



Jernbane-
direktoratet

Plenumsmøte Forsvarsforum og JBF Midt-Norge

27.04.2023

Trønderfokuset er uthevet med rød font

Seksjon for mobilitet og samfunn





Jernbanesektorens svar på prioriteringsoppdraget

Nasjonal transportplan 2025-2036

31.03.23



Jernbane-
direktoratet

BANE NOR



Bane NOR og Jernbanedirektoratet

-gir en felles tilrådning for prioritering av ressurser i NTP 2025-2036, innenfor rammene fastsatt av Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet.

I arbeidet med prioriteringene er det lagt stor vekt på å *ta vare på eksisterende infrastruktur* og prioritere tiltak som *styrker jernbanen* der den kan ha størst betydning for å nå klima- og miljømålene.

Ta vare på det vi har: Foreslåtte prioriteringer bidrar til **bedre pålitelighet** for de reisende og godstransporten

Behovet for vedlikehold og fornyelse av eksisterende infrastruktur er stort, og har økt sammenliknet med innspill til NTP 2022-2033. Bane NOR og Jernbanedirektoratet foreslår derfor en **betydelig økning i vedlikehold og fornyelse for å øke driftsstabiliteten på jernbanen** i kommende planperiode.

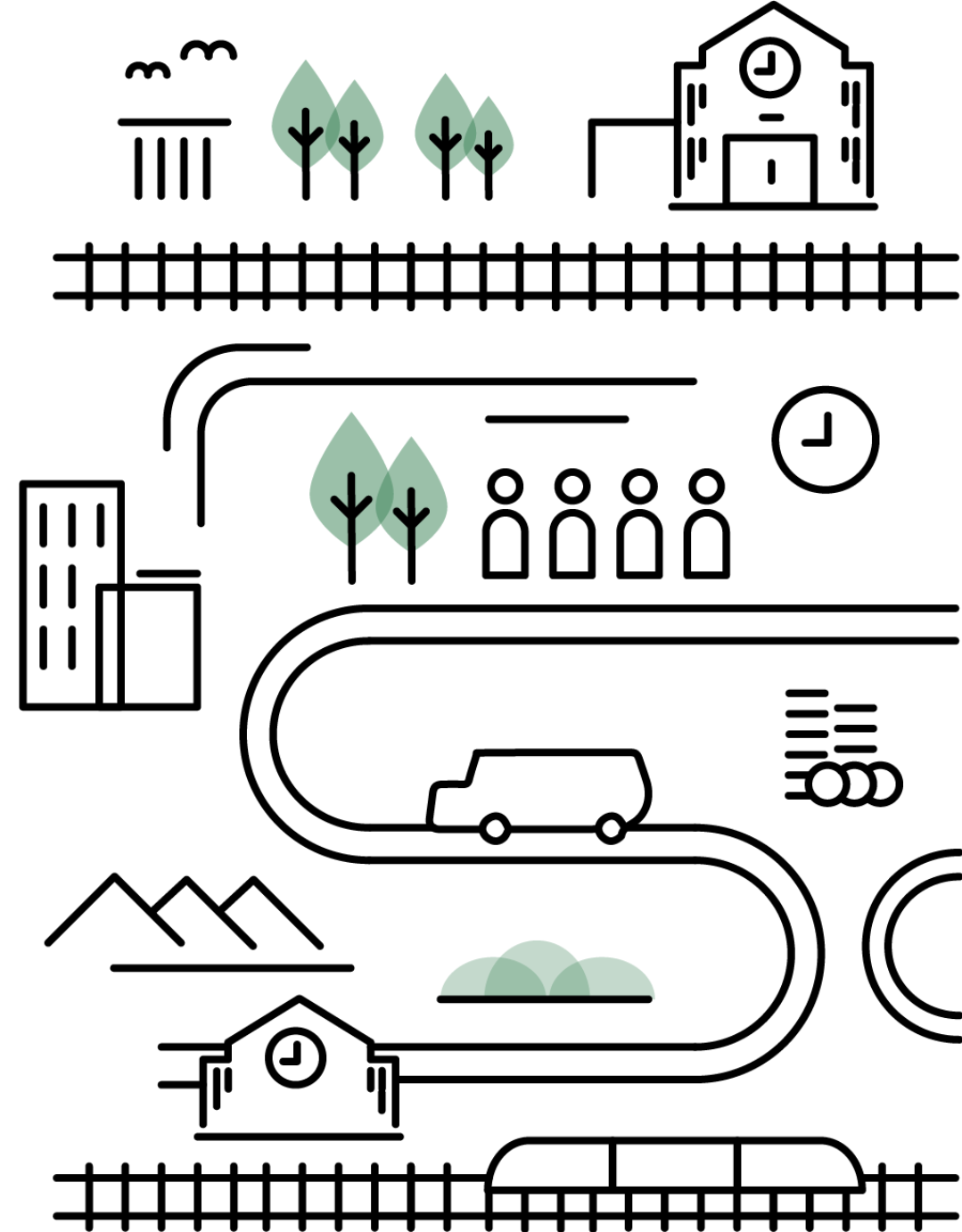
«For de reisende og vareeierne er det viktigste at toget går, -og at det går når det skal»

Utnytte eksisterende infrastruktur gjennom **nytt togmateriell**

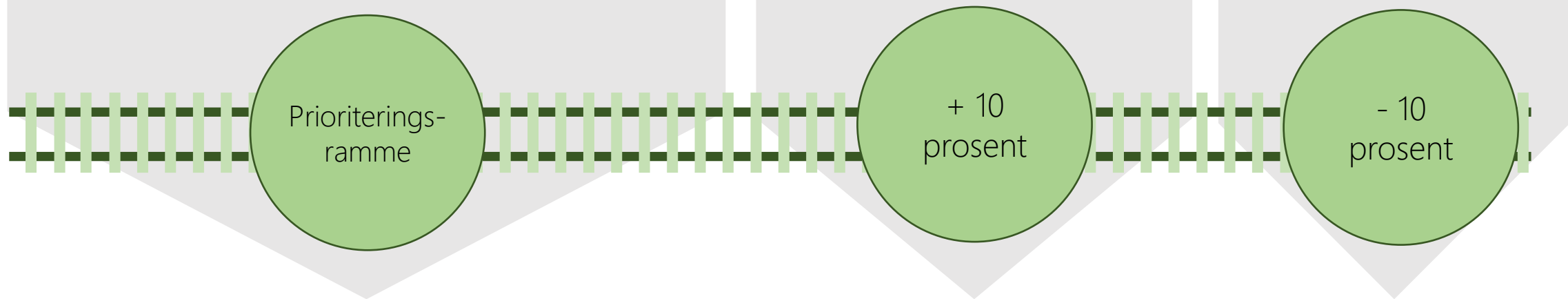
Eksisterende infrastruktur er den største begrensningen for ytterligere tilbudsvekst. Kapasiteten på flere banestrekninger er fullt utnyttet, og en stor del av infrastrukturen er erklært overbelastet. *Gjennom nytt togmateriell kan kapasiteten økes, uten store investeringer i infrastrukturen.*

Tilbudsforbedringer der det har størst nytte

Investeringer i ny infrastruktur muliggjør tilbudsforbedringer som øker jernbanens attraktivitet. I forslaget til prioritering legges det til rette for at jernbanen utvikles der bidraget til å nå klima- og miljømålene er størst, det vil si *gods på de lange strekningene og persontransport inn og ut av byene*. Jernbanens rolle som kapasitetssterk, areal- og energieffektiv transportform rendyrkes, noe som kommer både de reisende, godstransporten og samfunnet for øvrig til gode.



Prioriteringer i første seksårsperiode



Bedre togtilbud der det bor mange og toget har konkurransefortrinn:

- Flere tog i Oslo-navet
- **Jernbanedirektoratet: To tog i timen på Trønderbanen**
- **Bedre nettdekning**
- Flere tog på Vossebanen
- **Bane NOR: Flere og raskere tog på Dovrebanen (Oslo – Lillehammer), trinn 1**

Bedre kapasitet for kombigods på strekningene:

- Oslo – Narvik
- Oslo – Bergen
- **Oslo – Trondheim**
- Signalanlegg Alnabru

Planlegging for videre utvikling:

- Østfoldbanen; region-, fjern- og godstog, TEN-T
- **Økt kapasitet gjennom Oslo / ny rikstunnel for jernbanen**
- **Tiltak for gods- og persontilbudet på Hovedbanen Nord**
- **Kombipakke Trondheim – Bodø**

Innenfor høy ramme kan vi i tillegg prioritere:

- Ny rutemodell Østlandet gjennomføres som planlagt
- Styrket tilbud på Jæren
- **Kombipakkene gjennomføres som planlagt**
- Oppstart av konkurransedyktig togtilbud til Ringerike og videre utvikling av Bergensbanen

Innenfor lav ramme:

- Rasjonell fremdrift av bundne prosjekter prioriteres
- Kun oppstart av kombipakke Oslo-Narvik i første seksårsperiode
- Mindre rom for opptrapping av fornyelsesinnsatsen
- **Bane NOR anbefaler et høyt nivå på fornyelse**
- **Jernbanedirektoratet prioriterer investering noe høyere**

Muligheter i andre seksårsperiode

- Videre utvikling av regiontogtilbudet på Østfoldbanen i sammenheng med forbedringer til utlandet og for godstransporten
- Videre utvikling av regiontogtilbudet på Dovrebanen ses i sammenheng med fjerntog- og godstogtrafikk samt utvikling av Hovedbanen Nord
- Bedre tilbud Stavanger-Skeiane
- Ringeriksbanen eller utvikling av Vossebanen på strekningen Stanghelle - Arna
- Oppfølging av anbefalinger fra pågående KVVU-er
- Videre utvikling av godsterminal i Trondheim og på Alnabru
- Bane NOR vurderer To tog i timen på Trønderbanen som aktuell for andre seksårsperiode



Jernbanesektorens prioritering gir god måloppnåelse

Jernbanen er en **kapasitetssterk, trafiksikker, areal – og energieffektiv transportløsning** som strukturerer omgivelsene der den har et relevant og attraktivt tilbud. Innspillet til prioriteringer for NTP 2025-2036 gir god måloppnåelse på målstrukturen med tilhørende indikatorer.

Effektene av noen deler av porteføljen er vanskelig å kvantifisere, som eksempelvis mindre investeringstiltak jernbane. I rapporteringen for målstrukturen er det primært effektene av investeringsporteføljen, samt effekten for driftsstabilitet som følge av anbefalt nivå på vedlikehold og fornyelse som omfattes av beregnet måloppnåelse.

Figuren viser utslag i indikatorene for målstrukturen, inkludert effektpakke *Flere tog på Trønderbanen* og uten *Flere og raskere tog på Dovrebanen (Oslo-Lillehammer) trinn 1*. Vi gjør oppmerksom på at beregninger av utslipp fra arealbeslag, fra byggefase og fra inngrep i natur- og landbruksarealer kun er gjennomført for prosjekter over terskelverdi på 1 mrd.kr.

Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem **i hele landet** i 2050

Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

98,5 prosent
regularitet (BN)

I 2036 av økt vedlikehold og fornyelse



Mer for pengene

-1 206 mill. kr
Netto nåverdi

+13 %

Endring i investeringskostnad fra gjeldende NTP for effektpakkene prioritert med oppstart i første seksårsperiode



Effektiv bruk av ny teknologi

Det er ikke endelig fastsatt indikatorer for dette målet

Nullvisjonen for drepte og hardt skadde

2,3
Redusert antall drepte og hardt skadde i åpningsåret



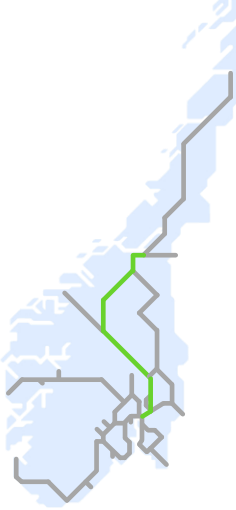
Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

2,3 millioner tonn
reduserte CO2-utslipp gjennom analyseperioden

1,32 dekar
inngrep i naturområder med vesentlig nasjonal og regional verdi

131 dekar
inngrep i landbruksarealer





Korridor 6 Oslo - Trondheim: Bedre tilbud for reisende og gods

Hovedutfordringer

- **Kapasitet:** Dovrebanen er kategorisert som overbelastet og det er lite kapasitet for økt tilbudsutvikling på strekningen. Godstog har lang framføringstid, grunnet få kryssingsmuligheter på enkeltspor.
- **Tilstand på infrastrukturen:** Det er variasjon på tilstanden for de ulike banestrekningene i korridoren, men felles er at tilstanden på kontaktledningsanlegget er dårlig. En av de største kjente utfordringer i overbygningen er sviller med alkalireaksjoner.

Prioritert tilbudsforbedring

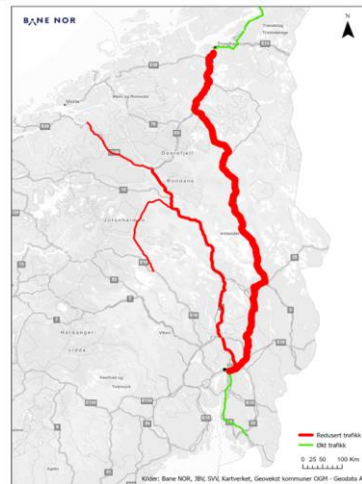
- Tilrettelegging for økt kapasitet for kombitransport i de markedsmessig interessante tidene av døgnet. Mulig økning av tog lengde til 650 meter for nesten alle avganger gir mer gods per avgang.
- Mindre investeringstiltak: for Sikkerhet og miljø vil særlig nedleggelse av planoverganger være viktig både på Dovre- og Rørosbanen. Dette vil bidra til mindre saktekjøringer og økt robusthet og driftsstabilitet for de reisende.
- Aktuelle fornyelsestiltak: kontaktledning, oppgradering av spor og sporveksler

31 000-47 000

Redusert antall lastebiler
på veien per år



Kartet visualiserer hvor lastebilene forsvinner dersom tog lengden mellom Oslo og Trondheim øker



Samlet måloppnåelse for banestrekningen



-464

Netto nåverdi

-0,15

Netto nåverdi per budsjettkrone

+28 %

Endring i kostnadsestimat investering, 2023-kroner



Endret driftsstabilitet



0,78

Færre drepte og hardt skadde i åpningsåret



1096

(tusen tonn, CO2 ekv.) Reduserte CO2-utslipp fra transportsektoren i analyseperioden

Effektpakke/investering/fornyelse	Prioritert oppstart	Antatt ibruktakelse	Kostnadsestimat (mill. 2023-kroner)	Samfunnsøkonomisk lønnsomhet		
				NNV (mill.kr)	NNB	IPV
Kombitransport	2024	2031	1 855	-464	-0,15	Positiv
Sikkerhet og miljø: planoverganger	Løpende	Løpende				
Dovrebanen, trinn 1	2025	2029				
Aktuell fornyelse						

Korridor 7 Trondheim - Bodø: Bedre tilbud for reisende

Hovedutfordringer

- **Kapasitet:** Det er ikke kapasitet til å forbedre grunnrutetilbudet i byområdet rundt Trondheim. Nordlandsbanen er kategorisert overbelastet og det er ikke kapasitet for å møte etterspørselen etter godsrouteleier.
- **Tilstand på infrastrukturen:** Underbygningen på strekningen har stort fornyelsesbehov. På Nordlandsbanen er snøoverbygg definert i sin helhet til fornyelse de neste 12 årene.
- **Driftsstabilitet:** Nordlandsbanen er den strekningen i landet med flest dyrepåkjørsler. Geografien gir utfordringer med ras, skred og dårlig vinterregularitet. Signalfeil gir driftsforstyrrelser på banestrekningen.

Prioritert tilbudsforbedring

- Jernbanedirektoratet prioriterer økt grunnrutefrekvens fra ett til to tog i timen på Trønderbanen Melhus–Trondheim–Stjørdal, med mulighet til to tog i timen i en utvidet rushperiode til og fra Steinkjer
- Aktuell fornyelse: Senere års omfattende svillebytte videreføres.

180 000



Antall reiser overført fra bil til tog per år

Effektpakke/investering/fornyelse	Prioritert oppstart	Antatt ibruktakelse	Kostnadsestimat (mill. 2023-kroner)	Samfunnsøkonomisk lønnsomhet		
				NNV (mill.kr)	NNB	IPV
Flere tog på Trønderbanen	2024	2028	3 600	-4 862	-0,84	Positiv

Samlet måloppnåelse for banestrekningen



-4 862

Netto nåverdi

-0,84

Netto nåverdi per budsjettkrone

+ 34 %

Endring i kostnadsestimat investering, 2023-kroner



Endret driftsstabilitet



0,06

Færre drepte og hardt skadde i åpningsåret



27

(tusen tonn, CO2 ekv.)
Økning i klimagassutslipp fra transportsektoren i analyseperioden



På flere korridorer:

Bedre nett-dekning for bedre reiseopplevelser

Hovedutfordringer

- **Dekningsutfordringer for de reisende:** Store deler av jernbanen går gjennom lite bebygde områder, og flesteparten av de eksisterende jernbanetunnelene er ikke tilrettelagt for mobildekning. Manglende nett-dekning bidrar til at de reisende ikke kan bruke sin smarttelefon eller andre med god nok brukeropplevelse.
- **Forprosjektet leveres i slutten av juni:** Leveranse på forprosjektet har frist 30.06.2023. Det vil derfor foreligge mer informasjon til Bane NOR og Jernbanedirektoratets leveranse i 3. oktober 2023.

Prioritert tilbudsforbedring

Eventuell anbefaling om prioritert tilbudsutvikling vil foreligge i leveranse 3. oktober.

Effektpakken prioriteres foreløpig på grunn av positiv samfunnsøkonomisk lønnsomhet i hhv. KVU og KS1.

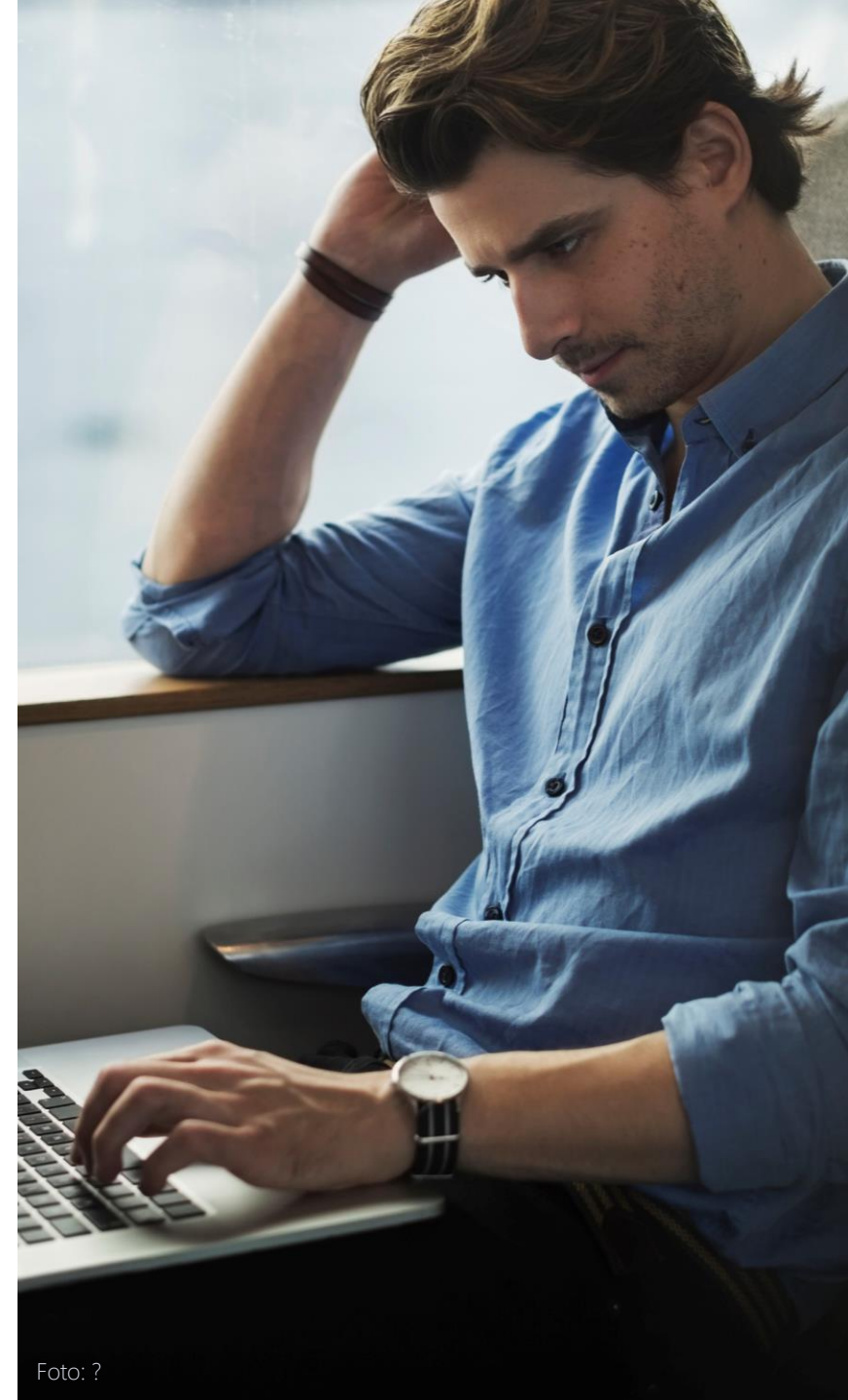


Foto: ?

Mulig tilbudsforbedring i andre seksårsperiode

Det prioriteres en opptrapping av vedlikehold og fornyelse i første seksårsperiode.

I andre seksårsperiode vil jernbanesektoren prioritere å opprettholde den høye innsatsen på vedlikehold og fornyelse.

- I andre seksårsperiode ferdigstilles flere effektpakker, og det blir rom innenfor rammen til nye investeringstiltak og ytterligere tilbudsutvikling.
- Videre tilbudsutvikling vil bidra til oppnåelsen av Norges klima- og miljømål, -gjennom bedre togtilbud for flere reisende på jernbanen.

Videre omtale av korridor 6 – 7 - 8 viser hva som er aktuelt for mulig tilbudsforbedring på jernbanen i andre del av planperioden, og hva dette kan bidra til for å nå målet om et effektivt, bærekraftig og sikkert transportsystem i hele landet i 2050.





Korridor 6: Oslo – Trondheim

Mulige tilbudsforbedringer i andre periode:

- **Godsterminal i Trondheimsområdet**
- **Nullutslippsløsninger**
- **Hovedbanen Nord: Økt kapasitet for godstog og innsatstog mellom Oslo og Jessheim i morgen- og ettermiddagsrush**

Begrenset kapasitet på godsterminalen på Brattøra i Trondheim er en flaskehals for vekst i godstransport mellom Oslo og Trøndelag, og videre nordover. Dagens lokalisering medfører også en forholdsvis lang mellomtransport for de største kundene. Heggstadmoen godsterminal, som åpnet sommeren 2018, ble etablert for å redusere denne mellomtransporten. Heggstadmoen økte terminalkapasiteten for gods til og fra Trondheim betraktelig, og har slik lagt til rette for vekst i godstransport på jernbanen. Det er imidlertid nå to mellomstore terminaler som begge krever bemanning og løfteutstyr, hvilket øker transportkostnadene, og begge har på sine måter begrensninger. Heggstadmoen er identifisert lokasjon for en samlokalisering av terminalvirksomheten i Trondheim, og vil frigjøre de attraktive arealene på Brattøra til byutvikling.

Det arbeides videre med å følge opp mulige tilbudsforbedringer etter anbefalingen fra KVVU for Hovedbanen Nord. I første omgang dreier det seg om en effektivisering av togframføringen som kan gi noe redusert reisetid og bedre driftsstabilitet og robusthet. Det skal utarbeides en effektpakke for denne tilbudsendingen.

Anbefaling for nullutslipp fra KVVU Green på de banene som i dag er dieseldrevet, bør følges opp så raskt det lar seg gjøre for å bidra til måloppnåelse for klima og miljø.





Korridor 7: Trondheim – Bodø

Mulige tilbudsforbedringer i andre periode:

- Økt kapasitet for kombitransport Trondheim – Bodø

Effektpakken for kombitransport Trondheim-Bodø vil gjøre det mulig med en betydelig kapasitetsøkning på Nordlandsbanen, og mer gods mellom Oslo og Bodø. Dette bidrar til økt konkurransevne for næringslivet, og tilrettelegger for mer grønn godstransport. Tiltakene som forutsettes gir lave arealbeslag, i områder der det allerede eksisterer jernbaneinfrastruktur i dag.

I KVV for reduserte utslipp av klimagasser på jernbane (KVV Green) vurderes alternative løsninger til dagens bruk av diesel. Anbefalinger fra denne KVV-en legges frem høsten 2023, og har betydning for videre utvikling av Nordlandsbanen.

Det foreligger planer for utbygging som muliggjør ytterligere tilbudsutvikling ut over to tog i timen på Trønderbanen mellom Trondheim og Stjørdal, men det er ikke funnet rom for å følge opp disse planene i NTP-perioden.



Foto: Øystein Grue



Korridor 8: Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes

Mulige tilbudsforbedringer i andre periode:

- Oppfølging av utredning for økt kapasitet på Ofotbanen.
- Eventuelle tiltak i oppfølging av KVV Nord-Norge og Nord-Norgebanen

Pågående arbeid med de to konseptvalgutredningene for transportsystemet i Nord-Norge og Nord-Norgebanen ferdigstilles høsten 2023. Utredningen om Nord-Norgebanen er avgrenset geografisk til strekningen Fauske-Narvik-Tromsø, med mulig arm til Harstad. Arbeidet skal ses i sammenheng med vurdering av videre utvikling eller oppgradering av eksisterende og tilstøtende jernbanestrekninger som Ofotbanen og Nordlandsbanen.

Behandling av de to KVV-ene vil avklare ambisjonene for videre utvikling av jernbanen i korridoren.



