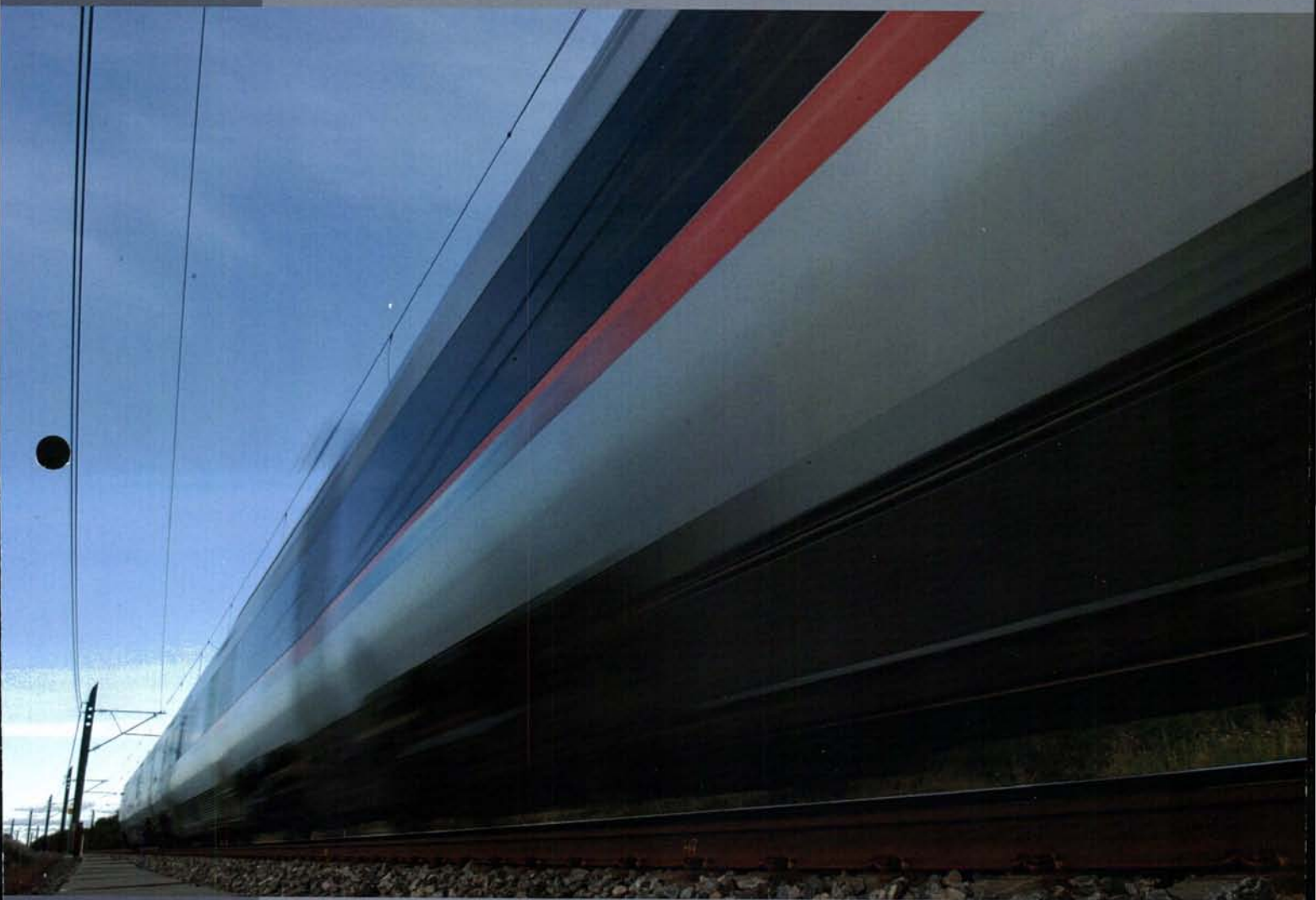


# Planlegging og bygging av Follobanen

Jernbaneverket  
Billetter



Jernbaneverket

# Stortrykk 492

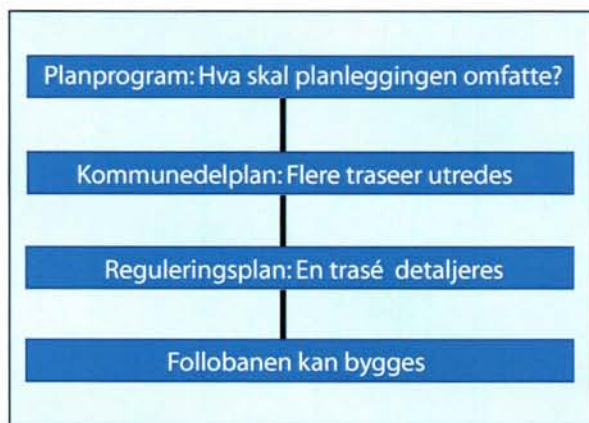
## Arealplanlegging

Oslo-Ski er et av de største jernbaneprosjektene i nyere tid, og mange spørsmål må utredes før prosjektet er byggeklart. Follobanen skal oppfylle fremtidens krav og samtidig være optimalt for omgivelsene i dag.

Det nye dobbeltsporet vil gi store positive effekter, men i byggeperioden kan et så stort anlegg potensielt gi negative konsekvenser for mennesker, natur og miljø. Derfor er det viktig å gjennomføre grundig planlegging i forkant. Gjennom god planlegging sikrer Jernbaneverket en forutsigbar byggeperiode med kontroll over kostnader, fremdrift og konsekvenser for omgivelsene.

### Samspill mellom arealplan og teknisk plan gir best løsning

Til sammen avklarer arealvedtak og teknisk planlegging hvor traseen skal ligge. Samspeillet mellom disse to prosessene må derfor koordineres nøye. Kvaliteten på prosjektet er viktigst, og det er vanskelig å forsere den ene eller den andre delen av planleggingen uten at det går utover nettopp kvaliteten.



Jernbaneverket og de tre berørte kommunene Oslo, Oppegård og Ski er enige om at planleggingen av Follobanen kan gjennomføres på normalt vis, slik som vist over. Da kan kommunene være planmyndighet for prosjektet.

### Hvorfor ikke statlig plan?

Ved bruk av statlig plan i stedet for vanlig, offentlig planprosess kan ca ett år spares. Da kan Jernbaneverket gå rett på regulering og konsekvensutredning etter at planprogrammet er fastsatt. Uansett må alle tekniske utredninger med tilhørende kvalitetssikringer gjennomføres.

Når tidsgevinsten ikke er større, skyldes dette at kravene er langt høyere til konsekvensutredninger i reguleringsfasen enn for kommunedelplaner. Det vil derfor være nødvendig å bruke mer tid og ressurser på å sile ut traséalternativer under regulering enn i en noe mindre detaljert kommunedelplanfase.

Jernbaneverket har et godt samarbeid med de berørte kommunene, og ønsker derfor ikke å ta initiativ til bruk av statlig plan nå. Dette må eventuelt pålegges av en overordnet myndighet.

Kartene på hver side viser tre traséforslag under arbeid. Innføringen til Oslo S vises som to alternativer.

## Teknisk planlegging

Oslo-Ski kan ligge an til å få Norges lengste jernbanetunnel på ca 19 km, og det vil kreve mange undersøkelser for å få til en tett og sikker tunnel. Jernbaneverket ser også på muligheten for kortere dagstrekninger underveis. Valg av antall løp i tunnelen vil bli gjort etter en grundig vurdering av sikkerhet, fremtidig vedlikeholdsbehov og kostnader, og mulige tverrslag og riggområder skal vurderes.

Nord for Ski stasjon planlegger Jernbaneverket en sporforbindelse som gir god kapasitet og fleksibilitet til samspillet mellom det nye dobbeltsporet og den gamle Østfoldbanen. Denne forbindelsen gir også en direkte kobling mellom Østre linje og Follobanen.

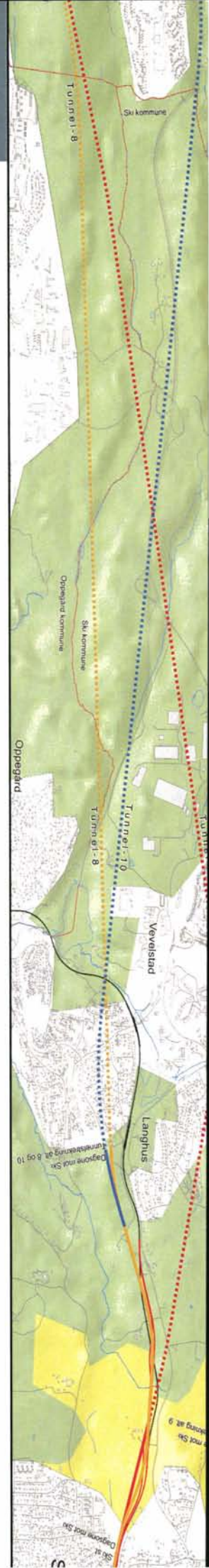
Å føre to nye spor inn på Oslo S er svært komplisert jernbaneteknisk sett. I tillegg skal banen gjennom en tett bebygd område fullt av kulturminner og ulike tekniske konstruksjoner. Her er det svært mange nødvendige hensyn som må tas, og Jernbaneverket ser på to mulige alternativer for dette området.

Follobanen planlegges nå for 250 km/t, men høyere hastighet er under utredning. I tillegg til sporets geometri, vil tunneltverrsnittet og stigningsforhold ha stor betydning for hvor raskt togene kan kjøre. Desto større hastighet, desto større tverrsnitt og mindre stigning bør tunnelen ha.

De tekniske utredningene henger nøye sammen med den fysiske plasseringen av dobbeltsporet. Grunnforhold og tekniske krav er forutsetninger som planleggingen må tilpasses, og den endelige traseen blir dermed en balansegang mellom disse forutsetningene og hensynet til omverdenen.

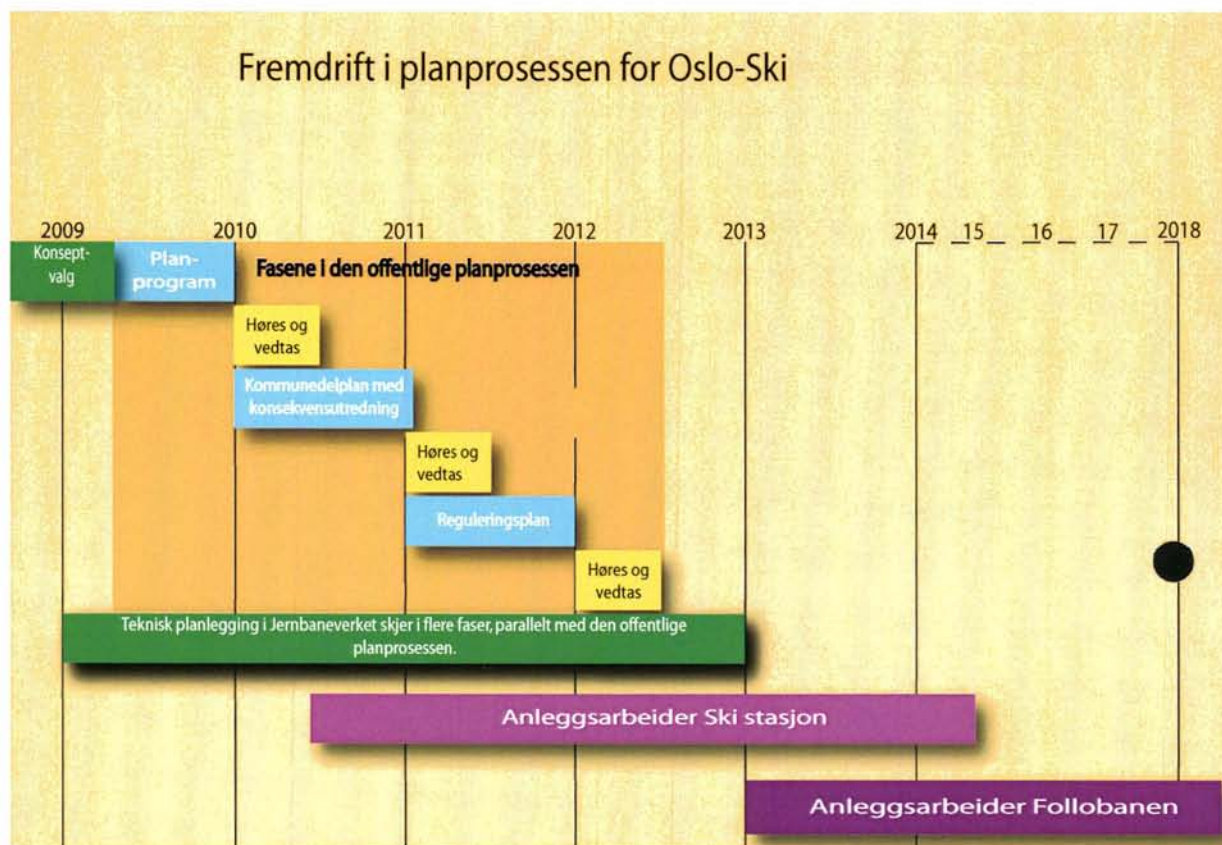


I dette travle og kompliserte området ved Oslo S skal de to nye sporene fra Follobanen bygges i fremtiden. Foto: Jernbaneverket/ Trude Isaksen.



## Hva skjer videre?

### Fremdrift i planprosessen for Oslo-Ski



#### Oslo-Ski er:

- Nytt dobbeltspor
- Høyhastighet
- Ny Ski stasjon
- Ca 11,6 milliarder
- Mulig byggestart 2013
- Ferdig ca 2018

Jernbaneverket vurderer anleggsstart på Ski stasjon i 2010. I Oslo kommune kan det være aktuelt å gå direkte fra planprogram til reguleringsprogram. Dette forslaget til fremdriftsplan tar ikke høyde for eventuelle innsigelser i noen av planfasene. Illustrasjon: Jernbaneverket.

### Byggetid Follobanen

Jernbaneverket legger til grunn en optimal byggetid for anlegget. Dette vil si en byggetid som gir best mulig balanse mellom kostnader og fremdrift, og det forutsetter fulle bevilgninger i både plan- og byggeperiodene.

Når prosjektet er byggeklart, er det driving av tunnelen som utgjør den største delen av byggetiden. Dette styres blant annet av antall angrepspunkter for tunneldrivingen. Med maksimal innsats i alle mulige angrepspunkter på Follobanen antas total byggetid å være 5 - 6 år for hele anlegget.

### Første steg mot høyhastighet til kontinentet

Oslo-Ski vil bli porten til kontinentet og det første steget på vei til en høyhastighetsbane mot Sverige og kontinentet. Follobanen skal kunne kombineres med alle mulige, fremtidige løsninger for et høyhastighetskonsept fra Ski og sydover.

#### Informasjon

Trude Isaksen  
Tlf: 916 56 237  
E-post: istr@jbnv.no

<http://www.jernbaneverket.no/follobanen>  
Jernbaneverket Utbygging, PB.217 Sentrum, 0103 Oslo  
August 2009