

q625.111(481) NSB Mod



Modernisert Vestfoldbane - Framtidig Grenlandsbane

Parsellene for modernisert Vestfoldbane

Korridor for sammenkopling Sørlandsbanen - Vestfoldbanen (Grenlandsbanen)



Jernbaneverket

9625.111(481) NSB mod

September 1997

Tillatelsesnummer LDS71005-R35118 Statens kartverk

Forsiden: Kulverten blir gående gjennom Åshaugen massedeponi på parsell 4. Foto: Selmer ASA ved Bjørn Fure
Baksiden: Den 380 meter lange Bremsa bru på parsell 3 skyves over eksisterende spor. Foto: Jernbaneverket ved Svein Hellkås.

Innholdsfortegnelse

Parsell 1	s. 3
Parsell 2	s. 7
Parsell 3	s. 11
Parsell 4	s. 15
Parsell 5	s. 19
Parsell 5.1	s. 23
Parsell 6	s. 27
Parsell 7.1	s. 31
Parsell 7.2	s. 35
Parsell 8	s. 39
Parsell 9	s. 43
Parsell 10	s. 47
Parsell 11	s. 51
Parsell 12	s. 55
Grenlandsbanen	s. 59

Parsell 1 Drammen stasjon- Kobbervikdalen

karakteristiske data

- Eksisterende spor mellom Drammen stasjon og Kobbervikdalen er 6.5 kilometer langt
- For modernisert bane er det på utredningsnivå skissert 2 alternativer: A1 og A2
- Alternativ A1 utvider eksisterende spor fram til Frydenhaug. Sørøst for Frydenhaug går linja i skjæring gjennom bebyggelsen mot tunnelpåhugget ved Fjell. Fra Danserud til Gjerpen blir eksisterende spor utvidet
- Alternativ A2 grener av i kurve nær Drammen stasjon og går inn i tunnel som munner ut ved Danserud og går inn på eksisterende spor som for alternativ A1
- Antatt utbyggingskostnad for alternativ A1 er 426 millioner kroner, mens alternativ A2 er anslått til 500 millioner kroner
- Planarbeid er ikke igangsatt





Parsell 2 Kobbervikdalen-Bergsenga

karakteristiske data

- 4.6 kilometer dobbeltsporet høyhastighetsbane fra Kobbervikdalen i Drammen kommune til Bergsenga i Sande kommune
- Åpnet 17. oktober 95
- Parsellen går parallelt med E-18 og grunnarbeidene var et samarbeidsprosjekt mellom Statens Vegvesen og NSB Utbygging
- Parsellen har to jernbanebruer, tre overgangsbruer for vei og en jordbruksundergang
- Parsellen blir p.t. brukt som kryssingsspor med samtidig innkjør fordi tilsluttede parseller ennå ikke er realisert
- Total kostnad var 175 millioner kroner





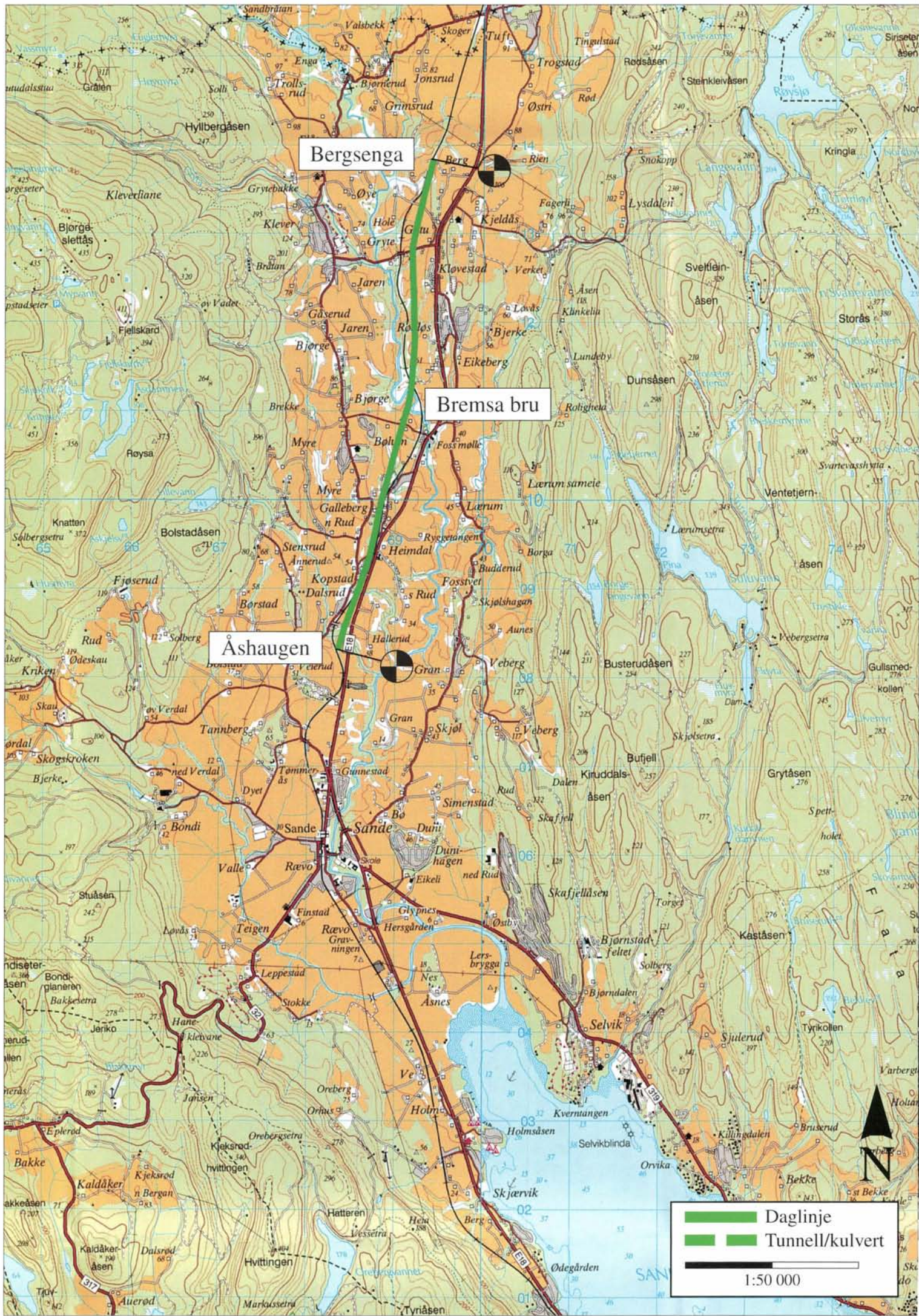
Kobbervikdalen

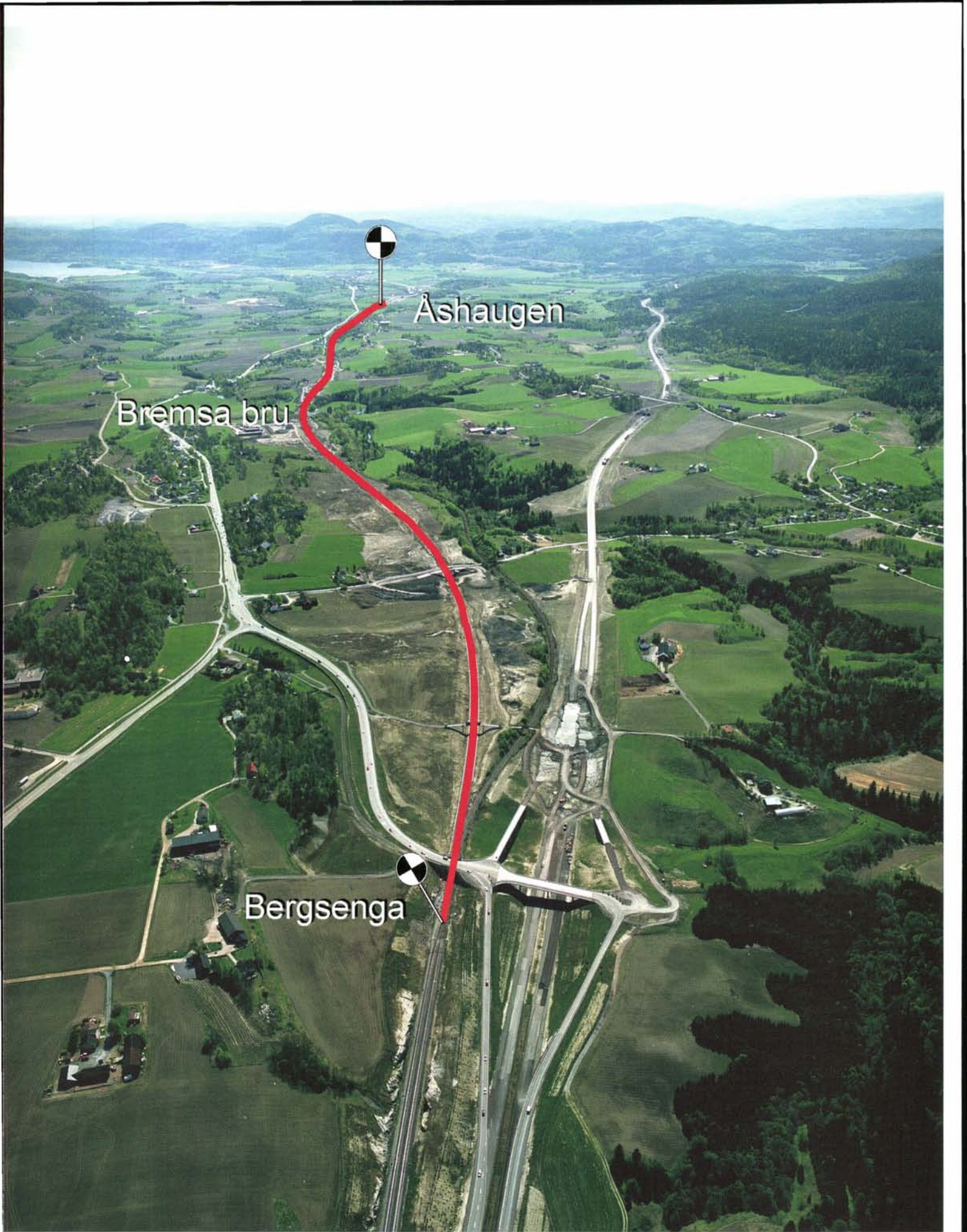
Bergsenga

Parsell 3 Bergsenga-Åshaugen

karakteristiske data

- 5.8 kilometer dobbeltsporet høyhastighetsbane fra Bergsenga til Åshaugen i Sande kommune
- Parsellen er geografisk delt opp i delparsellene: 3.1 Bergsenga-Bremsa bru, 3.2 Bremsa bru og 3.3 Bremsa bru-Åshaugen
- Traséen går gjennom kupert jordbruksterreng og krysser eksisterende bane på tre steder
- Grunnforholdene preges av bløt, sensitiv leire som fordrer spesielle grunnforbedringstiltak: lettfylling og/eller kalksementstabilisering
- Det skal bygges tre overgangsbruer, en veikulvert og fire jernbanebruer med lengde på henholdsvis 400, 200, 100 og 50 meter
- Hele parsellen er budsjettert til 396 millioner kroner som inkluderer tilbakeføring av gammel trasé til andre formål
- Anleggsstart på delparsellene 3.1 og 3.2 var henholdsvis juli og oktober 1996. Ferdigstillelse tidligst høsten 1999. Ferdigstillelsen er avhengig av årlige budsjettildelinger





Åshaugen

Bremsa bru

Bergsenga

St.meld. nr. 35 Norsk jernbaneplan 1994-97:

Etter ferdigstillelse av de to parsellene ved Skoger og Sande i nordre Vestfold, gjenstår en parsell på 5 km med enkeltspor mellom Skoger og Åshaugen. Det foreslås inntil 205 mill kr til Vestfoldbanen, parsell Skoger-Åshaugen, innenfor ekstraordinært satsingsprogram.

Budsjett-innst. S nr. 14 - 1994-95

Flertallet vil sette fram følgende romertallsforslag når det gjelder fordelingen av beløpet 179 mill. kroner på prosjekter:
Skoger-Åshaugen 5 mill kr.

St.prp nr. 1 1995-1996

Moderniseringen av Østfoldbanen og Vestfoldbanen fortsetter med anleggsstart på en ny parsell på Østfoldbanen og to nye parseller på Vestfoldbanen i 1996.

Vestfoldbanen, Skoger-Åshaugen
Planlagt ferdigstillelse i slutten av 1998.

St.meld. nr. 39 Norsk jernbaneplan 1998-2007:

I perioden 1998-2001 er det planlagt brukt ca 625 mill kr til større investeringstiltak på Vestfoldbanen. Dette innebærer at dobbeltsporparsellene på strekningen Åshaugen-Sande-Holm og Skoger-Åshaugen kan fullføres i fireårsperioden.

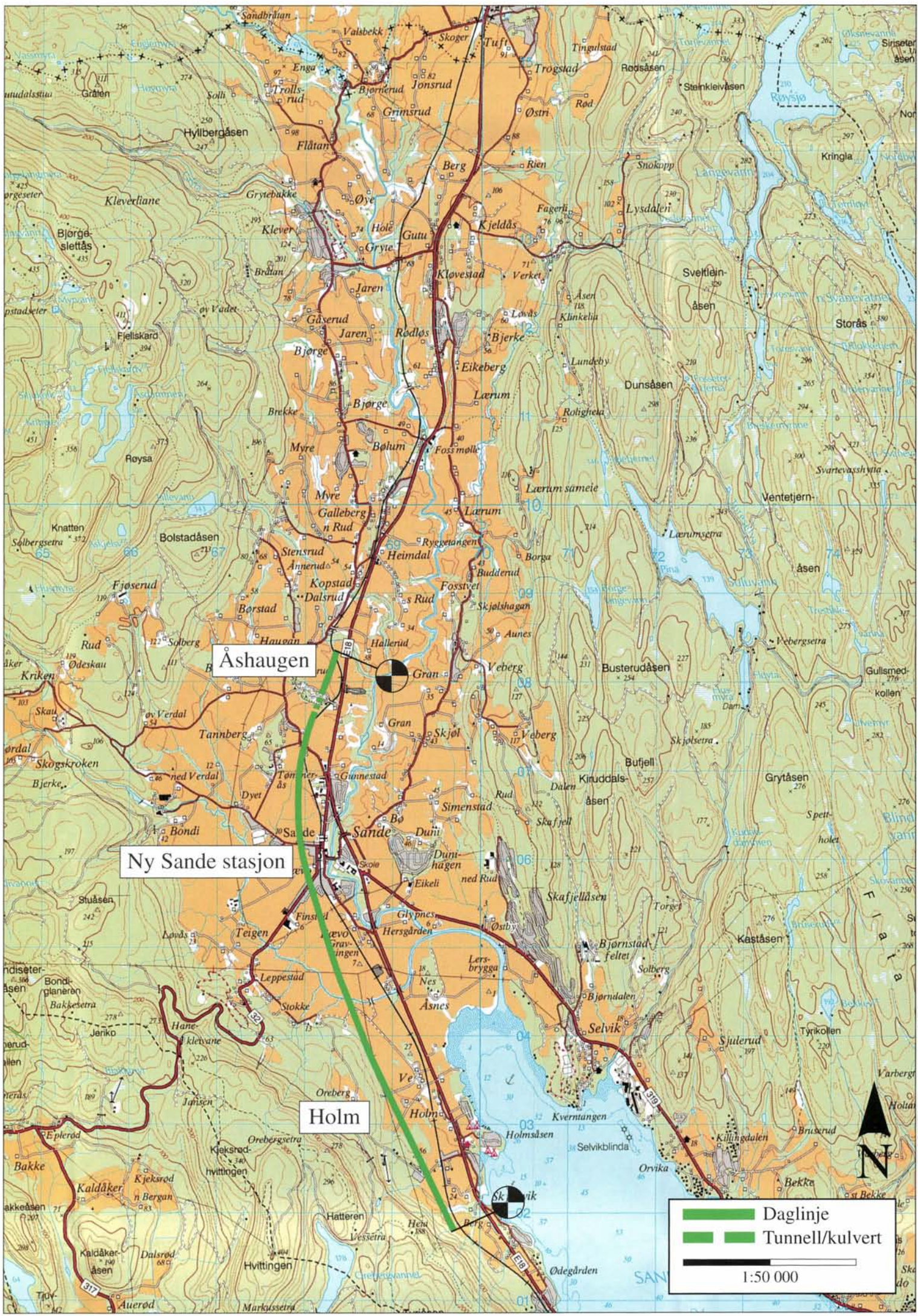
Innst. S. nr. 253 - 1996-97

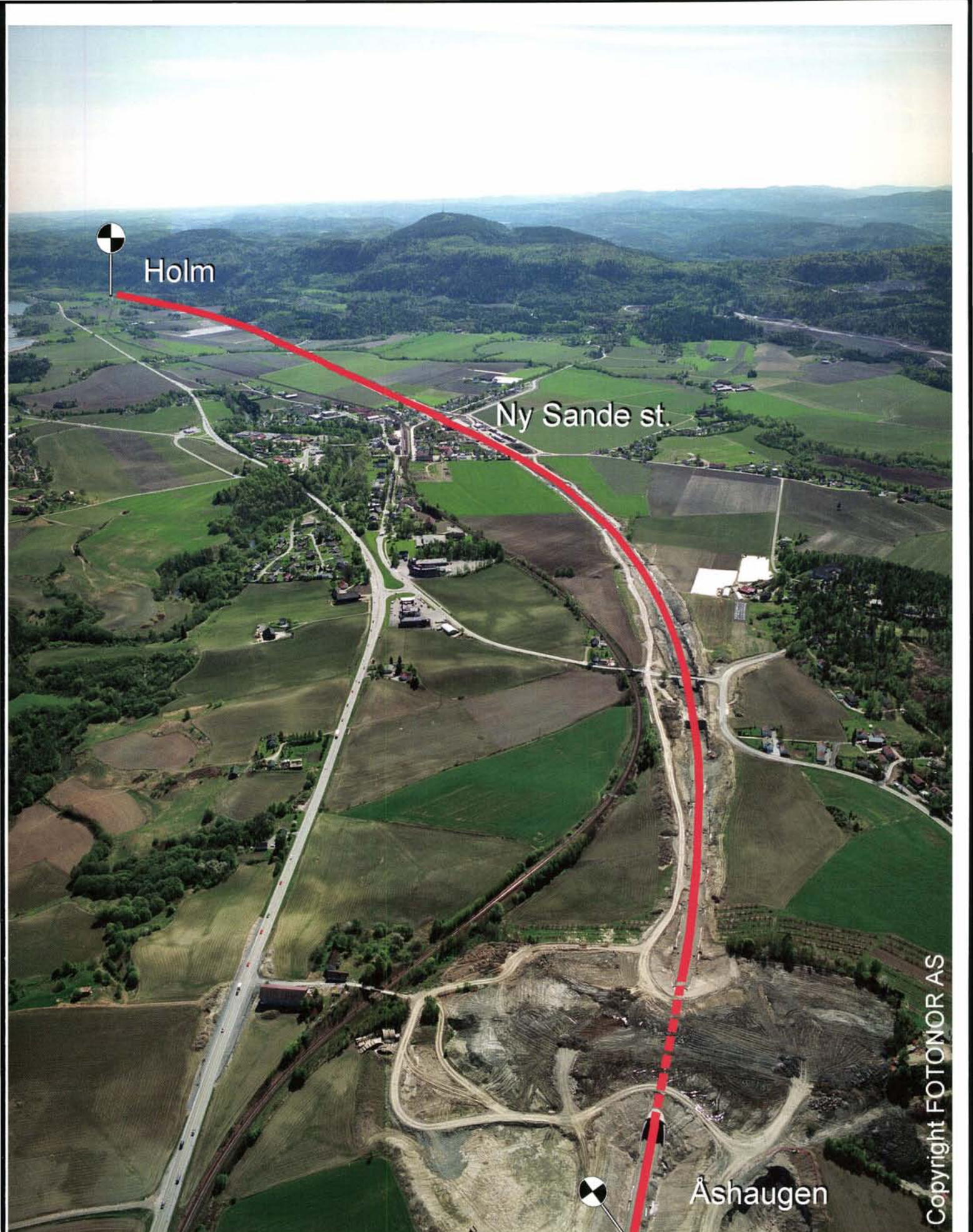
Komiteen viser til at det for perioden 1998-2001 er satt av 625 mill. kr til Vestfoldbanen som skal nyttes til fullføring av utbygging av dobbeltspor på de to strekningene Åshaugen-Sande-Holm og Skoger-Åshaugen og igangsetting av arbeidet med å bygge dobbeltspor mellom Barkåker og Tønsberg.

Parsell 4 Åshaugen-Holm

karakteristiske data

- 7 km dobbeltsporet høyhastighetsbane fra Åshaugen til Holm i Sande kommune
- Det skal bygges fire veibruer, ei jernbanebru på 72 meter, tre jordbruksunderganger, en 120 meter lang jernbanekulvert og ny kollektivterminal i Sande sentrum. I tillegg gjennomføres store masseforflyttingsarbeider
- Parsellen er geografisk delt opp i delparsellene 4.1 Åshaugen-Skogly og 4.2 Skogly-Holm med egne vedtatte reguleringsplaner
- De første entreprenørarbeidene tok til september 95. Parsellen er forutsatt åpnet samtidig med parsell 3, høsten 1999. Ferdigstillelsen er avhengig av årlige budsjettildelinger
- Grunnforholdene preges av bløt, sensitiv leire som fordrer spesielle grunnforbedringstiltak: lettfylling eller kalksementstabilisering
- Budsjettet er på 430 millioner kroner som inkluderer tilbakeføring av gammel trasé til andre formål





Holm

Ny Sande st.

Åshaugen

Copyright FOTONOR AS

St.meld. nr. 35 Norsk jernbaneplan 1994-97

Videreføring av allerede igangsatte prosjekter er gitt høyeste prioritet i departementets rangering av de ulike investeringsprosjektene. Bevilgninger på 1,2 mrd. kr. er knyttet til videreføring av allerede igangsatte investeringsprosjektene. Disse prosjektene er [...] og to dobbeltsporseksjoner på Vestfoldbanen (Kobbervikdalen-Skoger og Åshaugen-Sande-Holm) [...] Med unntak av dobbeltsporet Ski-Moss, som ble igangsatt i 1987 ble disse prosjektene foreslått igangsatt ved egne bevilgninger i 1992 eller 1993.

I statsbudsjettet for 1993 er det bevilget 120,1 mill. kr. til utbygging av to dobbeltsporseksjoner på Vestfoldbanen.

For å fullføre utbyggingen i 1994-97, er det derfor behov for en bevilgning på i alt 230 mill. kr til de to prosjektene.

Budsjett-innst. S nr. 14 - 1994-95

Flertallet vil sette fram følgende romertallsforslag når det gjelder fordelingen av beløpet 179 mill. kroner på prosjekter:

Åshaugen-Sande-Holm 75 mill. kr.

St.prp nr. 1 1995-1996

Det er planlagt anleggstart på deler av parsellen i slutten av 1995 og ferdigstilling i 1998.

Moderniseringen av Østfoldbanen og Vestfoldbanen fortsetter med anleggsstart på en ny parsell på Østfoldbanen og to nye parseller på Vestfoldbanen i 1996.

St.prp nr. 1 1996-97

Vestfoldbanen, Åshaugen-Sande-Holm

For 1997 foreslås bevilget 116 mill. kr. Prosjektet skal etter planen være avsluttet i 1998.

St.meld. nr. 39 Norsk jernbaneplan 1998-2007:

I perioden 1998-2001 er det planlagt brukt ca 625 mill kr til større investeringstiltak på Vestfoldbanen. Dette innebærer at dobbeltsporparsellene på strekningen Åshaugen-Sande-Holm og Skoger-Åshaugen kan fullføres i fireårsperioden.

Innst. S. nr. 253 - 1996-97

Komiteen viser til at det for perioden 1998-2001 er satt av 625 mill. kr til Vestfoldbanen som skal nyttes til fullføring av utbygging av dobbeltspor på de to strekningene Åshaugen-Sande-Holm og Skoger-Åshaugen og igangsetting av arbeidet med å bygge dobbeltspor mellom Barkåker og Tønsberg.

Parsell 5 Holm-Holmestrand-Nykirke

karakteristiske data

- Om lag 16,5 km dobbeltsporet høyhastighetsbane fra Holm i Sande til Nykirke i Borre kommune. I sørlig ende av parsellen er det etablert et eget delprosjekt, parsell 5.1 Nykirke kryssingsspor
- Den anbefalte løsningen består i hovedsak av to lange fjelltunneler samt dagsoner ved Holm, Holmestrand by og nord for Nykirke. Tunnelen fra Holm til Holmestrand er om lag 6,3 km og tunnelen fra Holmestrand til Tangen er om lag 5 km lang. De store tunnelarbeidene vil skape et overskudd av steinmasser i størrelsesorden 1,4 millioner m³
- Utenom tunnelene består grunnen i hovedsak av dårlige grunnforhold med blant annet meget bløt leire
- I hovedplanarbeidet er parsellen kostnadsberegnet til om lag 1 156 millioner kroner inkludert mva. (1995 kroner)
- Vedtak om kommunedelplan forventes i løpet av 1997
- Tidspunktet for anleggsstart avhenger av Stortingets bevilgninger til investeringer på Vestfoldbanen
- Parsell 5 forutsettes ferdigstilt etter at parsellene 3, 4, 7.1 og 12 er realisert



Holm



Ytre linje Sjøskogen

Ytre linje Gyltalinja

Holmestrand

Ytre linje E18-linja

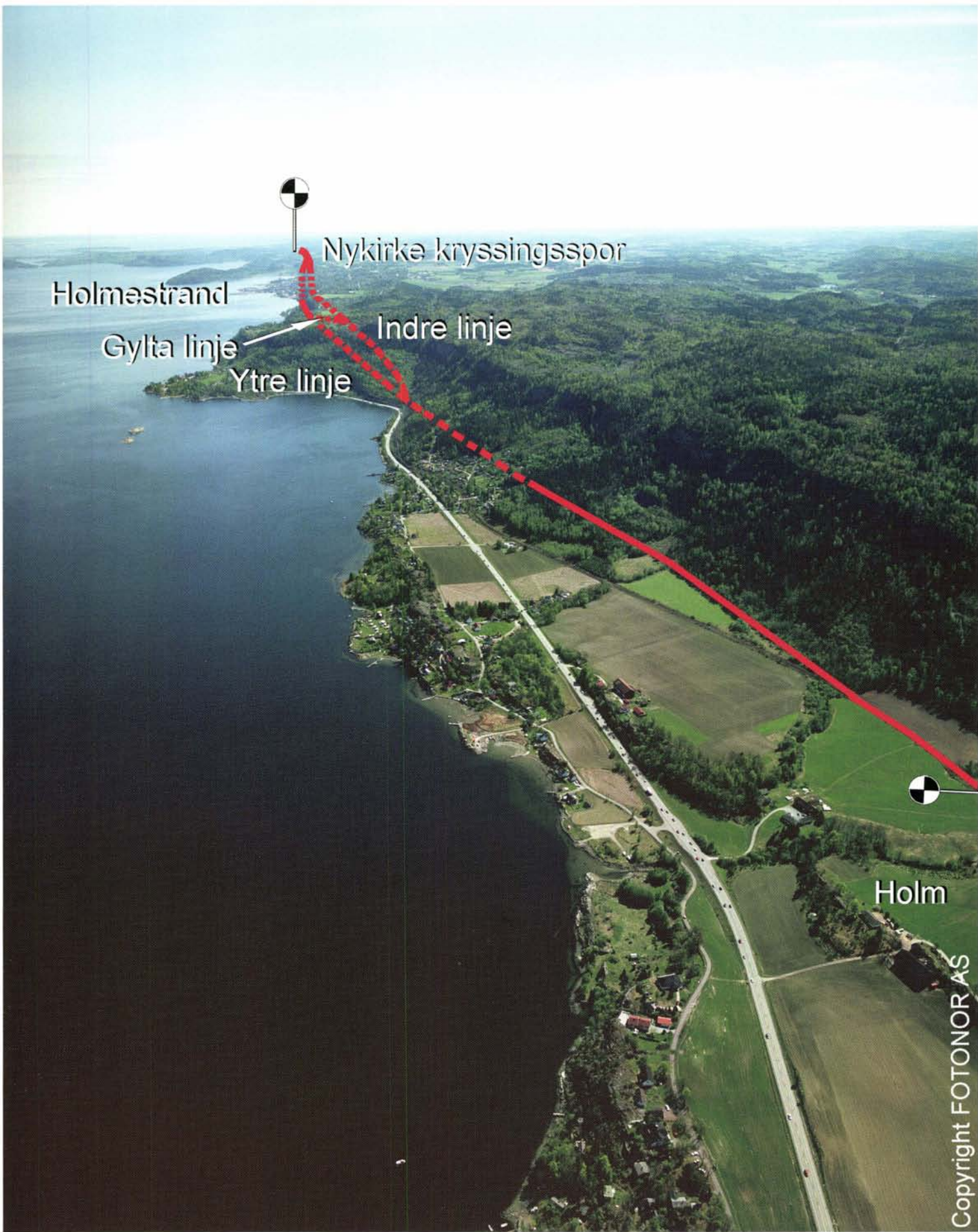
Ytre linje Bakkenlinja

Indre linje

Nykirke kryssingsspor

1:50 000





Holmestrand

Gylta linje

Ytre linje

Nykirke kryssingsspor

Indre linje

Holm

Copyright FOTONOR AS

t

Parsell 5.1 Nykirke kryssingsspor

karakteristiske data

- 1,5 km dobbeltsporet høyhastighetsbane i Våle og Borre kommune
- Strekningen mellom Holmestrand og Skoppum er Vestfoldbanens lengste uten kryssingsmulighet. Realisering av parsellen øker kryssingskapasiteten og muliggjør grunnrute med faste minutt og timesavganger i begge retninger mellom Oslo og Tønsberg
- Parsell 5.1 blir først brukt som kryssingsspor, men vil etterhvert inngå som fullverdig del av modernisert Vestfoldbane
- Det skal bygges fyllinger, skjæringer og én tunnel på strekningen
- Terrenget er sterkt kupert og grunnforholdene er dårlige (kvikkleire)
- I byggeplanen er parsellen kostnadsberegnet til 108 millioner kroner
- Forberedende arbeider med anleggsveg og riggområde ble ferdigstilt våren 97. Selve parsellen er byggeklar og ytterligere framdrift avhenger av bevilgninger



Tangen

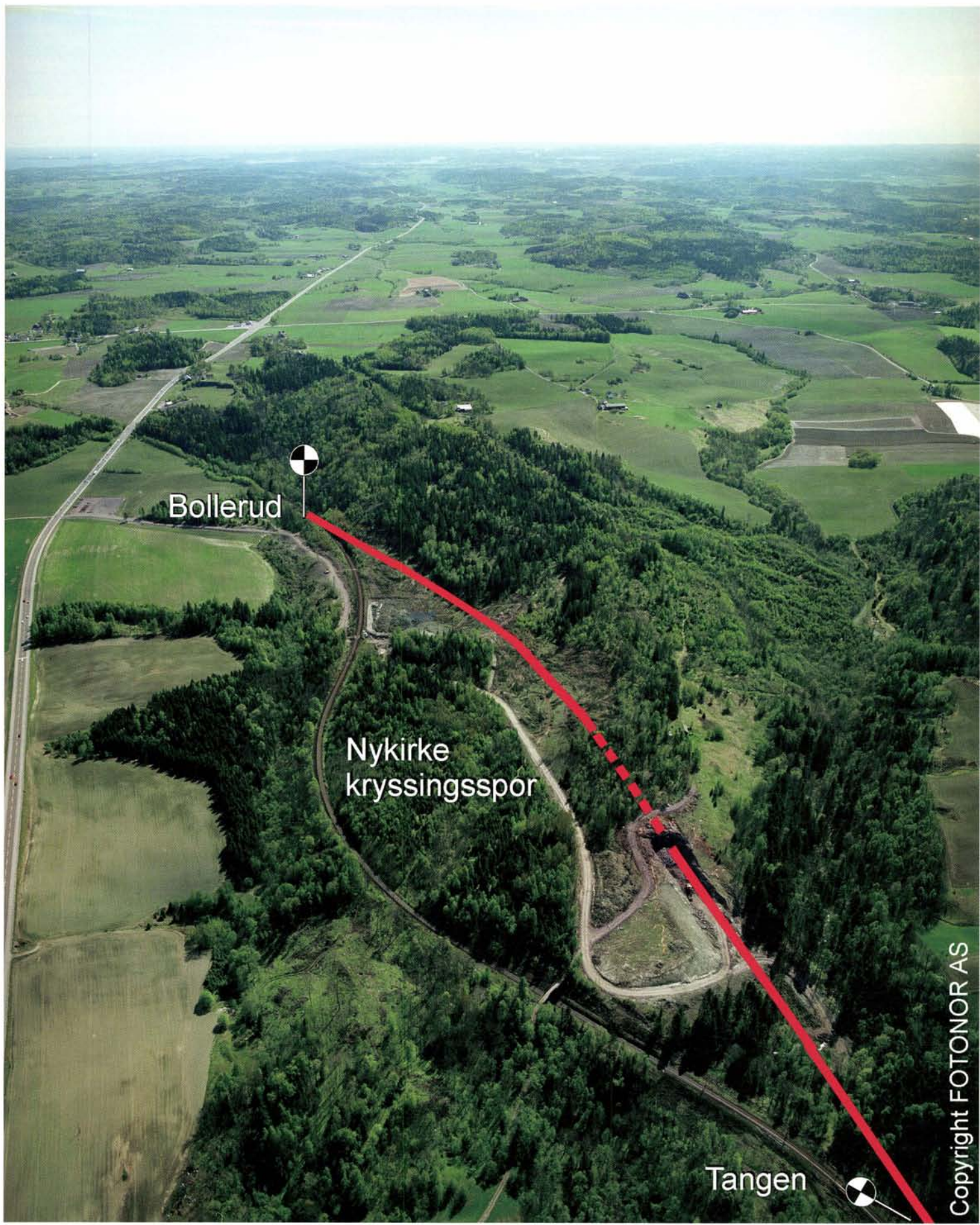
Nykirke
kryssingsspor

Bollerud

HORTEN

Daglinje
 Tunnell/kulvert
 1:50 000





Bollerud

Nykirke
kryssingsspor

Tangen

Copyright FOTONOR AS

St.meld. nr. 39 Norsk jernbaneplan 1998-2007:

I perioden 1998-2001 er det planlagt brukt ca 625 mill kr til større investeringstiltak på Vestfoldbanen... I tillegg er det planlagt brukt ca 49 mill kr til ferdigstilling av ny driftsbanegård i Skien og til bygging av kryssingsspor ved Nykirke.

Innst. S. nr. 253 - 1996-97

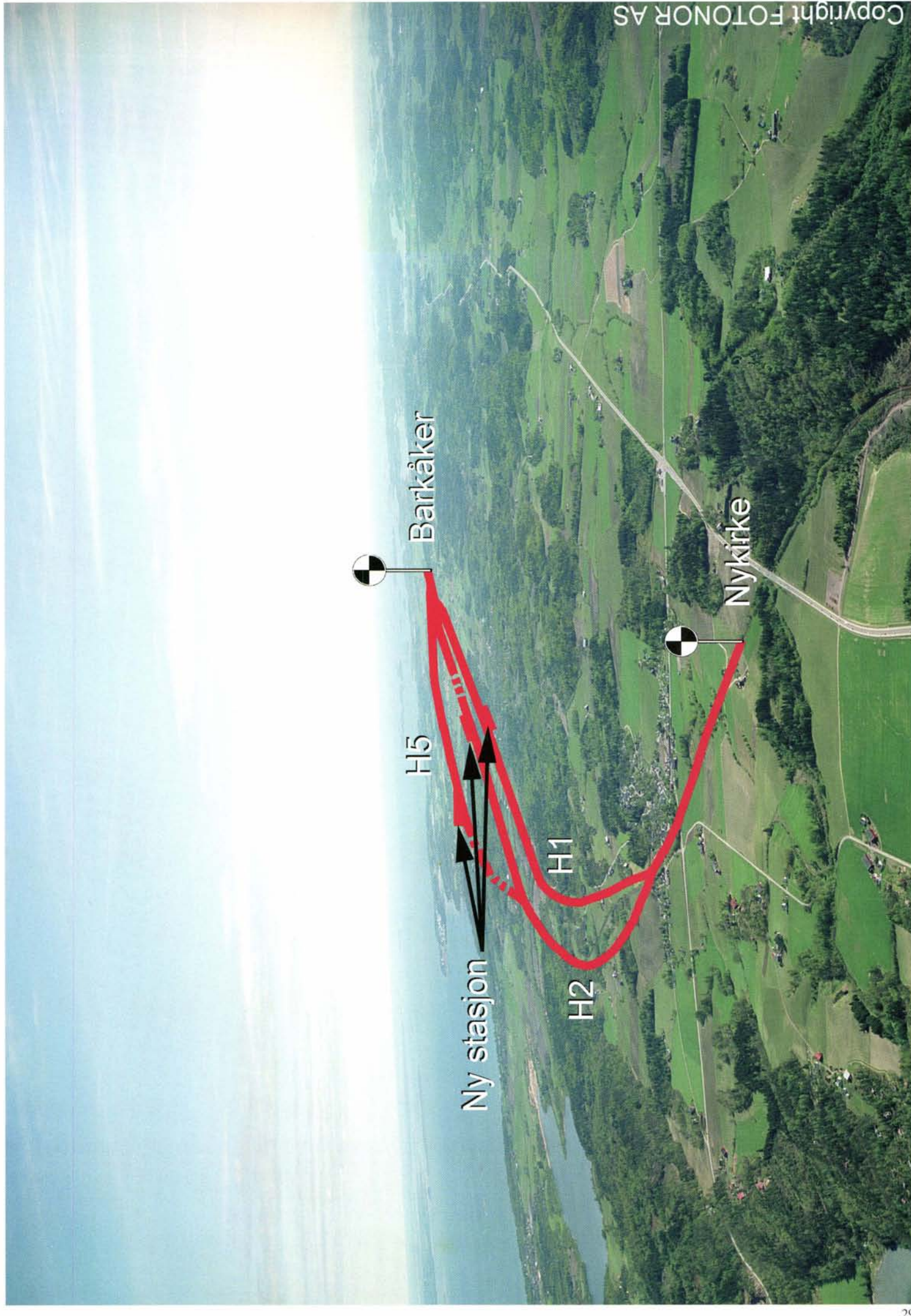
Ved å konsentrere innsatsen mot hovedsatsingsområdene vil en i løpet av perioden 1998-2001 i tillegg til ferdigstilling av alle pågående prosjekter...

Parsell 6 Nykirke-Barkåker

karakteristiske data

- Dagens jernbane fra Nykirke til Barkåker er 13,2 kilometer lang. For ny modernisert jernbane mellom stedene eksisterer det tre alternativ, H1, H2 og H5 som er henholdsvis 12.6, 12.8 og 14 kilometer lange
- Skoppum stasjon foreslås nedlagt og alle alternativene inneholder forslag om ny Horten/Borre stasjon. Alternativ H5 har gunstigst stasjonsplassering i forhold til befolkningstyngdepunktet i Borre kommune
- Sidesporet til Horten opprettholdes og det vil være mulig å drive trafikk med lokaltog på strekningene Oslo-Horten og Horten-Larvik
- Tidspunktet for anleggsstart avhenger av Stortingets bevilgninger til investeringer på Vestfoldbanen
- Alternativene H1, H2 og H5 er i hovedplanen kostnadsberegnet til henholdsvis 739, 731 og 1064 millioner kroner
- Vedtak om kommunedelplan forventes i løpet av 1997





Barkåker

Nykirke

H5

H1

H2

Nly stasjon

Parsell 7.1 Barkåker-Tønsberg

karakteristiske data

- 8 km ny bane hvorav om lag 6 km er dobbeltsporet høyhastighetsbane fra ca 1 km nord for Barkåker til Tønsberg stasjon
- Parsellen består av en 1800 meter lang fjelltunnel i Frodeåsen, i dagsonen er det blant annet 2 vegbruer, 1 gang/sykkelbru og 2 landbrukskulverter og store masseforflyttingsarbeider
- Utenom fjelltunnelen består grunnen i hovedsak av meget bløt leire under 2 - 5 meter tørrskorpeleire
- På bakgrunn av detaljplanarbeidet er parsellen kostnadsberegnet til 500-600 millioner kroner. Etter at innsigelsesprosess ble gjennomført vinteren 97 forventes vedtak av reguleringsplan høsten 97. Byggeplanarbeidene ble satt i gang vinteren 1997
- Tidligst mulig anleggsstart vil være årsskiftet 1998/1999. Anleggstiden er om lag 3 år
- Det pågår planlegging for å utvikle Tønsberg stasjon som knutepunkt for kollektivtrafikken. Tiltakene vil bedre overgangsmulighetene for offentlige kommunikasjonsmidler. Etableringen vil skje uavhengig av realisering av parsellene 7.1 og 7.2
- Parsellen har p.t. ikke fått bevilgninger over statsbudsjettet og prosjekteringen er finansiert gjennom omdisponering på Jernbaneverkets investeringsbudsjett

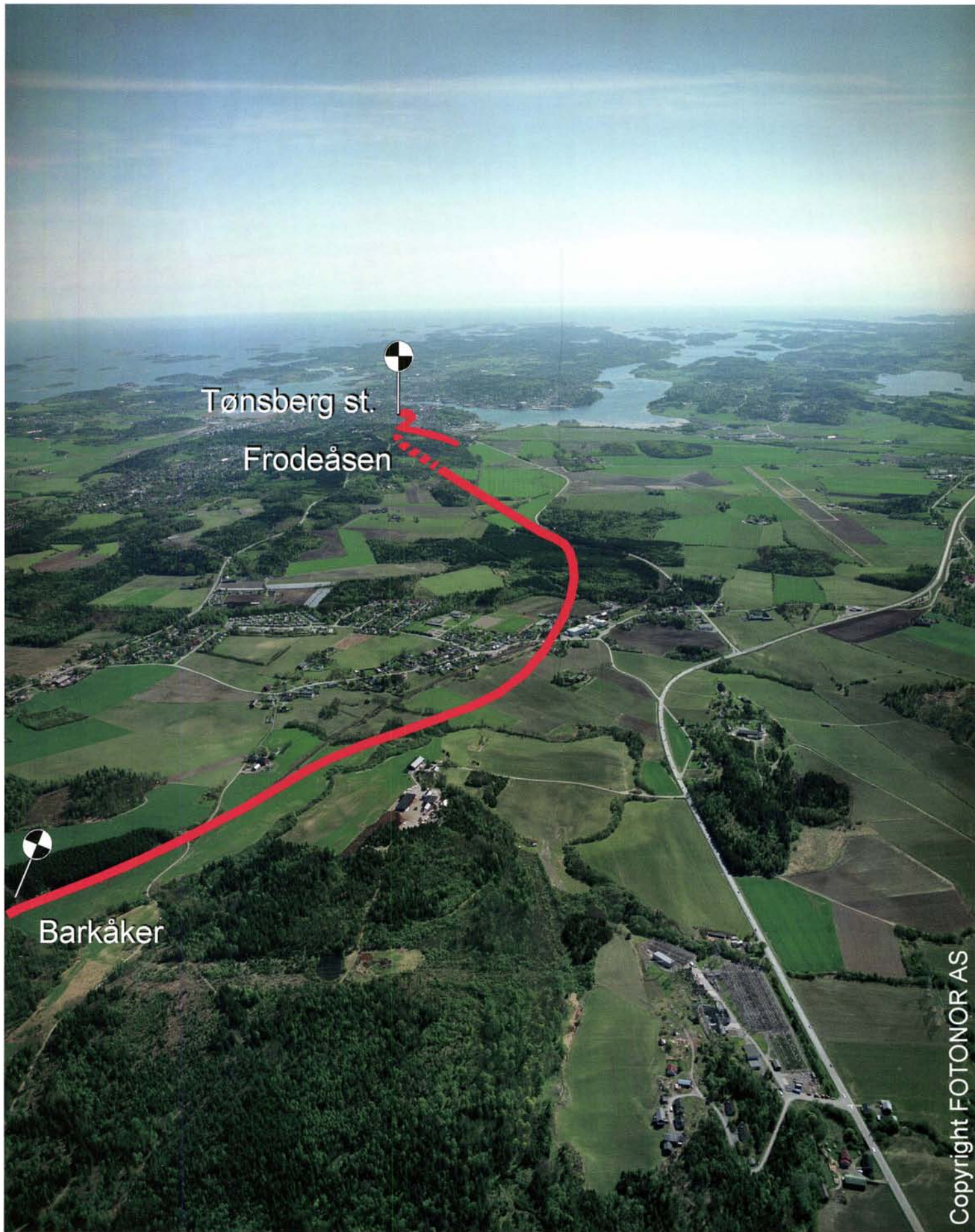


Barkåker

Frodeåsen

Tønsberg stasjon

	Daglinje
	Tunnell/kulvert
	
1:50 000	



Tønsberg st.
- Frodeåsen

Barkåker

Copyright FOTONOR AS

St.meld. nr. 35 Norsk jernbaneplan 1994-97:

I satsingsprogrammet foreslås inntil 800 mill. kr. bevilget til en dobbeltsporseksjon på Vestfoldbanen på strekningen Barkåker-Tønsberg-Stokke. Samlet kostnad er anslått til mellom 600 og 1000 mill. kr. avhengig av trasealternativ.

St.meld. nr. 39 Norsk jernbaneplan 1998-2007:

I perioden 1998-2001 er det planlagt brukt ca 625 mill kr til større investeringstiltak på Vestfoldbanen. Dette innebærer at [...] og at utbygging av dobbeltspor mellom Barkåker og Tønsberg kan settes i gang i slutten av perioden. For perioden 2002-2007 vurderes følgende prioritering av prosjekter:

1) Fullføring av dobbeltspor Barkåker-Tønsberg

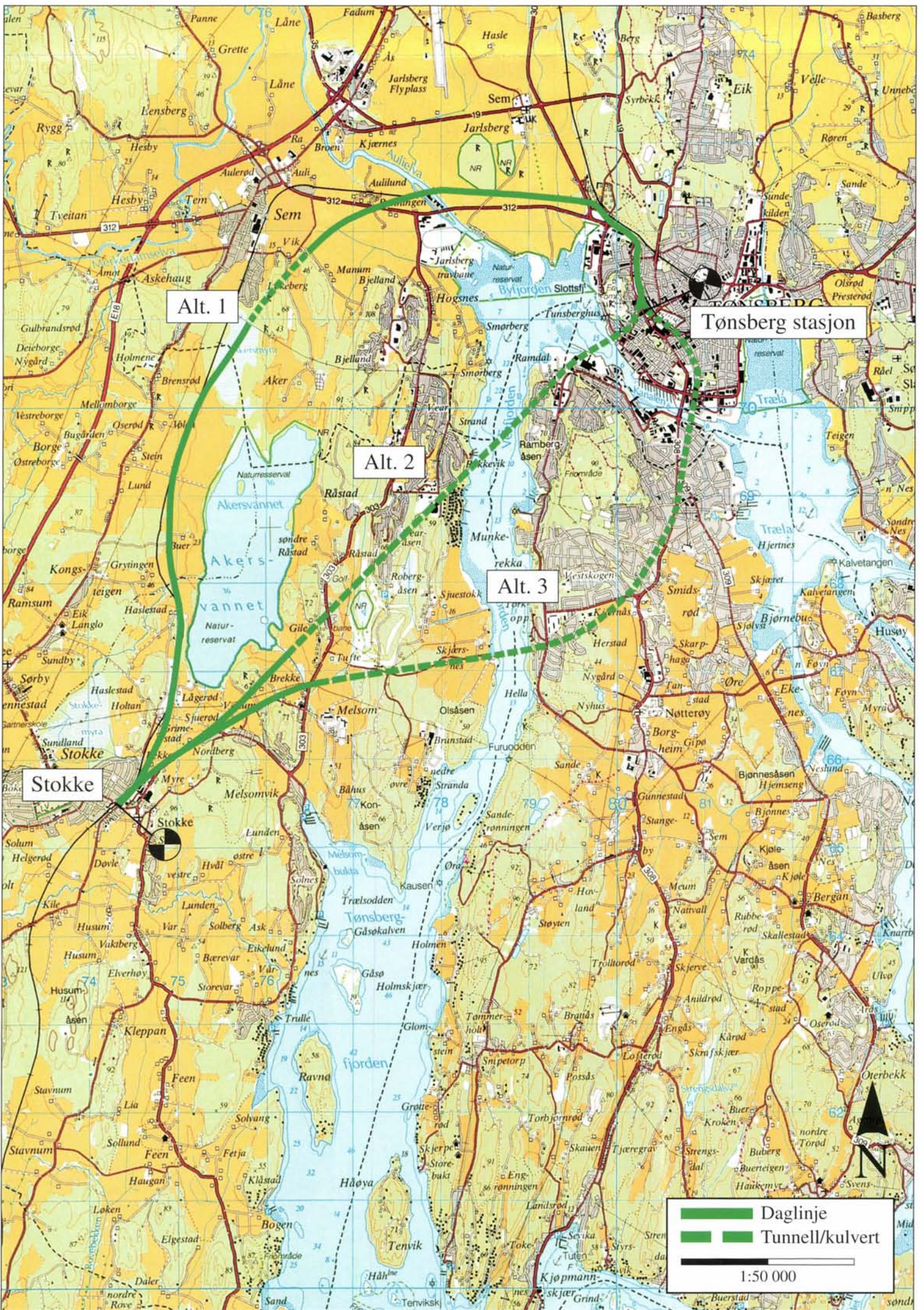
Innst. S. nr. 253 - 1996-97

Komiteen viser til at det for perioden 1998-2001 er satt av 625 mill. kr til Vestfoldbanen som skal nyttes til fullføring av utbygging av dobbeltspor på de to strekningene Åshaugen-Sande-Holm og Skoger-Åshaugen og igangsetting av arbeidet med å bygge dobbeltspor mellom Barkåker og Tønsberg.

Parsell 7.2 Tønsberg-Stokke

karakteristiske data

- 3 alternativer er vurdert. Kostnadene i hovedplandokumentene for traséene er stipulert til henholdsvis 1.512 (alt 1), 1.908 (alt 2) og 2.252 (alt 3) millioner kroner (1994 kroner)
- Alternativ 1: 15,1 kilometer som i hovedsak følger eksisterende banes trasé og består av en tunnel i fjell med lengde på omlag en kilometer og resten i dagen
- Alternativ 2: 11,3 kilometer som i hovedsak består av senkede kulvertløsninger i Tønsberg og krysser Nøtterøy og Vestfjorden i fjelltunnel. Dagløsning på siste del mot Stokke
- Alternativ 3: 9,3 kilometer som i hovedsak består av fjell- og senketunnel fra Tønsberg stasjon til Stokkelandet. Dagløsning på siste del til Stokke
- Tidspunkt for valg av trasé er ikke bestemt. Framdriften er nedprioritert
- Parsellen er ikke angitt med oppstart i Stortingsmelding nr. 39 "Norsk Jernbaneplan 1998 - 2007"



Alt. 1

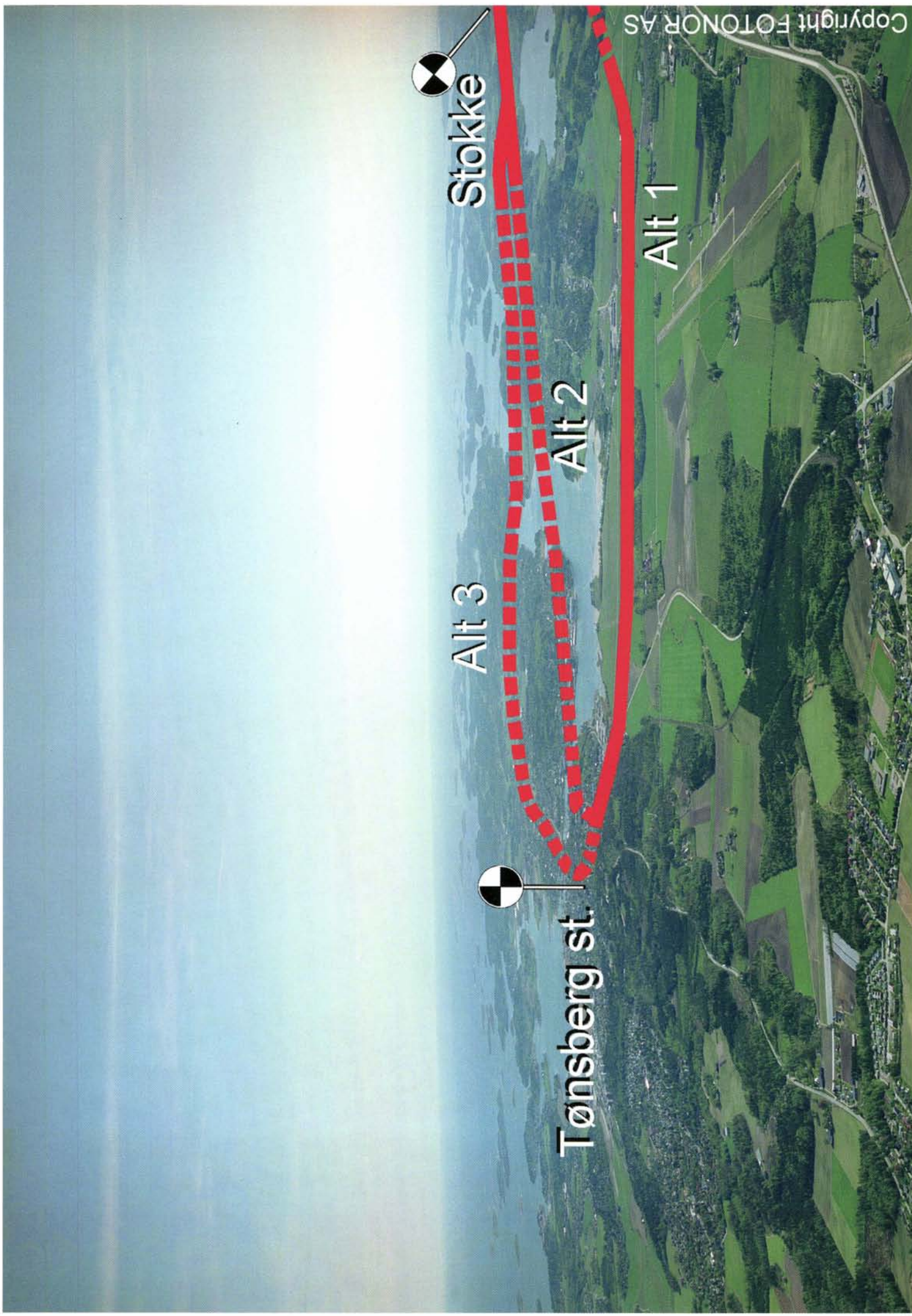
Alt. 2

Alt. 3

Tønsberg stasjon

Stokke

Daglinje
 Tunnell/kulvert
 1:50 000



Stokke

Alt 1

Alt 2

Alt 3

Tønsberg st.

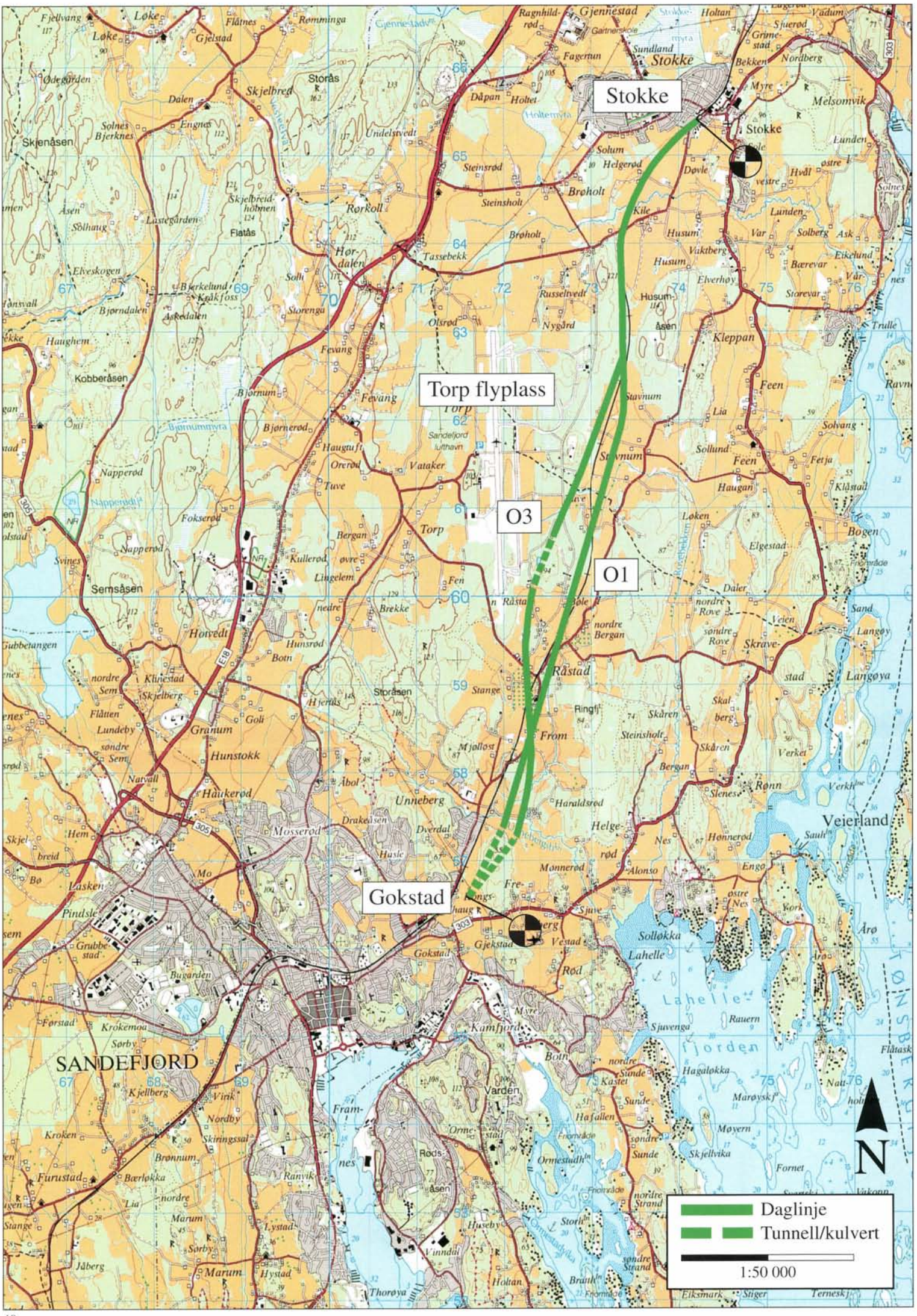
St.meld. nr. 35 Norsk jernbaneplan 1994-97:

I satsingsprogrammet foreslås inntil 800 mill. kr. bevilget til en dobbeltsporseksjon på Vestfoldbanen på strekningen Barkåker-Tønsberg-Stokke. Samlet kostnad er anslått til mellom 600 og 1000 mill. kr. avhengig av trasealternativ.

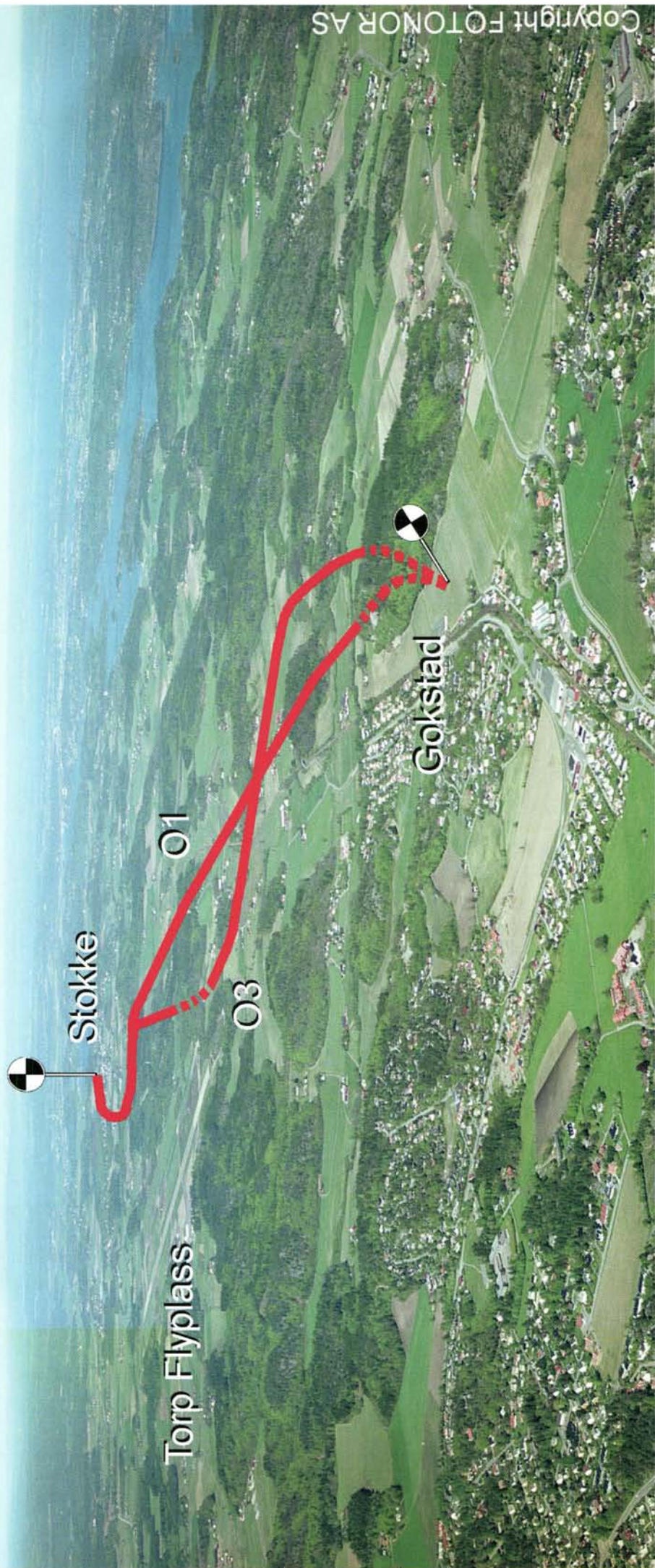
Parsell 8 Stokke-Gokstad

karakteristiske data

- Om lag 8 kilometer dobbeltsporet høyhastighetsbane mellom Stokke stasjon og Sandefjord by
- For strekningen mellom Stokke og Sandefjord arbeides det videre med 2 alternativer
- Alternativene O1 og O3 er stipulert til henholdsvis 240 og 280 millioner kroner
- For alternativ O1 foretas det kurveutretting langs eksisterende spor, ved blant annet Husum og Stavnum. Fra Bøle til Mjølløst følges eksisterende spor
- Alternativ O3 følger traséen for O1 fram til Stavnum hvor den skrår i skjæring og tunnel inn mot Torp flyplass. Fra flyplassen går linja mot eksisterende spor ved Mjølløst. Dette alternativet åpner for stasjon i tilknytning til eventuell ny flyterminal sørøst for rullebanen
- Framdriften er nedprioritert



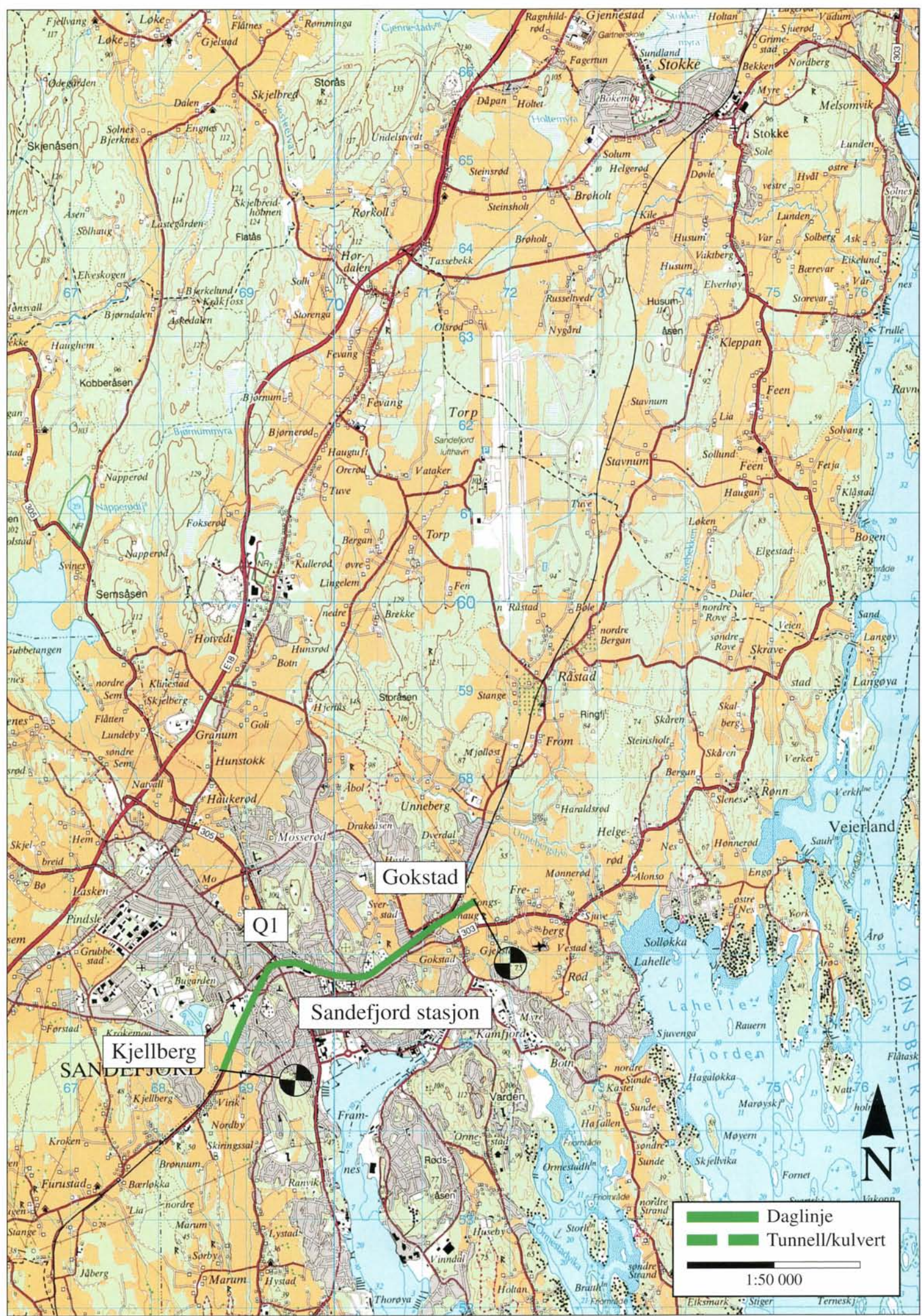
Daglinje
 Tunnell/kulvert
 1:50 000

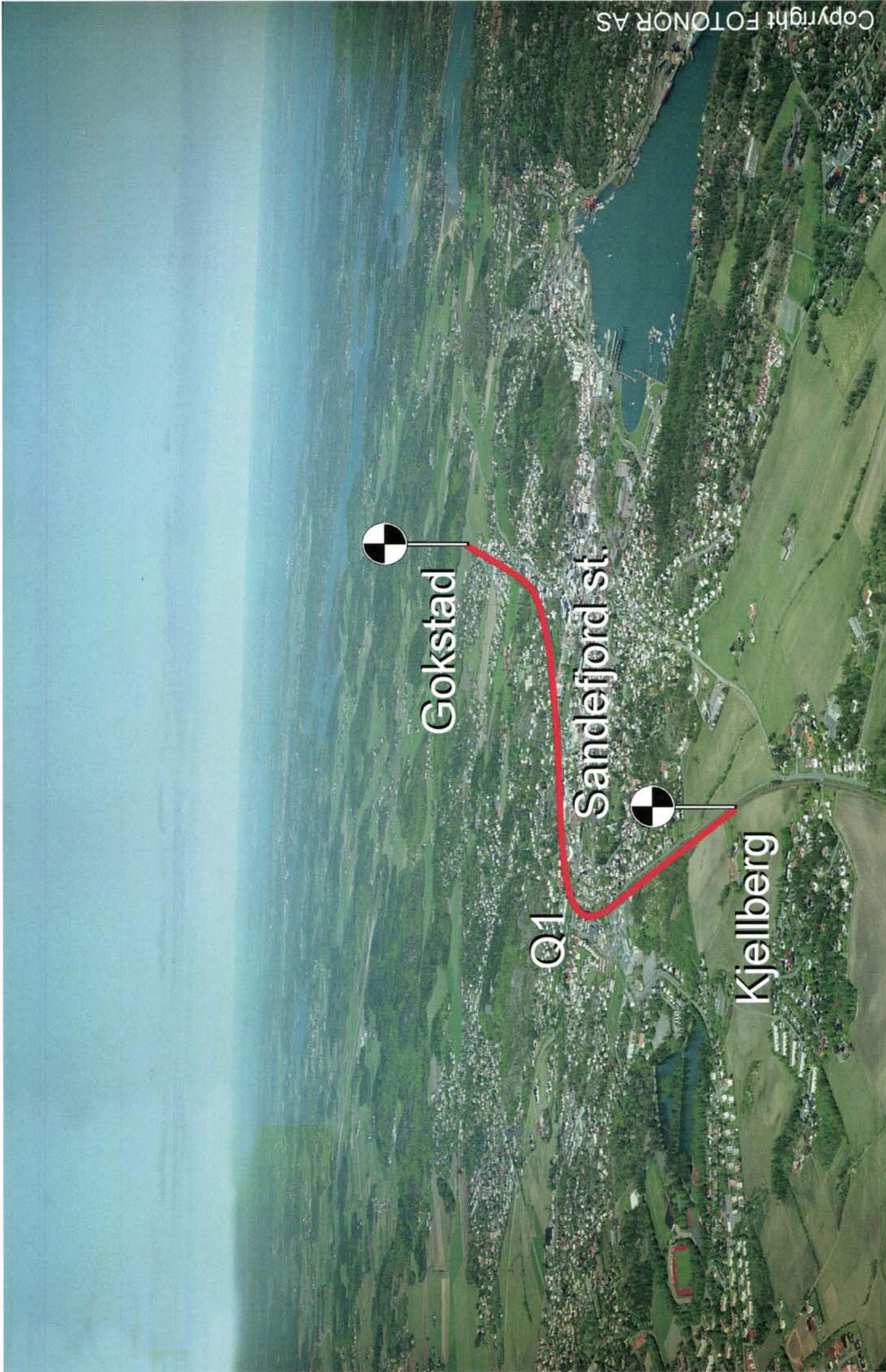


Parsell 9 Gokstad-Kjellberg

karakteristiske data

- 2,9 kilometer dobbeltsporet bane gjennom Sandefjord sentrum
- Nytt dobbeltspor er planlagt langs eksisterende linje. Andre alternativer for parsellen er ikke vurdert
- Linja går fra Gokstad gjennom tettbebyggelsen til Sandefjord stasjon. Fra stasjonen fortsetter linja gjennom sentrumsbebyggelsen og går forbi boligområde til Kjellberg
- Problematisk å finne gode løsninger for planfrie kryssinger
- Det pågår planarbeid for å ruste opp Sandefjord stasjon som knutepunkt for kollektivtrafikken. Tilgjengelighet for alle trafikanter og parkeringskapasitet forbedres
- Framdriften er nedprioritert





Gokstad

Sandefjord st.

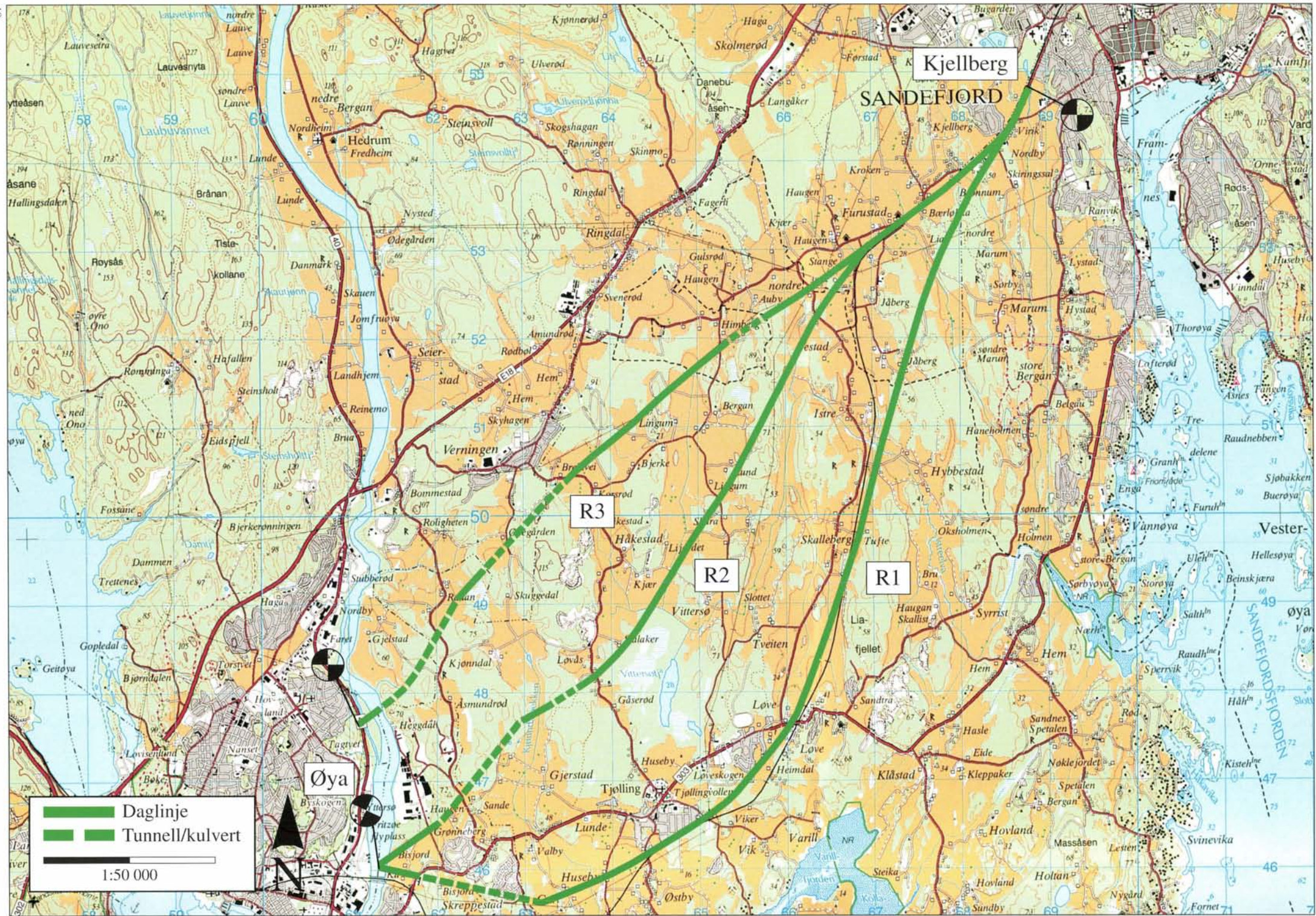
Kjellberg

Q1

Parsell 10 Kjellberg-Øya

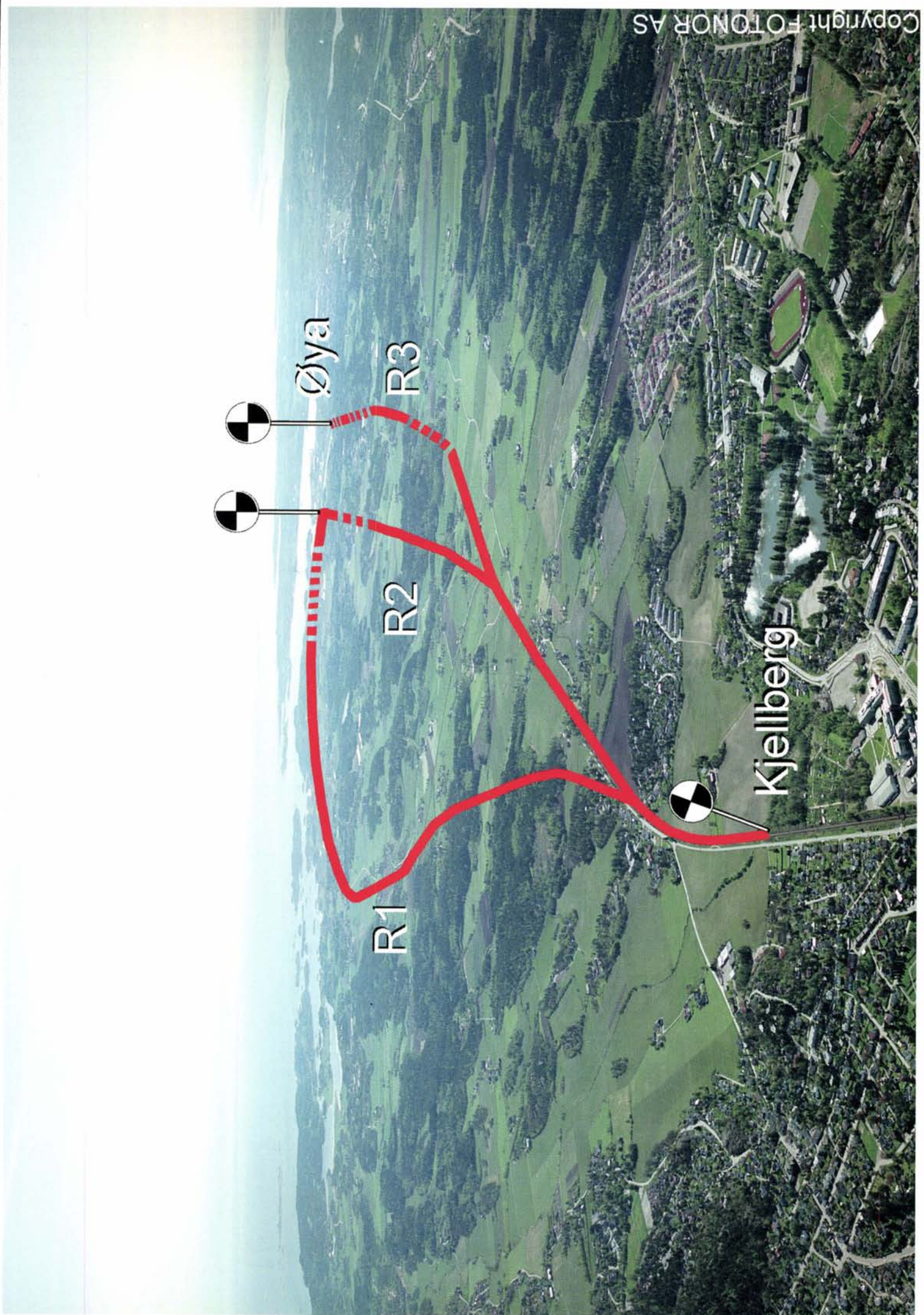
karakteristiske data

- Parsellen går mellom byene Sandefjord og Larvik og innebærer en strekning på 15-16 kilometer dobbeltsporet høyhastighetsbane
- For strekningen mellom Sandefjord og Larvik arbeides det videre med 3 alternativer for modernisert Vestfoldbane
- Alternativene R1, R2 og R3 er stipulert til henholdsvis 390, 330 og 420-450 millioner kroner
- For alternativ R1 er det snakk om en mindre omlegging fra Førstad til Istre, deretter følges eksisterende trasé til Tjølling. Tunnel fra Viksfjord fram til Lågen
- Alternativ R2 innebærer ny linje fra Førstad til Gjerstad. Kort tunnel mellom Gjerstad og Lågen
- R3 følger samme linje som R2 mellom parsellstart og Lingum. Fordrer tunnel ved Skuggedal og Lågen. Krever ny bru over Lågen og ny løsning (tunnel) gjennom Larvik
- Framdriften er nedprioritert



Daglinje
 Tunnell/kulvert

 1:50 000



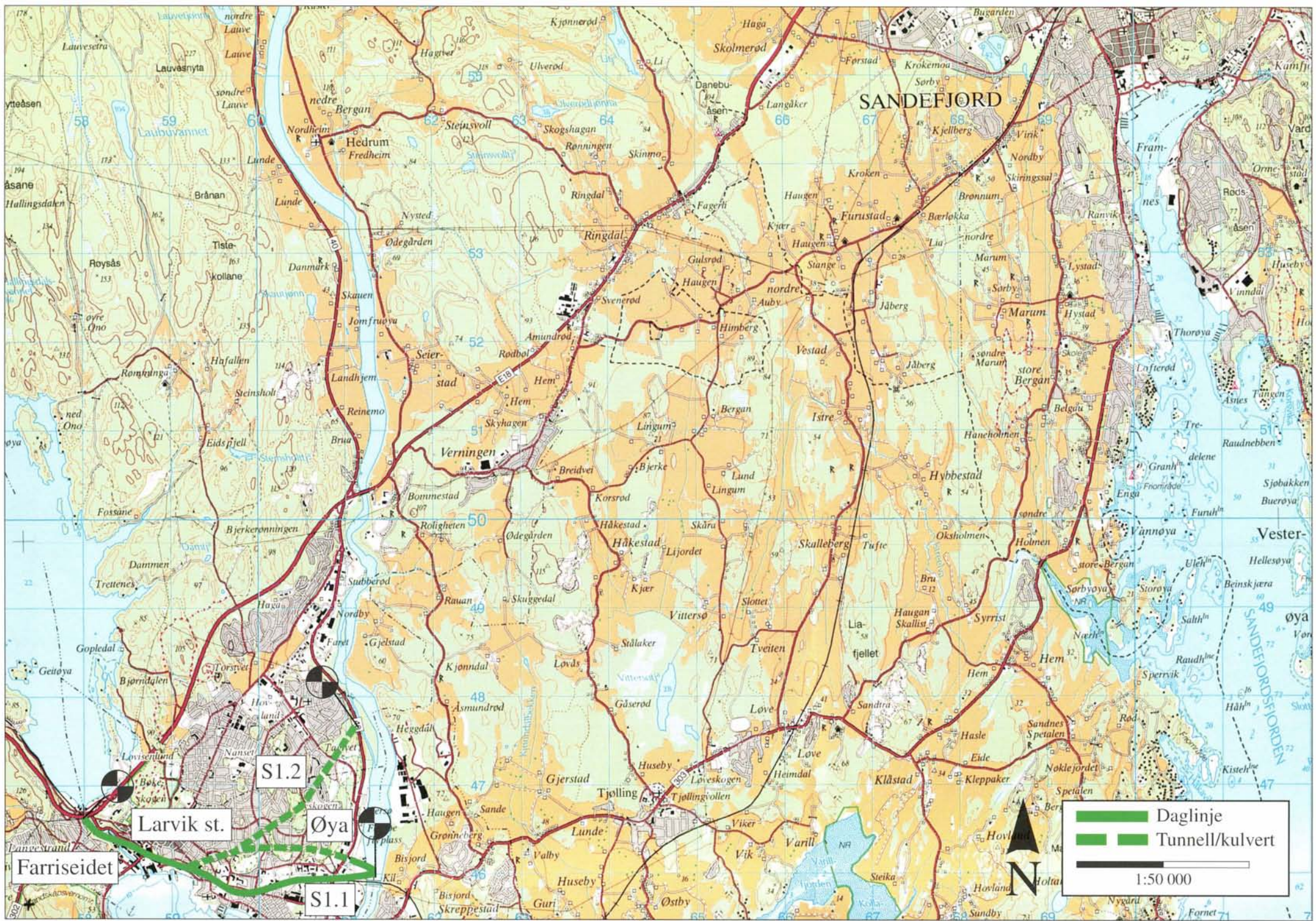
Øya

R3

R2

Kjellberg

R1



——— Daglinje
- - - - Tunnell/kulvert
 1:50 000

Farriseidet

Larvik st.

S1.2

Oya

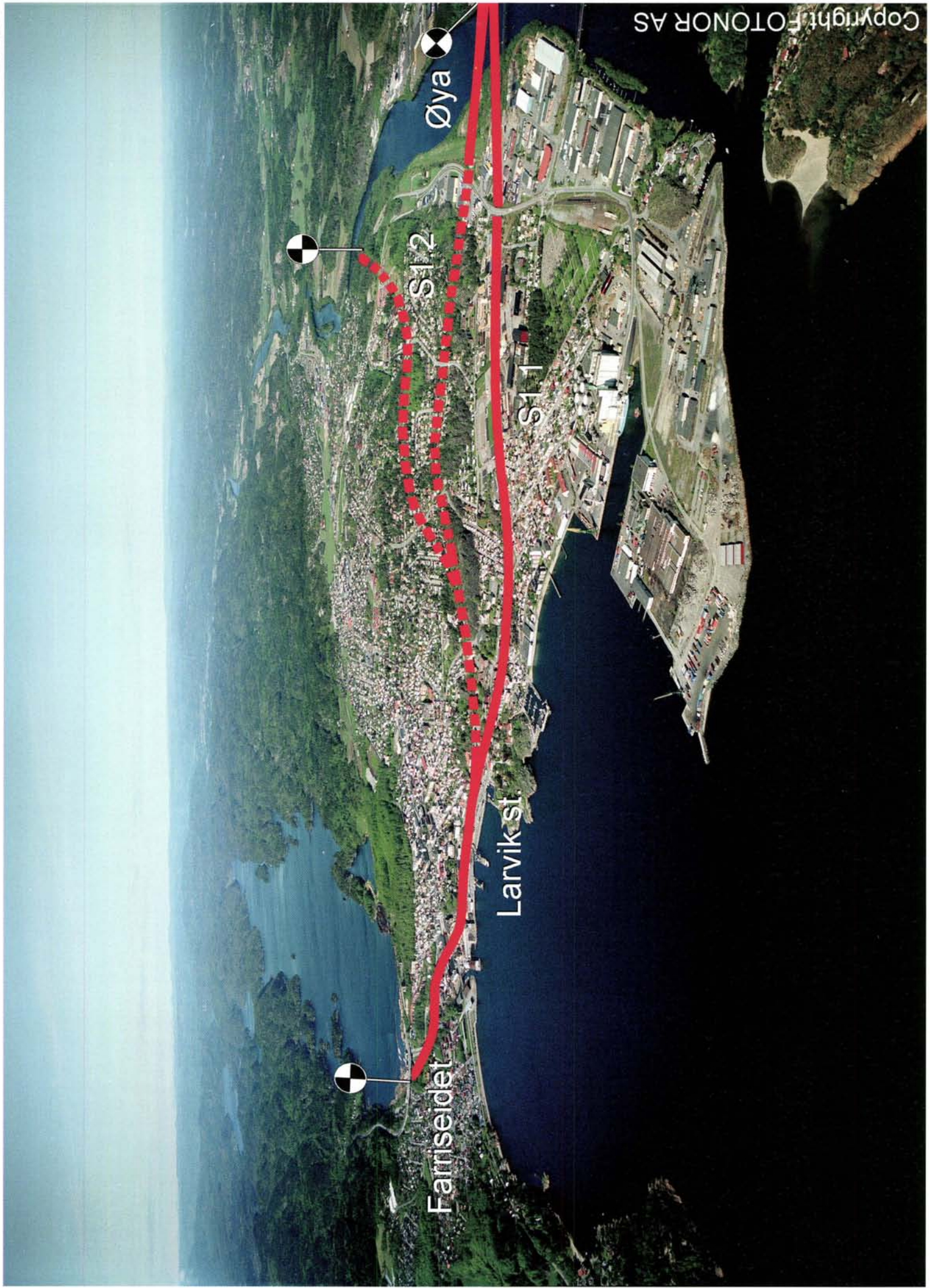
S1.1

SANDEFJORD

Vester-

SANDEFJORDFJORDEN





Parsell 12 Farriseidet-Porsgrunn stasjon

karakteristiske data

- Sammenfallende trasé ble vedtatt av Larvik og Porsgrunn kommuner i september 1996
- Valgte korridor består av linjene som i hovedplandokumentene er benevnt justert U3 og justert T2B. Totalkostnad er i hovedplan stipulert til om lag 1.130 millioner kroner
- Traséen består av dagsoner og syv tunneler i fjell som utgjør om lag 14,5 kilometer av parsellens lengde på om lag 23 kilometer
- Hovedplandokumentene tilkjenner til dels usikkerhet omkring grunnforholdene
- Parsell 12 vil være en viktig del av en framtidig Grenlandsbane som skal knytte Sørlandsbanen sammen med Vestfoldbanen
- Modernisert strekning vil redusere reisetiden mellom Larvik og Porsgrunn med om lag 20 minutter
- Parsellen er i Stortingsmelding nr. 39 Norsk jernbaneplan 1998-2007 vurdert oppført i perioden 2002-2007

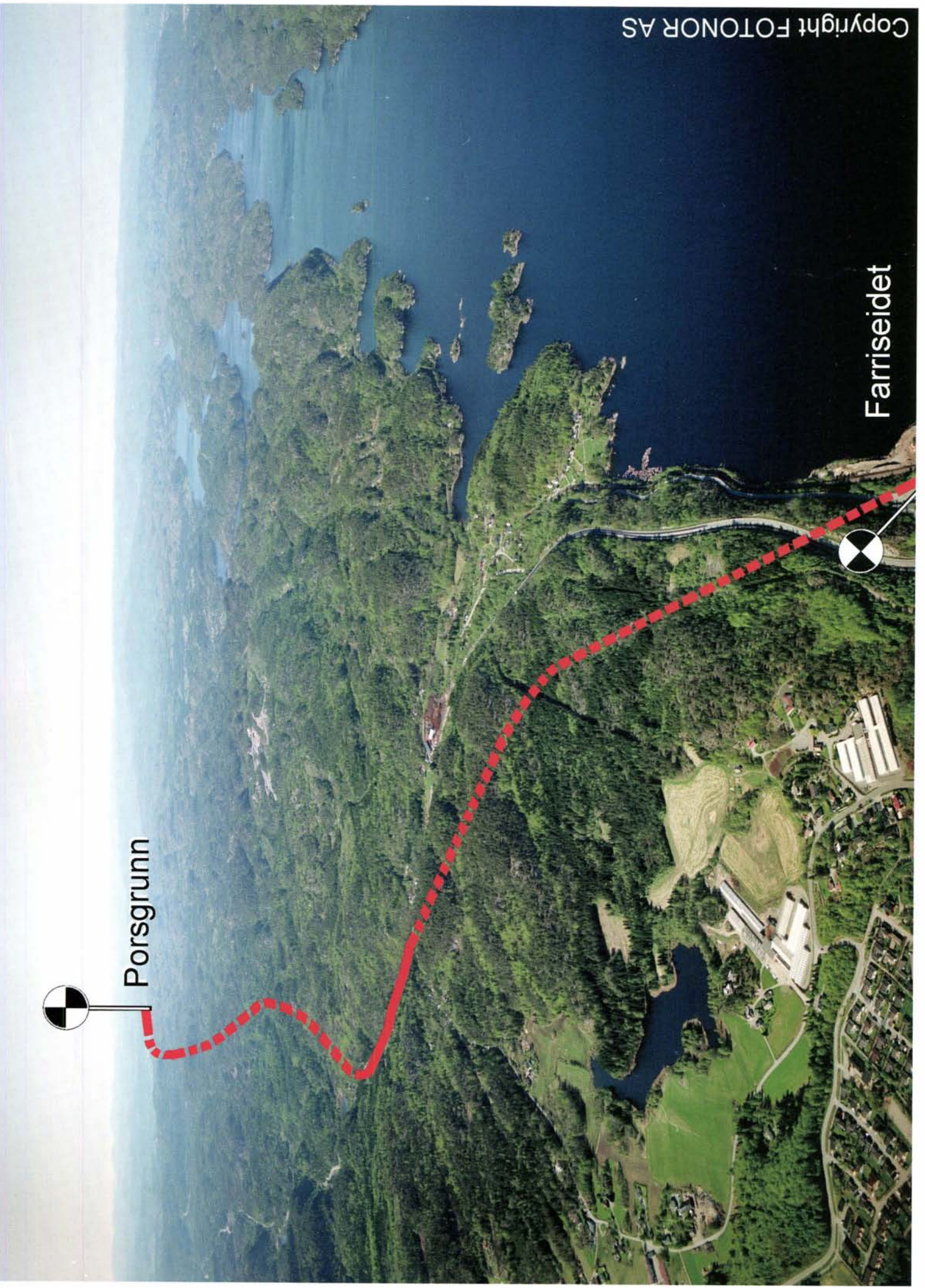




Porsgrunn



Farriseidet



Innstilling fra Samferdselskomiteen om norsk jernbaneplan 94-97. Innst. nr. 212 - 1992-93:
Flertallet vil peke på at Eidangertunnelen mellom Larvik og Eidanger/Porsgrunn er et eksempel på et selvstendig delprosjekt som bør planlegges ferdig snarest med sikte på oppstart, f.eks. dersom delprosjekter av moderniseringen av Vestfoldbanen ellers skulle bli forsinket.

Budsjettinnst. S. nr. 14 - 1994-95:

Flertallet viser videre til Innst. S. 212 år 1992-93 hvor det heter:

“Flertallet vil peke på at Eidangertunnelen mellom Larvik og Eidanger/Porsgrunn er et eksempel på et selvstendig delprosjekt som bør planlegges ferdig snarest med sikte på oppstart, f.eks. dersom delprosjekter av moderniseringen av Vestfoldbanen ellers skulle bli forsinket.”

Flertallet forutsetter at denne planleggingen følger komiteflertallets henstilling.

Budsjettinnst. S. nr. 14 - 1995-96:

Komiteen mener at en i denne forbindelse bør vurdere å øke tempoet i utbyggingen av visse prioriterte banekorridorer.

Komiteen vil be Regjeringen komme tilbake i løpet av 1. halvår 1996 med status for planleggingsarbeidet og økonomiske midler til Eidangertunnelen.

St.meld. nr. 39 Norsk jernbaneplan 1998-2007:

For perioden 2002-2007 vurderes følgende prioritering av prosjekter:

- 1) Fullføring av dobbeltspor Barkåker-Tønsberg
- 2) Eidangertunnelen

Innst. S. nr. 253 - 1996-97:

Komiteen vil peke på at komiteen ved flere anledninger i denne perioden har understreket viktigheten av at Eidangertunnelen blir ferdig prosjektert. Komiteen har fått opplyst at detaljplanlegging gjenstår. Komiteen forutsetter at dette arbeidet fortsetter og at Jernbaneverket blir tilført de nødvendige midlene til planlegging.

Sammenkopling Sørlandsbanen- Vestfoldbanen (Grenlandsbanen)

karakteristiske data

- Sørlandsbanen skal på sikt koples sammen med Vestfoldbanen. Den nye banen vil gå fra Skorstøl i Aust-Agder til Porsgrunn i Telemark. Den nye banen blir hetende Grenlandsbanen
- Ny bane mellom Skorstøl og Porsgrunn vil bli om lag 60 kilometer lang og kostnadene er stipulert til om lag 2.4 milliarder kroner (1996 kroner)
- I fastsettelsen av korridor er det to alternativer: Ytre og Indre korridor. Ytre korridor følger aksene Porsgrunn-Tangen (Kragerø)-Skorstøl, Indre korridor følger aksene Porsgrunn-Neslandsvatn-Skorstøl. For begge korridorene skal det søkes trasé etter fem ambisjonsnivåer vedrørende geometri (radius 2400-1400 meter og maksimum stigning 12,5-18 %)
- Sammenkoplingen krever at visse moderniseringstiltak på Vestfoldbanen er gjennomført, blant annet deler av strekningen Tønsberg-Drammen og parsell 12 Farriseidet-Porsgrunn
- I tillegg til øvrige krengetogtilpasninger på Sørlandsbanen vil sammenkoplingen redusere reisetiden mellom Kristiansand og Oslo ned til om lag 3 timer. I dag er reisetiden om lag 5 timer.
- Region Sør legger opp til at hovedplan/kommunedelplan vil bli utarbeidet i perioden 1998-2000



Indre korridor

Ytre korridor

— Daglinje
- - - Tunnell/kulvert
 1:250 000



Indre korridor

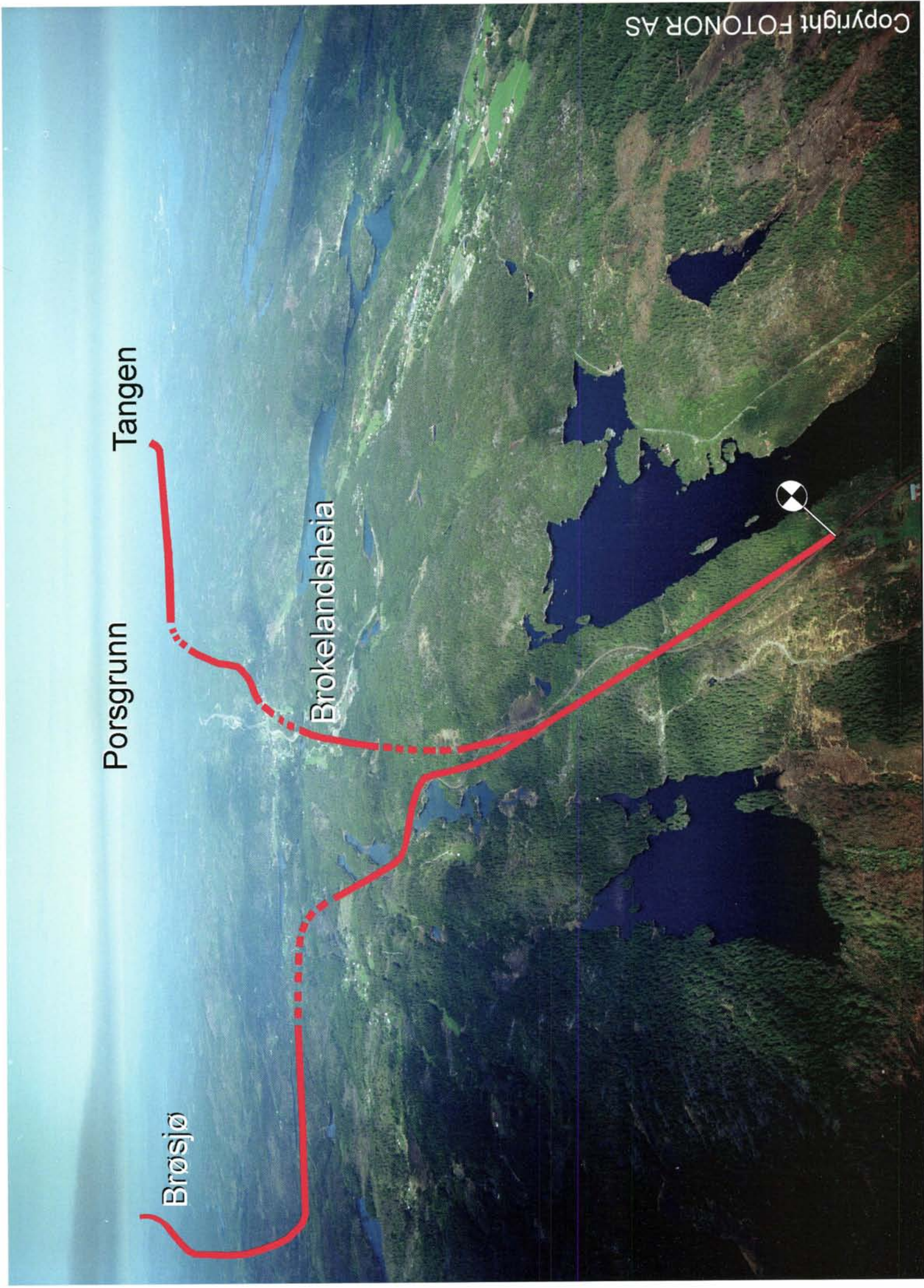
Brøsjø

Porsgrunn



Ytre korridor

Tangen



Tangen

Porsgrunn

Brokelandsheia

Brøsjø

Innstilling fra Samferdselskomiteen om norsk jernbaneplan 94-97. Innst. nr. 212 - 1992-93:

Når det gjelder nye, større prosjekter, vil flertallet spesielt peke på en mulig forlengelse av en modernisert Vestfoldbane med en tilknytning til Sørlandsbanen. Flertallet har merket seg at dette er et prosjekt med sterk lokal støtte i de berørte fylkene

. Flertallet forutsetter at dette prosjektet blir tilstrekkelig utredet til at det kan bli vurdert i forbindelse med neste rullering av norsk jernbaneplan.

St.meld. nr. 39 Norsk jernbaneplan 1998-2007:

Samferdselsdepartementet viser til at Stortinget i forbindelse med behandlingen av Norsk jernbaneplan 1994-97 ba om at en sammenkopling av Vestfold- og Sørlandsbanen ble utredet slik at prosjektet kunne vurderes i forbindelse med neste rullering av Norsk jernbaneplan, jf Innst. S nr 212 (1992-93). Jernbaneverket tilrår at prosjektet først gjennomføres etter at nødvendig modernisering og dobbeltsporutbygging er gjennomført på Vestfoldbanen og etter at ny jernbanelinje mellom Larvik og Porsgrunn (Eidangertunnelen) er bygget.

Samferdselsdepartementet tilrår på denne bakgrunn at prosjektet ikke prioriteres i planperioden 1998-2007.

Innst. S .nr. 253 - 1996-97:

Komiteen har merket seg framdriften i arbeidet for å sammenkople Sørlandsbanen- Vestfoldbanen, og det sterke og samstemte ønsket fra de 5 fylkene fra Rogaland til Vestfold om at dette prosjektet blir gjennomført. Det vil foreligge en fylkesdelplan for prosjektet i 1999. Komiteen ser positivt på videreføring av arbeidet med sikte på at det konkret vurderes ved neste rullering av jernbaneplanen.

Fylkestingets vedtak om fylkesdelplan for Vestfoldbanen

På grunnlag av jernbaneutredningen utarbeidet Vestfold fylkeskommune en fylkesdelplan for Vestfoldbanen. Fylkestinget foretok endelig behandling av planen i møte 8. mars 93, og fattet følgende vedtak:

- 1** Vedlagte fylkesdelplan for Vestfoldbanen med anbefalt jernbanekorridor lagt innom de stasjoner som Vestfoldbanen i dag betjener, godkjennes med følgende hovedmål:
 - 1.1** Vestfoldbanen skal utbygges til et effektivt kommunikasjonsmiddel med høyhastighetsstandard, for å bygge opp under en utvikling mot nærmere sammenknytning av Oslofjordområdet og bidra til mer miljøvennlige transportformer.
 - 1.2** Vestfoldbanen skal stå fullt ferdig modernisert etter den anbefalte korridor innen år 2005.
 - 1.3** Opprettholde hovedtrekkene i stasjonsmønsteret for å betjene byene og tettstedene med følgende stasjoner: Sande, Holmestrand, Skoppum, Tønsberg, Stokke, Sandefjord og Larvik.
 - 1.4** Det etableres ny stasjon ved Sandefjord lufthavn, Torp
 - 1.5** Sørge for tilfredsstillende tilbringertjeneste til jernbanen
 - 1.6** Et tilfredsstillende rutetilbud til alle stasjonene
 - 1.7** Ved eventuell innføring av en lokal jernbaneforbindelse på Vestfoldbanen bør flere stasjoner opprettes.
 - 1.8** Transportere mer gods på jernbanen gjennom å tilrettelegge løsninger for godstransport som tilfredsstillende næringslivets behov.
 - 1.9** Vestfoldbanen og Sørlandsbanen må knyttes sammen senest når Vestfoldbanen er ferdig modernisert
 - 1.10** Framskaffe beslutningsgrunnlag for utbygging av en jernbaneforbindelse mellom Østfoldbanen og Vestfoldbanen.
- 2** Det tas initiativ til å framskaffe et bedre beslutningsgrunnlag for å vurdere godsterminaler i fylket med sikte på lokalisering av framtidige godsterminaler tilknyttet jernbanen.
- 3** Det opptas drøftinger med Forsvaret med sikte på å finne fram til løsninger for kombinert flyterminal/jernbanestasjon ved Sandefjord lufthavn, Torp.



Jernbaneverket

Biblioteket

JBV



09TU08074

200000167563