



Jernbane-  
direktoratet

# Oppdrag 9 NTP 2022- 2033

Webinar i regi av Østlandssamarbeidet 16 .04.2020

Benedicte Bruun-Lie , seksjonsleder regional samhandling  
Østlandet



# Samfunnsutfordringene

- Miljøutfordringer
- Klimaforpliktelser
- Økt behov for transport og mobilitet
- Arealknapphet
- Begrenset økonomisk handlingsrom
- Hva er de gode løsningene for transportsystemet?
- Risiko for feilinvestering – sårbarhet for endring

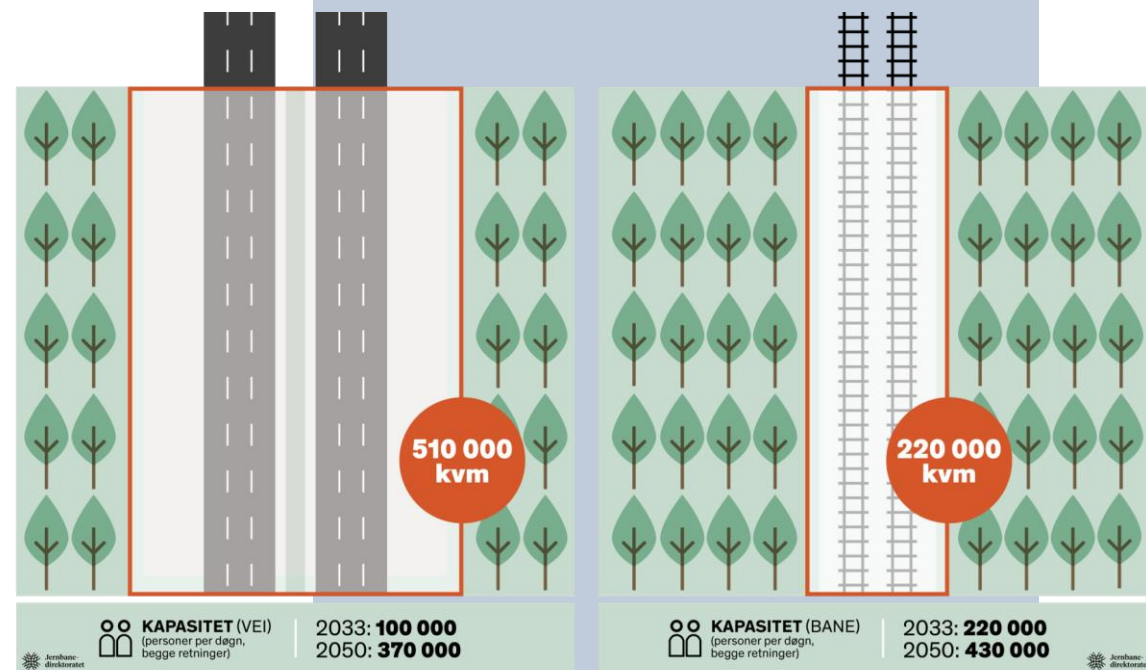


Illustrasjon: Fremtiden i våre hender

# Jernbanen er en del av løsningen

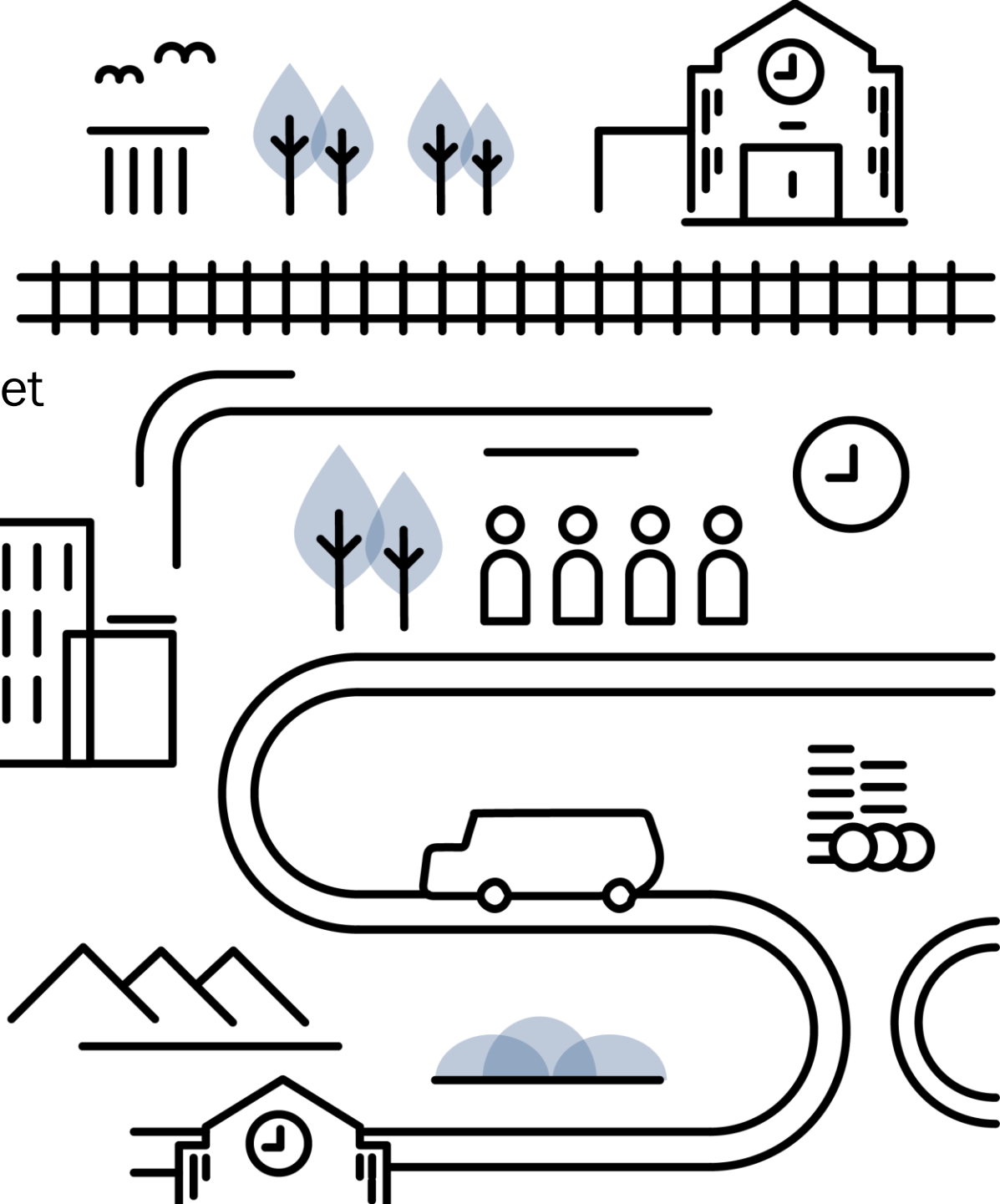
Jernbanens fortrinn:

- Areal og energieffektivt, mange, langt og helt inn til byen
- Et klima- og miljøvennlig transportmiddel – i dag
- Teknologitviking gir muligheter og fleksibilitet
- Robust når det gjelder risiko for feilinvestering



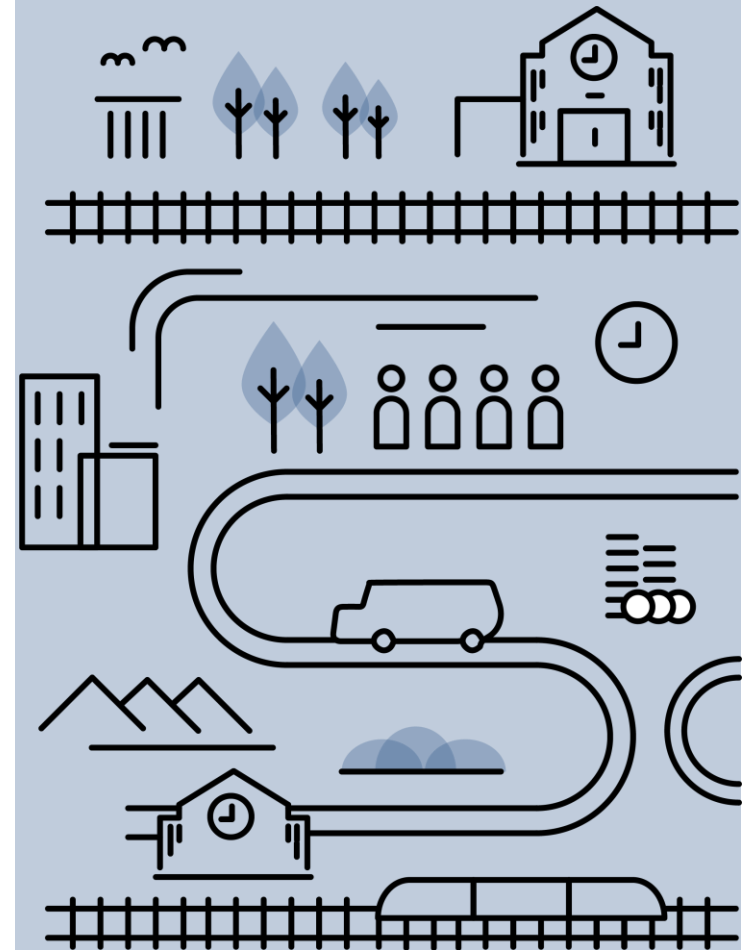
# Utfordringer for jernbanen

- Høy utnyttelse gir stor slitasje
- Presset infrastruktur gir dårligere punktlighet
- Aldrende infrastruktur
- Kostnadsøkninger
- Begrenset kapasitet i nettet
- Villere, våtere vær – klimatilpasning
- Moderne teknologi krever løpende oppgradering



# Mer for pengene langs to spor:

1. Å identifisere de riktige tiltakene som gir best samfunnsøkonomi og det beste tilbudet for kunden
2. Å planlegge, bygge og drifte infrastruktur så kostnadseffektivt som mulig



# Rammer og føringer for oppdraget

## To økonomiske rammenivåer:

- Ramme A tilsvarer en videreføring av bevilgningene i 2020-budsjettet
- Ramme B tilsvarer en videreføring av gjennomsnittlig årlig ramme i NTP 2018–2029

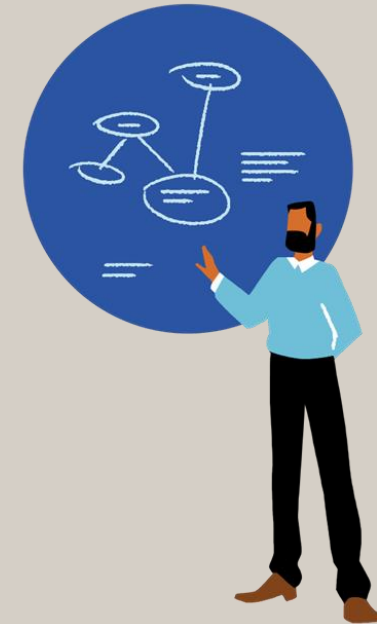
Tabellen viser årlige gjennomsnitt i mill. 2020-kr.:

	Gj.snitt 2022–2027	Gj.snitt 2028–2033	Gj.snitt 2022–2033
Ramme A	22 550	22 550	22 550
Ramme B	25 840	31 480	28 660

- ❑ De viktigste utfordringene skal løses først
  - ✓ Første seksårsperiode skal strekninger/prosjekter/pakker av tiltak konkretiseres
  - ✓ Siste seksårsperiode foreslå fordeling av midler mellom korridorer/områder
  
- ❑ Prioritering av ressursbruken skal baseres på samfunnsøkonomiske analyser

# Prioriteringer

1. Drift og vedlikehold og ferdigstilling av pågående byggeprosjekter
2. ERTMS og øvrig fornyelse
3. Gjennomføre referansetogtilbudet
4. Ferdigstille effektpakker og mindre programområdetiltak
5. Nye effektpakker





**Slik møter vi utfordringene i  
korridorene**



# Korridor o: Oslo navet

*Ambisjon:*

*Styrke kapasiteten for lokal og regional persontransport. Muliggjøre økning i person- og godstransporten for hele landet i andre del av planperioden.*

## **Første seksårsperiode:**

- Stasjonstiltak på Oslo S

Oslo S utvikles i etapper gjennom hele planperioden. Stasjonen må gjøres universell tilgjengelig, øke kapasiteten for de reisende og bedre kvaliteten på publikumsarealene

- Videre planlegging av ny Oslotunnel
- Lokaltogene L1 og L2 inn mot Oslo, strekningene Ski til Stabekk og Lillestrøm - Asker/Spikkestad får økt ombordkapasitet med nytt togmateriell .
- Nye lokaltog utløser behov for tilpasninger av enkelte stasjoner, som også vil gi bedre tilgjengelighet på noen av dem

# Korridor o: Oslo navet forts.

*Styrke kapasiteten for lokal og regional persontransport. Muliggjøre økning i person- og godstransporten for hele landet i andre del av planperioden.*

## **Andre seksårsperiode:**

- Det planlegges for en videre utvikling av Alnabru godsterminal i flere byggetrinn, mot en modernisert og oppgradert terminal med større effektivitet og kapasitet.
- Videre planlegging av ny forbindelse mellom Oslo S og Lysaker for økt kapasitet både lokalt og nasjonalt

# Korridor 1: Oslo – Svinesund – Kornsjø

*Ambisjon: Bidra til et effektivt og velfungerende transportsystem for de store reisestrømmene inn mot Oslo.*

## **Første seksårsperiode:**

- Redusert reisetid og økt frekvens for lokal- og regiontrafikken mellom Oslo S-Ski-Moss, med fullføring av Follobanen, Sandbukta – Moss – Såstad og hensetting syd for Moss
  - 10 min redusert reisetid for direkte tog. (L21,L22,R20).
  - Økt frekvens utenom rush for L2 og L21.
  - Nye lokaltog med større ombordkapasitet på L2.

# Korridor 1: Oslo – Svinesund – Kornsjø

*Ambisjon: Bidra til et effektivt og velfungerende transportsystem for de store reisestrømmene inn mot Oslo.*

## Mulige tilbudsforbedringer i andre seksårsperiode vil følge av:

- Gjennomføring av planskilt kryssing med Østre linje syd for Ski kan gi økning fra 4 til 6 tog i timen på L2 (lokaltog Ski –Oslo) og fra 2 til 4 tog i rush på L21 ( Moss – Oslo)
- Videre planlegging og nye vurderinger for økt frekvens og redusert reisetid for persontransporten mellom Oslo (Råde) og Fredrikstad/Sarpsborg, samt videre til Gøteborg og Europa.
- Planlegging for kortere framføringstid og økte tog lengder for godstransport mot Sverige/Europa.

# Korridor 2: Oslo – Magnor

*Ambisjon: Øke kapasiteten for godstransport på bane, fastlegge videre utviklingsstrategi gjennom KVVU for Kongsvingerbanen*

## **Første seksårsperiode:**

- Satsing på mer effektiv godstransport med mulighet for økte tog lengder fra korridoren til Nord-Norge, via Sverige. Planlegging av kryssingsspor, fjerning av planoverganger og stasjonsutbedringer mv.

## **Mulige tilbudsforbedringer i andre seksårsperiode vil følge av:**

- Anbefalinger fra KVVU Kongsvingerbanen med mulige løsninger for økt kapasitet både for person- og godstransport i korridoren
- Gjennomføring av nye løsninger for Norsenga tømmerterminal, tilsving mot Solørbanen, flere kryssingsspor etc.

# Korridor 3 på Østlandet: Oslo – Drammen – Vestfold -Grenland

*Ambisjon: Bidra til et effektivt, klimavennlig og velfungerende transportsystem inn mot og mellom byområdene*

## **Første seksårsperiode:**

- Ruteomlegging som vil gjøre Drammen til en del av timinuttersystemet rundt Oslo (L14)
- To tog i timen Oslo-Tønsberg i grunnrute, med mulighet for ytterligere frekvensøkning
- Kortere reisetid Oslo – Vestfold/ Grenland
- *Ny Drammen stasjon og dobbeltspor Drammen – Tønsberg*

## **Mulige tilbudsforbedringer i andre seksårsperiode:**

- Flere rushtidsavganger Tønsberg - Drammen – Oslo (ny rutemodell Østlandet)
- Videre planlegging for tilbudsforbedringer Drammen – Kongsberg
- Tilbudsforbedringer Tønsberg – Skien vil følge av pågående planleggingsarbeid

# Korridor 5: Oslo – Hallingdal - Bergen

*Ambisjon: Bidra til et klimavennlig, attraktivt og trafikksikkert transporttilbud for de lange reisene i korridoren, øke effektiviteten til godstransporten og bedre kollektivtilbudet for bo- og arbeidsmarkedsregionene i endene av korridoren.*

## **Første seksårsperiode:**

- Bedre togtilbud ved trafikkpakke 3, bedre nettdekning og nytt fjerntogmateriell
- Effektpakke for Kombitransport Oslo–Bergen: Økt toglengde og kapasitet, kortere kjøretid
- Oppstarte Ringeriksbanen

## **Mulige tilbudsforbedringer i andre seksårsperiode :**

- Reisetidsinnkorting Oslo–Bergen og effektivt kollektivtilbud til Ringeriksregionen (ramme B)



# Korridor 6 på Østlandet: Oslo – Nittedal -Gjøvik

*Ambisjon: Kapasitetsøkning og reisetidsinnkorting i bo- og arbeidsmarkedsregionene.  
Effektivisere godstransport på bane ved å fjerne flaskehals*

## **Første seksårsperiode:**

- Fra ett tog hver andre time til ett tog i timen Oslo-Gjøvik
- Stive ruter og flere avganger Nittedal – Oslo
- Effektpakke for Kombitransport Oslo–Bergen: Økt tog lengde og kapasitet, kortere kjøretid

## **Tiltak:**

- ERTMS, Reinsvoll kryssingsspor, oppgradert Nittedal stasjon, plattformforlengelser for nytt materiell

## **Mulige tilbudsforbedringer i andre seksårsperiode**

Bedre nettdækning

# Korridor 6 Østlandet: Oslo – Eidsvoll – Hamar (1)

*Ambisjon: Kapasitetsøkning og reisetidsinnkorting i bo- og arbeidsmarkedsregionene.  
Effektivisere godstransport på bane ved å fjerne flaskehalsler*

## **Første seksårsperiode:**

- Kortere reisetid Oslo – Hamar
- Tiltak for universell utforming på stasjoner på strekningen Gardermoen–Drammen
- Effektpakke for Kombitransport Oslo–Trondheim: Økt tog lengde og kapasitet, kortere kjøretid
- *Dobbeltspor Venjar-Eidsvoll-Langset*
- *Oppstart Dobbeltspor Kleverud – Sørli og Sørli - Åkersvika*

# Korridor 6 Østlandet: Oslo – Eidsvoll – Hamar (2)

## Mulige tilbudsforbedringer i andre seksårsperiode

- Flere rushtidsavganger til Eidsvoll og Jessheim (ny rutemodell)
- To tog i timen Oslo-Hamar i grunnrute og kortere reisetid Oslo - Hamar
- Videre planlegging for tilbudsforbedring Hamar – Lillehammer
- Bedre nettdekning
- KVVU Hovedbanen Nord 2020, kan anbefale løsninger for økt kapasitet for person og gods
- *Dobbeltspor Kleverud – Sørli og Sørli - Åkersvika*

