

Dette er Oslo-Ski

Fakta om Follobanen



Jernbaneverket

En propp i Sørkorridoren

Østfoldbanens mest trafikkerte del er strekningen Oslo-Ski. Banen ble åpnet for trafikk i 1879. Siden den gang er Østfoldbanen modernisert, men i hovedsak er traseen som for over 125 år siden.

En landsdel i vekst med et underdimensjonert transportsystem

- 1,1 mill mennesker bor i Oslo og Akershus.
- 150 000 reiser skjer over Oslos bygrense gjennom Sørkorridoren daglig.
- 30 % vekst i befolkning og arbeidsplasser forventes frem mot 2025, samt en tilsvarende vekst i reisebehovet.
- Biltrafikken vokser, men ikke togtrafikken.
- Vegnettet i Oslo er sprengt.

Arealbruk og utviklingsstrategi for regionen er basert på jernbanen som grunnstamme i kollektivnettet. Jernbanen binder sammen tettsteder og byer i regionen. Uten nytt dobbeltspor blir Østfoldbanen fortsatt en underdimensjonert "bærebjelke" i persontransportsystemet mellom Oslo, Follo og Østfold.

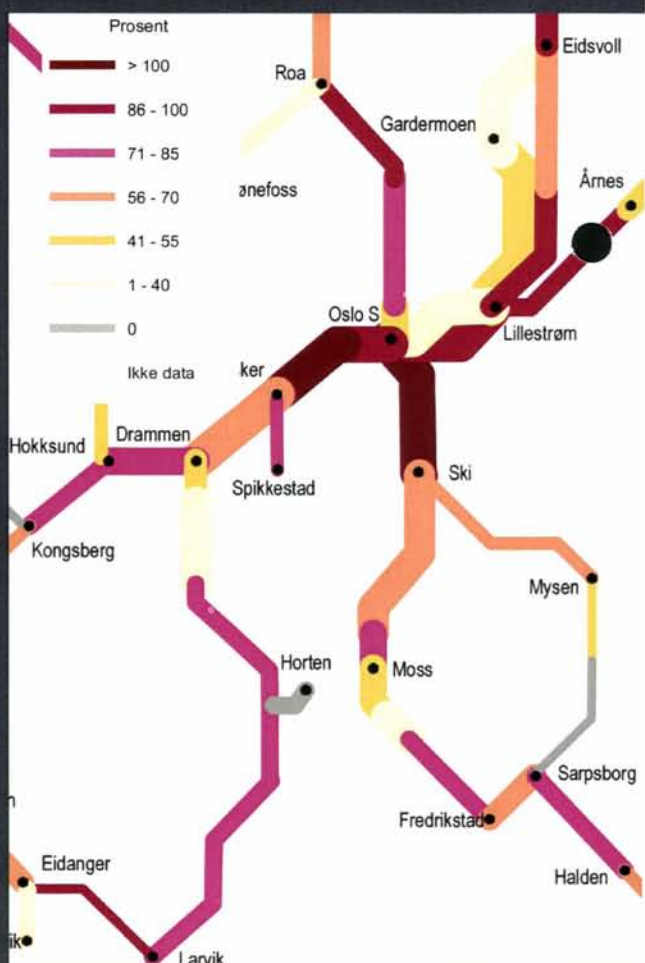
Godstrafikk i vekst gir økt press på vegene

- Oslo – Gøteborg er Norges eneste, landbaserte transportåre mot kontinentet.
- 80 % av landbasert godstransport til og fra utlandet går gjennom Østfold.
- I dag fraktes dette godset i all hovedsak med trailere.

Ikke plass til flere tog på Østfoldbanen

- Dagens Østfoldbane er sterkt overbelastet.
- Stappfulle tog viser at etterspørselen etter togreiser er større enn tilbudet.
- Det er ikke plass til flere godstog uten at persontog tas ut av rute.
- Sprengt kapasitet er kilde til hyppige og langvarige forsinkelser.
- Hurtigtog stanger bak lokaltogene.

Kapasitet i rushtimen på Østlandets jernbanelinjer. Skøyen-Asker er under utbygging for å bedre kapasiteten. Oslo-Ski vil fortsatt være overbelastet.

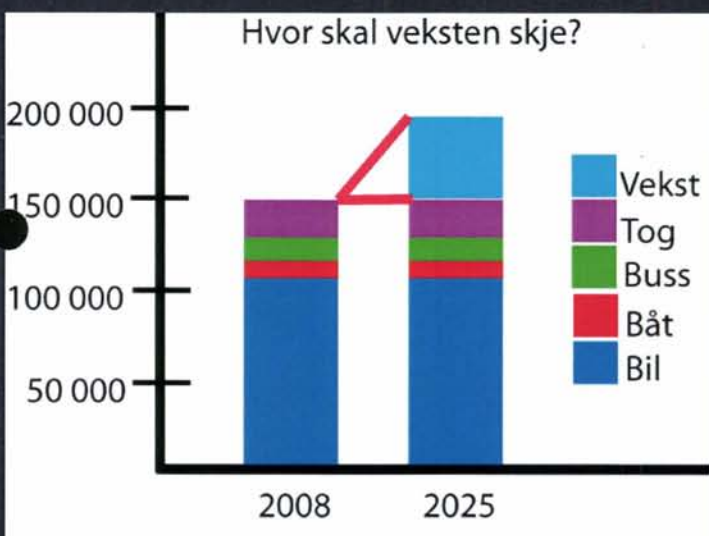


...Og verre vil det bli?

Trenden er:

- Trafikkvekst håndteres på veg
- Presset på vegnettet øker
- Antall biler øker hvert år
- Bilkøene blir lengre
- Forurensingen øker
- Trafikkulykkene øker
- Godstransport på veg øker
- Kapasiteten på jernbane er sprengt

Skal årlig trafikkvekst fortsatt håndteres med økt biltrafikk?
Eller skal vi bygge Follobanen?



Jernbaneverket ønsker å legge til rette for at veksten kan tas på bane. Da trenger vi Follobanen.



Effekter og gevinster

Flere tog – raskere tog – som kommer når de skal

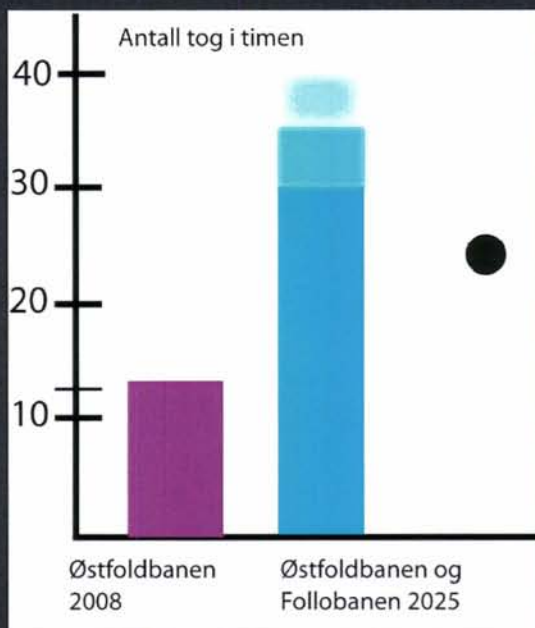
Med ny Follobane blir togtilbudet bedre for både lokaltog og regiontog. Kapasiteten for godstog flerdobles. Reisetiden med raskeste tog fra Ski til Oslo reduseres fra 22 minutter til 11 minutter. Fire spor gir muligheten for effektiv trafikkavvikling også ved uforutsette hendelser.

Kapasitet som dekker fremtidig transportbehov

Kapasiteten øker til mer enn det dobbelte, selv om antallet spor "bare" doubles. Det skyldes at raske direktetog kan adskilles fra lokaltog med mange stopp underveis. Dette gir plass til fremtidig økning av antall reiser som følge av vekst i befolkning og næringsliv i landsdelen.

Trafikkveksten tas på bane

Med Follobanen kan hele trafikkveksten i korridoren frem mot 2025 håndteres med tog. Follobanen kan betjene tilsvarende trafikkmengder som tre firefelts motorveier.



Kapasitetsøkningen når Follobanen er ferdigstilt.

Overføring av gods fra veg til bane

Follobanen gir også mulighet for å mangedoble godstransport på jernbane. En tredobling vil redusere tungtransport på veg med ca 750 biler på E18 pr dag. Mer kapasitet til personreiser og overføring av gods bidrar til å redusere utslipp av skadelige klimagasser. Ett godstog kan transportere samme mengde gods som 24 fullastede vogntog.

Vedtatt godsstrategi kan oppfylles

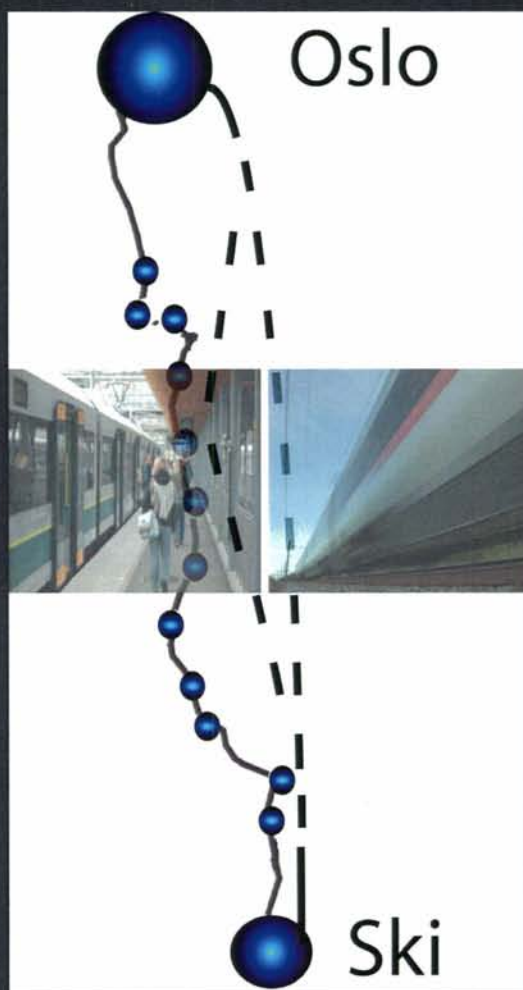
Jernbaneløst har som mål å doble dagens godstransport på jernbane frem til 2020, og tredoble frem til 2040. Over 100 % kapasitetsutnyttelse på Østfoldbanen tilsier at dagens bane ikke har plass til flere godstog uten at persontog tas ut av rute. Når Alnabru-terminalen står klar, må Follobanen være ferdig bygget for å kunne nå målsettingen om mer gods på skinner.

Follobanen og Østfoldbanen i samspill

Med Follobanen etableres et nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski. Dermed økes antallet spor på strekningen fra to til fire. Follobanen gis høyhastighetsstandard, mens Østfoldbanen reserveres for lokaltogtrafikk.

Verdt å vite....

- Follobanen skal benyttes av regionaltoget/høyhastighetstog.
- Østfoldbanen skal benyttes av lokaltog.
- Begge banene kan utnyttes for godstrafikk.
- På Østfoldbanen opprettholdes dagens stasjonsmønster.
- Follobanen vurderes med ny stasjon og stopp på Kolbotn.
- Ski stasjon bygges ut som en del av dobbeltsporprosjektet.
- Follobanen dimensjoneres for 200 km/t.
- Normal hastighet på Østfoldbanen er ca 80 km/t.
- En stor del av Follobanen skal bygges som tunnel.
- Bedre tilknytning mot nordøst og Alnabru terminalen.
- Tog fra Indre Østfold kan knyttes til Follobanen.



Skjematisk fremstilling av Østfoldbanen og Follobanen med alternativer.

Byggetid og kostnader

Kostnad for Follobanen varierer med byggemetode og valg av tunneltype. Den er også avhengig av om ny bane skal føres innom Kolbotn stasjon med omlagt Østfoldbane eller ikke. På utredningsnivå er en tradisjonell ettløps tunnel utenom Kolbotn beregnet til ca 11 mrd NOK. Dersom tunnelen legges via Kolbotn med stasjon, er kostnaden ca 13,5 mrd NOK.

Byggetid for dobbeltsporet er 5-6 år ved optimal finansiering. Forlenget byggetid gir både høyere utbyggingskostnader og redusert samfunnsnytte.

Mye planarbeid gjenstår

Jernbaneverket gjennomfører nå en utredning av konsepter med samfunnsøkonomisk analyse. anbefalt konsept og grunnlag for oppstart av teknisk planlegging og offentlig planprosess blir lagt frem høsten 2008.

Avhengig av finansiering kan videre planlegging starte januar 2009. Tidligst mulige byggestart er 2013 med ferdigstillelse 2018.



Utgitt av Jernbaneverket Utbygging
Adresse PB 217 Sentrum, 0103 Oslo

Foto og illustrasjoner: Jernbaneverket.
Redaksjon: Jernbaneverket/ Asplan Viak.

www.jernbaneverket.no/prosjekter

Informasjon om prosjektet:

Trude Isaksen

Tlf 916 56 273

Epost: istr@jbv.no