

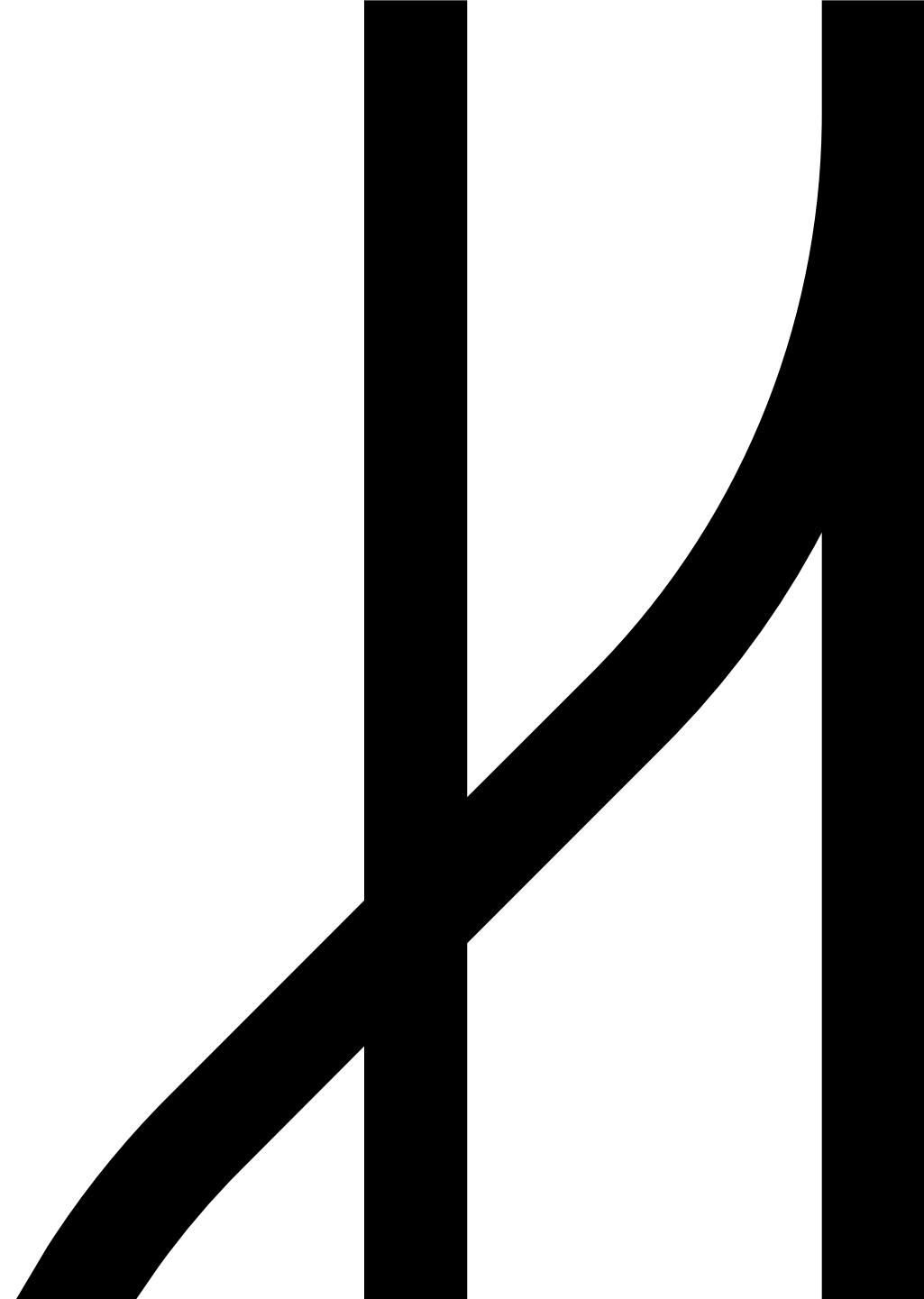


Jernbane-
direktoratet

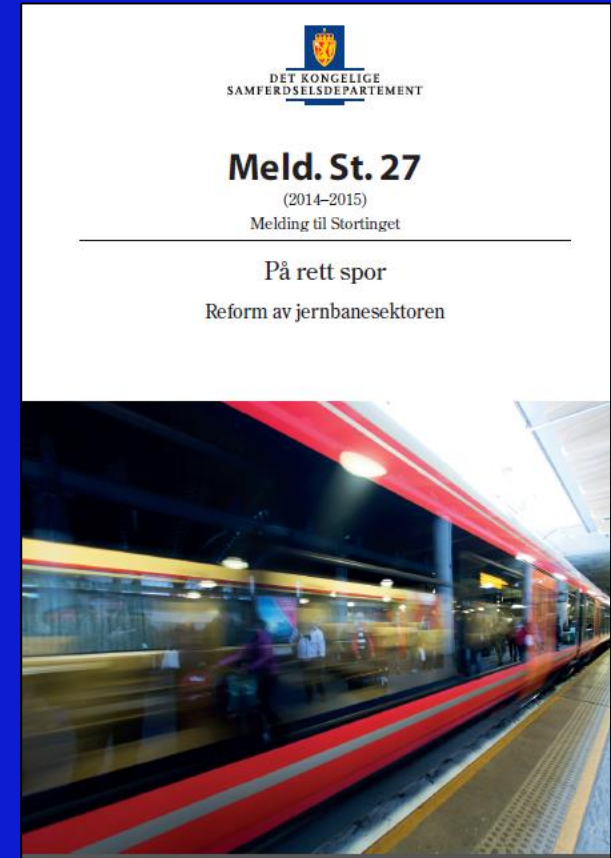
Handlingsprogram for jernbanesektoren

22. August 2018

Hanne Bertnes Norli

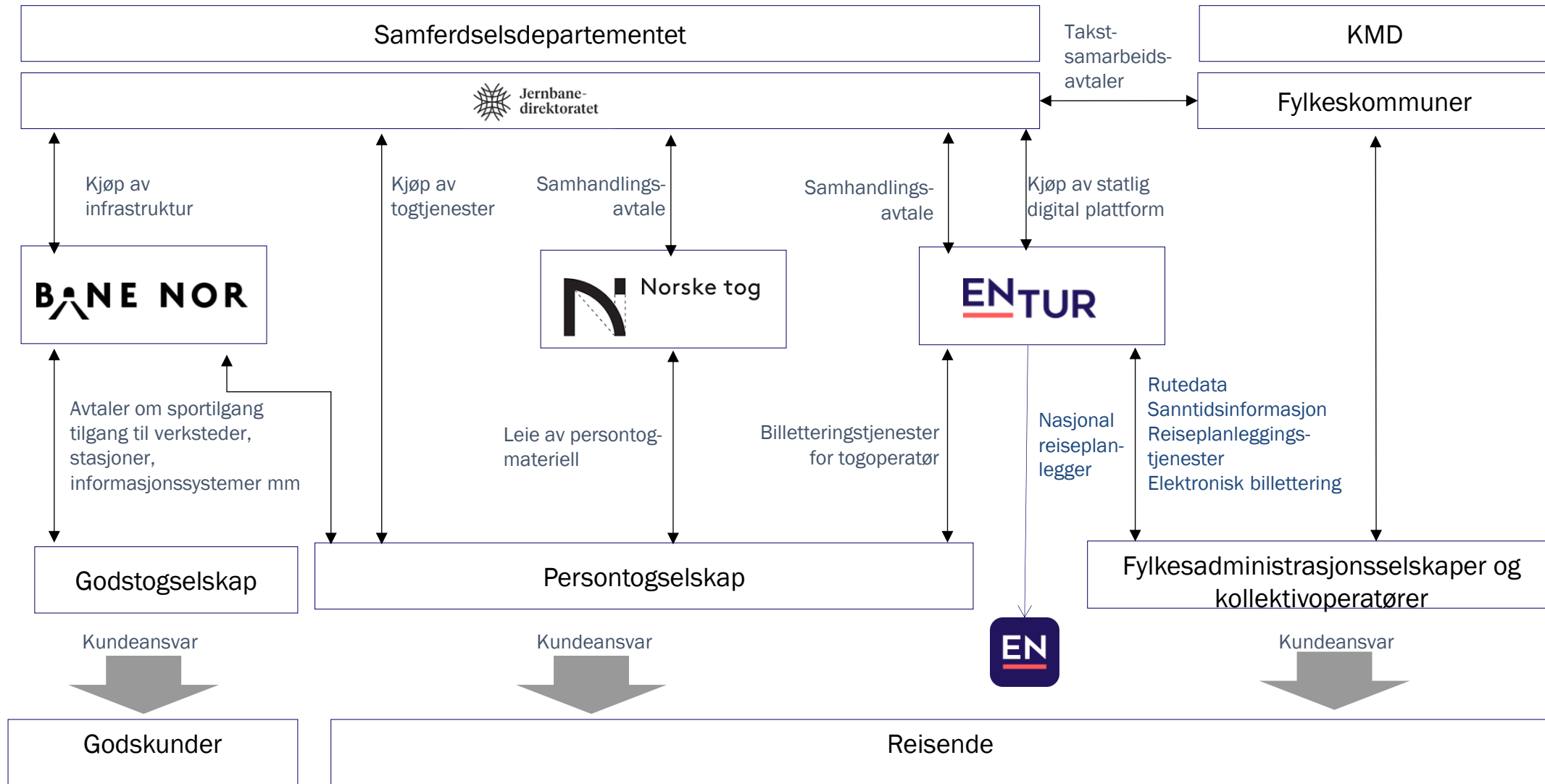


«Jernbanedirektoratet skal på vegne av staten ha et helhetlig ansvar for styring og koordinering av jernbanesektoren.»



«Jernbanedirektoratet skal: sørge for at jernbanesektoren drives mest mulig effektivt, sikkert og miljøvennlig til beste for de reisende, godstransporten og samfunnet. Inkludert initiere, utvikle og presentere forslag som angår utviklingen av jernbanen og kollektivtransportsystemet i lys av de transportbehovene direktoratet identifiserer.»

Jernbanesektoren 2018



På rett spor: Mer jernbane for pengene

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.

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*



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



Jernbanedirektoratets handlingsprogram,

-fra strategi til handling



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

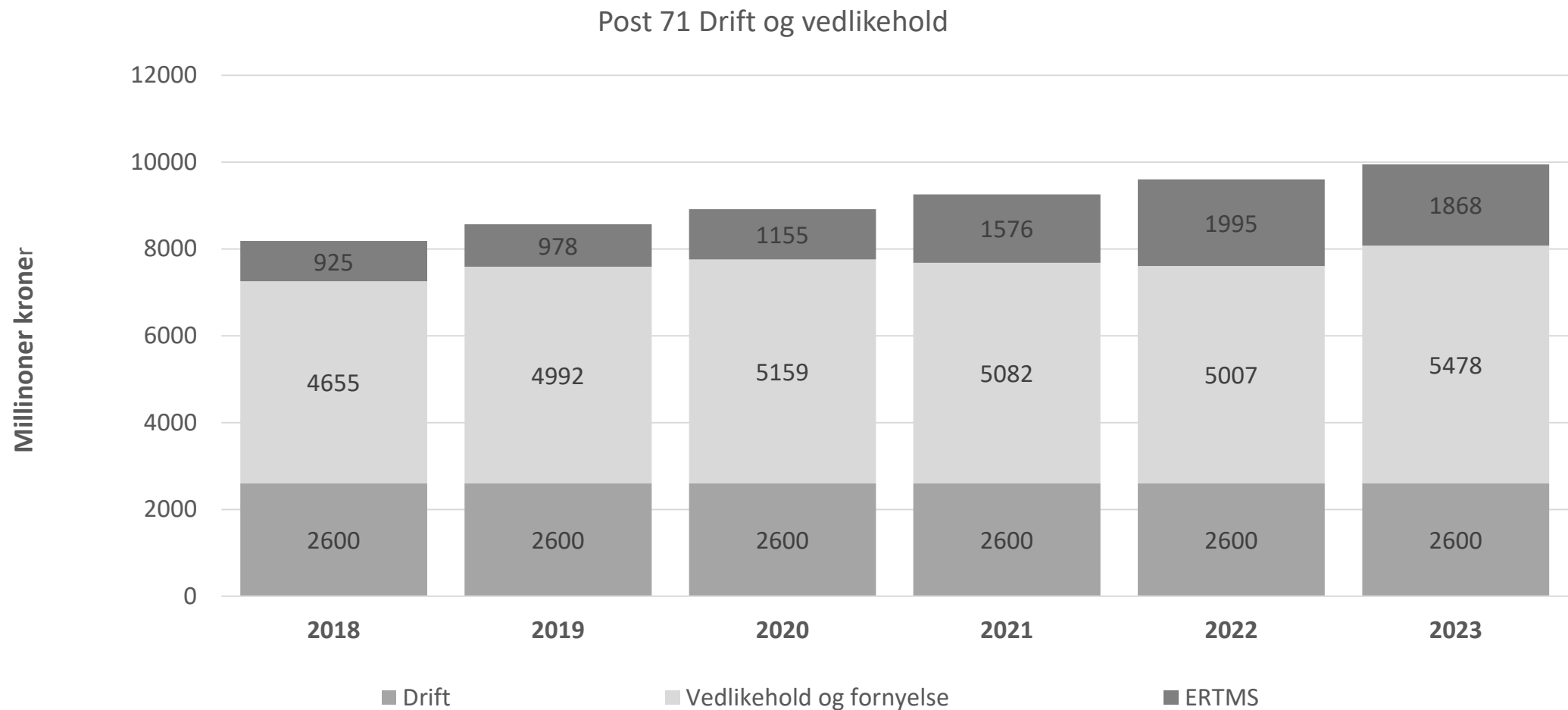
Post	Betegnelse	Vedtatt budsjett						Sum NTP	NTP årlig gjennomsnitt
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2018-2023	2024-2029
01	Driftsutgifter	362	385	385	385	385	385	2 286	385
21	Spesielle driftsutgifter - planer og utredninger	203	205	205	205	205	205	1 226	205
71	Kjøp av infrastrukturtjenester - drift og vedlikehold	8 225	8 570	8 914	9 258	9 602	9 946	54 515	10 666
72/73	Kjøp av infrastrukturtjenester - 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		

Prioriteringer i handlingsprogrammet

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



Drift og vedlikehold av infrastruktur



ERTMS markerer et viktig teknologisk skifte

- Betydelig satsning for å gi kundene en mer stabil jernbane med økt punktlighet, økt sikkerhet, og på sikt mer kapasitet
- ERTMS bidrar til færre tekniske feil som påvirker togtrafikken, lavere vedlikeholdskostnader knyttet til signal- og sikringsanlegg, og bedre informasjon til kundene og togoperatører
- Bane NOR implementerer ERTMS suksessivt fram til 2034



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

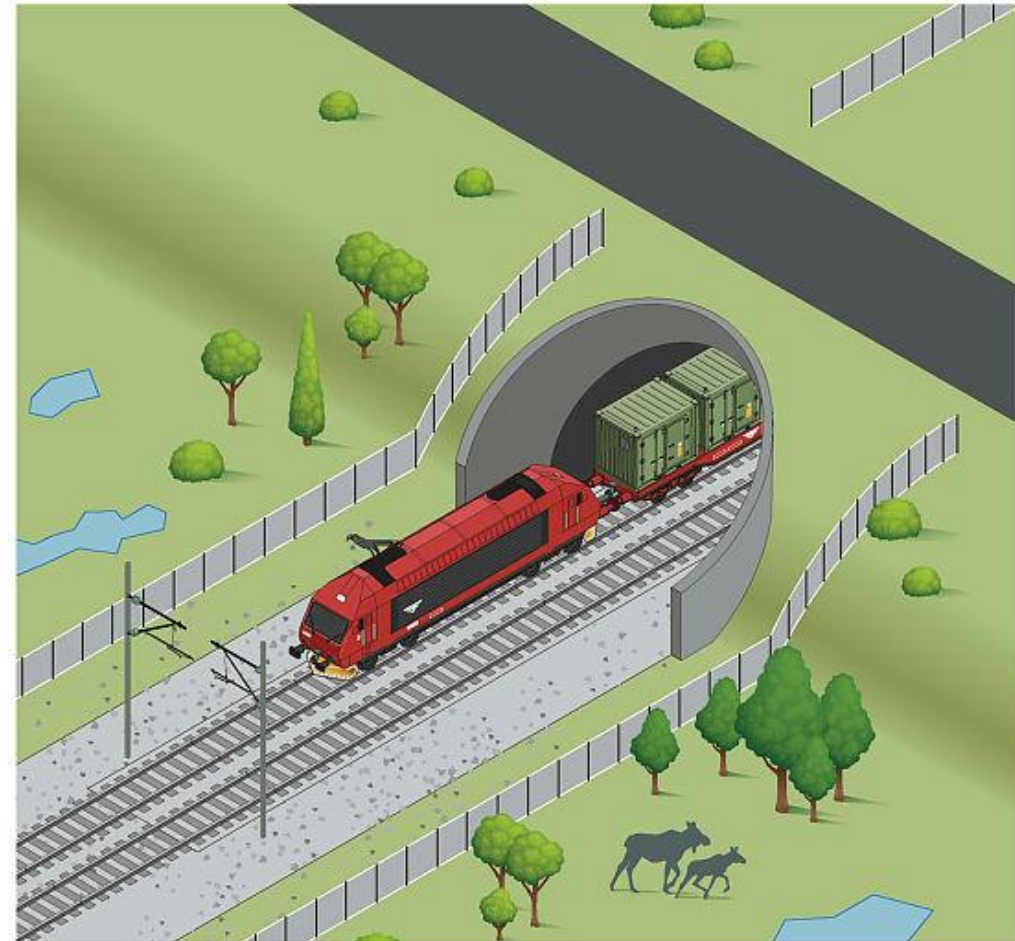


Mer markedsorientert godstransport



Mer markedsorientert godstransport

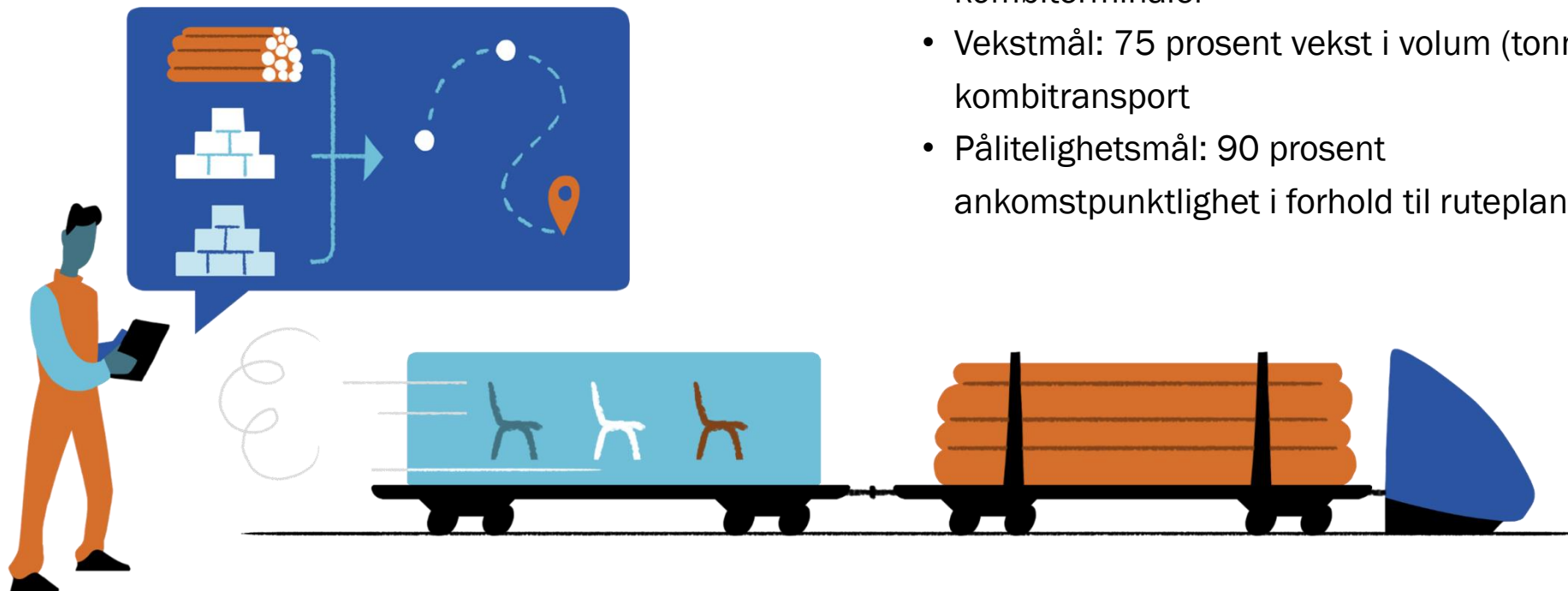
- **Målsetting:** Overføring av gods fra veg til jernbane og sjø vil bidra til det grønne skiftet, økt sikkerhet og mindre trengsel på veg.
- **Forutsetning:** Toget må være konkurransedyktig på enhetskostnader, pålitelighet og leveringstider.
- **Kontinuerlig kontakt med næringslivet er viktig** for å være oppdatert og gjøre de riktige valgene.
- **I NTP 2018-2029** er det lagt til grunn en godspakke på ca. 18 mrd. kr. for planperioden, ca. 5,7 mrd. i første periode.
- **Jernbanens Godsstrategi** revideres frem til neste NTP (2022-2033) for å sikre at anbefalingene fremdeles er riktige.



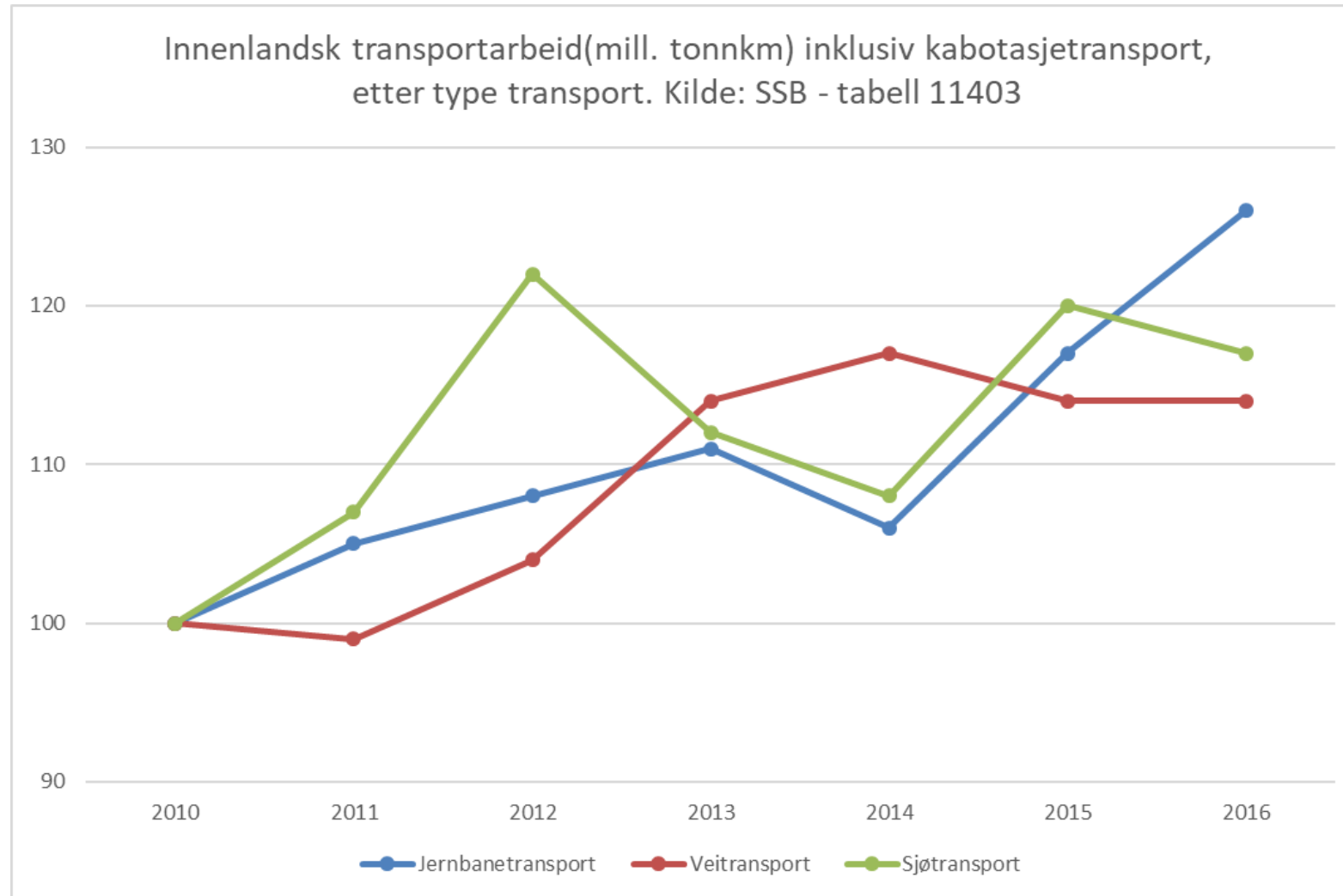
Godsstrategiens mål

I forbindelse med utarbeidelsen av Godsstrategi for jernbanen 2016-2029 ble følgende fire hovedmål definert:

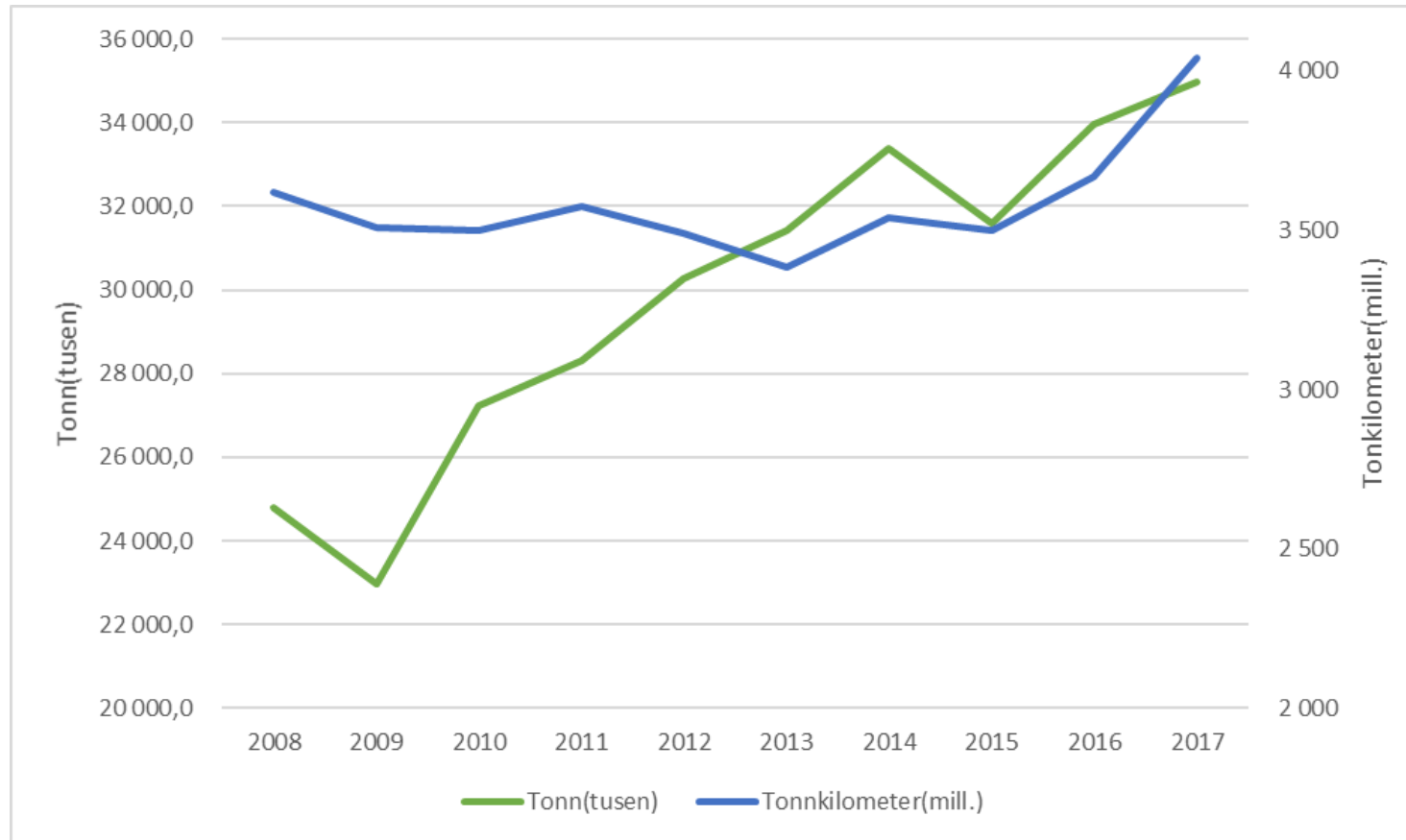
- Effektivitetsmål: 40 prosent økning i faktisk kjørt toglengde målt i snitt for alle godstog
- Terminal- og håndteringskostnader: 25 prosent reduksjon målt i kr per tonn for alle kombiterminaler
- Vekstmål: 75 prosent vekst i volum (tonn) for kombitransport
- Pålitelighetsmål: 90 prosent ankomstpunktlighet i forhold til ruteplan



Positiv utvikling for gods på bane



Positiv utvikling gods på bane



Økt kapasitet og effektivitet

- Lengre godstog med kortere framføringstid bedrer jernbanens konkurranseevne.
 - Flere og lengre kryssningsspor hvor det er begrensninger på lengden eller kapasitet for godstog
 - Dobbeltspor hvor frekvensen av tog er høyest
- Nye banekoblinger og elektrifisering gir et mer effektivt, utvidet og sammenkoblet nettverk

Tilsvinger	Elektrifisering
Kongsvinger	Hamar – Elverum – Kongsvinger
Elverum	Hønefoss - Follum
Hokksund	(Trønderbanen)
Hamar	
Hønefoss	



Tilgjengelige og effektive terminaler

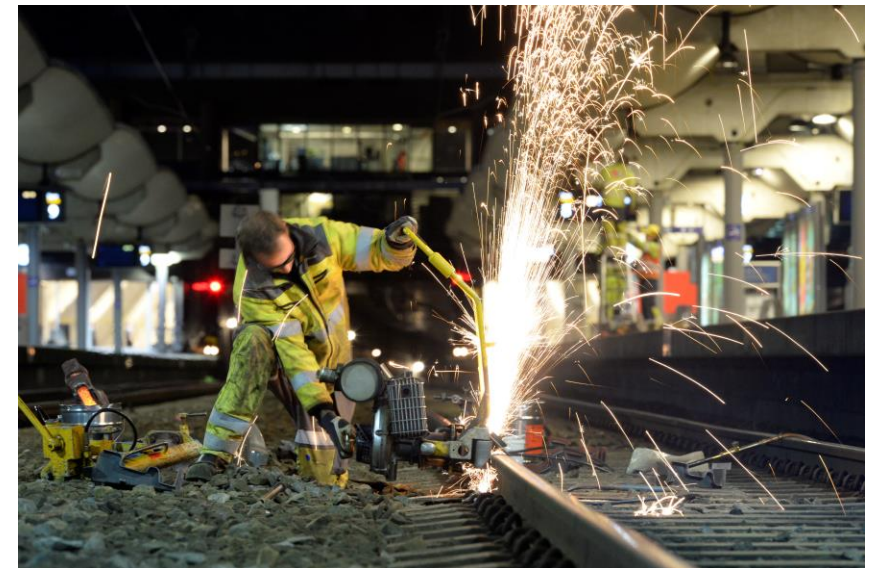
- Terminalstruktur
 - Etter innspill fra næringslivet planlegges nye kombi- og tømmerterminaler for å overføre mer gods til bane
- Terminalkapasitet
 - Utvidelse av terminaler hvor kapasiteten er begrenset
- Effektiv terminaldrift
 - Terminaler planlegges utbedret for mer effektiv drift for å redusere næringslivets terminalkostnader
- Eksempler på terminaler hvor tiltak utredes eller planlegges:

Kombiterminaler	Multi- / havne- / industriterminaler	Tømmerterminaler
Alnabru	Holmen	Kongsvinger
Sør for Trondheim	Herøya	Rudshøgda
Nygårdstangen	Hauerseter	Midt-Telemark



Pålitelighet og punktlighet

- Vedlikehold og fornying av infrastrukturen
 - En stabil og forutsigbar jernbane er nødvendig for at næringslivet skal velge logistikk løsninger på bane
- Beredskap og avvikshåndtering
 - Tiltak for å få frem gods selv når togene står
- Nytt signalsystem – ERTMS
 - Færre tekniske feil
 - Bedre og raskere informasjon
 - Høyere punktlighet og økt sikkerhet



Alnabru – arbeid i to faser

Fase 1 – frem til 2019/20:

Bane NOR gjennomfører og planlegger en rekke fornyelses- og investeringstiltak på Alnabru for å bedre driftsstabiliteten og effektiviteten på terminalen.

Fase 2 – KVV, leveres høst 2018

Jernbanedirektoratet har fått i oppdrag fra SD å Komme fram til en løsning for utvikling av Alnabru som:

- Om lag dobler kapasiteten i forhold til dagens terminal
- Forbedrer driftsstabilitet og driftseffektivitet
- Gir mulighet for trinnvis kapasitetsutvidelse i takt med etterspørselen



KVU Kongsvingerbanen

- Jernbanedirektoratet har 17. juli mottatt oppdragsbrev fra SD.
- KVU Kongsvingerbanen skal omfatte både lokal-, gods- og fjerntog og se banen i sammenheng med korridoren mellom Oslo og henholdsvis Stockholm, Narvik og Hallsberg/Europa.
- Fylkeskommuner, kommuner og kommersielle aktører skal involveres på en hensiktsmessig måte.
- Jernbanedirektoratet oversender tidsplan og videre prosess for KVU-arbeidet til SD innen 15. oktober 2018.



Incentivordning

- Samferdselsdepartementet har opprettet en arbeidsgruppe som skal jobbe med en midlertidig støtteordning for å beholde og øke godstransporten på jernbane
 - Målet for ordningen er å overføre gods fra vei til bane
 - Innspill fra bransjeaktører er med på å forme ordningen
 - Ment å være til tiltakene fra godspakken i NTP gir virkning
 - Løsningen må godkjennes av Stortinget og ESA



Takk for oppmerksomheten!



