

Jernbanelinjen

Høringsuttalelse til KVV Oslo-Navet

Innledning

Jernbanelinjen viser til høring av KVV Oslo-Navet – Konseptvalgutredning for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo. Vi avgir herved vår uttalelse.

Jernbanelinjen har fulgt prosessen med KVV Oslo-Navet og blant annet deltatt på de tre verkstedene i første halvdel av 2014 og høringskonferansen i januar 2016. Vårt hovedinntrykk er at det er gjort et grundig arbeid med å vurdere ulike løsninger og konsept. Vi støtter utredningens hovedkonklusjoner, men savner større fokus på godstrafikkens behov.

Stort behov for økt banekapasitet

Økt kapasitet for person- og godstog inn til og gjennom Oslo i form av nye tunneler er viktig for å få et mer robust banesystem og for å innfri politisk mål som nullvekst i personbiltrafikken og å flytte gods fra veg til bane. Strekningen Oslo S–Lysaker utnyttes fullt ut og vil forbli en propp i systemet og begrense mulighetene for å utvikle tilbudet av lokaltog, regiontog og godstog. Det er derfor viktig at den økte kapasiteten bygges ut tidlig, for blant annet å unngå at godstrafikken på bane blir lidende når persontogtilbudet i og rundt Oslo utvides. Økt kapasitet inn til og gjennom Oslo vil også øke nytteeffekten av andre baneinvesteringer som Follobanen og intercity. Ny tunnel fra Nationaltheatret til Bislet, Sinsen og Alnabru vil åpne for nye reisemuligheter med tog og bedre balanse i togtrafikken, sett opp mot at alle linjene skal gå vestover.

Godstrafikkens behov må tydeliggjøres

Vi har forstått at godstransport på bane i KVV-en ikke er blitt analysert like nøyaktig som persontransporten. Vår bekymring er at godstrafikkens behov kan komme i skyggen, noe vi ser fra andre utredninger (som Ringeriksbanen) og når de faktiske prioriteringene gjøres, til tross for at godstrafikken er svært viktig i et miljø- og klimaperspektiv. Det gjelder å finne løsninger som kommer både person- og godstrafikken til nytte, samtidig som det ikke tas grep som forverrer situasjonen for gods på bane eller forutsetter store, separate investeringer i godstiltak som det er usikkert om vil bli realisert.

Vår bekymring for godstrafikken går i hovedsak ut på at godstog kan risikere lavere tilgjengelig sporkapasitet. Det dreier seg om kapasitet på gamle Østfoldbanen (særlig Kolbotn–Oslo S) og på Hovedbanen (særlig Oslo S–Grorud) samt mulighetene for å kjøre inn til og ut fra Alnabru godsterminal. KVV-en antyder svært høy frekvens for S-tog på delstrekninger som også skal trafikkeres av godstog. Under forutsetning av ny godsbane fra Kolbotn til Alnabru antydes det 5-minuttersfrekvens på deler av Østfoldbanen. Siden det er svært usikkert om det vil bli bygd noen egen godsbane fra Kolbotn til Alnabru, er det viktig at det slås fast at frekvensen for S-banen ikke kan bli høyere enn at godstrafikken får tilgang til attraktive ruteleier. Vi må ikke risikere at analysen legger til grunn et persontrafikkvolum som forutsetter en

så høy S-banefrekvens at godstrafikken må få egne spor, uten at slike nye spor er inkludert i kostnadsestimatet og en robust finansieringsplan.

Det er verd å påpeke at KVU-en forutsetter en del ekstra investeringer i godstiltak mellom Sandvika og Drammen, som ikke er inkludert kostnadene som analyseres. Det er viktig at disse ikke faller ut av lista over nødvendige tiltak, men inkluderes i en felles finansieringsplan for alle banetiltak som berøres av KVU-en.

Godstrafikken sørfra til Alnabru godsterminal hemmes i dag av den bratte stigningen på godssporet fra Loenga til Bryn. Dette gjør at tunge godstog må ha hjelpelokomotiv fra Loenga til Alnabru, noe som er dyrt for togoperatørene. Alternativt må det kjøres med kortere tog, som også gir høye kostnader.¹ Problemet løses med egen godsbane fra Kolbotn til Alnabru, men vi er som sagt svært usikre om en slik bane vil bli prioritert. Brynsbakken setter også begrensninger for godstog vestfra (Sørlandsbanen, Drammen etc.). Vi ber derfor om at det vurderes en variant av den anbefalte tunnelen Nationaltheatret–Bislet–Sinsen–Alnabru med slakere stigning, som vil kreve noe annen trasé, slik at godstog fra Østfoldbanen til Alnabru kan benytte denne, i det minste i lavtrafikk-perioder. Det bør også ses på varianter av en slik slakere tunnel som også gir muligheter for å bruke den for godstog vestfra. Alternativt kan hjelpelokomotiv inngå som en tjeneste fra jernbanens infrastrukturselskap, som kompensasjon for at infrastrukturen ikke er konkurransedyktig.

Øvrige merknader

Anbefalingene i KVU-en vil uten tvil kreve store investeringer. Da er det viktig å se disse opp mot hva det vil koste å ikke investere i et kapasitetssterkt og attraktivt kollektivsystem. Tidligere beregninger, blant annet fra Urbanet Analyse, viser at det vil bli mye dyrere for samfunnet å satse på vegutbygging framfor på kollektivtransport i byområdene.² Samtidig er det viktig at statlige økonomiske bidrag til kollektivutbygging følges opp med krav om en god lokal og regional arealpolitikk, som øker nytteeffektene av investeringene.

Jernbanealliansen har ikke mandat til å gi konkrete anbefalinger for valg av løsninger for det øvrige kollektivtransportsystemet i Oslo. Vi er imidlertid enige i at det vil være lurt å bygge opp avlastende knutepunkt ved Lysaker og Bryn, som bindeledd mellom tog og øvrig kollektivtilbud. Det vil gi raskere kollektivforbindelser for mange, samtidig som Oslo sentrum avlastes.

For Oslo sentrum ligger det an til at den nye T-banetunnelen ikke vil få stasjon i umiddelbar nærhet til hovedknutepunktet Oslo S. Dette er ikke omtalt i kap 8.2.1 i hovedrapporten, og vi vil sette pris på en nærmere begrunnelse for anbefalt løsningen sett opp mot de markedsmessige ulempene dette kan ha.

Om Jernbanealliansen

Jernbanealliansen består av ti organisasjoner som ønsker å fremme jernbanen i Norge. Alliansens formål er å arbeide for økte bevilgninger til utbygging av jernbaneprosjekter og opprustning av det eksisterende jernbanenettet. Jernbanealliansen består av:

- Arbeidsgiverforeningen Spekter
- Framtiden i våre hender
- Landsorganisasjonen i Norge (LO)
- LO Stat
- Natur og Ungdom
- Naturvernforbundet
- Norsk Jernbaneforbund
- Norsk Lokomotivmannsforbund
- Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO)
- Trygg Trafikk

¹ Følge transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2018–2029 (side 71) er det mer last på hvert tog som har størst betydning for effektivisering av godstransporten, som igjen er viktig for å få mer gods overført fra veg til bane.

² Urbanet Analyse:

http://www.urbanet.no/Documents/Publikasjoner/UArappport%2023_2011%20Kollektivtrafikk%20veiutbygging%20eller%20kaos%20med%20engelsk%20sammendrag.pdf

Med vennlig hilsen
Jernbanealliansen

A handwritten signature in black ink, reading "Holger Schlaupitz". The script is cursive and fluid, with the first letter 'H' being particularly large and stylized.

Holger Schlaupitz
styreleder