



JERNBANEVERKET INFORMERER:

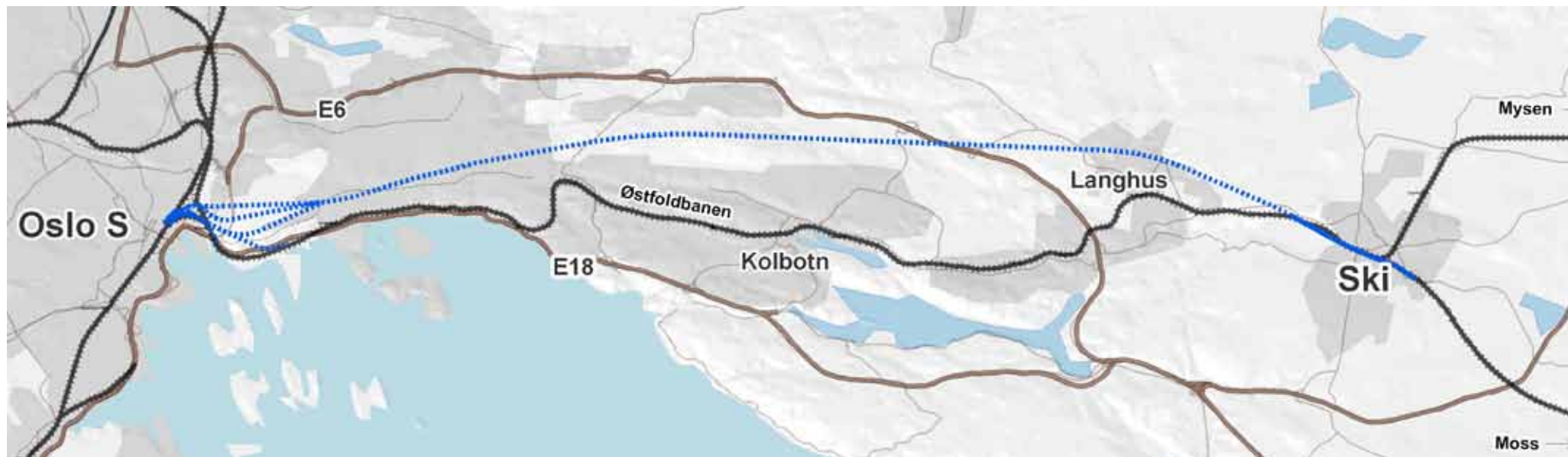
# Fakta om Follobanen

Follobanen og Østfoldbanen i samspill vil gi en ny hverdag for togtrafikken. Fire spor til Oslo sørger for flere tog – raskere tog – som kommer når de skal. Follobanen kan kombineres med høyhastighetstog til kontinentet.

Mer informasjon finner du på  
[www.jernbaneverket.no/follobanen](http://www.jernbaneverket.no/follobanen)



Jernbaneverket



# Dette er Oslo-Ski

Oslo-Ski er Norges største samferdselsprosjekt, og har egen post på statsbudsjettet. Totalt består prosjektet av Follobanen, nye Ski stasjon, Ås forbi kjøringsspor og Bryndiagonalen.

**FOLLOBANEN** er et nytt, 22 km langt dobbeltspor mellom Oslo og Ski. Banen får Norges lengste jernbanetunnel med hele 19 km og to løp. Tidligst mulige byggestart er 2013, og med en forsvarlig byggetid kan Follobanen åpne i 2018.

Ski stasjon hadde byggestart i 2010. Stasjonen skal bli et moderne knutepunkt i Ski sentrum, og bygges ut i flere trinn. Tilgjengeligheten skal bedres for alle, og stasjonen får blant annet seks spor med nye plattformer og nytt servicebygg.

Ås forbi kjøringsspor er to 750 meter lange «ventespor» for tog i Ås kommune. Godstog skal vente i forbi kjøringssporene slik at raske persontog kan slippe forbi. Mens Ski stasjon bygges om, skal forbi kjøringssporene også brukes til å snu lokaltog. I første omgang skal området reguleres, og byggestart ventes å skje i 2012-2013.

Bryndiagonalen knytter sammen Follobanens tunnel med godssporet mot Alnabru godsterminal. Ved å bygge avgreningen samtidig som Follobanen, unngår Jernbaneverket



## Grundig planlegging

- 2010:** Planprogram: Hva skal planleggingen omfatte?
- 2010:** Konsekvensutredning
- 2011:** Reguleringsplan: En trasé detaljeres
- 2012:** Grunnerverv og kvalitetssikring
- 2013:** Follobanen bygges

at senere byggearbeider på Bryndiagonalen forstyrrer trafikken på Follobanen i fremtiden.

**Planlegge for fremtiden.** I byggeperioden kan et så stort anlegg potensielt gi negative konsekvenser for mennesker, natur og miljø. Derfor er det viktig å sikre kontroll over kostnader, fremdrift og konsekvenser for

omgivelsene gjennom grundig planlegging. Jernbaneverket er først i Norge med å lage et miljøbudsjett. Gjennom budsjettet kan miljøhensyn styre valg av materialer og løsninger.

**Rask og sikker byggetid.** Jernbaneverket vil bygge Follobanen så raskt som mulig uten skade på mennesker og miljø. Da må krav til en tett og sikker tunnel styre fremdriften. Med maksimal innsats på tunnelarbeidet regnes 5-6 år som en forsvarlig byggetid ut fra det vi vet i dag. Jernbaneverket vurderer både sprengning og tunnelboremaskin for å bygge tunnelen.

Oslo S er jernbane-Norges hjerte i persontrafikken. Follobanen må gjennom et tett bebygd område fullt av kulturminner, og det blir mange nødvendige hensyn som må tas i planleggingen. Samtidig er det svært komplisert jernbaneteknisk sett å føre to nye spor inn i norsk togtrafikks travleste område.

# Follobanen og Østfoldbanen i samspill gir:

## Flere tog og raskere tog – som kommer når de skal

- Reisetiden med raskeste tog fra Ski til Oslo reduseres fra 22 til 11 minutter.

Togtilbudet blir bedre, også for reisende med lokaltog. Det blir færre forsinkelser, og kapasiteten øker til mer enn det dobbelte. Raske tog kjører Follobanen, mens flere lokaltog kjører Østfoldbanen.

## Vekst for passasjerer og miljø

- 11 000 flere kollektivreisende pr døgn

Follobanen gir et kollektivtilbud som vil merkes, og det blir ca 70 prosent økning i togpassasjerer til Oslo S i rushtiden. Dette gir en reduksjon på 5800 bilturer pr virkedøgn, og er CO<sub>2</sub>-reduksjon på ca 5500 tonn pr år.

## Gods fra veg til bane

- Med Follobanen kan vi mer enn tredoble gods på bane i Østfold og Akershus.

Follobanen gir økt kapasitet for godstog i rushtid. Det blir 750 færre trailere på veien pr virkedøgn, og dette gir en mulig CO<sub>2</sub>-reduksjon på mer enn 30.000 tonn pr år. Et

godstog kan transportere samme mengde som 24 fullastede vogntog.

## Porten til Europa

- Follobanen er porten til Europa og skal være det første trinnet i en høyhastighetsbane mot kontinentet.

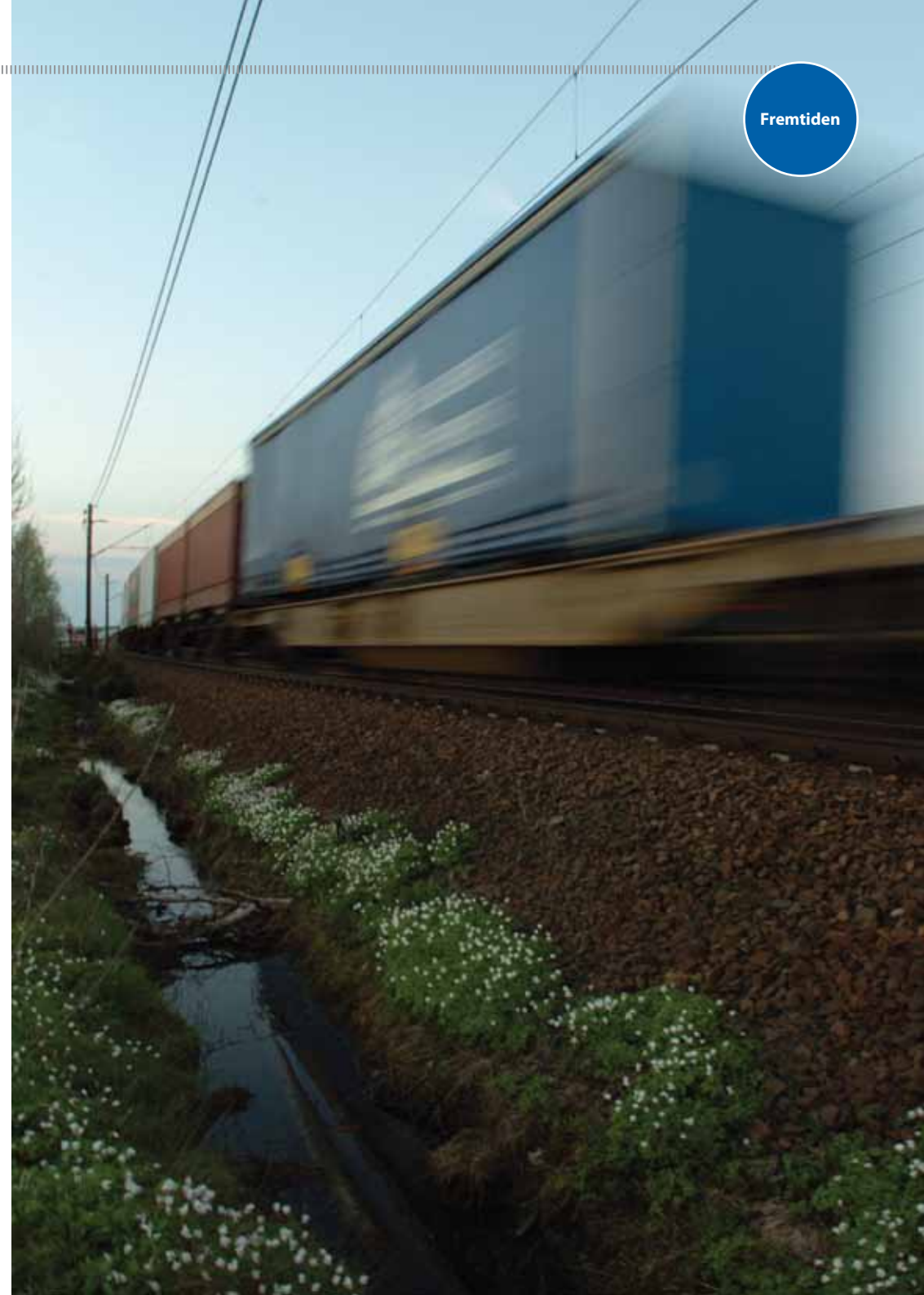
Strekningen Oslo-Göteborg-København er med i Regjeringens høyhastighetsutredning. Follobanen skal tilpasses en fremtidig høyhastighetsbane.

## To løp er en løsning for å kjøre mest mulig tog



- Follobanen skal være i drift så mye som mulig.

Vedlikehold og sikkerhet må planlegges tidlig. Med trafikk i det ene løpet kan vedlikehold pågå uforstyrret i det andre løpet. Grundige analyser viser at to løp er sikrest for så lange tunneler.



# Som perler på en snor ...

... ligger byene langs Østfoldbanen. Den mest trafikkerte delen av banen er 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.

## Ikke plass til flere tog på Østfoldbanen alene

Dagens Østfoldbane er sterkt overbelastet, og sprengt kapasitet gir forsinkelser. Stappfulle tog viser at etterspørselen etter togreiser er større enn tilbudet.

- Follobanen og Østfoldbanen gir til sammen stor kapasitet for fremtiden.

## En landsdel i sterk vekst

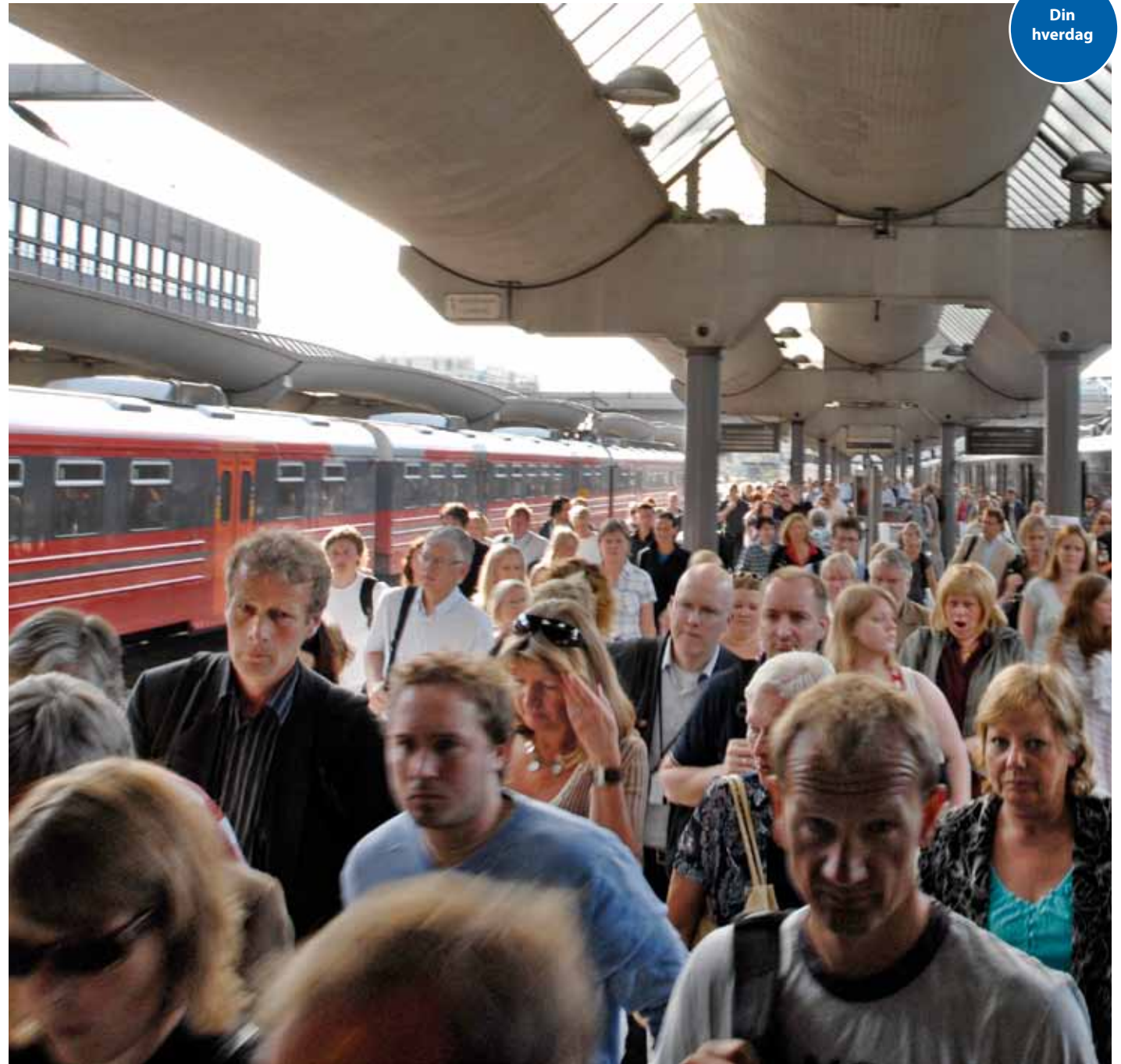
Jernbanen binder sammen tettsteder og byene i regionen, og 1,4 mill mennesker bor i Oslo, Akershus og Østfold. I 2008 stod Østfold og Akershus for 48 prosent av NSBs årlige persontrafikk fra Oslo og til alle fylkene i landet, og nær 150 000 reiser skjer daglig over Oslos bygrense gjennom Sørkorridoren. Frem mot 2025 ventes det ca 30 prosent vekst i befolkning og arbeidsplasser.

- Follobanen og Østfoldbanen kan sammen ta veksten.

## Godstrafikk gir økt press på vegene

Oslo-Gøteborg er Norges viktigste, landbaserte transportåre mot kontinentet. Ca 80 prosent av andbasert godstransport til og fra utlandet går gjennom Østfold. I dag fraktes dette godset i all hovedsak med trailere.

- Med Follobanen og Bryndiagonalen blir det plass til langt flere godstog.





Fremtiden

Mer informasjon finner du på  
[www.jernbaneverket.no/follobanen](http://www.jernbaneverket.no/follobanen)



Jernbaneverket