



KVU OSLO- NAVET

Utvidelse av Lysaker stasjon

Ferdigstilt: 4. februar 2015

Prosjekt: KVU Oslo-Navet

Forfattere: Sven Narum, ViaNova/Aas-Jakobsen

Prosjektkontakt: Terje Grytbakk, KVU-staben

Vedlegg til: Vedlegg 8, teknisk-økonomisk plan

Sammendrag:

I KVU Oslo-Navet er det vurdert nye tunneltraseer blant annet mellom Oslo S og Lysaker. Dette notatet tar for seg mulige løsninger for økt stasjonskapasitet på Lysaker stasjon.

Innhold

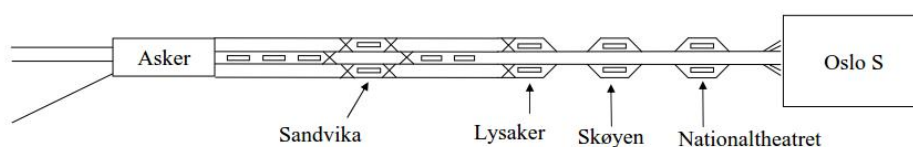
Innledning	3
Dagens sporplan	3
Behovet for utvidelse av Lysaker stasjon	3
Mulige løsninger for økt stasjonskapasitet på Lysaker stasjon	4
Generelt om løsningen	4
Utvidelse mot sør	4
Utvidelse mot nord	5

Innledning

I forbindelse med KVV Oslo-Navet er det vurdert nye tunneltraseer bl.a. mellom Oslo S og Lysaker. Dette for å øke kapasiteten i Vestkorridoren, samt øke kapasiteten på Oslo S ved at flere tog kan kjøre gjennom stasjonen. I dag må flere tog fra øst snu på Oslo S pga. manglende kapasitet vest for Oslo S. Dette binder opp kapasitet på Oslo S.

Dagens sporplan

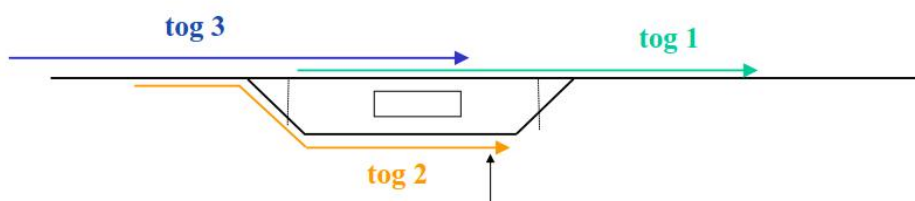
Tegningen nedenfor viser skjematisk hvordan sporplanen er i eksisterende situasjon.



Skjematisk sporplan Asker-Oslo S (kilde: Kapasitetssituasjonen i Oslo-området sentrale del, Svein Skartsæterhagen Jernbaneverket)

Strekningen er Lysaker-Oslo S er fullt utnyttet som dobbeltspor med 24 tog i hver retning fra sommeren 2015. En så stor utnyttelse av et dobbeltspor krever 4 spor til plattform ved alle stasjoner og ensartet kjøretid. Uten 4 spor til plattform hadde kapasiteten blitt redusert til ca. 16 tog i hver retning.

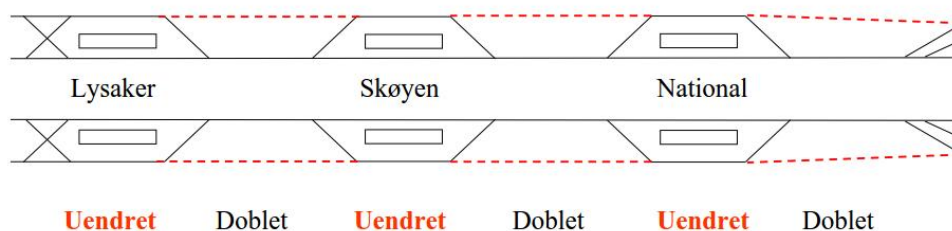
Figuren nedenfor viser hvordan togene utnytter kapasiteten på en 4-spors stasjon.



Trafikkering av en 4-spors stasjon (kilde: Kapasitetssituasjonen i Oslo-området sentrale del, Svein Skartsæterhagen Jernbaneverket)

Behovet for utvidelse av Lysaker stasjon

Figuren nedenfor viser en situasjon med bare utbygging av nye spor mellom de eksisterende stasjonen mellom Lysaker og Oslo S.



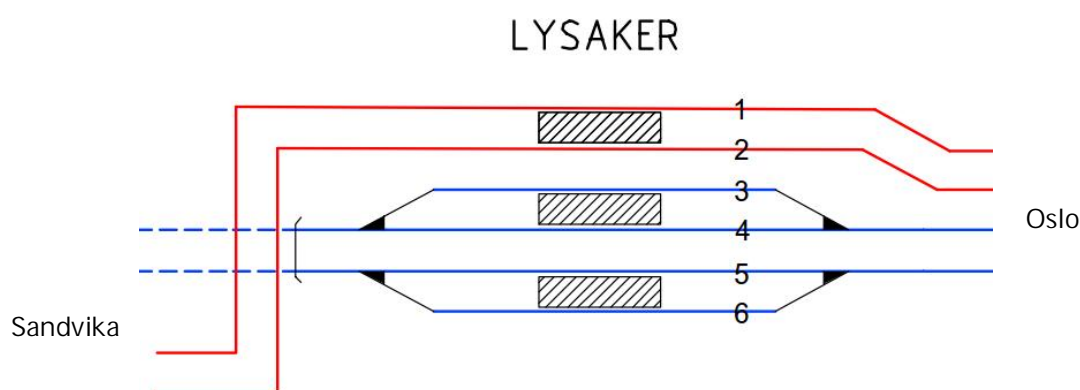
Utvidelse fra 2 til 4 spor mellom eksisterende stasjoner Lysaker-Oslo S (kilde: Kapasitetssituasjonen i Oslo-områdets sentrale del, Svein Skartsæterhagen Jernbaneverket)

Som figuren viser blir det tilnærmet ingen kapasitetsøkning gitt at alle tog stopper på disse stasjonene. Dette vil si at også stasjonskapasiteten må utvides dersom en skal ha nytte av nye spor.

Mulige løsninger for økt stasjonskapasitet på Lysaker stasjon

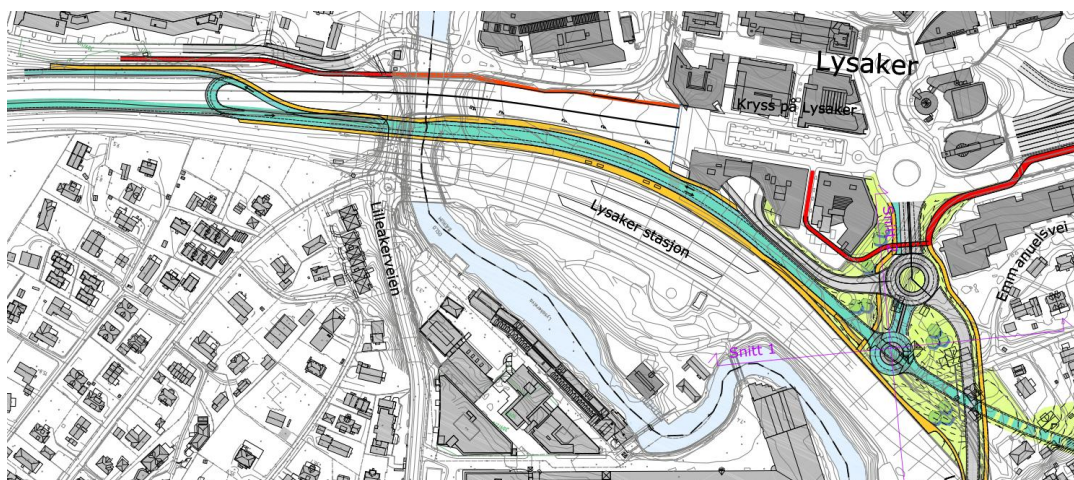
Generelt om løsningen

Utvidelsen av Lysaker stasjon er tenkt utformet med et nytt dobbeltspor parallelt med eksisterende dobbeltspor. Dette vil bl.a. medføre at det ikke er mulig å kjøre over til det andre dobbeltsporet på Lysaker stasjon. Skjematisk er løsningen vist nedenfor.



Utvidelse mot sør

En utvidelse av plattformkapasiteten på sørsiden av eksisterende stasjon vil påvirke eksisterende bussterminal, samt planlagt utvidelse som en del av E18 Vestkorridoren. En skisse for utvidelse av bussterminalen er vist nedenfor, hentet fra vedtatt kommunedelplan for prosjektet.



Illustrasjon fra kommunedelplan E18 Vestkorridoren, Statens vegvesen Region øst.

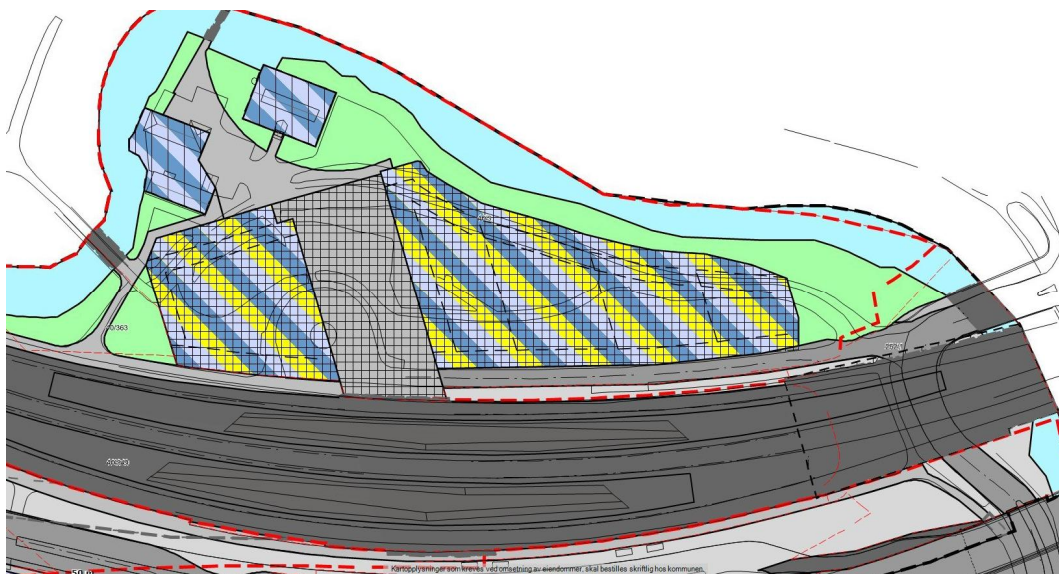
En utvidelse av stasjonen på sørsiden vil legge store begrensninger på både eksisterende bussterminal og en planlagt utvidelse av denne.

I tekniske regelverk til Jernbaneverket er det et krav at nye plattformer bygges med en horisontalkurvatur på ≥ 2000 m. Eksisterende stasjon tilfredsstillers ikke dette kravet, og en ny plattform i ytterkurve vil få mindre horisontalkurvatur i forhold til eksisterende stasjon.

Det er en betydelig usikkerhet om det gis dispensasjon fra dette kravet i teknisk regelverk.

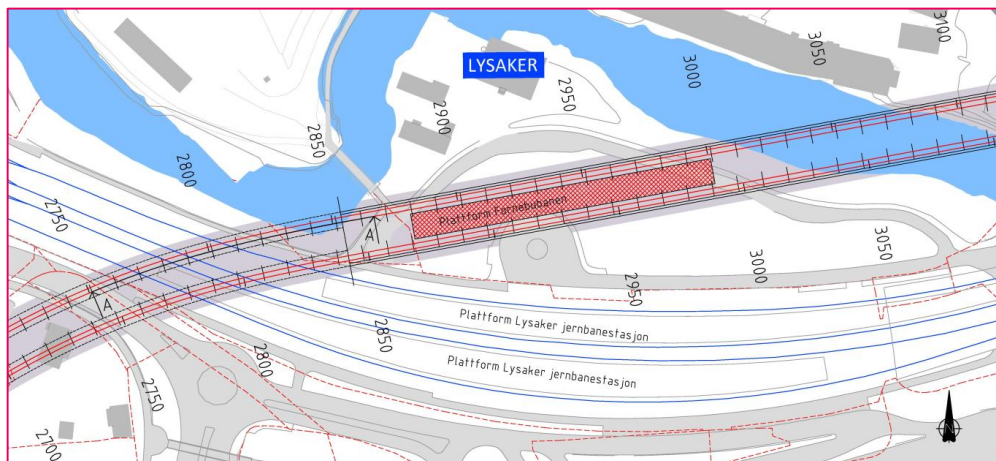
Utvidelse mot nord

Området nord for stasjonen er regulert til bolig/forretning/kontor. Et utsnitt av reguleringsplanen er vist nedenfor. Området er pr. i dag ikke utbygd.



Utsnitt av gjeldende reguleringsplan (kilde: Bærum kommune)

I tillegg er deler av området regulert til Fornebu-banen med en stasjon under bakkenivå. Skissen nedenfor viser en plantegning av den nye stasjonen på Lysaker.



Oversiktstegning Fornebu-banen ved Lysaker (Kilde: Norconsult/Ruter).

Ut fra overnevnte forhold er det valgt å utrede løsninger med utvidelse på nordsiden av eksisterende stasjonsområde.

Ny tunnel for regiontog

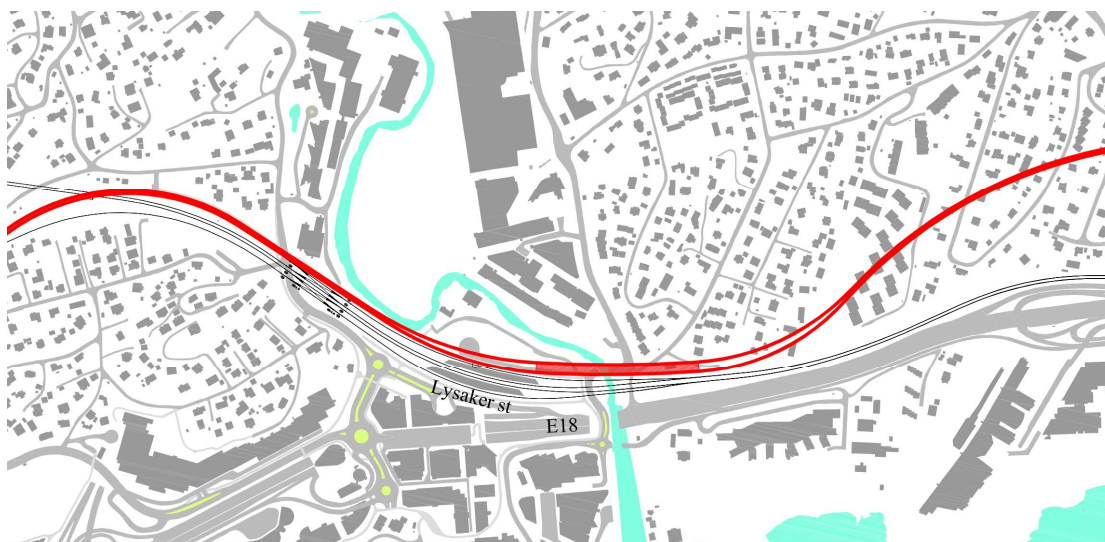
Ny plattform er foreslått på nordsiden av eksisterende stasjon over Lilleakerveien. Eksisterende sørlig plattform brukes av lokaltogene, mens eksisterende nordlig plattform brukes av østgående regiontog. Ny inngående lokaltogspor legges i kulvert under Vollsveien som må legges om.



Utvidelse av Lysaker stasjon. Blå farge er regiontog og rød farge er lokaltog.

Ny tunnel for lokaltog

Det foreslås bygget ny plattform for S-bane/lokaltog over Lilleakerveien på nordsiden av eksisterende stasjon, tilsvarende som for regiontog. Forskjellen i forhold til løsningen for regiontog er at eksisterende stasjon i større grad kan beholdes uten større ombygging.



Utvidelse av Lysaker stasjon for lokaltog.

Ny tunnel for lokaltog under bakken

Det er også vurdert er løsning med ny stasjon for lokaltog under bakken på Lysaker. Fordi Forneububanen blir liggende i samme «etasje» må en ny stasjon legges nord for Forneububanen. Koblingen til eksisterende Drammenbane kan tas på Stabekk. Pga. stigning på 25 promille i den nye tunnelen for lokaltog Stabekk-Lysaker må eksisterende spor opprettholdes for godstog. Dette vil medføre at godstogene må kjøre på sporene til regiontog mellom Lysaker og Oslo S.



Utvidelse av Lysaker stasjon for lokaltog under bakken (rød stiplest strek).

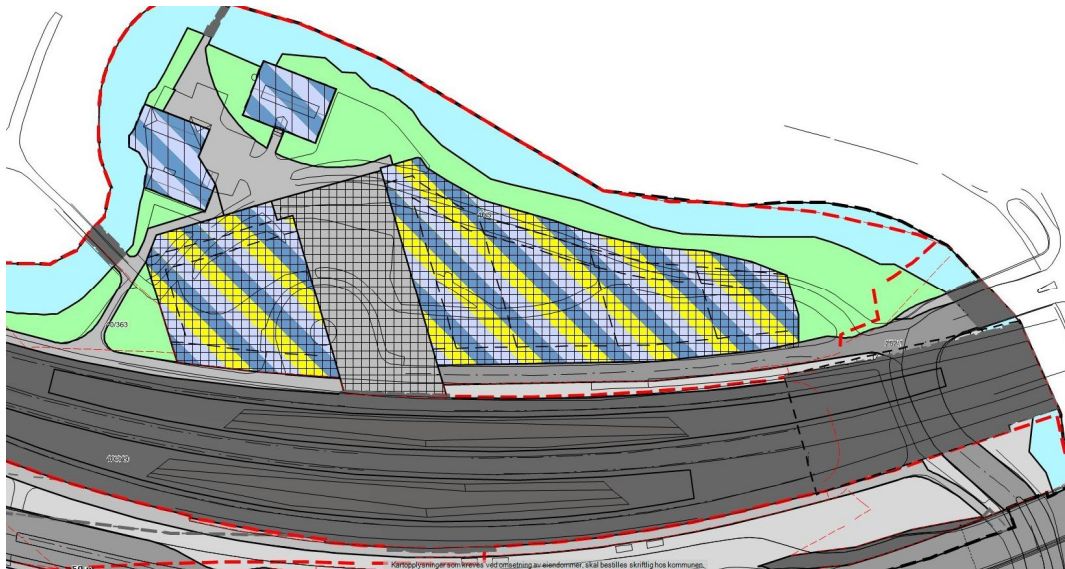
En løsning under bakken på Lysaker stasjon for lokaltog vil bli betydelige dyrere enn en dagløsning. Dette har både sammenheng med stasjon under bakken og under Lysakerelva, samt ny tunnel til Stabekk. Videre blir det større avstand mellom stasjonen for regiontog og lokaltog. Ruteplanmessig vil godstogene måtte kjøre på sporene til regiontog mellom Lysaker og Oslo S. Dvs. at godstogene kan ikke kjøre på lokaltogsporene på hele strekningen Asker-Oslo S, men på lokaltogsporene Asker-Lysaker og regiontogsporene Lysaker-Oslo S. De stjeler dermed en «slots» på hver av banene. Det gir en uheldig binding for framtidige ruteplanlegging og reduserer kapasiteten i Vestkorridoren. Alternativet til dette vil være at godstogene kjører på regiontogsporene på hele strekningen Asker-Oslo S. Men dette kan også redusere kapasiteten siden hastighetsforskjellen blir større mellom togene.

Siden stasjonen blir liggende under Lysakerelva kan dette medføre inngrepskonsekvenser i anleggsfasen som blir ansett som negative.

Ut fra dette er løsningen under bakken på Lysaker ikke anbefalt videreført.

Konsekvenser for regulert areal nord for Lysaker stasjon

Med en utvidelse på nordsiden av Lysaker stasjon vil arealene regulert til bolig/forretning/kontor bli redusert med ca. 50 % i forhold til tegningen nedenfor. Men konsekvensene for arealbruken vil være helt avhengig av løsningen for den nye delen av stasjonene, noe som gjør at dette anslaget er svært usikkert. Videre vil de regulerte byggegrensene gi ytterligere begrensninger for å utvikle området, siden restarealet blir smalt. Dette gjelder spesielt mot øst.



Utsnitt av gjeldende reguleringsplan (kilde: Bærum kommune)