm
 - *Annet* 35 000 kvm

Årlig kapitalbehov

Årlig kapitalbehov

Forvaltning, drift, vedlikehold, reinvesteringer

Kapitaliseringsverdi/nyverdi

Kostnader for nybygging uten tomtekostnader og evigvarende anlegg

Reinvesteringer

Investeringer som er nødvendige for å opprettholde verdiene (lik avskrivninger)

Nyverdi:

• Infrastruktur trikk	3 mrd
• T-bane	22 mrd
• Eiendom	3 mrd

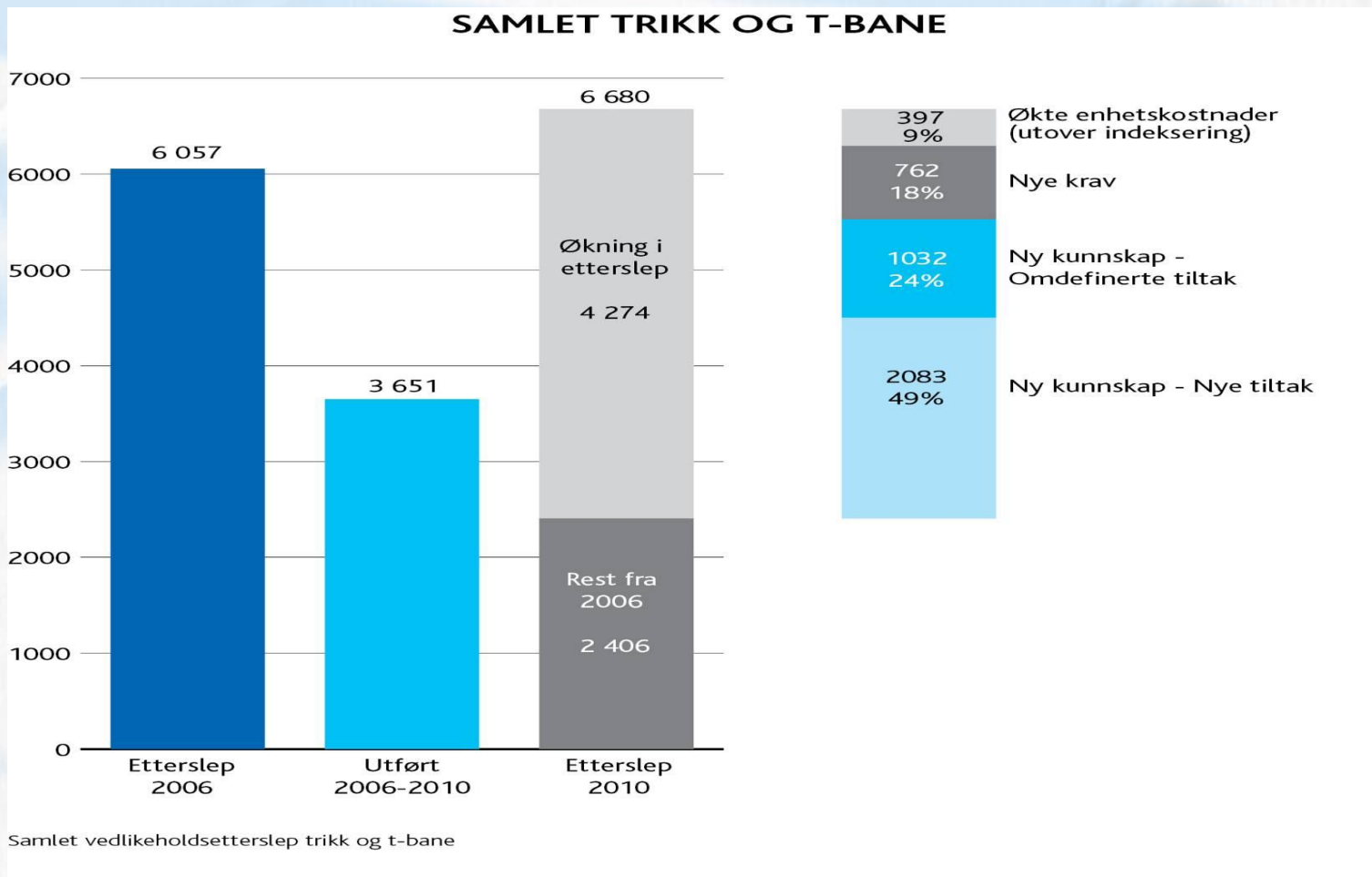
Gjennomsnittlig levealder

• Trikkeinfrastruktur	32 år
• T-baneinfrastruktur	42 år
• Gjsn. levealder	39 år

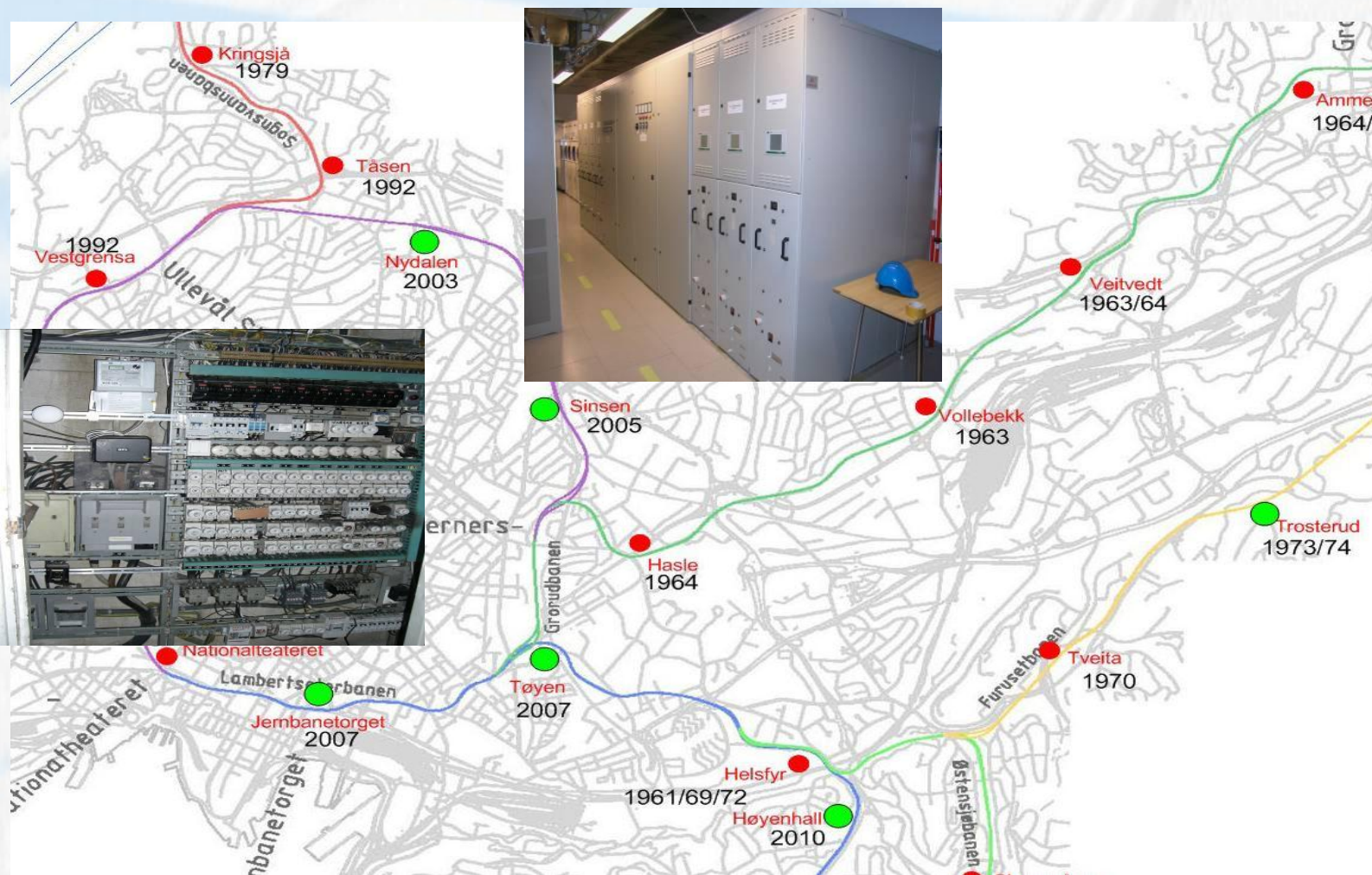
Årlig reinvesteringsbehov:

• Trikk	160 mill kr
• T-bane	450 mill kr
• SUM	610 mill kr

Utvikling etterslep 2006-2010



Likerettere T-banen



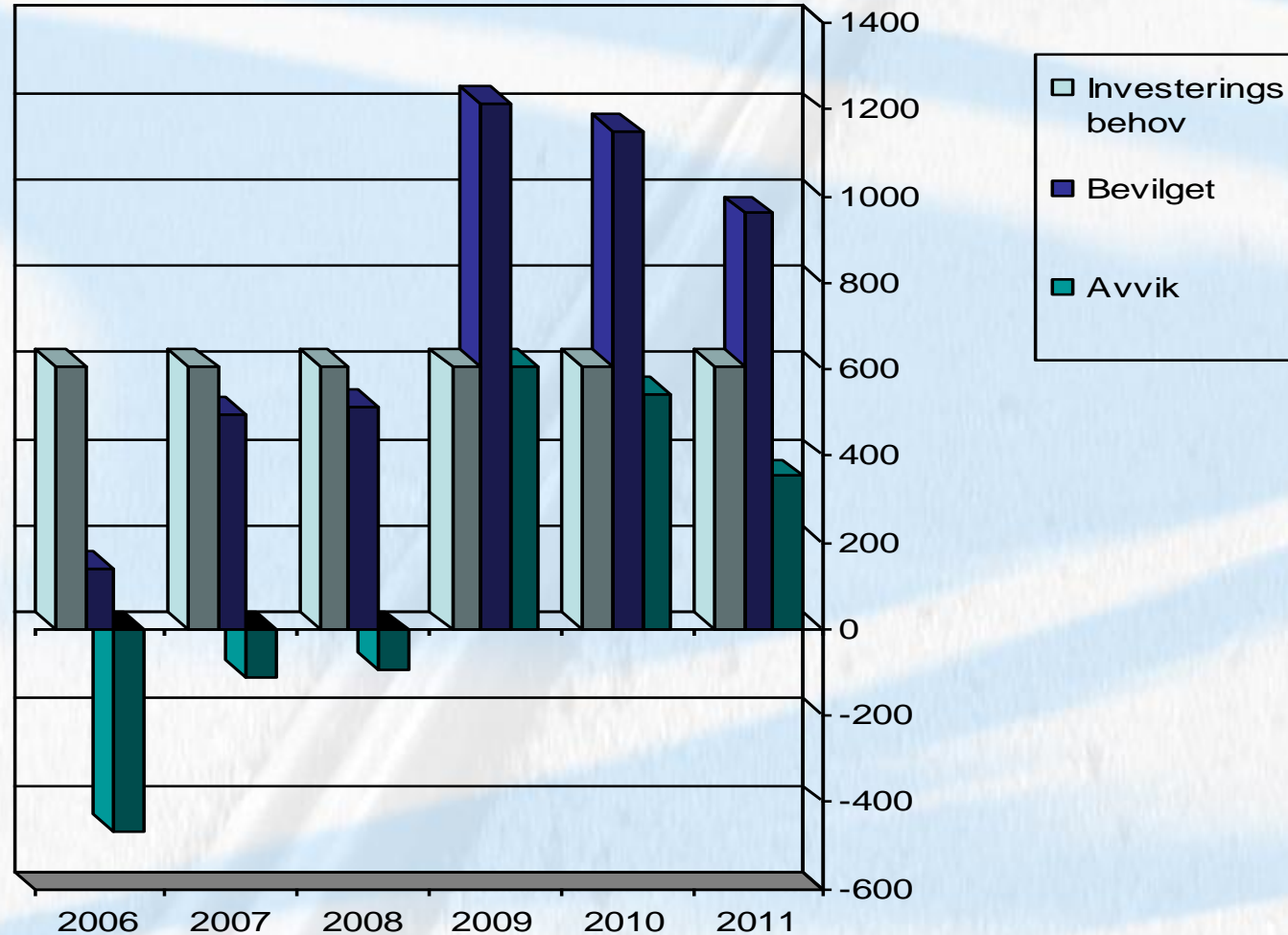
Utvikling fra 2006 - 2011

Når avviket er 0
oppretholdes
standarden
på infrastrukturen

Fra 2006 og til 2009 økte
Etterslepet

Fra 2009 til 2011
reduseres etterslepet

Bevilgningene viser en
fallende trend fra 2009



Infrastruktur forvaltning

Direktør Per Erik Syvertsen

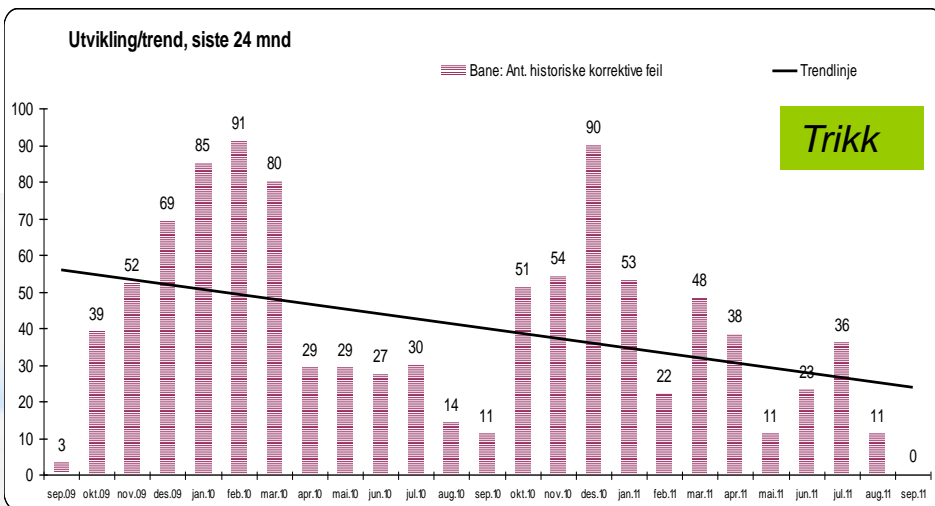
Det nytter.....

KOLLEKTIVTRANSPORTPRODUKSJON AS

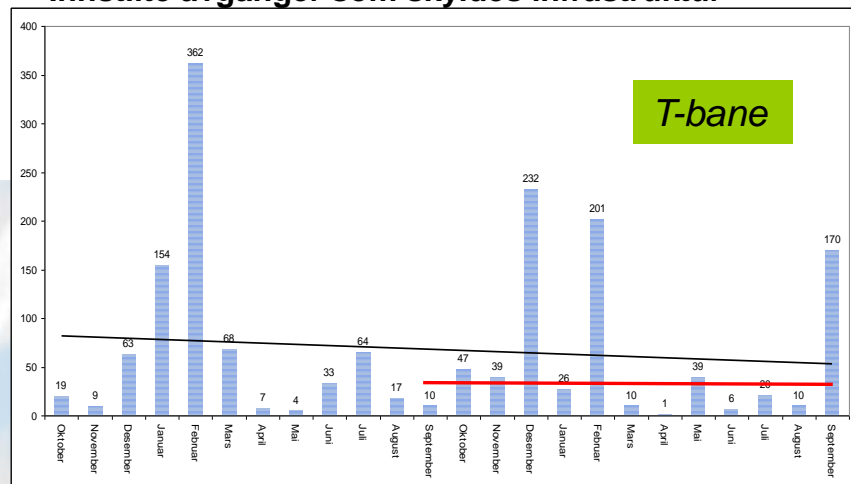
UTVIKLING SPORFEIL 2007 - 2010 UTVALGTE STEDER. EFFEKT AV TILTAK.

		Ferdigsstilt år	Lengde (m)	2007	2008	2009	2010*
Skinnebrudd	Briskeby	2008	750	3	0	0	0
	Jernbanetorget	2009	700	24	6	0	0
	Grensen	2009	250	20	18	10	0
	Drammensveien	2010	1500	16	22	15	19
	Carl Berner	2011	550	5	8	4	1
Sporfeil	Briskeby	2008	750	70	0	0	0
	Jernbanetorget	2009	700		20	0	0
	Grensen	2009	250		58	0	0
	Drammensveien	2010	1500			173	0
	Carl Berner	2011	550			9	0

* pr. 31.8.2010



Innstilte avganger som skyldes infrastruktur



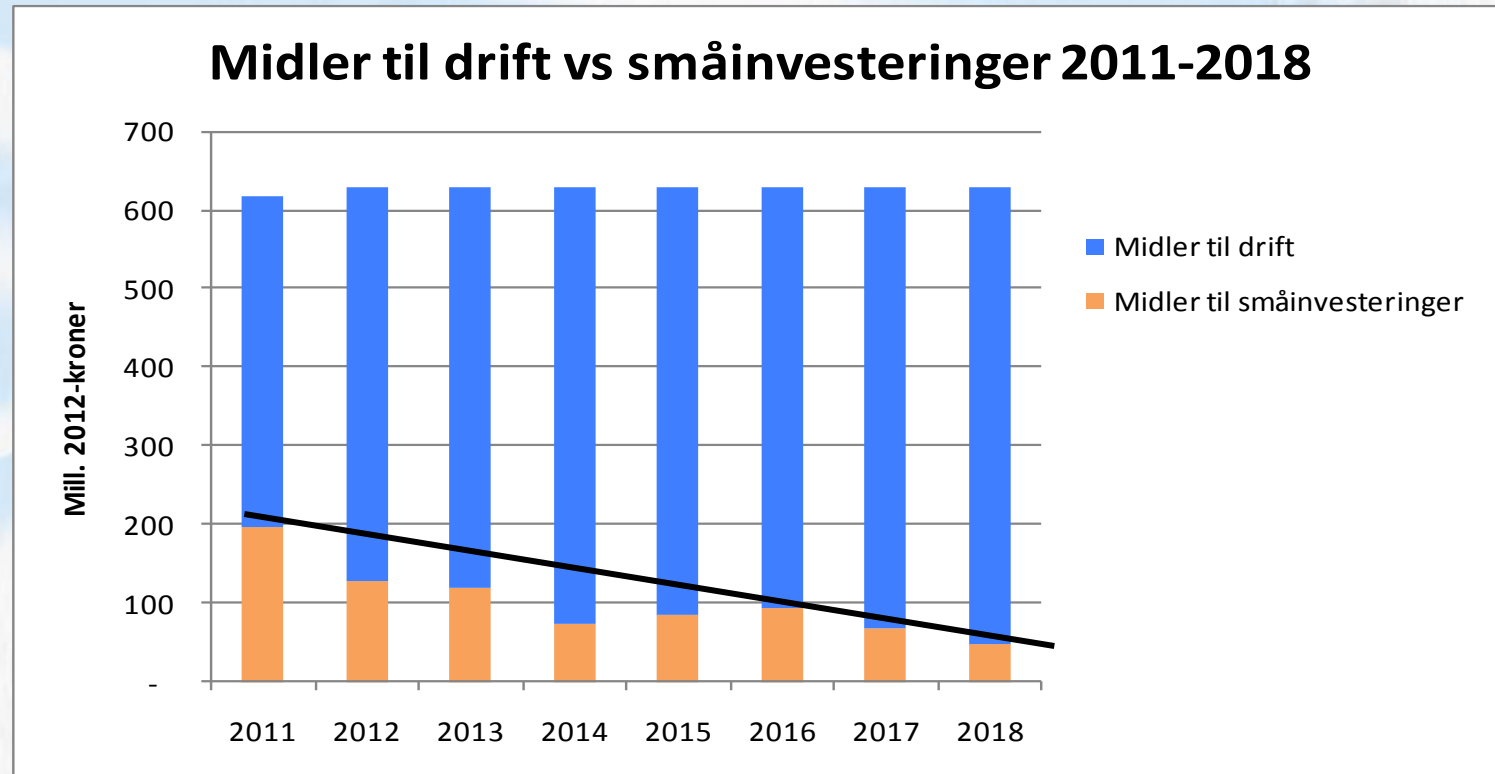
Infrastruktur forvaltning

Direktør Per Erik Syvertsen

Årlig kapitalbehov

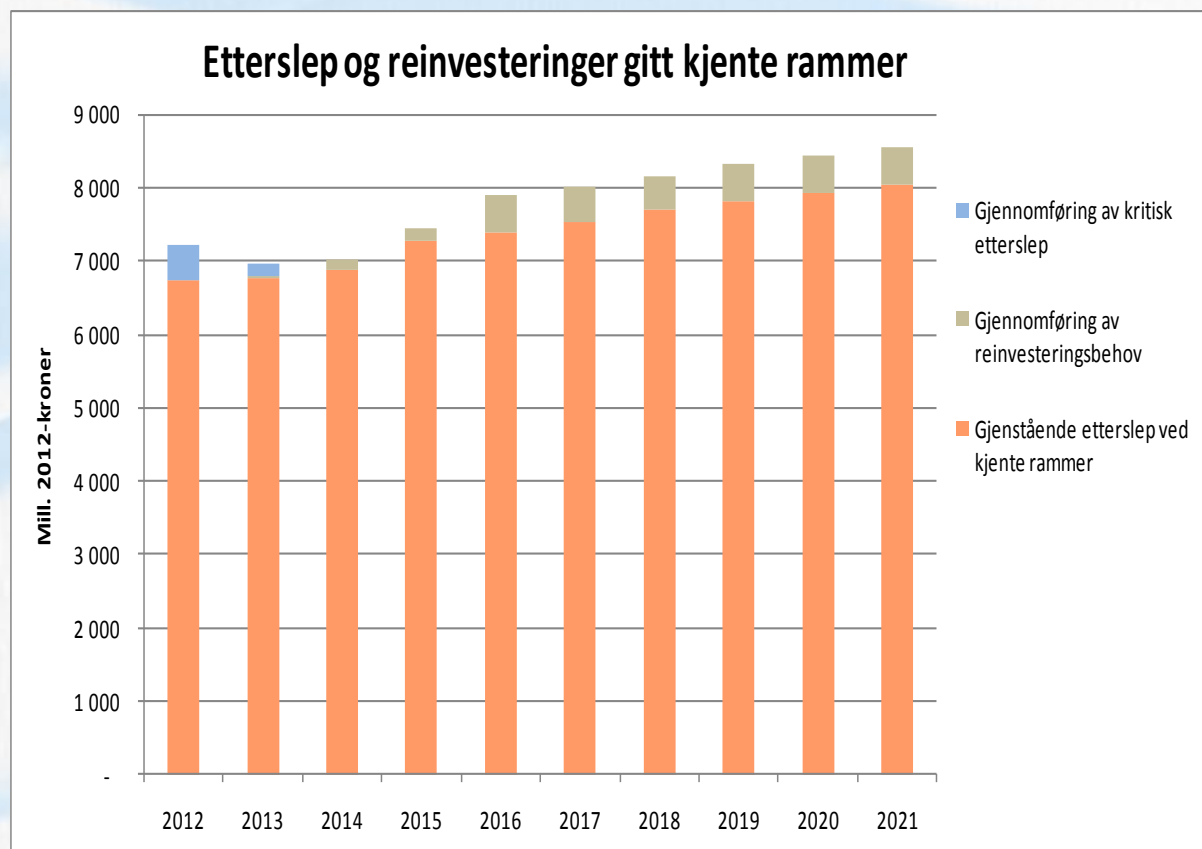
Angitt i 1.000.000 kr	TRIKK	T-BANE	Sum
Forvaltning/drift	15	55	70
Vedlikehold	75	155	230
Reinvesteringer	160	450	610
SUM årlig kapitalbehov	250	660	910
Etterslep (fordelt over 10 år)	130	540	670
SUM inkl etterslep	380	1 200	1 580
Investeringer 2011	210	765	985

Oslopakke 3



Oslopakke 3 andelen til reinvesteringer faller pga økt kapitalbehov til bl.a vognleie, drift av Kolsåsbanen, økt frekvens Metro, nytt sonesytem m.m

Utvikling neste 10 år



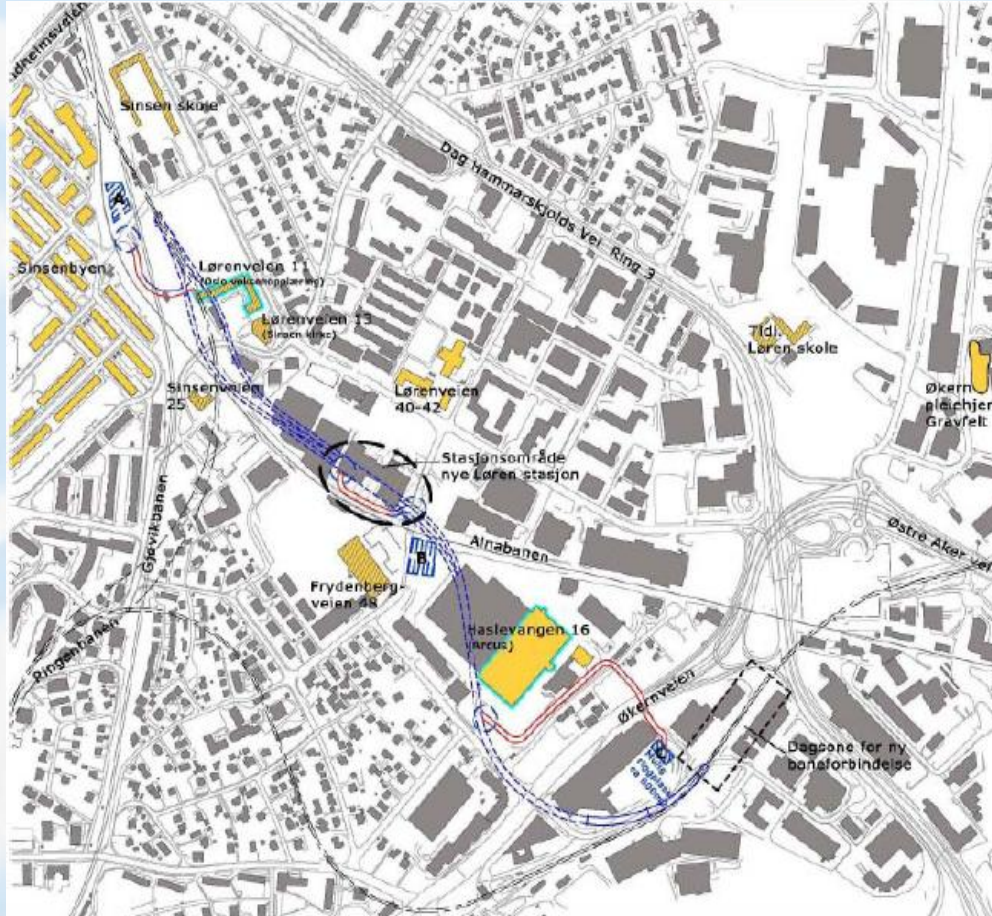
Forutsatt at eksisterende rammer opprettholdes

Kritisk etterslep er "must" for at driften kan opprettholdes

Så lenge midlene ikke dekker reinvesteringsbehovet, øker etterslepet

Konsekvenser for driften i dette scenariet er ikke utredet, ref "den onde sirkel"

Prosjekter for tur - Lørensvingen



Hensikt

- Forbedre trafikktilbudet
- Øke fleksibilitet
- Avlaste fellestunnelen

Ny bane

- 1,6 km dobbeltspor
- Ny underjordisk stasjon på Løren

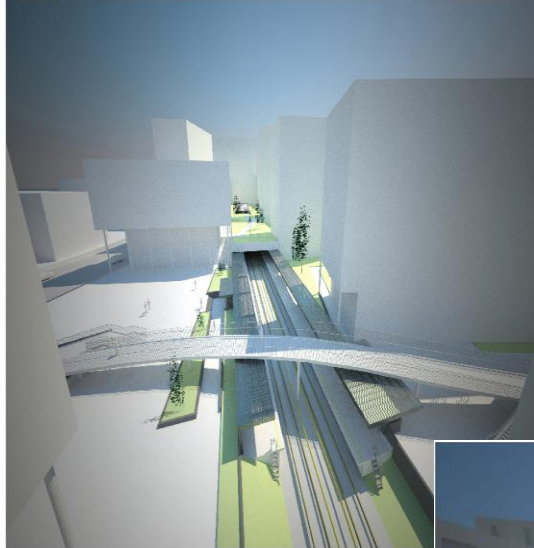
Økonomi/fremdrift

- Kostnad ca 1 000 mill kr
- Byggeperiode: 2013 – 2015
- Oppstart prosjektering 2011

Prosjekter for tur - Ensjø stasjon

Hensikt

- Ensjøbyen er et av de største byutviklingsprosjektene i Oslo
- Ensjø stasjon blir et sentralt sentrum i den nye byen
- Ny stasjon skal finansieres bl a gjennom salg av utbyggingsrettigheter
- Kostnadsbudsjett – ca 220 mill kr
- Byggestart planlegges høsten 2011



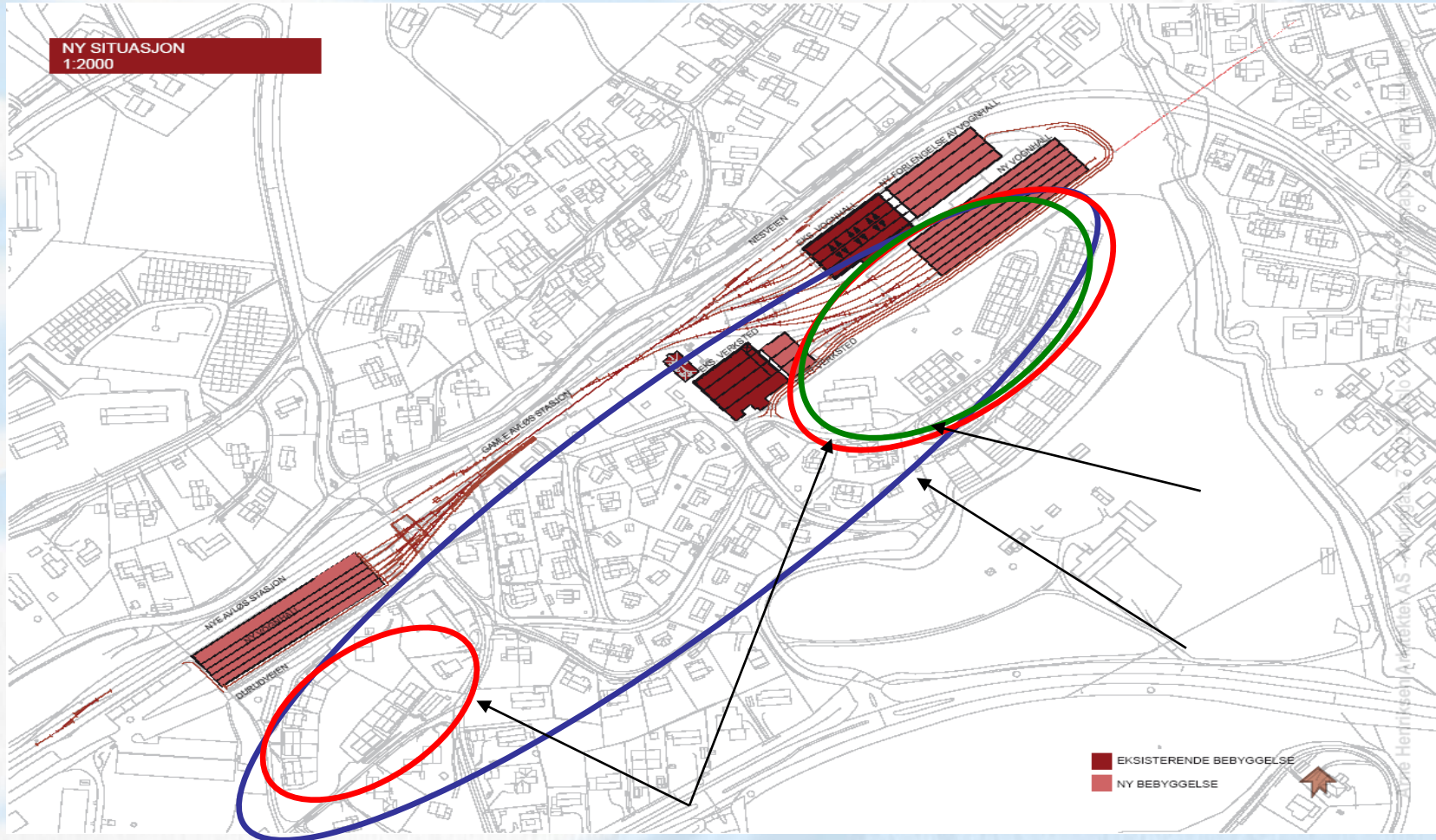
PARALLELLEPPORÅD – ÅPNERE AV NY ENSJØ-T-BANESTASJON UTFRÅT PER ULLSTEDTUNNEN



Infrastruktur forvaltning

Direktør Per Erik Syvertsen

Base for MX på Avløs/Durud



Utfordringer

- Tilskudd fra Oslopakke 3 synker de neste 10 årene
 - Oslopakkemidler til drift og småinvesteringer går fra infrastrukturtiltak til drift, i hovedsak til dekning av kapitalkostnader for nye MX vogner (fra 50% til 37% andel)
- Oslo kommune får små statlige tilskudd (Belønning og BRA midler)
- Bevilgninger faller samtidig som det planlegges frekvensøkning og nye linjer.
- Nye linjer krever også vedlikehold og avsetning til reinvesteringer (Lørensvingen, trikk Dr Eufemias gt, Tonsenhagen, Fornebubanen, baser for trikk og T-bane med mer.)
- **Oslopakke 3 midler strekker ikke til. Staten må på banen for å at målsettingen om at trafikkveksten i årene som kommer skal tas av kollektivtrafikken**

*Takk
for
oppmerksomheten*