



Vedlegg 1: Prioritering innenfor plantekniske rammer



Jernbanesektorens svar på
prioriteringsoppdraget

Nasjonal transportplan 2025-2036



Innledning

I prioriteringsoppdraget har Jernbaneformål fått følgende beregningstekniske økonomiske rammer:

Ramme 2: Videreføring av bevilgningene til NTP-formål i regjeringens forslag til 2023-budsjett, jf. Prop. 1 S (2022–2023). Årlig ramme 31 403 mill. 2023-kroner.

Ramme 1 og 3 som ligger henholdsvis 10 prosent lavere og 10 prosent høyere enn ramme 2. Årlig ramme hhv 28 263 mill. 2023-kr og 34 543 mill. 2023-kroner.

Statlig kjøp av persontransporttjenester med tog skal inngå i rammen. Det skal være samsvar mellom Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet/Bane NORs prioritering av fellesprosjektet Arna-Stanghelle.

I prioriteringsforslaget fra Jernbanedirektoratet og Bane NOR innenfor ramme 2 har begge virksomhetene prioritert en sterk satsing på drift, vedlikehold og fornyelse av eksisterende infrastruktur og fornyelse av togmateriell. Begrunnelsen er de senere års manglende driftsstabilitet, redusert punktlighet og regularitet.

Satsingen som foreslås på fornyelse av infrastrukturen er svært høy og med en ambisiøs opptrapping i planperioden. Tilsvarende øker offentlig kjøp betydelig, først og fremst som følge av de materiellanskaffelsene som er planlagt og som foreslås i dette prioriteringsinnspillet. Jernbanedirektoratet mener det er avgjørende med en tett og mer omfattende oppfølging av hvordan disse drift, vedlikehold og fornyelsesmidlene kan anvendes for best mulig måloppnåelse, da en slik omfattende satsing vil kreve en særskilt oppfølging av effekten av vedlikeholds- og fornyelsesinnsatsen.

Samlet utgjør drift og vedlikehold av infrastrukturen 45 prosent av den plantekniske rammen, og sammen med offentlig kjøp utgjør det 67 prosent av rammen drift og fornyelse av jernbanesystemet.

Jernbanevirksomhetene mener at en slik satsing på eksisterende infrastruktur er nødvendig for å opprettholde tilliten til jernbanen som et effektivt og forutsigbart transportmiddel. Dette legger imidlertid i liten grad grunnlag for at jernbanen kan ta en betydelig økt rolle i en offensiv satsing på tog som et transportmiddel som kan bidra i det grønne skiftet.

Ramme 2: Satsing på gods og pålitelighet og kvalitet i togtilbudet

Jernbanedirektoratet og Bane NORs prioritering er gjort med utgangspunkt i det tverrsektorielle utredningsoppdraget, samfunnsøkonomiske analyser, utredninger gjort i Jernbanedirektoratet og samfunnsøkonomiske analyser og kostnadsoverslag fra Bane NOR. Samfunnsøkonomiske vurderinger er grunnlaget for prioriteringene, men det er også tatt andre hensyn i tråd med kriteriene for porteføljeprioritering.

De største postene omfatter fornyelse, drift og vedlikehold, kjøp av persontransporttjenester og bundne investeringer (prosjekter som er igangsatt). I første del av planperioden går det meste av midlene til drift, vedlikehold og fornyelse, og gjennomføring av igangsatte prosjekter.

Jernbanedirektoratet og Bane NOR anbefaler at det utredes og planlegges både for videre tilbudsutvikling og for å ha et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag ved neste rullering av Nasjonal transportplan. Det er rom for å sette av noe midler til planlegging i første periode.

Flere av prosjektene som var prioritert for oppstart i første del av planperioden i NTP 2022 – 2033 (eksisterende portefølje) er det ikke rom for å prioritere. I foreliggende forslag går Arna – Stanghelle (fellesprosjekt med SVV, som ikke har rom for å prioritere dette i første seksårsperiode), Bedre togtilbud Stavanger – Skeiane, Ringeriksbanen og to tog i timen Oslo – Skien ut av porteføljen (definert som effektpakker med oppstart i første seksårsperiode).

Jernbanedirektoratet og Bane NOR har gjort følgende konkrete prioriteringer:

Driftsutgifter og spesielle driftsutgifter for Jernbanedirektoratet

Det er lagt inn en flat framskriving av Jernbanedirektoratets driftsutgifter og utredninger. Det er videre satt av midler til videreføring av godsstøtteordningen (100 mill. kroner per år), FOUI-satsing (20 mill. kroner per år), kulturminner (25 mill. kroner per år) og midler til digitaliseringstiltak i regi av Entur (trappet opp til 100 mill. kroner per år). Økt satsing på digitale løsninger gjennom Entur vil gjøre både reiseplanlegging og billettering i kollektivsektoren mer sømløs. Denne satsingen vil blant annet gi bedre integrasjon av digitale systemer, utvikling av et felles nasjonalt salgssystem og økt satsing på datadeling i sektoren. Dette er tiltak som vil styrke bærekraftige transportformer og gjøre oss bedre i stand til å utnytte eksisterende infrastruktur. Digitale integrasjoner vil kreve innsats også andre steder enn i Entur.

Kjøp av persontransport med tog, inkludert nytt togmateriell

Jernbanedirektoratet og Bane NOR legger til grunn om lag 77,2 mrd. kr i planperioden til kjøp av persontransport med tog. I 2025 er det beregnet at avtaler med togoperatører inkl. leiekostnader for kjøretøy beløper seg til om lag 4,73 mrd. kroner per år og dette stiger i planperioden til 7,26 mrd. kroner.

Grunnlaget for beregningen er en videreføring av dagens nivå, inflasjonsjustert og hensyntatt økte kostnader i forbindelse med reforhandling av trafikkavtalene i trafikkpakke 1-3 og direktetildelingene på Østlandet, og økte leiekostnader som følge av innfasing av nye kjøretøy. Etter at direktetildelingene på Østlandet er gjennomført vil Jernbanedirektoratet komme tilbake med eventuelt oppdaterte kostnader.

Drift, vedlikehold

Det settes av midler til drift, vedlikehold og fornyelse av infrastruktur som skal sikre at fornyelsesbehovet ikke øker i perioden. Det foreslås en opptrappingsplan for fornyelsen. Dette innebærer i snitt 13,0 mrd. kroner per år i første del av planperioden og 14,9 mrd. kroner per år i snitt i andre del av planperioden.

ERTMS

ERTMS-prosjektet er forutsatt bundet. Det foreslås 14,8 mrd. kroner i første 6-årsperiode og om lag 4,45 mrd. kroner i siste periode. Omfanget av og rekkefølgen på ERTMS-implementeringen på banestrekningene følger Nasjonal Signalplan. Usikkerhet knyttet til framdriften av ERTMS som følge av utsatt åpning av Gjøvikbanen og Nordlandsbanen medfører at det er usikkerhet rundt kostnadsestimat og framdrift. Jernbanedirektoratet og Bane NOR vil i leveransen på oktober bedre kunne redegjøre for framdrift og kostnadsestimat. Signalplanen oppdateres jevnlig fordi forutsetningene for utviklingen endres underveis. Et viktig bidrag til usikkerhet for implementeringen

av ERTMS er prioritering av større infrastrukturprosjekter, da ny infrastruktur i de fleste tilfeller vil etableres med ERTMS. Ytre InterCity er tidligere forutsatt bygget ut med ERTMS. Siden disse strekningene ikke prioriteres for utbygging, blir det nødvendig å finansiere implementeringen av RTMS på eksisterende infrastruktur der det ikke bygges nytt før ERTMS skal implementeres

1. Påbegynt/bunden tilbudsutvikling

Det settes av midler til rasjonell fremdrift av all bunden tilbudsutvikling. I alt settes det av 26,8 mrd. kroner i første seksårsperiode til tiltak som pågår og forventes ferdigstilt de nærmeste årene. Dette inkluderer tiltak i IC-området på Dovrebanen (til Åkersvika), Vestfoldbanen (Drammen-Tønsberg), Østfoldbanen (gjennom Moss), Arna-Bergen, godstiltak og infrastruktur for å ta imot nytt togmateriell.

Mindre investeringstiltak

Det foreslås om lag 2,2 mrd. kroner årlig til mindre investeringstiltak i hele planperioden, hvorav 13,4 mrd. kroner i første seksårsperiode.

Dette er mindre tiltak for universell tilgjengelighet/stasjoner, trafiksikkerhetstiltak, mindre godstiltak, og ulike tekniske tiltak som vil bidra til både økt tilgjengelighet, en sikker jernbane og forbedringer for godstransporten ut over kombitrafikken.

Ny tilbudsutvikling -til oppstart første seks år

Det anbefales at følgende effektpakker prioriteres for oppstart i første seksårsperiode:

- Ny rutemodell Østlandet
- Økt kapasitet for kombitransport på fire relasjoner
 - Oslo – Narvik
 - Oslo – Bergen
 - Oslo – Trondheim
 - Trondheim – Bodø (planlegging i første periode)
- Flere tog Myrdal – Voss (slås sammen med kombipakken for Bergensbanen)
- To tog i timen på Trønderbanen
- Bedre nettdekning

Jernbanedirektoratet prioriterer To tog i timen på Trønderbanen med oppstart i første seksårsperiode. Oppstart begrunnes i at tiltaket vil bidra til nullvekstmålet som er sentralt i Byvekstavtalen for Trondheims-området. I Bane NORs prioritering er To tog i timen på Trønderbanen aktuelt for oppstart i andre periode.

Bane NOR prioriterer Flere og raskere tog på Dovrebanen (Oslo – Lillehammer), trinn 1. Jernbanedirektoratet vil vurdere denne effektpakken nærmere mot leveransen i oktober.

Jernbanedirektoratet og Bane NOR er enige om at nytt signalanlegg på Alnabru skal prioriteres. Jernbanedirektoratet mener dette skal finansieres gjennom midler til fornyelse, men Bane NOR mener dette skal finansieres av investeringsmidler.

Det settes også av midler til planlegging for å sikre et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag for en ny Rikstunnel for anbefaling til neste NTP (rullering om fire år). Innenfor denne rammen er det antakelig ikke nok midler til å sikre en fremdrift i planleggingen som gir optimal realisering av prosjektet.

Videre settes det av planmidler for mulige effektpakker på Østfoldbanen og Hovedbanen Nord, samt Kongsvingerbanen. Det vil også være noe rom for videre planlegging som følge av pågående KVUer.

Planmidler og eventuelle nye effektpakker andre periode

I andre periode vurderes følgende effektpakker og tiltak for mulig oppstart:

- Bedre tilbud Stavanger – Skeiane
- Ringeriksbanen
- Fellesprosjektet Arna – Stanghelle
- Hovedbane Nord / aktuelle tiltak Dovrebanen
- Aktuelle tiltak på Østfoldbanen
- Aktuelle tiltak i de pågående KVU-ene

Jernbanedirektoratet og Bane NOR mener det er rom for å starte ett stort prosjekt i andre periode og basert på samfunnsøkonomi vurderes Ringeriksbanen som mest aktuell. Når det gjelder Arna – Stanghelle mener Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Bane NOR at prosjektet er blant de som bør vurderes på nytt ved neste revisjon av Nasjonal transportplan ettersom det ikke er rom for oppstart første seks-årsperiode. Prosjektet er foreløpig aktuelt for mulig oppstart siste seks år både hos Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen.

Ramme 3: Satsing på fremtidens jernbane

Med høyere ramme vil det være rom for å tilrettelegge for et framtidig løft for en effektiv og miljøvennlig jernbane, der den settes i stand til å ta en betydelig større del av transportarbeidet. Hovedgevinsten vil være et større bidrag til Norges klima- og miljømål og høyere oppnåelse av målet om en enklere reisehverdag. Innenfor denne rammen vil vi både utvikle togtilbudet i markeder vi allerede har en sentral posisjon (for eksempel rundt de store byene) og i tillegg utvikle jernbanen slik at toget kan ta markedsandeler fra bil og fly.

1. *Optimal framdrift på Flere tog i Oslo-navet og effektpakker for kombigods*

Det vil være mulig med en mer hensiktsmessig framdrift av de enkelte prosjektene som utgjør disse effektpakken. Dette innebærer at effektene kan realiseres raskere og at det blir mulig med raskere framdrift på planer som avhenger av denne.

2. *Oppstart av Ny regiontogforbindelse og bedret reisetid Oslo–Hønefoss(–Bergen)*

Innenfor ramme 3 vil det bli rom for å starte opp denne effektpakken i første seksårsperiode. Eventuelt fellesprosjektet Arna–Stanghelle, avhengig av Statens vegvesens prioritering av hensyn til overholdelse av EUs tunnelsikringsdirektiv.

3. *Raskere planlegging av Ny rikstunnel for jernbane/annen planlegging*

Med en økonomisk ramme ti prosent høyere enn hovedrammen, vil det likevel ikke være gjennomførbart å ha en ferdig fastsatt kommunedelplan for ny rikstunnel. Det blir imidlertid rom for å starte raskere og få et enda bedre beslutningsgrunnlag til NTP 2029–2040.

4. *Oppstart av flere tog på Jærbanen (10-min frekvens Skeiane-Stavanger)*

Jernbanedirektoratet anbefaler at rammen til drift, vedlikehold og fornyelse holdes på samme nivå i ramme 3 som i ramme 2. Bane NOR mener det bør legges opp til en raskere opptrapping, slik at nivået blir 2 mrd. kroner høyere totalt i planperioden.

Ramme 1: Ingen oppstart av nye effektpakker

Jernbanedirektoratet og Bane NOR anbefaler at pågående byggeprosjekter gjennomføres mest mulig rasjonelt også innenfor denne rammen, men at øvrige poster reduseres. Dette gjelder både drift, vedlikehold og fornyelse av infrastruktur og ny tilbudsutvikling. I ramme 1 (- 10 prosent), er det svært lite rom for videre utvikling av jernbanetilbudet og noen igangsatte/bundne prosjekter kan måtte skyves ut tid. Dette gjelder særlig de to første årene, og medfører at Jernbanedirektoratet og Bane

NOR anbefaler at opptrappingen av fornyelse skjer over flere år med en slik ramme.

Jernbanedirektoratet anbefaler en lavere opptrapping i vedlikehold og fornyelse enn Bane NOR innenfor rammen som kutter med 10 prosent. Bane NOR anbefaler at totalsummen for scenario 0 i perioden legges til grunn også med 10 prosent lavere ramme.

Av ny tilbudsutvikling i første periode prioriteres kun effektpakken for kombitransport mellom Oslo og Narvik.

Bane NOR	2025-2030	2031-2036	+ 10 prosent	- 10 prosent
Driftsutgifter og spesielle driftsutgifter for Jernbanedirektoratet	4 630	4 730	9 360	9 360
Kjøp av persontransport med tog, inkludert nytt materiell	32 990	44 220	77 210	77 210
Drift, vedlikehold, fornyelse Bane NOR	78 210	89 341	169 050	160 360
ERTMS	14 800	4 460	19 260	19 260
Påbegynt/bunden tilbudsutvikling	26 870	0	26 870	26 870
Mindre investeringstiltak	13 440	12 346	26 030	22 060
Ny tilbudsutvikling -til oppstart første seks år	15 610	12 040	58 530	3 610
Planmidler og eventuelle nye effektpakker andre periode	1870	21 230	28 210	20 420

Jernbanedirektoratet	2025-2030	2031-2036	+ 10 prosent	- 10 prosent
Driftsutgifter og spesielle driftsutgifter for Jernbanedirektoratet	4 630	4 730	9 360	9 360
Kjøp av persontransport med tog, inkludert nytt materiell	32 990	44 220	77 210	77 210
Drift, vedlikehold, fornyelse Bane NOR	78 210	89 341	167 555	152 000
ERTMS	14 800	44 60	19 260	19 260
Påbegynt/bunden tilbudsutvikling	26 870	0	26 870	26 870
Mindre investeringstiltak	13 442	12 346	25 790	22 060
Ny tilbudsutvikling -til oppstart første seks år	15 620	10 190	33 870	3 610
Planmidler og eventuelle nye effektpakker andre periode	1 856	23 131	54 510	28 785