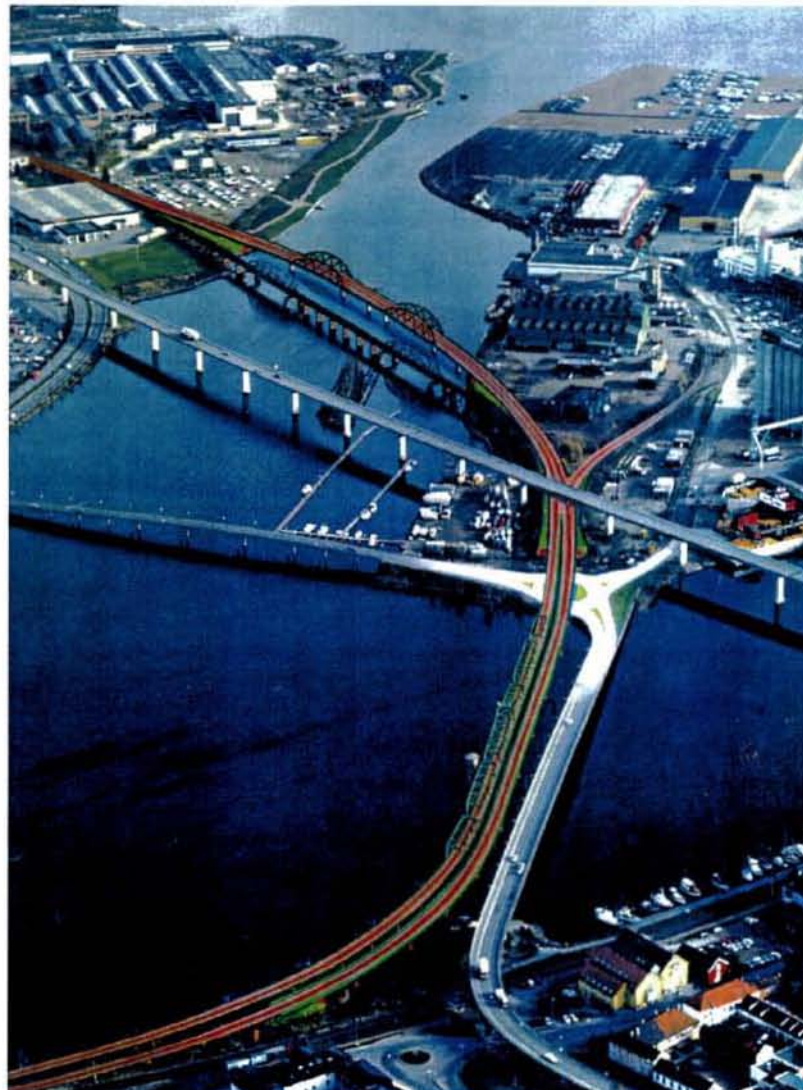


Informasjonsrapport



**Status i
planlegging av
kjørevegsprosjekter**

GTH



NSB Bane

August 1994
- SEPT. 1994

Eks. 1 q656.2.004.68(481) NSB Sta

Jernbanelibretet
biblioteket

Forord

Stortingsmelding nr. 35 (1992-93), Norsk jernbaneplan 1994-97, ble vedtatt av Stortinget juni.93. Dette er en rammeplan for perioden. Oppfølgingen av planen skjer gjennom det enkelte års statsbudsjett.

I det overordnede styringssystemet for NSB er myndighetenes styring av kjørevegen knyttet til følgende størrelser:

- krav til omfang og standard
- statlige bevilgninger til investeringer
- statlige bevilgninger til vedlikehold og drift, hvor det er innarbeidet krav til produktivitetsutvikling

I NJP 94-97 er gitt en ordinær ramme på 3779 mill. kr. til investeringer for fireårsperioden.

Videre er det angitt et satsingsprogram på 4253 mill. kr. til investeringer og 847 mill. kr. til forsert vedlikehold.

Til ordinært vedlikehold er det gitt en ramme på 2287 mill. kr. Drift har en ramme på 4555 mill. kr.

Denne rapporten har primært til hensikt å informere om status i planleggingen av investeringene i kjørevegen. For totalitetens del er de banevise anslagene til vedlikehold angitt.

NSB skal høsten 1996 levere sitt forslag til neste jernbaneplan. Det medfører at bane-regionene i dag planlegger en rekke prosjekter som vil være aktuelle å vurdere for neste planperiode.

Jernbanens infrastruktur er et såpass stivt element at en rekke kommuner ønsker å få en avklaring på hvor traséer/stasjoner blir liggende, selv om det ikke er aktuelt med bygging på mange år.

Videre er det viktig at Vegvesenet og NSB i en del situasjoner i størst mulig grad har samtidighet i sin planlegging, selv om dette ikke fører til direkte felles trasé og utbygging.

I innstillingen fra Samferdselskomitéen om Norsk jernbaneplan 1994-97 (Innst. S nr. 212) heter det:

"Komitéens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har merket seg den nye giv i arbeidet med langsiktig planlegging av konkrete prosjekter i NSB.

Flertallet mener at planleggingen bør videreføres med minst samme styrke og takt. Ved neste rullering av Norsk jernbaneplan - eller dersom sysselsettingssituasjonen eller andre forhold gjør det mulig å komme i gang tidligere - kan da nye tiltak bli holdt opp mot og bli prioritetsmessig prøvet mot de prosjekter som alt er ferdig utredet eller er under utredning.

Flertallet mener at NSB også bør bygge opp en planreserve som tilfang for omdisponeringer dersom andre prosjekter skulle bli forsinket eller stopper opp i planleggingsprosessen. Flertallet vil peke på at Eidanger/Prosgrunn er eksempel på et relativt selvstendig delprosjekt som bør planlegges ferdig snares med sikte på oppstart, f.eks. dersom delprosjekter av moderniseringen av Vestfoldbanen ellers skulle bli forsinket.

Flertallet viser til at Østfoldbanen er del av en viktig internordisk jernbaneforbindelse og en viktig transportlinje til Europa.

Flertallet har merket seg at kapasiteten i jernbanetunnelen mellom Skøyen og Oslo S har utløst bekymring.

Flertallet er kjent med at NSB har satt i gang en utredning av mulige kapasitetsforbedrende tiltak. *Flertallet* vil likevel be om at dette arbeidet blir forsert slik at ikke kapasitetssituasjonen i tunnelen Skøyen - Oslo S blir en flaskehals for gjennomkjøring i Oslo-området."

I rapporten er begrepet Hovedplan benyttet. NSB-hovedplan er et eier-/tiltaksbegrep. Etter godkjent hovedplan skal kostnaden være innenfor en nøyaktighet på $\pm 20\%$, dvs. at alternativer og funksjonskrav må være fastlagt. Videre skal nytte-/kostnadsforholdet være beregnet.

Fastlegging av alternativer for prosjekter, som krever arealplanvedtak, skjer gjennom godkjent kommunedelplan eller reguleringsplan. Prosjekter med kostnad over 200 mill. kr. står overfor særlige krav til beregning av virkninger på miljø, naturressurser og samfunnsliv i forbindelse med konsekvensutredningen. Konsekvensutredningen må godkjennes før vedtak om arealplan kan fattes.

De offentlige vedtak skal være fattet før endelig godkjenning kan foretas av hovedplanene i NSB slik at de kan danne grunnlag for bevilgning.

NSB Bane
September 1994

Innholdsfortegnelse

	Side	
Forord	2	
1. Nyinvesteringer:	6	
Østfoldbanen: Oslo - Kornsjø		
Oslo - Kornsjø	Jernbaneutredning	7
Oslo - Ski	Hovedplan	9
Ski - Sandbukta	Anlegg	11
Sandbukta - Moss stasjon	Hovedplan	13
Moss stasjon - Dilling	Hovedplan	15
Dilling - (Haug) Råde	Hovedplan/detaljplan	17
Haug(Råde) - Seut	Hovedplan	19
Seut - Fredrikstad - Rolfsøysund	Hovedplan	21
Rolfsøysund - Sarpsborg - Hafslund	Hovedplan	23
Hafslund - Skjeberg - Vik	Hovedplan	25
Vik - Remmen(Halden)	Hovedplan	27
Halden byområde	Hovedplan	29
Halden stasjon - Prestebakke	Hovedplan	31
Vestfoldbanen: Drammen - Skien		
Drammen - Skien,	Jernbaneutredning	33
Kobbervikdalen - Bergsenga, Skogerparsellen	Anlegg	35
Bergsenga - Åshaugen	Hovedplan	37
Åshaugen - Sande - Holm	Hovedplan	39
Holm - Nykirke	Hovedplan	41
Nykirke - Barkåker	Hovedplan	43
Barkåker - Tønsberg - Stokke syd	Hovedplan	45
Stokke syd - Gokstad	Hovedplan	47
Gokstad - Sandefjord - Kjellberg	Hovedplan	49
Kjellberg - Øya	Hovedplan	51
Øya - Larvik - Farriseidet	Hovedplan	53
Farriseidet - Porsgrunn	Hovedplan	55
Drammensbanen: Oslo - Drammen		
Skøyen - Asker	Jernbaneutredning	57
Skøyen - Asker	Hovedplan	59
Oslo S - Skøyen	Mulighetsstudie	61
Skøyen Stasjon	Hovedplan/Detaljplan	63
Brakerøya - Drammen, Drammensbruene	Anlegg/Hovedplan	65
Bergensbanen Oslo - Bergen		
Oslo - Bergen	Jernbaneutredning	67
Ringeriksbanen	Jernbaneutredning	69
Gråskallen øst - Nedre Sturdevatnet	Hovedplan	71
Storurdi - Finse	Hovedplan	73
Urdland - Ygre, Rastadlia	Hovedplan	75
Stanghelle - Fossmark	Hovedplan	77
Trengereid - Arna	Hovedplan	79
Arna - Bergen, Dobbeltspor gjennom Ulriken	Hovedplan	81
Dovrebanen og Rørosbanen: Oslo - Trondheim		
Oslo - Trondheim	Jernbaneutredning	83

	Side
Gardermobanen:	
Oslo - Gardermoen	Detaljplan 85
Gardermoen - Eidsvoll	Detaljplan 87
Dovrebanen:	
Sørli - Stange	Hovedplan 89
Ringebu - Vinstra kryssingsbelte	Hovedplan 91
Fokstua - Hjerkin kryssingsbelte	Hovedplan 93
Fokstua - Hjerkin høyhastighetsavsnitt	Hovedplan 95
Sokndal - Støren, tunnel	Hovedplan 97
Nordlandsbanen Trondheim - Bodø	
Trondheim - Bodø	Mulighetsstudie 99
Hommelvik - Værnes, Gjevingåsen tunnel	Hovedplan 101
Stjørdal - Langstein, Forbordfjellet tunnel	Hovedplan 103
Dunderland - Bona, Raudberget tunnel	Hovedplan 105
Sørlandsbanen: Drammen - Stavanger	
Drammen - Stavanger	Jernbaneutredning 107
Moi - Egersund, Drangsdalen	Hovedplan 109
Jærbanen: Oгна - Sandnes	Planutredning/Hovedplan 111
Kongsvingerbanen: Lillestrøm - Charlottenberg:	
Lillestrøm - Charlottenberg	Jernbaneutredning 113
Årnes - Kongsvinger	Hovedplan 115
Gjøvikbanen	
Modernisering Oslo - Gjøvik	Forstudie/Jernbaneutredning 117
2. Investeringer i bedre driftsforhold på eksisterende nett 120	
Kongsvingerbanen	121
Oslo-området	122
Østfoldbanen østre og vestre linje	123
Vestfoldbanen m/ Bratsbergbanen	125
Drammenbanen m/ Asker - Spikkestad	127
Bergensbanen m/ Flåmsbanen	129
Dovrebanen	131
Sørlandsbanen m/ Nelaug - Arendal	133
Gjøvikbanen m/ Roa - Hønefoss	135
Nordlandsbanen m/ Meråkerbanen	137
Ofofbanen	139
Rørosbanen	140
Solørbanen	141
Raumabanen	142

1. Nyinvesteringer

Østfoldbanen: Oslo - Kornsjø

Jernbaneutredning

Kostnader: Ca. 8,6 milliarder -94 kr
Ansvar: Ks
Lengde: ca. 170 km

Bakgrunn:

Utgangspunkt er den utviklingen som skjer i Sverige, Danmark og i resten av Europa med satsning på utbygging av jernbane som et hurtig og kapasitetssterkt alternativ til veitransport. NSB ønsker å delta i denne utviklingen. Samtidig er det viktig å legge til rette for utvikling av Oslo-regionen til en storbyregion som kan ta opp konkurransen med andre storbyregioner. Jernbanens bidrag er her en kraftig satsing på InterCitynettet for å knytte Norge og Oslofjordregionen nærmere Europa.

Tiltak:

Prosjektet tar sikte på en utbygging av et nytt dobbeltspor mellom Oslo S og Ski, slik at det på denne strekningen i fremtiden blir 4 spor. Mellom Ski og Moss er det allerede i gang dobbeltsporutbygging, som ikke inngår dette i prosjektet. Fra Moss til Halden anbefales det å bygge dobbeltspor gjennom både Fredrikstad og Sarpsborg. Videre fra Halden til grensen og Kornsjø, er det tilstrekkelig med enkeltspor.

Kostnader på delstrekninger:

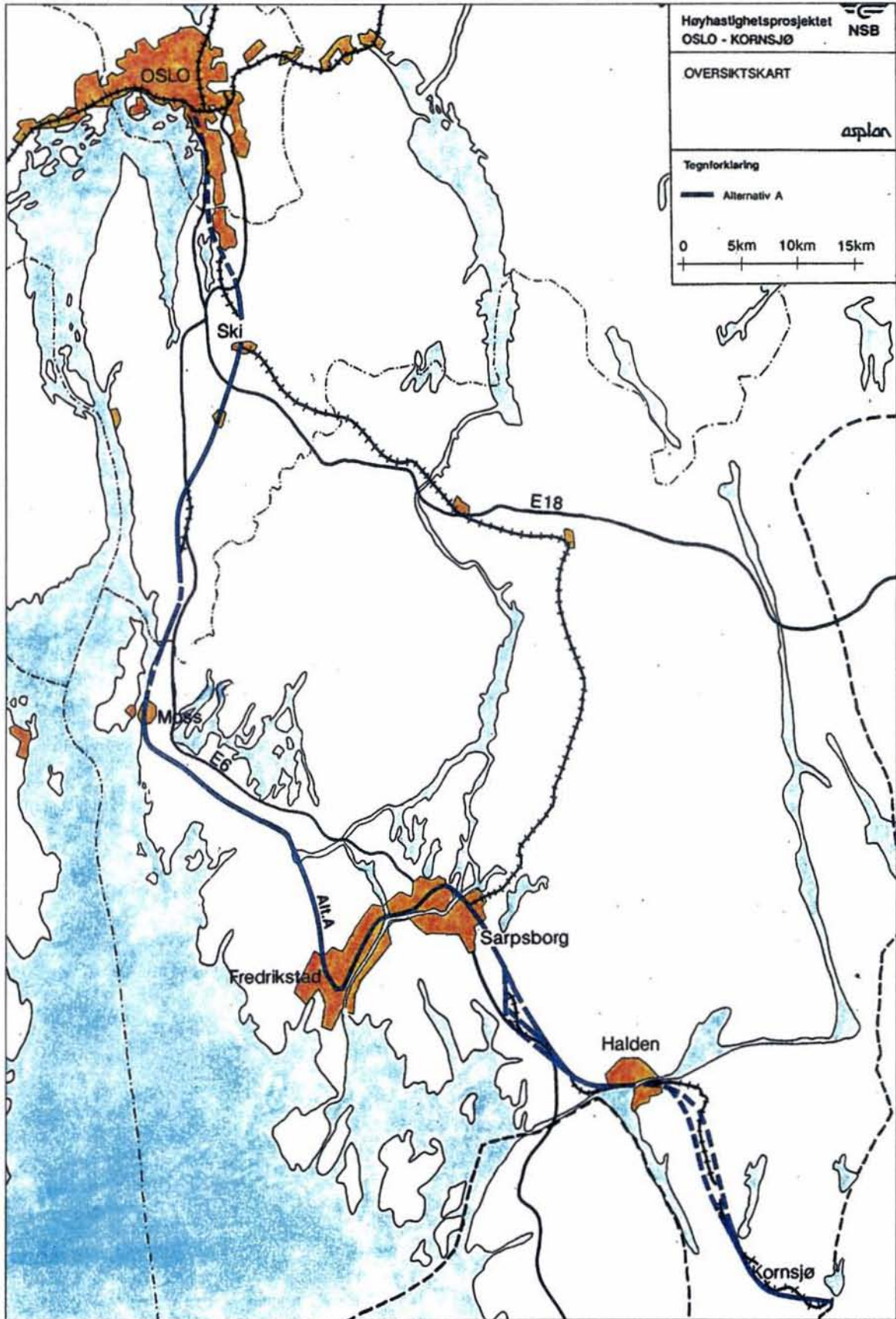
Oslo S - Ski 2,7 mrd. kr
Sandbukta - Halden: 5,4 mrd. kr
Halden - Kornsjø: 1,4 mrd.kr

Framdrift:

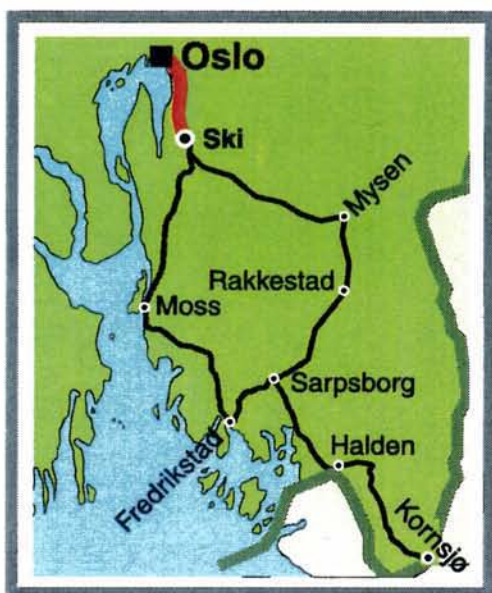
Planutredningen er ferdig. Grovmasket konsekvensutredning er godkjent. Jernbaneutredningen ble forelagt NSBs styre 30.6.94.

Dokumenter:

- Jernbaneutredning Høyhastighet Oslo - Kornsjø, Ksm okt.1992.
- Konsekvensutredning Høyhastighetsbane Oslo-Kornsjø, Ksm 1.10.92
- Delrapporter i prosjektet utarbeidet ved Ks, G,Pt og BrØ.



Østfoldbanen: Oslo - Ski.



Hovedplan.

<i>NJP:</i>	Ekstra satsingsprogram
<i>Kostnader:</i>	Ca. 2,25 milliarder -94 kr
<i>Ansvar:</i>	BrØ
<i>Lengde:</i>	23 km

Bakgrunn:

Strekningen er det viktigste delprosjekt i en modernisert og opprustet Østfoldbane. Stort potensiale for forbedringer med hensyn til punktlighet, fleksibilitet, kapasitet og hastighet.

Tiltak:

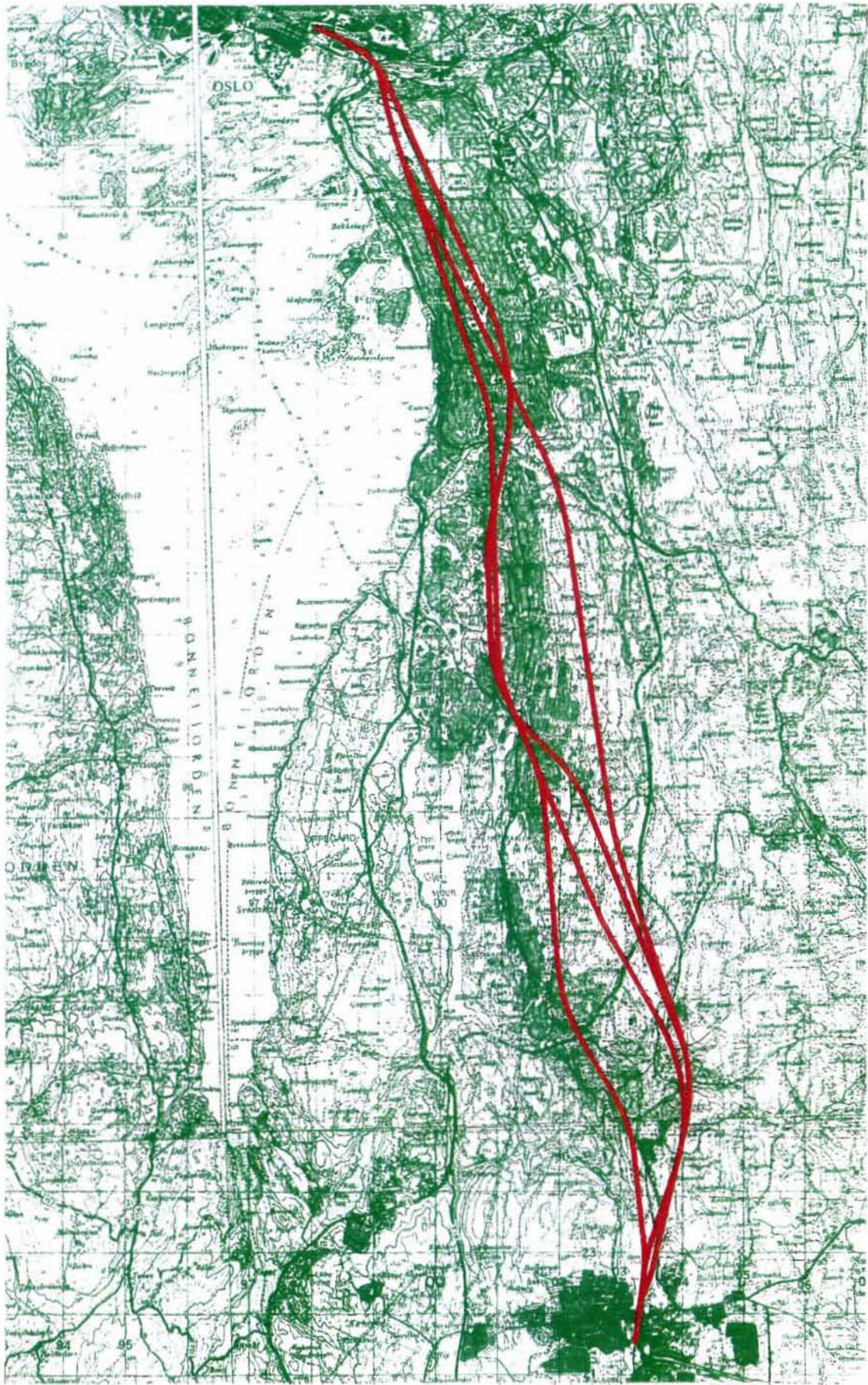
Nytt dobbeltspor for høyhastighet på 200 km/t i egen trase i tillegg til dagens dobbeltsporede bane.

Framdrift :

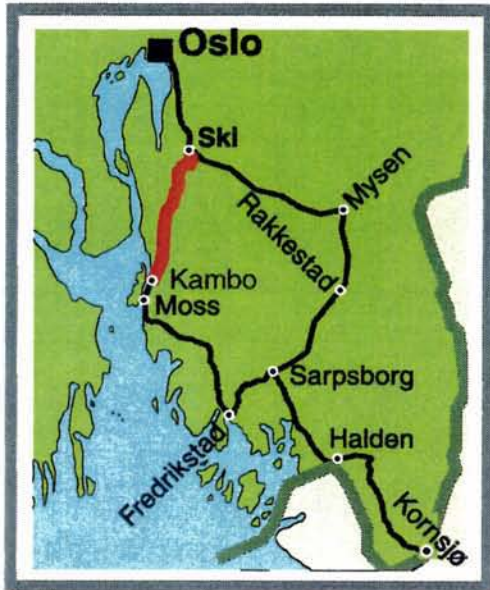
Hovedplan er under utarbeidelse, og første utkast forelå i april -94. Den videre planlegging pågår i samarbeid med de berørte kommunene. Denne hovedfase avsluttes i løpet av vinteren. KU fase 2 for strekningen er startet opp og vil avsluttes etter nyttår -95. Kommunal arealplan utarbeides vår -95 og forutsettes være avsluttet i løpet av høsten -95. Endelig hovedplan antas å være godkjent før vår -96. Anleggsstart kan skje i løpet -97.

Dokumenter:

- Milepelsrapport, BrØ april -94.



Østfoldbanen: Ski - Sandbukta



Anlegg

<i>NJP:</i>	Ordinær ramme.
<i>Kostnader:</i>	Ca. 1556 mill. -94 kr
<i>Ansvar:</i>	BrØ
<i>Lengde:</i>	34 km

Bakgrunn:

Kapasitetsproblemer på strekningen. Tiltaket gir 60 km sammenhengende dobbeltspor fra Oslo S. Tidsgevinsten på ICE tog er 16 min.

Tiltak:

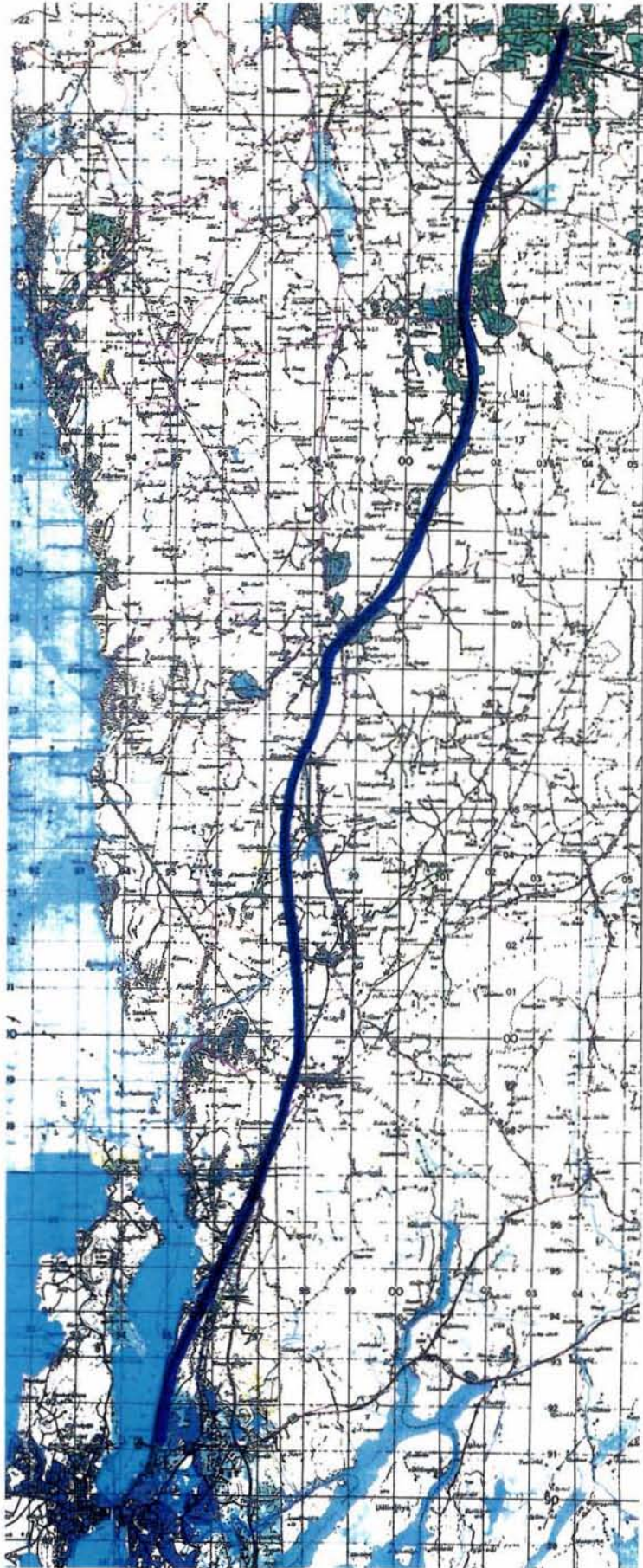
Høyhastighets dobbeltspor.

Framdrift:

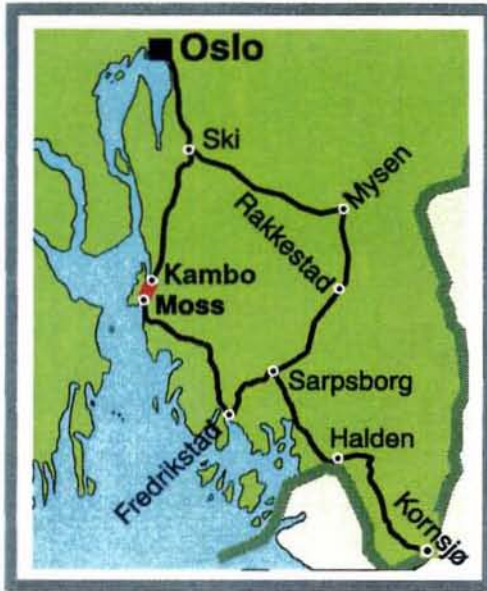
Under bygging. Ferdigstillelse i 1997. Ski - Rustad ferdig i -94

Dokumenter:

- Godkjente regulerings/bebyggelsesplaner.
- Detaljplaner
- Byggeplaner



Østfoldbanen: Sandbukta - Moss stasjon.



Hovedplan.

<i>NJP:</i>	Ekstra satsingsprogram
<i>Kostnader:</i>	Ca. 650-700 mill. -94 kr. herav 200 mill. NSB eksternt
<i>Ansvar:</i>	BrØ
<i>Lengde:</i>	1,5 km

Bakgrunn:

Prosjektet Dobbeltsporet Ski - Moss har sin avslutning i Sandbukta ca. 1,5 km før Moss stasjon. Videreføring gjennom Moss er nå delt i to, i strekningen Sandbukta - Moss stasjon og Moss stasjon - Dilling (Såstad).

Tiltak:

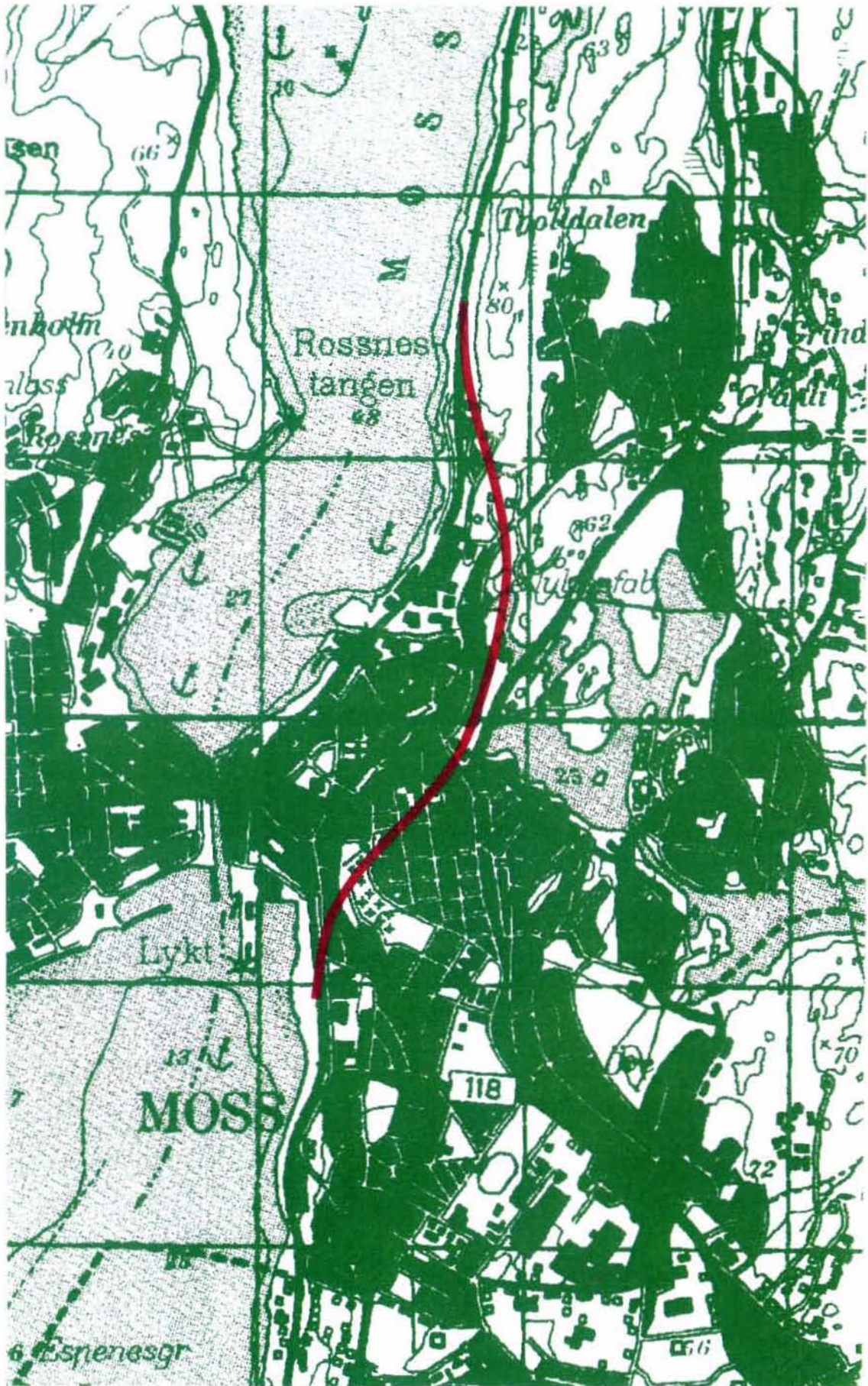
Dobbeltspor føres fram til stasjonen. Nye spor og plattformer på stasjonen. Aktuelle traséer både i dagen og i tunnel under byen er utredet.

Framdrift:

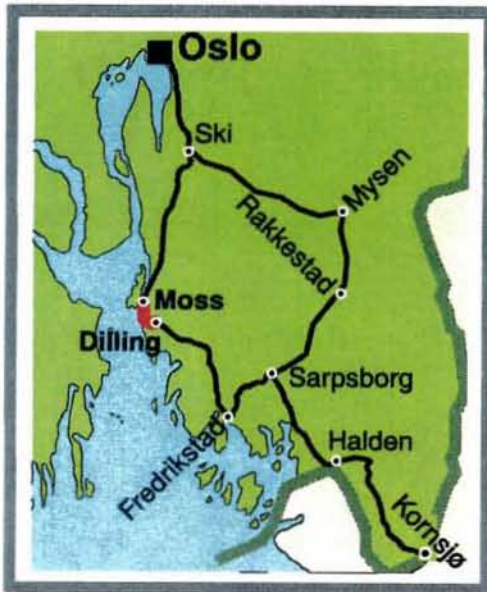
Fem traséalternativer er ført fram til hovedplannivå. Det foreligger konsekvensutredning Fase 2 for denne parsellen. Styret i NSB har valgt alternativ med lang tunnel under byen og med stasjon i dagen. Vedtaket legges til grunn for den videre arealplanleggingen. Arbeidet med kommunedelplan er ikke startet. Bygging kan starte i -97.

Dokumenter:

- Jernbaneutredningen Oslo - Kornsjø
- Utkast til hovedplan
- Konsekvensutredning fase 2, utlagt 01.09.93.



Østfoldbanen: Moss stasjon - Dilling.



Hovedplan.

<i>NJP:</i>	Ekstra satsningsprogram
<i>Kostnader:</i>	Ca. 250 mill. -94 kr
<i>Ansvar:</i>	BrØ
<i>Lengde:</i>	4,5 km.

Bakgrunn:

Planleggingen gjennom Moss er delt i to, i strekningen Sandbukta - Moss stasjon og Moss stasjon - Dilling .

Tiltak:

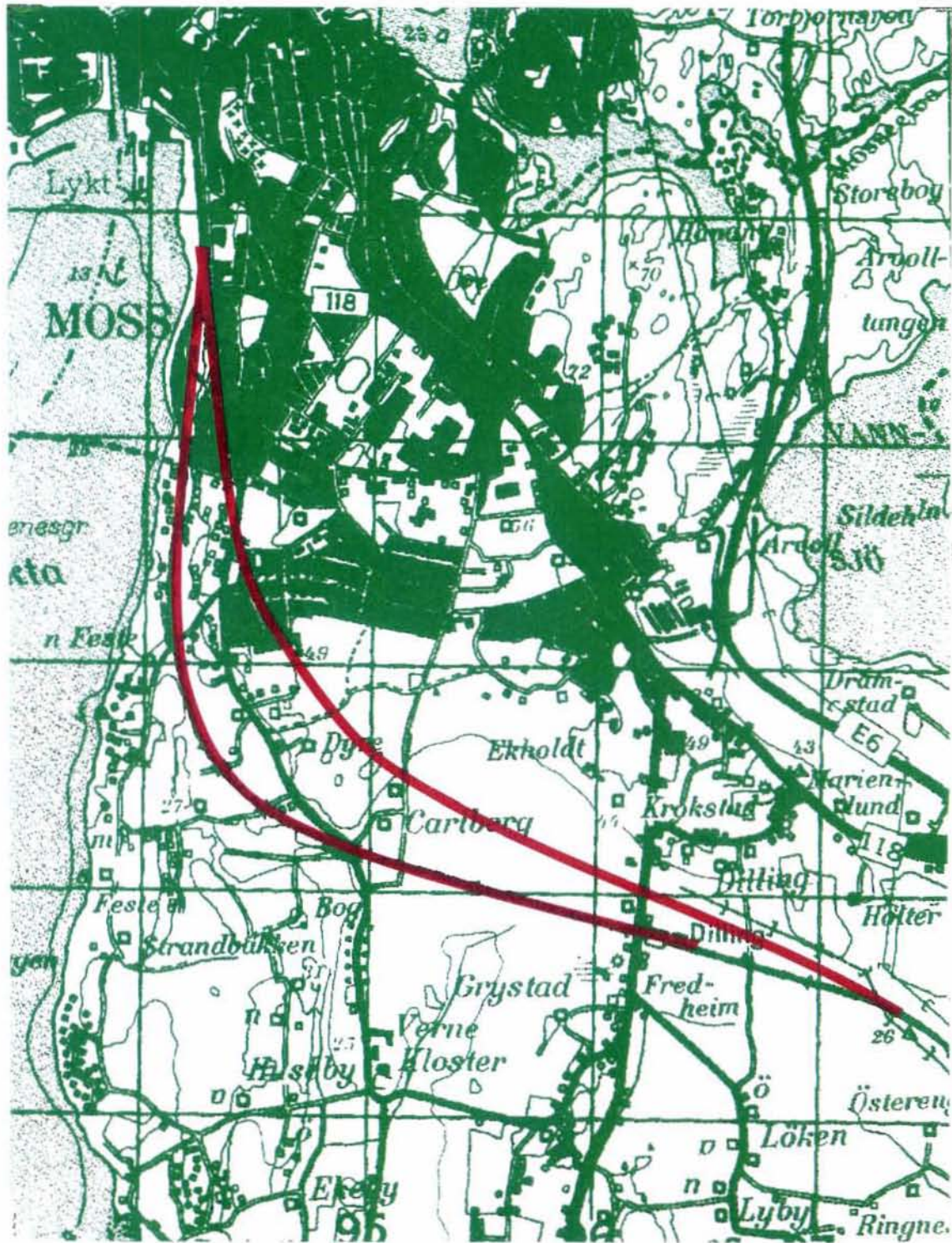
Dobbeltsporet føres fra stasjonen videre gjennom Moss. Aktuelle traséer både i dagen og i tunnel under bebyggelsen er utarbeidet. To trasealternativer er ført frem til hovedplannivå med konsekvensutredning Fase II.

Framdrift:

Høringsperioden er nå formelt avsluttet og høringskommentarene er kommet inn. Arbeidet med kommunedelplan pågår. Bygging kan starte i -97.

Dokumenter:

- Jernbaneutredningen Oslo - Kornsjø
- Utkast til hovedplan.
- Konsekvensutredning fase 2 for strekningen utlagt 01.09.93.



Østfoldbanen: Dilling - Haug (Råde).



Hovedplan/detaljplan

<i>NJP:</i>	Ordinær ramme.
<i>Kostnader:</i>	Ca. 380 mill. -94 kr for Såstad - Haug. Ca. 50 mill. for Dilling- Såstad.
<i>Ansvar:</i>	BrØ
<i>Lengde:</i>	Ca. 9 km

Bakgrunn:

Målsetningen er å øke kapasiteten for person- og godstog, gi bedret punktlighet og reduserte driftskostnader. Parsellen vil dekke første faste kryssing mellom IC - togene syd for dobbeltsporet. Av hensyn til trasévalget Moss - Dilling er parsellen avsluttet i første omgang ved Såstad syd for opprinnelig parselldele. Prosjektet er en del av moderniseringen og opprustingen av Østfoldbanen.

Tiltak:

Nytt dobbeltspor fra Dilling til Haug. På grunn av dårlige grunnforhold i område ved Dilling stasjon legges det her nytt dobbeltspor fritt fra eksisterende spor. Det er to kurver på strekningen som må endres på grunn av at dagens kurveradius er under normen for hastigheter på 200 km/t. På resten av strekningen skal et nytt spor legges inntil eksisterende. Alle planoverganger nedlegges og erstattes av et mindre antall over-/underganger. En vesentlig del av kostnadene er omlegging av tilstøtende veg.

Framdrift:

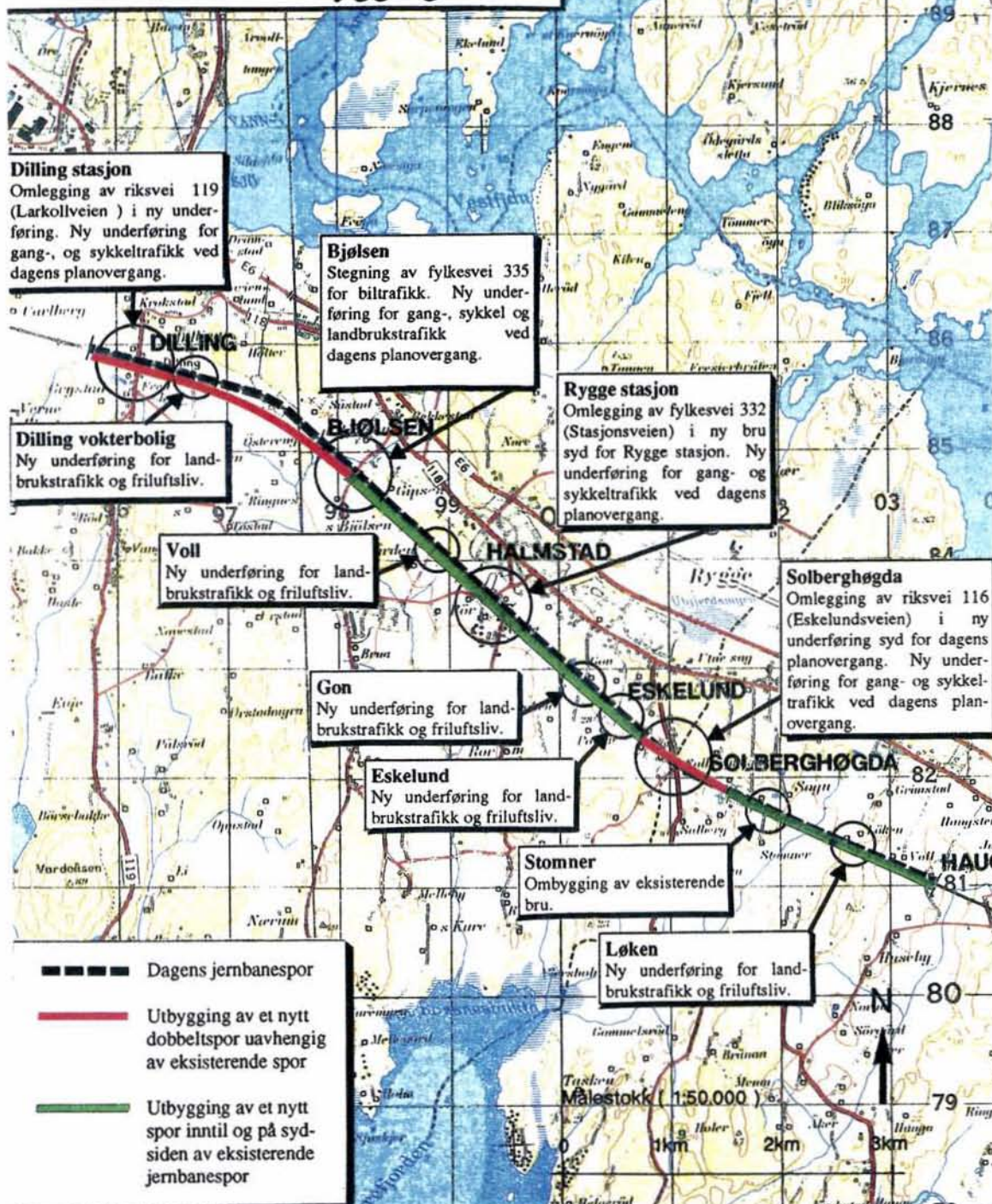
Hovedplan og detaljplan er utarbeidet parallelt med reguleringsplanarbeidet. Konsekvensutredningen Fase II er godkjent. Reguleringsplan er godkjent av kommunestyrene i Rygge og Råde. Bygging kan starte i slutten av -94 og avsluttes -97.

Dokumenter:

- Jernbaneutredningen Oslo - Kornsjø
- Kommuneplan for Rygge kommune med inntegnet dobbeltspor.
- Konsekvensutredning Fase II.
- Hovedplan, detaljplan og reguleringsplaner .

Dobbeltspor Dilling-Haug

Oversikt over utbyggingstiltak



Østfoldbanen: Haug (Råde) - Seut.



Hovedplan.

<i>NJP:</i>	Neste planperiode
<i>Kostnader:</i>	Ikke beregnet spesielt. (Ca. 2190 mill. -94 kr for strekningen Haug - Hafslund)
<i>Ansvar:</i>	BrØ
<i>Lengde:</i>	15 km.

Bakgrunn:

Strekningen inngår i høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø (Gøteborg), men har størst betydning på InterCity-strekningene i og mellom Østfold og Oslo. Prosjektet vil ventelig gis høyeste prioritet i neste planperiode da det vil øke fleksibiliteten i ruteplanleggingen og bedre punktligheten i tillegg til reduksjon i kjøretiden.

Tiltak:

Det foreslås at det bygges dobbeltspor for 200 km/t fram til byområdet i Fredrikstad.

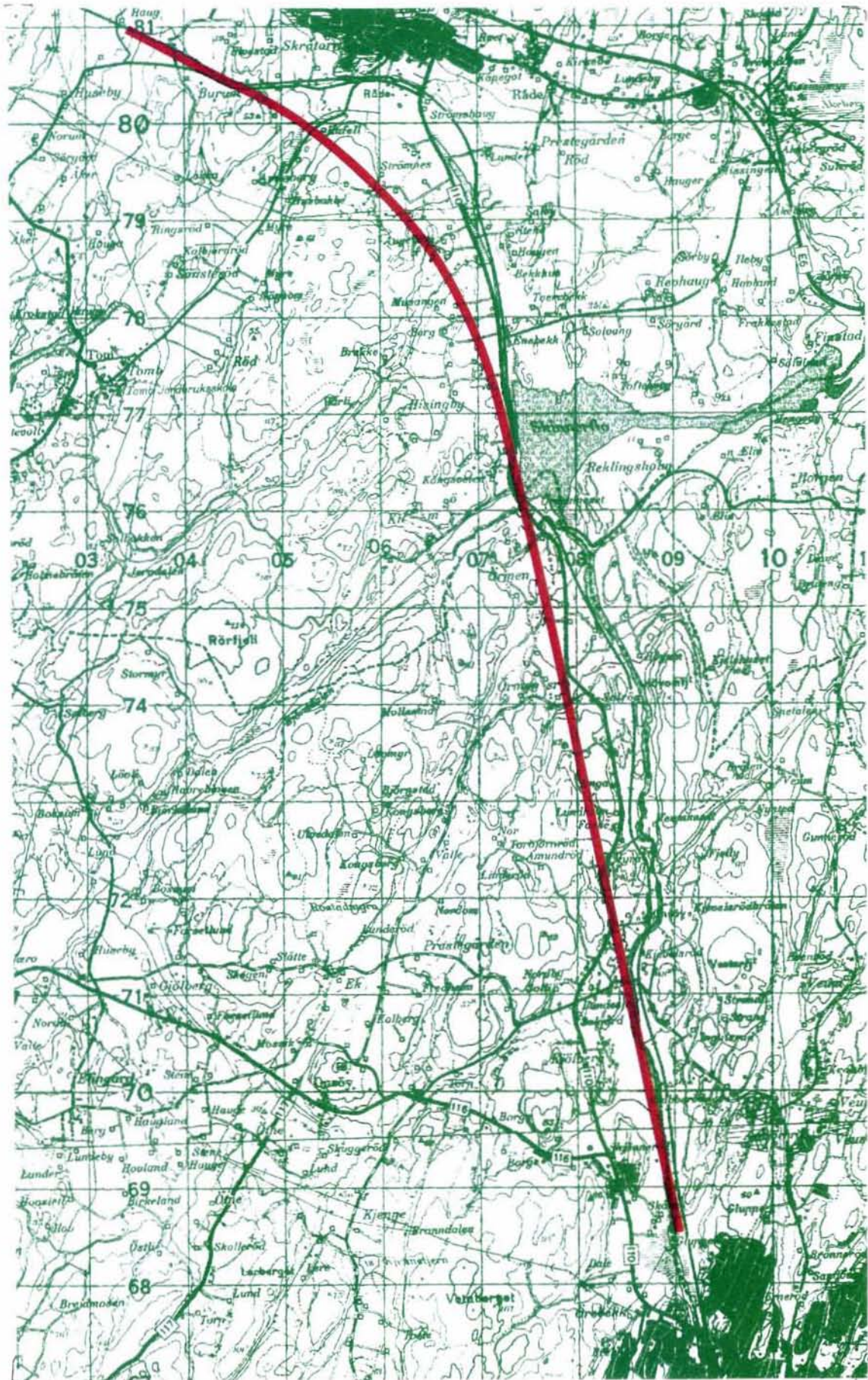
Framdrift:

Innledende arbeider er satt i gang. NSB er med i Nedre Glomma Transportplanarbeid hvor man diskuterer traséføringer i området.

Det konkrete planarbeidet vil foregå i form av prosjektgrupper under ledelse av BrØ. Deltagere vil være de kommunale myndigheter, Statens Vegvesen Østfold og eventuelt planmyndighetene i Østfold Fylkeskommune. Hovedplanarbeidet tar sikte på å være ferdig innen 1997. Bygging i perioden etter -97.

Dokumenter:

- Jernbaneutredningen Oslo - Kornsjø.



Østfoldbanen: Seut - Fredrikstad - Rolvsøysund.



Hovedplan.

<i>NJP:</i>	Neste planperiode
<i>Kostnader:</i>	Ikke beregnet spesielt. (Ca. 2190 mill. -94 kr for strekningen Haug - Hafslund)
<i>Ansvar:</i>	BrØ
<i>Lengde:</i>	11 km.

Bakgrunn:

Strekningen inngår i høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø (Gøteborg), men har størst betydning på InterCity-strekningene mellom Østfold og Oslo.

Tiltak:

Det bygges dobbeltspor gjennom byområdet i Fredrikstad.

Framdrift:

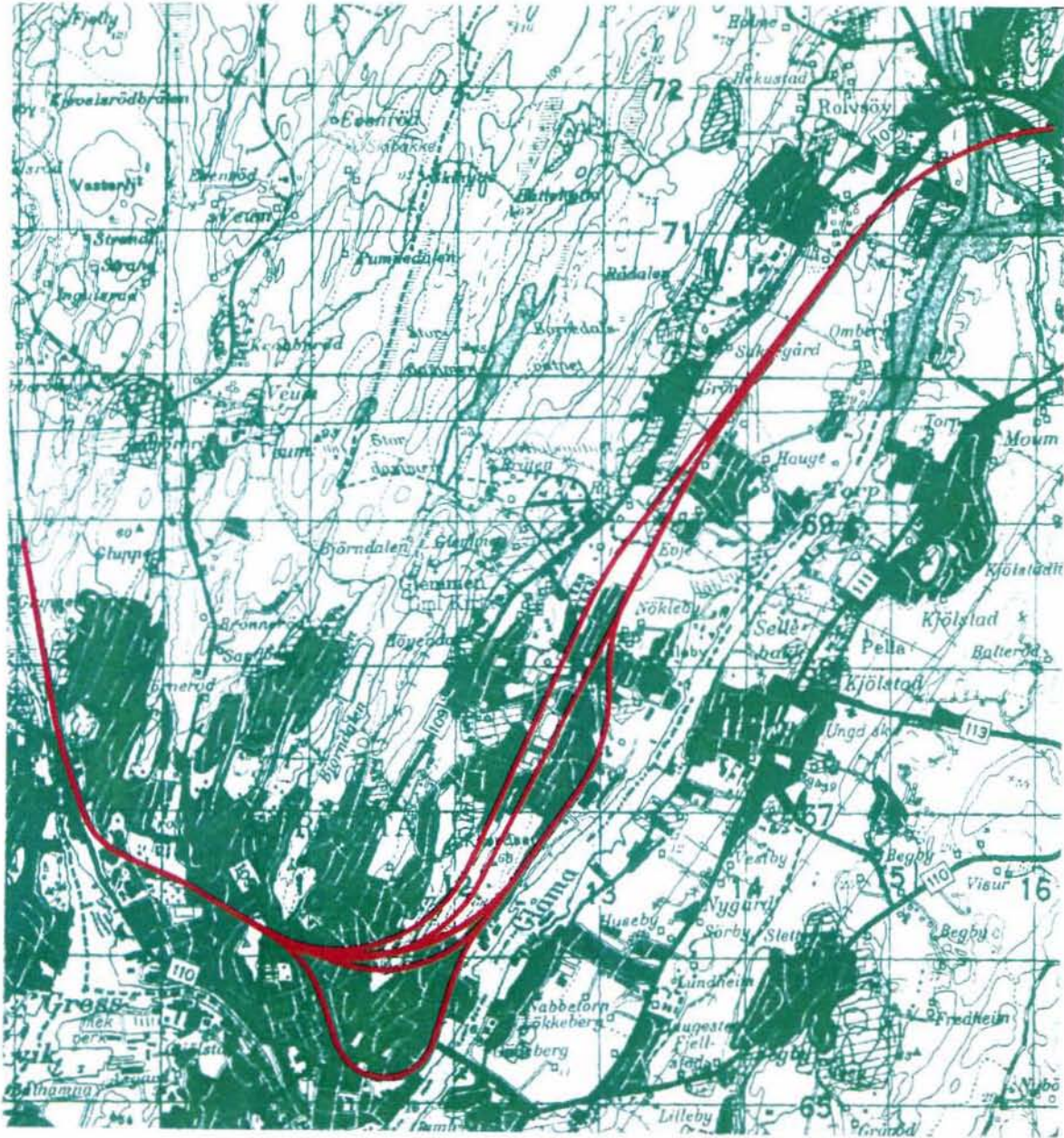
Innledende arbeider er satt i gang. NSB er med i Nedre Glomma Transportplanarbeid hvor man diskuterer traséeføringer i området.

Det konkrete planarbeidet vil foregå i form av prosjektgrupper under ledelse av BrØ. Deltagere vil være de kommunale myndigheter, Statens Vegvesen Østfold og eventuelt planmyndighetene i Østfold Fylkeskommune. Hovedplanarbeidet tar sikte på å være ferdig innen 1998.

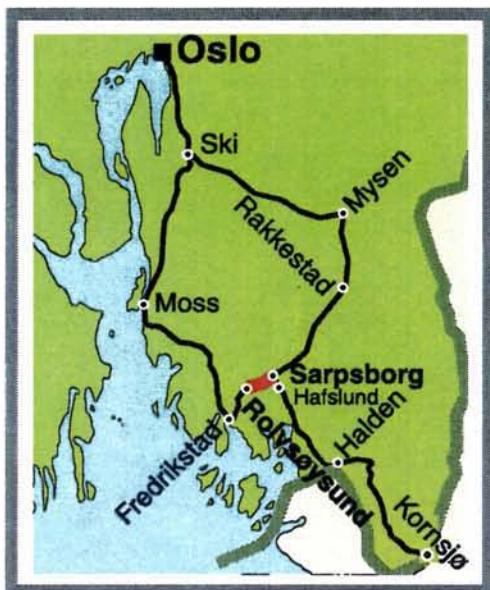
Bygging i perioden etter -97.

Dokumenter:

- Jernbaneutredningen Oslo - Kornsjø
- TP 10 Nedre Glomma



Østfoldbanen: Rolvsøysund - Sarpsborg - Hafslund.



Hovedplan.

<i>NJP:</i>	Senere planperiode.
<i>Kostnader:</i>	Ikke beregnet spesielt. (Ca. 2190 mill. -94 kr for strekningen Haug - Hafslund)
<i>Ansvar:</i>	BrØ
<i>Lengde:</i>	11 km

Bakgrunn:

Strekningen inngår i høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø (Gøteborg), men har størst betydning på Intercity-strekningene mellom Østfold og Oslo.

Tiltak:

Det foreslås at det bygges dobbeltspor gjennom byområdet i Sarpsborg.

Framdrift:

Innledende arbeider er satt i gang. NSB er med i Nedre Glomma Transportplanarbeid hvor man diskuterer traséeføringer i området.

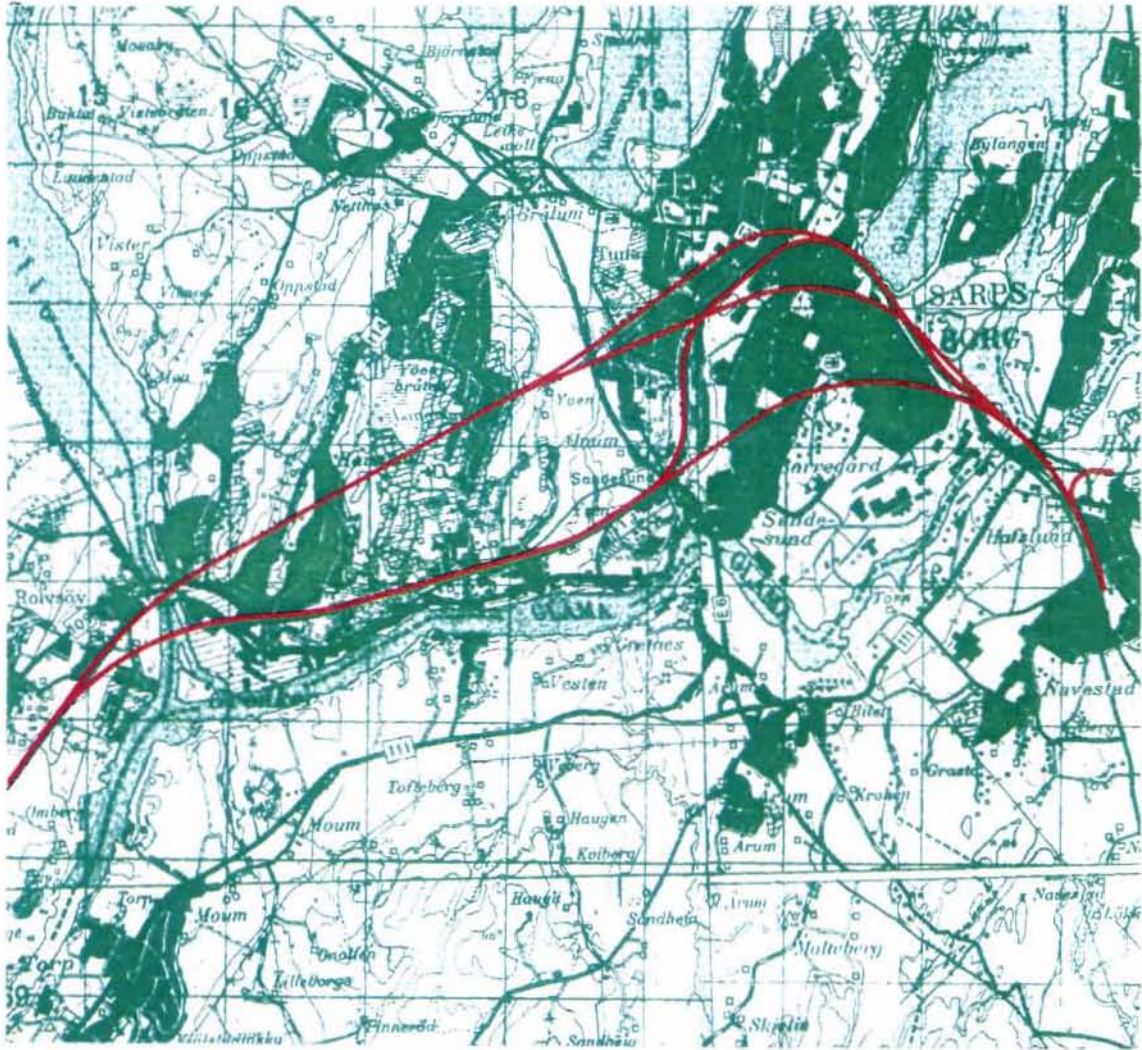
Det konkrete planarbeidet vil foregå i form av prosjektgrupper under ledelse av BrØ. Deltagere vil være de kommunale myndigheter, Statens Vegvesen Østfold og eventuelt planmyndighetene i Østfold Fylkeskommune.

Hovedplanarbeidet tar sikte på å være ferdig innen 1997.

Bygging i perioden etter -97.

Dokumenter:

- Jernbanelutredningen Oslo - Kornsjø.
- TP10 Nedre Glomma.



Østfoldbanen: Hafslund - Skjeberg - Vik.



Hovedplan.

<i>NJP:</i>	Ekstra satsingsprogram
<i>Kostnader:</i>	Ca. 1330 mill. -94 kr. (680 mill. i NJP-perioden for strekn. Skjeberg - Halden).
<i>Ansvar:</i>	BrØ
<i>Lengde:</i>	16 km.

Bakgrunn:

Traséstudier på planutredningsnivå har utpekt hovedkorridor for ny bane i området. Hovedplanen tar for seg flere mulige snevrere korridorer for ny banestrekning. Planområdet omfatter området fra Hafslund syd for Sarpsborg og til Vik.

Tiltak:

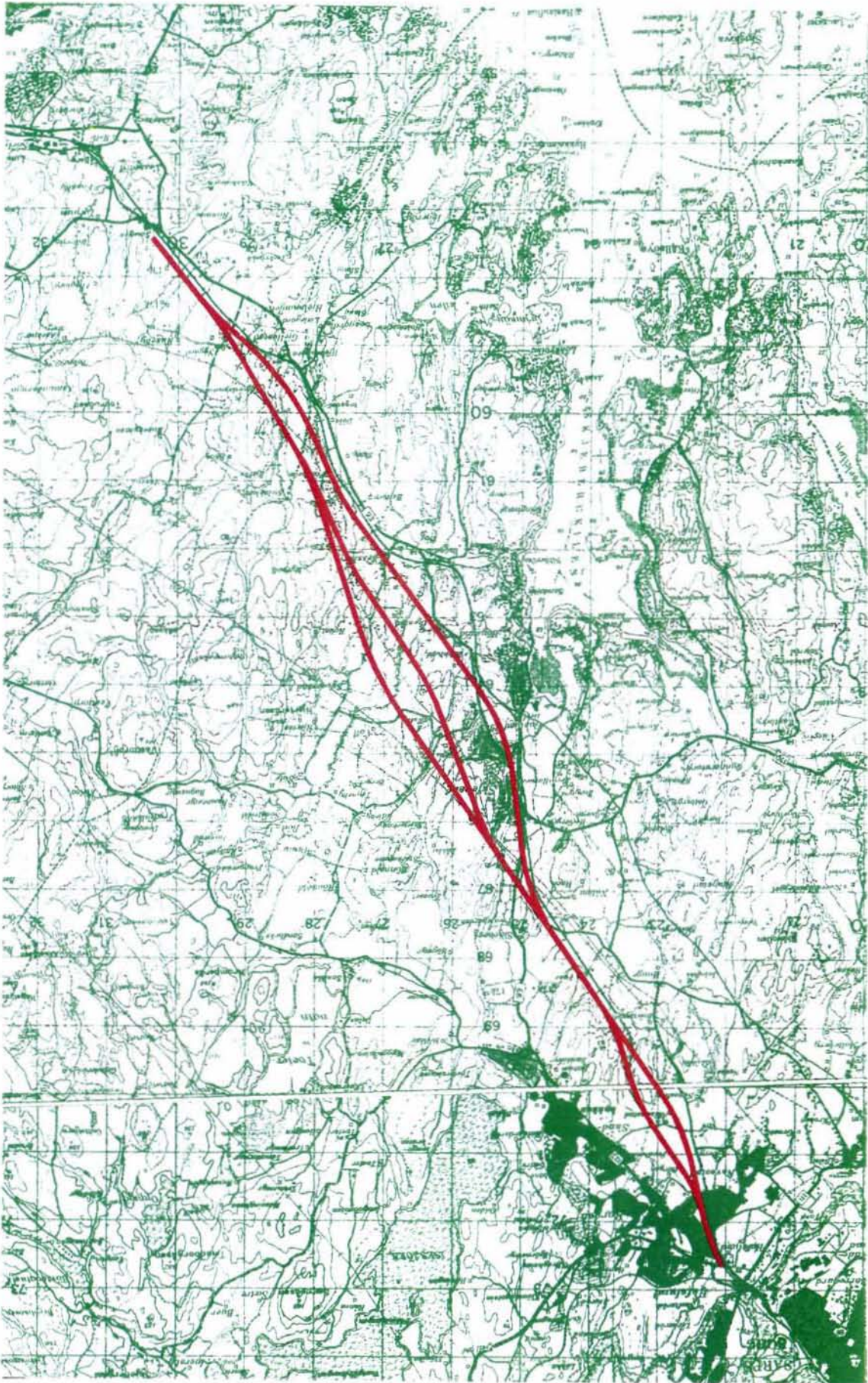
Nytt høyhastighetsspor/dobbeltspor til Halden.

Framdrift:

Hovedplanarbeidet i avsluttende fase. Det er igangsatt kommunedelplanarbeid på en del av strekningen. Det er også foretatt en registrering av kultur- og forninner i traséene. Konsekvensutredningen for parsellen er under utarbeidelse. Bygging er beregnet å skje etter -97.

Dokumenter:

- Jernbaneutredningen Oslo - Kornsjø



Østfoldbanen: Vik - Remmen (Halden)



Hovedplan.

<i>NJP:</i>	Planreserve.
<i>Kostnader:</i>	Ca. 540 mill. -94 kr. (680 mill. i NJP-perioden for strekningen Skjeberg - Halden).
<i>Ansvar:</i>	BrØ
<i>Lengde:</i>	6,5 km.

Bakgrunn:

Traséstudier på planutredningsnivå har utpekt hovedkorridor for ny bane i området. Hovedplanen tar for seg flere mulige snevrere korridorer for ny banestrekning. Planområdet omfatter området fra Vik og til Remmen nord for Halden.

Tiltak:

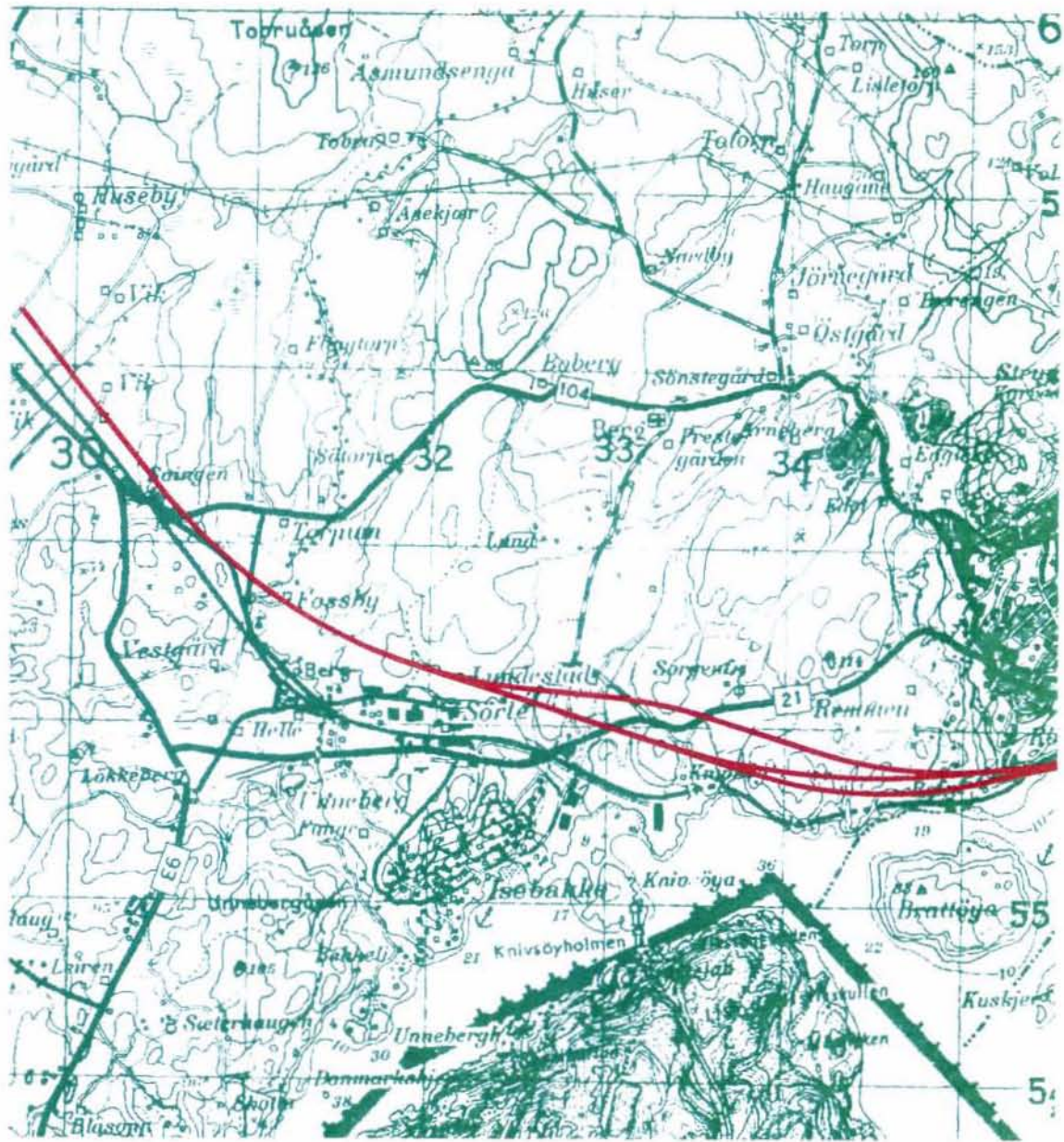
Nytt høyhastighetsspor/dobbeltspor til Halden.

Framdrift:

Hovedplanarbeidet i avsluttende fase. Det er igangsatt kommunedelplanarbeid på en del av strekningen. Det er også foretatt en registrering av kultur- og fornminner i traséene. Konsekvensutredningen for parsellen er under utarbeidelse. Bygging er beregnet å skje etter -97.

Dokumenter:

- Jernbaneutredning Oslo - Kornsjø..
- Utkast til Kommunedelplan Vik - Knivsjø. Halden komm/BrØ okt 1992.



Østfoldbanen: Halden byområde.



Hovedplan.

<i>NJP:</i>	Senere planperiode
<i>Kostnader:</i>	Ca. 500 mill. -94 kr
<i>Ansvar:</i>	BrØ
<i>Lengde:</i>	2 km.

Bakgrunn:

Traséstudier på planutredningsnivå har utpekt hovedkorridor for ny bane i området. Hovedplanen tar for seg flere mulige snevrere korridorer for ny banestrekning. Planområdet omfatter området fra Remmen fram til og med Halden stasjon.

Tiltak:

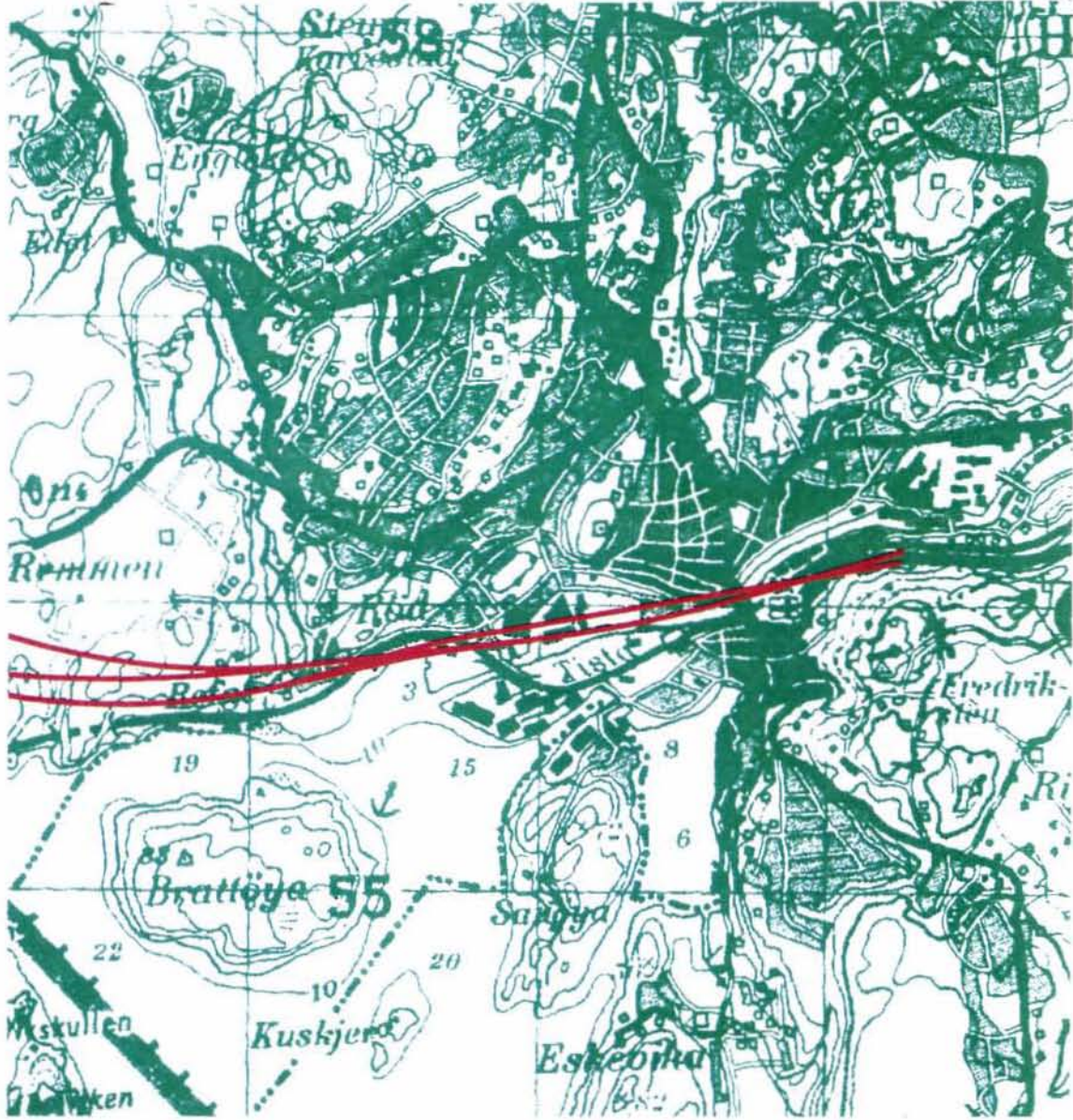
Nytt dobbeltspor fram til Halden stasjon. Det er i dag to alternativer for Halden stasjon.

Framdrift:

Hovedplanarbeidet i startfasen. Det er igangsatt arbeid med en sentrumsplan. Konsekvensutredningen for parsellen skal utarbeides. Bygging er beregnet å skje etter -97.

Dokumenter:

- Jernbaneutredningen Oslo - Kornsjø.



Østfoldbanen: Halden stasjon - Prestebakke.



Hovedplan.

<i>NJP:</i>	Neste planperiode.
<i>Kostnader:</i>	Ca. 947 mill. -94 kr
<i>Ansvar:</i>	BrØ
<i>Lengde:</i>	18 km.

Bakgrunn:

Dagens trase fra Halden mot Kornsjø har en sterk stigning de første kilometerene opp til Tistedal og videre til Aspedammen. Denne stigningen betinger hjelpelok. på alle godstog til utlandet. Optimaliseringsstudie har utredet at det ikke er behov for dobbeltspor på strekningen Halden - Kornsjø. Planene vil sikre mulighetene for at det i fremtiden kan føres dobbeltspor frem til Kornsjø.

Tiltak:

I første omgang skal det lages enkeltspor i tunnel med maks. stigning 12 o/oo slik at hjelpelok. kan avskaffes på strekningen Halden - Prestebakke.

Traséavklaringen har nøye sammenheng med hva som skjer i Halden sentrum.

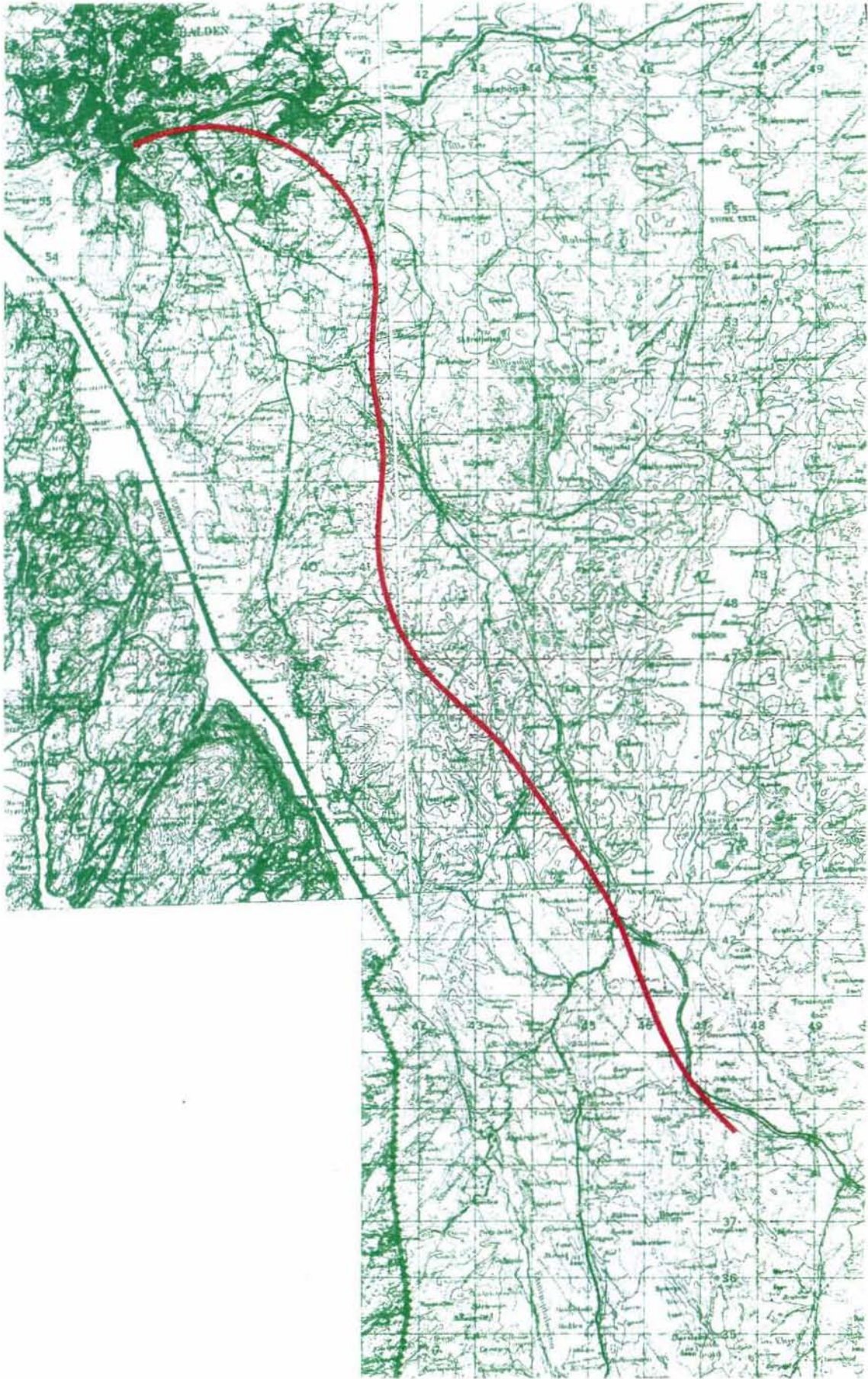
Framdrift:

Videre planarbeid vil støtte seg på Hovedplan for Halden byområde som når denne er vedtatt vil si noe om retningen på traseen ut av Halden by. Vi regner med at det tidligst i slutten av 1998 kan foreligge utkast til en hovedplan for Halden - Prestebakke.

Bygging er beregnet å skje i en senere periode.

Dokumenter:

- Jernbaneutredningen Oslo - Kornsjø



Vestfoldbanen: Drammen - Skien

Jernbaneutredning

Kostnader: Ca. 4,85 milliarder -94 kr
Ansvar: Ks
Lengde: Ca. 155 km

Bakgrunn:

Traséen har mange krappe kurver som resulterer i lav hastighet. Trafikken på Vestfoldbanen har økt betydelig gjennom flere år og nærmer seg kapasitetsgrensen. Målet er moderniseringstiltak som gir økt kapasitet, redusert reisetid og bedre regularitet.

Tiltak:

Ombygging til dobbeltspor og kurveutrettinger Drammen - Larvik. Ny trasé Larvik - Eidanger, evt. Porsgrunn. Trasée planlegges med dimensjonerende hastighet på 200 km/t. Gjennom byene kan lavere hastighet aksepteres. Stasjonsmønster beholdes som i dag.

Framdrift:

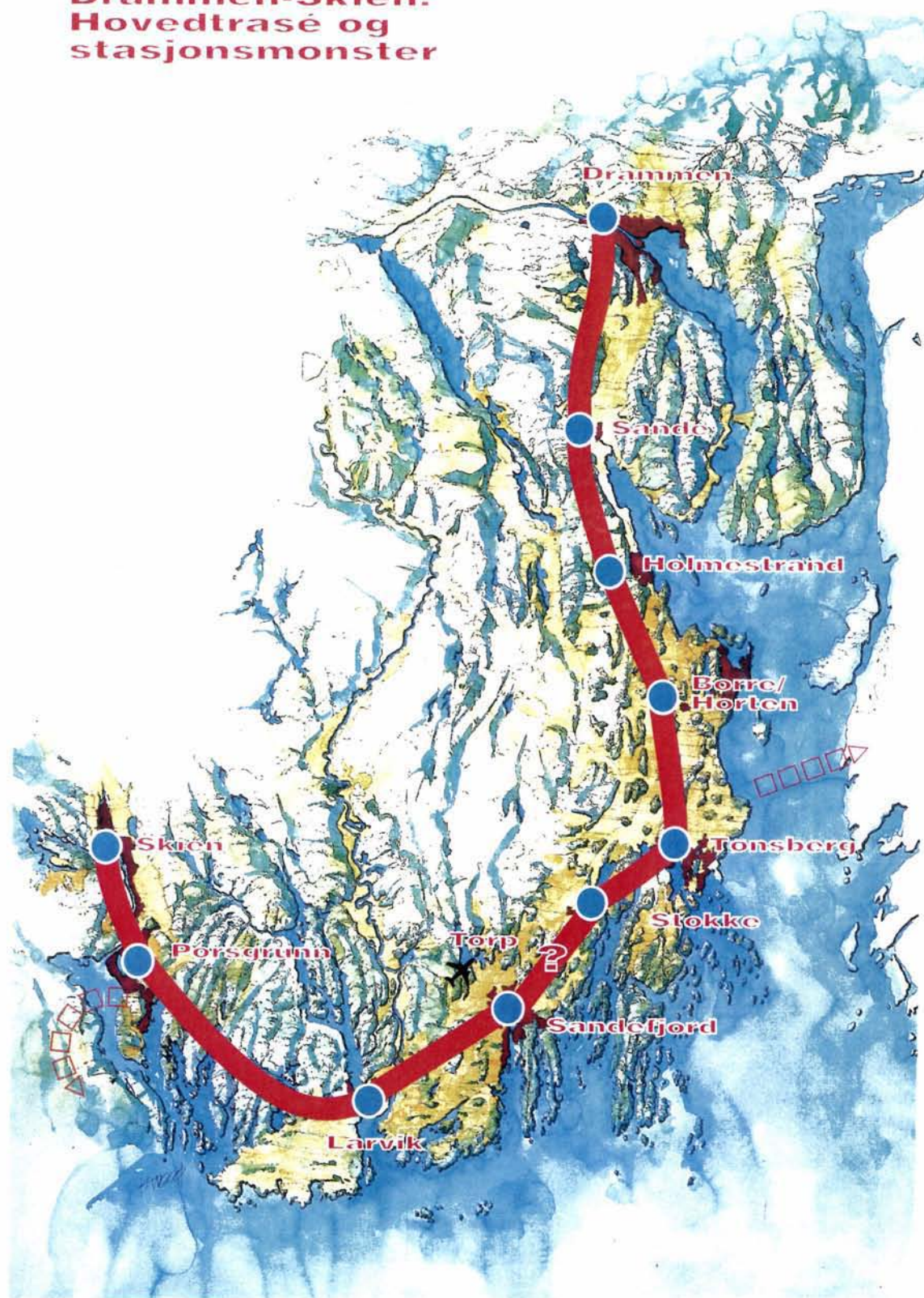
KU-meldingen avsluttet i 92. Jernbaneutredningen sammen med Fylkedelsplan lagt til høring i des.-92 til feb.-93. Høring av grovmasket konsekvensutredning (fase 1) avsluttet des.-93. Utredning og program for finmasket utredning (fase 2) godkjent mai -94. Videreføring i form av hovedplaner for delstrekninger.

Det utarbeides hovedplaner med finmasket KU og kommunedelplaner for 13 delparseller i 11 kommuner på strekningen.

Dokumenter:

- Planutredning Modernisering av Vestfoldbanen. Bruer IKB, Des.89.
- Planutredning Moderne Sørlandsbane. Bruer IKB, Jan.91.
- Planutrdning Vestfoldbanen, 200 km/t. Bruer IKB, Okt.91.
- Melding Modernisering av Vestfoldbanen. KSM, Mars 92.
- Jernbaneutredning Modernisert Vestfoldbane. KSM, Des. 92.
- Fylkesdelplan Vestfoldbanen. Des.92, vedtatt i fylkestinget 8.3.93.
- Tillegg til jernbaneutredningen. KSM, Juli 93.
- Grovmasket konsekvensutredning. KSM Sept.93.

Drammen-Skien: Hovedtrasé og stasjonsmonster



Vestfoldbanen: Kobbervikdalen - Bergsenga, Skogerparsellen



Anlegg

<i>NJP:</i>	Ordinær ramme.
<i>Kostnader:</i>	Ca. 142 mill. -94 kr
<i>Ansvar:</i>	BrS
<i>Lengde:</i>	4,5 km.

Bakgrunn:

Behov for bedret standard og økt kapasitet. Strekningen omfatter Skoger stasjon, hvor det i dag er flere kryssinger daglig. Anlegget er første parsell av modernisert høyhastighets Vestfoldbane.

Tiltak:

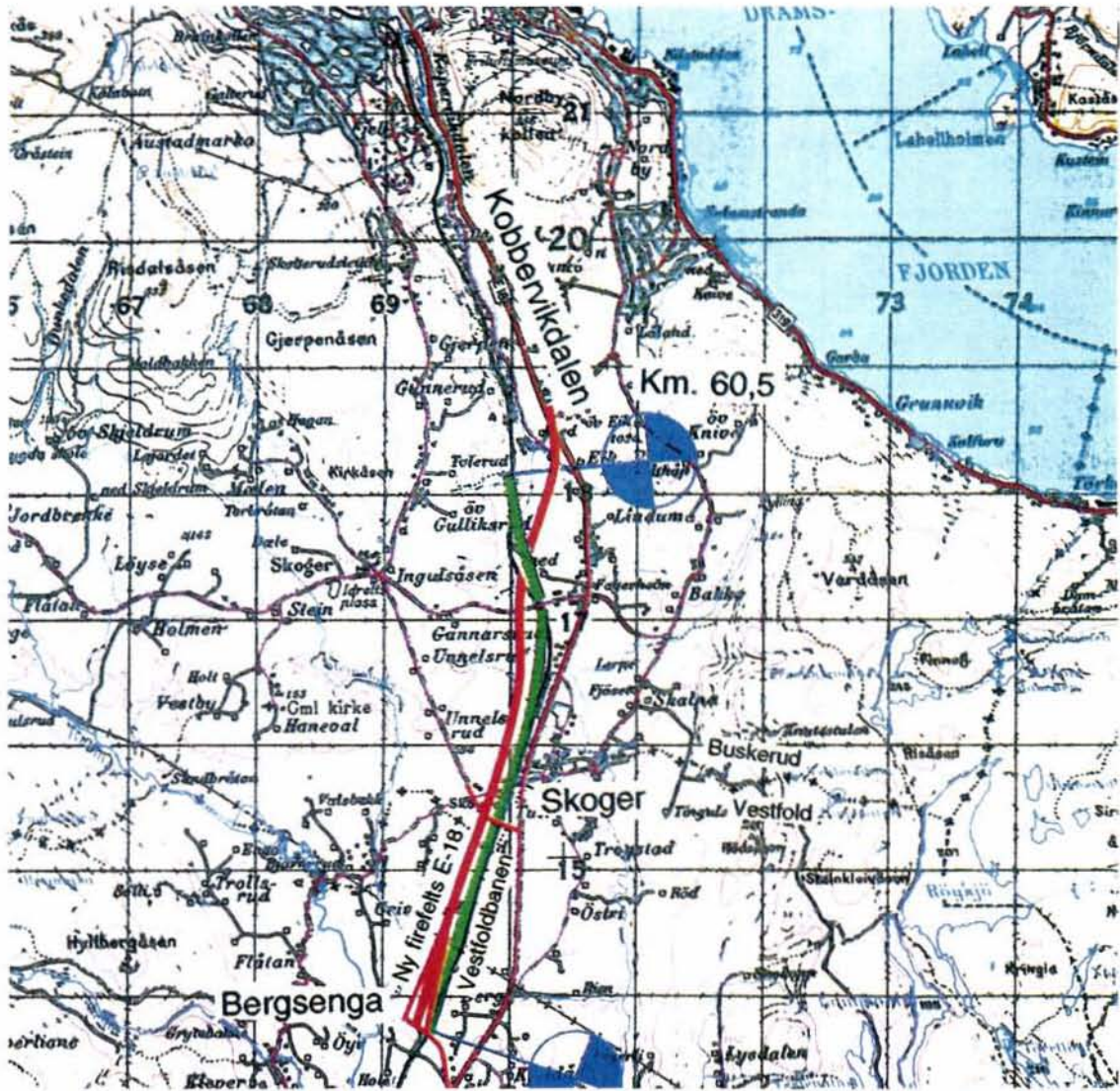
Det bygges dobbeltspor med dimensjonerende hastighet på 200 km/t. på strekningen. Planlegging og anlegg skjer i fellesskap med Vegvesenet som bygger en ny parsell av E18 parallelt med jernbanen samtidig.

Framdrift:

Anlegget ble påbegynt april -93 og er beregnet avsluttet okt. -95. Framdriften er i rute i henhold til ferdigstillestidspunktet. Nytt dobbeltspor med lengde på 1200 m tas i bruk 4.9.94. Dette erstatter nåværende kryssingsspor på Skoger.

Dokumenter:

- Planutredning Modernisert Vestfoldbane.
- Reg.plan utarbeidet av Statens vegvesen Buskerud, godkjent i Drammen bystyre Mars 92.
- Hovedplan og detaljplan for ny E18, Eik - Gutu.
- Reg.plan Dobbeltspor Buskerud grense-Bergsenga, godkjent i Sande kommunestyre 30 Juni-93.



9.Aug 1994

Vestfoldbanen: Bergsenga - Åshaugen



Hovedplan

<i>NJP:</i>	Ekstra satsningsprogram
<i>Kostnader:</i>	Ca. 290 mill. -94 kr
<i>Ansvar:</i>	BrS
<i>Lengde:</i>	5,5 km

Bakgrunn:

Parsellen ligger mellom kryssingsseksjonene Skoger og Sande. Eksisterende bane har flere krappe kurver, og går gjennom et område som er rikt på kulturminner. Det foreligger flere alternative traséforslag.

Tiltak:

Det skal bygges dobbeltspor med høyhastighetsstandard. Det foreligger 4 alternative traséer hvorav alt. C1 er anbefalt.

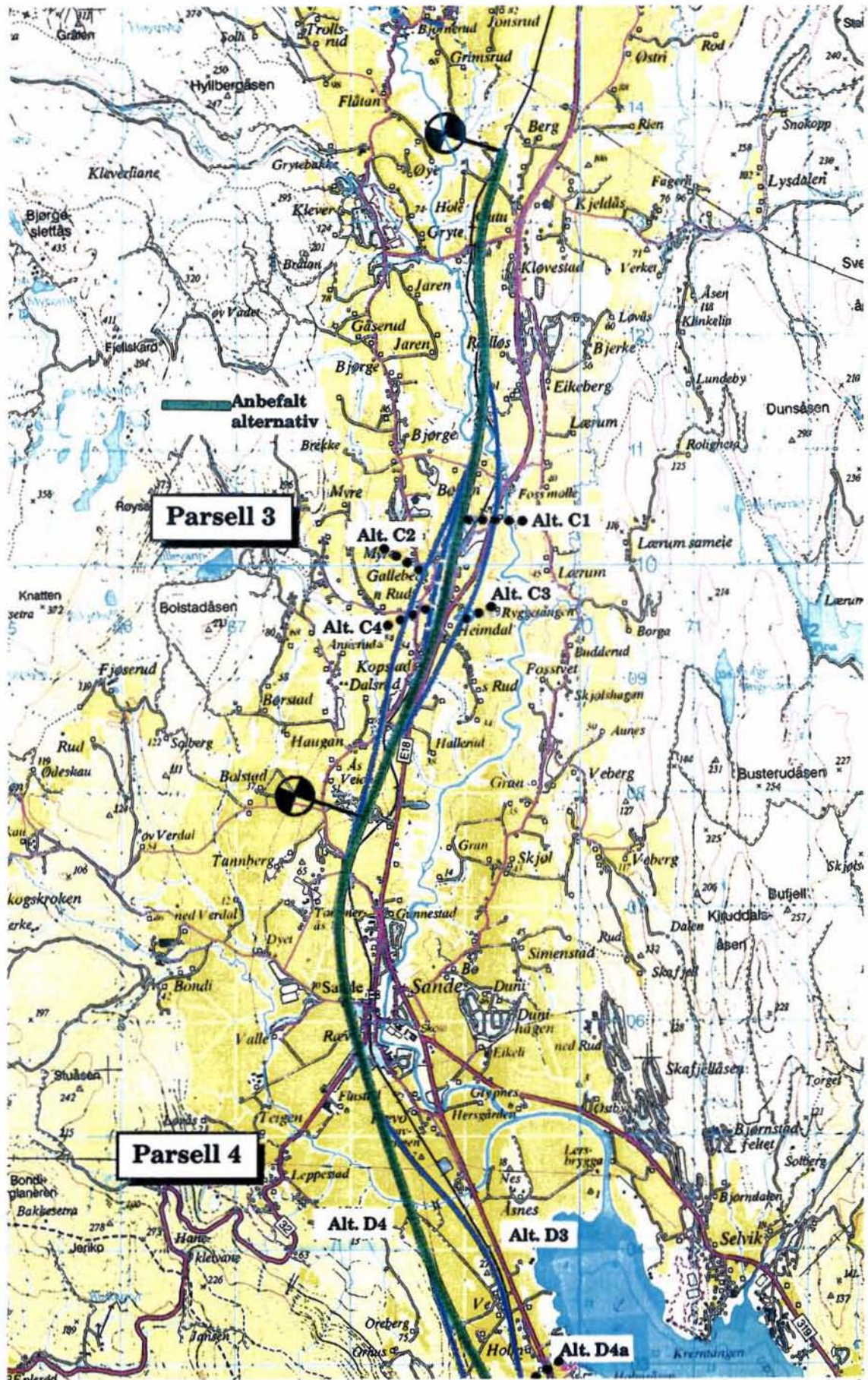
Framdrift:

Hovedplan, KU-fase 2 og kommunedelplan er utarbeidet og utlagt til offentlig ettersyn i perioden juli - sept.-94. Reguleringsplaner gjennomføres i første del av -95 med reg.planvedtak høsten -95.

Anleggstart er forutsatt i begynnelsen av -96, og ferdigstillelse i slutten av -97.

Dokumenter:

- Planutredning: Modernisert Vestfoldbane.
- Hovedplan parsell 3 og 4, juni -94.
- Konsekvensutredning fase 2, parsell 3 og 4, juni -94.
- "Skinner og minner", delrapport Sande, mai -94.
- Høringsutkast kommunedelplan for Vestfoldbanen, Sande kommune, mai -94.



Vestfoldbanen: Åshaugen - Sande - Holm



Hovedplan

<i>NJP:</i>	Ordinær ramme.
<i>Kostnader:</i>	Ca. 304 mill. -94 kr
<i>Ansvar:</i>	BrS
<i>Lengde:</i>	6,5 km

Bakgrunn:

Delstrekningen omfatter Sande stasjon. Parsellen er første kryssingsbelte etter Drammen.

Tiltak:

Bygging av nytt dobbeltspor med høyhastighetsstandard, samt ny Sande stasjon. Det foreligger hovedalternativer med varianter hvorav alternativ D4a er anbefalt.

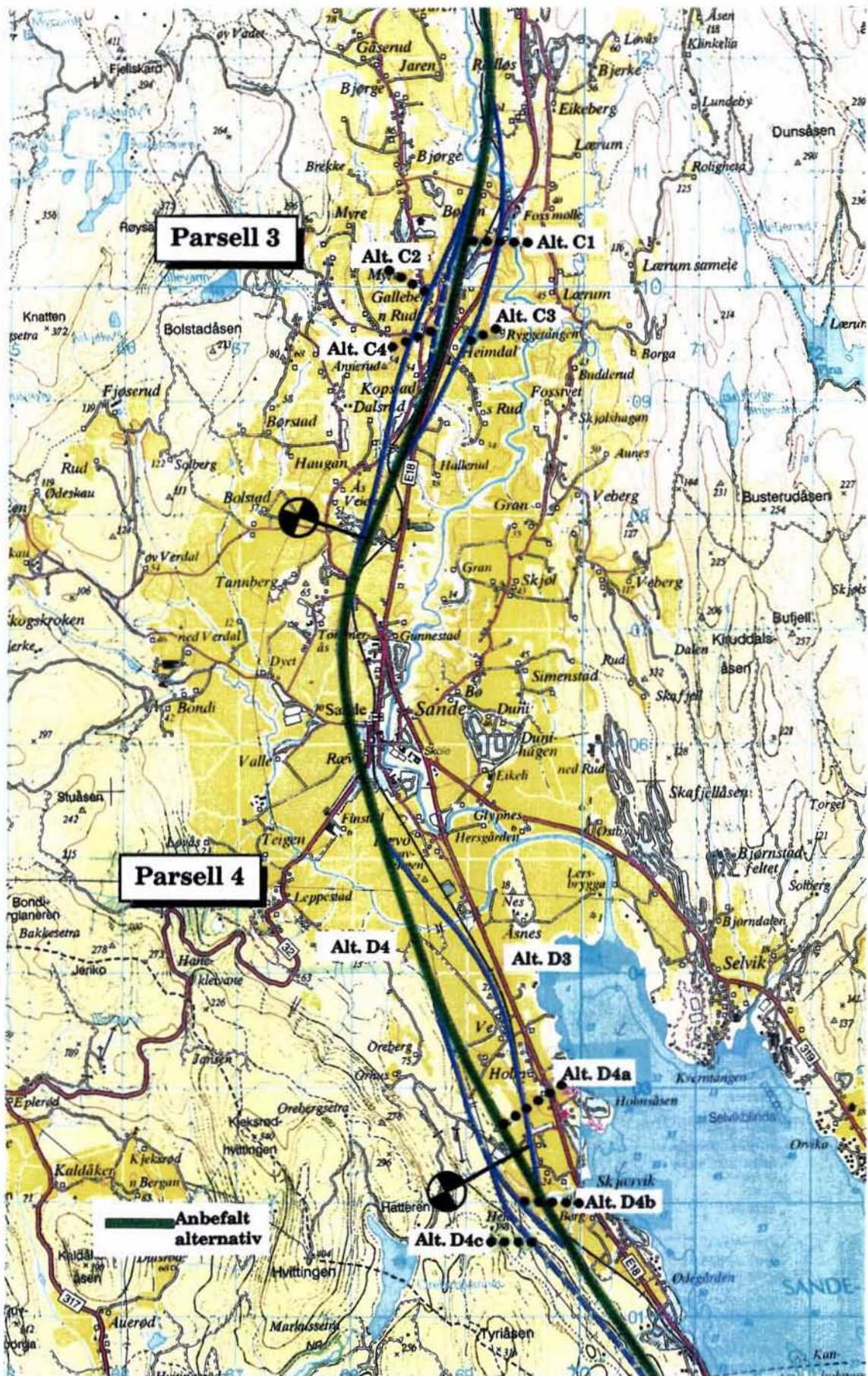
Framdrift:

Hovedplan, KU fase 2 og kommunedelplan er utarbeidet og utlagt til offentlig ettersyn i perioden juli - sept. -94. Reguleringsplaner utarbeides i første halvdel av -95 med reg.planvedtak høsten -95.

Anlegg starter i begynnelsen av -96 og avsluttes i slutten av -97.

Dokumenter:

- Planutredning Modernisert Vestfoldbane.
- Tettstedsanalyse Sande senter.
- Tilleggsvurdering av ny E18 i nordre Vestfold.
- Hovedplan parsell 3 og 4, juni -94.
- Konsekvensutredning fase 2, parsell 3 og 4, juni -94.
- "Skinner og minner", delrapport Sande, mai -94.
- Høringsutkast til kommunedelplan for Vestfoldbanen, Sande kommune 3. mai -94.



Vestfoldbanen: Holm - Nykirke



Hovedplan

<i>NJP:</i>	Neste planperiode.
<i>Kostnader:</i>	Ca. 950 mill. -94 kr
<i>Ansvar:</i>	BrS
<i>Lengde:</i>	16,9 km

Bakgrunn:

Strekningen har dårlig kurvatur med mange krappe kurver langs Sandebukta, passerer Holmestrand stasjon gjennom byen og videre sørover gjennom ravinedaler i Våle kommune. Det foreligger 2 hovedalternativer til trasée, lang tunnel og kort tunnel. Stasjonen søkes opprettholdt i dagen.

Tiltak:

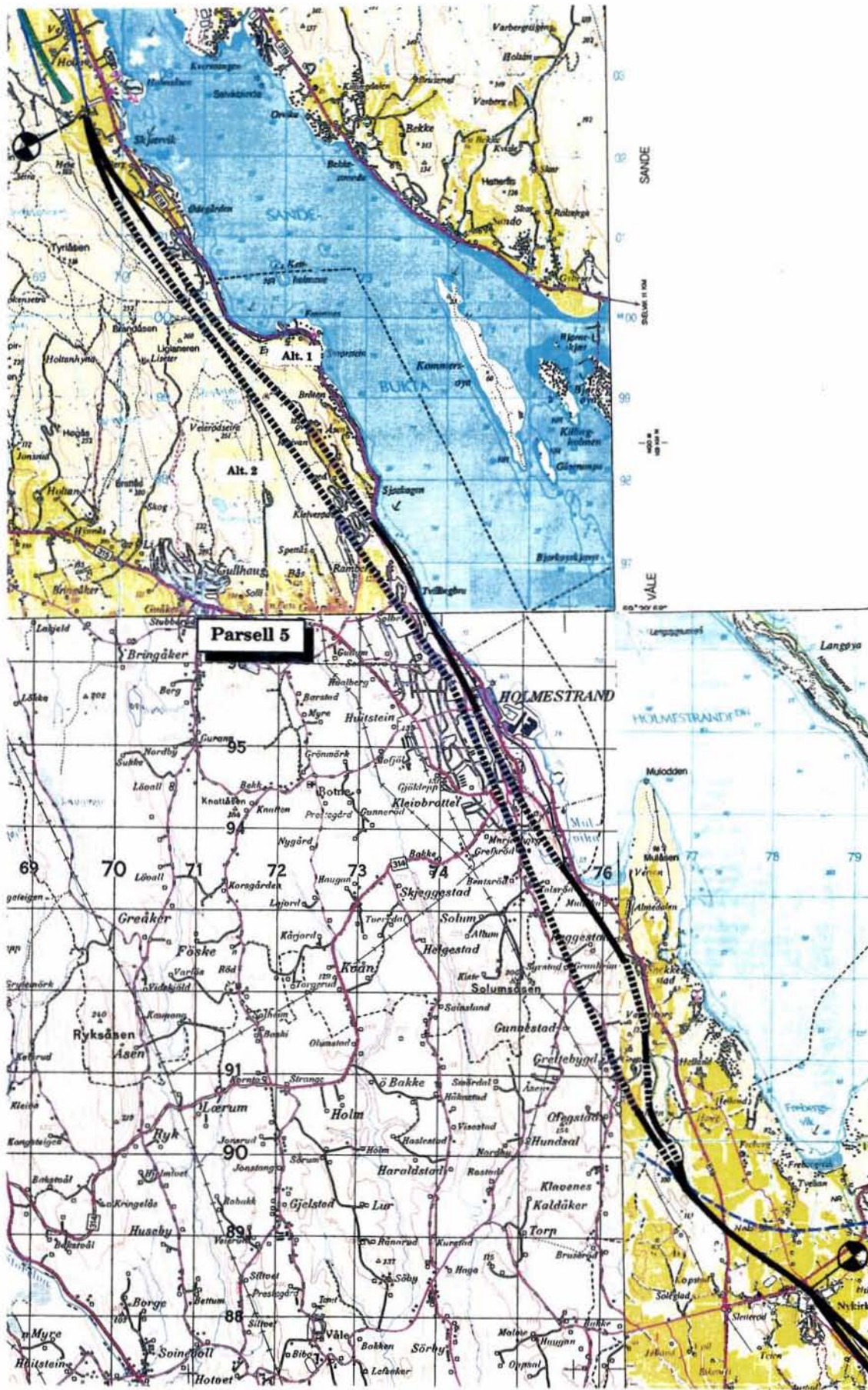
Det skal bygges dobbeltspor med høyhastighetsstandard.

Framdrift:

Hovedplan, KU Fase-2 og kommunedelplan er forutsatt ferdig i løpet av -95. Reguleringsplaner kan utarbeides i -96 og -97. Anlegg kan oppstartes i 1998 og ferdigstilles i løpet av 2001.

Dokumenter:

- Planutredning: Modernisert Vestfoldbane.
- Byform- og strukturanalyse Holmestrand, mai -94.



Vestfoldbanen: Nykirke - Barkåker



Hovedplan

<i>NJP:</i>	Neste planperiode.
<i>Kostnader:</i>	Ca. 650 mill. -94 kr
<i>Ansvar:</i>	BrS
<i>Lengde:</i>	14 km

Bakgrunn:

Det foreligger flere traséforslag. Planene berører både natur-, friluft- og jordbruksområder. Lokalisering av ny stasjon i Borre er et viktig element og bli vurdert på grunnlag av en markedsundersøkelse som gjennomføres innen sept. -94.

Tiltak:

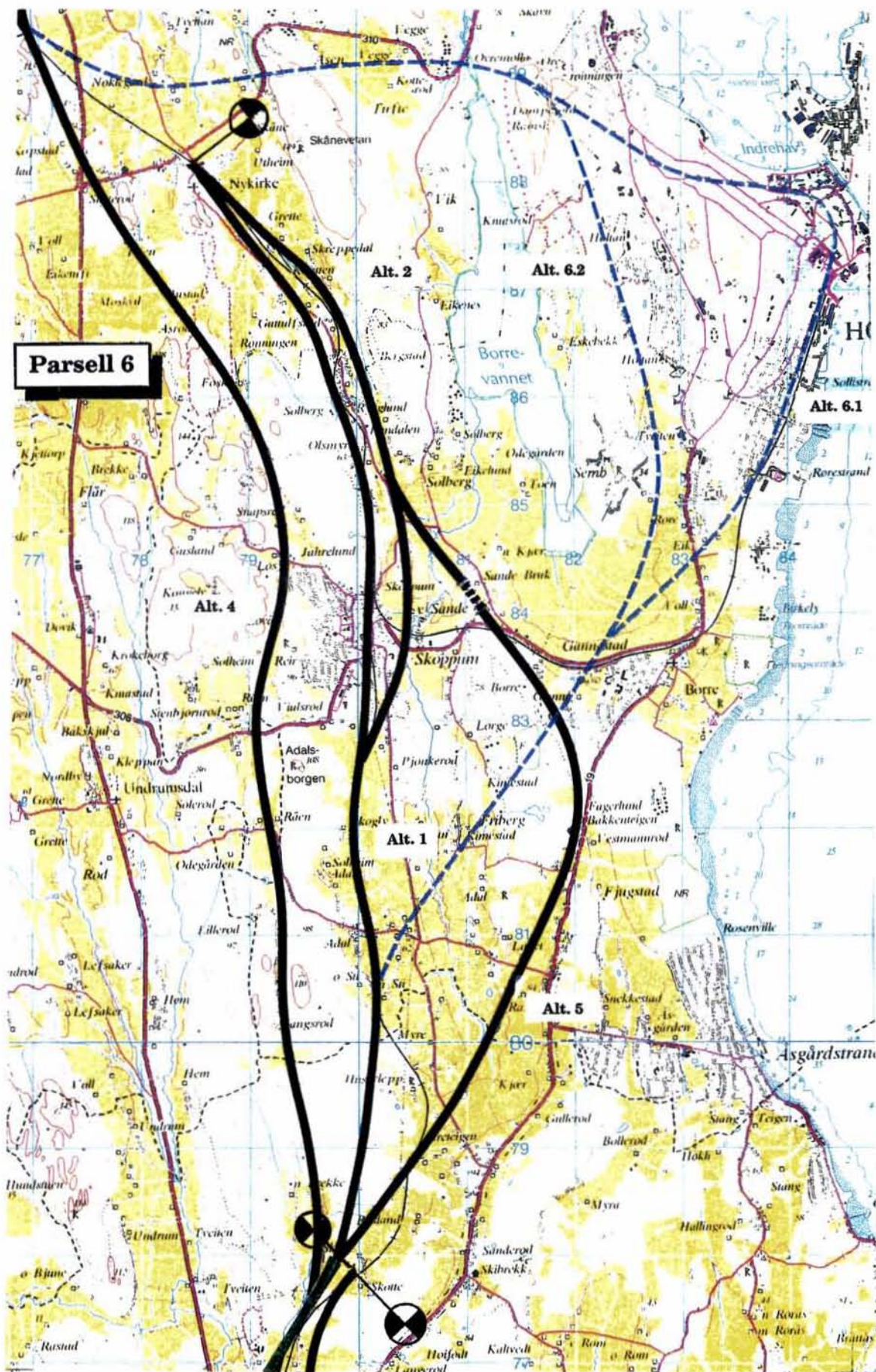
Det skal bygges nytt høyhastighets dobbeltspor på strekningen. Nord for Skoppum er det aktuelt med store kurveutrettinger. Utbyggingen bør samordnes med Statens Vegvesens planer for utbygging av ny RV 306, da ny stasjon vil etableres i tilknytning til ny riksvei.

Framdrift:

Hovedplan, KU fase 2 og kommunedelplan utarbeides i -94 med behandling i første halvdel av -95. Detaljplaner og reguleringsplaner utarbeides i -96 og -97. Anlegg kan oppstartes i 1998 og stå ferdig i løpet av 2004.

Dokumenter:

- Planutredning: Modernisering av Vestfoldbanen.
- Silingsrapport Nykirke - Tønsberg. Fjellanger-Widerøe 15.2.94.
- Landskapsvurdering, Fjellanger-Widerøe, juli -94.



Vestfoldbanen: Barkåker -Tønsberg - Stokke syd



Hovedplan

<i>NJP:</i>	Ekstra satsningsprogram
<i>Kostnader:</i>	Ca. 1,9 milliarder -94 kr over Nøtterøy. Ca.1,06 milliarder over Sem.
<i>Ansvar:</i>	BrS
<i>Lengde:</i>	24 km

Bakgrunn:

Strekningen inneholder både Tønsberg og Stokke stasjon. Parsellen er 2. kryssingsområde fra Drammen. I fylkesdelplanen er det foreslått en trasé over Nøtterøy som er 5 km kortere. Av hensyn til å sikre mulighetene for realisering, vurderes en alternativ trasé over Sem.

Tiltak:

Det skal bygges nytt høyhastighets dobbeltspor på strekningen. Tønsberg stasjon beholdes hvor den ligger i dag. For Sem-alternativet planlegges sammenkopling av sporet ved Kjelle for å kunne kjøre godstog utenom sløyfa til Tønsberg. For Nøtterøy-alternativet vurderes senketunnel for å krysse Kanalen og Vestfjorden. Ved Sem og nord for Stokke er det nødvendig med større kurveomlegginger. Forbi Stokke vurderes å senke linjen/bruke kulvert av hensyn til landskapsmessige forhold.

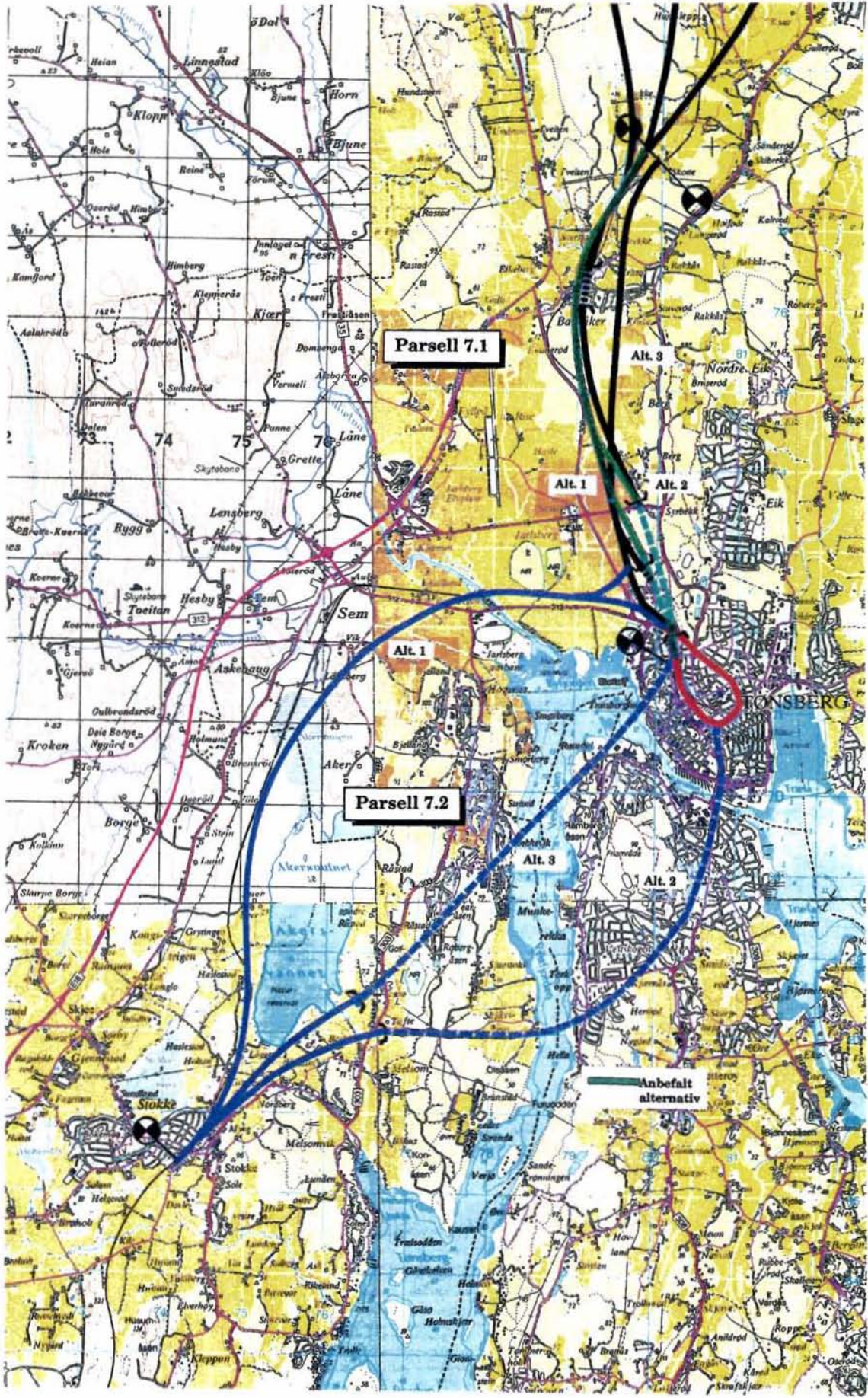
Framdrift:

Hovedplan for delstrekningen Barkåker - Tønsberg er utarbeidet. Hovedplan for delstrekningen Tønsberg - Stokke forventes ferdig i første halvdel av -95. KU fase 2 er utlagt til offentlig ettersyn i perioden juli - sept. i -94. Revidert kommuneplan for både Tønsberg og Nøtterøy kommune er utlagt til offentlig ettersyn. Detalj og reguleringsplaner utføres løpende i perioden -95 til -99.

Anlegg kan oppstartes i 1996 og beregnes avsluttet i 2002.

Dokumenter:

- Planutredning: Modernisering av Vestfoldbanen.
- Hovedplan delstrekning 1, juli -94.
- Konsekvensutredning fase 2, juni



Vestfoldbanen: Stokke syd - Gokstad



Hovedplan

<i>NJP:</i>	Senere planperiode.
<i>Kostnader:</i>	Ca. 160 - 400 mill. -94 kr
<i>Ansvar:</i>	BrS
<i>Lengde:</i>	7,9 km

Bakgrunn:

Strekningen passerer ca. 1 km øst for Torp flyplass (Sandefjord lufthavn). Strekingen bør oppgraderes. Planene samordnes med planene for Torp flyplass.

Tiltak:

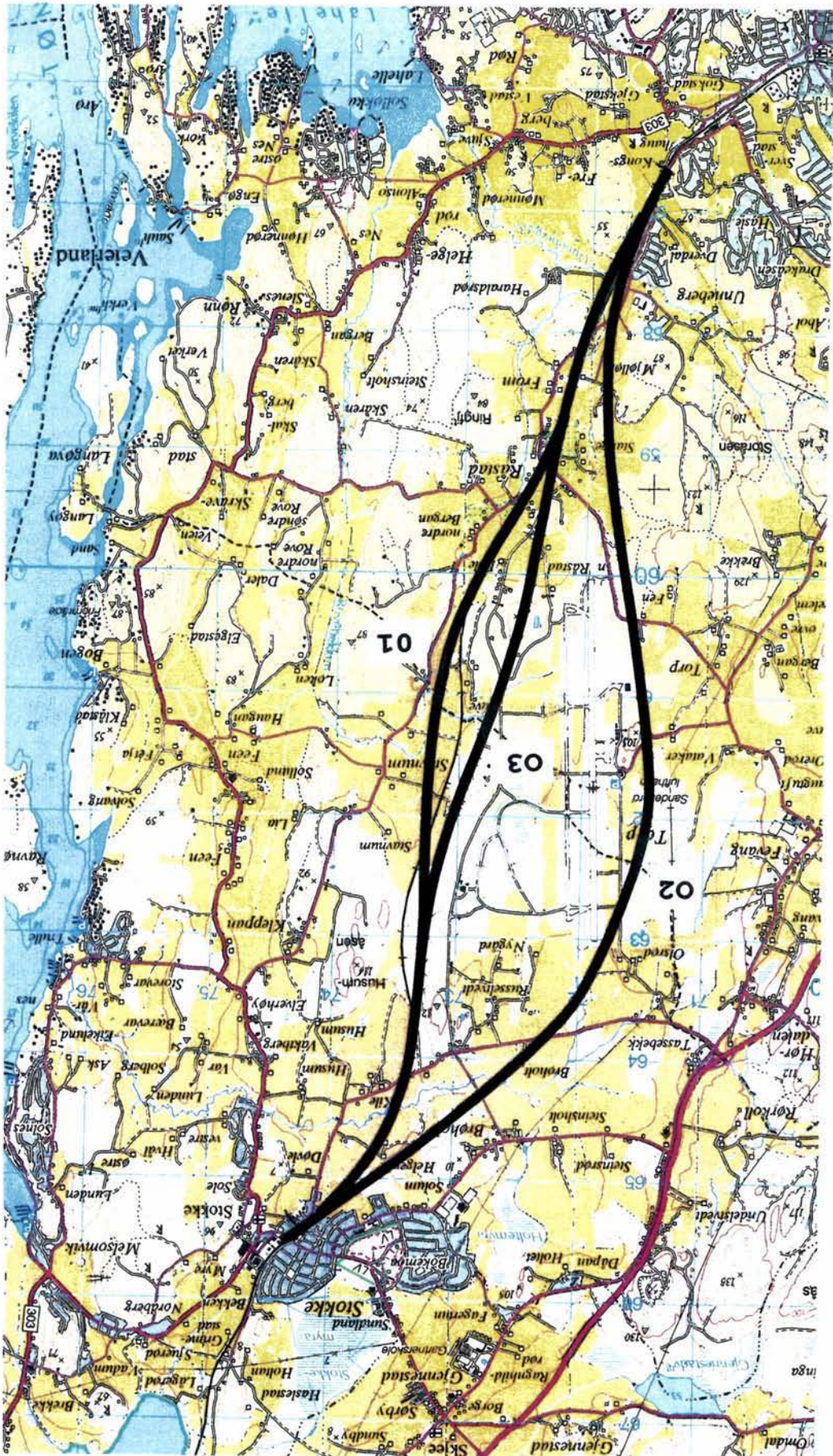
Det skal bygges nytt høyhastighets dobbeltspor på strekingen. Det er tre alternative løsninger, utvidelse langs eksisterende trasé, trasé øst for flyplassen eller tilknytning til flyplassen i vest.

Framdrift:

Hovedplan og kommunedelplan utarbeides i -96. Detaljplaner og reguleringsplaner kan utføres i perioden -97 eller -98. Anlegg kan gjennomføres i 2002 - 2004.

Dokumenter:

- Planutredning: Modernisering av Vestfoldbanen.
- Grovmaske konsekvensutredning for modernisering av Vestfoldbanen.



Vestfoldbanen: Gokstad - Sandefjord - Kjellberg



Hovedplan

<i>NJP:</i>	Senere planperiode.
<i>Kostnader:</i>	Ca. 120 mill. -94 kr
<i>Ansvar:</i>	BrS
<i>Lengde:</i>	2,9 km

Bakgrunn:

Strekningen er en ren byparsell og passerer Sandfjord stasjon.

Tiltak:

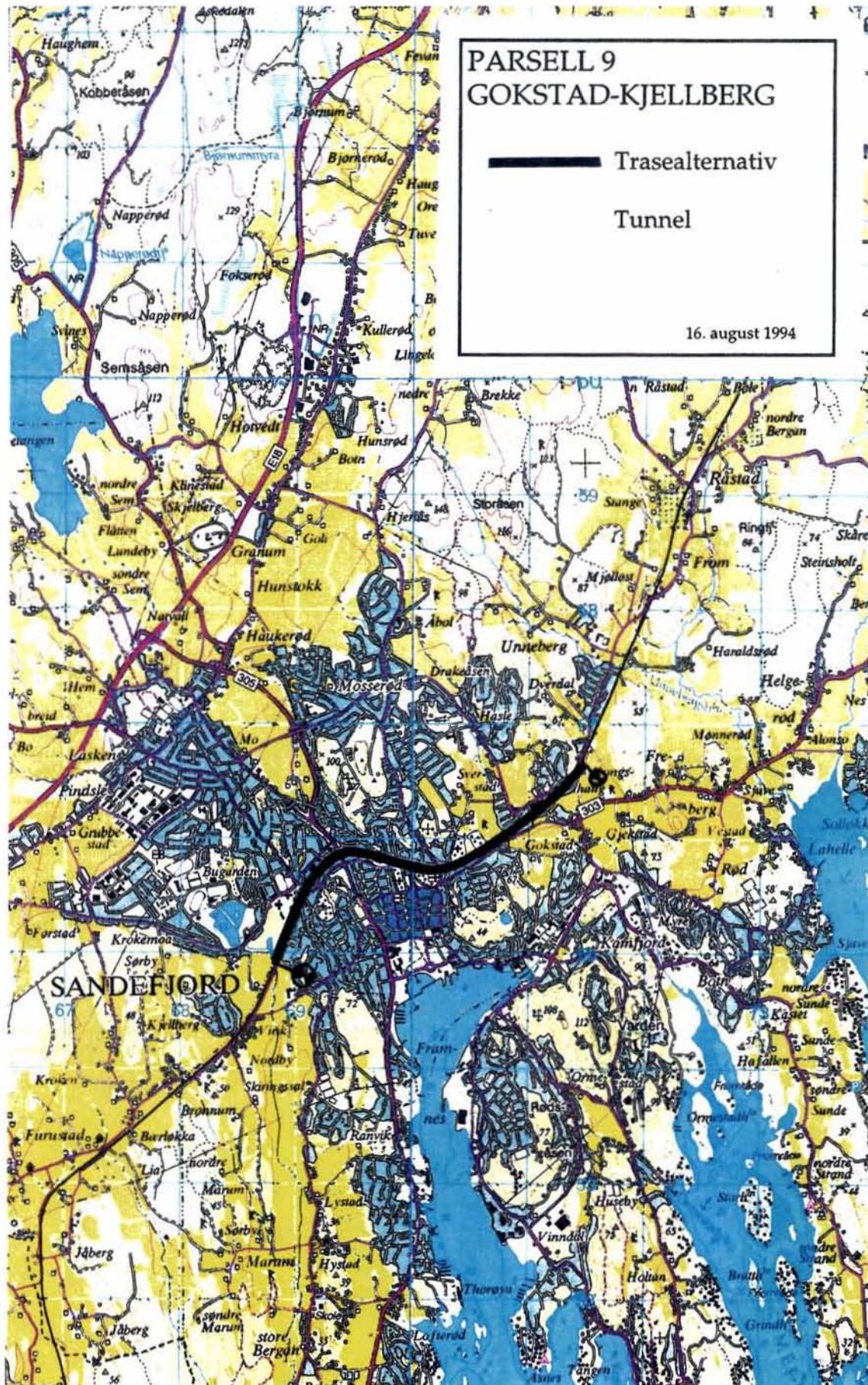
Med utgangspunkt i dagens situasjon, er det kun aktuelt med mindre utbedringer langs eksisterende trasé og utvidelse til dobbeltspor.

Framdrift:

Hovedplan og kommunedelplan utføres i -95/-96.
Reguleringsplaner gjøres i perioden fram til 2001.
Anlegg er angitt til ca. 2004 - 2006.

Dokumenter:

- Planutredning: Modernisering av Vestfoldbanen
- Grovmasket konsekvensutredning for modernisering av Vestfoldbanen.



Vestfoldbanen: Kjellberg - Øya



Hovedplan

<i>NJP:</i>	Neste planperiode.
<i>Kostnader:</i>	Ca. 450 - 480 mill. -94 kr
<i>Ansvar:</i>	BrS
<i>Lengde:</i>	15,6 km.

Bakgrunn:

Parsellen går gjennom et variert landskap. Området er rikt på kulturminner. Det foreligger tre alternative traséforslag.

Tiltak:

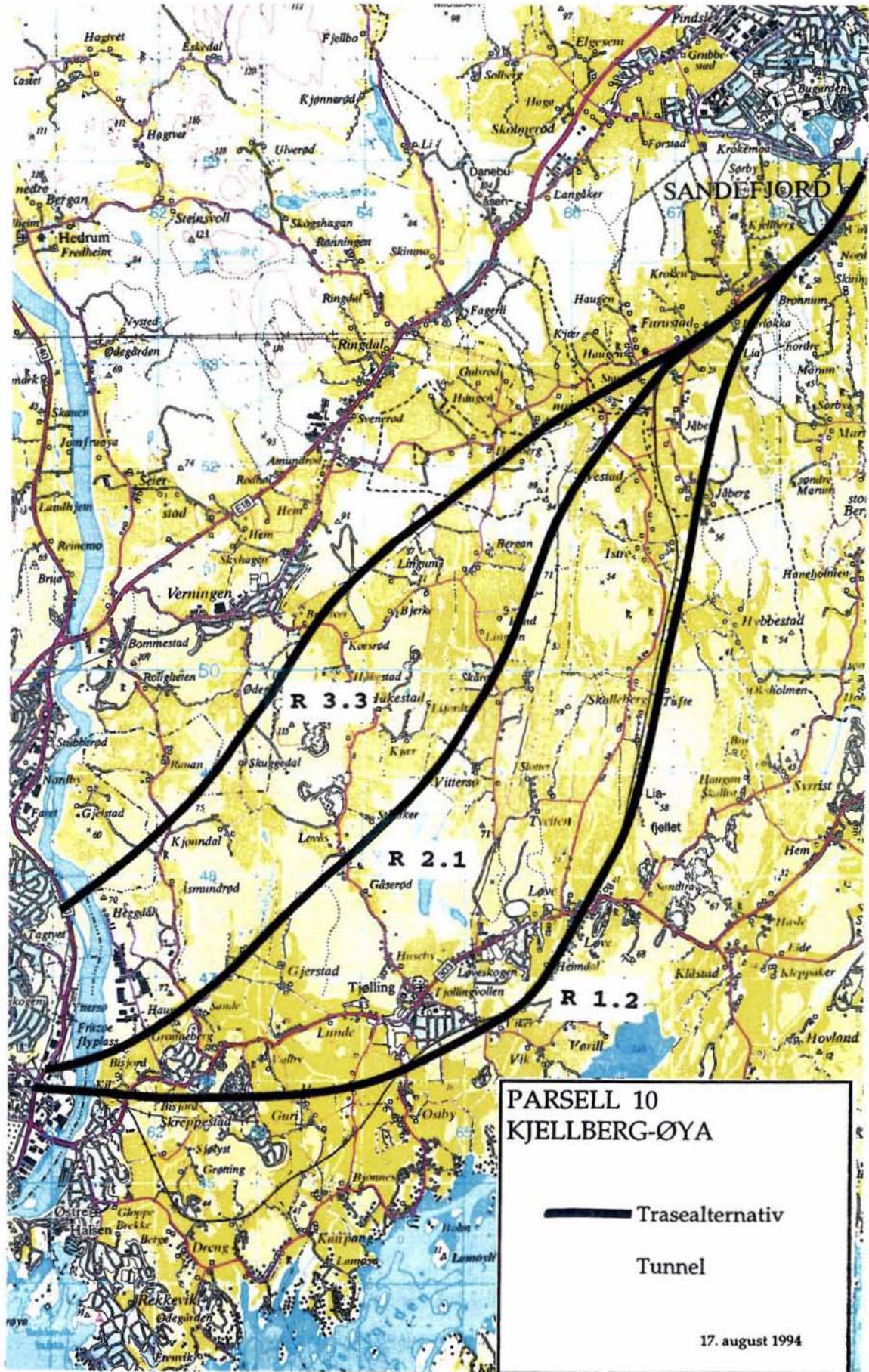
Det skal bygges nytt høyhastighets dobbeltspor på strekningen.

Framdrift:

Hovedplan og kommunedelplan utføres i -96.
Reguleringsplaner gjøres i perioden 1997 - 2000.
Anlegg er angitt til ca.2002 - 2004.

Dokumenter:

- Planutredning: Modernisering av Vestfoldbanen.
- Grovmasket konsekvensutredning for modernisering av Vestfoldbanen.



Vestfoldbanen: Øya - Larvik - Farriseidet



Hovedplan

<i>NJP:</i>	Behov for planavklaring overfor kommuner, vegvesen ol.
<i>Kostnader:</i>	Ca. 450 - 490 mill. -94 kr
<i>Ansvar:</i>	BrS
<i>Lengde:</i>	3,3 km

Bakgrunn:

Dagens strekningen går igjennom Larvik by og passerer Larvik stasjon. Det foreligger flere alternative trasé-forslag med ulike alternativer til stasjonsløsning. Jernbanens barrierevirkning mellom byen og havna er et sentralt problem. Arbeidet foregår i nær kontakt med Larvik kommune. En samlet transportplan og byanalyse ble utført våren -94.

Tiltak:

Bygging av dobbeltspor med høyhastighetsstandard fram til stasjonen. Det skal bygges enkeltspor videre mot Skien. Finne løsninger for Larvik stasjon som gir byutviklingsmuligheter og som åpner mulighetene for gode overgangsmuligheter til andre kollektive transportmidler (buss og båt).

Framdrift:

Hovedplan, KU fase 2 og kommunedelplan utarbeides i perioden 94 - 95.
Detaljplaner og reguleringsplaner utarbeides i perioden 96 - 98.
Anlegg kan starte i 2002.

Dokumenter:

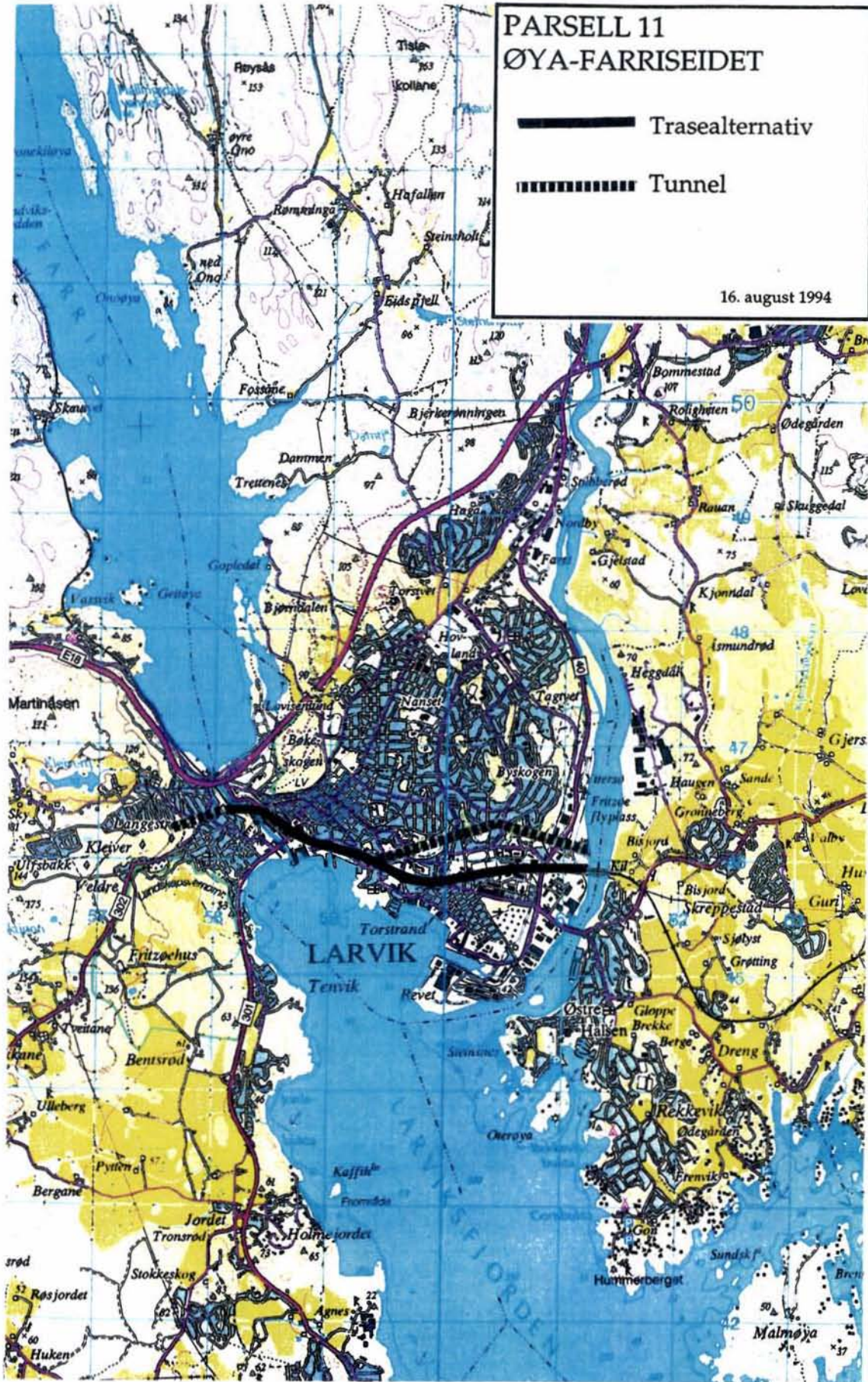
- Planutredning: Modernisering av Vestfoldbanen.
- Grovmasket konsekvensutredning for modernisering av Vestfoldbanen.

PARSELL 11
ØYA-FARRISEIDET

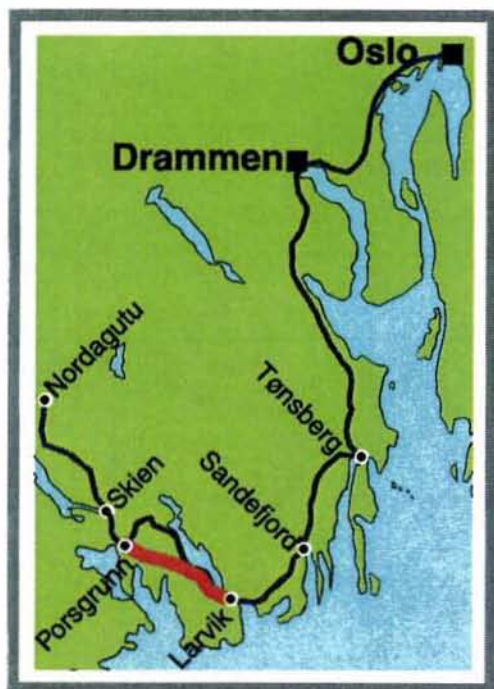
Trasealternativ

Tunnel

16. august 1994



Vestfoldbanen: Farriseidet - Porsgrunn



Hovedplan

<i>NJP:</i>	Planreserve.
<i>Kostnader:</i>	Ca. 970 - 1150 mill. -94 kr for enkeltspor. Utvidelse til dobbeltspor vil kreve anslagsvis 600 mill.kr. i tillegg.
<i>Ansvar:</i>	BrS
<i>Lengde:</i>	35,4 km

Bakgrunn:

Strekningen er lang. Den passerer Eidanger stasjon og ender på Porsgrunn stasjon. Mellom Larvik og Eidanger går traséen i dag langs Farrisvannet med svært dårlig kurvatur.

Tiltak:

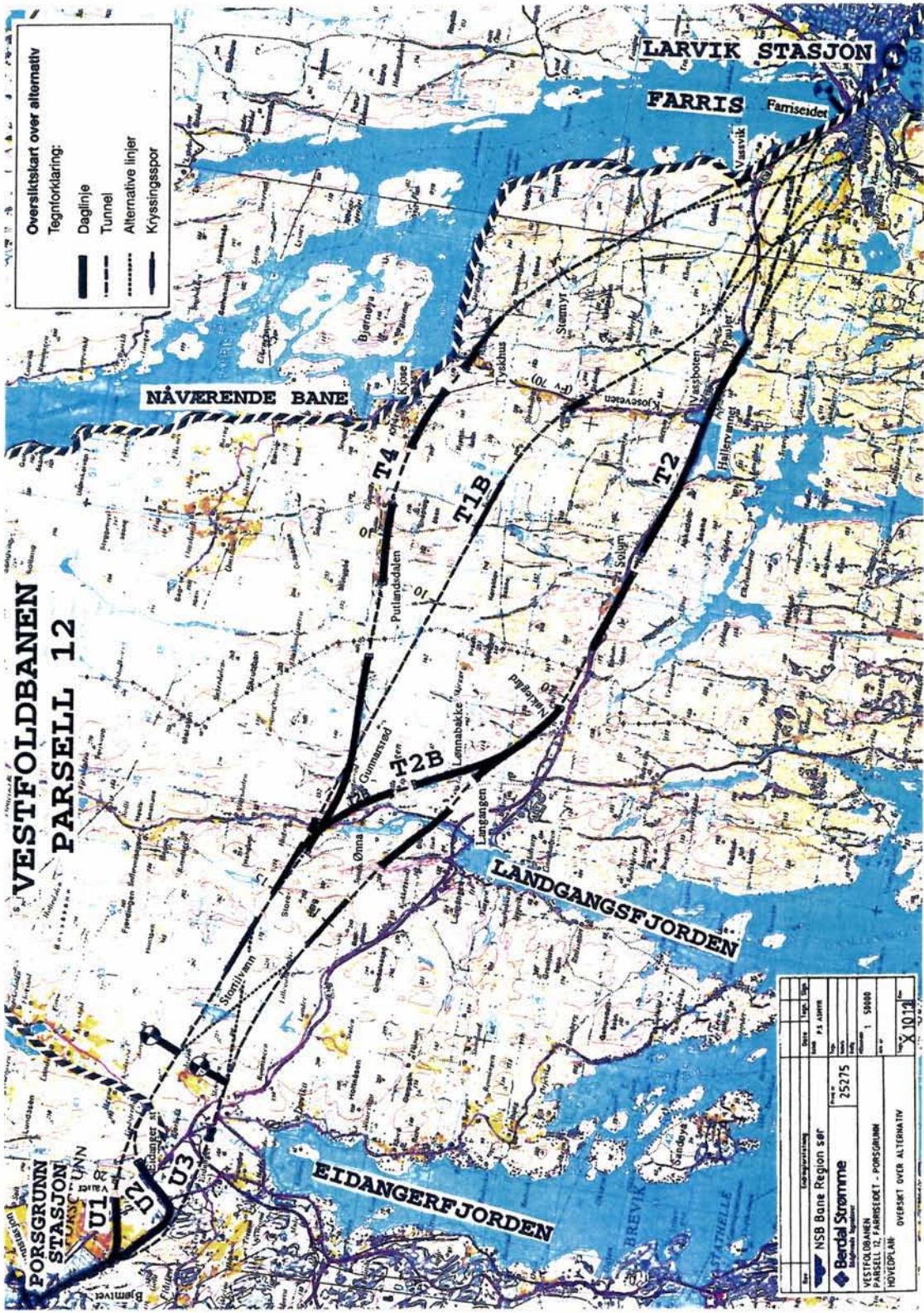
Bygging av enkeltspor og tilhørende kryssingsspor med høyhastighetsstandard. Planene skal legges til rette for senere utvidelse til dobbeltspor på hele strekningen. Ny trasé har vesentlig mer direkte føring. Dette reduserer lengden med ca.15 km, men alle alternativene forutsetter stor tunnel-andel.

Framdrift:

Hovedplan, KU fase 2 og kommunedelplaner gjennomføres i perioden - 94 til - 95. Detaljplaner og reguleringsplaner kan utarbeides i -96. Anlegg kan gjennomføres i perioden til 2000.

Dokumenter:

- Planutredning: Modernisering av Vestfoldbanen.
- Grovmasket konsekvensutredning.
- Hovedplan.
- Finmasket konsekvensutredning.



Prosjekt	NSB Bane Region sør
Oppdragsnummer	25275
Dato	14.04.2011
Skala	1:5000
Bladnummer	X 1012
Bladnavn	OVERSIKT OVER ALTERNATIV

Drammensbanen: Skøyen - Asker

Jernbaneutredning

Kostnader: Ca. 1,73 - 2,54 milliarder -94 kr
Ansvar: Ks
Lengde: ca. 19 km

Bakgrunn:

Kapasiteten på dagens dobbeltspor er fullt utnyttet. Fjerntogene har behov for større hastighet uavhengig av lokaltogene.

Tiltak:

Det bygges nytt høyhastighets dobbeltspor på strekningen. Dagens dobbeltspor forbeholdes lokaltrafikken. Det nye dobbeltsporet reserveres for fjerntrafikk med større hastighet.

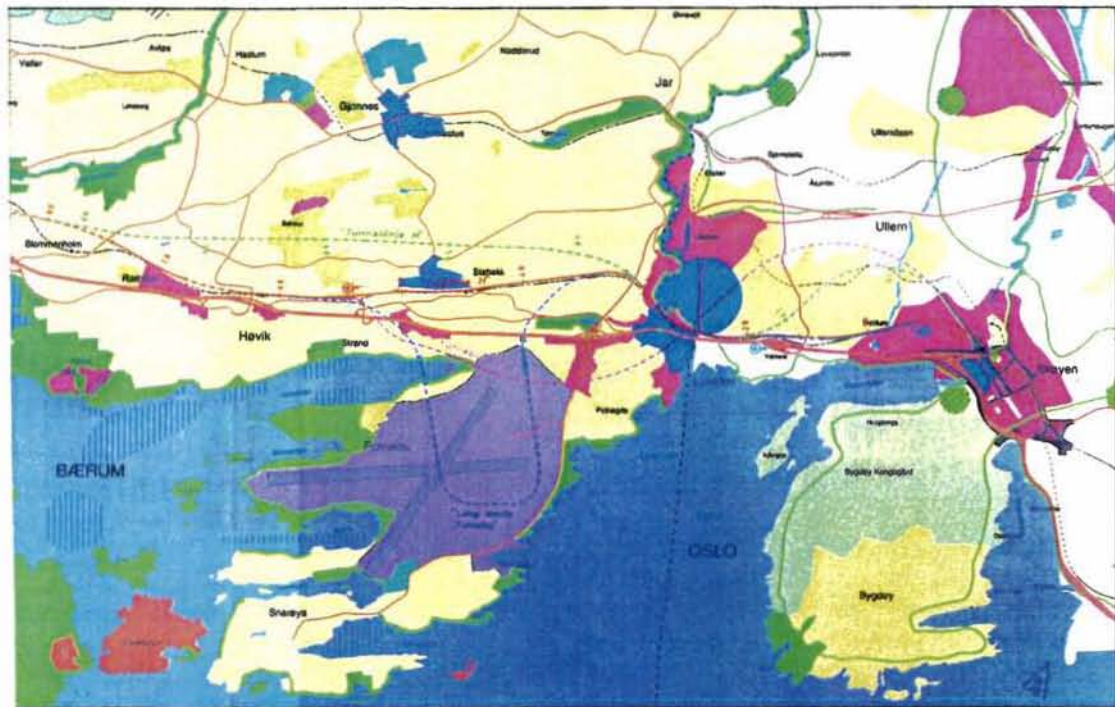
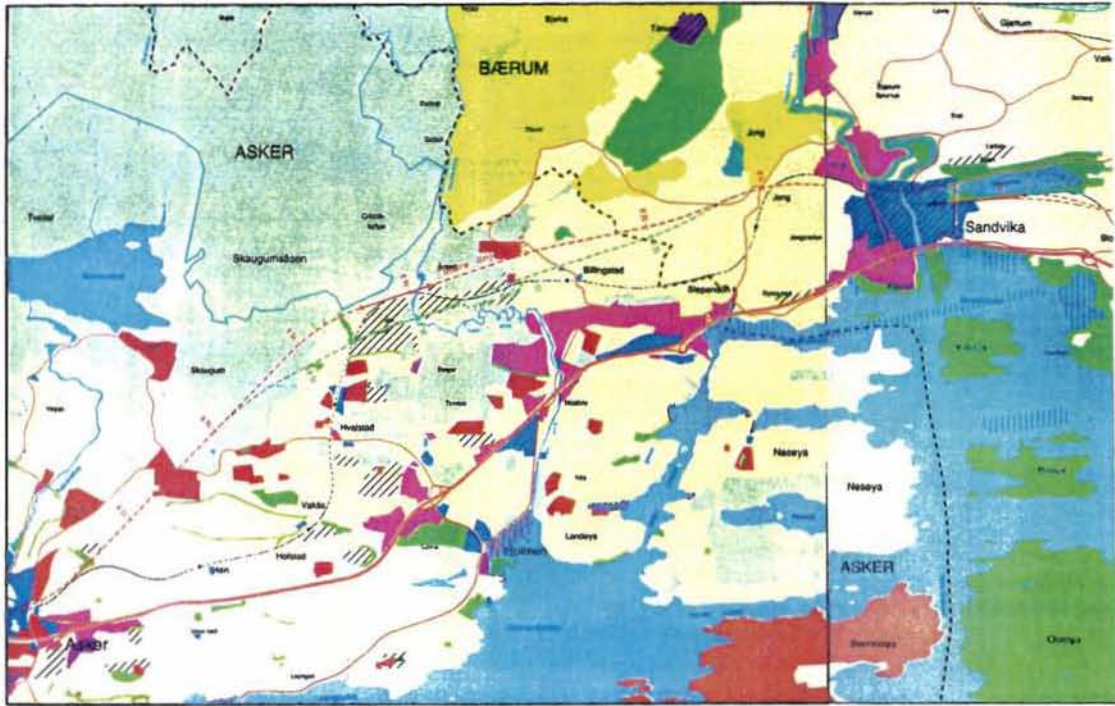
Framdrift:

Planutredning og konsekvensutredning fase 1 avsluttes i 94. Hovedplan, kommunedelplaner og KU-fase 2 kan avsluttes sommeren 95. Detaljplan og reguleringsplanfasen kan avsluttes i 98.

Anlegg kan skje fra 97 til år 2000. Skøyen - Lysaker og dagsone gjennom Sandvika kan påbegynnes først.

Dokumenter:

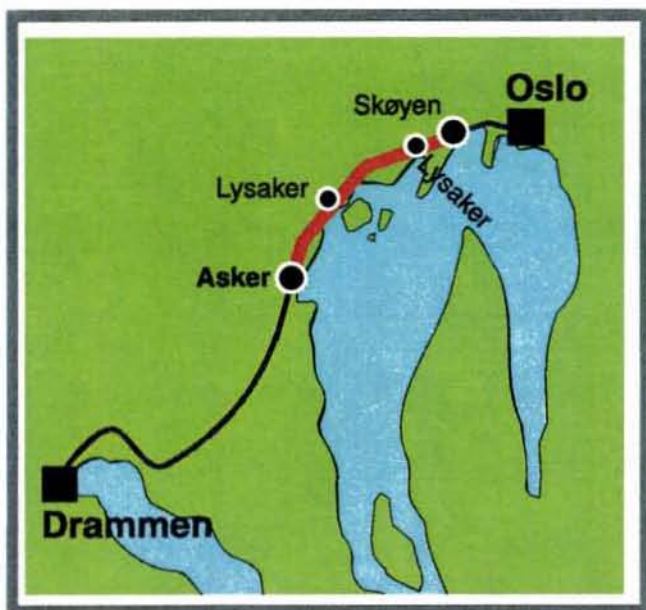
- Rapport fra idéseminar nov 91.
- Mulighetsstudie: Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker. Mars 92.
- Meldingen etter PBL33.3. Feb.-93
- Innkomne høringsuttalelser Juni 93.
- Sammendrag og kommentarer til høringsuttalelser. Sept.-93.
- Fastsatt konsekvensutredningsprogram for fase 1. Jan.-94.
- Transportutredning for Vestkorridoren. NSB, Statens Vegvesen. Mai-94.



- Nytt lekspeil
Long sløyfe
Fornabe
- Kombinasjonstett
- Dagligstett
- Turiststasjon
- Gammel stasjon
Dagligstett
- Nytt lekspeil
Fornabe
- For lokaltogstopp
Nord-sør akselerasjon
Sørøst-vest akselerasjon
Sørøst-vest akselerasjon
Sørøst-vest akselerasjon

Vestkorridoren
 Jernbanesystem
 stasjonsnummer J
 Sandvika - Skøyen
 ViaNova 1000M 1:100 000

Drammensbanen: Skøyen - Asker



Hovedplan

NJP: 400 mill i ekstra satsningsprogram
Kostnader: 1730-2540 mill -94 kr
Ansvar: BrS
Lengde: 19 km

Bakgrunn:

Strekningen går gjennom tildels tett befolkede områder i Oslo, Bærum og Asker. Mellom Skøyen og Sandvika arbeides det med tre alternativer, og mellom Sandvika og Asker med to alternativer. En sentral problemstilling er hvor mye av parsellen som skal gå i tunnel.

Tiltak:

Bygging av nytt dobbeltspor for hurtigtog med få stopp i tillegg til dagens dobbeltspor som vil bli reservert for lokaltrafikk.

Framdrift:

Hovedplan, KU fase 2 og kommunedelplaner klare for offentlig ettersyn tidlig i 1995.
Reguleringsplaner i perioden 1995-98.
Anlegg i to parseller: 1997-99 og 1999-2001.

Dokumenter:

- Transportutredning for Vestkorridoren. NSB, Statens Vegvesen. Mai-94.



**Nytt dobbeltspor
 Skøyen - Asker**
 Traseer som vil bli vurdert
 i konsekvensutredning fase 2.
 NSB Bane Region Sør Mai 1994

Drammensbanen: Oslo S - Skøyen



Mulighetsstudie

NJP: Neste planperiode.
Kostnader: Foreløpig ca. 3,3 mill. -94 kr. for planleggingsarbeidet.
Ansvar: BrØ
Lengde: Ca. 3km.

Bakgrunn:

Behovet for et smidigere togopplegg på strekningen Oslo S - Skøyen viser seg daglig. Oslo-tunnelen med kun to spor og Nationalteateret stasjon uten forbikjøringsmulighet har en anstrengt kapasitet. Stasjonen er nest størst etter Oslo S.

Tiltak:

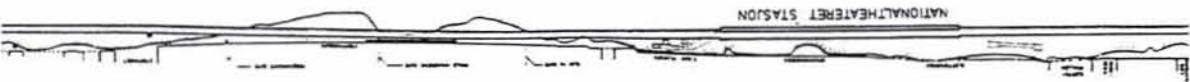
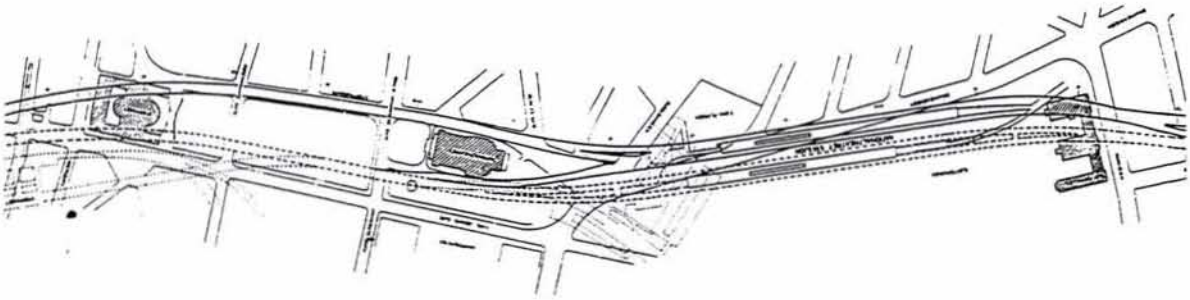
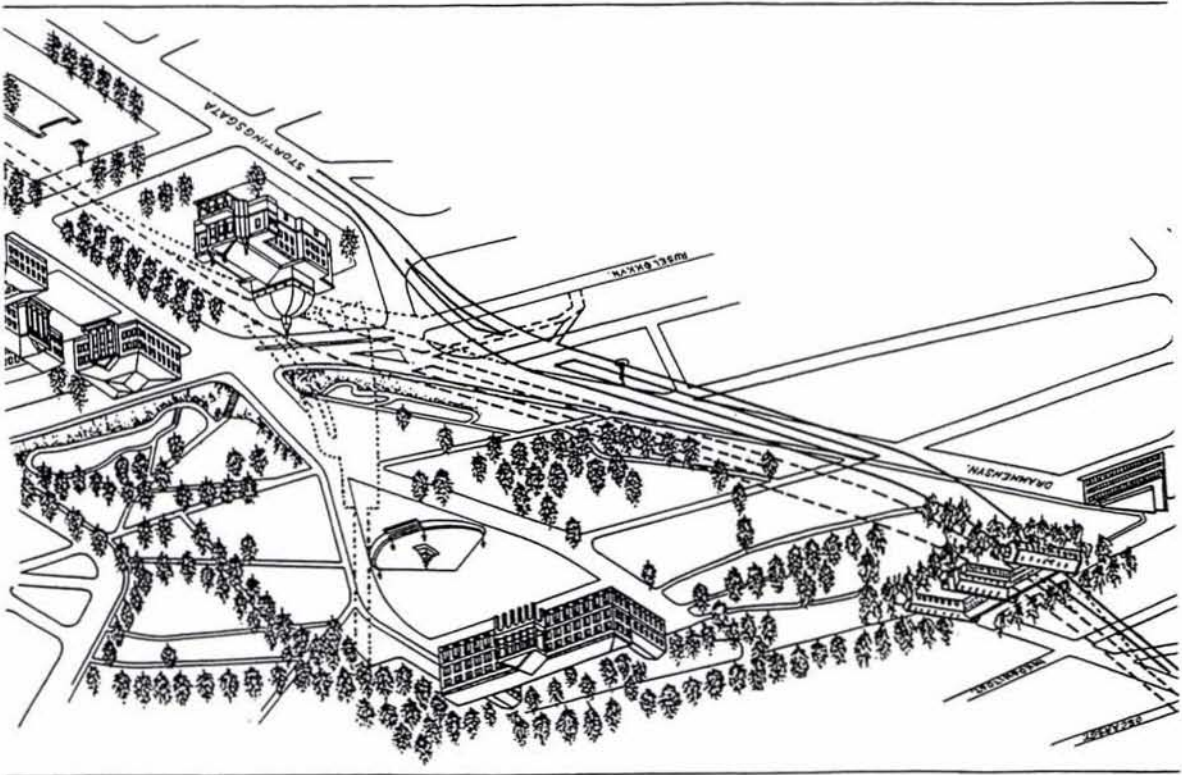
Løsningen på lang sikt ligger i bygging av nytt dobbeltspor (ny tunnel) for økt sporkapasitet. Mye kan oppnås gjennom et første byggetrinn som innebærer en fordobling av Nationalteateret stasjon og gir forbikjøringsmuligheter. Dette kan gi økt kapasitet på 50% i forhold til dagens situasjon. Tiltaket er beregnet til ca. 490 mill. -94 kr.

Framdrift:

Mulighetsstudier er avsluttet. Melding er under utarbeidelse og vil ferdigstilles ca. 1 nov. -94. I forhold til planprosess vil byggestart for Nationalteateret stasjon kunne bli i -98.

Dokumenter:

- Ny avlastningsbane i Oslo, BrØ mars -92
- Filipstadlinja, BrØ juli -93.
- Mulighetsstudie Oslo S - Nationalteateret - Skøyen, BrØ mai -94.



Drammensbanen: Skøyen stasjon



Hovedplan/Detailplan

<i>NJP:</i>	Ordinær ramme.
<i>Kostnader:</i>	Ca. 51 mill. -94 kr for nytt 4. spor
<i>Ansvar:</i>	BrØ
<i>Lengde:</i>	1 km.

Bakgrunn:

Skøyen stasjon er sammen med Nationaltheateret stasjon en flaskehals på Drammensbanen. For å øke kapasiteten er det nødvendig å bygge et nytt 4. spor. Dette vil være et første byggetrinn. Senere blir det nødvendig å bygge om spor 1, 2 og 3 for å modernisere resten av stasjonen.

Tiltak:

Bygge nytt 4. spor og ny mellomplattform på sørsiden av eksisterende spor. Senere bygges spor 1,2 og 3 om for å realisere kollektivterminal Skøyen som er en prioritert sak i Oslo kommune.

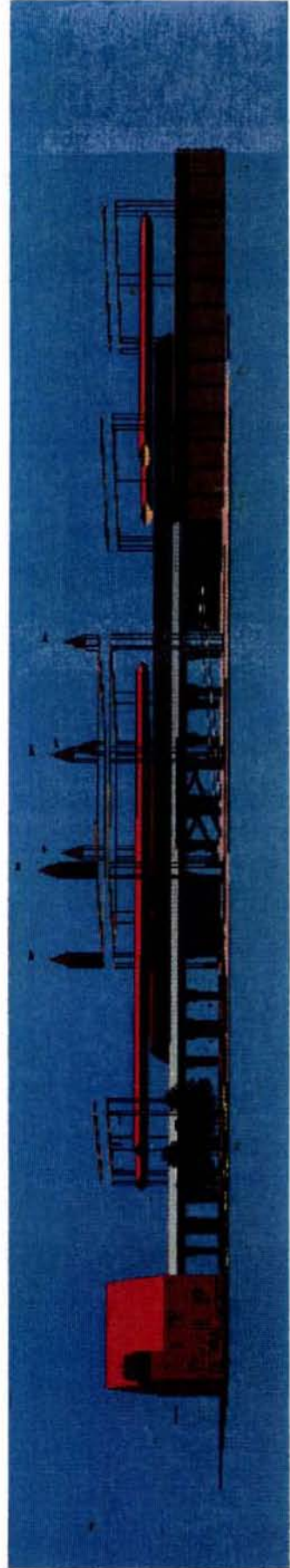
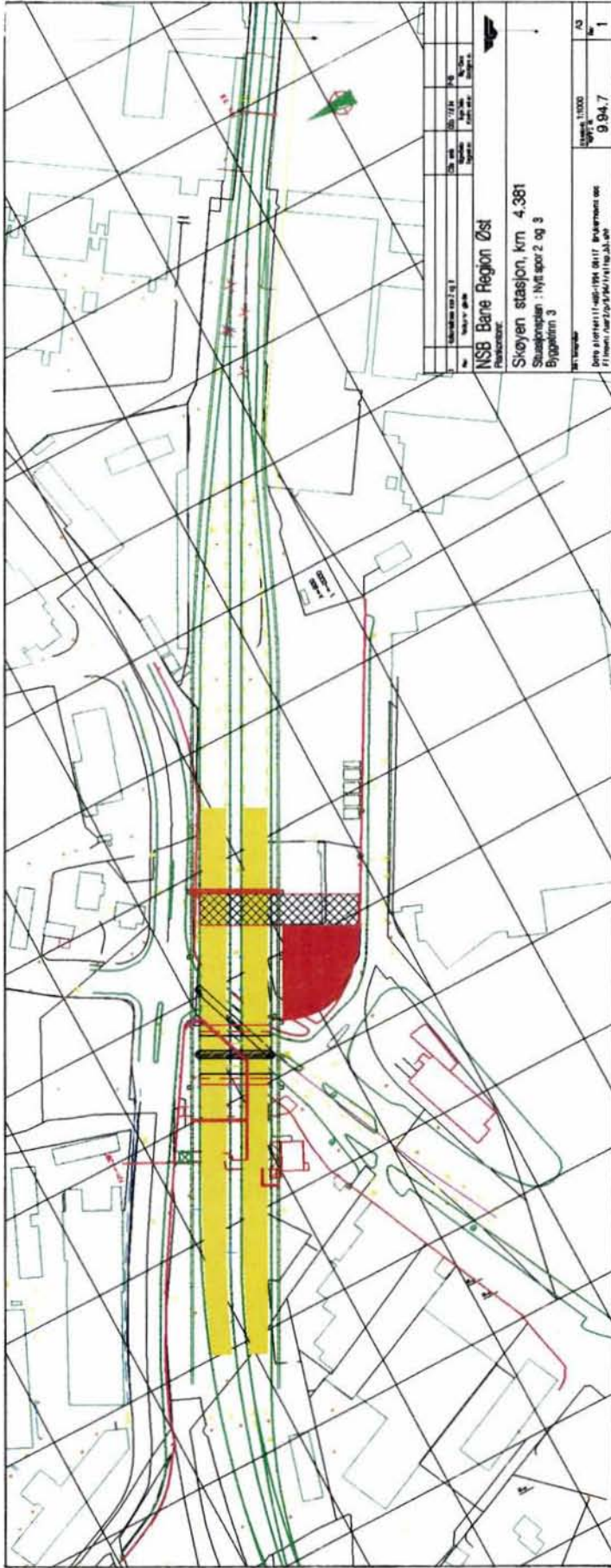
Framdrift:

Kommunedelplan for Skøyen og 4 spors Skøyen stasjon ble vedtatt av Oslo bystyre 8. juni - 94. Hovedplan/detailplan er blitt revidert i forhold til kommunedelplanen og ferdigstilles i sept. -94.

Reguleringsplan er under utarbeidelse i samarbeid med Oslo kommune.
Byggestart -95/-96.

Dokumenter:

- Nytte/kostnads-analyse for Skøyen, BrØ mars -92.
- Kommunedelplan for Skøyen -93.



Drammensbanen: Brakerøya - Drammen, Drammensbruene



Anlegg

<i>NJP:</i>	Ordinær ramme.
<i>Kostnad:</i>	Ca. 296 mill. -94 kr.
<i>Ansvar:</i>	BrS
<i>Lengde:</i>	1,8 km

Bakgrunn:

Strekningen over Drammenselva er den eneste gjenstående strekningen med enkeltspor mellom Oslo og Drammen stasjon. Strekningen representerer en flaskehals på en sterkt trafikkert linje med ca. 180 rutegående tog i døgnet. Den nye traséen vil få bedre hastighetsstandard enn den gamle, samt gi betraktelig bedre punktlighet i togavgangene. Det totale støynivået vil bli betraktelig redusert når bruene tas i bruk.

Tiltak:

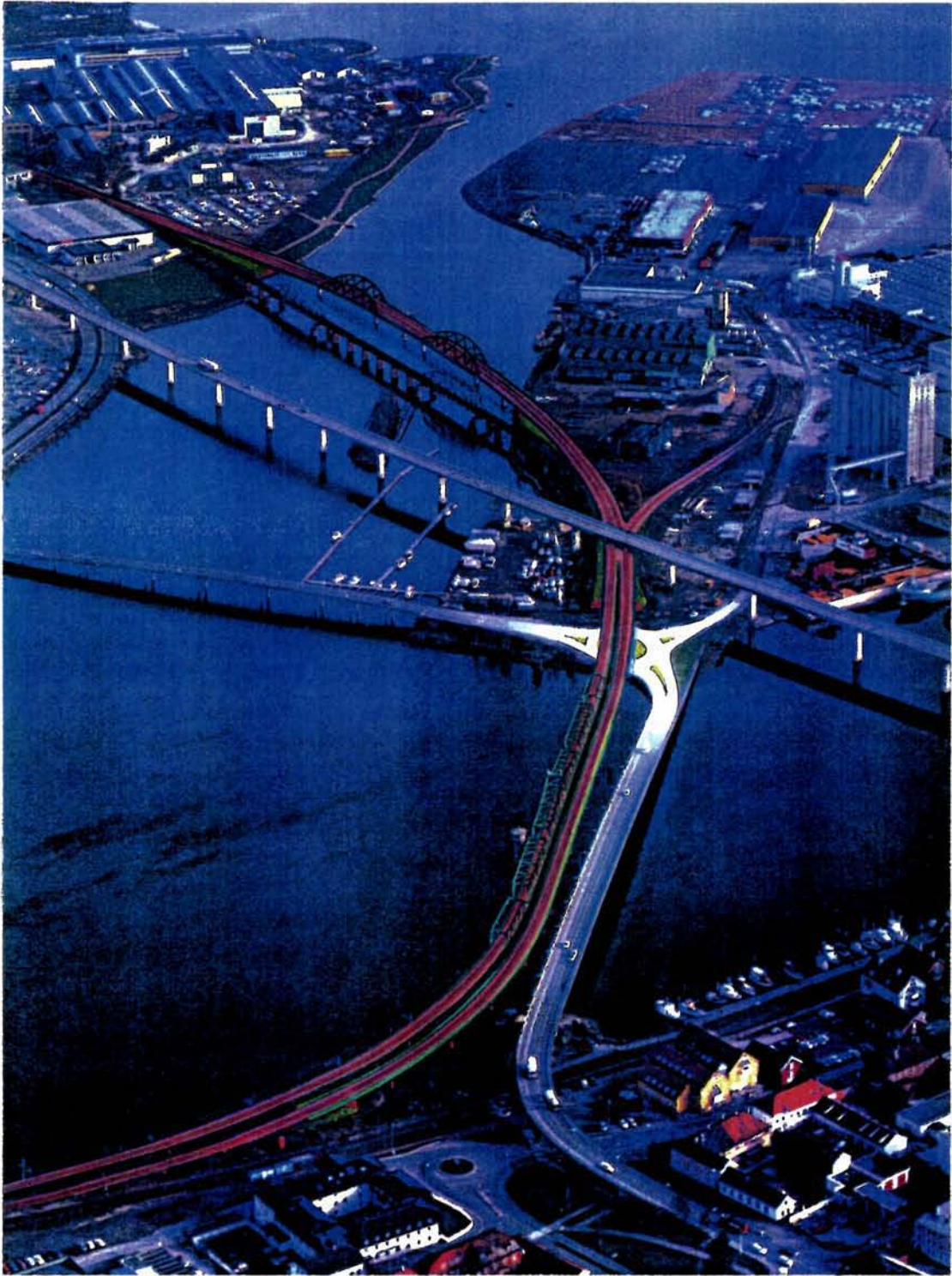
Bygging av ny dobbeltsporet bru over Bragernesløpet og ny enkeltsporet bru imellom vegbru og eksisterende jernbanebru i Strømsø-løpet. Videre gjennomføres rehabilitering av den gamle Strømsøbrua, riving av av den gamle Bragernesbrua, samt en del fyllinger og bygging av underganger på land. Strømsøbrua er 454 m og Bragernesbrua er 340 m.

Framdrift:

Anlegg ble startet 4.okt. -93 og planlegges ferdigstillt 15. mai -95.

Dokumenter:

- Hovedplan, detaljplan og reguleringsplan.



Bergensbanen: Oslo - Bergen

Jernbaneutredning

Kostnader: Ca. 9,8 milliarder -94 kr
Ansvar: Ks
Lengde: Ca. 500 km.

Bakgrunn:

Hensikten er å utarbeide en samlet plan som skal legge rammene for hoved-og detaljplaner. Hensikten er å utvikle banen i forhold til publikums og markedsdivisjonenes krav til sikkerhet, regularitet, opplevelse og komfort. Persontrafikkdivisjonen har satt som hovedmål for en modernisert Bergensbane å kunne tilby en reisetid mellom Oslo og Bergen på 5 1/2 time etter 1.fase og 3 - 3 1/2 time etter 2.fase.

Tiltak:

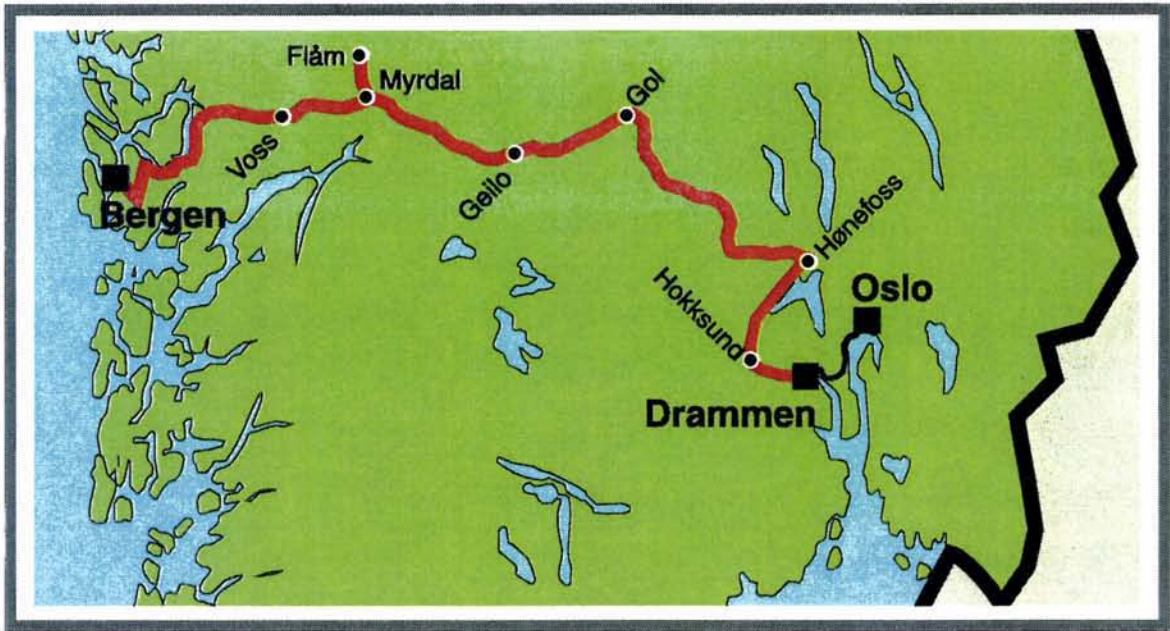
Nødvendige tiltak for å oppnå disse mål innebærer en rekke linjeomlegginger og standardhevninger. Det er startet detalj-utredninger for ny Ringeriksbane, strekningen Haugastøl-Tunga, Låghelleren - Vieren og i Raundalen (Vieren-Voss).

Framdrift:

Planutredningen forutsettes å være ferdig i løpet av januar 94. Anleggene vil strekke seg over lang tid og ut over planperioden for NJP 94 -97.

Dokumenter:

- Traséutredning for Bergensbanen:
 - Hovedrapport Hønefoss-Bergen.
 - Alternativ Rmin. = 500 m.
 - Parsellrapport Haugastøl - Tunga.
 - Parsellrapport Låghelle - Vieren.
 - Gravhalsen - Voss.
- Delrapporter Ringeriksbanen.



Ringeriksbanen

Jernbaneutredning

Kostnader: Ca. 2,32 milliarder -94 kr

Ansvar: Ks

*Lengde:*ca. 37 km

Bakgrunn:

Planutredningen er del av planutredningen for hele Bergensbanen. Prosjektet omfatter ny bane Oslo - Hønefoss for å redusere kjøretiden på Bergensbanen og samtidig styrke jernbanetilbudet på Østlandet. Traseene vurderes med avgreining for Gjøvikbanen ved Grefsen, og fra Drammensbanen ved Skøyen/Lysaker og i Sandvika.

Tiltak:

Bygging av nytt høyhastighets dobbeltspor mellom Oslo og Hønefoss.

Framdrift:

Konsekvensutredning fase 1 avsluttes i 94 .Hovedplan, kommunedelplaner og KU fase 2 avsluttes i 97. Reguleringsplanfasen avsluttes i 99. Anlegg forutsettes oppstartet i slutten av 98 og avsluttes i 2003.

Dokumenter:

- Tidligere planutredning sept.91 - konsulent Bruer AS.
- Melding utarbeidet av KSM- høringsfrist 15 sept.92 - konsulent Nybro-Bjerck AS.
- Forslag til revidert utredningsprogram, KSM ved konsulent Bruer AS.
- Driftsrapport, manuell simulering, 15.3.93 - konsulent Ingeniørtjenesten NSB.
- Traseeutredning del 1 og del 2. 21.6.93 - konsulent Nybro-Bjerck AS.
- Konsekvenser for miljø og naturressurser del1 og del 2. 21.6.93 - konsulent Nybro-Bjerck AS.
- Konsekvensutredning fase 1. Juli 93 - NSB,KSM.
- Jernbaneutredning hovedrapport. Juli 93. NSB, KSM.
- Brosjyre: NSB's forslag av juli 1993. NSB, KSM.
- Ringeriksbanen og E16 gjennom Hole kommune, alternative løsninger og konsekvensutredninger. 20.6.93 - Hole kommune, BrS, Buskerud fylkeskommune. - konsulent Narud-Stokke-Wiig.
- Driftsrapport og EDB-simulering. Foreløpig. Okt-93 - BrV.



Bergensbanen: Gråskallen Øst - Nedre Stururdevatn



Hovedplan.

NJP: Ordinær ramme/satsingspakken.
Kostnader: Ca. 236 mill. -94kr. hvorav 70 mill.kr. i planperioden, ordinær ramme.
Ansvar: BrV.
Lengde: ca. 5,2 km.

Bakgrunn:

Eksisterende linje har store snøproblemer. Det er også sterkt behov for kryssingsspor på den 26,6 km lange strekningen mellom Haugastøl og Finse.

Tiltak:

Omlegging av linjen samt bygging av kryssingsspor i tunnel.

Framdrift:

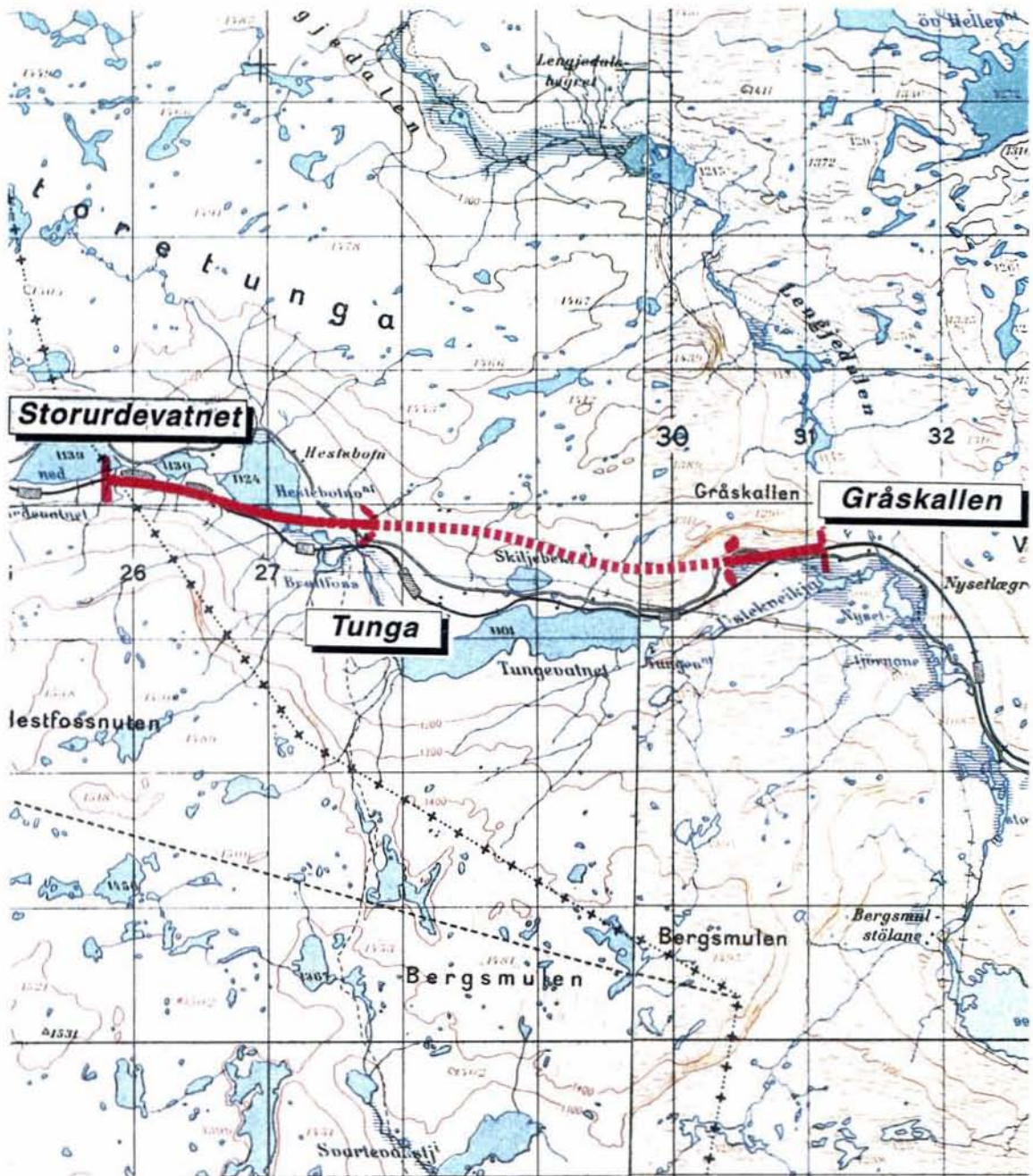
Hovedplanarbeidet er avsluttet, reguleringsplanvedtak foreligger og grunnervsforhandlinger pågår.

Detaljplan startes høsten 94, ferdig vinteren 94/95.

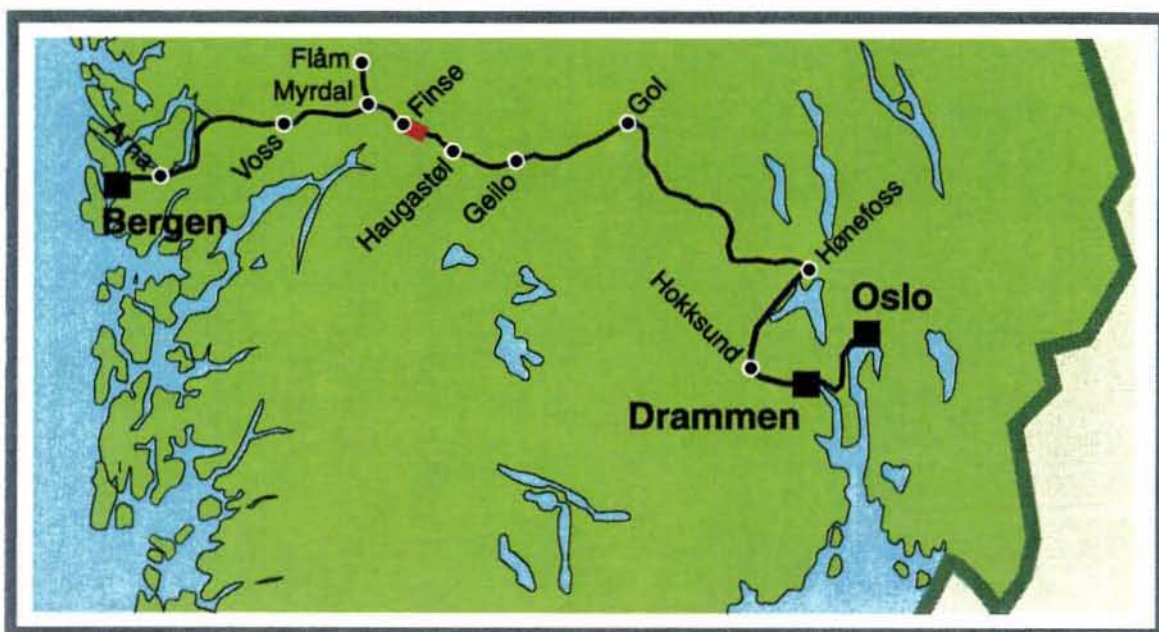
Kn oppstartes 1995 og avsluttes 1999.

Dokumenter:

- Hovedplan linjeomlegging Gråskallen - Nedre Stururdevatn og nytt kryssingsspor i Gråskallen, revidert juni 1994.
- Reguleringsplan, datert januar 1994.



Bergensbanen: Storurdi - Finse



Hovedplan.

<i>NJP:</i>	Ordinær ramme.
<i>Kostnader:</i>	Ca. 167 mill. -94kr. Hvorav 107 mill.kr. i 1994-97 og 60 mill.kr. før 1994
<i>Ansvar:</i>	BrV.
<i>Lengde:</i>	Ca. 8,1 km.

Bakgrunn:

Store snøproblemer på strekningen fører til problemer med punktligheten og sikkerheten i togframføringen.

Tiltak:

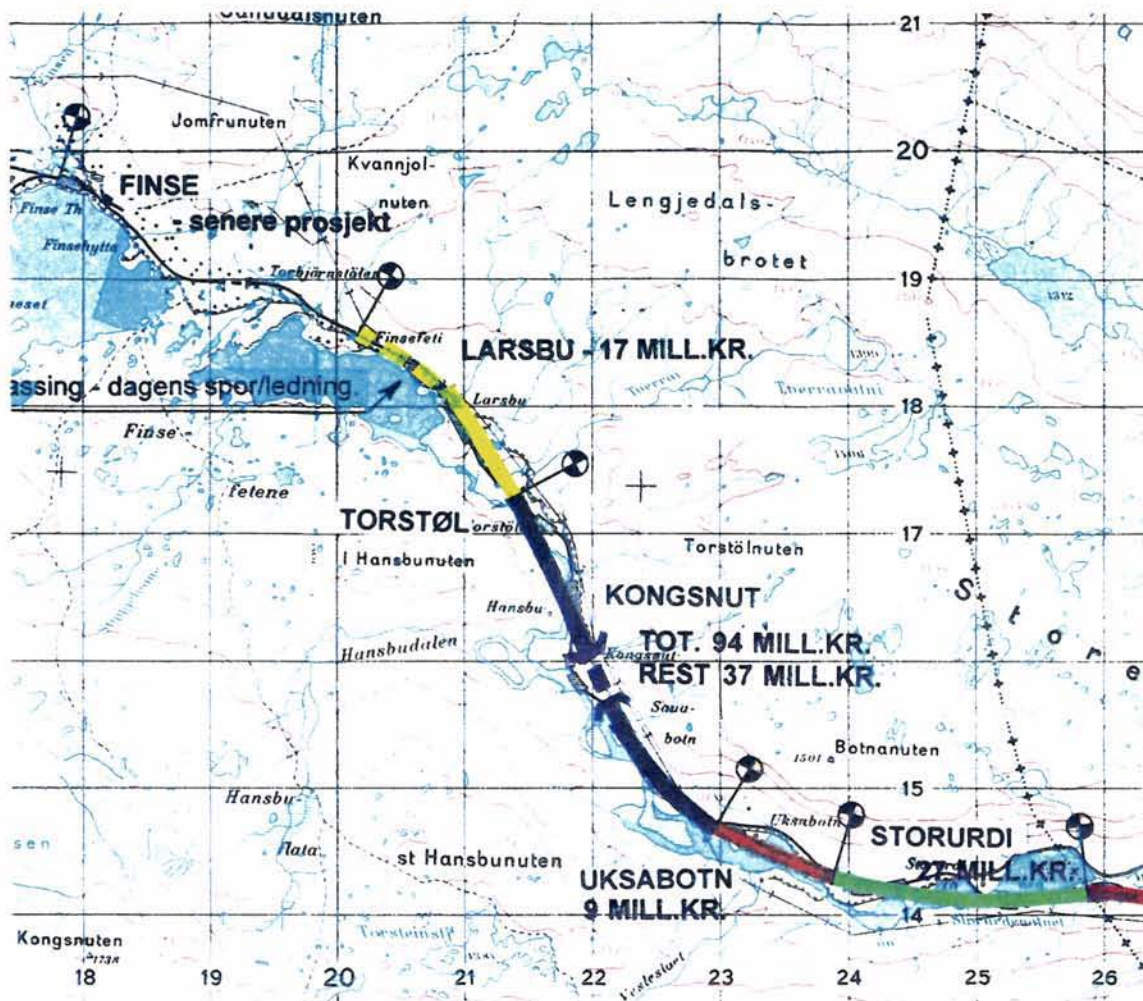
Strekningen tenkes ombygget i følgende parseller: Storurdi, Uksabotn, Kongsnut, Larsbu og Finse. Parsellene Uksabotn, Kongsnut og Larsbu er påbegynt. Ombyggingen består i kurveutretting og heving av linja. Man oppnår derved høyere reisehastighet, høyere effektivitet i snøryddingen og rikere reiseopplevelse pga. at snøoverbygg ikke lenger er nødvendig.

Framdrift:

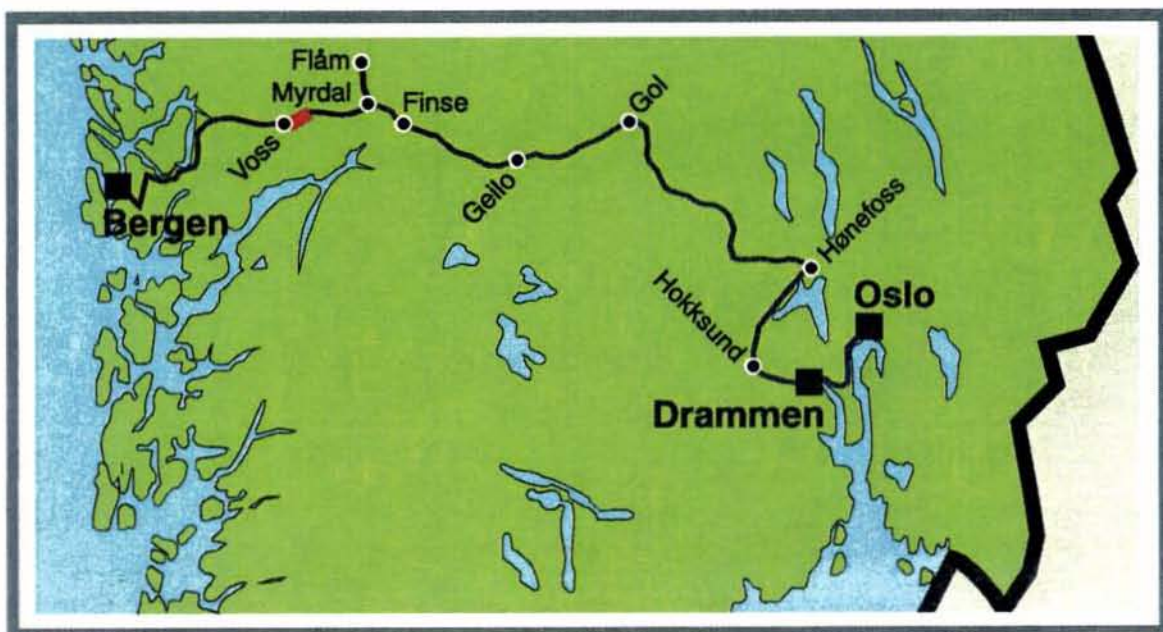
Parsellene Uksabotn, Kongsnut og Larsbu er påbegynt. Kongsnut planlegges ferdigstilt i 1996, Uksabotn i 1997. Storurdiparsellen kan startes i 1997 og ferdigstilles i 1998. Larsbu planlegges ferdigstilt i år 2000 og parsellen forbi Finse vil måtte utbygges senere.

Dokumenter:

- Hovedplan Tunga - Finse, datert juni 1987.
- Oppdatert hovedplan Torbjørnstøl - fylkesgrensen, datert november 1991.
- Div. byggeplaner.



Bergensbanen: Urdland - Ygre, rassikring i Rastalia



Hovedplan

<i>NJP:</i>	Ordinær ramme/satsingspakken.
<i>Kostnader:</i>	CA. 167 mill. -94kr.
<i>Ansvar:</i>	BrV.
<i>Lengde:</i>	Ca. 5.2 km.

Bakgrunn:

Ved Rastalia (nær Urdland) er det i dag nedsatt kjørehastighet til 30 km/t først og fremst pga. rasfare, dårlig horisontalkurvatur og stor stigning / fall. Mye overvann fører også til problemer - særlig vinterstid. Av ulike årsaker omfatter hovedplanen hele linjestrekningen fra Urdland til Ygre.

Tiltak:

Det bygges ny tunnel Urdlandselva - Kløve og en mindre dagstrekning Kløve - Kvarekvål som første utbyggingsetappe.

Framdrift:

Reguleringsplanarbeidet og hovedplanarbeidet avsluttes i -94.

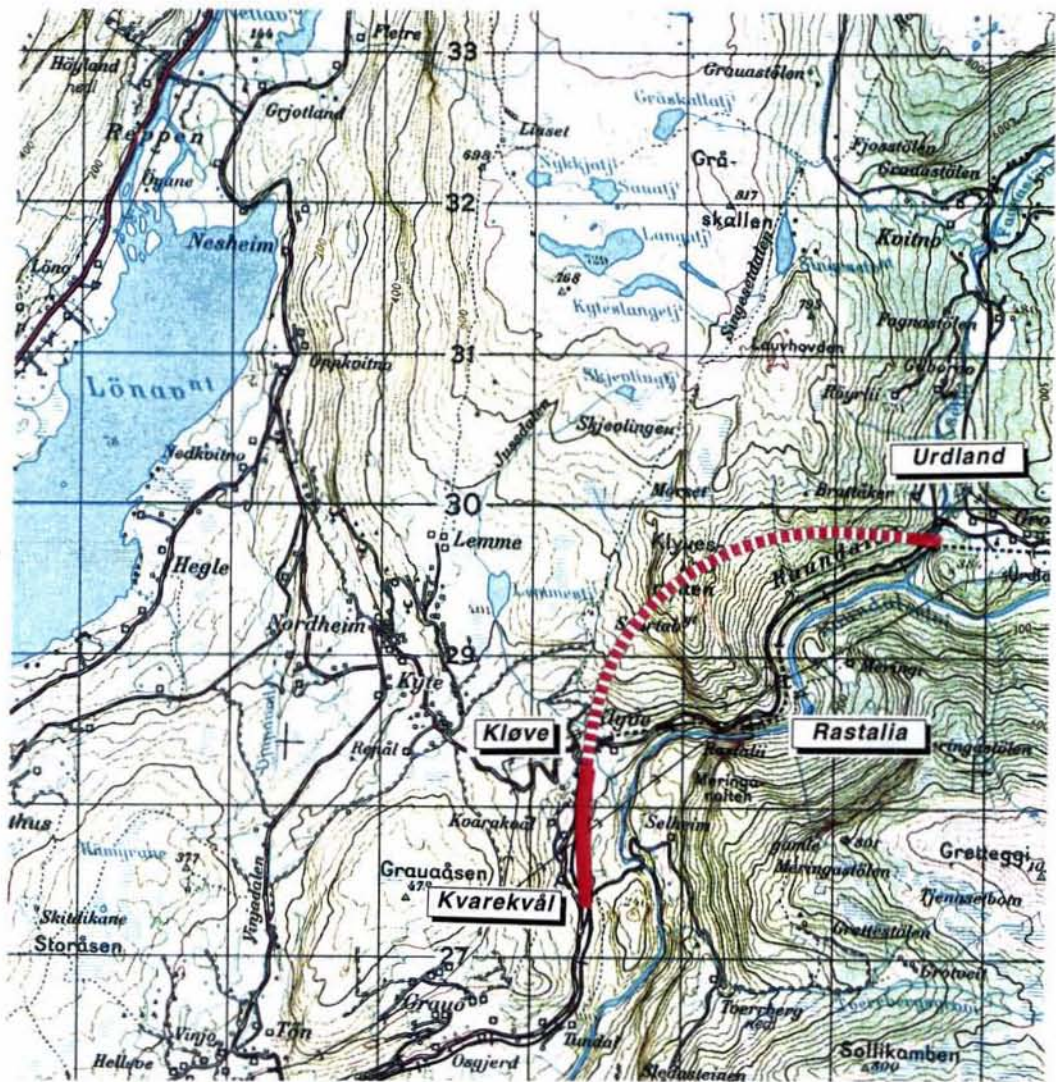
Grunnerverv / grunnavtaler i løpet av -94 /-95.

Detalj- og prosjekteringsarbeidene forutsettes gjennomført i løpet av -95.

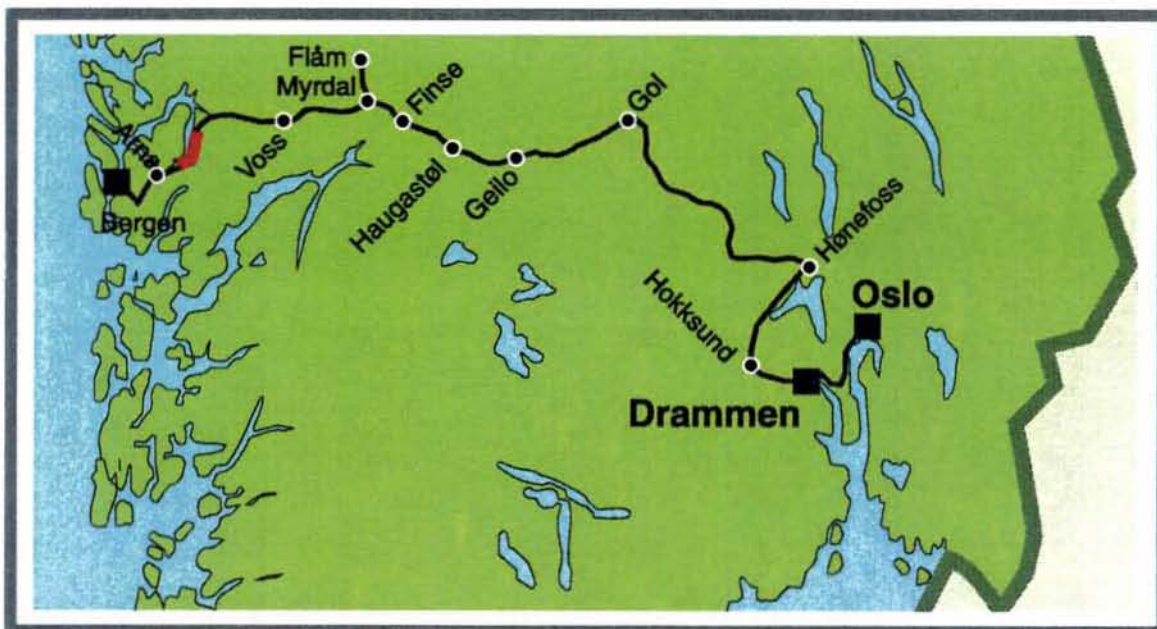
Bygging kan starte i -96 og avsluttes i -97 / -98.

Dokumenter:

- Planutredning Voss - Gravhalsen, datert jan. -92.
- KU-melding, datert jan. -92.
- Reguleringsplanframlegg, datert 1.mars -94.
- Hovedplan, datert mars -94.



Bergensbanen: Stanghelle - Fossmark.



Hovedplan

NJP: Planreserve.
Kostnader: Ca. 48 mill. -94kr. (Hetta - Fossmark).
Ansvar: BrV.
Lengde: Ca. 1,4 km.

Bakgrunn:

Denne strekningen på Vossebanen har svært dårlig horisontalkurvatur. Det bratte terrenget gir vanskelige og ressurskrevende forhold ved vedlikeholdsarbeid.

Tiltak:

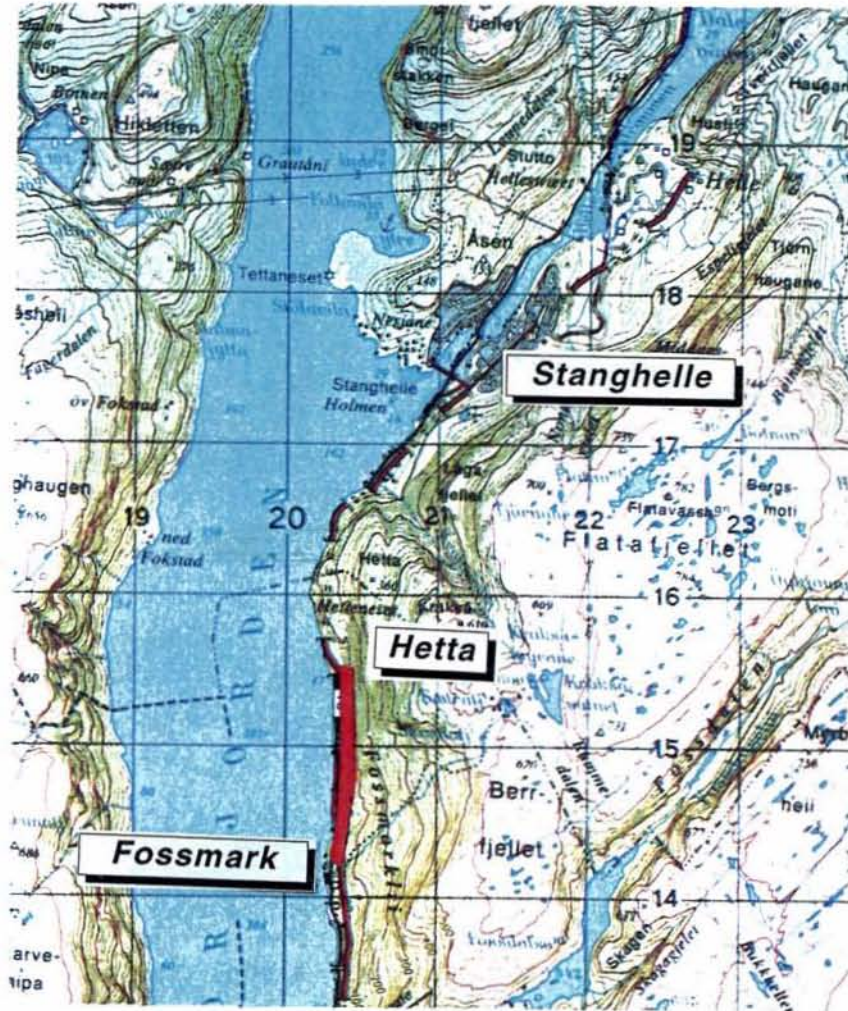
Linjen utbedres. Utbedringen bør først og fremst skje på parsell Hetta - Fossmark.

Framdrift:

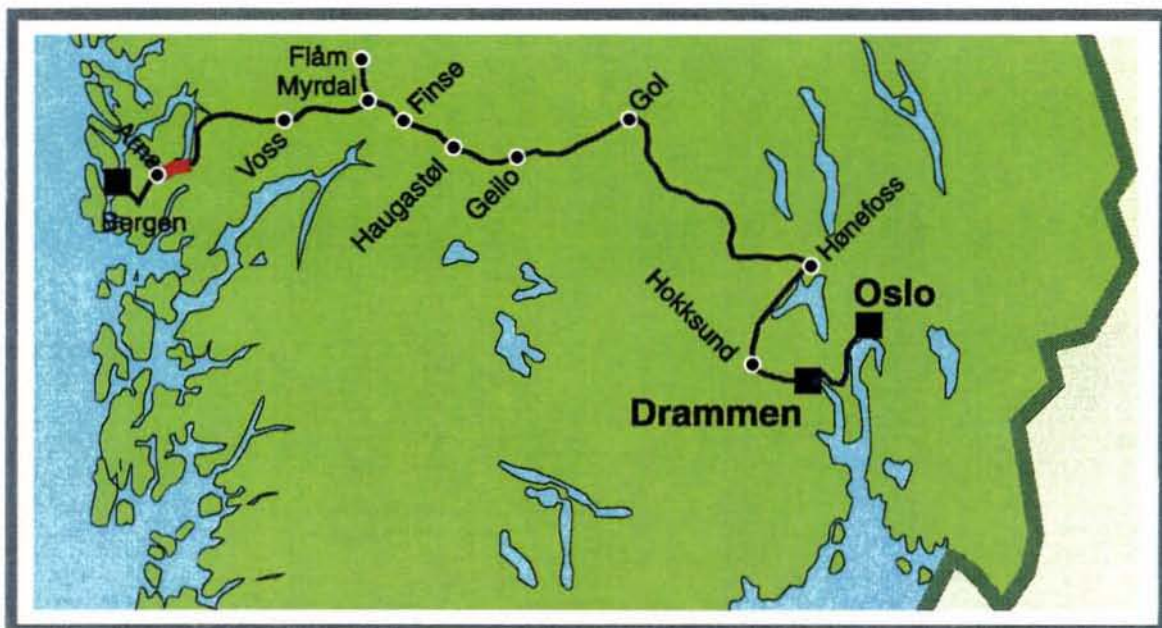
Hovedplanarbeidet er avsluttet.

Dokumenter:

- Hovedplan, datert jan. -93.



Bergensbanen: Trengereid - Arna



Hovedplan

NJP: Planreserve.
Kostnader: Ca. 266 mill. -94kr. (Trengereid - Takvam).
Ansvar: BrV.
Lengde: Ca. 5,7 km.

Bakgrunn:

Strekningen Trengereid - Arna på Vossebanen har svært dårlig horisontalkurvatur og ligger i et sidebratt og rasfarlig terreng (særlig gjelder dette delstrekningen Trengereid - Takvam). Eksisterende kryssingsspor på strekningen trenger også å erstattes. Banefundamentet er stedvis dårlig.

Tiltak:

Det anbefales at linjen legges i tunneler med få og korte dagsoner i mellom disse.

Framdrift:

Hovedplan foreligger for hele strekningen Trengereid - Arna.

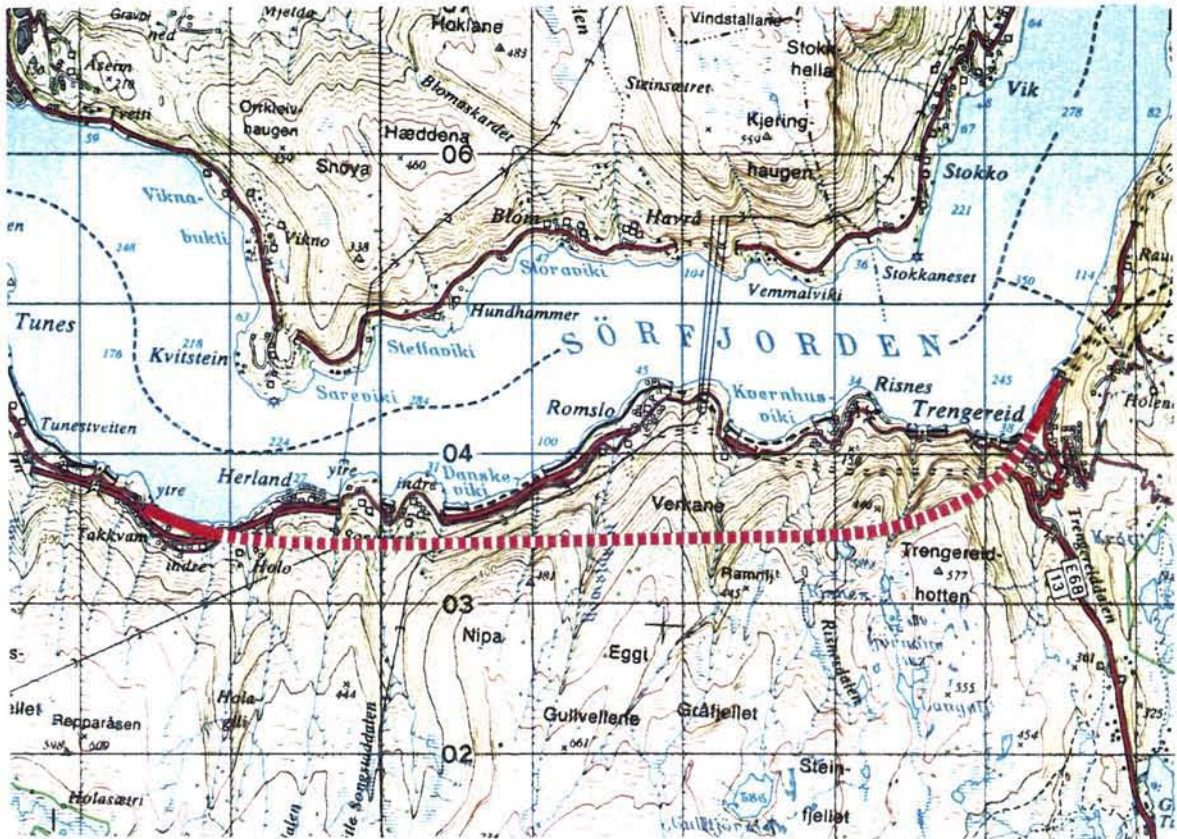
KU-melding gjennomføres i løpet av -94 / -95 for første utbyggingsetappe, parsell Trengereid - Takvam.

Reguleringsplaner og detaljplaner for første utbyggingsetappe godkjennes / utarbeides i løpet av -95.

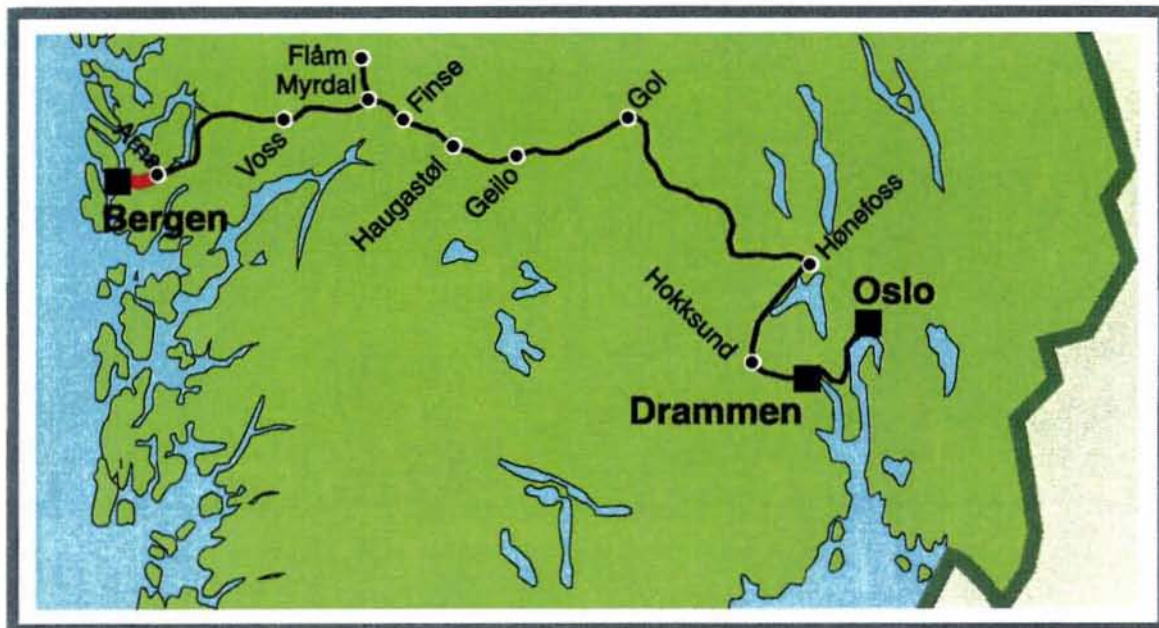
Anleggsstart er ikke fastlagt, men tidligste mulige anleggsstart er beregnet til 1998.

Dokumenter:

- Reguleringsplan Trengereid, datert febr. -92.
- Reguleringsplan Takvam, datert febr. -92.
- Hovedplan Arna - Trengereid, datert des. -92.
- KU-melding, datert 7. juli -94.



Bergensbanen: Arna - Bergen, Dobbeltspor gjennom Ulriken



Hovedplan

<i>NJP:</i>	Neste planperiode.
<i>Kostnader:</i>	Ca. 484 mill. -94kr.
<i>Ansvar:</i>	BrV.
<i>Lengde:</i>	8,3 km.

Bakgrunn:

Med bakgrunn i de geografiske forhold er det gode muligheter for å oppnå økt lokaltrafikk. Dagens Ulrikstunnel er en flaskehals som gjør at det f.eks. ikke er mulig å sette opp stive ruter på strekningen Arna/Voss - Bergen. Eksisterende trafikk tetthet vanskeliggjør vedlikeholdet i tunnelen.

Tiltak:

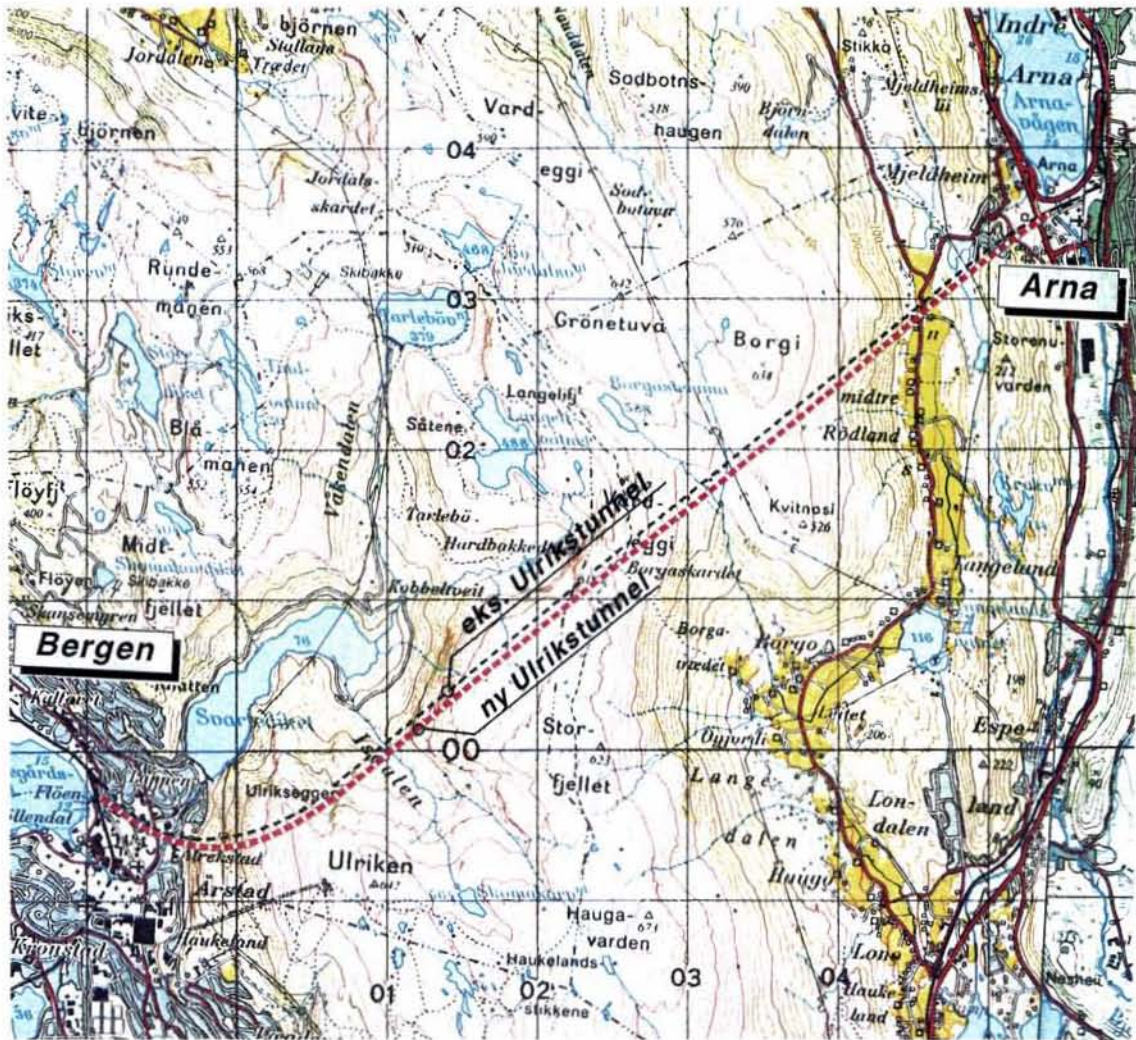
Tiltaket er beskrevet i tre byggetrinn. Trinn 1 omfatter en forlengelse av kryssingssporet på Arna og bygging av to togspor fra Bergen stasjon til Fløen. (Vestre ende av Ulrikstunnelen). Trinn 2 omfatter bygging av nytt spor i en separat tunnel. Trinn 3 omfatter oppgradering av eksisterende Ulrikstunnel.

Framdrift:

Hovedplan er ferdig sommeren 94. KU-melding utarbeides 2. halvdel av 94.

Dokumenter:

- Forstudie ny Ulrikstunnel, datert mai 1992.
- Hovedplan dobbeltspor Bergen - Arna, datert mars 94.



Dovrebanen og Rørosbanen: Oslo - Trondheim

Jernbaneutredning

Kostnader: Ca. 7,3 mill. -94 kr for prosjekt og KU.

Ansvar: Ks

Lengde: Ca.500 km

Bakgrunn:

Mulighetene for høyhastighetsjernbane mellom Oslo og Trondheim undersøkes. Det utføres linjesøk i Gudbrandsdalen og Østerdalen. Samtidig utføres en Konsekvensanalyse (KU) etter PBL for å klarlegge konsekvensene for miljø, naturressurser og samfunn.

Tiltak:

Nødvendige og mulige tiltak for baneomlegging, sporkapasitet og kryssningssporbehov. Vurdering av elektroanlegg med sikte på systemvalg og dimensjonering av sikringsanlegg, CTC, ATC, kontaktledning og banestrømforsyning. Etappevis utbygning. Prosjektet skal også omfatte et krengetogtilpasset alternativ.

Framdrift:

Utredning og KU avsluttes i 1995.

Dokumenter.

- Linjeutreningsrapporter på delstrekninger i begge dalføre.



Gardermobanen: Oslo - Gardermoen



Detaljplan

Kostnader: Ca. 3,3 milliarder -94 kr. .
Ansvar: NSB/GMB
Lengde: Ca. 48 km.

Bakgrunn:

I forbindelse med Stortingets vedtak om bygging av ny hovedflyplass på Gardermoen ble det samtidig besluttet at tilbringertjenesten mellom Oslo og flyplassen skulle skje med tog og ta 19 minutter.

Tiltak:

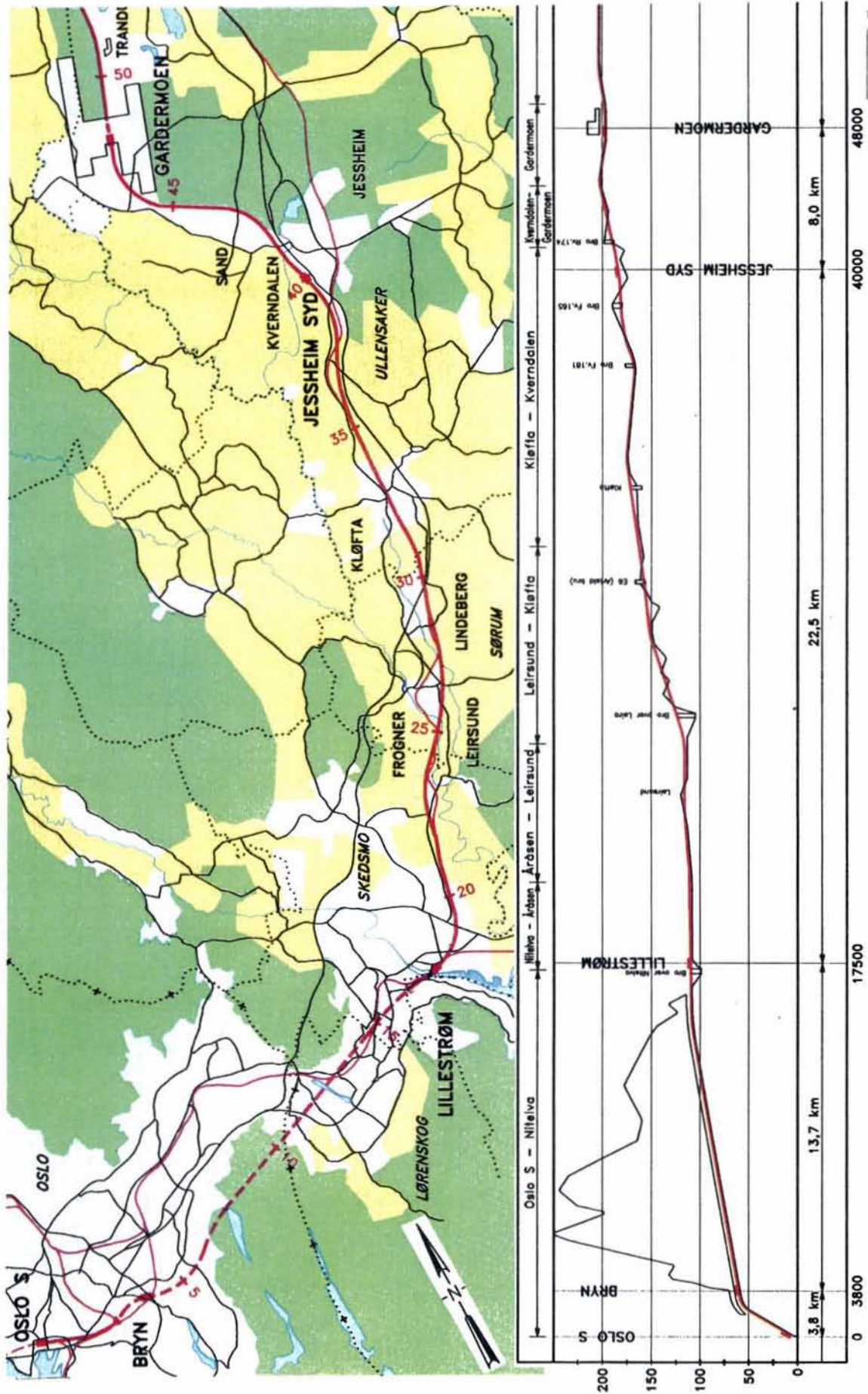
Bygging av nytt høyhastighets dobbeltspor mellom Oslo og Gardermoen. Sporet går i tunnel fram til Lillestrøm og traséen videre legges stort sett uavhengig av det nåværende sporet.

Framdrift:

Reguleringsplaner for hele strekningen er under behandling. Anlegg er oppstartet. Ferdigstillelse til åpning av flyplassen i -98.

Dokumenter:

- Div. dok., planer og publikasjoner fra prosjektet.



Gardermobanen: Gardermoen - Eidsvoll



Detaljplan

Kostnader: Ca. 1,3 milliarder -94 kr.

Ansvar: NSB/GMB

Lengde: 17,5 km

Bakgrunn:

I forbindelse med Stortingets vedtak om bygging av ny hovedflyplass på Gardermoen ble det samtidig besluttet at tilbringertjenesten mellom Oslo og flyplassen skulle skje med tog. Vedtaket forutsetter også at banen forlenges til Eidsvoll for å bedre tilbudet også nord for flyplassen.

Tiltak:

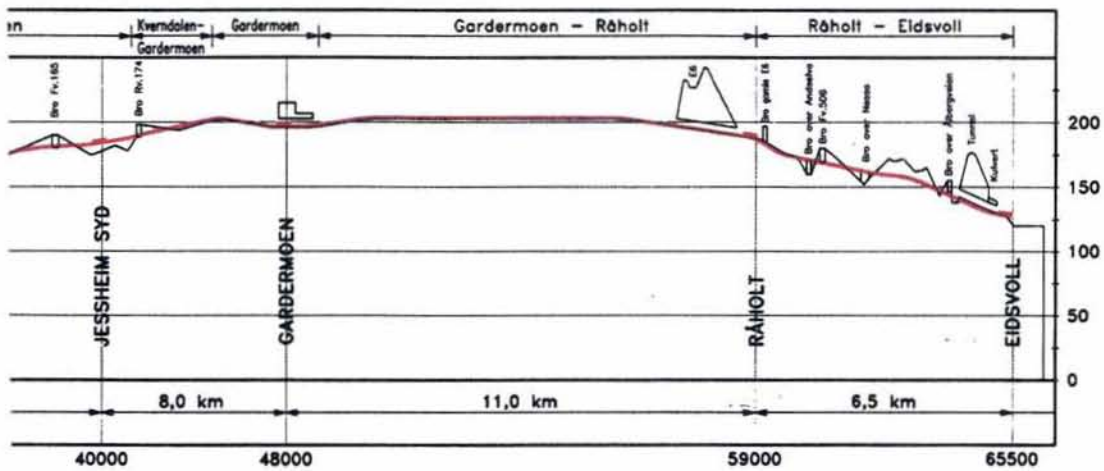
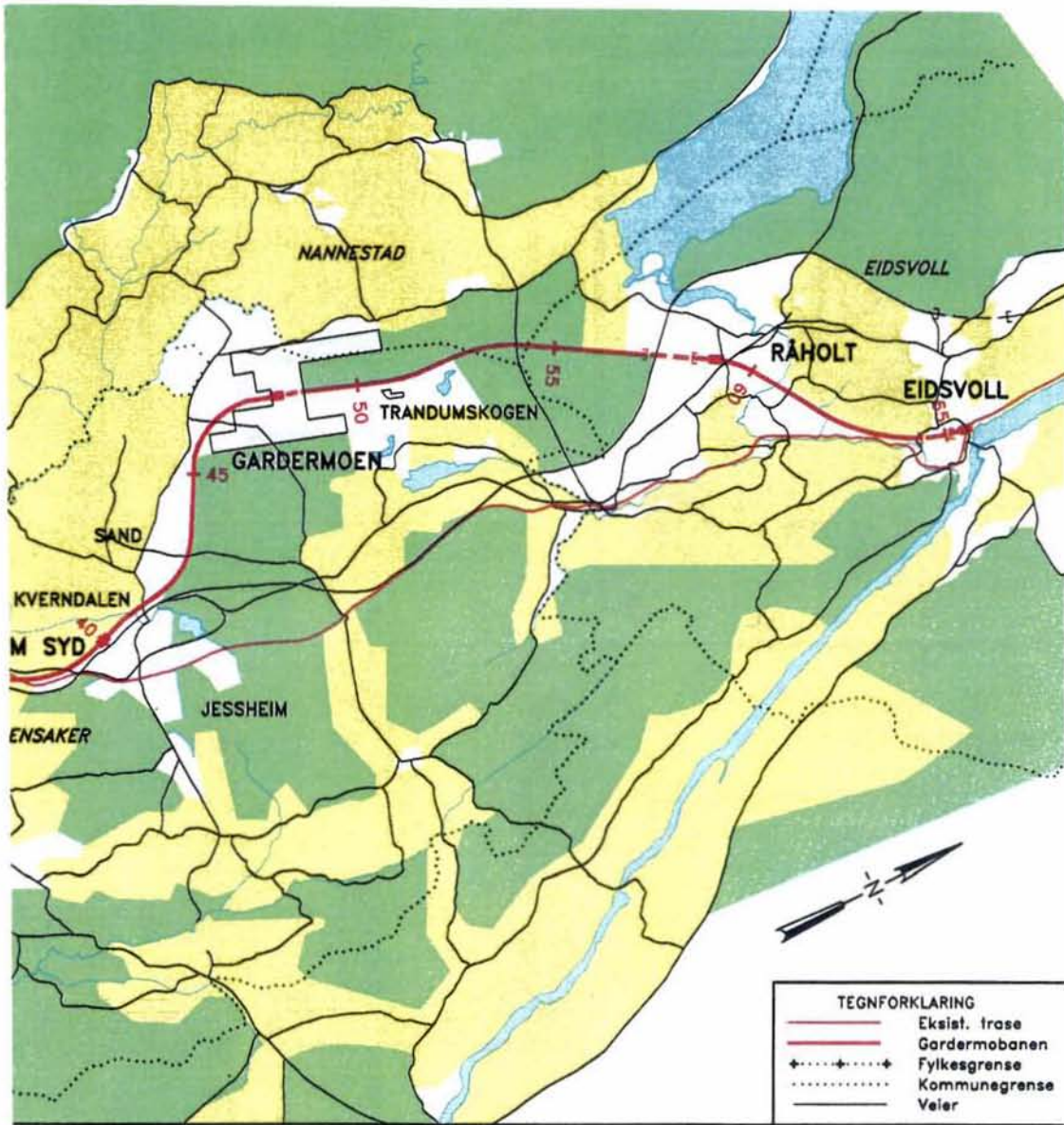
Bygging av nytt høyhastighets dobbeltspor mellom Gardermoen og Eidsvoll.

Framdrift:

Reguleringsplaner for strekningen er under utarbeidelse og behandling. Ferdigstillelse til 2001/2002.

Dokumenter:

- Div. dok., planer og publikasjoner fra prosjektet.



Dovrebanen: Sørli - Stange



Hovedplan

<i>NJP:</i>	Ekstra satsningsprogram
<i>Kostnader:</i>	Ca. 189 mill. -94 kr
<i>Ansvar:</i>	BrØ
<i>Lengde:</i>	4,7 km.

Bakgrunn:

Prosjektet inngår som en del av kapasitetsøkningen på IC-strekningen Oslo S - Lillehammer, og er også en del av et høyhastighetsprosjekt mellom Oslo og Trondheim på Dovrebanen. IC-togene vil få kryssing på strekningen når Gardermobanen er ferdig.

Tiltak:

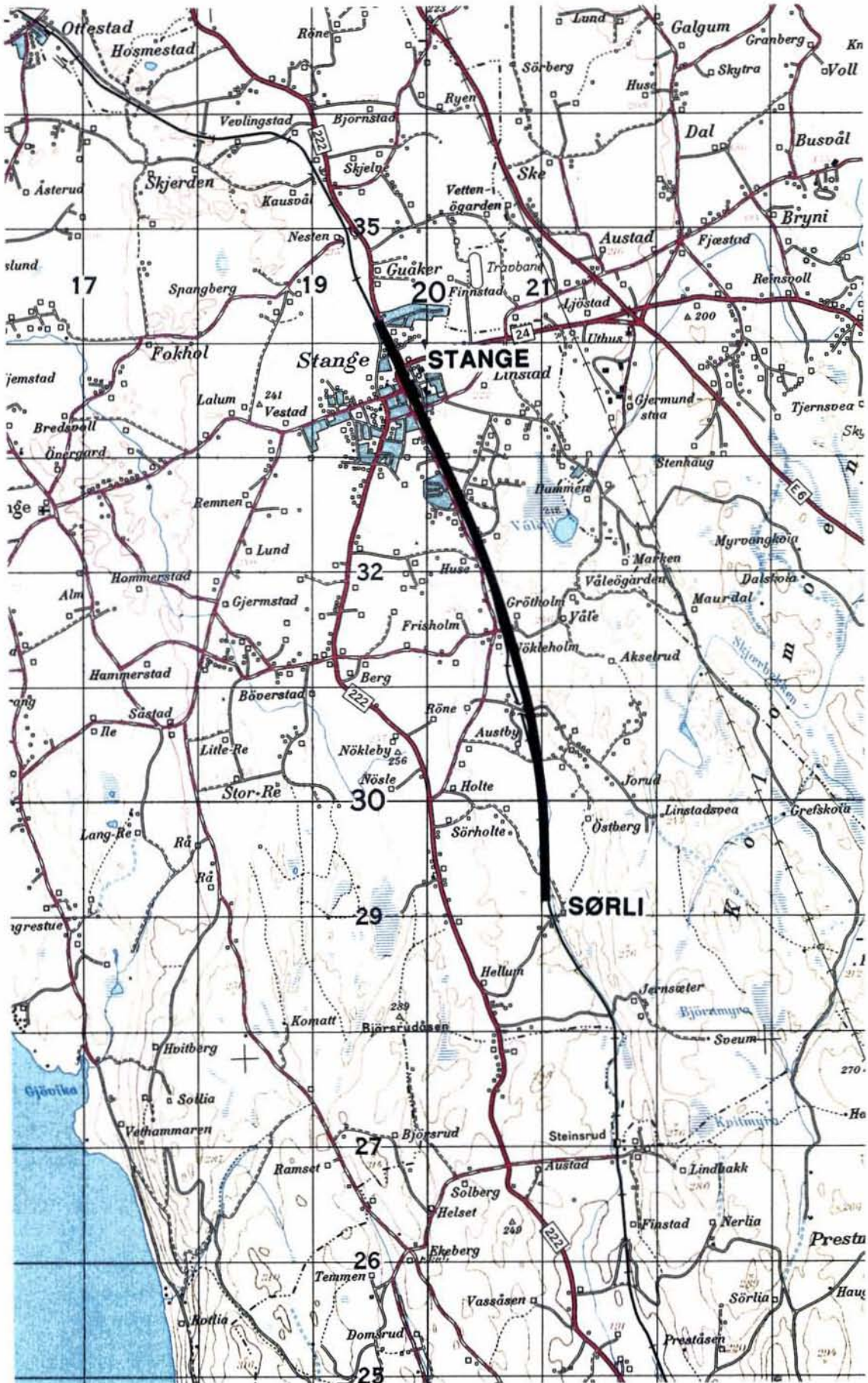
Det anlegges et kryssingsbelte med kurveutretting på strekningen mellom Tangen og Stange. Aktuell første parsell er Sørli - Stange.

Framdrift:

Hovedplan for parsellen Sørli - Stange vil være ferdig i midten av -94. Melding/KU for strekningen utarbeides ikke. Reguleringsarbeid inngangsatt. Bygging er beregnet å starte i -96.

Dokumenter:

- N/K-analyse for kurveutretting og dobbeltspor ved Sørli på Dovrebanen, BrN 26.03.92
- Utkast til Hovedplan for strekningen Steinsrud - Stange.
- Hovedplan Sørli - Stange.



Dovrebanen: Ringebu - Vinstra kryssingsbelte



Hovedplan

NJP: Neste planperiode.
Kostnader: Ca. 362 mill. -94 kr
Ansvar: BrN
Lengde: 10 km

Bakgrunn:

Hovedplan utarbeides for en ca. 25 km lang strekning mellom Ringebu og Vinstra. Sporkapasiteten og optimal plassering av et kryssingsbelte av ca. 10 km lengde i dette området skal studeres mer detaljert. Tiltaket kan gå inn i ev. framtidig høyhastighetsprosjekt Oslo - Trondheim.

Tiltak:

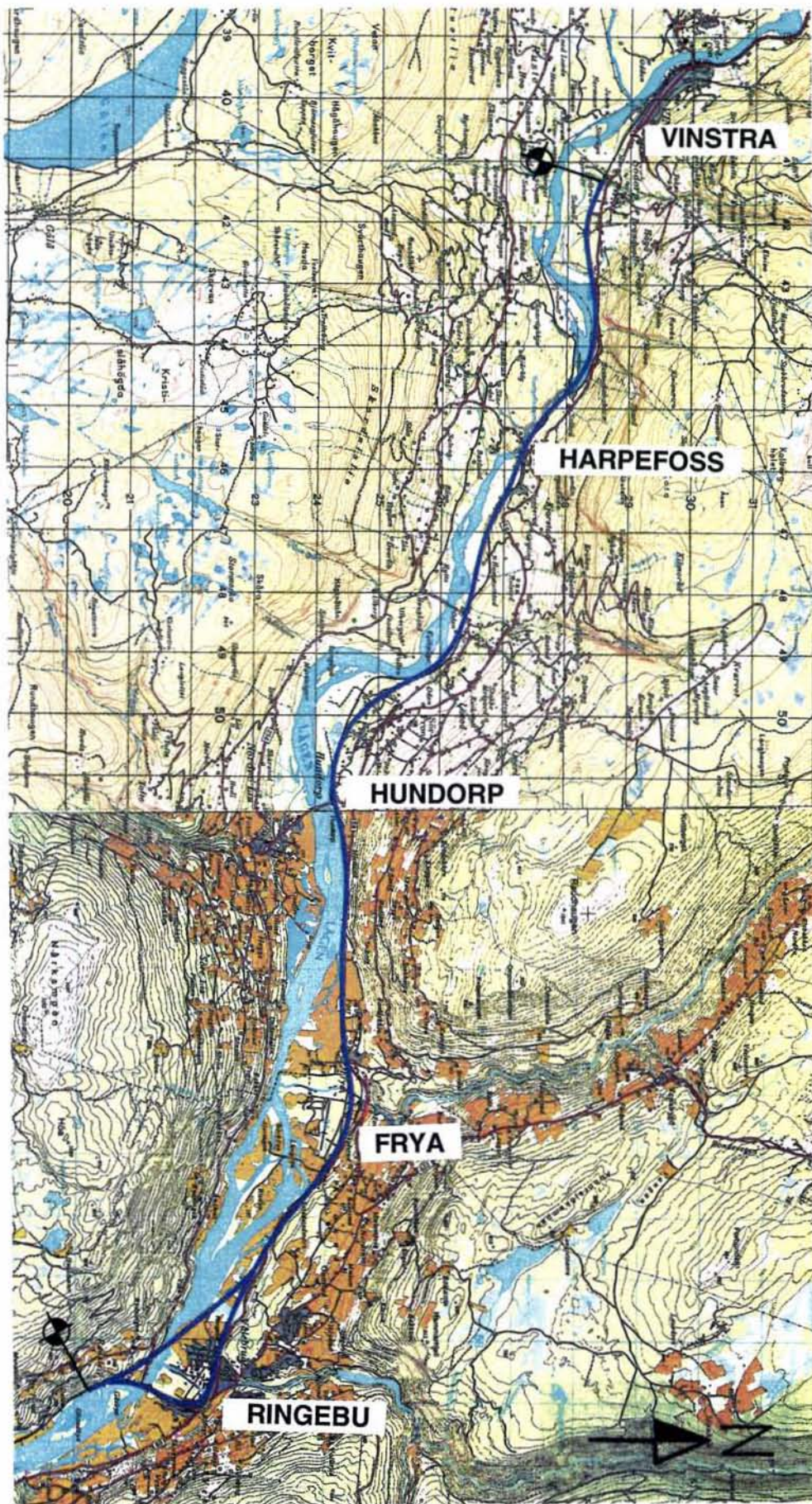
Det planlegges et kryssingsbelte. Tiltaket kombineres med sporutrettinger, forbedringer og kvalitetshevninger av sporet med sikte på reisetidsbesparelser og høyhastighet på strekningen.

Framdrift:

Planleggingsarbeidet skal være avsluttet i løpet av -96. Anlegget kan startes i -98 og ferdigstilles i år 2000.

Dokumenter:

- Linjeutredning Eidsvoll - Trondheim, sist revidert 1.1.94
- Oppsummering av forstudien, datert april -93
- Arbeidsnotat "Silingsrapport Kryssingsbelte Ringebu - Harpefoss", datert 21.10.93



Dovrebanen: Fokstua - Hjerkinn kryssingsbelte



Hovedplan

<i>NJP:</i>	Ekstra satsningsprogram
<i>Kostnader:</i>	Ca. 325 mill. -94 kr
<i>Ansvar:</i>	BrN
<i>Lengde:</i>	21km

Bakgrunn:

Det er behov for et kryssingsbelte av ca 10 km lengde. Det er også ønskelig å gjøre et konkret forsøk med full høyhastighetsstandard på 200 km/t. Prosjektet innbefatter også delprosjektet "Linjeomlegging ved Hjerkinn" .

Tiltak:

Innenfor planområdet på ca 21 km bygges det en dobbeltspor-strekning på ca 10 km lengde. Optimal plassering avgjøres av en simulering for hovedbanen Oslo - Trondheim.

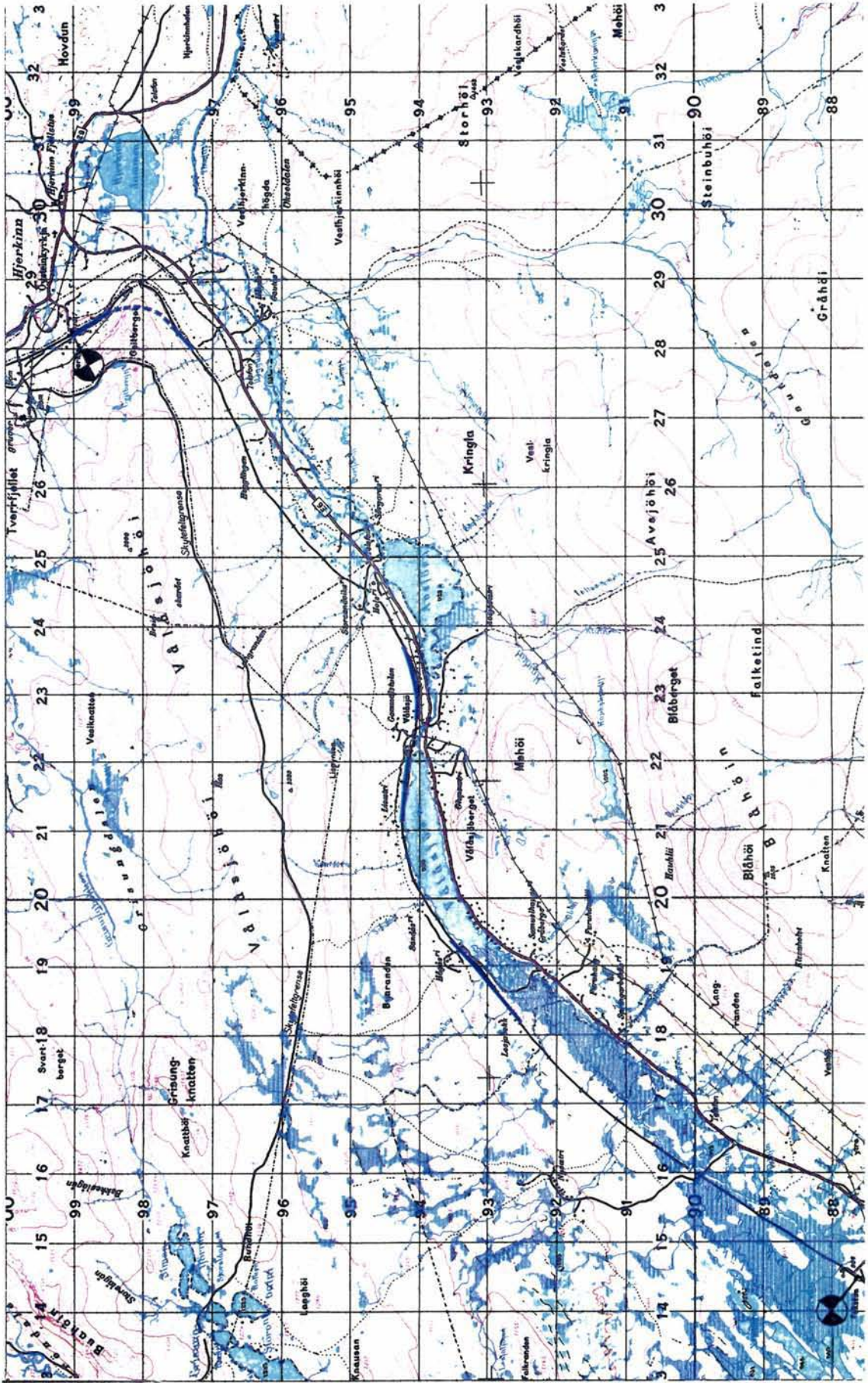
Framdrift:

Hovedplan første del ferdig i 1994. Konsekvensutredning og kommunedelplaner ferdig i midten av 96.

Anleggstart antatt i 1998 og ferdigstillelse i år 2000.

Dokumenter:

- Linjeutredning Eidsvoll - Trondheim, sist revidert 1.1.94.



Dovrebanen: Fokstua - Hjerkinn høyhastighetsavsnitt



Hovedplan

<i>NJP:</i>	Ekstra satsningsprogram
<i>Kostnader:</i>	Ca. 26 mill. -94 kr (Trinn 1)
<i>Ansvar:</i>	BrN
<i>Lengde:</i>	10 km.

Bakgrunn:

Det er ønskelig å gjøre forsøk med stor hastighet på høyfjellsstrekningen, 160 km/t (200 km/t for krengetog).

Tiltak:

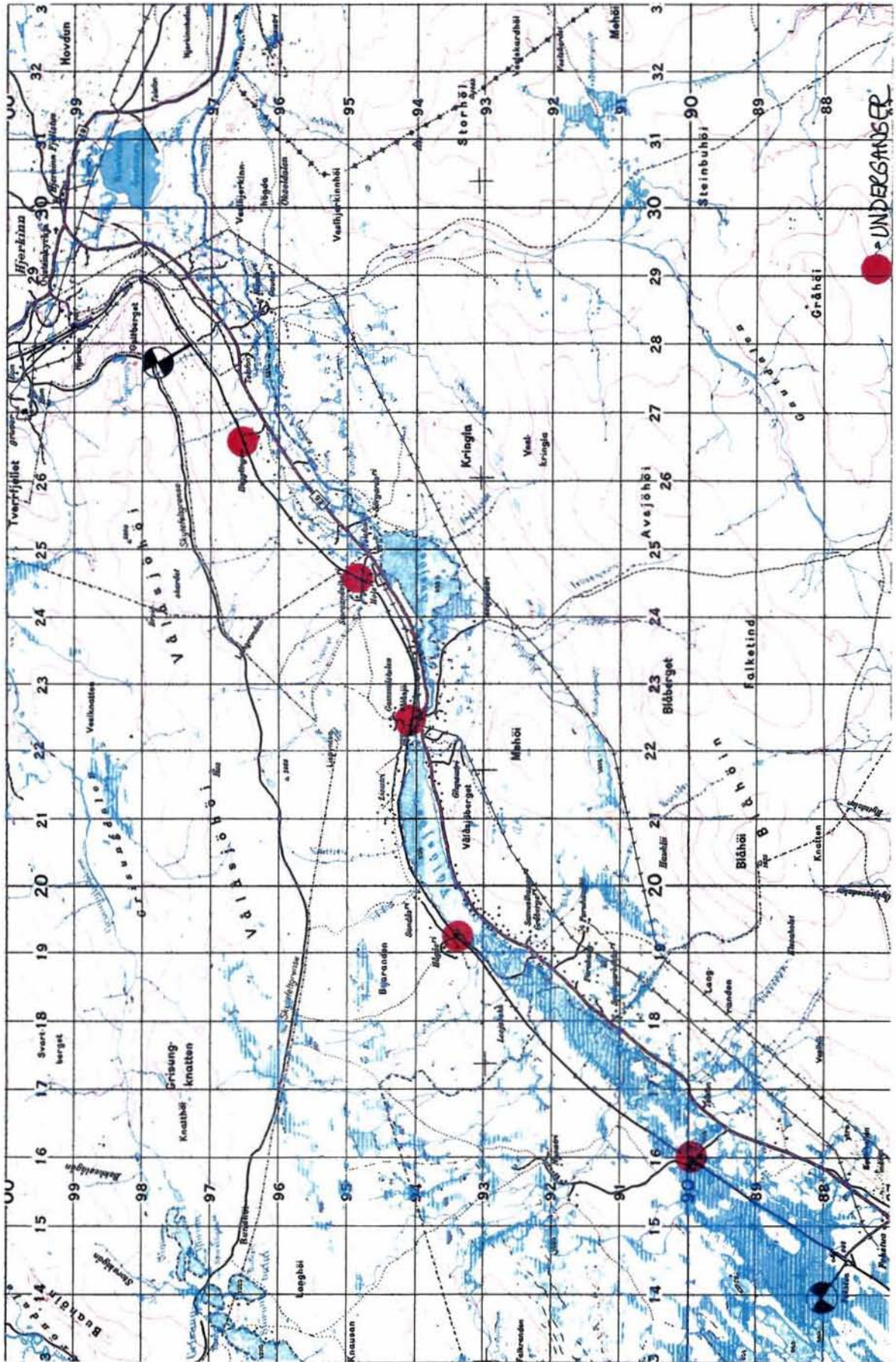
Tiltaket omfatter nedleggelse av planoverganger, utbedring av underganger og utbedring av underbygning i myrterreng. Trinn 2 vil omfatte kurveutretting og nytt kontakt-ledningsanlegg (kontaktledning går ikke inn i hovedplan).

Framdrift:

Hovedplan avsluttet sommer 94. Anleggsstart 95 og avsluttet i 95.

Dokumenter:

- Kostnadsoverslag for linjeutretting og planovergangnedleggelse.
- Hovedplan for Høyhastighetsavsnitt Dovre.



UNDERSANSER

Dovrebanen: Soknedal - Støren, tunnel.



Hovedplan

<i>NJP:</i>	Planreserve.
<i>Kostnader:</i>	Ca. 400 mill. -94 kr
<i>Ansvar:</i>	BrN
<i>Lengde:</i>	Ca. 10 km.

Bakgrunn:

Strekningen skal oppgraderes til framtidig høyhastighetsstandard i henhold til målsetningene i jernbaneutredningen.

Tiltak:

Tiltaket omfatter baneomlegging i vanskelig terreng med dårlige grunnforhold. Hovedalternativet er en 10 km lang tunnel med 20 promille stigning. Alternativ med mindre stigning og alt. med kortere tunnelandel og mer daglinje utredes.

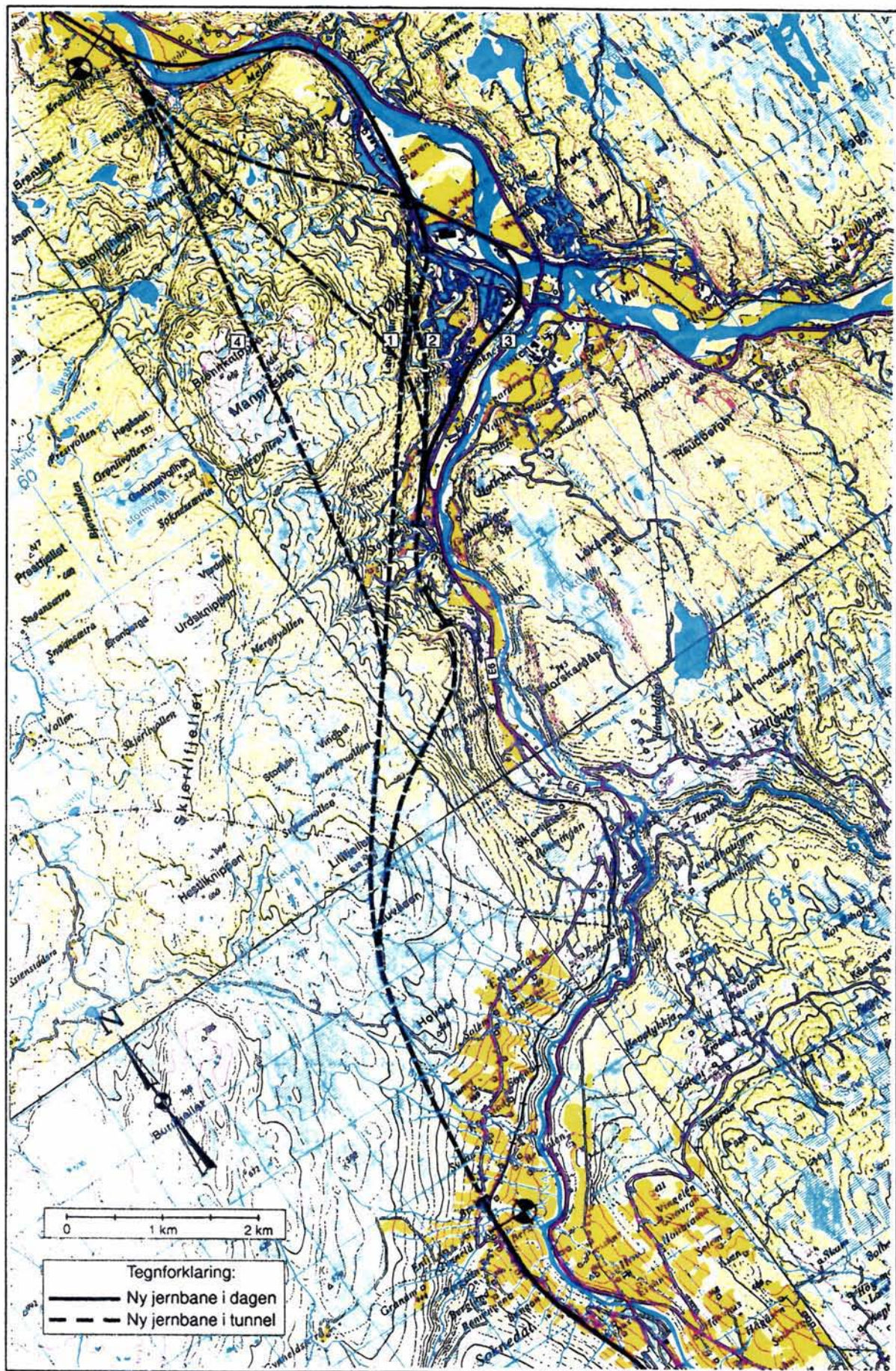
Framdrift:

Hovedplan og melding etter PBL antas ferdig i løpet av 94. Mulig anleggsstart er 96 med ferdigstillelse i 98.

Sannsynlig utvidelse av parsellen for strekningen Soknedal - Krokstadlykkja vil forskyve framdriften med 1 år.

Dokumenter:

- Linjeutredning Eidsvoll - Trondheim, sist revidert 1.1.94.
- Statusrapport Tunnel Soknedal - Støren, foreløpig utg. juni -94.



Nordlandsbanen: Trondheim - Bodø

Elektrifisering og modernisering av Nordlandsbanen/Meråkerbanen, mulighetsstudie.

Kostnader: Ca. 5 mrd. -94 kr hvorav elektrifisering inkl. Meråkerbanen 1,5 mrd.
Ansvar: BrN
Lengde: 800 km. eksisterende bane

Bakgrunn:

Dagens bane har begrensninger knyttet til lang reisetid pga. nødvendig lang trasé, strekninger med nedsatt hastighet og svak trekk-kraft hos diesel-lokene. Videre hindrer manglende elektrifisering optimal materialutnyttelse på strekningen Oslo - Bodø og Trondheim - Stockholm via Storlien. For å oppnå mål om konkurransedyktige reisetjenester med korte reisetider, høy grad av punktilighet, sikkerhet og miljøvennlighet er det nødvendig å modernisere banen.

Tiltak:

Elektrifisering, traséforkortninger, utstrossing av eksisterende tunneler, nedleggelse av jernbaneoverganger, ombygging av broer og andre tekniske forbedringer. Tiltakene vil gi 35 km innkortning av banen og 4 timer redusert reisetid for strekningen Trondheim - Bodø.

Framdrift:

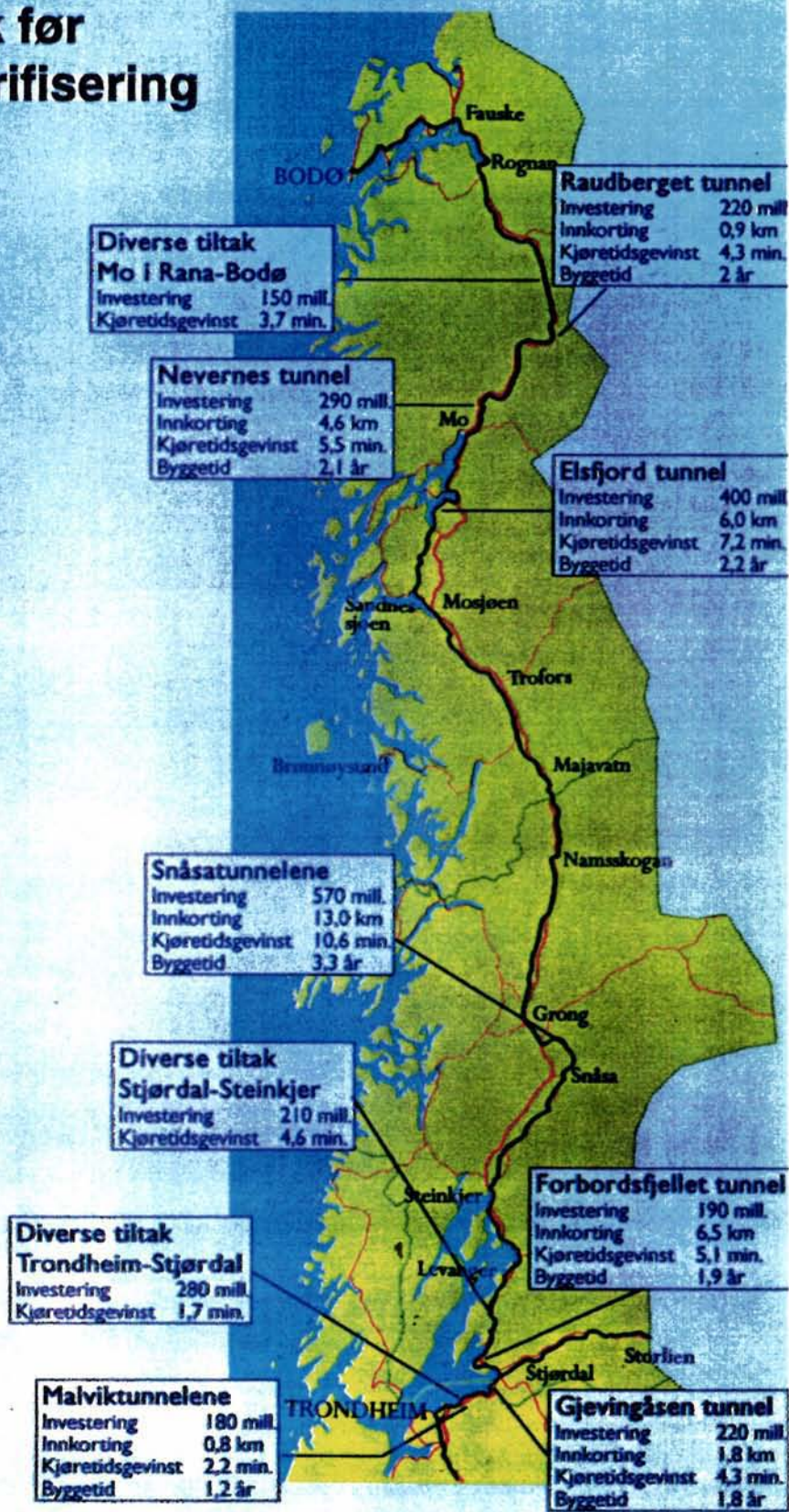
Tiltakene er fordelt over en periode på ca. 12 år. I hovedsak skjer ferdigstillingen av tiltakene sør fra Trondheim og nordover. Konkret planlegging er oppstartet på de første delprosjektene. Moderniseringstiltakene må komme før elektrifiseringen for å unngå å binde investeringsmidler i en umoderne infrastruktur.

Dokumenter:

- Informasjonsrapport om elektrifisering og modernisering av Nordlandsbanen, april -94.

Nordlandsbanen

Tiltak før elektrifisering



Nordlandsbanen: Hommelvik - Værnes, Gevingåsen tunnel



Hovedplan

<i>NJP:</i>	Planreserve
<i>Kostnader:</i>	Ca. 250 mill. -94 kr
<i>Ansvar:</i>	BrN
<i>Lengde:</i>	Ca. 7,8 km

Bakgrunn:

Målet er å oppnå konkurransedyktig kjøretid og hensiktsmessig turnering av lokale tog mellom Trondheim og Stjørdal (Værnes).

Tiltak:

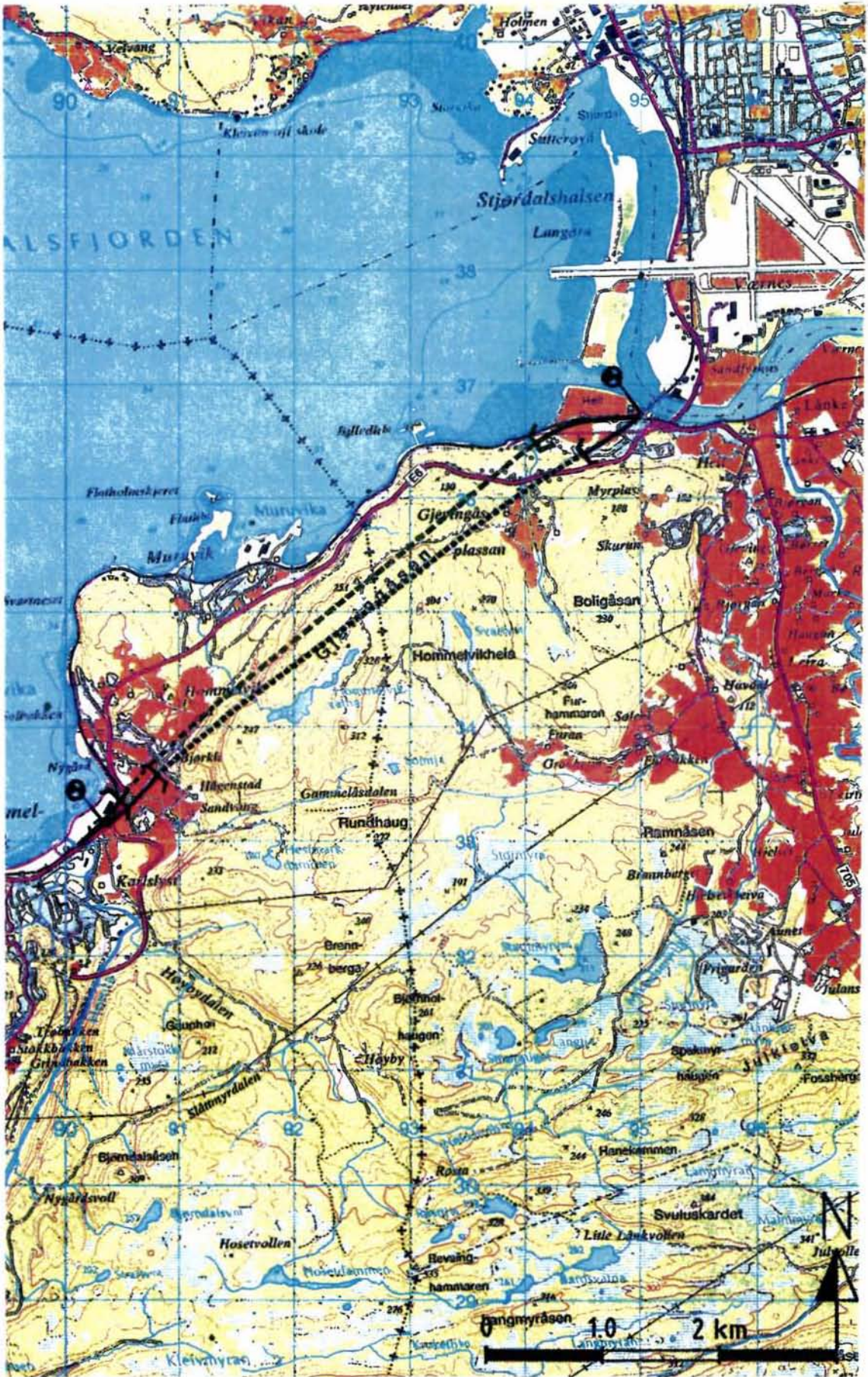
Bygging av tunnel gjennom Gevingåsen. Tre alternativ utredes. To alternativ med lang tunnel fra Hommelvik hvor Hell stasjon berøres. Det tredje med to mindre tunneler hvor Hell stasjon berøres lite. Strekningen forkortes med 1,8 km.

Framdrift:

Hovedplan ferdigstillt sommer 94, KU-melding lagt ut til offentlig ettersyn høst -94. Reguleringsplanarbeidet forutsettes gjennomført i -94. Det er ikke forutsatt full KU. Anleggstart kan skje i -95 og ferdigstillelse i -97.

Dokumenter:

- Hovedplan Hommelvik - Værnes. Gevingåsen tunnel, juli -94.
- Melding etter PBL kap VII-a, § 33-3, august -94.



Nordlandsbanen: Stjørdal - Langstein, Forbordsfjellet tunnel



Hovedplan

NJP: Planreserve
Kostnader: Ca. 250 mill. -94 kr
Ansvar: BrN
Lengde: Nåv.: 12 km. Ny:5,5 km

Bakgrunn:

Hensikten er å oppnå kortere strekning. Kjøretidsforkortelsene er beregnet til ca. 5 min. for persontog og ca. 10-12 min. for tunge godstog..

Tiltak:

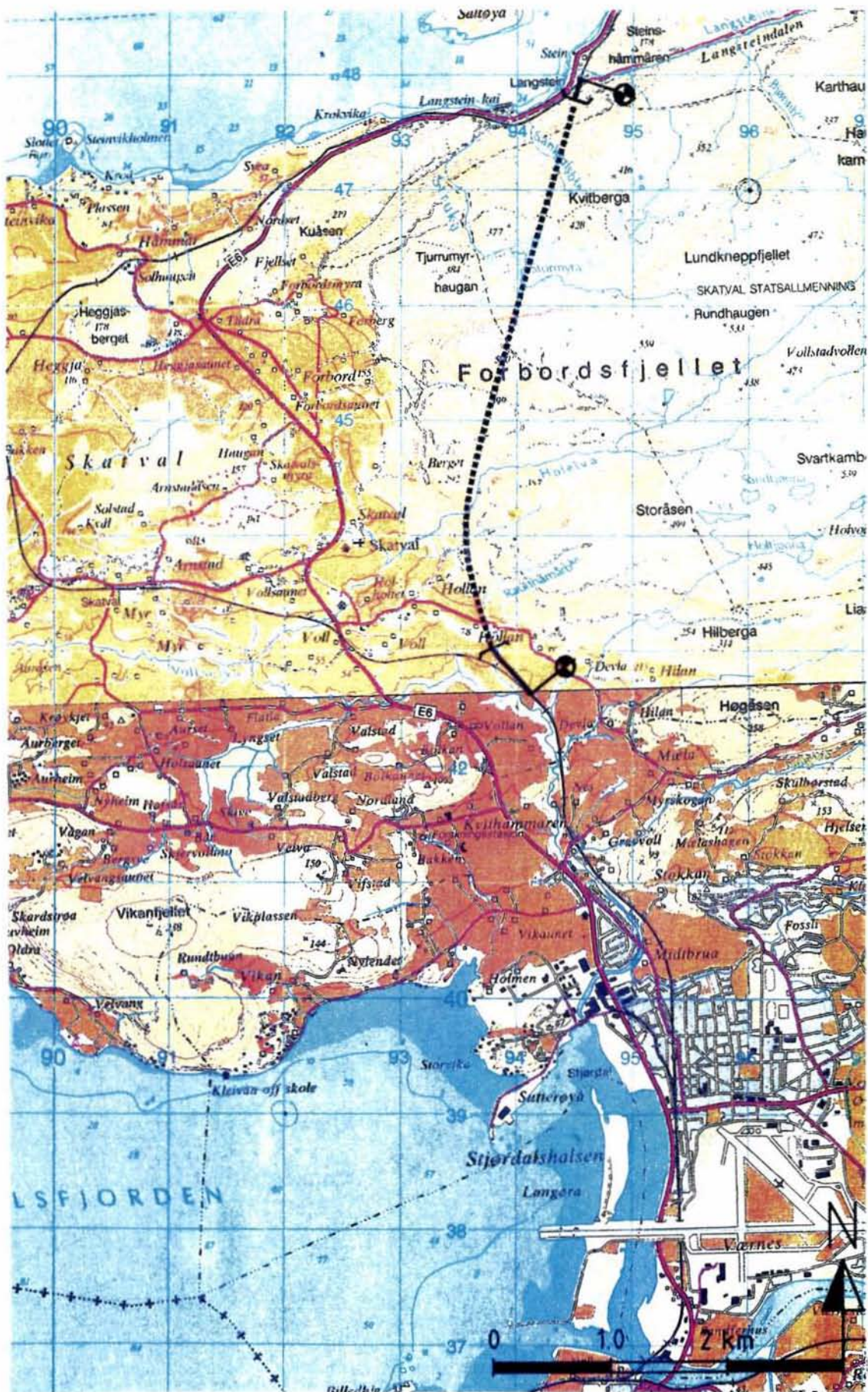
Bygging av tunnel på ca 4,7 km gjennom Forbordsfjellet.

Framdrift:

Hovedplan og KU-melding forutsettes avsluttet sommer 94. Det er ikke forutsatt full konsekvensutredning. Antatt mulig anleggsstart i -95 og ferdigstillelse i -97.

Dokumenter:

- Hovedplan Stjørdal - Langstein, Forbordsfjellet tunnel, aug. -94.



Nordlandsbanen: Dunderland - Bolna, Raudberget tunnel



Hovedplan

<i>NJP:</i>	Planreserve
<i>Kostnader:</i>	Ca. 152 mill. -94 kr
<i>Ansvar:</i>	BrN
<i>Lengde:</i>	Ca. 6,0 km.

Bakgrunn:

Strekningen ved Raudberget er preget av rasfare, og tiltaket er høyest prioritert på Nordlandsbanen. Tiltaket vil gi kjøretidsreduksjoner pga. opphevelse av dagens saktekjøringskrav.

Tiltak:

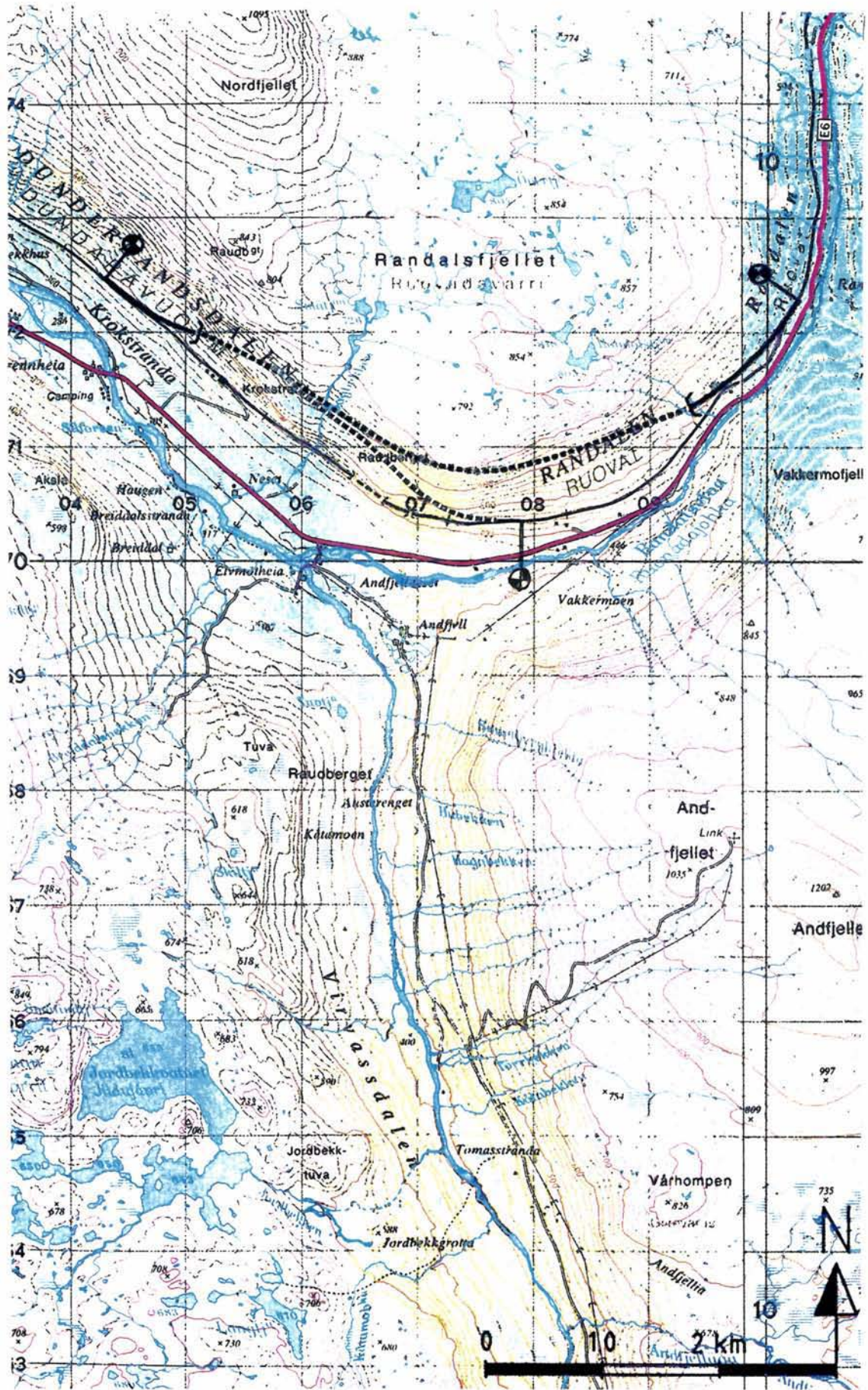
Anlegg av tunnel. Det utredes et alternativ med en kort tunnel direkte for rasproblemet, og en lenger tunnel også for bedre hastighets-standard.

Framdrift:

Hovedplan ferdig sommer 94. Regulerings-/detaljplan er under utarbeidelse. Antatt mulig anleggsstart i 95 og ferdigstillelse i 96.

Dokumenter:

- Hovedplan Raudberget tunnel, 27 juni -94.
- Rapport: Massedeponi Raudberget tunnel, 15.07.94.



Sørlandsbanen: Drammen - Stavanger

Jernbaneutredning - forstudie

Kostnader: Ca. 2,84 milliarder -94 kr

Ansvar: Ks

Lengde:

Bakgrunn:

Prosjektet gir oversikt over nødvendige tiltak for å gi en moderne Sørlandsbanen.

Kostnader er beregnet for deltiltak/delstrekninger:

1. Sammenkopling med Vestfoldbanen - 1,7 - 1,8 milliarder kr.
2. Rassikring Drangsdalen 50 - 300 mill. kr.
3. Linjeomlegging til 160 - 200 km/t på strekningen Moi - Egersund, 190 - 970 mill. kr.
4. Opprusting av strekningen Oгна - Sandnes til 160 - 200km/t, 70 mill. kr.

Tiltak:

Sørlandsbanen og Vestfoldbanen knyttes sammen. Sørlandsbanen rustes opp på strekningen over Hokksund og Kongsberg.

Framdrift:

Utredning foregår i perioden 92 - 94.

Anlegg av de første tiltak kan starte opp i -95.

Dokumenter:

- Sammenknytning Sørlandsbanen og Vestfoldbanen. Rev. utredning, Feb.-92.
- Frier bru, skråstagbru. Nov.-91.
- Alternativsøking kryssing av Porsgrunnselva. Des.-91.
- Rapport fra idé-seminar om modernisering av Sørlandsbanen. sept.-93



Sørlandsbanen: Moi - Egersund, rassikring i Drangsdalen



Hovedplan

<i>NJP:</i>	Planreserve
<i>Kostnader:</i>	Rassikring ca. 268 mill. -94 kr. Linjeomlegging hele strekningen ca. 700 mill.
<i>Ansvar:</i>	BrS
<i>Lengde:</i>	9,9 - 11,7 km.

Bakgrunn:

Drangsdalen er i dag en rasutsatt strekning med nedsatt hastighet. En utbygging er i hovedsak et sikkerhetstiltak, men skal inngå i en modernisert bane mellom Moi og Egersund.

Tiltak:

Tiltaket omfatter bygging av tunnel utenom det rasfarlige området.

Framdrift:

Hovedplan, melding og reguleringsplaner forutsettes å være gjennomført i løpet av -94. Anlegg kan påbegynnes i -95.

Dokumenter:

- Rassikring/Linjeomlegging i Drangsdalen. Forprosjekt Juni -93.
- Linjeomlegging Moi - Egersund. Mulighetsstudie Okt. -93.
- Rassikring Drangsdalen, hovedplan juni -94.
- Rassikring Drangsdalen, melding mai -94.



Sørlandsbanen/Jærbanen: Ogna - Sandnes



Planutredning/Hovedplan

<i>NJP:</i>	Ekstra satsningsprogram
<i>Kostnader:</i>	Ca. 70,6 mill. -94 kr
<i>Ansvar:</i>	BrS
<i>Lengde:</i>	28,5 km.

Bakgrunn:

Målsetningen er oppgradering til et hastighetsnivå på 160 - 200 km/t.

Tiltak:

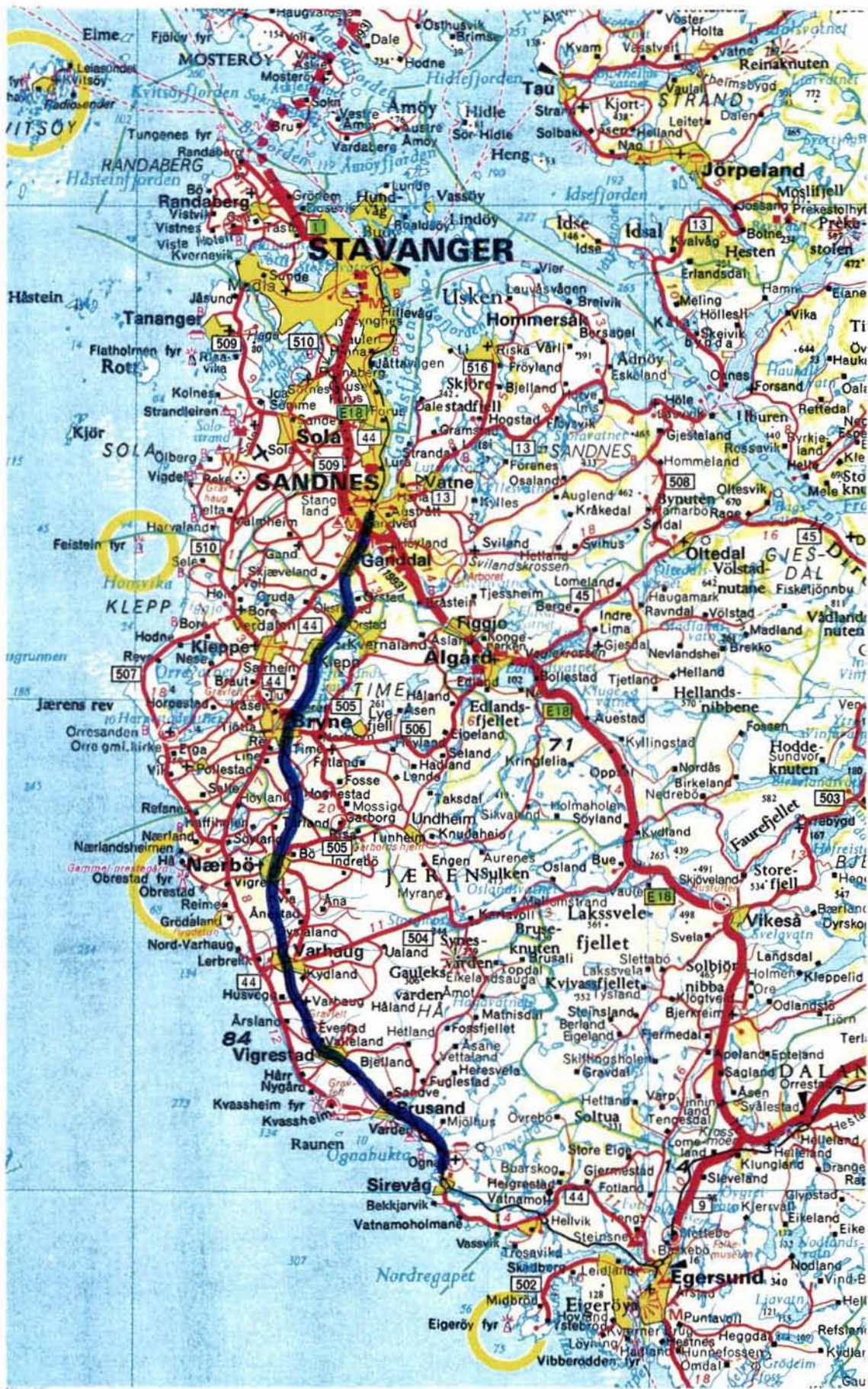
Utretting av ialt 6 kurver på strekningen Ogna - Bryne, inklusive gjenstående veg-omlegginger og planoverganger..

Framdrift:

Hovedplan avsluttes i -94. Detaljplan og reguleringsplaner gjennomføres i -95. De første anleggene kan påbegynnes i -95.

Dokumenter:

- Optimalisering av hastighetsprofil Egersund - Stavanger. Delprosjekt 6 i Jærbaneprojektet. Feb. -92.
- Planutredning/Hovedplan Ogna -Sandnes, aug. -94.



Konsvingerbanen: Lillestrøm - Charlottenberg

Jernbaneutredning

Kostnader: Ca. 74,5 mill. -94 kr

Ansvar: Ks

Lengde:

Bakgrunn:

Utredningsprosjektet er en studie for å finne tiltak som legger til rette for høyere hastighet på strekningen Oslo - Stockholm.

Tiltak:

Gjennomgående traséutbedring. Oppgradering til delvis 200 km/t. Utretting av kurver.

Ombygging/fornyning av kontaktledningsnettet.

Framdrift:

Traséstudie og kartlegging av nødv. infrastrukturtiltak er igangsatt. Studien vil danne grunnlag for utarbeidelse av hovedplan(er) for de konkrete delstrekninger/tiltak.

Dokumenter.

- Trasérapport under ferdiggjøring.
- Opprusting til 100 km/t.

Kongsvingerbanen: Årnes - Kongsvinger.



Hovedplan

<i>NJP:</i>	Ekstra satsingsprogram
<i>Kostnader:</i>	Ca. 70 - 80 mill. -94 kr
<i>Ansvar:</i>	BrØ
<i>Lengde:</i>	42 km.

Bakgrunn:

Målet er å få hevet hastigheten til 160 km/t på deler av traseen. Dette gjøres for å høste erfaringer med oppgradering av eksisterende linjer. Strekningen er den som med minst midler gir sammenhengende parti med 160/200km/t.

Tiltak:

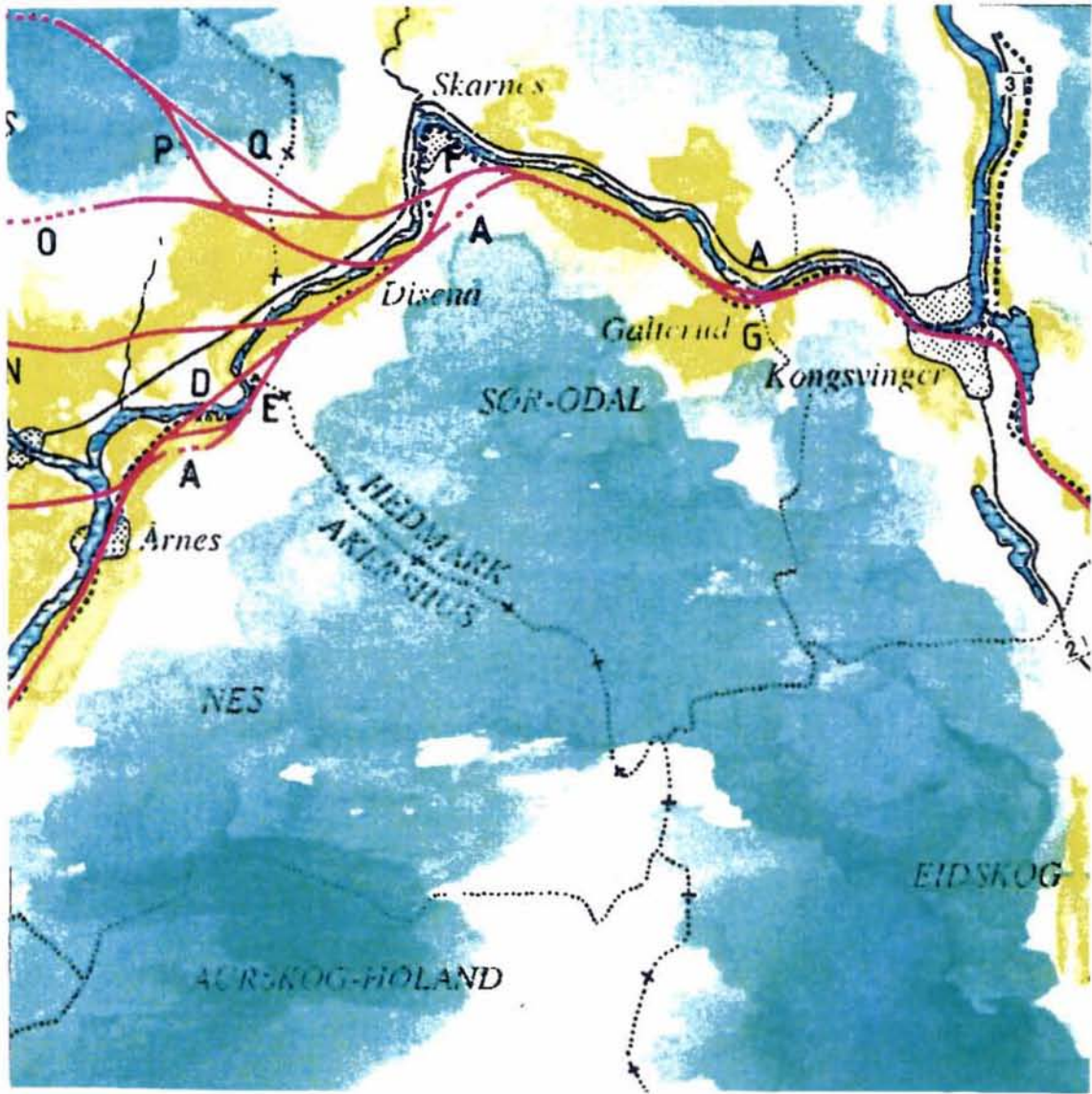
Det tas sikte på å fjerne flaskehalser mellom Årnes og Kongsvinger. Kontaktledningen fornyes på hele strekningen Lillestrøm -Charlottenberg.

Framdrift:

Arealavklaring 94/95.
Bygging 96/97

Dokumenter:

- Utkast til hovedplan for eksisterende infrastruktur.



Gjøvikbanen: Modernisering Oslo - Gjøvik

Forstudie/Jernbaneutredning.

NJP: Ekstra satsningsprogram
Kostnader: Planlegging ca. 2,5 mill. -94 kr
Ansvar: Ks
Lengde: 124 + 20 + 30 km

Bakgrunn:

Det skal gjennomføres en forstudie for modernisering av Gjøvikbanen med hastighet på hhv. 100/130/160 km/t. En modernisering av kjørevegen innebærer bl.a. også en vurdering av ny trasé fra Oslo til Nittedal stasjon, ny trasé fra Gjøvik til Lillehammer/Moelv og ny trasé/modernisering fra Hadeland til Hønefoss.

Tiltak:

Oppdraget består av tre hoveddeler:

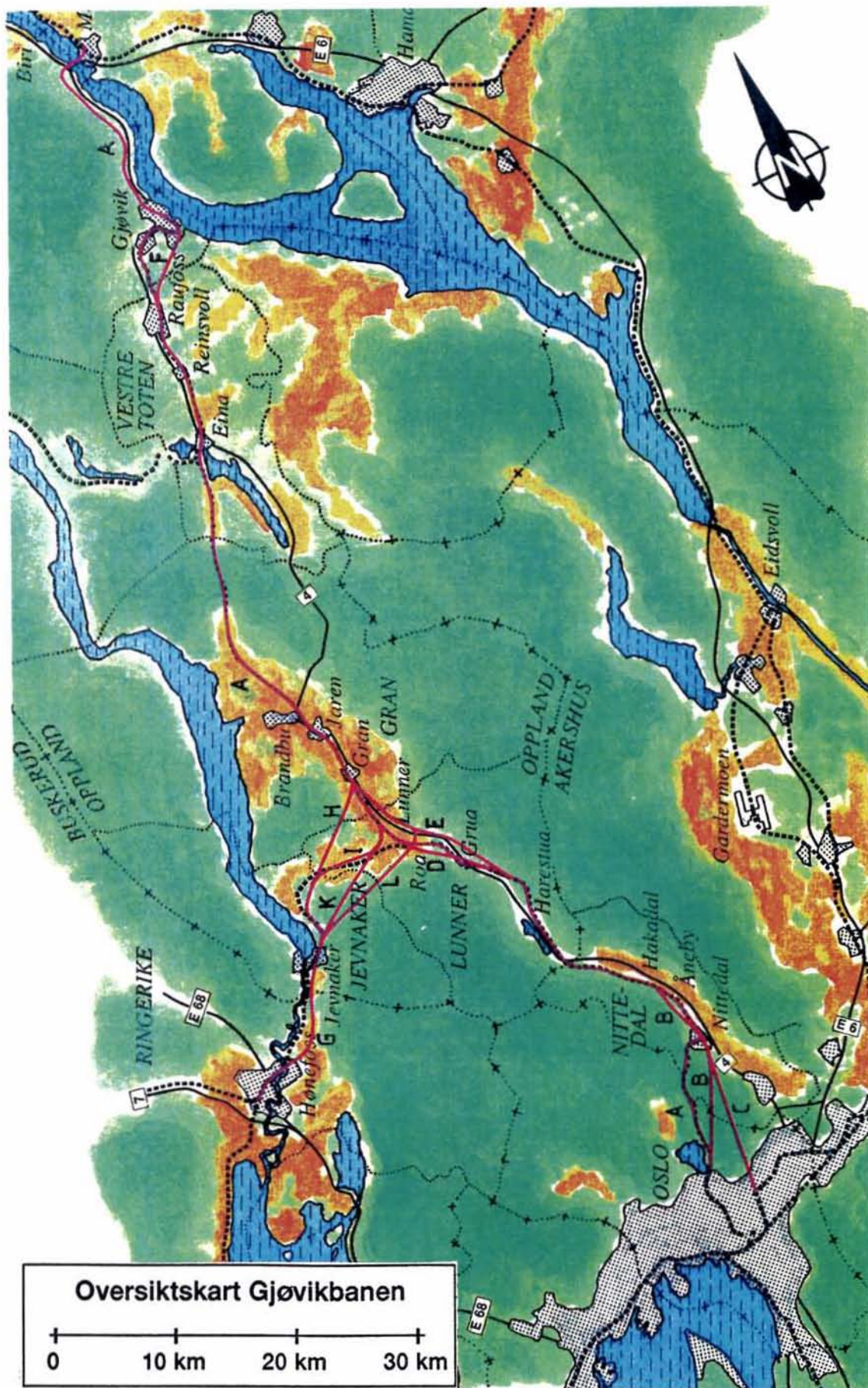
1. Modernisering av Oslo S - Gjøvik (ca. 124 km.)
2. Ny trasé Gjøvik - Moelv/Lillehammer (Dovrebanen, min. ca. 20 km.)
3. Modernisering av strekningen Hadeland - Hønefoss (ca. 30 km.)

Det skal kun utredes for enkeltsporet bane, med unntak av strekningen Oslo S - Jaren hvor det skal planlegges for både enkelt- og dobbeltspor. For punkt 1 og 3 skal det også vurderes nye traséer for deler av strekningen. Sentralt i forstudien vil være kjøretidsberegninger for ulike kombinasjoner av trasé, materiell m.v.

Framdrift:

Forstudien skal være ferdig utført i -95. Hovedplan for ulike tiltak, så som signalsystemer, kurveutrettinger, kontaktledningsarbeider, nedleggelse av planoverganger vil bli produsert etterhvert.

Dokumenter:
Ingen.



Oversiktskart Gjøvikbanen

0 10 km 20 km 30 km

2. Investeringer i bedre driftsforhold på eksisterende nett

Kongsvingerbanen



Lillestrøm - Kongsvinger - Charlottenberg

Kongsvingerbanen har etter norske forhold en relativt god trase. Eksisterende signalanlegg, kontaktledningsanlegg og planoverganger er imidlertid begrensende for hastighetsøkinger.

Innsetting av krengetog på strekningen Oslo–Stockholm for å kunne senke reisetiden mellom de to byene vurderes. Med krengetog kan hastigheten økes til over 130 km/h på 74 km eller 64% av strekningen Lillestrøm–Riksgrensen, noe som vil medføre vesentlig nedkortinger i kjøretiden.

Stasjonsendringer

Det planlegges utbedringer av plattformer Lillestrøm - Årnes.

Ordinær ramme: 2 mill. kr.

Ekstra satsningsprogram:

Planoverganger

Hovedplanarbeidet utreder også nedlegging av planoverganger på strekningen.

Det tillates ikke usikrede planoverganger ved hastigheter over 130 km/h. Prosjektet omfatter nedlegging av alle planoverganger der disse begrenser hastigheten, samt alle overganger der kravene til sikt ikke lar seg tilfredsstillende etter hastighetsøkningen som krengetog medfører. Totalt omfatter dette ca. 125 overganger. Innenfor ordinær ramme kan 20 - 30 stk fjernes eller sikres i perioden.

Ordinær ramme : 11 mill kr

Ekstra satsingsprogram :

Total kostnad:

Elektrisk banedrift

Behovet for øket strømforsyning utredes sammen med behovet i Oslo-området og på IC-strekningene

Ordinær ramme : 27 mill kr

Ekstra satsingsprogram : 36 mill kr

Tele

Fiberkabel planlegges mellom Kongsvinger og Skarnes

Infoanlegg til publikum planlegges Lillestrøm - Årnes

Ordinær ramme : 2 mill kr

Vedlikehold

Kontaktledningsanleggene vil bli tilpasset høyere hastighet gjennom et fornyelsesprosjekt som ferdigstilles innen utgangen av 1996. Skinnebytte foretas.

Ordinært vedlikehold : 343 mill kr

Ekstra satsingsprogram :

Oslo-området



Stasjonsendringer

Sporendringer planlegges mellom Lodalen og Loenga.

Prosjektet omfatter tilrettelegging av Loenga st. for nye behov fra gods og persontrafikk og tilpasninger og modernisering av sporarrangementet slik at avsporinger kan unngås.

Prosjektet omfatter bla. heving av Oslogate bru.

Prosjektet vil, etterhvert som planleggingen går framover, bli delt i flere delprosjekter.

Tilpassing av sporanlegget på Lysaker planlegges.

Ordinær ramme : 29 mill kr

Ekstra satsingsprogram : 3 mill kr

Miljø

Støytiltak Oslo S - Etterstad og div andre steder planlegges.

Ordinær ramme : 15 mill kr

Ekstra satsingsprogram : 2 mill kr

Elektrisk banedrift

Behovet for styrking av strømforsyningen i Osloområdet utredes. Utredningen må sees i sammenheng med strømforsyningen på Dovrebanen og Østfoldbanen.

Ordinær ramme : 14 mill kr

Ekstra satsingsprogram :

Signal

Utvidelse av reservestrømsanlegget for sikringsanlegget Oslo S planlegges.

Behov 1 mill kr.

Ordinær ramme :

Ekstra satsingsprogram :

Tele

Kapasitetsøkning av det digitale nett i området er nødvendig, samt ny ursentral og blokktelefonsentral.

Ordinær ramme : 7 mill kr.

Ekstra satsingsprogram :

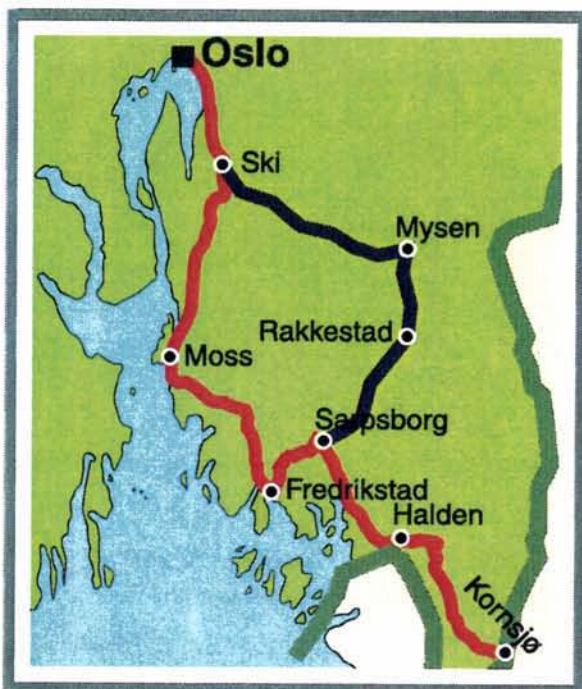
Vedlikehold

Fornyelse av sikringsanleggene på Filipstad, Grefsen og deler av selve Oslo S og CTC-systemet på Oslo S planlegges. Kontaktledningssystemet og infoanleggene utenfor selve Oslo S må fornyes.

Ordinært vedlikehold : 178 mill kr-

Ekstra satsingsprogram :

Østfoldbanen østre og vestre linje



Ski - Moss - Halden VL

Stasjonsendringer

Bygging av nye plattformer planlegges på følgende stasjoner : Nordstrand, Ljan, Hauketo, Langhus, Fredrikstad, og Sarpsborg.

Ordinær ramme :

Ekstra satsingsprogram :

Planoverganger

På strekningen Moss - Halden forutsettes en del planoverganger nedlagt i planperioden utover hva som må nedlegges i forbindelse med utbyggingen av dobbeltsporparellene.

Ordinær ramme : 5 mill kr

Ekstra satsingsprogram :

Elektrisk banedrift

Strømforsyningskapasiteten på strekningen må økes for å dekke framtidige behov for øket trafikk og høyere hastigheter. Hovedplanlegging er ferdig. Simuleringer foretas. Bl a vurderes alternativene fjernledning og ny omformer i området ved Moss.

Ordinær ramme : 134 mill kr

Ekstra satsingsprogram :

Tele

Fiberkabel forutsettes lagt Halden - Kornsjø som et ledd i digitaliseringen av telefonnettet på strekningen. Toganviseranlegg planlegges for Ski st og ny blokktelefonsentral for hele Østfoldbanens Vestre linje.

Ordinær ramme : 7 mill kr

Ekstra satsingsprogram :

Ski - Sarpsborg. ØL

Ski - Sarpsborg. ØL

Kryssingsspor

Planene omfatter forlengelse av kryssingsspor ved Kråkstad st og Tomter st evt bygging av ny stasjon ved Biksland. Forlengelse ved Mysen og Rakkestad kan også bli aktuelt. Innenfor ordinær ramme kan 1-2 kryssingsspor forlenges.

Ordinær ramme : 6 mill kr

Ekstra satsingsprogram :

Stasjonsendringer

Planer utarbeides for oppdatering av plattformer og sporarrangement ved stasjonene Kråkstad, Tomter, Spydeberg, Askim og Mysen.

Ordinær ramme : 2 mill kr

Ekstra satsingsprogram :

Signal- og sikring

Dagens situasjon med manuell togframføring medfører store kostnader og liten fleksibilitet. Utbygging av CTC/ATS, sammen med utbygging av kryssingssporkapasiteten og bygging av forbindelseslinjen til Vestre linje ved Hafslund, vil øke mulighetene for framføring av deler av Vestre linjes trafikk over Østre linje. Dette vil frigjøre kapasitet på Vestre linje og bedrer mulighetene for effektivt anleggs- og vedlikeholdsarbeid.

Prosjektet omfatter en utbygging med nye sikringsanlegg, automatisk linjeblokk, CTC og ATS på hele strekningen Ski–Mysen–Sarpsborg.

Ordinær ramme : 66 mill kr

Ekstra satsingsprogram :

Tele

Planlegging av togradio foretas.

Ordinær ramme : 7 mill kr

Ekstra satsingsprogram :

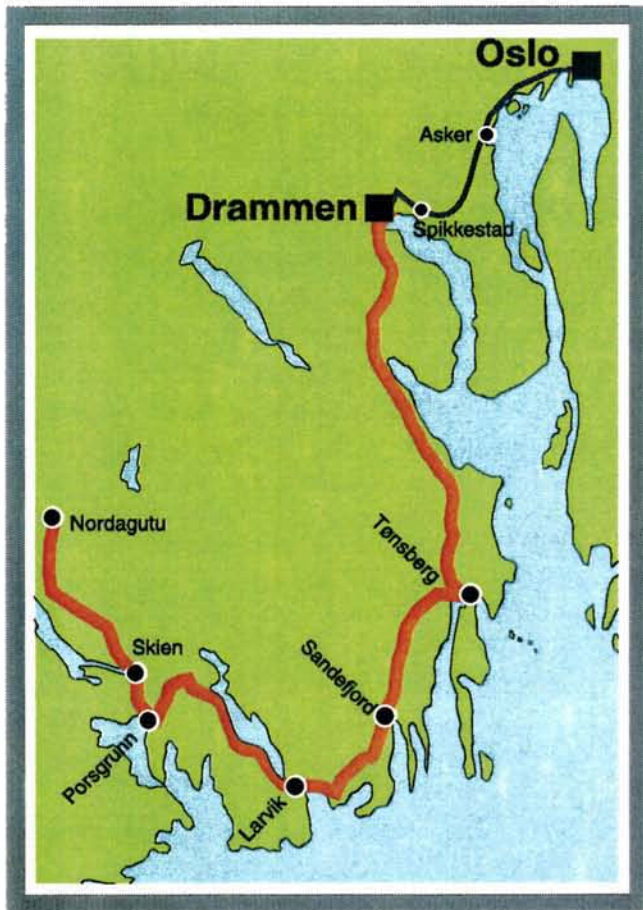
Vedlikehold

Ballastrensing foretas.

Ordinært vedlikehold : 200 mill kr

Ekstra satsingsprogram : 171 mill kr

Vestfoldbanen m/Bratsbergbanen



Drammen - Nordagutu

Kryssingsspor

Forlengelse av kryssingsspor Sandefjord st planlegges.

Ordinær ramme : 16 mill kr

Ekstra satsingsprogram :

Stasjonsendringer

Modernisering og forlengelse av plattformer, samt sikring av adkomst til mellomplattformer planlegges gjennomført i perioden. Bygging av personundergang og mellomplattform på Porsgrunn st forutsettes avsluttet i 1994. Skien st. planlegges modernisert med sporendringer, plattformarbeider og driftsbanegård.

Ordinær ramme : 15 mill kr

Ekstra satsingsprogram :

Planoverganger

Fjerning av planoverganger koordineres med utbyggingen av dobbeltsporparseller.

Ordinær ramme : 15 mill kr

Ekstra satsingsprogram :

Miljø

Kartlegging av jernbanestøy er utført i hele baneregion Sør. Spesielt støybelastede områder er byer og tettsteder. Her forutsettes arbeidene koordinert med utbygging av dobbeltsporparseller. På strekningen Porsgrunn - Skien planlegges støyskjermingstiltak bl a i sammen med Statens Vegvesen Telemark.

Ordinær ramme : 11 mill kr

Ekstra satsingsprogram : 11 mill kr

Tele

Utbygging av fiberkabel og togradio planlegges i perioden

Ordinær ramme : 22 mill kr

Ekstra satsingsprogram :

Skien - Nordagutu

Legging av fiberkabel og utbygging av togradio planlegges i perioden

Ordinær ramme : 3 mill kr

Ekstra satsingsprogram :

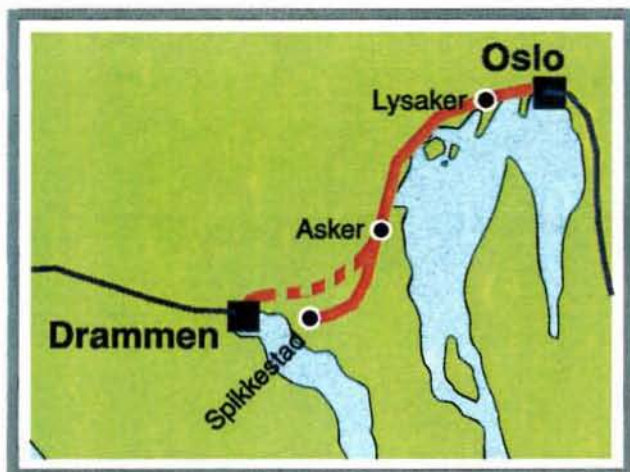
Vedlikehold

Fornylse planlegges av spor, kontaktledning, sikringsanlegg og teleanlegg som ikke omfattes av utbyggingen av dobbeltsporparsellene.

Ordinært vedlikehold : 59 mill kr

Ekstra satsingsprogram : 43 mill kr

Drammenbanen m/Asker - Spikkestad



Oslo - Drammen

Stasjonsendringer

I sammenheng med fullføringen av dobbeltspor Brakerøya - Drammen planlegges endringer på Drammen st i retning Gulskogen. Forslag til sporplan foreligger. Sikringsanleggets utforming fastsettes ut fra en samlet vurdering av strekningen Brakerøya-Drammen-Gulskogen

Planen omfatter sporendringer Drammen stasjon, plattformmodernisering, nytt sikringsanlegg, dobbeltspor til Gulskogen, flytting av driftsbanegård (hensettingsspor) fra Drammen stasjon til Sundland og sporendring/plattform/adkomst på Gulskogen stasjon.

Prosjektet vil deles opp etter at hovedplan er ferdig. Prosjektering og bygging vil da skje for delprosjekter.

Ordinær ramme : 32 mill kr

Ekstra satsingsprogram :

Støy

Støyskjerming planlegges Lysaker - Asker

Ordinær ramme : 15 mill kr

Ekstra satsingsprogram : 3

Tele

Toganviseranlegg planlegges på strekningen Lysaker - Drammen

Ordinær ramme : 1 mill kr

Ekstra satsingsprogram :

Asker - Spikkestad

Stasjonsendringer

Forlengelse av plattformer på alle stasjoner planlegges

Ordinær ramme : 6 mill kr

Ekstra satsingsprogram :

Signal-/ sikring

Nye sikringsanlegg med fjernstyring fra Oslo planlegges.

Ordinær ramme : 5 mill kr

Ekstra satsingsprogram :

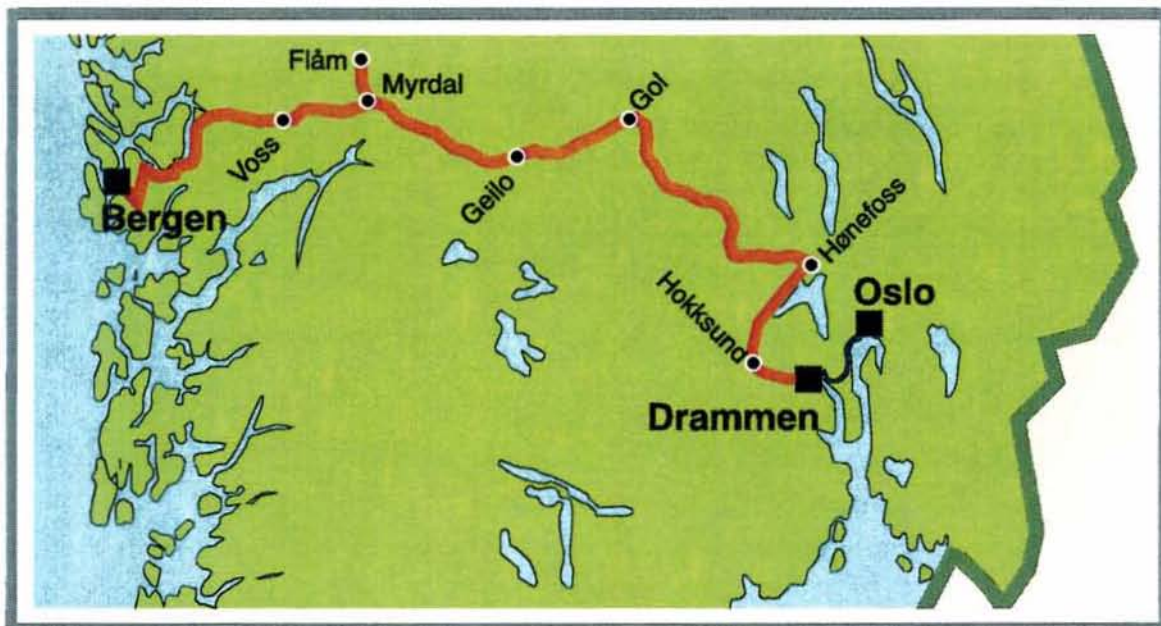
Vedlikehold

Ballastrens og bruvedlikehold planlegges. Diverse vedlikeholdsarbeider må foretas i sikringsanlegget Drammen st. Skinnebytte planlegges Asker - Spikkestad.

Ordinært vedlikehold : 42 mill kr

Ekstra satsingsprogram :

Bergensbanen m / Flåmsbanen



Hokksund - Hønefoss - Bergen

Kryssingsspor

Behovet for større kryssingskapasitet er stort på hele Bergensbanen. Hovedplaner er utarbeidet for forlengelse av kryssingssporene Hol og Gulsvik stasjoner til ca 900 m med samtidig innkjøring samt ombygging av Stanghelle st til samtidig innkjøring. Vikersund st er også under vurdering.

Ordinær ramme : 64 mill kr.

Ekstra satsingsprogram :

Stasjonsopprustning

En rekke stasjoner, inkludert Bergen st har uhensiktsmessige sporarrangement som følge av at driftsbehovene har endret seg. Utskifting, forlengelse eller annen modernisering av plattformer er nødvendig på større stasjoner som f eks Voss.

Ordinær ramme : 11 mill kr

Ekstra satsingsprogram : 6 mill kr

Miljø

Støyskjerming i tettsteder som Bergen, Voss, Geilo og Hønefoss planlegges etter at registrering av behov ble gjennomført i 1993. Opprydding av gammelt anleggsmateriell mm er oppstartet langs linjen på høyfjellet. Dette arbeidet sammen med fjerning av overbygg mm på gammel linje forutsettes intensivert etter hvert som linjeutbedringstiltak gjennomføres.

Ordinær ramme : 15 mill kr.

Ekstra satsingsprogram : 8 mill kr

Profilutvidelser

Det er registrert flere punkter som ikke tilfredsstillt kravene til ønsket profil. Det gjelder spesielt strekningen Ål - Bergen. Enkelte tunneler må strosses. Flage bru planlegges utvidet, mens linjen må legges om og ny bru bygges ved Breifoss.

Ordinær ramme : 79 mill kr.

Ekstra satsingsprogram :

Planoverganger

Registrering av alle sikrede og usikrede planoverganger er foretatt. Planer for nedlegging eller erstatning med under-/overganger enkeltvis eller av grupper av planoverganger lages. 30 - 40 planoverganger forutsettes fjernet eller sikret i perioden innenfor ordinær ramme.

Ordinær ramme : 21 mill kr.

Ekstra satsingsprogram :

Elektrisk banedrift

Det er nødvendig med forsterkning av strømforsyningsanlegget for å greie dagens trafikk tilfredstillende. Hovedplan er under behandling for å analysere hvilke tiltak som må foretas for å dekke dagens og framtidens behov. Ny mateledning på hele eller deler av høyfjellstrekningen kan bli aktuell, samt bygging av omformerstasjoner på Voss, Ål og Bærekvam, - samt returleder mellom Bergen og Arna.

Ordinær ramme : 55 mill kr.

Ekstra satsingsprogram : 47 mill kr.

Signal-og sikring

Sikringsanleggene på alle stasjoner er fjernstyrt fra Bergen med unntak Ål, Myrdal, Voss og delvis Arna. Mulighet for personalbesparelser ved fjernstyring av disse stasjoner hele eller deler av døgnet er ønskelig.

Ordinær ramme : 3 mill kr.

Ekstra satsingsprogram :

Tele

Det er stort behov for bedring av kommunikasjonsforholdene på Bergensbanen. Fullføring av fiberkabellegging mellom Hønefoss og Bergen sammen med Televerket detaljplanlegges. Dette muliggjør moderne digitalisering av telefonsystemene, samt gjør det mulig å gjennomføre utbyggingen av togradio på hele strekningen. Togradio gir bl a ordresamband mellom togfører og togleder, noe som er svært viktig under de vanskelige driftsforhold som har oppstått på høgjellet de siste vintrene. Toganviseranlegg på Bergen st planlegges.

Ordinær ramme : 65 mill kr

Ekstra satsingsprogram :

Flåmsbanen

Dagens store turisttrafikk på Flåmsbanen om sommeren gjør at forsterkning av strømforsynings-anlegget er nødvendig.

Ordinær ramme : 5 mill kr

Ekstra satsingsprogram :

Vedlikehold

Følgende fornyelsestiltak pågår;- systematisk skinne- og svillebyting, ballastskifting- og rensing,skinnesliping, utbedring av snøoverbygg, og tunnelisolering samt revisjon av sporfeltreoler og sporvekseldrivmaskiner. Klimaforholdene krever spesielle tiltak på høyfjellet. På Flåmsbanen gjør den store turisttrafikken om sommeren at plattformfornyelse og fornyelse av sambandssystemene må foretas.

Ordinært vedlikehold : 148 mill kr

Ekstra satsingsprogram : 51 mill kr

Dovrebanen



Oslo - Trondheim

Kryssingsspor

Det vil bli utarbeidet hovedplaner for kryssingssporforlengelser på følgende stasjoner:

Rudshøgda, Molykkja, Tangen, Fåvang, Kvam, Ringebu, Otta, Brennhaug, Dovre, Losna, Vinstra, Garli, Ler, Hjerkin.

Forlengelsene forutsettes til 900 m, dvs 700 m effektivt kryssingslengde med samtidig innkjør.

Det er utarbeidet en felles nytte- kostanalyse for 10 kryssingssporprosjekter på Dovrebanen som viser en N / K på 0,8. 5 stk kryssingsspor antas forlenget i perioden

Ordinær ramme : 135 mill kr

Ekstra satsingsprogram :

Stasjonsendringer

Sporarrangementet på Hamar st må endres slik at det passer til dagens og morgendagens trafikk. Sidespor til Jernbanemuseet planlegges. Trondheim skiftestasjon må endres, samt bygging av nye plattformer på Tangen, Brummunddal, Moelv, og Berkåk.

Ordinær ramme : 33 mill kr

Ekstra satsingsprogram :

Rassikring

Rassikringstiltak i Sokndalen planlegges

Ordinær ramme : 5 mill kr

Ekstra satsingsprogram :

Miljø

Støyskjermingstiltak planlegges Trondheim - Heimdal, samt diverse tiltak mot elgpåkjørsler og opprydding langs linjen. Ny undergang ved Heimdal planlegges.

Ordinær ramme : 16 mill kr

Ekstra satsingsprogram : 11 mill kr

Planoverganger

Nedlegging av ca 20 planoverganger Lillehammer - Trondheim planlegges i perioden.

Ordinær ramme :18 mill kr

Ekstra satsingsprogram

Elektrisk banedrift

Dagens trafikk er belagt med visse restriksjoner, fordi banestrømsforsyningen ikke er tilfredstillende. Under OL ble midlertidig omformer innstallert på Rudshøgda. Dette tiltaket sammen med andre lignende midlertidige tiltak planlegges for å mestre dagens problemer og situasjonen i umiddelbar nær framtid. Hovedplaner er utarbeidet hvor framtidige ruteopplegg med høyere hastigheter og større og flere tog mm. Fire nye omformere planlegges innstallert i perioden mellom de eksisterende. Returleder planlegges på deler av strekningen for å begrense strømmene i sporet.

Ordinær ramme : 162 Mill kr

Ekstra satsingsprogram : 41 Mill kr

Signal- / Sikring

Sikringsanlegg på Støren st planlegges for fjernstyring

Ordinær ramme :13 Mill kr

Ekstra satsingsprogram :24 Mill kr

Tele

Togradio planlegges Fåberg - Trondheim og infoanlegg Eidsvoll - Trondheim.

Ordinær ramme : 9 Mill kr

Ekstra satsingsprogram :

Kurveutretting Vålåsjø planlegges

Ekstra satsingsprogram : 21 mill kr

Vedlikehold

Tresvilledekket bør skiftes ut med betongsviller. Nåværende aksellastbegrensning mellom Otta og Dombås bør forbedres.

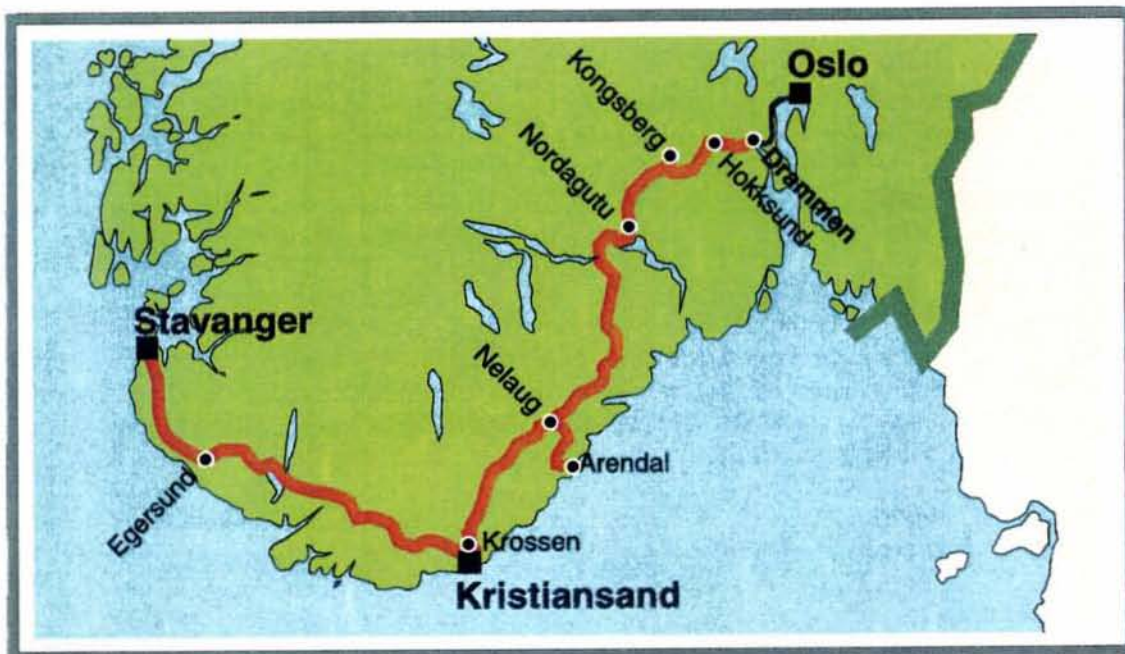
Sikringsanlegg og fjernstyringssystem har nådd sin tekniske levealder og bør fornyes.

Gamle kontaktledningsmaster av tre bør skiftes til stålmaster

Ordinært vedlikehold : 252 mill kr

Ekstra satsingsprogram : 134 mill kr

Sørlandsbanen m / Nelaug - Arendal



Drammen - Stavanger

Kryssingsspor

Alle stasjoner mellom Kristiansand og Stavanger har kryssingsspor kortere enn 600 m. Det er utarbeidet hovedplaner for kryssingssporforlengelser for Kongsberg st og Bjørkvoll / Gyland.

Andre aktuelle stasjoner hvor sporene bør forlenges er Saggrenda, Meheia, Nordagutu, Nelaug, og Vennesla, samt evt nytt kryssingsspor mellom Neslandsvatn og Gjerstad. Øking av togfrekvensen mellom Egersund og Stavanger har også ført til behov.

Ordinær ramme : 53 mill kr

Ekstra satsingsprogram :

Stasjonsendringer

Flere av de større stasjonene bør rasjonalisere sporarrangementet slik at det passer til dagens driftsforhold. Plattformer og publikumsadkomster bør moderniseres. Aktuelle stasjoner er Kristiansand med tilknytning til fergeterminal, modernisering av driftsbanegården på Krossen og skifteanlegget på Dalane med bedre tilknytning til Langemyr godsterminal. Plattformer, sporplaner, og/eller publikumsadkomst bør utbygges på Kongsberg, Nordagutu, Nelaug, Moi, Bryne og Egersund.

Ordinær ramme : 40 mill kr

Ekstra satsingsprogram :

Miljø

Kartlegging av jernbanestøy er foretatt i 1993 og 94. Omfanget av skjermingstiltak er avhengig av nye forskrifter. Aktuelle områder er Drammen - Hokksund, Vennesla, Krossen - Kristiansand, Vigrestad, Varhaug, Nærbø, Ganddal - Stavanger.

Ordinær ramme : 11 mill kr

Ekstra satsingsprogram : 11 mill kr

Planoverganger

På strekningen Egersund - Stavanger er 50 av ialt 52 planoverganger fjernet i løpet av 1994. Pga muligheten for økning av hastigheten på strekningen Drammen - Hokksund - Kongsberg prioriteres den videre planlegging av planovergangsnedleggelse her. På strekningen Kongsberg - Kristiansand foreligger planunderlag for fjerning av 11 stk planoverganger ved Gjerstad, 1 ved Vennesla, 4 ved Kvarstein, 5 ved Mosby. Innenfor ordinær ramme kan 20-30 planoverganger fjernes eller sikres i perioden.

Ordinær ramme : 15 mill kr.

Ekstra satsingsprogram :

Elektrisk banedrift

På strekningen Kristiansand - Stavanger er det idag problemer med strømforsyningen pga store stigninger. Hovedplan for hele strekningen som analyserer både dagens forhold og forholdene i framtiden, er utarbeidet. Alternative løsninger er bruk av fjernledning og installasjon av 2 nye omformerstasjoner. Forøvrig planlegges driftsentral hvor fjernkontroll av strømforsyning integreres med fjernstyring av sikringsanlegg. Det er også behov for utskifting av komponenter i eksisterende strømforsyningssystem

Ordinær ramme : 102 mill kr

Ekstra satsingsprogram : 21

Tele

Det er behov for legging av fiberkabel på deler av strekningen, samt videre utbygging av togradio.

Ordinær ramme : 63 mill kr

Ekstra satsingsprogram :

Nelaug - Arendal

Elektrifisering av strekningen er oppstartet. Prosjektet omfatter bygging av kontaktledningsanlegg, heving av bruer, utvidelse av tunneler og skogrydding.

Behov 48 mill kr

Ordinær ramme :

Ekstra satsingsprogram :

Vedlikehold

Fornyelse av skinner og sviller samt ballastrens foretas. Fornyelse av kontaktledning og sikringsanlegg og fjernstyringssystemene planlegges.

Ordinært vedlikehold : 293 mill kr

Ekstra satsingsprogram : 181 mill kr

Gjøvikbanen m/Roa - Hønefoss



Kryssingsspor

Intensivert togtrafikk etter R94 har gjort kryssingsspor kapasiteten på Gjøvikbanen kritisk og markedsdivisjonenes ruteplanforslag kunne ikke gjennomføres på grunn av manglende kapasitet. Prosjektet omfatter forlengelse av Sandermosen st, nytt kryssingsspor mellom Hakadal og Stryken og gjenoppretting av Lunner kryssingsspor (avhengig av CTC-utbygging). Kryssingsspor sør for Roa forutsettes bygd med samtidig innkjør, forlengelse av ett kryssingsspor forutsettes i perioden.

Ordinær ramme : 9 mill kr

Ekstra satsingsprogram :

Stasjonsopprustning

Sporendringer på Roa planlegges. Opprustning og nybygging av plattformer på Ensjø holdeplass og forøvrig generelt på strekningen vurderes.

Ordinær ramme : 2 mill kr

Ekstra satsingsprogram : 2 mill kr

Profilutvidelse

Nødvendig profilutvidelse mellom Alnabru og Hønefoss må foretas.

Ordinær ramme : 5 mill kr

Ekstra satsingsprogram :

Elektrisk bandrift

Øket trafikk gjør det ønskelig med strømforsyning også fra Gjøviksiden av banen. Behovet for strømforsyning utredes sammen med Oslo-området og behovet på IC-strekningene

Ordinær ramme : 2 mill kr

Ekstra satsingsprogram : 2 mill kr

Signal- og sikring.

Utbygging av CTC og ATS Roa - Jaren planlegges i perioden.

Ordinær ramme : 28 mill kr

Ekstra satsingsprogram :

Tele

Fiberkabel planlegges Roa - Lunner omformer for å bedre kommunikasjonsmulighetene.
Bedring av publikumsinformasjonssystemet Oslo - Jaren er nødvendig. Utbygging av togradio på strekningen Grindvoll - Hønefoss planlegges.

Ordinær ramme : 4 mill kr

Ekstra satsingsprogram :

Vedlikehold

Utbygging av sviller, ballastering og fornyelse av telesystemene planlegges.

Ordinært vedlikehold : 31 mill kr.

Ekstra satsingsprogram : 4 mill kr

Nordlandsbanen m/Meråkerbanen



Trondheim - Bodø

Kryssingsspor

Hovedplaner for følgende kryssingssporforlengelser til ca 900 m planlegges eller er ferdige: Eiterstrøm, Midtsandan, Røra, Røklund, Formofors. 1-2 kan bygges i perioden.

Ordinær ramme : 9 mill kr

Ekstra satsingsprogram :

Elektrifisering

Elektrifiseringen av Nordlandsbanen er tenkt gjennomført i to trinn. Første trinn er elektrifiseringen av strekningen Trondheim - Steinkjer og Stjørdal - Storlien. Dette gir bedre turnering av elektrisk materiell som trafikkerer, og mulighet for trafikk mot Sverige. Andre trinn er elektrifiseringen Steinkjer - Bodø som vil medføre ca 2 timer kortere reisetid og et ensartet og mer økonomisk lønnsomt jernbanenett i og utenfor Norge. Kostnadene ved selve elektrifiseringen av strekningen Trondheim - Steinkjer, Stjørdal - Storlien og strekningen Steinkjer - Bodø er henholdsvis 600 og 1550 mill kr inkl nødvendige tiltak før elektrifisering. Tunneler og linjeomlegginger som kan være samfunnsøkonomisk lønnsomme å realisere samtidig er omtalt under nyinvestering.

Ordinær ramme :

Ekstra satsingsprogram :

Signal-/sikring

Denne strekningen er en av de strekninger som fortsatt har manuell driftsform. CTC vil erstatte betjente stasjoner på strekningen. I tillegg til produktivitet bedres kapasitet og punktlighet.

Ordinær ramme : 74 mill kr

Ekstra satsingsprogram :

Tele

Det er forutsatt legging av fiberkabel sammen med Televerket, samt til utbygging av vedlikeholdsradio.

Ordinær ramme : 43 mill kr

Ekstra satsingsprogram :

Rassikring

Diverse mindre sikringstiltak mellom Namskogan og Bodø planlegges. Mindre omlegginger og heving av banefundamentet på partier utsatt for snødrev og bygging av permanente ras-overbygg kan bli aktuelle. Se forøvrig beskrivelsen av tiltak som Rauberget tunnel under nyanlegg.

Ordinær ramme : 34 mill kr

Ekstra satsingsprogram :

Miljøtiltak

Rydding, støytiltak og tiltak mot elgpåkjørsler planlegges i perioden.

Ordinær ramme : 8 mill kr

Ekstra satsingsprogram : 7 mill kr

Stasjonsopprustning

Den nye tog- og flyplassterminalen på Værnes åpner høsten 1994.

Ordinær ramme : 6 mill kr

Ekstra satsingsprogram :

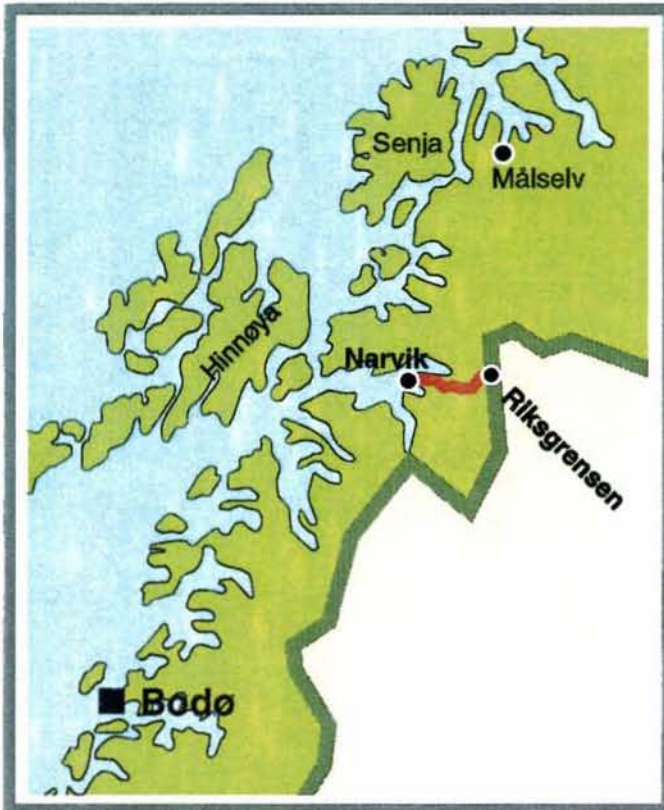
Vedlikehold

Fornyelse av under- og overbygning samt telesystemer foretas.

Ordinært vedlikehold : 145 mill kr

Ekstra satsingsprogram : 40 mill kr

Ofofbanen



Narvik - Riksgrensen

Det er historiske grunner til at Ofotbanens lasteprofil ikke tilfredsstillende vanlige internasjonale krav.

Arbeidet med profilutvidelse har foregått i mindre målestokk i mange år. Det er gjenstår 6 av 22 tunneler.

Når profilet utvides til samme størrelse som Malmbanen for øvrig har på svensk side, kan større vogner trafikkere, og banens kapasitet øker.

Ved økning av lastekapasiteten på banen, er det samtidig nødvendig med forsterkning av kontaktledningssystemet og forsterkning/endring i sporarrangementene på stasjonene. Ofotbanen har 4 kryssingsstasjoner. Punktligheten av togene er i perioder lav.

Dette forverres på norsk side slik at punktligheten på er 10 - 20 % dårligere ved ankomst Narvik enn ved passering av grensen.

Forlengelse av kryssingssporene med ca. 200 m vil muliggjøre samtidig innkjør av kryssende tog.

Utvikling av annen godstrafikk enn malm har gitt behov for bedring av driftssporene på Fagernes ved Narvik havn. Dette vil øke punktligheten og produktiviteten.

Ordinær ramme : 52 mill kr

Ekstra satsingsprogram :

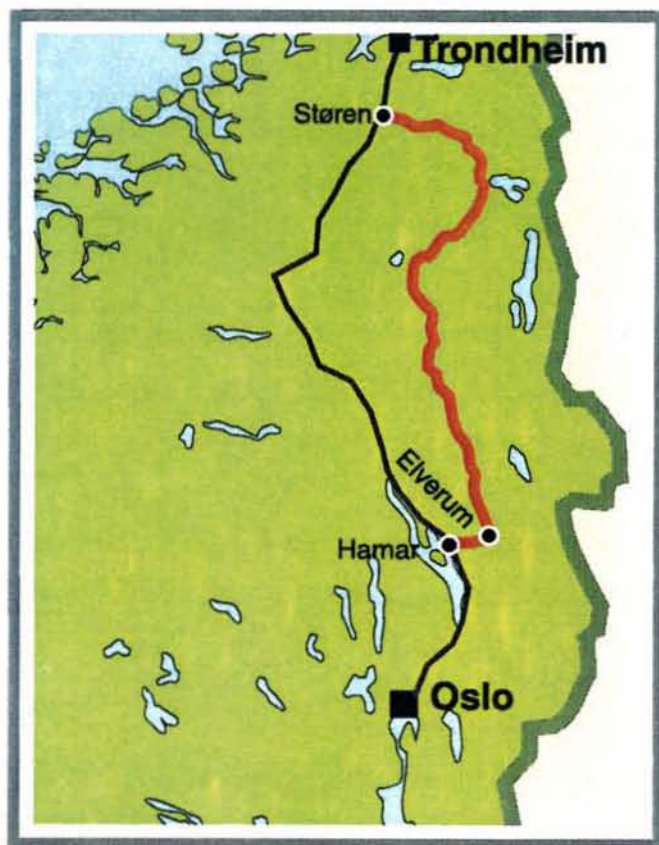
Vedlikehold

Skinne- og svillebytting vil foregå i perioden.

Ordinært vedlikehold : 42 mill kr

Ekstra satsingsprogram :

Rørosbanen



Hamar - Støren

Miljø

Tiltak mot elgpåkjørsler planlegges i perioden.

Ordinær ramme : 10 mill kr

Ekstra satsingsprogram :

Signal- og sikring

Stasjonene mellom Hamar og Røros er fjernstyrte og utstyrt med en forenklet linjeblokk. Resten av strekningen mot Støren planlegges utbygget med samme type anlegg.

Ordinær ramme : 25 mill kr

Ekstra satsingsprogram :

Tele

Fiberkabelanlegg på den del av strekningen som ikke er utstyrt med denne type kabel planlegges i perioden.

Ordinær ramme : 5 mill kr

Ekstra satsingsprogram :

Vedlikehold

Innlegging av nye bøkesviller og brukte 49 kg/m skinner planlegges, samt innlegging av diverse nye sporveksler. Det er behov for fornying av sambandsnettet Glåmos - Støren.

Ordinært vedlikehold : 58 mill kr

Ekstra satsingsprogram : 12 mill kr

Solørbanen



Kongsvinger - Elverum

Signal-/sikring

Sikringstekniske tiltak planlegges i perioden.

Ordinær ramme : 3 mill kr

Ekstra satsingsprogram :

Tele

Fiberkabel planlegges lagt på strekningen i perioden

Ordinær ramme : 5 mill kr

Ekstra satsingsprogram :

Vedlikehold

Slitte sporveksler og gamle tresviller på stasjonsspor planlegges utskiftet.

Ordinært vedlikehold : 6 mill kr

Ekstra satsingsprogram :

Raumabanen



Dombås - Åsdalsnes

Rassikring

Tiltak mot rassikring planlegges

Ordinær ramme : 2 Mill kr

Signal-/sikring

Det er idag manuelt betjente stasjoner på strekningen. Fjernstyrte sikringsanlegg og ATS planlegges og bygging forutsettes igangsatt i perioden.

Ordinær ramme : 16 mill kr

Tele

Fiberkableanlegg bygges for å kunne modernisere kommunikasjonsnett.

Ordinær ramme : 6 mill kr

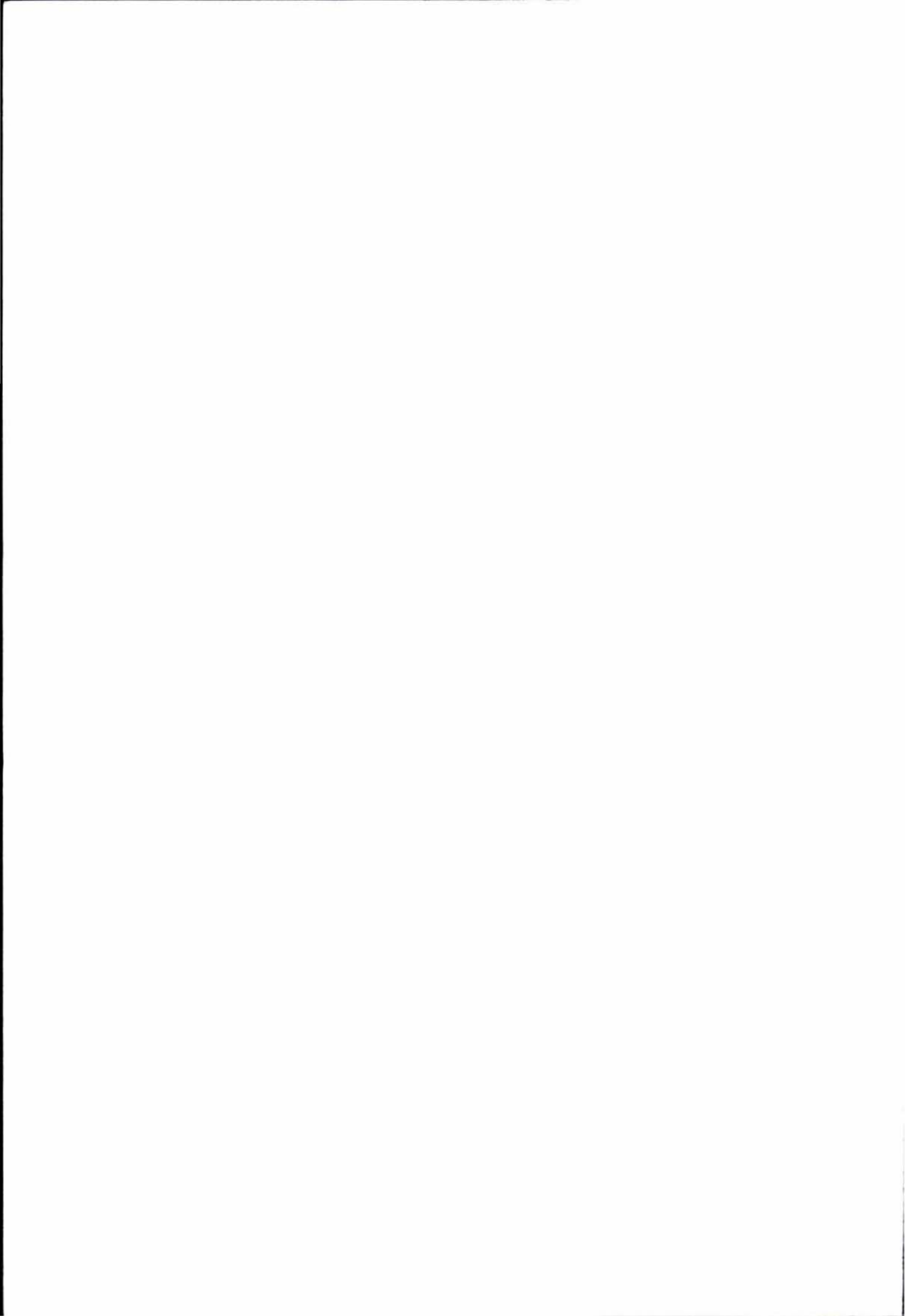
Ekstra satsingsprogram :

Vedlikehold

Arbeider planlegges på over- og underbygningen.

Ordinært vedlikehold : 18 mill kr

Ekstra satsingsprogram : 7 mill kr



JERNBANEVERKET
BIBLIOTEKET



101125

Jernbaneverket
Biblioteket

JBV



09TU08124