

Oversikt over jernbaneprosjekter i Oslo/Akershus i inneværende NTP 2014-2023

I Oslopakke 3-sammenheng er jernbaneprosjektene avgrenset til strekningene Eidsvoll – Spikkestad, Gjøvikbanen til Stryken, Kongsvingerbanen til Sæterstøa, Østfoldbanen vestre linje til Sonsveien og østre linje til Skotbu. Pågående utbygging av dobbeltspor mellom Eidsvoll og Hamar (som er koordinert med utbygging av E6), regnes som utenfor Oslopakke 3-området.

Den nye grunnrutemodellen fra desember 2014 utnytter nye dobbeltspor med nye stasjoner vestover fra Lysaker mot Asker. Investerings tiltak i programområdene inkluderer tiltak for inneværende og fremtidig ruteplan, for å øke passasjerkapasiteten og påliteligheten i togtrafikken (også for godstrafikken) og for å ivareta sikkerhet, miljø, tilgjengelighet til og universell utforming av stasjoner.

Med ferdigstilling av Follobanen, kan grunnrutemodellen utvides. Togtrafikken sørover får stive ruter med frekvens tilsvarende rutetilbudet mellom nord og vest. IC nettet skal videre utbygges med dobbeltsporparceller i Intercityområdet frem mot 2024. Regiontogpendlene vil bli forlenget for halvtimesfrekvens mot Tønsberg, Hamar og Fredrikstad.

Med grunnlag i det tidligere Jernbaneverkets handlingsprogram, viser Tabell 1 hvilke rammer som ligger til grunn for planlagt utvikling av jernbaneinfrastrukturen i Oslopakke 3 området frem mot 2023. Tallene for perioden 2018-2023 er oppdaterte kostnadsanslag for tiltakene i gjeldende NTP og Jernbaneverkets handlingsprogram 2014 – 2023. Ved revisjon av NTP kan tallene bli endret.

I plangrunnlaget for NTP fra transportetatene er det kommet forslag som gir betydelig forskjeller fra gjeldende Handlingsprogram for Jernbaneverket for perioden 2018-2023. Viktige forskjeller er at det i plangrunnlaget for NTP er midler til den såkalte Brynsbakkenpakken. Det er mer midler til Ringeriksbanen og mer midler til hensetting for nye togsett. Brynsbakkenpakken inneholder tiltak som er nødvendige for Ruteplan 2027 (Retningsdrift i Brynsbakken, Sandvika stasjon 6 spor, Vendespor Asker, tilrettelegge for nye lokaltog i Osloområdet og tilkobling for Østfoldbanen Østre linje til Ski stasjon).

Tabell 1. Rammer som ligger til grunn for utvikling av jernbaneinfrastrukturen i Oslo og Akershus (millioner 2015/2016-kroner).

	2014-2017 ⁽¹⁾	2018-2023 ⁽²⁾	Status
Nyanlegg			
Follobanen m/Ski stasjon og Ski hensetting	12377	6919	Igangsatt bygging
Ringeriksbanen		750 ⁽³⁾	Igangsatt statlig reguleringsplanlegging, Fellesprosjekt med SVV E16
Alnabru godsterminal	204	3414	Kortsiktige tiltak igangsatt. Utredning av langsiktige tiltak pågår
ERTMS erfaringsstrekning	339		Ferdigstilt
Store prosjekt			
Prosjekt Stor-Oslo	309		Ferdigstilt
Planlegging	212		
Programområder			
<i>Nye tog/ny ruteplan R2014</i>	1001	0	Ferdigstilt
<i>Programområde kapasitetsøkende tiltak</i>	230		
- Krysningsspor Kongsvingerbanen		317 ⁽³⁾	Lokalisering fortsatt uavklart
- Krysningsspor Gjøvikbanen		290 ⁽³⁾	Lokalisering fortsatt uavklart
- Kapasitetsøkende tiltak HB nord		264	Utredning pågår
- Robustiserende tiltak		160	Tiltak detaljplanlegges. Bygging i 2017
- Omformer Oslo		420	Hovedplan utarbeidet
- Hensetting diverse steder på Østlandet		300 ⁽³⁾	Utredet, men ikke fastsatt oppstart
<i>Programområde stasjoner og knutepunkter</i>	564		
- Plattformforlengelser 2012 – og videre inkl. tiltak innfasing nye tog		180	
- Røyken stasjon		51	
- Kongsvingerbanen plattform/stasjonstiltak		216 ⁽³⁾	På Sørumsand stasjon starter arbeidet med byggeplan i 2016, med sikte på byggestart i 2018.
- Plattformforlengelser, L1 og L2		714	
- Gjøvikbanen plattformforlenger (Nittedal+ en rekke andre)		211	
<i>Programområde sikkerhet og miljø</i>	583	789	

(1) Fra revidert Handlingsprogram våren 2015

(2) Fra HP 2014 – 2023, men oppdaterte kostnader der det foreligger.

(3) Basert på antakelse om at halvparten av kostnadene ligger innenfor Oslo & Akershus.

1 Nyanlegg

Follobanen

Prosjektet er ventet å gi gode resultater for mål om økt framkommelighet, mer attraktivt kollektivsystem, økt kollektivandel og vil bidra positivt til mål om økt trafiksikkerhet og reduserte miljøproblemer. Framdriftsplanen legger opp til at banen tas i bruk fra desember 2021.

Ringeriksbanen

Ny dobbeltsporet Ringeriksbane mellom Sandvika i Akershus og Hønefoss i Buskerud er prioritert i Nasjonal transportplan med 1,6 mrd kr i siste del av planperioden. Strekningen mellom Sandvika og Hønefoss som er om lag 41 km, blir en del av InterCity-strekningen (Etter Stortingets NTP-behandling i desember 2013). I løpet av 2014 er det i samarbeid med Statens Vegvesen gjennomført utredning for avklaring av trasé for Ringeriksbanen. Det legges opp til byggestart i 2019 og åpning i 2024 for Ringeriksbanen og E16.

Alnabruterminalen

Utvikling av Alnabru godsterminal er en forutsetning for å oppnå målsetninger om mer gods på skinner. Østfoldbanen, Kongsvingerbanen er viktige jernbaneforbindelser til utlandet.

Det foreligger rapport for kortsiktige tiltak på Alnabru for gjennomføring i perioden 2015-2017. Kortsiktige tiltak innebærer supplering av pågående vedlikehold og fornyelse. De kortsiktige tiltakene skal bidra til å forbedre driftsstabiliteten på terminalen. I Nasjonal transportplan 2014–2023 er det avsatt 214 mill. kr i første fireårsperiode til utviklingen av Alnabru.

Det pågår utredning av langsiktige tiltak. Målsetningen er å identifisere tiltak for å håndtere en dobling av godsvolumet over terminalen til 1,1 mill. TEU pr år. I NTP er det avsatt 3,4 mrd. i perioden 2018-23 for de langsiktige tiltakene for utvikling av terminalen.

ERTMS erfaringsstrekning

Det felles Europeiske signalsystemet ERTMS skal innføres for jernbanen. Østfoldbanen Østre linje er erfaringsstrekning for ERTMS. Det innebærer at erfaringene herfra vil danne grunnlag for videre utrulling av ERTMS. I perioden 2014 – 2017 er det satt av totalt 790 millioner på erfaringsstrekningen, hvorav 461 millioner til ERTMS stasjonstiltak. Det antas at 20 % av kostnadene er innenfor Oslopakke 3 området.

Som del av ERTMS-utbyggingen på Østre linje er stasjonene Kråkstad, Tomter, Spydeberg, Askim og Mysen tilpasset ERTMS for totalt 432 millioner. Etter Ski er Kråkstad og Skotbu eneste stasjoner på Østre linje i Oslo og Akershus. Vi antar derfor at 20 % er brukt innenfor Oslopakke 3-området.

Videre ERTMS utbygging er basert på midler fra budsjett fornyelse. I henhold til det tidligere Jernbaneverkets signalplan er Oslo-Ski av de første linjene som får ERTMS. Det er stort fokus på å få fornyet denne banestrekningen så snart som mulig – og det ser for tiden ut til å være mulig innen

2023. Videre må Oslo S fornyes innen 2026, både på grunn av tilstand på anlegget og tilgang på reservedeler. I tillegg leges det opp til å fornye strekningen fra og med Asker stasjon til og med Oslo S innen 2026.

Prosjekt Stor-Oslo for fornyelse innerstrekningene

Totalfornyelsen på strekningen Lysaker – Etterstad inkludert Oslo S og Oslotunnelen ble ferdigstilt i 2014. Arbeid på strekningen Lysaker – Sandvika ble også ferdigstilt i 2014. I siste del av planperioden gjennomføres fornyelser for strekningene Etterstad – Lillestrøm, Lysaker – Spikkestad, og Oslo – Ski. Etter 2015 fortsetter fornyelsesarbeidet med vedlikeholdsmidler.

2 Programområder

Bedre togtilbud på Østlandet

I programområde «Bedre togtilbud på Østlandet» er det gjennomført tiltak for fullføring av nødvendig infrastruktur for ny grunnrute og innfasing av nytt materiell. I dette programområdet inngår prosjektet Oslo S – Lysaker – kapasitetsøkende tiltak, som gir økning i fremføringskapasiteten av tog i Oslotunnelen opp til 24 tog i timen i hver retning.

I desember 2014 ble det nye togtilbudet for Østlandsområdet iverksatt, med noen justeringer på grunn av forsinket framdrift i ombyggingen av Høvik stasjon. Høvik stasjon med nytt signal- og sikringsanlegg ble ferdigstilt i desember 2015.

Kapasitet og gods

Tiltak i Osloområdet innenfor dette programområdet skal supplere store nyanlegg og gjøre togtilbudet mer robust og mindre sårbart for forsinkelser og avvik. Programområdet skal bidra til å øke kapasiteten for godstransport med 20–50 % i NTP-perioden og forbedret pålitelighet for alle togprodukter. Det er nærmere beskrivelse av postene i Tabell 1 i avsnittene nedenfor. For 2014 – 2017 er midlene slått sammen i en samlestilling i Tabell 1, men inndelt etter tiltak videre fremover.

I programområdet inngår også «tekniske tiltak» som GSM-R nettet, transmisjon (telefoni- og datatjenester), IKT for kjøreveien, detektor-/overvåkningssystemer, mobildekning og internett i tog, trafikkstyringssentraler og ny fjernstyring.

For neste NTP er det planen å erstatte dette programområdet med effektpakker.

Kryssingsspor og stasjoner

Samtidig innkjør på ny Heggedal stasjon ferdigstilles i første periode.

For å øke strekningskapasiteten for tilstrekkelig kapasitet for både gods- og persontransport, er det i andre periode avsatt midler til nye kryssingsspor på Gjøvikbanen (550 mill.kr). Vi antar at 200

millioner vil bli brukt til kryssningssporforlengelse på Nittedal. Videre er det avsatt ca 200 mill kr til stasjonsoppgradering av Nittedal stasjon.

Det er avsatt ca. 630 millioner kroner til kryssningsspor på Kongsvingerbanen i perioden 2018 - 2023. Vi antar at ca halvparten av dette vil komme innenfor Oslo og Akershus.

Det pågår utredning for hvordan kapasiteten på Hovedbanen Nord bør utvikles. Det er utviklet tre alternativer (A, B1 og B2). Første og andre trinn er likt for alle alternativer (Etablere overkjøring sørgående fra HB til GMB og dobbeltsporsparcell ved Frogner med ny sammenslått Lindeberg/Frogner stasjon). Det er gjennomført usikkerhetsanalyse. Kostnad for første trinn er beregnet til 500 millioner kroner og antas mulig å gjennomføre i periode 2018-2023. Tiltakskostnaden overskrider imidlertid avsatt ramme i NTP og forutsetter dermed at det prioriteres større midler til dette ved rulleringen av NTP.

Robustiserende tiltak

Robustiserende tiltak er tiltak som reduserer togfølgetiden, tiltak for raskere passasjerutveksling, reduksjon i avhengigheter mellom togveier og forbedret fleksibilitet/omkjøringsmulighet når deler av infrastrukturen er ute av drift.

I Handlingsprogrammet 2018 – 2023 er det satt av 200 millioner for perioden 2014 – 2017 og 150 millioner for perioden 2018 - 2023 til robustiserende tiltak i Østlandsområdet. De fleste tiltakene ligger på strekningen Lillestrøm-Asker. På grunn av noe forsinkelser ved gjennomføring av enkelte av tiltakene er fordelingen mellom første og andre periode noe endret slik at en større del kommer i andre periode. Tiltakene er inndelt i tiltakspakker med henholdsvis gjennomføring i rekkefølgen: Asker, Lieråstunellen, Lillestrøm, Lysaker og Sandvika.

Banestrøm

Med ny grunnrute blir det flere tog som stiller større krav til banestrømforsyning. Det er etablert mobile statiske omformere på Holmlia og Alnabru. I 2015 ble det igangsatt planarbeid med investeringsmidler for en ny omformerstasjon for Oslo. Det er avsatt 420 millioner kroner til å realisere denne i perioden 2018 – 2020.

Det er nå laget utkast til en hovedplan for Oslo omformerstasjon som peker ut Åsland som ønsket lokasjon, nabotomt ift. etablert trafostasjon på Åsland. Tomten er allerede regulert til formålet. Hovedplan utformet.

Bygging av ny omformer for å forsterke strømforsyningen på nordre del av Gjøvikbanen gjennomføres i 2017. Dette gir økt kapasitet til økt trafikk på hele banen.

Hensetting

NSB har planer om ytterligere anskaffelser av togsett for å kjøre dobbeltsett på flere avganger, og fornyelse av togparken. Flytoget har planer om å anskaffe mer materiell for å kunne kjøre lengre tog. For å imøtekomme dette, er det avsatt betydelige midler i første og andre periode for å realisere flere hensettingsanlegg på Østlandet. I utredningen «Hensetting Østlandet» er det identifisert sted- og tidfestede behov for flere hensettingsplasser. Det fremgår av utredningen at det er prioritert å få på plass et hensettingsanlegg ved Ski for 90 110-meter lange togsett innen 2020/21 (når Follobanen åpner). Et slikt anlegg vi koste i størrelsesorden 3 milliarder, som langt overskrider midlene avsatt i handlingsprogrammet.

Stasjoner og knutepunkter

Tiltak under dette programområdet omfatter i prioritert rekkefølge plattformforlengelser, universell utforming/tilgjengelighet og knutepunktutvikling. I perioden 2014 – 2023 inngår fullføring av jernbanestasjonen til Terminal 2 i utbyggingen på Gardermoen. Videre er det avsatt midler i handlingsprogrammet for Kongsvingerbanen for ombygging og forlengelse av plattformer på Sørumsand stasjon, plattformtiltak på Nerdrum, Fetsund og Årnes. Stasjonene Sørumsand og Skarnes skal bygges ut som knutepunktstasjoner.

Det er også satt av midler til plattformforlengelser på Spikkestadbanen og en rekke tilgjengelighetstiltak på Oslo S og andre stasjoner.

I perioden 2018 – 2023 er det satt av midler til forlengelse av plattformene på lokaltogbanene på innerstrekning for minimum 220 meter toglangde. Siktemålet er å gjennomføre nødvendige plattformforlengelser innen 2023. De største ombyggingene vil trolig omfatte Bryn, Grorud og Kolbotn, Nordstrand og Ljan. De øvrige stasjonene innebærer relativt enkle tiltak.

Igangsetting og ferdigstilling av tiltakene for plattformforlengelser på innerstrekningene påvirkes av arbeidet med innføring av ERTMS.

For Gjøvikbanen er det identifisert behov for tiltak og det er gjort kostnadsanslag for tiltak for forlengelse av plattformer for betjening av 110 og 220 meter lange togsett. Det er foreløpig ikke konkludert hvilken toglangde det skal tilrettelegges for. SD behandlet søknaden om restverdisikring i 2015, da det ble innvilget restverdigaranti for anskaffelse av 44 nye FLIRT tog, inklusive tog til Gjøvikbanen. Disse leveres fra høsten 2017.

Sikkerhet og miljø

«Sikkerhet og miljø» omfatter tiltak mot sammenstøt og avsporing, ras, flom, planoverganger, tiltak i tunneller og miljøtiltak som støyreduksjon, avfallshåndtering og tiltak mot dyrepåkørsler. Alle midlene er ikke geografisk fordelt. For andre periode forutsetter vi at andelen som brukes inne Oslopakke 3 – området samsvarer med andelen i første periode.

Samarbeidsprosjekter

Etter hvert som BaneNOR bygger nye stasjoner eller gjør store endringer på eksisterende stasjoner, er det vanlig å etablere parkeringsplasser som del av jernbaneanlegget. I Oslo og Akershus er det for øvrig vanlig at innfartsparkering ved jernbanestasjoner delfinansiert med midler fra programområdene for riksveger eller fylkesveger. Eksempler på jernbanestasjoner der det er brukt Oslopakke-midler er Grorud, Nerdrum, Lørenskog, Eidsvoll, Nittedal, Lysaker, Hvalstad.