



Follobanen i Oslo

mai 2009

Stortrylke
492

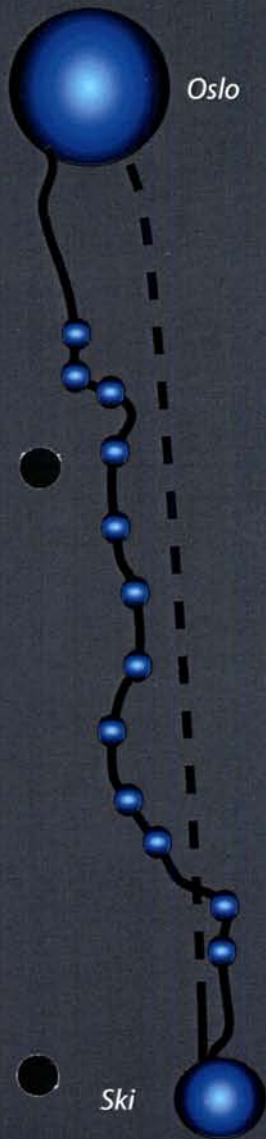
Med bygging av Follobanen øker antallet spor mellom Oslo og Ski fra to til fire. Oslo S er jernbane-Norges hjerte i persontrafikken, akkurat som Alnabru-terminalen er navet for godstransport. I Gamlebyen må den nye Follobanen knyttes til begge disse knutepunktene.

Dette betyr at banen skal 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. I planleggingen må derfor hensynet til omverdenen, tekniske krav og togtrafikken balanseres for å få til et vellykket prosjekt.

Follobanens trasé gjennom Gamlebyen er ikke bestemt. I årene som kommer vil planene bli langt mer detaljerte enn de er i dag, og det skal gjøres et grundig planarbeid hvor alle konsekvenser blir nøye vurdert.

Jernbaneverket har foreløpig sett på to mulige alternativer. Det ene går under togsporene på Loenga, gjennom "Klypen" (bak Middelalderparken hvor det ligger togspor i dag) og inn til Oslo S. Det andre går under Minneparken parallelt med Dyvekes vei. Felles for begge traseene er at de går inn i tunnel i Ekebergåsen.

Hvilket av disse alternativene Jernbaneverket vil anbefale er foreløpig uvisst. Det gjøres derfor grunnundersøkelser i området for å kunne beregne gjennomførbarhet, kostnader og konsekvenser.



Oslo

Ski



Fire spor til Oslo

Strekningen Oslo-Ski er Østfoldbanens mest trafikkerte del. I dag er det ikke plass til flere tog, og den sprengte kapasiteten er kilde til hyppige forsinkelser. Stappfulle tog viser at etterspørselen etter togreiser er større enn tilbudet. Med en forventet befolkningsvekst i regionen på 30 % frem mot 2025 og en målsetting om å doble gods på bane innen 2020, må Follobanen bygges for å ta unna økningen i transportbehovet.

Follobanen og Østfoldbanen i samspill

Alle dagens stasjoner skal opprettholdes på Østfoldbanen, mens Follobanen skal gå direkte mellom Oslo og Ski. Follobanen dimensjoneres for 200 km/t, men høyere hastighet vurderes. Begge banene kan benyttes for godstrafikk, og Follobanen bygges for å håndtere godstog med en lengde på 750 meter.

Norges lengste jernbanetunnel?

Størsteparten av Follobanen legges i en egen tunneltrasé uavhengig av Østfoldbanen, men det planlegges sporforbindelser mellom de to banene ved Ski og ved Oslo S. Jernbaneverket vurderer kortere dagstrekninger for å bryte opp den lange tunnelen, men Follobanen kan komme til å bli Norges lengste jernbanetunnel.

Et langt bedre togtilbud enn i dag

Raske region- og fjerntog skal kjøre på Follobanen, mens lokaltogene skal benytte Østfoldbanen. Alle lokalstasjoner vil få et bedre togtilbud med Østfoldbanen enn i dag. Årsaken til dette er at Follobanen frigjør kapasitet på Østfoldbanen, slik at det er mulig å kjøre flere lokaltog. Togtilbudet for region- og fjerntog vil bli bedre, og reisetiden blir kortere.



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

Gevinster ved Follobanen

Flere tog – raskere tog – som kommer når de skal

Togtilbudet blir bedre for både reisende med lokal- og regiontog, og 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 ved uforutsette hendelser.

Follobanen gir:

- Økt trafikk som følge av kortere reisetid
- Færre forsinkelser gir tidsbesparelser
- 11 000 flere kollektivreisende per døgn
- Ca 70 % økning i togpassasjerer frem til Oslo S i rushtid
- Ca 40 % økning i togpassasjerer frem til Oslo S i normaltime

Kapasitet som dekker fremtidig transportbehov

Kapasiteten øker til mer enn det dobbelte, selv om antallet spor "bare" dobles. Det skyldes at raske direktetog kan skilles fra lokaltog med mange stopp underveis. Dette gir god kapasitet for fremtidig transportbehov som følge av vekst i befolkning og næringsliv i Oslo, Follo og Østfold.

Veksten i persontrafikk kan 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.

Follobanen gir:

- En reduksjon på 5800 bilturer pr virkedøgn
- Reduksjon i CO₂ på ca 5500 tonn pr år basert på overføring av persontrafikk fra veg til bane

Overføring av gods fra veg til bane

Follobanen gir også grunnlag for å mangedoble godstransport på jernbane. En tredobling vil redusere tungtransport på veg med 750 tunge biler på vei pr dag. Flere tog bidrar til å redusere utslipp av skadelige klimagasser, tilsvarende reduksjonen i vegtrafikken. Et godstog kan transportere samme mengde som 24 fullastede vogntog.

Follobanen gir:

- Økt kapasitet for godstog i rushtid
- Et potensial for en reduksjon i CO₂ på mer enn 30.000 tonn pr år basert på overføring av dagens godsmengde fra veg til bane
- Jernbaneverkets vedtatte godstrategi kan oppfylles

Trasékartene på hver side viser et forslag for tunnel, men to alternativer i Gamlebyen. Disse to alternativene er merket med henholdsvis rødt og blått. Avgreninger mot nord på kartet til venstre viser en mulig forbindelse kalt "Bryndiagonalen."



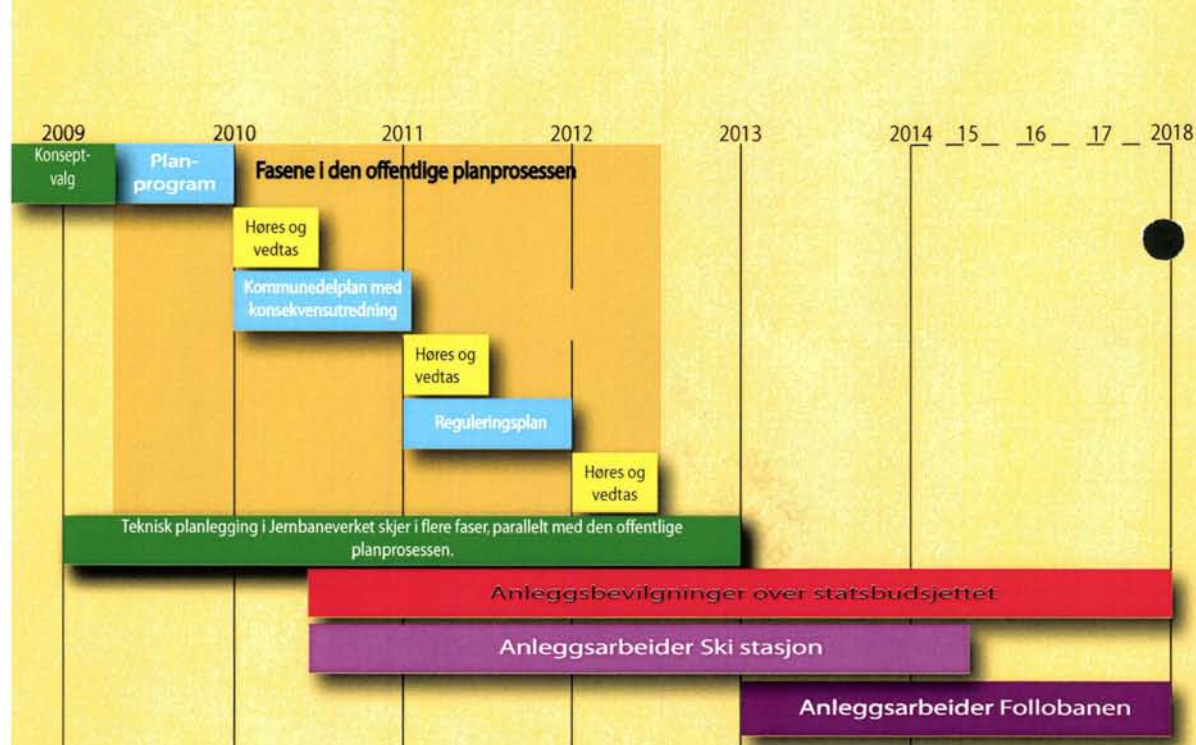
Hva skjer videre?

Før Follobanen er byggeklar, må det gjennomføres en tretrinns offentlig planprosess i de tre kommunene Oslo, Oppegård og Ski. Den tekniske prosjekteringen skjer parallelt med kommunenes arealplanlegging. I Oslo vil Jernbaneverket først legge frem et planprogram i samarbeid med kommunen. I dette planprogrammet vil det bli beskrevet hvilke alternativer som skal planlegges videre i årene som kommer. Både planprogrammet og senere planforslag vil bli lagt ut til offentlig ettersyn.

Oslo-Ski er:

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

Fremdrift i planprosessen for Oslo-Ski



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.

Utbygging

Dobbeltsporet kan tidligst være byggeklart i 2013, og ved en optimal byggetid kan banen stå ferdig i 2018. Tidligere oppstart av enkelte arbeider på Ski stasjon blir vurdert. Ved å bygge hele anlegget under ett, oppnår samfunnet følgende gevinster:

- lavere byggekostnader
- raskere byggetid
- full effekt av kapasitetsøkningen ved ferdigstillingen

Nytt dobbeltspor Oslo-Ski er et prioritert prosjekt i Regjeringens forslag til Nasjonal Transportplan 2010-2019.

Informasjon

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

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