

Fagpolitisk utvalg, Østlandssamarbeidet

6. Desember 2021

Anita Skauge

Direktør Jernbanestrategi, Jernbanedirektoratet

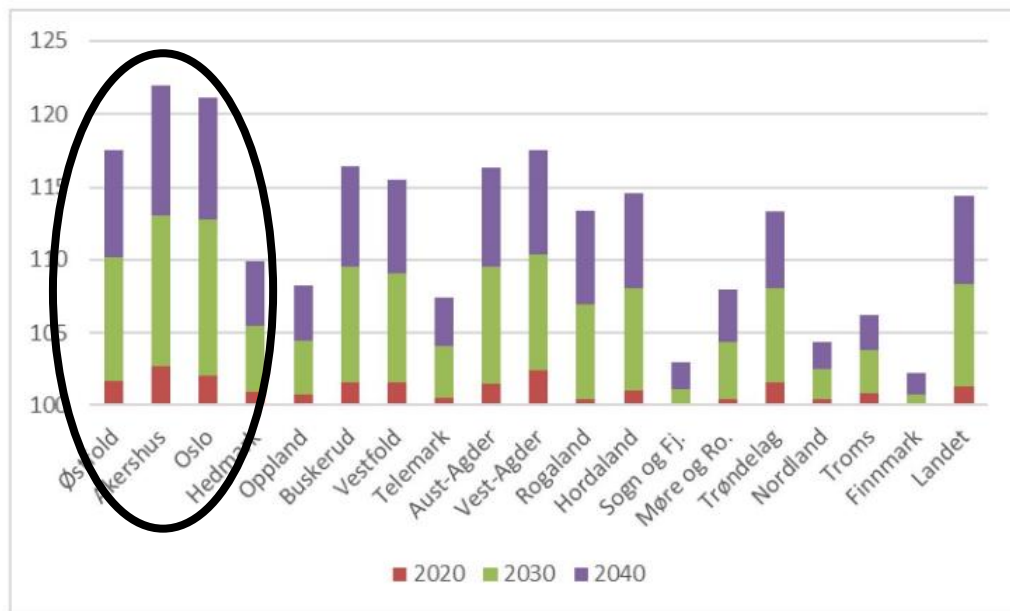


Agenda

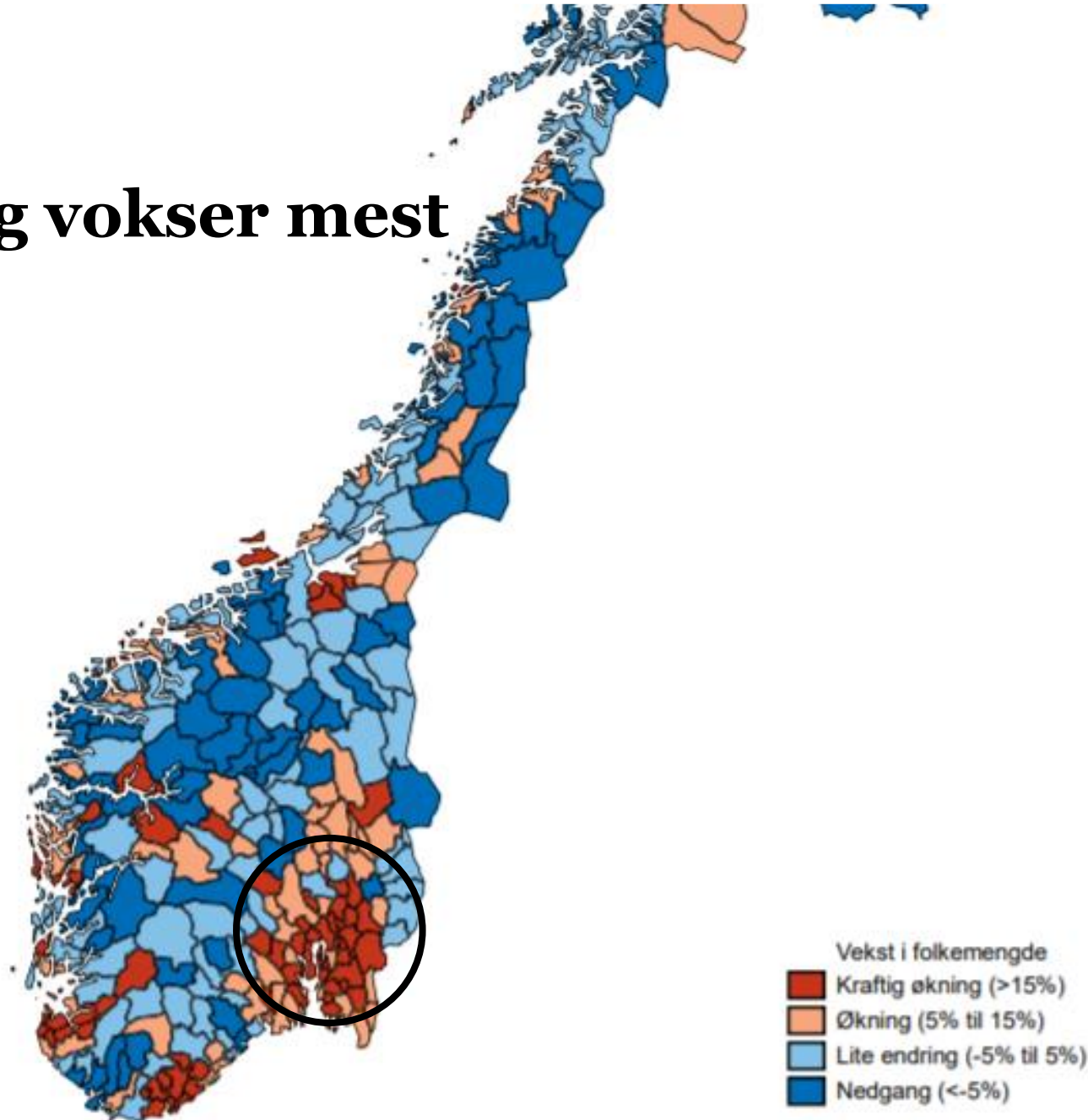
- 1) Intercity i Nasjonal transportplan
- 2) Status optimalisering
- 3) Videre arbeid med IC effektpakker



Intercity er en satsing der mobilitetsbehovet er størst og vokser mest



Figur 2.1 Framskrevet folkekemengde 2016-2040. 2018=100, Alternativ MMMM, Kilde: SSB



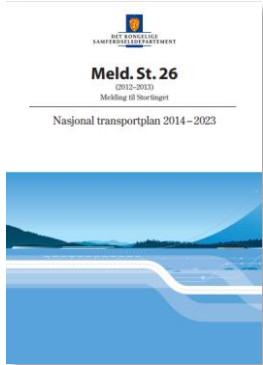
InterCity-konsept

1. Minimum to regiontog i timen t/r Oslo på alle IC-bena
2. Store reisetidsforbedringer
3. Stasjoner i byene
4. Forutsetter utvikling for gods og fjerntog
5. Fullt dobbeltspor hele veien

” IC-korridorene skal ha et miljøvennlig transportsystem av høy kvalitet som knytter bo- og arbeidsområdene godt sammen.



Politisk prioritering

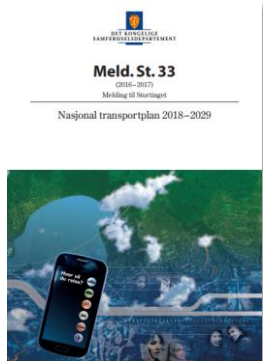


NTP 2014-2023: Intercitytriangelet innen 2030

2024: Ferdig indre IC til Hamar, Tønsberg og Seut

2026: Ferdig indre IC til Sarpsborg

2030: Ferdig ytre IC til Skien, Lillehammer og Halden



NTP 2018-2029: Ringeriksbanen legges til, ytre IC skyves noe

2024: Ferdig indre IC til Hamar, Tønsberg, Seut og Hønefoss

2026: Ferdig indre IC til Sarpsborg

2034: Ferdig ytre IC til Skien, Lillehammer og Halden

NTP 2022-2033: Mer for pengene



- InterCity på Vestfoldbanen er prioritert
- Indre intercity IC på Dovrebanen er prioritert
- Østfold får et bedret tilbud
- Ringeriksbanen går til NVAS

Effektpakker til oppstart i første seksårsperiode:

Vestfoldbanen:

- To tog i timen (med mulighet for fire) Oslo-Tønsberg
- To tog i timen Oslo-Skien

Dovrebanen:

- To tog i timen Oslo-Hamar

Østfoldbanen:

- Forbedringer som følge av Follobanen og Sandbukta-Moss-Såstad

Ringeriksbanen

The background of the slide is a close-up, slightly angled view of several Norwegian 1000 Kroner banknotes. The notes are purple and blue, with the word 'TUSEN KRONER' and the number '1000' clearly visible. The Norwegian Bank logo is also present on the notes.

PUNKT 3 JDIR

Utbyggingskostnadene er høye. Dette utfordrer lønnsomheten og gjennomførbarheten i tilbudsforbedringene

Nytt dobbeltspor

Follobanen

Østfoldbanen - en del av InterCity

- Halvert reisetid Oslo-Ski: 11 minutter
- Bedre punktlighet
- Økt kapasitet for gods- og persontog
- Nye Ski stasjon blir et InterCity-knutepunkt
- Planlagt åpning 2022



Nytt dobbeltspor og ny stasjon

Sandbukta-Moss-Såstad

Østfoldbanen – en del av InterCity

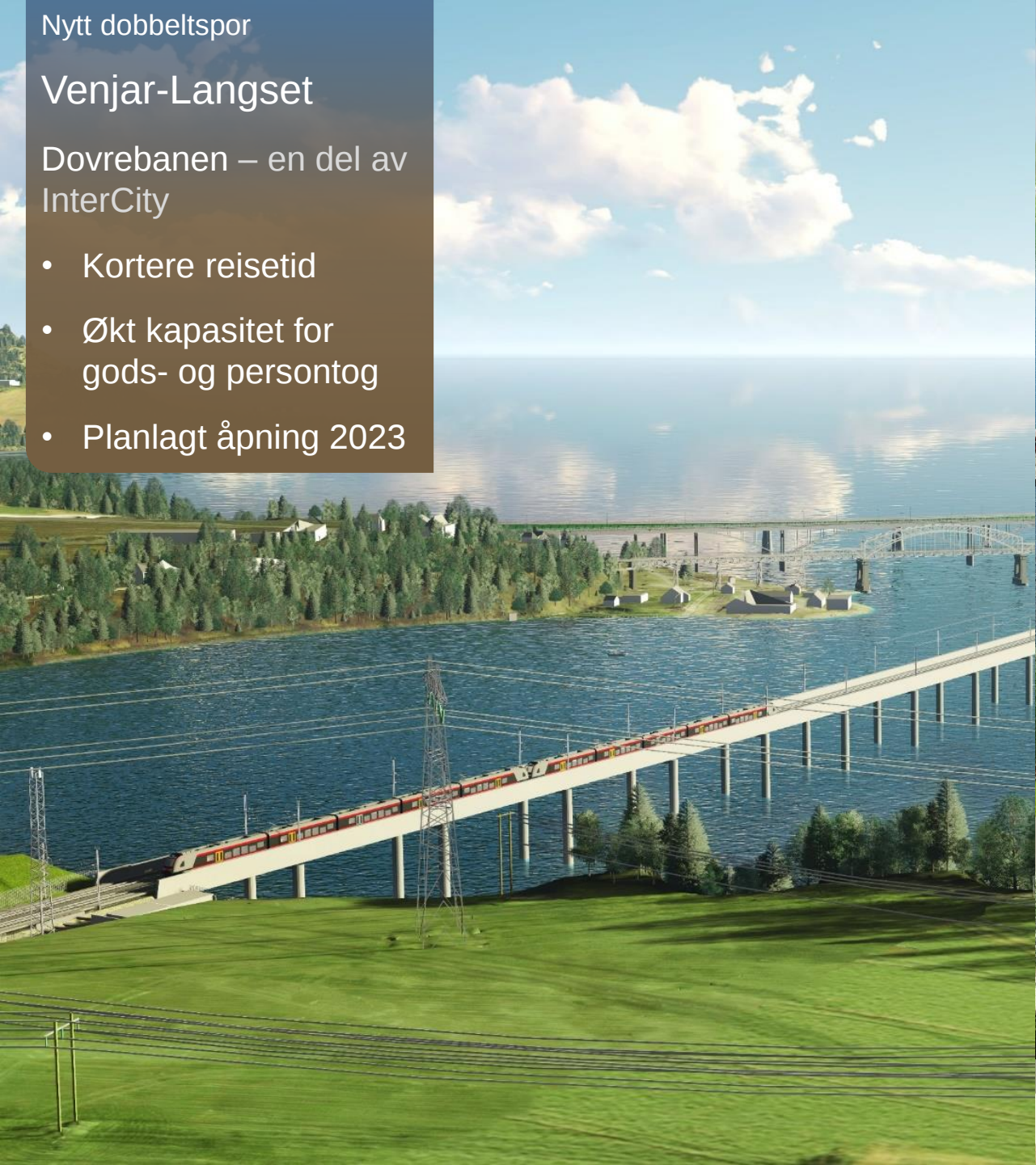
- 4 tog per time
- Oslo - Moss 30 minutter
- Forbedret punktlighet
- Ferdiqstillegg planlagt 2026

Nytt dobbeltspor

Venjar-Langset

Dovrebanen – en del av InterCity

- Kortere reisetid
- Økt kapasitet for gods- og persontog
- Planlagt åpning 2023



Nytt dobbeltspor

Kleverud-Sørli-Åkersvika

Dovrebanen – en del av InterCity

- Kortere reisetid, Oslo – Hamar 55 minutter
- 2 tog i timen til Hamar + fjern- og godstog Trondheim
- Anskaffelsesprosesser pågår
- Planlagt åpning 2027



Nytt dobbeltspor

Drammen-Kobbervikdalen

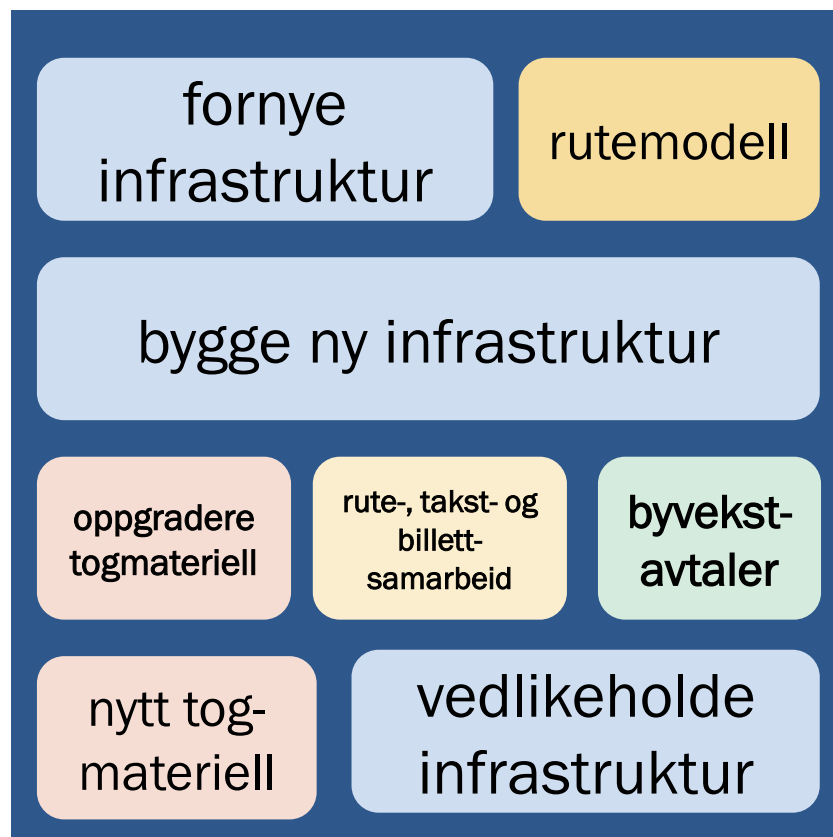
- ERTMS signalanlegg
- Nytt og flomsikret stasjonsområde med flere plattformer og bedre atkomst midt i Drammen by
- Muliggjør 4 tog/t til Tønsberg og økning mot Sørlandsbanen
- Planlagt åpning 2025



Nykirke-Barkåker

- ERTMS signalanlegg
- Muliggjør 4 tog/t Oslo – Tbg
- Ny stasjon på Skoppum
- Planlagt åpning 2025

Effektpakker



Effektpakker

- For å realisere et nytt tilbud på jernbanen, må alle brikkene i jernbanesystemet passe sammen.
- Mange av brikkene er i seg selv komplekse
- Jernbanedirektoratet koordinerer mellom aktørene i sektoren og lager strategien for den videre utviklingen av tilbudet

De viktigste brikkene

- Jernbaneinfrastruktur
- Rutemodell for togselskapene
- Togmateriell
- Offentlige kjøp (subsidiert) av transporttjenester

Porteføljestyring – styring på netto nytte

- Investeringsene optimaliseres og de beste prosjektene skal gjennomføres først
- Operativt handlingsrom
- Skiller mellom første og andre seksårsperiode, bygge- og planfase
- Offentlig porteføljeforslag
- Samhandling og dialog med aktørene



Videre arbeid

- Jernbanedirektoratet gjør vurderinger av konsekvensene av optimalisering for effekt og langsiktig behov
- Det gjenstår tilbudsforbedringer til Fredrikstad-Sarpsborg-Halden og til Lillehammer
- Jernbanedirektoratet inngår avtaler om planlegging med Bane NOR for å få et bedre faglig grunnlag til neste NTP-rullering

”Stortinget legger til grunn at ambisjonen om InterCity-satsingen på Dovrebanen, Østfoldbanen, Vestfoldbanen og Ringeriksbanen står ved lag.