



Jernbane-
direktoratet

Handlingsprogram for jernbanesektoren 2018-2029

Plattform Vestfold
18. april 2018

Hanne Bertnes Norli, direktør marked og samfunn

«Jernbanedirektoratet skal

sørge for at jernbanesektoren drives mest mulig effektivt, sikkert og miljøvennlig til beste for de reisende, godstransporten og samfunnet.

initiere, utvikle og presentere forslag som angår utviklingen av jernbanen og kollektivtransportsystemet i lys av de transportbehovene direktoratet identifiserer.»

Nasjonal Transportplan

- NTP er melding til Stortinget om hvordan Regjeringen ser for seg utvikling i transportsektoren i kommende 12-års periode.
- Stortinget behandler denne og gir innspill og kommentarer (innstilling fra Transportkomiteen).
- Stortingsmeldingen og komiteinnstillingen er retningsgivende for videre utvikling av transportsystemet.
- Det fattes ingen vedtak knyttet til en Stortingsmelding
 - ingen prosjekter blir vedtatt
 - ingen budsjetter blir tildelt
- Det er gjennom de årlige statsbudsjettene at det konkret bevilges midler til videreføring av de enkelte prosjektene for kommende år.

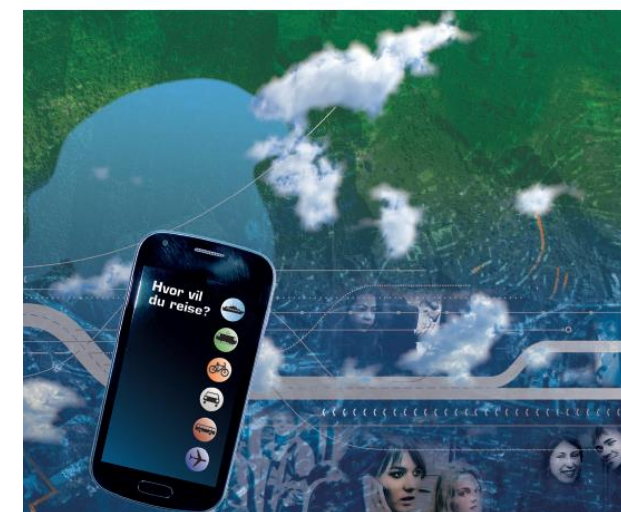


Meld. St. 33

(2016–2017)

Melding til Stortinget

Nasjonal transportplan 2018–2029



På rett spor: Mer jernbane for pengene

Handlingsprogrammet er en oppfølging og konkretisering av NTP 2018–2029 og skal være styrende for hvordan en samlet jernbanesektor skal arbeide for å nå de overordnede målene i transportplanen.

Hovedmålene legger premisser for jernbanesektorens videre utvikling:

- *Bedre fremkommelighet for personer og gods i hele landet*
- *Å redusere transportulykker i tråd med nullvisjonen*
- *Å redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling til et lavutslippssamfunn*



God mobilitet og effektiv transport er viktig for den enkelte kunde og for samfunnet som helhet. Dette er utgangspunktet for videreutviklingen av transportsystemet i Norge.

Kunden i sentrum

Brukervennlige løsninger for reiseplanlegging og billettkjøp

- Lett tilgjengelig informasjon om rutetilbudet, enkel tilgang til billettkjøp, samt god sanntidsinformasjon til de reisende

Samarbeid om ruter, takst og billetter

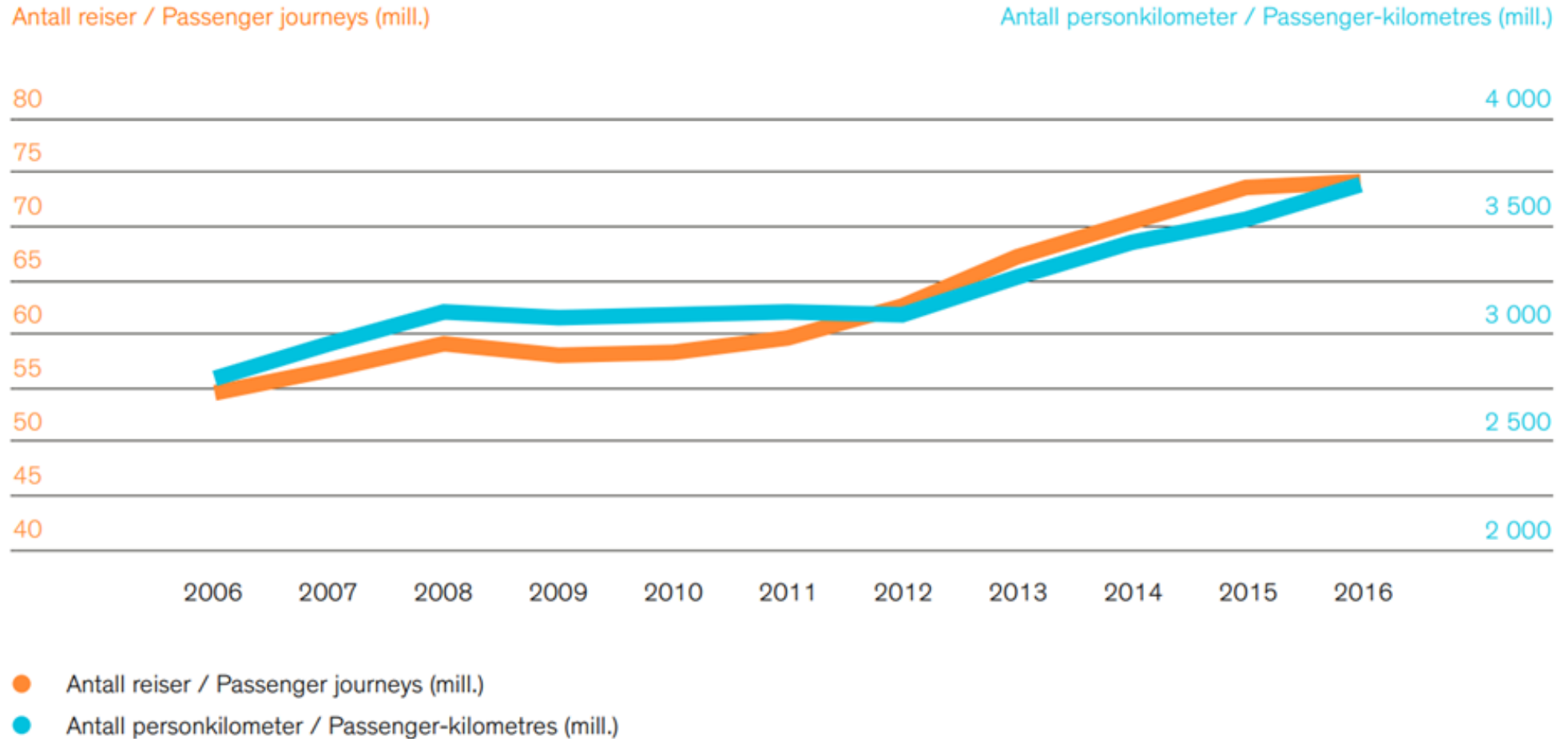
- Styrket samarbeid mellom det statlige og fylkeskommunale nivåer

Utvikling av transportsystemet i byene

- Transportutfordringer i by skal løses gjennom samarbeid
- Bymiljøavtaler og byvekstavtaler



Positiv utvikling av persontransport for jernbanen



Overordnede forutsetninger for handlingsprogrammet 2018-2029

NTP-rammer 2018-29:

- Totalt 327,5 mrd. kr.
- Første seksårsperiode 146,7 mrd. kr.
- Andre seksårsperiode 180,8 mrd. kr.

Forutsetninger:

- Lineær opptrapping av budsjett i første seksårsperiode
- Med vedtatt statsbudsjett for 2018 som utgangspunkt

Oppfylle målsettingene i NTP 2018-2029



Økonomiske rammer - NTP 2018-2029 (i 2018-kr)

Post	Betegnelse	Vedtatt budsjett						Sum NTP	NTP årlig gjennomsnitt
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2018-2023	2024-2029
01	Driftsutgifter	362	385	385	385	385	385	2 286	385
21	Spesielle driftsutgifter - planer og utredninger	203	205	205	205	205	205	1 226	205
71	Kjøp av infrastrukturtenester - drift og vedlikehold	8 225	8 570	8 914	9 258	9 602	9 946	54 515	10 666
72/73	Kjøp av infrastrukturtenester - planlegging og investeringer	11 030	12 528	14 025	15 522	17 019	18 516	88 640	18 894
Sum	kap. 1352	19 821	21 687	23 528	25 369	27 211	29 052	146 668	30 150
Sum	NTP årlig gjennomsnitt	24 445	24 445	24 445	24 445	24 445	24 445		30 147
	Avvik (lineær opptrapping og årlig gjennomsnitt)	- 4 624	2 758	- 917	925	2 766	4 607		

I tillegg kommer årlige bevilgninger over statsbudsjettet (post 70) til kjøp av persontrafikk.
I budsjettet for 2018 ble det bevilget 3484,1 mill over post 70

Bane NOR anbefaler en jevnere utbygging



Antall IC-parseller som ferdigstilles pr år

BANE NOR

Bane NOR har lagt vekt på

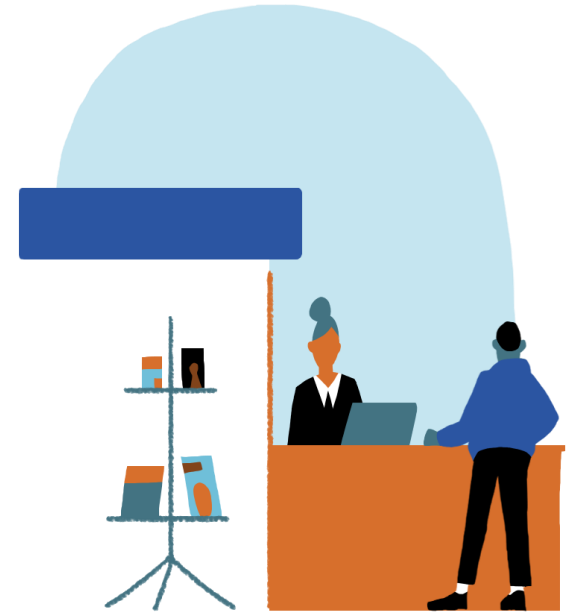
- Kunden – begrense togfrie perioder med omfattende buss for tog
- Leverandørmarkedet – sikre tilstrekkelig kapasitet
- Sikre tilstrekkelig tilgang på kompetanse og ressurser i prosjektgjennomføringen
- Sikre en rasjonell og kostnadseffektiv gjennomføring av prosjekter



BANE NOR

Prioriteringer i handlingsprogrammet

1. Kjøp av persontransporttjenester med tog (oppretholde og forbedre dagens togtilbud)
2. Drift og vedlikehold av infrastrukturen
3. Store igangsatte prosjekter gjennomføres med rasjonell framdrift
4. Nye tog med tilhørende infrastruktur
 - Plattformoppgraderinger og hensetting
5. Satsingsområder for nye anlegg:
 - Ny rutemodell Østlandet
 - Godssatsing
 - Bysatsing
 - InterCity, inkludert Ringeriksbanen



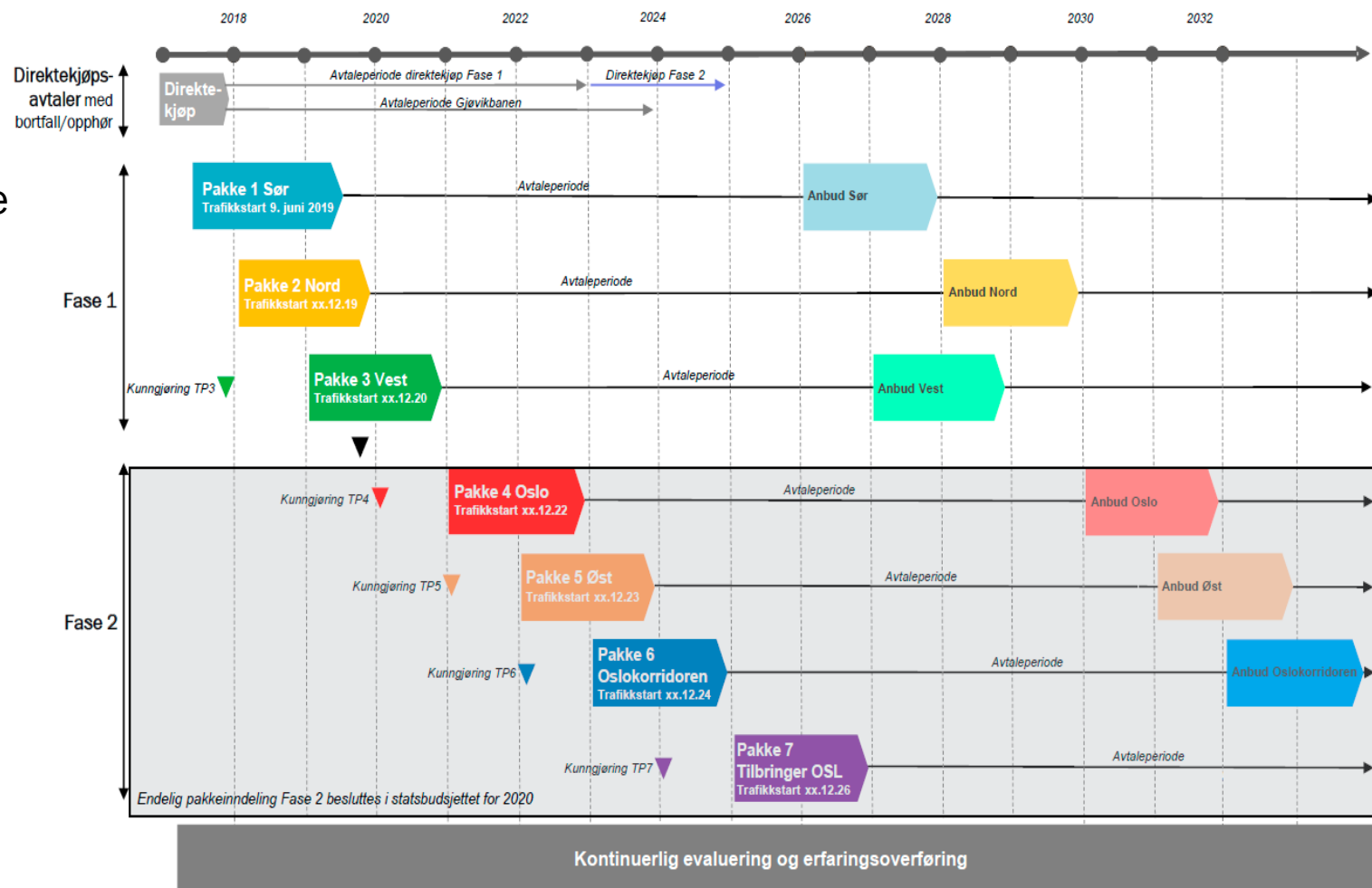
Konkurransesutsetting av persontogtjenester

For å få mest mulig ut av statlig ressursinnsats og for å innføre større dynamikk, nytenkning og kundeorientering i persontogmarkedet, innføres det konkurranse om å drive persontransport på oppdrag fra staten.

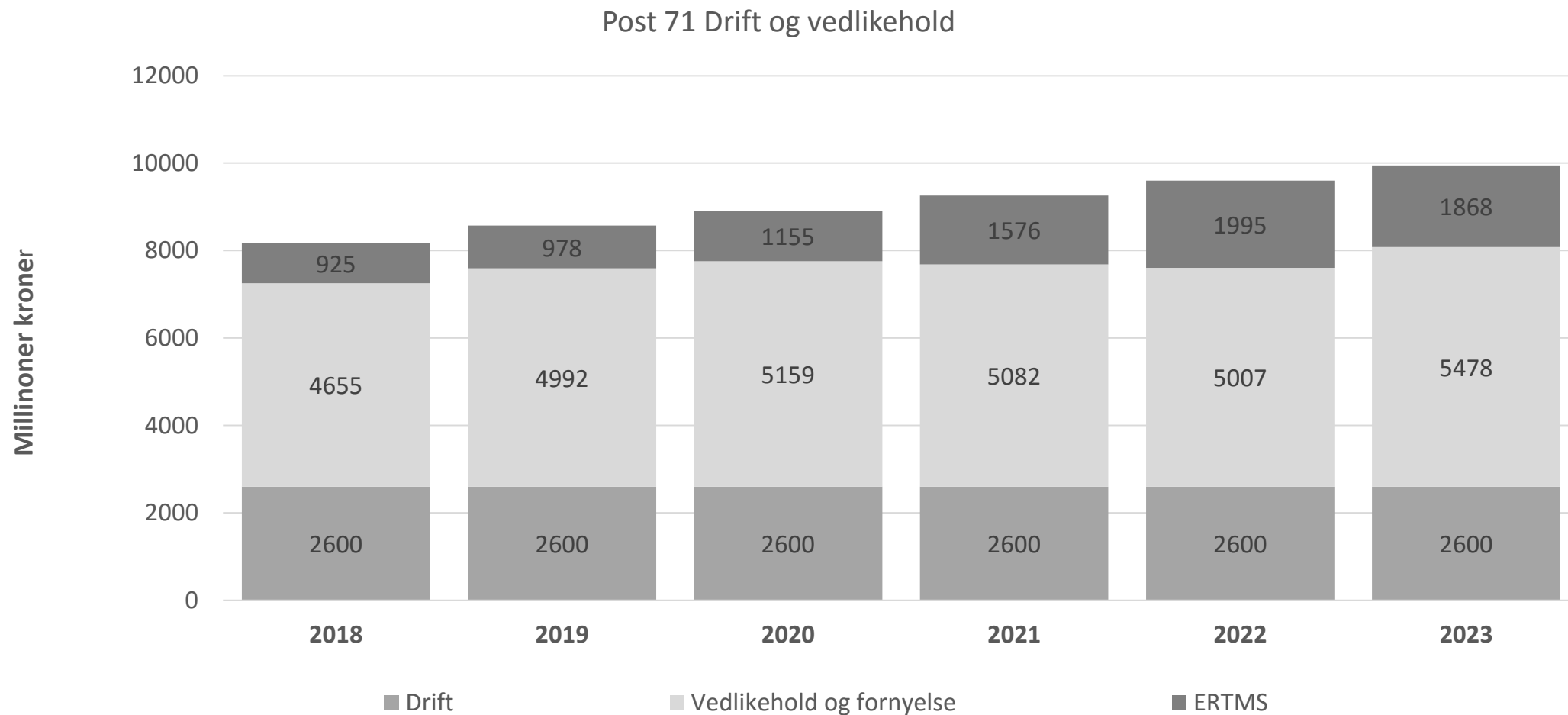
Konkurranse deles i 2 faser og 7 trafikkpakker:

- Fase 1 Fjerntogstrekningene med tilhørende regional- og lokaltrafikk
- Fase 2 Regional- og lokaltrafikk i det sentrale Østlandsområdet

Første kontraktinngåelse (pakke 1 Sør) planlegges sommeren 2018.

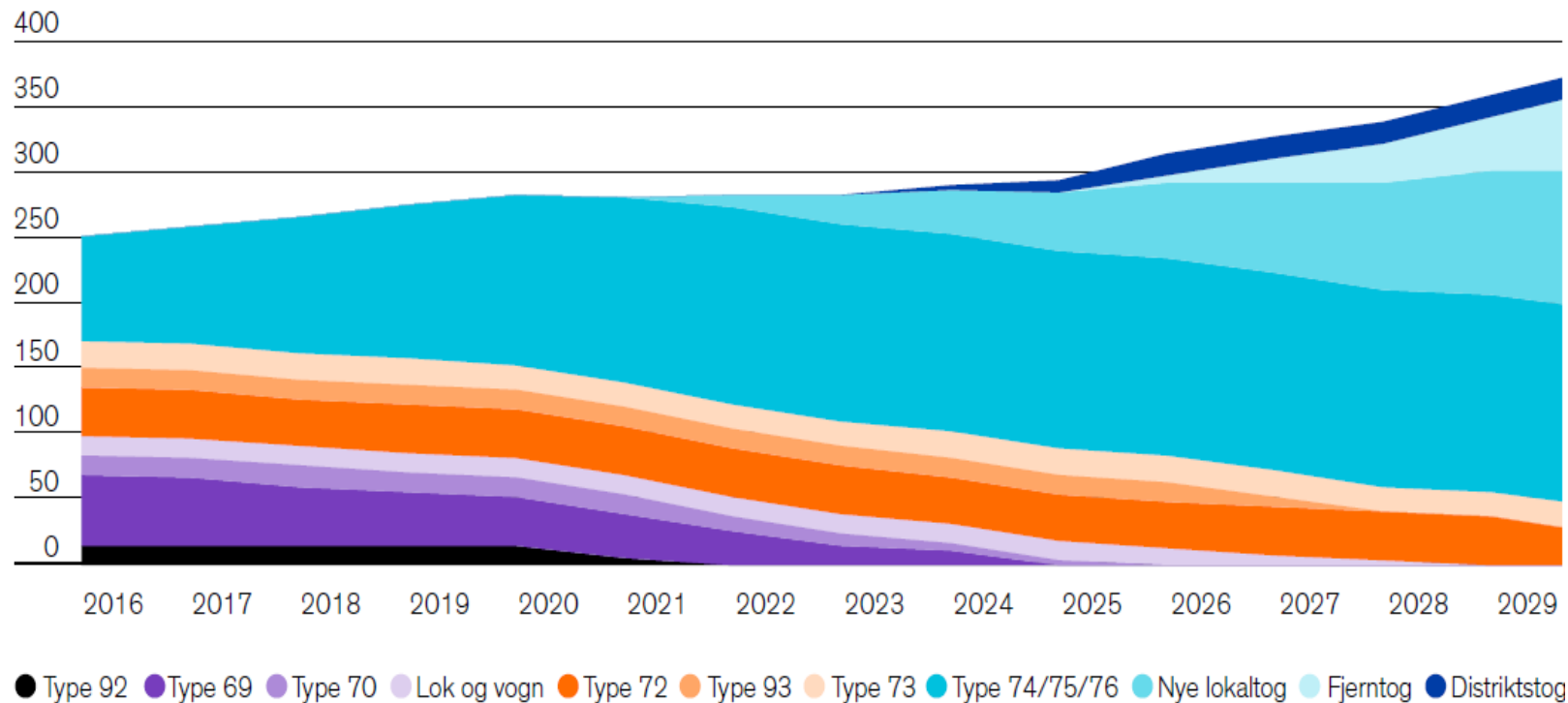


Drift og vedlikehold av infrastruktur



Utvikling i flåten av togmateriell

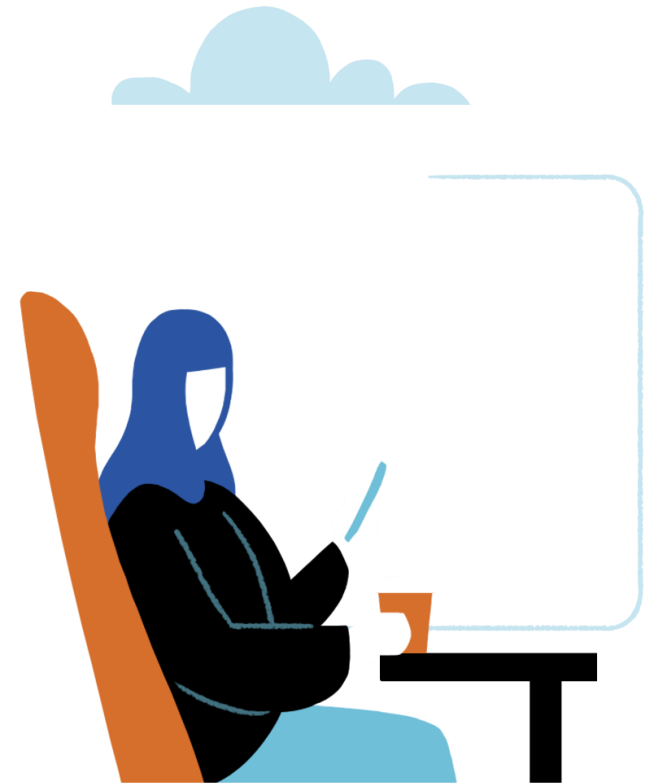
- Behov for fornyelse og økt kapasitet: Kundetilbudet styrer behovet
- I første del av planperioden er det behov for ca. 85 motorvognsett hvorav rundt 70 enheter er fornyelsesbehov og rundt 15 vekst.



Stabilt internett om bord er viktig for kundene

Innstalling/oppgradering av mobilforsterkerutrustning om bord i togene.

Jernbanedirektoratet utarbeider sammen med berørte aktører plan for utvikling av internett om bord. Den oversendes Samferdselsdepartementet våren 2018.



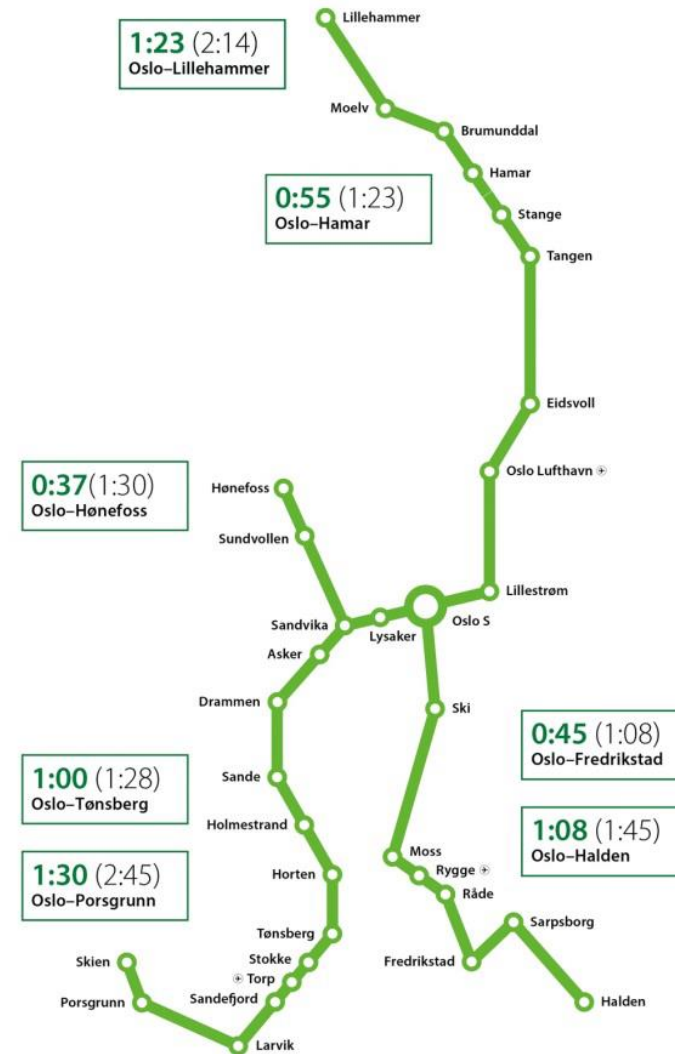
Stasjoner prioriteres i ulike sammenhenger:

- Stasjoner som bygges som en del av store prosjekter
- Stasjoner som har behov for tiltak for å øke transportkapasiteten til stasjonen (antall tog og lengre tog) på grunn av ruteendringer eller innfasing av nye tog
- Stasjoner som prioriteres for å sikre universell utforming og bedre sikkerhet for de reisende. Dette er disse tiltakene som prioriteres innenfor programområde stasjoner og knutepunkt
- Stasjoner som skal inngå i byvekstavtaler i de byområdene som skal inngå dette
- Kommersielle inntekter fra Bane NOR Eiendom
- Mindre tiltak på stasjoner som del av trafikkpakkene

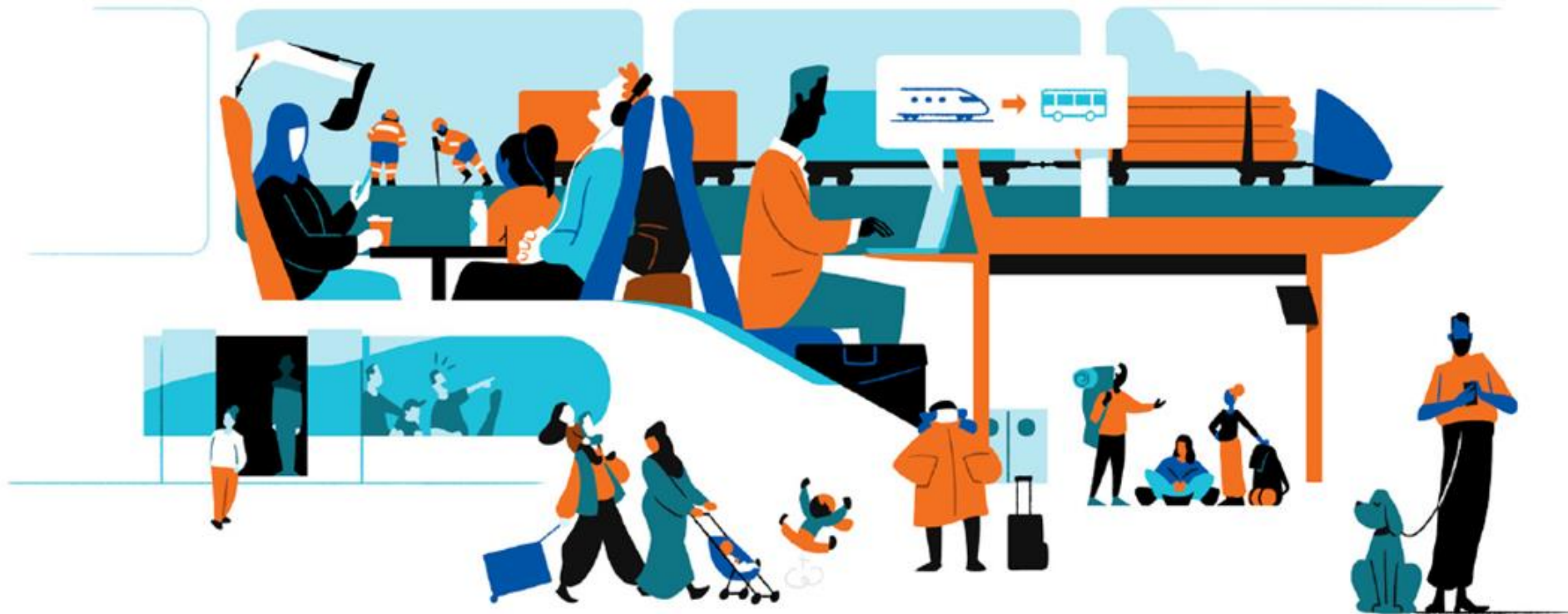
Stasjoner som bygges som en del av store prosjekter

For eksempel:

- Drammen, Gulskogen
- Ski, Moss, Fredrikstad
- Skoppum, Tønsberg
- Tangen, Stange
- Hønefoss



Forbedringer i togtilbudet



Hovedtrekk i tilbudsutviklingen i første seksårsperiode 2018-2023:

- Betydelig reisetidsreduksjon på Vestfoldbanen og Østfoldbanen etter åpning av nytt dobbeltspor mellom henholdsvis Larvik–Porsgrunn og Oslo–Ski.
- Nytt lokal- og regiontogmateriell på Gjøvik-, Vosse-, Trønder- og Meråkerbanen bedrer kapasiteten og komforten om bord på togene.
- Økt grunnrutefrekvens og stive ruter til Hakadal og Jaren på dagtid.
- Fra totimers- til timesintervall på regiontog mellom Oslo og Gjøvik.
- Økt kapasitet ombord på regiontogene i Oslo-området med doble togsett.
- Bedre kapasitet og komfort om bord på lokaltogene inn mot Oslo med nytt lokaltogmateriell
- Trønder og Meråkerbanen elektrifiseres, hvilket reduserer togenes støy- og klimagassutslipp. Et forbedret tilbud på Trønderbanen vil bidra til en sterkere integrering i Trøndelag.

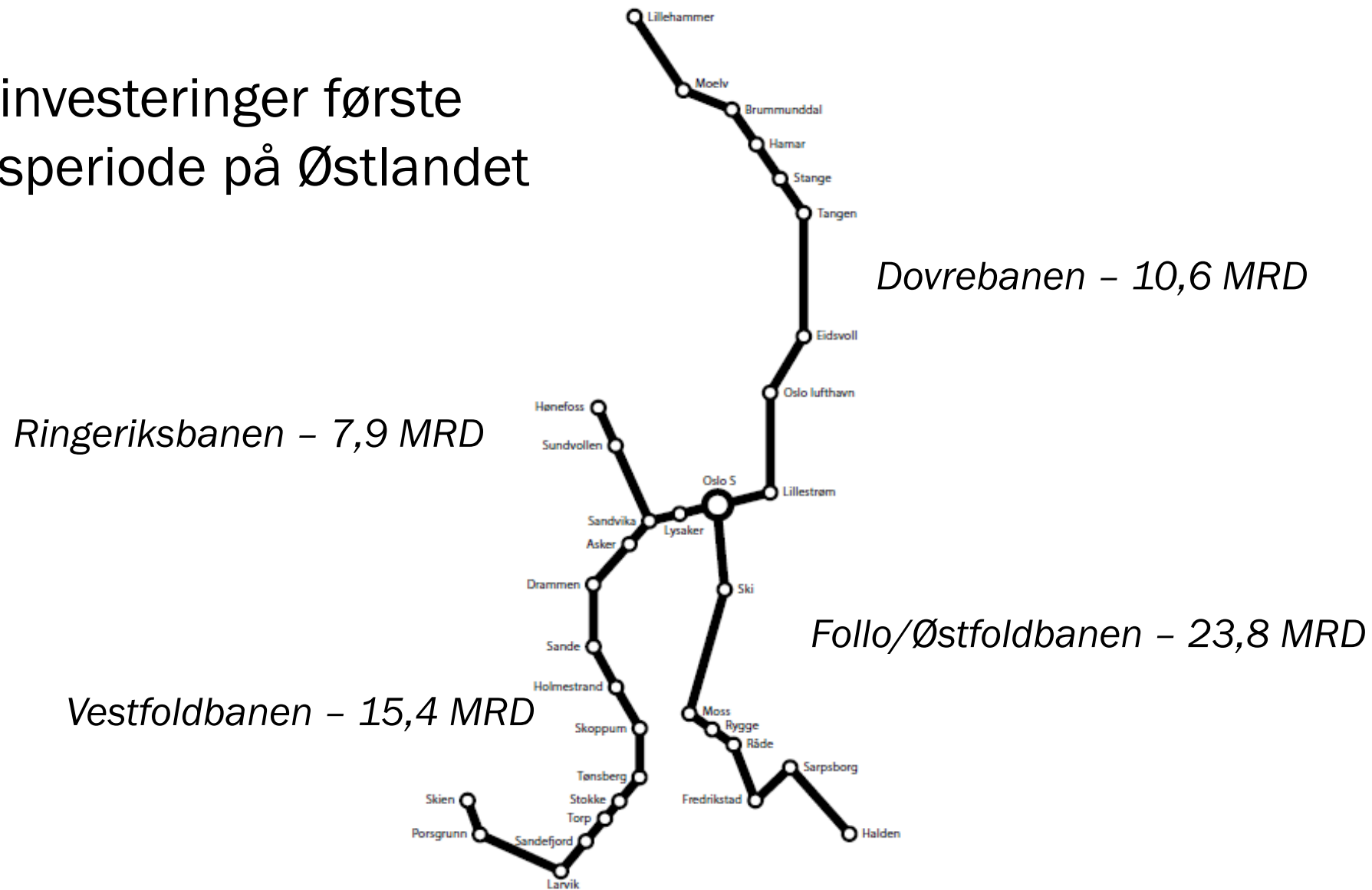
Hovedtrekk i tilbudsutviklingen på Østlandet i siste seksårsperiode 2024-2029:

- Økt frekvens for regiontog mellom Oslo og Moss; bedrer også togtilbudet i Follo.
- To tog i timen til Fredrikstad og Sarpsborg.
- To tog i timen til Hamar
- To, deretter fire, tog i timen til Tønsberg
- *vil gi en betydelig utvidelse av bo- og arbeidsmarkedsområdet på det sentrale Østlandet.*

- Ringeriksbanen: To tog i timen mellom Oslo og Hønefoss, et nytt togtilbud som vil bidra til å integrere bo- og arbeidsmarkedet på Ringerike med Oslo/Akershus.
- Indre InterCity reduserer også reisetiden på fjerntog og regiontog på lengre strekninger.

- Timinuttersintervall på lokaltog mellom Oslo og Asker, Ski og Lillestrøm. Dette vil også bedre korrespondansen mellom tog og andre kollektive transportmidler.

Større investeringer første seksårsperiode på Østlandet



I tillegg planlegges godstiltak, stasjonstiltak, hensettingsanlegg, ERTMS, fornyelse, med mer.

Vestfoldbanen/ Bratsbergbanen – tilbudsforbedring

Effekt for kunde og næringsliv	Tiltak	Forventes tatt i bruk
Cirka 20 minutter kortere reisetid Larvik–Porsgrunn Avganger med buss på strekningen Larvik–Skien erstattes med tog	Økt hastighet og kortere strekning, muliggjort av nytt dobbeltspor Farriseidet–Porsgrunn (Myrane)	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	InterCity Vestfoldbanen: <ul style="list-style-type: none"> • Dobbeltspor Nykirke–Barkåker • Dobbeltspor Drammen–Kobbervikdalen. • Hensetting Tønsberg. • Moderne og oppgraderte stasjoner på Drammen og Gulskogen 	2025
Fire avganger i timen til Tønsberg	Ny rutemodell Østlandet	I planperioden
Persontrafikk til Notodden kollektivterminal	Elektrifisering av strekningen ned til Notodden kollektivterminal	Første seksårsperiode

Generelle tiltak på Østlandet – tilbudsforbedring

Effekt for kunde og næringsliv	Tiltak	Forventes tatt i bruk
Økt regularitet og punktlighet i togtrafikken	Robustiserende tiltakspakke	Første seksårsperiode
Bedre tilgjengelighetstiltak på Oslo lufthavn Gardermoen, Nationaltheatret, Skøyen og Asker stasjoner	Universell utforming og plattformforlengelse	Første og andre seksårsperiode

Mer markedsorientert godstransport



Mer markedsorientert godstransport

- Målsetting: Overføring av gods fra veg til jernbane og sjø vil bidra til det grønne skiftet, økt sikkerhet og mindre trengsel på veg.
- Forutsetning: Toget må være konkurransedyktig på enhetskostnader, pålitelighet og leveringstider.
- I NTP 2018-2029 er det lagt til grunn en godspakke på ca. 18 mrd. kr. for hele planperioden, hvorav ca. 5,7 mrd. i første seksårsperiode.
- Strakstiltak for gods på bane, som inkluderer forlengelse av kryssingsspor og mindre terminaltiltak er under gjennomføring.
- Satsingen vil reduserte utslipp fra veg med 123 000 tonn CO2-ekvivalenter per år, og bidrar til god sikkerhet og mindre trengsel på vegene.

Godsstrategiens hovedelementer

Jernbanesektorens godsstrategi legger til rette for at næringslivet tilbys effektive transporter, med riktige transportkostnader, på en miljøvennlig og sikker måte.

Følgende områder er prioritert:

- Kombitransporten – Containere og semihengere utgjør kombitransport.
- «Industrigods» – Dette er gods som historisk har hatt store volumer på jernbane, ofte med egne spor inn i industriområdene.
- Skognæringen – For transport av tømmer og flis har toget et vesentlig kostnadsfortrinn sammenlignet med bil.
- Internasjonale godsstrømmer – omfatter alle de tre foregående segmentene, men har i tillegg samspillet med jernbanesystemene i andre land som en ekstra faktor som må håndteres.

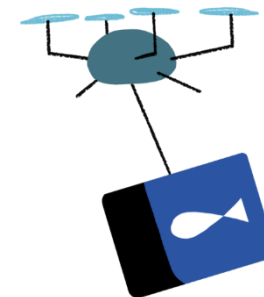
Gods – tilbudsforbedring (1)

Effekt for kunde og næringsliv	Tiltak	Forventes tatt i bruk
Økt kapasitet og effektivitet på Alnabru godsterminal	Først mindre strakstiltak, deretter en mer omfattende ombygging.	Første og andre seksårsperiode
Økt kapasitet inn til Alnabru godsterminal fra nord	Ventespor Grorud stasjon	Første seksårsperiode
Økt kapasitet og redusert framføringstid for lange godstog Alnabru–Kongsvinger	Nytt kryssingsspor og et forlengede kryssingsspor Bodung og Galterud, nedleggelse av planoverganger på Seterstøa og Sander, 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–riksgrensen	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

Gods – tilbudsforbedring (2)

Effekt for kunde og næringsliv	Tiltak	Forventes tatt i bruk
Økt kapasitet og redusert framføringstid for lange godstog Alnabru–Roa	Forlengelse av kryssingsporene på Monsrud, Nittedal og Sandermosen. Forlengelsen på Nittedal er del av stasjonsprosjektet.	Første og andre seksårsperiode
Økt kapasitet og reduserte framføringstid og transportkostnader Hamar–Elverum–Kongsvinger Reduserte klimagassutslipp	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 tømmertransport fra Flesberg terminal på Numedalsbanen	Signaltiltak på Kongsberg stasjon.	Første seksårsperiode

Gods – tilbudsforbedring (3)



Effekt for kunde og næringsliv	Tiltak	Forventes tatt i bruk
Økt kapasitet for godstog Østfoldbanen Alnabru-Kornsjø/riksgrensen	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
Nye markedsmuligheter for industrigods	Godskonsept Vestfold/Telemark	I planperioden
Nye markedsmuligheter for industrigods	Ny godsterminal i søndre Østfold	I planperioden
Økt kapasitet for tømmer fra Kongsvinger	Relokalisering av Norsenga tømmerterminal på Kongsvinger	I planperioden
Økt kapasitet for tømmer fra Oppland	Ny tømmerterminal på Rudshøgda.	I planperioden

Handlingsprogram 2018-29 vs NTP 2022-33

- Handlingsprogrammet detaljerer perioden 2018-23
- I Bane NOR sitt innspill til jernbanesektorens handlingsprogram er det meldt et betydelig høyere kostnadsnivå på flere av de store prosjektene.
- Jernbanedirektoratet vil gjennomføre en kostnadsgjennomgang og vurdere mulighetene for effektivisering og gevinstrealisering.
- Endrede kostnadstall vil bli behandlet i forbindelse med rullering av NTP.

Signaler om NTP 2022-23

- Brev fra SD 09.03.18
- Makroøkonomiske prognoser tilsier at handlingsrommet i økonomien fremover vil bli mye strammere. Dette sammen med de høye ambisjonene i NTP krever at vi må få mer igjen for pengene – vi må få kostnadene ned, velge riktige prosjekter og sørge for best mulig lønnsomhet.

Overordnede forutsetninger for handlingsprogrammet 2018-2029

- NTP-rammer:
 - Totalt 327,5 mrd. kr.
 - første seksårsperiode 146,7 mrd. kr.
 - Andre seksårsperiode 180,8 mrd. kr.
- Forutsetning: lineær opptrapping av budsjett i første seksårsperiode
- Oppfylle målsettingene i NTP 2018-2029

Sendes ut på offentlig høring fram til 22.6.

Fastsettes i juli 2018



