

Norsk Jernbaneplan 1998-2007

Prosjektoversikter

2007

2006

2005

2004

2003

2002

2001

2000

1999

1998



**Vedlegg til
plandokument
Bane Region Øst**

Eks. 1 totu 00643

Øst

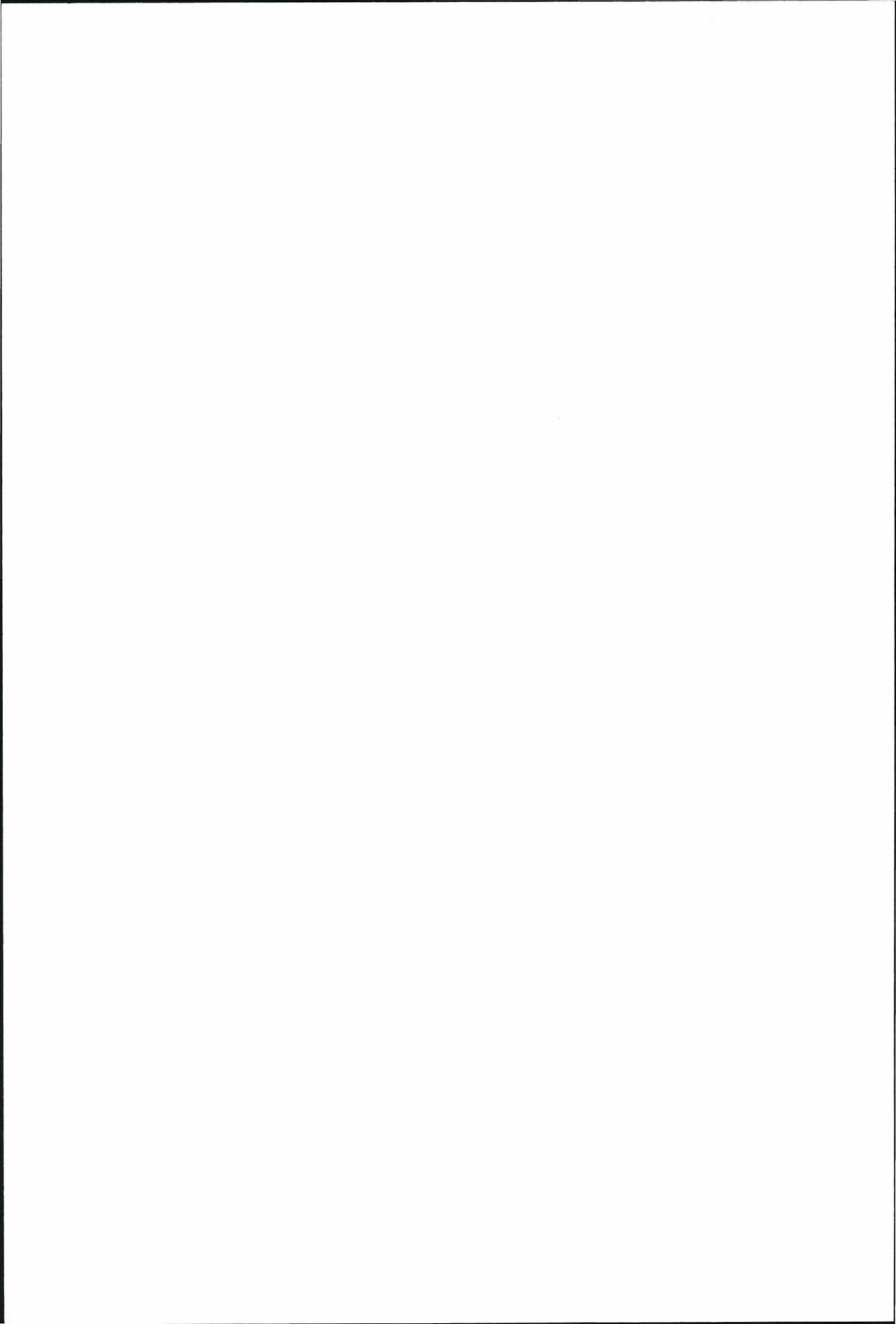
7 351.812,5 (481) JBV NSB

INNHALDSFORTEGNELSE

NJP 1998 - 2007

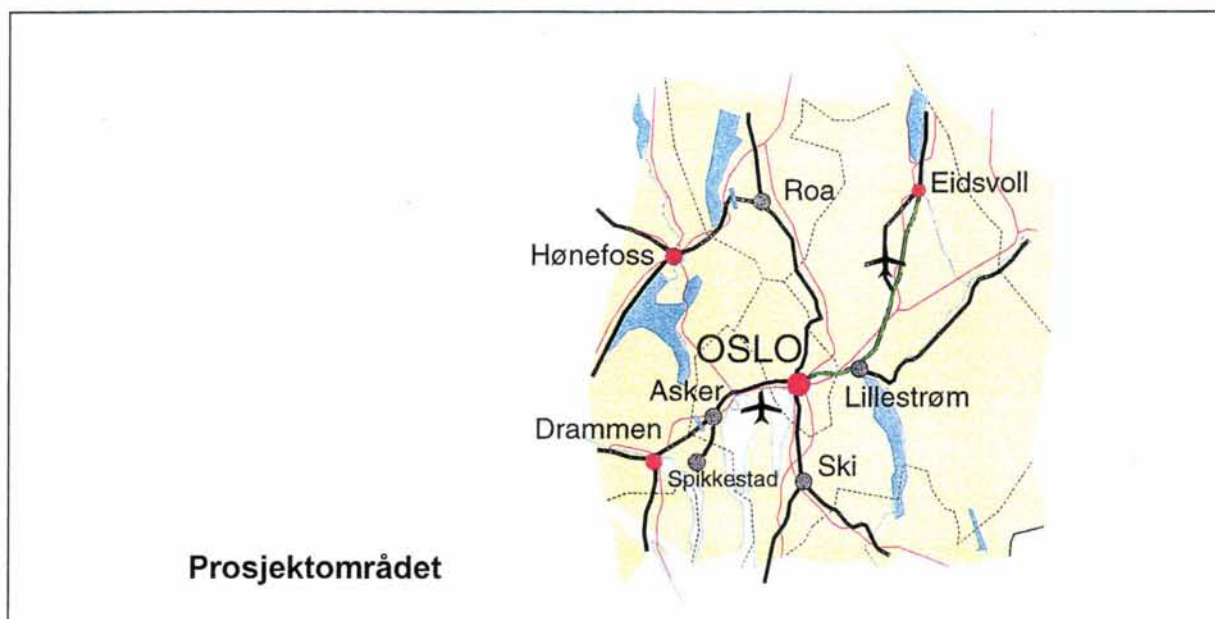
NSB Bane Region Øst

	side
HOVEDBANEN - HB	
Prosjekt nr. HB - 01; Oslo S - Lillestrøm plattformer: Nyland/Haugenstua	4
Prosjekt nr. HB - 02; Oslo S - Lillestrøm plattformer: Lørenskog/Strømmen	6
Prosjekt nr. HB - 03; Oslo S - Lillestrøm plattformer: Hanaborg/Fjellhamar	8
Prosjekt nr. HB - 04; Oslo S - Lillestrøm: Sporplan Grorud	10
DOVREBANEN - DB	
Prosjekt nr. DB - 01; Nedlegging av planoverganger.....	12
Prosjekt nr. DB - 02; Forsterkning av strømforsyning.....	14
Prosjekt nr. DB - 03; Forlengelse av kryssingsspor Molykkja.....	16
Prosjekt nr. DB - 04; Plattformer IC-stasjoner.....	18
Prosjekt nr. DB - 05; Sørli - Stange.....	20
Prosjekt nr. DB - 06; Jernbanemuseet, nye bygninger og spor.....	22
Prosjekt nr. DB - 07; Forlengelse av kryssingsspor Rudshøgda.....	24
KONGSVINGERBANEN - KB	
Prosjekt nr. KB - 01; Nedlegging av planoverganger.....	26
Prosjekt nr. KB - 02; Kryssingsspor Kongsvingerbanen.....	28
Prosjekt nr. KB - 03; Plattformer Lillestrøm - Årnes.....	30
Prosjekt nr. KB - 04; Skarnes - Kongsvinger.....	32
GJØVIKBANEN - GB	
Prosjekt nr. GB - 01; Ensjø/Kampen holdeplass.....	34
Prosjekt nr. GB - 02; Sandermosen kryssingsspor.....	36
Prosjekt nr. GB - 03; Sikringsanlegg, CTC og ATS Roa - Gjøvik.....	38
Prosjekt nr. GB - 04; Ny omformer Gjøvik.....	40
Prosjekt nr. GB - 05; Jensrud, nytt kryssingsspor.....	42
DRAMMENBANEN - DrB	
Prosjekt nr. DrB - 01; Nationaltheateret stasjon.....	44
Prosjekt nr. DrB - 02; Skøyen stasjon, ny sporplan.....	46
Prosjekt nr. DrB - 03; CTC og ATS Asker - Spikkestad.....	48
Prosjekt nr. DrB - 04; Skøyen - Asker, delparsell Skøyen - Lysaker.....	50
Prosjekt nr. DrB - 05; Skøyen - Asker, delparsell Lysaker stasjon.....	52
Prosjekt nr. DrB - 06; Skøyen - Asker, delparsell Lysaker - Sandvika.....	54
Prosjekt nr. DrB - 07; Skøyen - Asker, delparsell Sandvika - Asker.....	56



	side
RØROSBANEN - RB	
Prosjekt nr. RB - 01; Nedlegging av planoverganger.....	58
ØSTFOLDBANEN - ØB	
Prosjekt nr. ØB - 01; Nytt dobbeltspor Oslo S - Ski.....	60
Prosjekt nr. ØB - 02; Plattformer Oslo - Ski.....	62
Prosjekt nr. ØB - 03; Hafslund - Skjeberg - Vik.....	64
Prosjekt nr. ØB - 04; Vik - Halden (Remmen).....	66
Prosjekt nr. ØB - 05; Halden byområde.....	68
Prosjekt nr. ØB - 06; Halden - Prestebakke.....	70
Prosjekt nr. ØB - 07; Prestebakke - Kornsjø.....	72
ØSTFOLDBANEN VESTRE LINJE - ØBVL	
Prosjekt nr. ØBVL - 01; Sandbukta - Moss stasjon.....	74
Prosjekt nr. ØBVL - 02; Moss stasjon - Såstad.....	76
Prosjekt nr. ØBVL - 03; (Dilling) Såstad - Haug.....	78
Prosjekt nr. ØBVL - 04; Haug - Seut.....	80
Prosjekt nr. ØBVL - 05; Seut - Rolvsøysund.....	82
Prosjekt nr. ØBVL - 06; Rolvsøysund - Hafslund.....	84
ØSTFOLDBANEN ØSTRE LINJE - ØBØL	
Prosjekt nr. ØBØL - 01; Plattformer Østfoldbanen Østre linje.....	86
Prosjekt nr. ØBØL - 02; Forlengelse av kryssingsspor.....	88
Prosjekt nr. ØBØL - 03; CTC og ATS - Kryssingsspor.....	90
FLERE BANER BrØ - BrØ	
Prosjekt nr. BrØ - 01; Nedlegging av planoverganger.....	92
Prosjekt nr. BrØ - 02; Støyskjerming: Lokalstrekninger i Oslo-området og Østfoldbyene.....	94
Prosjekt nr. BrØ - 03; Strømforsyning i Oslo-området.....	96
Prosjekt nr. BrØ - 04; Støyskjerming: Gamlebyen Oslo.....	98

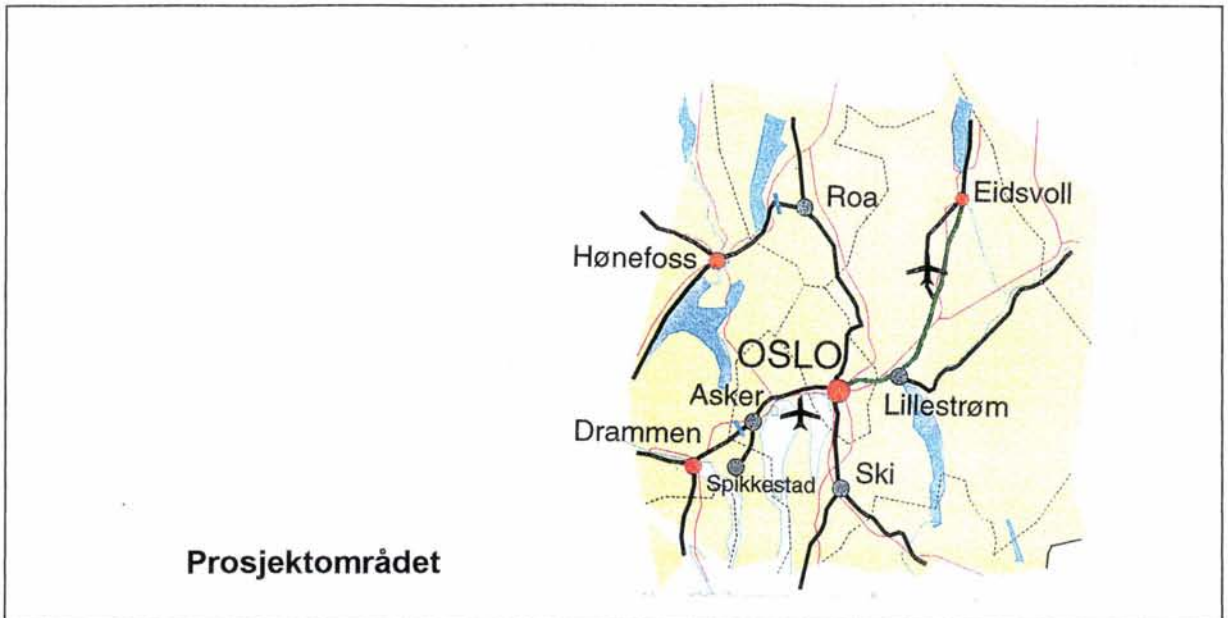
Prosj.navn/Parsell	Oslo S - Lillestrøm plattformer: Nyland/Haugenstua.
Strekning	0,0 km - 22,0 km.
Plantype	Hovedplan.



Tiltakstype	Stasjonsendringer.								
Tiltak	Begge plattformer Nyland og plattform spor inn på Haugenstua er lave treplattformer. I tillegg er Haugenstua tenkt flyttet til en bedre plassering på rettlinje.								
Hensikt	Bedring av publikumsforhold.								
Kategori	IE (Investering i eksisterende infrastruktur).								
Lengde	-								
Kostnad	<table> <tr> <td>Kostnadsoverslag</td> <td>10,5 mill. kr.</td> </tr> <tr> <td>Hittil bevilget</td> <td>0,5 mill. kr.</td> </tr> <tr> <td>Forslag for 1997</td> <td>0,0 mill. kr.</td> </tr> <tr> <td>Til rest, 1998-2007</td> <td>10,0 mill. kr.</td> </tr> </table>	Kostnadsoverslag	10,5 mill. kr.	Hittil bevilget	0,5 mill. kr.	Forslag for 1997	0,0 mill. kr.	Til rest, 1998-2007	10,0 mill. kr.
Kostnadsoverslag	10,5 mill. kr.								
Hittil bevilget	0,5 mill. kr.								
Forslag for 1997	0,0 mill. kr.								
Til rest, 1998-2007	10,0 mill. kr.								
Planstatus	Dokumenter som foreligger: Hovedplanutkast.								

Framdrift	Ferdigstilles i perioden 1998 - 2002.
Prosjektets netto samfunnsnytte	- mill. kr.
N/K - tall	1,50
Trafikkgrunnlag	Person: - passasjerer pr. år. Gods : - tonn pr. år.
Prognose for trafikkutvikling	- % pr. år.
Effekt:	
Trafikantene	- minutter reisetidsreduksjon for person- og godstrafikk.
Persontrafikk	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat).
Gods	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat).
Bane	- mill. kr (endring drift/vedlikehold).
Bedret punktlighet	- minutter.
Økt kapasitet	- tog/time.

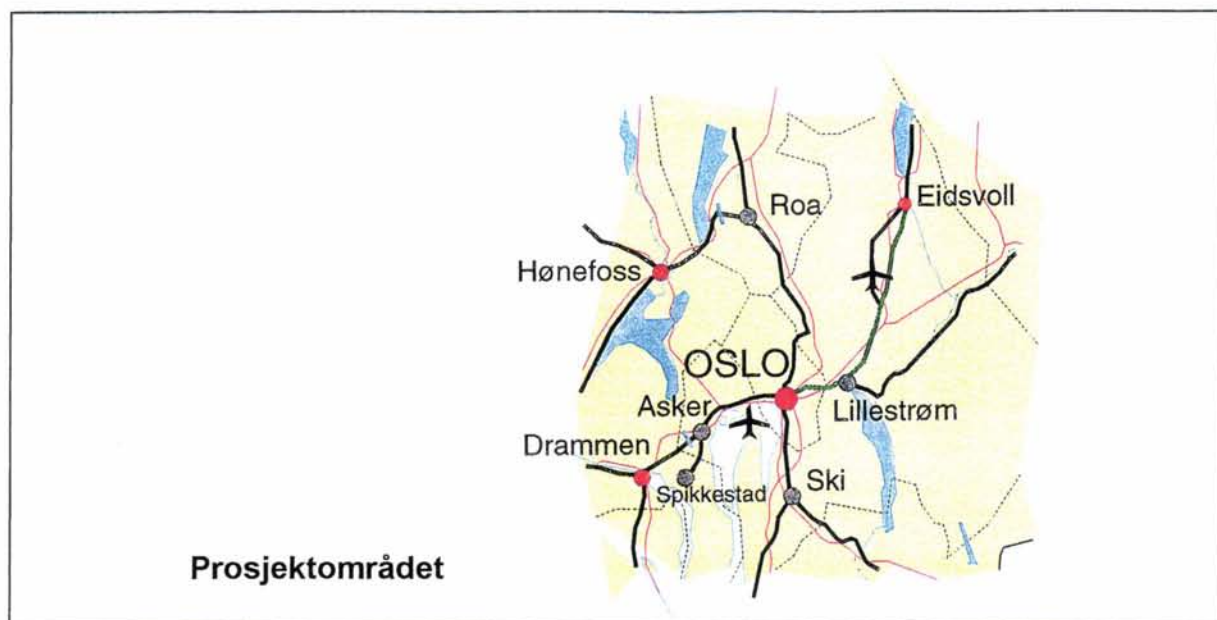
Prosj.navn/Parsell	Oslo S - Lillestrøm plattformer: Lørenskog/Strømmen.
Strekning	0,0 km - 22,0 km.
Plantype	Hovedplan.



Tiltakstype	Stasjonsendringer.								
Tiltak	Stasjonene har delvis lave treplattformer og utilfredsstillende atkomst for bevegelsehemmede. Prosjektet innebærer bygging av massive plattformer i 220 m lengde og fornyelse/utbedring av underganger og atkomst til plattformer.								
Hensikt	Bedring av publikumsforhold.								
Kategori	IE (Investering i eksisterende infrastruktur).								
Lengde	-								
Kostnad	<table> <tr> <td>Kostnadsoverslag</td> <td>25,1 mill kr.</td> </tr> <tr> <td>Hittil bevilget</td> <td>0,4 mill. kr.</td> </tr> <tr> <td>Forslag for 1997</td> <td>0,0 mill. kr.</td> </tr> <tr> <td>Til rest, 1998-2007</td> <td>24,7 mill. kr.</td> </tr> </table>	Kostnadsoverslag	25,1 mill kr.	Hittil bevilget	0,4 mill. kr.	Forslag for 1997	0,0 mill. kr.	Til rest, 1998-2007	24,7 mill. kr.
Kostnadsoverslag	25,1 mill kr.								
Hittil bevilget	0,4 mill. kr.								
Forslag for 1997	0,0 mill. kr.								
Til rest, 1998-2007	24,7 mill. kr.								

Planstatus	Dokumenter som foreligger: Hovedplan Lørenskog, hovedplanutkast Strømmen.
Framdrift	Ferdigstilles i perioden 1998 - 2002.
Prosjektets netto samfunnsnytte	- mill. kr.
N/K - tall	1,50
Trafikkgrunnlag	Person: - passasjerer pr. år. Gods : - tonn pr. år.
Prognose for trafikkutvikling	- % pr. år.
Effekt:	
Trafikantene	- minutter reisetidsreduksjon for person- og godstrafikk.
Persontrafikk	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat).
Gods	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat).
Bane	- mill. kr (endring drift/vedlikehold).
Bedret punktlighet	- minutter.
Økt kapasitet	- tog/time.

Prosj.navn/Parsell	Oslo S - Lillestrøm plattformer: Hanaborg/Fjellhamar.
Strekning	0,0 km - 22,0 km.
Plantype	Hovedplan.

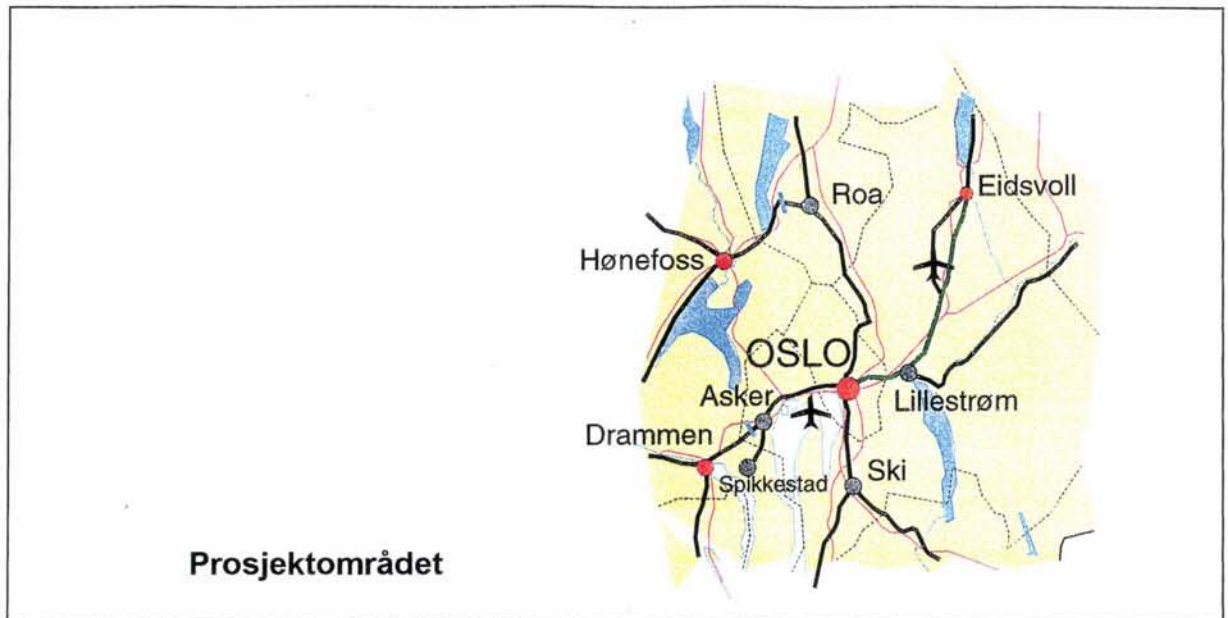


Prosjektområdet

Tiltakstype	Stasjonsendringer.
Tiltak	Stasjonene har treplattformer som er for korte og for lave. Prosjektet innebærer utbygging av fyllingsplattformer til 220 m lengde og fornyelse/utbedring av underganger og atkomst til plattformer inkludert tilrettelegging for funksjonshemmede.
Hensikt	Bedring av publikumsforhold.
Kategori	IE (Investering i eksisterende infrastruktur).
Lengde	-
Kostnad	Kostnadsoverslag: 10,2 mill kr.
Planstatus	Dokumenter som foreligger: Detaljplan.
Framdrift	Ferdigstilles i perioden 1998 - 2002.

Prosjektets netto samfunnsnytte	- mill. kr.
N/K - tall	1,50
Trafikkgrunnlag	Person: - passasjerer pr. år. Gods : - tonn pr. år.
Prognose for trafikkutvikling	- % pr. år.
Effekt:	
Trafikantene	- minutter reisetidsreduksjon for person- og godstrafikk.
Persontrafikk	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat).
Gods	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat).
Bane	- mill. kr (endring drift/vedlikehold).
Bedret punktlighet	- minutter.
Økt kapasitet	- tog/time.

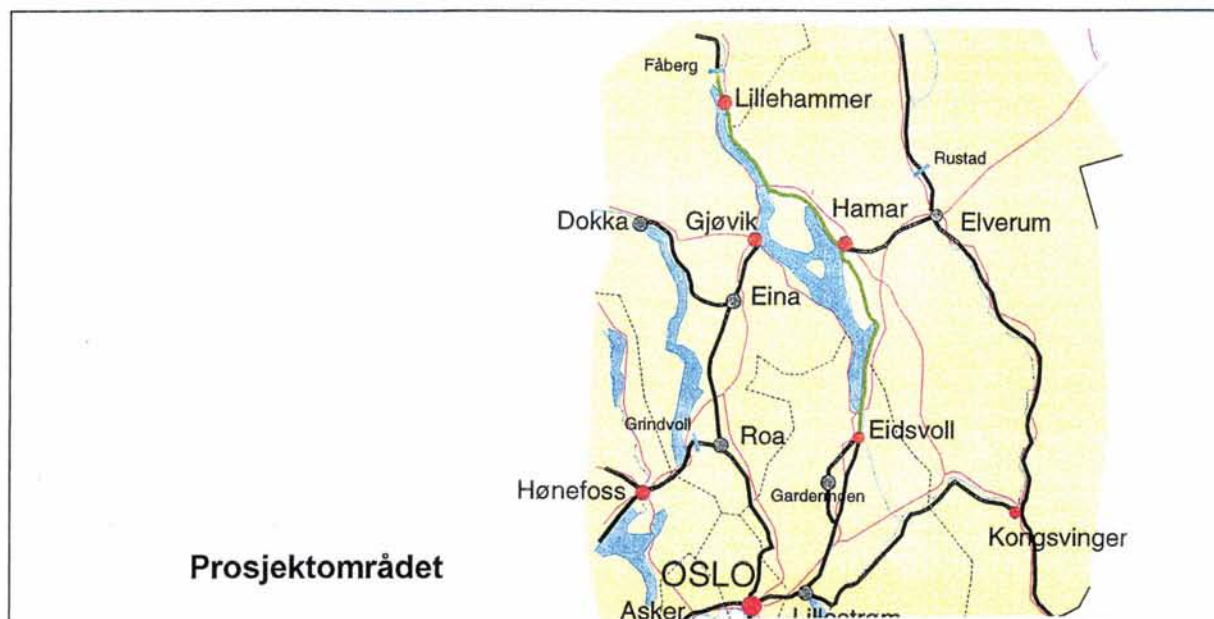
Prosj.navn/Parsell	Oslo S - Lillestrøm: Sporplan Grorud.
Strekning	Ved 10,5 km.
Plantype	Hovedplan.



Tiltakstype	Stasjonsendringer.
Tiltak	Sporanlegget skal tilpasses Eiendoms arbeider med stasjonen.
Hensikt	Forenkling/tilpassing av sporanlegg.
Kategori	IE (Investering i eksisterende infrastruktur).
Lengde	-
Kostnad	Kostnadsoverslag: 16,0 mill. kr.
Planstatus	Planarbeidet pågår. Dokumenter som foreligger: Hovedplanutkast.
Framdrift	-

Prosjektets netto samfunnsnytte	- mill. kr.
N/K - tall	1,00
Trafikkgrunnlag	Person: - passasjerer pr. år. Gods : - tonn pr. år.
Prognose for trafikkutvikling	- % pr. år.
Effekt:	
Trafikantene	- minutter reisetidsreduksjon for person- og godstrafikk.
Persontrafikk	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat).
Gods	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat).
Bane	- mill. kr (endring drift/vedlikehold).
Bedret punktlighet	- minutter.
Økt kapasitet	- tog/time.

Prosj.navn/Parsell	Nedlegging av planoverganger.
Strekning	Dovrebanen.
Plantype	Utredning / Hovedplan.



Tiltakstype	Planoverganger.
Tiltak	Alle planoverganger på strekningen Eidsvoll - Fåberg er gjennomgått, og en prioritering etter sikkerhet og hastighet er satt opp. Kostnader er beregnet innenfor $\pm 40\%$. Hovedplan for hver enkel kommune utføres fortløpende fra 1996, og vil omfatte en detaljering for å få sikrere kost. overs. og prior. Utførelse vil skje fra 1998 og utover.
Hensikt	Prosjektet tar sikte på nedlegging eller utbedring av planoverganger på strekningen Eidsvoll - Fåberg. Dette betyr tiltak på alle planoverganger der det er dokumentert ulykkehendelse, der siktkrav på 7 sek. fra bil som står 4 m fra sporet ikke kan overholdes og parseller der hastigheten kan økes over 130 km/h.
Kategori	IE (Investering i eksisterende infrastruktur).

Lengde 125 km.

Kostnad

Kommune	Fylke	Planoverganger			Total kostnad	N/K
		Totalt antall	Antall som nedlegges	Antall som utbedres		
Eidsvoll	Akershus	23	12	11	23 950 000	0,8
Stange	Hedmark	46	31	15	30 679 000	1,8
Hamar	Hedmark	5	3	2	2 500 000	1,0
Ringsaker	Hedmark	66	45	21	44 980 000	2,2
Lillehammer	Oppland	23	12	11	20 320 000	0,8

NB! De 11 planoverganger, som er berørt av prosjektet Sørli-Stange, er tatt ut.

Total kostnad for Dovrebanen 122 429 000

Planstatus

Utredning pågår.

Dokumenter som foreligger: Sanering av planoverganger, Eidsvoll - Fåberg, Dokumentasjonsrapport, NSB, BRN 94.

Framdrift

Hovedplan utføres fortløpende fra 1996 og anlegg utføres i henhold til NJP.

Prosjektets netto samfunnsnytte

Transport Økonomisk Institutt (TØI) har i sin sikkerhetshåndbok fra 1989 konkludert med at sikring av planoverganger er svært lønnsomt samfunnsøkonomisk.

Det Norske Veritas har beregnet N/K-tallet for å nedlegge planoverganger til 2,3. Utført desember 1993.

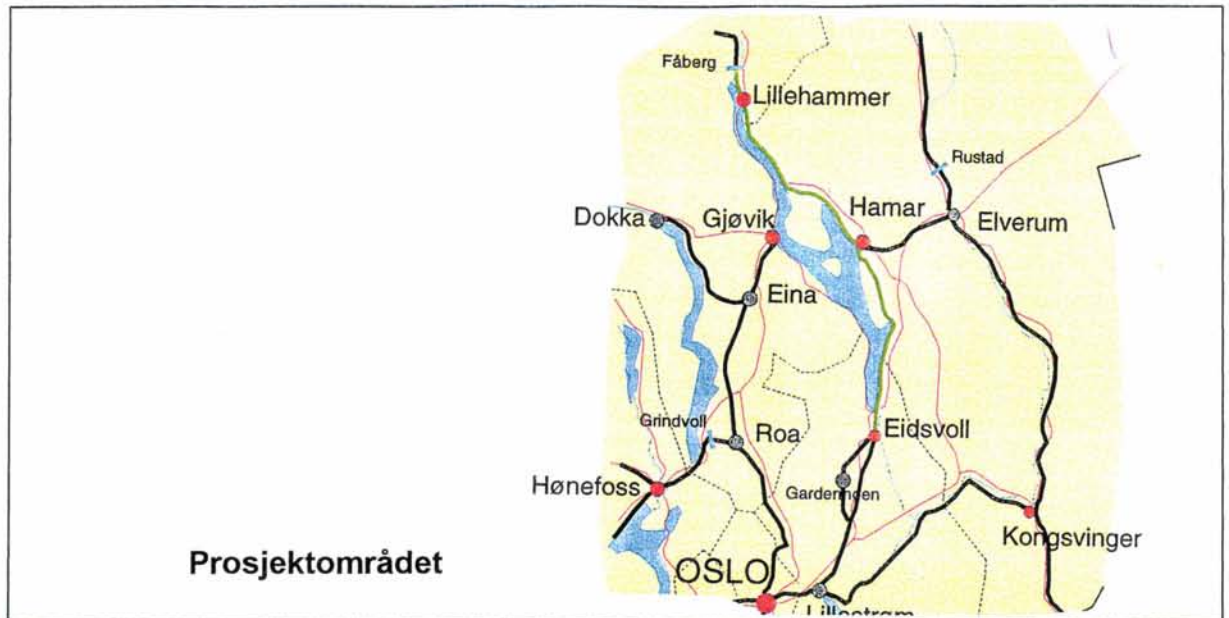
N/K - tall

Se tabell over.

Nyttekostnadsberegningen som er utført tar ikke for seg alle sider ved nedlegging av planoverganger. Det gjelder blant annet kjøring med sporrenser, siktrydding, drift og vedlikehold av vegsignalanlegg og regularitetsgevinst.

Reisetidsgevinsten er beregnet utfra kjøring med krengetog.

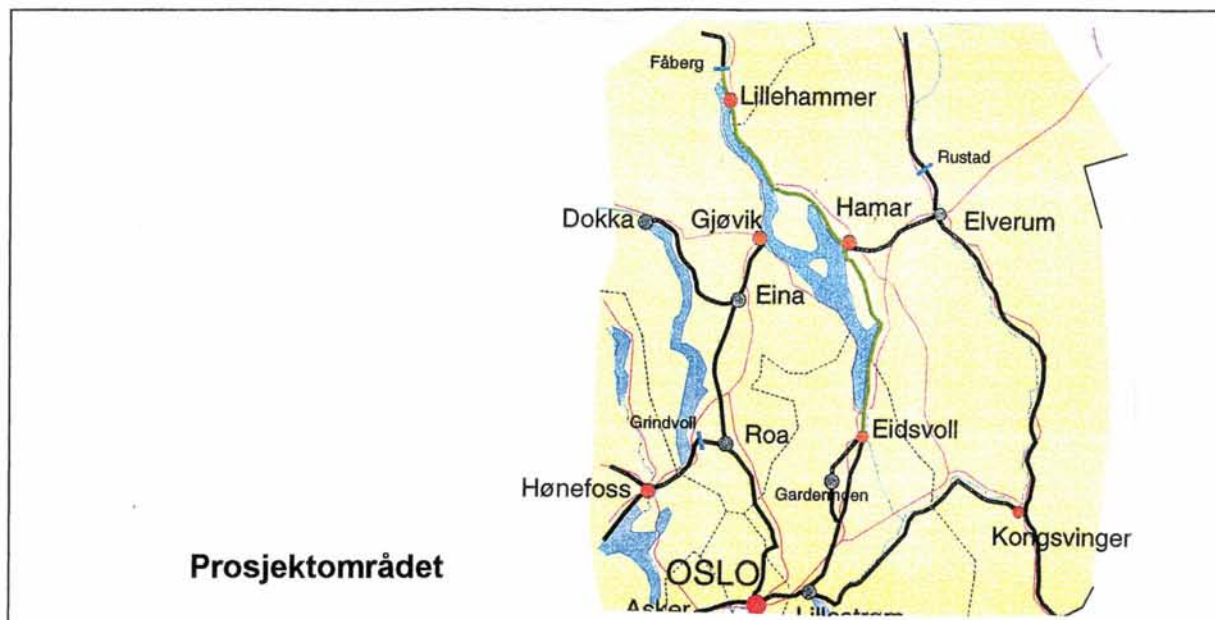
Prosj.navn/Parsell	Forsterkning av strømforsyning.
Strekning	67 km - 188 km.
Plantype	Hovedplan.



Tiltakstype	El. banedrift.
Tiltak	Kapasitetsproblemer i strømforsyningen medfører problemer med togfremføringen. Hovedplanen anbefaler å gjøre Rudshøgda omformer permanent, enten ved bruk av eksisterende roterende aggregat, eller ved bygging av ny statisk omformer. Pris er statisk omformer.
Hensikt	Bedring av kapasitet i strømforsyningen.
Kategori	IE (Investering i eksisterende infrastruktur).
Lengde	121 km.
Kostnad	Kostnadsoverslag: 46,0 mill kr.

Planstatus	Dokumenter som foreligger: Hovedplan er utarbeidet for hele Dovrebanen (Lillehammer - Trondheim) i samarbeid BrØ/BrN. Det er gjort simuleringer for ulike materialalternativer (nye matestasjoner/egen mateledning), N/K-beregninger og vurderinger.
Framdrift	Ferdigstilles i perioden 1998 - 2002.
Prosjektets netto samfunnsnytte	- mill. kr.
N/K - tall	-
Trafikkgrunnlag	Person: - passasjererer pr. år. Gods : - tonn pr. år.
Prognose for trafikkutvikling	- % pr. år.
Effekt:	
Trafikantene	- minutter reisetidsreduksjon for person- og godstrafikk.
Persontrafikk	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat).
Gods	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat).
Bane	- mill. kr (endring drift/vedlikehold).
Bedret punktlighet	- minutter.
Økt kapasitet	- tog/time.

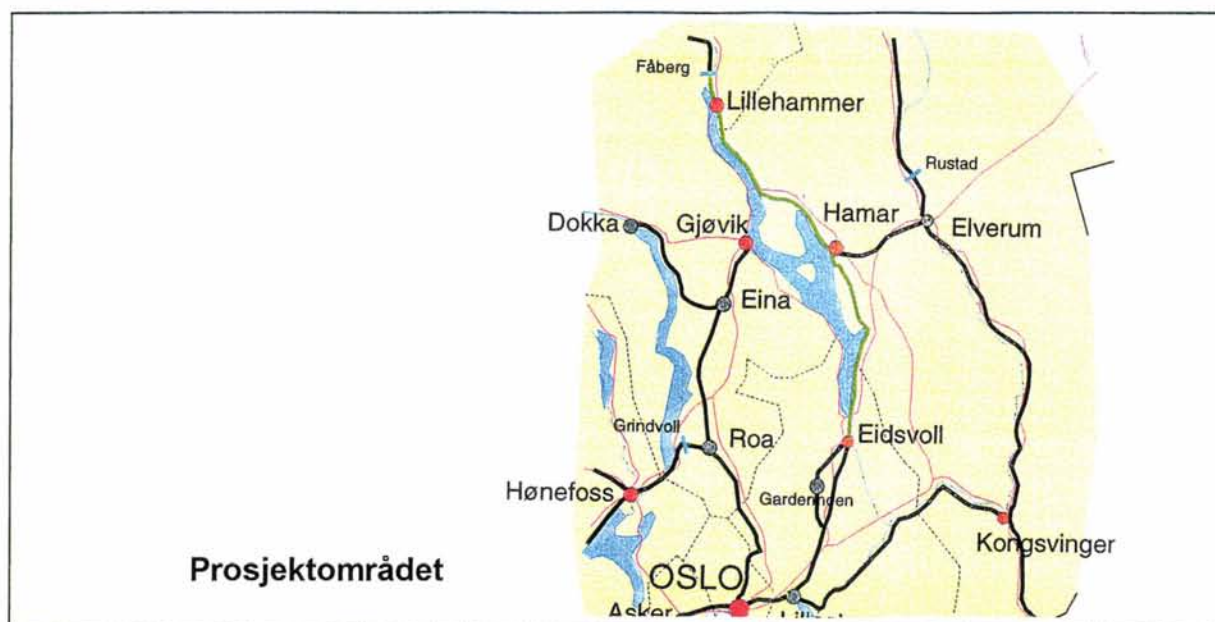
Prosj.navn/Parsell	Forlengelse av kryssingsspor Molykkja.
Strekning	79,71 km - 79,71 km.
Plantype	Hovedplan.



Tiltakstype	Kryssingsspor.
Tiltak	Stasjonen ble anlagt med for kort kryssingsspor, noe som medfører problemer for effektiv trafikkavvikling. Prosjektet medfører forlengelse av kryssingssporet til ca. 900 m og samtidig innkjør.
Hensikt	Øking av kapasitet.
Kategori	IE (Investering i eksisterende infrastruktur)
Lengde	-
Kostnad	Kostnadsoverslag: 23,4 mill. kr.
Planstatus	Dokumenter som foreligger: Hovedplan godkjent.
Framdrift	Ferdigstilles i perioden 1998 - 2007.

Prosjektets netto samfunnsnytte	- mill. kr.
N/K - tall	1,00
Trafikkgrunnlag	Person: - passasjerer pr. år. Gods : - tonn pr. år.
Prognose for trafikkutvikling	- % pr. år.
Effekt:	
Trafikantene	- minutter reisetidsreduksjon for person- og godstrafikk.
Persontrafikk	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat).
Gods	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat).
Bane	- mill. kr (endring drift/vedlikehold).
Bedret punktlighet	- minutter.
Økt kapasitet	- tog/time.

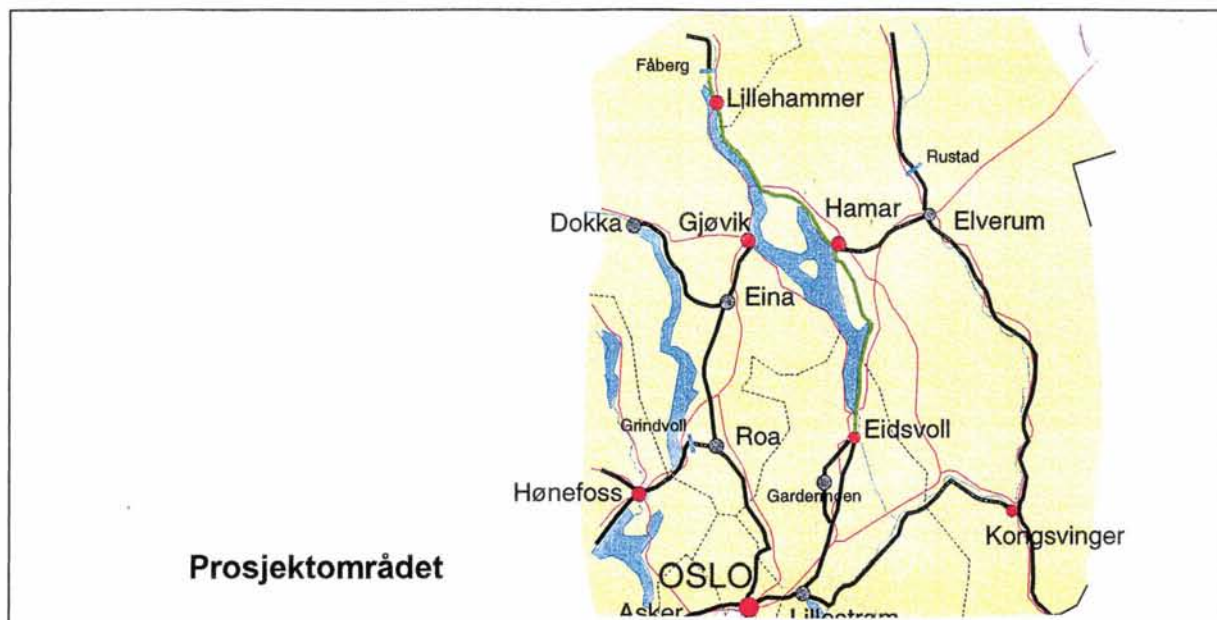
Prosj.navn/Parsell	Plattformer IC-stasjoner.
Strekning	101,77 km - 155,95 km.
Plantype	Hovedplan.



Tiltakstype	Stasjonsendringer.								
Tiltak	Prosjektet omfatter oppgradering og evt. forlengelse av plattformer ved stasjonene Tangen, Brumunddal og Moelv. Disse har i dag lave plattformer med dårlig kvalitet. Hovedplanlegging er ikke igangsatt og kostnadene er således meget usikre.								
Hensikt	Bedring av tilgjengeligheten.								
Kategori	IE (Investering i eksisterende infrastruktur).								
Lengde	-								
Kostnad	<table> <tr> <td>Kostnadsoverslag</td> <td>9,1 mill kr</td> </tr> <tr> <td>Hittil bevilget</td> <td>0,1 mill. kr</td> </tr> <tr> <td><u>Forslag for 1997</u></td> <td><u>6,0 mill. kr</u></td> </tr> <tr> <td>Til rest, 1998-2007</td> <td>3,0 mill. kr</td> </tr> </table>	Kostnadsoverslag	9,1 mill kr	Hittil bevilget	0,1 mill. kr	<u>Forslag for 1997</u>	<u>6,0 mill. kr</u>	Til rest, 1998-2007	3,0 mill. kr
Kostnadsoverslag	9,1 mill kr								
Hittil bevilget	0,1 mill. kr								
<u>Forslag for 1997</u>	<u>6,0 mill. kr</u>								
Til rest, 1998-2007	3,0 mill. kr								

Planstatus	Planarbeidet pågår.
Framdrift	Ferdigstilles i perioden 1998 - 2002.
Prosjektets netto samfunnsnytte	- mill. kr.
N/K - tall	1,00
Trafikkgrunnlag	Person: - passasjerer pr. år. Gods : - tonn pr. år.
Prognose for trafikkutvikling	- % pr. år.
Effekt:	
Trafikantene	- minutter reisetidsreduksjon for person- og godstrafikk.
Persontrafikk	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat).
Gods	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat).
Bane	- mill. kr (endring drift/vedlikehold).
Bedret punktlighet	-minutter.
Økt kapasitet	- tog/time.

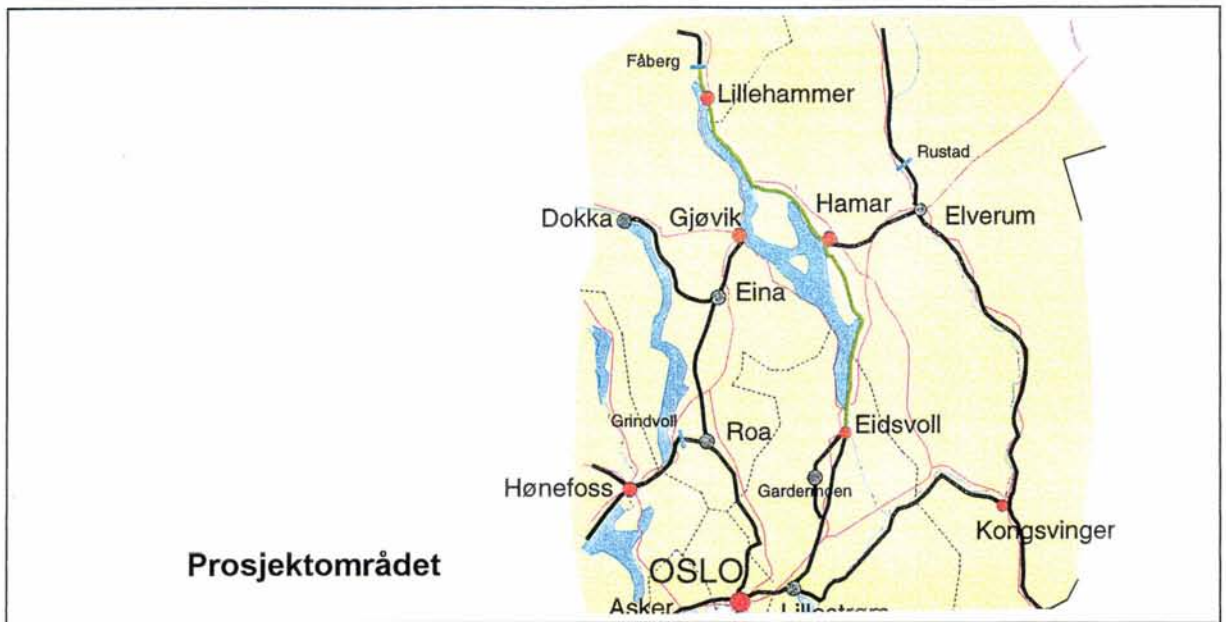
Prosj.navn/Parsell	Sørli - Stange.
Strekning	110,255 km - 114,94 km.
Plantype	Hovedplan.



Tiltakstype	Kryssingsbelte.								
Tiltak	Anlegge et kryssingsspor med kurveutretting mellom Tangen og Stange. Aktuell første parsell Sørli - Stange.								
Hensikt	Kapasitetsøkning på strekningen Oslo S - Lillehammer.								
Kategori	NY (Nyanlegg).								
Lengde	4,685 km.								
Kostnad	<table> <tr> <td>Kostnadsoverslag</td> <td>222,0 mill. kr.</td> </tr> <tr> <td>Hittil bevilget</td> <td>2,0 mill. kr.</td> </tr> <tr> <td>Forslag for 1997</td> <td>0,0 mill. kr.</td> </tr> <tr> <td>Til rest, 1998-2007</td> <td>220,0 mill. kr.</td> </tr> </table>	Kostnadsoverslag	222,0 mill. kr.	Hittil bevilget	2,0 mill. kr.	Forslag for 1997	0,0 mill. kr.	Til rest, 1998-2007	220,0 mill. kr.
Kostnadsoverslag	222,0 mill. kr.								
Hittil bevilget	2,0 mill. kr.								
Forslag for 1997	0,0 mill. kr.								
Til rest, 1998-2007	220,0 mill. kr.								

Planstatus	Planarbeidet pågår. Dokumenter som foreligger: N/K-analyse for kurveutretting og dobbeltspor ved Sørli på Dovrebanen (BrN), utkast til HP for strekningen Steinsrud - Stange, hovedplan Sørli - Stange.
Framdrift	Ferdigstilles i perioden 1998 - 2007. Forlengelse kryssingsspor Stange innen 2001. Kryssingsbelte Sørli - Stange innen 2007.
Prosjektets netto samfunnsnytte	- mill. kr.
N/K - tall	1,10
Trafikkgrunnlag	Person: - passasjerer pr. år. Gods : - tonn pr. år.
Prognose for trafikkutvikling	- % pr. år.
Effekt:	
Trafikantene	1 minutt reisetidsreduksjon for person- og godstrafikk.
Persontrafikk	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat).
Gods	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat).
Bane	- mill. kr (endring drift/vedlikehold).
Bedret punktlighet	- minutter.
Økt kapasitet	- tog/time.

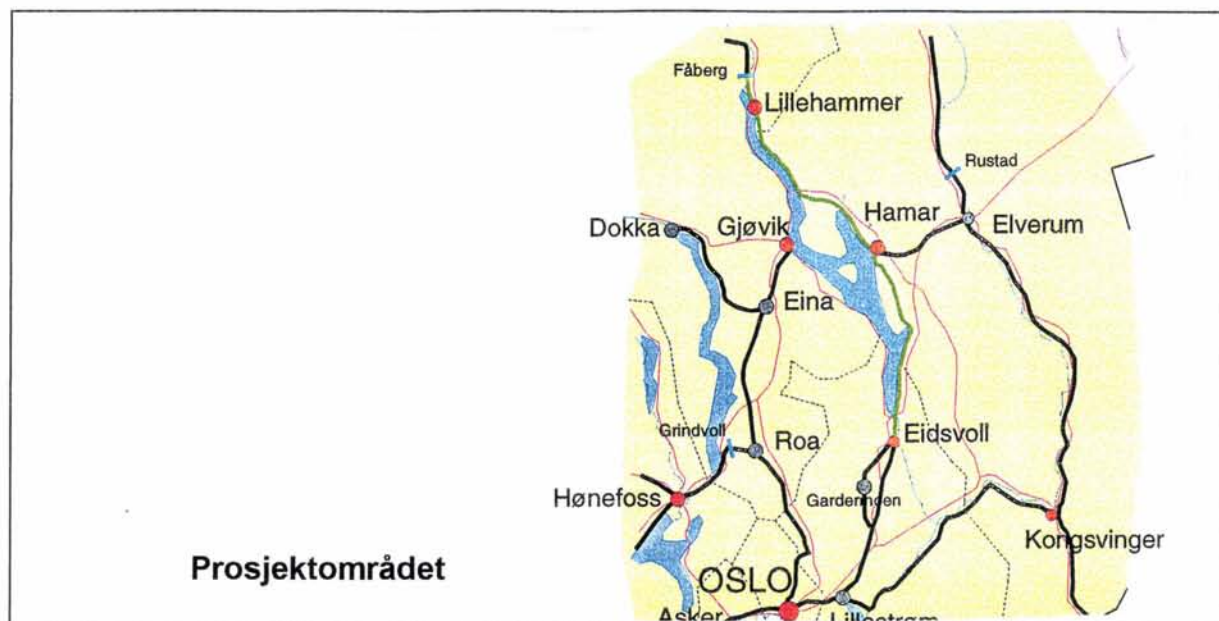
Prosj.navn/Parsell	Jernbanemuseet, nye bygninger og spor.
Strekning	126,26 km.
Plantype	Hovedplan.



Tiltakstype	Stasjonsendringer.
Tiltak	Bygningene planlegges på nærliggende tomt. Sporanlegget, del C, bygges og forbinder de nye bygningene med sporanlegget som bygges nå.
Hensikt	Som en del av Senter for Jernbanekultur skal nye bygninger bygges og nytt spor legges.
Kategori	IE (Investering i eksisterende infrastruktur) / NY (Nyanlegg).
Lengde	-
Kostnad	Kostnadsoverslag: 20,0 mill. kr.

Planstatus	Dokumenter som foreligger: Videreføring av planene for sporanlegget, igangsetting av videreutvikling av forprosjektet for Kultursenteret som har vært behandlet i KL/Styret. Kostnadene usikre på nåværende tidspunkt.
Framdrift	Ferdigstilles i 1996.
Prosjektets netto samfunnsnytte	- mill. kr.
N/K - tall	-
Trafikkgrunnlag	Person: - passasjerer pr. år. Gods : - tonn pr. år.
Prognose for trafikkutvikling	- % pr. år.
Effekt:	
Trafikantene	- minutter reisetidsreduksjon for person- og godstrafikk.
Persontrafikk	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat).
Gods	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat).
Bane	- mill. kr (endring drift/vedlikehold).
Bedret punktlighet	- minutter.
Økt kapasitet	- tog/time.

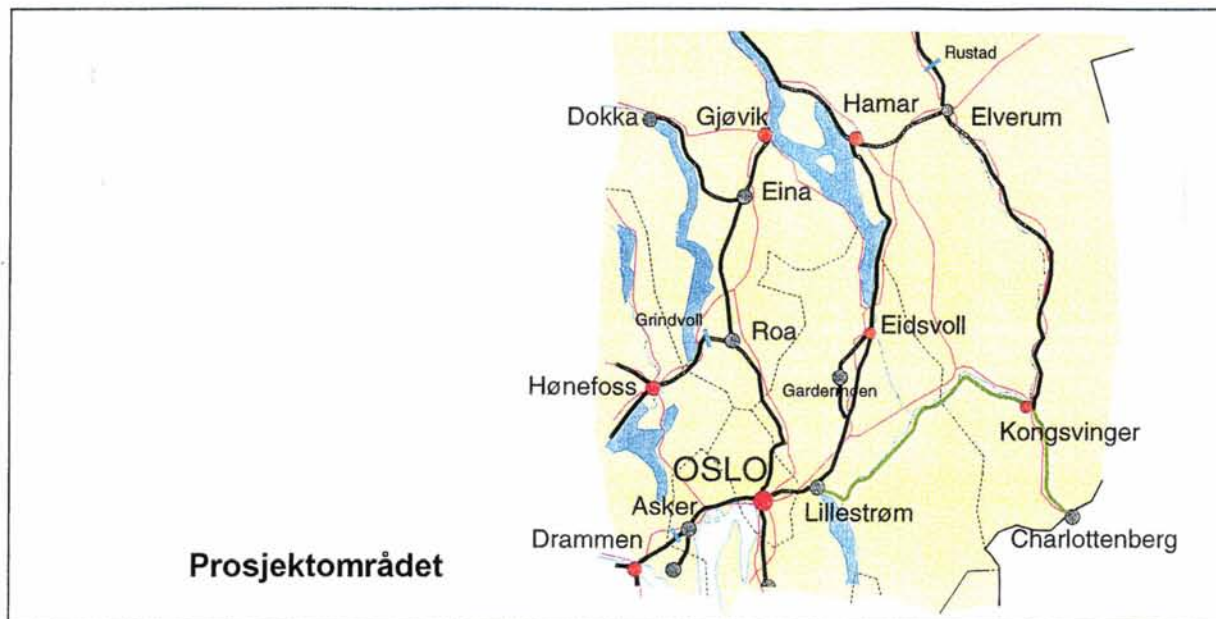
Prosj.navn/Parsell	Forlengelse av kryssingsspor Rudshøgda.
Strekning	148,23 km.
Plantype	Hovedplan.



Tiltakstype	Kryssingsspor.
Tiltak	Stasjonen har for kort kryssingsspor, noe som medfører problemer for effektiv trafikkavvikling. Prosjektet medfører forlengelse av kryssingsspoet med ca. 560 til 700 m effektiv kryssingslengde og samtidig innkjør (total lengde ca. 900 m).
Hensikt	Øking av kapasitet.
Kategori	IE (Investering i eksisterende infrastruktur).
Lengde	-
Kostnad	Kostnadsoverslag: 20,0 mill. kr.
Planstatus	Godkjent hovedplan.
Framdrift	Planarbeidet ferdigstilles i 1996.

Prosjektets netto samfunnsnytte	- mill. kr.
N/K - tall	1,00
Trafikkgrunnlag	Person: - passasjerer pr. år. Gods : - tonn pr. år.
Prognose for trafikkutvikling	- % pr. år.
Effekt:	
Trafikantene	- minutter reisetidsreduksjon for person- og godstrafikk.
Persontrafikk	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat).
Gods	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat).
Bane	- mill. kr (endring drift/vedlikehold).
Bedret punktlighet	- minutter.
Økt kapasitet	- tog/time.

Prosj.navn/Parsell	Nedlegging av planoverganger.
Strekning	Kongsvingerbanen.
Plantype	Utredning / Hovedplan.



Tiltakstype	Planoverganger.
Tiltak	Alle planoverganger på strekningen Lillestrøm - Riksgrensen er gjennomgått, og en prioritering etter sikkerhet og hastighet er satt opp. Kostnader er beregnet innenfor $\pm 40\%$. Hovedplan for hver enkel kommune utføres fortløpende fra 1996, og vil omfatte en detaljering for å få sikrere kost. overs. og prior. Utførelse vil skje fra 1998 og utover.
Hensikt	Prosjektet tar sikte på nedlegging eller utbedring av planoverganger på strekningen Lillestrøm - Riksgrensen. Dette betyr tiltak på alle planoverganger der det er dokumentert ulykkehendelse, der siktkrav på 7 sek. fra bil som står 4 m fra sporet ikke kan overholdes og parseller der hastigheten kan økes over 130 km/h.
Kategori	IE (Investering i eksisterende infrastruktur).

Lengde 115 km.

Kostnad

Kommune	Fylke	Planoverganger			Total kostnad	N/K
		Totalt antall	Antall som nedlegges	Antall som utbedres		
Fet	Akershus	10	4	6	8 730 000	1,6
Sorum	Akershus	10	6	4	7 090 000	1,9
Nes	Akershus	35	20	15	30 360 000	1,5
Sør-Odal	Hedmark	35	16	19	39 915 000	1,0
Kongsvinge	Hedmark	25	18	7	15 300 000	2,2
Eidskog	Hedmark	30	18	12	25 470 000	2,7

Total kostnad for Kongsvingerbanen 126 865 000

Planstatus

Utredning pågår.

Hovedplan godkjent for strekning Skarnes - Kongsvinger, med unntak av svingen ved Galterud stasjon.

Dokumenter som foreligger: Opprusting av Kongsvingerbanen for 160 km/h, Hovedplan, Teknisk kontor BRØ.

Framdrift

Ferdigstilles i perioden 1998 - 2007.

Prosjektets netto samfunnsnytte

Transport Økonomisk Institutt (TØI) har i sin sikkerhetshåndbok fra 1989 konkludert med at sikring av planoverganger er svært lønnsomt samfunnsøkonomisk.

Det Norske Veritas har beregnet N/K-tallet for å nedlegge planoverganger til 2,3. Utført desember 1993.

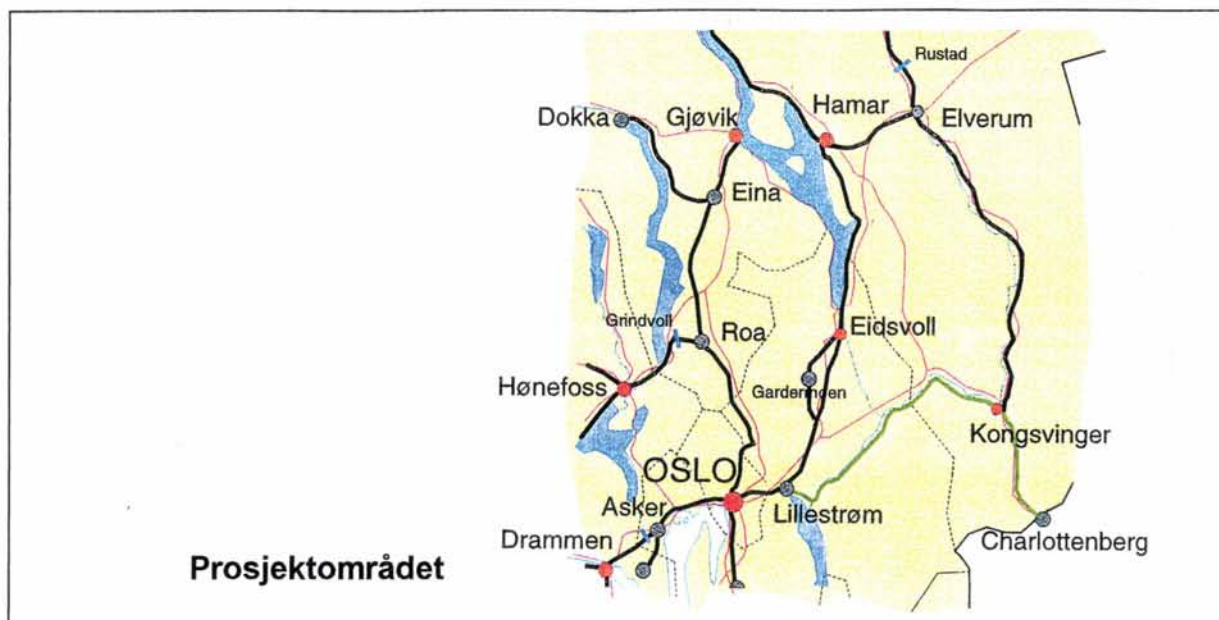
N/K - tall

Se tabell over.

Nyttekostnadsberegningen som er utført tar ikke for seg alle sider ved nedlegging av planoverganger. Det gjelder blant annet kjøring med sporrenser, siktrydding, drift og vedlikehold av vegsignalanlegg og regularitetsgevinst.

Reisetidsgevinsten er beregnet utfra kjøring med krengetog.

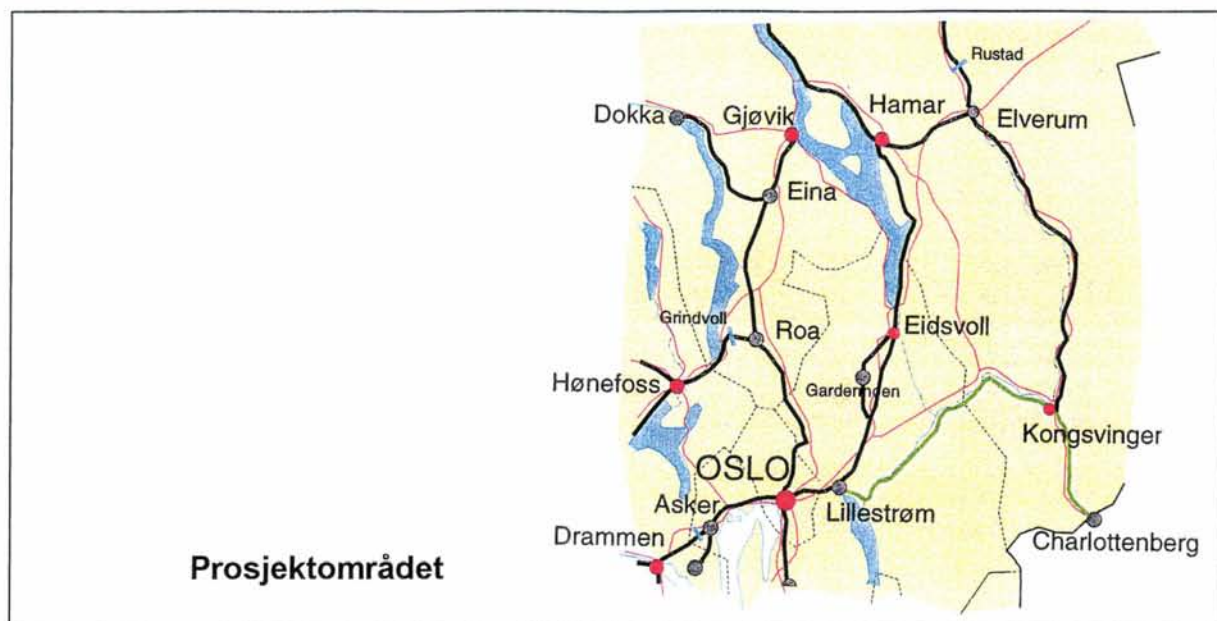
Prosj.navn/Parsell	Kryssingsspor Kongsvingerbanen.
Strekning	22 km - 37 km.
Plantype	Utredning.



Tiltakstype	Kryssingsspor.								
Tiltak	Kryssingssporkapasiteten på banen er dårlig, både mht. lengde på spor og antallet. Spesielt er det lange avstander Lillestrøm - Sørumsand. Dette skaper problemer i ruteoppsettet mht. stive ruter for persontog og kryssing av lange godstog.								
Hensikt	Bedring av kapasitet								
Kategori	IE (Investering i eksisterende infrastruktur).								
Lengde	-								
Kostnad	<table> <tr> <td>Kostnadsoverslag</td> <td>70,3 mill. kr.</td> </tr> <tr> <td>Hittil bevilget</td> <td>0,3 mill. kr.</td> </tr> <tr> <td><u>Forslag for 1997</u></td> <td><u>20,0 mill. kr.</u></td> </tr> <tr> <td>Til rest, 1998-2007</td> <td>50,0 mill. kr.</td> </tr> </table>	Kostnadsoverslag	70,3 mill. kr.	Hittil bevilget	0,3 mill. kr.	<u>Forslag for 1997</u>	<u>20,0 mill. kr.</u>	Til rest, 1998-2007	50,0 mill. kr.
Kostnadsoverslag	70,3 mill. kr.								
Hittil bevilget	0,3 mill. kr.								
<u>Forslag for 1997</u>	<u>20,0 mill. kr.</u>								
Til rest, 1998-2007	50,0 mill. kr.								

Planstatus	Dokumenter som foreligger: Utkast til utredning foreligger.
Framdrift	Ferdigstilles i perioden 1998 - 2002.
Prosjektets netto samfunnsnytte	- mill. kr.
N/K - tall	1,0
Trafikkgrunnlag	Person: - passasjerer pr. år. Gods : - tonn pr. år.
Prognose for trafikkutvikling	- % pr. år.
Effekt:	
Trafikantene	- minutter reisetidsreduksjon for person- og godstrafikk.
Persontrafikk	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat).
Gods	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat).
Bane	- mill. kr (endring drift/vedlikehold).
Bedret punktlighet	- minutter.
Økt kapasitet	- tog/time.

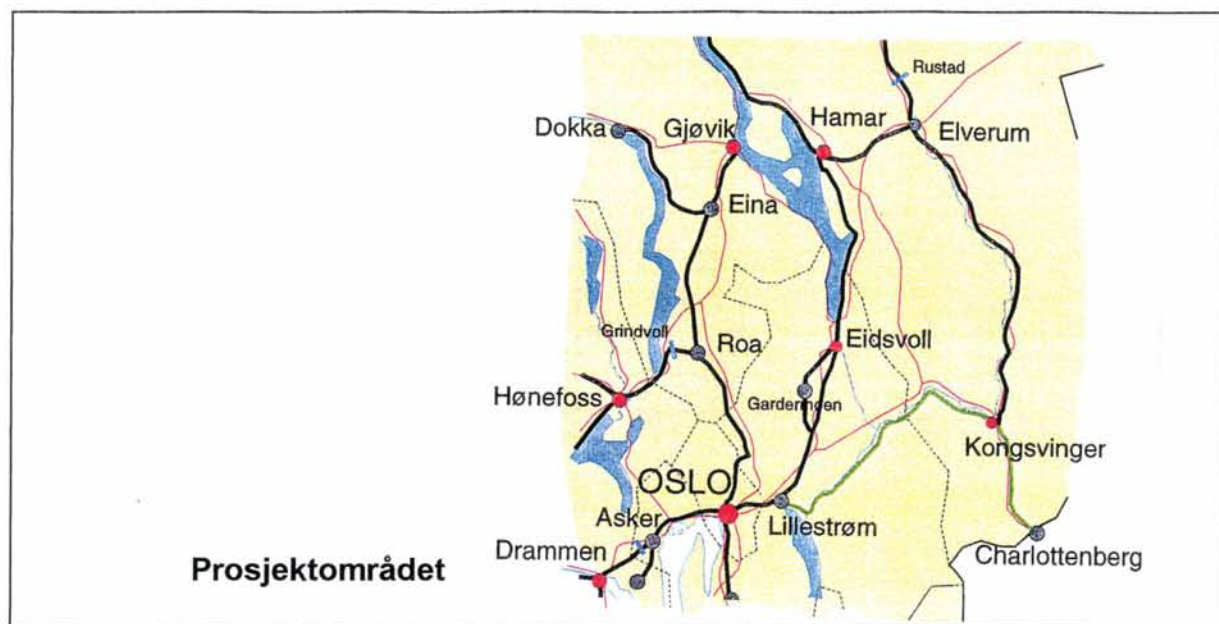
Prosj.navn/Parsell	Plattformer Lillestrøm - Årnes.
Strekning	22 km - 58,46 km.
Plantype	Utredning.



Tiltakstype	Stasjonsendringer.	
Tiltak	Det er meget dårlig kvalitet på publikumsanleggene på det meste av strekningen. Plattformene er for korte/lave og er stort sett dårlige treplattformer. Prosjektet omfatter oppgradering av de mest trafikkerte stasjonene og holdeplassene.	
Hensikt	Bedring av publikumsforhold	
Kategori	IE (Investering i eksisterende infrastruktur)	
Lengde	-	
Kostnad	Kostnadsoverslag	32,0 mill. kr.
	Hittil bevilget	0,0 mill. kr.
	Forslag for 1997	0,0 mill. kr.
	Til rest, 1998-2007	20,0 mill. kr.
Planstatus	Dokumenter som foreligger: Prosjektark.	

Framdrift	Ferdigstilles i perioden 1998 - 2002.
Prosjektets netto samfunnsnytte	- mill. kr.
N/K - tall	1,00
Trafikkgrunnlag	Person: - passasjerer pr. år. Gods : - tonn pr. år.
Prognose for trafikkutvikling	- % pr. år.
Effekt:	
Trafikantene	-minutter reisetidsreduksjon for person- og godstrafikk.
Persontrafikk	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat).
Gods	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat).
Bane	- mill. kr (endring drift/vedlikehold).
Bedret punktlighet	- minutter.
Økt kapasitet	- tog/time.

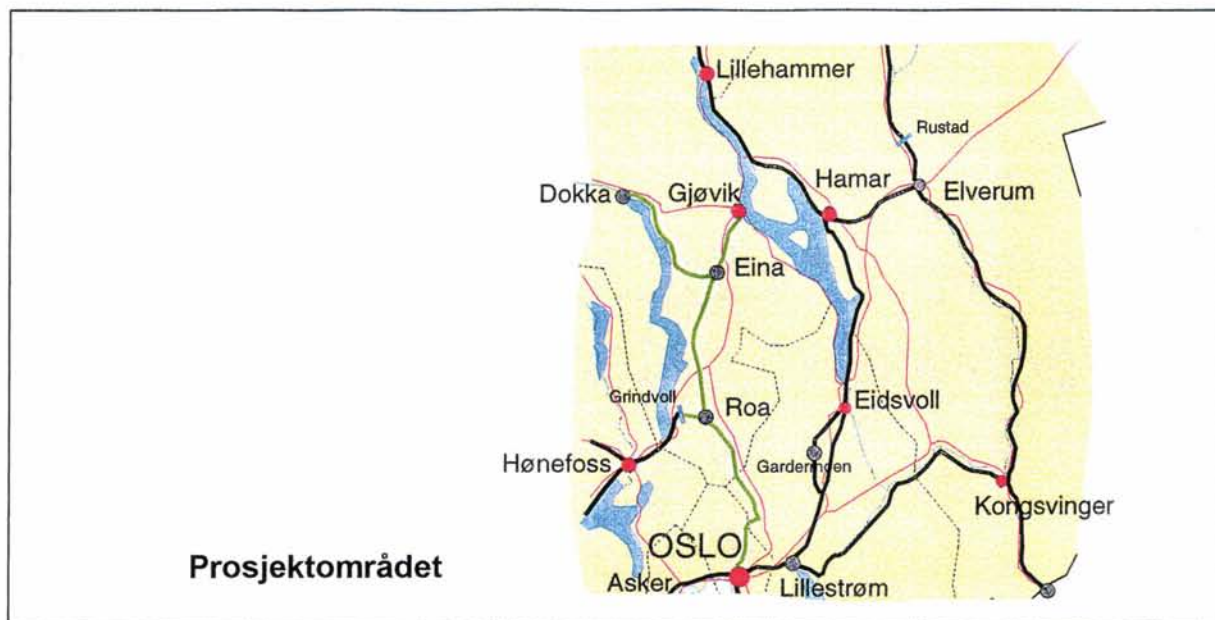
Prosj.navn/Parsell	Skarnes - Kongsvinger.
Strekning	79,24 km - 100,38 km.
Plantype	Hovedplan.



Tiltakstype	Modernisering.								
Tiltak	Fjerne flaskehalser mellom Årnes og Kongsvinger. KL fornyes på hele strekningen Lillestrøm - Charlottenberg.								
Hensikt	Heve hastigheten til 160 km/h på deler av strekningen.								
Kategori	IE (Investering i eksisterende infrastruktur).								
Lengde	21,14 km.								
Kostnad	<table> <tr> <td>Kostnadsoverslag</td> <td>42,2 mill. kr</td> </tr> <tr> <td>Hittil bevilget</td> <td>0,2 mill. kr</td> </tr> <tr> <td>Forslag for 1997</td> <td>2,0 mill. kr</td> </tr> <tr> <td>Til rest, 1998-2007</td> <td>40,0 mill. kr</td> </tr> </table>	Kostnadsoverslag	42,2 mill. kr	Hittil bevilget	0,2 mill. kr	Forslag for 1997	2,0 mill. kr	Til rest, 1998-2007	40,0 mill. kr
Kostnadsoverslag	42,2 mill. kr								
Hittil bevilget	0,2 mill. kr								
Forslag for 1997	2,0 mill. kr								
Til rest, 1998-2007	40,0 mill. kr								
Planstatus	Planarbeidet pågår. Dokumenter som foreligger: Utkast til HP for eks. infrastruktur.								

Framdrift	Ferdigstilles i perioden 1998 - 2002.
Prosjektets netto samfunnsnytte	- mill. kr.
N/K - tall	1,00
Trafikkgrunnlag	Person: - passasjerer pr. år. Gods : - tonn pr. år.
Prognose for trafikkutvikling	- % pr. år.
Effekt:	
Trafikantene	- minutter reisetidsreduksjon for person- og godstrafikk.
Persontrafikk	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat).
Gods	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat).
Bane	- mill. kr (endring drift/vedlikehold).
Bedret punktlighet	- minutter.
Økt kapasitet	- tog/time.

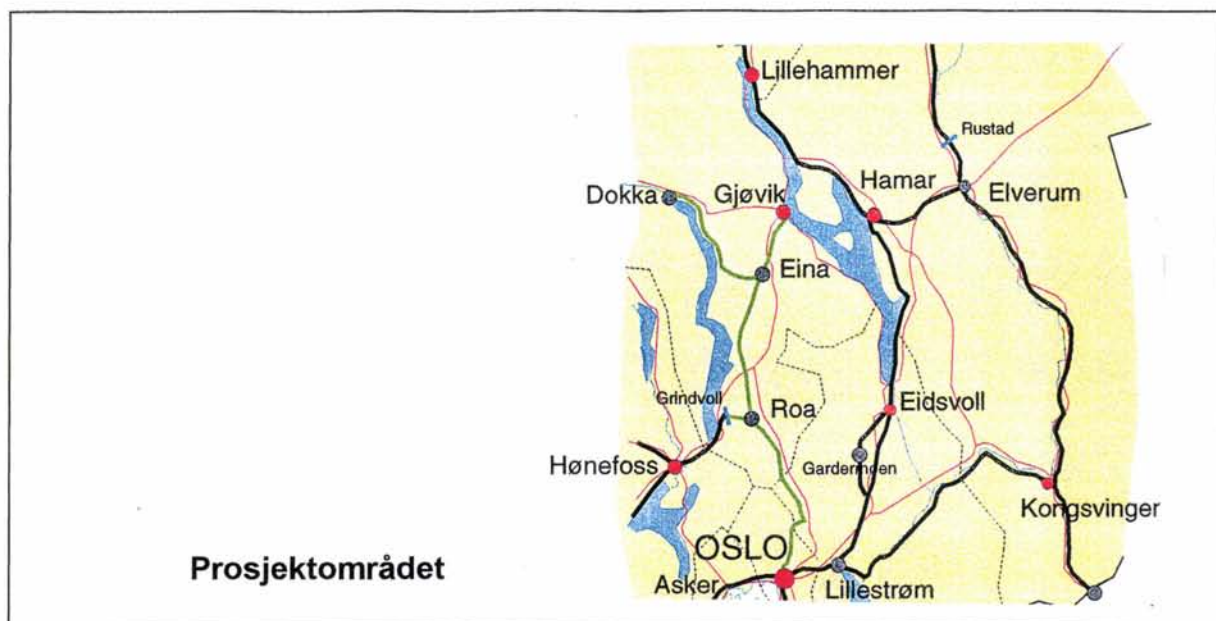
Prosj.navn/Parsell	Ensjø/Kampen holdeplass.
Strekning	-
Plantype	Hovedplan.



Tiltakstype	Stasjonsendringer.	
Tiltak	Det er vurdert å legge ned nåværende Tøyen holdeplass og opprette ny stasjon ved Ensjø/Kampen.	
Hensikt	Bedring av publikumsforhold.	
Kategori	NY (Nyanlegg).	
Lengde	0,3 km.	
Kostnad	Kostnadsoverslag	6,1 mill. kr.
	Hittil bevilget	0,1 mill. kr.
	Forslag for 1997	0,0 mill. kr.
	Til rest, 1998-2007	6,0 mill. kr.
Planstatus	Dokumenter som foreligger: Ensjø st.: Forprosjekt.	
Framdrift	Planlegges i perioden 1998 - 2007.	

Prosjektets netto samfunnsnytte	- mill. kr.
N/K - tall	1,00
Trafikkgrunnlag	Person: -passasjerer pr. år. Gods : - tonn pr. år.
Prognose for trafikkutvikling	- % pr. år.
Effekt:	
Trafikantene	0 minutter reisetidsreduksjon for person- og godstrafikk
Persontrafikk	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat)
Gods	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat)
Bane	- mill. kr (endring drift/vedlikehold)
Bedret punktlighet	0 minutter
Økt kapasitet	0 tog/time

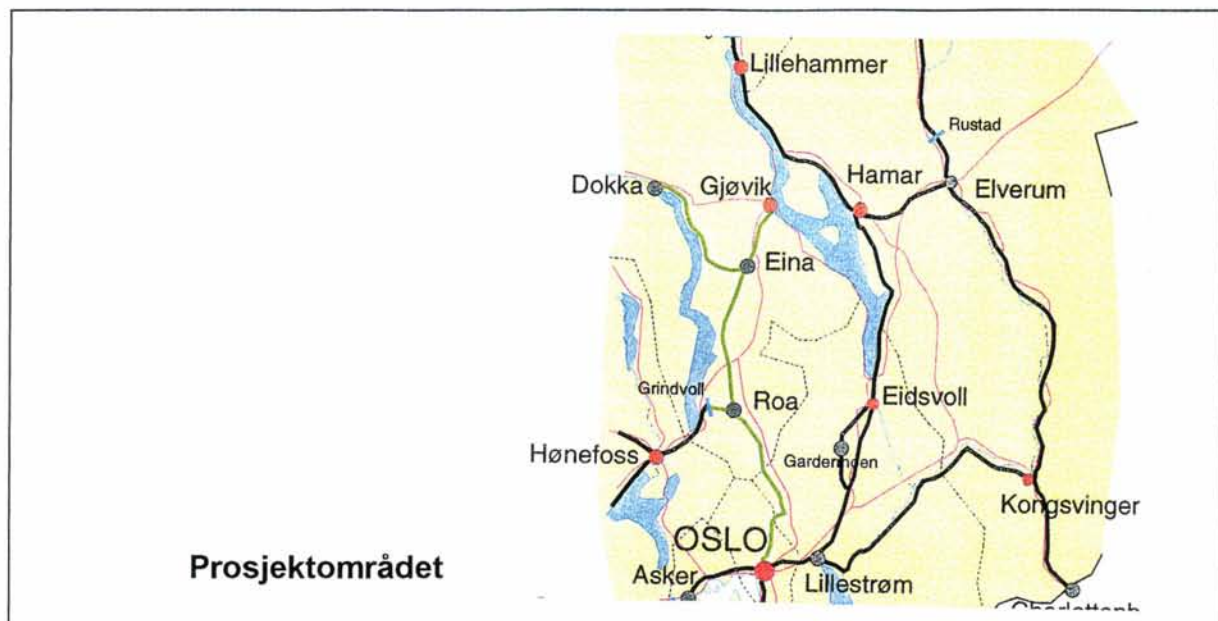
Prosj.navn/Parsell	Sandermosen kryssingsspor.
Strekning	15,85 km.
Plantype	Hovedplan.



Tiltakstype	Kryssingsspor.	
Tiltak	Prosjektet omfatter forlengelse av Sandermosen st.	
Hensikt	Kapasitetsøkning/punktlighet. Intensivert togtrafikk etter R94 har gjort kryssingssporkapasiteten på Gjøvikbanen kritisk og markedsdivisjonens ruteplanforslag kunne ikke gjennomføres på grunn av manglende kapasitet.	
Kategori	IE (Investering i eksisterende infrastruktur).	
Lengde	-	
Kostnad	Kostnadsoverslag	51,7 mill. kr.
	Hittil bevilget	0,0 mill. kr.
	<u>Forslag for 1997</u>	<u>0,0 mill. kr.</u>
	Til rest, 1998-2007	51,7 mill. kr.

Planstatus	Planlegging ikke startet. Dokumenter som foreligger: Prosjektark.
Framdrift	Ferdigstilles i perioden 1998 - 2007.
Prosjektets netto samfunnsnytte	- mill. kr.
N/K - tall	1,00
Trafikkgrunnlag	Person: - passasjerer pr. år. Gods : - tonn pr. år.
Prognose for trafikkutvikling	- % pr. år.
Effekt:	
Trafikantene	- minutter reisetidsreduksjon for person- og godstrafikk.
Persontrafikk	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat).
Gods	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat).
Bane	- mill. kr (endring drift/vedlikehold).
Bedret punktlighet	- minutter.
Økt kapasitet	- tog/time.

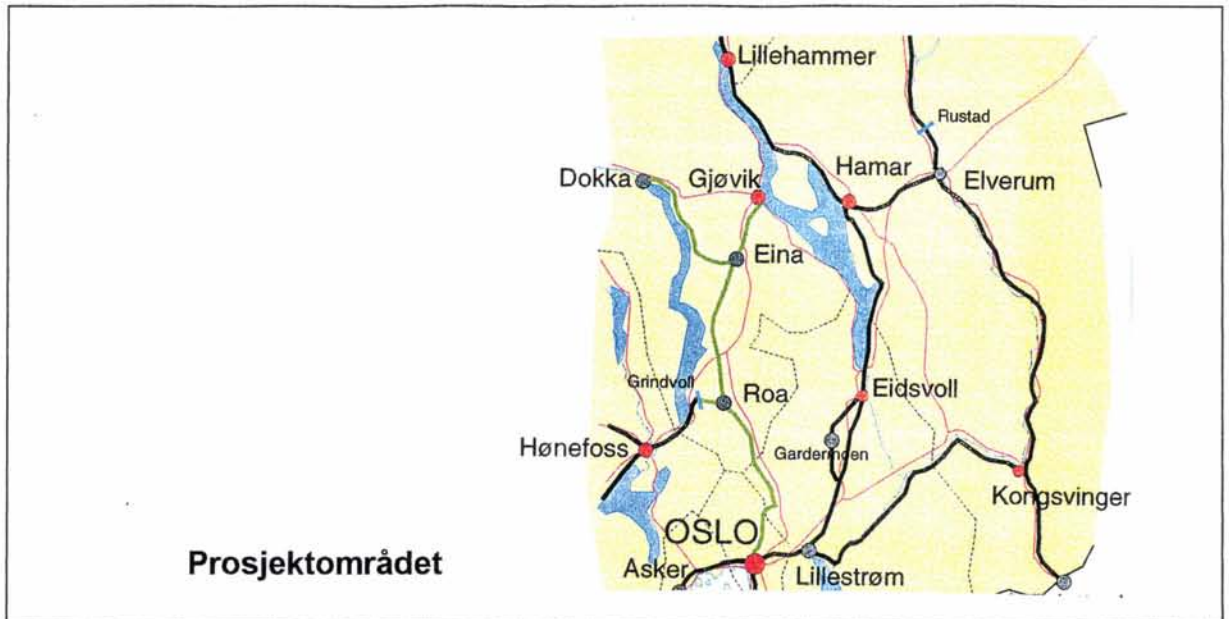
Prosj.navn/Parsell	Sikringsanlegg, CTC og ATS Roa-Gjøvik.
Strekning	58,4 km - 124,3 km.
Plantype	Hovedplan.



Tiltakstype	Signal.
Tiltak	Prosjektet omfatter sikringsanlegg automatisk linjeblokk, CTC og ATS Roa - Gjøvik og vil bli basert på linjestillverk inkludert Roa st. Med Roa st. synes det å være mulig å spare inn 16 årsverk stasjonsbetjening ved utbyggingen.
Hensikt	Øking av kapasitet.
Kategori	IE (Investering i eksisterende infrastruktur).
Lengde	65,9 km.
Kostnad	Kostnadsoverslag: 97,2 mill. kr.
Planstatus	Planlegging pågår. Dokumenter som foreligger: Utkast til Hovedplan.
Framdrift	Ferdigstilles i perioden 1998 - 2002.

Prosjektets netto samfunnsnytte	- mill. kr.
N/K - tall	1,00
Trafikkgrunnlag	Person: - passasjerer pr. år. Gods : - tonn pr. år.
Prognose for trafikkutvikling	- % pr. år.
Effekt:	
Trafikantene	- minutter reisetidsreduksjon for person- og godstrafikk.
Persontrafikk	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat).
Gods	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat).
Bane	- mill. kr (endring drift/vedlikehold).
Bedret punktlighet	- minutter.
Økt kapasitet	- tog/time.

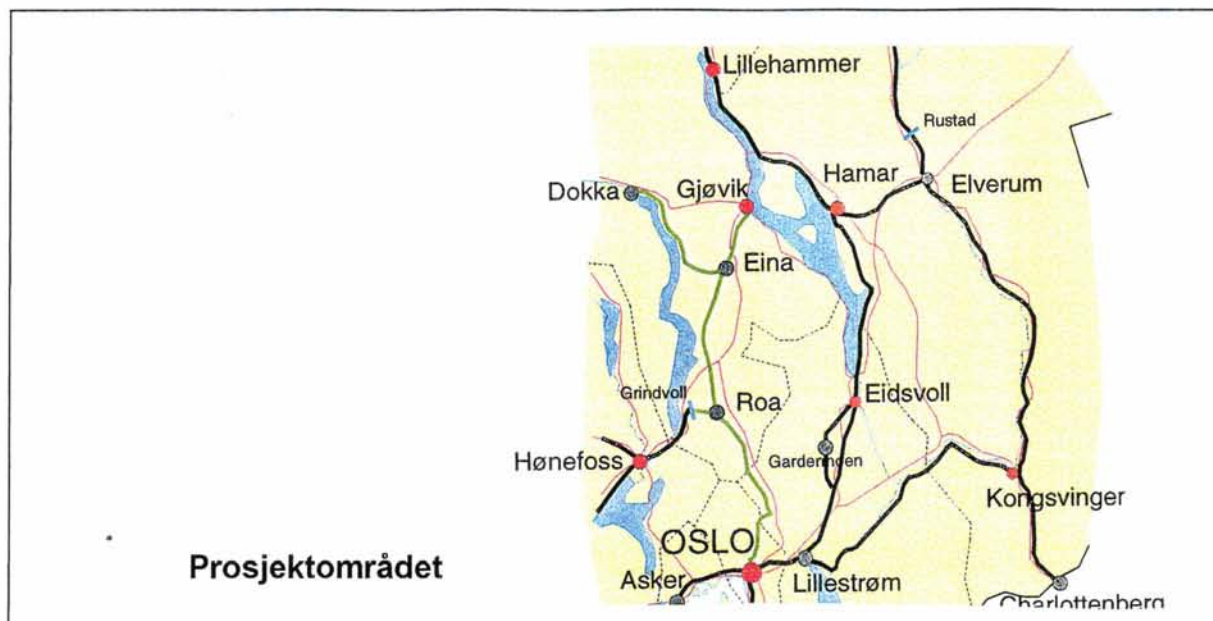
Prosj.navn/Parsell	Ny omformer Gjøvik.
Strekning	124,0 km.
Plantype	Hovedplan.



Tiltakstype	El.banedrift.
Tiltak	Forsyningen er generelt for svak og endemating fra Lunner omformer kombinert med tett trafikk hindrer vedl. Utbygging er tenkt å skje ved flytting av ett aggregat fra Lunner til Gjøvik og en supplering av Lunner omformer med et mindre roterende aggregat.
Hensikt	Øking av kapasitet.
Kategori	IE (Investering i eksisterende infrastruktur).
Lengde	-
Kostnad	Kostnadsoverslag: 25,0 mill. kr.
Planstatus	Planlegging pågår. Dokumenter som foreligger: Hovedplan.

Framdrift	Ferdigstilles i 1997.
Prosjektets netto samfunnsnytte	- mill. kr.
N/K - tall	1,30
Trafikkgrunnlag	Person: - passasjerer pr. år. Gods : - tonn pr. år.
Prognose for trafikkutvikling	- % pr. år.
Effekt:	
Trafikantene	- minutter reisetidsreduksjon for person- og godstrafikk.
Persontrafikk	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat).
Gods	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat).
Bane	- mill. kr (endring drift/vedlikehold).
Bedret punktlighet	- minutter.
Økt kapasitet	- tog/time.

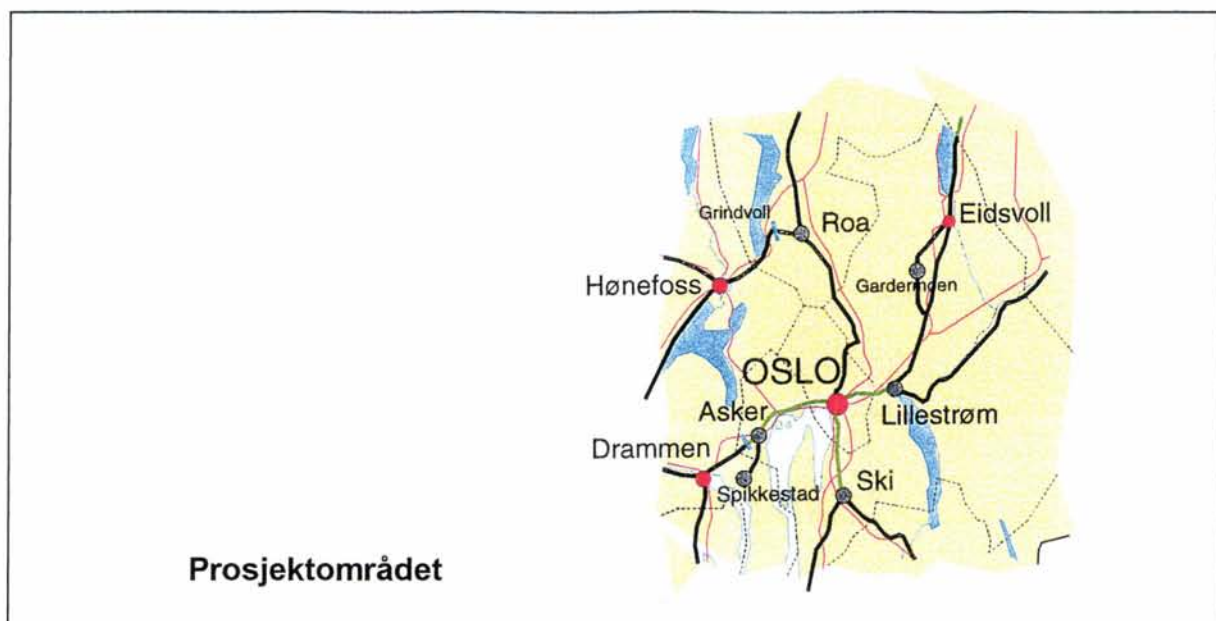
Prosj.navn/Parsell	Jensrud: Nytt kryssingsspor.
Strekning	-
Plantype	Hovedplan.



Tiltakstype	Kryssingsspor.
Tiltak	Anlegg av nytt kryssingsspor for samtidig innkjør mellom Hakadal og Stryken. Dette er i dag den lengste strekningen uten kryssingsspor mellom Grefsen og Roa og representerer en alvorlig flaskehals på Gjøvikbanen. Sporet planlegges med samtidig innkjør.
Hensikt	Øking av kapasitet. Det er stor mangel på lange kryssingsspor på strekningen, noe som medfører store problemer med avvikling av godstrafikken mot Bergensbanen.
Kategori	IE (Investering i eksisterende infrastruktur).
Lengde	-

Kostnad	Kostnadsoverslag	26,6 mill. kr.
	Hittil bevilget	0,7 mill. kr.
	Forslag for 1997	0,0 mill. kr.
	Til rest, 1998-2007	25,9 mill. kr.
Planstatus	Dokumenter som foreligger: Godkjent hovedplan.	
Framdrift	-	
Prosjektets netto samfunnsnytte	- mill. kr.	
N/K - tall	0,80	
Trafikkgrunnlag	Person:	- passasjerer pr. år.
	Gods :	- tonn pr. år.
Prognose for trafikkutvikling	- % pr. år.	
Effekt:		
Trafikantene	- minutter reisetidsreduksjon for person- og godstrafikk.	
Persontrafikk	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat).	
Gods	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat).	
Bane	- mill. kr (endring drift/vedlikehold).	
Bedret punktlighet	- minutter.	
Økt kapasitet	- tog/time.	

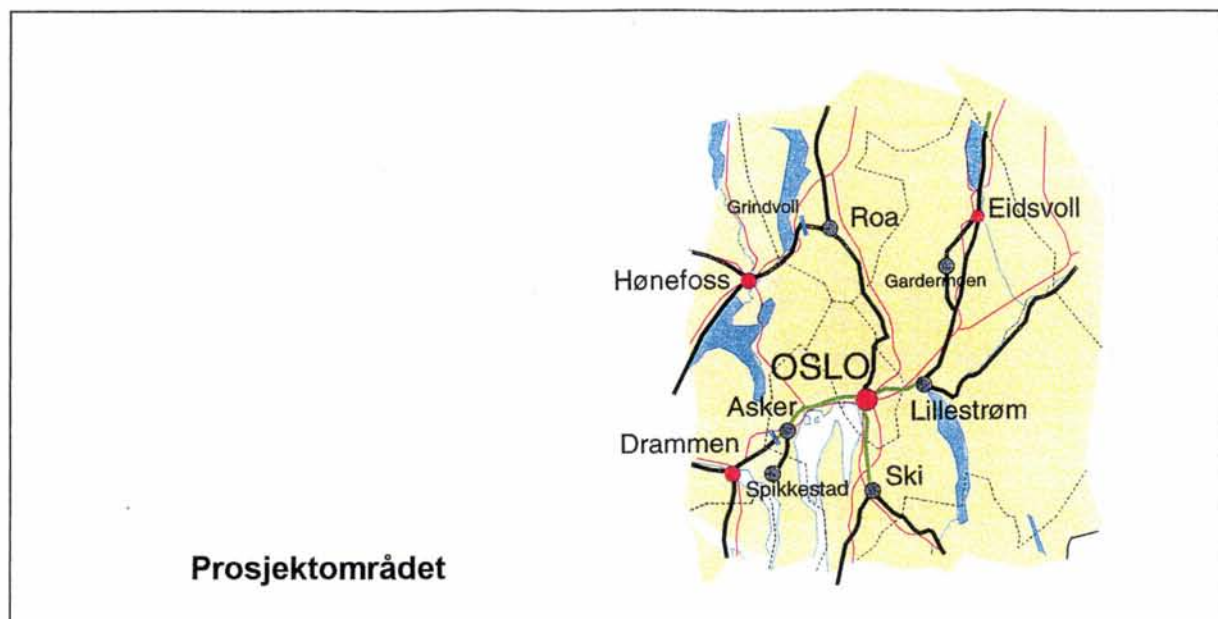
Prosj.navn/Parsell	Nationaltheateret st.
Strekning	0,95 km - 1,9 km.
Plantype	Byggeplan.



Tiltakstype	Stasjon/kapasitet.	
Tiltak	Utvidelse av Nationaltheatret st. til 4 spor med tilhørende plattform.	
Hensikt	Øke kapasiteten og skape et smidigere togopplegg på strekningen Oslo S - Skøyen.	
Kategori	NY (Nyanlegg).	
Lengde	0,95 km.	
Kostnad	Kostnadsoverslag	746,3 mill kr
	Hittil bevilget	110,3 mill. kr
	<u>Forslag for 1997</u>	<u>225,0 mill. kr</u>
	Til rest, 1998-2007	411,0 mill. kr

Planstatus	Utbygging pågår. Dokumenter som foreligger: Melding, hovedplan, konsekvensutredning, reguleringsplan, tilleggsutredning.
Framdrift	Ferdigstilles i perioden 1998 - 2002.
Prosjektets netto samfunnsnytte	78,0 mill. kr pr. år.
N/K - tall	1,27
Trafikkgrunnlag	Person: - passasjerer pr. år. Gods : - tonn pr. år.
Prognose for trafikkutvikling	- % pr. år.
Effekt:	
Trafikantene	1 minutt reisetidsreduksjon for person- og godstrafikk.
Persontrafikk	1,9 mill. kr pr. år (endring bedriftøkonomisk resultat).
Gods	2,6 mill. kr pr. år (endring bedriftøkonomisk resultat).
Bane	- mill. kr (endring drift/vedlikehold).
Bedret punktlighet	0 minutter.
Økt kapasitet	8 tog/time.

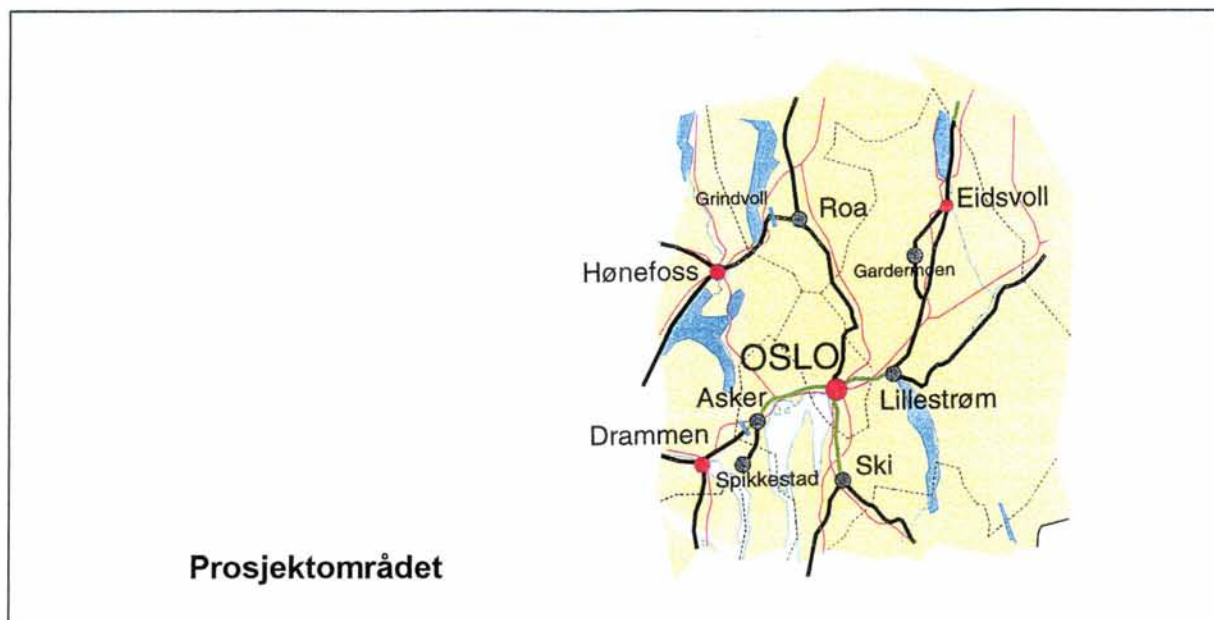
Prosj.navn/Parsell	Skøyen st. Ny sporplan.
Strekning	3,705 km - 4,708 km.
Plantype	Byggeplan.



Tiltakstype	Stasjonsendring.	
Tiltak	Bygge nytt 4. spor og ny mellomplattform på sørsiden av eksisterende spor, samt flytting og heving av sporene 1,2 og 3 med tilhørende ny plattform.	
Hensikt	Det er nødvendig å øke kapasiteten og modernisere 1., 2. og 3. spor i tillegg til å bygge ut Skøyen som et helhetlig kollektivknutepunkt.	
Kategori	NY (Nyanlegg).	
Lengde	1,0 km.	
Kostnad	Kostnadsoverslag	178,0 mill. kr.
	Hittil bevilget	50,0 mill. kr.
	<u>Forslag for 1997</u>	<u>63,0 mill. kr.</u>
	Til rest, 1998-2007	65,0 mill. kr.

Planstatus	Dokumenter som foreligger: N/K-analyse for Skøyen BrØ (03.92), kommunedelplan for Skøyen ('93), hovedplan (30.03.95) m/revidert kostnadsoverslag (30.01.96), forslag til reguleringsplan, reguleringsplan, detaljplan.
Framdrift	Ferdigstilles i 1998.
Prosjektets netto samfunnsnytte	12,0 mill. kr.
N/K - tall	0,94
Trafikkgrunnlag	Person: 27. 000 passasjerer pr. virkedøgn. Gods : - tonn pr. år
Prognose for trafikkutvikling	- % pr. år
Effekt:	
Trafikantene	0,5 minutter reisetidsreduksjon for person- og godstrafikk.
Persontrafikk	6,7 mill. kr pr. år (endring bedriftøkonomisk resultat).
Gods	0 mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat).
Bane	0 mill. kr (endring drift/vedlikehold).
Bedret punktlighet	0 minutter.
Økt kapasitet	8 tog/time.

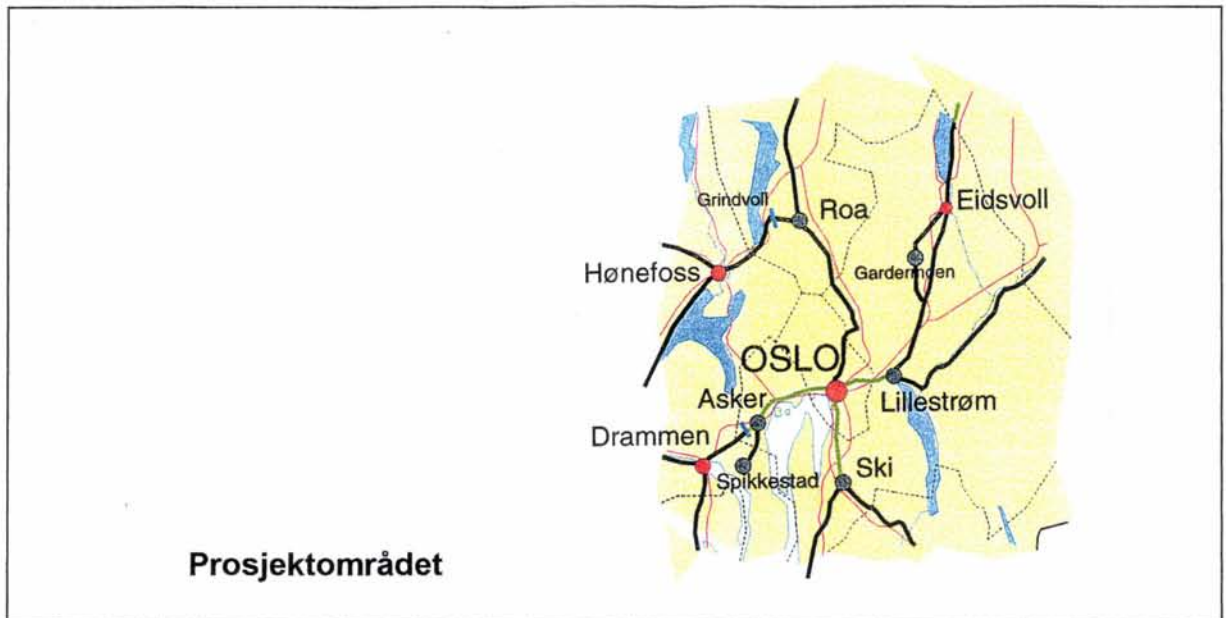
Prosj.navn/Parsell	CTC og ATS Asker - Spikkestad.
Strekning	23,83 km - 39,03 km.
Plantype	Hovedplan.



Tiltakstype	Signal.								
Tiltak	Det er behov for utskifting av sikringsanl. på hele strekningen pga. overårige sikringsanlegg. Behov for å fjernstyre strekningen for å integrere den i lokaltrafikken og få bedre styring med trafikken. Prosjektet inkluderer fjernst./sikr. anl. av Asker.								
Hensikt	Effektivisere driften av banen.								
Kategori	IE (Investering i eksisterende infrastruktur).								
Lengde	15,2 km.								
Kostnad	<table> <tr> <td>Kostnadsoverslag</td> <td>60,3 mill. kr.</td> </tr> <tr> <td>Hittil bevilget</td> <td>20,3 mill. kr.</td> </tr> <tr> <td><u>Forslag for 1997</u></td> <td><u>26,5 mill. kr.</u></td> </tr> <tr> <td>Til rest, 1998-2007</td> <td>13,5 mill. kr.</td> </tr> </table>	Kostnadsoverslag	60,3 mill. kr.	Hittil bevilget	20,3 mill. kr.	<u>Forslag for 1997</u>	<u>26,5 mill. kr.</u>	Til rest, 1998-2007	13,5 mill. kr.
Kostnadsoverslag	60,3 mill. kr.								
Hittil bevilget	20,3 mill. kr.								
<u>Forslag for 1997</u>	<u>26,5 mill. kr.</u>								
Til rest, 1998-2007	13,5 mill. kr.								

Planstatus	Dokumenter som foreligger: Hovedplan.
Framdrift	Ferdigstilles i perioden 1998 - 2002.
Prosjektets netto samfunnsnytte	- mill. kr.
N/K - tall	1,00
Trafikkgrunnlag	Person: - passasjerer pr. år. Gods : - tonn pr. år.
Prognose for trafikkutvikling	- % pr. år.
Effekt:	
Trafikantene	- minutter reisetidsreduksjon for person- og godstrafikk.
Persontrafikk	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat).
Gods	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat).
Bane	- mill. kr (endring drift/vedlikehold).
Bedret punktlighet	- minutter.
Økt kapasitet	- tog/time.

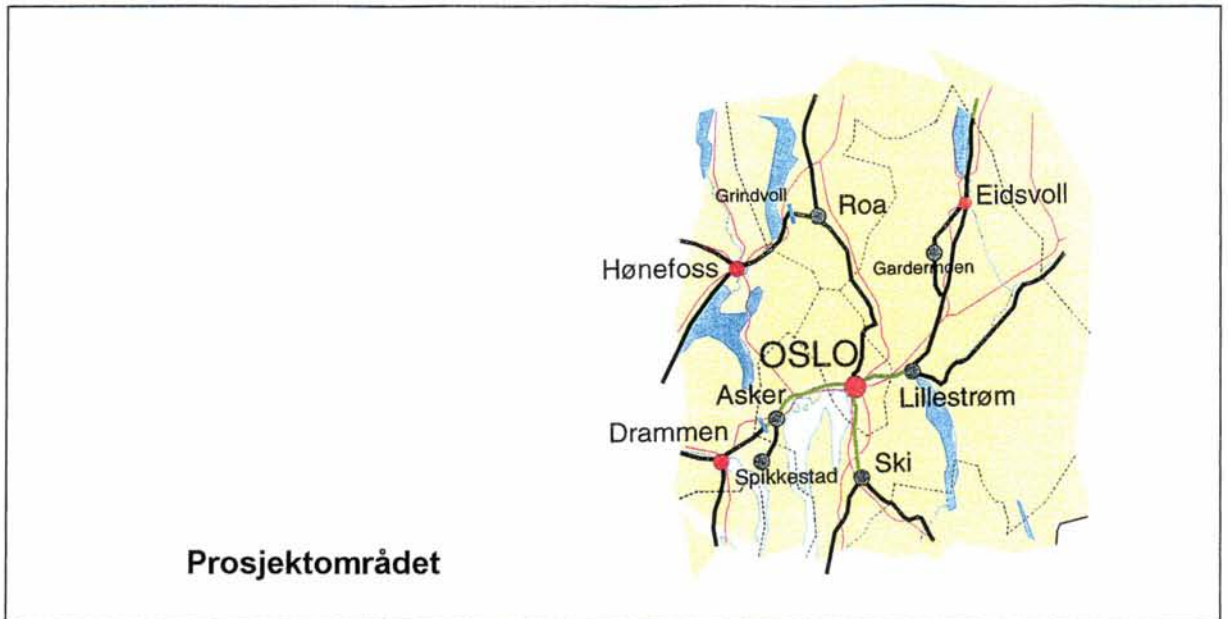
Prosj.navn/Parsell	Skøyen - Asker, delparsell Skøyen - Lysaker.
Strekning	4,4 km - 6,5 km.
Plantype	Hovedplan.



Tiltakstype	4 spor.
Tiltak	Skøyen - Lysaker: 5 alternativer vurderes. 3 av disse baserer seg på utvidelse av dagens Lysaker stasjon. Dersom et alternativ med stasjon under bakken på Lysaker velges, må hele strekningen Skøyen - Sandvika bygges ut under ett.
Hensikt	Kapasiteten på dagens dobbeltspor er fullt utnyttet, og må økes. Det er behov for ett nytt dobbeltspor med få stopp for de hurtiggående togene. Lokaltogene og andre saktegående tog vil få økt kapasitet ved å disponere dagens dobbeltspor.
Kategori	NY (Nyanlegg).
Lengde	2,1 km.

Kostnad	Kostnadsoverslag	560,0 mill. kr
	Hittil bevilget	0,0 mill. kr
	Forslag for 1997	<u>10,0 mill. kr</u>
	Til rest, 1998-2007	550,0 mill. kr
Planstatus	Dokumenter som foreligger: Mulighetsstudie 2 + driftstekniske + geotekniske vurderinger 1993, mulighetsstudie 3 1993, siling av alternativer 1994, skjematiske sporplaner 1994, geotekniske rapporter 1995, hovedplan, KU fase II og kommunedelplaner kommer våren 1996.	
Framdrift	Ferdigstilles i perioden 1998 - 2007	
Prosjektets netto samfunnsnytte	- mill. kr	
N/K - tall	-	
Trafikkgrunnlag	Person:	- passasjerer pr. år
	Gods :	- tonn pr. år
Prognose for trafikkutvikling	- % pr. år	
Effekt:		
Trafikantene	- minutter reisetidsreduksjon for person- og godstrafikk	
Persontrafikk	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat)	
Gods	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat)	
Bane	- mill. kr (endring drift/vedlikehold)	
Bedret punktlighet	- minutter	
Økt kapasitet	- tog/time	

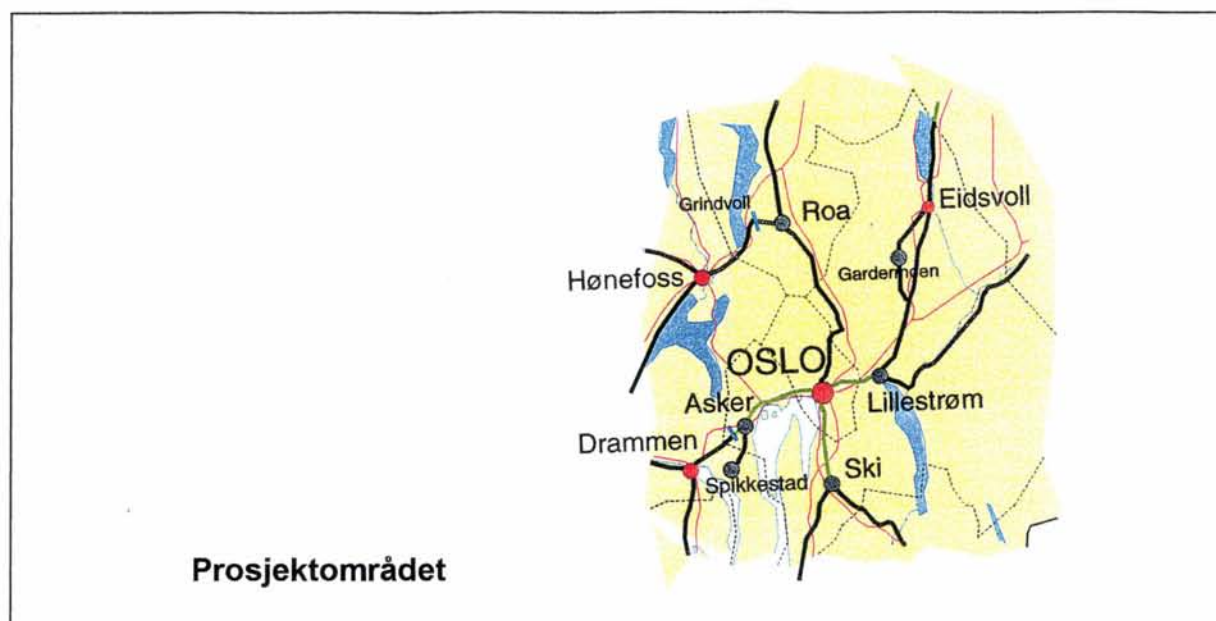
Prosj.navn/Parsell	Skøyen - Asker, delparsell Lysaker stasjon.
Strekning	6,5 km - 7,5 km.
Plantype	Hovedplan.



Tiltakstype	4 spor.
Tiltak	Parsellen baserer seg på utvidelse av dagens Lysaker stasjon. Dersom et alternativ med stasjon under bakken på Lysaker velges, må hele strekningen Skøyen - Sandvika bygges ut under ett.
Hensikt	Kapasiteten på dagens dobbeltspor er fullt utnyttet, og må økes. Det er behov for ett nytt dobbeltspor med få stopp for de hurtiggående togene. Lokaltogene og andre saktegående tog vil få økt kapasitet ved å disponere dagens dobbeltspor.
Kategori	NY (Nyanlegg).
Lengde	1,0 km.

Kostnad	Kostnadsoverslag	200,0 mill. kr
	Hittil bevilget	0,0 mill. kr
	<u>Forslag for 1997</u>	<u>10,0 mill. kr</u>
	Til rest, 1998-2007	190,0 mill. kr
Planstatus	Dokumenter som foreligger: Mulighetsstudie 2 + driftstekniske + geotekniske vurderinger 1993, mulighetsstudie 3 1993, siling av alternativer 1994, skjematiske sporplaner 1994, geotekniske rapporter 1995, hovedplan, KU fase II og kommunedelplaner kommer våren 1996.	
Framdrift	Ferdigstilles i perioden 1998 - 2002	
Prosjektets netto samfunnsnytte	- mill. kr	
N/K - tall	-	
Trafikkgrunnlag	Person:	- passasjerer pr. år
	Gods :	- tonn pr. år
Prognose for trafikkutvikling	- % pr. år	
Effekt:		
Trafikantene	- minutter reisetidsreduksjon for person- og godstrafikk	
Persontrafikk	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat)	
Gods	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat)	
Bane	- mill. kr (endring drift/vedlikehold)	
Bedret punktlighet	- minutter	
Økt kapasitet	- tog/time	

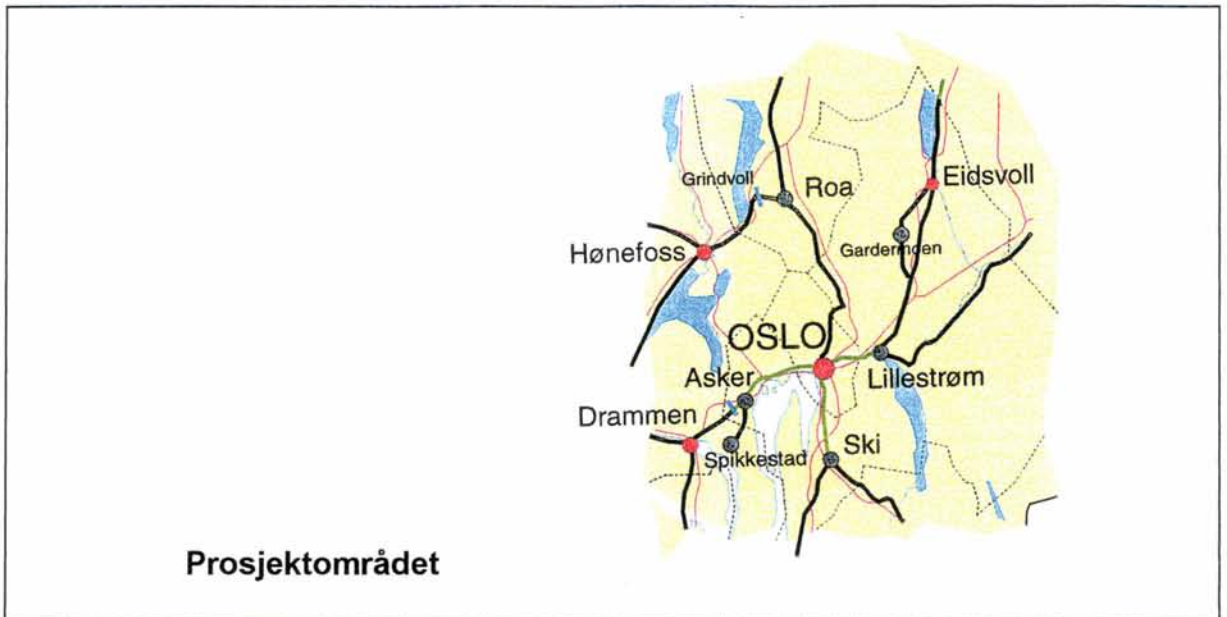
Prosj.navn/Parsell	Skøyen - Asker, delparsell Lysaker - Sandvika.
Strekning	7,5 km - 14,1 km.
Plantype	Hovedplan.



Tiltakstype	4 spor.
Tiltak	Lysaker - Sandvika: 3 alternativer vurderes. 2 av disse baserer seg på utvidelse av dagens Lysaker stasjon. Dersom et alternativ med stasjon under bakken på Lysaker velges, må hele strekningen Skøyen - Sandvika bygges ut under ett.
Hensikt	Kapasiteten på dagens dobbeltspor er fullt utnyttet, og må økes. Det er behov for ett nytt dobbeltspor med få stopp for de hurtiggående togene. Lokaltogene og andre saktegående tog vil få økt kapasitet ved å disponere dagens dobbeltspor.
Kategori	NY (Nyanlegg).
Lengde	6,6 km.

Kostnad	Kostnadsoverslag	940,0 mill. kr
	Hittil bevilget	0,0 mill. kr
	Forslag for 1997	10,0 mill. kr
	Til rest, 1998-2007	930,0 mill. kr
Planstatus	Dokumenter som foreligger: Mulighetsstudie 2 + driftstekniske + geotekniske vurderinger 1993, mulighetsstudie 3 1993, siling av alternativer 1994, skjematiske sporplaner 1994, geotekniske rapporter 1995, hovedplan, KU fase II og kommunedelplaner kommer våren 1996.	
Framdrift	Ferdigstilles i perioden 1998 - 2002	
Prosjektets netto samfunnsnytte	- mill. kr	
N/K - tall	-	
Trafikkgrunnlag	Person:	- passasjerer pr. år
	Gods :	- tonn pr. år
Prognose for trafikkutvikling	- % pr. år	
Effekt:		
Trafikantene	- minutter reisetidsreduksjon for person- og godstrafikk	
Persontrafikk	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat)	
Gods	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat)	
Bane	- mill. kr (endring drift/vedlikehold)	
Bedret punktlighet	- minutter	
Økt kapasitet	- tog/time	

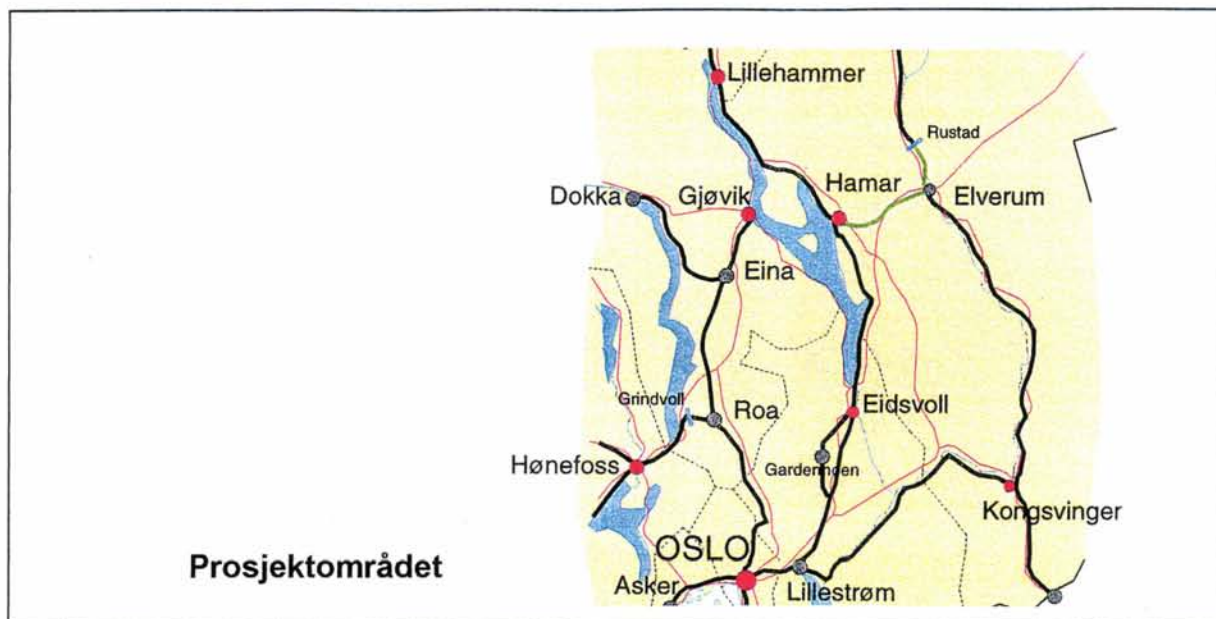
Prosj.navn/Parsell	Skøyen - Asker, delparsell Sandvika - Asker.
Strekning	14,1 km - 24,5 km.
Plantype	Hovedplan.



Tiltakstype	4 spor.
Tiltak	Sandvika - Jong: Dersom Ringeriksbanen fra Sandvika skal settes i drift før dobbeltsporet Sandvika - Asker er fullført, må denne parsellen ferdigstilles samtidig som Ringeriksbanen. Jong - Asker: 3 alternativer vurderes.
Hensikt	Kapasiteten på dagens dobbeltspor er fullt utnyttet, og må økes. Det er behov for ett nytt dobbeltspor med få stopp for de hurtiggående togene. Lokaltogene og andre saktegående tog vil få økt kapasitet ved å disponere dagens dobbeltspor.
Kategori	NY (Nyanlegg).
Lengde	10,4 km.

Kostnad	Kostnadsoverslag	1 350,0 mill. kr
	Hittil bevilget	0,0 mill. kr
	Forslag for 1997	0,0 mill. kr
	Til rest, 1998-2007	1 350,0 mill. kr
Planstatus	Dokumenter som foreligger: Mulighetsstudie 2 + driftstekniske + geotekniske vurderinger 1993, mulighetsstudie 3 1993, siling av alternativer 1994, skjematiske sporplaner 1994, geotekniske rapporter 1995, hovedplan, KU fase II og kommunedelplaner kommer våren 1996.	
Framdrift	Ferdigstilles i perioden 2003 - 2007	
Prosjektets netto samfunnsnytte	- mill. kr	
N/K - tall	-	
Trafikkgrunnlag	Person:	- passasjerer pr. år
	Gods :	- tonn pr. år
Prognose for trafikkutvikling	- % pr. år	
Effekt:		
Trafikantene	- minutter reisetidsreduksjon for person- og godstrafikk	
Persontrafikk	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat)	
Gods	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat)	
Bane	- mill. kr (endring drift/vedlikehold)	
Bedret punktlighet	- minutter	
Økt kapasitet	- tog/time	

Prosj.navn/Parsell	Nedlegging av planoverganger.
Strekning	Rørosbanen
Plantype	Utredning / Hovedplan



Tiltakstype	Planoverganger.
Tiltak	Alle planoverganger på strekningen Hamar - Rustad er gjennomgått, og en prioritering etter sikkerhet og hastighet er satt opp. Kostnader er beregnet innenfor $\pm 40\%$. Hovedplan for hver enkel kommune utføres fortløpende fra 1996, og vil omfatte en detaljering for å få sikrere kost. overs. og prior. Utførelse vil skje fra 1998 og utover.
Hensikt	Prosjektet tar sikte på nedlegging eller utbedring av planoverganger på strekningen Hamar - Rustad. Dette betyr tiltak på alle planoverganger der det er dokumentert ulykkehendelse, der siktkrav på 7 sek. fra bil som står 4 m fra sporet ikke kan overholdes og parseller der hastigheten kan økes over 130 km/h.
Kategori	IE (Investering i eksisterende infrastruktur).
Lengde	50 km.

Kostnad

Kommune	Fylke	Planoverganger			Total kostnad	N/K
		Totalt antall	Antall som nedlegges	Antall som utbedres		
Hamar	Hedmark	2	0	2	1 800 000	0,3
Stange	Hedmark	2	0	2	2 400 000	0,3
Vang	Hedmark	5	1	4	5 650 000	0,4
Løten	Hedmark	19	7	12	27 350 000	0,3
Elverum	Hedmark	44	19	25	42 690 000	0,5

Total kostnad for Rørosbanen 79 890 000
--

Planstatus

Utredning pågår

Framdrift

Ferdigstilles i løpet av perioden 2002 - 2007

Prosjektets netto samfunnsnytte

Transport Økonomisk Institutt (TØI) har i sin sikkerhetshåndbok fra 1989 konkludert med at sikring av planoverganger er svært lønnsomt samfunnsøkonomisk.

Det Norske Veritas har beregnet N/K-tallet for å nedlegge planoverganger til 2,3. Utført desember 1993.

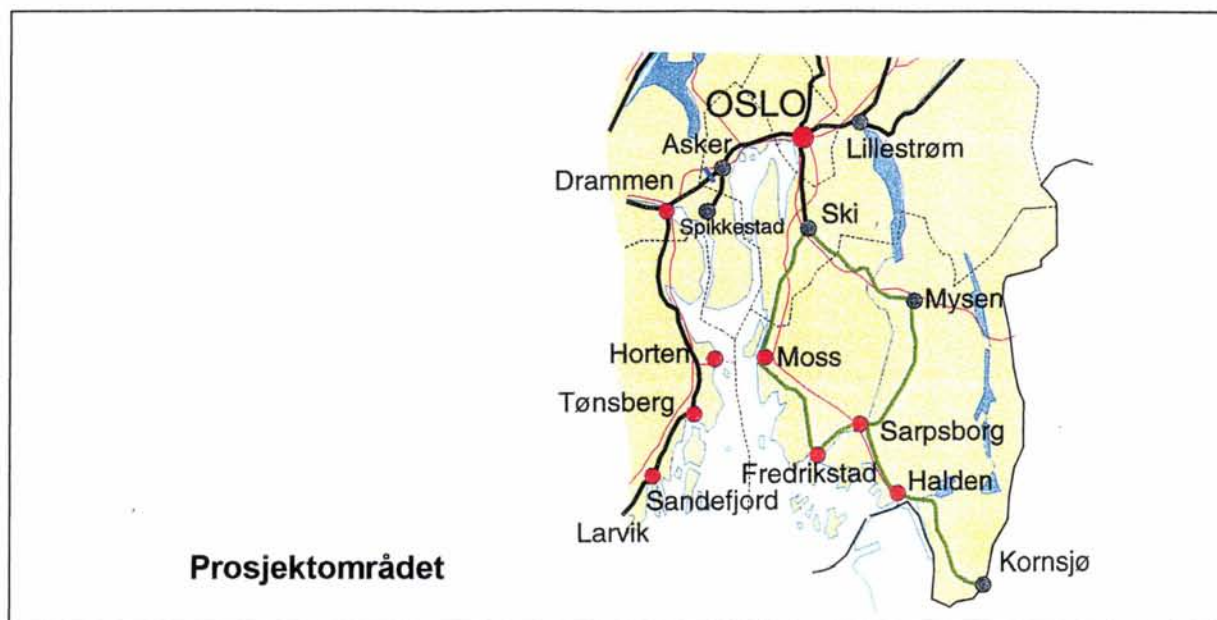
N/K - tall

Se tabell over.

Nyttekostnadsberegningen som er utført tar ikke for seg alle sider ved nedlegging av planoverganger. Det gjelder blant annet kjøring med sporrenser, siktrydding, drift og vedlikehold av vegsignalanlegg og regularitetsgevinst.

Reisetidsgevinsten er beregnet utfra at kjøretiden blir redusert med 17%.

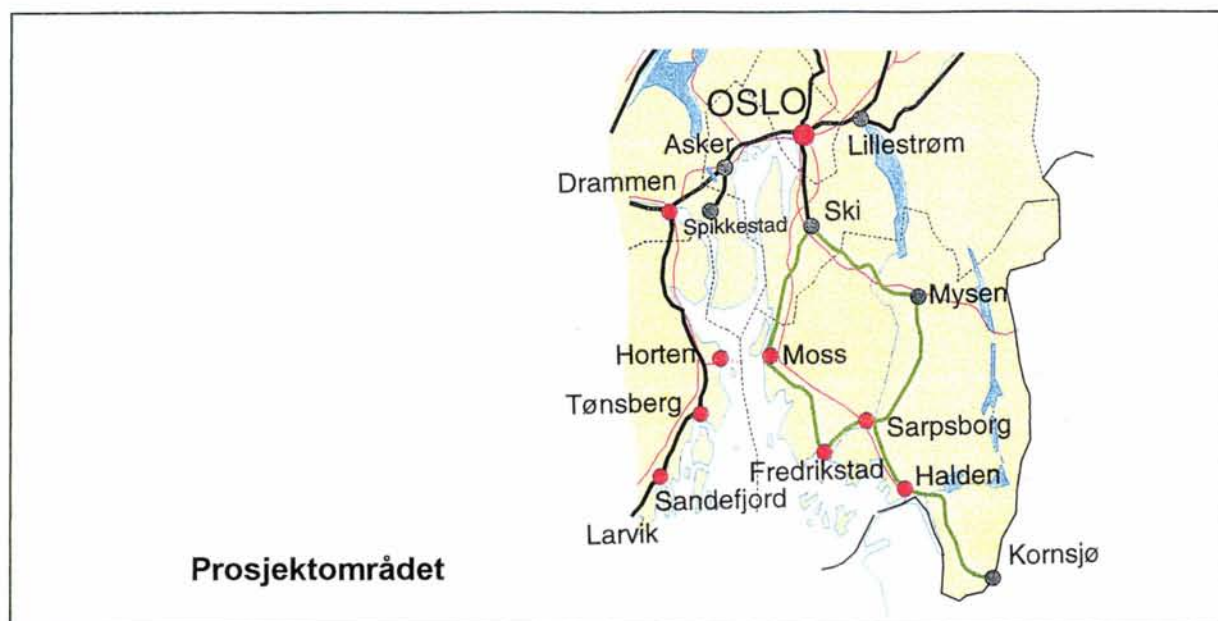
Prosj.navn/Parsell	Nytt dobbeltspor Oslo S - Ski.
Strekning	0,30 km - 24,29 km.
Plantype	Hovedplan.



Tiltakstype	Dobbeltspor.	
Tiltak	Det planlegges nytt dobbeltspor for hastighet på 200 km/h i egen trasé i tillegg til dagens dobbeltsporede bane. Tilknytningspunkter/felles stasjoner mellom ny og eksist. bane er også vurdert. Parsellvis utbygging aktuelt.	
Hensikt	Modernisere og oppruste Østfoldbanen. Forbedringer mhp. punktlighet, fleksibilitet, kapasitet og hastighet, som er prosjektmål i hovedplanen.	
Kategori	NY (Nyanlegg)	
Lengde	23,99 km.	
Kostnad	Kostnadsoverslag	3 634,0 mill. kr
	Hittil bevilget	14,0 mill. kr
	<u>Forslag for 1997</u>	<u>10,0 mill. kr</u>
	Til rest, 1998-2007	3 610,0 mill. kr

Planstatus	Dokumenter som foreligger: Jernbaneutredningen Oslo - Kornsjø, milepælsrapport BrØ `94, hovedplan og KU oktober `95, kommunedelplan april `96.
Framdrift	Første delparseller ferdigstilles i perioden 2003 - 2007.
Prosjektets netto samfunnsnytte	- mill. kr
N/K - tall	1,90
Trafikkgrunnlag	Person: - passasjerer pr. år Gods : - tonn pr. år
Prognose for trafikkutvikling	- % pr. år
Effekt:	
Trafikantene	8 - 10 minutter reisetidsreduksjon for person- og godstrafikk
Persontrafikk	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat)
Gods	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat)
Bane	- mill. kr (endring drift/vedlikehold)
Bedret punktlighet	- minutter
Økt kapasitet	- tog/time

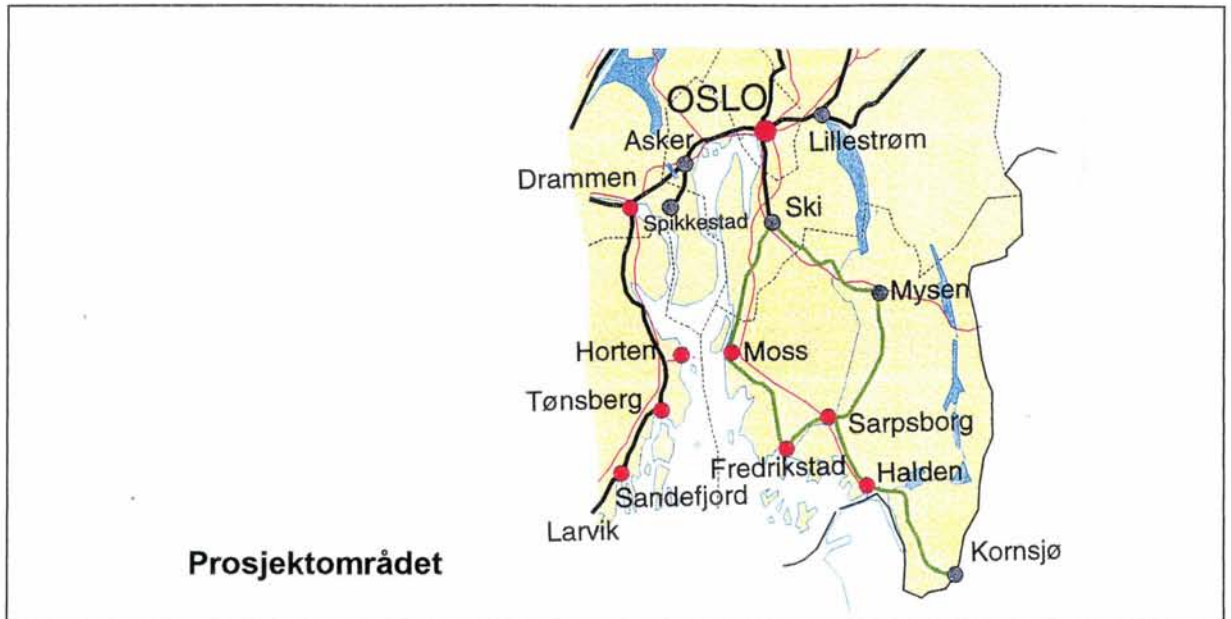
Prosj.navn/Parsell	Plattformer Oslo - Ski.
Strekning	0 km - 24 km.
Plantype	Hovedplan.



Tiltakstype	Stasjonsendringer.	
Tiltak	Prosjektet omfatter opprustning og/eller forlengelse av plattformene og forbedring av atkomst til plattformene på stasjonene Nordstrand, Ljan, Hauketo og Langhus. Plattformene vil bli forlenget til 220 m + ny bro over Nordstrandveien.	
Hensikt	Bedring av publikumsforhold, øking av kjørehøyde i Nordstrandveien.	
Kategori	IE (Investering i eksisterende infrastruktur)	
Lengde	-	
Kostnad	Kostnadsoverslag	15,1 mill. kr
	Hittil bevilget	10,0 mill. kr
	Forslag for 1997	2,1 mill. kr
	Til rest, 1998-2007	3,0 mill. kr

Planstatus	Dokumenter som foreligger: Nordstrand - hovedplan, Ljan - prosjektark, Hauketo - hovedplan, Langhus - byggeplan.
Framdrift	Ferdigstilles i perioden 1998 - 2002.
Prosjektets netto samfunnsnytte	- mill. kr
N/K - tall	1,00
Trafikkgrunnlag	Person: - passasjerer pr. år Gods : - tonn pr. år
Prognose for trafikkutvikling	- % pr. år
Effekt:	
Trafikantene	- minutter reisetidsreduksjon for person- og godstrafikk
Persontrafikk	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat)
Gods	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat)
Bane	- mill. kr (endring drift/vedlikehold)
Bedret punktlighet	- minutter
Økt kapasitet	- tog/time

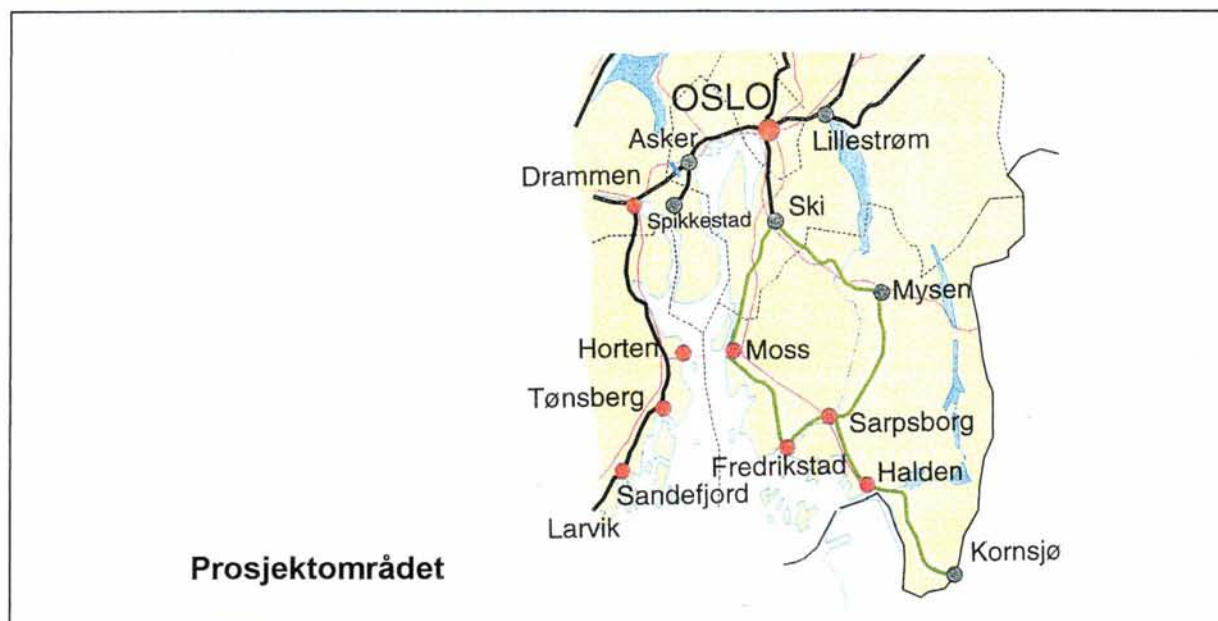
Prosj.navn/Parsell	Hafslund - Skjeberg - Vik.
Strekning	111,42 km - 128,51 km.
Plantype	Hovedplan.



Tiltakstype	Dobbeltspor.	
Tiltak	Nytt dobbeltspor mellom Hafslund i Sarpsborg kommune og Remmen i Halden er under planlegging.	
Hensikt	Modernisere og oppruste Østfoldbanen. Forbedringer mhp. punktlighet, fleksibilitet, kapasitet og punktlighet.	
Kategori	NY (Nyanlegg)	
Lengde	17,09 km.	
Kostnad	Kostnadsoverslag	1 204,5 mill. kr
	Hittil bevilget	4,5 mill. kr
	Forslag for 1997	0,0 mill. kr
	Til rest, 1998-2007	5,0 mill. kr
	Rest etter 2007	1 195,0 mill. kr

Planstatus	Dokumenter som foreligger: Jernbaneutredningen Oslo - Kornsjø, trasévurdering Skjeberg - Halden (93).
Framdrift	Ferdigstilles etter 2007.
Prosjektets netto samfunnsnytte	- mill. kr
N/K - tall	0,25
Trafikkgrunnlag	Person: 428 000 passasjerer pr. år (1995) Gods : 1,6 mill. tonn pr. år
Prognose for trafikkutvikling	5 % pr. år
Effekt: (for Hafslund - Halden)	
Trafikantene	8 minutter reisetidsreduksjon for person- og godstrafikk
Persontrafikk	5,87 mill. kr pr år (endring bedriftøkonomisk resultat)
Gods	3,17 mill. kr pr år (endring bedriftøkonomisk resultat)
Bane	-0,45 mill. kr pr år (endring drift/vedlikehold)
Bedret punktlighet	1 minutt
Økt kapasitet	15 tog/time

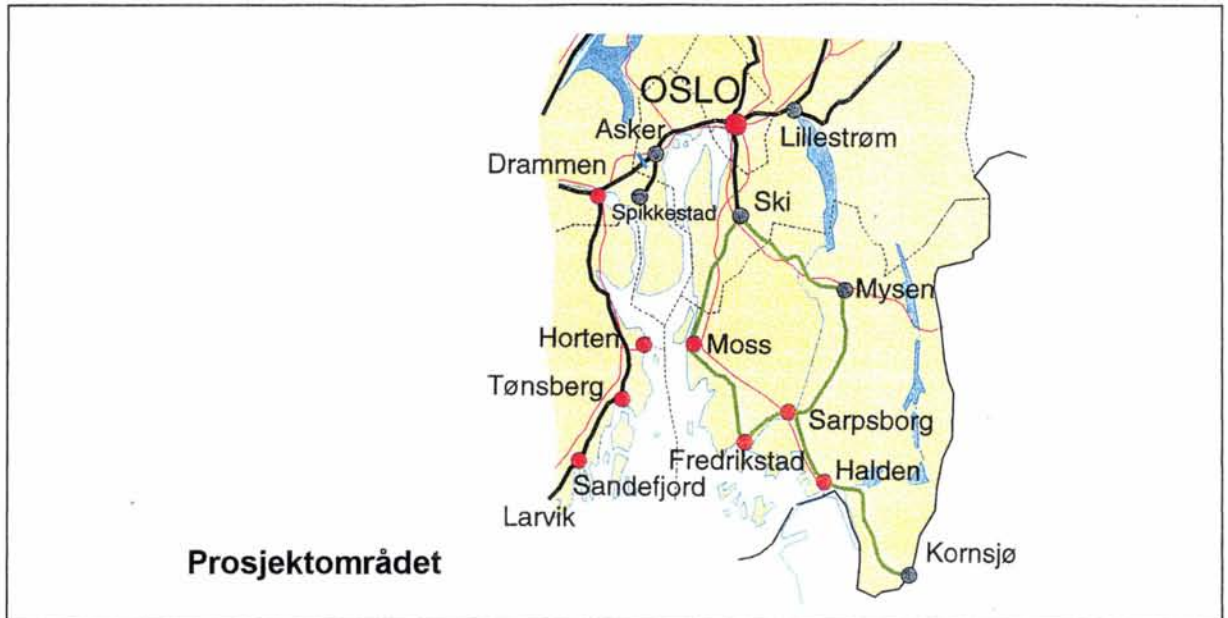
Prosj.navn/Parsell	Vik - Halden (Remmen)
Strekning	128,51 km - 134,25 km
Plantype	Hovedplan.



Tiltakstype	Dobbeltspor.	
Tiltak	Nytt dobbeltspor mellom Hafslund i Sarpsborg kommune og Remmen i Halden er under planlegging.	
Hensikt	Modernisere og oppruste Østfoldbanen. Forbedringer mhp. punktlighet, fleksibilitet, kapasitet og punktlighet.	
Kategori	NY (Nyanlegg)	
Lengde	5,74 km.	
Kostnad	Kostnadsoverslag	503,5 mill. kr
	Hittil bevilget	3,5 mill. kr
	<u>Forslag for 1997</u>	<u>0,0 mill. kr</u>
	Til rest, 1998-2007	5,0 mill. kr
	<u>Rest etter 2007</u>	<u>495,0 mill. kr</u>

Planstatus	Dokumenter som foreligger: Jernbaneutredningen Oslo - Kornsjø, utkast til kommunedelplan Vik - Knivsjø, trasévurdering Skjeberg - Halden (93).
Framdrift	Ferdigstilles etter 2007.
Prosjektets netto samfunnsnytte	- mill. kr
N/K - tall	0,25
Trafikkgrunnlag	Person: 428 000 passasjerer pr. år Gods : 1,6 mill. tonn pr. år
Prognose for trafikkutvikling	5 % pr. år
Effekt: (for Hafslund - Halden)	
Trafikantene	8 minutter reisetidsreduksjon for person- og godstrafikk
Persontrafikk	5,87 mill. kr pr år (endring bedriftøkonomisk resultat)
Gods	3,17 mill. kr pr år (endring bedriftøkonomisk resultat)
Bane	-0,45 mill. kr pr år (endring drift/vedlikehold)
Bedret punktlighet	1 minutt
Økt kapasitet	15 tog/time

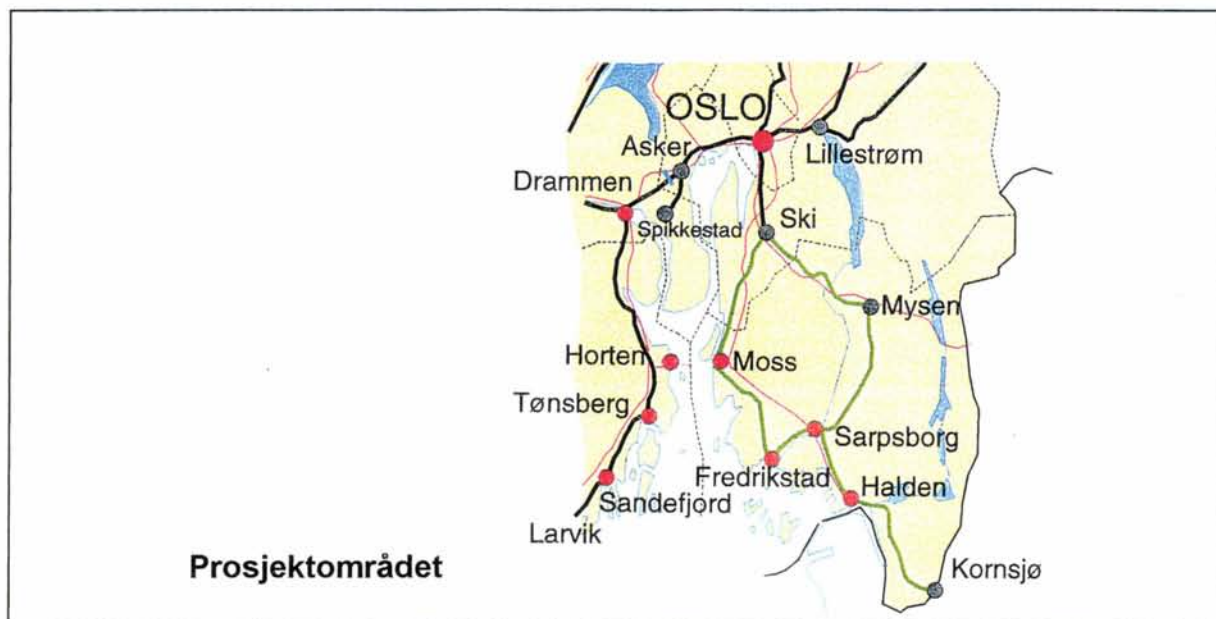
Prosj.navn/Parsell	Halden byområde.
Strekning	134,25 km - 136,14 km.
Plantype	Hovedplan.



Tiltakstype	Dobbeltspor.										
Tiltak	I forbindelse med nytt dobbeltspor til Halden, blir også stasjonsområdet i Halden vurdert. Stasjonen vil også i fremtiden bli liggende på sydsiden av Tista.										
Hensikt	Utvikling av Halden stasjonsområde, som et ledd i en modernisering og opprusting av Østfoldbanen.										
Kategori	NY (Nyanlegg)										
Lengde	1,89 km.										
Kostnad	<table> <tr> <td>Kostnadsoverslag</td> <td>705,7 mill. kr</td> </tr> <tr> <td>Hittil bevilget</td> <td>2,7 mill. kr</td> </tr> <tr> <td>Forslag for 1997</td> <td>3,0 mill. kr</td> </tr> <tr> <td>Til rest, 1998-2007</td> <td>5,0 mill. kr</td> </tr> <tr> <td><u>Rest etter 2007</u></td> <td><u>695,0 mill. kr</u></td> </tr> </table>	Kostnadsoverslag	705,7 mill. kr	Hittil bevilget	2,7 mill. kr	Forslag for 1997	3,0 mill. kr	Til rest, 1998-2007	5,0 mill. kr	<u>Rest etter 2007</u>	<u>695,0 mill. kr</u>
Kostnadsoverslag	705,7 mill. kr										
Hittil bevilget	2,7 mill. kr										
Forslag for 1997	3,0 mill. kr										
Til rest, 1998-2007	5,0 mill. kr										
<u>Rest etter 2007</u>	<u>695,0 mill. kr</u>										

Planstatus	Dokumenter som foreligger: Jernbaneutredningen Oslo - Kornsjø, trasévurdering Skjeberg - Halden ('93), teknisk /økonomisk rapport (1995).
Framdrift	Ferdigstilles etter 2007.
Prosjektets netto samfunnsnytte	- mill. kr
N/K - tall	-
Trafikkgrunnlag	Person: - passasjerer pr. år Gods : - tonn pr. år
Prognose for trafikkutvikling	- % pr. år
Effekt:	
Trafikantene	- minutter reisetidsreduksjon for person- og godstrafikk
Persontrafikk	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat)
Gods	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat)
Bane	- mill. kr (endring drift/vedlikehold)
Bedret punktlighet	- minutter
Økt kapasitet	- tog/time

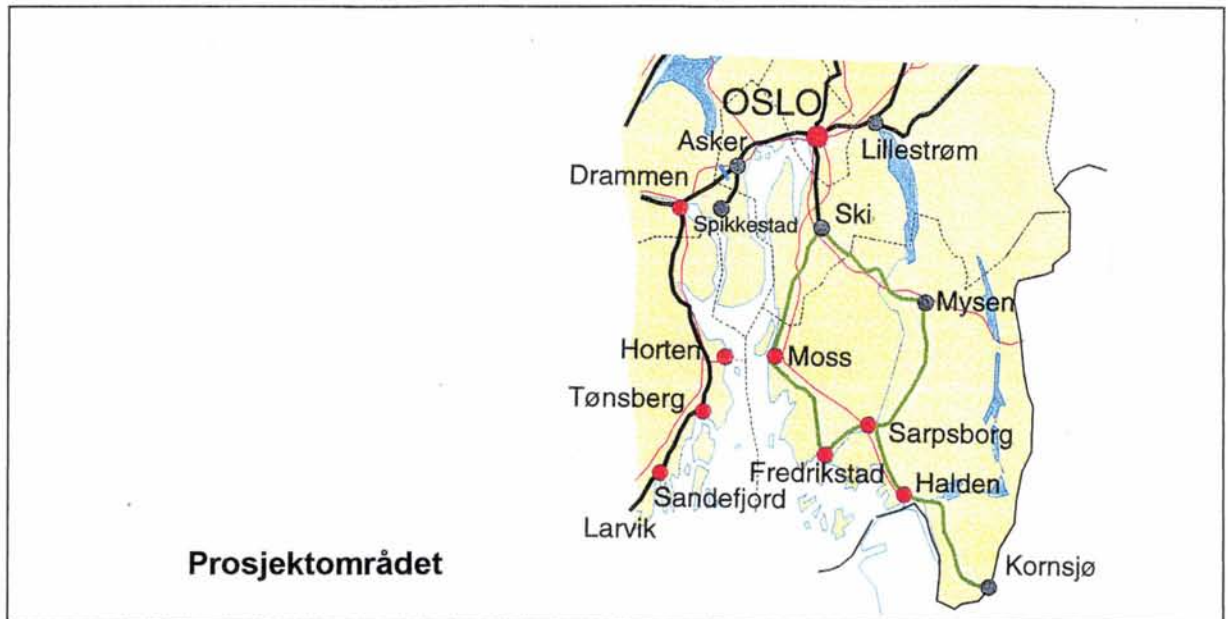
Prosj.navn/Parsell	Halden - Prestebakke.
Strekning	136,14 km - 158,06 km.
Plantype	Hovedplan.



Tiltakstype	Enkeltspor.	
Tiltak	Det skal bygges nytt enkeltspor mellom Halden og Kornsjø. Sporet skal bygges slik at det blir forberedt for senere utvidelse til dobbeltspor.	
Hensikt	Modernisere og oppruste Østfoldbanen. Forbedringer mhp. punktlighet, fleksibilitet, kapasitet og punktlighet. Redusere stigning og øke produktivitet for godstog.	
Kategori	NY (Nyanlegg)	
Lengde	21,92 km.	
Kostnad	Kostnadsoverslag	903,5 mill. kr
	Hittil bevilget	0,0 mill. kr
	Forslag for 1997	0,5 mill. kr
	Til rest, 1998-2007	8,0 mill. kr
	Etter 2007	895,0 mill. kr

Planstatus	Planarbeidet ikke startet. Dokumenter som foreligger: Jernbaneutredningen Oslo - Kornsjø.
Framdrift	Ferdigstilles etter 2007.
Prosjektets netto samfunnsnytte	- mill. kr
N/K - tall	-
Trafikkgrunnlag	Person: - passasjerer pr. år Gods : - tonn pr. år
Prognose for trafikkutvikling	- % pr. år
Effekt:	
Trafikantene	- minutter reisetidsreduksjon for person- og godstrafikk
Persontrafikk	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat)
Gods	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat)
Bane	- mill. kr (endring drift/vedlikehold)
Bedret punktlighet	- minutter
Økt kapasitet	- tog/time

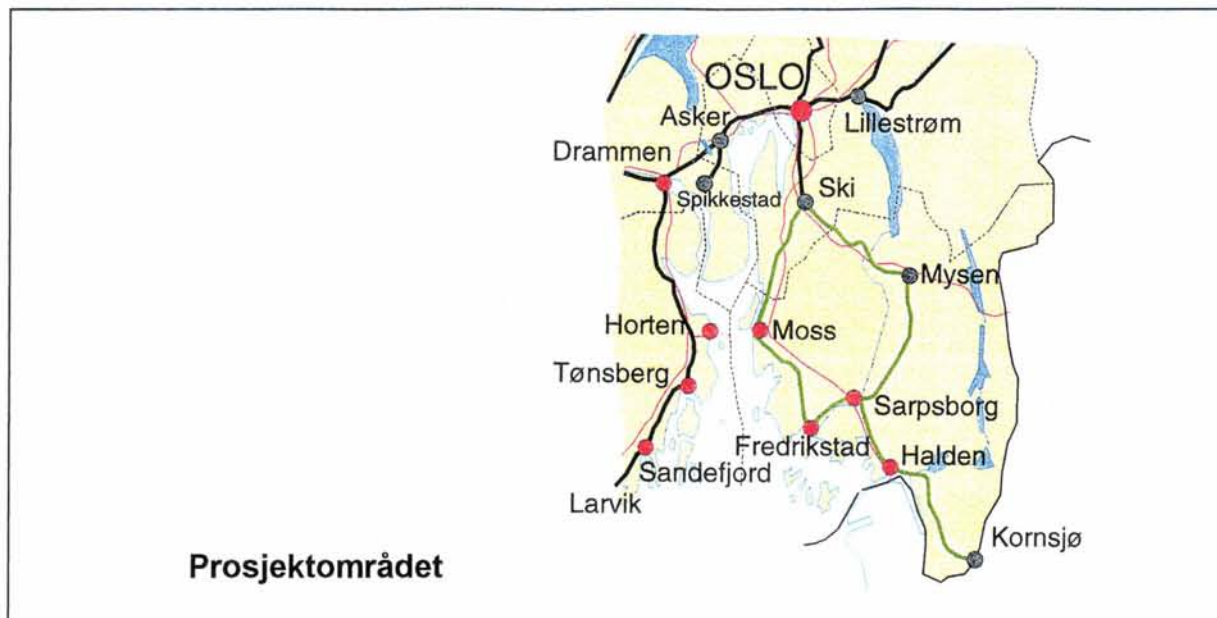
Prosj.navn/Parsell	Prestebakke - Kornsjø.
Strekning	158,06 km - 169,50 km
Plantype	Hovedplan.



Tiltakstype	Enkeltspor.	
Tiltak	Det skal bygges nytt enkeltspor mellom Halden og Kornsjø. Sporet skal bygges slik at det blir forberedt for senere utvidelse til dobbeltspor.	
Hensikt	Modernisere og oppruste Østfoldbanen. Forbedringer mhp. punktlighet, fleksibilitet, kapasitet og punktlighet. Redusere stigning og øke produktivitet for godstog.	
Kategori	NY (Nyanlegg)	
Lengde	11,44 km.	
Kostnad	Kostnadsoverslag	502,5 mill. kr
	Hittil bevilget	0,0 mill. kr
	Forslag for 1997	0,0 mill. kr
	Til rest, 1998-2007	7,5 mill. kr
	Rest etter 2007	495,0 mill. kr

Planstatus	Planarbeidet ikke startet. Dokumenter som foreligger: Jernbaneutredningen Oslo - Kornsjø.
Framdrift	Ferdigstilles etter 2007.
Prosjektets netto samfunnsnytte	- mill. kr
N/K - tall	-
Trafikkgrunnlag	Person: - passasjerer pr. år Gods : - tonn pr. år
Prognose for trafikkutvikling	- % pr. år
Effekt:	
Trafikantene	- minutter reisetidsreduksjon for person- og godstrafikk
Persontrafikk	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat)
Gods	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat)
Bane	- mill. kr (endring drift/vedlikehold)
Bedret punktlighet	- minutter
Økt kapasitet	- tog/time

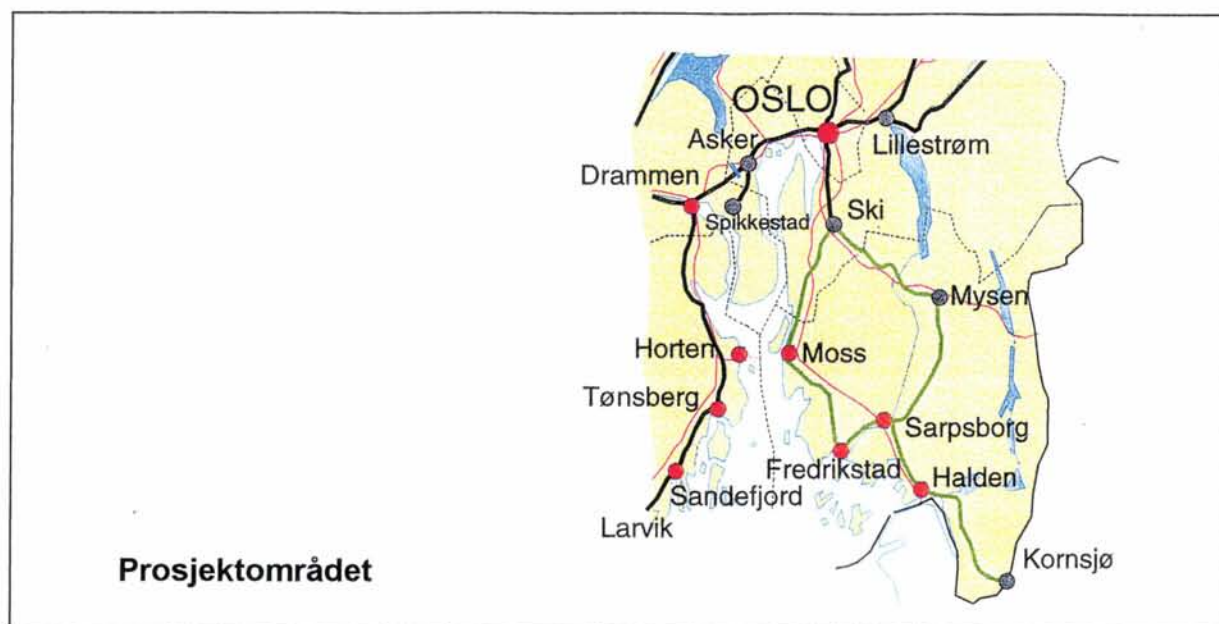
Prosj.navn/Parsell	Sandbukta - Moss st.
Strekning	57,46 km - 60,16 km.
Plantype	Hovedplan.



Tiltakstype	Dobbeltspor.										
Tiltak	Videreføring av nytt dobbeltspor fra Sandbukta nord for Moss sentrum til Moss stasjon, samt utvikling av stasjonsområdet og etablering av nytt sidespor til Peterson Moss AS.										
Hensikt	Modernisere og oppruste Østfoldbanen. Forbedringer mhp. punktlighet, fleksibilitet, kapasitet og hastighet. Utvikling av stasjonsområdet.										
Kategori	NY (Nyanlegg)										
Lengde	2,70 km.										
Kostnad	<table> <tr> <td>Kostnadsoverslag</td> <td>704,0 mill. kr</td> </tr> <tr> <td>Hittil bevilget</td> <td>4,6 mill. kr</td> </tr> <tr> <td>Forslag for 1997</td> <td>0,0 mill. kr</td> </tr> <tr> <td>Til rest, 1998-2007</td> <td>5,0 mill. kr</td> </tr> <tr> <td>Etter 2007</td> <td>694,4 mill. kr</td> </tr> </table>	Kostnadsoverslag	704,0 mill. kr	Hittil bevilget	4,6 mill. kr	Forslag for 1997	0,0 mill. kr	Til rest, 1998-2007	5,0 mill. kr	Etter 2007	694,4 mill. kr
Kostnadsoverslag	704,0 mill. kr										
Hittil bevilget	4,6 mill. kr										
Forslag for 1997	0,0 mill. kr										
Til rest, 1998-2007	5,0 mill. kr										
Etter 2007	694,4 mill. kr										

Planstatus	Dokumenter som foreligger: Jernbaneutredningen Oslo - Kornsjø, utkast til hovedplan, KU fase II, verifikasjon dobbeltspor Moss.
Framdrift	Ferdigstilles etter 2007.
Prosjektets netto samfunnsnytte	- mill. kr
N/K - tall	0,10
Trafikkgrunnlag	Person: - passasjerer pr. år Gods : - tonn pr. år
Prognose for trafikkutvikling	- % pr. år
Effekt:	
Trafikantene	1 minutt reisetidsreduksjon for person- og godstrafikk
Persontrafikk	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat)
Gods	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat)
Bane	- mill. kr (endring drift/vedlikehold)
Bedret punktlighet	- minutter
Økt kapasitet	- tog/time

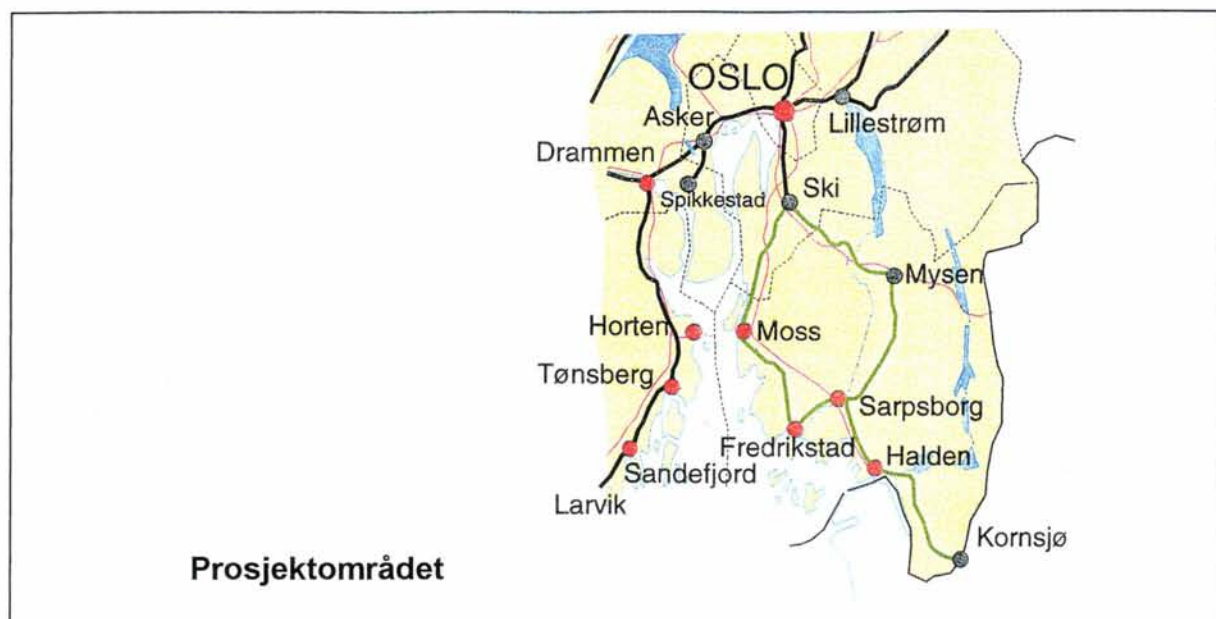
Prosj.navn/Parsell	Moss st. - Såstad.
Strekning	60,16 km - 67,52 km.
Plantype	Hovedplan.



Tiltakstype	Dobbeltspor.										
Tiltak	Nytt dobbeltspor fra Moss stasjon til Såstad i Rygge kommune.										
Hensikt	Modernisere og oppruste Østfoldbanen. Forbedringer mhp. punktlighet, fleksibilitet, kapasitet og hastighet.										
Kategori	NY (Nyanlegg)										
Lengde	6,25 km.										
Kostnad	<table> <tr> <td>Kostnadsoverslag</td> <td>352,9 mill. kr</td> </tr> <tr> <td>Hittil bevilget</td> <td>2,9mill. kr</td> </tr> <tr> <td>Forslag for 1997</td> <td>0,0 mill. kr</td> </tr> <tr> <td>Til rest, 1998-2007</td> <td>200,0 mill. kr</td> </tr> <tr> <td>Rest etter 2007</td> <td>150,0 mill. kr</td> </tr> </table>	Kostnadsoverslag	352,9 mill. kr	Hittil bevilget	2,9mill. kr	Forslag for 1997	0,0 mill. kr	Til rest, 1998-2007	200,0 mill. kr	Rest etter 2007	150,0 mill. kr
Kostnadsoverslag	352,9 mill. kr										
Hittil bevilget	2,9mill. kr										
Forslag for 1997	0,0 mill. kr										
Til rest, 1998-2007	200,0 mill. kr										
Rest etter 2007	150,0 mill. kr										

Planstatus	Dokumenter som foreligger: Jernbaneutredningen Oslo - Kornsjø, utkast til hovedplan, KU fase II, tilleggsutredninger for støy og kulturminner/kulturmiljø.
Framdrift	Ferdigstilles etter 2007 (2011).
Prosjektets netto samfunnsnytte	- mill. kr
N/K - tall	0,15
Trafikkgrunnlag	Person: - passasjerer pr. år Gods : - tonn pr. år
Prognose for trafikkutvikling	- % pr. år
Effekt:	
Trafikantene	1 minutt reisetidsreduksjon for person- og godstrafikk
Persontrafikk	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat)
Gods	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat)
Bane	- mill. kr (endring drift/vedlikehold)
Bedret punktlighet	- minutter
Økt kapasitet	- tog/time

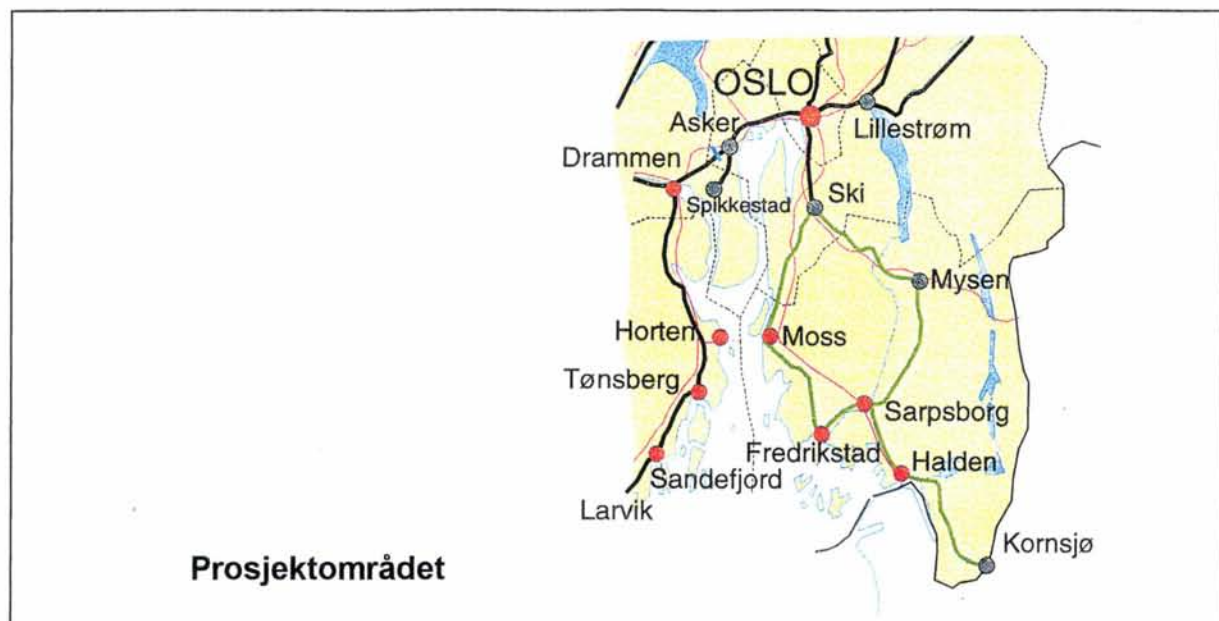
Prosj.navn/Parsell	(Dilling) Såstad - Haug
Strekning	67,52 km - 75,04 km
Plantype	Byggeplan



Tiltakstype	Dobbeltspor	
Tiltak	Nytt dobbeltspor langs eksisterende trase er ferdig planlagt og prosjektert på strekningen.	
Hensikt	Modernisere og oppruste Østfoldbanen. Forbedringer med hensyn på punktlighet, fleksibilitet, kapasitet og hastighet.	
Kategori	NY (Nyanlegg)	
Lengde	7,52 km	
Kostnad	Kostnadsoverslag	430,0 mill. kr
	Hittil bevilget	100,0 mill. kr
	Forslag for 1997	100,0 mill. kr
	Til rest, 1998-2007	230,0 mill. kr

Planstatus	Dokumenter som foreligger: Strekningen er ferdig planlagt og prosjektert.
Framdrift	Ferdigstilles i perioden 1998 - 2002
Prosjektets netto samfunnsnytte	- mill. kr
N/K - tall	-
Trafikkgrunnlag	Person: - passasjerer pr. år Gods : - tonn pr. år
Prognose for trafikkutvikling	- % pr. år
Effekt:	
Trafikantene	- minutter reisetidsreduksjon for person- og godstrafikk
Persontrafikk	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat)
Gods	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat)
Bane	- mill. kr (endring drift/vedlikehold)
Bedret punktlighet	- minutter
Økt kapasitet	- tog/time

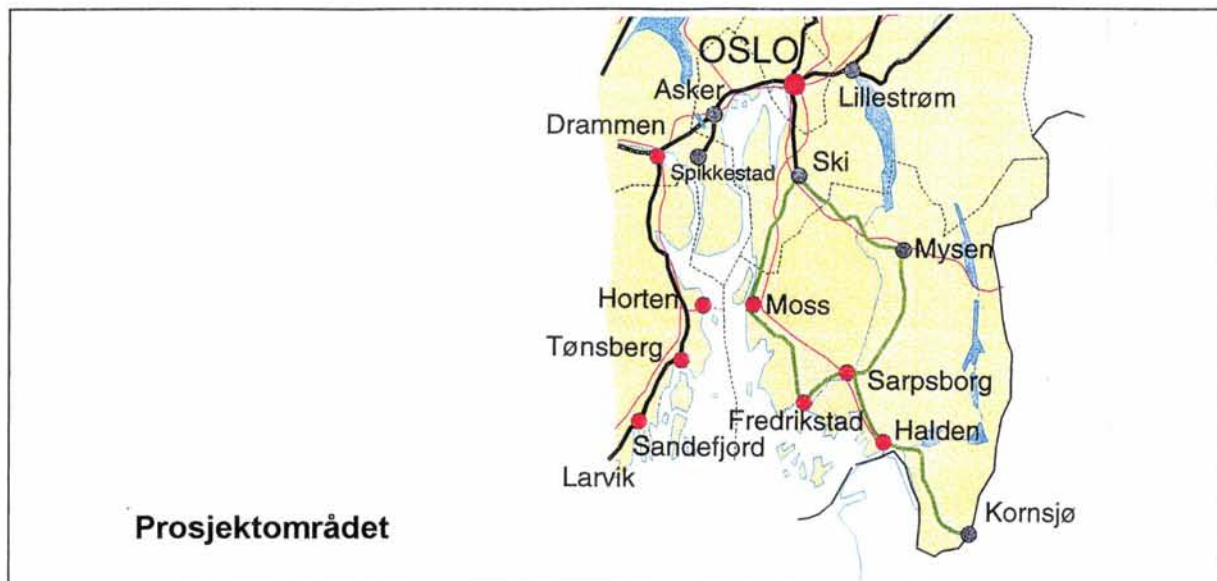
Prosj.navn/Parsell	Haug - Seut.
Strekning	75,04 km - 89,61 km.
Plantype	Hovedplan.



Tiltakstype	Dobbeltspor.								
Tiltak	Nytt dobbeltspor fra Haug i Råde kommune til Seut i Fredrikstad er under planlegging. Tre hovedalternativer for trase blir vurdert i arbeidet. To på vestsiden og en på østsiden av Skinnerflo naturreservat.								
Hensikt	Modernisere og oppruste Østfoldbanen. Forbedringer mhp. punktlighet, fleksibilitet, kapasitet og punktlighet.								
Kategori	NY (Nyanlegg)								
Lengde	14,57 km.								
Kostnad	<table> <tr> <td>Kostnadsoverslag</td> <td>620,0 mill. kr</td> </tr> <tr> <td>Hittil bevilget</td> <td>5,0 mill. kr</td> </tr> <tr> <td>Forslag for 1997</td> <td>5,0 mill. kr</td> </tr> <tr> <td>Til rest, 1998-2007</td> <td>610,0 mill. kr</td> </tr> </table>	Kostnadsoverslag	620,0 mill. kr	Hittil bevilget	5,0 mill. kr	Forslag for 1997	5,0 mill. kr	Til rest, 1998-2007	610,0 mill. kr
Kostnadsoverslag	620,0 mill. kr								
Hittil bevilget	5,0 mill. kr								
Forslag for 1997	5,0 mill. kr								
Til rest, 1998-2007	610,0 mill. kr								

Planstatus	Dokumenter som foreligger: Jernbaneutredningen Oslo - Kornsjø, mål- og strategidokument I, planforutsetninger, mål- og strategidokument II, aktuelle traséer, konsekvensutredning fase II, hovedplan, kommunedelplan 1996.
Framdrift	Ferdigstilles i perioden 1998 - 2002.
Prosjektets netto samfunnsnytte	156 mill. kr
N/K - tall	0,5
Trafikkgrunnlag	Person: 1 534 000 passasjerer pr. år (2001) Gods : - tonn pr. år
Prognose for trafikkutvikling	5 % pr. år
Effekt:	
Trafikantene	4 minutter reisetidsreduksjon for person- og godstrafikk
Persontrafikk	45 mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat)
Gods	22 mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat)
Bane	7 mill. kr (endring drift/vedlikehold)
Bedret punktlighet	1 minutt
Økt kapasitet	- tog/time

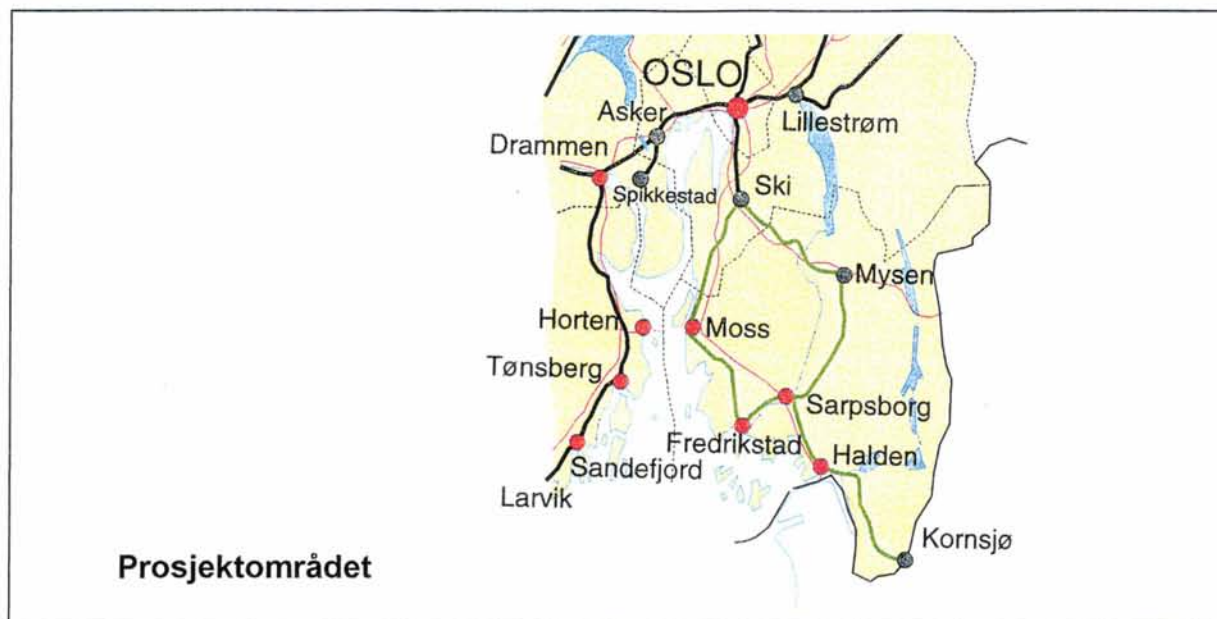
Prosj.navn/Parsell	Seut - Rolvsøysund.
Strekning	89,61 km - 101,91 km.
Plantype	Hovedplan.



Tiltakstype	Dobbeltspor.										
Tiltak	Nytt dobbeltspor gjennom Fredrikstad sentrum. Tre hovedalternativer blir vurdert. En med kort tunnel, en med lang tunnel og en linje langs eksisterende trasé. To av trasé-alternativene vil forutsette flytting av Fredrikstad stasjon.										
Hensikt	Modernisere og oppruste Østfoldbanen. Forbedringer mhp. punktlighet, fleksibilitet, kapasitet og punktlighet. Utvikling av stasjonsområdet.										
Kategori	NY (Nyanlegg)										
Lengde	12,30 km (10,50 km med ny stasjon).										
Kostnad	<table> <tr> <td>Kostnadsoverslag</td> <td>875,5 mill. kr</td> </tr> <tr> <td>Hittil bevilget</td> <td>5,5 mill. kr</td> </tr> <tr> <td>Forslag for 1997</td> <td>0,0 mill. kr</td> </tr> <tr> <td>Til rest, 1998-2007</td> <td>490,0 mill. kr</td> </tr> <tr> <td>Etter 2007</td> <td>380,0 mill. kr</td> </tr> </table>	Kostnadsoverslag	875,5 mill. kr	Hittil bevilget	5,5 mill. kr	Forslag for 1997	0,0 mill. kr	Til rest, 1998-2007	490,0 mill. kr	Etter 2007	380,0 mill. kr
Kostnadsoverslag	875,5 mill. kr										
Hittil bevilget	5,5 mill. kr										
Forslag for 1997	0,0 mill. kr										
Til rest, 1998-2007	490,0 mill. kr										
Etter 2007	380,0 mill. kr										

Planstatus	Dokumenter som foreligger: Jernbaneutredningen Oslo - Kornsjø, mål- og strategidokument, milepælsrapport, konsekvensutredning fase II, hovedplan, kommuneplan oktober 1996.
Framdrift	Ny stasjon og tunnel ferdigstilles i perioden 2002 - 2007. Resten ferdigstilles etter 2007.
Prosjektets netto samfunnsnytte	- mill. kr
N/K - tall	0,70 Hele strekningen 0,95 Ny stasjon + tunnel
Trafikkgrunnlag	Person: 900 000 passasjerer pr. år Gods : - tonn pr. år
Prognose for trafikkutvikling	7 % pr. år
Effekt:	
Trafikantene	4 minutter reisetidsreduksjon for person- og godstrafikk
Persontrafikk	11,2 mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat)
Gods	5,0 mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat)
Bane	≅ 0 mill. kr (endring drift/vedlikehold)
Bedret punktlighet	1 minutt
Økt kapasitet	15 tog/time

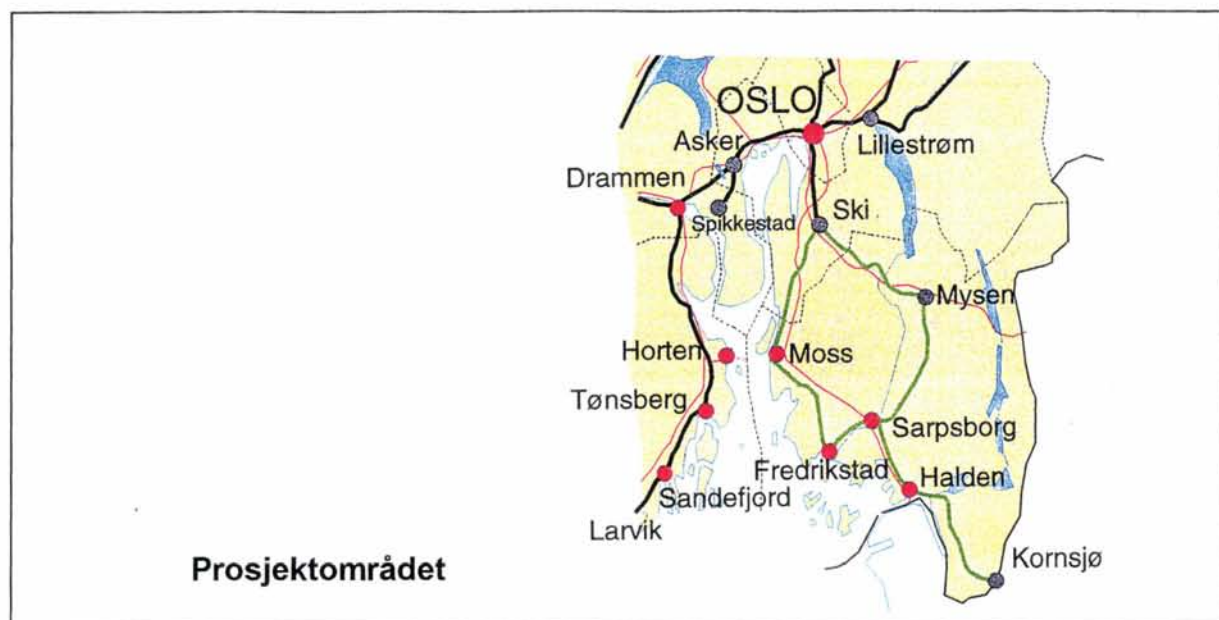
Prosj.navn/Parsell	Rolvøysund - Hafslund.
Strekning	101,91 km - 111,42 km.
Plantype	Hovedplan.



Tiltakstype	Dobbeltspor.										
Tiltak	Nytt dobbeltspor gjennom Sarpsborg sentrum er under planlegging. Vurderinger av ulike traséer pågår, og NSB har deltatt ved utarbeidelse av en stedsanalyse for byen.										
Hensikt	Modernisere og oppruste Østfoldbanen. Forbedringer mhp. punktlighet, fleksibilitet, kapasitet og punktlighet. Utvikling av stasjonsområdet.										
Kategori	NY (Nyanlegg)										
Lengde	9,51 km.										
Kostnad	<table> <tr> <td>Kostnadsoverslag</td> <td>904,8 mill. kr</td> </tr> <tr> <td>Hittil bevilget</td> <td>1,8 mill. kr</td> </tr> <tr> <td>Forslag for 1997</td> <td>2,5 mill. kr</td> </tr> <tr> <td>Til rest, 1998-2007</td> <td>350,5 mill. kr</td> </tr> <tr> <td>Etter 2007</td> <td>550,0 mill. kr</td> </tr> </table>	Kostnadsoverslag	904,8 mill. kr	Hittil bevilget	1,8 mill. kr	Forslag for 1997	2,5 mill. kr	Til rest, 1998-2007	350,5 mill. kr	Etter 2007	550,0 mill. kr
Kostnadsoverslag	904,8 mill. kr										
Hittil bevilget	1,8 mill. kr										
Forslag for 1997	2,5 mill. kr										
Til rest, 1998-2007	350,5 mill. kr										
Etter 2007	550,0 mill. kr										

Planstatus	Dokumenter som foreligger: Jernbaneutredningen Oslo - Kornsjø, mål- og strategidokument, Sarpsborg byanalyse (oktober 1995), trasévurderingsrapport (1996).
Framdrift	Strekningen Sarpsborg stasjon - Hafslund ferdigstilles i perioden 2003 - 2007. Resterende del av strekningen ferdigstilles etter 2007 (2011).
Prosjektets netto samfunnsnytte	- mill. kr
N/K - tall	-
Trafikkgrunnlag	Person: - passasjerer pr. år Gods : - tonn pr. år
Prognose for trafikkutvikling	- % pr. år
Effekt:	
Trafikantene	- minutter reisetidsreduksjon for person- og godstrafikk
Persontrafikk	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat)
Gods	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat)
Bane	- mill. kr (endring drift/vedlikehold)
Bedret punktlighet	- minutter
Økt kapasitet	- tog/time

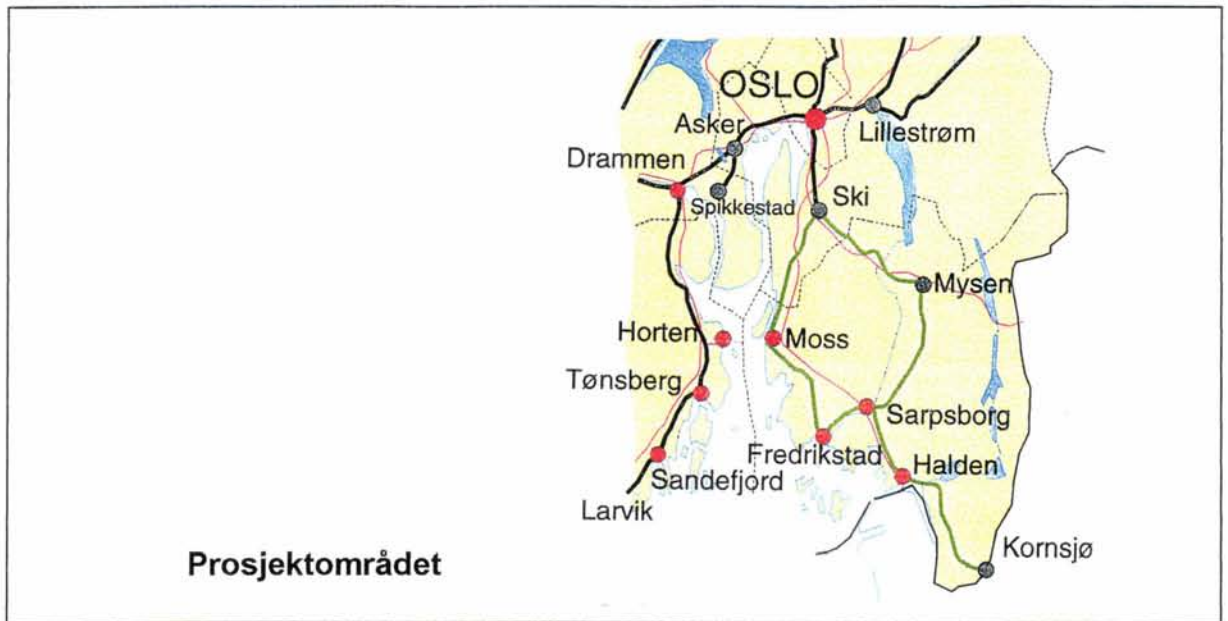
Prosj.navn/Parsell	Plattformer Østfoldsbanen Østre linje.
Strekning	0 km - 80 km
Plantype	Hovedplan



Tiltakstype	Stasjonsendringer								
Tiltak	Prosjektet omfatter forbedringer i plattformer og atkomster på stasjonene Kråkstad, Tomter, Spydeberg, Mysen og Askim. Standarden på disse relativt viktige stasjonene er i dag meget lav. Plattformene er lave og korte. I Askim er det store utfordringer/mye arbeid.								
Hensikt	Bedring av publikumsforhold								
Kategori	IE (Investering i eksisterende infrastruktur)								
Lengde	-								
Kostnad	<table> <tr> <td>Kostnadsoverslag</td> <td>18,9 mill. kr</td> </tr> <tr> <td>Hittil bevilget</td> <td>0,6 mill. kr</td> </tr> <tr> <td>Forslag for 1997</td> <td>0,0 mill. kr</td> </tr> <tr> <td>Til rest, 1998-2007</td> <td>18,3 mill. kr</td> </tr> </table>	Kostnadsoverslag	18,9 mill. kr	Hittil bevilget	0,6 mill. kr	Forslag for 1997	0,0 mill. kr	Til rest, 1998-2007	18,3 mill. kr
Kostnadsoverslag	18,9 mill. kr								
Hittil bevilget	0,6 mill. kr								
Forslag for 1997	0,0 mill. kr								
Til rest, 1998-2007	18,3 mill. kr								

Planstatus	Dokumenter som foreligger: Utkast til hovedplan for Kråkstad, Spydeberg, Mysen, Tomter og Askim
Framdrift	Ferdigstilles i perioden 1998 - 2007
Prosjektets netto samfunnsnytte	- mill. kr
N/K - tall	1,00
Trafikkgrunnlag	Person: - passasjerer pr. år Gods : - tonn pr. år
Prognose for trafikkutvikling	- % pr. år
Effekt:	
Trafikantene	- minutter reisetidsreduksjon for person- og godstrafikk
Persontrafikk	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat)
Gods	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat)
Bane	- mill. kr (endring drift/vedlikehold)
Bedret punktlighet	- minutter
Økt kapasitet	- tog/time

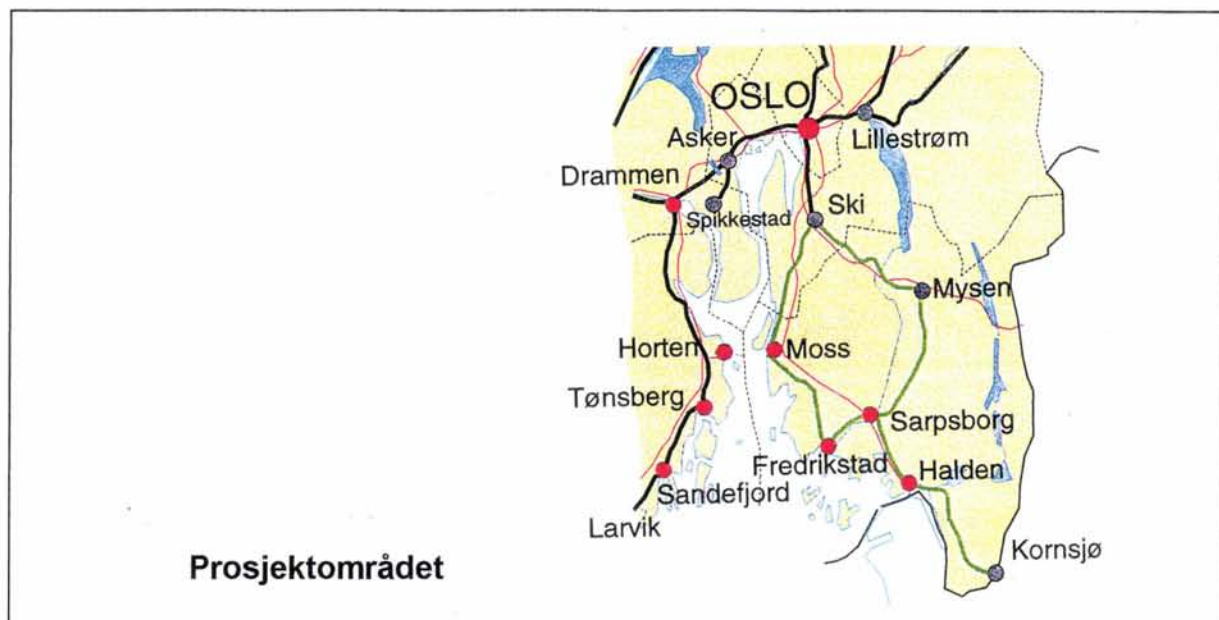
Prosj.navn/Parsell	Forlengelse av kryssingsspor.
Strekning	0 km - 80 km
Plantype	Hovedplan



Tiltakstype	Kryssingsspor								
Tiltak	Omfatter forlengelse av kryssingssporet ved Kråkstad stasjon og forlengelse av Tomter kryssingsspor. Sporene er planlagt med 900 m lengde og samtidig innkjør.								
Hensikt	Bedring av kapasitet								
Kategori	IE (Investering i eksisterende infrastruktur)								
Lengde	-								
Kostnad	<table> <tr> <td>Kostnadsoverslag</td> <td>43,7 mill. kr</td> </tr> <tr> <td>Hittil bevilget</td> <td>0,3 mill. kr</td> </tr> <tr> <td>Forslag for 1997</td> <td>0,0 mill. kr</td> </tr> <tr> <td>Til rest, 1998-2007</td> <td>43,4 mill. kr</td> </tr> </table>	Kostnadsoverslag	43,7 mill. kr	Hittil bevilget	0,3 mill. kr	Forslag for 1997	0,0 mill. kr	Til rest, 1998-2007	43,4 mill. kr
Kostnadsoverslag	43,7 mill. kr								
Hittil bevilget	0,3 mill. kr								
Forslag for 1997	0,0 mill. kr								
Til rest, 1998-2007	43,4 mill. kr								
Planstatus	Dokumenter som foreligger: Hovedplan for Kråkstad og hovedplanutkast for Tomter / Bliksland.								

Framdrift	Ferdigstilles i perioden 1998 - 2007
Prosjektets netto samfunnsnytte	- mill. kr
N/K - tall	1,00
Trafikkgrunnlag	Person: - passasjerer pr. år Gods : - tonn pr. år
Prognose for trafikkutvikling	- % pr. år
Effekt:	
Trafikantene	- minutter reisetidsreduksjon for person- og godstrafikk
Persontrafikk	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat)
Gods	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat)
Bane	- mill. kr (endring drift/vedlikehold)
Bedret punktlighet	- minutter
Økt kapasitet	- tog/time

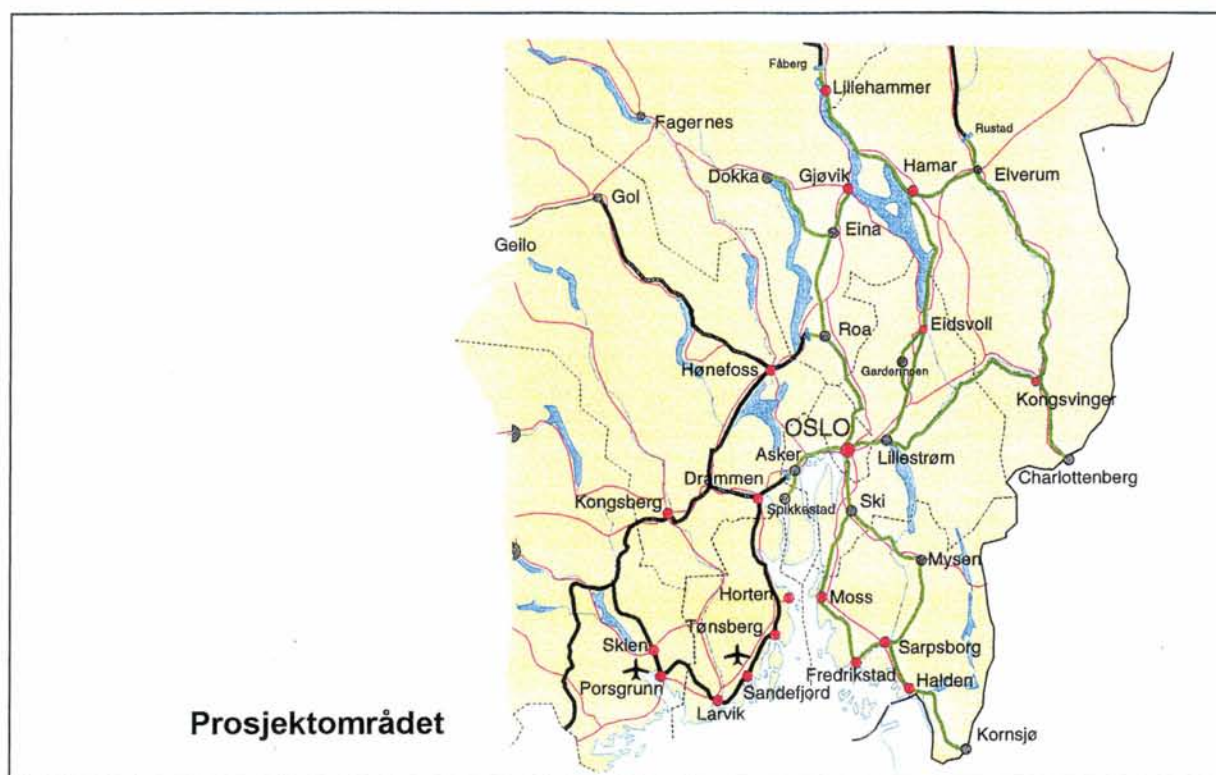
Prosj.navn/Parsell	CTC og ATS - Kryssingsspor
Strekning	0 km - 80 km
Plantype	Hovedplan



Tiltakstype	Signal.								
Tiltak	Prosjektet omfatter en utbygging med nye sikringsanlegg, automatisk linjeblokk, CTC og ATS på hele strekningen Ski - Mysen - Sarpsborg.								
Hensikt	Utbygging av CTC / ATS, sammen med utbygging av kryssingsspor kapasiteten og bygging av forbindelseslinjen til Vestre linje ved Hafslund, vil øke mulighetene for framføring av deler av Vestre linjes trafikk over Østre linje.								
Kategori	IE (Investering i eksisterende infrastruktur).								
Lengde	80 km.								
Kostnad	<table border="0"> <tr> <td>Kostnadsoverslag</td> <td>114,2 mill. kr</td> </tr> <tr> <td>Hittil bevilget</td> <td>0,5 mill. kr</td> </tr> <tr> <td>Forslag for 1997</td> <td>11,0 mill. kr</td> </tr> <tr> <td>Til rest, 1998-2007</td> <td>102,7 mill. kr</td> </tr> </table>	Kostnadsoverslag	114,2 mill. kr	Hittil bevilget	0,5 mill. kr	Forslag for 1997	11,0 mill. kr	Til rest, 1998-2007	102,7 mill. kr
Kostnadsoverslag	114,2 mill. kr								
Hittil bevilget	0,5 mill. kr								
Forslag for 1997	11,0 mill. kr								
Til rest, 1998-2007	102,7 mill. kr								

Planstatus	Dokumenter som foreligger: Utkast til hovedplan CTC / ATS.
Framdrift	Ferdigstilles i perioden 1998 - 2007
Prosjektets netto samfunnsnytte	- mill. kr
N/K - tall	1,00
Trafikkgrunnlag	Person: - passasjerer pr. år Gods : - tonn pr. år
Prognose for trafikkutvikling	- % pr. år
Effekt:	
Trafikantene	- minutter reisetidsreduksjon for person- og godstrafikk
Persontrafikk	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat)
Gods	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat)
Bane	- mill. kr (endring drift/vedlikehold)
Bedret punktlighet	- minutter
Økt kapasitet	- tog/time

Prosj.navn/Parsell	Nedlegging av planoverganger.
Strekning	Østfoldbanen, Gjøvikbanen, Hovedbanen, Spikkestadlinja, Solørbanen, Roa - Grindvoll
Plantype	Utredning / Hovedplan



Tiltakstype	Planoverganger.
Tiltak	Alle planoverganger for de resterende baner i BRØ vil bli gjennomgått og en prioritering settes opp. Kostnader beregnes innenfor $\pm 40\%$. Hovedplan utføres, og vil omfatte en detaljering for å få sikrere kost. overs. og prior. For noen baner vil en del av planovergangene bli nedlagt ved etablering av dobbeltspor eller traséomlegging.
Hensikt	Prosjektet tar sikte på nedlegging eller utbedring av planoverganger i BRØ. Dette betyr tiltak på alle planoverganger der det er dokumentert ulykkehendelse, der siktkrav på 7 sek. fra bil som står 4 m fra sporet ikke kan overholdes og parseller der hastigheten kan økes over 130 km/h.

Kategori IE (Investering i eksisterende infrastruktur).

Kostnad

BANE	Planoverganger			Total kostnad
	Totalt antall	Antall med grind	Antall med 1/2 bom	
Oslo - Ski	2	2	0	0
Sandbukta - Moss	1	1	0	1 000 000
Moss - Halden	97	78	19	83 000 000
Halden - Kornsjø	24	22	2	20 000 000
Ski - Sarpsborg (øl)	141	127	14	115 000 000
Kongsvinger - Elverum	213	192	21	173 000 000
Lillestrøm - Eidsvoll	4	4	0	4 000 000
Oslo S - Gjøvik	122	112	10	101 000 000
Roa - Grindvoll	18	18	0	17 000 000
Asker - Spikkestad	17	15	2	14 000 000
Alnalinja	0	0	0	0

Dobbeltspor

Total kostnad for BRØ(eksklusiv DB, KB og RB) 528 000 000

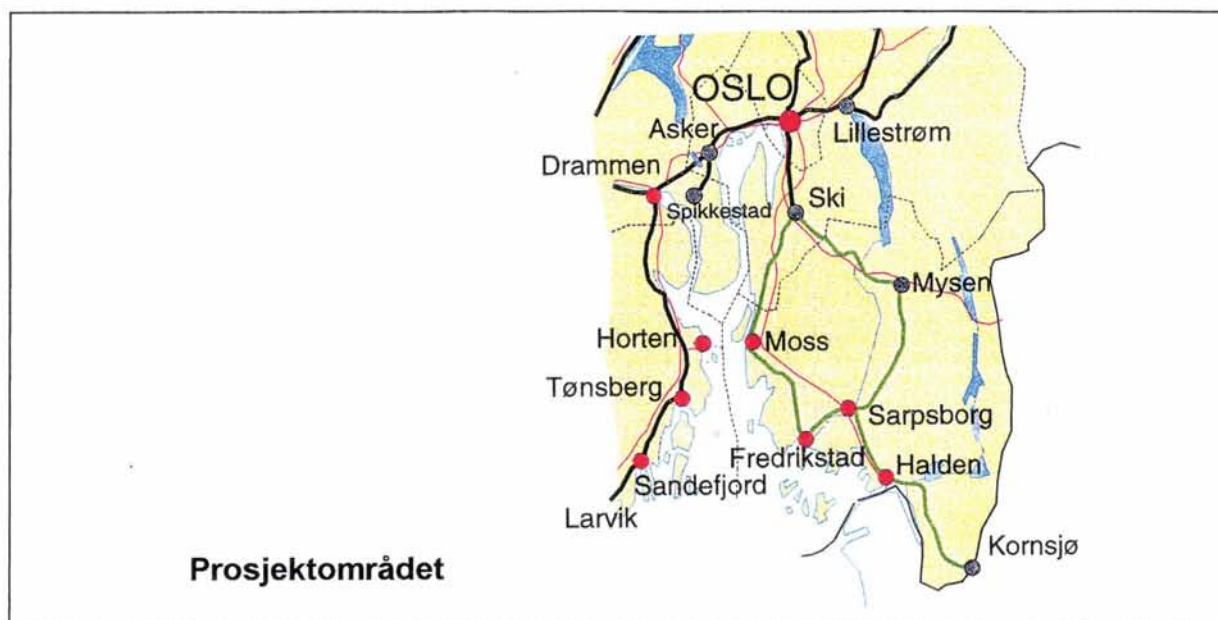
Planstatus Utredning pågår.

Framdrift -

Prosjektets netto samfunnsnytte Transport Økonomisk Institutt (TØI) har i sin sikkerhetshåndbok fra 1989 konkludert med at sikring av planoverganger er svært lønnsomt samfunnsøkonomisk.

N/K - tall Det Norske Veritas har beregnet N/K-tallet for å nedlegge planoverganger til 2,3. Utført desember 1993.

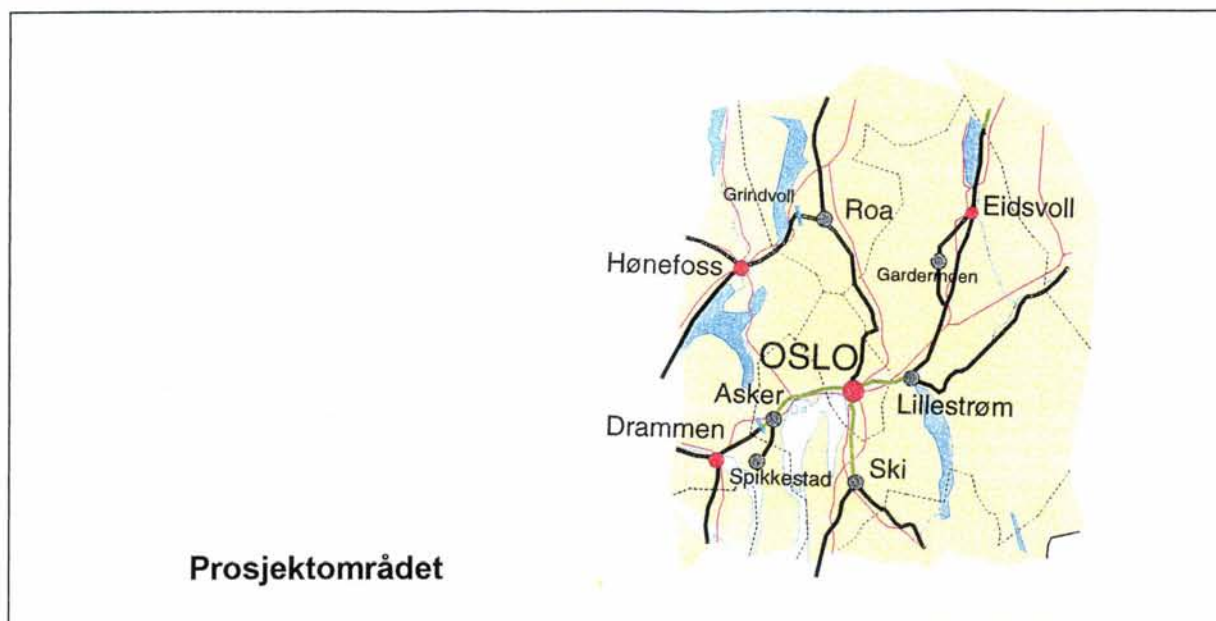
Prosj.navn/Parsell	Støyskjerming: Lokalstrekninger i Oslo-området og Østfoldbyene.
Strekning	-
Plantype	Hovedplan



Tiltakstype	Miljøtiltak.
Tiltak	Med bakgrunn i grovkartlegging av jernbanestøy i Region Øst (desember `94), er lokalstrekningene i Oslo området og en del strekninger gjennom Østfoldbyene definert som mest støybelastet. Hovedplanen skal gi en samlet plan for tiltakene i disse områdene.
Hensikt	Skjerming av støyutsatte boliger på lokalstrekningene rundt Oslo og i Østfoldbyene. Manglende støvforskrifter kompliserer arbeidet.
Kategori	IE (Investering i eksisterende infrastruktur)
Lengde	-

Kostnad	Kostnadsoverslag	52,3 mill kr
	Hittil bevilget	12,3 mill. kr
	<u>Forslag for 1997</u>	<u>10,0 mill. kr</u>
	Til rest, 1998-2007	30,0 mill. kr
Planstatus	Dokumenter som foreligger: Kartlegging av jernbanestøy i Region Øst des. 94, hovedplanutkast.	
Framdrift	Ferdigstilles i perioden 1998 - 2002	
Prosjektets netto samfunnsnytte	- mill. kr	
N/K - tall	1,00	
Trafikkgrunnlag	Person:	- passasjerer pr. år
	Gods :	- tonn pr. år
Prognose for trafikkutvikling	- % pr. år	
Effekt:		
Trafikantene	- minutter reisetidsreduksjon for person- og godstrafikk	
Persontrafikk	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat)	
Gods	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat)	
Bane	- mill. kr (endring drift/vedlikehold)	
Bedret punktlighet	- minutter	
Økt kapasitet	- tog/time	

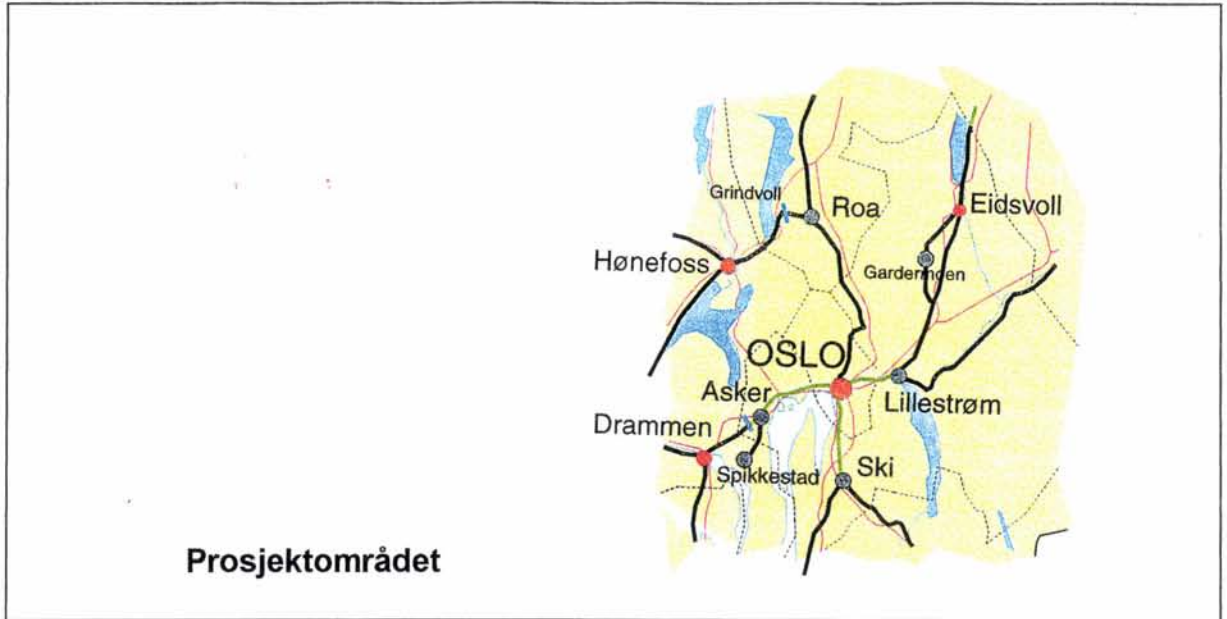
Prosj.navn/Parsell	Strømforsyning Oslo-området.
Strekning	-
Plantype	Hovedplan



Tiltakstype	El.banedrift.
Tiltak	Det pågår for tiden arbeider på Alnabru omformer som vil bedre strømforsyningskapasiteten noe. Ny omformer Lillestrøm vil også ha positiv innflytelse. Analysen vil avdekke eventuelle ytterligere behov for forsterkning i Oslo-området.
Hensikt	Bedring av strømforsyning til tog i Østlandsområdet.
Kategori	IE (Investering i eksisterende infrastruktur)
Lengde	-
Kostnad	Kostnadsoverslag 85,8 mill kr
Planstatus	Dokumenter som foreligger: Hovedplan
Framdrift	Ferdigstilles i perioden 1998 - 2002.

Prosjektets netto samfunnsnytte	- mill. kr
N/K - tall	1,90
Trafikkgrunnlag	Person: - passasjerer pr. år Gods : - tonn pr. år
Prognose for trafikkutvikling	- % pr. år
Effekt:	
Trafikantene	- minutter reisetidsreduksjon for person- og godstrafikk
Persontrafikk	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat)
Gods	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat)
Bane	- mill. kr (endring drift/vedlikehold)
Bedret punktlighet	- minutter
Økt kapasitet	- tog/time

Prosj.navn/Parsell	Støyskjerming: Gamlebyen Oslo.
Strekning	0,5 km - 1,5 km.
Plantype	Hovedplan.



Tiltakstype	Oslo-området.
Tiltak	Vurdering av støytiltak med bakgrunn i forprosjekt/støytredning. Prioritering, prinsipløsninger og kostnadsoverslag. Hovedplanen beregnes å være klar ca. 5.96 og mulig byggestart 1996.
Hensikt	Prosjektet er utløst av økt trafikk som følge av Gardermobanens tog og omfatter skjerming av utearealer og fasadetiltak (komplettering/erstatning av eksisterende tiltak). Prosjektet har startbevilgning i 1995.
Kategori	IE (Investering i eksisterende infrastruktur)
Lengde	1,0 km.
Kostnad	Kostnadsoverslag 50,0 mill. kr

Planstatus	Planarbeidet pågår. Dokumenter som foreligger: Forprosjekt /støyutredning, hovedplan.
Framdrift	Ferdigstilles i perioden 1998 - 2002.
Prosjektets netto samfunnsnytte	- mill. kr
N/K - tall	1,00
Trafikkgrunnlag	Person: - passasjerer pr. år Gods : - tonn pr. år
Prognose for trafikkutvikling	- % pr. år
Effekt:	
Trafikantene	- minutter reisetidsreduksjon for person- og godstrafikk
Persontrafikk	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat)
Gods	- mill. kr (endring bedriftøkonomisk resultat)
Bane	- mill. kr (endring drift/vedlikehold)
Bedret punktlighet	- minutter
Økt kapasitet	- tog/time

1000

Classic DFS, 5 mm for 31-60 sheets S49
www.bindomatic.com

14.05.1996

JERNBANEVERKET
BIBLIOTEKET



10TU00643