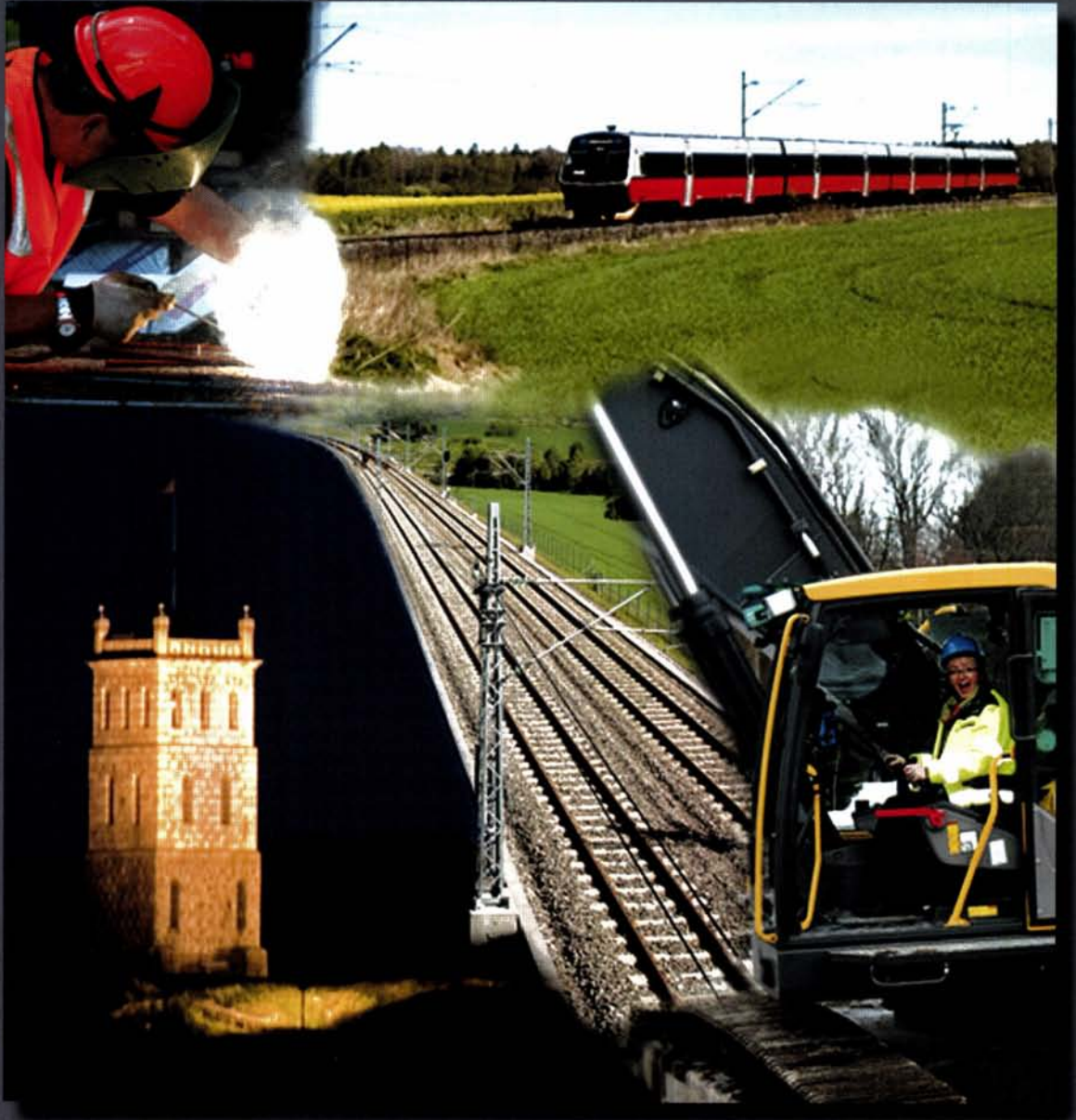


Stortrykk 488 JBV

Nytt dobbeltspor Barkåker-Tønsberg

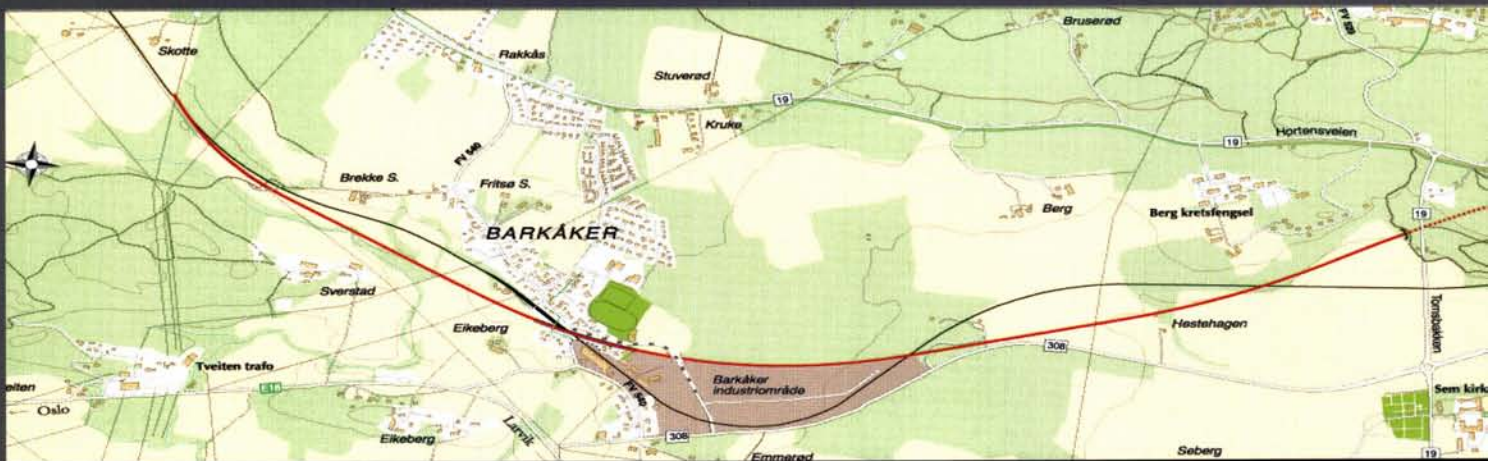


Jernbaneverket
Biblioteket

Øst

Stortrykk 488 JBV

En ny og moderne



Vestfoldbanen ble åpnet som smalsporet jernbane mellom Drammen og Larvik i 1881. Året etter var strekningen mellom Larvik og Skien ferdig. I 1949 ble banen bygget om til dagens sporvidde og i 1957 ble banen elektrifisert. Banen bærer preg av den tiden banen ble bygget i, med en kurvatur som ble tilpasset det forrige århundrets byggeteknikk og krav til hastighet.

Kapasitetsproblemer

Jevn trafikkøkning har ført til at banen ikke har kapasitet til å ta flere tog uten at reisetiden økes. Reisetiden fra Tønsberg til Oslo er lengre i dag enn det den var i 1973.

Det planlagte dobbeltsporet gjennom Vestfold vil gi en rekke positive virkninger for de reisende og for samfunnet som helhet. Når hele Vestfoldbanen er modernisert vil reisetiden mellom Tønsberg og Oslo være om lag én time. Mellom Skien og Oslo vil reisetiden ta om lag én time og tre kvarter.

Økt kapasitet

En dobbeltsporet bane gir mulighet til langt flere togavganger på Vestfoldbanen i fremtiden. Økt kapasitet gir smidigere trafikkavvikling og dermed mer punktlig tog.

All erfaring viser at når antall avganger økes og reisetiden reduseres, gir dette økt trafikk på jernbanen. Dermed vil færre bruke bil, noe som vil lette presset på veinettet og redusere antall trafikkulykker. Det vil samfunnet tjene på i form av lavere kostnader og bedre miljø.

Samfunnsgevinst

En moderne jernbane gjennom Vestfold vil ikke bare styrke toget som transportløsning til og fra Oslo, men også mellom Vestfoldbyene og for å knytte sammen bo- og arbeidsmarkedsregionene i Vestfold og Grenland.

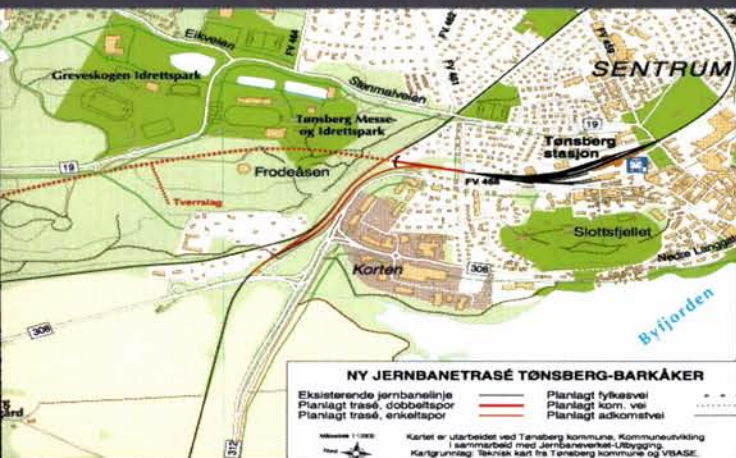
Med stopp ved Sandefjord Lufthavn Torp vil toget kunne være en viktig tilbringertjeneste til flyplassen for regionene og Oslo-området.

Strekningsvis utbygging

Arbeidet med å få en ny og raskere Vestfoldbane fra Drammen til Porsgrunn har pågått siden tidlig på 90-tallet. I dag er 17,5 km dobbeltspor ferdig fra Kobbervikdalen til Holm sør for Sande.

Moderniseringen skjer strekningsvis og rekkefølgen bestemmes av hvor stor effekt den enkelte delstrekningen får for dagens togtrafikk. Strekninger som gir kryssingsmuligheter for togene blir derfor høyt prioritert fordi dette gir økt kapasitet.

Vestfoldbane



Effekter av nytt dobbeltspor:

- Redusert reisetid - økt komfort.
- Flere tog – bedre tilbud for de reisende.
- Bedre punktlighet - økt sikkerhet.
- Færre trafikkulykker - Bedre miljø.
- Tilbringertjeneste til Sandefjord Lufthavn Torp for hele regionen.
- Vestfold og Grenland knyttes nærmere sammen.



Barkåker-Tønsberg i korte drag

- Lengde 7,8 km hvorav 5,8 km dobbeltsporet jernbane dimensjonert for 200 km/t.
- Tunnel for to spor gjennom Frodeåsen (lengde 1 750 meter).
- 12 planoverganger legges ned (bl.a. Tomsbakken).
- 2 veibruer samt 1 gang/sykelbru.
- 2 landbrukskryssinger.
- Omlegging av spor ved Tønsberg stasjon.

Byggingen av nytt dobbeltspor mellom Barkåker og Tønsberg ble påbegynt i april 2009. Byggestarten markerte innledningen på en ny æra i arbeidet med å modernisere Vestfoldbanen. Anlegget skal stå ferdig i oktober 2011, og vil koste om lag 1,4 milliarder.

Barkåker-Tønsberg

Prosjekt Barkåker-Tønsberg strekker seg fra Skotte nord for Barkåker til Tønsberg stasjon. Prosjektet prioriteres fordi det ivaretar behovet for økt sporkapasitet på kort sikt. Prosjektet er også nødvendig for å sikre full utnyttelse av anleggene som allerede er ferdigstilt lenger nord i fylket.

Den nye dobbeltsporet vil bidra til å redusere reisetiden mellom Tønsberg og Oslo med 3-4 minutter, og vil gjøre det mulig å kjøre flere tog. Økt kapasitet vil gi bedre regularitet og punktlighet til glede for alle som reiser på Vestfoldbanen.

I alt skal det bygges 7,8 km ny jernbane, hvorav 5,8 kilometer blir dobbeltspor. Gjennom Frodeåsen skal det bygges tunnel for to spor. Tunnelen blir 1750 meter lang. Prosjektet er beregnet å koste 1,4 milliarder og skal etter planen stå ferdig høsten 2011.

Grunnarbeider i tre etapper

Grunnarbeidene på prosjektet er delt inn i tre hovedentrepriser som har oppstart på ulike tidspunkter.

- UBT01 Jarlsbergentreprisen mars 2009 – mai 2011
- UBT02 Barkåkerentreprisen september 2009 - august 2011
- UBT03 Kjelleliaentreprisen mars 2011– oktober 2011

De jernbanetekniske arbeidene er også inndelt i separate entrepriser. Arbeidene påbegynnes våren 2010 og består av:

- Baneteknikk (sporarbeider)
- Elektroteknikk (kjøreledning)
- Signalteknikk

UBT 01 Jarlsbergentreprisen (mars 2009 - mai 2011)



I forbindelse med innføringen til Tønsberg stasjon skal det bygges en 1,75 km lang tunnel gjennom Frodeåsen. Tunnelarbeidet starter opp i mars 2009 og vil pågå til ca. april 2011

Det etableres et tverrslag i Kjellelia nord for gamle Kjelle U-skole og tunnelen drives fra tverrslaget mot Tomsbakken og Tønsberg samtidig. Når tunnelen settes i drift vil tverrslaget fungere som rømningsvei iht nye EU-krav.

Transport av masser vil hovedsakelig gå fra tverrslaget opp Kjellengveien videre langs RV 19, ned Tomsbakken og videre innenfor anleggsområdet langs ny trasé mot Barkåker. Overskuddsmassene fra tunnelen skal brukes til fylling i linjen.

I tillegg til tunnelen skal det også bygges omlag 2,6 km dobbeltspor i dagen, fram til Barkåker næringsområde.

i sin helhet



UBT 02 Barkåkerentreprisen (september 2009 - august 2011)



Entreprisen begynner på Barkåker syd og går igjennom Barkåker sentrum til Skotte nord for Barkåker.

Traseen er snaut 2 km lang og inkluderer et 350 meter langt nedsenket betongtrau gjennom sentrum. Betongtrauet vil ligge ca. 3,5 m under bakkenivå. Løsningen er valgt for å redusere barrierewirkningen av jernbanen gjennom sentrum. Arbeidet med trauet vil medføre at Vestfoldbanen stenges i ca. fire uker høsten 2011.

Andre arbeider som skal utføres i Barkåker er ombygging og omlegging av Fylkesveg 540, som blir miljøgate med ny utkjørsel ved Barkåker næringsområde sør for sentrum. I tillegg etableres en ny gangbru over jernbanen i sentrum.

UBT 03 Kjelleliaentreprisen (mars 2011 - oktober 2011)

Siste del av prosjektet går ut på å snu kjøreretningen i eksisterende sløyfe gjennom byen. Det bygges et nytt tilknytningsspor mot sør ved Kjellelia og her kobles sporet ut av Tønsberg sammen med eksisterende spor mot Sandefjord.

Når prosjektet er ferdigstilt vil togene fra Oslo kjøre rett inn på Tønsberg stasjon via Frodeåsen tunnel. Deretter kjører togene gjennom sløyfa før de setter kursen sørover i retning Sandefjord/Larvik/Skien.



Hensyn til omgivelser

Jernbaneverket legger stor vekt på å ivareta miljøet. Målet er å redusere de negative miljøpåvirkningene så mye som mulig både i anleggsfasen og etter utbygging. Derfor lages det et miljøoppfølgingsprogram for hvert enkelt byggeprosjekt. Programmet beskriver mål, påviser hvilke deler av miljøet som byggeprosjektet virker inn på og redegjør for tiltak som iverksettes for å redusere de negative konsekvensene.

Miljøoppfølgingsprogrammet blir utarbeidet i god tid før anleggsarbeidene starter. Hensikten med dette er å belyse forholdene og således bake miljøkravene inn i anbudsdokumentene. Før arbeidene i marken starter, skal entreprenøren levere en plan som viser hvordan han har tenkt å etterleve kravene i miljøoppfølgingsprogrammet.

I Miljøoppfølgingsprogrammet fokuseres det blant annet på følgende miljøfaktorer:

- Sikkerhet i anleggsperioden
- Trafikale forhold – anleggsveger/riggområder
- Tiltak mot setningsskader
- Støy, vibrasjoner
- Støv fra anleggsdriften
- Utslipp til luft, vann og grunn
- Avfall
- Visuelle hensyn
- Kulturmiljø
- Massedeponier
- Informasjon



Miljøoppfølgingsprogrammet er utarbeidet og gjennomføres i samråd med Tønsberg kommune og Fylkesmannens miljøvernavdeling.

Psst.....

På et dobbeltspor kan det kjøres tre ganger så mange tog som på et enkeltspor.

Kapasiteten tilsvarer to firefelts motorveger ved siden av hverandre.



er og miljø

Ulemper i anleggsperioden

Selv om Jernbaneverket bestreber seg på å gjennomføre utbyggingsprosjektet på en mest mulig hensiktsmessig og smidig måte, er det ikke til å unngå at anleggsarbeidene i perioder vil medføre ulemper for de reisende på Vestfoldbanen.

Ikke minst gjelder dette sensommeren 2011 hvor det i forbindelse med omlegging av trafikken til nytt dobbeltspor, er nødvendig med en lengre togfri periode.

Anleggsarbeidene vil også påvirke den ordinære trafikkavviklingen i andre faser av prosjektet. Jernbaneverket og NSB vil i fellesskap sørge for å informere i god tid på forhånd om omfang og varighet av arbeider som innebærer konsekvenser for de reisende.



Psst.....

Vegtransporten står for 20 prosent av klimagassutslippene i Norge. Elektriske tog avgir ikke CO2-utslipp.

Jernbaneverket er byggherre og har ansvar for utbyggingen og all informasjon om prosjektet.

For mer informasjon om prosjektet, besøk vår hjemmeside: www.jernbaneverket.no/vestfoldbanen

Informasjonen på hjemmesiden blir oppdatert under byggeperioden.

Byggherre

Jernbaneverket Utbygging
PB 217, Sentrum, 0103 OSLO
Sentralbord 02580
www.jernbaneverket.no/vestfoldbanen
e-post: ubt@jbv.no

Besøksadresse:

Prosjektkontor Vestfoldbanen
Eckersbergsgate 4
3111 TØNSBERG
Tlf. 22 45 58 80

Foto og illustrasjoner:

Audun Semb, Magne Hamar, Øystein Grue,
Hilde Lillejord, Trine Brattlie Evensen,
Freddy S. Fagerheim, Harry Korslund,
Tønsberg kommune, Norconsult AS

Utgitt av Jernbaneverket Utbygging
Oktober 2009

Opplag: 1500 eks.

ISBN: 978-82-7281-200-2



Modernisering av Vestfoldbanen