

Retningsdrift Brynsbakken – oppsummering av historikk

Innhold

1	Innledning.....	2
1.1	Hensikten med notatet	2
1.2	Hvor ligger Brynsbakken?.....	2
2	Utviklingen av sporløsningen slik den er i dag	2
3	Overordnede utredninger for å øke kapasiteten inn mot Oslo S.....	4
3.1	Kapasitet på Oslo S	4
3.2	KVU Oslo-navet.....	4
4	Vurdering av alternative løsninger for Brynsbakken.....	5
4.1	Alternativer som ble vurdert i forkant av planoppstart (2017).....	11
4.1.1	Anbefalt løsning/konsept	11
4.1.2	Andre vurderte alternativer	18
5	Reguleringsplanprosess 2017-2022.....	20
5.1	Planprogram	20
5.2	Reguleringsplan	20
5.2.1	Offentlig ettersyn av planforslag vinteren 2019/2020.....	20
5.2.2	Merknadsbehandling og revidert planforslag	20
5.2.3	Klage på planvedtaket	20

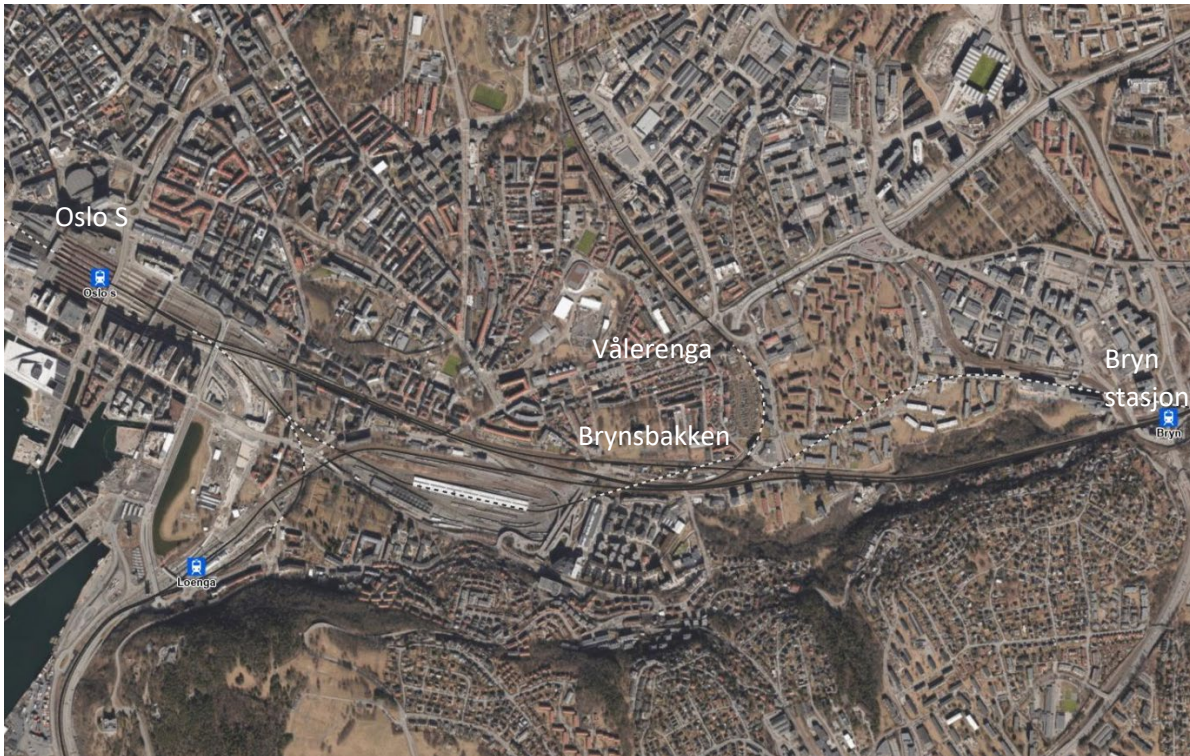
1 Innledning

1.1 Hensikten med notatet

Dette notatet gir en kort oppsummering av historikken for prosjektet Retningsdrift Brynsbakken. Tidligere utredninger er tilgjengelige på Bane NORs nettsider: www.banenor.no.

1.2 Hvor ligger Brynsbakken?

Brynsbakken ligger om lag en kilometer øst for Oslo S, og er avgrenset av Vålerenga i nord og Lodalen og Kværnerbyen i sør.



Figur 1-1 Brynsbakken ligger om lag en kilometer øst for Oslo S, sør for Vålerenga.

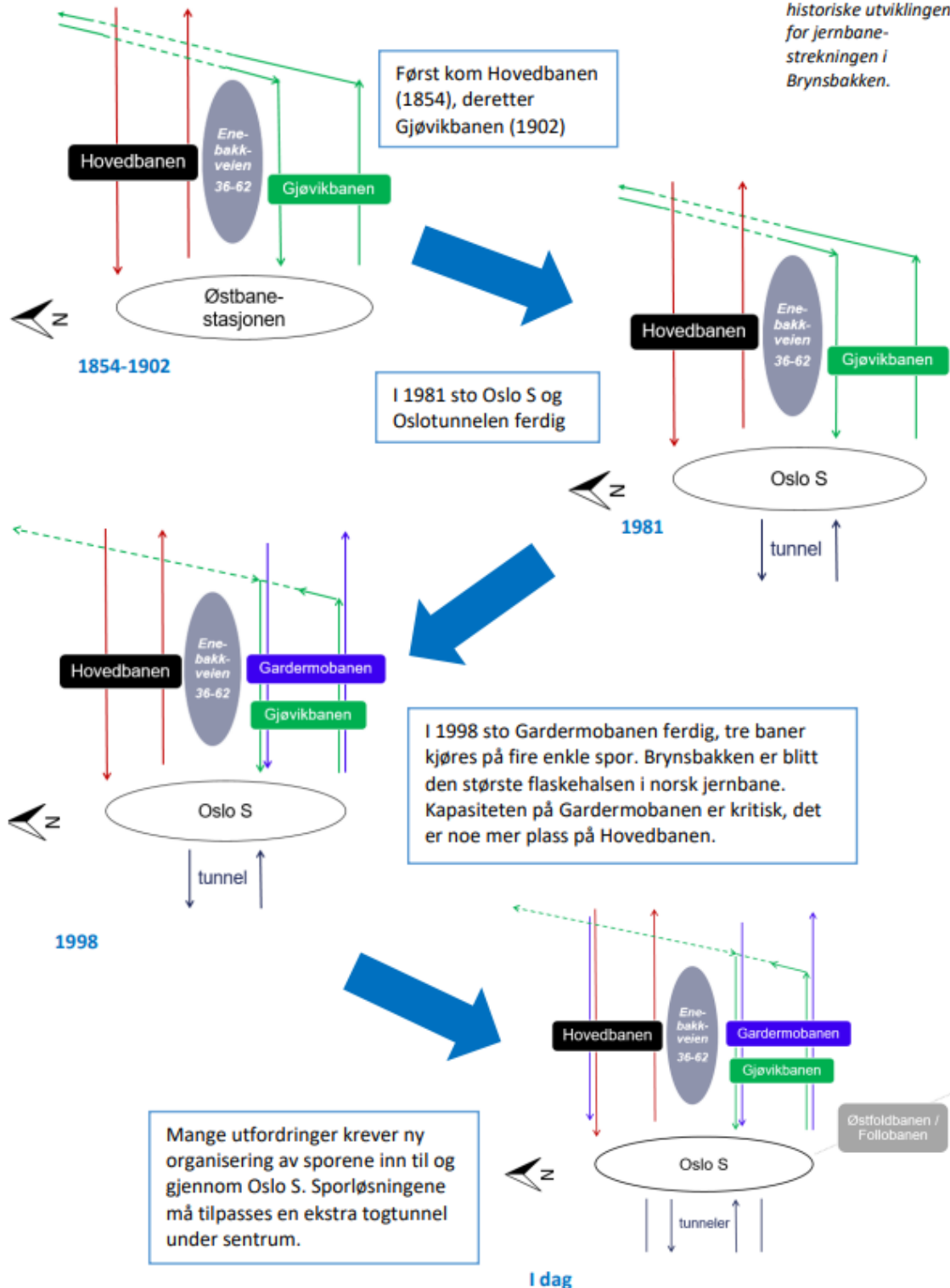
2 Utviklingen av sporrøsløsningen slik den er i dag

Sporløsningen i Brynsbakken der Hovedbanen, Gjøvikbanen og Gardermobanen deler seg, har sin bakgrunn i flere byggetrinn. I utgangspunktet gikk Hovedbanen ut av Østbanen (Oslo S) mot Bryn. Rundt 1900 ble både Hovedbanen utvidet med et ekstra spor, samtidig som Gjøvikbanen ble etablert som en parallell bane som fulgte Hovedbanens stigning fram til St. Halvardsgate og så flatet ut for å passere under Hovedbanen ved Etterstadgata. Dette er illustrert i øverste del av figur 1-2 under.

Senere ble det også bygget dobbeltspor på Gjøvikbanen, slik at man fikk to parallelle dobbeltsporede jernbaner opp fra Oslo S. Når man bygde Gardermobanen og Romeriksporten valgte man å unngå en større ombygging av sporene ved å bruke Gjøvikbanens spor og dermed opprettholde det som i prinsippet er to parallelle baner inn til Oslo S (dette kalles linjedrift). På grunn av dette vil togene måtte krysse hverandre for å kunne komme inn i Oslotunnelen. Gardermobanen har vesentlig flere tog som skal videre gjennom Oslotunnelen enn det Gjøvikbanen har. Dette ble derfor identifisert som en begrensning i kapasiteten, og ble delvis løst ved at det går et spor fra Romeriksporten med forbindelse til Hovedbanen. Dette betyr igjen at dette sporet er tungt belastet slik som den nederste delen av figur 1-2 illustrerer. Gjøvikbanens tog må greie av fra Gardermobanen og da bruke kapasitet der. Dette gjør at den nedre delen av Brynsbakken mot Oslo S ikke kan utnyttes med full kapasitet.

Utvikling av «flaskehalsen» Brynsbakken:

Figur 1-2: Forenklet fremstilling av den historiske utviklingen for jernbanelinjen i Brynsbakken.



3 Overordnede utredninger for å øke kapasiteten inn mot Oslo S

3.1 Kapasitet på Oslo S

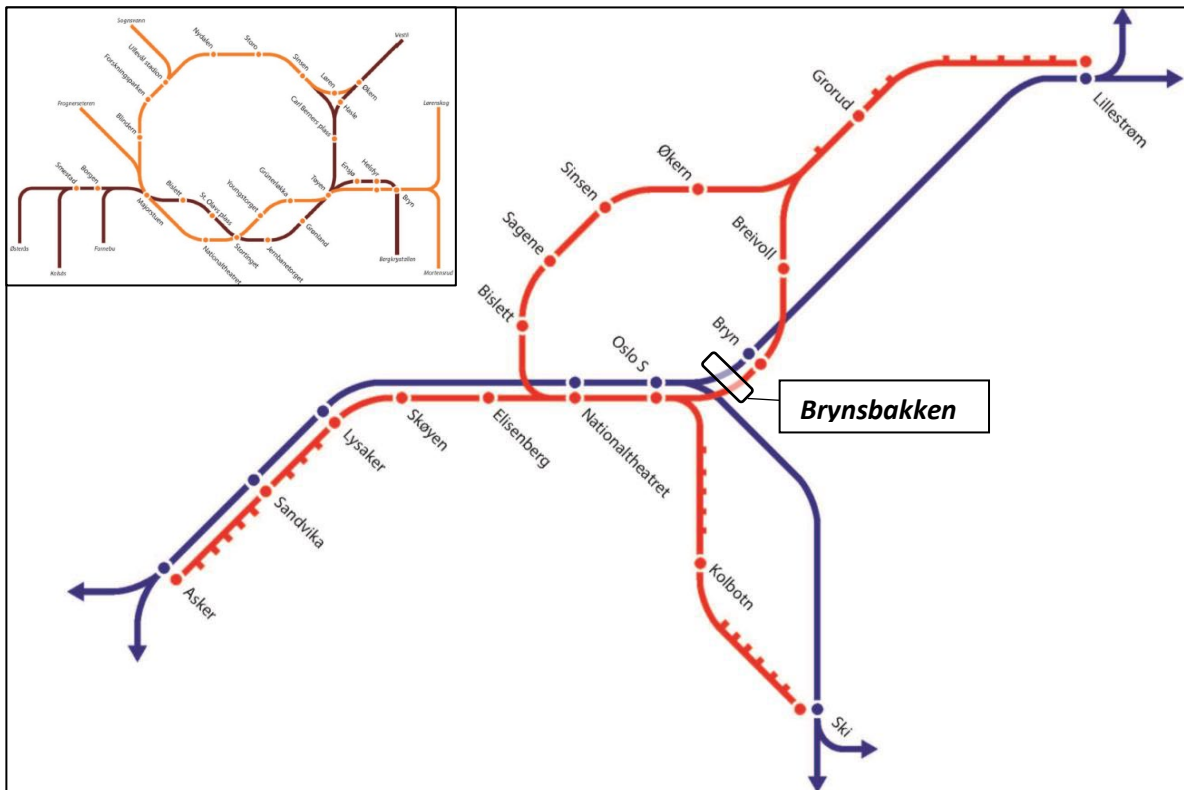
Det ble tidlig vurdert at det ville være mulig øke kapasiteten inn mot Oslo S uten å etablere flere spor gjennom Gamlebyen. Kapasiteten kan økes ved å legge om til *retningsdrift*¹. Ved å gi en bedre fordeling av tog mellom sporene og unngå at tog må krysse motgående spor, kunne sporene utnyttes bedre og dermed øke kapasiteten.

De midterste sporene på Oslo S har kortere plattformer. Lokaltogene på L1/L2 (Lillestrøm/Ski - Asker) er kortere enn mange av fjern- og regionaltogene og det er hensiktsmessig at disse går fra de midterste plattformene. I forbindelse med planleggingen av Follobanen ble sporløsningen der tilpasset en fremtidig løsning med retningsdrift på Oslo S. Dette ligger også til grunn for de valgte løsningene for Oslotunnelen, der lokaltogene skal benytte de midterste sporene, og dette er også tilpasset løsningene på Lysaker og i Sandvika.

3.2 KVV Oslo-navet

KVV Oslo-navet - konseptvalgutredning for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo - var på høring i 2016. KVV-en anbefaler blant annet nye sentrumstunneler både for jernbane og metro. Ekstern kvalitetssikring av utredningen (KS1) støtter denne anbefalingen, og sier at Brynsbakkenprosjektet er nødvendig for å kunne ta ut effekten av en ny tog tunnel gjennom sentrum. Samtidig er prosjektet en avgjørende del av ny rutemodell Østlandet. Rutemodellen løser opp i en rekke flaskehals og gir bedre utnyttelse av jernbanenettet i Oslo-navet. Den muliggjør et trafikktilbud som utnytter jernbanenettet i Oslo-navet maksimalt før en eventuell kapasitetsøkning mellom Oslo S og Lysaker realiseres. Rutemodellen vil utsette behovet for en ny tog tunnel noe. Retningsdriften i Brynsbakken er en del av denne løsningen.

¹ Når tog kjører i begge kjøreretninger på et spor, kalles dette *linjedrift*. For å øke kapasiteten på jernbanen, kan kjøremønsteret legges om *retningsdrift*. Dette innebærer at togene kun kjører i én retning i samme spor.



Figur 3-1 KVVU Oslo-navet anbefaler blant annet ny jernbanetunnel og metrotunnel gjennom Oslo sentrum. Illustrasjonen viser prinsipp for separering av togtrafikken. Regiontog benytter det blå systemet og S-bane (utvikling av lokaltog) det røde. Innfelt øverst til venstre er anbefalt prinsipp for metrosystemet. (Kilde: KVVU Oslo-navet). Tiltak i Brynsbakken regnes som en forutsetning for ny jernbanetunnel (Brynsbakkens beliggenhet er markert på figuren).

4 Vurdering av alternative løsninger for Brynsbakken

Jernbaneløst gjennomførte et prosjekt for å se hvilke løsninger som kunne få til retningsdrift i den nedre delen av Brynsbakken. Det ble identifisert 14 alternative konsepter. Kun et konsept oppnådde den effekten som var nødvendig uten svært store inngrep i bebyggelsen i Gamlebyen eller svært store kostnader. Dette er dokumentert i rapportene innføring til Oslo S (tilgjengelig på banenor.no).

Under oppsummeres kort løsningene som tidligere har vært vurdert (delrapporten fra nov. 2014 er også uttrykt vedlegg til planprogrammet).

KONSEPT	BESKRIVELSE / TRAFIKAL VIRKNING	KONSEKVENSER	KONKLUSJON	
Konsept 1	<p>Hovedgrep: Ny tunnel under Vålerenga med dobbeltspor for Gjøvikbanen. Enkeltspor på Hovedbanen forbi Brynsbakken.</p> <p>Virkning: Gir økt kapasitet for Gardermobanen og Gjøvikbanen på bekostning av Hovedbanen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Tunnel under Vålerenga er vanskelig gjennomførbar bl.a. pga. grunnforhold. Store inngrep i forbindelse med de to tunnelportalene. 	Ikke videreført.	

KONSEPT	BESKRIVELSE / TRAFIKAL VIRKNING	KONSEKVENSER	KONKLUSJON	
		<ul style="list-style-type: none"> Høye kostnader. 		
Konsept 2A	<p>Hovedgrep: Ny tunnel for inngående Gjøvikbane. Ny trasé for utgående Gjøvikbane på viadukt og tunnel. Virkning: Gir økt kapasitet for Gardermobanen og Gjøvikbanen på bekostning av Hovedbanen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Tunnel under Vålerenga vanskelig gjennomførbare. Kostnadskrevende. Store inngrep i forbindelse med de to tunnelportalene. Viadukt /bru for utgående Gjøvikbane ville bli svært synlig. Utfordringer knyttet til anleggsgjennomføring. Inngrep på bebyggelse i Enebakkveien. 	Ikke videreført.	
Konsept 2B	<p>Hovedgrep: Ny tunnel under Vålerenga for inngående Gjøvikbane. Ny trase for utgående Gjøvikbane viadukt/bru. Fortsatt dobbeltspor på Hovedbanen.</p> <p>Virkning: Gir økt kapasitet for alle de tre banene.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Tunnel under Vålerenga vanskelig gjennomførbare. Svært vanskelig gjennomførbare med mulig konflikt med E6 Vålerengtunnelen. Viadukt /bru for utgående Gjøvikbane ville bli svært synlig. Høye kostnader. 	Ikke videreført.	
Konsept 3	<p>Hovedgrep: Inngående Gjøvikbane følger dagens, ny trase for Gjøvikbanen på viadukt/bru mellom Gardermobanen og dagens Gjøvikbane.</p> <p>Virkning: Gir økt kapasitet på Gjøvikbanen og Hovedbanen, men ikke full uttelling på</p>	<ul style="list-style-type: none"> Svært synlig konstruksjon. Inngrep i bebyggelse i Enebakkveien 36-62. Krapp geometri på Gjøvikbanen. 	Ikke videreført.	

KONSEPT	BESKRIVELSE / TRAFIKAL VIRKNING	KONSEKVENSER	KONKLUSJON	
	Gardermobanen pga. delt trase med Gjøvikbanen utgående. Sårbart ved trafikkavvik.	<ul style="list-style-type: none"> • Konflikt med bebyggelse i Biskop Nilssøns gate 23. 		
Konsept 4A/4B	<p>Hovedgrep: Gjøvikbanen i egen trasé mellom Lodalen og dagens Gjøvikbanetrase. (4A: bruke eksisterende kulvert mellom Lodalen og Oslo S, 4B: Ny atkomst fra Lodalen til Oslo S)</p> <p>Virkning: Løser kapasitet i Brynsbakken for alle tre baner. Gir utfordringer i kapasitet i Lodalskulverten og Oslo S.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Konflikt med boligblokk i Biskop Nilssøns gate 23. • Tunnel i område med vanskelige grunnforhold. • Svært lang tunnel pga. høydeforskjell mellom Lodalen og Brynsbakken. • Meget kostnadskrevende. • Konflikt med dagens bruk av hensettingsanlegg i Lodalen. • Innføring av ny trasé for Gjøvikbanen til Oslo S vil være vanskelig å få til. 	Ikke videreført.	
Konsept 5	<p>Hovedgrep: Ombytting av spor mellom de tre banene. Nytt spor for inngående Gardermobanen, inngående Gjøvikbane (kort tunnel under Gardermobanen), utgående Hovedbane.</p> <p>Virkning: Løser kapasitet i Brynsbakken for alle tre baner.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Gir fysiske inngrep i parken mellom Vålerenga kirke og sporene. • Ikke direkte inngrep i bebyggelse i Enebakkeveien 36-62, men nærføring gjør at det trolig vil bli inngrep i anleggsfasen. • Konflikt med boligblokk i Biskop Nilssøns gate 23. • Ikke forenlig med E6 Vålerengtunnelen. 	Ikke anbefalt videreført, men en variant som i prinsippet er lik er vurdert på nytt.	
Konsept 6A	Hovedgrep: Utgående Gjøvikbane bruker kulvert mot Lodalen og tunnel derfra		Ikke videreført.	

KONSEPT	BESKRIVELSE / TRAFIKAL VIRKNING	KONSEKVENSER	KONKLUSJON	
	<p>til dagens trasé. Inngående Gjøvikbane i egen tunnel under Vålerenga.</p> <p>Virkning:</p> <p>Løser kapasitet i Brynsbakken for alle tre baner. Gir utfordring i kapasitet i Lodalskulverten og inne på Oslo S.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Brynsbakken vil være svært utsatt ved driftsavvik siden alle tre baner bruker samme inngående spor. • Konflikt med dagens bruk av hensettingsanlegg Lodalen. • Tunneler gjennom områder med vanskelige grunnforhold. • Svært lang tunnel på grunn av høydeforskjell. • Meget høye kostnader. 		
Konsept 6B	<p>Hovedgrep:</p> <p>Utgående Gjøvikbane kjører hovedbanen til Breivoll og deretter en lang bru over E6 til Alnabanen. Videre Alnabanen til Grefsen. Alle øvrige baner kjører som i dag.</p> <p>Virkning:</p> <p>Ikke motstrøms trafikk i Brynsbakken, men Hovedbanen får ikke maks kapasitet. Utgående Gjøvikbane får lenger kjøretid.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Svært høye investeringskostnader. • Må etablere stor konstruksjon i lang bru (ca. 250 m) ved Breivoll og over E6. • Berører flere industribygg ved Breivoll. • Alnabanen må oppgraderes fra gods til persontogbane (inkl. signalanlegg). 	Ikke videreført.	
Konsept 7	<p>Hovedgrep:</p> <p>Nye spor for utgående Hovedbane, mellom dagens utgående Hovedbane og inngående Gardermobane. Gjøvikbanen kjører på ett spor. Inngående Gjøvikbane kjører motstrøms på utgående Hovedbane.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Beslaglegger Enebakkveien som kjøreatkomst til eiendommer. • Beslaglegger deler av bebyggelse i Enebakkveien 36-62. 	Ikke anbefalt videreført.	

KONSEPT	BESKRIVELSE / TRAFIKAL VIRKNING	KONSEKVENSER	KONKLUSJON	
	<p>Virkning:</p> <p>Oppnår ikke kapasitetsmål i Ruteplan 2027. God kapasitet på Gardermobanen, men Gjøvikbanen kjører motstrøms på Hovedbanen inngående. Gjøvikbanen kan bli begrensende i forhold til økt frekvens på Hovedbanen (10 min).</p>	<ul style="list-style-type: none"> Berører arealer i parken ved Vålerenga kirke. 		
Konsept 8A	<p>Hovedgrep:</p> <p>Div. ombygging av spor for de tre banene. Nytt spor for inngående Gjøvikbane og utgående Hovedbane.</p> <p>Virkning: Gir retningsdrift i Brynsbakken, og motstrøms tog kun på Gjøvikbanen. Et kapasitetssterkt alternativ der trafikken blir separert mellom lokal- og regiontog.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Beslaglegger Enebakkveien som kjøreatkomst til eiendommer. Beslaglegger deler av bebyggelse i Enebakkveien 36-62. Akseptabelt kostnadsnivå. 	Variant av løsning 8A ble anbefalt videreført.	
Konsept 8B	<p>Hovedgrep:</p> <p>Div. ombygging av spor for de tre banene. Nytt spor for inngående Gjøvikbane og utgående Hovedbane.</p> <p>Virkning:</p> <p>Gir retningsdrift i Brynsbakken og dobbeltspor for Gjøvikbanens nedre del. Et kapasitetssterkt alternativ der trafikken blir separert mellom lokal- og regiontog.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Beslaglegger Enebakkveien som kjøreatkomst til eiendommer. Beslaglegger deler av bebyggelse i Enebakkveien 36-62. Konflikt med boligblokk i Biskop Nilssøns gate 23. Relativt høye kostnader. Dobbeltspor / økt kapasitet for Gjøvikbanen har liten betydning for langsiktige ruteplaner. 	Ikke videreført.	

KONSEPT	BESKRIVELSE / TRAFIKAL VIRKNING	KONSEKVENSER	KONKLUSJON	
Konsept 9	<p>Hovedgrep:</p> <p>Div. ombygging av spor mellom Hovedbanen og Gardermobanen. Inngående Gardermobane og utgående Hovedbane får nytt spor. Utgående Gardermobane forutsettes mer nedsenket enn dagens.</p> <p>Virkning:</p> <p>Gir retningsdrift i Brynsbakken og dobbeltspor for Gjøvikbanens nedre del.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Gardermobanen må senkes. Dette krever inngrep enten i Romeriksporten eller en kulvert som starter i Gamlebyen. Gir store inngrep i bebyggelse og konflikt med E6 Vålerengtunnelen. • Inngrep i bebyggelse i Enebakkveien 36-62 i anleggsfasen (bl.a. konflikt med kulturminneverdier). • Berører arealer i parken ved Vålerenga kirke. • Konflikt med boligblokk i Biskop Nilssøns gate 23. 	Ikke videreført.	

Anbefaling

Av konseptene nevnt over ble fire anbefalt videreført; konsept 5, 7, 8A og 8B. Sluttrapport for utredningen *Innføring av baner mot Oslo S* forelå i april 2016, hvor kombinasjoner av konseptene øst/vest ble vurdert.

I utgangspunktet skulle 16 kombinasjoner av konseptene i øst og i vest analyseres i sluttrapporten. Videre kapasitetsanalyse med 16 kombinasjoner ble imidlertid vurdert til å være svært krevende. I østområdet ble konseptene 7 og 8B derfor silt vekk, fordi konsept 7 er kun utbyggingssteg av 5, mens 8Bs dobbeltspor for Gjøvikbanen er vurdert som uten betydning med ruteplanene det jobbes etter. Med i selve kapasitetsanalysene i sluttrapporten var derfor kun to konsepter i østområdet, 8A og 5, og 6 kombinasjoner av helhetlige alternativer for konseptene i øst og i vest. (8A ble for øvrig videreutviklet til «optimalisert 8A»).

Sluttrapportens anbefaling var at videre planarbeid detaljerer variant av optimalisert konsept 8A. Det ble også konkludert med at det er mulig å planlegge og realisere løsningen i østområdet/Brynsbakken før konsept i vestområdet/Oslo S er bestemt.

4.1 Alternativer som ble vurdert i forkant av planoppstart (2017)

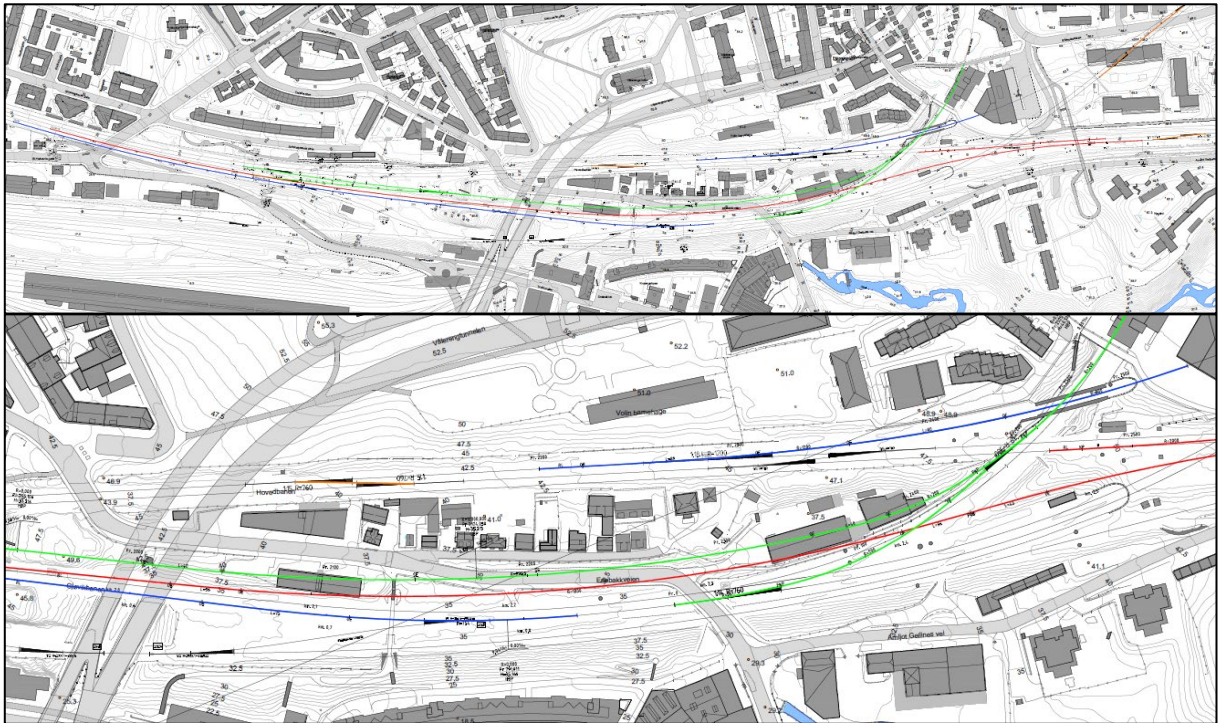
I den seneste sliingsprosessen i forbindelse med oppstart av planarbeidet er det gjort følgende vurdering av alternative løsninger:

4.1.1 Anbefalt løsning/konsept

I sluttrapporten til utredningen *Innføring av baner mot Oslo S* (april 2016) ble det anbefalt en variant av en løsning av konsept 8A. Dette er videreført med en ny vurdering av tre alternative løsninger. Det er en løsning innenfor dette konseptet som anbefales av Bane NOR.

Det er for øvrig etablert en 3D-modell for løsninger i Brynsbakken (vist i illustrasjoner under respektive løsninger). 3D-modellen kan blant annet avdekke om det er forhold som gjør løsninger vanskelig realiserbare.

Alternativ 8A1



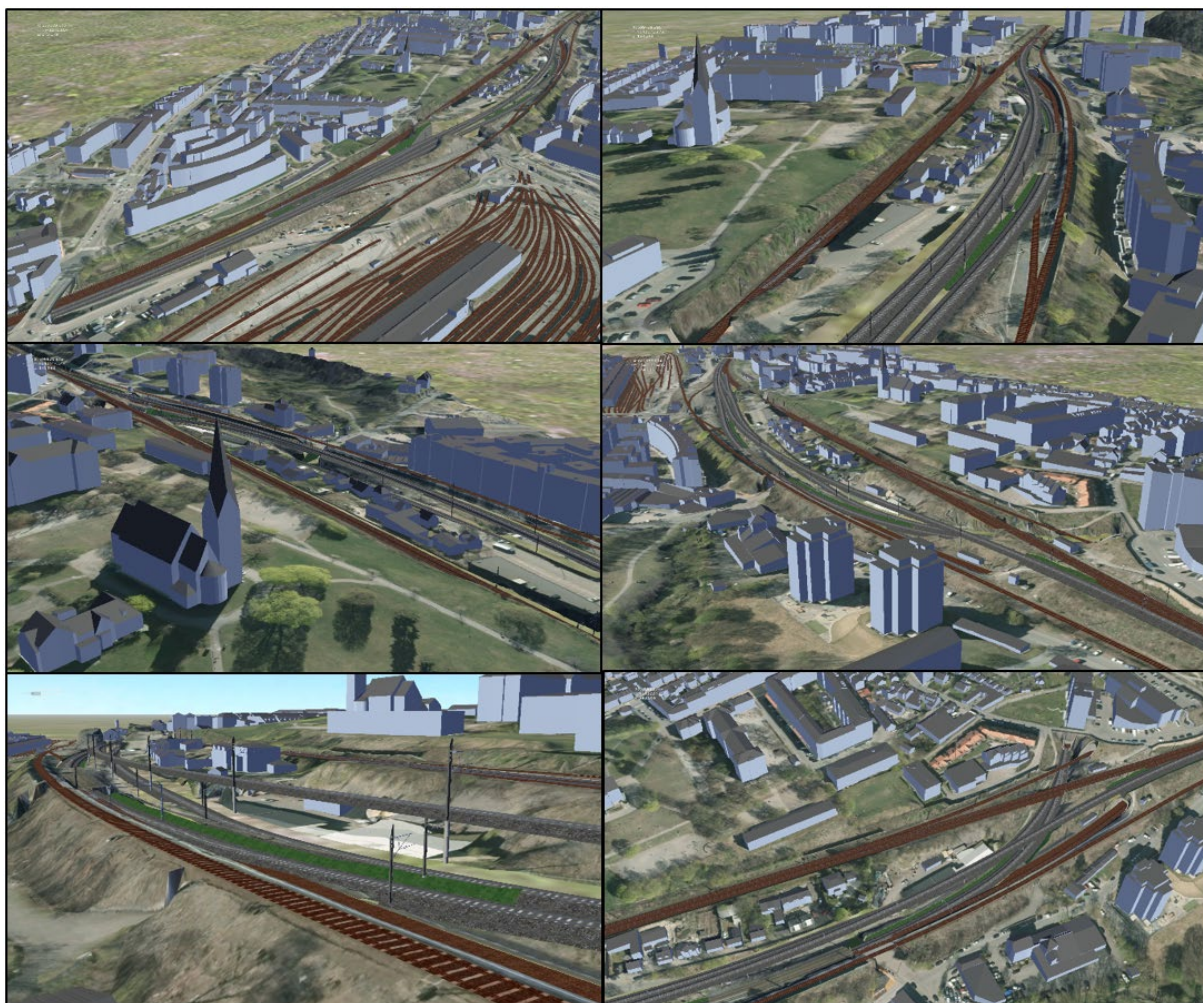
Figur 4-1 Oversiktstegning for alternativ 8A1 for tiltak for retningsdrift for jernbanen i Brynsbakken (over), med utsnitt (under) for Enebakkveien 36-62 (Kilde: Bane NOR / KANtech).

Alternativ 8A1 innebærer at ny inngående Gardermobane vil følge dagens trasé. Ny inngående Hovedbane vil følge trasé til dagens utgående Hovedbane fra dagens bru over Gjøvikbanen. Eksisterende inngående spor vil fjernes fram til ny inngående Gardermobane.

Ny utgående Hovedbane følger trasé til inngående Gardermobane fra St. Halvards bru og vil ha en tilkobling til utgående Gjøvikbane før den går på fylling, og videre over i en 400 meter lang bru over Enebakkveien og Gjøvikbanen. Ny utgående Hovedbane kobler seg på eksisterende utgående Hovedbane.

Utgående Gjøvikbane avgrener fra ny utgående Hovedbane og tilsluttes ny trasé for inngående Gjøvikbane.

Inngående Gjøvikbane går i ny trasé på fylling og støttemur fra dagens tunnel og til ny inngående Hovedbane. Gjøvikbanen avgrener til inngående Gardermobane (Loengaforbindingen).

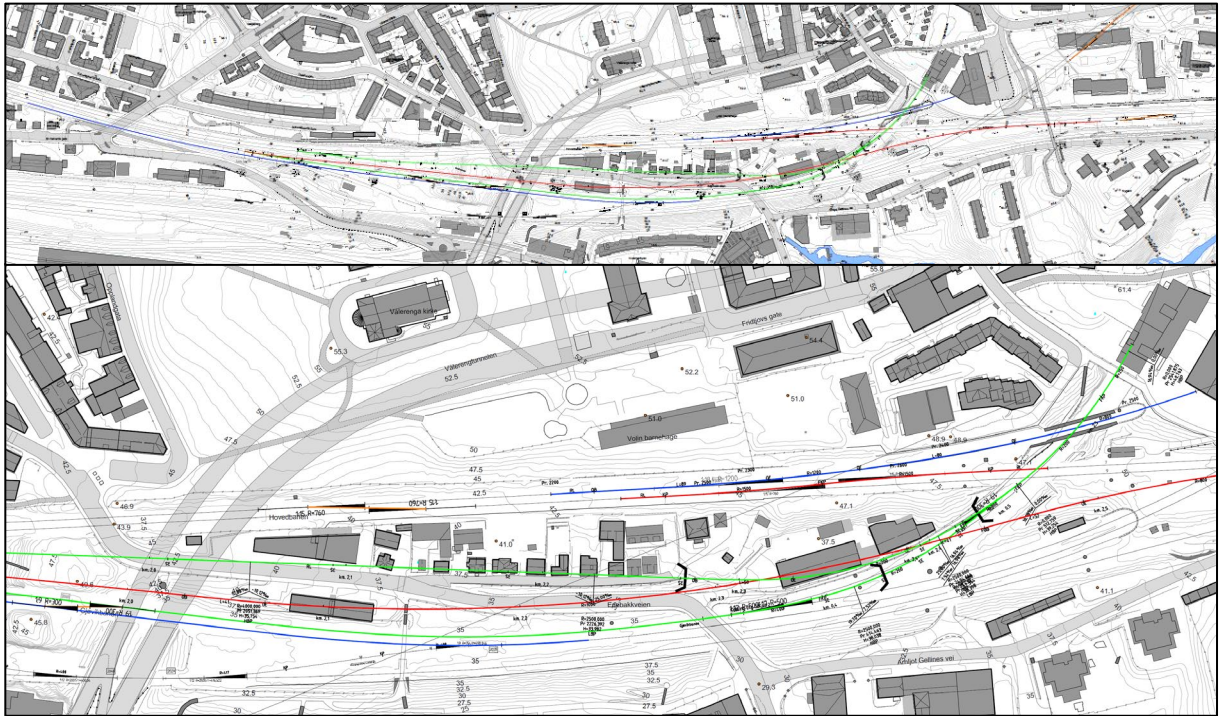


Figur 4-2 Illustrasjoner fra foreløpig 3D-modell for alternativ 8A1 for tiltak for retningsdrift for jernbanen i Brynsbakken (Kilde: Bane NOR / ViaNova).

Vurderte virkninger av alternativ 8A1:

- Overgang til retningsdrift – separering av trafikk, økt kapasitet
- Utgående Hovedbane må bygges på ca. 400 m lang bru, fylling og støttemur
- Utgående Hovedbane får en mindre skjerping av stigningen, fra 24-26 til ca. 27 promille
- Ikke mulig å oppnå vendemuligheter for tog fra Gardermobanen på Oslo S (to spor i Romeriksporten) uten å redusere hastigheten på Gardermobanen
- Kobling Gjøvikbane-Loenga oppnås
- Kan medføre tiltak på søyler for bru som «rampesporet» går på i dag
- Enebakkveien må stenges – kan være mulig å reetablere en g/s-vei gjennom området
- Noen bygninger som er vernet etter plan- og bygningsloven må rives
- Beboere må flytte i anleggsperioden, lagerbygg, industri og næringsbygg må fjernes permanent
- Eksisterende inngående Gardermobane må sannsynligvis stenges i deler av anleggsfasen for å kunne etablere sikrings skjerm langs sporet for å gjennomføre store deler av anleggsarbeidene
- Gjøvikbanen får redusert hastighet til ca. 40 km/t ved bru under Hovedbanen - dagens hastighet er 70 km/t

Alternativ 8A2.1



Figur 4-3 Oversiktstegning for alternativ 8A2.1 for tiltak for retningsdrift for jernbanen i Brynsbakken (over), med utsnitt (under) for Enebakkveien 36-62 (Kilde: Bane NOR / KANtech).

Alternativ 8A2.1 innebærer at ny inngående Gardermobane vil følge dagens trasé.

Ny inngående Hovedbane vil følge dagens utgående Hovedbane fra dagens bru over Gjøvikbanen.

Ny utgående Hovedbane avgrenes fra dagens spor ved St. Halvards bru og vil gå på fylling, støttemur langs Enebakkveien og på kulvert over Gjøvikbanen.

Utgående Gjøvikbane vil følge dagens trasé for inngående Gardermobane før den avgrenes gjennom en ny kulvert mot dagens Gjøvikbane og under ny utgående Hovedbane.

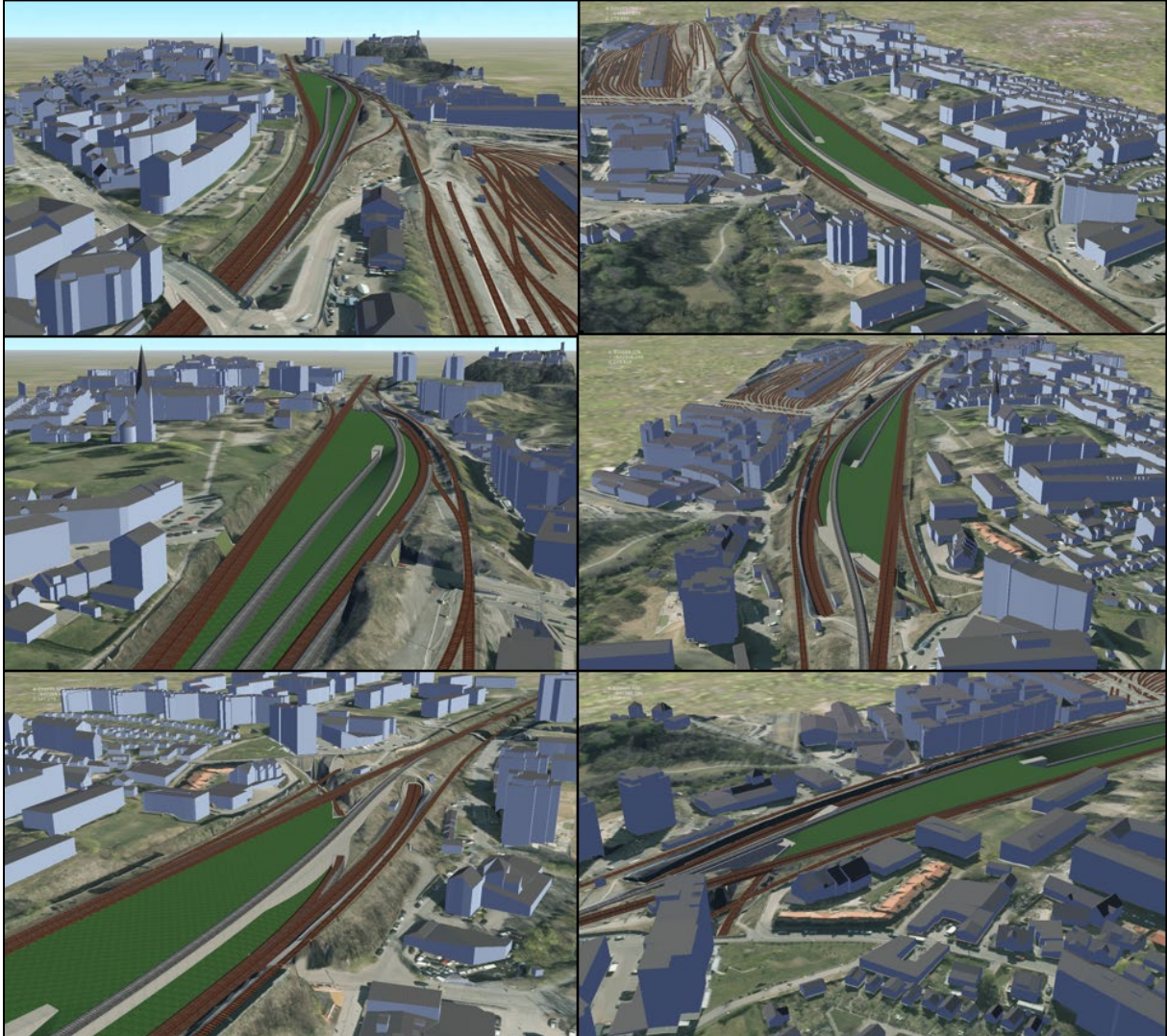
Inngående Gardermobane opprettholdes gjennom Romeriksporten.

Inngående Gjøvikbane går inn i kulvert under ny utgående Hovedbane og avgrenes, og i ny trasé der den verneverdige trehusbebyggelsen ligger i dag, nord for Enebakkveien, før den kobles på ny inngående Hovedbane.

Vurderte virkninger av alternativ 8A2.1:

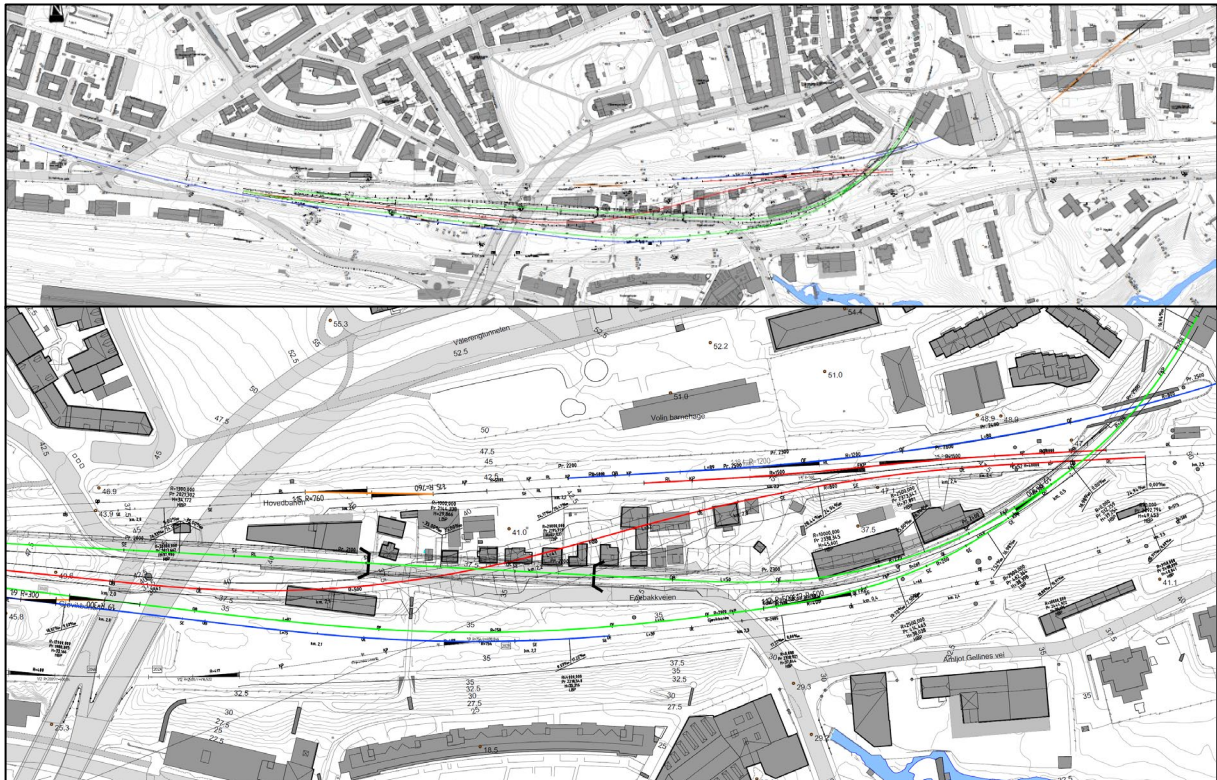
- Overgang til retningsdrift – separering av trafikk og økt kapasitet
- Vending for regiontog på Oslo S mulig
- Inngående Gardermobane opprettholdes
- Utgående Hovedbane får en mindre skjerpning av stigningen, fra 24-26 til 27 promille
- Ikke mulig med kobling Gjøvikbanen-Loenga uten å redusere hastigheten på Gardemobanen
- Vil kreve kortere totalbrudd (stans i togtrafikken) - samt tidvis stenging av eksisterende inngående Gardermobane i anleggsperioden
- Enebakkveien må stenges – kan være mulig med en g/s-vei gjennom området
- Bygninger som er vernet etter plan- og bygningsloven må fjernes i anleggsfasen

- Kan være mulig å reetablere noen bygninger etter anleggsperioden
- Gjøvikbanen får redusert hastighet til ca. 40 km/t under bru for Hovedbanen - dagens hastighet er 70 km/t



Figur 4-4 Illustrasjoner fra foreløpig 3D-modell for alternativ 8A2.1 for tiltak for retningsdrift for jernbanen i Brynsbakken (Kilde: Bane NOR / ViaNova).

Alternativ 8A2.2



Figur 4-5 Oversiktstegning for alternativ 8A2.2 for tiltak for retningsdrift for jernbanen i Brynsbakken (over), med utsnitt (under) for Enebakkveien 36-62 (Kilde: Bane NOR / KANtech).

Ny inngående Gardermobane vil følge dagens trasé.

Ny inngående Hovedbane vil følge dagens utgående Hovedbane fra dagens bru over Gjøvikbanen.

Ny utgående Hovedbane avgrener fra dagens spor ved St. Halvards bru og vil gå på støttemurer og fylling over Enebakkveien og opp gjennom bebyggelsen og kobles til eksisterende utgående Hovedbane.

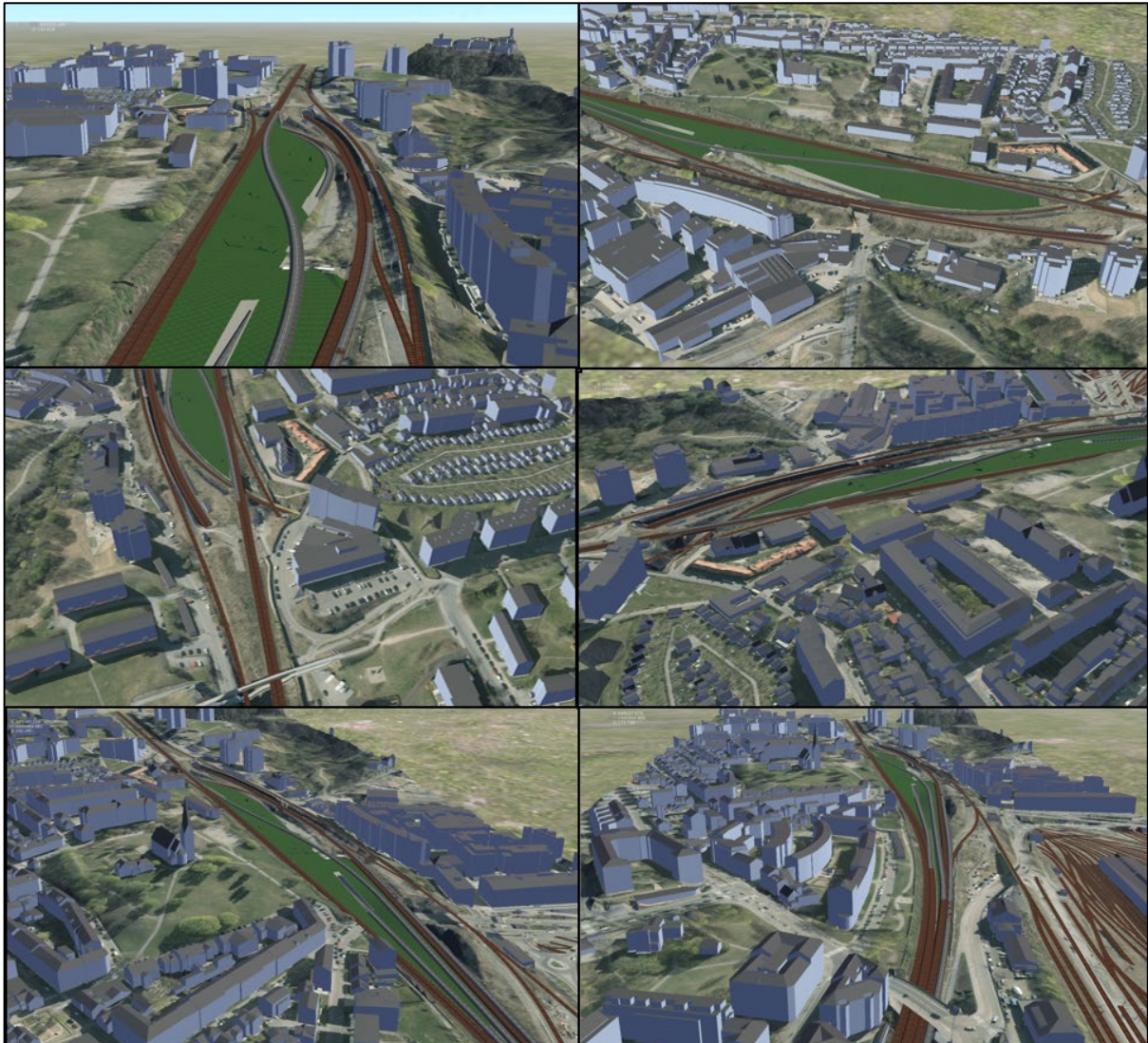
Utgående Gjøvikbane vil følge dagens trasé for inngående Gardermobane før den avgrener i dagens Gjøvikbane.

Inngående Gjøvikbane går i kulvert under ny utgående Hovedbane, gjennom kulvert der Enebakkveien ligger i dag, før den kobles på inn på ny inngående Hovedbane.

Vurderte virkninger av alternativ 8A2.2:

- Overgang til retningsdrift – separering av trafikk og økt kapasitet
- Vending for regiontog på Oslo S mulig
- Inngående Gardermobane opprettholdes
- Utgående Hovedbane får en mindre skjerpning av stigningen, fra 24-26 til 28 promille
- Inngående Gjøvikbane får en stigning på 35 promille
- Ikke mulig med kobling Gjøvikbanen-Loenga uten å redusere hastigheten på Gardermobanen
- Vil kreve kortere totalbrudd (stans i togtrafikken) - kan være noe enklere anleggsgjennomføring enn de andre alternativene
- Enebakkveien må stenges – kan være mulig med en g/s-vei gjennom området

- Bygninger som er vernet etter plan- og bygningsloven må fjernes i anleggsfasen
- Lite trolig at bygninger kan reetableres
- Beboere må flytte permanent
- Gjøvikbanen får redusert hastighet til ca. 40 km/t - hastighet i dag er 70 km/t



Figur 4-6 Illustrasjoner fra foreløpig 3D-modell for alternativ 8A2.2 for tiltak for retningsdrift for jernbanen i Brynsbakken (Kilde: Bane NOR / ViaNova).

Oppsummerende vurdering av 8A-alternativene

Alternativ 8A1 oppfyller ikke krav om vending av regiontog uten å redusere hastigheten på Gardermobanen. Funksjonalitet for vending av regiontog i buttsporene (spor 14-19) på Oslo S er viktig for å opprettholde kapasitet i avvikssituasjoner og for å kunne håndtere større planlagte stenginger i årene som kommer. Det er også sannsynlig at en bruløsning vil ha en betydelig høyere kostnad enn kulvertløsningene i alternativ 8A2.1 og 8A2.2, samt en mye vanskeligere anleggsgjennomføring med lengre stengeperioder av inngående Gardermobane og Gjøvikbane.

Alternativ 8A2.1 og 8A2.2 anses som relativt like i utførelsen. Løsningen i alternativ 8A2.2 har en dårligere sporgeometri enn løsningen i 8A2.1 og innebærer en permanent fjerning av bebyggelsen. Alternativ 8A2.2 kan være noe rimeligere enn 8A2.1 og noe enklere å gjennomføre i anleggsfasen.

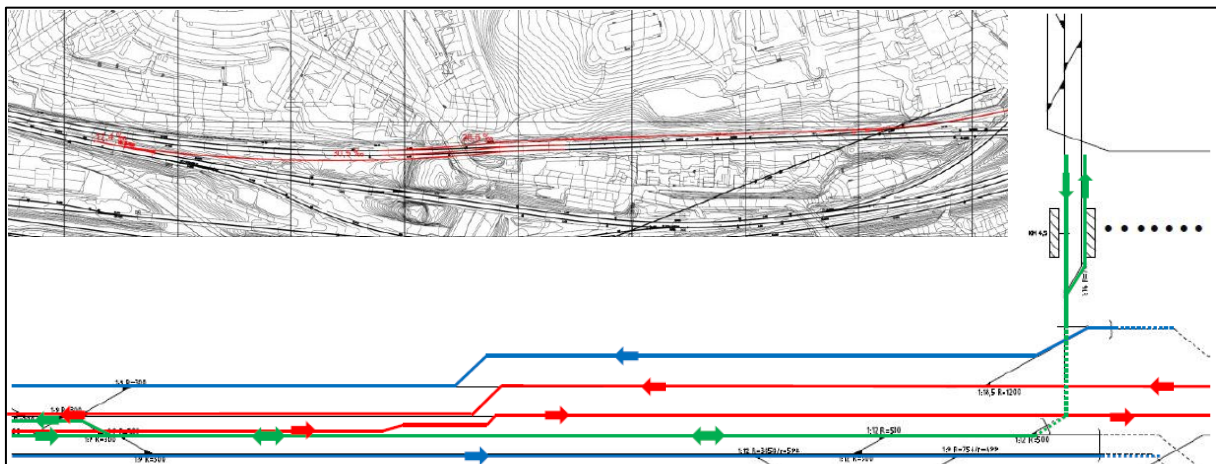
I Alternativ 8A2.1 kan det være mulig å reetablere noe av bebyggelsen og det er en bedre løsning med hensyn til sporgeometrien. Det ble anbefalt at alternativ 8A2.1 og 8A2.2 ble videreført, og hvis det viste seg at det var ubetydelige forskjeller i kostnader, ble bare alternativ 8A2.1 anbefalt.

4.1.2 Andre vurderte alternativer

I tillegg til alternative varianter av konsept 8A, er det også vurdert tre andre løsninger.

Alternativ 7

Løsningen betegnet som alternativ 7 (i prinsippet lik tidligere vurdert konsept 7) innebærer retningsdrift i Brynsbakken. Dette oppnås ved at inngående Hovedbane vil benytte dagens utgående spor for Hovedbanen. Utgående Hovedbane vil få et nytt spor som vil ligge mellom dagens utgående Hovedbane og inngående Gardermobane.



Figur 4-7 Skjematisk sporplan og konseptskisse for alternativ 7 for jernbanetiltak i Brynsbakken.

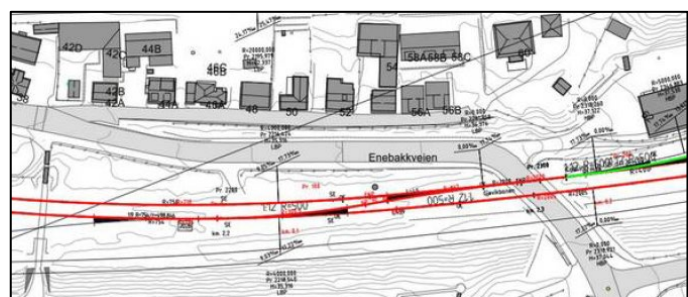
Alternativet medfører at Gardermobanen ikke lenger kjører motstrøms på Gjøvikbanen, men fører til at Gjøvikbanen må kjøre mot kjøreretningen på Hovedbanen. Ved økt frekvens på Hovedbanen vil dette kunne føre til at trafikken til og fra Gjøvikbanen blir en kapasitetsbegrenser. Alternativet oppnår ikke krav om retningsdrift for alle linjer og vil da ikke kunne innfri kapasitetskrav til framtidig rutemodell.

Alternativet er noe mindre arealkrevende enn alternativene 8A, men vil fortsatt sannsynligvis beslaglegge deler av Enebakkveien og noe bebyggelse.

Mulighet for vending av regiontog på Oslo S og samtidig ha forbindelse Loenga-Gjøvikbanen

Flere av konseptene som tidligere ble vurdert i utredningen *Innføring av baner mot Oslo S* hadde som svakhet at flytog fra Gardermobanen ikke kunne snu i buttsporene på Oslo S.

Det er derfor vurdert mulighet for å kombinere alternativene 8A2.1 og 8A2.2 med både kobling Loenga og Gjøvikbanen og beholde vendemulighet for tog fra Gardermobanen på Oslo S.



Figur 4-8 Vurdert løsning i kombinasjonsalternativ

Illustrasjonen viser justert spor for Gardermobanen. Overhøyden må reduseres til null og eksisterende vertikalkurve må økes. Ny gjennomgående hastighet for utgående Gardemobane blir 70

km/t. Tilsvarende blir hastigheten for inngående Gardermbane 75 km/t. Hastigheten reduseres med 35-40 km/t for begge Gardemobanespor.

Dette vil redusere kapasiteten og derfor ikke tilfredsstillende behovene for framtidig rutemodell.

Mulighet for å flytte tiltaket lengre ned i Brynsbakken

Det er vurdert mulighet for å flytte tiltaket lengre ned i Brynsbakken for å oppnå slakere vertikalgeometri for ny utgående Hovedbane. (Løsningen er bortsett fra dette i prinsippet lik tidligere vurdert konsept 5).

Den planskilt kryssingen som vist i alternativ 8A2.2 er flyttet lenger vest for å oppnå en bedre sporgeometri for Hovedbanen og Gjøvikbanen og skåne den vernede bebyggelsen i Enebakkveien. En planskilt kryssing vest for Vålerengtunnelen vil strekke seg helt fram til ca. ved Myklegardgata i vest. Dette medfører at det må bygges et nytt dobbeltspor på nordsiden av eksisterende Hovedbane fra ca. ved Harald Hårdrådes plass til avgrening til godstogsporet. Det er benyttet krav til vertikalgeometri for eksisterende bane, dvs. at de tekniske kravene som benyttes er lavere enn for nye baner.



Dette gir svært store inngrep i bebyggelsen langs Schweigaards gate, og konseptet videreføres derfor ikke.

Figur 4-9 Flytting av tiltaket lenger ned i Brynsbakken vil gi svært store inngrep i bebyggelsen på sørsiden av Schweigaards gate.

5 Reguleringsplanprosess 2017-2022

5.1 Planprogram

Reguleringsplanarbeidet for Brynsbakken ble igangsatt 25.09.2017 og planprogram ble fastsatt av Oslo kommune 16.04.2019. Planprogrammet redegjorde for bakgrunn og overordnet valg av løsninger. I planprogrammet ble det gjort rede for tidligere utredninger, og gjort vurderinger av hvilke tema som skulle utredes videre. I høringen kom det inn mange innspill på å se på andre løsninger enn en utbygging i Brynsbakken, ønske om bevaring av kulturmiljø og bekymring for en økt barrierevirkning. I utgangspunktet la planprogrammet opp til at det skulle utarbeides to planalternativer med noe forskjellig sporløsning og med to forskjellige løsninger for gang- og sykkelvegen gjennom området. Planprogrammet ga viktige føringer som at planområdet skulle begrenses slik at det ikke omfattet parker i nærområdet. Videre ble det vurdert at det ikke var et realistisk alternativ å gå videre med et lokk som omfattet alle sporene. Det ble også konkludert med at et av de to planalternativene både ga bedre løsninger for jernbanen og at det ble en bedre løsning for en gang- og sykkelveg gjennom området.

5.2 Reguleringsplan

5.2.1 Offentlig ettersyn av planforslag vinteren 2019/2020

Et planforslag ble lagt ut til offentlig ettersyn vinteren 2019/2020. Planforslaget omfattet, i tillegg til nødvendige arealer for jernbanen, blant annet en gangbru over jernbanen. Gangbrua skulle erstatte den ene snarvegen via jernbanetrappa som ville gå tapt ved utbygging av jernbanen. Jernbanetrappa fungerer i dag som skoleveg, og veien rundt og gjennom Enebakkveiens undergang ville være en omveg. I planforslaget ville alle de vernede husene på Hylla måtte fjernes fra planområdet og det ble satt i gang et arbeid for å se på om de kunne flyttes til en aktuell tomt i nærheten. Dette for å kunne ta vare på kulturmiljøet som var verneverdig. En forutsetning var at erstatningstomta måtte være i nærheten av Vålerenga og at husene måtte plasseres på en rekke langs en veg slik som de ligger i dag.

5.2.2 Merknadsbehandling og revidert planforslag

Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 25.11.2019 til 27.01.2020. I høringsperioden kom det mange innspill om tverrforbindelsen og en god del skepsis til den foreslåtte trappa. I mellomtiden det jobbet videre med den tekniske løsningen. Det ble funnet en bedre teknisk løsning som innebar at deler av Gjøvikbanen ble lagt i en kulvert. Dette gjorde det mulig å legge gang- og sykkelvegen litt annerledes. Ny bru for Enebakkveien ble lagt litt nærmere Vålerenga skole, som gjorde at skoleveien ikke blir vesentlig lengre enn i dag og for en del elever kortere. Løsningen ga muligheter for innplassering av fire av de vernede husene på Hylla.

Planforslaget ble revidert med disse endringene og det ble derfor gjennomført et begrenset offentlig ettersyn i perioden 30.03.-12.05.2020. Dette planforslaget ble vedtatt 24.03.2021 av Oslo bystyre.

5.2.3 Klage på planvedtaket

Plan- og bygningsetaten mottok 79 klager på planvedtaket. Klagen ble behandlet av Oslo kommune, og sendt videre til Statsforvalteren i Oslo og Viken for endelig avgjørelse. Statsforvalteren opphevet planvedtaket 24.03.2022 på grunn av manglende utredning av alternativer.

Statsforvalteren vurderte at det forelå to hovedanførsler ved klagen, disse ble vurdert. Den første hovedanførselen gjaldt utredning av alternative løsninger framfor en ombygging av sporene i Brynsbakken. Der skriver Statsforvalteren:

«I denne konkrete saken, kan vi heller ikke se at det foreligger spesielle forhold som taler for at en alternativ løsning på togtrafikken i Oslo (og dermed også store deler av resten av landet) skal løses på

reguleringsplannivå. Hvis det er politisk ønskelig å foreta en markant endring av togtrafikken, antar vi at dette vil være spørsmål som må løftes opp på et høyere nivå.

Vår vurdering er derfor at det ikke kan kreves utredning av et helt nytt togsystem i Oslo i denne saken, for eksempel ved å flytte all togtrafikken i tunnel under byen eller ved å legge om toglinjene slik at det ikke gikk tog langs Brynsbakken. Anførsler om dette, kan etter vårt syn ikke føre frem.»

Den andre hovedanførselen det vises til, er at det ikke i tilstrekkelig grad er vurdert om det finnes andre løsninger i selve Brynsbakken. Statsforvalteren viser blant annet til at det har kommet flere innspill om lokkløsninger. Statsforvalteren er av den oppfatning at disse alternativene ikke er tilstrekkelig utredet til at disse alternativene kan avvises. Som følge av dette ble planvedtaket opphevet.