

# Ny Lysaker stasjon

## Fra to til fire spor



Juli 2006

Jernbaneverket  
Biblioteket



Jernbaneverket

VI BYGGER FOR FREMTIDEN

## FREMTIDEN HAR FIRE SPOR



### BYGGEPERIODE

**Sandvika - Asker:**  
2001-2005

**Lysaker stasjon:**  
2006-2009

**Lysaker - Sandvika:**  
2007-2011

**Skøyen - Lysaker:**  
Etter 2015

Framdrift avhenger av at Stortinget vedtar nødvendige årlige bevilgninger over Statsbudsjettet.



Utbyggingen av Lysaker stasjon er en av etappene på veien til å fjerne flaskehalsen på Drammenbanen.

### Problemet

Inn mot Oslo er kapasiteten på Østfoldbanen og Drammenbanen for liten. Kjøproblemer finnes på både veg og bane. På Drammenbanen utnyttes kapasiteten maksimalt, og hverdagen preges av fulle tog og mange forsinkelser.

I vestkorridoren er det stadig vekst i antall innbyggere og arbeidsplasser. Dette betyr enda mer trafikk og behov for bedre transporttilbud.

Løsningen er å utvide fra to til fire spor. Utbyg-



gingen skjer etappevis, og i 2011 har Jernbaneløstaket fjernet flaskehalsen på Drammenbanen. Da vil det være fire spor sammenhengende fra Lysaker til Asker.

### Færre forsinkelser

Alle typer tog bruker denne strekningen – godstog, flytog, lokaltog og fjern tog. Hvis ett tog blir forsinket, får dette lett konsekvenser for mange andre.

Med fire spor kan tog med ulikt stoppmønster og hastighet bruke forskjellige spor. Trafikkavviklingen blir mer robust og fleksibel – og punktligheten bedres kraftig.

### Kortere reisetid

Reisetiden for de raskeste togene reduseres med sju minutter når utbyggingen er ferdig. Pendlere vil dermed spare minst 50 timer i året – sannsynligvis mer, fordi det også blir færre forsinkelser.

### Flere tog

Utbyggingen gir plass til dobbelt så mange tog og dermed grunnlag for et kraftig forbedret tilbud i lokaltrafikken. Samtidig er den også svært viktig for jernbanenettet i et nasjonalt perspektiv.

### Bedre miljø

Fire spor på Drammenbanen er et viktig bidrag til å redusere køene på motorveien. Hvis flere velger tog framfor bil, betyr dette miljøgevinster og færre drepte og skadde på veiene.

## KNUTEPUNKT PÅ LYSAKER



Lysaker skal bli en moderne stasjon med høy standard, god tilgjengelighet og lett overgang til annen transport.

Lysaker er landets tredje største jernbanestasjon målt i antall passasjerer. Stasjonen er også et regionalt kollektivknutepunkt, hvor det daglig stopper over tusen busser. 90 prosent av kollektivtrafikken på Lysaker knytter seg til arbeidsreiser.

Det ligger om lag 20.000 arbeidsplasser innen en radius av 800 meter fra stasjonen. Ytterligere 5-10.000 arbeidsplasser, samt 1.500 boliger, er under planlegging i stasjonens nærområde.

Utbyggingen innebærer en samordnet løsning for jernbane, bussterminal, baneløsning mot Fornebu, næringsvirksomhet og lokalveinett.

Det legges vekt på at stasjonen skal integreres med Lysaker sentrum og den omkringliggende bebyggelsen, og at stasjonen ikke blir et dominerende visuelt element.

### Stasjon i kurve

Lysaker stasjon ligger i kurve, og det er begrensede arealer som er tilgjengelige for utbyggingen. Dette har gjort det krevende å etablere moderne løsninger som ivaretar hensynet til sikkerhet og funksjonalitet.

Avstanden mellom plattformkant og tog er en viktig sikkerhetsmessig faktor, og stasjonen bygges slik at usikret avstand ikke overstiger 25 cm.



# UTBYGGINGEN AV LYSAKER STASJON OG OMRÅDET RUNDT



## Granfoss bru og Vollsveien

Den smale brua over jernbanen i Vollsveien erstattes av ny bru, og Vollsveien legges om på en strekning sør for brua. Dette fjerner dagens flaskehals og gir bedre forhold for gående og syklende. Arbeidene i Vollsveien avsluttes senhøstes 2006.



## Barnengentomta

Nord for stasjonen bygges ny atkomstvei med drosjeholdeplass, samt plass for av- og påstigning fra privatbil.

Jernbaneverket leier Barnengentomta til riggområde i utbyggingsperioden. Senere planlegger Olav Thon Eiendomsselskap ASA oppføring av bolig- og næringsbygg på området.



## Nye spor og plattformer

Hele stasjonsområdet bygges om, noe som skjer i to etapper. Først bygges to nye spor med plattform på nordsiden av dagens spor. Togtrafikken flyttes så til de nye sporene, og arbeidene starter på sydsiden.

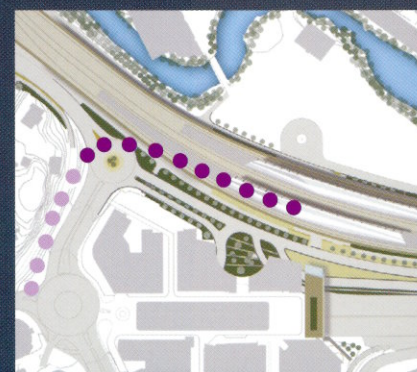
Et 18 meter bredt gjennomgående gangareal bygges under sporene, med atkomst til plattformene via heis, ramper og rulletrapper/vanlige trapper. I gangstrøket blir det plass for kiosk/kafé, billettsalg, osv.



## Bru over Lysakerelva

Den eksisterende steinhvelvbrua over Lysakerelva og Lilleakerveien ble bygd i 1915, og brua skal bevares som et verneverdig teknisk kulturminne.

Parallelt bygges ei ny 110 meter lang bru som utformes for å ivareta hensynet til den gamle brua. Samtidig forlenges den gamle brua på Lysaker-siden av elva.



## Fornebubanen

Fornebubanen er en førerløs automatbane som planlegges mellom Lysaker og Fornebu, fram til Norske Skogs område. Akershus fylkeskommune skal stå for byggingen av banen, som planlegges åpnet i 2010.

Endestasjonen for Fornebubanen blir i en kulvert som bygges under de to sydligste sporene. På oppdrag fra Fylkeskommunen bygger Jernbaneverket denne kulverten samtidig med de andre arbeidene på Lysaker.



## Lysaker torg og bussterminalen

Det bygges ny drosjeholdeplass og av- og påstigningssone på Lysaker torg. Herfra blir det en ny atkomst med trapper og heiser ned til bussterminalen og stasjonsområdet. Samtidig gjøres en mindre utvidelse av torget/lokket østover (over E18).

Det blir også en standardheving av bussterminalen. Terminalen bygges for å betjene vestgående trafikk slik som i dag. Når ny E18 blir bygd en gang i framtida, kan terminalen enkelt tilpasses til toveis trafikk.

## SLIK BYGGES STASJONEN



Anleggsarbeidene vil prege Lysaker stasjon i tre år. Høsten 2009 skal ombyggingen være ferdig.

### To etapper

Først bygges to nye spor og midtplattform nord for dagens spor. Sommeren 2007 flyttes togtrafikken til disse sporene. Denne flyttingen gjøres mens togtrafikken erstattes med buss i en periode på ni dager i sommerferien 2007.

Deretter bygges nye spor og ny plattform på sydsiden. Disse arbeidene er mer omfattende, siden det under sporene også skal støpes en betongkullvert for Fornebuabanens endestasjon.

Byggingen av ny Granfoss bru avsluttes ved utgangen av 2006.

### Anleggsulemper

Kundene ved stasjonen vil oppleve at tilgjengeligheten til stasjonen blir noe redusert i byggeperioden, med bl.a. midlertidige omlegginger av gangatkomster.

Arbeidene i Vollsveien innebærer innsnevring av veibanen og andre ulemper for trafikken i området. Sommeren 2006 stenges veien i en periode på seks uker. Senere blir det en periode hvor avkjørselen fra E18 til Vollsveien stenges.

Noen av arbeidene som skal gjøres, kan av sikkerhets-hensyn bare utføres når togene er innstilt og erstattet med buss. Dette skjer i perioder med liten trafikk, gjerne i helger eller om natten.

Dersom slike arbeider innebærer støbelastninger ut over gjeldende grenseverdier, innhentes tillatelse fra kommunale helsemyndigheter før arbeidene utføres.



VIKTIGE ENTREPRISER

**Grunnarbeider Lysaker stasjon:**  
PEAB AS

**Grunnarbeider Granfoss bru:**  
Betonmast AS

**Spuntarbeider våren 2006:**  
Seierstad Pelemaskiner AS

**Forberedende arbeider våren 2006:**  
Veidekke ASA

**Rådgiver byggeplanlegging:**  
COWI AS

**Signal- og sikringsanlegg:**  
Siemens AS

**Spor, kontaktledning og andre jernbanetekniske arbeider:**  
Ikke fastsatt

## MILJØ OG OMGIVELSER



I alle faser av prosjektet arbeider Jernbaneverket aktivt for å ta hensyn til omgivelsene.

### Forpliktende

Prosjektet har utarbeidet et eget program for miljøoppfølging. Et slikt program fastlegger hvordan prosjektet skal ivareta hensynet til miljø og omgivelser, og det inneholder konkrete krav og tiltak for en rekke forhold – spesielt i byggetiden. Alle entreprenørene er kontraktmessig forpliktet til å følge disse kravene.

På denne måten reguleres byggestøy og -rystelser, arbeidstid, avvikling av anleggstrafikken, rensing og

utslipp av vann fra anlegget, avfallshåndtering og mye mer.

### Tiltak mot togstøy

Det gjøres ulike tiltak for å skjerme mot støy fra togene når sporene er ferdige, blant annet støyskjermer langs sporet og fasadetiltak på utsatte hus. Grenseverdier for luftbåren støy og strukturlyd er fastsatt i reguleringsbestemmelsene.

### Dialog

Informasjon og dialog med de berørte er en prioritert oppgave, og Jernbaneverket har samarbeidet med kommuner og andre berørte parter i utformingen av planene.

Prosjektet har en egen nabokontakt, og det gis informasjon til naboene gjennom nyhetsbrev og kunngjøringer i postkassene, informasjonsmøter, Jernbaneverkets nettsider og andre kanaler.

### Sikkerhet

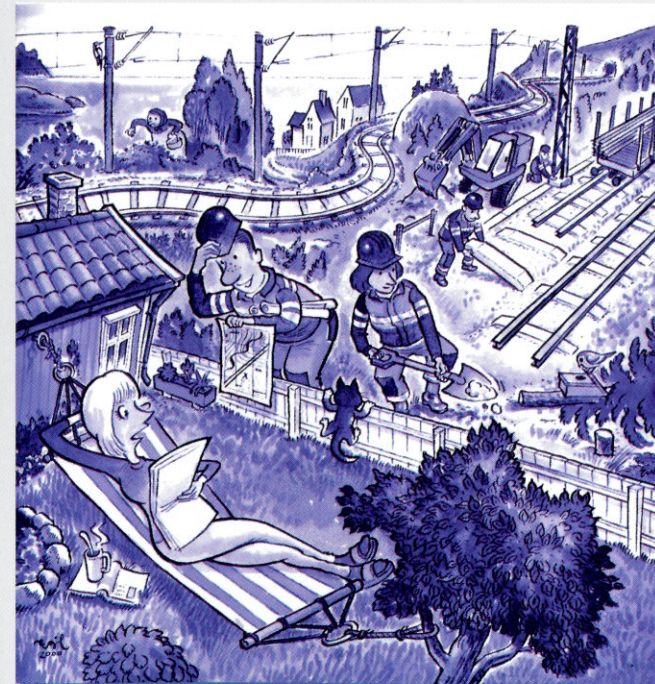
Store deler av arbeidene på Lysaker utføres i nærheten av spor hvor togene går i hele byggetiden. Dette innebærer et spesielt fokus på sikkerhet og planlegging av arbeidene.

Det er et overordnet mål å gjennomføre prosjektet uten alvorlige personskader og uten at det oppstår fare for de reisende på Drammenbanen. Prosjektet har fokus på sikkerhet i alle ledd og gjennomfører risikoanalyser i forkant av alle anleggsetapper og spesielle arbeidsoperasjoner.

### Jernbanetekniske anlegg

Driftshastighet på den nye banen er 160 km/t. Største hastighet gjennom stasjonen blir 80 km/t.

I likhet med Asker og Sandvika får Lysaker stasjon nytt elektronisk signal- og skningsanlegg. Både gamle og nye spor får fullt utbygd automatisk togstopp (FATC). Nytt togradiosystem (GSM-R) bygges ut i løpet av 2006.





Lysaker stasjon, fotografert i 1937.

## Drammenbanen og Lysaker stasjon gjennom tidene

- 1869 Stortinget vedtar å bygge jernbane mellom Kristiania og Drammen.
- 1872 Drammenbanen og Lysaker stasjon åpnes.
- 1914 Stasjonsbygningen på Lysaker brenner.
- 1915 Trebrua over Lysakerelva erstattes med nåværende steinhvelvbru.
- 1917 Ombygging fra smalspor til normalspor. Lysaker får ny stasjonsbygning.
- 1922 Utvidelse til dobbeltspor mellom Oslo og Sandvika.
- 1958 Strekningen Sandvika-Asker får dobbeltspor.
- 1973 Tunnelen gjennom Lieråsen forkorter Drammenbanen med 12 km.
- 1980 Oslotunnelen mellom Skøyen og Oslo S åpner.
- 1987 Stasjonsbygningen rives og Lysaker bygges om slik den framstår i dag.
- 2005 Utvidelse til fire spor mellom Sandvika og Asker.

Besøksadresse: Strandveien 8, Lysaker

Telefon: 22 45 58 50

Postadresse: Jernbaneverket Utbygging

Postboks 217 Sentrum, 0103 Oslo

[www.jernbaneverket.no/prosjekter/skoyen\\_aker/](http://www.jernbaneverket.no/prosjekter/skoyen_aker/)

E-post: [utbygging@jernbaneverket.no](mailto:utbygging@jernbaneverket.no)

FOTO OG ILLUSTRASJONER: COWI/Snøhetta, Baneservice, Øystein Grue, Olav Nordli, Egil Nyhus, Oslo byarkiv/Widerøe/Otto Hansen, Trine Bratlie Evensen, Telenor Media / Fjellanger Widerøe.

DESIGN OG PRODUKSJON: Axentum kommunikasjon

102279



JERNBANEVERKET  
BIBLIOTEKET