



Jernbane-
direktoratet

NTP 2022-2033

NTP-konferanse
25. november 2019

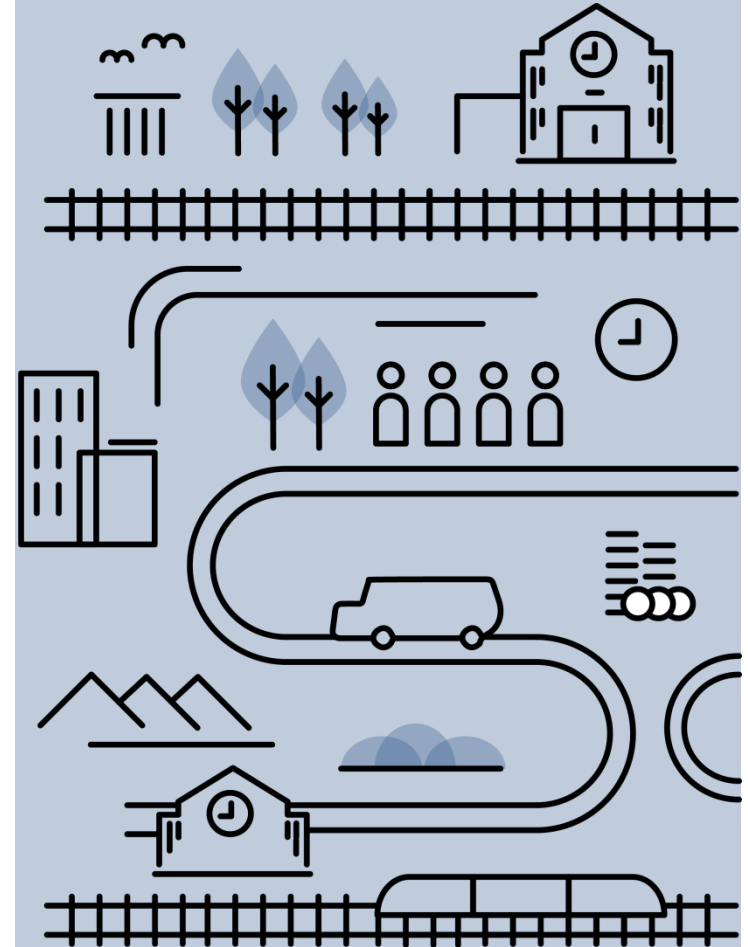
Stein Batalden
Seksjonsleder langsiktig utvikling/NTP



Oppdrag 1: Mer infrastruktur for pengene

Optimalisering langs to dimensjoner

1. Å identifisere de riktige tiltakene som gir mest effekt for kundene og samfunnet
2. Å planlegge, bygge og drifte infrastruktur så kostnadseffektivt som mulig slik at nytten blir størst mulig

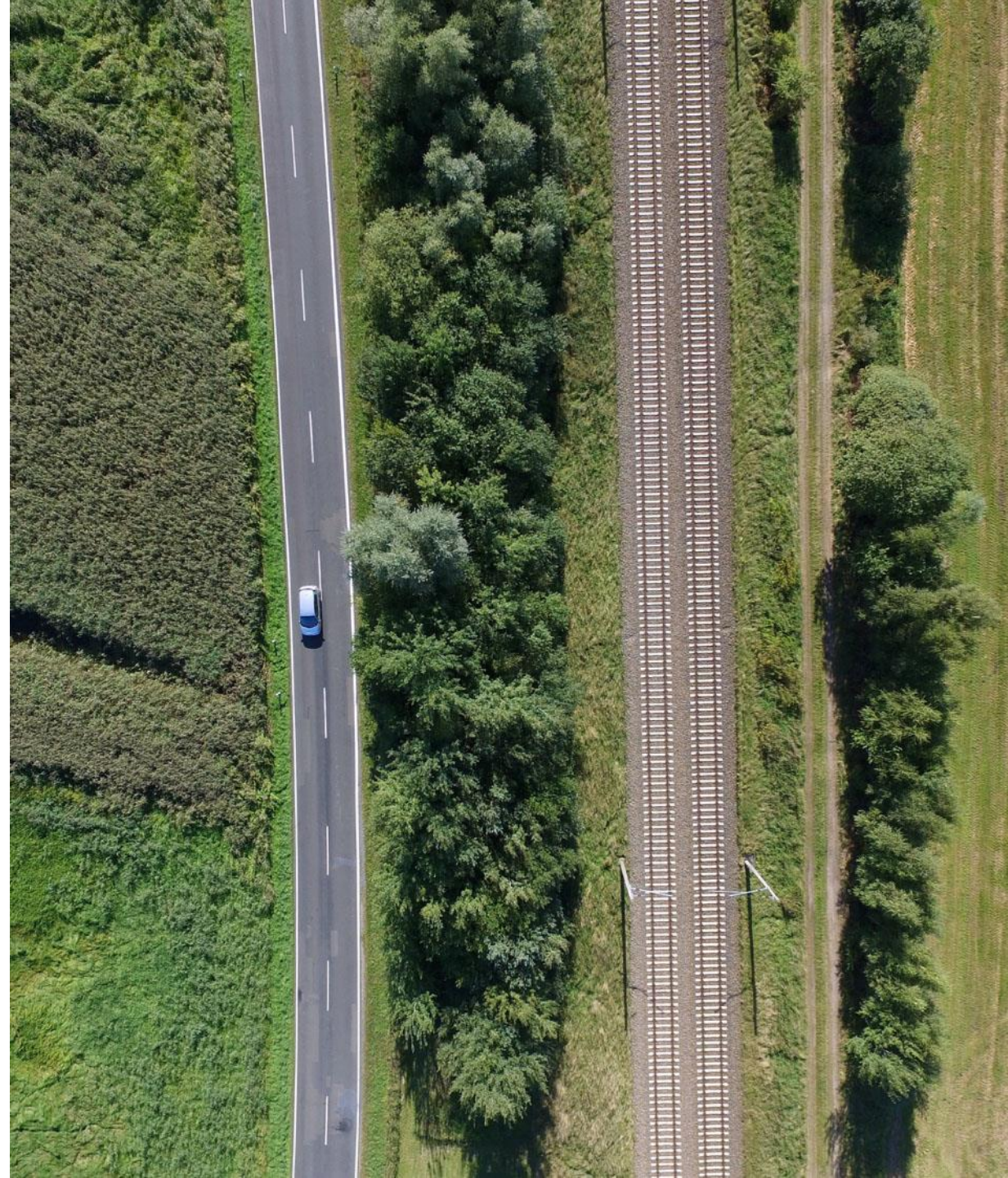


Velge de riktige prosjektene



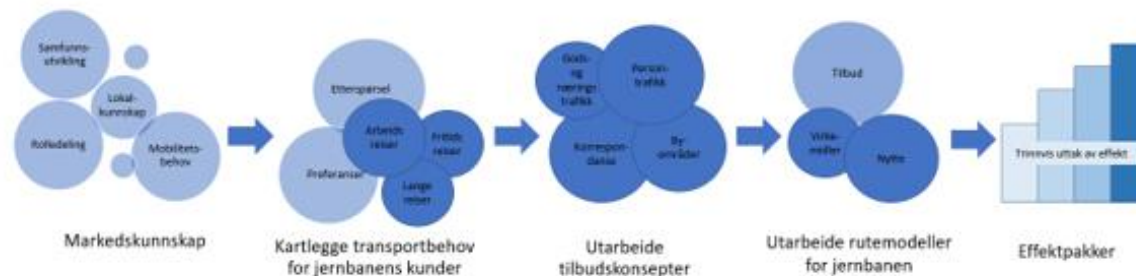
Hva er viktig for de reisende/vareeiere?

- Forutsigbart
- Må gå ofte nok
- Korrespondanse
- Samordnet ruteinfo og billetter
- Sitteplasser/komfort
- Nettdekning om bord
- Pris
- Etc.



Hvordan møter vi behov og utvikler riktig tilbud?

- Rutemodeller med effektpakker
 - Effektpakker inneholder all infrastruktur og materiell
 - Trinnvise effektuttak
 - Prioriterer etter samfunnsøkonomi og andre forhold



Hvordan planlegge, bygge og drifte infrastruktur kostnadseffektivt



Hvordan planlegge, bygge og drifte infrastruktur kostnadseffektivt

- Optimalisere planlegging og utbygging
 - Trasévalg (bruer, tunneler, dagsoner etc.)
 - Gjennomføringsmodell (kontrakter, utnytte leverandørmarkedet bedre etc.)
 - Standarder og utforming (utfordre politiske føringer og teknisk regelverk)
- Effektivisere drift og vedlikehold
- Konkurransenutsette drift og vedlikehold



Andre tiltak

- Organisering av sektoren (jernbanereformen)
- Effektivisering av alle aktørene (gevinstrealisering)
- Konkurransenutsette togtrafikken
- Bruk av ny teknologi



Kostnadsdrivere (eksempler)

- Valg i tidligfase har størst innvirkning på totalkostnadene: Velge de riktige prosjektene
- Undervurdert i tidligfaseplanlegging (f.eks. KVVU):
 - grunnforhold
 - reelle kostnader knyttet til grunnerverv
 - endring av geografisk utvidelse eller teknisk omfang av prosjektet
- Byutvikling og tilrettelegging for knutepunkter kan medføre at prosjektet blir større enn rene jernbanetransporthensyn tilsier.

Oppdrag 1: Kostnadsreduksjon

	Kostnadsreduksjon
Gevinstrealisering FDV Bane NOR	75 MNOK
Modernisering av trafikkstyring	230 MNOK
Nye trafikkavtaler	9 000 MNOK
Optimalisering av Bane NORs portefølje	19 000 MNOK
SUM	28 300 MNOK

Noen eksempler på optimalisering

Bedre tilbud til samme kostnad på Trønderbanen

NTP 2018–2029

Elektrifisering gir reduserte klimagassutslipp på hele strekningen.

Krever blant annet:

Elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen.

Gir **ingen vekst** i antall reiser
-14 000 tonn CO2-ekvivalenter

Kostnad: 3 700 mill. 2016-kr.

NNB: - 0,94

NNV:

Til NTP 2022–2033

Fra 60 til 30-minuttersintervall til og fra Trondheim S.
Nullutslipp fra tog i byområdet.

Krever blant annet:

Elektrifisering deler av Trønderbanen, samt Meråkerbanen.

Kapasitetsøkende tiltak i form av nye kryssingsspor og -forlengelser.

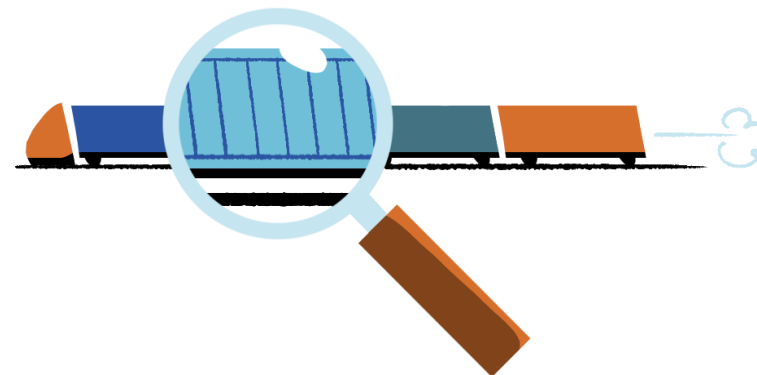
Mulighet for enkelte stasjonsnedleggelse.

+ 500 000 årlige reiser
+ 10 000 tonn CO2-ekvivalenter(men mindre pr. passasjer)

Kostnad: 3 700 mill. 2019-kr

NNB: - 0,52

NNV:



Mer effekt og høyere nytte på Jærbanen

NTP 2018–2029

Til NTP 2022–2033

Fra 30- til 15-minuttersintervall Stavanger–
Ganddal

Fra 15- til 10-minuttersintervall Stavanger–
Skeiane, fra 2 til 4 tog/t til Ganddal

Krever blant annet:
Vendespor ved Ganddal.

Krever blant annet:
Vendespor og hensetting Ganddal, nytt spor med plattform
Stavanger stasjon.

+ 31 000 årlige reiser
-27 tonn CO2-ekvivalenter

+ 370 100 årlige reiser
-199 tonn CO2-ekvivalenter

Kostnad: 51 mill. 2016-kr.

Kostnad: 356 mill. 2018-kr

NNB: 0,40

NNB: 0,18

NNV: 21

NNV: 92



Enklere løsning for godsterminal Trondheimsområdet

KVU 2015

Kapasitet minst **300 000 TEU**.
Optimal effekt for terminal-
logistikk.

Tilleggsutredning 2019 (Jdir)

Kapasitet minst 300 000 TEU.
Sporlengder for 740 m tog.

Forenklet utredning 2019 (Bane NOR)

Dobling av dagens kapasitet opptil
280 000 TEU.

Krever blant annet:

Gjennomkjøringsterminal på Torgård, 8 km
tunnel gjennom Vassfjellet, tilkobling til
Dovrebanen i sør, lastespor, kryssingsspor,
portalkraner.

Krever blant annet:

En sekketerminal på Torgård.

Krever blant annet:

Ombygging av eksisterende terminal på
Heggstadmoen

Kostnad: 6 800 mill. 2013-kr.

Kostnad: 3 800–4 500 mill. 2018-kr.

Kostnad: 1 600–2 000 mill. 2018-kr.

NNB:

NNV: - 2 832

NNB: Fra -0,81 til -0,85

NNV: Fra -2 428 til -3 014

Ikke gjennomført SØA



