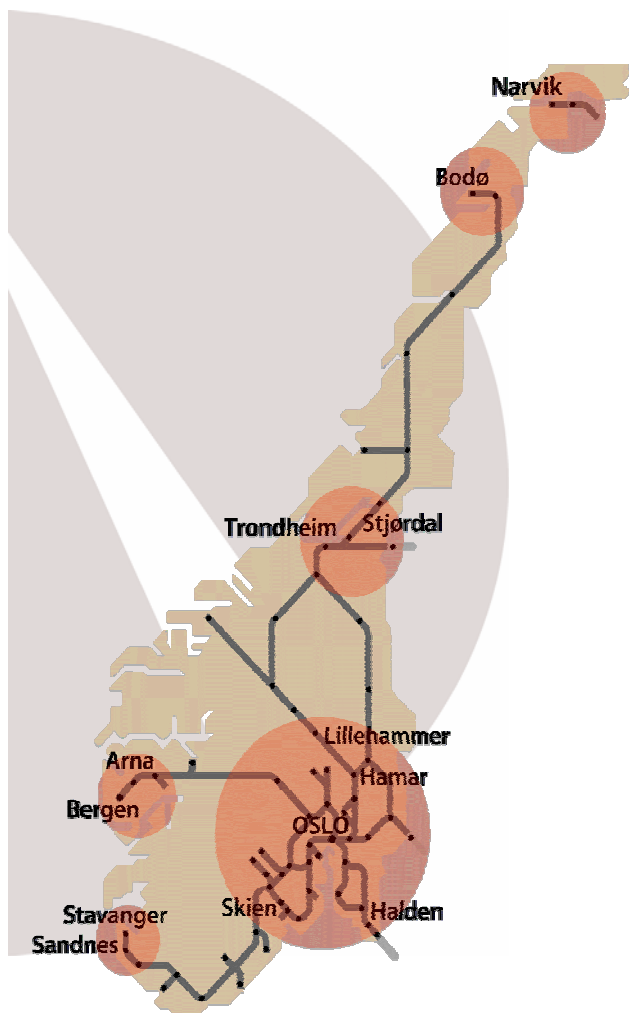


# Jernbaneverkets stamnettutredning



## Utgangspunkt:

- Hvordan bør jernbanen utvikles for å bli et effektivt, attraktivt og konkurransedyktig transportmiddel i 2040? Forventet trafikkvekst, standard mv.
- Videreføring av dagens strategi for utvikling av jernbanenettet (nedfelt i NTP 2006-2015)
- Dette innebærer at jernbanen først og fremst kan være et alternativ til bil/lastebil og buss i de områder hvor jernbanen kan spille en samfunnsmessig betydelig rolle.
- Utredningen trekker ikke opp linjer for hvordan jernbane skal bli konkurransedyktig i forhold til fly. Dette behandles i høyhastighetsutredningen.



# Jernbaneverkets stamnettutredning



## Bakteppet

- Fortsatt økonomisk vekst i årene framover tilsier at bilhold og bruk av bil vil øke.
  - Omfattende utbygging av motorvegssystemet på Østlandet.
  - Miljø-utfordringer. Press på arealer.
  - Trafikksikkerhet.
- 
- For jernbanen: Utnyttelsen av jernbanenettet ligger på øvre kapasitetsgrense i størstedelen av det høytrafikkerte nettet, og for godstrafikken på de lengre strekningene samt i terminalene.

# Jernbaneverkets stamnettutredning



## Mål for utvikling av jernbanetilbudet

### Persontrafikk:

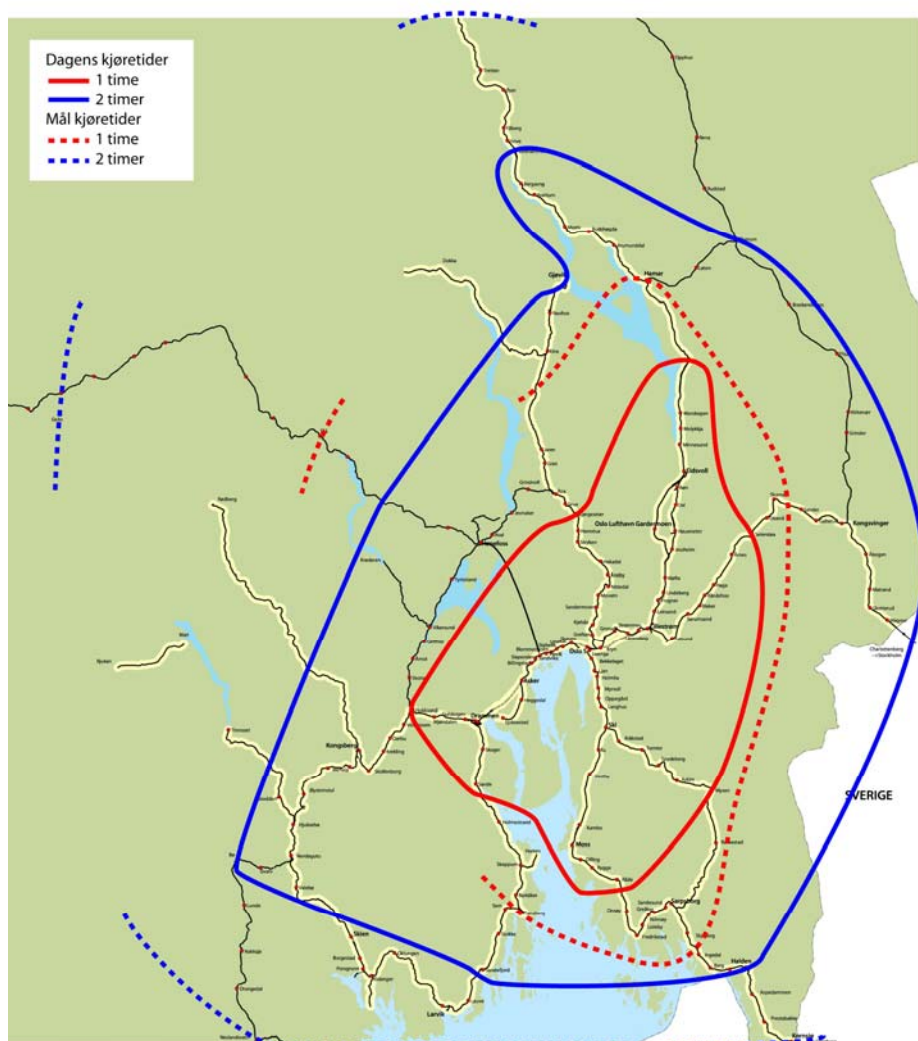
- Reisetider under en time på mellomlange relasjoner som Oslo-Tønsberg, Oslo-Fredrikstad, Oslo-Hamar og Oslo-Kongsberg (basert på dagens stoppmønster). Videre: Oslo-Skien 1:45, Oslo-Lillehammer 1:30, Oslo-Halden 1:10. Med direktetog kan ytterligere reduksjoner oppnås.
- Halvtimesfrekvens i intercity-området og øvrige markedstunge relasjoner rundt Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim. Kvartersfrekvens eller bedre i de tyngste markedsområdene, særlig i nærtrafikkområdet rundt Oslo.
- Reisetidsforkortelser på i størrelsesorden 1-1,5 time på lange relasjoner som Oslo-Bergen, Oslo-Kristiansand og Oslo-Trondheim. Dette gir også reduserte reisetider for underveismarkedene, f. eks til/fra tettsteder i Gudbrandsdalen og Hallingdal.

**Godstrafikk:** Hovedstrekningene skal ha kapasitet til å kunne avvikle en tredobling av dagens godsvolumer.

# Jernbaneverkets stamnettutredning



## Dagens reisetider og mål for reisetider



Ved utbygging av jernbanen kan det oppnås betydelige reduksjoner av reisetidene i Østlandsområdet.

Dette bidrar til å forstørre bo- og arbeidsregionene, gir næringslivet utvidet tilgang på arbeidskraft, øker valgmuligheten for arbeidstakere og reduserer sårbarheten for lokale strukturendringer.

Toget er det transportmiddel som har størst potensiale for reisetidsreduksjoner.

# Jernbaneverkets stamnettutredning



## Løft i infrastrukturen – konsentrert satsing:

- **Dobbeltspor** på trafikksterke relasjoner: Oslo-Halden, Drammen-Larvik, Eidsvoll-Lillehammer, Stavanger-Sandnes, Bergen-Arna
- **Dobbeltsporparseller, eventuelt kombinert med linjeomlegging**, på følgende relasjoner (omfang må vurderes nærmere): Drammen-Kongsberg, Lillestrøm-Årnes, Grefsen-Nittedal, Sandnes-Egersund, Arna-Voss, Trondheim-Stjørdal
- **Nye baner/ innkortingsprosjekter** som Eidangerforbindelsen, Ringeriksbanen og Grenlandsbanen.

# Jernbaneverkets stamnettutredning



## Løft i infrastrukturen – konsentrert satsing (forts.)

- **Nye kryssingspor** på enkeltsporede strekninger, med prioritet til parseller av betydning for godstrafikken
- **Profilutvidelser** for godstransport og dobbeltdekker-personotog.
- Utvidelser og modernisering av **godsterminaler**
- Utvikling av **stasjoner og knutepunkter** for persontrafikk, tilpasset universell tilgjengelighet
- Gjennomgående tilpasning av tekniske anlegg og infrastrukturen for øvrig til internasjonale standarder.

# Jernbaneverkets stamnettutredning



Investeringsbehov fram mot 2040 for å realisere de målsatte kjøretider, frekvenser og punktlighetskrav er anslått til mellom **78-104** mrd kr.

For å oppnå suksess med modernisering av jernbanen er det viktig at utbyggingen foregår raskt og konsentrert på de banestrekninger hvor en ønsker å satse, og at en kommer raskt i gang.  
Effektene av investeringene vil svekkes jo lenger dette trekkes ut i tid.

Nivået på satsingen tilsvarer en årlig investering på **2,3-3** mrd. kr. i gjennomsnitt.