

Oslo kommune

Kopi: Akershus fylkeskommune, Buskerud fylkeskommune, Oppland fylkeskommune, Østfold fylkeskommune, Hedmark fylkeskommune, Stortingets transportkomité, Samferdselsdepartementet, Ruter, NSB, Jernbanedirektoratet samt kommunene: Skedsmo, Lørenskog, Rælingen, Nittedal, Lunner, Jevnaker, Ringerike, Hole, Asker, Bærum, Oppegård og Ski.

10. juli 2017

HØRINGSUTTALELSE OM FORSLAGET TIL NY KOMMUNEPLAN FOR OSLO FRAM MOT 2040

Organisasjonen For Jernbane takker for muligheten til å få uttale seg om høringsutkastet til kommuneplanen for Oslo fram mot 2040, og for utsettelse med innleveringsfristen.

Vi deler byrådets ambisiøse mål om å redusere utslippene av klimagasser med 50 og 95 prosent innen henholdsvis 2020 og 2030, sammenlignet med 1990. Vi støtter også målsettingene om at Oslo innen 2040 skal bli tilnærmet uten både helseskadelig luftforurensing og utslipp av klimagasser.¹ Videre viser vi til Stortingets klimaforlik som innebærer at Norge skal bli karbonnøytralt innen 2050, at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange og at jernbanens rolle skal styrkes. Byrådets mål er å **redusere all biltrafikk** i Oslo med 20 prosent i løpet av bystyreperioden 2015–2019 og med en tredel innen 2030, sammenlignet med 2015.² Nedafor vil vi fremme forslag som vil bidra vesentlig til at byrådets miljøpolitiske målsettinger kan oppnås. Vi vil også poengtere at miljøvennlig transport skal være både rask og rimelig. Dessuten vil vi gjerne gratulere byrådet og bystyret med at Oslo nylig ble kåret til Europas miljøhovedstad for 2019. Det forplikter!

Byrådets miljømål krever høg vekst i kollektivtransporten

Ifølge prognosene vil befolkninga i Oslo og Akershus øke med 50 prosent til 1,8 millioner innbyggere i 2060. Omtrent 1,5 millioner av disse innbyggerne vil bo i Oslo tettsted (12 kommuner inngår). For å oppnå klimaforlikets mål om at økninga i persontransporten i storbyområdene ikke skal medføre økt personbilbruk, må vi minst fordoble antallet kollektivreiser både innen Oslo kommune og mellom Oslo og Akershus fram til 2060. I tillegg kreves det mer enn en tre ganger så mange kollektivreiser innen Akershus og nesten fire ganger så mange kollektivreiser mellom Akershus og Østfold,

¹ Se s. 15 i byrådserklæringa av 19. oktober 2015 og s. 42 i utkastet til kommuneplan for Oslo.

² Se s. 16 i byrådserklæringa av 19. oktober 2015.

Hedmark, Oppland og Buskerud.³ Byrådets mål om reduksjon av biltrafikken i Oslo, jevnfør ovafor, medfører imidlertid at kollektivtransporten må bygges ut enda raskere enn Stortingets klimaforlik tilsier.

Det tok hele 18 år fra Stortinget i 1962 vedtok å bygge jernbanetunnelen Oslo S–Skøyen til den ble åpnet. Dette taler for å starte utbygginga av de store tunnelprosjektene for T-bane og jernbane i Oslo så snart det er forsvarlig. Imidlertid er de anbefalte prosjektene i KVV Oslo-navet problematiske fordi de vil sementere – istedenfor å fjerne – svakhetene med dagens banestruktur. Vennligst se side 4–7 om den bundne pendlinga og side 8–9 nedafor om T-banen. Vi viser også til For Jernbanes innspill til Stortingets transport- og kommunikasjonskomité om NTP 2018–2029 med notat om mulige feilinvesteringer⁴

Relative reisetider og relative priser

Valget mellom ulike transportmidler er formelt sett opp til den enkelte person/virksomhet. Men valgene påvirkes i høy grad av den politisk bestemte infrastrukturen og rutetilbudet som stilles til rådighet. Den relative reisetida er viktig for valgene, det vil si reisetida med kollektivtransport sammenlignet med reisetida med bil. Og prisen for å reise kollektivt, sammenlignet med kostnadene for å kjøre bil, det vil si den relative prisen på kollektivtransport. Tilsvarende er relativ transporttid og relativ pris viktig for å velge mellom å transportere gods på veg eller bane. Til tross for at dette er helt grunnleggende, planlegges det likevel kollektivtransport og godstransport på bane som både er dyr og saktegående.

Tidssløsing

Reduksjon av transporttidene i byene er av stor økonomisk betydning. Den sterkt spesialiserte arbeidsdelinga i byene har sammenheng med at avstandene er relativt korte, og at det er mulig å organisere byene slik at transporttidene blir korte og konkurranseevnen sterk. Oslo synes å være den eneste norske byen som er i stand til å konkurrere med Stockholm, København, Hamburg, Amsterdam, London, Paris, Milano, Barcelona om lokalisering av bedrifter, inklusiv europahovedkontorer for ikke-europeiske foretak.

To fundamentale svakheter ved KVV Oslo-navet er at reisetidene og passasjerenes byttekostnader ikke minimeres. Allerede i dag er mange bussruter i Oslo og nabokommunene avkortet slik at passasjerene tvinges til å bytte transportmiddel slik at de taper tid. For eksempel slutter flere bussruter på Helsefyrt slik at passasjerene må bytte til andre bussruter for å reise videre i retning

³ Se tabell 4.9 på s. 50 i *KVV Oslo-navet. Behovsanalyse*. 20. februar 2015. Oslo: Ruter, Statens vegvesen og Jernbaneverket.

⁴ Se også <http://jernbane.no/vi-mener/nasjonal-transportplan/p/innspel-til-nasjonal-transportplan-2018-2029?ctl=Details&neID=20290&mid=29113>

Grorud (og for å reise i retning sentrum, Tjuvholmen, Nydalen, Skøyen, Fornebu og Hauketo stasjon når man reiser motsatt vei). Og verre skal det bli ifølge det anbefalte konseptet i KVU Oslo-navet: I stedet for at bussruter ifra boligområdene i Bærum og på Nedre Romerike skal fortsette å kjøre til Oslo bussterminal, foreslås det i KVU-en at de bare skal kjøre til Lysaker, Skøyen, Sinsen, Bryn og andre **tidssløsingpunkter**, som KVU-en omtaler forskjønnende med metaforen ”knutepunkter”.⁵ Der må passasjerene kaste bort tida si på å vente og bytte transportmiddel før de kan reise videre til Oslo sentrum og andre reisemål. Det blir lite attraktivt å reise via disse tidssløsingpunktene hvor busspassasjerene tilbys ståplass på jernbanen og T-banen, særlig i rushtida. Et så elendig tilbud vil rimeligvis ikke medføre at bilistene begynner å reise kollektivt.

For å få mange flere til å reise kollektivt må vi istedenfor øke jernbanens flatedekning, bygge kollektivfelt og forbikjøringsspor slik at reisetidene blir mye kortere. Det bør også investeres i raske tverrgående, kollektive forbindelser. For Jernbane ønsker at det innføres en **hastighetsgaranti** som sikrer at gjennomsnittshastigheten for all kollektivtransport skal være minimum 40 km/t i rushtida, inklusiv eventuelle bytter, mellom alle steder med over 1000 innbyggere i Ruter-området og Oslo S / Jernbanetorget / Oslo bussterminal.

For Jernbane ønsker videre at det innføres en **sitteplassgaranti** i Ruter-området som sikrer at passasjerene ikke skal stå i mer enn 15 minutter når Follobanen åpnes i 2021, og ikke mer enn 5 minutter når togtilbudet økes ytterligere i 2027.

Prissetting

Den 19. juni i år vedtok Stortinget å øke bompengetakstene i Oslo-området som blir både miljø- og tidsdifferensierte i framtida. I rushtida blir prisen bare 23 prosent høyere enn til andre tider. I Bergen derimot koster det 136 prosent mer å passere bomstasjonene i rushtida. Allerede de første fire månedene resulterte dette i en nedgang på 16 prosent for rushtrafikken. For at flommen av biler skal reduseres tilstrekkelig, må rushtidstillegget settes mye høyere også i Oslo. Det ville typisk ha medført at man kunne ha redusert investeringene i veger med mange milliarder kroner. Også for kollektivtransporten er det fornuftig å tidsdifferensiere takstene – ved at takstene utenom rushtida senkes – for at trafikktopper skal bli lavere. Akkurat som for veg blir det unødvendig dyrt å investere i kapasitet for høge trafikktopper i kollektivtransporten som skyldes suboptimal prissetting.

I Stockholm *län*, som omfatter 2,3 millioner innbyggere og 6519 kvadratkilometer fordelt på 26 kommuner, ble det i januar 2017 innført *enhetstaxa* også for enkeltbilletter, det vil si at nå er prisen for både enkeltbilletter og periodebilletter uavhengig av hvor langt man reiser. Vi foreslår å utrede at også Ruter-området blir **sonefritt**. Det er meget viktig at sonefriheten kombineres med en **prisgaranti** som sikrer lave kollektivtakster, slik at de som reiser relativt korte distanser kollektivt til daglig, ikke begynner å kjøre bil.

⁵ Tilstrekkelig langt unna Oslo sentrum vil det imidlertid være hensiktsmessig at passasjerene bytter fra buss til tog. Man kan tross alt ikke bygge jernbane til en hver grend i Akershus.

Den siste revisjonen av Oslopakke 3 medfører at både kollektiv- og bompengetakstene øker. Det vil si at man i realiteten innfører en skatt på å bo og oppholde seg i Oslo og Akershus. Hvis man ønsker at flere skal reise kollektivt, er det kontraproduktivt å øke kollektivtakstene. Vi må ikke glemme at inntekter fra miljø- og tidsdifferensierte bompenger kan finansiere mange investeringer i kollektivtransporten. Utbygginga av E18 i vestkorridoren koster 37 milliarder kroner og medfører et samfunnsøkonomisk tap på 30 milliarder kroner. Det er usosialt at Oslos fattige fratras muligheten til å reise billig fordi de må være med på å betale for utbygginga av denne ulønnsomme motorvegen for direktørsjiktet i Asker og Bærum. Det er oppsiktsvekkende at Oslo kommune går inn for dette.

Det er klart uheldig at det koster mer for Oslo og Akershus at passasjerene reiser med tog istedenfor med T-bane (fordi staten ved NSB AS krever høy pris fra Ruter for togreisene i Oslo og Akershus). Dette kan typisk føre til feilinvesteringer, som bygging av saktegående, støyende T-bane til Fornebu, Rykkinn og Ahus istedenfor jernbane.

Konklusjon: Feilaktig prissetting kan lett føre til både overinvesteringer og feilinvesteringer.

Ubalanse i jernbanesystemet

Oslo er landets nasjonale jernbanekryss. En vesentlig svakhet ved dagens jernbanestruktur er den bundne pendlinga mot vest. Alle linjene fra sør, øst og nord må pendles mot vest. Dette fører til ubalanse mellom togpendlene øst og vest for Oslo S som medfører overskudd av tog i vest. Gjøvikbanens tog og intercitytogene fra Østfold vender i dag på Oslo S, mens øvrige pendler fra Østfold ender på Skøyen og Stabekk.⁶ Dagens ubalanse vil bli verre når Follobanen settes i drift 2021, og ytterligere forverret om ny en jernbane Stockholm–Oslo bygges.

To sør–nord-gående og to øst–vest-gående jernbaner

Vi foreslår nedafor at jernbanen i Oslo skal få en forbedret struktur med både to baner som går sør–nord, og to som går øst–vest:

- I ny sør–nord-gående bane for fjerntog, intercity- og regiontog (**F2**, blå)
- II ny sør–nord-gående bane for lokaltog (**L2b**, blågrønn)
- III dagens øst–vest-gående bane Lillestrøm–Drammen (**F1** og **L1a**, rød og oransje)
- IV ny øst–vest-gående bane for lokaltog Nedre Romerike–Vestre Bærum utenom sentrum (Millionbybanen, **L1b**)

⁶ Vennligst se linjekartet: <http://www.banenor.no/contentassets/3529fdf07d6e44ce95871b446311b3ff/linjekart-ostlandsområdet.pdf>

Forkortelsene F og L står for fjerntog og lokaltog. De viser sammen med fargekodene til følgende kart (Millionbybanen er ikke inntegnet):

vedlegg 1: kart over framtidens jernbanekorridorer i Oslo

Prioritering av prosjektene

Vi prioriterer klart F2 og kapasitetsøkning gjennom Oslo, sammen med Bryndiagonal og nordre del av L2 Groruddalen–Nittedal (med godstrafikk). Så følger fullføring av L2 og dernest Millionbybanen L1b. Det sistnevnte prosjektet er i mindre grad klarlagt. Det vil bli omfattende og kan kreve en lang utviklingsprosess.

Kapasiteten gjennom Oslo

Fra Nationaltheatret skal trafikk med ulike funksjoner fordeles på ulike spor vestover og nordover. Vi mener at tre spor per retning Oslo S–Nationaltheatret er nødvendig for å oppnå god kapasitetsutnyttning videre.⁷ Dessuten er generelt kraftig trafikkvekst et moment. Kapasitetsøkninga kan skje i to trinn, i samsvar med vår foreslåtte prioritering av prosjekter, jevnfør ovafor. I første trinn bygges et nytt dobbeltspor parallelt med og sør for den eksisterende Oslotunnelen fram til Nationaltheatret stasjon, som utvides. Anlegget koordineres med F2 og fortsetter med et nytt dobbeltspor Nationaltheatret–Skøyen–Lysaker.

I andre trinn utvikles L2 med dobbeltsporet Bjørvika–Rådhuset og videre. Dette vil teknisk fungere som kapasitetsøkning Oslo S–Nationaltheatret når L2 er fullført og lokaltogene kan pendle mellom Østfoldbanen og Hovedbanen–Nittedal.

I Ny sør–nord-akse for fjerntog (F2)

Den bundne pendlinga er, som omtalt over, en svakhet i strukturen. En annen er lite rom for å øke godstrafikken. For Jernbane foreslår at det utredes en sør–nord-akse for fjerntog, intercity- og regiontog gjennom Oslo, F2, slik at tog fra Østfold kan pendles mot Gjøvikbanen, Bergensbanen og Gardermobanen/Dovrebanen. Konkret foreslår vi en jernbanetunnel Oslo sentrum–Majorstua⁸–Nittedal, som kan kobles til en høgfartskorridor Nittedal–Gjøvik–Lillehammer. Videre kan supplerende samband være Groruddalen–Nittedal⁹, Grua–Jevnaker–Hønefoss¹⁰ og Nittedal–Gardermoen¹¹. Nettverket vil få gode overganger til T-banen i Oslo.

⁷ I det anbefalte konseptet i KVVU Oslo-navet er det to spor per retning (konsept K3A).

⁸ Om ny øst–vest-akse for lokaltog (Millionbybanen) bygges, vil stasjon med overgang til sør–nord-aksen være ønskelig, fortrinnsvis i Blindernområdet. Og det supplerende sambandet Groruddalen–Nittedal kan med fordel samordnes med Millionbybanen i Groruddalen, f.eks. med en avgreining Furuset T–Stovner/Grorud–Nittedal.

⁹ For alle trafikkslag. Sammen med Bryndiagonal oppnås et nett for godstog utenom Oslo sentrum. Det er også tenkelig å koble armene til nye lokaltogakser. I nord kan nettet utvides med bl.a. et direktesamband Hønefoss–Jevnaker–Gran.

Vår begrunnelse for nettverket er

En høgfartskorridor Oslo–Trøndelag/Møre via Oslo vest og vestsida av Mjøsa – med avgreining til Bergensbanen – vil medføre både bedre koblinger til jernbanenettet på Vestlandet, og en reisetid Oslo–Trondheim på 2 timer og 20 minutter, hvilket er vesentlig raskere enn via Hamar.

Nord-sør-aksen vil gi store regioner nye gjennomgående togruter. Den bundne pendlinga mot vestkorridoren vil med dette oppheves. Her spiller fjerntrafikken en nøkkelrolle, med sitt store antall personkilometer, mens den enslige S-togpendelen Ski–Lillestrøm som foreslås i KVVU Oslo-navet, vil få liten betydning, se KS1 for Oslonavet.

I KVVU Transportsystemet Jaren (Oslo)–Gjøvik–Moelv fra 2016 slås fast at det eneste alternativet som gir løft for godstrafikken Oslo–Bergen, vil være dobbeltspor Oslo–Roa (tunnel Grua–Jevnaker ble ikke vurdert).

Forholdet F2 / Ringeriksbanen Sør(Sandvika)

For Jernbane foreslo allerede i 2007 en felleskorridor for Bergensbanen og Gjøvikbanen, under navnet *Nittedalsbanen*. Forslaget fikk betegnelsen konsept J i KVVU Ringeriksbanen fra 2008, men ble silt ut fordi det ble påstått at Ringeriksbanen over Sandvika ville gi bedre måloppnåelse. Synergier med Gjøvikbanen ble ikke vurdert. Godstrafikken ble i KVVU Ringeriksbanen forutsatt ivaretatt med flere kryssingsspor på Gjøvikbanen, men det strider mot vurderingene i KVVU Transportsystemet Jaren (Oslo)–Gjøvik–Moelv fra 2016. For å bedre pendlingsbalansen foreslo For Jernbane i 2012 at Nittedalsbanen skulle føres inn til Oslo S fra vest (Nittedal–Nydalen eller Sogn–Majorstua–Nationaltheatret–Oslo S).

Imidlertid ble KVVU Ringeriksbanen fra 2008 underkjent av regjeringa Stoltenberg II 24. september 2012 fordi kvaliteten ikke var høg nok. Regjeringa Solberg mener derimot at Ringeriksbanen over Sandvika allerede var blitt godt nok utredet. Stortinget sluttet seg til dette og vedtok at denne banen skal inngå i NTP 2018–2027.

Ringeriksbanen over Sandvika vil bare i liten grad forbedre pendlingsbalansen mellom øst og vest. På grunn av lengden og omvegen via vestkorridoren, som er en flaskehals, vil den dessuten være ubrukelig som del av en høgfartskorridor på vestsida av Mjøsa. Dessuten er den foreslåtte banen over Sandvika irrelevant for en høgfartsbane mellom det sentrale Østlandet og det sentrale Vestlandet om Haukeli.

Om en ny sør–nord-akse for fjerntog bygges, se nedenfor, anser vi Ringeriksbanen over Sandvika som overflødig. Reisetidsforkortelsen Oslo–Hønefoss vil bli nær den samme for de to alternativene, såfremt det også bygges en ny bane Jevnaker–Hønefoss i forlengelsen av ny tunnel Grua–Jevnaker. Ringeriksbanen over Sandvika vil ikke medføre forbedringer for verken Gjøvikbanen eller

¹⁰ Oslo–Nittedal–Grua vil fungere som felleskorridor for Gjøvikbanen og dagens Bergensbane dersom Ringeriksbanen gjennom Bærum ikke bygges.

¹¹ Såfremt traséen lar seg framføre på en forsvarlig måte delvis gjennom områder med landbruk, landskapsvern og kulturminner like sør for Gardermoen.

godstrafikken. Det alternativet for Ringeriksbanen over Sandvika som foretrekkes av Bane NOR, vil komme i konflikt med verdifulle naturområder, blant annet vil en del av Synneren naturreservat som er vernet etter den internasjonale Ramsar-konvensjonen om våtmarker, bli permanent ødelagt. Dessuten vil dyrka mark av særlig høg kvalitet bli ødelagt.

II Ny sør–nord-akse for lokaltog (L2)

For Jernbane foreslår å separere de syd–nord-gående lokaltogene, L2, fra det øvrige banenettet gjennom indre by, inklusiv sentrum. Dette forslaget ble 29. april 2016 spilt inn til fase 2 av KVU Oslo-navet som en del av konsept K11, vennligst se korridorkartet i vedlegg 2 og skissen til den skjematisk sporplanen i vedlegg 3:

vedlegg 2: Skjematisk sporplan K11

Bakgrunnen var primært et ønske fra prosjektgruppa for Oslo-navet om bedre banedekning sør–nord gjennom indre by, Oslo sentrum–Sagene–Sinsen–Alna. Dette resulterte i et forslag i KVU-en om en lang, bratt og svingete S-banetunnel på denne strekninga med svært krapp avgreining fra Nationaltheatret. For Jernbane begrunner forslaget sitt om en separat jernbane for sør–nordgående lokaltog med:

- En korridor som kombinerer fjerntrafikk og lokaltog, vil bli meget krevende.¹² Årsakene er fjerntrafikkens krav til kurvatur og til kravet til total kapasitet, fire spor for fellestunnelen.
- L2-korridoren vil teknisk fungere som ett nytt dobbeltspor Oslo S–Nationaltheatret. Både Oslo S og Oslotunnelen vil avlastes for minst 15–20 togbevegelser per retning og time på virkedager, og utbygginga av en ny Oslotunnel, inkludert utvidelse av Nationaltheatret stasjon, vil bli mindre omfattende. Se vedlegg 3 (skisse til skjematisk sporplan).
- Vi ønsker å avlaste sterkt trafikkerte T-banestrekninger, som Grorudbanen og Sentrumstunnelen, med en lokaltogkorridor for å oppnå vesentlig større fart og rekkevidde.
- Som følge av punkt 3 kan man spare inn eller utsette investeringer i en ny T-banetunnel gjennom sentrum (For Jernbane stiller seg kritisk til det anbefalte forslaget i KVU Oslo-navet).

Den sørlige delen av L2-banen er på skissestadiet, og vi foreslår derfor en idéstudie. Den nordlige delen mellom sentrum og Alna er i prinsippet lik KVU Oslo-navets forslag, men vårt forslag vil gi bedre linjeføring og færre stasjoner, jevnfør korridorkartet i vedlegg 2.

¹² I innspillet til KVU Oslo-navet av 2016-04-29 er denne omtalt som konsept K10.

Vi foretrekker å ta utgangspunkt i strekninga Asperud–Hauketo–Ljabru på Østfoldbanen.¹³ Deretter følger en tunnel, der Lambertseter og Ryen er mulige stasjoner med overgang til T-banen, på ca. 6 km under Ekebergåsen fram til Kværnerdalen. Herfra følges de rette gateløpene via Bjørvika, med stasjon ved Operaen. Denne aksen vil deretter krysse under Oslotunnelen vest for Nationaltheatret.¹⁴ En stasjon i Dronning Mauds gate vil trolig gi den beste linjeføringa med en trasé vestafor den problematiske dyprenna. Det enkleste tilkoblingspunktet til jernbanenettet i nord er Alna på Hovedbanen, men det finnes også flere muligheter. Det mest opplagte alternativet er Sinsen–Årvoll–Tonsenhagen–Grorud–Romsås og videre til Nittedal. Vi foreslår også her en idéstudie. En mulig øst–vest-akse for lokaltog omtales i neste avsnitt som Millionbybanen.

IV Ny øst–vest-akse for lokaltog – Millionbybanen (L1b)

Det er et stort samfunnsproblem at det tar altfor lang tid å reise kollektivt til mange andre viktige reisemål enn Oslo sentrum. For eksempel opplyser Ruters app at det tar fra 47 minutter til 1 time og 13 minutter å reise fra Akershus universitetssykehus til Rikshospitalet (inkludert henholdsvis 2 og 5 minutters gange mellom sykehus og bussholdeplass). Det er 20 km mellom disse to sykehusene, og gjennomsnittshastigheten blir dermed 16–25 km/t med buss. Til sammenligning opplyser en kart-app at det tar 19 minutter med bil mellom disse sykehusene, det vil si 63 km/t i gjennomsnittshastighet. Det er åpenbart at kollektivtransporten ikke er konkurransedyktig.¹⁵

Det er ønskelig med en ny lokaltoglinje som binder sammen høgskoler, universitetsfakulteter, sykehus, store arbeidsplasser og boligområder fra Lillestrøm–Lørenskog i øst til Vestre Bærum. Denne jernbanelinja bør kunne brukes av alle typer persontog ved driftsavbrudd i Oslotunnelen. Vi ønsker at en ny øst–vest-akse for lokaltog som går utafor sentrum og på tvers av F2 og L2, utredes nærmere. Muligens kan den eksisterende jernbanekorridoren Alna–Sinsen–Storo og deler av T-banekorridorene i både øst og vest inngå.

Sørkorridoren

Åtti prosent av stykkgodsimpporten over land transporteres gjennom korridor 1 Oslo–Svinesund/Kornsjø. Jernbanens andel har over tid sunket og er i dag forsvinnende liten. Årsaken er at det er bygd sammenhengende 4-felts motorveg fra kontinentet gjennom Danmark, Sverige, Østfold, Oslo og foreløpig til Hamar, mens jernbanen nord for Trollhättan og sør for Moss er en enkeltsporet

¹³ En kort variant er en (midlertidig?) tilknytning til det sørlige sporområdet ved Oslo S.

¹⁴ Denne delen av traséen tar utgangspunkt i et delforslag i KVVU Oslo-navet, TØP tegninger, figur 14–17.

¹⁵ Den 15. juni i år kom *KVVU om kollektivtransport på Nedre Romerike - Hovedrapport* hvor det advares om at hastigheten for busser i morgenrushet i 2036 jevnt over vil bli redusert med 10 prosent, men med hele 20 prosent for bussene på de nordøstlige hovedvegene i Oslo. Og T-bane og trikk i Oslo vil få redusert hastigheten med 15 prosent. Dette indikerer at det viktig og riktig å satse på jernbaner som Millionbybanen for å transportere passasjerene raskt og effektivt i framtida.

trasé fra 1870-tallet. I tillegg er jernbanelinja Göteborg–Oslo 60 km lenger enn E6. Ifølge utredninga til Jernbaneverket om Bryndiagonalen fra 2013 passerte det 2300 trailere per døgn over Svinesund.

E6 Manglerudtunnel

Stortinget vedtok 19. juni i år at E6 Manglerudprosjektet skal inngå i Nasjonal transportplan 2018–2029, men at prosjektet først skal ferdigstilles etter 2029. Kostnadsestimatet er på 13 milliarder kroner, en økning på 98 prosent i forhold til forrige NTP. En tunnel vil eliminere støy og forurensing lokalt på Manglerud, men ikke klimagassutslippene. Utslippene i byggefasen vil være store, og prosjektet bidrar ikke til klimanøytralitet. Vi ønsker å reise problemstillinga om å grave en tunnel for biltrafikken istedenfor å redusere den samsvarer godt med Oslos og Norges klimaforpliktelser? Follobanen vil bli tatt i bruk i 2021. For Jernbane råder til å se an hvordan trafikkvolumet i Sørkorridoren utvikler seg når Follobanen tas i drift og økninga i bompengetakstene iverksettes, før det tas beslutning om E6 Manglerudprosjektet.

Bryndiagonalen

En diagonal for godstrafikk mellom Østfoldbanen og Hovedbanen vil øke kapasiteten og redusere transporttida for godstog mellom Østfold og Alnabru. Sammen med bygging av Follobanen, økt kapasitet på Østfoldbanen og opprusting av Alnabruterminalen vil Bryndiagonalen legge til rette for å overføre godstrafikk fra E6 i sørkorridoren til bane, også forbi Manglerud.

Jernbaneverkets utredning fra 2013 anbefaler at Bryndiagonalen bygges på strekninga Kolbotn–Bryn. Kostnadene ble anslått til 3,6 milliarder kroner. Alle undersøkte alternativer hadde positiv netto samfunnsnytte. Det motsatte er tilfelle for de fleste store vegprosjektene. Det er nå på tide å påbegynne KVVU for Bryndiagonalen.

Selv om Bryndiagonalen så langt har vært planlagt for godstransport, vil vi driste oss til å foreslå at den også utredes for persontrafikk. Kollektivandelen mellom sørkorridoren og Groruddalen / Nedre Romerike er mye lavere enn mellom mange andre områder i Oslo-regionen. En lokaltogpendel Ski–Kolbotn–Bryn–Groruddalen–Lørenskog–Lillestrøm vil definitivt kunne tilby mye raskere forbindelser enn via en S-banetunnel gjennom Oslo indre by (Nationaltheatret–Bislett–Sagene–Alna).

T-banenettet opp til fornyet vurdering

T-banenettet plages med store svakheter i strukturen. Disse merkes desto sterkere med den store tilflyttinga til Oslo-regionen.

1. Bare én sentrumstunnel, som er koblet til sprikende og tilfeldig utbygde greinbaner med avtagende kapasitetsutnytting fra hvert avgreiningpunkt. Alternativet er separate linjer med jevn kapasitet, eventuelt en gunstig kombinasjon.
2. Jevnt over dårlig kurvatur – selv på nye baner som Lørenbanen –, for små avstander mellom stasjonene og for lav gjennomsnittsfart.

3. Som følge av 2. er reisetidene mellom periferi og sentrum lite konkurransedyktige, et problem som vil ytterligere forverres ved eventuelle forlengelser.
4. Delvis parallelle greinbaner som er blindspor uten kontakt med verken jernbane eller fjernbusser på endestasjonene der det er ønskelig, jevnfør Lambertseterbanen, Østensjøbanen, Furusetbanen, Grorudbanen, Østeråsbanen og Kolsåsbanen.

Samtidig planlegges et stadig mer finmasket og fleksibelt vegnett (f.eks. Gjettumdiagonalen) i konkurranse med lokalbanene. For Jernbane ønsker at strukturen i T-banenettet, jevnfør punkt 1–4, tas opp til grundig vurdering, før man eventuelt starter å bygge Fornebubanen og ny sentrumstunnel for T-banen, som begge er foreslått i KVVU Oslo-navet. Strukturen må vurderes i nær sammenheng med sør–nord-aksen for fjerntog, IC- og regiontog, dessuten med mulige nye lokaltogakser.

Oslo som miljøhovedstad eller bilhovedstad

Hvis planene om utbygging av E16 Bjørum–Skaret–Hønefoss og E18 Lysaker–Drengsrud fullføres, vil de forårsake en tsunami av biler inn til Oslo. Bare E18 Lysaker–Drengsrud koster 37 milliarder kroner og medfører et gigantisk samfunnsøkonomisk tap på 30 milliarder kroner. Det er uforståelig at en eneste kilometer av denne monsternotorveien skal bygges når Oslo er Europas miljøhovedstad. Oslo kommune bør velge om Oslo skal være miljøhovedstad eller bilhovedstad.

Bare 15 prosent av biltrafikken i Asker og Bærum er gjennomgangstrafikk. Prosjekter som fanger opp lokaltrafikken, bør være gode alternativer til full utbygging av E18. Om disse planene for E16 og E18 nedskaleres eller skrinlegges, kan de frigjorte midlene brukes til å bygge ut jernbanen i Oslo og Akershus.

Samordning

De store infrastrukturprosjektene i Oslo-området fordeler seg på de nasjonale transportkorridorene 1, 3, 5 og 6, jevnfør NTP. Fordi korridorene møtes i Oslo, blir det liten geografisk avstand mellom prosjektene her. For Jernbane råder Oslo kommune til å ta opp spørsmålet om det kan finnes muligheter for samordning, fellesprosjekter eller synergieffekter. Vi tviler på at andre kommuner og fylker som sogner til disse korridorene, vil gjøre det.

Avslutning

Å skrinlegge prosjektene Ringeriksbanen over Sandvika, seks spor gjennom Sandvika stasjon, nytt dobbeltspor bare for Gjøviksbanen, S-banetunnel Nationaltheatret–Sagene–Alna, E6 Manglerudprosjektet og E18 i Asker og Bærum vil spare samfunnet for store investeringskostnader, jevnfør de vedlagte tabellene:

vedlegg 4 (= tabell 1): Store vegprosjekter i Oslo og omegn

vedlegg 5 (= tabell 2): Store jernbaneprosjekter i Oslo og omegn

vedleggene finnes nederst i dokumentet

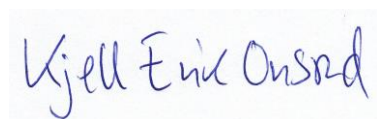
Flere av disse prosjektene vil dessuten medføre samfunnsøkonomiske tap i multimilliardklassen fordi nytten er mye mindre enn kostnadene.

For Jernbane anbefaler istedenfor at følgende nye jernbaner utredes nærmere:

- Bryndiagonalen for både gods og passasjerer
- F2, sør–nord-aksen for fjerntog, intercity- og regiontog (blå)
- L2, sør–nord-aksen for lokaltog (blågrønn)
- L1b, øst–vest-akse for lokaltog (Millionbybanen).

Vi ønsker å øke kollektivandelen. Derfor ønsker vi at det innføres en hastighetsgaranti (minimum 40 km/t i snitt for kollektivtransport til og fra Oslo S i rushtida), sitteplassgaranti (henholdsvis maksimum 15 og 5 minutter ståing i 2021 og 2027), og at én sone for hele Ruterområdet utredes.

Vennlig hilsen



Kjell Erik Onsrud, leder

TABELLEDLEGG: Store samferdselsprosjekter¹⁶

Vedlegg 4 (= tabell 1): Store vegprosjekter i Oslo og omegn					
Strekning	NTP 2018–2029	Kostnad/restbehov pr. 1.1.2018 i milliarder kr	Totalkostnad i milliarder kr	Samfunnsøkonomisk nettonytte i milliarder kr	Samfunnsøkonomisk nettonytte pr. budsjettkrone
E18 Lysaker–Strand	ja	9,1	9,1	minus 10,7	minus 1,14
E18 Strand–Slependen	ja	12,5	12,5	minus 8,5	minus 0,60
E18 Slependen–Drengsrud (Asker)	ja	15,5	15,5	minus 10,3 (2016-kr)	minus 0,58
Sum E18 i Asker og Bærum	ja	37,1	37,1	minus 29,5	klart negativ, jf. de tre parsellene
E16 Sandvika–Wøyen	ja	1,4	4,0 (2016-kr)	?	?
E16 Wøyen–Bjørnum (åpnet i 2009)	nei, ferdig	0,0	?	?	?

¹⁶ I sluttversjon må vi passe på at ingen tabeller blir delt slik at de går over to sider.

E16 Bjørum–Skaret	ja	4,1	påbegynt	?	?
E16 Skaret– Hønefoss	ja	8,6	8,6	minus 2,8	minus 0,32
Sum E16 Sandvika– Hønefoss	–	14,1	?	?	?
E18 Retvet (Kråkstad)– Vinterbro	ja	7,2	7,2	minus 5,2	minus 0,81
E6 Manglerudprosjekt et	ja	13,0	13,0	?	?
Rv 23 Oslofjordforbindels en, trinn 2	ja	4,5	4,5	?	?
Rv 22 Bru over Glomma i Fet kommune	ja	2,5	2,5	?	?
E16 Slomarka– Herbergåsen– Nybakk	ja	7,1	7,1	?	?
Totalsum	–		?	?	?

Vedlegg (= tabell 2): Store jernbaneprosjekter i Oslo og omegn					
Strekning	NTP 2018 – 2029	Kostnad/restbeh ov pr. 1.1.2018 i milliarder kr	Totalkostna d i milliarder kr	Samfunnsøkonomi sk nettonytte i milliarder kr	Samfunnsøkonomi sk nettonytte pr. budsjettkrone
To nye spor Oslo S–Lysaker	ja	17,5	17,5	?	?
Jernbanetunnel Nationaltheatr et–Sagene– Alna	ja	?	?	?	?
Ny T- banetunnel i Oslo sentrum	ja	17,4	17,4	?	?
Fornebubanen	ja	12,0	12,0	?	?
Ringeriksbanen Sandvika– Hønefoss	ja	20,6	20,6	minus 11,4	minus 0,75
Rutemodell 2027 Østlandet	ja	10,4	10,4	pluss 11,4	pluss 0,81
Follobanen (to nye spor Oslo S–Ski)	ja	11,6	26,0	?	?

Dobbeltspor Venjar– Eidsvoll– Langset	ja	4,7	4,7	?	?
Dobbeltspor Grorud–Roa	nei	?	17,8–20,5 (2014-kr)	?	?
Bryndiagonalen (for gods, alt. 3C)	nei	?	3,6 (2013-kr)	pluss 1,1	pluss 0,34
Totalsum	–	?	?	?	?