

 Statens vegvesen	 Jernbandedirektoratet	 Statsforvalteren i Oslo og Viken	 AKERSHUS FYLKESKOMMUNE
 Oslo	 Lillestrøm kommune	 Nordre Follo kommune	 BÆRUM KOMMUNE

Prosjektark Byvekstsamarbeidet og Oslopakke 3

## Ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum

Tiltakshaver: Ruter

Link til prosjektside hos tiltakshaver: [Ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum | Ruter](#)

Revisjonsdato prosjektark: 05.12.2023

### Beskrivelse

Beregninger fra KVV Oslo-navet viste at det var nødvendig med en ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum rundt 2035 for å kunne avvikle forventet trafikkvekst. Nye beregninger av kapasitetsbehov frem mot 2040 bekrefter fortsatt trafikkvekst og økende kapasitetsutfordringer, men på bakgrunn av planleggingstid og endrete forutsetninger, for eksempel i reisemønster, kan ferdigstilling av ny sentrumstunnel utsettes til 2040.

Gjennom arbeidet med konseptvalg-utredningen for Oslo-Navet (KVV Oslo-Navet) anbefales det en ny T-banetunnel fra og med Majorstuen stasjon, via Bislett, Stortinget, Grünerløkka ved Nybrua og til med Tøyen stasjon og påkobling før Ensjø stasjon.



Prinsippskisse for ny T-banetunnel og stasjoner

Det foreslås å slå sammen ny Majorstuen stasjon med tunnelprosjektet, men gjennomført i to faser.

- Første fase er bygging ny Majorstuen stasjon slik at stasjonen får 4 spor. 2 av sporene utgjør starten på ny tunnel.
- Andre fase er bygging av resterende ny T-banetunnel.

I tillegg vil en ny tunnel kreve nye tog og økt basekapasitet.

## Formålet med prosjektet

Dagens T-banetunnel har nådd sitt kapasitetstak når Fornebubanen åpner. Det er allerede behov for å øke kapasitet på flere av dagens grenbaner, men det vil først kunne fullt ut realiseres med ny T-banetunnel.

Ny Majorstuen stasjon vil gi økt kapasitet som kan benyttes til å gi bedre kapasitet på Kolsåsbanen, Lambertseterbanen og Holmenkollbanen. Ny Majorstuen stasjon vil derfor bidra til å løse kapasitetsutfordringer som vi allerede har i dag.

Med ferdigstillelse av ny T-banetunnel vil det være mulig å øke frekvensen på alle grenbaner. Den vil i tillegg bidra til at T-banen får en bedre flatedekning i sentrum med ny stasjon ved Bislett og på Grünerløkka ved Nybrua. T-banesystemet vil med ny tunnel også bli mer robust og mer pålitelig. Ny T-banetunnel bidrar til at en større andel av reisene til og gjennom Oslo sentrum kan foregå under bakken, og areal på overflaten kan frigjøres.

Et mer pålitelig T-banetilbud med god kapasitet vil bygge opp under ønsket areal- og byutvikling og vil være et viktig bidrag til at trafikkveksten kommer med gange, sykkel og kollektivtrafikk.

## Kostnad

Første fase, som omfatter ny Majorstuen stasjon, har et kostnadsanslag fra månedsskiftet januar/februar 2022. Foreløpig anslag er om lag 7 mrd. 2021-kr (P50), prisjustert til 8,2 mrd. 2024-kr.

Andre fase, som omfatter resten av tunnelen, har et kostnadsanslag på om lag 17 mrd. 2021-kr (P50), prisjustert til 20 mrd. 2024-kr. Anslaget har en usikkerhet på under 40 %.

Ny tunnel vil også kreve nye tog og økt basekapasitet. Foreløpige beregninger viser at ny tunnel vil kreve minimum 44 nye vognsett med tilhørende økt basekapasitet for å utnytte den økte kapasiteten i systemet. Arbeidet med dette er i en tidlig fase.

## Nytte/kostnad

Prosjektet inngår i anbefalt konsept i KVV Oslo-Navet og er beregnet samfunnsøkonomisk lønnsomt. Forenklet nytte/kost-analyse/vurdering fra 2023<sup>1</sup> viser en positiv trafikanntytte på 5,2 mrd. 2023-kr, mens den viser en negativ netto nytte på -29,5 mrd. 2023-kr. Samtidig er det flere virkninger som ikke er prissatt, som vil trekke i retning av høyere netto nytte. Dette gjelder spesielt nytten av redusert trengsel, økt punktlighet, bedre avvikshåndtering og byutvikling. I tillegg kan ny T-banetunnel gjennom sentrum bidra til å avlaste trafikkerte sentrumsområder.

## Prosjektstatus/planlagt framdrift

Akershus fylkeskommune har gitt sin tilslutning til anbefalingene i KVV Oslo-Navet. Bystyret vedtok 15. mai 2019 å legge traséen fra Majorstuen via Bislett, Stortinget, Grünerløkka ved Nybrua og til Tøyen til grunn, med mulighet for forlengelse til Bryn. På bakgrunn av bystyrevedtaket fastsatte Plan- og bygningsetaten planprogrammet for ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum 2. juli 2019. Ruter har gjennomført tilleggsanalyser som tilsier at det ikke er behov for forlengelsen til Bryn. Byrådet har i januar 2021 orientert bystyret om dette.

---

<sup>1</sup> Oppgradert Majorstuen stasjon, Volvatsvingen, ny T-banetunnel gjennom sentrum og T-bane til Lørenskog, Sweco 2023.

Delprosjekt for traséoptimalisering ble slutført i 2021 ([Sluttrapport: Ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum \(ruter.no\)](#)). Oppdatert kostnadsanslag er basert på en optimalisert trasé, som innebærer mindre justeringer sammenlignet med KVV Oslo-Navet. Stasjoner er blant annet foreslått plassert dypere i berg. Oppdaterte trafikk- og nytteberegninger ble ferdigstilt oktober 2023.

Det arbeides nå med å oppgradere Majorstuen stasjon slik at stasjonen har en tilfredsstillende kapasitet til å ta imot Fornebubanen, se eget prosjektark.