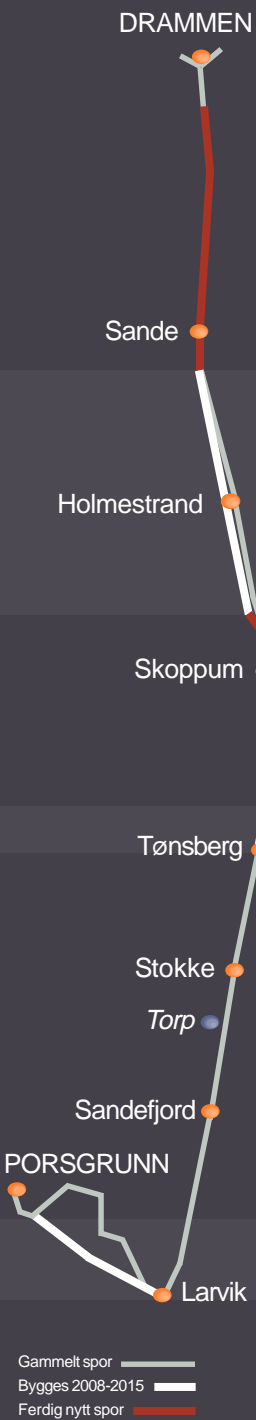


Nye spor på Vestfoldbanen

# BARKÅKER - TØNSBERG



- 
- 
- NYTT DOBBELTSPOR PÅ VESTFOLDBANEN





## Nye dobbeltspor i Vestfold gir:

- Redusert reisetid
- Flere tog – bedre tilbud for de reisende
- Økt komfort
- Bedre punktlighet
- Økt sikkerhet – planoverganger nedlegges
- Mindre press på vegene – færre trafikkulykker
- Bedre miljø - reduserer CO2 og støy
- Samfunnets transportkostnader reduseres
- Tilbringertjeneste til Torp flyplass for hele regionen
- Bo- og arbeidsmarkedsregionene Vestfold og Grenland knyttet nærmere sammen

# EN MODERNE VESTFOLDBANE

Store deler av dagens Vestfoldbane ligger i samme trase og med tilnærmet samme kurvatur som da den ble åpnet i 1881. Kapasiteten på dagens bane er utnyttet mer enn 100 prosent. Dette fører til at reisetiden i dag er lengre enn den var i 1973.

Det planlagte dobbeltsporet gjennom Vestfold vil gi en rekke positive virkninger for de reisende og for samfunnet som helhet.

Når Vestfoldbanen er ferdig modernisert, vil reisetiden mellom Tønsberg og Oslo være en time, mens reisetiden mellom Grenland og Oslo blir redusert med en time.

### ØKT KAPASITET

En moderne jernbane gir økt kapasitet, noe som gir en smidigere trafikkavvikling og dermed mer punktlig tog.

På en dobbeltsporet jernbane kan det kjøres minst fem ganger så mange tog som på en enkeltsporet. Dette gir mulighet til langt flere togavganger på Vestfoldbanen i fremtiden. En dobbeltsporet jernbane kan frakte like mange personer som to firefelts motorveger ved siden av hverandre. All erfaring viser at når antall avganger økes og reisetiden reduseres, gir dette økt trafikk på jernbanen. Dermed vil færre bruke bil, noe som vil lette presset på veinettet og redusere antall trafikkulykker. Det vil samfunnet tjene på i form av lavere kostnader og bedre miljø.

Sikkerheten blir også bedre, ikke minst for de som må

passere det store antallet planoverganger på dagens gamle bane. Når det bygges dobbeltspor, blir alle planoverganger nedlagt og erstattet med under- eller overganger.

En moderne jernbane gjennom Vestfold vil ikke bare styrke toget som transportløsning til og fra Oslo, men også mellom Vestfoldbyene og være viktig for å knytte sammen bo- og arbeidsmarkedsregionene i Vestfold og Grenland. Med stopp ved Torp flyplass vil toget kunne være en viktig tilbringertjeneste til flyplassen for regionen og for Oslo-området.

### SKRITT FOR SKRITT

Arbeidet med å modernisere Vestfoldbanen begynte i 1993, og moderniseringen skjer parsellvis. Mellom Drammen og Porsgrunn er Vestfoldbanen delt inn i tolv parseller. Rekkefølgen bestemmes av hvor stor effekt den enkelte utbygging får for dagens togtrafikk. Strekninger som gir kryssingsmuligheter for togene blir derfor høyt prioritert fordi dette gir økt kapasitet.

Pr. i dag er 17,5 km dobbeltspor tatt i bruk fra Kobbervikdalen til Holm sør for Sande.

# PROSJEKTET I SIN HELHET

## BARKÅKER-TØNSBERG

Strekningen Barkåker - Tønsberg prioriteres fordi den ivaretar behovet for bedre banekapasitet på kort sikt, og den er nødvendig for å få full utnyttelse av de anleggene som allerede er ferdigstilt. Det nye dobbeltsporet vil redusere reisetiden mellom Tønsberg og Oslo med 3-4 minutter.

Prosjektet mellom Barkåker og Tønsberg har en total anleggslengde på 7,7 km inklusive 5,4 km nytt dobbeltspor, 1,75 km tunnel gjennom Frodeåsen, samt koblinger til eksisterende jernbanetrasè.

## JANUAR 2008 - MAI 2010 JARLSBERGENTREPRISEN

I forbindelse med innføringen til Tønsberg stasjon, bygges det en 1,75 km lang tunnel gjennom Frodeåsen. Tunnelarbeidet påbegynnes i april 2008 og vil pågå fram til ca. mai 2010. Det blir etablert et tverrslag ved Kjelleveien nord for Kjelle skole. Fra tverrslaget blir tunnelen drevet mot Tomsbakken og Tønsberg samtidig. Transport av bl.a. masser fra tunnelen vil gå fra tverrslaget og videre langs Rv19, ned til Tomsbakken og så videre innenfor anleggsområdene langs ny trase mot Barkåker. Overskuddsmasser brukes til fylling i linjen. Når tunnelen settes idrift, vil tverrslaget fungere som nødtkomst iht. nye EU krav.



## BARKÅKER-TØNSBERG

- Lengde 7.7 km
- Ca 5,4 km dobbeltsporet bane dimensjonert for 200 km/t.
- Ca 1,75 km tunnel gjennom Frodeåsen
- 12 planoverganger nedlegges  
Inkl. Tomsbakken planovergang
- 2 veibruer
- 1 gang/sykelbru
- 2 landbrukskryssinger
- Anleggsstart januar 2008
- Ferdigstilles desember 2010
- Kostnad 1,3 mrd inkl arbeid på Tønsberg stasjon

## BYGGING I TRE ETAPPER

- Jarlsbergentreprisen Januar 2008 – mai 2010
- Barkåkerentreprisen Mai 2008 – oktober 2010
- Kjelleliaentreprisen Juni 2009 – oktober 2010

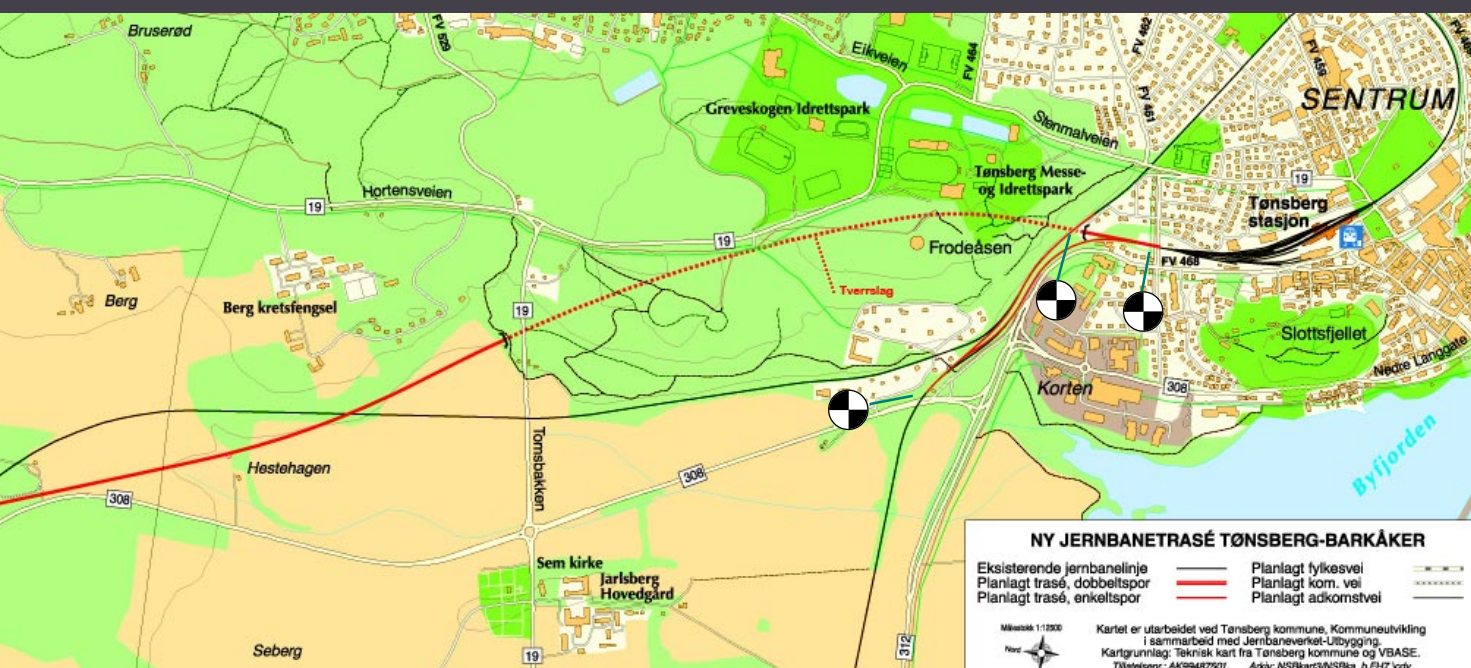
Prosjektet innebærer flere entrepriser enn de ovennevnte grunnentreprisene. De Jernbanetekniske fagene har hver sin entreprise. Disse består av sporlegging, KL (kjøreledning) og signal og vil pågå omtrent i samme tidsrom som grunnentreprisene.

### MAI 2008 - OKTOBER 2010 BARKÅKERENTREPRISEN

Fra Skotte nord for Barkåker til sør for Barkåker bygges det 5,4 km nytt dobbeltspor. Gjennom Barkåker vil ca. 350 meter av strekningen legges i et nedsenket betongtrau, og Fylkesveg 504 legges om til en ny bru sør for sentrum. Arbeidene omfatter også omlegging av mindre veier og VA i Barkåker

### JUNI 2009 - OKTOBER 2010 KJELLELIAENTREPRISEN

Siste del av utbyggingsprosjektet skal snu kjøreretningen i eksisterende sløyfe gjennom byen. Det bygges ny sørgående rampe for tog fra Oslo i retning Larvik. Sørgående tog skal gjennom sløyfa etter stopp ved Tønsberg stasjon. Byggearbeidene er ferdig i oktober 2010.



# MILJØ OG OMGIVELSER



## MILJØ OG OMGIVELSER

For Jernbanelaget er det viktig å ta vare på miljøet og holde de negative miljøpåvirkningene på et så lavt nivå som mulig, både i anleggsfasen og etter utbygging. Derfor lages det et miljøoppfølgingsprogram for hvert enkelt byggeprosjekt. Programmet beskriver målsettinger, påviser hvilke deler av miljøet som byggeprosjektet virker inn på og forteller hvilke tiltak som skal settes i verk for å redusere de negative konsekvensene.

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

I Miljøoppfølgingsprogrammet fokuseres det blant annet på følgende miljøfaktorer:

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

Miljøoppfølgingsprogrammet blir gjennomført i samråd med Tønsberg kommune og Fylkesmannens miljøvernavdeling



## GAMLE TOGSPOR

Den gamle jernbanetraseen nord i Sande er nå tatt i bruk til landbruk.

## PLANLAGTE STREKNINGER ME

STREKNING	LENGDE
Barkåker-Tønsberg	7,7 km
Holm-Holmestrand	8,1 km
Farriseidet-Porgrunn	23 km
Holmestrand - Nykirke	5,5 km

Forutsatt årlige bevilgninger fra Stortinget

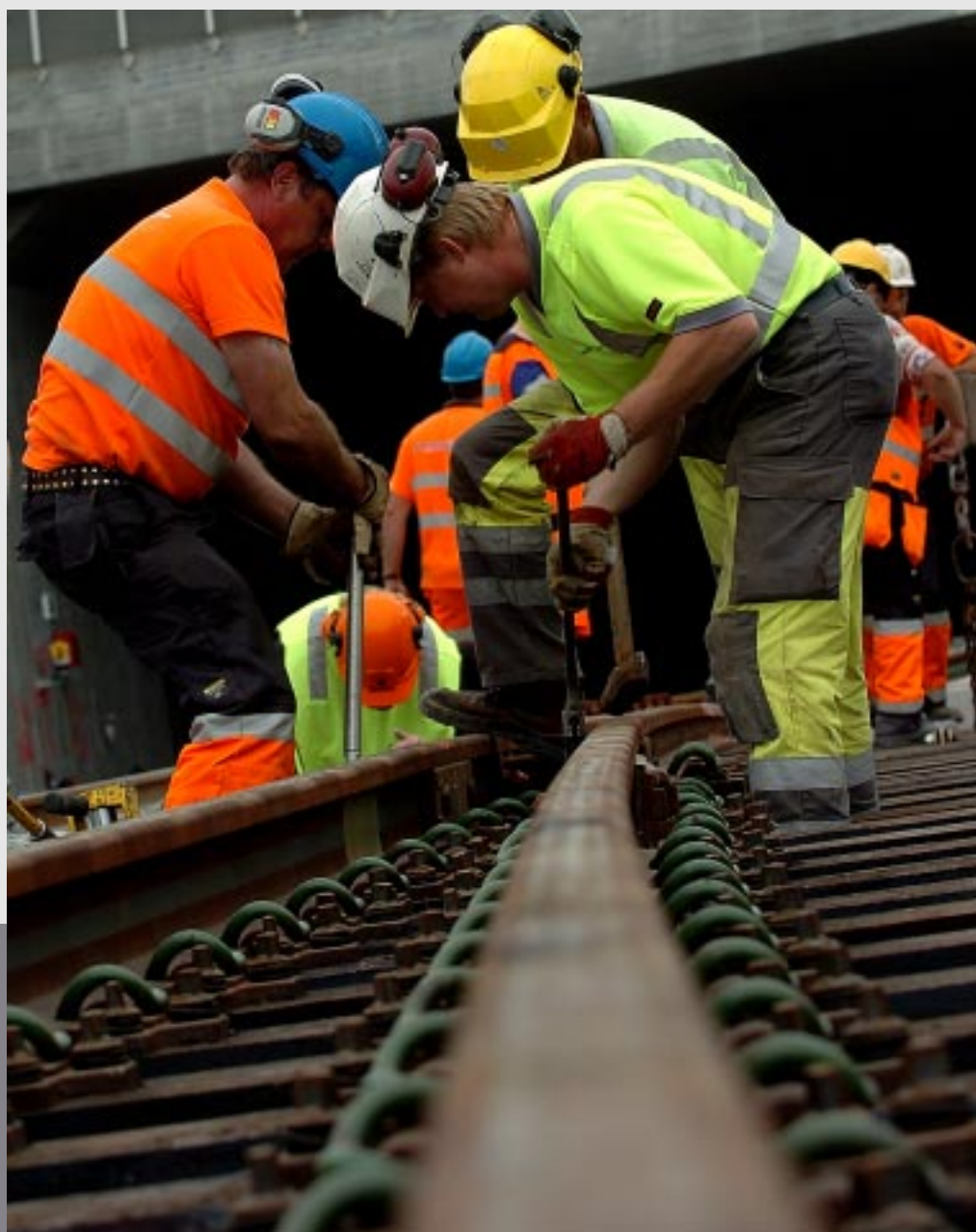
# TOGTRAFIKKEN I ANLEGGSPERIODEN



Utbyggingen av Barkåker-Tønsberg vil dessverre medføre noen ulemper for de reisende.


Med fire kryssinger av eksisterende enkeltspor og tilslutning til eksisterende spor i endepunktene, vil det medføre at den ordinære togtrafikken vil bli påvirket av anleggsarbeidene for det nye dobbeltsporet i noen perioder.

Jernbaneverket og NSB vil i god tid i forkant av de enkelte driftsforstyrrelsene orientere kundene om dette. Spesielt vil det sommeren 2010 bli en lengre togstopp for omlegging til drift på det nye dobbeltsporet.



## D OPPSTART FØR 2015

BYGGESTART	FERDIG
2008	2010
2009	2011
2010	2015
2011	2014



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

På [www.jernbaneverket.no](http://www.jernbaneverket.no) under "prosjekter" er det lagt ut informasjon om prosjektet. Disse sidene blir oppdatert under byggeperioden.

**Byggherre**

Jernbaneverket Utbygging  
PB 217 sentrum, 0103 OSLO  
Sentralbord 05280  
[www.jernbaneverket.no/prosjekter](http://www.jernbaneverket.no/prosjekter)

**Besøksadresse.**

Prosjektkontor Vestfoldbanen  
Eckersbergsgate 4  
3111 Tønsberg  
Tel: 913 26 266