

Jernbaneverket  
Norsk Jernbanemuseum  
Biblioteket

**Thor Bjerke**  
**Tore Haugen - Finn Holom - Ove Tovås**

# Banedata 2013

**Data om infrastrukturen til jernbanene i Norge**



**Jernbaneverket**  
**Norsk Jernbanemuseum**



**Norsk Jernbaneklubb**  
**NJK Forlaget**

**Hamar / Oslo 2013**

### 3.1 Forklaring til tabellene

Kolonne	Forklaring	Kommentar
Nummer	Stasjoner og stoppesteder er angitt med et firesifret nummer. Andre typer ekspedisjonssteder (holdeplasser mv.) angis med et endenummer.	Vi bruker i hovedsak samme NJK-nummer som ble benyttet i "Banedata" fra 1985; nummereringen er kun justert der hvor nye ekspedisjonssteder har kommet til. Det understrekes at nummereringen ikke har sammenheng med NSBs egen nummerering av stasjoner og holdeplasser (tidligere trykk 802). En oversikt over denne finnes på side 377.
Navn	<p>I venstre kolonne oppgis dagens, eller for nedlagte steder, siste navneform. Hvis stedet har eller har hatt status som stasjon (S), er navnet skrevet med store bokstaver. Dagens stasjoner har halvfet skrift. Nedlagte steder er skrevet med innrykk. Bak stasjonsnavnet angis hva slags sikringsanlegg stedet har:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Stasjon med sikringsanlegg på strøking uten fjernstyring eller grensestasjon. Opplysninger om når stasjonen fikk slikt sikringsanlegg finnes i høyre kolonne.</li> <li>□ Stasjon med enkelt sikringsanlegg.</li> <li>○ Stasjon med enkelt innkjørsignalapparat</li> </ul> <p>For tunneler og bruer bruker vi den skrivemåte som er benyttet i JBV's oversikter.</p>	<p>Dersom stasjonen eller stoppestedet ble planlagt med et annet navn enn det først brukte, er dette navnet oppgitt helt fremst i kolonnen «Fakta» i en hakeparentes slik: [plan: .....]. Små forskjeller i skrivemåte er imidlertid ikke tatt inn i slike tilfeller. Kilder for denne navnssetting er i hovedsak de aktuelle stortingsproposisjoner som inneholder plan og overslag for strekningen.</p> <p>Ved steder som har skiftet navn, eller hvor skrivemåten er endret i tidens løp, står tidligere navn i høyre kolonne. Endrede rettskrivninger i 1894 og 1917 medførte endringer av mange stasjonsnavn. Endringer fra 1917 ble stort sett gjennomført i 1920/21, og bl.a. ble aa endret til å. Navnendringer på privatbaner som følge av den nye rettskrivningen er noe flytende. Ved Nesttun–Osbanen ble f.eks. Raadal skrevet med aa helt frem til nedleggelsen i 1935, mens Rutebok for Norge tok i bruk Rådal i 1921.</p> <p>Mange ekspedisjonssteder har i tidens løp skiftet navn for å unngå forvekslinger med andre steder langs jernbanenettet. Ramfoss på Krøderbanen skiftet f.eks. navn til Kløftfoss for å unngå forveksling med Raufoss. Nye holdeplasser ble ofte tatt i bruk med et midlertidig navn inntil departementet godkjente og eventuelt fastsatte et annet navn. Et eksempel på det siste er Holmlia, hvor det ved opprettelsen av holdeplassen i 1932 ble bestemt å bruke Holm inntil navnet var endelig avklart. Tjenestørteboka ble sendt til trykking med Holm, men innen holdeplassen ble opprettet var beslutningen om navnet Holmlia kommet, og sirkulæret om at holdeplassen skulle tas i bruk, kunne sendes ut med navnet Holmlia. Et eksempel på navnevalg som NSB forsøkte å unngå fant vi på Østre linje, hvor det var to holdeplasser med samme navn, Østreng ved km 10,80 og 37,65. Begge ble nedlagt i 1947.</p> <p>For de steder hvor NSB bruker et annet navn i sin markedsføring enn Jernbaneverkets offisielle navn, er dette oppgitt. Oversikt over NSBs markedsnavn finnes på side 33.</p>
Kilometrering	JBV's kilometerangivelse pr. 2013, eller for nedlagte baner pr. nedleggingsdato.	Mer informasjon om kilometrering på side 32
Status	<p>S Stasjon betjent av trafikkstyrer hele eller deler av døgnet. Med ekspedisjon av tog og vanligvis mulighet for togkryssing</p> <p>Sx: Stasjonen uten persontrafikk</p> <p>S(b): Stasjon ubetjent ved ordinær toggang. Betjenes ved behov.</p>	<p>I en del tilfeller ble en stasjon som var gjort ubemannet (ny status hp) og fortsatt var intakt, igjen opprettet som stasjon for en kortere periode om det var behov for det.</p> <p>Privatbanene skilte ofte ikke mellom betegnelsene stasjon og stoppested. Vi har imidlertid skilt disse ekspedisjonsstedene og brukt betegnelsen stasjon kun der hvor det var ansatt stasjonsmester, eller hvor vi vet det var togkryssing.</p>
	k	Kryssingsspor, betjent ved behov.

Kolonne	Forklaring	Kommentar
	mk Kryssingsspor opprettet av militære hensyn, vanligvis ikke betjent.	
	fjs Stasjon fjernstyrt av togleder på fjernstyringsentral. fjsx: Uten persontrafikk (kryssingsspor) fjsy: Forgreiningsstasjon enkeltspor / dobbeltspor, uten kryssingsmulighet, uten persontrafikk	
	ts Togmeldingsstasjon, kun betjent for ekspedisjon av togmeldinger.	Ingen andre spor enn togspor (ett eller flere) var underlagt betjeningen. Denne betegnelsen er forlengst gått ut av bruk.
	Sp Dagens definisjon: Stoppested inne på stasjon.  Gammel definisjon: Stoppested. Betjent for ekspedisjon av reisende og/eller gods. Tilleggsopplysninger er angitt som for stasjoner. - Spx: Stoppestedet har ikke persontrafikk, men er ikke formelt nedlagt.	Betegnelsen stoppested ble fjernet fra NSBs sikkerhetsreglement pr. 01.10.1989. Et mindre antall bemannede ekspedisjonssteder ble av NSB før 1946 betegnet som holdeplasser. Dette var steder hvor det var en mer begrenset ekspedisjon av reisende og gods enn på stoppestedene. Ved et tillegg til tjenestereglementet av 25.05.1946 ble definisjonen endret slik at disse fikk betegnelsen stoppested. En definisjon fra 1897 skiller på om stedet har andre spor enn hovedlinjen. Et stoppested hadde det, en holdeplass ikke. Dermed hadde vi den gang både stoppesteder og holdeplasser med og uten betjening. I denne boka har vi forsøkt å benytte den nyere definisjonen, men mangel på informasjon gjør dette i noen tilfeller vanskelig. I mange tilfeller ble et stoppested opprettet og midlertidig bemannet som stasjon ved behov, f.eks. ved kjøring av ekstratog eller arbeidstog. Et eksempel fra 1897. Hovedstyrets cirkulære 735, datert 22.12.1897, betegner f.eks. Nordstrand, Skarpsno, Bestun, Stabekk og Minde som holdeplasser betjent av ekspeditør. Samtidig hadde mange stoppesteder og holdeplasser betjening fra baneavdelingen. De eneste stoppesteder og holdeplasser uten betjening var da stoppestedene Ramfoss (Kløftefoss) og Hillevaag samt holdeplassene Gundesø (Gunnarsrud), Hære, Gaaseflaa og Syrtveit. Der skjedde ekspedisjonen ved hjelp av togbetjeningen. Sp fikk fra 13.12.2009 ny betydning: Stoppested inne på stasjon. Det er her egentlig snakk om en holdeplass, men som er skilt ut med egen status fordi den ligger inne på det som er definert som stasjon. Nationaltheatret, Vikingskipet, Melhus skysstasjon, Marienborg, Skansen og Innherred sykehus fikk fra nevnte dato betegnelsen Sp.

Kolonne	Forklaring	Kommentar
	<p>hp Holdeplass, dvs. påstigningsplattform med eller uten uværsskur, eventuell tidligere stasjon eller stoppested hvor ekspedisjonsbygningen benyttes som venterom.</p> <p>hpx: Holdeplassen har ikke persontrafikk, men er ikke formelt nedlagt. Som nedleggingsdato er normalt benyttet den dato holdeplassen er tatt ut av oversiktene i tjenestebøker og senere driftshåndbøker, om den da ikke er angitt som nedlagt i særskilt sirkulære. Dette tidspunkt er ofte ikke identisk med tidspunktet for sløyfing av togstopp, som er markert med hpx dersom tidspunktet er kjent.</p>	<p>NSB brukte inntil 1946 også betegnelsen hp på en del steder hvor det var betjening. Frem til 1946 ble betegnelsene plattformholdeplasser eller veikryssholdeplasser brukt for en del holdeplasser. Vi har i denne boka ikke skilt mellom disse og øvrige holdeplasser. Vi skiller heller ikke på midlertidige eller forsøksvis opprettede holdeplasser, som ofte senere ble faste.</p> <p>I mange tilfeller ble en holdeplass som tidligere hadde vært stasjon eller stoppested, opprettet og midlertidig bemannet som stasjon ved behov, f.eks. ved kjøring av ekstratog eller arbeidstog.</p> <p>Som holdeplasser har vi også tatt med en del steder som hadde faste stopp over et lengre tidsrom, men som ikke var definert som holdeplasser i NSBs lister. Slike stopp var vanligvis oppført med en fotnote i ruten for bestemte tog; ofte tog som ble brukt av skolebarn eller arbeidsfolk.</p>
	Bp Blokkpost	Et sted på linjen som er utstyrt med blokksignal A og B angir kjøreretning, hhv økende og avtagende kilometer. UA og UB angir det samme på venstre dobbeltspor Disse koder gjelder også øvrige hovedsignaler
Sikringsanlegg	Tidspunkt for innføring av sikringsanlegg, heri kjente anlegg av den "ikke-komplette" typen (før 1922), er tatt med.	
Bruer	Kilometerangivelse gjelder midt på brua. I hovedsak er bare bruer med lengde 20 meter eller mer er med i oversikten.	Dersom brua er anlagt etter banens åpning, er årstall medtatt der dette er kjent. Byggemåte er angitt på bruer bygget av tre, stein eller betong, men ikke for stålbruer.
Tunneler	Kilometerangivelse gjelder tunnelens begynnelse, dvs. tunnelåpningen med lavest kilometerverdi. Samtlige tunneler er med i oversikten.	Dersom en tunnel er anlagt etter banens åpning, er årstall medtatt der dette er kjent.
Tidsangivelser	Tidspunkt for de aktuelle hendelser oppgis som eksakt dato dersom denne er kjent. Eventuelt oppgis bare årstall eller "?".	En del tidspunkt er vanskelig å angi helt nøyaktig ut fra de data som foreligger. Noen unøyaktigheter kan derfor forekomme. Dette gjelder i mange tilfeller overgang fra holdeplass til stoppested og fra stoppested til stasjon.
Linjeomlegginger	Større linjeomlegginger er markert til høyre i tekstspalten med en loddrett, prikket blå strek.	Kjørebrudd på 50 meter eller mer er oppgitt i tabellene (se også punkt 3.2).
Plassering	I høyre kolonne markeres plassering av bygningen eller holdeplassen til høyre eller venstre for sporet, sett fra utgangstasjonen. For steder hvor plasseringen er endret, brukes siste plassering. ■ - stasjon ● - stoppested eller holdeplass ○ - nedlagt ekspedisjonssted	

Tabellene for infratraktur	
<i>Stasjonsbygninger</i>	<p>Der bygningene er tegnet av ansatte ved NSBs arkitektkontor (forkortet NSB Ak), og hvor flere arkitekter som oftest var involvert, er arkitektens(enes) navn av plasshensyn utelatt. Årstall for bygging gjelder ferdigstilling, men har i mange tilfeller vært vanskelig å finne. I en del tilfeller er det derfor brukt formuleringen "til" og årstall for banens åpning.</p> <p>Denne oversikten er ikke komplett da det ikke finnes noen samlet, tilgjengelig bygningsoversikt.</p>
<i>Lokomotivstasjoner</i>	<p>Steder som har eller har hatt lokomotivstaller og svingskiver er tatt med. Anlegg som fortsatt eksisterer er skrevet med <i>kursiv</i> skrift. At de fortsatt finnes betyr nødvendigvis ikke at de fremdeles er i bruk og en del av jernbanenettet.</p>
<i>Sidespor og lengre stasjonsspor</i>	<p>Denne utgaven inneholder kjente sidespor på linjen. I tillegg er det tatt med lengre spor som går ut fra stasjonsområder. Det skilles ikke mellom private (opprinnelig benevnt privat lasteplass, PLP) og statlige spor (opprinnelig lasteplass, LP). I mange tilfeller ble sidespor bekostet av private brukere og som da vanligvis måtte gi garanti for en viss fraktinntekt til jernbanen. I en del tilfeller er sidespor flyttet eller er endret fra gjennomgangsspor til buttspor – eller omvendt. I tabellene brukes om ikke annet er angitt siste plassering/status. I høyre kolonne markeres hvordan sporvekselens tungespiss var plassert og hvilke side av banen sidesporet lå, sett fra utgangsstasjonen. I noen få tilfeller er sporvekselens plassering ukjent, men sporets plassering kjent. Symbolene sier ikke noe om antall spor på stedet.</p> <p>Togframføringsforskriften definerer i dag et sidespor som <i>alle andre spor på linjen enn hovedspor og som er beregnet på skifting</i>, i dagens forskrift heter det at det skal plasseres langsgående skilt med angivelse av sidesporets navn, kilometerangivelse og mellom hvilke stasjoner sidesporet ligger.</p> <p>I tabellene i denne boken har vi for enkelthets skyld kalt alle slike spor for sidespor, slik NSB også gjorde tidligere, bl.a. i trykk 802 og i sidesporkontraktene. I en del tilfeller ble stasjonsområder utvidet slik at sidespor som var anlagt utenfor stasjonsgrensen ble liggende innenfor grensen, noe som forenklet skiftingen.</p> <p>NSBs navn på sidesporet er brukt såfremt denne er kjent. Forkortelsen D.W. står for Deutsche Wehrmacht, dvs sidespor anlagt for den tyske okkupasjonsmakten under 2. verdenskrig.</p>

NJK-nr.	navn	kode	status	km	m.o.h.	fakta
1101	(OSLO S) Haven	OSL	S	0,27 <sup>1</sup>	3	se Hovedbanen
	St. Halvards tunnel			0,21		Bp ca 1958, nedl. 04.05.1981 (kun hovedspor Oslo S-Ski)
	Oslogate tunnel			0,39		ny 14.04.1929, lengde 198 m <sup>2</sup>
1121	LOENGA	LOE	Sx	0,75		ny 14.04.1929, lengde 63 m
				1,08		Sx km 1,48, ukompl. sikr.anl. 1902/03, sikr.anl. 28.11.1929, → km 1,08 1959, underlagt Oslo S 06.12.1986 (togeksp. 10.05.1999-)
	Sjursøya A/B/UB			2,34		<i>kjedebredd km 2,18 -656 m</i>
	Ekeberg UA	EKB	Bp	2,98		Bp 26.05.1987, nedl. ca 2006 (signal UA km 2,32)
	Bekkelagstunnelen			3,08		Bp ca 1958 (signal A/UB km 3,08, B km 3,13)
1301	BEKKELAGET			3,34	15	S 02.01.1879 Bækkelaget, ukompl. sikr.anl. 01.01.1901, → Bekkelaget 04.1921, sikr.anl. 12.1926, nedl. 07.09.1958
1301.01	Bekkelaget			3,80		hp 07.09.1958, nedl. 29.05.1983
1301.1	BEKKELAGET	BEK	fjsx	4,30		fjsx 26.05.1987
	Nordstrand U/A	NOS	Bp	5,62		Bp ca 1958 (signal A/B/UB km 5,65)
1302	NORDSTRAND		hp	5,95	40	hp 31.05.1880, Sp 01.01.1892, S 1900, sikr.anl. 20.01.1927, Sp 07.09.1958, hp 01.10.1970
	Udergang Ljabruvegen			7,06		lengde 33 m
1303	LJAN	LJA	fjs <sup>3</sup>	7,15	51	S 02.01.1879 Ljan km 7,18, → Ljan 04.1894, ukompl. sikr.anl. 01.01.1901, sikr.anl. 12.05.1926, → km 7,15 03.07.1987, fjs 16.12.1987, ubemannet 01.04.1988 (plattform km 7,18)
	Ljabru A/UB	LBU	Bp	8,07		Bp 28.10.1987 (signal B/UA km 7,98)
	Sole tunnel			8,33		ny 15.02.1925, lengde 73 m
1304	Hauketo		hp <sup>3</sup>	8,68	64	Sp 15.02.1925, hp 29.09.1980 (oppr. v. side)
	Hauketo A/B			8,88		Bp ca 1937, nedl. 31.08.1987
1304.1	HOLMLIA	HLM	fjsx <sup>3</sup>	9,85		fjsx 28.10.1987
1304.01	Holmlia		hp <sup>3</sup>	10,20		hp 22.05.1932 km 10,40, → km 10,20 02.06.1982 <sup>4</sup>
	Holmlia A/B			10,56		Bp ca 1937, nedl. 31.08.1987
	Rosenholm	ROH	Bp	11,15		Bp 16.12.1987
1304.02	Rosenholm		hp	11,35		hp 01.07.1988
1305	KOLBOTN	KOL	fjs	12,88	101	Sp 01.06.1895 Kullebunden, S 10.10.1910, → Kolbotn 01.09.1922, sikr.anl. 30.08.1926, fjs 27.06.1988
	Solbråtan		hp	14,05		hp 01.10.1939
	Solbråtan A/UB	SBT	Bp	14,60		Bp 27.06.1988 (signal B/UA km 14,76)
	Myrvoll A/B			15,32		Bp 17.10.1940, nedl. 24.05.1988 (signal B km 15,39)
1306	MYRVOLL	MYV	fjs <sup>3</sup>	15,72	120	hp 08.07.1919 Myrvold km 15,78, → Myrvoll 04.1921, S 22.05.1932, Sp 17.10.1940, hp 13.06.1966, fjs / → km 15,72 27.06.1988 (plattform km 15,78)
	Greverud		hp <sup>3</sup>	17,36		hp 01.10.1939
1307	OPPEGÅRD	OPG	fjs <sup>3</sup>	18,26	98	S 02.01.1879 Oppegård, ukompl. sikr.anl. 01.01.1901, → Oppegård 04.1921, sikr.anl. 18.09.1940, fjs 21.07.1988, ubemannet 01.01.1991
	Tusse A/UB	TUS	Bp	19,22		Bp 20.12.1988 (signal B/UA km 19,16)
	Veveistad		hp <sup>3</sup>	20,12		hp 02.06.1985
	Langhus A/B			20,30		Bp 26.03.1941 (signal B km 20,69), nedl. ca. 1988
1308	LANGHUS	LAN	fjs <sup>3</sup>	20,77	111	Sp 01.05.1919 km 20,82, S 22.05.1932, sikr.anl. 13.06.1932, Sp 26.03.1941, hp 29.09.1980, fjs 20.12.1988, → km 20,77 28.05.1989 (plattform km 20,82)
	Roås	RS	Bp	22,25		Bp 28.06.1976 (før fjernstyringen ved km 21,72)
1309	SKI +	SKI	S	24,31	129	S 02.01.1879, ukompl. sikr.anl. 05.04.1911, sikr.anl. 09.08.1942

#### Follobanen, Oslo-Ski

Et 22,5 km langt dobbeltspor, hvor 20,5 km skal ligge i tunnel, er

under planlegging. Tunnelen skal ha to adskilte løp. Det planlegges byggestart i 2014 med ferdigstilling i 2019. Se side 456.

### Stasjonsbygninger

Sted	Arkitekt	Bygget til	Kommentar
Bekkelaget	Blix	til 1879	revet 1959 revet 1893
Nordstrand 1			
Nordstrand 2	P. Due	1893	
Ljan 1	Blix	til 1879	revet
Ljan 2	NSB Ak	1923	fredet
Hauketo	NSB Ak	ca 1925	
Holmlia	NSB Ak	1982	
Kolbotn 1		ca 1895	flyttet Bjørgeseter
Kolbotn 2	Kaas	1912	
Myrvoll 1			revet
Myrvoll 2	NSB Ak	1930	revet 2007
Oppegård	Blix	1878	
Langhus 1		ca 1922	revet
Langhus 2	NSB Ak	1954	
Ski 1	Blix	til 1879	revet 1993
Ski 2		1989	leie i forretningsbygg

### Lokomotivstaller og svingskiver (kursiverte eksisterer)

Oslo Ø	se Hovedbanen
Ski	lokstall, svingskive

### Større linjeomlegginger

Tunnel under St.Halvards plass (se kart side 38)	14.04.1929
Bekkelagstunnelen, ca. km 3,0–3,85	07.09.1958
Ny linje Ljan–Holm (3,4 km)	15.02.1925
Erstattet den 235 m lange Ljansviadukten ved km 7,87. Banen er omkilometret uten kjedebrudd	

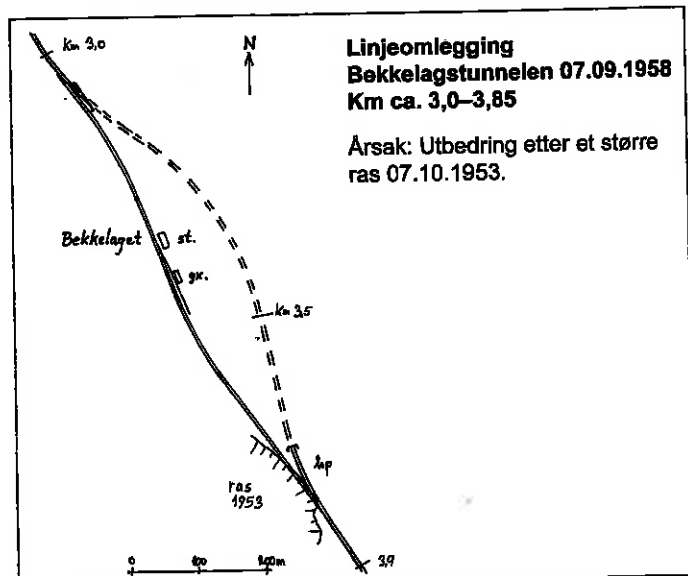
### Sidespor og spor fra stasjoner i dag

Sjursøya, ca 1939–

### En del nedlagte sidespor og spor fra stasjoner

- 1,90 Sørenga
- 10,97 Ljanskollen sidespor, tidl. D.W. (Deutsche Wehrm.) sidespor, 1944–1983 (retablert spor på søndre del av gammel linje mot Ljansviadukten), 900 m, pukkverk. Betonmast sidespor, 1954–1983, avgrenset fra Ljanskollen sidespor nær sørenden
- 19,91 Vevelstad sidespor, oppr. K. Kleveland sidespor, 1903–1937

- 1 Østfoldbanens gamle 0-punkt lå 0,61 km fra buffer spor 8 Oslo Ø. Banen har i dag kjedebrudd ved km 2,18, linjefortengelse 656 m.
- 2 Tunnelen har fra Oslo S også to løp til Lodalen, tatt i bruk i 1928.
- 3 Mellom Oslo S og Ski er det ikke samsvar mellom strekningens sikkerhetsmessige inndeling i hhv. stasjoner og linje, og enkelte av plattformenes beliggenhet. I hovedsporet Oslo S–Ski ligger plattformen på Myrvoll utenfor Myrvoll st. I hovedsporet Ski–Oslo S ligger plattformene på Langhus, Oppegård, Holmlia og Ljan utenfor stasjonene med samme navn. Vevelstad hp. ligger inne på Langhus st., Greverud hp. på Oppegård st. og Hauketo hp. på Holmlia st. Stasjonene mellom Oslo S og Ski er med unntak av Kolbotn sporsløyfer for kjøring fra det ene hovedsporet til det annet.
- 4 Holmlia hadde billettsalg i regi av NSB 29.10.1990–01.1992 og senere fra 20.07.1992 til 1995, den siste tiden salg ved agent.



### Linjeomlegging Ljansviadukten 15.02.1925

Årsak: Omlegging for å unngå Ljansviadukten. Linjefortengelse 423 m.

Ljansviadukten ble revet (sprengt) 03.08.1929.

