

Konsept for Oslo-Ski

Ettertrykk 492

Jernbaneverket anbefaler at traseen for nytt dobbeltspor skal gå direkte mellom Oslo-Ski, uten stopp på Kolbotn og Vevelstad. Dobbeltsporet planlegges og bygges som en helhet, og oppgradering eller eventuell relokalisering av Kolbotn stasjon vil skje som eget, prioritert prosjekt.

Planen for Follobanen fra 1995 har gjennom utredninger vist seg å ikke holde mål i dag. Endringer innen trafikk- og markedsutvikling, sikkerhetskrav, kostnader og teknisk utvikling gjorde det nødvendig å se på konseptet på nytt. Anbefalingen skjer etter en helhetlig vurdering av tekniske, økonomiske, samfunns- og transportmessige forhold.

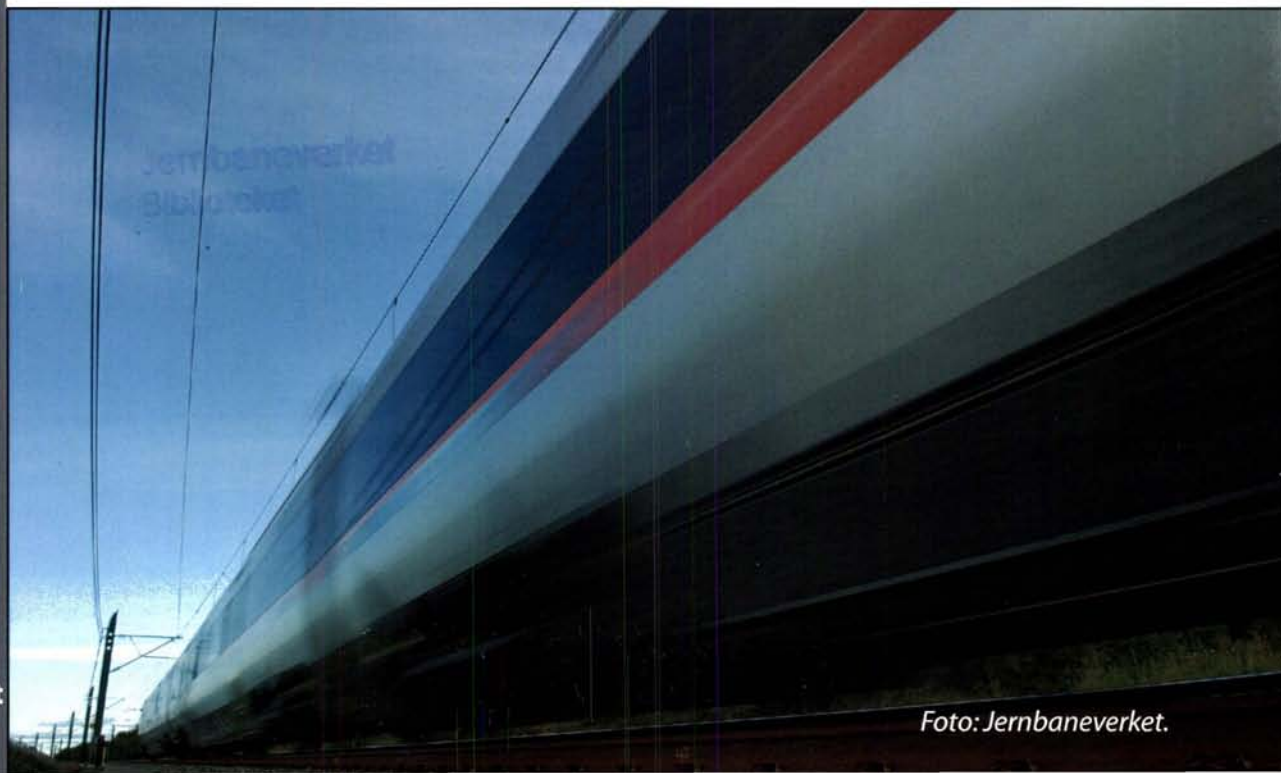
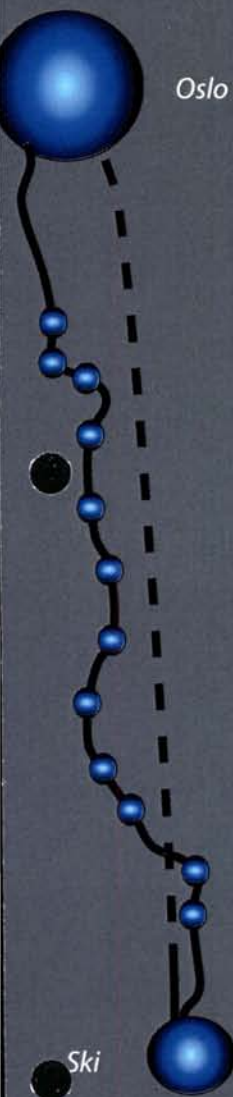
Kolbotn

En ny, felles stasjon for Follobanen og Østfoldbanen på Kolbotn som tilfredsstiller dagens sikkerhetskrav vil koste et sted mellom 2,6 til 3 milliarder. Trafikkanalyser viser at dette totalt sett gir marginalt flere reisende pr dag sammenlignet med en direktelinje. Økningen i reisende fra Kolbotn kan ikke oppveie de høye kostnadene for en ny, felles stasjon.

Kolbotn stasjon tilfredsstiller ikke dagens krav til utforming og standard. Oppgradering eller eventuell relokalisering vil sikre Kolbotn som et fremtidig knutepunkt og gi flere reisende på Østfoldbanen. Alternativer for Kolbotn stasjon skal nå utredes videre. Avhengig av hvilket alternativ som velges, vil Jernbaneverket vurdere når en utbygging bør gjennomføres.

Vevelstad

En ny stasjon for Follobanen på Vevelstad vil på grunn av geologiske og topografiske forhold gi både høye kostnader og store inngrep i natur- og bomiljø. Samfunnsgeografiske analyser viste at Vevelstad ikke vil få betydning som et større kollektivknutepunkt slik som tidligere antatt. Stasjonen ble derfor tidlig silt ut fra videre utredningsarbeid.



Fire spor Oslo-Ski

Det er et mål at jernbanen skal være grunnstammen i Sørkorridorens kollektivnett, og toget binder sammen tettsteder og byer i regionen. I dag er det ikke plass til flere tog på Østfoldbanen, og den sprenkte kapasiteten er kilde til hyppige forsinkelser. Med en forventet befolkningsvekst på 30 % frem mot 2025, en målsetting om å doble gods på bane innen 2020 og tredoble innen 2040 må Follobanen bygges for å ta unna økningen i transportbehovet.

Follobanen og Østfoldbanen i samspill

Med bygging av Follobanen øker antallet spor mellom Oslo og Ski fra to til fire. Follobanen dimensjoneres for 200 km/t, men høyere hastighet vurderes. Østfoldbanen reserveres for lokaltog, og alle dagens stasjoner opprettholdes. Begge banene kan benyttes for godstrafikk, og Follobanen dimensjoneres for godstog med en lengde på 750 meter.

Størsteparten av Follobanen legges i tunnel, men mulighet for kortere dagstrekninger skal vurderes. Tunnelkonsept og drivemetode er under videre utredning, sammen med muligheten for bedre forbindelse mot Alnabruterminalen. Nord for Ski stasjon legges det inn en sporforbindelse slik at tog fra indre Østfold kan knyttes til Follobanen.

Et langt bedre togtilbud enn i dag

Selv uten stopp på Follobanen vil både Kolbotn og Vevelstad kunne 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. Dette kommer også de andre lokaltogstasjonene til gode. En oppgradert Kolbotn stasjon tilrettelagt for bussmating vil være et viktig bidrag til utvikling av et godt transportsystem i Sørkorridoren.



Morgenerush på Oslo S fra Ski. Foto: Jernbaneverket/ Hilde Lillejord.

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 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



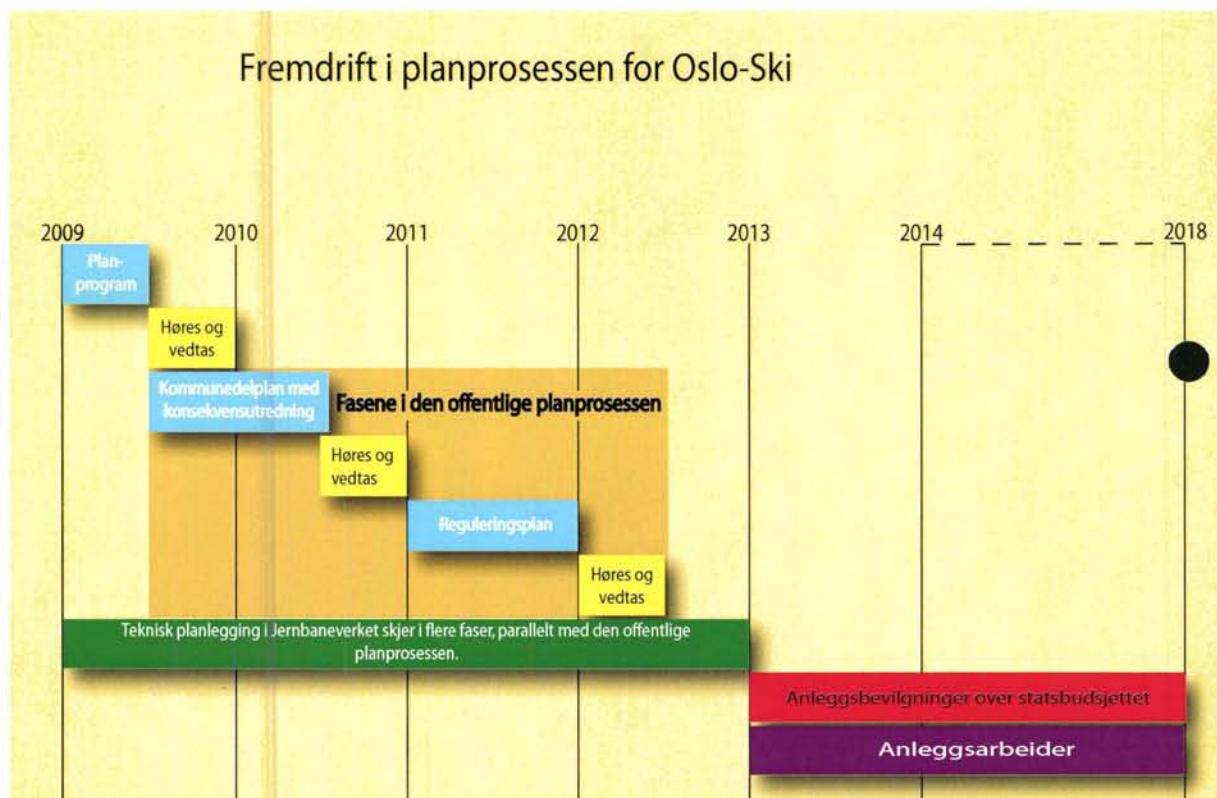
Hva skjer videre?

Før Follobanen er byggeklar, må det gjennomføres en tretrinns offentlig planprosess i tre kommuner. Den tekniske prosjekteringen skjer parallelt med kommunenes arealplanlegging. I 2009 blir det laget et planprogram for hver kommune som legges ut til høring i løpet av høsten. Det skal også arbeides videre med tekniske løsninger, og det er behov for flere tekniske utredninger og flere grunnundersøkelser langs traseen.

Oslo-Ski er:

- 24 km
- Høyhastighet
- Ny Ski stasjon
- Ca 11,6 milliarder
- Mulig byggestart 2013
- Ferdig ca 2018
- Oppgradering av Kolbotn stasjon skjer som eget, prioritert prosjekt

Fremdrift i planprosessen for Oslo-Ski



I Oslo kommune er det aktuelt å gå direkte fra planprogram til reguleringsprogram. Dette forslaget til fremdriftsplan tar ikke høyde for eventuelle innsigelser i noen av planfasene. Varighet av byggearbeider på Kolbotn er foreløpig uavklart, og derfor ikke med på denne oversikten. Illustrasjon: Jernbaneverket.

Utbygging

Dobbeltsporet kan tidligst være byggeklart i 2013, og ved en optimal byggetid kan banen stå ferdig i 2018. Ski stasjon kan bygges i sin helhet når grensesnittet mellom stasjonen og traseen nordover er avklart gjennom kommunens arealvedtak. Tidligere oppstart av enkelte arbeider på Ski stasjon blir likevel vurdert. Ved å bygge hele anlegget under ett, oppnår samfunnet følgende gevinster:

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

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@jbv.no

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