

Oppdatert etter fastsettelse av handlingsprogrammet juli 2018.

Jernbanesektorens handlingsprogram:

Vestfold: Stadig bedre bane, økt frekvens og kortere reisetid

Vestfoldbanen er den intercitystrekningen som har størst trafikk. I 2017 hadde intercitytogene Skien–Oslo–Eidsvoll om lag 6,3 millioner passasjerer. Derfor er videre utbygging av banen høyt prioritert i handlingsprogrammet for jernbanesektoren fram til 2029. I 2018 åpner den nye banen mellom Larvik og Porsgrunn, og det skal bygges flere nye dobbeltsporparseller de kommende årene.

Vestfoldbanen er svært viktig for arbeidsreiser både inn mot Oslo-området og mellom byene i Telemark, Vestfold og Drammen i Buskerud. Banen har faste timesavganger og halvtimesfrekvens i rushtiden. I tillegg kjøres det to egne ekspressavganger morgen og ettermiddag. Vestfoldbanens tog har Eidsvoll som endestasjon i nord slik at togene også knytter sammen flyplassene Oslo Lufthavn Gardermoen og Sandefjord lufthavn Torp. Det er gjennomført en parsellvis utbygging av Vestfoldbanen gjennom flere år, og den nyeste strekningen fra Holm i Sande gjennom Holmestrand til Nykirke med ny Holmestrand stasjon åpnet høsten 2016.

Knytter sammen Vestfold og Grenland i 2018

Åpningen av strekningen fra Farriseidet ved Larvik til Porsgrunn skjer i september 2018 og vil knytte Grenlandsregionen tettere sammen med Vestfold og slik utvide bo- og arbeidsmarkedet i regionen. Det legges i perioden opp til en omfattende videre utbygging av Vestfoldbanen med byggestart på to nye parseller 2019. Dette gjelder strekningen fra Drammen til Kobbervik og fra Nykirke til Barkåker. Når disse to strekningene står ferdige, planlagt i henholdsvis 2025 og 2024, vil hele strekningen til Tønsberg ha dobbeltspor og moderne trasé. I Skien er det planlagt å starte arbeidet med et nytt hensettings- og vendeanlegg i 2019 for å gjøre det mulig å kjøre flere tog på strekningen.

Allerede høsten 2018 vil det med åpningen av den nye 22 kilometer lange banen mellom Farriseidet og Porsgrunn bli langt flere tog og betydelig kortere reisetider mellom Vestfold og Telemark. Reisetiden fra Vestfold til Grenland reduseres med 22 minutter, og dagens ordning der mange av togavgangene har bussforbindelse til Grenland kan avvikles.

Tilbudsforbedringer til Tønsberg

Byggingen av ny trasé ut fra Drammen og til Kobbervikdalen vil fjerne en flaskehals for togtrafikken til og fra Vestfold. Sammen med strekningen Nykirke–Barkåker fører dette til kortere reisetider og at økt frekvens blir mulig til Tønsberg.

I siste del av perioden legges det opp til byggestart på hele eller deler av strekningen mellom Tønsberg og Sandefjord (2027).

Togene fra Vestfoldbanen påvirkes i stor grad av kapasitet og standard på strekningen mellom Drammen og Oslo. Derfor er byggingen av ny stasjon i Drammen, oppgraderingsarbeidene i Lieråsen tunnel og tiltak for mer robust togtrafikk i Oslo-området av stor betydning også for Vestfold.

Sammen med byggingen av Nykirke–Barkåker-parsellen vil også Skoppum stasjon bli erstattet av en ny og moderne stasjon med universell utforming.

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 Østlandet som kan settes i verk mot slutten av perioden.

For godstrafikken legges det til rette for godstrafikk fra en ny terminal på Larvik havn tidlig i perioden.

Tiltakstabell Vestfold

Effekt for kunder og næringsliv	Tiltak	Forventes tatt i bruk
Cirka 20 minutter kortere reisetid Larvik–Porsgrunn Avganger med buss på strekningen erstattes med tog	Økt hastighet og kortere strekning, muliggjort av nytt dobbeltspor Farriseidet–Porsgrunn	2018
Økt ombordkapasitet Skien–Oslo–Eidsvoll	Flere avganger med doble togsett, etter leveranse av ytterligere togsett	2018 – 2020
Flere avganger og reduserte driftskostnader	Skien hensetting	2020
Flere togsett i trafikk	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 Gulskogen Ny rutemodell Østlandet	2025 I planperioden
Økt regularitet og punktlighet i togtrafikken	Robustiserende tiltakspakke	Første seksårsperiode
Nye markedsmuligheter for industrigods	Godskonsept Vestfold/Telemark	I planperioden

Inkludert den nye banen fra Farriseidet til Porsgrunn legges det opp til å investere om lag 25 milliarder kroner på Vestfoldbanen til 2025, og ytterligere 20 milliarder kroner med oppstart i siste periode.