



JERNBANEVERKET INFORMERER

Nyhetsbrev Follobanen

November 2012

Tunneler i Ekebergåsen 3D illustrasjon oktober 2012



3D bilde av tunneler i Ekebergåsen. Follobanen og Østfoldbanen starter nederst i bildet og deler seg i tre tunneller på sin vei sørover.
Illustrasjon: ViaNova/Jernbaneverket

Ett steg nærmere byggestart

Follobaneprojektet er inne i en spennende fase. Viktige avgjørelser blir tatt for hvordan det nye dobbeltsporet skal bli når det etter planen står ferdig i slutten av 2019.

Norges største samferdselsprosjekt nærmer seg byggestart. I dette nyhetsbrevet vil vi gjerne få informere deg som bor i nærheten av traséen i Oslo.

Les mer om:

- Regulering av Follobanen
- Middelalderparken
- Tunnelboremaskin er valgt
- Rigg- og anleggsområder
- Follobanen vinner miljøpris
- Sikring av din eiendom

Regulering av Follobanen

Godkjente reguleringsplaner fra kommunene Oslo, Oppegård og Ski er avgjørende for Follobaneprosjektet. Som den første av de tre kommunene godkjente Oppegård kommune reguleringsplanen 15. oktober.

I Oslo har forslaget til reguleringsplan vært ute til offentlig høring. Oslo kommune behandler nå nærmere 70 uttalelser som har kommet inn.

Eventuelle endringer som følge av kommunens behandling vil bli tatt inn i reguleringsplanen før den sendes til politisk behandling. Det er ventet at planen sendes til politisk behandling i Byrådet i januar 2013.

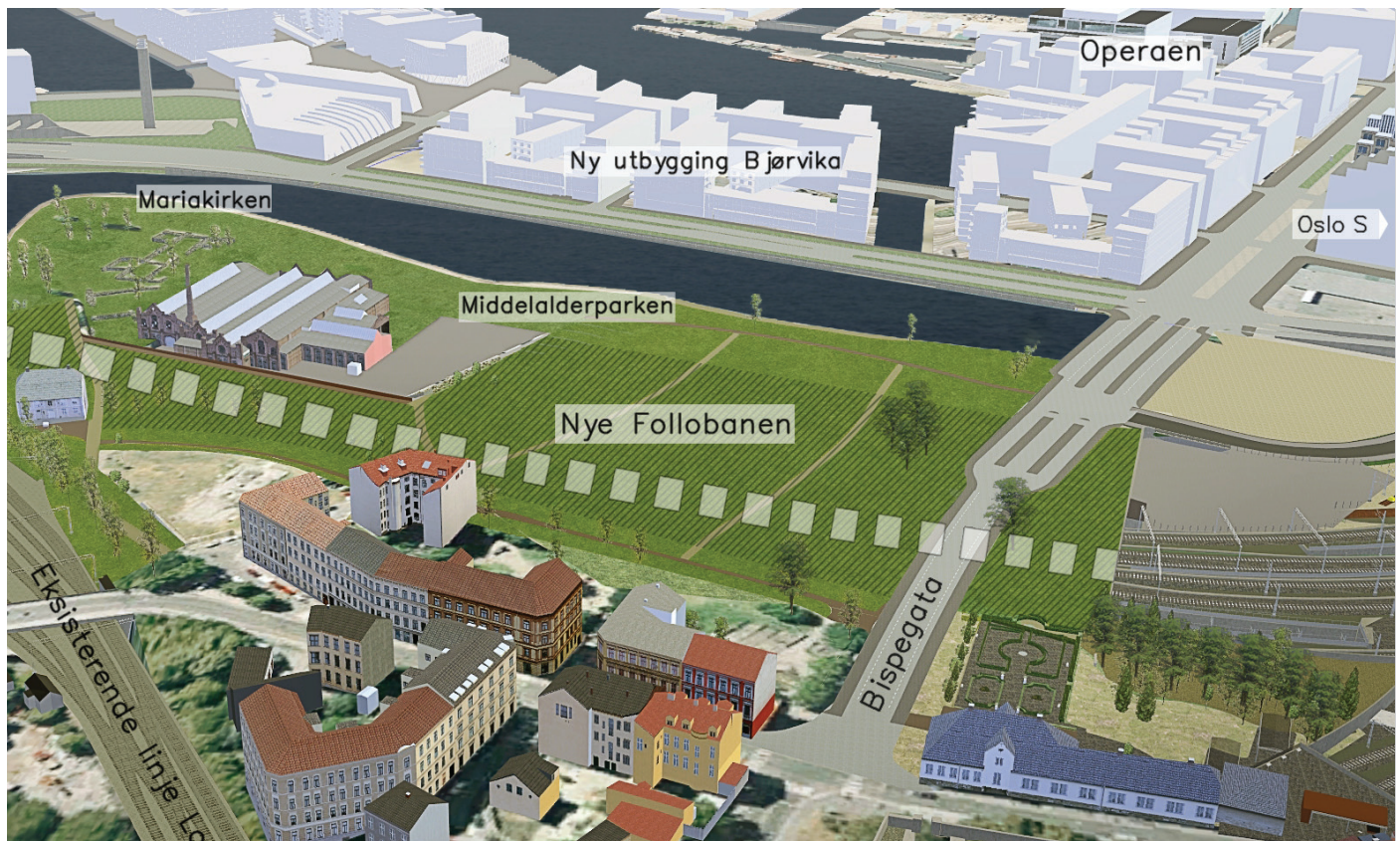
Follobaneprosjektet planlegger å starte viktige forberedende arbeider i 2013, før hovedarbeidene begynner i 2014.

God løsning for Middelalderparken

I reguleringsplanen for Follobanen i Oslo, foreslår Jernbaneverket å samle alle sporene til både Follobanen og Østfoldbanen i det som kalles Klypen ved Middelalderparken i Gamlebyen.

Den nye Follobanen, som er innerste del av InterCity-utbyggingen, skal etter planen gå i kulvert langs av Middelalderparken, slik at områdene rundt kan være et helhetlig parkområde. Denne løsningen inngår i forslaget til reguleringsplan og er resultatet av en enighet mellom Riksantikvaren,

Oslo kommune og Jernbaneverket. For å komme fram til utforming av parken skal det opprettes en programkomité og det skal arrangeres en arkitektkonkurranse. Prosjektet vil føre til at hele Middelalderparken får en sammenhengende park fra bebyggelsen i Oslogate og ned til Vannspeilet på Sørenga. Totalt blir det tilgjengelige grøntarealet i Middelalderparken på 60-65 dekar, mens det i dag er på 30-35 dekar (ekskl. vannspeilet), Jernbaneverket regner med at oppfyllingen kan starte i 2017 og de tre partene tenker seg at anlegget kan være ferdig i 2019.



Foreløpig 3D illustrasjon av Follobanen gjennom Middelalderparken. Illustrasjon: ViaNova/Jernbaneverket

Follobanen velger tunnelboremaskin

Tunnelen for den nye Follobanen skal bygges ved bruk av tunnelboremaskiner som hovedmetode. I tillegg vil enkelte strekninger bygges ved hjelp av tradisjonell sprengning.

Jernbanelinjen har besluttet å drive den nær 20 km lange tunnelen på Follobanen med fire store tunnelboremaskiner (TBM) fra anleggsområde på Åsland utenfor Oslo. To maskiner skal bore sydover til tunnelpåkugget ved Langhus og to maskiner borer nordover til Bækkelaget. For de siste 2,8 km inn mot Oslo S er det foreløpig forutsatt sprengning. I tillegg vil alle mindre tunneler (adkomsttunneler, tverrforbindelser osv.) sprenges. Totalt skal vel 1/3 av tunnelarbeidet på Follobanen utføres med tradisjonell sprengning.

Best egnet

Både tradisjonelt sprengt løsning og bygging med tunnelboremaskiner er vurdert. Jernbanelinjes konklusjon er at bruk av tunnelboremaskiner er best

Anleggsområder

Follobaneprojektet er avhengig av å etablere riggområder flere steder langs traséen for å gjennomføre prosjektet.

Et riggområdet gir blant annet mulighet til å bygge adkomsttunneler inn til hovedtunnelen og transportere masse ut fra tunnelen. Antall riggområder for Follobanen, hvor de skal ligge og størrelsen på disse, henger sammen med at vi nå har valgt TBM for å lage hovedtunnelen. Følgende områder er foreslått som riggområder: Loenga, Sjursøya, Bekkelaget, Furubråtveien og Åsland. Dvs. at det tidligere foreslåtte riggområdet på Bjørnerud nå vil utgå.

Åsland vil være hoved-riggområde for arbeidet med Follobanens tunnel. På Åsland og i nærområdet blir det derfor stor aktivitet i løpet av hele anleggsperioden. Aktivitetene ved riggområdene og påvirkninger i nærområdene er noe Jernbanelinjen har fokus på. Vi vil sette inn tiltak for å gjøre belastningen så liten som mulig. Eksempler på slike tiltak er:

- ▶ Forskrifter for støy og arbeidstider defineres tydelig.
- ▶ Strengt bestemte bestemmelser settes for når og hvordan massetransport skal gjennomføres.
- ▶ Trafikksikkerhetsgrupper etableres for å se på trafikksikkerhet i berørte nærområder.
- ▶ Naboer som er spesielt utsatte vil få tilbud om tiltak som kan minske belastningen f.eks. alternativ overnatting i begrensede perioder hvor spesielt støyende arbeider pågår.

egnet for byggingen av den nær 20 km lange tunnelen. Disse vurderingene har vært grundig verifisert av både norske og utenlandske eksperter.

Mindre støy

Forhold som har hatt betydning for valg av TBM som hoved-drivemetode er lengden på tunnelen, fjellets beskaffenhet og en tett bebyggelse som begrenser muligheten for etablering av mange tverrslag. For naboer til tunnelen vil støy fra TBM merkes over et større område, men avgir en lavfrekvent lyd som kan oppleves som mer skånsom for omgivelsene. TBM betyr også at riggområdet på Bjørnerud ikke er nødvendig. - Bygging med TBM gir høy kvalitet på arbeidet og er samtidig den mest skånsomme løsningen for naboer og nærmiljø, sier Follobanens assisterende prosjektdirektør Anne Kathrine Kalager.



Gjennomslag med tunnelboremaskin i Hallandsåstunnelen Sveirige. Foto Svenske Trafikverket

Trafikksikkerhetsgrupper:

Disse har som oppgave å gjennomføre tiltak i nærmiljøet som skaper en sikker trafikksituasjon. Eksempler på slike tiltak kan være:

- ▶ Midlertidig lysregulering.
- ▶ Utbedring av veikryss, fotgjenger overganger etc.
- ▶ Trafikkvakt på særlig utsatte steder.
- ▶ Regulering av tider for massetransport.

En gruppe vil bestå av deltagere fra politi, veimyndigheter, FOU på nærliggende skoler, lokalpolitikere og andre instanser som kan bidra.

Follobanen vinner miljøpris

Follobanen har blitt hedret av den internasjonale jernbaneunionen (UIC) for å ha utarbeidet en metode for å integrere miljø i beslutningsprosesser ved planlegging av ny jernbane. Follobanens "Miljøbudsjett" setter standard for miljømessig god design av utbyggingsprosjekter. Miljøbudsjettet viser en metodisk tilnærming og kan også kalles "en kokebok for en mer

miljøvennlig jernbaneutbygging".

- Det er motiverende og svært viktig at det vi arbeider med i Jernbaneverket i Norge blir lagt merke til internasjonalt. Prisen har også ført til stor oppmerksomhet fra andre lands jernbaneorganisasjoner, sier Follobanens miljøleder Håvard Kjerkol.

Follobanen sikrer din eiendom

I løpet av 2013 starter Follobanen med besiktigelse av eiendommer langs traséen. For Jernbaneverket er det viktig å sikre eiendommer og øvrig nærrområder. For å gjøre dette setter Follobanen inn flere tiltak.

Follobanen dokumenterer dagens situasjon for eiendommer langs traséen gjennom besiktigelse og

målinger. Med dette som grunnlag kan det settes inn tiltak for å hindre at eventuelle skader skjer. Slik dokumentasjon er også viktig dersom bygninger likevel påføres skade. Jernbaneverket ønsker et godt samarbeid med huseier for å sikre eiendom og nærmiljø. Les mer på: www.jernbaneverket.no/follobanen

Follobanen på internett:

Follobanens internettsider finner du på www.jernbaneverket.no/follobanen.

- ▶ Les de siste nyhetene om Follobanen.
- ▶ Se kart over hvor banen skal gå.
- ▶ Finn spørsmål og svar for deg som bor langs traséen.
- ▶ Les om informasjonsmøtene høsten 2012, og se presentasjoner fra møtene.

Statsbudsjettet:

I regjeringens forslag til statsbudsjett for 2013 er det satt av midler til videre prosjektering, forberedende arbeider og grunnverv for Follobanen. - 2013-budsjettet gir oss grunnlag for å forberede gjennomføringen av prosjektet og utføre de nødvendige forberedende arbeidene med tanke på tildeling av hovedkontrakter og byggestart i 2014, sier Follobanens nye prosjektdirektør Erik Smith. Smith, som tidligere var styreleder i Follobanen, er tilsatt som prosjektdirektør i Jernbaneverket Utbygging og skal lede utbyggingen av Follobanen. Han har lang erfaring med å lede store utbyggingsprosjekter i inn- og utland.



Fakta om Follobanen

- ▶ Norges største samferdselsprosjekt
- ▶ 22 km nytt dobbeltspor fra Oslo S til kollektivknutepunktet Ski
- ▶ Landets hittil lengste jernbanetunnel på 19,5 km
- ▶ Første norske jernbanetunnel med to atskilte tunnellop for effektiv trafikkavvikling
- ▶ Byggestart planlegges i 2014 (viktige forberedende arbeider i 2013)
- ▶ Anlegget planlegges ferdigstilt i slutten av 2019
- ▶ Bygges for hastighet opptil 250 km/t
- ▶ Gjør det mulig å halvere reisetiden Oslo-Ski
- ▶ Første samferdselsprosjekt med eget miljøbudsjett (pilotprosjekt for JBV når det gjelder miljø)
- ▶ Inkluderer omfattende arbeid på Oslo S og bygging av nye Ski stasjon og omlegging av Østfoldbanen
- ▶ Er innerste del av InterCity-utbyggingen i søkkorridoren
- ▶ Gir økt trafikk-kapasitet til/fra Oslo
- ▶ 30 % befolkningsvekst ventet innen 2025
- ▶ Kan kombineres med mulig høyhastighetsbane til kontinentet



Kommunikasjonsrådgiver/ nabokontakt

Gunnar Børseth
Jernbaneverket Utbygging
Follobanen
Tlf: 906 38 626
Epost: gunbo@jbv.no



Kommunikasjonleder Kathrine Kjelland

Jernbaneverket Utbygging
Follobanen
Tlf: 913 98 178
Epost: kjekat@jbv.no

