

De forestående omlegningene i Brynsbakken er et dårlig eksempel på «Mer jernbane for pengene»

Bane NOR har planer for endringer i Brynsbakken, og det er vedtatt riving av Enebakkveien 38 – 60 samt veibru over Hovedbanen, se gulmerket område. Med justeringer i Bane NORs planer (Bane NOR, Hovedbanen, Retningsdrift i Brynsbakken – Teknisk hovedplan, 17.01 2019) kan boligene og veibru over Hovedbanen bevares.

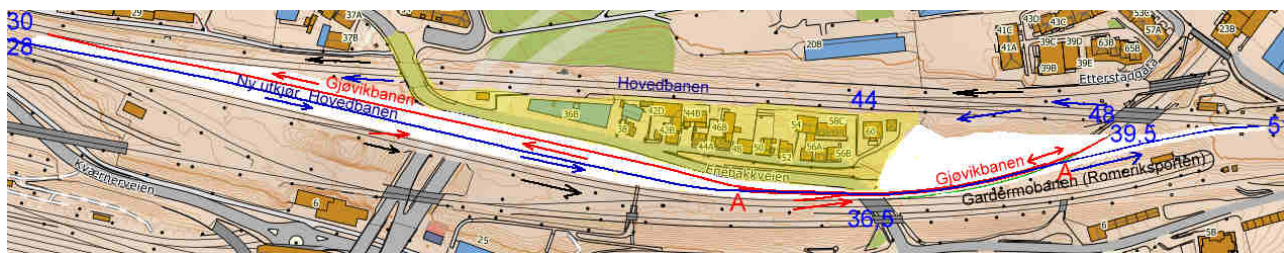
To alternativer er videreført i teknisk hovedplan, og de legger beslag på Enebakkveien, eventuelt også boligtomter. De viktigste ankene mot det forlatte alternativet 8A1 var at hastigheten på Gjøvikbanen må senkes fra 70 til 40 km/t, og at biladkomst til boligene ikke er mulig i ettertid.

Det blir enda dårligere biladkomst med de videreførte alternativene. Problemet er at korridoren er for bred med to nye spor side om side. Ved å bygge Gjøvikbanen i en kulvert (A-A) og legge utkjør for Hovedbanen oppå kulverten, kan bredden på korridoren halveres, se hvitsladdet område i kartskissen, en justert versjon av alternativ 8A1. Dessuten kan hastigheten på Gjøvikbanen beholdes siden sporet får en bedre utforming (kurvatur).

Intensjonen med omleggingen

Hovedintensjonen er at alle tog inn mot Oslo S skal bruke de to nordligste sporene etter St. Halvards gate og videre til sporene 2-6 (og videre mot Skøyen). Tilsvarende skal utgående tog fra Oslo S bruke de to søndre sporene før St. Halvards gate, og øverst i Vålerenga må togene sorteres ut på sine respektive baner igjen.

En prosjektering etter kartskissen gir en effektivitet i trafikkstyringen som er fullt på høyde med det alternativet Bane NOR har besluttet – i tillegg til at det har store økonomiske besparelser/gevinster.



Økonomiske gevinster

Med en revisjon av alternativ 8A1 kan flere kostnadskrevenende tiltak i Brynsbakken utgå uten følger for retningsdriften. Følgende tiltak og kostnader utgår:

- riving av Enebakkveien og veibru samt bygging av ny gangbru over Hovedbanen
- innløsning, riving av boligene, opprydding av arealene og ny gang-/sykkel-vei i området
- kostnader for bevaringstiltak av utvalgte, verneverdige hus
- merk at uten bruarbeider over Hovedbanen utgår behov for spordisponering og buss-for-tog
- med de utelatte tiltakene oppnås en tidsgevinst for å utføre prosjektet

En kritisk detalj i utformingen er kulverten på bru over Enebakkveien. Bunn i kulverten må tilfredsstillende vertikalkurvaturen for Gjøvikbanen, Likeledes må taket i kulverten tilpasses vertikalkurvaturen på utkjøring for Hovedbanen. De blå tallene i skissen viser høydekonturer for dagens jernbanespor.

Kulvert for Gjøvikbanen med ny utkjør for Hovedbanen på kulverttaket

Hovedbanen har en sterk stigning fra kote 30 til kote 51 i kartskissen. Det nye sporet for utkjør mot Hovedbanen (blå) må ha samme høydeprofil, slik at sporet ved bru over Enebakkveien må ligge nær kote 44, det vil si ca. 7,5 m høyere enn sporet for Gjøvikbanen. Fra bru over Enebakkveien til sammenkobling med Hovedbanen har Gjøvikbanen (rød) et lite netto fall på 6 m. Om nødvendig kan kulverten senkes noe i vestre ende for å tilfredsstillende høydekurvaturen på ny utkjør for

Hovedbanen. Andre metoder for ytterligere tilpasning av høydekurvaturen er bruk av fastspor i stedet for ballast på delstrekninger (Vålerengatunnelen, kulverten) og/eller bruk av skinne for fast oppheng av kontakttråden i kulverten. Utkjøring mot Gjøvik følger dagens spor på Gardermobanen og ledes inn i kulverten for Gjøvikbanen like før bru over Enebakkveien.

«Øket tjenesteproduksjon for pengene» - Sammenkobling av Gjøvikbanen og Hovedbanen ved Alna

Gjøvikbanen må stenges i 5 – 10 måneder mellom Grefsen og Oslo S under omleggingen i Brynsbakken.

Sammenkoblingen av Gjøvikbanen og Hovedbanen er en liten investering med stor nytte. Sørgående tog på Hovedbanen må få en tilsving sør for Alna mot godssporet i retning Grefsen. Tilsvarende må tog fra plattform på Grefsen få en tilsving ut på godssporet mot Alnabru og en ny tilsving mot Alna i retning Lillestrøm.

Det er enkle grunnforhold og lett tilpasning av jernbanespor på eksisterende jernbanegrund. En løsning ble tidligere vurdert (Ruterrapport 2011:1, Persontrafikk på Alnabanen, 7.2.2011), men siden denne omfattet tre nye kostnadsdrivende stoppesteder uteble finansieringen.

Med tiltakene i Brynsbakken aktualiseres sammenkoblingen, og besparelsene i Enebakkveien kan finansiere det hele. Tog fra Gjøvik kan fortsette på Hovedbanen og vende på Lillestrøm. På Alna blir det overgang mot Oslo S – et langt bedre tilbud enn buss-for-tog fra Grefsen.

Hva med en fast togpendel mellom Kjelsås og Lillestrøm?

Se også: [For Jernbane, Nr. 3, 2020, side 12](#): «Mer samfunnsnytte fra investeringer til jernbaneinfrastruktur».