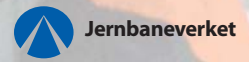


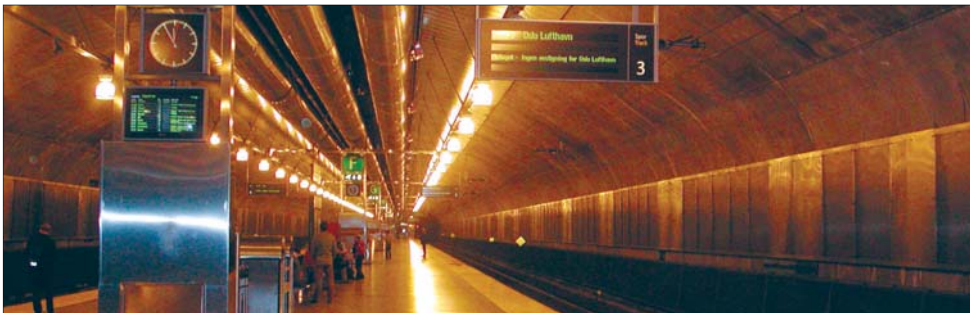


Handlingsprogram for Jernbaneverket



Oppfølging av St.meld. nr. 24 (2003-2004)
Nasjonal transportplan 2006-2015.

September 2005



www.jernbaneverket.no

Innhold

1	Rammer og prioriteringer	5
1.1	Bakgrunn	5
1.2	Departementenes retningslinjer	5
1.3	Jernbaneverkets prioriteringer i planperioden	6
2	Transportkorridorer	11
2.1	Korridor 1 - Oslo - Svinesund/Kornsjø	14
2.2	Korridor 2 – Oslo-Ørje/Magnor	16
2.3	Korridor 3 - Oslo-Grenland-Kristiansand-Stavanger	17
2.4	Korridor 5 - Oslo-Bergen/Haugesund (Sogn, Førde)	21
2.5	Korridor 6 - Oslo-Trondheim (Ålesund, Måløy)	24
2.6	Korridor 7 - Trondheim - Bodø	28
2.7	Korridor 8 - Bodø-Narvik-Tromsø-Kirkenes	30
2.8	Tiltak som dekker flere korridorer	31
2.9	Oslo-området	32
3	Programområder	34
3.1	Kapasitetsøkende tiltak	34
3.2	Tilrettelegging for gods	35
3.3	Utvikling av stasjoner og knutepunkter	36
3.4	Kundeinformasjon	37
3.5	Miljø	38
3.6	Sikkerhet	39
4	Trafikkstyring, drift og vedlikehold infrastruktur	41
4.1	Trafikkstyring og drift	41
4.2	Vedlikehold	42
5	Virkningsberegninger	46
5.1	Forutsetningene for beregningene i handlingsprogrammet	46
5.2	Nærmere om beregninger i forbindelse med handlingsprogrammet	46
5.3	Om bruk av kalkulasjonsrente	47
6	Finansiering av jernbaneutbygging	48
6.1	Offentlig Privat Samarbeid (OPS)	48
6.2	Andre modeller	49
6.3	Aktuelle prosjekter	49
7	Konkurranseskraft og teknologisk utvikling	50
7.1	Konkurranseskraft i Europa	50
7.2	Norske utfordringer	50
7.3	Jernbaneverkets strategi	50
8	Forskning og utvikling (FoU)	52
8.1	Utfordringer	52
8.2	Mål og hensikt med FoU	52
8.3	FoU i Jernbaneverket	52
	Vedlegg	54

Forsiden: Design Randi Roalsøy. Foto: Magne Hamar, Øystein Grue og Njål Svingheim

Tid for tog

I 2004 feiret jernbanen i Norge sitt 150-årsjubileum, med stor entusiasme og optimisme. Det var et år med tilbakeblikk og et år for å se framover.

Da jernbanen kom til Norge i 1854, representerte den framtiden – en viktig del av oppbyggingen og utviklingen av det moderne Norge. Noen av anleggene som senere ble bygget, sto for det ypperste av ingeniørkunst og teknologi. Jernbanen ga mobilitet, mulighet for raskt å forflytte seg mellom landsdeler, ga grunnlag for vekst og etablering av knutepunkter og stasjonsbyer (– og ga oss felles klokke tid i hele Norge).

Jernbanen står i dag ved et sporskille. Ved å investere i og ta i bruk ny teknologi – som blant annet GSM-R – og bygge ut 10 % av nettet for å kunne øke frekvens, bedre punktligheten og redusere reisetidene, kan jernbanen igjen spille en viktig rolle i det moderne Norge – ikke minst i områder med press på arealer, miljøutfordringer og ulykker. Uten en slik modernisering, vil jernbanens betydning som et attraktivt transportmiddel fortsette å reduseres.

Ved Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2006-2015 ble det gjort vedtak om en ekstra satsing på jernbane på 10 mrd. kroner utover regjeringens forslag i neste tiårsperiode, i tråd med Jernbaneverkets anbefalinger juni 2003 i utredningen "Utfordringer og valg for jernbanesektoren". Denne ekstrasatsingen er fulgt opp i departementenes retningslinjer til samferdselsetatenes arbeid med handlingsprogram for tiårsperioden 2006-2015.

Med ekstrasatsingen på 10 mrd. kroner og en samlet investeringsramme på 26,4 mrd. i tiårsperioden, legger Jernbaneverket fram et handlingsprogram med en strategi for modernisering av jernbanenettet. Modernisering av 10 % av jernbanenettet betyr økt kapasitet i østlandsområdet mellom Tønsberg, Fredrikstad og Hamar, utbygging i Bergens-, Stavanger- og Trondheimsområdet og terminal- og kapasitetstiltak for godstransport.

Jernbaneverkets hovedfokus i tiårsperioden vil være:

Konkurranseskraft og samfunnsnytte gjennom god sikkerhet, punktlighet, informasjon

Alle tiltak som gjennomføres, skal bidra til å bedre eller opprettholde dagens nivå innenfor disse hovedfokusområdene.

I dette handlingsprogrammet er stasjoner og service/tilgjengelighet/informasjon for de reisende løftet fram som et viktig innsatsområde. Målrettet investering, forbedret vedlikehold og endrede driftsrutiner skal bidra til å gi dette området et løft.

Jernbaneverket står overfor store omstillinger og utfordringer i årene som kommer. Dette knytter seg både til konkurranseutsetting av togtrafikken og fortsatt effektivisering, blant annet gjennom økt konkurranseutsetting av Jernbaneverkets produksjonsoppgaver, jf. St.prp. nr. 1 (2004-2005) Tillegg 2.

Gardermobanen ved Venjar. Foto: Njål Svingheim



En modernisering av jernbaneinfrastrukturen i tråd med Stortingets vedtak om ekstrasatsing, vil kunne gi jernbanen et løft og en styrket rolle på de områder der det er samfunnsøkonomisk lønnsomt å ha et godt jernbanetilbud. Tiltakene i handlingsprogrammet er prioritert med utgangspunkt i departementenes retningslinjer om at ekstrasatsingen vil bli realisert, men at tempoet avhenger av de årlige budsjetter. Ved lav ramme (- 40 % 2006 - 2009, jf. f.eks. tabell 2 side 8 eller figur 2 side 12) blir det lite rom for de moderniseringstiltakene Jernbaneverket mener er nødvendige innenfor første del av planperioden. Skulle budsjettssituasjonen tilsi at den lave rammen også blir lagt til grunn for hele tiårsperioden, må Jernbaneverket utforme en ny strategi basert på økt vedlikehold og mindre investeringstiltak som i første rekke settes inn for å styrke godstrafikken. Med en

slik strategi forlater en opplegget med å modernisere jernbanen. Målsettinger om en styrking av jernbanens rolle der jernbanen har sine største fortrinn forlattes også. Endringen får særlig konsekvenser for utviklingen i østlandsområdet og de øvrige byområdene, og jernbanens mulighet til å være et reelt alternativ til vegtrafikk i disse områdene. Departementenes retningslinjer presiserer imidlertid at alle alternativer i handlingsprogrammet skal innebære at ekstrasatsingen realiseres, enten i første del av perioden, i siste del eller som en jevn økning av Jernbaneverkets investeringsrammer.

Hvorfor en eventuelt skal vente med å satse er det ikke gitt noen nærmere begrunnelse for. Jernbaneverket har tidligere uttalt og mener fortsatt at en jevn stigning er det beste alternativet.

I tråd med retningslinjene har handlingsprogrammene for Jernbaneverket,

Statens vegvesen og Kystverket vært lagt fram for fylkeskommunene og storbyene til uttalelse. Frist for politisk behandling og merknader var 1. mai 2005.

Det er generell tilslutning til Jernbaneverkets prioriteringer fra alle høringsinstansene slik som vist i vedlegg G. Oppsummering av høringsuttalelsene. Østfold fylkeskommune ønsker en noe annen tidsmessig utbyggingsrekkefølge for Østfoldbanen enn den som ligger til grunn i Jernbaneverkets prioritering innenfor de gitte investeringsrammene. Dette er også kort omtalt i kapittel 2.

Steinar Killi
Jernbanedirektør

Maskiner for vedlikehold ved Mjølfjell. Foto: Øystein Grue



1 Rammer og prioriteringer

1.1 Bakgrunn

I St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 ble mål og strategier for transportpolitikken trukket opp. Hovedmålet er å utvikle et mer effektivt transportsystem ved å

- bidra til å nå overordnede velferds mål og sikre bosetting og utvikling av et livskraftig næringsliv i alle deler av landet, innenfor rammen av regjeringens mål om høy trafikksikkerhet og hensyn til miljøet
- knytte nettverkene for de ulike transportmidlene sammen, og innrette virkemiddelbruk og statlig innsats på en slik måte at virkningene i transportkorridorene, de største byområdene og regionene blir mest mulig effektive
- fremme utvikling av vekstkraftige regioner gjennom bedret framkommelighet og redusert reisetid, slik at regioner og landsdeler knyttes bedre sammen
- medvirke til at mer av godstransportene overføres fra veg til sjø og bane
- medvirke til at flere velger kollektivtransport framfor fortsatt økt bilbruk i storbyområdene av hensyn til helse, miljø og arealbruk
- tilby et bedre og sikrere stamvegnett over hele landet, og øke kapasiteten og kvaliteten på jernbanenettet betydelig der jernbanen har sine største fortrinn
- tilby en mest mulig bærekraftig flyplassstruktur for fremtiden for å sikre gode, trygge og rimelige flyforbindelser til distriktene.

Innenfor disse mål og strategier understreker regjeringen at viktige deler av jernbanenettet har behov for modernisering for å øke konkurransekraften. Det legges derfor opp til økte bevilgninger til jernbanen, rettet inn mot standardheving og kapasitetsøkning for jernbanen i trafikksterke områder.

Nasjonal transportplan (NTP) er et verktøy for prioritering av bygging, vedlikehold og drift av statlig infrastruktur innen og mellom alle transportformer, kjøp av transporttjenester og ulike finansieringsformer. Oppfølgingen av NTP skjer i statsbudsjettet og ved andre framlegg for Stortinget.

Meldingen er også en strategisk plan for utvikling av den samlede statlige infrastrukturen for veg-, jernbane-, luft- og sjøtransport for at alle transportformer skal sees i sammenheng.

Stortinget behandlet 15. juni 2004 Innst.S nr. 240 (2003-2004) jf. St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015.

Stortinget fattet følgende vedtak innenfor pkt. 3 Jernbane:

"Stortinget ber Regjeringa auke ramma til jernbaneføremål med 10 mrd. kroner i perioden 2006-2015. Stortinget ber Regjeringa sørge for at dei auka rammene gjer det mogleg å forsera prosjekt som alt er inne i ramma, samt å ta inn nye prosjekt i tråd med Jernbaneverket sitt satsingsalternativ 2B.

Rekkefylgje kan fråvikast dersom det er naudsynt ut frå dei einskilde prosjekt sin planstatus e.l. Det er ein føresetnad at den auka ramma til jernbaneføremål skal kunna finansierast med lån og at ekstrasatsinga kan løyvast over statsbudsjettet over ein lengre periode etter nærare vurdering."

1.2 Departementenes retningslinjer

12. oktober 2004 oversendte Samferdselsdepartementet og Fiskeridepartementet sine retningslinjer for transportetatenes arbeid med sektorvise handlingsprogram for 2006-2015.

Det skal på grunnlag av St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 og Stortingets behandling av denne, utarbeides sektorvise handlingsprogram som blant annet skal inneholde mer konkrete investeringsplaner for perioden 2006-2015. Det skal legges størst vekt på perioden 2006-2009.

Departementene viser til at regjeringen i all hovedsak har fått tilslutning til politikken som legges opp i Nasjonal transportplan og innretningen av innsatsen framover. Handlingsprogrammet skal reflektere denne politikken gjennom følgende fem hovedmål:

- Færre drepte og alvorlig skadde i vegsektoren og fortsatt høy sikkerhet i andre transportformer.
- Mer miljøvennlig bytransport.
- Bedre framkommelighet i regionene for å fremme bosetning og næringsliv i alle deler av landet.
- Et mer effektivt transportsystem, med økt bruk av konkurranse.
- Universell utforming skal være gjennomgående premiss i etatenes handlingsprogrammer.

Siste hovedpunkt er trukket fram av Stortinget som et mål som sidestilles med de øvrige mål i St.meld. nr. 24. (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015.

Samferdselsdepartementet ber Jernbaneverket legge til grunn en økonomisk ramme som gir et årlig gjennomsnitt på 5,7 mrd. kroner pr. år (2004 kroner inkl. mva. Dette er en økning på om lag 1 mrd. kroner pr. år i forhold til inneværende

periode. Økningen gjelder kun investeringer (post 30).

Departementet ber om at Jernbaneverket gjør marginalvurderinger med +/- 40 % av den vedtatte investeringsrammen for de første fire årene.

Jernbaneverket har således lagt til grunn en marginalvurdering +/- 40 % av investeringsdelen tilsvarende 3,6 mrd. kroner, henholdsvis 1,54 mrd. kroner for de første fire årene. I tabellene er disse rammene omregnet til 2006-priser ekskl. mva.

Samferdselsdepartementet presiserer at det ikke er lagt opp til å gjøre marginalvurderinger for hele tiårsperioden. Grunnlaget for marginalvurderinger av høyere ramme i perioden 2006-2009 er prosjektene som ligger inne i den økonomiske rammen for hele planperioden 2006-2015.

Ved Stortingets behandling ble det forutsatt at ekstrasatsingen på 10 mrd. kroner i planperioden kunne finansieres med lån og bevilges over en lengre periode. Samferdselsdepartementet legger til grunn at finansieringsformen i seg selv ikke skal ha betydning for Jernbaneverkets prioritering og vil komme tilbake til finansieringsform i statsbudsjettet for 2006. Jernbaneverket har likevel omtalt alternative finansieringsformer i kapittel 6.

Tabell 1: Samferdselsdepartementets rammer for planperioden 2006-2015. Beløpene er i 2004 kr inkl. mva

Finansielle rammer (2006-2015)	
Drift og vedlikehold (post 23)	30,6 mrd. kr
Investering (post 30)	26,4 mrd. kr
Samlet ramme post 23 og 30	57,0 mrd. kr

1.3 Jernbaneverkets prioriteringer i planperioden

Utnyttelsen av jernbanenettet ligger i dag på øverste kapasitetsgrense i jernbanens markedssterke områder. Investering i bedre kapasitet for banerelatert transport rundt de største byene og på Østlandet vil gi størst muligheter til å overføre transport fra veg til bane. Det er derfor nødvendig å investere i områder som styrker jernbanens konkurransekraft der banetransport har størst fortrinn. Et viktig grunnlag for prioritering og periodisering av tiltak ligger i Jernbaneverkets beregning av samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Godstransport med jernbane konkurrerer med godstransport på veg. Jernbaneverkets strategi er å styrke transportkapasiteten på fjernstrekningene og utvikle gode og effektive terminaler.

Det er et viktig mål å systematisere det

forebyggende vedlikeholdet og høyne kvaliteten på togproduksjonen (frekvens, punktlighet, reisetid og komfort) for å opprettholde og vinne markedsandeler i persontransportmarkedet i konkurranse med vegtransporten.

I tråd med regjeringens politikk legger Jernbaneverket vekt på en utvikling av effektiv og miljøvennlig transport rundt de store byene Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim. I tillegg planlegges ulike tiltak som støyreduksjon, bedre visuelt miljø på stasjoner, bedre tilgjengelighet, bedre informasjon og enklere overgang mellom transportmidler.

Jernbaneverket ser det som viktig å oppgradere hele strekninger, inklusive stasjoner/terminaler og service, tilgjengelighet og informasjon til de reisende, for å tilby et bedre produkt i samarbeid med det togselskapet som trafikkerer strekningen. Dette betyr at flere virkemidler og tiltak virker sammen, noe som gir bedre samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

I St.meld. nr. 24(2003-2004) Nasjonal Transportplan 2006-2015 skriver Samferdselsdepartementet blant annet: *"Utfordringen i jernbanesektoren framover er en viktig grunn til at Samferdselsdepartementet vil vurdere nye organisasjonsmodeller for statens kjøp av jernbanetransport."*

Jernbaneverkets mål for planperioden:

- Økt kapasitet og frekvens for nærtrafikken i Osloregionen, Stavanger-, Bergens- og Trondheimsområdet
- Økt kapasitet og redusert reisetid for regiontrafikk på Østlandet
- Økt kapasitet for godstrafikk mellom landsdelene og til/fra utlandet

Viktige tiltak i NTP planperiode 2006 – 2015 forutsatt investeringsramme 26,4 mrd. kroner:

- Utbygging av flere spor og økt kapasitet i Oslo-, Bergens-, Stavanger- og Trondheimsområdet
- Parsellvis utbygging av dobbeltspor på Vestfoldbanen, Østfoldbanen og Dovrebanen mellom Eidsvoll og Hamar
- Bygging av flere kryssningsspor for godstog
- Utvikling og utvidelse av terminaler for godstransport på Ganddal og Alnabru
- Utvikling og utbygging av stasjoner og knutepunkt, universell utforming og bedre informasjon til publikum
- Fullføre fjernstyring på Nordlandsbanen
- Fullføre utbygging av radiokommunikasjon GSM-R
- Systematisering og målretting av vedlikeholdet
- Mer effektiv drift for å øke vedlikeholdsinnsatsen
- Samarbeid om kollektivtransport i storbyområdene
- Tilrettelegge for konkurranse i jernbanesektoren

"I tillegg vil departementet tillegge Jernbanelaget et klarere fagansvar for å beskrive behovet for endringer i togtilbudet i lys av den infrastrukturpolitikken som til enhver tid føres. Dette er viktig for å sikre at nytteeffektene av ny og bedre infrastruktur faktisk realiseres og gir bedre togtilbud til brukerne."

Jernbanelaget arbeider kontinuerlig med å forbedre tilbudet til brukerne ved ruteplanleggingen, utvikling av transportmodeller, deltakelse i reisevaneundersøkelser, forbedring av beslutningsstøtteverktøy og planprosesser mm. Effektivisering av statens kjøp av jernbanetransport og bedre utnyttelse av ny infrastruktur, vil bidra til raskere å gi de

reisende et bedre tilbud. Jernbanelaget ser det derfor som positivt å bli tillagt et økt fagansvar og vil arbeide videre med å konkretisere hvordan et slikt fagansvar kan utøves.

Systematisering av vedlikeholdet er en vesentlig del av dette programmet. Sammen med en effektiv drift økes vedlikeholdsinnsatsen på de deler av infrastrukturen som best reduserer antall saktekjøringer og forsinkelser.

En vesentlig faktor i utviklingen av gode trafikknutepunkter/stasjoner er samarbeidet med andre samferdsels-etater, fylkeskommuner og kommuner. Dette gjelder særlig etablerte samarbeid som Oslopakke 2, Nord-Jærepakken og Trondheimpakken.

Jernbanelaget utarbeidet i 2003 utredningen "Utfordringer og valg for jernbanesektoren, herunder omfang og standard av jernbanenettet". I denne utredningen ble ulike alternativer vurdert, og Jernbanelaget anbefalte et satsingsalternativ som innebar modernisering av 10 % av nettet. Alternativet ble omtalt som 2B og er det alternativet Stortinget har henvist til i sitt vedtak.

Samlet er investeringene i 2B kostnadsberegnet til 30,1 mrd. 2004 kroner inkl. mva., mens rammen, jf. Stortingets vedtak, er 26,4 mrd. Dette innebærer at ikke alle investeringsprosjektene i alternativ 2B kan fullføres i perioden.

Drammen stasjon. Foto: Njål Svingheim



Tabell 2: Samlet ramme +/- 40 % i perioden 2006-2009, mill. 2006-kroner ekskl. MVA

Årlig budsjett snitt/år	Stortingsvedtak jevn fordeling		- 40 % 2006-2009		+ 40 % 2006-2009	
	Årlig snitt 2006-2009	Årlig snitt 2010-2015	Årlig snitt 2006-2009	Årlig snitt 2010-2015	Årlig snitt 2006-2009	Årlig snitt 2010-2015
Nyanlegg	1 859	1 879	1 112	2 377	2 534	1 429
Kapasitetsøkende tiltak	178	178	89	238	223	149
Stasjoner og knutepunkter	134	137	89	167	223	77
Kundeinformasjon	41		22	12	41	0
Sikkerhet	109	150	78	171	178	104
Sum investering (post 30)	2 321	2 344	1 390	2 965	3 199	1 759
Drift og vedlikehold (post 23)	2 926	2 870	2 926	2 870	2 926	2 870
Sum investering, drift og vedl.h.	5 247	5 214	4 317	5 834	6 126	4 628

I tabell 2 og 3 er rammene omregnet til 2006 kroner ekskl. mva.

For å kompensere for etterslep som oppstod ved den ekstraordinære finansieringen av GSM-R i 2003 og 2004, og for å få den riktige balansen mellom korrektivt vedlikehold, fornyelse og forebyggende vedlikehold, ser Jernbaneverket det som nødvendig å øke innsatsen til vedlikehold

i perioden 2006-2009 i forhold til departementets retningslinjer. Dette skyldes også at flere av investeringsprosjektene det blir rom for med Stortingets vedtak om ekstrasatsing også har en vedlikeholdsdel som må ivaretas samtidig med de ordinære vedlikeholdsoppgavene.

I henhold til St.prp. nr. 1 (2004-2005) Tillegg 2 og Stortingets vedtak øker

Jernbaneverket tempoet i konkurranseutsettingen av prosjektrettet vedlikehold i 2005 og 2006. De besparelser det tas sikte på å oppnå ved økt konkurranseutsetting, forutsettes brukt til økt vedlikehold.

Informasjonstavle Oslo S. Foto: Anne Siri Haugen



Tabell 3: Investerings tiltak 2006-2015

Investerings tiltak (Alle beløp unnlatt påløpt i mill 2006-kr ekskl. MVA, påløpt i løpende kr)	Kostnads- overslag pr. 20.07.05	Påløpt før 2006	Forslag 2006-2015	Jevn ramme		-40% 06-09		+40% 06-09	
				2006- 2009	2010- 2015	2006- 2009	2010- 2015	2006- 2009	2010- 2015
Drammenbanen			2 794						
Lysaker stasjon	776	156	620	620		620	0	620	
Lysaker - Sandvika	2 153	51	2 102	1 530	572	1 352	750	1 800	302
Sandvika - Asker (restbetaling, strekningen åpnet 2005)	3 746	3 632	72	72		72		72	
Østfoldbanen vestre linje			5 729						
Kolbotn - Ski, inkl. Ski stasjon	2 636	23	2 613	471	2 142		2 613	1 000	1 613
Oslo - Kolbotn	3 075		675		675		675	50	625
Haug - Onøy *	828		828	444	384		828	600	228
Sandbukta - Moss - Såstad *	1 613		1 613		1 613		1 613	200	1 413
Vestfoldbanen			4 279						
Barkåker - Tønsberg	711	52	659	456	203		659	659	
Holm - Holmestrand	920		920	320	600		920	920	
Holmestrand - Nykirke	807		807		807		807	657	150
Farriseidet - Porsgrunn	1 893		1 893	45	1 848		1 893	200	1 693
Sørlandsbanen			1 392						
Godsterminal Ganddal	337	74	263	263		263		263	
Sandnes - Stavanger (ekskl. 240 mill. vedlikehold)	1 198	69	1 129	1 129		714	415	1 129	
Nordlandsbanen			728						
Gevingåsen tunnel	388		388	388			388	388	
Fjernstyring Grong - Mosjøen	155	140	15	15		15	0	15	
Fjernstyring Mosjøen-Bodø inkl. kryssingsspor	353	28	325	325		325	0	325	
Bergensbanen			652						
To togspor Bergen st. - Fløen	110	10	100	100			100	100	
Ulriken tunnel	552		552	210	342		552	300	252
Dovrebanen			2 000						
Nye dobbeltsporbelter Eidsvoll - Hamar	2 000		2 000		2 000		2 000	50	1 950
Hovedbanen			188						
Alnabru godsterminal	197	9	188	188		188	0	188	
Nye baner			100						
Ringeriksbanen	3 872		100		100		100		100
Samtrafikkevne			776						
GSM-R	1 706	930	776	776		776	0	776	
Andre kostnader			71						
Refusjon Nordre avlastningsvei	76	5	71	71		71	0	71	
Programområder			4 641						
Kapasitetsøkende tiltak			1 784	715	1 070	385	1 400	890	894
Stasjoner og knutepunkter			1 356	535	821	356	1 000	1 340	16
Kundeinformasjon			163	163		89	74	163	
Sikkerhet			1 338	449	889	336	1 003	725	613
SUM prosjekter og programområder			23 350	9 284	14 065	5 561	17 790	13 502	9 848

* Kostnader ikke klare, prosjektet er under vurdering jfr. omtale under korridor 1.



Jernbaneverket vil i handlingsprogramperioden stå overfor store utfordringer, både når det gjelder konkurranseutsetting av togtrafikk og den vedtatte outsourcingen av vedlikeholds- og driftsoppgavene på jernbanenettet. Det vil bli særlig utfordrende å bidra til å sikre at det private leverandørmarkedet ivaretar behovet for nyrekruttering og utvikling av jernbanekompetanse, og at det i det hele tatt utvikles et leverandørmarked.

Investeringsprioriteringene i tiårsperioden tar ikke hensyn til eventuelle konsekvenser av de til dels betydelige organisatoriske endringer jernbane-

sektoren står overfor. I utgangspunktet forutsettes det følgelig at konkurranseutsettingen ikke påvirker behovet for og mulighetene for å gjennomføre tiltak på ulike deler av jernbanenettet.

Jernbaneverket illustrerer i dette handlingsprogrammet konsekvensene av – 40 % -rammen i perioden 2006-2009. En revidert strategi hvor det lave rammenivået videreføres i hele tiårsperioden er ikke utarbeidet.

Innenfor lav ramme vil kun to store nyanlegg igangsettes i perioden 2006 – 2009. Det gjelder dobbeltsporet Stavanger – Sandnes og godsterminal

Ganddal. Samtidig vil ferdigstilling av enkelte store investeringsprosjekter bli forsinket, herunder Lysaker – Sandvika og Stavanger – Sandnes.

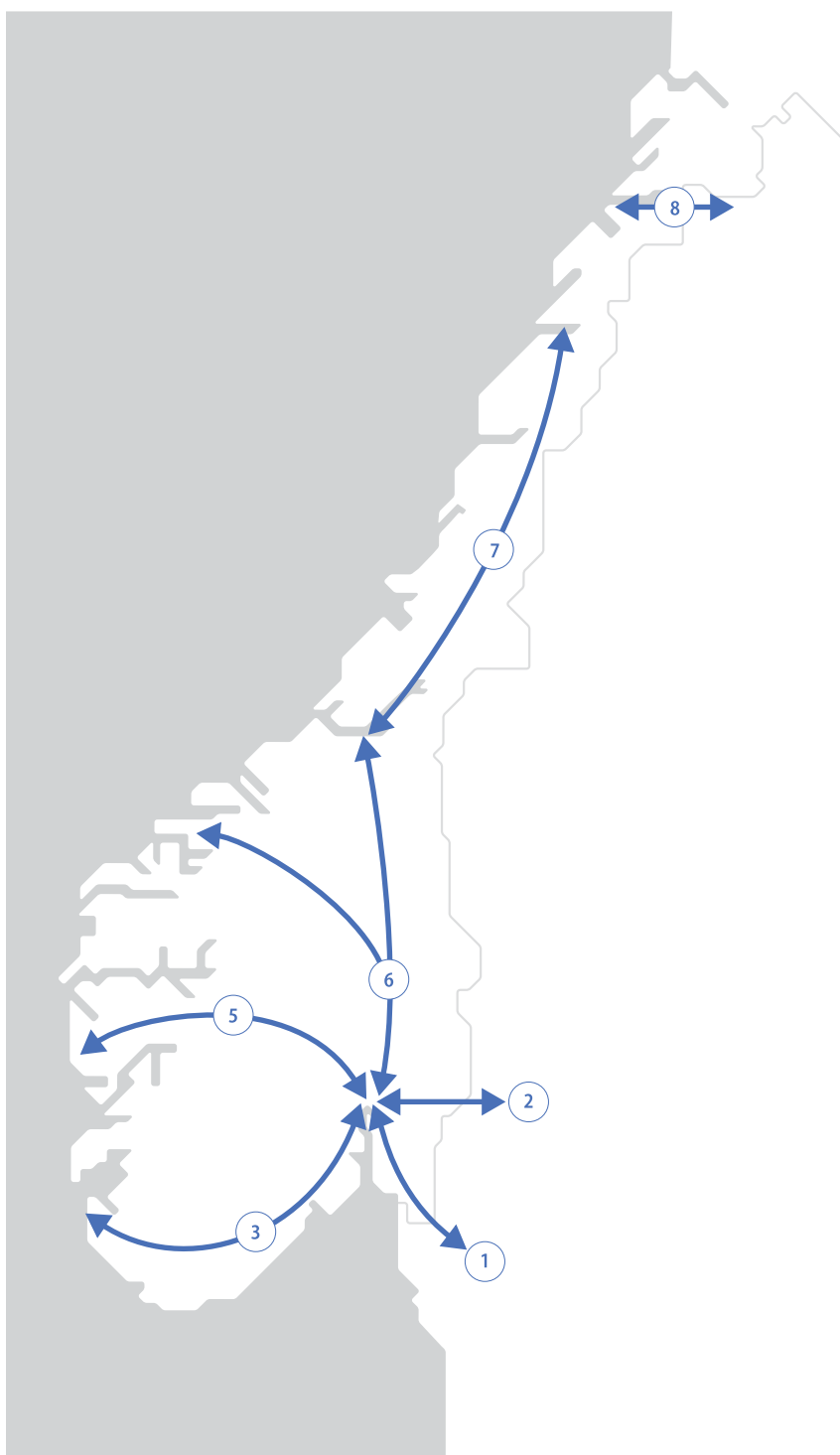
Samtidig gjør Jernbaneverket oppmerksom på at det som følge av manglende planbevilgning i 2005, jf. St.prp. nr. 1 (2004-2005), forutsettes at rammen i fireårsperioden gjennomføres ved en opptrappingsplan for investeringene. I dette kan inngå en forsering av vedlikeholdsprosjekter, planlegging og mindre investeringer som ikke krever arealplanvedtak i 2006, med økt vekt på større investeringsprosjekter fra 2007.

Tabell 4: Tiltak i perioden 2006-2009. Alternative rammenivåer (jevn ramme og ramme + / - 40 % 2006 - 2009)

Investerings tiltak	Innenfor ramme, jevn fordeling	- 40 % 2006-2009	+ 40 % 2006-2009
Lysaker stasjon	Fullføres	Fullføres	Fullføres
Lysaker - Sandvika	Fullføres 2011	Fullføres 2012	Fullføres 2010
Sandvika-Asker (restbetaling 2006)	Fullført 2005	Fullført 2005	Fullført 2005
Kolbotn - Ski, inkl. Ski stasjon	Byggestart		Byggestart
Oslo S - Kolbotn			Prosjektering
Haug - Onsøy	Byggestart		Fullføres 2010
Sandbukta - Moss - Såstad			Byggestart
Barkåker - Tønsberg	Fullføres 2010		Fullføres
Holm - Holmestrand	Byggestart		Fullføres
Holmestrand - Nykirke			Fullføres 2010
Farriseidet - Porsgrunn	Prosjektering		Byggestart
Godsterminal Ganddal	Fullføres	Fullføres	Fullføres
Sandnes - Stavanger	Fullføres	Fullføres 2010	Fullføres
Gevingsåsen tunnel	Fullføres		Fullføres
Fjernstyring Grong-Mosjøen	Fullføres	Fullføres	Fullføres
Fjernstyring Mosjøen-Bodø	Fullføres	Fullføres	Fullføres
To togspor Bergen st. - Fløen	Fullføres		Fullføres
Ulriken tunnel	Fullføres 2010		Ca. halvferdig
Nye dobbeltsporbelter Eidsvoll - Hamar			Prosjektering
Alnabru godsterminal	Fullføres	Fullføres	Fullføres
GSM-R	Fullføres	Fullføres	Fullføres
Refusjon Nordre avlastningsvei	Overføring	Overføring	Overføring

2 Transportkorridorer

Figur 1: Transportkorridorer



Innenfor korridorene beskrives hver enkelt bane og hvilke tiltak som foreslås gjennomført. Det er lagt vekt på å gi en fullstendig oversikt for perioden 2006 – 2009. For perioden 2010 -2015 er det bare de store investeringstiltakene som omtales.

Sikkerhetstiltak planoverganger, strakstiltak på stasjoner og kundeinformasjon er kun vist i tabell. For nærmere omtale av disse områdene, se kapittel 4 Programområder og vedlagte prosjektlister.

Generelle utfordringer

Jernbaneløstaket velger å presentere tiltakene i transportkorridorene slik de er definert av departementene i NTP-arbeidet. Det er også utarbeidet en egen omtale av Oslo-området.

Hovedutfordringen i de fleste korridorer er å utvikle infrastrukturen slik at togselskapene kan tilby et konkurransedyktig togtilbud. Jernbanenettet i Norge er fortsatt i hovedsak enkeltsporet med mange og krappe kurver, lav framføringshastighet og for liten kapasitet.

Vegnettet forbedres kontinuerlig, og nytten av enkelttiltak kan som regel tas ut direkte. Jernbanenettet er et gjennomregulert system med svært mange bindinger. Dette gjør det mer krevende å realisere nytten av enkelttiltak.

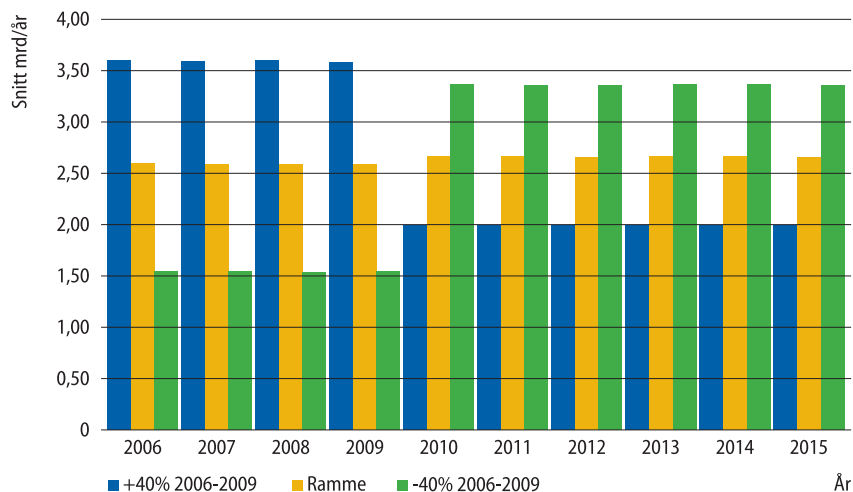
Dersom det skal tilbys avgangsfrekvenser som representerer reelle valg for store trafikantgrupper, blir kapasitetsutnyttelsen for høy med økt kjøretid og dårligere punktlighet som resultat. Med økt kapasitet i form av krysningsspor og dobbeltspor, vil både frekvens, punktlighet og kjøretid kunne forbedres. Fjerning av flaskehalsar må inngå i et system, og før det er helhetlig strekningsvise forbedringer

og balansert kapasitet for en samlet strekning, vil Jernbaneverket og togselskapene slite med flaskehalsler. Dette er hovedbegrunnelsen for at Jernbaneverket i korridorene fokuserer mest på kapasitetstiltak. Avhengig av strekning, vil dette være nye dobbeltsporanlegg, nye og forlengede krysningsspor, terminal- og stasjonstiltak. Enkelte steder er også aksellast og profil viktige tiltak for å øke kapasiteten for godstrafikken. Det har til nå ikke vært realistisk å legge opp til helhetlig fornyelse av lengre banestrekninger. Innenfor de økonomiske rammene som så langt er stilt til rådighet, går tiltakene i første rekke ut på å fjerne åpenbare flaskehalsler i forhold til dagens og framtidens trafikk.

Den investerings- og fornyelsestakten av jernbanenettet som er oppnådd med de vedtatte budsjettammene, har medført at moderniseringen går svært langsomt. Jernbaneverket har i innspill til NTP 2002-2011 og i NTP 2006-2015 understreket at det må skje et moderniseringsløft i tiårsperioden for å få tatt ut vesentlige effekter i form av økt kapasitet og kortere kjøretid. Dette er nå fulgt opp gjennom Stortingets vedtak om rammer.

I henhold til departementenes retningslinjer skal den økonomiske rammen for 2006-2015 vurderes fordelt for følgende alternativer:

Figur 2 Investeringsrammer - retningslinjer NTP 2006 - 2015



- Jevn ramme, Stortingets investeringsramme 26,4 mrd fordelt jevnt over planperioden
- Det reduserte/utsatte alternativet, - 40 %, tilsvarer 1,54 mrd. i årlig snitt i 2006 - 2009 og 3,4 mrd. i årlig snitt i 2010-2015.
- Det forserte alternativet, + 40 %, tilsvarer 3,6 mrd. i årlig snitt 2006-2009 og 2,0 mrd. i årlig snitt 2010 - 2015

Av den samlede investeringsrammen på 26,4 mrd. kroner prioriterer Jernbaneverket 5,2 mrd. til mindre tiltak i eksisterende infrastruktur, i det etterfølgende omtalt som "programområder" for kapasitetsøkende

tiltak, stasjons- og knutepunktstiltak, kundeinformasjon og sikkerhet. Ved det reduserte bevilgningsalternativet er det nødvendig å utsette deler av denne satsingen til siste del av perioden.

Prosjektene er nærmere beskrevet i vedlegg F. Programområdene beskrives i kapittel 4. En fullstendig oversikt over prosjektene går fram av vedleggene B,C,D og E. Vedlikeholdstiltakene beskrives i kapittel 5.





LINJEGODS
termo

Indice
442 200 42
49 120 14
Tel. +41 051 311 50 11
Fax +41 051 311 50 14
E-mail: info@linjegods.ch

2.1 Korridor 1 - Oslo - Svinesund/ Kornsjø

Korridoren er viktig for reiser mellom Oslo, Follo og nordre del av Østfold. For godstransporten er korridoren hovedforbindelsen til Sverige og resten av Europa. For beskrivelse av trafikkmengder samlet for Oslo-området: Se kapittel 2.9 og Figur 10.

Østfoldbanen vestre linje (Oslo S – Kornsjø):

Østfoldbanens vestre linje består av dobbeltspor Oslo-Ski-Sandbukta. På strekningen mellom Såstad og Haug sør for Moss er det også en nybygget dobbeltsporsparsell. Resten av banen er enkeltsporet med krysningsspor. De største kapasitetsproblemene er på strekningen Oslo – Ski (Sør-korridoren), ved Råde og Onsøy (krysningssporkapasitet for person- og godstog) og sør for Halden (krysningssporkapasitet for godstog).

Persontogtilbudet består av lokaltog i timesfrekvens mellom Oslo og Moss, regiontog i timesfrekvens mellom Oslo og Fredrikstad/Halden. Daglig går tre av togene i hver retning til og fra Gøteborg. I 2004 passerte omlag 940 000 passasjerer telpunkt Moss med regiontog. Dette er en økning på hele 23,3 % fra 2003.

Korridoren er svært viktig for godstrafikken. I snitt mellom Ski og Moss ble det i 2001 fraktet ca. 3,6 millioner tonn gods.

Figur 3: Investerings tiltak korridor 1



Østfoldbanen østre linje (Ski – Sarpsborg):

Lokaltrafikktilbudet består av 16-18 avganger i hver retning mellom Oslo S/Ski og Mysen/Rakkestad på hverdager. I 2004 utgjorde alle av- og påstigner på lokaltog 974 000. Det er en svak nedgang fra året før. I 2004 passerte trolig 11 4000 passasjerertellepunktet Kornsjø med togselskapet Linx før tilbudet ble avviklet. I 2001 ble det fraktet 60000 tonn gods på banen.

Mål korridor 1

- Øke kapasiteten for persontransporten på den sterkt belastede strekningen Oslo – Ski, men også for hele strekningen Oslo – Østfoldbyene
- Opprettholde fjerntogtilbudet
- Bedre atkomst- og stasjonsforholdene i pendlerområdet
- Øke kapasiteten for godstog

Tabell 5: Forslag til tiltak på Østfoldbanen vestre linje

Tiltak	2006 – 2009 jevn ramme	2006-2009 ramme – 40 %	2006-2009 ramme + 40 %
Nye dobbeltspor	Kolbotn – Ski Oslo - Kolbotn Haug – Onsøy Sandbukta – Moss– Såstad	Oppstart Kolbotn – Ski Oppstart Haug – Onsøy	Oppstart Kolbotn – Ski Prosjektering Haug – Onsøy fullføres 2010 Oppstart Sandbukta – Moss – Såstad
Kapasitetsøkende tiltak	Krysningssporforlengelse Nytt krysningsspor Sporomlegging og driftsbanegård Profilutvidelse	Berg Mellom Sarpsborg og Skjeberg * Halden Alnabru – Kornsjø *	Berg Mellom Sarpsborg og Skjeberg * Halden Alnabru - Kornsjø
Stasjons- og knutepunktstiltak	Bedrede atkomster/ plattformer	Holmlia, Oppegård, Langhus og Greverud *	Holmlia, Oppegård, Langhus, Greverud, Oslo S Østre inngang
Kundeinformasjon	Oppgradering høyttalere Anvisere eller monitorer	Hele banen Alle stasjoner Oslo S - Moss og andre stasjoner med mer enn 1000 passasjerer pr. uke	Hele banen Alle stasjoner Oslo S- Moss og andre stasjoner med mer enn 1000 passasjerer pr. uke
Sikkerhetstiltak	Planskilt kryssing og sikring planoverganger	20 mill. kr	21 mill. kr

* ferdigstilles 2010

Nye dobbeltspor

I Sørkorridoren prioriteres nytt dobbeltspor i ny trasé mellom Kolbotn og Ski (12 km), med oppstart i første og ferdigstillelse i andre del av planperioden. I samme utbyggingsetappe inngår utvikling av Kolbotn og Ski kollektivknutepunkter med atkomstløsninger og stasjonsfasiliteter tilpasset fire spor. Ved - 40 % investeringsramme i 2006-2009, skyves oppstart til andre del av perioden. Jernbaneverket vurderer mulighetene for utbygging av Ski stasjon i to etapper, der det i første etappe gjennomføres tilgjengelighetstiltak og økt kapasitet med et nytt fjerde spor til plattform, mens tilpassning til fire spor fra nord gjennomføres i fase 2.

Oslo S – Kolbotn er planlagt som 8 km nytt dobbeltspor. På sikt vil det være behov for nytt dobbeltspor helt inn til Oslo S. Jernbaneverket arbeider fortsatt med avklaring av hvor langt inn mot Oslo S det i denne omgang vil være hensiktsmessig å bygge nytt dobbeltspor.

Nye dobbeltspor i Sørkorridoren gjør det mulig å separere lokalstoppende og raske tog, slik at frekvensen kan doubles og kjøretiden reduseres med 5 – 7 minutter.

Eksisterende dobbeltspor Såstad – Haug foreslås forlenget mot Onsøy, med oppstart i første del av planperioden. Ved - 40 % investeringsramme i 2006-2009 forskyves tiltaket til andre del av perioden. Lengden på parsellen vurderes.

Dobbeltspor Haug – Onsøy er prioritert fordi den vil gi størst kapasitetsøkning på Østfoldbanen sør for Ski. Tiltaket gir også raskere framføringstid på Østfoldbanen sør for Moss. Antall personreiser i 2015 er beregnet til å bli 7 % høyere som følge av utbyggingen i forhold til referansealternativet. Godstrafikken forventes tilsvarende å øke med 1 %. Ved redusert ramme må det vurderes enklere kapasitetstiltak ved Onsøy.

I høringsuttalelsene til handlingsprogrammet ber bla Østfold fylkeskommune Jernbaneverket gjennomføre parsellen Sandbukta-Moss før Haug-Onsøy.

Jernbaneverket har på denne bakgrunn foretatt en ny gjennomgang av prosjektene. Jernbaneverket ser det som viktig å utnytte jernbanenettet maksimalt, gjennom å tilrettelegge for økt frekvens og framføringshastighet. Det vil sikre best mulig konkurransekraft og samfunnsnytte. Gjennom en prioritert utbyggingsrekkefølge vil tilgjengelig kapasitet og tilhørende rutetildeling gi en optimal togproduksjon. Østfoldbanen er den viktigste utenlandsforbindelsen til kontinentet og banen vil bli benyttet av flere togselskap som i framtiden vil stille strenge krav til punktlig levering "just in time". Dette innebærer at godstogene også må kunne bli prioritert på tider det er mye persontrafikk. Parsellen Haug - Onsøy bidrar mest til økt kapasitet, mer robust togavvikling og redusert reisetid, samt marginalt best samfunnsøkonomisk nytte. Sandbukta - Moss bidrar mest når det gjelder miljø og byutvikling. Analysene viser at av de nyttefaktorene som kan kvantifiseres, har begge parsellene negativ netto nåverdi. Jernbaneverket vil arbeide videre med problemstillingen, men har foreløpig lagt til grunn uendret utbyggingsrekkefølge.

For å styrke beslutningsgrunnlaget for videre utvikling av godsterminaler har transportetatene i gang to utredningsprosjekter, ett om nasjonal godsterminalstruktur, og ett om effektivitet i stykkgodsterminaler.

Programområder

Tiltakene som foreslås under programområdet kapasitet, er først og fremst rettet mot flaskehals for godstrafikken. Krysningssporforlengelse på Berg medfører at godstog til og fra Haldenterminalen ikke blokkerer kapasiteten i hovedsporet.

Nytt krysningsspor mellom Sarpsborg og Skjeberg vil i tillegg til bedre kapasitet, gi 3 minutter redusert framføringstid for godstog. Profilutvidelsen Alnabru – Kornsjø gir plass til lasteprofil UIC-GC, og dermed nye muligheter for framføring av bredere og høyere godsvogner. Flaskehalsen Rolvsøysund bru, der hastigheten er sterkt nedsatt som følge av brua tilstand, blir borte når den gamle brua erstattes av ny. Tiltakene i Halden gir mulighet for nytt og mer hensiktsmessig driftspauseopplegg for regiontogene, og gir sidespor for godstog til sentralhavn på Sauøya.

Utbedring av stasjoner og tilrettelegging for bedre kundeinformasjon prioriteres på de trafikksterke stasjonene. Plattformene mellom Oslo og Ski har jevnt over lav standard med begrensede tilgjengelighet for funksjonshemmede og manglende muligheter for tilbringertjenester og parkering. I første halvdel av perioden prioriteres Holmlia, Oppegård, Langhus og Greverud. Holmlia og Oppegård prioriteres også ved ramme - 40 % i 2006-2009. For de øvrige stasjonene prioriteres strakstiltak i forhold til trafikkmengde.

Vedlikehold korridor 1

De største fornyelsestiltakene i korridor 1 vil være på Østfoldbanen vestre linje og bestå av ballastrens, som også inkluderer drenering og nødvendig fornyelse av kabelanleggene mellom Moss og Kornsjø, samt ny kontaktledning mellom Sarpsborg og Fredrikstad. Fornyelse av Rolvsøysund bru er oppført med 130 mill. kroner i perioden. Drifts- og vedlikeholdskostnadene forventes å kunne reduseres noe i perioden som følge av høyere kvalitet og færre feil i sporet.

Tabell 6: Forslag til tiltak på Østfoldbanen østre linje

Tiltak	2006 – 2009 jevn ramme	2006-2009 ramme – 40 %	2006-2009 ramme + 40 %
Kapasitetsøkende tiltak	Økt aksellast		Ski - Sarpsborg
Stasjons- og knutepunktstiltak	Strakstiltak	Forbedring av sikkerhet på plattformer	Forbedring av sikkerhet på plattformer
Kundeinformasjon	Oppgradering høytalere Anvisere eller monitører	Hele banen Stasjoner med > 1000 passasjerer pr. uke	Hele banen Stasjoner med > 1000 passasjerer pr. uke
Sikkerhetstiltak	Planskilt kryssing og sikring planoverganger	13 mill. kr	8 mill. kr 14 mill. kr

2.2 Korridor 2 – Oslo – Ørje / Magnor

Korridoren har betydning for gods-transport til/fra Sverige, men også mot Finland, Russland og Baltikum. Korridoren er også viktig for pendlertrafikk mot Oslo. Persontrafikktilbudet mot Sverige er usikkert etter at Linx la ned sin virksomhet, men her kan det komme nye togselskap.

Kongsvingerbanen (Lillestrøm – Charlottenberg):

Banen spiller en vesentlig rolle for Oslo-rettet trafikk vest for Årnes. I 2004 utgjorde alle av- og påstigninger på lokal-tog 1 193 000. Det er en svak nedgang fra året før. Trolig passerte 134 000 tellepunktet Charlottenberg med togselskapet Linx i 2004 før tilbudet ble avviklet. Korridoren er også viktig for godstrafikken, med transport av 2,5 millioner tonn gods i snittet mellom Lillestrøm og Kongsvinger i 2001. Godstogene fra Ofotbanen via Sverige (ARE-togene) benytter Kongsvingerbanen til Alnabru. Kongsvingerbanen er enkeltsporet, og avstanden mellom krysningssporene er stedvis så lang at kapasiteten er begrenset.

Mål korridor 2

- Beholde markedsandeler i pendlingstrafikken mot Lillestrøm og Oslo.
- Øke punktlighet, hastighet og kapasitet for å effektivisere med sikte på å kunne ta en større del av godstrafikken, særlig mot Midt-Sverige og Baltikum.

Figur 4: Investeringsiltak korridor 2



Forlengelsen av krysningssporet på Lillestrøm gjør at godstog kan møtes uten å blokkere annen trafikk, slik de gjør i dag. Hastigheten kan økes når tilknytningen til hovedsporet bygges om.

Profilutvidelsen er en tilpasning til markedets behov og gir nye muligheter for framføring av bredere og høyere godsvogner.

I første del av perioden foreslås utbedring av stasjonene Sørumsand og Fetsund (etter 2009 ved ramme - 40 %), og det er aktuelt med strakstiltak for å bedre sikkerhet og tilgjengelighet på flere av de andre stasjonene.

Vedlikehold korridor 2

Hovedinnsatsen på fornyelse i korridor 2 vil være ballastrensing av hele Kongsvingerbanen. Ballastrensingen er startet opp, og vil være ferdig i 2010/2011. Korrektivt vedlikehold ventes å kunne reduseres noe utover i perioden som følge av høyere sporkvalitet og færre feil.

Tabell 7: Forslag til tiltak på Kongsvingerbanen

Tiltak	2006 – 2009 jevn ramme	2006-2009 ramme – 40 %	2006-2009 ramme + 40 %
Kapasitetsøkende tiltak	Krysningssporforlengelse Lillestrøm (Hovedbanen, spor mot Kongsvinger)	Lillestrøm (Hovedbanen, spor mot Kongsvinger)	Lillestrøm (Hovedbanen, spor mot Kongsvinger)
	Profilutvidelse Alnabru - Charlottenberg		Alnabru - Charlottenberg
Stasjons- og knutepunktstiltak	Atkomst/plattformer Strakstiltak Sørumsand og Fetsund Bedre sikkerhet og tilgjengelighet på aktuelle stasjoner	Sørumsand Bedre sikkerhet og tilgjengelighet på aktuelle stasjoner	Sørumsand, Fetsund og Årnes Bedre sikkerhet og tilgjengelighet på aktuelle stasjoner
Kundeinformasjon	Oppgradering høytalere Anvisere eller monitører Hele banen Alle stasjoner med > 1000 passasjerer pr. uke	Hele banen Alle stasjoner med > 5000 passasjerer pr. uke	Hele banen Alle stasjoner med > 1000 passasjerer pr. uke
Sikkerhetstiltak	Planskilt kryssing og sikring planoverganger 21 mill. kr	15 mill. kr	51 mill. kr

2.3 Korridor 3 - Oslo - Grenland- Kristiansand - Stavanger

Transportkorridor 3 er den mest trafikkerte korridoren på jernbanenettet. Den dekker tett befolkede områder med høy transportintensitet og store transportstrømmer både som nær-, region-, fjern- og godstrafikk. Korridoren støtter opp om de sammenhengende bolig-, arbeids- og serviceregionene i Vestfold og Agder. Betydelige godsmengder transporteres i korridoren, spesielt mellom Oslo og Kristiansand/Stavanger. I korridoren er det både administrativt og politisk engasjement for videreutvikling av jernbane som transportform både på landsdels-, regionalt og lokalt nivå. For beskrivelse av trafikkmengder samlet for Oslo-området: Se kapittel 2.9 og Figur 10.

Drammenbanen (Oslo S – Drammen inkl. Asker - Spikkestad):

Strekningen Oslo S – Skøyen er den mest trafikkerte på det norske jernbanenettet, med 596 tog pr. døgn (2003) og over 20 millioner passasjerer i 2001. Mellom Asker og Drammen passerte 3,1 millioner tonn gods og 9,8 millioner passasjerer i 2001.

På strekningen Oslo-Drammen/Kongsberg utgjorde antall av- og påstig-

ningene på lokaltog tilsammen 1230000 i 2004. Dette er en øking på 3,6 % fra 2003.

Første byggetrinn, parsellen Sandvika - Asker i den pågående utbygging av nye dobbeltspor (Askerbanen), ble tatt i bruk august 2005.

Vestfoldbanen (Drammen - Skien):

17,5 km av banen er en moderne dobbeltsporet bane dimensjonert for høy hastighet. Banen for øvrig er kurverik og enkeltsporet. Kun regiontog betjener Vestfoldbanen. Passasjertallene er høye, i år 2000 var det 3,2 millioner reisende i regiontog på Vestfoldbanen. I 2004 passerte omlag 1 510 000 personer tellpunkt sør for Drammen med regiontog. Dette er en øking på 3,8 % fra 2003. For tellpunktet sør for Tønsberg er tallet 868000, en øking på 4,5 %. På strekningen Porsgrunn-Notodden passerte ca 53000 passasjerer tellpunkt Skien med lokaltog, en øking på 47,2 % fra 2003. Kalktransporter på Brevikbanen utgjorde i 2004 8693000 bruttotonkilometer.

Sørlandsbanen (Drammen – Stavanger):

Lokaltrafikken dominerer også strekningen Drammen – Kongsberg og på Jærbanen.

Fjerntogene har 5 avganger i hver retning mellom Oslo og Stavanger på hverdager. Lokaltogene kjører halvtimesfrekvens fra Stavanger til Nærbø, og timesfrekvens til Egersund.

I 2004 passerte omlag 411000 personer tellpunkt øst for Kristiansand, en øking på 14,8 % fra 2003. For tellpunkt vest for Kristiansand er tallet 367 000, en øking på 6,7 %. På strekningen Stavanger-Egersund utgjorde antall av- og påstigninger på lokaltog tilsammen 2 414000 personer. Dette er en svak nedgang fra 2003. I 2004 ble det på strekningene Oslo-Kristiansand og Kristiansand-Stavanger kjørt henholdsvis ca 318 og 513 mill. bruttotonkilometer gods.

Mål korridor 3

- For persontrafikken på jernbanen er det viktig å øke kapasiteten både for lokal-, regional- og InterCity trafikken på strekningen Oslo – Drammen – Vestfold – Grenland
- Øke kapasiteten på Nord-Jæren fra dagens enkeltspor til en dobbeltsporet lokalbane
- Effektivisere godstransporten i markedet Stavanger – Oslo

Figur 5: Investeringsiltak korridor 3



Tabell 8: Forslag til tiltak på Drammenbanen

Tiltak		2006 – 2009 jevn ramme	2006-2009 ramme – 40 %	2006-2009 ramme + 40 %
Dobbeltspor	Sandvika – Asker Lysaker stasjon Lysaker – Sandvika	Sandvika – Asker åpnet 2005 Lysaker stasjon Lysaker – Sandvika fullføres 2011	Sandvika – Asker åpnet 2005 Lysaker stasjon Lysaker – Sandvika 2012	Sandvika – Asker åpnet 2005 Lysaker stasjon Lysaker – Sandvika fullføres 2010
Kapasitet	Driftsbanegård			Drammen
Stasjons- og knutepunktstiltak	Brannsikringstiltak Plattform/atkomst Atkomst og parkering Stasjonsområde Strakstiltak	Nationaltheatret gammel del Drammen trinn 1 Forbedre tilgjengelighet på aktuelle stasjoner	Nationaltheatret gammel del Drammen trinn 1 Forbedre tilgjengelighet på aktuelle stasjoner	Nationaltheatret gammel del Drammen trinn 1 og 2 Brakerøya Skøyen Forbedre tilgjengelighet på aktuelle stasjoner
Kundeinformasjon	Oppgradering høytalere Anvisere eller monitører	Alle stasjoner Alle stasjoner Drammenbanen	Alle stasjoner Alle stasjoner Drammenbanen	Alle stasjoner Alle stasjoner Drammenbanen
Sikkerhetstiltak	Planskilt kryssing og sikring planoverganger	2 mill. kr Drammenbanen + Spikkestadlinja 3 mill. kr	2 mill. kr Drammenbanen + Spikkestadlinja 2 mill. kr	3 mill. kr Drammenbanen + Spikkestadlinja 3 mill. kr

Ved årsskiftet 2004-2005 gikk det daglig fire godstog i hver retning på strekningen Oslo - Stavanger. Transport av gods på banen utgjorde i 2003 ca. 27 % av den totale godsmengden på strekningen. I snittet mellom Nelaug og Kristiansand passerte i 2001 1,8 millioner tonn gods. Det er kapasitetsproblemer vest for Kristiansand, spesielt for containertransport til terminalene i Kristiansand og Stavanger.

Dobbeltspor

Prioritert utbyggingsområde er Lysaker - Asker. Strekningen Skøyen - Lysaker er ikke vurdert utbygget i denne planperioden. Nytt dobbeltspor i ny trasé mellom Sandvika og Asker ble fullført i 2005. Lysaker stasjon bygges i første del av planperioden, og nytt dobbeltspor i ny trasé på strekningen Lysaker - Sandvika i første og litt inn i andre del av planperioden. Tidlig i andre del av planperioden vil det altså være nytt sammenhengende

dobbeltspor i tillegg til eksisterende dobbeltspor på strekningen Lysaker - Asker. For å få best mulig effekt av investeringene, planlegges mindre tiltak i eksisterende infrastruktur mellom Skøyen og Lysaker og på Stabekk.

Lysaker stasjon bygges med tilknytning til Fornebu. Finansiering av merkostnader som påløper på Lysaker stasjon som følge av tilpasningen til automatbanen, vil bli dekket av alternativ bruk av riksvegmidler innenfor den fylkesfordelte rammen til øvrig riksvegnett i Akershus. Dette gjelder uavhengig av videre framdrift for automatbanen, også om banen mot formodning ikke skulle bli realisert.

På Drammenbanen vil ferdigstilling av satsingen i Vestkorridoren gi nedkorting av reisetiden fra om lag 20 minutter til 13 minutter for de fleste tog. Punktligheten forbedres betraktelig. Kapasiteten økes fra 12-14 tog til 20 tog pr. time. Tiltakene i Vestkorridoren er høyest prioritert i planperioden, og vil være blant de tiltakene

som blir minst berørt av redusert rammenivå i Jernbaneløstets prioriteringer.

Programområder

Fullføringen av nødvendige brannsikringstiltak på den gamle delen av Nationaltheatret stasjon, hovedplattform og atkomsttiltak på Drammen stasjon foreslås i tillegg til strakstiltak på stasjoner i første del av planperioden.

Nyanlegg

Nytt dobbeltspor Barkåker – Tønsberg har en total anleggslengde på 7,7 km, inklusive nytt dobbeltspor og tilkoplinger til eksisterende jernbanetrasé. Nytt dobbeltspor vil utgjøre 5,4 km. Tiltaket er i første rekke et kapasitetstiltak, i tillegg innkortes reisetiden med to minutter. Barkåker – Tønsberg foreslås utbygget i første del av planperioden. Ved - 40 % planramme 2006-2009 forskyves tiltaket til andre del av planperioden.

To nye bruer for fire spor over Sandvikselva. Foto: Via Nova, Stein Slaatsveen



Tabell 9: Forslag til tiltak på Vestfoldbanen

Tiltak		2006 – 2009 jevn ramme	2006-2009 ramme – 40 %	2006-2009 ramme + 40 %
Nyanlegg dobbeltspor	Barkåker - Tønsberg Holm – Holmestrand Holmestrand - Nykirke	Barkåker – Tønsberg 2010 Holm – Holmestrand påbeg.		Barkåker – Tønsberg Holm – Holmestrand Holmestrand - Nykirke
Nytt enkeltspor	Farriseidet – Porsgrunn	Prosjektering		Byggestart
Kapasitetsøkende tiltak	Nytt kryssningsspor			Jåberg (Sandefjord – Lauve)
Stasjons- og knutepunktstiltak	Parkering/atkomst Stasjon/holdeplass Strakstiltak	Sandefjord trinn 1 og Tønsberg (påbegynnes) Tilknytning til Sandefjord luft- havn Torp utredes Bedre sikkerhet på aktuelle stasjoner	Sandefjord * og Tønsberg (påbegynnes) Bedre sikkerhet på aktuelle stasjoner	Sandefjord trinn 1 og 2 og Tønsberg (påbegynnes) Tilknytning til Sandefjord luft- havn Torp Bedre sikkerhet på aktuelle stasjoner
Kundeinformasjon	Oppgradering høytalere Anvisere eller monitorer	Hele banen Alle stasjoner Drammen – Sandefjord og stasjoner med mer enn 1000 passasjerer pr. uke	Hele banen Alle stasjoner Drammen – Sandefjord og stasjoner med mer enn 5000 passasjerer pr. uke	Hele banen Alle stasjoner Drammen – Sandefjord og stasjoner med mer enn 1000 passasjerer pr. uke
Sikkerhetstiltak	Planskilt kryssing og sikring planoverganger	16 mill. kr	11 mill. kr	35 mill. kr

* ferdigstilles 2010

Nytt dobbeltspor Holm – Holmestrand (7,5 km) er foreslått bygget med oppstart i første og fullføring i andre del av planperioden. Ved ramme – 40 % i 2006-2009 forskyves tiltaket til andre del av perioden, mens det ved ramme + 40 % i 2006 – 2009 foreslås fullfinansiert i første del av planperioden. Holm - Holmestrand gir alene 3 minutter redusert kjøretid. Påfølgende parsell, Holmestrand – Nykirke, som foreslås bygget i andre del av planperioden, reduserer reisetiden med ytterligere 2 minutter. Holmestrand - Nykirke foreslås finansiert i første del av perioden dersom investeringsrammen for 2006-2009 blir + 40 %.

Nytt enkeltspor Farriseidet – Porsgrunn skal sørge for at togtrafikken mellom Grenlands-området og Vestfold/Oslo kan opprettholdes og økes betydelig. Farriseidet - Porsgrunn er også en forutsetning for en eventuell framtidig Grenlandsbane som knytter Vestfoldbanen til Sørlandsbanen. Reisetiden kan reduseres fra 34 til 12 minutter etter bygging av strekningen Farriseidet – Porsgrunn. Den 23 km lange traseen går dels langs E18, dels i

7 tunneler med samlet lengde 14,5 km. Farriseidet - Porsgrunn foreslås bygget i andre del av planperioden.

Moderniseringen av Vestfoldbanen vil gi en stor reduksjon av reisetiden (om lag en halv time) fra Drammen til Skien. Oppgraderte stasjoner legger til rette for samordning med annen kollektivtrafikk. Forbedret kryssingskapasitet vil gi muligheter for etablering av lokaltogtilbud. Ny bane mellom Farriseidet og Porsgrunn vil binde sammen to store bo- og arbeidsmarkedsregioner.

Programområder

Nytt kryssningsspor på Jåberg, mellom Sandefjord og Lauve, vil ved å redusere den nå 11 km lange strekningen mellom kryssningssporene, bidra til bedret kapasitet i første del av planperioden ved jevn ramme. Ved redusert ramme blir det ikke rom for dette kryssningsspoet.

Parkerings- og atkomsttiltak på Sandefjord og Tønsberg stasjoner foreslås påbegynt i 2006 – 2009 ved jevn ramme, ved ramme - 40 % kun på Sandefjord stasjon. Jernbaneverket vil utrede tilknytning til Sandefjord lufthavn Torp.

Nyanlegg

Intermodal bil/baneterminal på Ganddal skal erstatte dagens godsterminal i Stavanger. Den nye godsterminalen får vesentlig høyere kapasitet og fleksibilitet til å håndtere framtidig etterspørsel, samtidig som strekningskapasitet på sporet mellom Stavanger og Ganddal frigjøres og kan utnyttes i persontrafikken. Eksisterende terminalområde kan nyttes til byutvikling. Ganddal foreslås bygget i første del av planperioden.

Flytting av godsterminalen i Stavanger til Ganddal, forlengelse av kryssningsspor på strekningen Egersund – Stavanger og forbedret strømforsyning gjør det mulig å kjøre lengre og tyngre godstog tur/retur Oslo – Stavanger på ett døgn. Nedkorting av terminaltiden utgjør 2 timer.

Tabell 10 Forslag til tiltak på Sørlandsbanen

Tiltak		2006 – 2009 jevn ramme	2006-2009 ramme – 40 %	2006-2009 ramme + 40 %
Godsterminal	Ganddal	Ganddal	Ganddal	Ganddal
Dobbeltspor	Sandnes - Stavanger	Sandnes – Stavanger	Sandnes – Stavanger 2010	Sandnes – Stavanger
Kapasitetsøkende tiltak	Ny driftsbanegård Kryssningssporforlengelse	Stavanger Vigrestad (mellom Egersund og Stavanger) *	Stavanger	Stavanger Vigrestad (mellom Egersund og Stavanger) og Krekling
Stasjons- og knutepunktstiltak	Atkomster/plattformer Strakstiltak	Nærbø, Stavanger og Hokksund Bedre sikkerhet og tilgjengelighet på aktuelle stasjoner	Nærbø * Bedre sikkerhet og tilgjengelighet på aktuelle stasjoner	Nærbø, Stavanger, Hokksund og Mjøndalen * Bedre sikkerhet og tilgjengelighet på aktuelle stasjoner
Kundeinformasjon	Oppgradering høytalere Anvisere eller monitører:	Hele banen Alle stasjoner på Jærbanen og stasjoner > 1000 passasjerer pr. uke	Hele banen Alle stasjoner på Jærbanen og stasjoner > 5000 passasjerer pr. uke	Hele banen Alle stasjoner på Jærbanen og stasjoner > 1000 passasjerer pr. uke
Sikkerhetstiltak	Rasvarsling Tunnelsikkerhet Planskilt kryssing og sikring planoverganger	Drangsdalen 9 mill. kr 13 mill. kr	Drangsdalen 8 mill. kr 8 mill. kr	Drangsdalen 9 mill. kr 32 mill. kr

* ferdigstilles 2010

To spor Sandnes-Stavanger omfatter utvidelse av dagens enkeltspor til dobbeltspor og nye holdeplasser med tilhørende atkomst og parkering. Hovedmålet for prosjektet er å etablere et konkurranse-dyktig lokaltransporttilbud på Nord-Jæren. Dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger vil øke kapasiteten på Jærbanen betraktelig, og gi mulighet for et utvidet stoppmønster og etablering av bybane.

Ett nytt spor etableres langs dagens enkeltspor mellom Sandnes og Stavanger (14,5 km). Mellom Kvaleberg og Stavanger, der det allerede er dobbeltspor, bygges ny driftsbanegård etter at godsterminalen er flyttet til Ganddal. Eksisterende anlegg rustes opp på hele strekningen. Tre nye holdeplasser etableres: Gausel, Jåttåvågen og Paradis. Eksisterende holdeplass på Mariero opprettholdes, mens Hillevåg holdeplass nedlegges midlertidig.

Prosjektet Sandnes – Stavanger foreslås gjennomført i første del av planperioden uavhengig av rammenivå, men må slutføres i andre del av perioden ved ramme - 40 % 2006-2009. Rasjonell anleggsdrift ved redusert ramme er ikke mulig, og kan medføre økning i kostnadsoverslaget.

Satsingen på Jæren muliggjør en dobling av lokaltogfrekvensen til fire tog pr. time i hver retning på strekningen Sandnes – Stavanger. Jernbaneverket vil vurdere tiltak på strekningen Sandnes - Nærbø for å se på mulighetene til å øke antall tog også på denne strekningen. Dette følges opp med forbedrede stasjoner. For lange reiser kortes reisetiden ned med tre minutter.

Utbygging av dobbeltspor på strekningen Sandnes – Stavanger vil måtte medføre perioder med stengning av banen i anleggsperioden (jf. også gjennomføringen av Sandvika-Asker prosjektet). Jernbaneverket vurderer de samfunns-messige konsekvensene av eventuelt å samle periodene med behov for stengning til slutten av byggeperiodene. Dette vil redusere byggekostnadene, men kan føre til noe større ulemper for de reisende.

Programområder

Av kapasitetshensyn suppleres satsingen på ny godsterminal og nytt dobbeltspor med kryssningssporforlengelse ved Vigrestad (mellom Egersund og Stavanger) ved jevn ramme i perioden 2006-2009. Ny driftsbanegård mellom Kvaleberg og Stavanger erstatter den nedslitte driftsbanegården på Paradis, og gir mer effektive løsninger for hensetting, klargjøring og vask av tog. Tidspunkt for gjennomføring av tiltaket avhenger av framdrift for utbygging av dobbeltspor Stavanger - Sandnes.

Atkomster og plattformer forbedres ved Hokksund, Nærbø og Stavanger stasjoner, Stavanger kun ved jevn ramme i første del av planperioden.

Vedlikehold korridor 3

Fornyelse av kontaktledningsanlegg og fjellsikring i Lieråsen forutsettes utført i perioden, likeledes ballastrens og kabelanlegg mellom Tønsberg og Larvik. På Sørlandsbanen forutsettes kontaktledningen mellom Kristiansand og Egersund samt Sandnes - Stavanger fornyet. Fornyelse av Kongsberg stasjon, inklusive fjernstyring, fullføres i perioden.

2.4 Korridor 5 – Oslo – Bergen / Haugesund (Sogn, Førde)

Korridoren består av et nettverk med flere ruter og transportformer mellom Østlandet og Vestlandet. Befolkningstettheten er høy i endepunktene, mens bosettingsmønsteret undervegs er mer spredt. I tillegg til store persontransportmengder i hver ende, er korridoren viktig for godstransport og reiseliv.

Bergensbanen (Bergensbanen Hønefoss – Bergen, her inkl. Randsfjordbanen Hokksund – Hønefoss og Roa – Hønefosslinjen):

Persontrafikken på Bergensbanen er viktigst for mange delmarkeder: Lokale og regionale reiser til og fra Bergen og Oslo, og for turisttrafikken langs hele banen. Det er store kapasitetsproblemer nær Oslo og Bergen.

I 2004 passerte 626000 personer tellepunkt Finse med regiontog, en økning på 10,2 % fra 2003. Vossebanen hadde i 2004 494000 reisende i tellepunkt Bergen, en økning på 3,9 % fra 2003. Lokaltoget Arna-Bergen hadde også en liten vekst i 2004, til 795000 passasjerer i tellepunkt Bergen. Forventet trafikk inn mot Bergen stasjon i 2009 er 2,1 million reisende.

Bergensbanen er viktig for transport av gods, for eksempel ble det i 2001 transportert hele 1,7 millioner tonn gods mellom Dale og Bergen. Godstransporten mellom Bergen og Alnabru domineres av containertog og har en markedsandel på 55%. På strekningen Oslo-Bergen ble det i 2004 kjørt 835 mill. bruttotonnkilometer. Høyfjellstrekningen er rustet opp og har god standard. Gjennomført profilutvidelse har gitt stor respons i markedet for transport av semihengere på tog.

Flåmsbana (Myrdal – Flåm):

Turisttrafikken er helt dominerende på Flåmsbana og utgjør ca. en halv million reisende i året.

Mål korridor 5

- Sikre og øke markedsandelen for gods på strekningen Oslo - Bergen
- Utbedre flaskehalsen Arna - Bergen
- Videreutvikle strekningen Voss - Bergen
- Bedre atkomst- og stasjonsforholdene i pendlerområdet
- Øke krysningskapasiteten

Figur 6: Investeringstiltak korridor 5



Voss stasjon, Bergensbanen. Foto: Njål Svingheim



Tabell 11: Forslag til tiltak på Bergensbanen

Tiltak		2006 – 2009 jevn ramme	2006-2009 ramme – 40 %	2006-2009 ramme + 40 %
Dobbeltspor	Bergen stasjon - Fløen Ulriken tunnel Ringeriksbanen	Bergen stasjon - Fløen Ulriken tunnel påbegynt		Bergen stasjon - Fløen Ulriken tunnel halvferdig
Kapasitetsøkende tiltak	Godsterminaltiltak Kryssningssporforlengelse Økt aksellast	Mindre ombygging Bergen Arna	Mindre ombygging Bergen	Mindre ombygging Bergen Arna Roa - Hønefoss
Stasjons- og knutepunktstiltak	Atkomster/plattformer Strakstiltak	Voss Standardheving og bedre sikkerhet på Vossebanen	Voss Standardheving og bedre sikkerhet på Vossebanen	Voss, Geilo, Gol* og Myrdal* Standardheving og bedre sikkerhet på Vossebanen
Kundeinformasjon	Oppgradering høyttalere Anvisere eller monitører	Hele banen Alle stasjoner Bergen – Voss og stasjoner med mer enn 1000 passasjerer pr. uke	Hele banen Alle stasjoner Bergen – Voss	Hele banen Alle stasjoner Bergen – Voss og stasjoner med mer enn 1000 passasjerer pr. uke
Sikkerhetstiltak	Rassikring	Kleven, Daleura, Reinunga, Risneset, Upsete Ål-Hol	Kleven, Daleura, Reinunga, Upsete	Kleven, Daleura, Reinunga, Risneset, Upsete,
	Tunnelsikkerhet	6 mill. kr	6 mill. kr	9 mill. kr
	Planskilt kryssing og sikring planoverganger	37 mill. kr	30 mill. kr	73 mill. kr

* ferdigstilles 2010

Nyanlegg

Kapasiteten mellom Bergen og Arna er sterkt begrenset. Gammelt signalanlegg og uhensiktsmessig sporplan gjør det vanskelig å betjene både godsterminalen og lokaltogtrafikken mellom Arna og Bergen. Det er ønskelig å utvide til to uavhengige togveier (dobbeltspor) fra Bergen stasjon til Arna. Prosjektet er delt i tre faser, der første fase er å bygge om spor- og signalsystemet fra Bergen stasjon til Fløen, en strekning på 1,3 km. Tiltaket gjør det mulig å redusere tidslukene mellom etterfølgende tog vesentlig. Fase to, utvidelse av Arna stasjon, legger til rette for at lange godstog kan krysse. Sporforlengelse inn i fjellet mot Bergen inngår. Fase to er en del av programområdet kapasitetsøkende tiltak. Fase tre er å bygge ut Ulriken tunnel til dobbeltspor, som gir nytt spor på resterende strekning mellom Arna og Bergen.

Konsekvensutredning for tiltaket er på høring/offentlig ettersyn med frist for uttalelse 1. oktober 2005.

Gjennomføring av de tre prosjektene som til sammen gir dobbeltspor på strekningen Arna – Bergen, vil gi en sterk økning av kapasitet for nærtrafikken i Bergensområdet. Lokaltogfrekvensen kan økes fra 2 til 4 tog i timen i hver retning. Tiltakene vil gi inntil 30 minutter tidsbesparelse for godstog. Sammen med modernisering av godsterminalen i Bergen, forbedret strømforsyning og profilutvidelser, vil det kunne gi ytterligere overføring av gods fra veg til bane.

Ulriken tunnel vil være om lag halvferdig i første del av planperioden ved jevn ramme, mens byggestart skyves ut i andre del av planperioden ved redusert ramme.

Ringeriksbanen foreslås ikke startet opp før mot slutten av andre del av planperioden. Utvidelse til fire spor i Vestkorridoren (korridor 3) vil også komme togene som kjører Oslo – Bergen via Drammen til gode.

Programområder

Kryssningssporforlengelsen ved Arna (fullført ved jevn ramme) er andre byggetrinn av dobbeltspor Arna – Bergen, og vil gi betydelig kapasitetsgevinst, spesielt for lokaltrafikken. Terminaltiltakene i Bergen vil tilpasse terminalen til økt transport av semihengere på Bergensbanen.

Plattformer og atkomst Voss stasjon foreslås utbedret, og strakstiltak skal gi bedre standard og sikkerhet på stasjonene på Vossebanen.

I ramme + 40 % foreslås tiltak for å øke aksellasten mellom Roa og Hønefoss.

Omfattende rassikrings- og planovergangstiltak er foreslått gjennomført på Bergensbanen.

Tabell 12: Forslag til tiltak på Flåmsbana

Tiltak		2006 – 2009 jevn ramme	2006-2009 ramme – 40 %	2006-2009 ramme + 40 %
Stasjoner	Plattformtiltak			Flåm
Kundeinformasjon	Oppgradering høyttalere Anvisere eller monitører	Hele banen Alle stasjoner Bergen – Voss og stasjoner med mer enn 1000 passasjerer pr. uke	Hele banen Alle stasjoner Bergen – Voss	Hele banen Alle stasjoner Bergen – Voss og stasjoner med mer enn 1000 passasjerer pr. uke
Sikkerhetstiltak	Rassikring	Høga og andre ikke navngitte rassikringstiltak for 12 mill. kr	Høga og andre ikke navngitte rassikringstiltak for 12 mill. kr	Høga og andre ikke navngitte rassikringstiltak for 11 mill. kr
	Teknisk sikkerhet CTC/ATC	Berekvam	Berekvam	Berekvam
	Tunnelsikring	9 mill. kr	7 mill. kr	Myrdal - Flåm 9 mill. kr

Programområder

Både ved jevn ramme og ramme – 40 % prioriteres sikkerhetstiltak på Flåmsbana. Det gjelder både rassikring, teknisk sikkerhet på Berekvam og tunnelsikringstiltak.

Vedlikehold korridor 5

De største fornyelsestiltakene vil være ballastrens inklusive grøfter og oppgradering av kabelanleggene mellom Voss og Myrdal, og nytt kontaktledningsanlegg på deler av Vossebanen. Nytt sikringsanlegg på Bergen stasjon kan bli et viktig bidrag til prosjektet Bergen stasjon - Fløen. Videre vil arbeidet med ny CTC (fjernstyring) på Bergensbanen starte opp i første del av planperioden.

Togbytte til Flåmsbana på Myrdal stasjon. Foto: Øystein Grue



2.5 Korridor 6 – Oslo - Trondheim (Ålesund, Måløy)

Korridoren knytter landsdeler sammen – nord og sør, og forbinder landsdelenes regioner. Den er viktig for eksport og import av gods til og fra Midt-Norge og Nord-Norge. Foruten Oslo og Trondheim er det en forholdsvis tung befolkingskonsentrasjon i Mjøs-regionen. Korridoren preges av nærtrafikk i byene og dagpendling inn mot byene.

Hovedbanen (Oslo S – Eidsvoll):

Strekningen mellom Oslo S og Lillestrøm har mye lokaltrafikk/arbeidsreiser. I planperioden er det først og fremst nødvendig å modernisere enkelte av stasjonene på strekningen.

Gardermobanen (Etterstad – Eidsvoll):

Gardermobanen er en moderne høyhastighetsbane som betjenes av flytog, region-, fjern- og godstrafikk. Det er ikke behov for større fornyelses- eller investeringstiltak i planperioden.

Dovrebanen (Eidsvoll – Trondheim)

Banen er kurverik med kapasitetsproblemer på strekningen Eidsvoll – Lillehammer og har lange avstander mellom kryssingssporene i Gudbrandsdalen. Den trafikkeres av region-, fjern- og godstrafikk. Markedsandel for persontrafikken er høy mellom Hamar/Lillehammer og Gardermoen/Oslo og inn mot Trondheim. Reisende med regiontog Oslo-Trondheim utgjorde ved tellepunkt Hjerkin 404000 personer i 2004, en svak økning fra året

før. 945000 reisende med regiontog Oslo-Lillehammer passerte tellepunkt Hamar, en økning på 11,2 % fra 2003

Når det gjelder gods, har jernbanen på strekningen Oslo - Trondheim vel 50 % markedsandel. I snitt mellom Lillehammer og Dombås ble det i 2001 transportert 3,1 millioner tonn gods

Rørosbanen (Hamar – Støren):

Rørosbanen er ikke elektrifisert. Persontransportvolumet er lavt, men har vært noe økende de siste årene. Regiontoget Hamar Røros fraktet i 2004 152000 reisende i tellepunkt Hamar, en økning på 15,5 % fra året før. Regiontoget Røros - Oppdal - Trondheim hadde samme år 108000 reisende i tellepunkt Heimdal.

Om lag ti prosent av godstrafikken på bane for strekningen Oslo – Trondheim går på Rørosbanen. Mellom Elverum og Koppang ble det i år 2001 fraktet 0,2 millioner tonn gods. Banens små høydeforskjeller gjør den egnet for godstransport. Rørosbanen kan benyttes som avlastningsbane for Dovrebanen.

Raumabanen (Dombås – Åndalsnes):

Raumabanen er ikke elektrifisert. Regiontoget Dombås-Åndalsnes hadde i 2004 57000 reisende i tellepunkt Dombås, en svak økning fra 2003. Av persontrafikken er det en stor andel turisttrafikk. Markedsandelen for godstrafikk på strekningen er høy, noe under 50 %.

Solørbanen (Kongsvinger – Elverum):

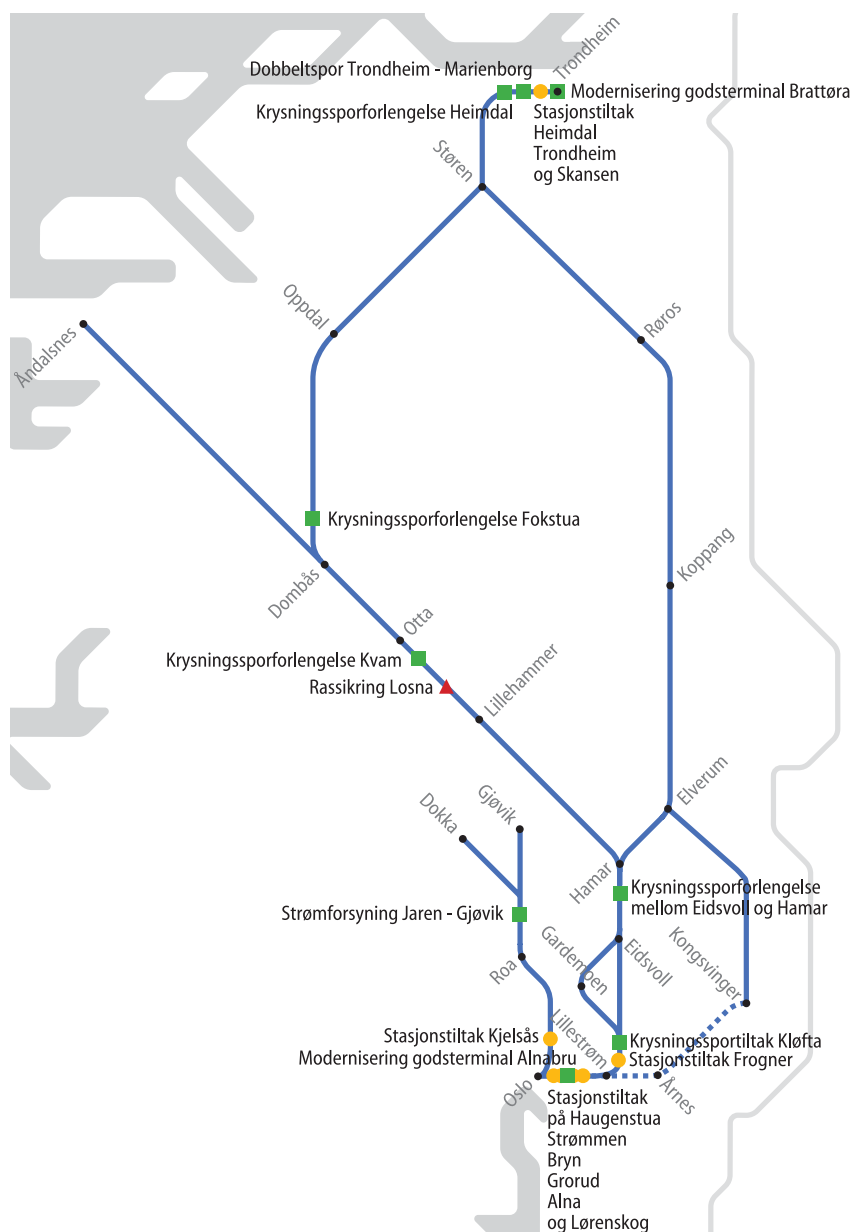
Solørbanen er ikke elektrifisert. Den trafikkeres kun av godstog, i størrelsesorden 24 tog pr. uke. Solørbanen er viktig for tømmertransporten fra Østerdalen.

Gjøvikbanen (Oslo S – Gjøvik):

Arbeidsreiser er en viktig del av persontransporten mellom Oslo og Gjøvik/Hadeland. På denne strekningen er det ni avganger i hver retning på hverdager. Lokalstoppende tog til Hakadal har tre, og lokalstoppende tog til Jaren ni avganger på hverdager. Ved tellepunkt Jaren passerte det i 2004 197000 regiontogpassasjerer.

De fleste godstog og enkelte persontog mot Bergen benytter Gjøvikbanen fram til Roa. I år 2001 ble det transportert vel 1,2 millioner tonn gods på strekningen Grefsen – Roa.

Figur 7: Investeringstiltak korridor 6



Gjøvikbanen vil være første strekning der persontrafikken blir konkurranseutsatt. NSB Anbud AS vant tilbyrskonkurransen og vil trafikere strekningen fra medio juni 2006 (ruteendringen).

Alnabanen

Stortinget har bedt regjeringen utrede spørsmålet om prøvedrift for persontrafikk og herunder en langsiktig opprustning av Alnabanen slik at den kan bli et viktig bindeledd i kollektivtrafikken i Oslo. På denne bakgrunn analyserer Jernbaneverket markedet og infrastrukturen for å belyse mulighetene for slik prøvedrift.

Mål korridor 6

- Øke punktlighet, hastighet og kapasitet i godstrafikken, nærområdene til Oslo og Trondheim, og regiontrafikken Oslo – Mjøsbjøene og i Trøndelag
- Bedre utnyttelsen av den samlede jernbanekapasiteten på Dovrebanen og Rørosbanen, herunder vurdere mulighet for økt godsvolum på Rørosbanen
- Legge til rette for å ta større deler av persontransporten på strekningen Oslo – Lillehammer
- Legge til rette for konkurranseutsettingen av Gjøvikbanen
- Bedre atkomst- og stasjonsforholdene i pendlerområdet
- Øke krysningskapasiteten for godstog nord i Gudbrandsdalen
- Effektivisere godsterminalene i Oslo og Trondheim

Modernisering av godsterminalen på Alnabru

Ombygging av Alnabruterminalen er det eneste større nyanlegget i perioden 2006-2009. Det er kostnadsberegnet til om lag 180 millioner kroner, avhengig av endelig løsning, og fullføres i første del av planperioden innenfor de tre rammenivåene.

Det nasjonale knutepunktet for godstrafikk på jernbane i Norge ligger på Alnabru. På Alnabru håndteres i dag ca. 350.000 TEUs (containere, vekselflak og semihengere). Kapasitetstaket ved terminalen er nådd. Det er derfor behov for økt kapasitet for å kunne håndtere økt trafikkvekst for dagens togselskap, men også for å legge til rette for økt konkurranse ved flere togselskap på sporet. Ny containerterminal er derfor planlagt syd for dagens terminal, ved at deler av dagens skiftespor for vognlast omdisponeres til containerterminal. Tiltaket vil nesten doble dagens kapasitet ved terminalen, og gi en total kapasitet på ca. 670.000 TEUs pr. år. Trafikkprognose for 2012 er ca. 580.000 TEUs.

Bygging av ny terminal eller utvidelse av eksisterende er nødvendig for å ta forventet trafikkvekst på Alnabru, som betjener godstrafikk til og fra hele innlandsmarkedet i tillegg til utlandet. Det forelåtte tiltaket vil øke omlastingskapasiteten med 70 % og forventes blant annet å gi sparte investeringer i løfteutstyr, reduserte vedlikeholdskostnader, økte inntekter og bedret punktlighet. Tiltaket er en tilpasning til strukturendringer i godstransportmarkedet for jernbane, som har gått i retning av mer containertransport og mindre vognlasttrafikk.

Programområder

Kapasiteten på Hovedbanen bedres ved at møtende tog kan kjøre samtidig inn på Kløfta. Forlenging av spor på Lillestrøm stasjon vil legge til rette for økt trafikk på Kongsvingerbanen.

Stasjonstiltakene langs Hovedbanen vil sammen med tiltak finansiert i Oslopakke 2 gi et godt samordnet kollektivtilbud i en region med et stort og økende kundegrunnlag. Mange av Hovedbanens stasjoner i Groruddalen og nedre Romerike har utdaterte og nedslitte fasiliteter, og smale og lave plattformer. I første del av planperioden (2006-2009) prioriteres Haugenstua, Strømmen knutepunkt, Bryn, Alna, Frogner, Grorud, og Lørenskog. Ved ramme - 40 % i 2006-2009 er det bare de fire førstnevnte som utbedres.

Tabell 13: Forslag til tiltak på Hovedbanen

Tiltak		2006 – 2009 jevn ramme	2006-2009 ramme – 40 %	2006-2009 ramme + 40 %
Godsterminaler	Modernisering	Alnabru (Oslo)	Alnabru (Oslo)	Alnabru (Oslo)
Kapasitetsøkende tiltak	Krysningsportiltak	Lillestrøm (spor mot Kongsvingerbanen) og Kløfta	Lillestrøm (spor mot Kongsvingerbanen) og Kløfta	Lillestrøm (spor mot Kongsvingerbanen) og Kløfta
Stasjons- og knutepunktstiltak	Atkomster og plattformer	Haugenstua, Strømmen, Bryn, Frogner*, Grorud, Alna og Lørenskog*	Haugenstua, Strømmen, Bryn og Alna	Haugenstua, Strømmen, Bryn, Frogner, Grorud, Alna, Lørenskog.
	Strakstiltak	Bedre sikkerhet og tilgjengelighet for alle på aktuelle stasjoner	Bedre sikkerhet og tilgjengelighet for alle på aktuelle stasjoner	Bedre sikkerhet og tilgjengelighet for alle på aktuelle stasjoner
Kundeinformasjon	Oppgradering høyttalere	Hele Hovedbanen	Hele Hovedbanen	Hele Hovedbanen
	Anvisere eller monitorer	Hele Hovedbanen	Hele Hovedbanen	Hele Hovedbanen
Sikkerhetstiltak	Planskilt kryssing og sikring planoverganger	9 mill. kr	4 mill. kr	10 mill. kr

* ferdigstilles 2010

Tabell 14: Forslag til tiltak på Dovrebanen

Tiltak	2006 – 2009 jevn ramme	2006-2009 ramme – 40 %	2006-2009 ramme + 40 %
Dobbeltspor	2-3 dobbeltsporbelter mellom Eidsvoll og Hamar		Prosjektering
Godsterminaler	Modernisering	Brattøra (Trondheim)	Brattøra (Trondheim)
Kapasitetsøkende tiltak	Krysningssporforlengelser	Ett mellom Eidsvoll og Hamar, Heimdal spor 3, Kvam og Fokstua	To mellom Eidsvoll og Hamar, Heimdal spor 3, Kvam
	Sporomlegging og dobbeltspor	Trondheim - Marienborg	Trondheim - Marienborg
	Profilutvidelse	Alnabru – Trondheim	Alnabru – Trondheim
	Strømforsyning	Alnabru – Trondheim*	Alnabru – Trondheim
Stasjons- og knutepunktstiltak	Atkomst- og plattformstiltak	Heimdal, Trondheim trinn 1 og Skansen	Heimdal og Trondheim trinn 1*
	Strakstiltak	Bedre sikkerhet og tilgjengelighet for alle på aktuelle stasjoner sør for Lillehammer og nord for Støren	Bedre sikkerhet og tilgjengelighet for alle på aktuelle stasjoner sør for Lillehammer og nord for Støren
Kundeinformasjon	Oppgradering høyttalere	Hele Dovrebanen	Hele Dovrebanen
	Anvisere eller monitorer	Eidsvoll – Hamar, Støren – Trondheim og Stasjoner med > 1000 passasjerer /uke	Eidsvoll – Hamar, Støren – Trondheim og stasjoner med > 5000 passasjerer /uke
Sikkerhetstiltak	Rassikring	Losna	Losna
	Planskilt kryssing og sikring planoverganger	36 mill. kr	25 mill. kr
			83 mill. kr

* ferdigstilles 2010

Dobbeltsporbelter

Kapasiteten på Dovrebanen økes vesentlig i andre del av planperioden. Tiltakene, i form av 2-3 dobbeltsporbelter, skal gi dobbeltspor på 1/3 av strekningen Eidsvoll – Hamar og være en del av framtidig dobbeltspor på hele strekningen Eidsvoll – Hamar. Plangrunnlaget er foreløpig for utilstrekkelig til at dobbeltspor beltene kan stedfestes nærmere. Statens vegvesen og Jernbaneverket samarbeider med de berørte kommunene og regionale myndigheter om planene for både veg og bane på strekningen.

Dobbeltsporbeltene mellom Eidsvoll og Hamar gir om lag 15 minutter redusert kjøretid, og kapasitet for halvtimesfrekvens med persontog og flere godstog sør for Hamar. Prognoser for persontrafikken viser at det i referansealternativet i 2015 forventes om lag 2 millioner reisende i snitt ved Tangen, mens det med de omtalte dobbeltsporbelter forventes 2,4 millioner reisende i samme snitt.

Programområder

Tiltakene på Brattøra øker omlastnings- evnen og knytter terminalen til framtidig hovedvegnett og havneterminalen i Trondheim.

I tillegg til Jernbaneverkets moderniseringstiltak på Brattøra, er Jernbaneverket pålagt å dekke deler av Statens vegvesens kostnader knyttet til framføring av Nordre Avlastningsveg over terminalområdet. Dette beløper seg til i størrelsesorden 76 mill. kroner i perioden 2005-2007.

Forlengelse av krysningsspor og profilutvidelse vil gjøre det mulig å kjøre flere, lengre og tyngre tog raskere mellom Oslo og Trondheim. Punktligheten forventes å øke med 2 % for fjerntog og 1 % for godstog som følge av foreslåtte kapasitetsøkende tiltak i jevn ramme. Ved jevn ramme foreslås ett krysningsspor mellom Eidsvoll og Hamar forlenget, mens det ved lav ramme i perioden 2006 – 2009 foreslås at to av de tre korte krysningssporene mellom Eidsvoll og Hamar (Strandykkja, Tangen og Molykkja) forlen-

ges. Dette er begrunnet i at det ved lav ramme vil ta lengre tid før det blir dobbeltspor på strekningen. Ved jevn ramme er det også foreslått å forlenge krysnings- sporene på Kvam og Fokstua og spor 3 på Heimdal stasjon, ut fra et ønske om gods- satsing på Dovrebanen. Profilutvidelse og forsterket strømforsyning prioriteres av samme grunn. Ved ramme + 40 % foreslås i tillegg økt krysningskapasitet mellom Hamar og Lillehammer, og krysnings- sporforlengelse på Dovre.

I programområde stasjoner og knute- punkter er Trønderbanen prioritert med forslag om atkomst- og plattformtiltak på Heimdal, Trondheim og Skansen i første del av planperioden. Skansen er kun prioritert ved jevn ramme i første fireårsperiode.

Tabell 15: Forslag til tiltak på Gjøvikbanen

Tiltak		2006 – 2009 jevn ramme	2006-2009 ramme – 40 %	2006-2009 ramme + 40 %
Kapasitetsøkende tiltak	Forsterket strømforsyning	Jaren - Gjøvik		Jaren - Gjøvik
Stasjons- og knutepunktstiltak:	Atkomster og plattformer	Kjelsås	Kjelsås	Kjelsås, Grefsen, Nydalen og Nittedal
	Strakstiltak	Bedre sikkerhet og tilgjengelighet på aktuelle stasjoner	Bedre sikkerhet og tilgjengelighet på aktuelle stasjoner	Bedre sikkerhet og tilgjengelighet på aktuelle stasjoner
Kundeinformasjon	Oppgradering høyttalere Anviser eller monitører	Hele Gjøvikbanen Stasjoner med > 1000 passasjerer /uke	Hele Gjøvikbanen	Hele Gjøvikbanen Stasjoner med > 1000 passasjerer /uke
Sikkerhetstiltak	CTC/ATC Planskilt kryssing og sikring planoverganger	20 mill. kr	16 mill. kr	Roa - Gjøvik 34 mill. kr

Programområder

På Gjøvikbanen vil forsterket strømforsyning (2006 – 2009 kun ved jevn ramme) kunne være et viktig bidrag til bedre kapasitet, idet muligheten for å framføre flere tog i dag begrenses av lav strømforsyningskapasitet på Lunner omformerstasjon. Kjelsås stasjon prioriteres.

Tabell 16: Forslag til tiltak på Rørosbanen

Tiltak		2006 – 2009 jevn ramme	2006-2009 ramme – 40 %	2006-2009 ramme + 40 %
Kundeinformasjon	Oppgradering høyttalere Anviser eller monitører	Hele Rørosbanen Stasjoner med > 1000 passasjerer pr. uke	Hele Rørosbanen	Hele Rørosbanen Stasjoner med > 1000 passasjerer pr. uke
Sikkerhetstiltak	CTC/ATC Planskilt kryssing og sikring planoverganger	12 mill. kr	8 mill. kr	Støren - Røros 14 mill. kr

Vedlikehold korridor 6

De største fornyelsene i korridor 6 vil være ballastrens og nytt kabelanlegg Hamar-Dombås, oppgradering av Minnesund bru (sandblåsing/maling) og fullføring av ny driftssentral i Trondheim. Kostnadene til korrektivt vedlikehold antas å kunne reduseres noe i perioden som følge av høyere sporkvalitet og færre feil.

Fra Rørosbanen. Foto: Øystein Grue



2.6 Korridor 7 - Trondheim - Bodø

Korridoren er viktig for transport av gods og personer mellom søndre del av Nordland og Trøndelag. For gods mellom Oslo og Bodø er jernbanen bortimot enerådende. Den støtter opp om regional utvikling blant annet knyttet til oljeaktiviteter og fiskeoppdrett. Den er transittkorridor mot resten av Nord-Norge. Lokaltrafikken i Trondheimsregionen og Salten er viktig for områdenes funksjon som felles bo og arbeidsmarked. Korridoren er også viktig for transporten over mot Sverige og Finland.

Nordlandsbanen (Trondheim - Bodø) og Stavne – Leangenbanen:

Banen er 73 mil lang. På strekningen Hell – Steinkjer ble det i snitt transportert 2,1 million tonn gods i 2001.

Persontrafikktilbudet består av timesfrekvens på strekningen Lerkendal - Trondheim – Værnes - Steinkjer på hverdager. Det går nattog og 3 dagtog i hver retning mellom Trondheim og Bodø og ytterligere 3 mellom Mosjøen og Bodø,

7 mellom Bodø og Fauske/Rognan og 1 mellom Mosjøen og Mo i Rana.

Antall reisende med regiontog på Nordlandsbanen var i 2004, 501000 ved tellepunkt Levanger, 55 000 ved tellepunkt Bodø og 175000 ved tellepunkt Mo. Økningen ved tellepunktene var 9,1 %, 11,7 % og 14,5 % fra 2003.

Banens kapasitet er begrenset av lange blokkstrekninger og manuell togføring. Dette hindrer også effektiv drift.

Meråkerbanen (Hell – Storlien):

På den 75 kilometer lange enkeltsporede banen er det to kryssningsspor mellom Hell og Storlien. Årlig transporteres ca. 360.000 tonn gods, i hovedsak tømmer til Norske Skog i Skogn og inn-/uttransport for Elkem Meraker i Kopperå. Banen har også potensial for transport av fisk og industriprodukter fra Nordland. Det er også planer om containertog fra Sundsvall til Trondheim og økte transporter fra Sverige til havn i Skogn og Trondheim.

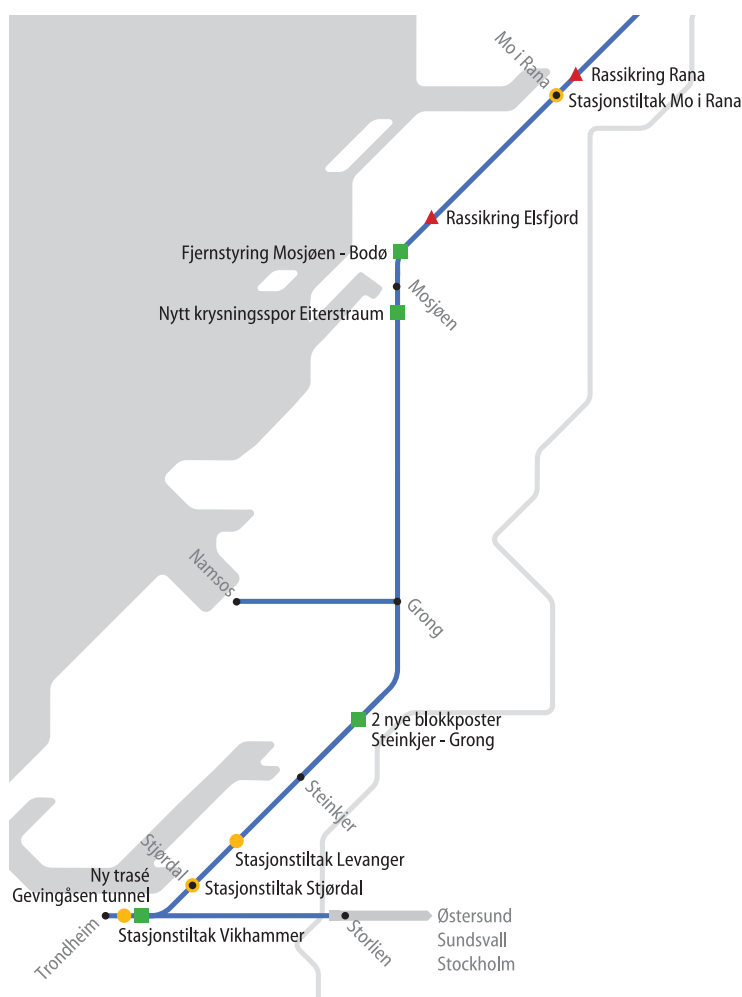
På svensk side er det investert flere hundre millioner, mens tilstanden på Meråkerbanen er lite tilfredsstillende, med tillatt aksellast på 20,5 tonn. Som et første trinn arbeides nå med å tillate 22,5 tonnsaksellast og 60 km/t der nødvendige tiltak vil være utskifting til tyngre skinner og sviller på enkelte partier.

Meråkerbanen har også muligheter for økt persontrafikk. "Nabotog" Trondheim - Østersund har to avganger daglig i hver retning. Regiontoget Trondheim-Storlien fraktet i 2004 108000 passasjerer ved tellepunkt Storlien.

Banen vurderes benyttet for tilbringertransport i forbindelse med kommende VM-arrangementer i Åre og Østersund.

I forbindelse med høringen har det kommet inn en rekke merknader til forslaget om behandling av Meråkerbanen. Banens betydning for næringsliv og regional utvikling og dens behov for styrking er påpekt bla av Nordland, Nord- og Sør-Trøndelag fylkeskommuner, Fylkesmannen i Nord-Trøndelag, Trondheim kommune, Länstyrelsen i Jämtlands og Västernorrlands län, Rådet for Regional Utvikling i Jämtlands län og Rikstrafiken, NSB, Green Cargo og Transportbrukernes fellesorganisasjon. På denne bakgrunn setter derfor Jernbanelverket som mål at banen utvikles med framføringshastighet 80 km/t og 22,5 tonns akseltrykk. 60 km/t betraktes som et første trinn. Tiltakene innarbeides i første del av planperioden. Se også vedlegg G med oppsummering av høringsuttalelsene.

Figur 8: Investeringstiltak korridor 7



Mål korridor 7

- Opprettholde og forbedre eksisterende infrastruktur slik at person- og godstransporten effektiviseres
- Øke kapasiteten i nærområdet rundt Trondheim
- Øke regularitet og kapasitet for godstransporten på Nordlandsbanen
- Redusere driftsutgiftene

Tabell 17: Forslag til tiltak på Nordlandsbanen

Tiltak		2006 – 2009 jevn ramme	2006-2009 ramme – 40 %	2006-2009 ramme + 40 %
Nyanlegg	Ny trasé Hommelvik - Hell Fjernstyring Mosjøen - Bodø Fjernstyring Grong-Mosjøen	Gevingåsen tunnel Fjernstyring Mosjøen - Bodø Fullføres	Fjernstyring Mosjøen - Bodø Fullføres	Gevingåsen tunnel Fjernstyring Mosjøen - Bodø Fullføres
Kapasitetsøkende tiltak	Nye krysningsspor Sporforlengelse Hastighetsøkning Nye blokkposter	Eiterstraum og Røklund (del av fjernstyring Mosjøen - Bodø) Fauske (del av fjernstyring Mosjøen - Bodø) Trondheim – Steinkjer 2 mellom Steinkjer og Grong	Eiterstraum og Røklund (del av fjernstyring Mosjøen - Bodø) Fauske (del av fjernstyring Mosjøen - Bodø) Trondheim – Steinkjer 2 mellom Steinkjer og Grong	Eiterstraum og Røklund (del av fjernstyring Mosjøen - Bodø) Fauske (del av fjernstyring Mosjøen - Bodø) Trondheim – Steinkjer 2 mellom Steinkjer og Grong
Stasjons- og knutepunktstiltak	Atkomst/plattformer Ny stasjon Strakstiltak	Mo i Rana, Levanger, Stjørdal* og Vikhammer Tverlandet Forbedre sikkerhet og tilgjengelighet for alle aktuelle stasjoner sør for Steinkjer og nord for Rognan	Mo i Rana, Levanger, Stjørdal, Vikhammer og Bergsgrav Tverlandet Forbedre sikkerhet og tilgjengelighet for alle aktuelle stasjoner sør for Steinkjer og nord for Rognan	Mo i Rana, Levanger, Stjørdal, Vikhammer og Bergsgrav Tverlandet Forbedre sikkerhet og tilgjengelighet for alle aktuelle stasjoner sør for Steinkjer og nord for Rognan
Kundeinformasjon	Oppgradering høytalere Anvisere eller monitører	Hele Nordlandsbanen Trondheim – Steinkjer og stasjoner med > 1000 passasjerer pr. uke	Hele Nordlandsbanen Trondheim – Steinkjer	Hele Nordlandsbanen Trondheim – Steinkjer og stasjoner med > 1000 passasjerer pr. uke
Sikkerhetstiltak	Rassikring Planskilt kryssing og sikring planoverganger	Elsfjord, Fauske – Rognan og Rana 47 mill. kr	Elsfjord, Fauske – Rognan og Rana (påbegynt) 31 mill. kr	Elsfjord, Fauske – Rognan og Rana 70 mill. kr

* ferdigstilles 2010

Nyanlegg

Ny tunnel gjennom Gevingåsen gir 1,7 km kortere linje, ca. 4 minutter raskere kjøretid og mulighet til å få fram dobbelt så mange tog mellom Hell og Hommelvik. I tillegg reduseres vedlikeholdsbehovet på strekningen Hommelvik - Hell. Gevingåsen tunnel foreslås bygget i første del av planperioden, men må forskyves til andre del ved ramme - 40 % i 2006-2009.

Togtrafikken på strekningen Trondheim - Mosjøen vil være fjernstyrt fra en trafikkstyringssentral i Trondheim i løpet av 2006. For å fullføre fjernstyringen av Nordlandsbanen fortsettes utbygging av

sikringsanlegg og kabler på strekningen Mosjøen – Bodø, nytt krysningsspor på Røklund og krysningssporforlengelse på Fauske. Fjernstyring Mosjøen – Bodø vil øke kapasitet slik at det blir plass til åtte nye persontog mellom Rognan og Bodø og to nye godstogpar mellom Trondheim og Bodø hvert døgn. Punktligheten og sikkerheten økes, og effektiviteten ved drift og vedlikehold bedres. CTC på gjenstående delstrekningen Mosjøen – Bodø foreslås etablert i første del av planperioden.

Programområder

Nytt krysningsspor på Eiterstraum som ble påbegynt i 2005 og ferdigstilles i 2006, deler en 50 km lang strekning i to, og vil sammen med hastighetsøkende tiltak, nye blokkposter og krysningssporene på Røklund og Fauske (en del av fjernstyringsprosjektet), også bidra til økt kapasitet og bedre punktlighet. Krysningssporet ved Eiterstraum gir alene plass til to nye godstog i hver retning i døgnet.

Stasjonstiltak på Mo i Rana, Levanger, Stjørdal og Vikhammer er i tillegg til ny stasjon på Tverlandet foreslått prioritert i 2006 – 2009 ved jevn ramme.

Viktige rassikringstiltak prioriteres. Rassikringstiltak Elsfjord og Fauske-Rognan ble påbegynt 2005.

Nordlandsbanen ved Polarsirkelen på Saltfjellet. Foto: Njål Svingheim



Tabell 18: Forslag til tiltak på Meråkerbanen

Tiltak	2006 – 2009 jevn ramme	2006-2009 ramme – 40 %	2006-2009 ramme + 40 %
Kapasitet	Økt aksellast Hastighetsøkning	straksmidler	Hell - Storlien straksmidler

Vedlikehold korridor 7

De største fornyelsestiltakene er ballastrens inklusive nye grøfter mellom Hell og Steinkjer, samt Steinkjer-Grong.

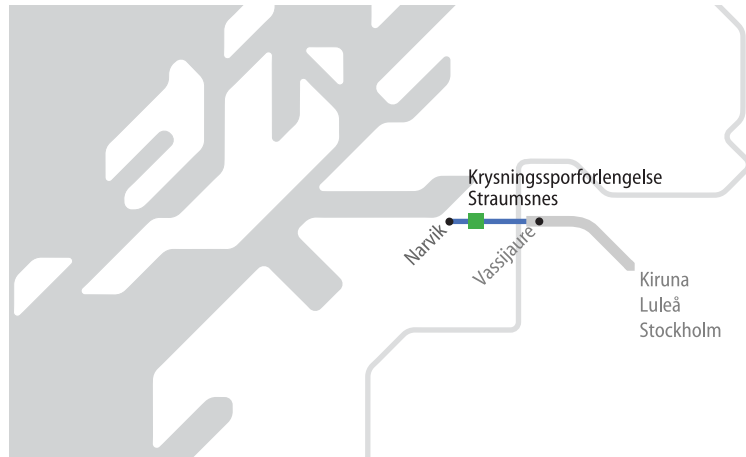
2.7 Korridor 8 – Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes

Jernbanen betjener ikke korridoren direkte, men mater inn til knutepunktene Bodø/Fauske (Nordlandsbanen) og Narvik (Ofotbanen).

Ofotbanen (Narvik – Riksgrensen):

Ofotbanens hovedfunksjon er frakt av malm fra Nord-Sverige til utskipping fra Narvik havn samt godstransport på strekningen Narvik – Oslo. Store godsmengder går med Artic Rail Express (ARE-togene) mellom Narvik og Oslo via Sverige og Kongsvingerbanen. Fagernes godsterminal i Narvik fungerer som omlastnings-terminal for gods som skal fraktes videre med bil til områder nord i Nordland, Troms og Finnmark. På den 42 km lange banen transporteres årlig 19 millioner

Figur 9: Investeringstiltak korridor 8



tonn gods. I 2004 ble det kjørt 16 mill. bruttotonnm med østgående tog og 18 mill. bruttotonnm med vestgående tog. Ofotbanen har også noe turisttrafikk.

Jernbaneløstaket deltar aktivt i utviklingen av et transportkonsept mellom Kina, Russland og USA, der Ofotbanen og Narvik havn inngår. I tillegg vurderes ulike persontransporttilbud, både som turisttrafikk og rutetraffic.

Mål korridor 8

- Effektivisere godstrafikken
- Sikre at fornyelsen holder tritt med den slitasjen malmtrafikken forårsaker
- Legge til rette for persontrafikk

Tabell 19: Forslag til tiltak på Ofotbanen

Tiltak	2006 – 2009 jevn ramme	2006-2009 ramme – 40 %	2006-2009 ramme + 40 %
Kapasitetsøkende tiltak	Profilutvidelse Krysningssporforlengelse	Narvik - Riksgrensen Straumsnes	Narvik - Riksgrensen Straumsnes
Sikkerhetstiltak	Planskilt kryssing og sikring planoverganger	16 mill. kr	8 mill. kr 19 mill. kr

Programområder

Krysningskapasiteten bedres med forlengelsen av krysningssporet på Straumsnes. Profilutvidelsen til lasteprofil RIV 3.2 gjør at høyere og bredere godsvogner kan framføres.

Vedlikehold korridor 8

Fornylestiltakene på Ofotbanen er i hovedsak skinnesvepning, svellebyting og ballastrens/kabelanlegg, samt fornyelse av snøoverbygg og kontaktledningsanlegg på stasjoner.

2.8 Tiltak som dekker flere korridorer

Enkelte tiltak som dekker flere korridorer, er ikke med i korridoromtalen. Av store investeringer gjelder dette GSM-R, som skal være sluttført i 2007.

For programområdene er følgende poster ufordelt (tabell 21):

Tabell 20: Forslag til tiltak som dekker flere korridorer

Kapasitetsøkende tiltak	Kapasitetsøkende tiltak og markedstiltak, 10 millioner pr. år
Stasjons- og knutepunktstiltak	Strakstiltak: Prioriterte strakstiltak som forbedrer sikkerhet, standard på publikumsarealer, tilgjengelighet for alle og innfartsparkering. Til dette avsettes 35 millioner hvert år finansiert som investering og 15 millioner hvert år som vedlikehold. Ved ramme - 40 og + 40 % i 2006 – 2009 plusses ytterligere 10 millioner investering på i årene 2008 og 2009
Kundeinformasjon	Prosedyrer og rutiner, høytalere, anvisere/monitører mobiltjenester, kundesenter, internett og touch screen: Noe av dette er beskrevet korridorvis, mens kostnadene innledningsvis i korridorkapitlet ikke er fordelt på banestrekninger. Se også vedlegg E.

GSM-R

Utbygging av radiokommunikasjons-systemet GSM-R ble startet i 2003. Første strekning ble ferdigstilt og satt i drift mellom Rognan og Bodø på Nordlandsbanen 15. mai 2004. Utbygging av strekninger uten godkjent togradio (nødkommunikasjon) fortsetter i innværende planperiode.

Utfordring i første del av neste planperiode er å fullføre den landsomfattende utbygging av infrastrukturen. GSM-R vil gi jernbanenettet et moderne og framtidigrettet kommunikasjonssystem. Dette vil kunne brukes til videre utvikling av systemer og tjenester. Systemet er iht. norske forskrifter og EU-direktiv og tilfredsstillende krav til samtrafikkvevne.

GSM-R vil i første rekke legge til rette

Tabell 21: Utbyggingsrekkefølge GSM-R

Planlagt ferdig	Strekninger
I planperioden 2002 - 2005	Nordlandsbanen, Meråkerbanen, Rørosbanen, nordre del av Dovrebanen, Raumabanen, Ofotbanen (Ofotbanen er en forlengelse av Banverkets GSM-R system), Gjøvikbanen, Østfoldbanen (østre linje) og Flåmsbana
2006	Østfoldbanen (vestre linje), Vestfoldbanen, Dovrebanen, Kongsvingerbanen, Hovedbanen, Gardermobanen, Roa-Hønefosslinjen, Drammenbanen, Sørlandsbanen, Bratsbergbanen (Porsgrunn – Nordagutu) og Bergensbanen
2007	Arendalslinjen, Hjuksebø-Notodden, Kongsvinger- Elverum, Brevikbanen, Hønefoss-Hen.

for like og ikke-diskriminerende sambandsløsninger for ulike togselskap på det norske nettet. Når GSM-R er fullt utbygget i løpet av 2007, vil systemet ha erstattet en rekke av dagens kommunikasjonssystemer.

Operasjonssenter Marienborg er

etablert med døgkontinuerlig overvåking av GSM-R-nettet. Med de moderne fasiliteter som er etablert, ligger det til rette for at operasjonssenteret kan benyttes også til andre formål knyttet til Jernbaneverkets infrastruktur, og/eller eksterne, f.eks. nødetatene.

Persontog på Rombak stasjon på Ofotbanen. I bakgrunnen: GSM-R-mast. Foto: Ofotbanen A/S, Jan Haugen



2.9 Oslo-området

Oslo-området er i en særstilling i utviklingen av jernbanenettet. I et langsiktig perspektiv vil mobilitetsutviklingen i dette området være bekymringsfull uten en omfattende satsing på å videreutvikle kollektivsystemet. I arbeidet med Oslopakke 3 ligger til grunn en vekst på 32 % fra 2001 til 2025. I 2004 hadde lokaltrafikken i Osloområdet 24853000 av- og påstigninger bare på lokaltog.

Jernbaneverket vil i handlingsprogramperioden videreføre den langsiktige strategien om å etablere fire spor inn til Oslo i tre av de fire jernbanestrekningene som ender i Oslo, sikre høy kvalitet og gode overgangsmuligheter på knutepunktstasjonene og videreutvikle Alnabru som godsterminal. I tillegg prioriteres utvikling av en rekke stasjoner i jernbanenettet innenfor rammen av Oslopakke 2-samarbeidet.

Hovedgrepet forutsetter en robust strategi for å nå målet: Et fullt integrert kollektivsystem i Oslo-området. Utbyggingen i Oslo-området er avgjørende for å lykkes med å modernisere jernbane som transportform i Norge. Uten omfattende kapasitetsutbygging her vil jernbanen verken kunne beholde eller øke markeds-

andeler i disse sterke markedene eller i InterCitymarkedet.

Denne omfattende og langvarige satsingen i Oslo-området krever en stor del av investeringsmidlene i planperioden. For å sikre en rimelig fordeling og forvaltning av det totale jernbanenettet, er det nødvendig at store enkeltprosjekter ikke overskrider en grense på andel av det totale investeringsbudsjettet.

Oslo kommune og Staten har inngått et samarbeid for utvikling av Groruddalen og for å fremme bedre miljø i dalen. Sentralt i dette samarbeidet er at Alnabru-området skal videreutvikles som nasjonalt logistikkcenter.

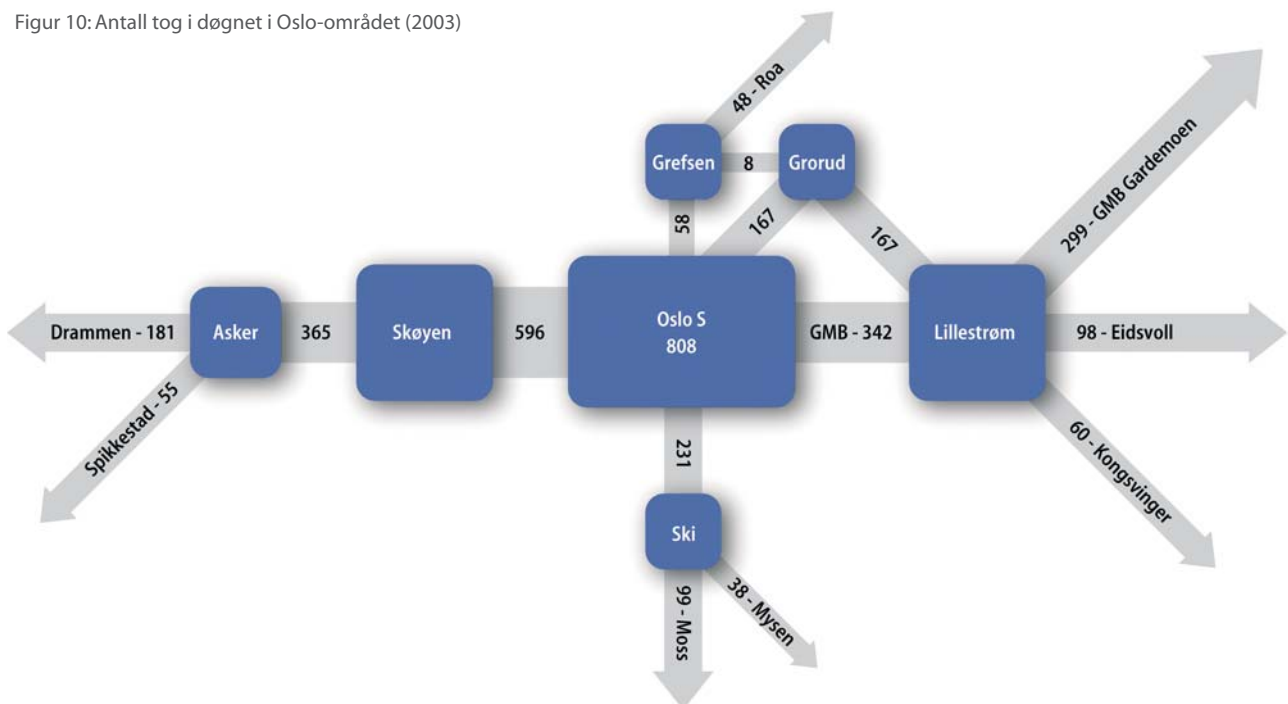
I tillegg er det foreslått en del miljøtiltak og tiltak som ledd i byutviklingen, herunder opprusting av en del stasjoner.

Dersom de årlige bevilgningene blir liggende på dagens nivå (reduisert ramme), vil Jernbaneverket ta initiativ til å revidere hele strategien om dobbeltsporutbyggingen i Oslo-området. Et revidert handlingsprogram i et slikt perspektiv vil i vesentlig grad dreie seg om å gjøre mindre tiltak i eksisterende infrastruktur. Jernbaneverkets analyser viser at dette gir redusert konkurransekraft og negativ trafikkutvikling.

Mål for Oslo-området

- Bygge et robust og kapasitetssterkt jernbanenett i Oslo-området som gir mulighet for å ta framtidig mobilitetsvekst hovedsakelig på kollektive transportmidler
- Jernbanetilbudet skal utgjøre ryggraden i et integrert og samordnet kollektivsystem for Oslo-området
- Stasjonsstandard som gir god kvalitet på reiseopplevelsen
- Publikumsinformasjon som tilfredsstiller dagens og framtidens krav
- Effektivisere trafikkavviklingen for godstransporten
- Utvikle Alnabru til et effektivt logistikkcenter for transport

Figur 10: Antall tog i døgnet i Oslo-området (2003)



Utbyggingsstrategi i Oslo-området

Med utgangspunkt i departementenes retningslinjer og rammer på 26,4 mrd kroner i tiårsperioden, vil Jernbanelaget legge opp til å gjennomføre utbyggingen til fire spor i Vestkorridoren og starte utbyggingen i Sørkorridoren. Strekningen Oslo – Lillestrøm er allerede utbygget til fire spor. Målet er å oppfylle intensjonene i Oslopakke 2. Planleggingen og utviklingen av det øvrige kollektivsystemet i Oslo-området forutsetter også dette. Hovedprioritet er fullføring av utbyggingen i Vestkorridoren og oppstart ytterstrekningen Kolbotn – Ski og Ski stasjon i slutten av første periode. Innerstrekningene Kolbotn/Rosenholm - Oslo S har behov for ytterligere analyse og planlegging før teknisk løsning blir valgt. Strekningen Skøyen – Lysaker vil ikke bli prioritert i perioden.

Dagens bompengordning i Oslo og Akershus er vedtatt avvirket innen 1. januar 2008. Fortsatt er det behov for store ressurser for å utvikle transport-systemet i regionen. Et nytt trafikantbetalingssystem er under utvikling og kalt Oslopakke 3. Jernbaneprosjektene forutsettes finansiert over statsbudsjettet.



Utbygging Sandvika - Asker, sporlegging mellom Tanumtunnelen og Skaugumtunnelen.
Foto: Øystein Grue

3 Programområder

Programområdene omfatter små og mellomstore investeringer i eksisterende infrastruktur, og er samlet i fem grupper tiltak:

- Kapasitetsøkende tiltak
- Stasjoner og knutepunkter
- Kundeinformasjon
- Miljø
- Sikkerhet

I dette kapitlet er programområdenes betydning for jernbaneinfrastrukturen, utfordringer, mål og tiltakskategorier beskrevet. Oversikt over tiltakene finnes i kapittel 2 Transportkorridorer og fullstendige tiltakslistene i vedleggene B, C, D og E.

3.1 Kapasitetsøkende tiltak

Kapasiteten på jernbanens infrastruktur kan defineres som antall mulige ruteleier med tilfredsstillende markedskvalitet i knutepunkter, på banestrekninger eller i transportkorridorer en bestemt tidsperiode. Kapasitet er ingen statisk størrelse, men et resultat av samspelet mellom elementer i jernbanens infrastruktur og togenes egenskaper og trafikkeringsmønstre.

Kapasiteten kan utvides ved flere ulike tiltak, som for eksempel:

- Bygging av flere og forlengelse av eksisterende krysningsspor på enkeltsporstrekninger
- Ombygging til moderne signalanlegg med samtidig innkjør på krysningsspor
- Bygging av nye dobbeltspor
- Bygging av driftspauseanlegg med tilstrekkelig parkeringsspor for tog
- Etablering av moderne signalsystemer bygget på ny informasjonsteknologi

For å øke kapasiteten på banestrekninger

kan det legges forskjellige strategier til grunn. Ett alternativ er å planlegge og gjennomføre tiltak som optimaliserer en bestemt rutemodell. En slik strategi vil gi maksimal virkning (kortest kjøretid, maksimal kapasitet) for denne ruten, men ved omlegging og endringer av rutemønstret, f.eks. som en følge av endringer i etterspørsel, vil tiltakene ikke ha en slik virkning.

Et annet alternativ er å prioritere en mest mulig homogen gjennomgående standard. Ved bruk av en slik strategi vil det bli større fleksibilitet i forhold til ulike ruteplaner, men kanskje ikke samme kjøretider og kapasitet. I foreliggende forslag er det lagt til grunn at det er kapasitet på jernbanenettet med dagens ruteplan og en videreutvikling av denne som skal være grunnlaget for videreutvikling av infrastrukturen.

Utfordringer

Kapasitetsøkende tiltak i jernbanenettet er svært viktig for å bedre togtrafikkens konkurranseevne i transportmarkedet. Økt kapasitet i jernbanens infrastruktur vil kunne bidra både til mer effektive og funksjonelle persontransporter og til økt godstransport på sporet.

Hovedutfordringen er å koordinere kapasitetstiltakene Jernbaneverket og togselskapene har ansvaret for, slik at de i sum gir størst mulig positiv effekt for kundene (trafikanterne og transportørene). En annen viktig utfordring er samordning med andre transportetater dersom jernbanens kapasitetstiltak henger sammen med tiltak disse har ansvar for.

Mål

For å styrke jernbanens framtidige rolle i lokal og regional kollektivtransport, må kravene fra persontogtrafikken være førende for kapasitetsøkende tiltak på jernbanenettet i følgende områder:

- Storbyområdene Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger Sandnes
- Det sentrale østlandsområdet: Østfold, Mjøsregionen, Vestfold/Grenland
- Jæren: Stavanger - Egersund
- Bergens-området: Bergen - Voss
- Trøndelag: Steinkjer - Trondheim - Melhus/Støren
- Salten: Bodø - Fauske/Rognan

Mindre investeringstiltak med god kapasitets effekt for persontogtrafikken vil være:

- Flere krysningsspor i jevn avstand. På strekninger med mye trafikk utrustes signalanlegget slik at tog kan kjøre inn på stasjonene fra begge ender samtidig, også omtalt som "samtidig innkjør"
- Modernisering av driftsbanegårder, slik at de blir uavhengige av hvilken togoperatør som trafikkerer strekningen, og slik at de får riktig struktur og kapasitet i forhold til framtidig behov
- Riktig lengde på blokkstrekninger (avstanden mellom signalanlegg)

Prioriteringsgrunnlag

Ut fra kunnskap om trafikkeringsmønstret på jernbanenettet, er alle banestrekningene gjennomgått med hensyn til å finne de mest effektive kapasitetstiltakene i infrastrukturen, ut fra forventet togproduksjon i 2015. Følgende kriterier er lagt til grunn i prioriteringen av tiltakene:

- Transportkorridorens og banestrekningens viktighet som en funksjon av dagens trafikkmengde og potensial for ny trafikk
- Utnytte synergier med nyanlegg med kapasitets effekter, slik som nye dobbeltspor, linjeomlegginger, fjernstyring av strekninger og/eller moderniserte godsterminaler
- Utnytte synergier med vedlikeholds tiltak som har kapasitets effekter, for eksempel fornyelse av kontaktledningsanlegg, slik at sammenkoblede krengetogsett (type 73) bedre kan utnytte sitt hastighetspotensial, eller utskiftning av skinner og sviller, noe som kan øke sporets bæreevne
- Konsentrasjon av tiltakene, slik at positive effekter raskere kan tas ut strekningsvis
- Behov for planavklaring

Tiltakene som gjennomføres, skal gi like vilkår for alle togselskapene når det gjelder ruteleier og terminaltilgang.

Tiltakskategorier

Tiltak for økt framføringskapasitet

Jernbaneverket har ansvar for å definere maksimal trafikkapasitet på en strekning og fordele denne kapasiteten på en ikke-diskriminerende måte etter innmeldt behov fra togselskapene. Beregnet kapasitet på den enkelte banestrekning gitt dagens infrastruktur og trafikkeringsregler, framgår av "Network Statement". Kapasiteten uttrykkes i antall tog pr.time og tog pr. døgn, som strekningen i praksis har plass til i hver kjøretning. Gjeldende ruteplan sammenholdt med denne beregnede kapasiteten gir et bilde av kapasitetsutnyttningen.

Persontogtrafikken har først og fremst behov for flere korte kryssningsspor med moderne sikringsanlegg og samtidig innkjør. En rekke sikkerhetstiltak vil også øke framføringshastigheten og dermed kapasiteten.

Bedret strømforsyning

Banestrømforsyningen må stedvis bygges ut, forsterkes og fornyes, slik at energiforsyningen til togene har den nødvendige kapasitet og pålitelighet for den planlagte togdrift som ønskes på de elektrifiserte banestrekningene. Det er viktig at banestrømforsyningen ikke begrenser mulighetene for økt trafikk, for eksempel behovet for framføring av lengre og tyngre godstog. Et nytt system basert på autotransformatorer vurderes som et

alternativ til dagens konvensjonelle system med sugetransformatorer, og planleggingsarbeidet med en pilotinstallasjon er påbegynt.

3.2 Tilrettelegging for gods

Her oppsummeres tiltak som er spisset inn mot godstransportens krav til infrastruktur primært, men som også vil kunne ha nyttevirkinger for persontrafikken på bane.

Utfordringer

Hovedutfordringen er å styrke godstransportens konkurransekraft på bane gjennom tiltak i infrastrukturen der dette er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Store deler av godsmarkedet som er relevant for jernbanetransport må tilbys intermodale transporttjenester, dvs at jernbanetransporten er en del av en komplett "dør-til-dør" leveranse.

Ved valg av transporttilbud fokuserer næringslivet på transportløsning og transportkvalitet og ikke på det enkelte transportmiddel. De viktigste parametrene for transportkvalitet er pris, framføringstid, leveringspålitelighet, informasjon og service.

For at jernbanen skal kunne levere høy transportkvalitet er man avhengig av effektive terminaler, god kapasitet ved framføring av gods, sikker strømforsyning, lastprofiler som tilfredsstiller næringslivets behov og økt lasteevne for togene.

I dag er det kapasitetsbegrensninger i mange terminaler, kapasitetsbegrensninger på linjen ved framføring av gods, og for dårlig strømforsyning noen steder. I tillegg kan det være varierende teknisk standard over banestrekninger. Disse forholdene er avgjørende for hvor effektivt en kan framføre godset på jernbanen, og hvor punktlig transportene er.

Mål

Godstransporten skal legge premissene for utviklingen av jernbanenettet i transportkorridorene mellom landsdelene, og i forbindelsene med utlandet slik de er definert i NTP. Markedet for godstransporter, representert ved vareiere og speditører/samlastere, etterspør både bedre pålitelighet i framføringen og et mer differensiert transporttilbud. Jernbaneverket kan i denne sammenheng bidra positivt ved å utvikle infrastrukturen og togtrafikkstyringen, slik at godstogene får økt transportkapasitet, blir mer punktlig og er godt integrert med andre transportmidler i transportkjeden fra råvare til forbruker.

Siden godstransporter ofte er av internasjonal karakter, må infrastrukturens standard være mest mulig ensartet over landegrensene. Jernbaneverket skal også tilrettelegge for økt mangfold blant togselskapene på godsmarkedet. Jernbaneverkets strategier for økt godstransport på jernbane kan på denne bakgrunn deles i tre tiltakskategorier:

Tiltak i forhold til service:

- Fange opp godsmarkedets krav til jernbanens infrastruktur og trafikkstyring

Tiltak i forhold til trafikkstyringen:

- Sportilgang for flere godstogselskap
- Optimalisere framføringen av godstog på fjernstrekningene
- Prioritere framføring av tidskritiske godstog i større grad enn i dag

Tiltak i forhold til utvikling av godsinfrastruktur:

- Videreføre profilutvidelsene, slik at høyere og bredere godsvogner kommer fram
- Øke enkelte baners lasteevne, dvs. togene kan ha høyere aksellast uten at framføringshastighet reduseres
- Bedre framføringskapasiteten for godstog ved kryssningssporforlengelse eller bygging av flere 700 – 750 meter lange kryssningsspor
- Bygge ut høyere kapasitet i strømforsyningen på elektrifiserte banestrekninger
- Utvikle effektive og riktig lokaliserte terminaler i godsknutepunktene i det norske jernbanenettet

Dette kan bidra til økning av godsvolumet, gi et banenett som tåler tyngre godstog, samt at flere og raskere godstog kan framføres. Samlet bidrar strategien til at jernbanen bedrer sin konkurranseevne i godstransporten.

Prioriteringsgrunnlag

Generelt prioriteres de banestrekninger hvor det i dag transporteres mest gods, og de som har størst potensiale for økte godsmengder i framtiden. Infrastrukturforhold som har hatt negative virkninger for transportkvaliteten er høyt prioritert mht tiltak.

For viktige transportstrekninger er det prioritert å oppnå lik teknisk standard mellom terminalene. I tillegg prioriteres opparbeidelse av mest mulig lik teknisk standard med naboland på våre utenlandsforbindelser.

Tiltakskategorier

Profilutvidelse

De fleste banestrekningene har i dag et minste tverrsnitt som gjør det mulig å frakte semitrailere på bane (minste tverrsnitt A-96, som gir rom for lastprofil P/C407). Dette har vært en suksess og dagens transportør(er) har hatt en betydelig økning i dette markedet. Neste trinn for profilutvidelser er minste tverrsnitt A-96T, slik at lasttilfelle RIV 3.2 (store vogner og containere) kan trafikere jernbanenettet.

Dette gir mulighet for framføring av større og tyngre containere, noe som vil kunne redusere prisen pr. tonn og derved øke jernbanens konkurransekraft. På lengre sikt bør de minste tverrsnitt på de viktigste banestrekningene for godstransport utvides til A-C, slik at de kan trafikeres med lastprofil UIC-GC. Banestrekninger med tilknytning til det europeiske nettet via Sverige bør på sikt utvides til det rektangulære svenske C-profil. Deler av det svenske nettet tillater allerede i dag dette lastprofil.

Tiltak for økt lasteevne

De fleste banestrekningene med godstransport har i dag største tillatte aksellast 22,5 t ved framføringshastighet 80 km/t. På Ofofbanen er største tillatte aksellast 30 t ved framføringshastighet 50 km/t. Gjennomgående aksellast for alle godsbanestrekninger innenlands skal være 22,5 t. Eventuelt høyere aksellast (25 t) er i neste omgang aktuelt på utenlandsforbindelsene over Kornsjø og Charlottenberg, samt de deler av jernbanenettet som trafikeres av tunge system- og vognlasttog. Tiltak for økt lasteevne vil samsvare med den generelle trend i utviklingen; sterkere lokomotiver og tyngre og lengre tog. Dette vil igjen bidra til et mer konkurransedyktig tilbud av banetransport.

Tiltak for økt framføringskapasitet

For godstogtrafikken er det viktigst å forlenge krysningsspor som er under 600 meter, spesielt på banestrekninger der over 50 % av teoretisk trafikkapasitet er utnyttet. I tillegg er det viktig å styrke kapasiteten ved utbygging av flere krysningsspor på delstrekninger hvor mange tog krysser, eksempelvis i Gudbrandsdalen på Dovrebanen.

Bedret strømforsyning

En utvikling med stadig sterkere lok og lengre og tyngre godstog, krever utbedring og forsterkning av strømforsyningen. Et nytt system basert på autotransformatorer vurderes som et alternativ til dagens konvensjonelle system med sugetransformatorer. Planleggingsarbeidet med en pilotinstallasjon er påbegynt.

Utvikling av godsknutepunkter

Godsknutepunkt er betegnelsen på terminaler for bytte av transportmidler, skiftetomter hvor flere baner møtes og sidespor med laste-/losseplasser. I godsknutepunktene samles og fordeles godset.

Jernbaneverket arbeider med en strategi for jernbanens godsknutepunkter. Knutepunktutviklingen må skje i nært samarbeid med veg- og havnemyndigheter, avhengig av knutepunktets funksjon, samt andre offentlige plan-myndigheter som fylkeskommuner og kommuner.

Effektive og riktig lokaliserte terminaler har stor betydning for jernbanens konkurransevne, da de største kostnadene ifm godstransporten er knyttet til terminalbehandlingen. JBV har prioritert bygging av ny godsterminal på Ganddal, planlegging og ombygging av containerterminalen på Alnabru, samt utredning av ny effektiv sporløsning for Brattøra i Trondheim. I tillegg deltar JBV i et stort tverretattlig forskningsprosjekt hvor hovedfokus er effektive terminaler for havn, bane og vei.

3.3 Utvikling av stasjoner og knutepunkter

Hva programrådet inneholder

Programrådet stasjoner og knutepunkter omfatter tiltak i infrastruktur for trafikantenes atkomst og opphold på stasjonen – med vekt på sikkerhet, trygghet, universell utforming, tilgjengelighet, informasjon og annen service i forbindelse med reisen.

Stasjonenes betydning og funksjon i det norske jernbanenettet:

Stasjonen er de reisendes første møte med jernbanen. Førsteintrykket er med på å avgjøre om kunden kjøper produktet eller velger et konkurrerende tilbud. Standard og tilstand på stasjonen betyr mye for jernbanens evne til å konkurrere i et marked med stadig flere valgmuligheter.

Utfordringer

Ikke alle stasjoner tilfredsstiller kravene fra dagens og morgendagens reiselystne, reisevante, kjøpekraftige og kvalitetsbevisste konsumenter. Selv om det tidligere er gjort betydelige løft i oppgradering og nybygging av stasjoner, er det på mange av dagens rundt 365 stasjoner/holdplasser en godt synlig forskjell mellom tilstand og ønsket standard. "Ønsket standard" er i denne sammenheng definert i Jernbaneverkets stasjonshåndbok. Jernbaneverket ser store utfordringer i videreutviklingen av stasjoner til mer brukervennlige serviceanlegg, slik at jernbanens konkurransekraft økes.

I dag er eierskapet til stasjonene delt mellom NSB AS og Jernbaneverket. Jernbaneverket eier plattformer og spor, mens NSB som hovedregel eier bygningene og øvrige arealer. Jernbaneverket skal imidlertid være premissgiver for bruken av de publikumsrettede arealene og forutsettes å ha en aktiv rolle overfor NSB som eier. Jernbaneverket betaler leie til NSB for offentlige rom og arealer. Til sammen utgjør denne typen leie en årlig driftsutgift for Jernbaneverket på ca. 100 mill. kroner.

For omgivelsene og Jernbaneverkets samarbeidspartnere oppfattes ansvarsdelingen som uklar, og den vanskelig gjør en samordnet opptreden, særlig i forbindelse med drift og utvikling av kollektivtrafikkterminaler. Utfordringene med dagens ordning forsterkes også etter hvert som flere togselskap får tilgang til jernbanenettet, og trafikken på flere banestrekninger konkurranseutsettes. Et av Jernbaneverkets hovedmål er å være en nøytral og aktiv infrastrukturforvalter og kapasitetsfordeler. Det innebærer bl.a. å sikre nøytralt eierskap til stasjoner og terminaler.

Universell utforming

Alle brukergrupper skal kunne benytte de ordinære kollektivtransporttilbudene. Dette har regjeringen lagt opp til blant annet i St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal Transportplan 2006-2015. Tilgjengelighet for alle skal sikres ved universell utforming av anlegg og materiell. Samferdselsdepartementet vil utarbeide et særskilt program for å bedre tilgjengeligheten for alle. BRA-programmet, Bedre transportinfrastruktur, Rullende materiell og Aktiv logistikkforbedring, skal gjelde fra 2006. Tiltak innenfor disse områdene programmeres i samarbeid mellom etatene og de etablerte brukergruppene.

Ved stasjonsutviklingsprosjektene vil det bli lagt spesiell vekt på universell utforming. Det samme gjelder ved prioritering av strakstiltak.

Jernbaneverket vil følge opp BRA-programmet gjennom tiltak i stasjonsinfrastrukturen og gjennom programområdet kundeinformasjon.

Mål

Investeringene i bedre publikumsfasiliteter på stasjonene har som mål å bidra til at flere reiser kollektivt. Tiltakene skal innrettes på å oppfylle funksjons- og kvalitetskrav fra dagens trafikanter, slik at jernbanen beholder dem som kunder, og i tillegg ta høyde for preferanser fra potensielle brukere, slik at jernbanetransport blir deres nye førstevalg.

I oppfølgingen av regjeringens politikk for å gjøre kollektivtransporten tilgjengelig for flest mulig brukere, vil Jernbaneverket innenfor sine økonomiske rammer legge til rette for universell utforming av anlegg og fasiliteter når nye stasjoner skal bygges eller eksisterende stasjoner skal oppgraderes. Sikkerhet og trygghet for de reisende ved atkomst og opphold på stasjonene skal være basiskrav ved ethvert tiltak som gjøres i stasjonsinfrastrukturen. Leveranse av fullstendig og oppdatert reiseinformasjon på stasjonene skal vies spesiell oppmerksomhet i programperioden.

Prioriteringsgrunnlag

Trafikkvolum og trafikpotensial danner grunnlag for innbyrdes rangering og prioritetsrekkefølge av investeringstiltak. Kriterier for å komme med på listen over prioriterte tiltak har vært at tiltaket fremmer:

- Sikkerhet og trygghet
- Universell utforming
- Samordning og felles finansiering ("spleiselag")
- Planframdrift og -kvalitet

Virkningsberegninger av tiltak i stasjonsporteføljen har gitt som resultat at størstedelen av investeringene foreslås brukt på stasjoner rundt Oslo, Stavanger og Trondheim og innenfor InterCity-området. Det vises til den korridorvise beskrivelsen.

Tiltakskategorier

Programområdets prioriterte investeringsmidler er inndelt i tre hovedgrupper:

- Strakstiltak som skal bedre sikkerhet, trygghet og tilgjengelighet for alle. Strakstiltakene er ment som første-hjelp for å bøte på akutte forbedrings-

behov. Det foreslås en årlig samlebevilgning som disponeres og prioriteres etter dokumentasjon av behov.

- Utviklingsprosjekter for mer omfattende oppgradering av stasjonsanlegg. Under denne kategorien hører prosjekter med flere enkeltelementer, som for eksempel bygging av planskilt atkomst til mellomplattform, forlengelse og heving av eksisterende plattform, bygging av trinnfri atkomst til perrong og bygninger, etablering av anlegg for kundeparkering, tilrettelegging for tilbringertransport.
- Opprustning av statisk skiltinformasjon og stasjonsmøblering i henhold til standardkrav i stasjonshåndboka.

3.4 Kundeinformasjon

Hva programområdet inneholder

Med kundeinformasjon forstås:

- Informasjon til togselskapene og andre transportmidler (buss, trikk, fly og båt)
- Informasjon om transportert til gods-markedets kunder
- Trafikkinformasjon til persontrafikkutøvernes kunder. Spesielt ved stasjoner, men også via andre aktuelle medier som er tilgjengelige utenfor stasjonsområdet (for eksempel internett, sms, tekst-tv etc.)
- Informasjon til potensielle aktører på det norske jernbanenettet (både person- og godstransport).
- Informasjon til medier (for eksempel aviser, radio og tv)

Utfordringer

Med utgangspunkt i målsetningen om tilgjengelighet for alle gjennom prinsippet om universell utforming, er det en spesiell utfordring å formidle informasjon til svaksynte/blinde og personer med hørselsproblemer. For å gjøre informasjonene tilgjengelig for disse to gruppene reisende, er det nødvendig å formidle all informasjon både i form av talte beskjeder og i lesbar form samtidig. Dette vil være basis for å sikre publikum og de reisende tilfredstillende informasjon i alle ledd i reisekjeden.

Med flere togselskap på det norske jernbanenettet øker kompleksiteten i å kommunisere trafikkinformasjon, spesielt i avvikssituasjoner. I avvikssituasjoner er det ikke bare Jernbaneverkets informasjon til togselskapene som er viktig,

men også togselskapenes informasjon om avvikshåndtering. Kommunikasjonen fra Jernbaneverket til togselskapene må være basert på felles, landsdekkende rutiner. Dette gjelder også informasjon til transportselskapene utenom jernbanen med behov for god informasjon om togtrafikken på knutepunkter med flere transportmidler.

Mål

Målet for kundeinformasjonen skal bygge opp om NTPs mål om å legge til rette for økt kollektivtrafikk, tilgjengelighet for alle, likestilling og sosial rettferdighet i samferdselssektoren. Den skal også støtte målsetningen om å legge til rette for overføring av gods fra veg til bane. Ved hjelp av moderne teknologiske løsninger skal tiltak innenfor dette området bidra til å øke markedsandelene og sikre god trafikkinformasjon til kundene.

Prioriteringsgrunnlag

Følgende er lagt til grunn ved prioritering av tiltak:

- "Serviceerklæringen" beskriver hva trafikkantene og har krav på av informasjon på stasjoner
- Kommunikasjon med trafikkutøvere
- Tidligere utarbeidede planer for publikumsinformasjon

For visuell, dynamisk informasjon (anvisere og/eller monitorer) prioriteres i første omgang alle stasjoner med mer enn 5000 reisende pr. uke på Jærbanen, Bergensbanen Voss - Arna - Bergen, Vestfoldbanen Drammen - Sandefjord, Østfoldbanen Ski - Moss, Hoved-/Dovrebanen Oslo - Hamar, Trønderbanen Steinkjer - Støren og Oslo lokaltogområde Drammen - Ski. Deretter prioriteres stasjoner med mer enn 1000 reisende pr. uke på ovennevnte strekninger og andre stasjoner med mer enn 5000 reisende pr. uke som ikke inngår i ovennevnte strekninger.

Tiltakskategorier

Forbedring av høytalertjenester

I henhold til Serviceerklæringen skal det være en velfungerende høytalertjeneste på alle stasjoner hvor det stopper tog. Det krever både gode rutiner og tilfredstillende tekniske systemer eller utstyr. Alle strekninger er i dag dekket av høytalersystem. Utarbeidelse av rutiner for når det skal informeres, hva som skal sies, standardtekster for Jernbaneverket og

kompetanseheving hos informasjonspersonalet, anses som effektive virkemidler for å heve kvaliteten på høytalertjenesten.

Kvalitetsøkning kan også føre til en bedring av sikkerhetsnivået for de reisende ved at det gis presis informasjon om passerende tog, glatt plattform, stor avstand til plattformkant etc. Tekniske tiltak gjennomføres som fornyelse, det vil si finansiert som vedlikehold. Det etableres automatisk høytalerutrop der behovet er størst, i første rekke på lokaltogstrekninger i de store byområdene. Det er automatisk utrop på noen strekninger i Oslo-området, men det er nødvendig med justering/fornyelse av det tekniske utstyret.

For områdene Drammen og Stavanger er nødvendig datagrunnlag tilgjengelig, men det må investeres i talemaskin og etableres nødvendige grensesnitt. Etablering av ny trafikkstyringssentral i Trondheim gir nødvendig datagrunnlag for dette området. I Bergens-området er det foreløpig ikke tilgjengelig datagrunnlag for etablering av automatisk høytalerutrop.

Det er viktig at systemene er samordnet i knutepunkter som også benyttes av andre transportmidler (buss, T-bane, trikk, fly, båt). Jernbaneverket vil gjennomgå hvilke knutepunkter dette gjelder, for i størst mulig grad å få fellessystemer som også dekker informasjon om buss, T-bane eller trikk, der dette er hensiktsmessig.

Forbedring av visuell, dynamisk informasjon (monitorer /anvisere)

Visuell, dynamisk informasjon er bare etablert på noen stasjoner/strekninger i det sentrale østlandsområdet. En slik presentasjon av trafikkinformasjonen er et nyttig hjelpemiddel og en viktig informasjonskanal for de reisende. Jernbaneverket legger opp til at stasjoner i de større byområdene og stasjoner med mer enn 5000 reisende pr. uke har minst ett slikt informasjonspunkt. Utbyggingen fordeles ut over første del av planperioden (2006-2007). Det er etablert sentrale systemer som kan håndtere en slik utbygging på stasjonene.

For å kunne formidle god og riktig informasjon er Jernbaneverket avhengig av pålitelige datakilder. Data fra fjernstyringssystemene utgjør basis i det data-grunnlaget som er nødvendig for å formidle informasjon om status i togtrafikken ved hjelp av moderne tekniske løsninger. I praksis betyr det at nødvendig

datagrunnlag er tilgjengelig i store deler av det sentrale østlandsområdet og på Sørlandet (til Stavanger). Ny trafikkstyringssentral i Trondheim medfører at nødvendige data blir tilgjengelige også for dette området. Løsninger for publikumsinformasjon foreslås først bygget ut i de områder der datagrunnlaget er tilgjengelig.

Tilrettelegging for bruk av mobiltjenester

Mobiltelefonen er et stadig mer benyttet informasjonsmedium, også i forbindelse med reiseplanlegging og ruteopplysning. Jernbaneverket vurderer å tilby reisende en mulighet for rutetidopplysninger for persontog i Norge, og også å kunne tilby avviksinformasjon for utvalgte tog (abonnementstjeneste) til mobiltelefonen.

Mobile tjenester bør også tilpasses slik at funksjonshemmede (døve og blinde) kan få tilfredsstillende trafikkinformasjon på stasjoner (informasjonen på mobiltelefonen kan være tale eller tekst).

Tilrettelegging for økt bruk av internett

En komplett oversikt over alle landets stasjoner og deres servicetilbud ligger på Jernbaneverkets nettsider. Etter hvert som flere strekninger åpnes for konkurranseutsetting og det kommer flere operatører på det norske jernbanenettet, må Jernbaneverket kunne tilby totaloversikt over togtrafikken. Størstedelen av datagrunnlaget for å få til dette, både en reiseplanlegger og avviksinformasjon, er tilgjengelig i eksisterende interne systemer. Dette er systemer som ikke er tilpasset eksternt bruk. Videreutvikling og tilpasning til internett, samt solid testing og kvalitetssikring er nødvendig for gjennomføring av tiltaket. Målet er at både togselskap, jernbanens kunder og reisende med andre transportmidler skal kunne bruke nettsiden til å få oppdatert informasjon om alle tog, og at nettsiden blir enkel og brukervennlig.

Etablering av W-LAN for trådløs oppkobling mot internett er også aktuelt på jernbanestasjoner. Etablering av W-LAN kan i tillegg fungere som "tank"-stasjon for tog, for eksempel for oppdatering av trafikkinformasjon, nyheter, plassreservasjon etc.

Innføring av touch screen

Interaktive tjenester på stasjonene vurderes, for eksempel etablering av touch screen. På grunn av stor fare for hærverk foreslås tiltaket gjennomført på betjente stasjoner eller i nærliggende kiosker, og kun være tilgjengelig i stasjonens/kioskens åpningstider.

Informasjonsinnholdet på en touch screen kan være:

- Sanntidsinformasjon, avvik i togtrafikken
- Rutetabeller for stasjonen og andre aktuelle kollektivmidler
- Telefonnummer til Jernbaneverkets kundesenter, samt togselskapenes kundetelefoner
- Kart over nærmiljøet

Informasjon til togselskapene

Systematisk og målrettet informasjon til togselskapene er viktig. Med flere togselskap å betjene vil det være svært viktig med etablerte og velfungerende prosedyrer og systemer, ved ordinær drift generelt og i forbindelse med avvikssituasjoner spesielt. Utarbeidelse av enhetlig prosedyre (og bedre statistikk for beregning av prognose for varighet av avvik) for håndtering av informasjon til togselskap, er et tiltak som vil bedre dette.

3.5 Miljø

Hva programområdet inneholder

Med miljø menes i denne sammenheng omgivelsene for Jernbaneverkets virksomhet, inkludert luft, vann, jord, naturressurser, planteliv, dyreliv, mennesker, og deres innbyrdes forbindelse (ISO 14001).

Utfordringer

De største miljøutfordringene for transportsektoren totalt er økende utslipp av klimagasser, nedbygging av arealer, forringelse av viktige natur- og kulturmiljøer, støy og luftforurensning, særlig i form av svevestøv og NO₂ i de største byene. Andre utfordringer er knyttet til grunnforurensning og visuelt miljø.

Jernbaneverkets største miljøutfordringer er tilrettelegging for overføring av trafikk fra transportformer som medfører større miljøulempen. I tillegg skal Jernbaneverket redusere støy, vibrasjoner og strukturlyd og håndtere forurensning (grunnforurensning og avfall), dyrepåkjørsler, vegetasjonskontroll, energiforbruk og visuelt miljø.

Mål

Jernbanens miljøfortrinn er lavt energiforbruk, lavt utslipp av klimagasser, begrenset arealforbruk og lite luftforurensning. Ved å legge til rette for overføring av gods- og persontrafikk fra veg til bane og gjennom kapasitetsøkende og punktlighetsforbedrende tiltak på banen, kan Jernbaneverket bidra til å redusere vesentlige negative miljøpåvirkninger fra samferdselssektoren

Jernbaneverket skal styrke jernbanens miljøfortrinn. Dette skal oppnås ved å fokusere på riktig ressursbruk, redusert miljøpåvirkning samt definering av målbar miljøkrav til egen og leverandørers og togselskapenes virksomhet.

Prioriteringsgrunnlag

Tiltakene er prioritert i denne rekkefølge:

- Lovpålagte krav
- Nasjonale mål
- Høy nytte-/kostverdi
- Jernbaneverkets miljømål

Tiltakskategorier

Støyreduserende tiltak

Stortinget har vedtatt en nasjonal målsetting om at støyplagen (målt og beregnet støyplageindeks) i Norge skal reduseres med 25 % fra 1999 til 2010. I den nye forskriften er dagens bestemmelser om grenseverdier for innendørsstøy videreført. I tillegg innebærer EUs direktiv om støy (2002/49/EF) at strategisk støykartlegging må gjennomføres innen 01.07.2007. Jernbanesektoren har redusert støyplagen med 15 % på 3 år fra 1999 til 2002. De viktigste bidragene til redusert støynivå vil være nytt rullende materiell (nye tog), bygging av nye spor samt skinnesliping. Skinnesliping, som er et kostnadseffektivt og viktig tiltak, vil bli gjennomført som ordinær vedlikeholdsoppgave. I tillegg vil eventuell innføring av komposittbremser på godstog bidra.

Sikring av biologisk mangfold

Ved nyanlegg er det viktig å ta hensyn til biologiske mangfold i planlegging, prosjektering og gjennomføring. Det skal gjennomføres etterundersøkelser som dokumenterer effekten av avbøtende tiltak.

Forvaltning av jernbanens kulturminner

I St.meld. nr. 39 (1996–97) Norsk Jernbaneplan 1998–2007, er det pekt på at det er Jernbaneverkets oppgave å sørge for at kulturminner og kulturmiljøer fra førstegenerasjons jernbanenett blir

ivaretatt.

Ut fra målet om å vektlegge helhetlige og tidstypiske miljøer, jf. St.prp. nr. 1 (1999–2000) for budsjetterminen 2000 fra Samferdselsdepartementet, er det i Jernbaneverkets verneplan fokusert på vern av hele jernbanestrekninger. I tillegg er et utvalg objekter og miljøer på det øvrige jernbanenettet vurdert med formål å ivareta deler av landets samfunns- og samferdselshistorie. I perioden 2006–2009 vil hovedutfordringen være å implementere verneplanen.

Sikring av forurenset grunn

Jernbaneverket har på kort sikt som mål å få oversikt over alle jernbanens områder som har forurenset grunn. Målet på lang sikt er å sikre at avrenning fra grunnforurensning ikke fører til helse- eller miljøskader.

Avfallshåndtering

Målet er å redusere avfallsproduksjonen og behandle avfall som en ressurs. Andelen avfall som går til ekstern gjenvinning, skal ligge på minst 50 %. Ved nyanlegg og vedlikeholdsprosjekter skal håndtering av avfall inngå i miljøoppfølgingsprogrammet. All bruk av PCB skal fases ut på sikt. PCB-holdige lysarmaturer skal være sanert innen 31.12.2006.

Sikring av visuelt miljø

Det visuelle miljøet på stasjoner og strekninger omfatter bl.a. utforming, vedlikehold av bygninger og publikumsarealer og utsikten fra togvinduet. I denne sammenheng er det fokusert på ryddighet på stasjoner og langs linjen. Målet er at hele jernbanenettet skal være ryddig. Dette vil også være med å sikre reiseopplevelsen.

Reduksjon av energiforbruk

I tillegg til kjørestrom bruker Jernbaneverket elektrisk energi, for eksempel til sporveksler, varmekabler, innendørs og utendørs belysning samt oppvarming av stasjoner og tekniske rom. Forbruket i 2003 er allerede redusert med 15 % i forhold til 2002. Målet for 2006 – 2009 er å ytterligere redusere forbruket med 5 %. For å nå målet er det nødvendig å investere i reguleringssystemer, samt informasjon, opplæring og holdningskampanjer. Jernbaneverket har opprettet egne ENØK-prosjektgrupper som planlegger og gjennomfører tiltak.

Tiltak mot dyrepåkjørsler

Jernbaneverkets har som mål å redusere antall dyrepåkjørsler. Rydding av vegetasjon langs linjen og tiltak for å hindre oppslag av ny vegetasjon, skal utføres på strekninger med flest påkjørsler. Samarbeid med lokale myndigheter og grunneiere om bl.a forvaltningsplaner skal etableres langs prioriterte strekninger.

Miljøplan 2006–2009 skal møte utfordringene og styrke miljøstyring i Jernbaneverket. Den beskriver nærmere konkrete mål og tiltak.

3.6 Sikkerhet

Hva programområdet inneholder

Programområdet Sikkerhet inneholder tiltak for planlegging, organisering og utførelse av tiltak med det formål å kontinuerlig forbedre sikkerheten.

Mål

Jernbaneverkets sikkerhetsfilosofi er at jernbanetransport ikke skal føre til tap av menneskeliv eller alvorlig skade på mennesker, omgivelser eller materiell (0-visjonen). Overordnede mål for jernbanesikkerhet er formulert som: "Det etablerte sikkerhetsnivå for jernbanetransport i Norge skal opprettholdes. Alle endringer skal sikre en utvikling i positiv retning."

Jernbaneverkets virksomhet gjennomføres i tråd med følgende sikkerhetsprinsipper:

- Kontinuerlig forbedring av sikkerhetsnivået
- Risiko skal reduseres så langt det med rimelighet er gjennomførbart
- Enkeltfeil skal ikke kunne føre til tap av menneskeliv eller alvorlig personskade

Enkeltfeilprinsippet innebærer at Jernbaneverket via kartlegging og systematiske analyser, skal ha kjennskap til mulige enkeltfeil og de konsekvenser dette vil kunne få for passasjerer, tredjemand, ansatte og omgivelsene.

Utfordringer

Sikkerheten på det norske jernbanenettet er gjennom de siste tiårene gradvis forbedret med tekniske barrierer mot menneskelige feilhandlinger. Fortsatt finnes det enkelte områder hvor slike feilhandlinger kan føre til ulykker, men Jernbaneverket gjennomfører suksessivt tiltak for å forbedre og supplere tekniske barrierer for å reduserer slike muligheter.

Sikkerhetsarbeid er en kontinuerlig og dynamisk prosess der krav, standarder og prosedyrer endres i takt med ny teknologi og økt kunnskap om bakenforliggende årsaker til menneskelige feil og mangelfulle barrierer.

Planoverganger representerer om lag 1/3 av dødsrisikoen knyttet til jernbanetrafikk. 1/3 av disse ulykkene har skjedd på sikret planovergang med automatisk vegsignalanlegg og 2/3 på usikret planovergang (basert på de siste 20 års statistikk). Planovergangene står hovedsakelig for ulykkene med 2-4 skadde eller drepte pr. år, men kan også føre til storulykker. På planoverganger for jord- og skogbruk er antall kryssinger få, slik at sannsynligheten for sammenstøt er liten. Andelen store og tunge kjøretøy er stor, slik at sammenstøt på disse planovergangene kan føre til storulykker.

Antall personer drept ved ulovlig ferdsel i sporet er tilsvarende stort som på planoverganger.

Sammenstøt tog-tog er den tredje største risikofaktor og den største for de reisende. Disse ulykkene inntreffer relativt sjelden, men har store konsekvenser. Strekningene uten linjeblokk og ATC er mest sårbare.

Avsporing i hovedspor bidrar til ca. 20 % av den totale risiko. Avsporingene er også sjeldne, men kan ha store konsekvenser. Vedlikeholdstiltakene i sporet er Jernbaneverkets viktigste tiltak for å hindre disse ulykkene.

Risiko knyttet til ras er svært ujevnt geografisk fordelt. Noen av banestrekningene er rasutsatt, eksempelvis Sørlandsbanen, Bergensbanen, Nordlandsbanen og Ofotbanen. På disse strekningene utgjør ras en betydelig andel av risikobidraget.

Skader på plattformer og ved på- og avstigning inntreffer relativt hyppig, men har generelt mindre konsekvens.

Prioriteringsgrunnlag

Sikkerhetsstyring innebærer at sikkerhet er en integrert verdi i alle hoved-, støtte- og ledelsesprosesser i Jernbaneverket. På bakgrunn av oversikt over risikoforhold og kunnskap om tiltak, skal Jernbaneverket gjennomføre nødvendige korrigerende tiltak for å styre mot målene innen sikkerhet. Arbeidet forutsetter hensiktsmessig kompetanse og en kultur som tilrettelegger for rapportering av avvik og gir læring.

Disse fem områdene prioriteres innen sikkerhet i planperioden 2006-2015:

- Planovergangssikkerhet
- Rassikring
- Tunnelsikkerhet
- GSM-R radiokommunikasjon
- Tekniske sikringstiltak (CTC/ATC)

Tiltakskategorier

Planovergangstiltak er teknologirobuste og gir en forutsigbar og god sikkerhetsgevinst, og det er derfor foreslått at tilta-

kene skal få en andel av investeringene som tilsvarer bidraget til risiko.

Rassikringstiltak er også teknologirobuste og gir en god sikkerhetsgevinst.

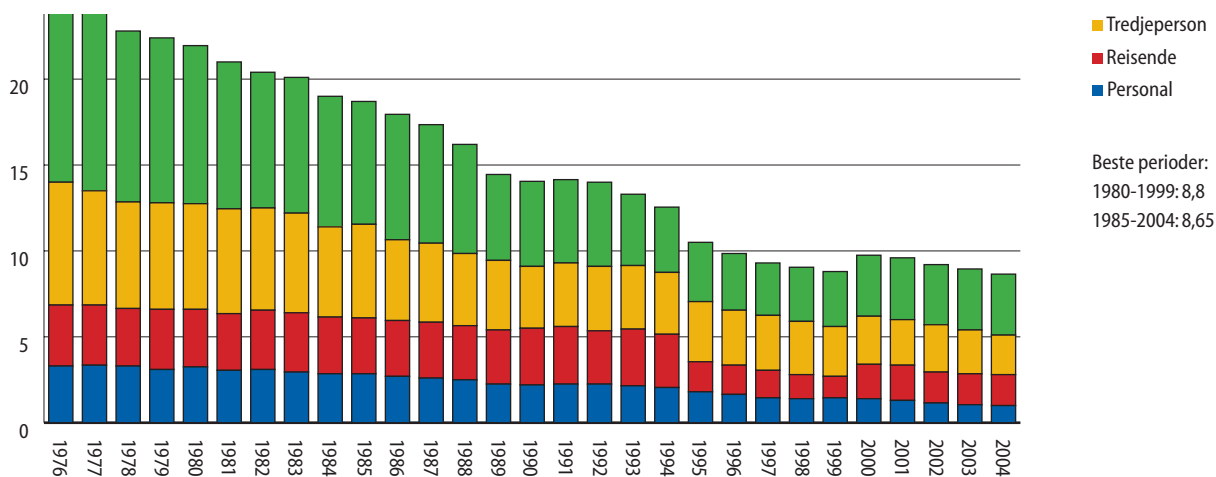
Jernbaneverket har 21 tunneler som er lengre enn 2 km. Av disse vil 11 være sikret for 2006. Det planlegges å iverksette en sikringspakke for de 10 gjenstående tunnelene bestående av nødlys/-skilt, brannsikring av PE-skum samt basistiltak for assistert evakuering.

Utbygging av fase 2 av kommunikasjonssystemet GSM-R er en prioritert oppgave i de to første årene av planperioden. GSM-R er grunnlaget for utvikling av tekniske sikkerhetssystemer både for tale- og datakommunikasjon mellom infrastrukturens systemer og tog.

Tekniske sikringstiltak omfatter fjernstyring og ATC på baner som fortsatt drives med betjente stasjoner og togekspeditører. Dette er Østfoldbanen østre linje, øvre del av Gjøvikbanen, Flåmsbanen, Elverum – Kongsvinger, Hell-Storlien og Røros-Støren på Rørosbanen. Det nye dobbeltsporet på strekningen Lysaker- Asker krever at det gjøres tiltak på fjernstyringsanlegget for eksisterende spor. Kostnadene er 49 mill. kroner.

Et område som blir viet spesiell oppmerksomhet er barrierer i forbindelse med signaler. Jernbaneverket vil gjennom samarbeid med togselskapene løpende kartlegge problemstillinger og premisene for innføring av ytterligere tekniske tiltak.

Figur 11: Antall drepte i jernbaneulykker 1957-2004. Drepte pr. år snitt siste 20 år, dvs at søylen for 1976 repr. et gjennomsnitt for perioden 1957-1976



4 Trafikkstyring, drift og vedlikehold infrastruktur

4.1 Trafikkstyring og drift

Drift av jernbane omfatter både trafikkstyring og driftsoppgaver knyttet til sporområder, stasjoner og terminaler. I planperioden 2006-2015 legges det til grunn en årlig ramme til drift og vedlikehold på 3,06 mrd. kroner i gjennomsnitt. Jernbaneverket anbefaler at årlig sum til vedlikehold økes noe i første del av planperioden, se kapittel 1.

4.1.1 Trafikkstyring

Trafikkstyring omfatter kapasitetsfordeling, togledelse og togekspedisjon samt service og informasjon til reisende, publikum, togselskapene og mediene. Årlig kostnad til trafikkstyring er om lag 370 mill. kroner. Av disse kostnadene er om lag 330 mill. kroner knyttet direkte til personalet i trafikkstyring og togledelse. Dette er også forventet nivå i perioden 2006 – 2009, med en reduksjon i 2009, når fjernstyring Grong - Bodø er idriftsatt.

Trafikkstyringen foregår med fjernstyring av stasjonenes signalanlegg for ca. 60 % av nettet, og med lokal betjening på stasjoner for 40 %. I tillegg til operativ trafikkstyring av tog i fast rute, består trafikkstyringen også av fordeling av kapasitet som ikke er bundet opp i faste ruteplaner. Togledelsen utfører også viktige funksjoner ved avvik, ulykker og andre spesielle situasjoner.

I dag har alle hovedstrekninger unntatt Nordlandsbanen nord for Grong, fjernstyring. Det foreslås avsatt 295 mill. kroner i tiårsperioden til fullføring av utbyggingen av fjernstyring mellom Grong og Bodø. Andre viktige baner som fortsatt drives med betjente stasjoner og togekspeditører, er Østfoldbanen østre linje, øvre del av Gjøvikbanen, Solør-, Meråker- og Raumabanen, Røros-Støren og kortere sidelinjer.

På flere fjernstyrte strekninger er det

manuelt betjente stasjoner, såkalte "grensestasjoner". Dette er enten knutepunkter som Roa, Nordagutu og Myrdal, eller viktige stasjoner hvor det ved etableringen ble forutsatt manuell betjening. Det siste gjelder en rekke stasjoner i byer på Østlandet, til sammen 65 stasjoner. I siste del av planperioden legges det opp til fjernstyring av flere av disse.

I forbindelse med Jernbaneverkets ansvar for informasjon til de reisende, er det etablert en serviceerklæring med oversikt over Jernbaneverkets forpliktelser. Prinsippet om like rettigheter for alle grupper reisende i befolkningen, gjør det nødvendig å tilby informasjon både i form av skrift (skjermer, anvisere eller oppslag) og tale (høytaler). Dette er omtalt under kapitlet om programområdet Kundeinformasjon.

4.1.2 Drift av infrastruktur

Drift av infrastruktur omfatter renhold og snørydding på stasjoner, publikumsarealer, atkomst, snørydding i spor, snørydding på terminaler og skifteområder, teknisk/administrativ støtte, eiendomsdrift, husleie, elektrisk kraft, sambandsleie, omforming av elektrisk kraft til togdrift (nettleie) og planlegging.

Jernbaneverket hadde pr. 2004 ikke eierskap til alle stasjonsbygningene. Et viktig ansvarsområde for driftsfunksjonen er å sørge for at stasjonsarealer, parkeringsplasser og tilstøtende vegger er tilgjengelig og har fastsatt standard både sommer og vinter. Dette medfører blant annet en omfattende snøberedskap, brøyting og strøing i vintersesongen og rydding/renhold i sommersesongen.

Jernbaneverkets krav til forskjellige deler av stasjons- og holdeplassenlegg inklusive leskur og venterom, er:

- Det skal alltid se rent og ryddig ut på stasjonen
- Det skal brøytes slik at det sikres tilfredsstillende framkommelighet for gående, barnevogner og rullestolbrukere
- Skader på anlegget skal repareres raskt

I tillegg til oppgaver knyttet til reisende og publikum, har Jernbaneverket ansvaret for drift av kontor- og produksjonslokaler, tele-, radio- og datasamband og elektrisk kraft til tekniske systemer.

Jernbaneverket vil i neste planperiode fortsette moderniseringen av IKT-verktøyer. De viktigste er ny Banedatabank og programmer for vedlikeholdsplanlegging og teknisk dokumentasjon.

Følgende driftsforslag vil bli vurdert i det videre arbeidet:

- En forbedret vaktmestertjeneste for å øke servicenivået, fastsette ytelser samt sikre ensartet drift av stasjons- og parkeringsarealer, atkomstveger og Jernbaneverkets egne bygg
- Utvikling av kundesenteret for oppfølging av feil/mangler ved stasjoner og holdeplasser
- En landsdekkende vaktentral for å ivareta sikkerheten for personer og eiendom samt andre operative og tekniske overvåkingsbehov i Jernbaneverket
- ENØK-tiltak for å redusere kostnadene ved driften av sporvekselvarme, varmekabler, innendørs og utendørs belysning samt oppvarming av stasjoner og tekniske rom

Tiltakene må vurderes i lys av vedtak om kurransesutsetting, jf. St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2004-2005) og plan for konkurranseutsetting og ses i sammenheng med togselskapenes agering på stasjoner.

4.2 Vedlikehold

Vedlikehold av eksisterende kjørevei gir ikke i seg selv grunnlag for en styrking av jernbanens konkurransekraft, men er en nødvendig forutsetning for å opprettholde dagens posisjon. Prioriteringen av vedlikeholdstiltakene skjer utfra den tekniske tilstand og utfra hensynet til hvor trafikken er størst.

Det offentlige jernbanenettet består av til sammen 4077 km bane hvorav 214 km dobbeltspor. Når alle hovedspor på stasjoner og kryssingsspor inkluderes, skal det vedlikeholdes til sammen 4534 km spor. 2518 km bane, eller totalt 2732 km spor, er elektrifisert.

Av øvrig anleggsmengde kan nevnes:

- 280 sikringsanlegg
- 3200 sporveksler, hvorav 1620 i hovedspor
- 282 km tunnel
- 45 km bruer
- 365 stasjoner/holdeplasser
- 500 sikrede planoverganger

Gjennomsnittlig togtetthet utgjør ca. 9300 togkm/km pr. år og trafikkbelastningen ca. 2,8 millioner bruttotonnkm/km pr. år. Belastningen er generelt liten i forhold til trafikk tetthet og -belastning i andre europeiske land. På de mer trafikkerte banestrekningene i Norge er trafikken på et gjennomsnittlig europeisk nivå, mens Oslo-området og Ofotbanen har stor trafikk tetthet og trafikkbelastning også i internasjonalt perspektiv.

Jernbaneverket deler vedlikeholdet inn i korrektivt vedlikehold, forebyggende vedlikehold og fornyelse. Disse er definert som en kombinasjon av alle tekniske og administrative aktiviteter, inkludert ledelsesaktiviteter som opprettholder eller gjenvinner en tilstand som gjør anleggene i stand til å utføre en krevd funksjon.

Korrektivt vedlikehold utføres etter at feil er oppdaget, og har til hensikt å bringe en enhet tilbake i en tilstand som gjør det mulig å utføre en krevd funksjon.

Forebyggende vedlikehold utføres etter forutbestemte intervaller eller kriterier, og har til hensikt å forlenge levetider og redusere sannsynligheten for svikt eller funksjonsnedsetting (degradering). Hovedregelen er at forebyggende vedlikehold utføres på komponenter som har betydning for sikkerhet, punktlighet, verdiskring, komfort og miljø.

Fornyelse er utbedring av større komponenter for å unngå akselerert degradering, eller utskifting av anlegg hvor det ikke lenger er økonomisk eller mulig å opprettholde en krevd funksjon ved hjelp av forebyggende eller korrektivt vedlikehold.

Tiltak innenfor vedlikehold er styrt og behandlet gjennom 10-års rullerende vedlikeholdsplaner. I tillegg benyttes moderne verktøy for vedlikeholdsstyring og dokumentasjon.

Utfordringer

Det korrektive vedlikeholdet utgjorde ca. 350 mill. kroner i 2003, eller ca. 25 % av totalt vedlikehold. I tillegg kommer togselskapenes økte kostnader, og redusert trafikanntytte for de reisende på grunn av forsinkelser etter banearbeider og feil i infrastrukturen.

Hovedutfordringen for vedlikeholdet er ikke bare å opprettholde standarden på jernbanenettet; vedlikeholdet må innrettes slik at anleggenes standard forbedres. Jernbaneverket har dessuten en spesiell utfordring for elektroanleggene, som er i ferd med å bli meget gamle.

Anleggenes tilstand

Tilstanden for de tekniske anleggene er i dag tilfredsstillende ut fra rent sikkerhetsmessige hensyn. Imidlertid er påvirkningen på toggangen utilfredsstillende, og kvalitetskostnadene er for høye.

Sporkvaliteten er variabel for de forskjellige banestrekningene, med et sporkvalitetstall som varierer mellom 100 på den beste delen av Gardermobanen og 38 på strekningen Hjuksebø - Notodden. Sporkvalitet lik 100 betyr at det ikke er variasjoner av betydning i høyde- eller sidefeil i sporet. Høy sporkvalitet betyr høy komfort for de reisende, få eller ingen sikkerhetsfeil og lave kostnader til korrektivt og forebyggende vedlikehold. Foruten Gardermobanen har Sørlandsbanen og Bergensbanen best sporkvalitet. Dette resulterer blant annet i lavere vedlikeholdskostnader på disse banene.

Feilfrekvensen for elektroanleggene (kontaktlednings- og signalfeil) viser like stor variasjon, men utfordringen er spesiell i Oslo-området, der en meget stor andel av slike feil resulterer i driftsforstyrrelser. En studie foretatt for de europeiske jernbanene i 2002/2003 (UIC Infrastructure Commission, The Cost of Railway Infrastructure, Final Report June 2002) viser at Norge sammen med

Danmark, Sverige og England har noen av de svakeste resultatene med hensyn til forsinkelsestimer pr. togkilometer. Dette illustrerer kostnadsbildet, og at punktligheten bør forbedres på det norske jernbanenettet.

Det samme bildet med hensyn til påvirkninger på toggangen framtrer i tidstapene på grunn av ikke-planlagte saktekjøringer. Beregninger viser at dette tidstapet innebærer en negativ trafikanntytte på ca. 60 mill. kroner pr. år.

Analyser viser videre at de største avvikene, både i forhold til kostnader og forsinkelser, er i banene på Østlandet. Bygging av dobbeltspor mellom Lysaker og Asker i planperioden vil redusere avvikene knyttet til forsinkelser.

Utenom dette er det vedlikeholds-innsatsen som må sørge for at avvikene reduseres. Dette kan bare skje ved å redusere feilfrekvensen i anleggene.

Mål for anleggenes tilstand

En høy kvalitet på selve jernbanesporet gir økt sikkerhet, ingen saktekjøringer av betydning for punktligheten, bedre komfort for de reisende, og vesentlig mindre kostnader til det daglige vedlikeholdet. Forbedring av sporkvaliteten har derfor hovedprioritet i første del av planperioden.

For elektroanleggene, spesielt kontaktlednings- og signal- og sikringsanleggene, er det viktig å redusere antall feil. Det er her satt krav som vil halvere antall feil i planperioden.

Mål for oppetider er operasjonalisert i antall forsinkelsestimer. Målene er satt ut fra en ønsket tilstand som ivaretar både hensyn til sikkerhet, punktlighet og økonomi, og formulert for sporets overbygning, signal- og sikringsanleggene samt kontaktledningsanleggene. Et feilnivå som angitt i målene vil være en radikal forbedring i forhold til dagens situasjon. Når disse målene oppnås, vil anleggenes tilstand være så god at punktlighetsmålene vil kunne oppnås.

For å oppnå disse målene må vedlikeholdsfilosofien innrettes mot å øke funksjonsdyktigheten i anleggene samt maksimere anleggenes levealder før de fornyes. Dette innebærer mer komponentskifte og liten samtidighet i fornyelse av ulike typer anlegg.

4.2.1 Fornyelse

De viktigste anleggsdelene som er aktuelle for fornyelse i planperioden 2006-2015, kan grupperes som følger:

- Sporets overbygning (skinner, sporveksler, sviller, pukkballed og kabelanlegg)
- Underbygning
- Kontaktledningsanlegg
- Signal- og sikringsanlegg

Sporets overbygning

Skinner

Det vil bli fornyet ca. 30 km skinner pr. år i planperioden, hovedsakelig i kurver over hele nettet, og der skinnene slites mest.

Sporveksler

Av de ca. 1600 sporvekslene i hovedsporet tas det sikte på å fornye 18 sporveksler i året, det vil si en utskifting på ca. 1 % pr. år også for sporveksler.

Sviller

Det planlegges en fornyelse av ca. 40 000 betongsviller pr. år (tilsvarende ca. 25 km banestrekning). Svillerbytte vil skje i kurver spredt over hele nettet, og vil av totalt antall sviller utgjøre fornyelse av ca. 0,5 % pr. år.

All skinne-, sporveksel- og svillerbytte skjer i hovedsak for å ivareta sikkerheten ved å oppfylle kravene til sporutvidelser og skinneløst, samt de strenge krav til geometri som gjelder for sporveksler.

Pukkballed og kabelanlegg

Dårlig pukkballed anses som en av de største kostnadsdriverne i vedlikeholdet. Ballasten ble fornyet i 1950- og -60-årene, og de strekninger som ikke ble reballastert i forbindelse med overgang til betongsviller, har nå utviklet en dårlig kvalitet og vedvarende behov for saktekjøring og fare for punktlighetsforstyrrelser. Ballastrensing har derfor høy prioritet i planperioden.

Fornyelse av pukkballeden i sporet, drenganlegg, kabler samt kantrensing, vil som omtalt være det prioriterte arbeidet i planperioden. I gjennomsnitt vil ca. 80 km fornyes pr. år for til sammen ca. 2,4 milliarder kroner i planperioden, eller ca. 240 mill. kroner pr. år.

I hovedsak vil banestrekninger på Østlandet bli prioritert:

- Moss - Kornsjø på Østfoldbanen
- Ski - Mysen på Østfoldbanen østre linje
- Lillestrøm - Charlottenberg på Kongsvingerbanen

- Tønsberg - Larvik på Vestfoldbanen
- Hamar - Dombås på Dovrebanen
- Ofotbanen
- Voss - Myrdal på Bergensbanen og delstrekninger på Nordlandsbanen

Underbygning - større fornyelsestiltak

Som omtalt i kapittel 2 om transportkorridorene, legges det i planperioden opp til enkelte større fornyelsestiltak. De viktigste vil være:

- Rolvsøysund bru på Østfoldbanen. Brua over Glomma må fornyes, kostnad ca. 130 mill. kroner
- Oppgradering av Lieråsen tunnel. Fjellsikring og bygging av nytt kontaktlednings- og sikringsanlegg utføres som del av oppgraderingen. Kostnad i planperioden er 299 mill. kroner.

Mange bruer på det norske jernbanenettet, spesielt stålbruene, begynner å nå sin teknisk-økonomiske levealder, samtidig som det i økende grad er ønske om å kunne kjøre tyngre godstog med høyere aksellast enn i dag. Innenfor de nærmeste 20 årene vil det være et betydelig behov for å skifte ut eldre bruer. Jernbaneverket vil utrede nærmere behovet for utskifting og en strategi for hvordan problemstillinger omkring eldre bruer skal behandles.

Kontaktledningsanlegg

Det vil bli fornyet ca. 45 km kontaktledningsanlegg, tilsvarende ca. 1,8 % av det elektrifiserte nettet pr. år. Denne fornyelsesgraden innebærer at gjennomsnittsalderen på anleggene øker i planperioden. Det planlegges en utbygging av autotransformatorer på kontaktledningsnettet. Dette vil halvere behovet for omformerstasjoner på de aktuelle strekningene. Autotransformatorer vil bli utprøvd på strekningen Egersund-Sandnes. Det tas sikte på å bygge strekningene Nelaug-Egersund og Minnesund-Fåberg med dette systemet i planperioden.

Følgende strekninger prioriteres:

- Fredrikstad - Sarpsborg på Østfoldbanen
- Dale - Reimegrend på Bergensbanen
- Sandvika - Asker på Drammenbanen
- Tønsberg - Larvik på Vestfoldbanen
- Nelaug - Sandnes på Sørlandsbanen
- Narvik - Bjørnefjell på Ofotbanen
- Minnesund-Fåberg på Dovrebanen

Signal- og sikringsanlegg

Følgende stasjoner får nytt signal- og sikringsanlegg i forbindelse med knutepunktsutvikling:

- Kongsberg stasjon
- Kristiansand stasjon
- Sandefjord stasjon
- Heimdal stasjon

Tønsberg, Sandnes og Stavanger stasjoner får nye sikringsanlegg i forbindelse med nyanleggene Barkåker - Tønsberg og Sandnes - Stavanger. I prosjektet Bergen stasjon-Fløen vil ett alternativ være å bygge om eksisterende signalanlegg. Utenom dette vil sikringsanleggene i Halden, Sørumsand, Skien og Narvik bli fornyet.

I Kristiansand planlegges sikringsanlegget utskiftet (etter 2009) samtidig med at stasjonen foreslås utvidet til et kollektivknutepunkt for buss, ferje og tog (Euroterminalen).

4.2.2 Forebyggende vedlikehold

Det forebyggende vedlikeholdet i Oslo-området (innenfor Lillestrøm - Ski - Drammen) er et hovedsatsingsområde for å redusere feilfrekvensene i dette området. Dette vil bli organisert som egne prosjekter i de første årene av planperioden. Nedenfor omtales forebyggende vedlikehold innen de enkelte anleggsdeler.

Sporoverbygning

Det vil bli gjennomgående justering av ca. 1100 km spor, tilsvarende en justering hvert 4. år. Dette er vesentlig oftere enn baner i Europa for øvrig, fordi sporkvaliteten er på et lavere nivå i Norge.

Av ca 1600 sporveksler i hovedsporet vil det bli justert ca. 500 sporveksler årlig. Det legges opp til å slippe ca 300 km pr. år, inklusive sliping i tettbygde strøk med formål å redusere støy. I tillegg utføres planmessig komponentskifte og stikkbytte av sviller (enkeltsviller) på hele nettet.

Underbygning

Det forebyggende vedlikeholdet vil primært være utbedring av grøfter og stikkrenner samt fjellrensk av tunneler og skjæringer på basis av utførte linjevisitasjoner. En prioritert oppgave vil være sandblåsing og maling av eldre stål- og betongruer for å unngå utvikling av ytterligere etterslep på dette området.

Kontaktledningsanlegg

Det forebyggende vedlikeholdet vil foruten inspeksjoner og revisjoner være utskifting av komponenter og stikkbytte av master og mastefundamenter, med sikte på en maksimering av anleggenes levetid til 50-60 år. Innføring av pålitelighetsstyrt vedlikehold, basert på omfattende analyser av riktig vedlikeholdsnivå, vil resultere i et mer systematisk forebyggende vedlikehold av kontaktledningsanleggene.

Signal- og sikringsanlegg

Det forebyggende vedlikeholdet vil, foruten kontroll i henhold til regelverket, være utskifting av komponenter i de utvendige deler av sikringsanleggene. Innføring av pålitelighetsstyrt vedlikehold vil systematisere vedlikeholdet og muliggjøre en maksimert levealder for signal- og sikringsanleggene.

Kulturminner

Det foreligger forslag til verneplan for kulturminner der Jernbaneverket forplikter seg til en del tiltak som skal implementeres i perioden 2006-2009. Det avsettes 9 mill.kroner pr. år i perioden 2006-2009 til aktuelle vedlikeholdsaktiviteter som administreres sentralt.

Minimumstiltak stasjoner

En del tiltak er nødvendige å gjennomføre på stasjonene for å sikre en minimumsstandard på landsbasis, samt for å sikre gangtrafikken over sporene. Det settes av 15.mill.kroner pr. år til denne type tiltak.

Miljøtiltak

Det settes av budsjettmidler til skinnesliping for å redusere støy i tettbygde strøk. Arbeidene utføres på basis av støymålinger hvert år, og antas å koste ca. 5 mill. kroner pr. år. I tillegg skal det settes av ca. 6 mill. kroner hvert år til ENØK-tiltak.

4.2.3 Korrektivt vedlikehold

Med den innsatsen som er planlagt på fornyelse og forebyggende vedlikehold, vil anleggenes standard forbedres, og det kan forventes at feilfrekvensen vil bli

redusert i løpet av perioden på de fleste banestrekninger. Når man kommer inn i en god trend, kan det korrektive vedlikeholdet reduseres, og disse midlene settes inn i økt fornyelse, spesielt av elektroanleggene.

I Oslo-området, på Jærbanen, på Vossebanen, i Trondheims-området og på Ofotbanen holdes nivået på feilrettingsberedskapen uendret. Det vil fortsatt være nødvendig med kort responstid i områder hvor feil berører mange av ganger/reisende. På banestrekninger med mindre trafikk kan det bli aktuelt med et noe lavere nivå på feilrettingsberedskapen utover i planperioden. Dagens beredskap vil derfor bli gjennomgått for å se om den kan reduseres, eventuelt effektiviseres, etter hvert som kvaliteten i anleggene forbedres.

Det forventes en reduksjon av korrektivt vedlikehold med ca. 100 mill. kroner i løpet av planperioden (til 2015) med de fornyelser og aktiviteter innen forebyggende vedlikehold som er planlagt.

Med de tiltak som skal gjennomføres i NTP-perioden (2006-2015) vil tilstanden i anleggene nærme seg målsettingene som er satt for god infrastruktur. Dette betyr at alle krav med hensyn til sikkerhet vil bli oppfylt. Feilfrekvensene for kontaktledningsanleggene og signalfeil vil være vesentlig redusert. Påvirkningen på toggangen, saktekjøringer og forsinkelsestimer vil nå målsettingene.

Sporkvaliteten vil heves i så stor grad at komforten for de reisende blir vesentlig bedre, samt at økonomien i vedlikeholdet bedres vesentlig. Kostnadene til korrektivt og forebyggende vedlikehold kan reduseres vesentlig utover i planperioden.

4.3 Konkurransetsetting av drift og vedlikehold

Stortinget vedtok i desember 2004 at hele Jernbaneverket s produksjonsvirksomhet skal konkurransetsettes. I perioden 2005-2007 skal alt prosjektrettet vedlikehold settes ut. I 2010 skal også strekningsvis beredskaps- og driftsoppgaver være konkurransetsett.

I januar 2005 startet Jernbaneverket forberedelsene for å gjennomføre vedta-

ket. Samferdselsdepartementet vedtok en plan for 2005 som innebar en økning i konkurranseutsettingen for 2005 fra 190 til 340 mill.kroner. Erfaringene med konkurranseutsetting så langt i 2005 er delte. Antall tilbydere er gjennomgående for lavt. Markedet fungerer ikke tilstrekkelig.

Internt i Jernbaneverket er erfaringen at det er krevende å sette ut og forhandle prosjekter. Økt konkurranseutsetting krever styrket kompetanse og kapasitet på kontraktssiden, i tillegg til behov for flere til å lede og følge opp prosjektene. Styrking av kompetanse samt organisasjonsutvikling vil derfor være i fokus framover.

I tråd med Stortingets vedtak om at alle oppgaver knyttet til tilstandsrapport, dvs. inspeksjon, kontroll og visitasjon, både av tekniske anlegg og utførte arbeider, fortsatt skal gjennomføres av Jernbaneverket, etablerte Jernbaneverket i februar 73 nye stillinger som oppsynsmenn hos banesjefene for å ivareta disse oppgavene.

På bakgrunn av konkurranseutsettingsplanen for 2005 la Jernbaneverket opp til en bemanningsreduksjon innenfor Jernbaneverkets produksjonsbemanning i 2005 på 292 personer samtidig som det ble startet en nedbemanningssprosess. Hovedkonklusjonen etter nedbemanningen er at alle forhold knyttet til sikkerhet er ivaretatt. Med hensyn til feilrettingsberedskap, og mulige konsekvenser for punktlighet, er situasjonen at beredskapen er ivaretatt, men sårbarheten ved større driftsforstyrrelser, som eksempelvis større snøfall, er større enn tidligere. Det vil kreve større fleksibilitet og samarbeid på tvers av faggrupper og geografiske og organisatoriske enheter for å håndtere slike avvikssituasjoner.

Parallet med at medarbeidere slutter, arbeides det nå med å tilpasse turnuser, stasjonsmønster og beredskapsordninger til ny bemanningssituasjon. Det er videre startet en gjennomgang av hvilke kompetanseutviklingstiltak som skal iverksettes for på kort sikt å erstatte kompetanse som slutter. Det er også behov for, gjennom interne lederutviklingsprogram, å etterfylle lederkapasitet, hovedsakelig på anleggslernivå.



5 Virkningsberegninger

5.1 Forutsetninger for beregningene

Virkningsanalysene og nytte-/kostnadsanalysene er gjennomført i tråd med retningslinjene i Jernbaneverkets veileder for nytte-/kostnadsanalyser. Blant annet er følgende forutsetninger lagt til grunn:

- Kalkulasjonsrente i intervallet 5-7 %
- Bruk av offentlige midler er tillagt en skattekostnad på 20 %
- Alle beløp er eksklusiv merverdiavgift
- Prisnivå 2006
- Generell trafikkvekst på jernbane uten tiltak (referansealternativet) er 0,7 % for persontrafikk og 1 % for godstrafikk (jf. grunnprognosene i NTP), der det ikke er spesielle grunner for å avvike dette.

Som hovedregel inneholder referansealternativet:

- Alle pågående investerings tiltak i regi av Jernbaneverket
- Alle relevante prosjekter i tiårsplanen i gjeldende NTP
- Alle relevante prosjekter i andre sektorplaner innen samferdselssektoren i tiårsplanen i gjeldende NTP

Med relevante prosjekter menes her prosjekter som antas å ha vesentlig betydning for samlet transportvolum eller transportmiddelfordeling.

Avvik fra den generelle trafikkveksten på 0,7 og 1 % er begrunnet eksplisitt i det enkelte tilfellet. Avvikene skyldes i noen tilfeller at det historisk har vært en trafikkvekst (eller nedgang) som avviker vesentlig fra den generelle veksten, samtidig som det er grunn til å forvente at denne trenden vil fortsette. I andre tilfeller skyldes avvikene at det i referansealternativet er lagt inn andre tiltak som vil bidra til trafikkvekst. Forøvrig er det gjort en rekke forutsetninger som er spesifikke for det enkelte programområde og tiltak.

For flere prosjekter er det klare sammenhenger mellom investerings- og vedlikeholdsmidler, og følgelig medfører prioriteringen av investeringstiltak bindinger til vedlikeholdsbudsjettet. I disse tilfellene er alle slike kostnader inkludert i vurderingen, slik at den samlede effekten av Jernbaneverkets tiltak vurderes. Tiltakskostnadene det regnes virkninger av, er dermed så langt som mulig i tråd med kostnadene slik de framgår i handlingsprogrammet. For disse tiltakene er det dessuten vanskelig å beregne virkninger uten å inkludere bidrag fra vedlikeholdsbudsjettet.

Flere av beregningene er basert på informasjon i foreløpige planer eller utredninger og tilhørende anslag om kostnader, utforming og effekter. Det er derfor utført følsomhetsberegninger med hensyn til faktorer som i stor grad avgjør prosjektets lønnsomhet.

I henhold til retningslinjene fra Samferdselsdepartementet presenteres virkningene fordelt på følgende parametere:

- Samfunnsøkonomisk netto nytte (netto nåverdi) – alle virkninger av tiltaket fratrukket kostnader
 - Endring i samfunnets transportkostnader – trafikantnytte (reisetid, punktlighet, ventetid)
 - Endring i bedriftsøkonomiske virkninger for næringslivet - trafikantnytte (for godskundene og forretningsreisende)
 - Endring i klimagassutslipp (pr. år)
 - Reduksjon i støyplage (forventet endring i støyplageindeks - SPI)
 - Endring i ulykkeskostnader
 - Endring i antall hardt skadde og drepte
- De tre første parametrene er oppgitt i mill. 2006-kr, mens statistiske ulykker er

vist som antall. Reduksjon i støyplage er vist som indeks.

5.2 Nærmere om beregningene

Det er i forbindelse med handlingsprogrammet gjort et omfattende arbeid med oppdatering og revidering av virkningsberegninger og samfunnsøkonomiske analyser i forhold til prosjekt- og tiltaksinformasjon presentert i St.meld. nr 24(2003-2004) Nasjonaltransportplan 2006-2015. Som følge av denne gjennomgangen har den samfunnsøkonomiske lønnsomheten ved enkelte prosjekter blitt endret etter at mer detaljert informasjon er framkommet. Dette skyldes i hovedsak at kostnadsoverslaget er økt, at basistrafikken er justert (i de fleste tilfeller lavere enn forutsatt i tidligere analyser, men med en høyere vekstprognose) samt at nye analyseforutsetninger (som for eksempel satser for eksterne kostnader ved vegtrafikk) er lagt til grunn. Enkelte av analysene bør justeres som følge av at konseptet revideres. Det er vesentlig at de samfunnsøkonomiske analysene gjenspeiler de effektene som utformingen av tiltaket vil kunne gi.

5.3 Om bruk av kalkulasjonsrente

Kalkulasjonsrenten skal reflektere hva det samfunnsøkonomisk koster å binde kapital i langsiktige anvendelser med tilsvarende risiko. Med basis i retningslinjene fra Finansdepartementet har Samferdselsdepartementet i NTP lagt til grunn følgende kalkulasjonsrenter for samferdselssektoren (tabell 23):

Med utgangspunkt i Samferdselsdepartementets retningslinjer og sammensetningen av reiser på ulike typer relasjoner, har Jernbaneverket lagt til grunn følgende risikopremier og kalkula-

sjonsrenter for ulike enkeltprosjekter på jernbanenettet (tabell 24):

Finansdepartementet fastsatte og sendte ut ny veileder for samfunnsøkonomiske analyser 23. september 2005. Ny kalkulasjonsrente vil påvirke de samfunnsøkonomiske virkningene. Lavere kalkulasjonsrente gir høyere lønnsomhet i prosjektene.

Som hovedregel benyttes samme kalkulasjonsrente over hele prosjektets levetid. Dersom det er et ulikt risikobilde over tid, f.eks. før eller etter at bestemte milepæler er nådd, kan det legges inn ulike kalkulasjonsrenter over levetiden. Usikkerheten knyttet til nivået på kalkulasjonsrenten gjør at det bør gjennomføres beregninger for alternative kalkulasjonsrenter. Det er også utført følsomhetsberegninger for andre sentrale forutsetninger som har betydning for resultatet.

Tabell 24 viser virkningene av alle prosjektene som ferdigstilles i den første fireårs-perioden i handlingsprogrammet 2006-2009.

Tabell 25 viser virkningene av investeringstiltak i samme periode med - 40 % ramme.

Tabell 22: Kalkulasjonsrente for samferdselssektoren

Transportmiddel	Risikofri rente (%)	Risikotillegg (%)	Kalkulasjonsrente (%)
Korte kollektivreiser ¹	3,5	1,5	5,0
Jernbane ²	3,5	3,5	7,0
Veg	3,5	4,5	8,0
Sjø	3,5	5,5	9,0
Luftfart	3,5	6,5	10,0

¹ Inkl. togprosjekter knyttet til korte reiser ² Ekskl. prosjekter knyttet til korte reiser

Tabell 23: Risikopremie og kalkulasjonsrente

Områder / typer tiltak	Risikofri rente (%)	Risikotillegg (%)	Kalkulasjonsrente (%)
I og ved de største byene	3,5	1,5	5,0
Indre deler av InterCity-området	3,5	2,0	5,5
Ytre deler av InterCity-området	3,5	2,5	6,0
Gods eller lange personreiser	3,5	3,5	7,0

Tabell 24 Virkninger av investeringstiltak i perioden 2006-2009 med jevn ramme.

Netto nåverdi	Samfunnets transportkostnader	Bedrifts-økonomiske transportkostnader for næringslivet	Klimagass-utslipp (pr år)	Støyplageindeks (pr år)	Endring i ulykkeskostnader	Reduksjon i antall drepte og hardt skadde
273	-4000	-1800	-15	-3900	-354	17

Tabell 25: Virkninger av investeringstiltak i perioden 2006-2009 med -40 % ramme.

Netto nåverdi	Samfunnets transportkostnader	Bedrifts-økonomiske transportkostnader for næringslivet	Klimagass-utslipp (pr år)	Støyplageindeks (pr år)	Endring i ulykkeskostnader	Reduksjon i antall drepte og hardt skadde
310	-2900	-1600	-11	-1700	-240	12

6 Finansiering av jernbaneutbygging

Ved Stortingets behandlingen av Innst. S nr.240 (2003-2004) jf. St.meld. nr.34 (2003-2004) NTP 2006 - 2015, ble det som omtalt i kapittel 1 presisert følgende i vedtaket:

“... Det er ein føresetnad at den auka ramma til jernbaneføremål skal kunna finansierast med lån og at ekstrasatsinga kan løyvast over statsbudsjettet over ein lengre periode etter nærare vurdering.”

Samferdselsdepartementet viste i sine retningslinjer til Jernbaneverkets arbeid med handlingsprogram til at departementet ville komme tilbake til finansieringsformen. Jernbaneverket har i forbindelse med utarbeidelsen av handlingsprogrammet vurdert noen mulige alternativer.

Jernbaneverket legger følgende tolkninger av Stortingets vedtak til grunn:

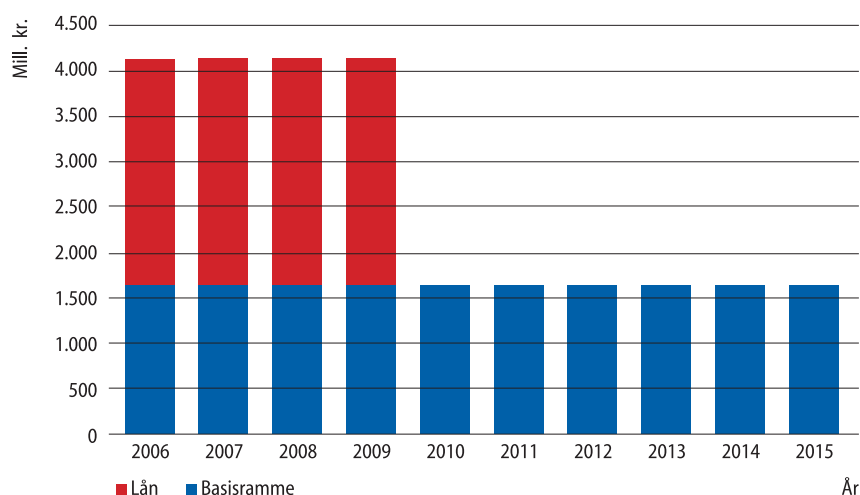
- Stortinget ønsker en økt satsing på jernbane
- Budsjettbalansen skal ikke være en begrensende faktor – derfor omtales lånefinansiering som aktuelt
- Ekstrasatsingen (den økte rammen) kan forseres

En tallskisse

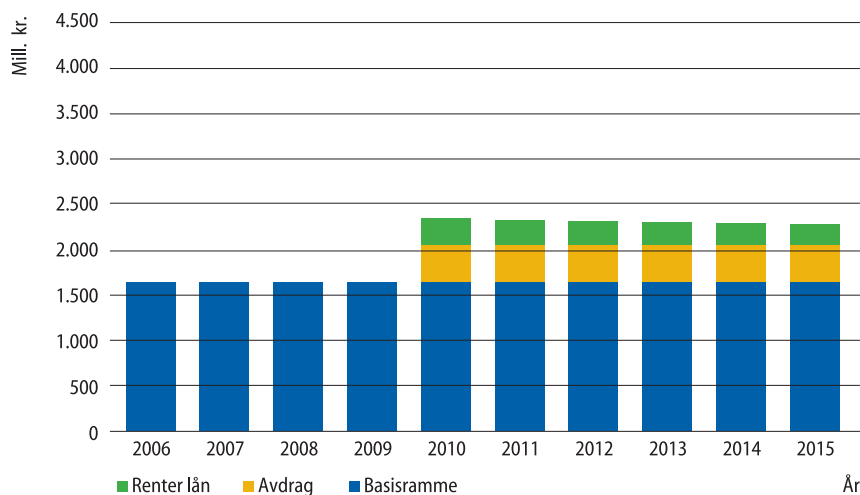
Som et regneeksempel har Jernbaneverket regnet på at 1.640 mill. kroner legges som en basisramme, det lånes 2,5 mrd. kroner pr. år i perioden 2006-2009, som betales tilbake med renter i årene etter.

I dette eksempelet kan det bygges ut for 26.400 mill. kroner i tiårsperioden, mens bevilgningene blir i samme periode 20,496 mrd. kroner. Renter og avdrag utgjør 714 mill. kroner i 2010 og 652 mill. kroner i 2015 – herav er årlig avdrag 415

Figur 12: Utbyggingstakt



Figur 13: Bevilgning



Avdragstid: 25 år
Rentefot: 3,0% (renter akkumuleres på lånet i byggeperioden – 2006-2009)

mill. kroner. Benyttes annuitetsmetoden, blir årsbeløpet 596 mill. kroner.

Tilsvarende beregninger kan gjøres for finansiering av ekstrasatsingen over tiårsperioden, men der tilbakebetalingen i sin helhet kommer etter 2015.

6.1 Offentlig Privat Samarbeid (OPS)

Offentlig Privat Samarbeid (OPS) prøves nå ut i tre prosjekter i vegsektoren. Formålet er å oppnå effektiviseringsgevinster. Så langt synes erfaringene gode (jf. St.meld. nr. 24 (2003-2004) NTP 2006-2015).

Jernbaneverket har tidligere utredet OPS-modeller for Samferdselsdepartementet. Jernbaneverket viser til rapportene "OPS-prosjekter i Jernbaneverket – Muligheter og utfordringer" (20. august 2002); jf. Jernbaneverkets brev av 22.08.2002 og "Utredning OPS-Jæren" (06.02.2003).

En OPS-modell utprøvd også for jernbane vil i tillegg til å kunne bidra til forsert utbygging av jernbanenettet, være i tråd med regjeringens beslutning om å konkurranseutsette drift og vedlikehold av jernbanen, jf. St.prp. nr. 1 (2004-2005) Tillegg 2.

6.2 Andre modeller

Utbyggingsselskap

Å etablere ett eller flere utbyggingsselskap, tilsvarende som ble gjort for Gardermobanen, er i hovedsak å benytte en OPS-modell.

Bompengefinansiering

Å lånefinansiere utbyggingen uten å benytte en OPS-modell, vil i norsk tradisjon innebære at det etableres ett eller flere bompengeselskap – enten ett for alle, områdevis eller for hvert prosjekt. Dette skyldes at man ønsker et eget rettssubjekt som låntaker. Det utradisjonelle i forhold til bompengeprojekter på veg, er at det for jernbaneprojektene ikke er forutsatt brukerbetaling. Bevilgningene vil bli som vist i tallskissen.

Etablering av et finansieringsselskap etter modell av Svinesundsforbindelsen AS (jf. St.prp. nr. 3 (2002-2003)), men der tilbakebetalingen skjer ved bevilgninger

over statsbudsjettet og ikke ved bompenger, kan også være en aktuell modell. I dette tilfellet er det opprettet et eget kapittel på statsbudsjettet der det bevilges midler i statslån til utbygging og drift av selskapet over en lengre periode fram til innkreving (evt. tilbakebetaling) starter.

Jernbaneverket får egen fullmakt til låneopptak

Forvaltningsbedriften NSB fikk i sin tid fullmakt til å oppta lån i det private markedet til bildriften. Dette hadde sin bakgrunn bl.a. i likestilling med private aktører, samt at fylkeskommunene inngikk avtaler mot betaling for bildriftens ruteproduksjon. Tilsvarende kan Jernbaneverket gis fullmakt til låneopptak, uten at dette er noen stor prinsipiell forskjell i forhold til NSBs fullmakter, da det i begge tilfeller vil være offentlige midler som til syvende og sist finansierer investeringene. I dette tilfelle vil Stortinget bevilge:

Lån til Jernbaneverket" (kap/post 4350/3x) som nullbudsjetteres. Det gis en egen romertallsfullmakt som lyder:

"Jernbaneverket kan i 2006 oppta lån i det private markedet for inntil 2.000 mill. kr. under kap. 4350 post 3x. Lånet kan nyttes under kap. 1350 post 30 Investeringer i linjen."

På sikt vil Jernbaneverket også trenge en budsjettpost under kap. 1350 tilsvarende den Statens vegvesen har, nemlig post 29 "Vederlag for OPS-prosjekter" – i dette tilfelle "Vederlag for lån".

Et alternativ med å etablere

Jernbaneverket som eget rettssubjekt (som Avinor eller Helseforetakene) drøftes ikke nærmere her, men en slik omgjøring vil forenkle de formelle sidene omkring lånefinansiering.

6.3 Aktuelle prosjekter

I Jernbaneverkets utredninger av mulig OPS-prosjekter er flere prosjekter vurdert, herunder dobbeltsporet Sandnes-Stavanger, Vestfoldbanen (som ett eller to prosjekter) og Gevingåsen tunnel nord for Trondheim. Utbygging av nytt dobbeltspor Oslo-Ski (Sørkorridoren) og Ringeriksbanen er også prosjekter som kunne egnet seg for OPS-finansiering.

Jernbaneverket legger vekt på at uansett finansieringsform, skal prosjektene som er aktuelle for lånefinansiering være prioritert innenfor rammen av 26,4 mrd. kroner i planperioden 2006-2015. Prosjektene bør heller ikke være kommet så langt at Jernbaneverket alt er i gang innenfor ordinær finansiering og organisering. Med et slikt utgangspunkt synes det å være tre prosjekter som peker seg ut:

- Vestfoldbanen (Holm-Holmestrand-Nykirke, Barkåker-Tønsberg og Farriseidet-Porsgrunn)
- Sørkorridoren (Oslo S-Ski)
- Ringeriksbanen (Sandvika-Hønefoss)

Jernbaneverket avventer nærmere avklaring omkring spørsmålet om finansiering av jernbaneprojekter.

Planlagt trasé Baråker - Tønsberg. Foto: Jernbaneverket Utbygging



7 Konkurranseskraft og teknologisk utvikling

7.1 Konkurranseskraft i Europa

Med utgangspunkt i EUs hvitbok "European transport policy for 2010: time to decide" er det planlagt at de europeiske jernbaner skal gjennomgå en omfattende reformprosess. Det administrative, operasjonelle og juridiske rammeverket endres vesentlig. Med innføring av prinsipper for konkurransenøytral forvaltning av infrastruktur og etablering av konkurransearenaer både for transporttjenester på jernbanenettet og drift og vedlikehold av infrastrukturen, legges det til rette for mer konkurranse. Hele reformprosessen drives av en felles forståelse av at et moderne jernbanesystem i Europa er nødvendig for å håndtere mobilitetsveksten i et langsiktig perspektiv.

Teknologisk utvikling og samarbeid om løsninger er nøkkelen for å lykkes. Utgangspunktet er at hvert land i Europa har bygget sine egne nasjonale tekniske systemer, trafikkregler og signalsystem. I dag er det 19 forskjellige ATC (automatisk togkontroll)-systemer i Europa. Alle systemene har forskjellig betjening og krever eget utstyr i togene. Dette er et effektivt hinder for grensekryssende transporter. Fjerning av teknologiske hindre er helt avgjørende for å lykkes i å gjøre jernbanetransport konkurransedyktig i framtidens transportmarked.

7.2 Norske utfordringer

EU driver reformprosessene ved direktiver og forskrifter som omsettes i nasjonalt lovverk. Norge er gjennom EØS-avtalen bundet av disse. Selv om Norge ligger i ytterkanten av et integrert europeisk jernbanenett, er det grunnleggende nødvendig med tilpasninger først og fremst med det svenske jernbanenettet, men også det øvrige europeiske jernbanenettet. Hensynet til rullende materiell i

internasjonal trafikk og framtidig mangfold av togselskap internasjonalt gjør det nødvendig å utvikle det norske nettet i samsvar med det europeiske.

Viktigst på teknologifeltet er ambisjonen om å utvikle et felles trafikkstyringsystem som gjør det mulig at togmateriell fritt kan trafikere et internasjonalt jernbanenett teknisk og operasjonelt med samme effektivitet som vegtransport. Det felles europeiske trafikkstyringsystemet kalles ERTMS (European Rail Traffic Management System). ERTMS består av ETCS, som ivaretar togkontrollfunksjonen (ATC) og GSM-R, som ivaretar togradiofunksjonen.

Utfordringen er når og hvordan ERTMS skal innføres i det norske jernbanenettet. Jernbaneverket er godt i gang med å bygge ut GSM-R og vil være ferdig med dekning av hele jernbanenettet i 2007. Med GSM-R på plass, gjenstår å erstatte ATC med ETCS. Ettersom innføringen av ERTMS i hele Europa er langsiktig og kan gjøres i ulike trinn, er det viktig å definere hvordan overgangen bør gjøres mest mulig kostnadseffektivt på en måte som samtidig ivaretar interoperabilitetskravet fra EU.

Hastighetsovervåkingssystemet ATC har nådd høy alder, og Jernbaneverket har allerede problemer med å skaffe de eldste komponentene. Leverandører faser ut produksjon av komponenter. Norge og Sverige har i dag samme teknologiske løsning på ATC. Når Sverige faser ut ATC til fordel for ERTMS, forventes det at det både teknisk og økonomisk blir vanskelig å opprettholde et proprietært ATC-system i Norge.

7.3 Jernbaneverkets strategi

Jernbaneverket har foreløpig valgt ERTMS Level 2 som grunnlag for ekstern høring av ny signalstrategi. Dette innebærer en strkningsvis implementering av ERTMS samtidig med at signalanleggene fornyes. Et slikt valg anses som den mest kostnadseffektive løsningen i et lengre tidsperspektiv. Løsningen støtter fullt ut kravet om teknisk og operasjonell samtrafikk. Valget tilrettelegger for oppgraderinger i tråd med forventet teknologisk utvikling.

Som et viktig strategisk tiltak er det valgt å utvikle teknologi som kan monteres om bord i togene og som kan lese dagens ATC i infrastrukturen. Utviklet utstyr skal oversette ATC-informasjon til forståelig informasjon for ERTMS-ombordutrustning i togene. Å utvikle en slik lese-enhet er et større FoU-prosjekt som gjennomføres i samarbeid med Banverket i Sverige. Løsningen betegnes som STM (Specific Transmission Module), og forventes å være klar for produksjon i 2008. STM-løsningen gir fleksible migrasjonsløsninger for eksisterende ATC-system fram til Jernbaneverket har bygget ERTMS i infrastrukturen.

Dagens økonomiske rammer tilsier at det ikke vil kunne gjennomføres implementering av ERTSM før etter år 2015. Gjeldende vedlikeholdsplaner gir kun rom for utskifting av signalanlegg på enkelte stasjoner.

Jernbaneverket vil i første del av planperioden fullføre utbyggingen av GSM-R.

En utfordring i det videre arbeidet er å utarbeide en forutsigbar implementeringsplan som er omforent med togselskaper og Statens jernbanetilsyn.



8 Forskning og utvikling (FoU)

8.1 utfordringer

Fornyelsen av jernbanenettet i Norge krever utviklingsarbeid innenfor en rekke fagfelt.

Kravene til det konvensjonelle europeiske jernbanenettet er fastlagt i egen forskrift, samtrafikkforskriften. En hovedutfordring er å tilpasse norsk virkelighet til de internasjonale kravene. Jernbaneverket må på beste måte tilpasse infrastrukturen til krav og forskrifter på en kostnadseffektiv måte.

For å sikre økt kunnskap og best mulig beslutningsgrunnlag, må det gjennomføres en rekke FoU-aktiviteter i planperioden. Med stadig økende hastighet på teknologiske endringer og gjennombrudd på nye teknologier, er det umulig å fastlegge alle enkeltprosjekter for flere år. Jernbaneverket må ta i bruk moderne løsninger, og samtidig forlenge levetiden på eksisterende gammel teknologi som fungerer.

Jernbaneverket står overfor viktige teknologiske valg, spesielt mht. kravet om samtrafikkvegne (interoperabilitet). Dette kravet har store følgekonskvenser for framtidige løsninger, handlingsrom og kostnader. Gjennomføring av FoU-prosjekter vil være nødvendig beslutningsstøtte for slike valg.

8.2 Mål og hensikt med FoU

Forskning og utvikling er forbundet med risiko. Det vil være viktig å ha en strategisk styring av aktivitetene knyttet opp mot hovedmål og strategier for Jernbaneverket. For å levere en effektiv og konkurransedyktig jernbanetransport, må Jernbaneverket kontinuerlig utvikle

og forbedre infrastrukturen og produksjon av tjenester.

FoU kan defineres som: "Arbeid som anvender nye materialer, produkter eller innføring av nye prosesser, systemer eller tjenester for å forbedre dem som eksisterer."

Utviklingen av nytt regelverk, innføringen av nye administrative systemer og arbeidet med nye løsninger for drift, vedlikehold og investeringer i infrastrukturen, er etter en slik definisjon forskning og utvikling (FoU).

Jernbaneverket arbeider med å definere sin samlede FoU-innsats klarere. Det vil gjøre det lettere å styre aktivitetene mot strategiske mål, bedre håndtering av risiko og gi bedre mulighet for implementering og læring av aktivitetene. Det blir også en mer effektiv bruk og utvikling av Jernbaneverkets kompetanse.

8.3 FoU i Jernbaneverket

I forhold til de utfordringer som følger av teknologisk fornyelse og utvikling, vil arbeidet med teknologisk strategi innenfor signal, tele og elkraft generere FoU-behov.

FoU i Jernbaneverket er en del av, og vurderes opp mot, det årlige plan- og utredningsprogrammet.

FoU-aktivitetene er blant annet knyttet til følgende områder:

- Faste utviklingsprogram som Jernbaneverket deltar i. Dette er nasjonale, nordiske og europeiske FoU-prosjekter som vesentlig skjer i regi av NTP-samarbeidet (f.eks. transportmodeller), NIM (Nordic Infrastructure

Managers), EIM (European Infrastructure Managers), UIC (International Union of Railways) og EUs rammeprogram for transport. I tillegg deltar Jernbaneverket i brukerstyrt forskningsprogram i regi av Forskningsrådet.

FoU-aktiviteter knyttet til Jernbaneverkets hovedmål

Konkurranseskraft

- Videreutvikling av TIOS (TrafikkInformasjon og OppfølgingsSystem)
- Autotransformator for norske forhold
- Detektering av strømvaktakerfeil

Interoperabilitet

- ERTMS og utvikling av STM
- GSM-R kjørevevgsrelaterte applikasjoner

Effektivitet

- Kontakt hjul - skinne
- Utvikle kravspesifikasjoner innen området signal og tele
- Testing av bedre metoder for å måle sporets beliggenhet i forhold til et ytre referansesystem (referansepunkter)
- Utvikling av samfunnsøkonomiske analyser

Miljø

- Støyberegning
- Utvikling av konsept for bjelkemaster

Sikkerhet

- Deltakelse i RiSiT (Forskningsrådsprogram 2003-2007)



Vedlegg

A: Investeringer periodisert 2006-2009

B: Lister programområde kapasitetsøkende tiltak;

B:1 jevn ramme, B2 - 40 % 2006-2009, B3 + 40 % i 2006-2009

C: Lister programområde stasjoner og knutepunkter;

C1 jevn ramme, C2 - 40 % 2006-2009, C3 + 40 % i 2006-2009

D: Lister programområde kundeinformasjon;

D1 jevn ramme, D2 - 40 % 2006-2009, D3 + 40 % i 2006-2009

E: Lister programområde sikkerhet;

E1 jevn ramme, E2 - 40 % 2006-2009, E3 + 40 % i 2006-2009

F: Prosjektark - nyanlegg som ferdigstilles eller har byggestart i 2006 - 2009 ved jevn ramme;

Vestkorridoren: Lysaker stasjon, Lysaker - Sandvika, Sandvika - Asker

Sørkorridoren: Kolbotn - Ski, inkl. Ski stasjon

Østfoldbanen: Haug - Onsøy

Vestfoldbanen: Barkåker - Tønsberg, Holm - Holmestrand

Sørlandsbanen: Godsterminal Ganddal, Sandnes - Stavanger

Bergensbanen: To togspor Bergen stasjon - Fløen, Ulriken tunnel

Nordlandsbanen: Gevingåsen tunnel, fjernstyring Mosjøen - Bodø inkl. kryssningsspor

Hovedbanen: Alnabru godsterminal

Flere strekninger: GSM-R

G: Oppsummering av høringsuttalelsene

A: Investeringer periodisert 2006-2009

Investeringstiltak	Forslag 2006-2015	Kostnads- overslag pr. 20.08.05	Påløpt for 2006	Jevn ramme 2006-2009					Ramme -40% 2006-2010					
				2006	2007	2008	2009	Etter 2009	2006	2007	2008	2009	Etter 2009	
Alle beløp unntatt påløpt i mill 2006-kr ekskl. MVA, påløpt i løpende kroner														
Sum store investeringsprosjekter				1 900	1 840	1 823	1 861	11 285	1 191	1 061	1 063	1 081	14 313	
Sum programområder				470	492	470	430	2 779	248	340	297	280	3 476	
Sum investering				2 369	2 332	2 293	2 291	14 065	1 439	1 401	1 360	1 361	17 789	
Drammenbanen														
Lysaker stasjon	620	776	156	200	300	120			188	190	146	96		
Lysaker-Sandvika	2 102	2 153	51	230	300	450	550	572	148	264	440	500	750	
Sandvika-Asker	72	3 746	3 632	72					72					
Østfoldbanen, vestre linje														
Kolbotn-Ski, inkl Ski stasjon	2 613	2 636	23	53	85	150	183	2 142					2 613	
Oslo-Kolbotn	675	3 075						675					675	
Haug-Onsøy *	828	828		44	70	130	200	384					828	
Sandbukta-Moss-Såstad *	1 613	1 613						1 613					1 613	
Vestfoldbanen														
Barkåker-Tønsberg	659	711	52	26	100	130	200	203					659	
Holm-Holmestrand	920	920		23	38	115	144	600					920	
Holmestrand-Nykirke	807	807						807					807	
Farriseidet-Porsgrunn	1 893	1 893					45	1 848					1 893	
Sørlandsbanen														
Godsterminal Ganddal	263	337	74	193	70				130	90	43			
Sandnes-Slavanger	1 129	1 198	69	239	300	350	240		25	80	209	400	415	
Nordlandsbanen														
Gevingsåsen tunnel	388	388			18	200	170						388	
Fjernstyring Grong-Mosjøen	15	155	140	15					15					
Fjernstyring Mosjøen-Bodø	325	353	28	123	114	88			43	90	120	72		
Bergensbanen														
Bergen-Fløen	100	110	10	62	38								100	
Ulriken tunnel	552	552			10	72	128	342					552	
Dovrebanen														
Dobbeltspor Eidsvoll-Hamar	2 000	2 000						2 000					2 000	
Hovedbanen														
Alnabru godsterminal	188	197	9	70	100	18			20	50	105	13		
Nye baner														
Ringeriksbanen	100	3 872						100					100	
Samtrafikkvegne														
GSM-R	776	1 706	930	510	266				510	266				
Andre kostnader														
Refusjon Nordre avlastingsvei	71	76	5	40	31				40	31				
Programområder														
Kapasitetsøkende tiltak	1 784			165	195	179	176	1 070	74	108	113	90	1 400	
Stasjoner og knutepunkter	1 356			128	145	137	126	821	75	108	84	90	1 000	
Kundeinformasjon	163			52	40	44	27		21	23	22	22	74	
Sikkerhet	1 338			125	113	110	102	888	79	101	78	79	1 002	

* Kostnader ikke klare, prosjektet er under vurdering jfr. omtale under korridor 1.

Ramme + 40 % 2006 - 2009 er ikke periodisert. Periodisering henger sammen med løsning for finansiering av økt satsning, se kapittel 6.

B1 Programområde kapasitetsøkende tiltak										Sum
Jevn ramme 2006-2009	Alle tall i mill 2006-kr ekskl. MVA	Korridor	Bane	Km	2006	2007	2008	2009	06-09	
Sum					165	195	179	176		715
Hele banenettet	Kapasitetsøkende tiltak og markedstiltak				10	9	9	9		37
Eiterstraum (restfinansiering)	Nytt kryssningsspor	7	Nb	388,0	18					18
Berg	Forlengelse av kryssningsspor	1	Øb	132,0	35					35
Eidsvoll - Hamar	En kryssningssporforlengelse	6	Db	80,0	5	30	15			50
Bergen	Mindre ombygging av godsterminal	5	Bb	461,0	2					2
Heimdalen	Forlengelse spor 3	6	Db	541,0	3					3
Stavanger	X Ny Driftsbanegård	3	Sb	588,0			14			14
Trondheim - Marienborg	Sporombygging - Dobbeltspor	6	Db	550-553	9					9
Trondheim - Steinkjer	Hastighetsøkning	7	Nb	0-125	28	13				40
Halden	Driftsbanegård og sporombygging	1	Øb	136,0	37	6				43
Alnabru - Charlottenberg	X Profilutvidelse	2	Kb	7-142	3					3
Kløfta	Samtidig innkjør, nye sporveksler	6	Hb	36,0	5	10				15
Lillestrøm	Forlengelse av spor 13	6	Hb	22,0	11	16				27
Steinkjer - Grong	2 nye blokkposter	7	Nb	125-170		4				4
Kvam	Forlengelse av kryssningsspor	6	Db	277,0		12	4			16
Arna	Forlengelse kryssningsspor oppstart Ulrikken	5	Bb	450,0		80	63			143
Fokstua	Forlengelse av kryssningsspor	6	Db	362,0		13				13
Brattøra	X Modernisering av godsterminal	6	Db	553,0		2	20	9		31
Sandefjord - Lauve	X Nytt kryssningsspor Jåberg	3	Vb	145,0			34	20		54
Narvik - Riksgrensen	X Profilutvidelse	8	Ob	0-43			6			6
Straumsnes **	X Forlengelse av kryssningsspor	8	Ob	14,0			6			6
Jaren - Gjøvik	Forsterke strømforsyning	6	Gb	72-124			8	19		27
Sarpsborg - Skjeberg **	Kryssningsspor nytt- eller forlengelse	1	Øb	109-119				12		12
Egersund - Stavanger **	Forlengelse kryssningsspor - Vigrestad	3	Sb	550,0				44		44
Lillestrøm - Trondheim	Profilutvidelse A-96T	6	Db	22-553				21		21
Alnabru - Kornsjø	X Profilutvidelse	1	Øb	0-169				14		14
Alnabru - Trondheim **	Strømforsyning	6	Db	343-429				29		29

X = Prosjekter som også har en fornyelsesdel ** = avsluttes i andre del av planperioden

B2 Programområde kapasitetsøkende tiltak							Sum							
Ramme - 40 % 2006-2009		Alle tall i mill 2006-kr ekskl. MVA		Korridor	Bane	Km	2006	2007	2008	2009	06-09			
Sum							74	108	113	90	385			
Hele banenettet	Kapasitetsøkende tiltak og markedstiltak						12	9	9	10	40			
Eiterstraum (restfinansiering)	Nytt kryssningsspor						7	Nb	388,0	18	18			
Berg	Forlengelse av kryssningsspor						1	Øb	132,0	22	13	35		
Eidsvoll - Hamar	En kryssningssporforlengelse						6	Db	80,0	7	27	9	43	
Heimdal	Forlengelse spor 3						6	Db	541,0	3		3		
Kløfta	Samtidig innkjør, nye sporveksler						6	Hb	36,0	4	9	13		
Bergen	Mindre ombygging av godsterminal						5	Bb	461,0		2	2		
Lillestrøm	Forlengelse av spor 13						6	Hb	22,0	8	19	27		
Stavanger	X	Ny Driftsbanegård						3	Sb	588,0		14	14	
Trondheim - Marienborg	Sporombygging - Dobbeltspor						6	Db	550-553		9	9		
Trondheim - Steinkjer	Hastighetsøkning						7	Nb	0-125		13	30	43	
Steinkjer - Grong	2 nye blokkposter						7	Nb	125-170		4	4		
Halden	Driftsbanegård og sporombygging						1	Øb	136,0		4	29	10	43
Onsøy	2 nye blokkposter**										13	13		
Brattøra	X	Modernisering av godsterminal						6	Db	553,0			17	17
Tangen / Strandlykkja	Forlengelse av kryssingsspor**										9	40	49	
Kvam	Forlengelse av kryssingsspor**						6	Db	277,0			13	13	

X = Prosjekter som også har en fornyelsesdel ** = avsluttes i andre del av planperioden

B3 Programområde kapasitetsøkende tiltak										Sum
Ramme + 40 % 2006-2009	Alle tall i mill 2006-kr ekskl. MVA	Km	Korridor	Bane	2006	2007	2008	2009	06-09	
Sum					212	239	228	210	890	
Hele banenettet	Kapasitetsøkende tiltak og markedstilltak				9	9	9	9	36	
Eiterstraum (restfinansiering)	Nytt kryssningsspor	388,0	7	Nb	18				18	
Berg	Forlengelse av kryssningsspor	132,0	1	Øb	25	10			35	
Eidsvoll - Hamar	En kryssningssporforlengelse	80,0	6	Db	20	30			50	
Bergen	Mindre ombygging av godsterminal	461,0	5	Bb	2				2	
Heimdal	Forlenge spor 3	541,0	6	Db	3				3	
Stavanger	X Ny Driftsbanegård	588,0	3	Sb			14		14	
Trondheim - Marienborg	Sporombygging - Dobbeltspor	550-553	6	Db	9				9	
Trondheim - Steinkjer	Hastighetsøkning	0-125	7	Nb	30	11			40	
Halden	Driftsbanegård og sporombygging	136,0	1	Øb	28	15			43	
Alnabru - Charlottenberg	X Profilutvidelse	7-142	2	Kb	3				3	
Steinkjer - Grong	2 nye blokkposter	125-170	7	Nb	4				4	
Kvam	Forlengelse av kryssningsspor	277,0	6	Db	16				16	
Narvik - Riksgrensen	X Profilutvidelse	0-43	8	Ob	6				6	
Straumsnes	X Forlengelse av kryssningsspor	14,0	8	Ob	6				6	
Roa - Hønefoss	Økt aksellast	57,7-89,6		Bb	20				20	
Kløfta	Samtidig innkjør, nye sporveksler	36,0	6	Hb	15				15	
Lillestrøm	Forlengelse av spor 13	22,0	6	Hb		27			27	
Arna	Forlenge kryssningsspor oppstart Ulrikken	450,0	5	Bb		72	71		143	
Ski - Sarpsborg	Øke aksellast	0-79		ØbØ		20			20	
Fokstua	Forlengelse av kryssningsspor	362,0	6	Db		13			13	
Jaren - Gjøvik	Forsterke strømforsyning	72-124	6	Gb		22	5		27	
Alnabru - Trondheim	Profilutvidelse A-96T	22-553	6	Db		11	10		21	
Brattøra	X Modernisering av godsterminal	553,0	6	Db			31		31	
Egersund - Stavanger	Forlenge kryssningsspor - Vigrestad	550,0	3	Sb			50		50	
Sandefjord - Lauve	Nytt kryssningsspor Jåberg	145,0	3	Vb			36	18	54	
Sarpsborg - Skjeberg **	Kryssningsspor nytt- eller forlengelse	109-119	1	Øb			2	30	32	
Alnabru - Kornsjø	X Profilutvidelse	0-169	1	Øb				18	18	
Alnabru - Trondheim **	Strømforsyning	343-429	6	Db				27	27	
Hamar - Lillehammer	Økt kryssningskapasitet	175,0	6	Db				27	27	
Dovre	Forlengelse av kryssningsspor	331,0	6	Db				21	21	
Drammen	X Driftsbaneg +Sporombygging eks sikring	52,9		Drb				21	21	
Hell - Storlien	Øke aksellast	32-106		Mb				36	36	
Krekling **	Samtidig innkjør lengre kryssningsspor	85,7		Sb				5	5	

X = Prosjekter som også har en fornyelsesdel **= avsluttes i andre del av planperioden

C1 Programområde stasjoner og knutepunkter								Sum	
Jevn ramme 2006-2009 Alle tall i mill 2006-kr ekskl. MVA		Km	Korridor	Bane	2006	2007	2008	2009	06-09
Sum					128	145	137	126	535
Strakstiltak	Prioriterte strakstiltak som forbedrer sikkerhet, standard publikumsarealer, tilgjengelighet for alle og innfartsparkering fordeling etter strekningsvise planer og analyser fra regioner og marked stasjoner.		Alle		50	31	31	31	144
Kjelsås*	Ny plattform og sikker adkomst		6	Gb	2				2
Haugenstua*	Ny atkomst og plattform	12,1	6	Hb	9				9
Heimdal*	X Mellomplattform og adkomst via eks. undergang)	541	6	Db	13				13
Nationaltheatret *	X Sikkerhetstiltak	1,4	3	Drb	13	10			23
Strømmen *	Plattform, fullføring av Jernbaneverkets del Oslopakke 2	17,9	6	Hb	15	10			25
Voss 1*	X Plattformheving/-forlengelse, mellomplattform/undergang	385	5	Bb	4	20			24
Drammen 1	Hovedplattform adkomster/sykkel	52,9	3	Drb	7				7
Trondheim 1*	X Universell utforming av adkomster plattformer etc.	553	6	Db	1	18	9		28
Kongsberg *	Sluttfinansiering				4				4
Mo i Rana	Mellomplattform og adkomst via eks. undergang)	498	7	Nb	10	10			20
Holmlia	Ny rampe - bedre trafikkavvikling tilgjengelighet for alle	9,85	1	Øb		15			15
Bryn	Ny sideplattform og ny adkomst	3,89	6	Hb		18			18
Oppegård	Oslopakke 2, JBV påkoster plattform og trapper	18,3	1	Øb		9			9
Alna	Ny overgangsbru øke kapasitet. grunnlag for vekst	3,87	6	Hb		4	9		13
Stavanger	Plattformheving heis sykkel betongoverfl. og belysning	599	3	Sb			18	4	22
Sørumsand	X Tilpassing til eksterne prosjekter + plattformtiltak	37,5	2	Kb			5		5
Tverlandet	Ny stasjon, adkomst plattform	711	7	Nb			2		2
Levanger	Redusere antall spor og gi bedre tilgjengelighet	83,9	7	Nb			9		9
Nærbø	X Bredeutvidelse plattform, klimabeskyttelse og spor.	561	3	Sb			20	8	28
Grorud	Ombygging spor og plattform adkomst fra undergang	10,5	6	Hb			13	9	21
Sandefjord 1	X Undergang, plattform forplass parkering signal og sikring	140	3	Vb			15	9	24
Hokksund	Heving og opprusting av plattformer.	70,2	3	Sb			7	2	9
Langhus	Ny og sikrere adkomst til sideplattform	20,8	1	Øb				5	5
Stokke-Sandefjord (Råstad)	Reåpning, nye plattformer og adkomst, nærhet flyplass	135	3	Vb				9	9
Fetsund	Ny og sikrere adkomst til sideplattform	29,1	2	Kb				5	5
Tønsberg	** Bedre stasjonadkomst, bedre parkering samarb.vegvesen	116	3	Vb				15	15
Stjørdal	** Etablering av undergang publikumstiltak, sykkelparkering	34,7	7	Nb				2	2
Vikhammer	Ny adkomst og p-plass beplantning møblering	12,7	7	Nb				5	5
Greverud	** Ny sideplattform og ny adkomst fra undergang	17,4	1	Øb				9	9
Skansen	Ny sideplattform for å kunne utnytte dobbeltspor.	552	6	Db				3	3
Frogner	** Nye plattformer og adkomster	29,8	6	Hb				7	7
Lørenskog	** Plattformer og adkomst/ forbedring av undergang p-pl.	14,2	6	Hb				4	4

X = Prosjekter som også har en fornyelsesdel * = påbegynt før planperioden ** = avsluttes i andre del av planperioden

C2 Programområde stasjoner og knutepunkter								Sum	
Ramme - 40 % 2006-2009	Alle tall i mill 2006-kr ekskl. MVA	Km	Korridor	Bane	2006	2007	2008	2009	06-09
Sum					75	108	84	90	356
Strakstiltak	Prioriterte strakstiltak som forbedrer sikkerhet, standard publikumsarealer, tilgjengelighet for alle og innfartsparkering fordeling etter strekningsvise planer og analyser fra regioner og marked stasjoner.		Alle		18	35	36	31	120
Kjelsås *	Ny plattform og sikker adkomst		6	Gb	2				2
Haugenstua *	Ny atkomst og plattform	12,1	6	Hb	9				9
Heimdal *	X Mellomplattform og adkomst via eks. undergang)	541	6	Db	13				13
Nationaltheatret *	X Brannsikringsiltak	1,4	3	Drb	13	10			23
Strømmen *	Plattform, fullføring av Jernbaneverkets del Oslopakke 2	17,9	6	Hb	15	10			25
Trondheim 1	Universell utforming av adkomster plattformer etc.	553	6	Db		18	10		28
Holmlia	Ny rampe - bedre trafikkavvikling tilgjengelighet for alle	9,85	1	Øb		8	7		15
Bryn	Ny sideplattform og ny adkomst	3,89	6	Hb		13	5		18
Oppegård	Oslopakke 2, JBV påkoster plattform og trapper	18,3	1	Øb			7	2	9
Alna	Ny overgangsbru øke kapasitet. grunnlag for vekst	3,87	6	Hb				13	13
Drammen 1	Hovedplattform adkomster/sykkel	52,9	3	Drb			7		7
Voss 1	X Plattformheving/-forlengelse, mellomplattform/undergang	385	5	Bb	5	14	12		31
Sørumsand	X Tilpassing til eksterne prosjekter + plattformtiltak	37,5	2	Kb				5	5
Sandefjord 1	X Undergang, plattform forplass parkering signal og sikring	140	3	Vb				14	14
Nærbø	** Breddeutvidelse plattform, klimabeskyttelse og spor.	561	3	Sb				10	10
Tønsberg	** Bedre stasjonadkomst, bedre parkering samarb.vegvesen	116	3	Vb				15	15

X = Prosjekter som også har en fornyelsesdel * = påbegynt før planperioden **= avsluttes i andre del av planperioden

C3 Programområde stasjoner og knutepunkter										Sum
Ramme + 40 % 2006-2009	Alle tall i mill 2006-kr ekskl. MVA	Km	Korridor	Bane	2006	2007	2008	2009	06-09	
Sum					217	230	223	224	893	
Strakstiltak	Prioriterte strakstiltak som forbedrer sikkerhet, standard publikumsarealer, tilgjengelighet for alle og innfartsparkering fordeling etter strekningsvise planer og analyser fra regioner og marked stasjoner.		Alle		50	50	44	31	175	
Kjelsås*	Ny plattform og sikker adkomst		6	Gb	2				2	
Haugenstua*	Ny atkomst og plattform	12,1	6	Hb	9				9	
Heimdal*	X Mellomplattform og adkomst via eks. undergang)	541	6	Db	13				13	
Nationaltheatret *	X Sikkerhetstiltak	1,4	3	Drb	23				23	
Strømmen *	Plattform, fullføring av Jernbaneverkets del Oslopakke 2	17,9	6	Hb	20	5			25	
Voss 1*	X Plattformheving/-forlengelse, mellomplattform/undergang	385	5	Bb	24				24	
Drammen 1	Hovedplattform adkomster/sykkel	52,9	3	Drb	7				7	
Trondheim 1*	X Universell utforming av adkomster plattformer etc.	553	6	Db	7	12	9		28	
Mo i Rana	Mellomplattform og adkomst via eks. undergang)	498	7	Nb	20				20	
Levanger	Redusere antall spor og gi bedre tilgjengelighet	83,9	7	Nb	9				9	
Sandefjord 1	X Undergang, plattform forplass parkering signal og sikring	140	3	Vb	15	9			24	
Kongsberg *	Sluttfinansiering				4				4	
Holmlia	Ny rampe - bedre trafikkavvikling tilgjengelighet for alle	9,85	1	Øb	15				15	
Bryn	Ny sideplattform og ny adkomst	3,89	6	Hb		18			18	
Oppegård	Oslopakke 2, JBV påkoster plattform og trapper	18,3	1	Øb		9			9	
Frogner	Nye plattformer og adkomster	29,8	6	Hb		19			19	
Sørumsand	Tilpassing til eksterne prosjekter + plattformtiltak	37,5	2	Kb		5			5	
Tverlandet	Ny stasjon, adkomst plattform	711	7	Nb		2			2	
Stokke-Sandefjord (Råstad)	Reåpning, nye plattformer og adkomst, nærhet flyplass	135	3	Vb		9			9	
Langhus	Ny og sikrere adkomst til sideplattform	20,8	1	Øb		5			5	
Fetsund	Ny og sikrere adkomst til sideplattform	29,1	2	Kb		5			5	
Stjørdal	Etablering av undergang publikumstiltak, sykkelparkering	34,7	7	Nb		17			17	
Vikhammer	X Ny adkomst og p-plass beplantning møblering	12,7	7	Nb		5			5	
Greverud	Ny sideplattform og ny adkomst fra undergang	17,4	1	Øb		9	8		17	
Tønsberg	X Bedre stasjonadkomst, bedre parkering samarb.vegvesen	116	3	Vb		13	38		52	
Hokksund	Heving og opprusting av plattformer.	70,2	3	Sb		9			9	
Stavanger	Plattformheving heis sykkel betongoverfl. og belysning	599	3	Sb		9	13		22	
Skansen	Ny sideplattform for å kunne utnytte dobbeltspor.	552	6	Db		3			3	
Alna	Ny overgangsbru øke kapasitet. grunnlag for vekst	3,87	6	Hb		13			13	
Lørenskog	Plattform og adkomst/ forbedring av undergang p-pl.	14,2	6	Hb		7	13		20	
Nærbø	X Breddeutvidelse plattform, klimabeskyttelse og spor.	561	3	Sb			18	10	28	
Grorud	Ombygging spor og plattform adkomst fra undergang	10,5	6	Hb			21		21	
Årnes	Sikrere adkomst til plattformer	37,3	2	Kb			13		13	
Brakerøya	Nye adkomster, opprustning parkering (ny veiløsning)	50,8	3	Drb			9	9	18	
Grefsen	Kortere gangvei til T-banestasjon + plattformer	6,82	6	Gb			19		19	
Oslo S Øst	Kopling mellom gangbru til Bjørvika og plattformer	0,27	S	Øb			8	10	18	
Drammen 2	Forlengelse av mellomplattformer+kopling til bybrua	52,9	3	Drb			9	18	27	
Geilo	Ny undergang med adkomst til plattform	253	5	Bb				22	22	
Trondheim 2	Ny planskilt adkomst fra Brattøra og parkeringstak	553	6	Db				20	20	
Nydalen	Forbedring av adkomst plattform og stasjonsfasiliteter	8,3	6	Gb				5	5	
Nyland	Adkomst til plattform, nye plattformer belysn. og møbler	9,3	6	Hb				5	5	
Bergsgrav	Relokalisering av holdeplass til østsiden av spor	93,7	7	Nb				3	3	
Sandefjord 2	Heving av sporområdet og bru over Dølabakken	140	3	Vb				10	10	
Gol	Plattform og serviceelementer	202	5	Bb				5	5	
Larvik	Planskilt kryssing av sporområde, plattformhøyder	159	3	Vb				18	18	
Flåm	Heving av plattformer estetisk opprusting	356	5	Fb				10	10	
Myrdal	Sikkerhet for reisende bedre plattform undergang	336	5	Bb				11	11	
Mjøndalen	Nye plattformer sporkryssing- sporsanering	64	3	Sb				9	9	
Nittedal	Plattformtiltak sikre adkomst over spor	24,3	6	Gb				18	18	
Skøyen	Ny trafikkforplass	3,4	3	Drb				8	8	
Støren	Oppgradering av adkomst busshasser, plattform	501	6	Db				4	4	

X = Prosjekter som også har en fornyelsesdel * = påbegynt før planperioden **= avsluttes i andre del av planperioden

D1 Programområde kundeinformasjon								Sum
Jevn ramme 2006-2009	Alle tall i mill 2006-kr ekskl. MVA	Korridor	Prioritet	2006	2007	2008	2009	06-09
Sum				52	40	44	27	163
Høytaler	Prosedyrer og rutiner		1	1				1
	Oppgradering av system/teknisk utstyr Bergensbanen	4,5	1	2				2
	Oppgradering av system/teknisk utstyr IRØ	1 til 6	1		2			2
	Oppgradering av system/teknisk utstyr Sørlandsbanen	2,7	1			4		4
	Oppgradering av system/teknisk Rb og Nord for Lillehammer	6 til 7	1		1			1
Informasjon til TU	Informasjonen om togruter forsinkelser og mulige forsinkelser		2		1			1
Visuell info	Visuell dynamisk informasjon Jærbanen	2,7	3	3				3
	Visuell dynamisk informasjon Bergen - Voss	4,5	3	2				2
	Visuell dynamisk informasjon Drammen - Sandefjord	2,7	3	3				3
	Visuell dynamisk informasjon Østfoldbanen til Moss	0,9	3	9				9
	Visuell dynamisk informasjon Hoved- / Dovrebanen til Hamar	5,4	3	10				10
	Visuell dynamisk informasjon Trønderbanen Støren - Steinkjær	6 til 7	3		3			3
	Visuell dynamisk informasjon stasjoner over 5000 passasjerer pr uke		3	19				19
	Visuell dynamisk info Øvrige stasjoner på prioriterte strekninger		3		33			33
	Visuell dynamisk informasjon Stasjoner over 2000 pr uke		3			8		8
	Visuell dynamisk informasjon Stasjoner over 1000 pr. uke		3			22	27	49
Mobiltjenester	Informasjon om togruter og forsinkelser tekst og lyd		4		1			1
Kundesenter	Senter for henvendelse fra reisende og trafikktøvere klager og spørsmål ønsker.		5	2				2
Internett	Informasjon om togruter og forsinkelser tekst og lyd		5	2				2
Touchscreen	Ved betjente stasjoner og kiosker		6			10		10

D2 Programområde kundeinformasjon								Sum
Ramme -40 % 2006-2009	Alle tall i mill 2006-kr ekskl. MVA	Korridor	Prioritet	2006	2007	2008	2009	06-09
Sum				21	23	22	22	89
Høytaler	Prosedyrer og rutiner		1	1				1
	Oppgradering av system/teknisk utstyr Bergensbanen	4,5	1	2				2
	Oppgradering av system/teknisk utstyr IRØ	1 til 6	1		2			2
	Oppgradering av system/teknisk utstyr Sørlandsbanen	2,7	1			4		4
	Oppgradering av system/teknisk Rb og Nord for Lillehammer	6 til 7	1		1			1
Informasjon til TU	Informasjonen om togruter forsinkelser og mulige forsinkelser		2		1			1
Visuell info	Visuell dynamisk informasjon Jærbanen	2,7	3	3				3
	Visuell dynamisk informasjon Bergen - Voss	4,5	3	2				2
	Visuell dynamisk informasjon Drammen - Sandefjord	2,7	3	3				3
	Visuell dynamisk informasjon Østfoldbanen til Moss	0,9	3	9				9
	Visuell dynamisk informasjon Hoved- / Dovrebanen til Hamar	5,4	3		10			10
	Visuell dynamisk informasjon Trønderbanen Støren - Steinkjær	6 til 7	3		3			3
	Visuell dynamisk informasjon stasjoner over 5000 passasjerer pr uke		3		5	13		19
	Visuell dynamisk info Øvrige stasjoner på prioriterte strekninger		3			5	22	27
	Visuell dynamisk informasjon Stasjoner over 2000 pr uke		3					0
	Visuell dynamisk informasjon Stasjoner over 1000 pr. uke		3					0
Mobiltjenester	Informasjon om togruter og forsinkelser tekst og lyd		4		1			1
Kundesenter	Senter for henvendelse fra reisende og trafikkløvere klager og spørsmål ønsker.		5	2				2
Internett	Informasjon om togruter og forsinkelser tekst og lyd		5					0
Touchscreen	Ved betjente stasjoner og kiosker		6					0

D3 Programområde kundeinformasjon								Sum
Ramme +40 % 2006-2009	Alle tall i mill 2006-kr ekskl. MVA	Korridor	Prioritet	2006	2007	2008	2009	06-09
Sum				52	40	44	27	163
Høyttaler	Prosedyrer og rutiner		0,9	1				1
	Oppgradering av system/teknisk utstyr Bergensbanen	4,5	0,9	2				2
	Oppgradering av system/teknisk utstyr IRØ	1 til 6	0,9		2			2
	Oppgradering av system/teknisk utstyr Sørlandsbanen	2,7	0,9			4		4
	Oppgradering av system/teknisk Rb og Nord for Lillehammer	6 til 7	0,9		1			1
Informasjon til TU	Informasjonen om togruter forsinkelser og mulige forsinkelser		1,8		1			1
Visuell info	Visuell dynamisk informasjon Jærbanen	2,7	2,7	3				3
	Visuell dynamisk informasjon Bergen - Voss	4,5	2,7	2				2
	Visuell dynamisk informasjon Drammen - Sandefjord	2,7	2,7	3				3
	Visuell dynamisk informasjon Østfoldbanen til Moss	0,9	2,7	9				9
	Visuell dynamisk informasjon Hoved- / Dovrebanen til Hamar	5,4	2,7	10				10
	Visuell dynamisk informasjon Trønderbanen Støren - Steinkjær	6 til 7	2,7		3			3
	Visuell dynamisk informasjon stasjoner over 5000 passasjerer pr uke		2,7	19				19
	Visuell dynamisk info Øvrige stasjoner på prioriterte strekninger		2,7		33			33
	Visuell dynamisk informasjon Stasjoner over 2000 pr uke		2,7			8		8
	Visuell dynamisk informasjon Stasjoner over 1000 pr. uke		2,7			22	27	49
Mobiltjenester	Informasjon om togruter og forsinkelser tekst og lyd		3,6		1			1
Kundesenter	Senter for henvendelse fra reisende og trafikkløvere klager og spørsmål ønsker.		4,5	2				2
Internett	Informasjon om togruter og forsinkelser tekst og lyd		5,4	2				2
Touchscreen	Ved betjente stasjoner og kiosker		6,2			10		10

E1 Programområde sikkerhet								Sum
Jevn ramme 2006-2009	Alle tall i mill 2006-kr ekskl. MVA	Km	Korridor	2006	2007	2008	2009	06-09
Bane	Tiltak / sum->			125	113	109	102	449
Hele banenettet	Planoverganger, sentral koordinering			3	3	3	3	12
Bergensbanen	Bergheim - Nesbyen rassikring	170-185	5				2	2
Bergensbanen	Ferdigstillelse av rassikring i Rastalia (restfinansiering)	374-375	5	5				5
Bergensbanen	Kvineseidtunnelen, Gravhalsen, Hau			2				2
Bergensbanen	Planskilt kryssing og sikring planoverganger		5	9	9	9	10	37
Bergensbanen	Rassikring Daleura	429-430	5			4	3	6
Bergensbanen	Rassikring Reinunga	334	5	4	3			7
Bergensbanen	Rassikring Risneset	452-453,5	5				4	4
Bergensbanen	Rassikring Ristesund/Kleven (ferdigstillelse)	327	5	5				5
Bergensbanen	Rassikring Upsete	343-344	5			8		8
Bergensbanen	Rassikring Ål - Hol	233,5-235	5				2	2
Bergensbanen	Tunnelsikkerhet		5	6	4			10
Dovrebanen	Planskilt kryssing og sikring planoverganger		6	10	9	8	9	36
Dovrebanen	Rassikring Losna Dovre	224	6	2				2
Drammensbanen	CTC/ATC Drammenbanen		3	12	25	12		49
Drammensbanen	Planskilt kryssing og sikring planoverganger		3	1	1			2
Drammensbanen	Planskilt kryssing og sikring planoverganger (Asker-Spikkestad)		3		1	2		3
Flåmsbana	Rassikring Høga	349	5			13	5	18
Flåmsbana	Rassikringstiltak (ikke navngitt)		5	6	6			12
Flåmsbana	Teknisk sikkerhetstiltak Berekvam		5	3				3
Flåmsbana	Tunnelsikkerhet		5	4	4	2		9
Gjøvikbanen	Planskilt kryssing og sikring planoverganger		6	6	4	4	6	20
Hovedbanen	Planskilt kryssing og sikring planoverganger		6	2	2	2	3	9
Kongsvingerbanen	Planskilt kryssing og sikring planoverganger		2	5	5	5	6	21
Nordlandsbanen	Planskilt kryssing og sikring planoverganger		7	12	12	11	12	47
Nordlandsbanen	Rassikring Elsfjord	448-463	7	6				6
Nordlandsbanen	Rassikring Fauske - Rognan	648-674	7			5		5
Nordlandsbanen	Rassikring Rana	467-562	7				9	9
Ofofbanen	Planskilt kryssing og sikring planoverganger		8	4	4	3	5	16
Rørosbanen	Planskilt kryssing og sikring planoverganger		6		3	3	6	12
Sørlandsbanen	Planskilt kryssing og sikring planoverganger		3	3	4	3	3	13
Sørlandsbanen	Rassikring Drangsdalen		3	2				2
Sørlandsbanen	Tunnelsikkerhet		3	2	3	4		9
Vestfoldbanen	Planskilt kryssing og sikring planoverganger		3	4	4	3	5	16
Østfoldbanen v.l.	Planskilt kryssing og sikring planoverganger		1	5	5	4	6	20
Østfoldbanen ø.l.	Planskilt kryssing og sikring planoverganger		1	3	3	3	4	13

E2 Programområde sikkerhet								Sum
Ramme - 40 % 2006-2009	Alle tall i mill 2006-kr ekskl. MVA	Km	Korridor	2006	2007	2008	2009	06-09
Bane	Titak / sum->			78	101	78	79	336
Hele banenettet	Planoverganger, sentral koordinering			3	3	3	3	12
Bergensbanen	Ferdigstillelse av rassikring i Rastalia	374-375	5	5				5
Bergensbanen	Kvineseidtunnelen, Gravhalsen, Hau (ferdigstillelse)			2				2
Bergensbanen	Planskilt kryssing og sikring planoverganger		5	7	7	8	8	30
Bergensbanen	Rassikring Reinunga	334	5		4	3		6
Bergensbanen	Rassikring Ristesund/Kleven (ferdigstillelse)	327	5	5				5
Bergensbanen	Tunnelsikkerhet		5	1	2	2	2	6
Dovrebanen	Planskilt kryssing og sikring planoverganger		6	6	6	7	6	25
Dovrebanen	Rassikring Losna Dovre	224	6	2				2
Drammensbanen	CTC/ATC Drammenbanen		3	2	40	7		49
Drammensbanen	Planskilt kryssing og sikring planoverganger		3	1	1			2
Drammensbanen	Planskilt kryssing og sikring planoverganger (Asker - Spikkestad)		3			1	1	2
Flåmsbana	Rassikring Høga	349	5			9	9	18
Flåmsbana	Rassikringstiltak (ikke navngitt)		5	6	6			12
Flåmsbana	Teknisk sikkerhetstiltak Berekvam (ferdigstillelse)		5	1				1
Flåmsbana	Tunnelsikkerhet		5	2	2	2	2	7
Gjøvikbanen	Planskilt kryssing og sikring planoverganger		6	4	4	4	4	16
Hovedbanen	Planskilt kryssing og sikring planoverganger		6	1	1	1	1	4
Kongsvingerbanen	Planskilt kryssing og sikring planoverganger		2	3	4	4	4	15
Nordlandsbanen	Planskilt kryssing og sikring planoverganger		7	8	7	7	9	31
Nordlandsbanen	Rassikring Elsfjord (ferdigstillelse)	448-463	7	6				6
Nordlandsbanen	Rassikring Fauske - Rognan	648-674	7				5	5
Nordlandsbanen	Rassikring Rana	467-562	7				9	9
Oftbanen	Planskilt kryssing og sikring planoverganger		8	2	2	2	2	8
Rørosbanen	Planskilt kryssing og sikring planoverganger		6		2	3	3	8
Sørlandsbanen	Planskilt kryssing og sikring planoverganger		3	2	2	2	2	8
Sørlandsbanen	Rassikring Drangsdalen	487	3	2				2
Sørlandsbanen	Tunnelsikkerhet		3	1	2	5		8
Vestfoldbanen	Planskilt kryssing og sikring planoverganger		3	3	2	3	3	11
Østfoldbanen v.l.	Planskilt kryssing og sikring planoverganger		1	3	3	3	3	12
Østfoldbanen ø.l.	Planskilt kryssing og sikring planoverganger		1	1	2	2	3	8

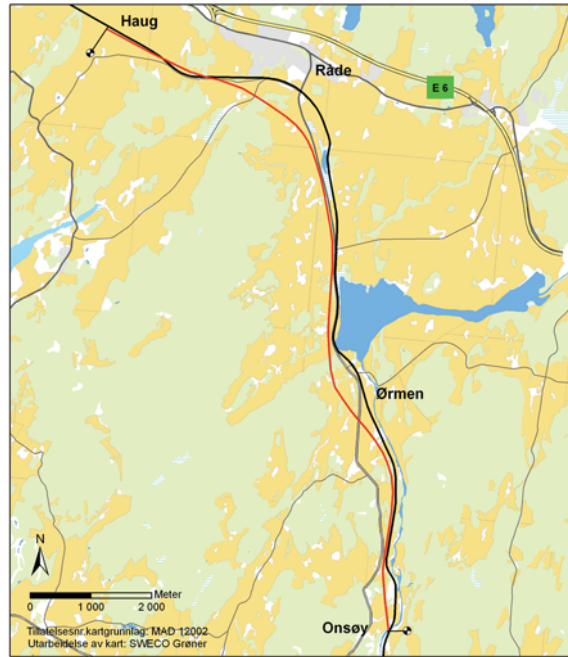
E3 Programområde sikkerhet							Sum	
Ramme + 40 % 2006-2009	Alle tall i mill 2006-kr ekskl. MVA	Km	Korridor	2006	2007	2008	2009	06-09
Bane	Titak / sum->	725,4		190	177	174	185	725
Hele banenettet	Planoverganger, sentral koordinering			4	3	3	4	14
Bergensbanen	Bergheim - Nesbyen rassikring	170-185	5				2	2
Bergensbanen	Ferdigstillelse av rassikring i Rastalia	374-375	5	5				5
Bergensbanen	Kvineseidtunnelen, Gravhalsen, Hau (ferdigstillelse)			2				2
Bergensbanen	Planskilt kryssing og sikring planoverganger		5	19	18	18	18	73
Bergensbanen	Rassikring Daleura	429-430	5	7				7
Bergensbanen	Rassikring Reinunga	334	5	7				7
Bergensbanen	Rassikring Risneset	452-453,5	5	4				4
Bergensbanen	Rassikring Ristesund/Kleven (ferdigstillelse)	327	5	5				5
Bergensbanen	Rassikring Upsete	343-344	5	1	1	6		8
Bergensbanen	Rassikring Ål - Hol	233,5-235	5				2	2
Bergensbanen	Tunnelsikkerhet		5	4	4	2		9
Dovrebanen	Planskilt kryssing og sikring planoverganger		6	21	21	20	21	83
Dovrebanen	Rassikring Losna Dovre	224	6	2				2
Drammensbanen	CTC/ATC Drammenbanen		3	2	40	7		49
Drammensbanen	Planskilt kryssing og sikring planoverganger		3	1	1	1		3
Drammensbanen	Planskilt kryssing og sikring planoverganger (Asker-Spikkestad)		3	1	1	1		3
Flåmsbana	CTC/ATC Myrdal - Flåm		5		2	23	19	44
Flåmsbana	Rassikring Høga	349	5		3	5		8
Flåmsbana	Rassikringstiltak (ikke navngitt)		5	11				11
Flåmsbana	Teknisk sikkerhetstiltak Berekvam (ferdigstillelse)		5	1				1
Flåmsbana	Tunnelsikkerhet		5	4	4	2		9
Gjøvikbanen	CTC/ATC Roa - Gjøvik		6				18	18
Gjøvikbanen	Planskilt kryssing og sikring planoverganger		6	9	9	8	8	34
Hovedbanen	Planskilt kryssing og sikring planoverganger		6	2	3	2	3	10
Kongsvingerbanen	Planskilt kryssing og sikring planoverganger		2	12	13	13	13	51
Nordlandsbanen	Planskilt kryssing og sikring planoverganger		7	19	17	17	17	70
Nordlandsbanen	Rassikring Elsfjord	448-463	7	9				9
Nordlandsbanen	Rassikring Fauske - Rognan	648-674	7		5			5
Nordlandsbanen	Rassikring Rana	467-562	7			9	14	23
Ofofbanen	Planskilt kryssing og sikring planoverganger		8	6	4	4	5	19
Rørosbanen	CTC/ATC Støren - Røros		6				12	12
Rørosbanen	Planskilt kryssing og sikring planoverganger		6	4	3	3	4	14
Sørlandsbanen	Planskilt kryssing og sikring planoverganger		3	8	8	8	8	32
Sørlandsbanen	Rassikring Drangsdalen	487	3	2				2
Sørlandsbanen	Tunnelsikkerhet		3	2	2	5		9
Vestfoldbanen	Planskilt kryssing og sikring planoverganger		3	8	9	9	9	35
Østfoldbanen v.l.	Planskilt kryssing og sikring planoverganger		1	6	5	5	5	21
Østfoldbanen ø.l.	Planskilt kryssing og sikring planoverganger		1	4	3	3	4	14

F: Prosjektark - nyanlegg som ferdigstilles eller har byggestart i 2006 - 2009 ved jevn ramme



Nyanlegg Vestkorridoren Lysaker – Sandvika - Asker

Korridor	3
Bane	Drammenbanen
Kostnad	Sandvika – Asker 3746 mill. 2006 kroner ekskl mva Lysaker stasjon 776mill. 2006 kroner ekskl mva Lysaker – Sandvika 2153 mill. 2006 kroner ekskl mva
Tiltak	Sandvika – Asker 9,5 km nytt dobbeltspor, ombygging stasjon og atkomster på Asker. Åpner 2005. Lysaker stasjon 1,2 km parsell, ny Lysaker jernbanestasjon med fire spor til plattform, ny kollektivterminal. I tillegg bygges tilknytning for Fornebubanen. Lysaker – Sandvika 6,7 km nytt dobbeltspor
Hva prosjektet skal løse	Togene kjører i kø mellom Lysaker og Asker. Drammenbanen trafikkeres av ulike togtyper – både lokaltog som betjener alle stasjoner og region- og fjerntog som stopper langt sjeldnere. Hvis ett tog blir forsinket, får dette lett konsekvenser for mange andre. Utbyggingen inngår i Oslopakke 2. Dette er en felles handlingsplan for infrastrukturen i Oslo og Akershus 2002-2011, som skal sørge for en raskere oppgradering av kollektivtrafikken i hovedstadsområdet.
Virkinger av prosjektet	Utbyggingen er en viktig forbedring av jernbanenettet i et nasjonalt perspektiv. Utvidelsen fra to til fire spor gir plass for dobbelt så mange tog og 7 minutter kortere reisetid med knutepunktstoppende tog. Med fire spor kan tog med ulikt stoppmønster og kjørehastighet trafikkere forskjellige spor, slik at punktligheten forbedres kraftig. Samtidig bidrar prosjektet til å bedre trafikkproblemene i Vestkorridoren inn mot Oslo, hvor bl.a. E18 er sterkt belastet. I rushtiden kan det nye dobbeltsporet frakte like mange personer som to firefelts motorveger ved siden av hverandre.

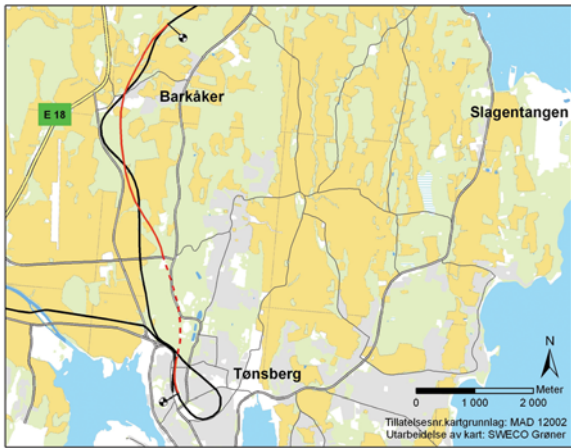


Nyanlegg Sørkorridoren Kolbotn - Ski

Korridor	1	
Bane	Østfoldbanen	
Kostnad	Kolbotn – Ski inkl. Ski stasjon	2636 mill. 2006 kroner ekskl. mva
	Oslo - Kolbotn	3075 mill. 2006 kroner ekskl. mva
Tiltak	Kolbotn – Ski inkl. Ski stasjon	12 km nytt dobbeltspor og ombygging Ski stasjon. Ski stasjon utvides med to nye spor og en midtplattform, dvs totalt 5 spor til plattform. Plattformen heves og forlenges. Tilgjengelighet, adkomstforhold og tilrettelegging for omstigning inne på stasjonsområdet prioriteres.
Hva prosjektet skal løse	Dobbeltsporet Oslo S - Ski er i dag en flaskehals både for person- og godstrafikken, og det er behov for nytt dobbeltspor i tillegg til eksisterende. Ski stasjon må utvides for å få plass for det nye dobbeltporet fra Oslo S til Ski. Hauketo, Kolbotn, Vevelstad og Ski blir knutepunkter på det nye dobbeltporet.	
Virkninger av prosjektet	Utbyggingen er nødvendig for å bedre togtilbudet i Oslo-området og på strekningen Oslo-Halden, samt til Göteborg og København. Reisetidsreduksjon etter utbygging Oslo – Ski er 5-7 minutter, og punktligheten bedres. Utbyggingen gir kapasitet for doblet frekvens.	

Nyanlegg Østfoldbanen: Dobbeltspor Haug - Onsøy

Korridor	1	
Bane	Østfoldbanen	
Kostnad	Haug - Onsøy	828 mill. 2006 kroner eks mvar
Tiltak	Haug - Onsøy	10,8 km nytt dobbeltspor og ombygging Råde stasjon
Hva prosjektet skal løse	Kapasitetsanalyser for Østfoldbanen viser at sør for Ski er det kapasitet på strekningen Råde – Fredrikstad, spesielt Råde – Onsøy, det er mest prekært å utbedre. Strekningen Haug – Onsøy er kurverik, og krysningssporet på Råde er kort.	
Virkninger av prosjektet	Valgt trasealternativ er linjeomlegging, hovedsakelig langs eksisterende spor, slik at hastigheten blir 200 km/t. Det nye dobbeltporet eliminerer kort krysningsspor ved Råde, og forkorter banen med 0,6 km. Støybelastning langs banen reduseres, og 12 planoverganger saneres. Fremføringstiden for persontog reduseres med 5 minutter, for godstog med 6 minutter inkludert redusert kryssingstap. Antall personreiser i 2015 er beregnet til å bli 7 % høyere som følge av utbyggingen i forhold til referansealternativet. Godstrafikken forventes tilsvarende å øke med 1 %.	

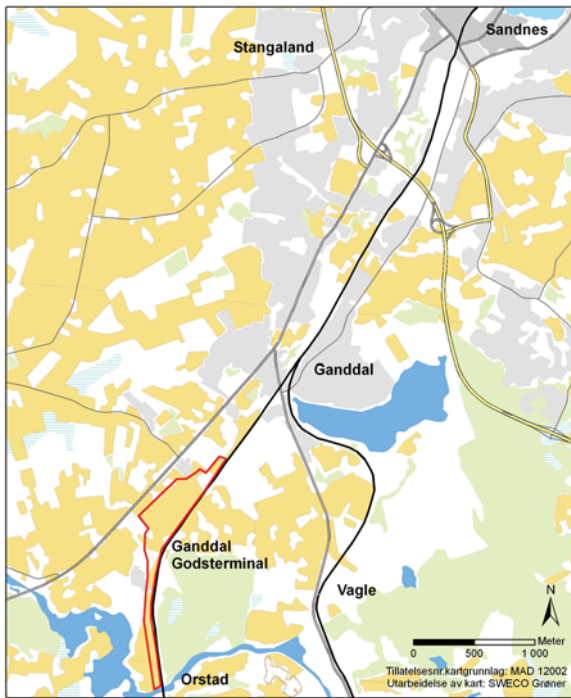


Nyanlegg Vestfoldbanen: Dobbeltspor Barkåker - Tønsberg

Korridor	3	
Bane	Vestfoldbanen	
Kostnad	Barkåker – Tønsberg	711 mill. 2006 kroner ekskl. mva
Tiltak	Barkåker – Tønsberg	<ul style="list-style-type: none"> • 5,4 km nytt dobbeltspor dimensjonert for 200 km/t. • Total anleggslengde inklusive nytt dobbeltspor og tilkoplinger til eksisterende trasé 7,7 km.
Hva prosjektet skal løse	Nytt dobbeltspor Barkåker-Tønsberg er en del av en slik langsiktig strategi, som også skal ivareta behovet for bedret banekapasitet og redusert kjøretid på kort sikt. Strekningen er prioritert høyest av aktuelle dobbeltsporprosjekter på Vestfoldbanen.	
Virkninger av prosjektet	<p>Etter dobbeltsporutbyggingen på strekningen Barkåker – Tønsberg vil kjøretiden ytterligere reduseres, og ventetid ved kryssing på stasjonen vil elimineres. Tiltaket reduserer reisetiden, øker kapasitet og punktlighet for regiontrafikken, gir robusthet i ruteoppbygget, reduserer vedlikeholdsbehovet og øker sikkerheten på jernbanen.</p> <p>Samfunnets transportkostnader er beregnet å bli 105 mill kr lavere over den første 25-årsperioden etter at prosjektet er gjennomført.</p> <p>Støybelastningen reduseres for 295 boliger. Barrierevirkning av traseen reduseres ved at den ligger halvt nedsenket gjennom Barkåker, og i tunnel gjennom Frodåsen.</p> <p>3 sterkt trafikkerte planoverganger og 9 planoverganger på gårds- og turveier blir nedlagt.</p> <p>Kjøretidsinnkortingen vil bli 3 minutter per reise for reisende på strekningen Skoppum – Tønsberg.</p> <p>Det forventes punktlighetsforbedring på 3 %, fra 83 % til 86 %, og ca. 1,5 % vekst i antall togpassasjerer i åpningsåret.</p>	

Nyanlegg Vestfoldbanen: Dobbeltspor Holm – Holmestrand

Korridor	3	
Bane	Vestfoldbanen	
Kostnad	Holm - Holmestrand	920 mill. 2006 kroner ekskl. mva
Tiltak	Holm - Holmestrand	7,5 km ny dobbeltsportrasé. Store deler av strekningen i tunnel
Hva prosjektet skal løse	Strekningen Holm – Holmestrand har dårlig kurvatur, lav framføringshastighet og lav standard. Det er behov for å øke kapasiteten i dette området. Dagens trasé går gjennom rasutsatte partier, samt partier med utglidingsfare pga dårlige grunnforhold.	
Virkninger av prosjektet	<p>Utbygging av strekningen Holm – Holmestrand vil gi dobbeltspor på en strekning som i dag bidrar sterkt til den lave framføringshastigheten på Vestfoldbanen. Tiltaket vil bidra til redusert reisetid, økt kapasitet og punktlighet for regiontrafikken, og redusert vedlikeholdsbehov knyttet til fjellskjæringer og dårlige grunnforhold.</p> <p>Tiltaket er en videreføring av dobbeltsporet gjennom Sande.</p> <p>Tiltaket forventes å redusere samfunnets transportkostnader med 137 mill kr for de første 25 bruksårene.</p> <p>Antall hus med støybelastning over 55 dBA reduseres med 82.</p> <p>På hele parsellen Holm – Holmestrand – Nykirke blir 26 planoverganger hvorav 3 med bom nedlagt.</p> <p>De fleste av disse ligger på parsellen Holm – Holmestrand.</p> <p>Reisetiden reduseres med ca 3 minutter pr. reise. Forventet bedring i punktlighet er 2 %, fra 86 % til 88 %.</p> <p>Det forventes ca. 3 % vekst i antall togpassasjerer i åpningsåret.</p>	

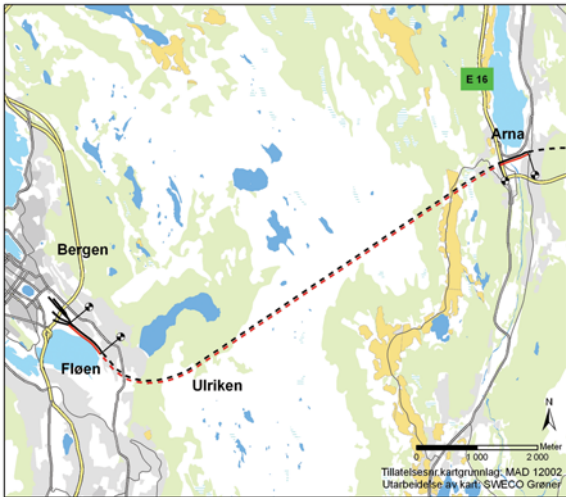


Nyanlegg Sørlandsbanen: Godsterminal Ganddal

Korridor	3
Bane	Sørlandsbanen
Kostnad	Godsterminal Ganddal 337 mill. 2006 kroner ekskl. mva
Tiltak	Bygge ny intermodal bil/baneterminal på Ganddal og legge ned terminalen i Stavanger
Hva prosjektet skal løse	I Stavangerområdet er det behov for økt kapasitet og fleksibilitet til å håndtere framtidig etterspørsel etter godstransport. Dagens terminal på Paradis i Stavanger ville kreve store investeringer for å kunne fungere optimalt.
Virkninger av prosjektet	Godsterminalen på Ganddal vil bidra til økt kapasitet og fleksibilitet, og reduserte kostnader for operatørene. Terminalkostnader pr tonn forventes redusert fra 40 til 35 kr. I tillegg frigjøres sporkapasitet til persontrafikk og arealer til byutvikling. Antall støytuftsatte boliger reduseres med 845, og personer utsatt for store støyplasser reduseres med 211. Sikkerheten på terminalområdet bedres vesentlig i forhold til dagens terminal. Ny terminal gir mulighet for å redusere terminaltiden (skifting og lossing/lasting) med ca 2 timer pr. avgang. Flytting av godsterminalen i Stavanger til Ganddal gir sammen med forlengelse av kryssningsspor på strekningen Egersund – Stavanger og forbedret strømforsyning det mulig å kjøpe lengre og tyngre godstog tur/retur Oslo – Stavanger på ett døgn. Mulighet for økte godsmengder på jernbane med ca 86.000 tonn i åpningsåret. Trafikkvekst som følge av tiltaket forventes å bli 8 %. De samfunnsøkonomiske beregningene viser netto nåverdi 28 mill. 2006 kr, og netto nytte per budsjettkrone 0,06.

Nyanlegg Sørlandsbanen: Sandnes - Stavanger

Korridor	3
Bane	Sørlandsbanen
Kostnad	Sandnes - Stavanger 1198 mill. 2006 kroner ekskl. mva (ekskl. 240 mill. vedlikehold)
Tiltak	Utvidelse til dobbeltspor. Nye holdeplasser med adkomst og parkering.
Hva prosjektet skal løse	Kapasitetsproblemer gjør det vanskelig å etablere et konkurransedyktig lokaltransporttilbud på Nord-Jæren. Dagens banestrekning mellom Sandnes og Stavanger er enkeltsporet med korte kryssningsspor. De tekniske anleggene har passert den teknisk/økonomiske levealder. Strekningen har høy togtetthet.
Virkninger av prosjektet	Tiltaket øker kapasiteten på Jærbanen betraktelig, og gir mulighet for et utvidet stoppmønster. Det er aktuelt å etablere nye holdeplasser på Gausel, Jättåvågen, Paradis, Lura og Hinna. Antall boliger utsatt for støy reduseres med 357. Samlet for alle reiser forventes 38 % vekst i antall togpassasjerer i åpningsåret. For reiser under 50 km forventes 43 % trafikkvekst og for reiser over 50km 20 % trafikkvekst. Ventetiden reduseres i gjennomsnitt 7,5 minutter for reiser under 50km. Reisetiden reduseres med 3 minutter for reiser over 50km. Frekvensen i rushtid kan fordobles mellom Nærbø og Stavanger; fra 2 til 4 tog i hver retning pr. time. Punktligheten forbedres slik at forsinkelser reduseres i med 30 %, dvs. drøye 30 000 timer per år. De samfunnsøkonomiske beregningene viser netto nåverdi -964 mill. 2006 kr, og netto nytte per budsjettkrone -0,6.



Nyanlegg Bergensbanen: To togspor Bergen stasjon – Fløen (fase 1 av dobbeltspor Arna – Bergen)

Korridor	5
Bane	Bergensbanen
Kostnad	To togspor Bergen stasjon – Fløen 110 mill. 2006 kroner ekskl. mva
Tiltak	Utvidelse til to spor, 1,3 km og fornyelse av signalsystemet på Bergen stasjon
Hva prosjektet skal løse	Kapasiteten mellom Bergen og Arna er sterkt begrenset. Gammelt signalanlegg og uhensiktsmessig sporplan gjør det vanskelig å betjene både godsterminalen og lokaltogtrafikken mellom Arna og Bergen. Målet med tiltaket er å øke kapasiteten både for person- og godstransport og redusere reisetiden mellom Bergen og Arna. Prosjektet er delt i tre faser. Dette er første fase.
Virkninger av prosjektet	Tiltaket gjør det mulig å redusere tidslukene mellom etterfølgende tog vesentlig. Fase to, utvidelse av Arna stasjon, legger til rette for at lange godstog kan krysse. Fase to er en del av programområdet kapasitetsøkende tiltak. Fase tre er å bygge Ulriken tunnel, som gir nytt spor på resterende strekning mellom Arna og Bergen. Gjennomføring av de tre prosjektene som til sammen gir dobbeltspor på strekningen Arna – Bergen, vil gi en sterk økning av kapasitet for nærtrafikken i Bergens-området. Lokaltogfrekvensen kan økes fra 2 til 4 tog i timen i hver retning. Tiltakene vil gi 30 minutter tidsbesparelse for inngående godstog. For persontog er det først og fremst lokaltrafikken som vil få nytte av tiltaket ved at andelen enkeltsporet strekning mellom Bergen stasjon og Arna blir redusert. Tiltaket vil også gi muligheter for bedre punktlighet både for person- og godstog og en mer fleksibel ruteplanlegging på strekningen Som en del av kommunikasjonssystemet til/fra bydelen Arna, og som et alternativ til ny vegtunnel, vil dobbeltspor gjennom Ulriken ha virkninger også utover det trafikktekniske, særlig gjelder dette miljør siden. Grunnet høy trafikkfrekvens i dagens tunnel, vil dobbeltspor gjennom Ulriken også gi økt sikkerhet og bedret tilgjengelighet for vedlikehold. Gjennomføring av tiltaket vil redusere samfunnets transport-, miljø- og ulykkeskostnader. De samfunnsøkonomiske beregningene viser netto nåverdi -3 mill. 2006 kr, og netto nytte per budsjettkrone -0,02.

Nyanlegg Bergensbanen: Ulriken tunnel (fase 3 av dobbeltspor Arna – Bergen)

Korridor	5
Bane	Bergensbanen
Kostnad	Ulriken tunnel 552 mill. 2006 kroner ekskl. mva
Tiltak	Utvidelse til to spor, 7,7 km nytt spor i tunnel
Hva prosjektet skal løse	Prosjektet skal bidra til å øke kapasitet og punktlighet både for gods- og persontog på strekningen Arna–Bergen.
Virkninger av prosjektet	Dobbeltspor gjennom Ulriken er tredje og siste byggetrinn av dobbeltspor Arna – Bergen. Gjennomføring av de tre prosjektene som til sammen gir dobbeltspor på strekningen Arna – Bergen, vil gi en sterk økning av kapasitet for nærtrafikken i Bergens-området. Lokaltogfrekvensen kan økes fra 2 til 4 tog i timen i hver retning. Tiltakene vil gi 30 minutter tidsbesparelse for inngående godstog. For persontog er det først og fremst lokaltrafikken som vil få nytte av tiltaket ved at andelen enkeltsporet strekning mellom Bergen stasjon og Arna blir redusert. Tiltaket vil også gi muligheter for bedre punktlighet både for person- og godstog og en mer fleksibel ruteplanlegging på strekningen Som en del av kommunikasjonssystemet til/fra bydelen Arna, og som et alternativ til ny vegtunnel, vil dobbeltspor gjennom Ulriken ha virkninger også utover det trafikktekniske, særlig gjelder dette miljør siden. Grunnet høy trafikkfrekvens i dagens tunnel, vil dobbeltspor gjennom Ulriken også gi økt sikkerhet og bedret tilgjengelighet for vedlikehold. Gjennomføring av tiltaket vil redusere samfunnets transport-, miljø- og ulykkeskostnader.

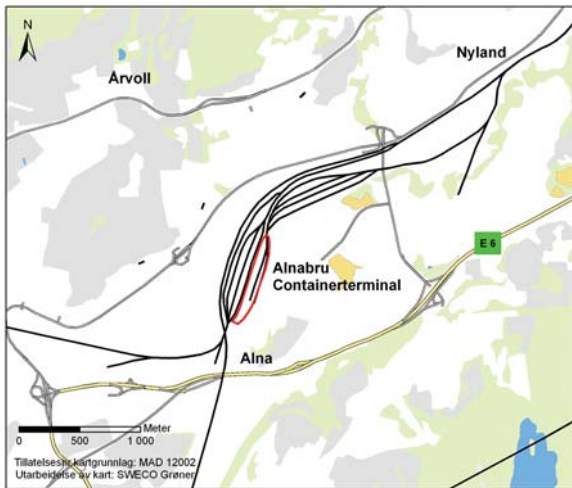


Nyanlegg Nordlandsbanen: Gevingåsen tunnel

Korridor	7
Bane	Nordlandsbanen
Kostnad	Gevingåsen tunnel 338 mill. 2006 kroner ekskl. mva
Tiltak	4,5 km nytt enkeltspor i tunnel
Hva prosjektet skal løse	Denne strekningen på Nordlandsbanen er en flaskehals med høy togtetthet, ugunstig linjeføring i strandsonen mellom bebyggelsen og sjøen, delvis i skjæringer og langs bergsider hvor vedlikeholdsbehovet er omfattende og konsekvensene for togframføringen store.
Virkinger av prosjektet	Traseen blir 1,7 km kortere. All person- og godstrafikk vil oppnå nytte av prosjektet. Den nye traseen vil gjøre det mulig å redusere reisetiden med fire minutter, øke punktligheten anslagsvis fra 90 til 93 % og øke framføringskapasiteten på Nordlandsbanen. Tunnelprosjektet vil føre til en vesentlig reduksjon av vedlikeholdskostnadene på infrastrukturen. Etter omlegging vil deler av det tidligere jernbanearealet kunne tas i bruk som tilskudd til etablerte friluftsområdene. Tunnelen fjerner en strekning med mye ulovlig kryssing av sporet, to planoverganger og fare for ras og avsporing i sjø. Tiltaket fjernes også en blokkstrekning muliggjør et mer effektivt kryssingsmønster på strekningen Hell – Trondheim. Gjennomføring av tiltaket vil redusere samfunnets transport-, miljø- og ulykkeskostnader. Omlegging av jernbanelinja på strekningen vil frigjøre strandområde langs fjorden mellom Hommelvik og Muruvik. Attraktive friluftsområder vil bli lettere tilgjengelig for allmennheten. De samfunnsøkonomiske beregningene viser netto nåverdi -127 mill. 2006 kr, og netto nytte per budsjettkrone -0,3.

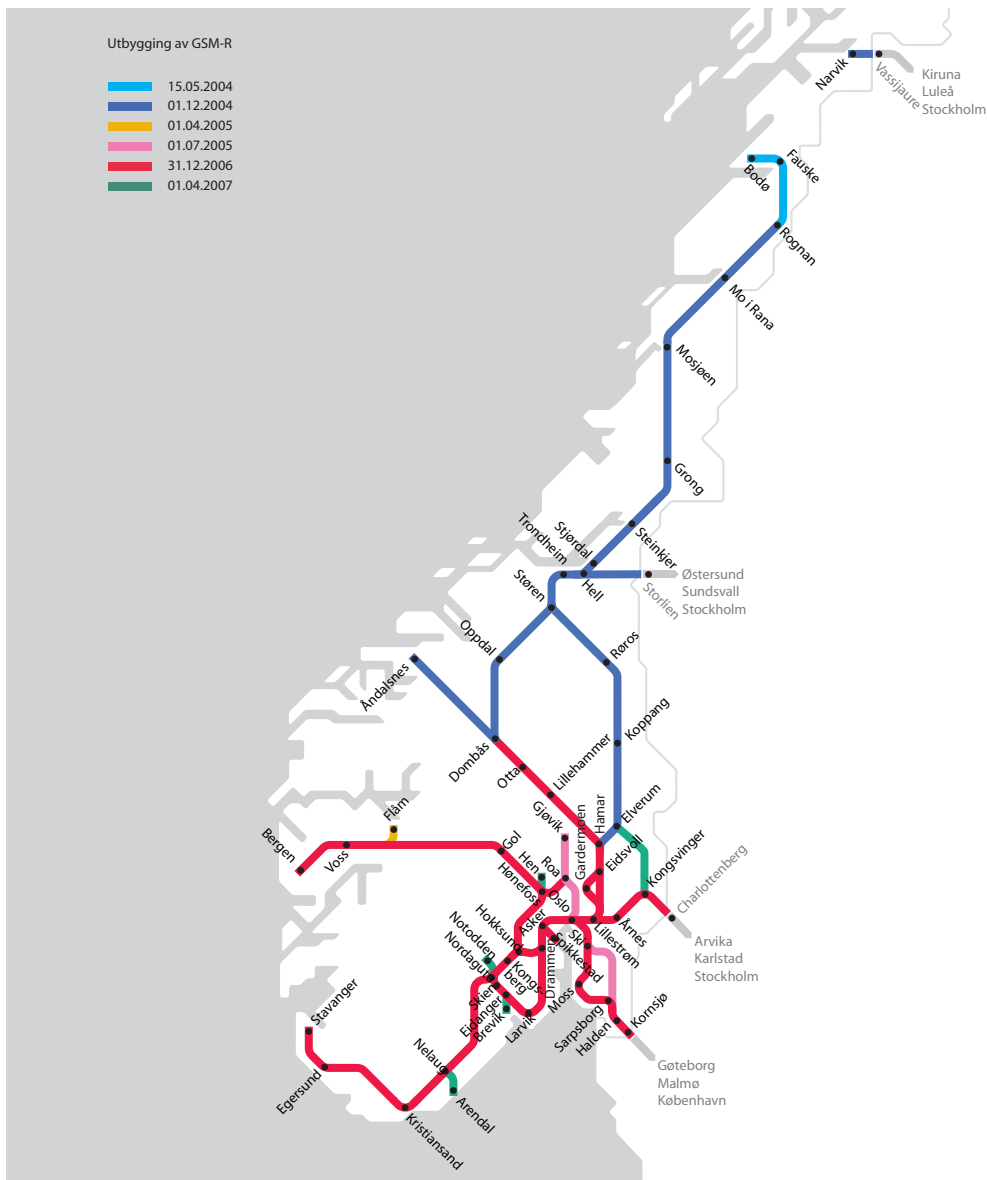
Nyanlegg Nordlandsbanen: Fjernstyring Mosjøen - Bodø inkl. kryssingsspor

Korridor	7
Bane	Nordlandsbanen
Kostnad	Fjernstyring Mosjøen-Bodø inkl. kryssingsspor 353 mill. 2006 kroner ekskl. mva
Tiltak	Sikringsanlegg og fjernstyring med CTC/ATC inkl. nye sikringsanlegg på Bodø og Mø i Rana stasjoner, sporarbeider på Fauske stasjon og forlenging av kryssingssporet på Røkland.
Omfang	CTC/ ATC 323 km
Hva prosjektet skal løse	Nordlandsbanen er enkeltsporet med lange blokkstrekninger. Det gir lav kapasitet, punktlighet og forutsigbarhet for togframføringen. De lange blokkstrekningene vanskeliggjør også drifts- og vedlikeholdsoppgavene. Nødvendig manuell betjening er kostnadskrevende.
Virkinger av prosjektet	Fjernstyring Mosjøen – Bodø vil øke kapasitet slik at det blir plass til åtte nye persontog mellom Rognan og Bodø og to nye godstogpar mellom Trondheim og Bodø hvert døgn. Punktligheten og sikkerheten økes, og effektiviteten ved drift og vedlikehold bedres og kostnadene reduseres. Det forventes 7,7 % vekst i godstransporten og 0,4 % i persontransporten ut over grunnprognose. De samfunnsøkonomiske beregningene viser netto nåverdi 479 mill. 2006 kr.



Nyanlegg Hovedbanen: Alnabru godsterminal

Korridor	6
Bane	Hovedbanen
Kostnad	Alnabru godsterminal 197 mill. 2006 kroner ekskl. mva
Tiltak	Ombygging av eksisterende godsterminal, deler av dagens skiftespor for vognlast omdisponeres til containerterminal
Hva prosjektet skal løse	Alnabru er det nasjonale knutepunktet for godstrafikk på jernbane i Norge. På Alnabru håndteres i dag ca. 350.000 TEUs (containere, veksselflak og semihengere). Kapasitetstaket ved terminalen er nådd. Det er derfor behov for økt kapasitet for å kunne håndtere økt trafikkvekst for dagens togselskap, og for å legge til rette for økt konkurranse med flere togselskap på sporet. Tiltaket er også en tilpasning til strukturendringer i godstransportmarkedet for jernbane, som har gått i retning av mer containertransport og mindre vognlasttrafikk.
Virkinger av prosjektet	Den nye containerterminalen vil nesten doble dagens kapasitet ved terminalen og gi en total kapasitet på ca. 670.000 TEUs pr. år. Det betyr at omlastingskapasiteten øker med 70 %. Det vil gi sparte investeringer i løfteutstyr, reduserte vedlikeholdskostnader, økte inntekter og bedret punktlighet. Endring i sporarrangement og driftsform vil forbedre punktligheten og tidsforbruket, og omlastningsforholdene. De samfunnsøkonomiske beregningene viser netto nåverdi 576 mill. 2006 kr, og netto nytte per budsjettkrone 1,3.



GSM-R

Korridor	Flere
Bane	Flere
Kostnad	GSM-R 1706 mill. 2006 kroner ekskl. mva
Tiltak	

Hva prosjektet skal løse

GSM-R skal i første rekke legge tilrette for like og ikke diskriminerende sambandsløsninger (og nødkommunikasjon) for ulike operatører på det norske jernbanenettet. GSM-R vil når det er fullt utbygd i løpet av 2007 ha erstattet en rekke av dagens kommunikasjonssystemer som er i bruk til jernbaneformål. Dette gjelder systemer som dagens analoge togradio (Scanet), skifteradio, konduktørradio, stasjonsradio og vedlikeholdsradio. Overgangen fra disse systemene vil skje suksessivt etter hvert som strekninger bygges ut og funksjoner i GSM-R nettet implementeres.

Utbygging av radiokommunikasjonssystemet GSM-R startet i 2003. Første strekning ble ferdigstilt og satt i drift mellom Rognan og Bodø på Nordlandsbanen 15.mai 2004. Utbygging av strekninger uten godkjent togradio (nødkommunikasjon) fortsetter i innværende planperiode, og skal være sluttført i 2007.

Bakgrunnen for en tidlig utbygging av nytt kommunikasjonssystem GSM-R i Norge er at dagens togradiosystem (SCANET) bare er utbygget på strekninger med fjernstyring og Automatisk togkontroll som utgjør ca. 60 % av nettet. SCANET-system krever utbygget ATC for å ivareta kravet om posisjonskontroll. GSM-R benytter allerede tilgjengelig teknologi som informasjon for posisjonskontroll. Utbygging av GSM-R er derfor viktig for å kunne utruste nye togselskaper med pålagt radiokommunikasjon når jernbanestrekninger konkurranseutsettes fra og med 2006.

Operasjonssenter Marienborg er etablert med døgkontinuerlig overvåking av GSM-R nettet. Med de moderne fasiliteter som er etablert ligger det til rette for at Operasjonssenteret kan benyttes også til andre formål. Dette kan være andre formål knyttet til Jernbaneverkets infrastruktur og/eller eksterne formål f.eks. for nødstatene.

G: Oppsummering av høringsuttalelsene

Høringen

Utkast til handlingsprogram for Jernbaneverket 2006-2015 ble sendt på høring og orientering 1. februar 2005 med frist for uttalelse 1. mai 2005. Til sammen er det kommet inn 67 merknader. 18 av disse er fra fylkeskommuner og storbyer. I tillegg har det kommet inn tre uttalelser fra togselskap. De resterende er fra samarbeidsråd, kommuner, fylkesmenn, jernbanefora, fagforbund og interesseorganisasjoner.

I dette vedlegget kommenteres noen forhold spesielt før det gjøres kort greie for hovedpunkter i uttalelsene fra fylkeskommunene, byene Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim og togselskapene.

Det generelle inntrykket fra høringen

De aller fleste støtter Jernbaneverkets strategi, satsing på nærområdene til de store byene, Østlandsområdet (Intercityområdet) og overføring av gods fra veg til bane. Videre pekes det på behovet for at rammene følges opp i forbindelse med de årlige statsbudsjettene.

Merknadene går i hovedsak på at denne satsingen bør gjennomføres minst i tråd med alternativet jevn ramme.

Alternativ finansiering

En rekke av de sentrale høringspartene anbefaler Jernbaneverket å arbeide videre med alternativ finansiering og organisering slik at jernbanesatsingen kan skje raskere. Det gjelder fylkeskommunene Oppland, Hedmark, Akershus, Østfold, Vestfold, Buskerud, Telemark, Aust-Agder, Rogaland og Oslo kommune. Departementene har i sine retningslinjer for arbeidet med handlingsprogrammet uttalt at de vil komme til hvordan ekstrasatsingen skal løses. Etter Jernbaneverkets vurdering har statslån og utbyggingsselskap, slik som det er gjort ved utbygging av Svinesundforbindelsen, være aktuelt. Dette krever framlegg for Stortinget.

Finnmark fylkeskommune

Fylkestinget i Finnmark uttaler seg ikke generelt om Jernbaneverkets handlingsprogram, men ber om at jernbaneforbindelsen mellom Kirkenes og Nikkel tas inn i Nasjonal transportplan.

Merknad:

Jernbaneverket viser til at spørsmålet om jernbaneforbindelse mellom Kirkenes og Nikkel er vurdert en rekke ganger. Eventuelt ytterligere vurdering kan gjøres i forbindelse med revisjon av Nasjonal transportplan.

Nordland fylkeskommune

Nordland fylkeskommune framhever betydningen av å fullføre fjernstyringen på Nordlandsbanen, nytt kryssingsspor på Røkkland og forlengelse av kryssingssporene på Fauske. Fylkestinget ønsker at prosjektet forseres slik at det står ferdig i 2007 i stedet for 2008. Om nødvendig må penger tas fra oppstartbevilgning på Gjevingåsen.

Standarden for Meråkerbanen er svært dårlig slik at fylkeskommunen ber om at økt aksellast Hell-Storlien forseres på bekostning av tiltak sør for Trondheim. Ved større deler av godstransporten fra Nordland til utlandet ledes om Meråkerbanen, vil noe av presset på strekninger sør for Trondheim avta.

Fylkestinget forutsetter at handlingsprogrammet revurderer behovet for investering på Ofofbanen i lys av planene om store mengder frakt fra Narvik havn til Sverige/Russland.

Merknad

Jernbaneverket deler fylkestingets ønske om at ferdigstillingen av fjernstyringsprosjektet bør skje så raskt som mulig. Av tekniske og praktiske årsaker og som følge av budsjettsituasjonen i 2005 har det vist seg at det ikke er mulig å ferdigstille prosjektet før i 2009

Mulighetene for at Ofofbanen skal bli en del av en transportkjede fra Kina til USA bør vurderes på et overordnet nivå, for eksempel ved revisjon av nasjonal transportplan. Meråkerbanen er omtalt spesielt.

Nord-Trøndelag fylkeskommune

Nord-Trøndelag fylkeskommune peker på betydningen av at de økonomiske rammene blir tilstrekkelig for å gjennomføre nødvendige investeringer, drift og vedlikehold i infrastrukturen. Fylkeskommunene er positiv til Jernbaneverkets planer om realisering av Gevingåsen tunnel og tiltak for å øke hastigheten på Trønderbanen i 2006-2009. Fylkestinget krever at Gevingåsen også prioriteres innenfor reduserte planrammer.

Meråkerbanen må rustes opp til 22,5 tonn akseltrykk i planperioden. Fylkestinget

mener at dette er av vesentlig betydning for midt-norsk næringsliv og at dette også kommer persontrafikken til gode.

Merknad

Jernbaneverket kan ikke se at det er kommet fram argumenter som tilsier at Gevingåsen bør prioriteres opp i planperioden. Meråkerbanen er omtalt spesielt.

Sør-Trøndelag fylkeskommune

Sør-Trøndelag fylkeskommune peker på betydningen av at de økonomiske rammene blir tilstrekkelig for å gjennomføre nødvendige investeringer, drift og vedlikehold i infrastrukturen. Det må settes inn straktiltak for å bedre kollektivtrafikken. Fylkeskommunen er positiv til Jernbaneverkets planer om realisering av Gevingåsen tunnel og tiltak for å øke kapasitet og hastighet på Trønderbanen i 2006-2009. Gevingåsen må prioriteres innenfor reduserte planrammer.

Meråkerbanen må rustes opp til 22,5 tonn for å utvikle midt-norsk næringsliv og VM-arrangement på svensk side i 2007 og 2008. I tillegg er fylkestinget opptatt av at jernbanen styrker sin posisjon fra pendlerkommunene i Trondheimsområdet, spesielt på strekningen Oppdal – Trondheim og "bytog" i nærtrafikken.

For å realisere utbedring av E6 ved Langstein (i Nord-Trøndelag) er det nødvendig å legge jernbanetraseen i tunnel gjennom Forbordfjellet. Dette vil gi en forbedring av jernbanetraseen og forkorte reisetida mellom Steinkjer og Trondheim.

Fylkestinget vil be Samferdselsdepartementet å utrede høyhastighetstog mellom Trondheim og Oslo.

Merknad

Jernbaneverket anbefaler ikke endring av prioriteringen av Gevingåsen. Samferdselsdepartementet har bedt Jernbaneverket se på mulighetene for høyhastighetsbane med frist 01.11.2006.

Jernbaneverket har ikke funnet rom for tunnel gjennom Forbordfjellet innenfor de økonomiske rammene departementet har lagt for planperioden. Meråkerbanen er omtalt spesielt.

Trondheim kommune

Trondheim formannskap minner om at et helhetlig transportsystem i Trondheim er et felles statlig og kommunalt ansvar. Tiltak for økt kapasitet og hastighet på Trønderbanen og i byområdet må prioriteres høyt. Gjennomføring av Gevingåsen tunnel må sikres i perioden 2006-2009 og

at dobbeltspor Trondheim S – Leangen må inn på investeringsprogrammet i perioden 2010-2015.

Kommunen ber om at Meråkerbanen oppjusteres for økt aksellast og elektrifiseres før alpin-VM i Åre i 2007. Det forutsettes også at midler til godsterminal i Trondheim kommer parallelt med ferdigstillelsen av Nordre Avlastningsvei, men at det åpnes for en fleksibel anvendelse av midlene som muligjgjør opprustning/etablering av terminalområder andre steder enn på Brattøra. Kommunen ber Jernbaneverket å sette av midler til utvikling av et knutepunkt for persontrafikk på Leangen.

Merknad

Jernbaneverket endrer ikke prioritering av Gevingåsen, men viser til at prosjektet er prioritert for gjennomføring i første del av planperioden ved jevn ramme. Behovet for dobbeltspor Trondheim S – Leangen og mulige etappeløsninger utredes. Jernbaneverket har planer for ny holdeplass på Leangen, men gjennomføring er ikke prioritert innenfor rammene.

Møre og Romsdal fylkeskommune

Fylkestinget i Møre og Romsdal ber om jernbanespor til terminalen Øran på Åndalsnes. Dette vil gi økt kapasitet for godstrafikk jernbane/båt på Raumabanen. Vedlikeholdet på Raumabanen må økes for å opprettholde og bedre/effektivisere gods- og persontrafikken på banen. Det vil være viktig og positivt for reiselivssatsinga i Møre og Romsdal.

Fylkestinget er fornøyd med forslaget om bedre krysningsskapasitet i Gudbrandsdalen og økt kapasitet på Dovrebanen mellom Eidsvoll og Lillehammer.

Merknad

Jernbaneverket vil undersøke behovet for jernbanetilknytning nærmere før det eventuelt vurderes å benytte strakstiltaksmidler.

Oppland fylkeskommune

Oppland fylkesting mener at de økonomiske rammene for infrastruktur er for lave til at de overordnede målsettinger kan nås. Nye samferdselsprosjekter bør finansieres over offentlige budsjetter, men er positive til at det samarbeides for å vurdere alternative finansieringsordninger.

Fylkestinget slutter seg til Østlandssamarbeidets felles uttalelse og understreker behovet for nødvendige

bevilgninger og at usikkerheten hemmer rasjonell planlegging og gjennomføring. Programområdet "stasjoner og knutepunkter" må samordnes godt med lokale og regionale myndigheter. Dessuten uttaler Fylkestinget at planleggingen av nye dobbeltspor i Hedmark fylke strekningen Eidsvoll – Hamar må koordineres mellom transportetatene.

Jernbaneverket blir bedt om å vurdere å flytte foreslåtte krysningsspor på Kvam til Vinstra. Dette vil utløse lokale trafiksikkerhetstiltak. Det bør satses mer på Raumabanen (Dombås – Åndalsnes) for å overføre mer gods fra vei til bane (E136 og E6). For Gjøvikbanen ber fylkestinget om investeringer i samtidig innkjør, krysningsspor på Jenserud, fjernstyring Roa-Gjøvik, bedre strømforsyning, opprusting av stasjoner og bedre overgang mellom tog og T-baneringen på Grefsen/Storo.

Det bør opprettes en morgenavgang fra Otta eventuelt Dombås med ankomst Oslo 0935. Gjøvikbanens forhold til Samordningsorganet for kollektivtrafikken på det sentrale Østlandet må avklares.

Prioriteringer knyttet til den regionale delen av Jernbaneverkets virksomhet bør underlegges regionalt folkevalgt nivå. I første omgang bør fylkestinget bli forelagt handlingsprogrammene til behandling for å påse at Stortingets vedtak blir fulgt opp.

Merknad

Jernbaneverkets planlegging av dobbeltsporparcellen Eidsvoll – Sørli Hamar skjer i et nært samarbeid med Statens vegvesen. Det er etablert en felles prosjektorganisasjon som skal utarbeide kommunedelplan med konsekvensutredning for E6 Minnesund - Skaberud og Dovrebanen Eidsvoll - Sørli. Det tas sikte på at kommunedelplan vedtas mai/juni 2006, bompengeproposisjon behandles høstsesjonen 2006 og anleggsstart for ny E6 vinteren 2006/2007.

Jernbaneverket har tidligere vurdert flytting av planlagt krysningsspor fra Kvam til Vinstra. Kostnadene i forhold til nytten er så store at Jernbaneverket vanskelig kan anbefale det.

Jernbaneverket har utarbeidet en egen utredning "Tiltakspakke Gjøviksbanen" basert på ønske om kortere reisetid, flere avganger og oppgraderte stasjoner og bedre tilgjengelighet. Rapporten er presentert for Oppland fylkeskommune og Jernbaneforum Gjøvikbanen i juni 2005.

Spørsmålet om samordningsorganet for kollektivtrafikken på Østlandet og krav

om nye togavganger fra Otta til Oslo bør sendes Samferdselsdepartementet og NSB AS.

Hedmark fylkeskommune

Hedmark fylkeskommune er opptatt av Hedmark som samferdselsfylke med store avstander og nasjonale/internasjonale transportkorridorer. Større deler av trafikken må overføres fra veg til bane av hensyn til trafiksikkerhet, kapasitet, og miljøet.

Fylkestinget er tilfreds med den samlede rammen for investeringer i jernbaneinfrastruktur i perioden. Det må ikke skapes usikkerhet mht investeringsnivået i forbindelse med de årlige budsjettene. Fylkestinget beklager at investeringen i dobbeltsporbelter og krysningsskapasitet mellom Eidsvoll og Hamar kommer sent i planperioden og ber Jernbaneverket ta ytterligere initiativ til forsering av denne kapasitetsøkningen gjennom alternativ finansiering og sier at det er satt av for lite til programområdene i Hedmark fylke.

Kapasitetsøkende tiltak på Dovrebanen (i Oppland fylke) må settes inn som krysningssporforlengelser mellom Eidsvoll og Hamar. Tangen stasjon må utbedres samtidig som det settes av midler til kollektivterminal på Hamar. Rørosbanens kjørehastighet og sikkerhet må sikres gjennom nedlegging og sikring av planoverganger.

Kommunene har bidratt til forbedring av infrastrukturen og kan ikke akseptere at tilbudet på Kongsvingerbanen reduseres. Forholdene for pendlere må forbedres og forbindelsen til Sverige bygges opp igjen.

Merknad

Foreslåtte krysningsspor i Gudbrandsdalen skal lette til rette for mer effektiv framføring av gods. Krysningssporene sør for Hamar skal øke kapasiteten for persontransporten og intercityområdet. Tiltak på Tangen stasjon kan vurderes innenfor posten "strakstiltak på stasjoner" i påvente av endelig valg av trase for nytt dobbeltspor. På Hamar stasjon er kundeinformasjon prioritert.

Akershus fylkeskommune

Fylkestinget mener det er godt samsvar mellom Jernbaneverkets handlingsprogram og de prioriteringer fylkeskommunene på Østlandet er enige om gjennom Østlandspakkas forslag til utbyggingstiltak. Fylkeskommunen mener at usikkerhet mht investeringsnivå og årlig budsjettnivå hindrer rasjonell

planlegging og gjennomføring av foreslåtte tiltak. Fylkeskommunen oppfordrer Jernbaneverket til å ta ytterligere initiativ til alternativ finansiering.

Fullføring av dobbeltspor Skøyen – Sandvika og Hauketo/Kolbotn – Ski er helt avgjørende for bedre og mer høyfrekvent togtilbud på alle hovedstrekningene på Østlandet. Det er særlig viktig å få en snarlig oppstart på Ski stasjon og Ski – Kolbotn. Det bør etableres et permanent system (snumulighet) på Jong stasjon i forbindelse med dobbeltsporutbyggingen for å sikre framtidig togtilbud ved Sandvika og Lysaker/Fornebu.

Akershus fylkeskommune støtter modernisering/utbygging av Dovrebanen mot Hamar og at denne må sees i sammenheng med planleggingen av E6 (miljøfølsomt område/strandsoner). For å få til ønsket utvikling på Østlandet er det nødvendig å redusere reisetidene. Krengetogtilpasningen på Østfoldbanen må fullføres så raskt som mulig.

I vedlegg til vedtaket uttales støtte til bedre togtilbud til Kongsvinger, styrking av Gjøvikbanen og ber Jernbaneverket vurdere forlengelse av Spikkestadbanen til Drammenbanen i Lier. Akershus fylkeskommune vil anmode NSB AS om å endre ruteopplegget slik at alle intercitytog stopper i Sandvika by og at det etableres tilstrekkelig parkeringskapasitet på stasjonene inkl. "park and ride".

Merknad

Ferdigstilling av dobbeltsporutbyggingen i Vestkorridoren fra Lysaker inkl. Lysaker stasjon til Asker er svært høyt prioritert i handlingsprogrammet og ferdigstilles i planperioden (2010/2011/2012 avhengig av ramme.) Lysaker stasjon planlegges med mulighet for banebetjening av Fornebu.

Ved jevn ramme påbegynnes Kolbotn - Ski inkl. Ski stasjon allerede i første del av planperioden.

Jernbaneverket bygger vendespor på Stabekk og har et utredningsarbeid i gang for å avklare framtidig snumulighet og hensetting av tog på strekningen. Her inngår både Stabekk, Høvik, Jong og Asker.

Oslo kommune

Oslo kommune har hatt en kraftig vekst i befolkning, arbeidsplasser og innpendling. Dette krever en sterk og samordnet kollektivsatsing. Statens vegvesen og Jernbaneverkets handlingsprogram bærer preg av allerede vedtatte store

investeringstiltak. En videreføring av Oslopakke 2 vil gi positive muligheter for kollektivtrafikken. Realisering av Oslopakke 3 vil innebære større satsing på kollektivtrafikktransport. En slik avtale vil endre på bruken av midlene som foreslått i handlingsprogrammet. Oslo kommune vil komme tilbake til dette når vedtak foreligger.

Oslo kommune slutter seg til målene om å bygge et robust og kapasitetssterkt jernbanenett i Osloområdet. De slutter seg videre til foreslått strategi når det gjelder fullføring av tiltak i Vestkorridoren. Utbyggingen må skje raskere og forlenges til Oslo S. Dette gjelder også utbyggingen i Sørkorridoren. Kommunen understreker viktigheten av en rask planavklaring fra Hauketo til Oslo S. Videre viser kommunen til at Hauketo er nevnt som knutepunkt på dobbeltsporet. Dette er ikke i samsvar med vedtatt kommunedelplan. Hauketo kan derimot bli et viktig knutepunkt med utgangspunkt i dagens spor. Investeringer i nye dobbeltspor bør gjøres avhengig av et felles samordnet og langsiktig finansiert driftskonsept for tog i samspill med andre kollektive transportmidler. Oslo kommune slutter seg til Jernbaneverkets planer om modernisering og utvikling av Alnabruterminalen.

Bystyret konstaterer at det i stor grad er sammenfall mellom Jernbaneverkets handlingsprogram og de prioriteringer fylkeskommunene på Østlandet har gitt uttrykk for gjennom "Østlandspakka". Bystyret viser til at det er avgjørende for jernbanens konkurransekraft at Stortingets vedtak om ekstrasatsing følges opp, siden usikkerheten som råder når det gjelder budsjetter og investeringsnivå hemmer rasjonell planlegging og gjennomføring av foreslåtte utbygginger. De oppfordrer Jernbaneverket til å ta ytterligere initiativ til å få vurdert de mest aktuelle finansieringsalternativer for optimal gjennomføring av foreslåtte utbyggingstiltak.

Innsatsen innenfor programområdet "stasjoner og knutepunkter" bør prioriteres høyt. Oslo kommune ønsker i samarbeid med øvrige fylkeskommuner på Østlandet en aktiv dialog med Jernbaneverket for å få realisert et kollektivtilbud i samsvar med de målbilder som er skissert i "Strategisk kollektivplan for Østlandet". Reduserte reisetider er viktig for utviklingen av Østlandet. Krengetogstilpasningen på Østfoldbanen bør fullføres så raskt som mulig slik at

Norges viktigste jernbaneforbindelse mot Europa styrkes.

Bystyret ber om at planarbeidet for Farriseidet - Porsgrunn fullføres slik at ikke Grenland "hektes av" jernbanenettet. De viser også til at modernisering av strekningen Eidsvoll - Hamar på Dovrebanen er viktig for at byene rundt Mjøsa skal kunne innta sin plass i flerkjernestrukturen på Østlandet. Fullføring av de nye dobbeltsporene Oslo S-Sandvika og Oslo S-Hauketo-Kolbotn-ski er helt avgjørende for et bedre og mer høyfrekvent togtilbud på alle hovedstrekningen på Østlandet og må derfor prioriteres.

Oslo kommune ønsker persontrafikk på Alnabanen og forutsetter at staten følger opp de positive signalene som Stortinget har gitt.

Merknad

Innenfor de rammer Jernbaneverket har og har hatt til rådighet prioriteres Osloområdet. Planer for dobbeltsporene helt inn til Oslo S i sørkorridoren er ikke ferdigstilt. I Vestkorridoren er det viktig å få bygget ut flaskehalsen Lysaker stasjon til 4 spor og nytt dobbeltspor fra Lysaker til Sandvika, for å kunne ta ut effekten av 4 spor til Sandvika-Asker.

Østfold fylkeskommune

Østfold fylkeskommune konstaterer at det er godt samsvar mellom Jernbaneverkets handlingsprogram og de prioriteringer fylkeskommunene på Østlandet er enige om gjennom Østlandssamarbeidet. Usikkerhet mht. investeringsnivå og årlig budsjett-nivå hindrer rasjonell planlegging og gjennomføring av foreslåtte utbygginger. Fylkeskommunen oppfordrer Jernbaneverket til å ta ytterligere initiativ til alternativ finansiering. Fylkestinget mener at "stasjoner og knutepunkt" må være en høyt prioritert område og grunnlag for samarbeid mellom ulike parter. Fylkestinget forutsetter også at "Strategisk kollektivplan for Østlandet" legges til grunn i det videre arbeidet. Reisetidsforkortelser er viktig for utviklingen av Østlandet. Ferdigstilling av krengetogtilpasningen på Østfoldbanen må fullføres for å styrke vår viktigste jernbaneforbindelse mot Europa

Østfold fylkeskommune ber om at anlegget Sandbukta – Moss stasjon (trasé 2B) får byggestart i 2006 og prioriteres foran dobbeltspor Haug – Onsøy. Om nødvendig må finansieringsrammen i første NTP-periode økes slik at finansi-

eringen av anlegget Sandbukta – Moss sikres. Fylkeskommunen forventer at Jernbaneverket følger opp standardheving på Østfoldbanens Østre linje for å fange opp den store pendlerandelen mellom indre Østfold og Oslo-området. Framdriften i sikring av planovergangene og oppgraderingstiltak på stasjonene i Østfold er for liten.

Videre anbefaler fylkestinget at arbeidet med parsellen Farriseidet – Porsgrunn, Skøyen – Sandvika og Hauketo/Kolbotn - Ski og Eidsvoll - Hamar prioriteres.

Merknad

For Jernbaneverket er det viktig å utnytte jernbanenettet maksimalt, gjennom å tilrettelegge for økt frekvens og framføringskapasitet. Det vil sikre best mulig konkurransekraft og samfunnsnytte. Gjennom en prioritert utbyggingsrekkefølge vil tilgjengelig kapasitet og tilhørende rutetildeling gi en optimal togproduksjon.

Østfoldbanen er den viktigste utenlandsforbindelsen til kontinentet og banen vil bli benyttet av flere togselskap som i framtiden vil stille strenge krav til punktlig levering "just in time". Dette innebærer at godstogene også må kunne bli prioritert på tider der det er også mye persontrafikk.

Parsellen Hug -Onsøy bidrar mest til økt kapasitet, mer robust togavvikling og redusert reisetid, samt best samfunnsøkonomisk nytte. Sandbukta- Moss bidrar mest når det gjelder miljø og byutvikling. Analysene viser at av de nyttefaktorene som kan kvantifiseres, har begge negativ netto nåverdi. Jernbaneverket vil arbeide videre med problemstillingen og komme tilbake med prioriteringen.

Det er også sett på hvilke effekter ferdigstilling av krengetogtiltakene vil gi. De gjennomførte tiltakene har bedret sikkerheten vesentlig. De resterende arbeidene vil kunne gi økt hastighet og sikkerhet. Tiltakene vurderes dels som vedlikeholdstiltak, sikkerhetstiltak eller som strakstiltak under programområdet kapasitet.

Regionsamarbeidet Buskerud, Telemark og Vestfold fylkeskommuner

Regionsamarbeidet Buskerud, Telemark og Vestfold konstaterer at det er godt samsvar mellom Jernbaneverkets handlingsprogram og de prioriteringer fylkeskommunene på Østlandet er enige om gjennom Østlandssamarbeidet. Usikkerhet mht. investeringsnivå og årlig

budsjettnivå hindrer rasjonell planlegging og gjennomføring av foreslåtte utbygginger. Regionrådet oppfordrer Jernbaneverket til å ta ytterligere initiativ til alternativ finansiering og organisering slik at en hensiktsmessig og effektiv planlegging og utbygging av tiltakene på Vestfoldbanen sikres. Regionrådet er tilfreds med at stasjonene Hokksund, Drammen, Tønsberg og Sandefjord er prioritert i perioden 2006-2009 og støtter tanken om å etablere en Torp stasjon på Vestfoldbanen. "Strategisk kollektivplan for Østlandet" må legges til grunn i det videre planarbeidet.

Modernisering av Vestfoldbanen er av vesentlig betydning for utbygging av infrastrukturen på Østlandet og utvikling av Sørvestbanen. Regionrådet mener at strekningen Larvik – Porsgrunn er bekymringsfull og påpeker at en sen oppstart av Eidangertunnelen vil svekke jernbanens konkurransekraft ytterligere. Regionsamarbeidet mener at Eidangerforbindelsen må stå ferdig samtidig med ny fire felts motorvei. Planarbeidet må derfor fullføres så snart som mulig. Regionrådet understreker også at utbyggingen av E16 og Bergensbanens forkortelse må sees i sammenheng, - noe som vil innebære revurdering av trasevalget for Ringeriksbanen. Ferdigstilling av dobbeltsporene Skøyen-Sandvika og Hauketo/Kolbotn-Ski og dobbeltsporparsellene Eidsvoll-Hamar må prioriteres.

Merknad

Jernbaneverket vil vurdere markedsgrunnlaget og samfunnsøkonomien i en stasjon i nærheten av Sandefjord lufthavn Torp. En eventuell sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen, Sørvestbanen bør vurderes ved revisjon av Nasjonal transportplan. Jernbaneverket legger til grunn stortingets vedtak om trase for Ringeriksbanen, jfr st.prp. nr 66(2001-2002).

Aust-Agder fylkeskommune

Jernbaneverket må i planperioden få økonomiske rammer som gjør det mulig å utvikle jernbanen til et bærekraftig og konkurransedyktig transportalternativ for passasjerer og gods. Handlingsprogrammet legger til rette for en slik utvikling, og det er derfor svært viktig at rammene i handlingsprogrammet følges opp i de årlige budsjettene. Fylkestinget er positiv til at Jernbaneverket prøver ut alternative

finansieringsformer for å kunne forsere utbyggingen av Vestfoldbanen.

En sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen vil være en framtidig jernbanesatsing i et av landets tettstede befolkede områder. Intercity- og fjerntrafikk sett i sammenheng i samme korridor, vil forbedre tilbudet til publikum og forenkle driften. Mulighetene som ligger i en slik satsing må komme klarere frem i handlingsprogrammet. Det må settes av midler til videre planlegging av Grenlandsbanen slik at prosjektet kan vurderes opp mot andre større jernbaneprosjekt og realitetsbehandles ved neste rullering av Nasjonal transportplan.

Merknad

Jernbaneverket vil vurdere sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen, Sørvestbanen ved revisjon av Nasjonal transportplan. Midler til planlegging av Sørvestbanen eller Grenlandsbanen er avhengig av investeringsrammene i de årlige statsbudsjettene.

Vest-Agder fylkeskommune

Fylkestinget forutsetter at Stortingets vedtak fra 2004 om ekstra satsing på jernbanen med 10 mrd. kroner i neste 10-års periode blir realisert og ber Stortinget gjøre bindende vedtak om sammenkoblingen Sørlandsbanen og Vestfoldbanen. Fylkestinget konstaterer at hensynet til å utvikle nasjonalhavnene med bedre veg og banetilknøyninger ikke er ivarettatt. Jernbaneverket bes om å sette av tilstrekkelige midler til Euroterminalen.

For at toget skal ha noen funksjon for persontransporten i korridor 3, mener fylkestinget at det må tenkes tidskritisk i forhold til de få avgangene som er igjen på strekningene. Uten god tilpasning til reisestrømmer/etterspørsel er det en fare for at toget mister sin rolle.

Vest-Agder fylkeskommune støtter Jernbaneverkets forslag om at eierskapet og ansvaret for stasjoner og knutepunkt bør samles og ikke tilliggeen av operatørene. Fylkestinget ser positivt på at departementet vil vurdere nye organisasjonsmodeller for kjøp av jernbanetransport. Kjøp av lokale og regionale togtilbud bør legges til fylkeskommunen.

Fylkestinget er fornøyd med at det i investeringsprogrammet for Jernbaneverket er lagt inn kapasitetsøkende tiltak både på strekningen Asker - Sandvika – Oslo og Stavanger – Sandnes. Fylkestinget påpeker at en sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen

vil gi stor effekt og være en framtidsrettet jernbanesatsing i et av landets tettest befolkede og mest trafikkerte områder. Fylkeskommunen henstiller derfor om at sammenkobbingsstrategien får en sterkere forankring i handlingsprogrammet, og at oppstarten av parsellen Farriseidet – Porsgrunn fremskyndes til første del av planperioden (2006-2009).

Behovet for økt innsats for å sikre alle lengre tunneler understrekes. Fylkestinget beklager at ikke nytt krysningsspor på Leirvoll er omtalt i handlingsprogrammet da tiltaket er av stor betydning for regulariteten for både person- og gods-transporten

Det er viktig og riktig at handlingsprogrammet nå setter økt fokus på godstransporten for å nærme seg målsettingene om overføring av gods fra veg til bane. Fylkestinget etterlyser konkrete tiltak for å løse kapasitetsproblemene på gods- og jernbaneterminalen på Langemyr utenfor Kristiansand, og mener det bør avsettes midler til ny atkomstveg med rundkjøring Nord for terminalen, og til nødvendig utvidelse av kombiterminal.

Merknad

Sammenkobling Sørvestbanen bør vurderes ved revisjon av Nasjonal transportplan. Jernbaneverket deltar i arbeidet med planleggingen av Euroterminalen. Videre vil Jernbaneverket gjennomføre et planarbeid på Langemyr i 2006 for å kunne skaffe seg et plangrunnlag for utvikling av terminalen. Krysningssporet på Lerivold er ikke prioritert i første del av planperioden.

Rogaland fylkeskommune

Rogaland fylkeskommune slutter seg til det framlagte handlingsprogrammet og anbefaler en investeringsprofil med høyest investering i starten av planperioden. Det uttrykkes tilfredshet med at dobbeltspor på Jærbanen og godsterminal på Ganddal starter opp. Rogaland fylkeskommune påpeker at rassikring, økt framføringshastighet/ny trase i Drangsdalen må gis høy prioritet i siste del av planperioden. Rasvarsling må komme allerede i 2006.

Det må arbeides aktivt med lånefinansiering av utbyggingsprosjekter. Fylkeskommunen støtter høringsuttalelsen fra Jernbaneforum Sør. et henstilles til Jernbaneverket å innarbeide kravet om Universell Utforming i hele reisekjeden.

En rekke stasjoner bla Moi, Klepp, Ganddal, Nærbø og Egersund trenger opprusting. Stavanger stasjon forutsettes

oppgradert som en følge og samtidig med dobbeltsporutbyggingen. Det er viktig at ansvarsforholdet til jernbanens bygningsmasse avklares. Dette er særlig viktig for byutvikling i Bryne. Jernbaneverket oppfordres til å påvirke etableringen av lokaltogtilbud på Jærbanen når dobbeltsporet er etablert.

Merknad

Jernbaneverket utarbeider nå planer for straktiltak på stasjonene. Rasvarsling med nødvendige sikrings- og varslingsanlegg ligger inne for Drangsdalen.

Stavanger kommune

Stavanger kommune gir full støtte til Jernbaneverkets handlingsprogram og forutsetter at jevn ramme legges til grunn. Det er tilfredsstillende at både ny godsterminal og dobbeltspor på strekningen Stavanger – Sandnes i følge dette vil bli fullfinansiert i første 4-årsperiode. Stavanger vil uansett utfall av Stortinget vedtak om ramme for investering, sterkt oppfordre til at anlegget prioriteres og påbegynnes i 2006 som forutsatt. Det forutsettes at Jåtta stasjon prioriteres i forbindelse med oppstart av anleggsarbeidene med dobbeltsporet. Det vises til bystyrets vedtak om forskuttering.

Stavanger kommune peker på behovet for en oppgradering av togtilbudet på Jærbanen og at Jernbaneverket må kvalitetssikre infrastrukturen, slik at togtilbudet til Bryne/Nærbø kan økes til 4 avganger i timen samtidig med at dobbeltsporet tas i bruk. Stavanger kommune oppfordrer til å tilstrebe gjennomføring av universell utforming.

Merknad

Jernbaneverket vil se nærmere på behovet for endringer i infrastrukturen for å få til kvartersruter slik at det kan vurderes i neste planperiode.

Hordaland fylkeskommune

Fylkestinget slutter seg i hovedsak til Jernbaneverkets forslag til prioritering av tiltak på Bergensbana i perioden 2006-2015. Fylkestinget kan ikke akseptere forslaget om å utsette oppstart av ny tog-tunnel gjennom Ulriken selv om bevilgningene reduseres. Fylkestinget peker på behovet for nødvendig opprusting og modernisering av Vossebanen. Dette sammen med kapasitetsøkende tiltak på strekningen Bergen - Arna vil kunne legge til rette for å utvikle et attraktivt rutetilbud på Vossebanen. Fylkestinget

forutsetter at det settes av statlige midler til prosjektering og planlegging i perioden 2006-2009 med sikte på realisering av en opprusting av Vossebanen så snart som råd.

Fylkestinget vil understreke Ringeriksbanen som kanskje det viktigste enkeltprosjektet for å utvikle Bergensbanen som et attraktivt og konkurransedyktig transporttilbud mellom Bergen og Oslo. Fylkestinget legger til grunn at Jernbaneverket viderefører planlegging av Ringeriksbanen med utgangspunkt i Stortinget sitt trasevalg for prosjektet, og prioriterer fram prosjektet med oppstart i perioden 2006-2010.

Merknad

Når det gjelder valg av løsning for Ulriken tunnel, vises det til konsekvensutredningen for tiltaket. Valg av løsning er bla avhengig av hvordan vegsystemes løses.

Det arbeides med utredning for tiltak på Vossebanen.

Bergen kommune

Bergen kommune oppfordrer transportetatene til å utarbeide et felles handlingsprogram. Det er svært positive til at nytt dobbeltspor gjennom Ulriken prioriteres med oppstart i 2006-2009. Bystyret påpeker at dette må opprettholdes selv med reduserte rammer.

Bergen kommune påpeker også behovet for realisering av forlengningen av krysningssporet i Arna og sikring av midler til strekningen Arna – Voss, med særlig vekt på opprusting av traseen mellom Takvam og Trengereid. Ringeriksbanen må gis høy prioritet, med oppstart i perioden 2006-2009. Bystyret mener at oppstarten må skje på grunnlag av Krogsund-alternativet.

Jernbanen i Norge må rustes opp til "EU-standard", slik at også Norge kan overføre mer godstransport fra veg til bane.

Jernbaneverket viser til merknadene under Hordaland fylkeskommune.

NSB -konsernet

NSB slutter seg i hovedsak til Jernbaneverkets overordnede prioriteringer i handlingsplanperioden. Hovedprioritering i forhold til infrastrukturen er:

- 1 – Trafikksikkerhet
- 2 – Vedlikehold av eksisterende kjørevei
- 3 – Kundeinformasjon
- 4 – Modernisering og økt kapasitet

Det bør bygges tilstrekkelige sikkerhetssoner i forbindelse med utilsiktet

passering av utkjørsignal i stopp på de stasjonene dette gjelder.

God informasjon til kundene er svært avgjørende for kundene. NSB kan derfor være villig til å gå inn på en forskutteringsordning for Jernbaneverket for å sikre rask gjennomføring.

NSB støtter planene for sanering av planoverganger og rassikring, men savner planer for sikkerhets- og antiterroriltak på godsterminaler. Selskapet er bekymret over etterslepet i nødvendig fornyelse av spor og kontaktledning.

NSB mener det er nødvendig med en forsert ekstrasatsing i Vestfold og viktig med fire spor fra Lysaker til Asker og fra Oslo til Ski. Selskapet mener at prosjektet Sandbukta – Moss primært er et byutviklingsprosjekt som bør finansieres over andre budsjetter. NSB ber Jernbaneverket utrede et direkte dobbeltspor Oslo – Ski for å redusere forstyrrelsen for eksisterende trafikk i anleggsperioden og se om dette har bedre samfunnsøkonomi.

Ferdigbygging av dobbeltspor, økt framføringshastighet og et profil tilpasset multipurpose-vogner er viktig for utvikling av godstrafikken på Østfoldbanen. På Kongsvingerbanen pekes det på korte kryssningsspor på Åbogen stasjon. Solørbanen bør være en "reservebane" og alternativ framføringsvei med større lasteprofil enn i dag.

NSB ser positivt på forslaget i handlingsprogrammet om å lokalisere driftsbanegården på Kvaleberg i Stavanger og ber om at dette koordineres med planlagt stasjonsutvikling på Stavanger stasjon. NSB kan ikke se at investeringer til den lenge planlagte Euroterminalen i Kristiansand er nevnt i høringsutkastet

og anoder om at nødvendige tiltak tas inn i handlingsprogrammet for fullføring i 2007-2008.

Nødvendige miljøtiltak ved utbygging av Alnabru godsterminal er ikke tatt med.

Det er også fra NSBs side fokusert sterkt på oppgradering av Meråkerbanen til minst 22,5 tons akseltrykk ved 80-90 km/t hastighet. På Ofotbanen ønsker NSB et frittromsprofil for P407 og multipurposevogner prioriteres i første etappe

Merknad

Jernbaneverket registrerer at NSB støtter handlingsprogrammets strategi og prioriteringer og forstår konsernets utålmodighet når det gjelder utbyggingshastighet. Utbyggingsfaktorer er helt avhengig av de årlige budsjettene.

Det utarbeides planer for miljøtiltak i området ved Alnabru. Tiltakene vil bli finansiert av aktørene i områder inkl. Jernbaneverket i området.

Ofofotbanens rolleforeslås vurdert ved revisjon av Nasjonal transportplan. Meråkerbanen omtales i eget punkt.

Flytoget AS

Flytoget konstaterer at Jernbaneverket ikke vil prioritere fire spor mellom Skøyen og Lysaker i planperioden, men at det er en rekke gode tiltak innenfor programområdene. Flytoget AS savner tiltak i tunnelene rundt Oslo slik at passasjerene kan høre på radio, eksempelvis NRK1 og P4.

Selskapet ønsker fjernstyring av Drammen stasjon. Vedlikeholdet og spesielt fornyelsen er lite ambisiøs. Økt fornyelse vil redusere antall forsinkelsestimer.

Flytoget uttaler: "Det er en kjent sak

at det er en svakhet i dagens ATC system ved utilsiktet passering av utkjørsignal i stopp, ref. Nittedal ulykken. Det finnes tekniske løsninger for å løse denne svakheten som Jernbaneverket har testet ut og installert flere steder. Flytoget forventer at denne svakheten ved ATC systemet prioriteres i handlingsprogrammet"

Sikkerhetssoner på stasjoner omtales spesielt. Arbeidet med fjernstyring av stasjonene fortsetter.

Merknad

Det forebyggende vedlikeholdet i Oslo-området (innenfor Lillestrøm - Ski - Drammen) er et hovdsatsingsområde for å redusere feilfrekvensene.

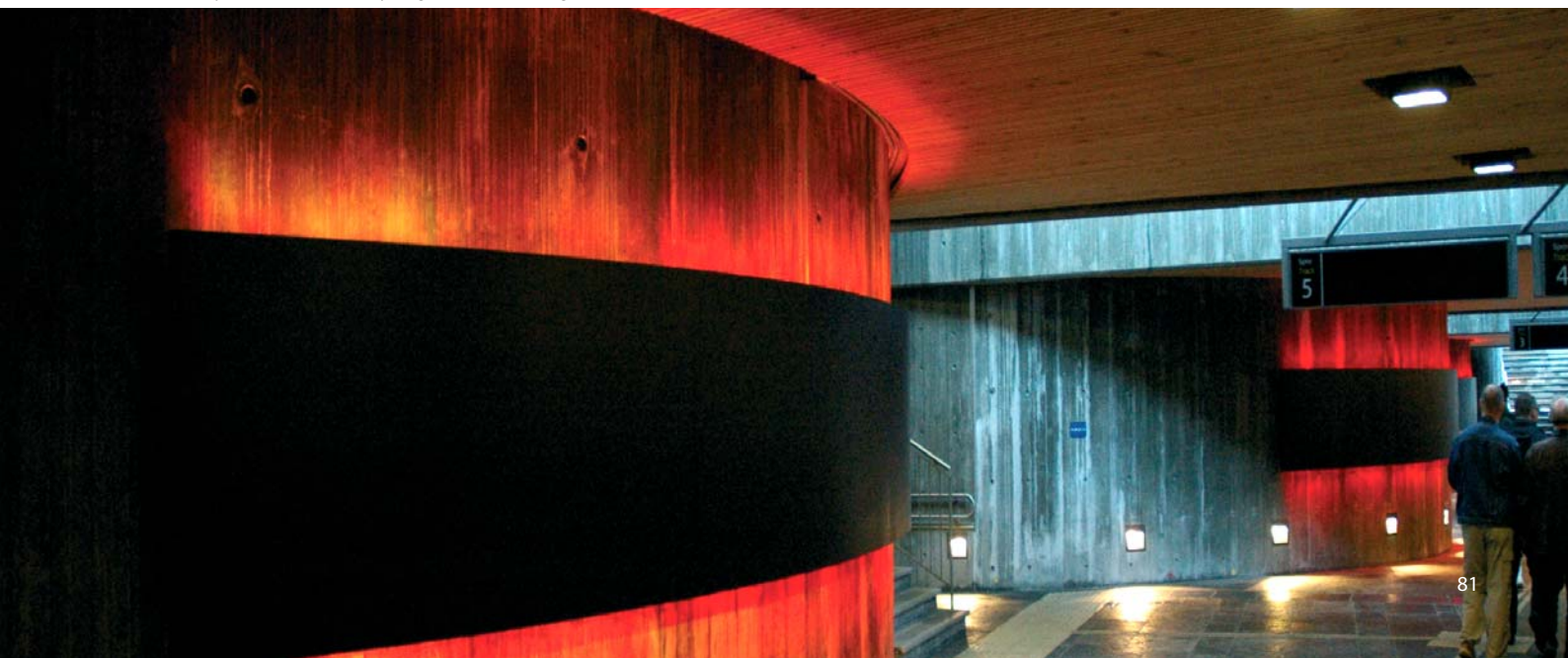
Green Cargo AB

Green Cargo AB støtter i sin høringsuttalelse Länsstyrelsen i Jämtlands, Norrbottens län og Rikstrafikken uttalelse knyttet til oppgradering av Meråkerbanen. Oppgradering er helt nødvendig for å muliggjøre effektive godstransporter på banen. Manglende elektrisk drift, aksellast- og hastighetsbegrensinger, baneprofil (kraftig fall og stigning), kryssningsspor og Hell stasjon er begrensninger. Green Cargo må bruke doble diesellok, har retningsbegrensninger og behov for lokbytte på grensen, som begrenser utviklingen av jernbanetransporter av lastbærer for tømmer, papir og stål.

Merknad

Meråkerbanen drøftes spesielt.

Asker stasjon, Sven Pålssons utsmykning. Foto: Anne Siri Haugen



Adresser

Jernbaneverket

Tel. sentralbord 22 45 50 00

Postadresse alle enheter unntatt
Jernbaneverket Utbygging:
Jernbaneverket
Postboks 4350
2308 Hamar

Jernbanedirektørens
sentrale staber
Besøksadresse:
Stortorvet 7, Oslo
Tel. 22 45 51 00

Norsk Jernbanemuseum
Besøksadresse:
Strandveien 163,
Hamar
Tel. 62 51 31 60

Infrastrukturdivisjonen

Infrastrukturdivisjonen
sentrale staber
Besøksadresse:
Stortorvet 7, Oslo
Tel. 22 45 51 00

Region Øst
Besøksadresse:
Stortorvet 7, Oslo
Tel. 22 45 51 00

Region Vest
Besøksadresse:
Strømg. 4, Bergen
Tel. 55 96 61 02

Region Nord
Besøksadresse:
Osloveien 105, Marienborg, Trondheim
Tel. 72 57 25 00

Utbygging
Postadresse: Jernbaneverket Utbygging,
Postboks 217 Sentrum, 0103 Oslo
Besøksadresse:
Stenersg. 1D (Oslo City)
Tel. 22 45 59 00

Trafikkdivisjonen

Trafikkdivisjonen sentrale staber
Besøksadresse:
Stortorvet 7, Oslo
Tel. 22 45 51 00

Trafikkområde Øst
Besøksadresse:
Stortorvet 7, Oslo
Tel. 22 45 51 00

Trafikkområde Vest
Besøksadresse:
Strømg. 4, Bergen
Tel. 55 96 61 02

Trafikkområde Nord
Besøksadresse:
Osloveien 105, Marienborg, Trondheim
Tel. 72 57 25 00

Bane Energi
Besøksadresse:
Stortorvet 7, Oslo
Tel. 22 45 56 00

Valnesfjord holdeplass, Nordlandsbanen. Foto: Njål Svingheim

