



Vedlegg 4: Mer for pengene - Estimatutvikling i effektpakkene

Jernbanesektorens svar på
prioriteringsoppdraget

Nasjonal transportplan 2025-2036



1. Innledning

Jernbanedirektoratet og Bane NOR vil i hele kjeden fra behovskartlegging til gjennomført tiltak søke løsninger som reduserer kostnadene og øker samfunnsnyttene.

I det videre redegjøres det for utvikling i kostnadsestimater for porteføljen av effektpakker som var igangsatt eller prioritert med oppstart i første seksårsperiode i gjeldende NTP. Redegjørelsen er avgrenset til hvor Jernbanedirektoratet og Bane NOR har inngått effektpakkeavtaler. Når det gjelder tilsvarende vurderinger for effektpakker der Nye veier AS (FRE16) og Statens vegvesen (Fellesprosjektet Arna-Stanghelle) har prosjektledelsen, vises det til NTP-leveranse fra disse virksomhetene.

Utviklingen i kostnadsestimatet for NTP 2025-2036 for effektpakkene med avtale mellom Bane NOR og Jernbanedirektoratet vises både mot NTP 2022-2033 og innspill til statsbudsjett våren 2023. Tabell 1 viser effektpakkene og kostnadsestimat fra NTP 22-33 og kostnadsestimat til NTP 25-36 i prognose for 2023-kroner.

Effektpakke	Kostnads estimat NTP 22-33 (2023-kr)	Prognose (total kostnad) NTP 25-36 (2023-kr)
Infrastruktur for nytt togmateriell	1 533	3000
Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo-Ski)	36 129	37438
Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo-Moss)	19 840	22 422
Flere og raskere tog på Vestfoldbanen (Oslo-Tønsberg)	28 087	27 106
Flere tog på Jærbanen (Ganddal - Stavanger)	357	376
Flere tog på Vossebanen (Arna-Bergen)	8 788	7 829
Flere og raskere tog på Dovrebanen (Oslo-Hamar)	25 225	24 152
Flere tog på Gjøvikbanen	1 353	1 352
Elektrifisering og infrastruktur for nytt togmateriell (Støren-Steinkjer)	3 094	3 056
ERTMS	30 281	31 822
Banestrømforsyning	1 719	1 656
Kombitransport Trondheim-Bodø	811	938
Kombitransport Oslo-Bergen	1 201	1 123
Kombitransport Oslo-Narvik via Sverige	3 161	4 227
Kombitransport Oslo-Trondheim	1 318	2 041
Flere tog i Oslo-navet	13 079	14 664
Flere og raskere tog på Vestfoldbanen (Oslo-Skien)	12 782	12 782
Flere tog på Jærbanen (Skeiane - Stavanger)	287	1 690
Flere tog på Vossebanen (Myrdal – Bergen)	2 067	1 682
Flere tog Trønderbanen	2 370	3 600

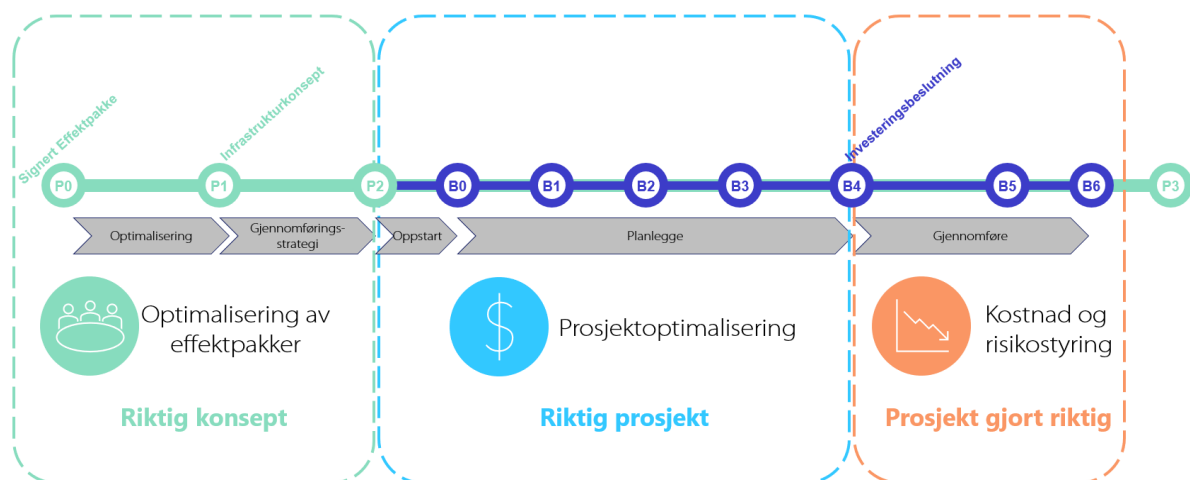
2. Innføring av nye rammebetingelser i jernbanesektoren

Nye rammebetingelser ble innført i oppfølgingen av gjeldende NTP i januar 2022. Avtaler om effektpakker mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR inkluderer effektmål i form av et togtilbud, som Bane NOR får i oppdrag å tilrettelegge infrastrukturen for.

Bane NOR har med bakgrunn i dette utviklet prosesser for å definere og gjennomføre de mest samfunnsøkonomisk lønnsomme tiltakene. Bane NORs prosjekteierstyringsmodell er grunnlaget for implementering av eierstyring i praksis, for å ta ut verdier i form av reduserte kostnader, økt nytte og større forutsigbarhet for prosjektene. Fra Bane NOR fikk utvidet handlingsrom og fram til i dag, har det blitt etablert prosesser for å ivareta ansvaret, og flere effektpakker har vært gjennom optimalisering for å finne riktig konsept.

Innføringen av nytt handlingsrom og nye arbeidsmåter tar tid. Bane NOR har gode erfaringer fra arbeidet så langt. Der kostnadsestimatene ikke har gått ned, er vi i dag sikrere på kostnadene enn ved leveranser til gjeldende NTP.

I det videre vil det redegjøres for arbeidet med optimalisering av effektpakker, prosjektoptimalisering og kostnad – og risikostyring. Figur 1 viser hvordan de tre fasene henger sammen med beslutningspunkter i eierstyringsmodellen.



Figur 1 Ulike faser for optimalisering og kostnadsstyring i eierstyringsmodellen

Riktig konsept – optimalisering av effektpakker

I arbeidet med å finne hvilke tiltak som kreves for å oppnå den avtalte effekten, settes det sammen et tverrfaglig team bestående av fagpersoner innen trafikkframføring, kapasitetsplanlegging, jernbaneteknikk, driftsorganisasjonen, estimering og samfunnsøkonomi. For å lykkes med kostnadsreduksjon i totalporteføljen, er det avgjørende at betydelige besparelser gjøres i de innledende fasene, ved utarbeidelse av tiltakssammensetningen som til sammen utgjør infrastrukturkonseptet.

I arbeidet er formålet å finne det mest samfunnsøkonomisk lønnsomme konseptet.

Tiltakssammensetningen i infrastrukturkonseptet vil enten være det som oppnår den avtalte effekten til lavest kost eller en tilnærming til ytterligere redusert pris som gir en høyere samfunnsøkonomisk lønnsomhet. I den sammenheng vurderes det om effektmålene som er avtalt mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR leder til uforholdsmessig kostbare løsninger, og eventuelt om de

bør justeres. For å avdekke dette, legges det opp til en iterativ optimaliseringsprosess, der tiltak for å oppnå avtalt effekt identifiseres i kapasitetsanalyser. Flaskehals for trafikkavviklingen på strekningen og tidligere identifiserte tiltak fra KVU og andre utredninger vurderes, samt om en endring i effektmålene vil redusere omfang av tiltak. Deretter estimeres kostnader for de ulike tiltakene. Til slutt gjennomføres det samfunnsøkonomiske analyser for å kunne sammenligne de ulike alternative tiltakskombinasjonene.

I arbeidet undersøkes også muligheten for trinnvis effektuttak for å oppnå nytte tidligst mulig. Det utarbeides også en grensesnittanalyse, som viser avhengigheter og forutsetninger mellom effektpakker, fornyelsesbehov og eksterne føringer.

Etter etablert infrastrukturkonsept for effektpakken blir det utarbeidet en gjennomføringsstrategi, det vil si en plan for gjennomføringen av effektpakken. Tiltakene omgjøres til prosjekt og styringsbasis defineres for effektpakken og enkeltprosjektene. I planen for gjennomføring vurderes det også hvordan tiltak fra forskjellige effektpakker bør gjennomføres i sammenheng. På denne måten sikrer man at man benytter perioder med sporavbrudd og tilgjengelige ressurser godt.

Riktig prosjekt – prosjektoptimalisering

I prosjektene vurderes tekniske løsninger og gjennomføring nærmere. Det jakes løpende på optimaliseringsgevinster og forenklinger, og beslutningspunkter underveis i prosjektene følger kostnadsutviklingen og usikkerheten tett. Ved beslutningspunktene gir dette mulighet for å stoppe opp og vurdere alternative tiltak ved behov. Usikkerheten vil reduseres etter hvert som prosjektene modnes, og ved å arbeide risikobasert vil man utover i planleggingsfasen få bedre oversikt over kostnader og fremdrift, selv om det alltid vil være igjen en restrisiko.

Prosjekt gjort riktig – kostnad og risikostyring

I anleggsfasen vil leverandørdialog, gode forarbeider, hensiktsmessig entreprisavgrensning og konkurranse bidra til at anskaffelsene prises riktig fra markedet. Bane NOR følger entreprisene fremoverlent med en aktiv målstyring, og søker gjennom hele prosessen etter optimaliseringstiltak og kostnadsutt. Eksempelvis viser erfaringer fra Dovrebanen besparelser på 160 mill. kroner på strekningen Venjar – Langset grunnet redusert marginavsetning etter gjennomført sporbrudd i september 2022.

Det er per i dag ikke gjennomført en ny gjennomgang i tidligfase for alle effektpakker, men de som er gjennomført for effektpakkene Flere tog i Oslo-navet og Flere tog på Vossebanen viser positive resultater. Dette viser at de nye rammevilkårene fungerer og at det er potensiale i den nye måten å jobbe på.

3. Kostnadsutvikling i effektpakkene

I det videre redegjøres det for tiltak og kostnadsutvikling i effektpakkene. På grunn av nye avtaler og rammebetingelser synliggjøres endring fra NTP 2022-2033 og innspill til statsbudsjett 2023 (RFF23) som ble sendt til Jernbanedirektoratet våren 2022.

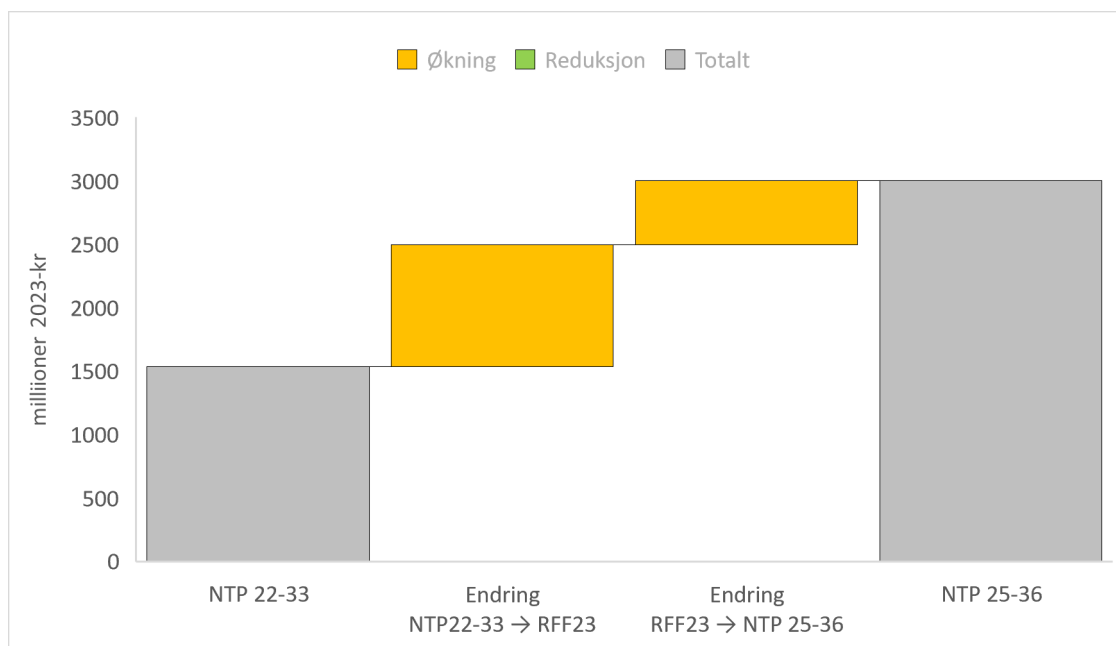
Igangsatte effektpakker

De igangsatte effektpakkene er under bygging, og inngår som del av den bundne porteføljen. Effektpakke for banestrømforsyning i Osloområdet omtales ikke i vedlegget. Denne effektpakken tas i bruk i 2026.

Infrastruktur for nytt togmateriell

Effektpakken inneholder infrastrukturtiltak som er nødvendig for at nye lokaltog, type 77 skal kunne tas i bruk mellom Oslo S og Ski på Østfoldbanen, Oslo S og Lillestrøm på Hovedbanen, Oslo S og Asker på Drammenbanen, og mellom Asker og Spikkestad på Spikkestadbanen. Flere av stasjonene, som må tilpasses for at de nye togene skal tas i bruk vil også bli universelt utformet og tilgjengelig for flere passasjer enn i dag.

De nye lokaltogene er lengre enn de som trafikkerer strekningen i dag. Dette utløser behov for at enkelte plattformer må forlenges foren trygg og effektiv passasjerutveksling. Dette er også et viktig bidrag for å oppnå høy punktlighet.



Figur 2: Kostnadsutvikling for tiltakene for å nå effektmålene i E01.

Høyere kostnadsestimat skyldes at løsningene for å gjøre tiltak på enkelte stasjoner er mer komplekse og kostnadskrevende enn først antatt. Stasjonene ligger langs høyt trafikkerte strekninger der man må hensynta eksisterende infrastruktur og trafikk på gang-, sykkel- og bilveier under bygging. Mer omfattende tiltak gjør at dette grensesnittet blir mer krevende i gjennomføringsfasen og kostnadsestimatene har derfor økt.

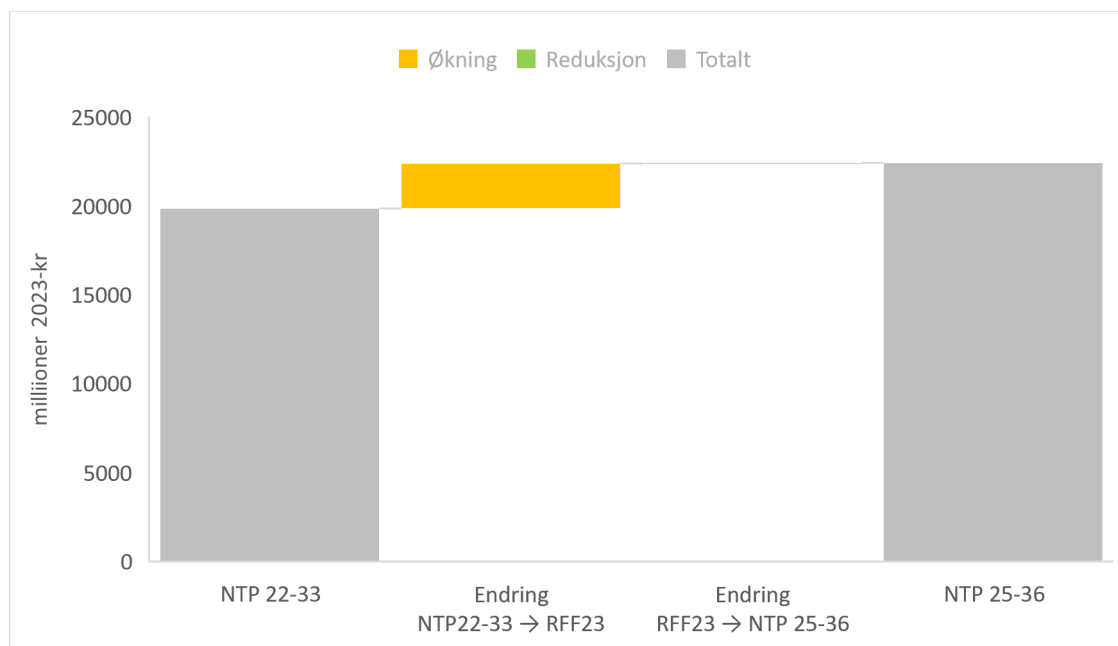
I tillegg er det en omfangsendring fra NTP 22-33 da det er endret omfang av stasjoner og holdeplasser enn tidligere.

Ettersom togene er bestilt og kommer i 2026, er framdriften svært stram. Effektpakken har planlagt byggestart i 2024 og tas i bruk i 2026.

Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo-Moss)

Effektpakken inneholder infrastrukturtiltak som er nødvendig for å redusere reisetiden ned til 30 minutter og øke antall avganger mellom Oslo og Moss i rush. Strekningen er en del av InterCity-satsingen, og effektpakken er avgjørende for å kunne øke antall tog som skal til destinasjoner sørover fra Moss.

Effektpakken gir sammenhengende dobbeltspor fra Oslo til Haug ved å etablere ti kilometer med dobbeltspor på strekningen Sandbukta-Moss-Såstad. I tillegg skal det etableres en ny stasjon i Moss, gjøre en ombygging av Rygge stasjon fra to til tre spor, samt etablere ny togparkering med 16 plasser.



Figur 3: Kostnadsutvikling for tiltakene for å nå effektmålene i E01.

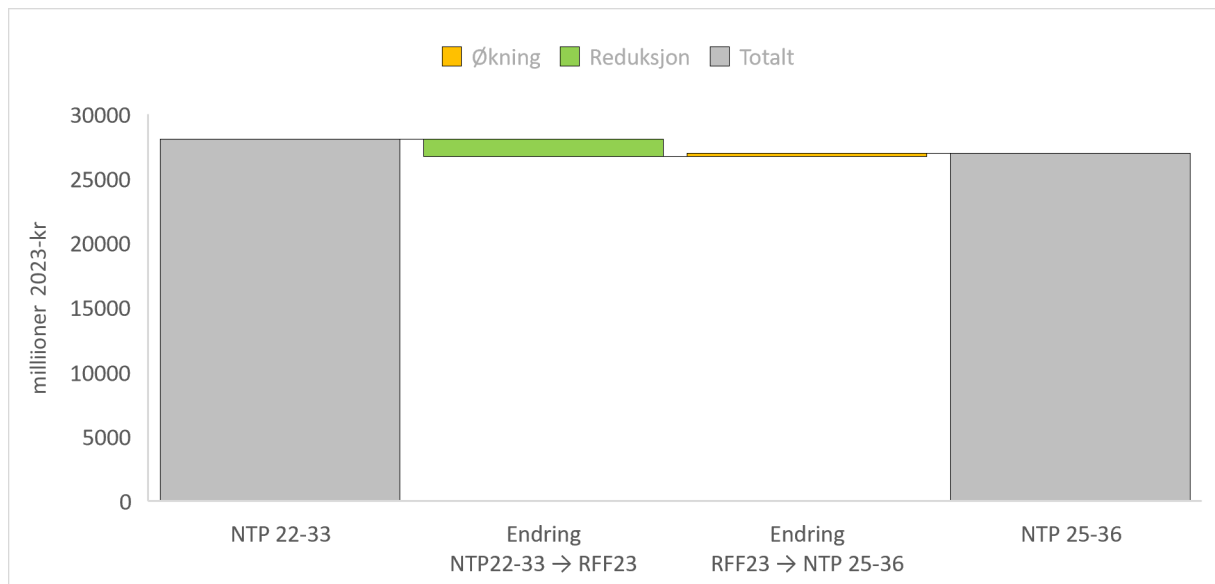
Kostnadsøkningen skyldes at det er behov for omfattende tiltak for å forbedre områdestabiliteten i Moss sentrum. Det vil være stor usikkerhet knyttet til kostnader og fremdrift så lege det pågår områdestabiliserende tiltak.

Som en konsekvens, er realiseringen av effektpakken skjøvet ut i tid sammenlignet med NTP 2022-2033. Det er planlagt at Bane NOR vil komme med et forslag til justerte styringsrammer for tid og kostnad for effektpakken i løpet av våren 2023, som vil inngå i leveransen 3. oktober 2023.

Flere og raskere tog på Vestfoldbanen (Oslo-Tønsberg)

Effektpakken skal gi en tilbudsforbedring for regionekspress- og regiontog mellom Oslo og Tønsberg. Ved ibruktakelse skal det blant annet legges til rette for fire tog i timen Tønsberg-Oslo i grunnrute og framføringstiden reduseres til om lag én time. For stasjonene Sande, Holmestrand og Horten økes antall avganger til to tog i timen. Strekningen er en del av indre InterCity, og fremtidig togtilbud til Tønsberg og sørover er avhengig av at effektpakken gjennomføres.

Effektpakken gir sammenhengende dobbeltspor fra Oslo til Tønsberg, ved å etablere 10 kilometer med dobbeltspor Drammen-Skoger og 14 kilometer Nykirke-Barkåker. Drammen stasjon utvides fra fem til seks spor og sporene heves for å hensynte klimaendringene og den økte risikoen for flom. Togparkeringsplassen på Kongsberg utvides med flere plasser og togparkeringsområdet på Sundland oppgraderes. Det bygges ny stasjon på Horten og ny togparkeringsplass med 14 plasser nord for Tønsberg. Signalsystemet på eksisterende linje inn til Tønsberg oppgraderes og stasjonen ombygges. Effektpakken inneholder også bygging/tilpassing av togparkeringsplasser i områdene Eidsvoll og Kongsvinger og nytt kontaktledningsanlegg på strekningen Kobbervikdalen-Holm. 3



Figur 4: Kostnadsutvikling for tiltakene for å nå effektmålene i E04.

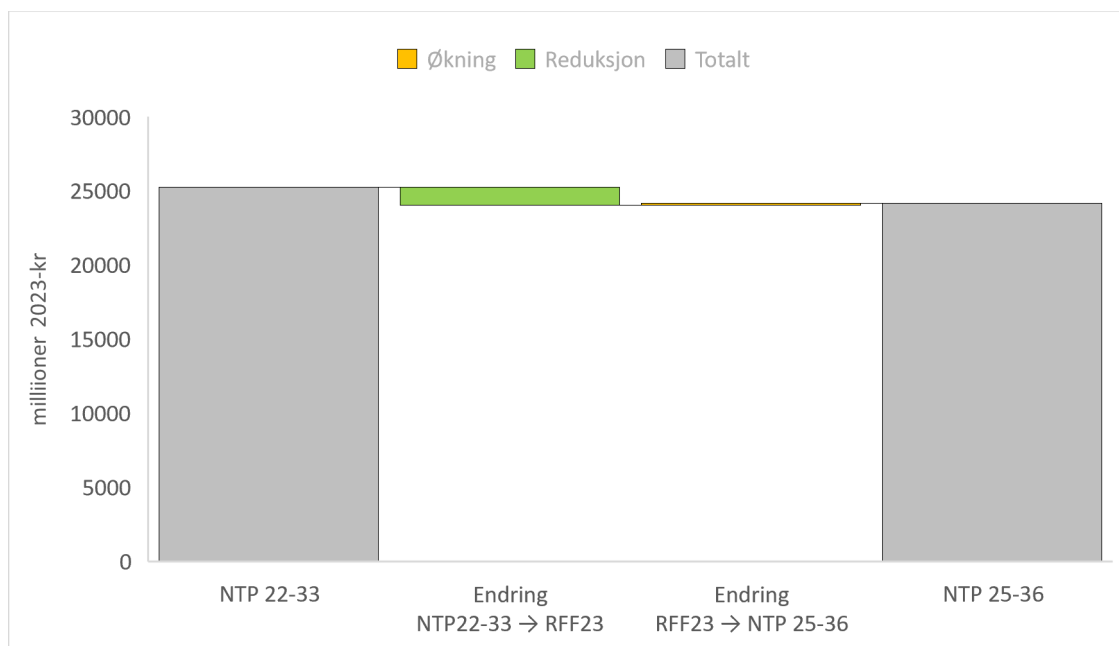
Effektpakken har hatt en nedgang i kostnader fra RFF23 til NTP 25-36 på grunn av effektiviseringsgevinster i prosjektene Drammen-Kobbervikdalen og Samprosjektet Sundland hvor man blant annet har unngått å etablere midlertidig signalanlegg.

Flere og raskere tog på Dovrebanen (Oslo-Hamar)

For å utvikle InterCity-tilbudet på Dovrebanen må kapasiteten på den sterkt trafikkerte strekningen mellom Eidsvoll og Hamar utvides.

Effektpakken inneholder infrastrukturtiltak som er nødvendig for å redusere reisetiden og øke antall avganger til to regiontog i timen i grunnrute og tre tog i timen i rush mellom Oslo og Hamar. Det er behov for økt kapasitet på Dovrebanen både for gods- og persontrafikk. For en fremtidig økning av kapasiteten til Hamar og nordover er man avhengig av at effektpakken gjennomføres.

Effektpakken gir sammenhengende dobbeltspor mellom Oslo og Åkersvika rett før Hamar stasjonsområde, ved å etablere 13,5 kilometer dobbeltspor Venjar-Eidsvoll-Langset, 16 kilometer dobbeltspor Kleverud-Sørli med ny stasjon på Tangen, 14 kilometer dobbeltspor Sørli-Åkersvika samt midlertidig tiltak på Hamar stasjon. I tillegg skal togparkering bygges på Hove nord for Lillehammer.



Figur 5: Kostnadsutvikling for tiltakene for å nå effektmålene i E08.

Lavere kostnadsestimat enn NTP 22-33 skyldes hovedsakelig at etablering av dobbeltspor Venjar-Eidsvoll-Langset har hatt positiv utvikling og kostnadsprognosen er under styringsrammen. Kostnadsreduksjonen kommer i stor grad fra at prosjektet har hatt utstrakt grad av samspill mellom byggherre, entreprenør og rådgiver i en utførelsesentreprise. Prosjektspesifikke suksesskriterier er utarbeidet i fellesskap og flere smarte og kostnadseffektive løsninger har bidratt til kostnadsreduksjon.

For å fortsette den positive utviklingen i effektpakken arbeider man systematisk med en kontraktstrategi for gjenstående entrepriser på Kleverud-Sørli-Åkersvika der risikofordeling vurderes. Forbedringer og ytterligere forenklinger innarbeides i konkurransegrunnlaget. Tiltakene planlegges å kunne tas i bruk i 2027.

Redegjørelse for kostnadsutvikling i effektpakker i planlegging

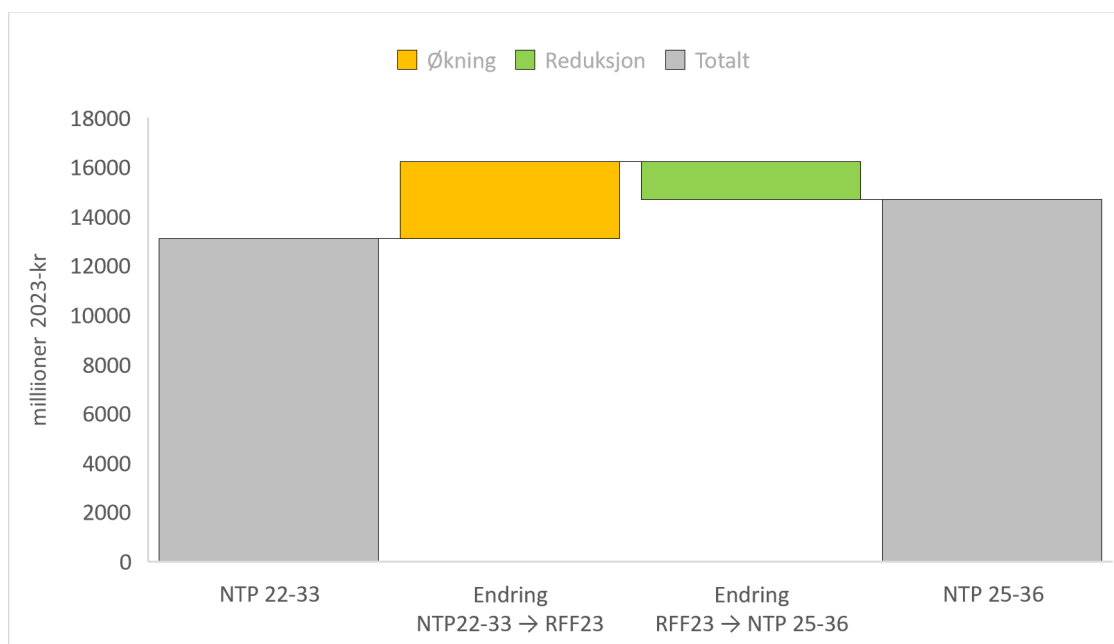
I det videre redegjøres det for effektpakker som inngår i avtaleporteføljen mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR. For anbefalte prioriteringer i første periode henvises det til hoveddokumentet og vedlegg 12.

Flere tog i Oslo-navet

Oslo er et nasjonalt knutepunkt, og start- og endepunkt for nesten alle transportkorridorene på Østlandet. Jernbaneinfrastrukturen i Oslo og omegn begynner å nå maksimal kapasitet, og det er flaskehals på flere stasjoner og banestrekninger som trenger å løses opp for å øke togtilbudet i området.

Effektpakken inneholder en rekke infrastrukturtiltak for å bygge opp under et bærekraftig togsystem i hovedstadsområdet som tilfredsstiller behovet for person- og næringstransporter i et langsiktig perspektiv. Persontogtilbudet skal forbedres på flere av linjene til og fra Oslo i grunnrute og rush. Blant annet legges det til rette for timinuttersintervall på lokaltogene Oslo-Ski/Asker/Lillestrøm og økt antall rushtidsavganger for regiontogene.

For å oppnå dette, bygges nytt dobbeltspor mellom Ski og Kråkstad på Østfoldbanens Østre linje, nytt vendespor ved Asker stasjon, ny sporløsning i Brynsbakken for Gardermobanen, Gjøvikbanen og Hovedbanen og nytt ventespor for godstog ved Grorud stasjon. I tillegg er det behov for nye sporløsninger ved Oslo S og Lillestrøm stasjon og flere togparkeringsplasser langs Østfoldbanen Østre linje.



Figur 6: Kostnadsutvikling for tiltakene for å nå effektmålene i E15.

Den opprinnelige kostnadsøkningen fra NTP 22-33 til RFF23 skyldes blant annet at kostnadsestimat for ventespor på Grorud stasjon var underestimert og basert på erfaringstall med høy usikkerhet, og at kostnadene for grunnverv i Brynsbakken er høyere og det var ikke var tatt tilstrekkelig høyde for usikkerhet med hensyn til områdestabilitet.

Reduksjonen i kostnadsestimater fra RFF23 til NTP 25-36 skyldes i hovedsak at Bane NOR har etablert en hensettingsstrategi som ser på behovet for antall plasser til togparkeringsplasser på tvers av effektpakker

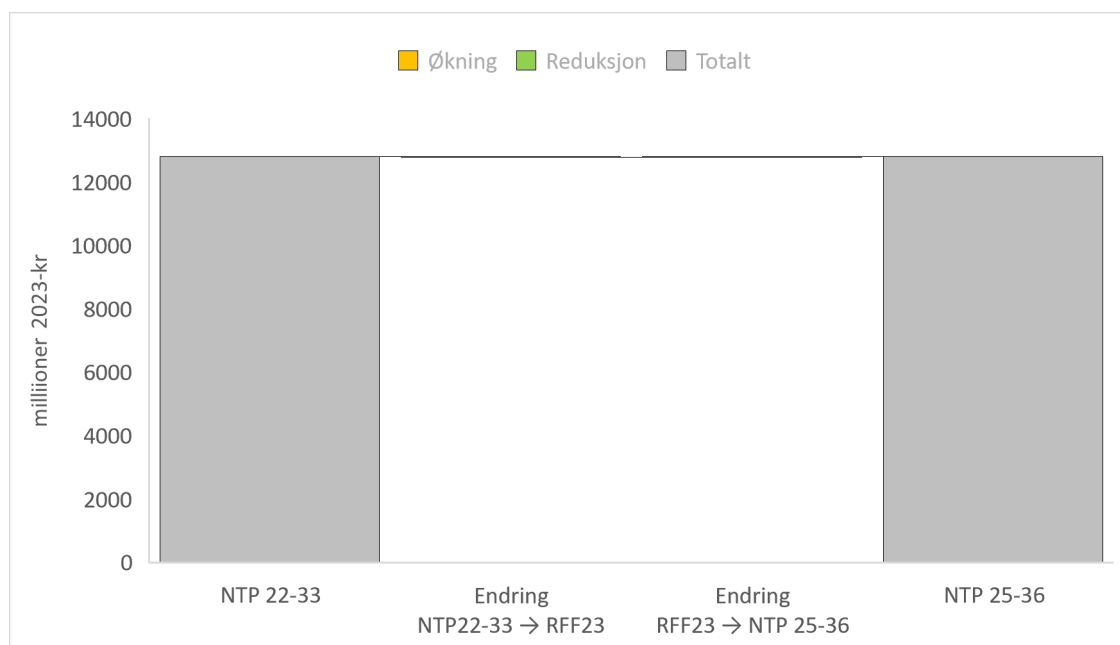
og prosjekter. Hensettingsstrategien har konkludert med at det ikke lenger er behov for et nytt torgparkeringsanlegg sør for Ski.

For effektpakken må det også regnes med økt tidsbruk og økte kostnader til arealplanlegging, som følge av at vedtaket i reguleringsplanen på Brynsbakken ble opphevet i 2022.

Flere og raskere tog på Vestfoldbanen (Oslo-Skien)

Effektpakken skal gi en tilbudsforbedring med dobling av frekvens Skien-Oslo til to tog i timen i grunnrute med redusert reisetid for regionekspresstog mellom Oslo og Skien. Muligheter med enkelte ekstra innsatstog i rushretning vurderes. Tiltakene tilrettelegger også for senere tilbudsutvikling på samme strekning. Tiltakene vil også gi økt driftsstabilitet, økt sikkerhet, samt legge til rette for sentral knutepunktutvikling.

Effektpakken omfatter infrastrukturiltak for å gi 12,5 kilometer nytt dobbeltspor Stokke-Sandefjord. Det skal bygges ny stasjon i Sandefjord og på Torp, med gangavstand til Sandefjord Lufthavn. I tillegg må det gjennomføres kapasitetsøkende tiltak som kryssingsspor, samtidig innkjør og planskilt personadkomst på strekningen Tønsberg-Skien.



Figur 7: Kostnadsutvikling for tiltakene for å nå effektmålene i E16.

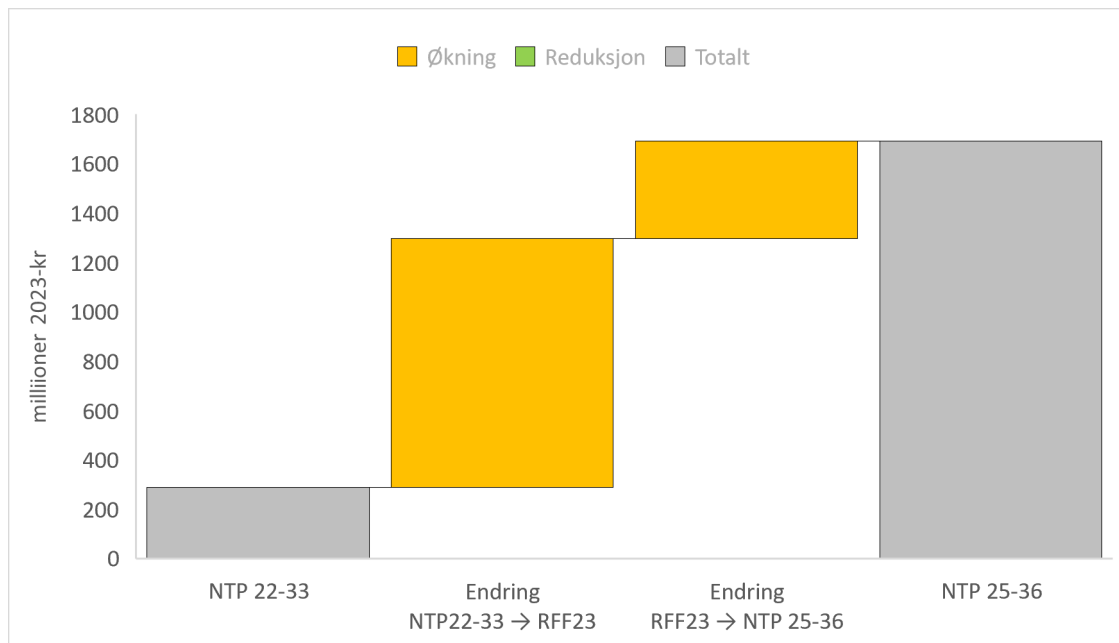
Kostnadsutviklingen viser i hovedsak kostnadsestimat for dobbeltsporstrekningen mellom Stokke og Sandefjord. Prosjektet har gjennomført optimaliseringer, men kostnadsutviklingen viser ingen større endring. I hovedsak skyldes dette at det er identifisert et økt behov for tiltak knyttet til grunnforhold, mer grunnverv og økte markedspriser. Effektpakken prioriteres ikke for oppstart i første seksårsperiode.

Flere tog på Jærbanen (Skeiane-Stavanger)

Effektpakken skal legge til rette for en forbedring av togtilbudet med økt frekvens til seks tog i timen mellom Skeiane og Stavanger og doble togsett for økt kapasitet.

Stavanger stasjonen er endestasjon på Sørlandsbanen og betjener lokaltog og fjerntog. Stasjonen har kapasitetsutfordringer blant annet på grunn av flaskehals ved inn- og utkjøring og med begrensninger for doble togsett.

Stavanger stasjon planlegges å utvides fra fire til fem spor, som forlenges for å håndtere økt tog lengde. Det skal også tilrettelegges for togparkering på Skeiane som følge av behov for flere tog når frekvensen øker. Stasjonstiltakene vil legge grunnlag for å utvikle stasjonsområdet som hovedknutepunkt for kollektivtrafikk i Stavanger sentrum.



Figur 8: Kostnadsutvikling for tiltakene for å nå effektmålene i E17.

Forventet investeringsnivå som ble formidlet i NTP 22-33 var basert på en utredning der alternativet som er kostnadsestimert omfatter kortsiktige tiltak som ikke vil kunne gi det togtilbudet som er gitt i effektpakkeavtalen. I utarbeidelsen av hovedplan har det, til innspillet til RFF23, blitt gjennomført kapasitetsvurderinger som har vist behov for omfattende tiltak på stasjonsområdet og innkjøring til stasjonen for å levere avtalt togtilbud.

Til NTP 25-36 har det blitt gjennomført ny usikkerhetsvurdering for prosjektet for ombygging av Stavanger stasjon. Dette er et komplisert prosjekt, da deler av stasjon- og sporområdet er overbygd med parkering og hovedveier, og usikkerhetspåslagene er økt noe. Det er i tillegg blitt vurdert at det er behov for å etablere flere plasser for togparkering, som bidrar til økning av kostnadsestimatet for effektpakken.

Effektpakken vil gjennomgå en optimaliseringsprosess der man ser på alle effektpakker på Jærbanen sammen for å finne mulige synergier og forbedringer ved å se hele strekningen samlet.

Flere tog på Vossebanen (Myrdal-Bergen)

Effektpakken inneholder infrastrukturtiltak på Vossebanen mellom Bergen og Myrdal for å øke kapasiteten til person- og godstransport, og i tillegg bedre punktligheten.

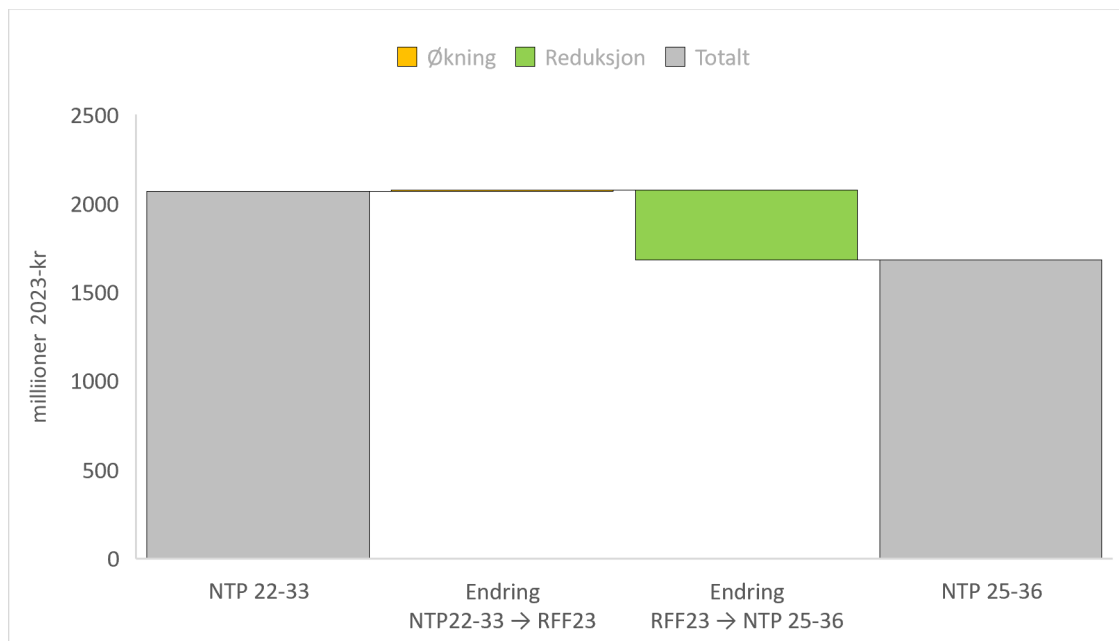
I dag er det utfordringer knyttet til kapasitet og dårlig punktlighet, spesielt for fjern- og godstog. Hovedårsaken til dette er lange avstander og ujevne avstander mellom kryssingssporene på strekningen, som også medfører lite handlingsrom i avvikssituasjoner. Myrdal stasjon har i senere år blitt et yndet turistmål, men også en flaskehals og har behov for sikkerhetstiltak. Dagens trafikkavvikling baserer seg på å trekke på kapasitet fra Flåmsbanen, og for å unngå dette fremover, fordrer den planlagte utvidelsen av togtilbudet tiltak i infrastrukturen rundt stasjonen.

For persontog legger effektpakken til rette for en økning på ett fjerntog per døgn mellom Bergen og Oslo hver vei sammenlignet med dagens ruteplan (R23). Ved å forlenge togpendlene vil det være en økning på totalt fire avganger mellom Voss og Myrdal per dag.

For godstrafikken, vil det tilrettelegges for ett godstog til hver vei mellom Bergen og Oslo/Drammen sammenlignet med i dag. Effektpakken skal anlegge nye kryssingsspor og flere eksisterende kryssingsspor skal forlenges og oppgraderes til å kunne håndtere 640 meter lange godstog.

Det er blitt gjennomført en revidering av konseptet for strekningen mellom Bergen og Myrdal, som peker på andre og totalt sett rimeligere tiltak enn de som lå til grunn for gjeldende NTP. De nye tiltakene er vurdert til å håndtere det avtalte rutetilbudet i effektpakken med tilfredsstillende punktlighet.

Ved å oppnå den samme effekten, men til lavere kostnad, bedres den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av effektpakken. Det gir også betydelig gevinst å se effektpakken i sammenheng med effektpakken for kombitransport Oslo – Bergen da de har overlappende tiltaksbehov, blant annet forlengelse av kryssingssporet på Dale. De to effektpakkene samlet gir en samfunnsøkonomisk lønnsom tilbudsutvikling.



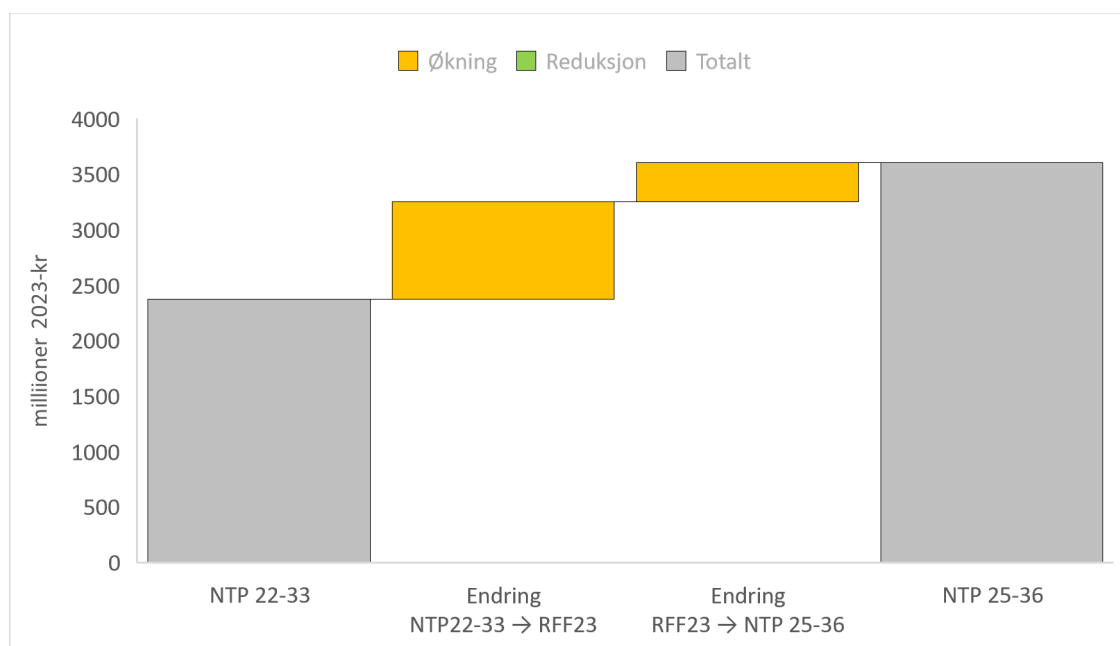
Figur 9: Kostnadsutvikling for tiltakene for å nå effektmålene i E18.

Nedgangen i kostnader fra RFF23 til NTP 25-36 skyldes hovedsak at man har funnet rimeligere plassering av kryssingsspor samt gevinsten av å se effektpakker på tvers hvilket har gjort at man har funnet felles tiltak for effektpakkene.

Flere tog på Trønderbanen (Støren-Steinkjer)

Effektpakken skal gi tilbudsforbedring for lokal- og regiontog mellom Støren og Steinkjer samt tilrettelegge for økt fjerntogtrafikk. Trønderbanen skal betjenes av ett regiontog per time og retning Støren-Steinkjer, i tillegg til ett regiontog per time og retning Melhus – Stjørdal i grunnrute, som i en utvidet rushperiode morgen og ettermiddag utvides til Melhus – Steinkjer, og seks fjerntog og et nattog mellom Oslo-Trondheim.

Strekningen strekker seg over 170 kilometer og har i dag utfordringer med kapasitet og punktlighet. Flere tiltak må gjennomføres for å oppnå togtilbudet som er avtalt. Tiltakene innebærer flere kapasitetsøkende tiltak, som sette i stand dobbeltsporet mellom Marienborg og Lademoen, flere kryssingsspor og stasjonstiltak.



Figur 10: Kostnadsutvikling for tiltakene for å nå effektmålene i E19.

Som gjort rede for i dialog med Samferdselsdepartementet ultimo 2021 har Bane NOR vurdert at det er behov for flere tiltak enn hva Jernbanedirektoratet la til grunn for sine kostnadsestimater inn mot NTP 2022-2033. Det er identifisert behov for ytterligere tiltak for å realisere effekt- og resultatmål gitt i effektpakkeavtalen.

Effektpakke for kombitransport

Effektpakken skal gi en tilbudsforbedring for godstrafikk på hovedrelasjonene, dimensjonert utfra økningen i kombitrafikk. Avtalen omfatter infrastrukturtiltak langs strekningen fra Alnabru til aktuelle kombiterminaler i henholdsvis Bergen, Trondheim, Bodø og Narvik. I tillegg omfattes andre nødvendige tiltak som for eksempel strømforsyning og hensetting. Relasjonene har ulik modenhet, og strekker seg fra tiltak som er under bygging og tiltak med stor usikkerhet tilknyttet kostnadsestimat.

Bane NOR har i optimalisering av konsept sett på behovet tilknyttet infrastrukturtiltak, og kostnadsestimatet er i overkant av 20 prosent høyere til NTP 25-36 enn det var til NTP 22-33.

Effektpakken har samlet positiv samfunnsøkonomisk lønnsomhet, men det er noe ulikt på de ulike strekningene. Oslo – Bergen er som omtalt over samfunnsøkonomisk lønnsom dersom den sees i sammenheng med effektpakken for flere tog mellom Myrdal og Bergen.

Kostnadsøkningen skyldes at det til gjeldende NTP var tiltak basert på tiltak fra Jernbanedirektoratets godsstrategi fra 2019, hvor både kostnadsestimatene og tiltakssammensetningen har vært umoden. I etterkant har det blitt satt effektmål i avtalen om minimumsøkning for de fire korridorene avtalen omfatter på brutto tonnkm på 31 prosent for all godstrafikk i perioden 2018 til 2033. Dette innebærer 47 prosent økning spesifikt for kombisegmentet.

Effektpakken legger til rette for lengre godstog, som både er viktig for å øke godsoverføringen fra vei til jernbane, samt bidra til bedre lønnsomhet for godsoperatørene på jernbane. For flere av strekningene er det grensesnitt mellom tiltakene i effektpakken for kombitransport og andre effektpakker. Eksempelvis er det i optimaliseringen av konsept identifisert synergier av å prioritere effektpakken for flere tog på Vossebanen i kombinasjon med effektpakken for kombitransport Oslo – Bergen. Samme er gjeldende i effektpakken for tiltak tilknyttet KVV Hovedbanen Nord og effektpakken for kombitransport Oslo – Trondheim. Videre arbeid med grensesnitt og prioritering av tiltak i effektpakken som prioriteres først, vil påvirke kostnadsestimatene for effektpakken på kombitransport. Samtidig er det viktig at tilbudsforbedringen for både person- og godstransport sees i sammenheng.