



Jernbane-
direktoratet

Oppdrag 9 NTP 2022- 2033

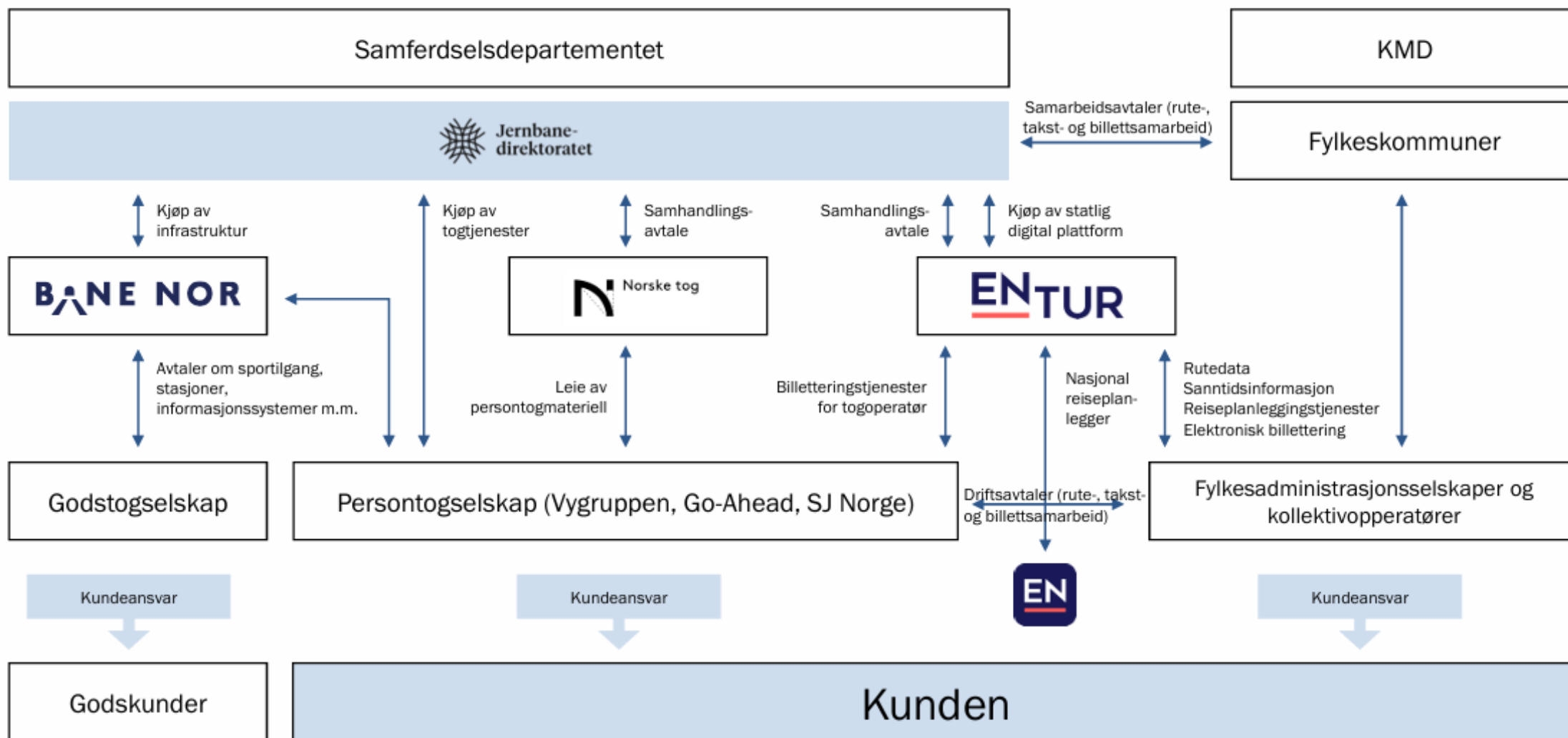
Presentasjon for Miljøløftet Moss, styringsgruppa,
03.04.2020

Benedicte Bruun-Lie



Disposisjon

- Om Jernbanesektoren
- NTP – prosessen
- Bakgrunn og rammebetingelser
- Prioritering i oppdrag 9 – Østfold
- Konkurransenutsetting - Trafikkpakke 4



Ny organisering av NTP-arbeidet

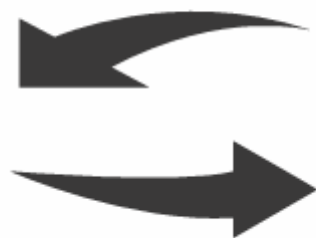
Samferdselsdepartementet
gir virksomhetene
temavise oppdrag:
1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9

Organisering i departementet :

- Ledergruppe
- Styringsgruppe (virksomhetsledere++)
- NTP prosjektet i SD
- Interdepartemental kontaktgruppe
- NTP forum internt i SD
- Ulike arbeidsgrupper
- Redaksjonskomite



Tverretatlige utredningsarbeider



Jernbane-
direktoratet



Samarbeid med Bane NOR

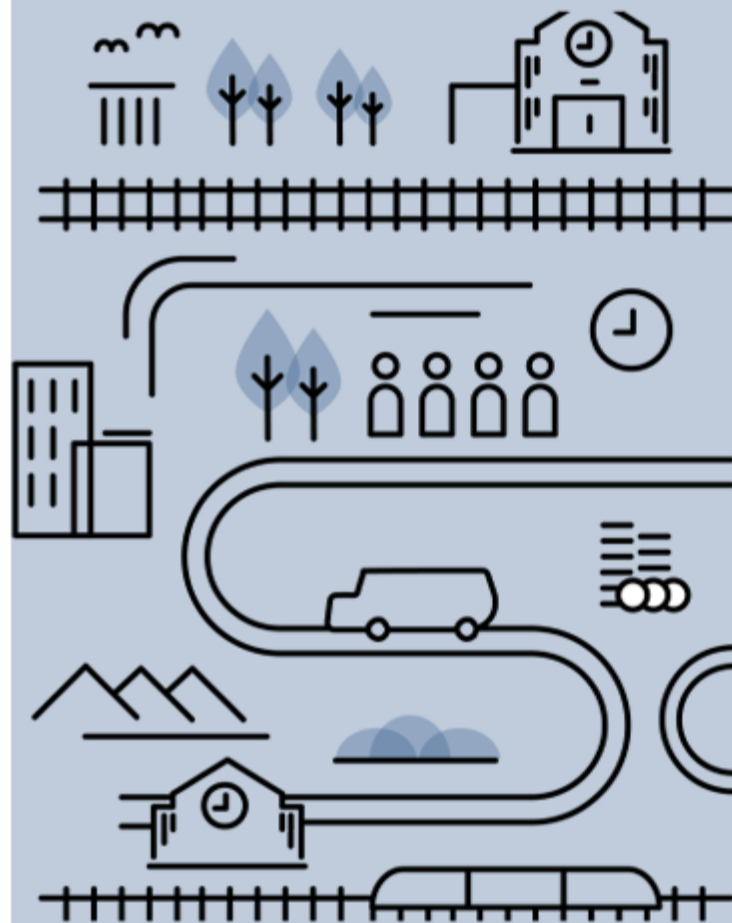
Oppdrag til virksomhetene

OPPDRAG		Frist
Oppdrag 1	Mer for pengene	1. oktober
Oppdrag 2	Utviklingstrekk og framskrivninger	14. september
Oppdrag 3	Utfordringer i korridorer og byer	14. september
Oppdrag 4	Analyseverktøy og forutsetninger	1. september
Oppdrag 5	By og by-områder	1. oktober
Oppdrag 6	Samfunnssikkerhet	1. november
Oppdrag 7	Klima og miljø	1. februar 2020
Oppdrag 9	Prioriteringer	17. mars 2020

Jernbanen er en del av løsningen

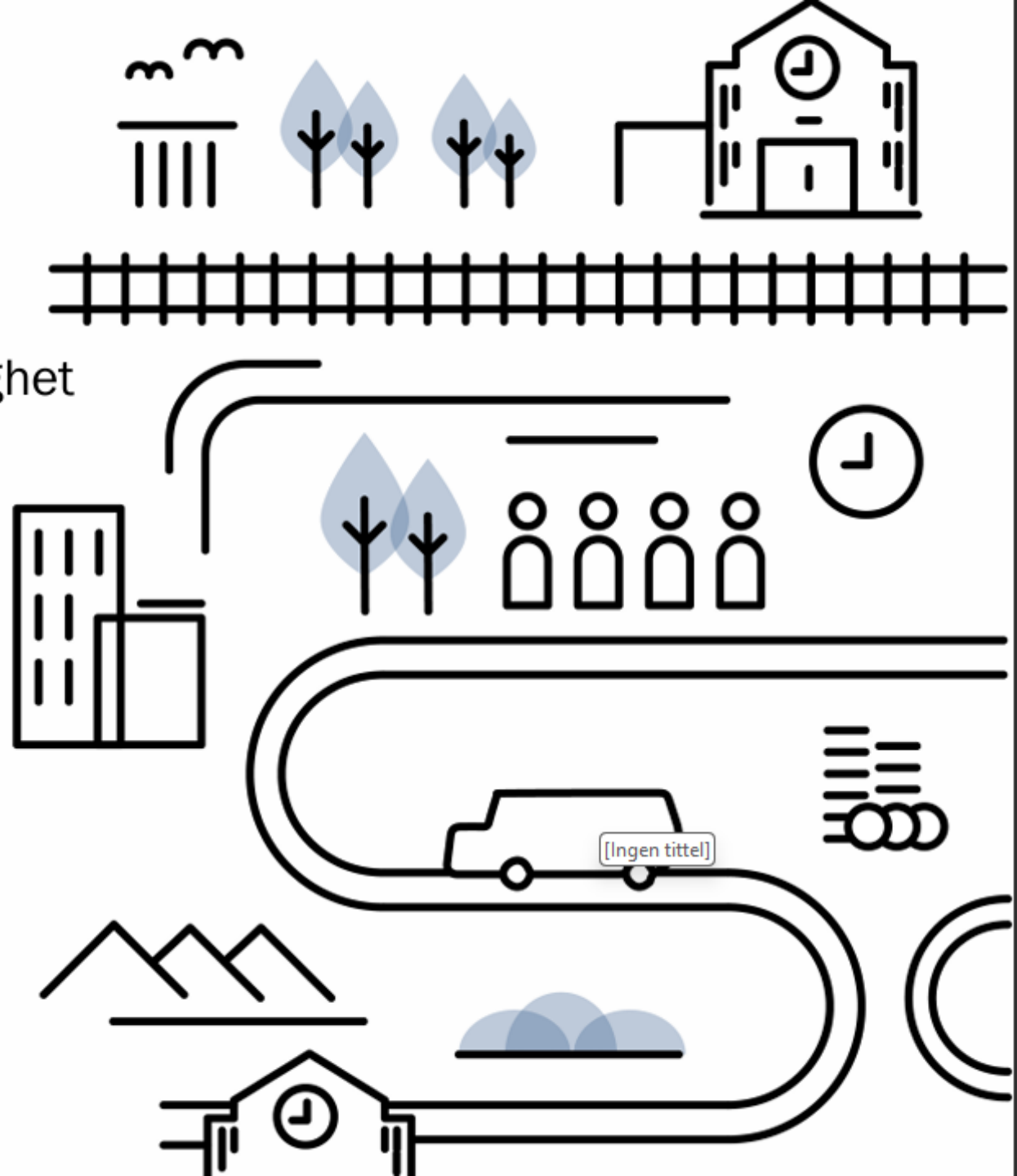
Jernbanens fortrinn:

- Areal og energieffektivt, mange, langt og helt inn til byen
- Et klima- og miljøvennlig transportmiddel – i dag
- Robust når det gjelder risiko for feilinvestering
- Teknologit utvikling gir muligheter og fleksibilitet
- Deling av data gir enklere reisehverdag



Utfordringer for jernbanen

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



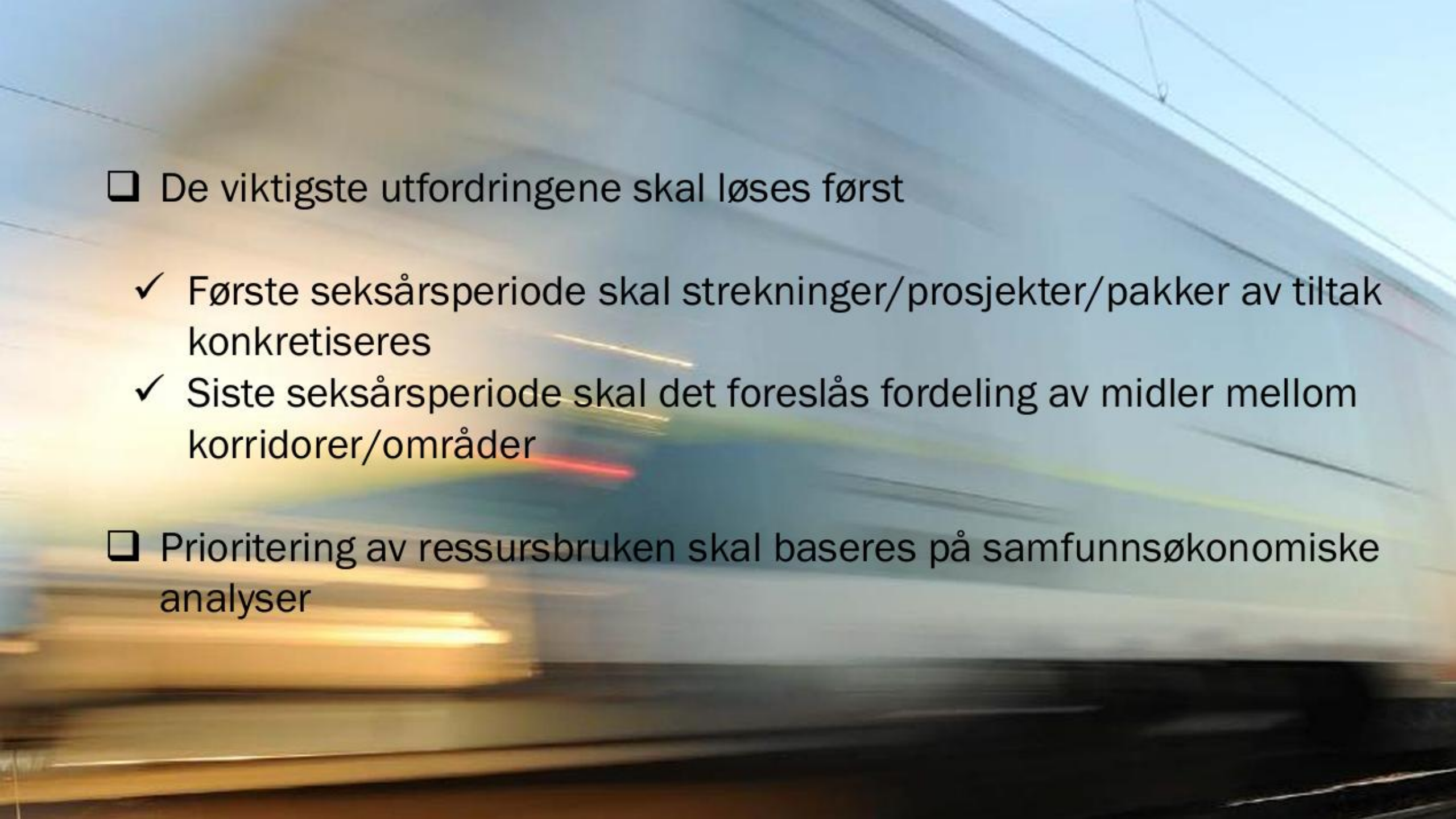
Rammer og føringer fra SD

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.:

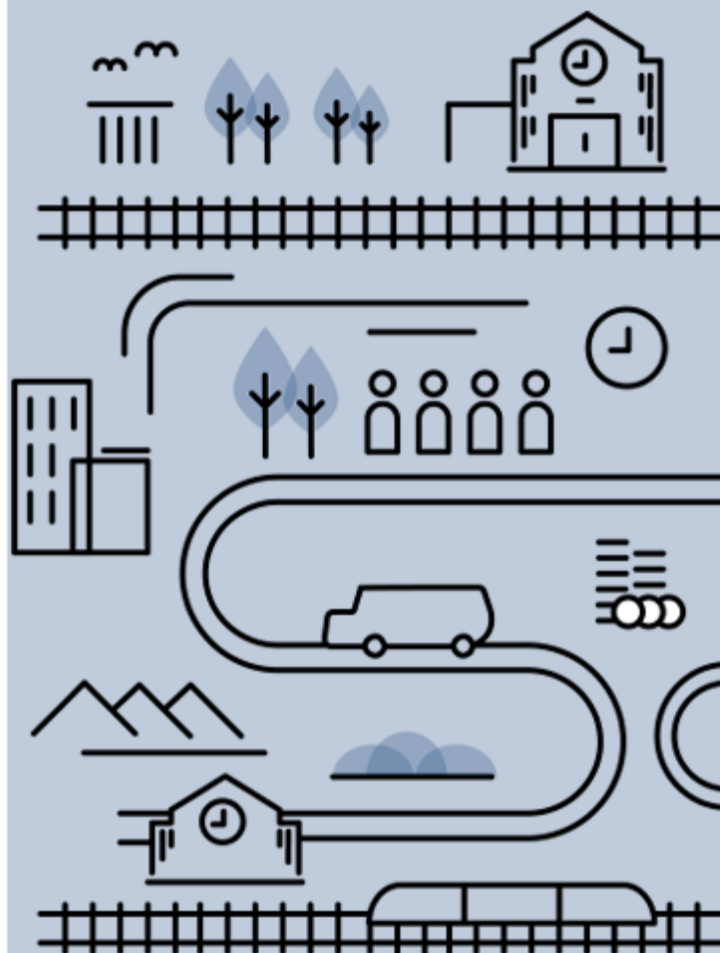
	Gj.snitt 2022–2027	Gj.snitt 2028–2033	Gj.snitt 2022–2033
Ramme A	22 550	22 550	22 550
Ramme B	25 840	31 480	28 660

- 
- ❑ De viktigste utfordringene skal løses først
 - ✓ Første seksårsperiode skal strekninger/prosjekter/pakker av tiltak konkretiseres
 - ✓ Siste seksårsperiode skal det foreslås fordeling av midler mellom korridorer/områder

 - ❑ Prioritering av ressursbruken skal baseres på samfunnsøkonomiske analyser


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



Slik møter vi utfordringene i korridorene

[Ingen tittel]



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 på strekningene Oslo S-Ski-Moss. Av prosjekter forutsettes fullføring av Follobanen, av parsellen Sandbukta – Moss –Såstad og av prosjektet Hensetting syd for Moss: Dette gir følgende forbedringer i togtilbudet:
 - 10 min redusert reisetid for direkte tog via Follobanen (L21,L22,R20).
 - Økt frekvens utenom rush for L2 (Ski – Stabekk) og L21 (Moss – Stabekk)
 - Nye lokaltog med større ombordkapasitet på L2.
 - Ingen forbedring for L22 (Mysen/Rakkestad – Skøyen) og R20 (Halden – Oslo S)

[Ingen tittel]

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:

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

[Ingen tittel]

Konkurransenutsetting – Trafikklpakke 4

Trafikpakke 4

Prosjektet skal gjennomføre konkurransen og inngå én trafikkavtale om leveranse av offentlig kjøpt persontogtrafikk som inngår i trafikpakken:

- Lokaltog (L1) Spikkestad/Asker – Lillestrøm
- Lokaltog (L2) Stabekk/Skøyen – Ski
- Lokaltog (L3) Oslo S – Jaren
- Lokaltog (L21) Stabekk – Moss
- Lokaltog (L22) Skøyen – Mysen/Rakkestad
- Regiontog (R20) Oslo S – Halden
- Regiontog (R30) Oslo S – Gjøvik

Ved en ev. ferdigstillelse av Ringeriksbanen i løpet av trafikkavtalens varighet, vil lokaltog fra Moss (L21) forlenges til Hønefoss.

Grenseoverskridende persontogtransport Oslo S – Göteborg?



Dialog med fylkeskommunene/ kollektivselskap

Tema	Tidspunkt
Innspill til mål for trafikpakken	16. Februar 2020
Idédugnad 1 – Togoperatørens grad av kommersiell og operasjonell frihet	28. februar 2020
Idédugnad 2 – Incentiver i Trafikkavtalen som understøtter målsettingene for konkurransen	9. mars 2020
Idédugnad 3 – Rutetilbudet	

