

**Oppdatert etter fastsettelse av handlingsprogrammet juli 2018.**

**Jernbanesektorens handlingsprogram 2018–2029:**

## **Oslo/Akershus: Det legges opp til store tilbudsforbedringer**

**Kundetilbudet i Oslo og Akershus vil få store forbedringer frem mot 2029. Nytt togmateriell og forbedringer på flere stasjoner vil gi økt kapasitet. Ny rutemodell og ferdigstilt intercityutbygging vil gi langt flere togavganger. Samtidig skal fornyelse av eksisterende infrastruktur gi bedre punktlighet og oppetid.**

Jernbanen har en viktig rolle i pendlertrafikken inn mot Oslo og mellom arbeidsmarkedene sentralt på Østlandet. I 2012–2014 ble det gjennomført et betydelig løft for kollektivtrafikken i regionen. Omlegging av rutetilbudet kombinert med en målrettet oppgradering av jernbanen har gitt mulighet for flere avganger, jevnere frekvens i knutepunktene og mer plass og bedre komfort om bord i nye og lengre togsett. Samtidig er det blitt tilrettelagt for bedre korrespondanse med annen kollektivtransport. Tallet på togreisende hadde en vekst fra vel 62 millioner passasjerer i 2012 til vel 74 millioner i 2016. Kollektivtrafikken totalt hadde en vekst på 15 millioner reiser i Oslo og Akershus i 2015.

### **Samarbeid for mer sømløse reiser**

I Oslo og Akershus er det etablert et godt fungerende rute- og billettsamarbeid. Kollektivselskapet Ruter AS' takster og billetter gjelder på lokal- og regiontog, og togtilbudet er godt samordnet med det lokale kollektivtilbudet for øvrig. Jernbanedirektoratet er i dialog med Ruter for å utvide billettsamarbeidet slik at reisende utenfor Oslo og Akershus kan få overgang til Ruters takstområde ved kjøp av togreise. Kombinert med tilsvarende samarbeid med kollektivselskapene utenfor Oslo og Akershus, kan passasjerer som reiser til eller fra fylker utenfor tilbys sammenhengende reise på én billett.

### **Nye tog med plass til flere**

På innerstrekningen i lokaltrafikken Stabekk – Oslo S – Ski (L2) er det stort behov for å fornye togmateriellet. Norske tog AS skal anskaffe nytt lokaltogmateriell, med økt kapasitet om bord, i perioden 2022-2024.

### **Kortere reisetid og flere avganger**

Når Follobanen står ferdig i 2021 vil reisetiden Oslo–Ski kortes ned fra 22 til 12 minutter med direktetog. Follobanen åpner også for kvarters intervall for de fullstoppende lokaltogene på Østfoldbanen.

I løpet av 2018 vil nye togsett med økt ombordkapasitet og bedre komfort bli satt i trafikk på Gjøvikbanen. Etter utbedringer på Nittedal stasjon vil det bli økt frekvens i grunnrute til Hakadal og Jaren i 2021. I 2022 innføres ERTMS, og dermed også fjernstyring Roa–Gjøvik. Sammen med kryssingsspor på Reinsvoll gir dette mulighet for timesintervall Oslo–Gjøvik.

Ringeriksbanen (Sandvika – Hønefoss) vil når den står ferdig åpne opp for nye bo- og arbeidsmarkeder, samt en innkorting av reisetiden Oslo–Bergen med nesten én time. 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. Det legges opp til to tog i timen på Ringeriksbanen fra banens åpning.

Kapasiteten på intercitytogene som går gjennom Oslo og Akershus fra Lillehammer og til Larvik/Skien vil også øke. Dette skjer i første del av perioden ved bygging av bedre hensettings- og snustasjoner på Lillehammer og ved Skien slik at flere avganger kan kjøres med doble togsett.

En tiltakspakke for å gjøre togtrafikken mer robust mot feil og avvik vil være av stor betydning for regularitet og punktlighet gjennom Oslo-området. Her inngår blant annet en betydelig oppgradering av Lieråsen tunnel mellom Asker og Drammen (ferdig 2021), og tiltak for å bedre trafikkavviklingen i Brynsbakken ut fra Oslo i retning Lillestrøm og Grefsen. Etter hvert som flere tiltak i infrastrukturen ferdigstilles vil det bli mulig å øke togtilbudet ytterligere. En ny rutemodell for Østlandet vil gi timinuttersintervall for de fullstoppende lokaltogene (L1 og L2) på strekningene fra Oslo til henholdsvis Asker/Spikkestad, Ski og Lillestrøm.

### Bedre stasjoner

Det planlegges gjennomført omfattende tiltak for å bedre tilgjengeligheten til stasjonene i Oslo og Akershus. Mange stasjoner har fortsatt dårlige adkomst- og plattformforhold. I tillegg er det behov for modernisering og oppgradering på flere av de mest trafikkerte stasjonene. Innen 2021 skal Oslo S få et nytt venteområde og stasjonen skal være universelt utformet. Oslo lufthavn Gardermoen og Lillestrøm stasjoner skal få bedre tilgjengelighet og økt kapasitet. Nationaltheatret, Skøyen, Asker, og Sørumsand skal få universell utforming og etter hvert skal også Grorud, Nittedal, Kolbotn og Bryn stasjoner få bedre tilgjengelighet og adkomstforhold. Jessheim og Ås stasjoner er foreslått av Jernbanedirektoratet inn i forhandlingene av byvekstavtalen.

### Gods

Det meste av godstrafikken på jernbane passerer gjennom Oslo og Akershus, og Alnabruterminalen er navet i godstrafikken. Terminalen har stort behov for modernisering og det legges opp til å gjennomføre kapasitetsøkende tiltak og modernisering av terminalen i første periode. Senere planlegges det for en utvidelse av terminalen. I første periode skal det også bygges en ny godsterminal på Hauer seter for kombitrafikk og tømmertrafikk. Denne kan også avlaste den pressede Alnabruterminalen noe. I tider av døgnnet er kapasiteten på jernbanestrekningene på Østlandet sprengt og for å gi plass for flere godstog og bedre framkommelighet legges det opp til å forlenge kryssingssporene på Sander mosen (Gjøvikbanen) og Jessheim (Hovedbanen). På Kongsvingerbanen planlegges det å bygge et nytt kryssingsspor ved Bodung sør for Årnes. Fjerning av planoverganger på stasjonene Seterstøa (Kongsvingerbanen) og Dal og Bøn (Hovedbanen) vil også øke kryssingssporenes effektive lengde og dermed gi bedre kapasitet i godstrafikken. I andre periode legges det opp til å bygge ut Hovedbanen med en dobbeltsporparsell mellom Lillestrøm og Eidsvoll.

**Her er de viktigste tiltakene på Østlandet i perioden listet opp:**

Effekt for kunder og næringsliv	Tiltak	Forventes tatt i bruk
Økt ombordkapasitet Ski–Oslo–Stabekk	Nye lokaltog. Tiltakspakke med plattformforlengelser og hensetting for nye tog ved Ski.	2022–2024
Forbedret tilgjengelighet på Kolbotn, Bryn og Grorud stasjon	Universell utforming og plattformforlengelse.	Første seksårsperiode
Timinuttersintervall på lokaltogstrekningene Oslo–Asker, Oslo–Lillestrøm og Oslo–Ski (L1 og L2)	Ny rutemodell Østlandet: Økt hensettingskapasitet, vendekapasitet i Asker, 6 spor til plattform i Sandvika, retningsdrift i Brynsbakken, planskilt	I planperioden

	avgreining Østre linje sør for Ski, ventespor Grorud og kapasitets- og robustiserende tiltak Lillestrøm.	
Tilrettelegging for flere avganger og reduserte driftskostnader Lillehammer–Drammen	Hove hensetting ved Lillehammer	2020–2021
Økt punktlighet og robusthet, samt noe reisetidsreduksjon mellom Oslo–Hamar	Intercity Dovrebanen: Dobbeltsporparsell Venjar–Eidsvoll–Langset	2023
Fra timesintervall til to tog i timen Oslo–Hamar i grunnrute. 14 minutter kortere reisetid for regiontog Oslo–Hamar, og kortere reisetid for fjerntog til/fra Trondheim	Intercity Dovrebanen: Sammenhengende dobbeltspor Venjar–Åkersvika	2026
Økt ombordkapasitet og bedre komfort og regularitet i tog mellom Oslo og Gjøvik	Nye togsett.  Hensetting på Gjøvik og Jaren, plattformforlengelser på Movatn, Hakadal og Jaren stasjoner.	2022
Økt grunnrutefrekvens og stive ruter til Hakadal og Jaren på dagtid.	Nye plattformer, adkomster og forlengelse av kryssingsspor på Nittedal stasjon	2022
Fra totimers- til timesintervall i grunnrute Oslo–Gjøvik	Nytt kryssingsspor på Reinsvoll. ERTMS med fjernstyring Roa–Gjøvik.	2022
Økt ombordkapasitet og bedre komfort mellom Oslo og Kongsvinger	Flere avganger med doble togsett. Stasjonstiltak Sørumsand. Stasjonstiltak Skarnes. Hensetting Kongsvinger	2019 2021 2022
10 minutter redusert reisetid Oslo–Ski	Follobanen: Nytt dobbeltspor Oslo–Ski	2021
To tog i timen Oslo–Moss i grunnrute og kortere reisetid til Fredrikstad, Sarpsborg og Halden	Intercity Østfoldbanen: Dobbeltspor Sandbukta–Moss–Såstad.	2024
Flere avganger i rush Oslo–Moss og på strekningen Oslo–Ski	Fase 1 er planskilt avgreining til Østre linje sør for Ski. Fase 2 øvrige tiltak i ny rutemodell, herunder blant annet retningsdrift Brynsbakken og 6 spor på Sandvika stasjon.	2025  I planperioden
Fra timesintervall til to tog i timen Oslo–Fredrikstad–Sarpsborg i grunnrute, og kortere reisetid	Intercity Østfoldbanen: Strekningen Haug–Fredrikstad–Sarpsborg	Andre periode
Cirka en times kortere reisetid Oslo – Bergen. Halvtimes avganger til Hønefoss	Ny Ringeriksbane mellom Sandvika og Hønefoss	2029
Cirka 20 minutter kortere reisetid Larvik–Porsgrunn Avganger med buss på strekningen erstattes med tog	Økt hastighet og kortere strekning, muliggjort av ny dobbeltsporet bane Farriseidet–Porsgrunn	2018

Økt ombordkapasitet Skien–Oslo–Eidsvoll	Flere avganger med doble togsett, etter leveranse av ytterligere togsett	2018 – 2020
Tilrettelegging for flere avganger og reduserte driftskostnader	Skien hensetting	2020
Tilrettelegging for flere togsett	Hensetting Drammen	2024
Fra times- til halvtimesintervall Drammen–Tønsberg og ekstra rustidsavganger  Cirka 10 minutter kortere reisetid Drammen–Tønsberg  Fire avganger i timen til Tønsberg	InterCity Vestfoldbanen: Dobbeltspor Nykirke–Barkåker  Dobbeltspor Drammen–Kobbervikdalen.  Hensetting Tønsberg. Moderne og oppgraderte stasjoner på Drammen og Gulsbogen Ny rutemodell Østlandet	2025   I planperioden
Økt regularitet og punktlighet i togtrafikken	Robustiserende tiltakspakke	Første seksårsperiode
Bedre tilgjengelighet, bedre kapasitet og økt sikkerhet på Lillestrøm stasjon	Plattformtiltak og nye trappeløp og heiser	Første seksårsperiode
Bedre tilgjengelighetstiltak på Oslo lufthavn Gardermoen, Nationaltheatret, Skøyen og Asker stasjoner	Universell utforming og plattformforlengelse	Første og andre seksårsperiode
<b>Tiltak for godstrafikken (Østlandet):</b>		
Økt kapasitet og effektivitet på Alnabu godsterminal	Først mindre strakstiltak, deretter en mer omfattende ombygging.	Første og andre seksårsperiode
Økt kapasitet inn til Alnabu godsterminal fra nord	Ventespor Grorud stasjon	Første seksårsperiode
Økt kapasitet og redusert framføringstid for lange godstog Alnabu–Kongsvinger	Nytt kryssingsspor og et forlenget kryssingsspor på henholdsvis Bodung og Galterud, nedleggelse av planoverganger på Seterstøa og Sander kryssingsspor, og to nye blokkposter. Tiltakene gir effekt sammen med stasjonstiltak på Sørumsand og Skarnes.	Første seksårsperiode
Økt kapasitet og redusert framføringstid for lange godstog Kongsvinger–riks grensen	Nytt eller forlenget kryssingsspor på strekningen, samt nedleggelse av planovergang på Magnor.	Andre seksårsperiode
Økt kapasitet og redusert framføringstid for lange godstog, samt økt sikkerhet, Lillestrøm–Eidsvoll	Planovergangene på Bøn og Dal legges ned. Kryssingssporene på Jessheim og Bøn forlenges.	Første og andre seksårsperiode
Økt kapasitet og redusert framføringstid for lange godstog Alnabu–Roa	Forlengelse av kryssingsporene på Monsrud, Nittedal. Forlengelsen på Nittedal er del av stasjonsprosjektet.	2022

	Forlengelse av Sandermosen kryssingsspor	Andre seksårsperiode
Økt kapasitet og redusert framføringstid og transportkostnader Hamar–Elverum–Kongsvinger  Reduserte klimagassutslipp og transportkostnader	Nye banekoblinger på Elverum og Kongsvinger, forlengede kryssingsspor på Løten og Kirkenær. ERTMS gir fjernstyring. Elektrifisering Hamar–Elverum–Kongsvinger.	2024  Andre seksårsperiode
Redusert transporttid og økt fleksibilitet mellom Sørlandsbanen og Randsfjordbanen/Bergensbanen.	Ny banekobling vest for Hokksund	Andre seksårsperiode
Mer effektiv flis- og tømmertransport fra Flesberg terminal på Numedalsbanen	Signaltiltak på Kongsberg stasjon.	Første seksårsperiode
Økt kapasitet for godstog Østfoldbanen Alnabru–Kornsjø/riks grensen	Nye/forlengede kryssingsspor på Østfoldbanen Østre linje.	Andre seksårsperiode
Økt kapasitet for biltransporter, kombi- og vognlastgods på Holmen godsterminal i Drammen	Utvidelse av Holmen godsterminal og nedleggelse av Nybyen godsterminal.	Første seksårsperiode
Nye markedsmuligheter og reduserte transportkostnader for kombigods og tømmer	Ny kombi- og tømmerterminal på Hauer seter.	Første seksårsperiode