

To spor fra Sandnes til Stavanger



Ekse. 3

Startår 390 78V

ET DOBBELTSPOR FOR FREMTIDEN



Byggeperiode:

2006 – 2009

Strekning:

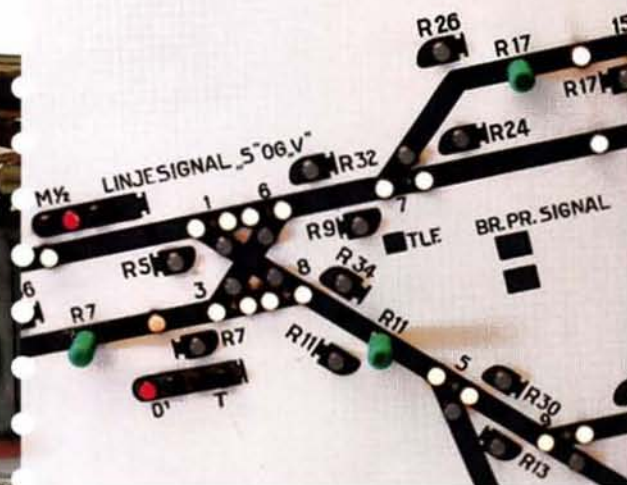
14,5 km

Kostnad:

1,5 milliarder NOK



Dobbeltsporet skal bedre tilbudet i kollektivtrafikken på Nord – Jæren. Regionen opplever en meget sterk befolkningsvekst, noe som stiller store krav til et godt transporttilbud.



Kapasiteten på jernbanen mellom Sandnes og Stavanger er sprengt

Jærbanen består av ett spor med mange kryssningsspor. Skinner og elektrisk anlegg på strekningen er over 40 år gamle og modne for utskifting. Trafikken er stor med flere daglige togavganger i hver retning mellom Stavanger og Oslo. Lokaltogene går med halvtimesfrekvens fra Nærbø til Stavanger og timefrekvens fra Egersund til Stavanger. I tillegg benyttes banen til godstrafikk.

Kapasiteten på jernbanen mellom Sandnes og Stavanger er sprengt. Det er små eller ingen muligheter for å øke antall avganger eller antall stopp på dagens bane. I 2005 var antall reisende 2 500 000, noe som er en økning på 278 prosent siden 1991.

Sammenlignet med trafikken på Rv44 og E39 har jernbanen en markedsandel på sju prosent. Målet er å doble markedsandelen for banetrafikk i løpet av ti år. For å nå dette målet er det behov for mer kapasitet og nye holdeplasser mellom Sandnes og Stavanger. Uten et dobbeltspor vil ikke jernbanen kunne bidra til å dekke forventet transportbehov i årene framover.

Øker kapasiteten

Ett nytt spor og tre nye holdeplasser legger grunnlaget for et forbedret tilbud i lokaltrafikken. Godstogene vil i framtiden losse og laste på Ganddal godsterminal, noe som også er med på å frigjøre kapasitet. Til sammen vil dette femdoble kapasiteten på strekningen mellom Sandnes og Stavanger og gir mulighet til å doble antall avganger til hvert 15. minutt mot dagens halvtime.

Dobbeltsporet er en forutsetning for å realisere en fremtidig bybane, som delvis vil benytte dobbeltsporet og delvis gå langs egne traseer. Å utnytte dobbeltsporet på denne måten vil styrke passasjergrunnlaget for en bybane.

Det er en politisk målsetting at dobbeltsporet mellom Sandnes og Stavanger skal gi økt kollektivtrafikk og gi mulighet til å overføre trafikk fra vei til bane.

Transportplanen for Nord – Jæren fokuserer på å utvikle et miljøvennlig transportsystem som bidrar til å redusere næringslivets transportkostnader og dermed styrke konkurranseevnen, redusere trafikkulykker og støy samt legge til rette for by – og næringsutvikling.

Det planlegges flere næringsbygg og boligprosjekter i sonen langs jernbanen. Dette forutsetter at jernbanen brukes til persontransport. Satsingen på lokaltog og bybane er en bærebjelke i transportplanen, og det forventes at jernbanen skal bidra til å dekke veksten i transportbehovet på Nord-Jæren.

PROSJEKTET I SIN HELHET

Prosjektet kan deles i fire parseller:

Hinna – Stavanger

Jåttåvågen

Utbyggingen vil prege strekningen mellom Sandnes og Stavanger fram til anlegget er ferdig i 2009.

Prosjektet innebærer total oppgradering av jernbaneanlegget på strekningen. Et nytt spor skal plasseres ved siden av dagens spor og det skal bygges tre nye holdeplasser. Dagens spor rustes opp og det tekniske anlegget oppgraderes.

Det nye sporet legges øst for eksisterende spor, med unntak av strekningen Luravika – Jåttåvågen, hvor det legges på vestsiden av eksisterende spor.

De nye holdeplassene tilpasses bevegelsehemmede. Det tilrettelegges med publikumsinformasjon på alle holdeplasser.

Utbyggingen legger til rette for avgreninger for en eventuell bybane på Lura, Gausel, Hinna, Paradis og i Stavanger.

HINNA – STAVANGER

Anleggsstart: April 2008

Start forberedende arbeider: Januar 2007



Paradis

Parsellen innebærer bygging av dobbeltspor inn til Kvaleberg. Fra Kvaleberg til Stavanger er det to spor i dag. Disse oppgraderes.

Nye Paradis holdeplass plasseres like nord for Strømsbrua i Stavanger, og utformes med en atkomst fra Strømsbrua og en fra Rv44. Trappehus og ramper fører ned til en plattform mellom sporene. Holdeplassen blir, i likhet med Gausel holdeplass, planlagt som et kombinert stoppested for tog og eventuelt en framtidig bybane.

Mariero holdeplass flyttes litt mot syd. Hillevåg holdeplass legges ned.



JÅTTÅVÅGEN

Anleggsstart: Oktober 2006

Start forberedende arbeider: August 2006



Jåttåvågen holdeplass

Denne parsellen går over en forholdsvis liten strekning, men innebærer bygging av ny holdeplass og flere større brukonstruksjoner. Jåttåvågen holdeplass plasseres mellom Viking stadion og nye Jåttå videregående skole. Holdeplassen blir bygget med god atkomst og sykkelparkering. Ei ny bru vil erstatte jernbanebrua som i dag går over hovedatkomsten til Jåttåvågen. I tillegg bygges gang- og sykkelbru på hver side langs jernbanen. Atkomstveien til Viking stadion og Jåttåvågen utvides til fire kjørefelt. Her bygges også gang- og sykkelvei for å legge til rette for myke trafikkanter. Brua som krysser jernbanen ved Gauselvågen, like sør for Viking stadion, skal erstattes med ei ny bru.

LURAHAMMAREN – JÅTTÅVÅGEN

Anleggstart: Februar 2007

Start forberedende arbeider: Januar 2007



Gausel holdeplass

Parsellen innebærer bygging av Gausel holdeplass. Holdeplassen er planlagt som et kombinert stoppested for tog og bybane. Plattformen får atkomst i form av trapper og ramper fra eksisterende undergang ved Rv44 og Gauselvågen.



TÅVÅGEN

GAUSEL

SANDNES

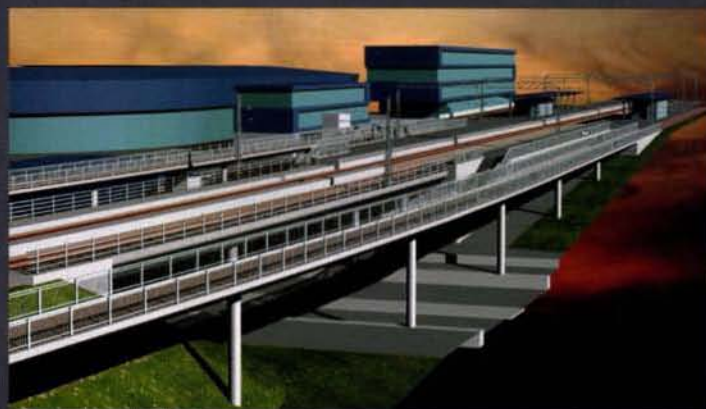
SANDNES – LURAHAMMAREN

Anleggstart:
September 2007

Start forberedende
arbeider: Januar 2007



Ny bru på Lura



Jåttåvågen holdeplass

Traseen nord for Sandnes sentrum er svært smal og har bebyggelse tett inntil sporet. I tillegg til å etablere nytt spor skal det bygges flere bruer. Lurahammaren tunnel skal oppgraderes. Jernbanebrua ved krysset Langgaten – Strandgaten rives og erstattes med ei ny bru. Det gjør også brua hvor Rv44 krysser jernbanen på Lura. Togstasjonen i Sandnes sentrum vil stå som den står i dag, men får nytt jernbaneteknisk anlegg. Jernbanesporet som fører til Sandnes havn blir fjernet.

MILJØ OG OMGIVELSER

Jernbanen har klare fortrinn med hensyn til miljø og sikkerhet. Velger flere toget vil det avlaste veisystemet og øke framkommeligheten for nyttetransport samt bedre trafiksikkerheten på veiene.



For å skjerme mot støy fra togene når anlegget står ferdig bygger vi ulike former for skjerming. Støyskjermer og fasadetiltak på enkelte eiendommer langs strekningen vil bringe støynivået fra togtrafikken under vedtatt grense for jernbanestøy.

Dobbeltsporutbyggingen mellom Stavanger og Sandnes skjer i et tett befolket område med mye bebyggelse nær jernbanen. Togtrafikken skal gå mens utbyggingsarbeidene foregår. Dette stiller strenge krav til Jernbaneverket som utbygger. Vi vil bestrebe oss på åpen og god kommunikasjon med alle parter som på en eller annen måte berøres av utbyggingen.





Det er svært trangt flere steder langs traseen. For å minske inngrep på eiendommer langs traseen bygger vi flere støttekonstruksjoner i form av murer i naturstein og betong.

Dobbeltsporet fører med seg en rekke nye bruer og underganger. De nyeste bruene er forberedt på dobbeltspor, mens de eldre må utbedres. Det skal gjennomføres tiltak på 23 underganger langs strekningen.

FRAMDRIFT SANDNES STAVANGER 2004 - 2010



TURVEI

I forbindelse med prosjektet anlegges en seks kilometer lang turvei på strekningen mellom Lura og Kvaleberg. Turveien er samarbeidsprosjekt og et ledd av et turveinett der Sandnes kommune og Stavanger kommune er tiltakshavere. Turveien sikrer god tilgang til strandsonen langs Gandsfjorden.

FRA 1878 TIL 1992

- 1878
Jærbanen åpnet som smalsporet bane
- 1944
Sørlandsbanen Oslo – Stavanger ble fullført og Jærbanen ble oppgradert fra smalsporet til normal sporbredde
- 1951
Lurahammaren tunnel ble bygd med tanke på dobbeltspor etter datidens standard
- 1956
Jærbanen ble elektrifisert
- 1992
Nytt lokaltilbud ble introdusert



Byggherre: Jernbaneverket

Telefon: 51 67 06 60

Besøksadresse:
Jernbaneverket Utbygging
Holbergsgate 19 (inngang fra Ole Bullsgate)
4306 Sandnes

Postadresse:
Jernbaneverket Utbygging,
postboks 476, 4304 Sandnes

www.jernbaneverket.no/prosjekter/Sandnes_-_Stavanger/

JERNBANEVERKET
BIBLIOTEKET



103076

Foto og illustrasjoner:

Marte Monsen Strandskog
Astrid Nodland, Sjur M. Moe
Norconsult, Vianova

Design og produksjon:

Axentum kommunikasjon

