

Politikere
Jernbanebransjen
Media

NY OSLOTUNNEL OG SØR–NORD-AKSEN

05.08.2020

For Jernbane har merket seg et forslag fra Ap, Sv og Sp om å sløyfe eller utsette bygging av nytt dobbeltspor Oslo S–Lysaker.

Kapasiteten i dagens Oslotunnel med to spor har ifølge samferdselsdepartementet vært lav i over 10 år. I rushtida går nå omlag 24 tog i timen per retning – full kapasitetsutnyttning. I dag har vi 4 spor Oslo S–Lillestrøm, det samme Oslo–Ski om to år, deretter dobbeltspor gjennom Moss. Vi har fire spor Lysaker–Asker; strekninga Oslo S–Lysaker gjenstår. Utredningsarbeidet Oslonavet konkluderte med at det er behov for nye dobbeltspor både for jernbanen og T-banen gjennom Oslo. Dette blir verken billige eller ulempefrie utbygginger.

Presset på Oslotunnelen (og Romeriksporten) henger nært sammen med overskuddet av tunge baner inn mot Oslo S fra sør og øst, med pendling gjennom Oslo og inn i vestkorridoren. Sandvika stasjon har allerede i dag 14 avganger per retning og normaltime. Antallet kan minst dobles med baneutbyggingen i sørkorridoren og ellers. Det er nærliggende å spørre om så mange avganger vil representere et overtilbud og om flere heller bør gjøre nytte i gjennomgående ruter sør–nord.

For Jernbane har siden 2012 arbeidet for en ny moderne Gjøvikbane med vestlig innføring til Oslo, slik at trafikk fra nord kan pendles mot Østfold i en sør–nord-akse. I vårt forslag inngår dessuten aksene i en nasjonal korridor Oslo–Lillehammer–Trøndelag på vestsiden av Mjøsa. Sør–nord-aksene vil avlaste Oslotunnelen og Romeriksporten ved at trafikk vil kjøres motstrøms gjennom Oslotunnelen. Avlastningen vil bli enda større dersom et tverrsamband fra Romerike kan tilsluttes aksene. Avhengig av trasévalg kan også sør–nord-aksene avlaste T-banenettet.

Uten en sør–nord-akse i jernbanesystemet kan pendlingen inn i vestkorridoren bli så stor at sågar fire spor gjennom sentrum blir for lite; seks kan bli nødvendig. Det vil bli vesentlig mer komplisert og kostbart enn fire og få store bymessige konsekvenser gjennom oppgraving, rivning av bygninger og mer omlegging av T-banen i sentrum.

For Jernbane mener at en ny Oslotunnel er tvingende nødvendig, men det er desto viktigere at banenettet planlegges som et helhetlig system øst–vest og sør–nord, ikke kun som isolerte enkeltprosjekter. Tiden er overmoden for å få inn en sør–nord-akse i planprosessen, og ny Oslotunnel og T-bane må planlegges i nær sammenheng med denne. Derfor har forslaget om å utsette ny Oslotunnel muligens flere fordeler enn ulemper. Helhetlig planlegging krever tid og grundighet, ikke forhastet utbygging av enkeltprosjekter.

Ellers har vi sans for forslaget om at Flytoget åpnes for alle passasjerer. Her er det åpenbart en kapasitet som kan utnyttes bedre. Det vil også gjøre det lettere for passasjerene å holde den anbefalte avstanden under pandemien.

Med vennlig hilsen
Kjell Erik Onsrud, leder