

Oppdatert etter fastsettelse av handlingsprogrammet juli 2018.

Jernbanens handlingsprogram:

Hordaland og Sogn og Fjordane: Flere tog og betydelig raskere på Bergensbanen

I jernbanesektorens handlingsprogram for perioden fram til 2029 legges det opp til en betydelig satsing på Bergensbanen. Dette vil gi raskere fjerntog med flere avganger, flere lokaltog og større kapasitet.

Bergensbanen er den fjernstrekningen som har størst trafikk. I handlingsprogrammet legges det opp til en betydelig satsing på jernbanen mellom landets to største byer i den kommende tiårsperioden. Dette omfatter tiltak både i øst og vest som sammen med kapasitetsøkende tiltak betyr en betydelig mer moderne og effektiv jernbaneforbindelse. Bergensbanen hadde i 2017 1,15 millioner passasjerer og region- og lokaltrafikken på Vossebanen 1,75 millioner. Flåmsbana hadde tett oppunder en million reisende.

Ringeriksbanen og Vossebanen

Det største enkelttiltaket for Bergensbanen er byggingen av Ringeriksbanen, en 40 kilometer lang ny strekning fra Sandvika til Hønefoss som alene gir nesten en times kortere reisetid på Oslo – Bergen. Dette tiltaket inngår i intercityutbyggingen på Østlandet og vil styrke Bergensbanen som fjernstrekning og samtidig gi Ringeriksregionen betydelig raskere forbindelser. For å få prosjektet realisert innenfor de økonomiske rammene i NTP 2018-2029, er byggestart forskjøvet fra 2021 til 2022. Ved høyere rammer over statsbudsjettet er det mulig med byggestart i 2021.

Inn mot Bergen vil det bli dobbeltspor fra Arna til Bergen stasjon, noe som åpner for fast kvartersintervall for lokaltog. I perioden 2024-2028 legges det opp til byggestart for nytt dobbeltspor Arna – Stanghelle. Dette er også et samarbeidsprosjekt med Vegvesenet og ny E16. Dette vil gi en bane som er langt mindre rasutsatt og gir økt kapasitet og kortere reisetid med 10 – 15 minutter.

Etter hvert som flere tiltak i infrastrukturen ferdigstilles vil det bli mulig å øke togtilbudet ytterligere. Jernbanedirektoratet har derfor startet arbeidet med en ny rutemodell for Vossebanen som kan settes i verk mot slutten av perioden.

Godstrafikken

60–70 prosent av godstrafikken mellom Oslo og Bergen går med Bergensbanen. Også for godstrafikken er disse store tiltakene av stor betydning i form av økt kapasitet og mer fleksibel trafikkavvikling. Det legges opp til byggestart i første seksårsperiode for å forlenge kryssingssporet på Bolstadøyri på Vossebanen og å øke kapasiteten på Nygårdstangen godsterminal.

Stasjoner

Myrdal stasjon i Sogn og Fjordane er en viktig stasjon for turisttrafikken og omstigningsstasjon mellom Bergensbanen og Flåmsbana. Stasjonen skal gjennomgå en betydelig modernisering for bedre tilgjengelighet, universell utforming og tryggere forhold. For økt kapasitet og innstramming av reisetiden skal stasjonene Geilo og Gol få undergang eller bru over sporene slik at planoverganger på stasjonsområdet kan fjernes.

Vedlikehold

På vedlikeholdssiden skal Bergensbanen få bedre standard ved å sørge for utbedring av banens dreneringsssystemer, sikring mot ras og kjøring av ballastrensverk på delstrekninger. På Flåmsbana skal viktige arbeider med rassikring av traseen videreføres.

Et omfattende tiltak for å bedre banens stabilitet i trafikkavviklingen, punktlighet og regularitet er innføringen av det nye felles europeiske signalsystemet ERTMS. Dette legges opp til at Bergensbanen skal få dette systemet i 2023.

Samarbeid

Jernbanedirektoratet vil samarbeide tett med fylker og kommuner langs Bergensbanen med tanke på utvikling, samordning og koordinering av tiltak og tilbud. I Bergen er samarbeidet konkretisert gjennom en egen byvekstavtale der Jernbanedirektorat er en av partene.

Fjerntogstrategi

Jernbanedirektoratet har satt i gang arbeidet med en framtidig strategi for fjernstrekningene. Dette omfatter vurderinger av økt frekvens, kortere reisetid og hva slags nattogtilbud som skal tilbys. Dette ses i sammenheng med det planlagte forbedringene av infrastrukturen og kommende anskaffelser av nytt togmateriell. Regiontrafikken på Vossebanen får nye tog av typen FLIRT. Fra desember 2020 skal trafikken på Bergensbanen og Vossebanen være konkurranseutsatt.

Tiltaksoversikt Bergensbanen:

Effekt for kunde og næringsliv	Tiltak	Forventes tatt i bruk
Økt ombordkapasitet, bedre komfort, lavere støynivå og bedre regularitet i tog Myrdal–Voss–Bergen	Nye togsett.	2018–2019
	Plattformforlengelser, blant annet på Dale og Evanger stasjoner.	2021
Fra halvtimes- til kvartersintervall Arna–Bergen	Dobbeltspor Arna–Bergen	2024
Cirka én times kortere reisetid Oslo–Bergen	Ny Ringeriksbane mellom Sandvika og Hønefoss	2029
Tryggere bane og 10-15 minutter kortere reisetid Stanghelle – Arna	Ny trasé i samarbeid med Statens vegvesen og E16-utbygging	Byggestart andre seksårsperiode
Noe kortere reisetid Bergen–Voss og ytterligere reduksjon til Myrdal. Økt godskapasitet	Ny rutemodell Vossebanen: Mindre tiltak og kryssingsspor	Første og andre seksårsperiode
Økt kapasitet på Nygårdstangen godsterminal i Bergen.	Utbedring av dagens terminal	2024

Økt kapasitet for lange godstog Oslo–Bergen	Forlenget kryssingsspor på Bolstadøyri. Øvrige kapasitetsøkende tiltak, som flere kryssingsspor	2023 Første og andre seksårsperiode
Bedre sikkerhet og tilrettelegging for økt kapasitet på Myrdal stasjon	Ombygging av Myrdal stasjon	2020
Raskere framføring av godstog Oslo–Bergen	Planskilt adkomst til plattform på Gol og Geilo stasjoner, samt andre mindre tiltak.	Første seksårsperiode
Mer effektiv tømmertransport og reduserte transportkostnader på Randsfjordbanen	Elektrifisering av sidesporet mellom Hønefoss og Follum	Første seksårsperiode

Til sammen legger Jernbanedirektoratet opp til at det skal investeres for om lag 33 milliarder kroner i jernbanen mellom Oslo og Bergen i perioden.