

Ruter AS
Postboks 1030 Sentrum
0104 Oslo

Vår saksbehandler: Are Eriksen

26. oktober 2017

PLANPROGRAM FOR NY T-BANETUNNEL – INNSPILL OG MERKNADER FRA OSLO ELVEFORUM

Oslo Elveforum arbeider for å gjenåpne lukkede elve- og bekkestrekninger og gjøre byens vassdrag friske og rene, og for at det etableres grønne parkdrag med turveier og stier langs elver og bekker.

I vårt merknadsbrev til KVVU Oslo-Navet trakk vi fram en rekke potensielle konflikter mellom blågrønn infrastruktur og regiontog, S-bane, T-bane og trikk, og fant det i den forbindelse naturlig også å kommentere trasévalget for ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum. Våre kommentarer til forslag til planprogram for ny T-banetunnel er dermed en oppfølging av vårt høringsinnspill til KVVU Oslo-Navet.

Oslo Elveforum har følgende innspill til oppstart av planarbeid for detaljregulering, og merknader til høringsutkast til planprogram for konsekvensutredning, av ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum:

- Høringsinnspillene til KVVU Oslo-Navet om valg av trasé for ny T-banetunnel ble ikke vurdert
- Det underslås at KS1 ikke har funnet grunnlag for å gi en anbefaling om valg av T-banetrasé
- «Optimalisert trasé» i Nasjonal transportplan 2018–2029 må tolkes romslig
- Føringerne fra den eksterne kvalitetssikringen (KS1) og fra byrådet (v/MOS) er tydelige
- Ruter tolker seg bort fra bestillingen fra MOS, mens PBE har betenkeligheter knyttet til dette
- Planområdet er for snevert til å kunne utrede ulike traséalternativer og stasjoner/opp ganger
- Manglende oppfølging av KS1 kan få konsekvenser for statens finansiering av T-banetunnelen
- Planprogrammet må revideres grundig og planområdet utvides kraftig
- Argumentasjonen for å legge T-banestasjonen på Grünerløkka ved Nybrua holder ikke vann
- Planprogrammets utredningsalternativ 1 er altfor snevert utformet
- Mulige konfliktpunkter mellom ny T-banetunnel og blågrønn infrastruktur synes ivaretatt i planprogrammet

Oslo Elveforums innspill og merknader utdypes nedenunder.

Høringsinnspillene til KVVU Oslo-Navet om valg av trasé for ny T-banetunnel ble ikke vurdert

I KVVU Oslo-Navet, som ble sendt på høring 26. november 2015, ble det vurdert tre hovedalternativer for ny T-banetunnel gjennom sentrum: trasé C1, C2 og C3. Konseptvalgutredningen anbefalte trasé C1 med stasjoner ved Youngstorget og Nybrua på strekningen fra Stortinget til Tøyen.

Bydel Grünerløkka og Oslo Elveforum anbefalte i merknadsbrev til KVVU Oslo-Navet en kombinasjon av vestre del av trasé C1 og østre del av trasé C3, dvs. i hovedtrekk samme T-banetrasé som traseen på vedtatt plankart for Kommuneplan 2015, med stasjoner ved Youngstorget, Fredensborg, Olaf Ryes plass og Sofienberg på strekningen fra Stortinget til Tøyen. Oslo Elveforum argumenterte utførlig for denne løsningen. Vårt merknadsbrev av 13. mai 2016 vedlegges. Det merknadsbrevet skal betraktes som en integrert del av vårt merknadsbrev til forslaget til planprogram for ny T-banetunnel.

Høringsuttalelsene til KVV Oslo-Navet ble sluttbehandlet 30. august 2016 av KVV-ens stab og styringsgruppe, dvs. av Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter, og oversendt Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og Samferdselsdepartementet som oppdragsgivere.

Ved merknadsbehandlingen refereres uttalelsene fra Bydel Grünerløkka og Oslo Elveforum kort (s. 17 og 32), men kommenteres ikke.

Sporveien Oslo AS bemerket i sin høringsuttalelse at den nye T-banetunnelens konkrete trasé gjennom indre by bør

fastlegges nærmere ut fra forhold som flatedekning, arealutvikling, knutepunkter og anleggsgjennomføring. Banesystemet og nye stasjoner bør benyttes som motor i ønsket arealutvikling, der reisemålene for de store trafikkstrømmene spres mer ut fra selve bykjernen. [...] I det videre arbeidet bør det vurderes en trasé med stasjon/knutepunkt på Carl Berners plass i stedet for Tøyen. Plattformer og atkomster på Tøyen T-banestasjon er relativt smale og kan ha begrenset kapasitet i forhold til omstigningstrafikken i fremtiden. Ny trasé over Carl Berners plass vil spre omstigningstrafikken til flere T-banestasjoner og totalt sett gi bedre flatedekning med T-banesystemet i indre by øst (Grünerløkka nord). Fordeling av omstigningstrafikken bygger opp under en nettverksstruktur der T-banen vil definere de kapasitetssterke knutepunktene. En slik trasé gir også gode knutepunkter med trikketraseene over Carl Berners plass og Grünerløkka.

Denne delen av uttalelsen fra Sporveien gjengis ikke, ikke engang summarisk, og kommenteres da heller ikke av KVV-ens stab og styringsgruppe (jf. s. 27).

I avsnittet «Metroløsning» i kapitlet «Generelle kommentarer til uttalelsene» får høringsparter som Sporveien, Bydel Grünerløkka og Oslo Elveforum forsikringer om at endelig valg av trasé for ny T-banetunnel vil bli gjort i senere planfaser etter at spørsmålet er utredet nærmere (s. 6 og 7):

Flere høringsparter har kommentert anbefalt trasé for ny metrotunnel og enkelte har stilt spørsmål ved valg av trasé og anbefalte stasjonsplasseringer. [...] Det er viktig å understreke at endelig valg av traseer, linjeføring, stasjonsplassering og tekniske løsninger vil måtte gjøres i senere planfaser. Flere høringsinstanser har gode innspill knyttet til valg av trasé og tema som må utredes nærmere. Dette er nyttige innspill som blir vurdert i videre prosesser.

Det underslås at KS1 ikke har funnet grunnlag for å gi en anbefaling om valg av T-banetrasé

Dovre Group Consulting og Transportøkonomisk institutt har i perioden fra januar 2016 til mai 2017 kvalitetssikret KVV Oslo-Navet på oppdrag fra Finansdepartementet, Samferdselsdepartementet, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune (KS1).

I KS1 konkluderes det med at K3A, det anbefalte konseptet i KVV Oslo-Navet, med ny jernbanetunnel mellom Oslo S og Lysaker, S-banetunnel mellom Nationaltheatret og Alna via Bislett, ny T-banetunnel mellom Majorstua og Bryn og ny regiontogstasjon i Romeriksporten under Bryn, er det konseptet som har «den klart mest negative netto nytten, og den høyeste investeringskostnaden. [...] Vi anser derfor K3A til å være lite aktuell for videreføring» (s. 12).

KS1 Oslo-Navet vurderer konsept K4, med de samme hovedelementene som konsept K3A, men uten S-banetunnelen, som det beste konseptet. KS1 anbefaler et optimalisert K4 der regiontogstasjonen under Bryn ikke bygges, og der det legges inn ei vendesløyfe for tog vest for Nationaltheatret. KS1 anbefaler at regulering av kollektivtrasé mellom Majorstua og Bryn igangsettes, men at valg av driftsart (buss eller trikk) foreløpig holdes åpent. KS1 anbefaler ikke trikk mellom Bryn og Sinsen.

I høringsutkastet til planprogram for ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum gjengis ikke disse anbefalingene fra KS1, kun anbefalingen om at det bygges ny T-banetunnel mellom Majorstua og Tøyen/Ensjø, dvs. uten forlengelsen til Bryn som ble anbefalt i KVV Oslo-Navet. I planprogrammet drøftes det følgelig heller ikke hvilke konsekvenser KS1-anbefalingen om et optimalisert konsept K4 eventuelt kan ha for valg av trasé og stasjonsplassering for ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum. Temaene i planprogrammet legger heller ikke opp til at dette skal undersøkes/konsekvensutredes.

Hva verre er: I planprogrammet for ny T-banetunnel gjennom sentrum underslås det at KS1 ikke har funnet grunnlag for å anbefale en bestemt T-banetrasé. I kapittel 9.1 «Metro» i KS1 heter det (s. 91):

Vi har ikke funnet grunnlag i våre analyser for å gi en anbefaling om valg av metrotrasé, og det anbefales derfor at dette utredes videre.

Dette burde absolutt vært nevnt både på s. 5 og 45 i planprogrammet hvor anbefalingene i kapittel 9.1 «Metro» i KS1 gjengis. Enda drøgere blir det når KS1 eksplisitt brukes som begrunnelse for kun å utrede ett planalternativ/traséalternativ (planprogrammet, s. 44):

På bakgrunn av anbefalinger i KVV Oslo-Navet, Kvalitetssikring (KS1) av denne og anbefalinger i NTP 2018–2029, anbefaler forslagsstiller at det kun er ett planalternativ som inngår i konsekvensutredningen.

«Optimalisert trasé» i Nasjonal transportplan 2018–2029 må tolkes romslig

Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029 ble godkjent i statsråd 5. april 2017. På det tidspunkt var KS1 ennå ikke ferdigstilt. Selv om de foreløpige konklusjonene og anbefalingene i KS1 ble presentert for oppdragsgiverne i et møte i Samferdselsdepartementet allerede 15. desember 2016, er KS1 derfor viet liten plass i NTP 2018–2029 (s. 173):

Det er også utført en ekstern kvalitetssikring (KS1) av konseptvalgutredningen. Konseptvalgutredningen og den eksterne kvalitetssikringen konkluderer med at det er behov for bygging av både ny metrotunnel og ny jernbanetunnel gjennom Oslo. Videre utredning og planlegging bør starte i 2017.

Det er alt. Den nærmere omtalen av T-banetunnelen i NTP 2018–2029 er derfor basert på forslaget i KVV Oslo-Navet (s. 173):

I konseptvalgutredningen for Oslo-navet er det foreslått en ny metrotunnel gjennom Oslo sentrum mellom Majorstuen og Bryn via Bislett, Stortinget, Grünerløkka og Tøyen. Et slikt T-banekonsept har også ligget i Ruters planer i en lengre periode. Det er imidlertid nødvendig i det videre utredningsarbeidet å se på konkret lokalisering av stasjoner, hensiktsmessig avstand mellom stasjoner og optimalisert trasé. I tillegg bør man se på trinnvis utbygging, herunder om bygging helt til Brynseng er hensiktsmessig som egen fase eller som en samlet utbygging med resten av sentrumstunnelen. Oslo kommune har tatt initiativ til å begynne på dette utredningsarbeidet i samarbeid med Jernbanedirektoratet og øvrige parter.

I forslaget til planprogram omtales det optimaliseringsarbeidet som er gjort underveis fram mot KVV-ens trasé C1 på følgende måte (s. 12):

Løsningen er nesten identisk med Ruters valgte modell i K2012, men traseen er optimalisert på bakgrunn av geologiske forhold. Størst er endringene i plassering av stasjon på Grünerløkka, ettersom stasjonen i dette alternativet er plassert ved Nybrua i stedet for ved Olaf Ryes plass.

Fra K2012 til KVV Oslo-Navet er traseen på det meste flyttet over 800 m sideveis, mens stasjonen er flyttet 600 m sideveis, fra nordsiden av Olaf Ryes plass til Nybrua. Traseen som i 2012 var lagt under regjeringskvartalet og i en stor bue via Vår Frelses Gravlund, er samtidig forkortet med ca. 800 m. Fra mellomløsningsplanen i Kommuneplan 2015 til KVV Oslo-Navet er traseen på det meste flyttet litt over 500 m sideveis, mens stasjonen er flyttet 500 m sideveis, fra sørsiden av Olaf Ryes plass til Nybrua. Traseen som i Kommuneplan 2015 er lagt via Brenneriveien, er samtidig forkortet med ca. 300 m.

Vi legger til grunn at «optimalisert trasé» i NTP 2018–2029 tolkes like romslig som på s. 12 i forslaget til planprogram, og at en i optimaliseringsarbeidet også vektlegger andre forhold enn geologi og kortest mulig reisetid til sentrum fra grenbanene. Ut ifra konklusjonene i KS1 er det da også all grunn til å gjøre dette.

Føringene fra den eksterne kvalitetssikringen (KS1) og fra byrådet (v/MOS) er tydelige

I KS1s kapittel 11 «Føringer for forprosjektfasen» heter det i underkapittel 11.1.3 «Trasé og stasjoner for metrotunnel» (s. 104):

KVU har utredet tre ulike traseer for metrotunnel og stasjoner mellom Tøyen og Majorstua. Vår analyse gir ikke grunnlag for å vurdere nytten av de ulike traseene opp mot hverandre. Traseene har forskjeller i investeringskostnad, kvantifiserbar nytte, rutetilbud, påvirkning på overflateløsninger og grensesnitt mot jernbanetunnelen og bør utredes i detalj før det tas et endelig valg om trasé.

Vi har her gjengitt underkapittel 11.1.3 i KS1 i sin helhet. KS1 ble ferdigstilt så sent som 12. mai 2017.

I brev av 2. juli 2017 fra Byrådsavdeling for miljø og samferdsel (MOS) bes Ruter, som en oppfølging av KVV Oslo-Navet, om å utarbeide et forslag til planprogram for ny T-banetunnel på vegne av Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, slik det er anbefalt i plan- og gjennomføringsstrategien. I brevet heter det videre:

Vi viser også til nylig gjennomført kvalitetssikring (KS1) av KVV-en, der det anbefales å bygge metrotunnel mellom Majorstuen og Tøyen/Ensjø. Disse vurderingene bør også legges til grunn for arbeidet med planprogram. Videre bør trinnvis utbygging, slik det er omtalt i KS1 (11.1.2), vurderes. I KS1 er det også anbefalt å gjøre en mer detaljert utredning knyttet til trasé og stasjoner (11.1.3). Dette bør gjøres i arbeidet med planprogram.

Dette kan vanskelig tolkes på noen annen måte enn at byrådet v/MOS bestiller et planprogram der det tydeliggjøres at flere traseer for ny T-banetunnel skal utredes i detalj i konsekvensutredningen, før det tas stilling til endelig valg av trasé. Det ville være helt urimelig å tolke dette dit hen at det omfattende utredningsarbeidet som KS1 og MOS anser som nødvendig, skal skje i forbindelse med utformingen av selve planprogrammet. Med utredning av flere mulige traseer for ny T-banetunnel åpner byrådet samtidig for at det eventuelt kan bli aktuelt å legge fram mer enn ett alternativ også i forslaget til detaljreguleringsplan for ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum.

Ruter tolker seg bort fra bestillingen fra MOS, mens PBE har betenkeligheter knyttet til dette

Byrådsavdeling for miljø og samferdsel ba i brevet av 2. juli 2017 Ruter komme tilbake med et forslag til fremdriftsplan for arbeidet. I svarbrev av 31. august 2017 presenterer Ruter sitt forslag til fremdriftsplan for arbeidet med planprogrammet for ny T-banetunnel. I brevet redegjør Ruter også for sin forståelse av bestillingen fra MOS og gjennomgår denne punktvis. Ruter unnlater imidlertid

både å nevne og å kommentere følgende helt sentrale punkt i bestillingen fra MOS: «I KS1 er det også anbefalt å gjøre en mer detaljert utredning knyttet til trasé og stasjoner (11.1.3). Dette bør gjøres i arbeidet med planprogram.» Ruter avsluttet brevet slik: «Dersom MOS har kommentarer til Ruters forståelse av bestillingen eller det arbeidet som pågår, ber vi om tilbakemelding på dette innen 10. september.»

I brev av 8. september 2017 tar byrådsavdelingen den foreslåtte fremdriftsplanen til etterretning, men kommenterer ikke Ruters tolkning av bestillingen. Det er mulig at MOS rett og slett ikke har fått med seg at Ruter har hoppet bukk over en helt sentral del av bestillingen hva gjelder oppfølgingen av KS1, at flere traseer bør utredes i detalj før det tas et endelig valg om trasé.

PBE gir i brev av 15. september 2017 Ruter tilbakemelding på planforums behandling av forslaget til planprogram for ny T-banetunnel gjennom sentrum. I brevet fra PBE heter det:

Planprogrammet skal sikre et tilstrekkelig godt beslutningsgrunnlag for et politisk valg av trasé. Bestilling av planprogram fra MOS, på vegne av Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, legger føringer for hva planprogrammet skal inneholde. Slik bestillingen er formulert er det ikke entydig at kun ett planalternativ, der C1 legges til grunn, tilfredsstillende behovet MOS uttrykker for en mer detaljert utredning knyttet til trasé og stasjoner som anbefalt i KS1 (11.1.3).

Nei, bestillingen er tvert imot entydig på at flere plan-/traséalternativer skal utredes i detalj.

For oss blir det derfor uforståelig at PBE konkluderer slik: «Høring av planprogrammet vil gi grunnlag for å avgjøre om mer enn C1 skal utvikles som planalternativ.» Etter vårt syn er det først den detaljerte utredningen av traséalternativene C1, C2 og C3, varianter og kombinasjoner av disse, og eventuelle nye traséalternativer som måtte dukke opp i arbeidet med selve konsekvensutredningen, som kan avgjøre om forslaget til detaljregulering skal inneholde ett eller flere planalternativer.

Planområdet er for snevert til å kunne utrede ulike traséalternativer og stasjoner/opp ganger

Slik høringsutkastet er utformet, inviterer ikke planprogrammet høringsinstansene eller andre til å tenke utenfor boksen, dvs. til å foreslå T-banetraseer og stasjoner som ligger utenfor planområdet.

I planprogrammet beskrives planavgrensningen som romslig (s. 14):

Den romslige avgrensningen gir også stor fleksibilitet for plassering av T-baneopp ganger fra stasjoner. På samme måte som Stortinget stasjon, med dens mange opp ganger, kan en stasjon på Bislett eller Grünerløkka nå et stort marked ved bygging av flere opp ganger.

Planområdet er i realiteten så snevert avgrenset at det ikke er mulig å la foreslått T-banestasjon ved Nybrua få opp gang til Schous plass uten å havne utenfor planområdet. For at en stasjon på Grünerløkka skal kunne nå et stort marked ved bygging av flere opp ganger, må planområdet utvides kraftig og stasjonen plasseres langt mer sentralt på Grünerløkka, dvs. på eller i nærheten av Olaf Ryes plass. Det er heller ikke mulig å lansere tanken om å flytte T-banestasjonen som er foreslått på Bislett, til St. Hanshaugen uten å havne utenfor planområdet.

I planprogrammet gis det ingen signaler om at høringen av planprogrammet kan føre til utvidelser av planområdet og ny varsling. Det er hver enkelt henvist til å skjønne selv. Planprogrammet etterlater tvert imot det inntrykk at det kun er aktuelt å utvide planområdet og foreta ny varsling dersom *utredningene* skulle se nye trasémuligheter (s. 17):

Dersom arbeidet med optimalisering gir nye muligheter for traséføring utenfor planområdet, vil det kunne medføre utvidelser av planområdet og dermed ny varsling.

Vi kan ikke se at høringsutkastet til planprogram er egnet til å ivareta følgende målsetting i PBEs brev av 15. september 2017:

Samtidig er etaten opptatt av at prosessene som fører fram til endelig planforslag sikrer at relevante og realistiske alternativ er grundig utredet og gjenstand for demokratiske prosesser som sikrer medvirkning og involvering i tråd med plan- og bygningsloven.

Manglende oppfølging av KS1 kan få konsekvenser for statens finansiering av T-banetunnelen

For oss ser det ut som om planprogrammet i all hovedsak ble utarbeidet før KS1 forelå, og at Ruter ikke har ønsket å revidere planprogrammet i tilstrekkelig grad til å kunne følge opp konklusjonene i KS1. Høringsutkastet til planprogram svarer derfor ikke på bestillingen verken fra KS1 eller byrådet.

Brevet fra MOS til Ruter av 2. juli 2017 med byrådets bestilling av planprogram ble sendt i kopi til Samferdselsdepartementet. Departementet ble dermed orientert om at planprogrammet vil bli utformet slik at det ivaretar anbefalingene i KS1. Ruters brev til MOS av 31. august 2017, der det fremgår at Ruter ikke akter å følge opp anbefalingene i KS1, er Samferdselsdepartementet derimot ikke kjent med.

Dersom planprogrammet ikke endres, og traseene C1, C2 og C3 som en konsekvens av dette ikke utredes i detalj i konsekvensutredningen, slik KS1 anbefaler, er det fullt mulig at departementet vil sette spørsmålsteget ved det utredningsarbeidet som er gjort. I ytterste konsekvens kan dette skape problemer for finansieringen av den nye T-banetunnelen gjennom sentrum. Det statlige bidraget vil kunne sitte lenger inne dersom Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet ikke føler seg overbevist om at Oslo kommune har funnet fram til den beste traseen for den nye T-banetunnelen.

Planprogrammet må revideres grundig og planområdet utvides kraftig

Den summariske redegjørelsen i planprogrammets kapittel 1.1.3 for vurdering og siling av alternative traseer klarer ikke å overbevise oss om at valget av alternativ C1 som ny T-banetrasé er tilstrekkelig underbygd. Denne redegjørelsen kan ikke erstatte den detaljerte utredningen knyttet til valg av trasé og stasjoner som KS1 anbefaler.

Vi anbefaler derfor en grundig revisjon av planprogrammet og en kraftig utvidelse av planområdet med sikte på en detaljert utredning av traséalternativene C1, C2 og C3, varianter og kombinasjoner av disse, og eventuelle nye traséalternativer som måtte dukke opp i arbeidet med KU-en.

Det er viktig at planprogrammet utformes slik at arbeidet med konsekvensutredningen også tar høyde for de andre konklusjonene i KS1, herunder at KS1 anbefaler at det ikke bygges trikk mellom Bryn og Sinsen, at det ikke bygges regiontogstasjon på Bryn, og at det ikke bygges S-banetunnel fra Nationaltheatret via Bislett til Alna, men at det bygges vendesløyfe for tog vest for Nationaltheatret, og at vendesløyfa eventuelt kan gå til Bislett (med eller uten en fullverdig togstasjon på Bislett).

Samlet sett svekker anbefalingene i KS1 planlagt omlegging fra nav til nettverk, og det vil da være aktuelt å vurdere traseer for ny T-banetunnel som kan styrke nettverksstrukturen. I KS1 vises det til at både traséalternativ C1 og C2 er sentrumsrettede, og dermed høyst relevante for en navbasert tilnærming til utbyggingen av kollektivtilbudet.

For valget av trasé for ny T-banetunnel vil det også kunne ha stor betydning hvorvidt Homansbyen T-banestasjon åpnes. Med et antatt passasjergrunnlag på ca. 15 000 passasjerer daglig stiller vi oss undrende til at denne stasjonen ikke for lengst er tatt i bruk. Jf. her også bystyrets vedtak om at stasjonen skal etableres. At reisetiden fra grenbanene til sentrum (og vice versa) dermed vil øke med ca. 40 sekunder grunnet nedbremsing inn til stasjonen, stasjonsopphold og akselerasjon ut fra stasjonen er irrelevant for de aller fleste reisende, selv om Ruter i sine beregninger av trafikantnytte legger avgjørende vekt på dette når Ruter ikke ønsker at Homansbyen T-banestasjon skal åpnes.

Konsekvensutredningen for ny T-banetunnel gjennom sentrum bør avgjort vurdere et scenario der Homansbyen T-banestasjon, som kun ligger 400 m fra rundkjøringen ved Bislett stadion, tas i bruk og får en stasjonsoppgang i retning Bislett. Det vil da måtte utredes om foreslått ny T-banestasjon på Bislett, som en konsekvens av dette, kanskje heller bør legges på St. Hanshaugen, og at det eventuelt etableres en stasjon under Stensparken (som kan betjene både Bolteløkka og Fagerborg) i tillegg.

En T-banestasjon på St. Hanshaugen i stedet for Bislett vil kun øke lengden på trasé C1 mellom Stortinget og Majorstua med 100–200 m, dvs. ikke forlenge kjøretiden med mer enn ca. 10 sekunder.

I merknadsbrev til KVVU-Oslo Navet argumenterte Oslo Elveforum for å velge en kombinasjon av trasé C1 fra Majorstua via Stortinget til Youngstorget og trasé C3 fra Olaf Ryes plass videre til Tøyen, der stasjonene på Youngstorget og Olaf Ryes plass knyttes sammen med tilnærmet samme T-banetrasé som ligger inne på plankartet i Kommuneplan 2015. Traseen mellom Stortinget og Tøyen via Olaf Ryes plass er ca. 300 m lenger enn traseen via Nybrua, slik at kjøretiden øker med ca. 20 sekunder.

Vi tar neppe mye feil om vi forskutterer at konsekvensutredningen vil vise at T-banestasjoner på Olaf Ryes plass, på St. Hanshaugen og i Homansbyen vil styrke tverrforbindelsene øst–vest i byen på en langt bedre måte enn T-banestasjoner ved Nybrua og på Bislett vil kunne bidra til, og vil føre til en langt bedre nettverksstruktur.

Argumentasjonen for å legge T-banestasjonen på Grünerløkka ved Nybrua holder ikke vann

I høringsutkastet til planprogram begrunnes flyttingen av T-banestasjonen på Grünerløkka fra Olaf Ryes plass (foreslått plassering i K2012) til Nybrua (foreslått plassering i KVVU Oslo-Navet) slik (s. 12):

Bakgrunnen for justeringen er at tidligere utredninger viser at trafikantnyttan blir bedre desto nærmere sentrum traseen plasseres, men man hadde ikke funnet en egnet måte å krysse Akerselva lenger sør. Trase C1 er betydelig kortere enn anbefalt trasé fra K2012, og trafikantnyttan blir høyere fordi reiseveien til og fra grenbanene blir kortere. Nybrua ligger mindre enn 500 meter fra Olaf Ryes plass, slik at også øvre deler av Grünerløkka vil få en god kobling til T-banenettet. Det er ingen vesentlige markedsmessige fordeler med en stasjon ved Olaf Ryes plass, ettersom tyngdepunktet av beboere og arbeidsplasser er på nedre del av Grünerløkka. I tillegg er det overgang til flere buss- og trikkelinjer ved Nybrua, og dermed vil denne lokasjonen gi et bedre byttepunkt for kollektivtransport.

Det stemmer at trasé C1 er betydelig kortere enn anbefalt trasé fra K2012, ca. 800 m kortere. Trase C1 er imidlertid kun ca. 300 m kortere enn T-banetraseen via Olaf Ryes plass som ligger inne med hensynssone på vedtatt plankart for Kommuneplan 2015, og det er selvsagt den traseen man bør sammenligne med. Forskjellen i kjøretid er, som allerede nevnt, kun ca. 20 sekunder. 20 sekunders kortere reisevei til og fra grenbanene kan ikke oppveie de store tidsbesparelsene som tusenvis av mennesker som skal til/fra sentrale deler av Grünerløkka vil få dersom stasjonen legges ved Olaf Ryes plass og ikke ved Nybrua.

Det stemmer også at Nybrua ligger mindre enn 500 m fra Olaf Ryes plass. Dvs. det sørøstre hjørnet av plassen ligger ca. 490 m fra Nybrua, mens det nordvestre hjørnet av plassen ligger 650 m fra Nybrua. Grünerløkka har historisk sett vært definert som området mellom Sannergata i nord, Torshovbekken i øst, Nybrua i sør og Akerselva i vest. Fra Nybrua opp til det sørvestre hjørnet av Birkelunden på Øvre Grünerløkka er avstanden 850 m, og opp til Sannergata er gangavstanden hele 1 160 m. Disse avstandene gjelder vel og merke kun for gående til/fra Thorvald Meyers gate. De aller fleste har målpunkt/startpunkt i en av sidegatene slik at reell gangavstand til Nybrua må påplusses med ca. 150 m i snitt (fra 0 m til drøyt 300 m).

Det er videre en sannhet med modifikasjoner at tyngdepunktet av beboere og arbeidsplasser er på nedre del av Grünerløkka. Øvre og nedre del av Grünerløkka har tradisjonelt vært definert ut fra det mer enn århundregamle skillet i Nordre gate mellom Jacob menighet (nå menighetene Grønland og Trefoldighet) i sør og Paulus menighet i nord. Legges skillet i Nordre gate til grunn, er det ingen tvil om at tyngdepunktet av beboere og arbeidsplasser er på øvre og ikke på nedre del av Grünerløkka. Legger man dagens bydelsgrense til grunn, men beholder Nordre gate som skillelinje, er påstanden også høyst tvilsom. Boliger og arbeidsplasser i bydelen som ligger ned mot Vaterlands bru, betjenes for øvrig allerede i dag godt av Grønland T-banestasjon.

En T-banestasjon ved Nybrua vil være en svært dårlig løsning for alle som bor eller jobber på øvre del av Grünerløkka, herunder sentralt på Grünerløkka, dvs. i nærheten av Birkelunden, Sofienbergparken og Olaf Ryes plass. Ser man på antall passasjerer som benytter trikkeholdeplassene på Grünerløkka, så er passasjertallet høyest på holdeplassen Birkelunden, nesten like høyt på holdeplassen Olaf Ryes plass og lavest på holdeplassen Schous plass. Mange passasjerer på Grünerløkka har ikke sentrum som startpunkt/målpunkt, og er tjent med en bedre tverrforbindelse enn i dag.

En T-banestasjon ved Olaf Ryes plass vil dessuten kunne redusere trafikkbelastningen på trikkene til/fra sentrum, som allerede i dag er stappfulle med folk i rushtiden og helt klart er i ferd med å nå kapasitetsgrensen. En T-banestasjon ved Nybrua vil avlaste trikkene i langt mindre grad, også fordi kun et fåtall av passasjerene som har sentrum som mål, vil velge å skifte fra trikk til T-bane ved Nybrua, eller fra trikk og buss i Trondheimsveien til T-bane ved Nybrua. Det er følgelig all grunn til å tro at Olaf Ryes plass vil bli et bedre byttepunkt for kollektivtransport enn Nybrua, men dette bør selvsagt undersøkes nærmere i konsekvensutredningen.

Med T-banestasjon ikke bare på Olaf Ryes plass, men også på Sofienberg (nær Lakkegata skole), slik vi foreslo i vårt merknadsbrev til KVVU Oslo-Navet, vil vi få to knutepunkter i nettverksstrukturen som samlet vil få langt større verdi som byttepunkt for trafikantene enn et byttepunkt ved Nybrua.

Planprogrammets utredningsalternativ 1 er altfor snevert utformet

Det følger av merknadene ovenfor at planprogrammets utredningsalternativ 1 er altfor snevert utformet. Det vil være nødvendig å utrede stasjoner og oppganger ikke bare i området fra og med St. Olavs plass til og med Youngstorget, men på hele strekningen mellom Majorstua og Tøyen.

I øst vil det kunne bli aktuelt med nye stasjoner både på Youngstorget, Fredensborg, Olaf Ryes plass og Sofienberg, slik vi anbefalte i vårt merknadsbrev til KVVU Oslo-Navet, men vi utelukker ikke at arbeidet med konsekvensutredningen kan vise at det er tilstrekkelig med én T-banestasjon mellom Stortinget og Olaf Ryes plass: ved Youngstorget, Hammersborg torg eller Møllergata skole.

I vest vil det kunne bli aktuelt med nye stasjoner både på St. Olavs plass, St. Hanshaugen og Bolteløkka/Fagerborg, alternativt ved St. Olavs plass og Bislett, alternativt ved Riddervolds plass dersom Homansbyen T-banestasjon ikke blir tatt i bruk. Med stasjon på St. Hanshaugen er det mulig at stasjonen ved St. Olavs plass kan droppes, men her spiller det også inn hvor stasjon(e) mellom Stortinget og Olaf Ryes plass legges.

Vi kan ikke se at det bør tillegges avgjørende vekt at hver ny stasjon på en T-banelinje vil øke reisetiden fra grenbanene til sentrum (og vice versa) med ca. 40 sekunder. Økt reisetid vil i de fleste tilfeller mer enn oppveies av bedre flatedekning og flere omstigningsmuligheter.

Sentralt i byen er det uproblematisk at stasjonene legges noe nærmere hverandre enn ellers i byen, selv om vi deler Byantikvarens frykt for at dette kan øke trykket på eksisterende kulturminner, både i byggeperioden for T-banetunnelen og etterpå. Kort avstand mellom eventuelle stasjoner på St. Olavs plass og Youngstorget er dessuten mindre problematisk enn kort avstand mellom andre stasjoner, jf. at man «bygger en V», men «kjører en X», slik at de to stasjonene ikke kommer til å ligge på samme T-banelinje.

I sentrum må det være en målsetting at gamle og nye T-banestasjoner og oppganger samlet sett får en slik plassering at det ikke blir nødvendig for trafikantene å bytte mellom T-bane og trikk/buss for å nå målpunkter i sentrum. I sentrum bør trafikken over bakken i størst mulig grad beholdes myke trafikanter, dvs. syklister og gående. Jf. at det i KVV Oslo-Navet understrekes at T-banesystemet «må ha en god sentrumsbetjening med flere stasjoner, slik at majoriteten av dem som har sentrum som målpunkt kan nå sine reisemål til fots uten ekstra omstigning» (s. 269).

Mulige konfliktpunkter mellom ny T-banetunnel og blågrønn infrastruktur synes ivaretatt i planprogrammet

Oslo Elveforum har ovenfor funnet det nødvendig å kommentere sider ved forslaget til planprogram for ny T-banetunnel gjennom sentrum som kun i begrenset grad berører Oslo Elveforums primære arbeidsfelt: byens blågrønne årenett fra marka til fjorden. Vi har gjort dette fordi vi anser at valg av trasé og stasjoner for ny T-banetunnel er av svært stor viktighet for byutviklingen.

I vårt merknadsbrev til KVV Oslo-Navet trakk vi fram en rekke potensielle konflikter mellom blågrønn infrastruktur og regiontog, S-bane, T-bane og trikk, jf. at det i utgangspunktet kan oppstå konflikter alle steder der ny kollektiv infrastruktur skal krysse det blågrønne årenettet. Planprogrammets utredningstema blågrønn struktur (s. 60) legger opp til å kunne ivareta de mulige konfliktpunktene mellom ny T-banetunnel og elver og bekker på en god måte i konsekvensutredningen. Det krever imidlertid at det tas høyde for at ulike T-banetraseer gir ulike konfliktpunkter ved kryssing av vassdragene. Det eneste vi savner, er at VAV oppføres som en av de hovedansvarlige ikke bare for overvann/flom, men også for vannveier.

Vennlig hilsen
Oslo Elveforum

Per Østvold
leder

Vedlegg:
Oslo Elveforums merknadsbrev av 13. mai 2016 til KVV Oslo-Navet