

Forslag til Nasjonal transportplan

Fokus - Hamar

Lars Eide, Prosjektsjef Dovrebanen

Om Nasjonal Transportplan

Meld. St. 20

(2020–2021)

Melding til Stortinget

Nasjonal transportplan 2022–2033

- Stortingsmelding, forslag, som skal vedtas i Stortinget til sommeren.
- NTP er en plan, ingen forpliktelse, for de neste 12 årene. 2022-2033
 - Forpliktelser kommer først i egne proposisjoner eller i Statsbudsjettet
- To perioder:
 - Konkrete prosjekt de første 6 årene
 - 2. periode synliggjør behov som må løses.



Aftenposten

A-magasinet

Osloby

Sport

Meninger

Nyhetsanalyse | Nasjonal Transportplan

Hareide har kastet kortene i transportplanen opp i luften. Spørsmålet er hvor mange som vil lande.

NYHETSANALYSE: Alle må tenke nytt om veier og jernbane. Det som gjaldt for bare kort tid siden, gjelder ikke lenger.

Osloby

Sport

Meninger

Søk



Porteføljestyling vil gi mer igjen for samferdselskronene

**Knut Arild Hareide**

Samferdselsminister (KrF)

16. september 2020



Ny

Sveinung

Berg Bentzrød, journalist

Alle må tenke nytt om veier og jernbane. Det som gjaldt for bare kort tid siden, gjelder ikke lenger.

Det finnes en rekke etablerte sannheter fra politikere og fagfolk om hva samfunnet trenger. Også om veier og jernbane. En rekke sannheter er etablert om

hvordan:

► Du og jeg skal kunne pendle til jobben.

FANIA

Nasjonal transportplan

duger»

Gjennom ti år har vi fått høre at det ikke er noen vits i å bruke store penger på travle jernbanestrekninger. Med mindre de får to, moderne spor.

Det forstår alle som kjører på veier med møteplasser for møteende trafikk.

BANE NOR

Hovedpunkter forslag NTP

- Hareide: «Hovedgrep i NTP er porteføljestyring»
- De årlige utbetalingene til Bane NOR gjøres uavhengig av foretakets løpende produksjon
 - Konkurransen mellom prosjektene vil gi positiv effekt
- Optimalisering i fokus
- Samlet ramme: 1.200 mrd kr – rekord
 - 393 mrd på jernbane

4.2.3 Videre arbeid med endringer i jernbanesektoren og innføring av Nye Veier-elementer

For utbygging av jernbaneinfrastruktur har kostnadsøkninger, forsinkelser og økt budsjettbehov vært tilbakevendende problemer. For å forebygge framtidige problemer og realisere jernbanereformens intensjoner om økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet, gjennomfører Samferdselsdepartementet tiltak for å forbedre styring og resultater i Bane NOR SF. Departementet vektlegger ansvarliggjøring av Bane NOR SF, mindre detaljert styring av foretaket og et mer forretningsmessig forhold mellom staten og foretaket. Formålet er å øke foretakets operasjonelle handlingsrom, etablere klarere ansvarsforhold, øke effektiviteten og bedre budsjett- og økonomistyringen. Økt ansvar og handlingsrom for Bane NOR SF vil kunne øke

bedre samfunnsøkonomisk lønnsomhet enn det som til nå er identifisert.

Regjeringen vil:

- fortsette å hente ut gevinstene av reformene i transportsektoren
- prioritere etter hvilke utfordringer vi skal løse, og ikke løse oss til detaljerte prosjekter
- innføre porteføljestyring i transportsektoren, hvor kontinuerlig optimalisering, konkurranse, læring og mer helhetlig utbygging skal bidra til at vi velger de beste løsningene og får mer igjen for pengene
- videreutvikle de samfunnsøkonomiske analysene og øvrig beslutningsgrunnlag for en helhetlig, bærekraftig og langsiktig strategisk planlegging
- ta i bruk næringslivets potensial til å skape framtidssøkte løsninger, blant annet gjennom

Regjeringen vil:

- gjennom systemet for porteføljestyring gjøre og gi incentiver til løpende optimalisering av investeringer i takt med teknologutviklingen
- legge til rette for hensiktsmessig utvikling, implementering og drift av de digitale løsningene som bidrar til å understøtte transportsystemenes funksjon
- sikre et robust og oppdatert regelverk, herunder bruk av regulatoriske sandkasser på områder som vurderes som teknologisk lovende, samt aktiv påvirkning av europeiske og internasjonale regelverksutvikling
- bruke offentlige anskaffelser og andre brede virkemidler for å fremme teknologutvikling
- være tett koblet på teknologutviklingen internasjonalt, gjennom kontinuerlig kunnskapsinnhenting, pilotering av teknologi og internasio-

Arbeidsdelingen mellom Bane NOR SF og Jernbanedirektoratet vil være slik at Bane NOR SF skal ha ansvar for den operative porteføljestyringen av investeringsprosjekter innad i en effektpakke. Jernbanedirektoratet vil ha ansvar for den strategiske porteføljeutviklingen, herunder prioriteringer mellom ulike effektpakker og tidspunkt for realisering av tilbudsforbedringer.

Potensialet for kostnadsreduksjon i jernbaneprosjekter framover kan likevel være betydelig. Det er sett på ulike varianter av verdioptimalisering av InterCity-konseptet, som kan redusere kostnadene for gjestående utbygging fra om lag 150 mrd. kroner til om lag det halve. I det videre arbeidet med optimalisering legges det vekt på etterspurte forbedringer i togtilbudet, i form av økt frekvens og reduserte reisetider, uten at det er nødvendig å bygge sammenhengende dobbeltspor. Det verdioptimaliserte InterCity-konseptet skal vurderes videre, og inngår i porteføljestyringen.

For å vurdere om vi får mer for pengene er det

«...jernbanesatsningen får
historisk høye **32,1 milliarder**
i statsbudsjettet for 2021»



Våre prioriteringer for tolvårsperioden

1. Fullføre igangsatte prosjekter
2. Ta vare på det vi har
3. Nye effektpakker og tilbudsforbedringer

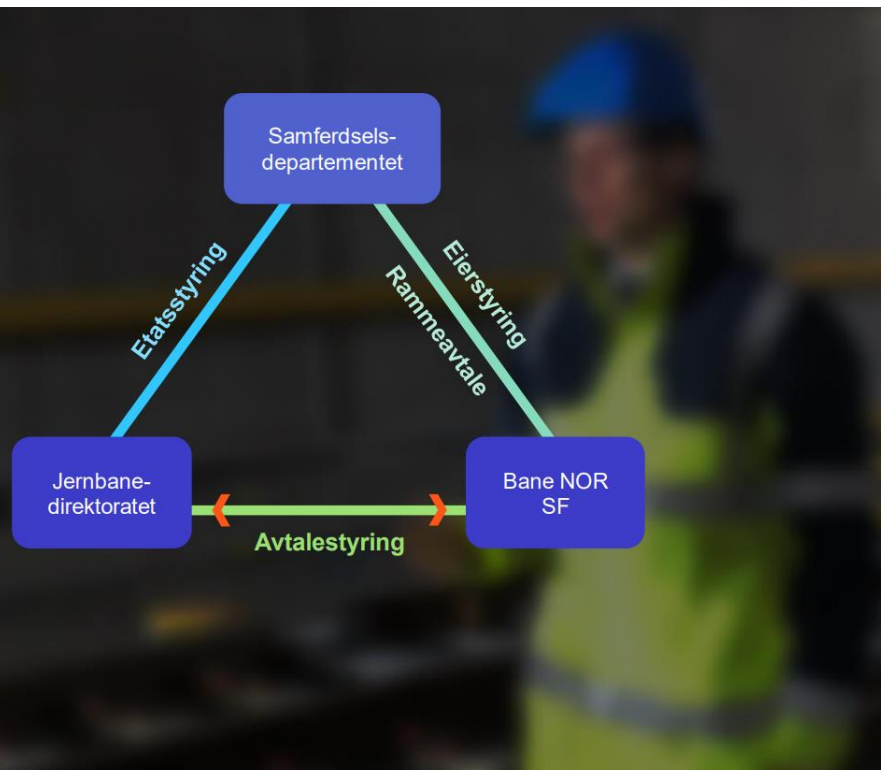
Togpassasjerer



Etterslep (mrd. NOK)



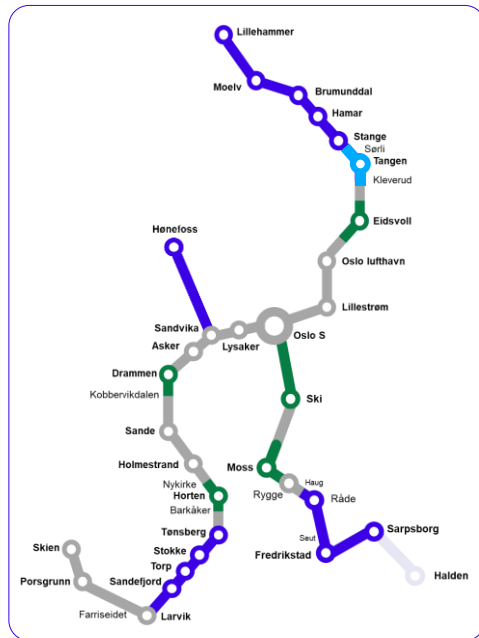
Arbeidsfordeling Bane NOR og JDIR



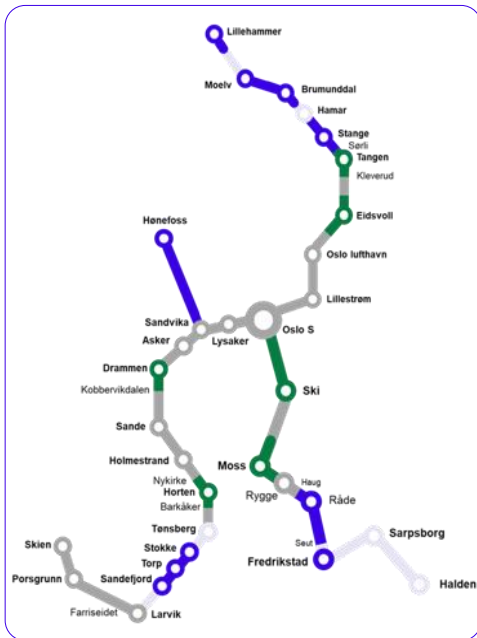
- **Bane NOR SF** skal ha ansvar for den **operative porteføljestyningen** av investeringsprosjekter innad i en effektpakke.
- **Jernbanedirektoratet** vil ha ansvar for den **strategiske porteføljeutviklingen**, herunder prioriteringer mellom ulike effektpakker og tidspunkt for realisering av tilbudsforbedringer.
 - Bane NOR SFs handlingsrom innenfor effektpakken skal være så stort som mulig.

Stort potensial i optimalisering av utbygging av InterCity

Full utbygging av dobbeltspor 152 mrd. kr



Optimalisert utbygging IC 76 mrd. kr



Optimalisering: -76 mrd. kr (-50%)

- **Dovrebanen (-26 mrd. kr)**
 - Dobbeltspor Sørli – Åkersvika og Åkersvika-Hamar stasjon (nord) bygges
 - Optimalisert utbygging Brumunddal – Moelv
 - Optimalisering utbygging Moelv-Lillehammer
- **Vestfoldbanen (-22 mrd. kr)**
 - Ingen utbygging Tønsberg-Stokke
 - Optimalisert utbygging Stokke-Sandefjord
 - Ingen utbygging Sandefjord-Larvik
- **Østfoldbanen (-28 mrd. kr)**
 - Dobbeltspor Haug-Seut
 - Tiltak på Fredrikstad stasjon og samtidig innkjør

Nasjonal transportplan Dovrebanen



Nasjonal transportplan - Dovrebanen

- Hareide:
 - «Dobbeltspor fullt og helt til Hamar»
 - «Hva gjør vi da mellom Hamar og Lillehammer? Kanskje starter vi med å bygge enkelte dobbeltsporstrekninger fra Moelv til Brumunddal. Får da 2tog/t fra Lillehammer, eksempelvis»
 - Dobbeltspor hele veien slår vi tydelig fast ikke vil skje de neste 12 årene.
 - Halverer nå prisen, men får 75% av togtilbudet

Dobbeltspor Eidsvoll – Hamar Status

Status sør for Hamar



- Venjar-Eidsvoll

- 4 km enkeltspor parallelt med eksisterende + 5 km dobbeltspor
- Status: Under utbygging
- Byggestart: 4. september 2018
- Planlagt åpnet: høsten 2022 (dobbeltspor inn til Eidsvoll stasjon)

- Eidsvoll-Langset

- 4,5km dobbeltspor
- Status: Under utbygging
- Byggestart: 5. september 2019
- Planlagt åpnet: høsten 2023

- Langset – Kleveland

- Ferdig 2016

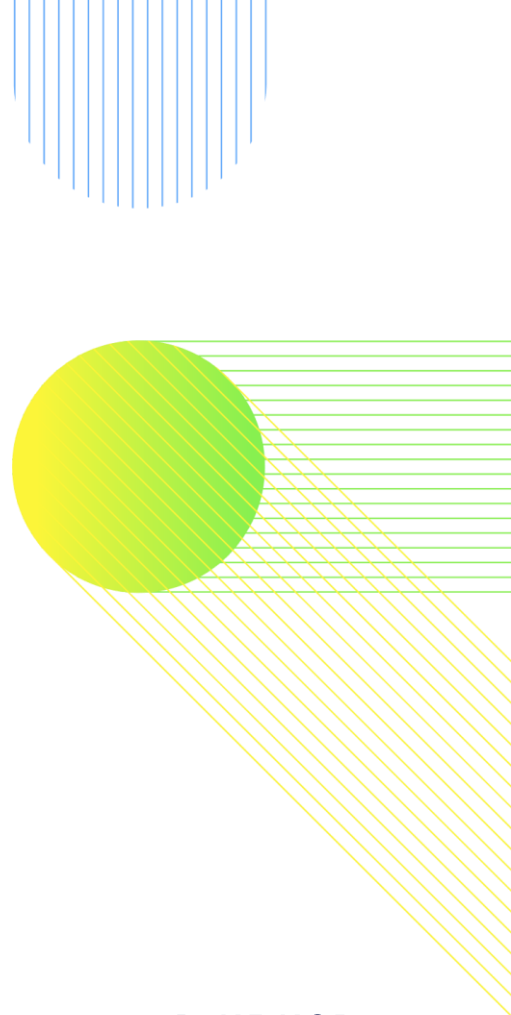
- Kleveland – Sørli

- 15,7 km dobbeltspor
- Status: Planlegging
- Byggestart: vinteren 2021/22
- Planlagt åpnet: 2027
- Sørli tømmerterminal (ferdigstillelse 2027)

- Sørli-Åkersvika

- 14km dobbeltspor
- Status: Planlegging
- Planlagt åpnet: 2027

Gjennom Hamar Status



Åkersvika-Hamar stasjon

- **Hamar stasjon på overtid**
 - Fornying satt på vent i 20 år som følge av IC-planer
 - Arealer regulert til byutvikling
- **Det ble i 2016 foreslått å bygge kun til Åkersvika**
 - Med forutsetning om at Hamar stasjon ble ny i 2030 med dobbeltspor til Lillehammer
- **Meklingsresultat etter Åkersvika-Brumunddal 2020**
 - Regulere kun Åkersvika-Hamar stasjon nord
 - Utarbeides sporplaner med stor kapasitet
 - Koble Åkersvika-Hamar stasjon på Sørli-Åkersvika 2027



Åkersvika-Hamar stasjon



- Åkersvika-Hamar stasjon
 - 2 km
 - Status: Reguleringsplan
 - Knutepunktprosjekt – stasjonsbygning, ventearealer, trafikkarealer, buss, park & Ride, sykkel mm.



Dagens situasjon



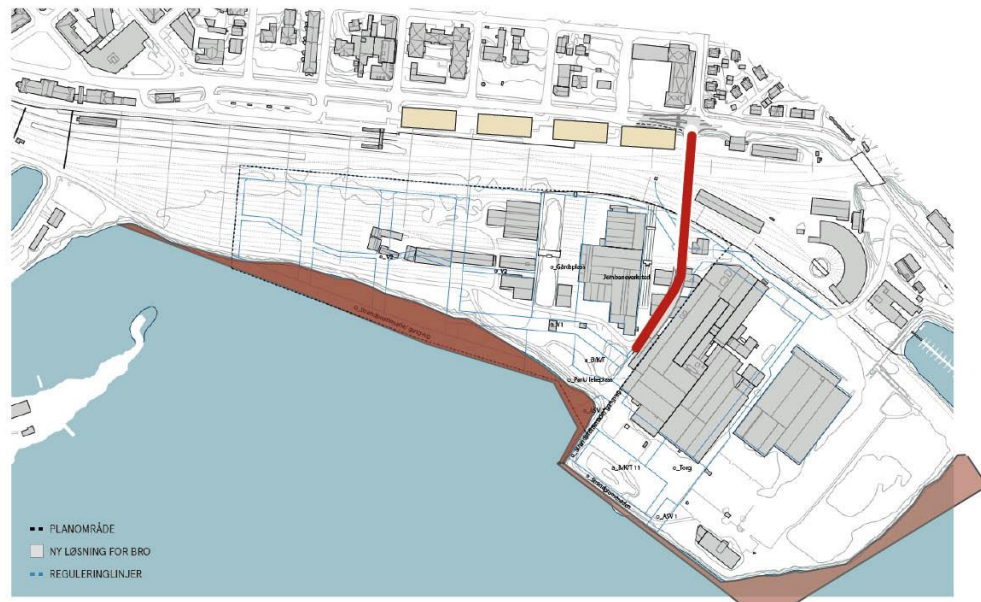
1. Få på plass Espern bru

- Espern bru må bygges først, denne er nødvendig for å få adkomst for å bygge ut områdene på Strandsonen og Espern - Dagens planovergang tilfredsstiller ikke krav til trafiksikkerhet



2. Vedtatt utfylling i Mjøsa

- Utviklingene av de nye boligområdene på Strandsonen og Espern innebærer en utfylling i Mjøsa (vedtatt 2011)



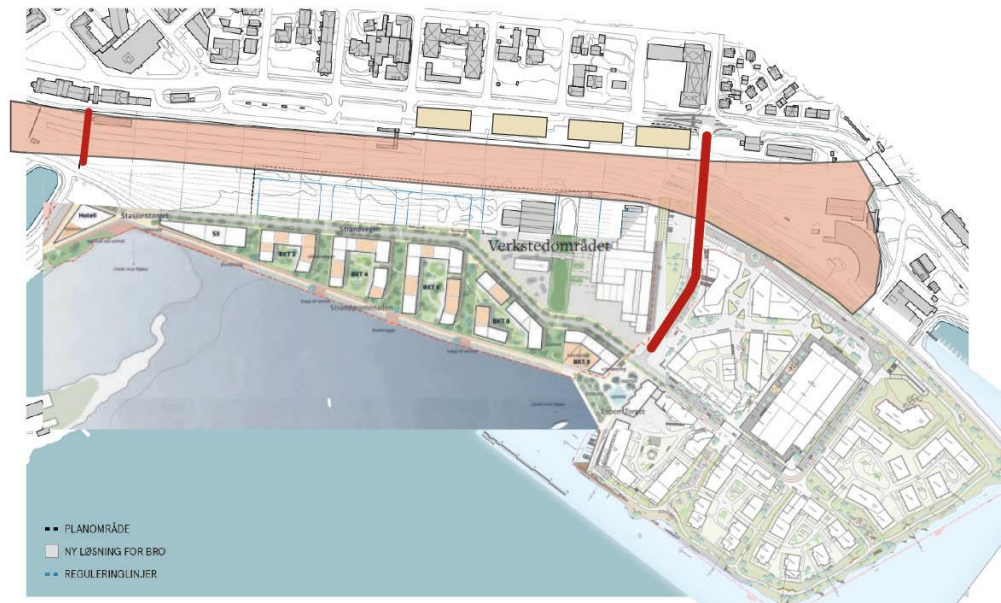
3. Fase 1 av utbyggingen langs Mjøsa

- Første fase på Strandsonen og Espern kan gjennomføres



4. Bygging av jernbane til og med Hamar stasjon

- Ny jernbane fra Åkersvika til Hamar stasjon fortrinnsvis bygget sammen med Sørli - Åkersvika.
- Dette fører til ytterligere avgrensning av sporområdet.
- Muliggjør undergang fra stasjonen til Strandsona og Tjuvholmen.
- Dette muliggjør mer utbygging.



5. Utbygging av fase 2 på strandsona

- Utbygging av strandsona fase 2



Arealbehov for sykehus – Dagens situasjon

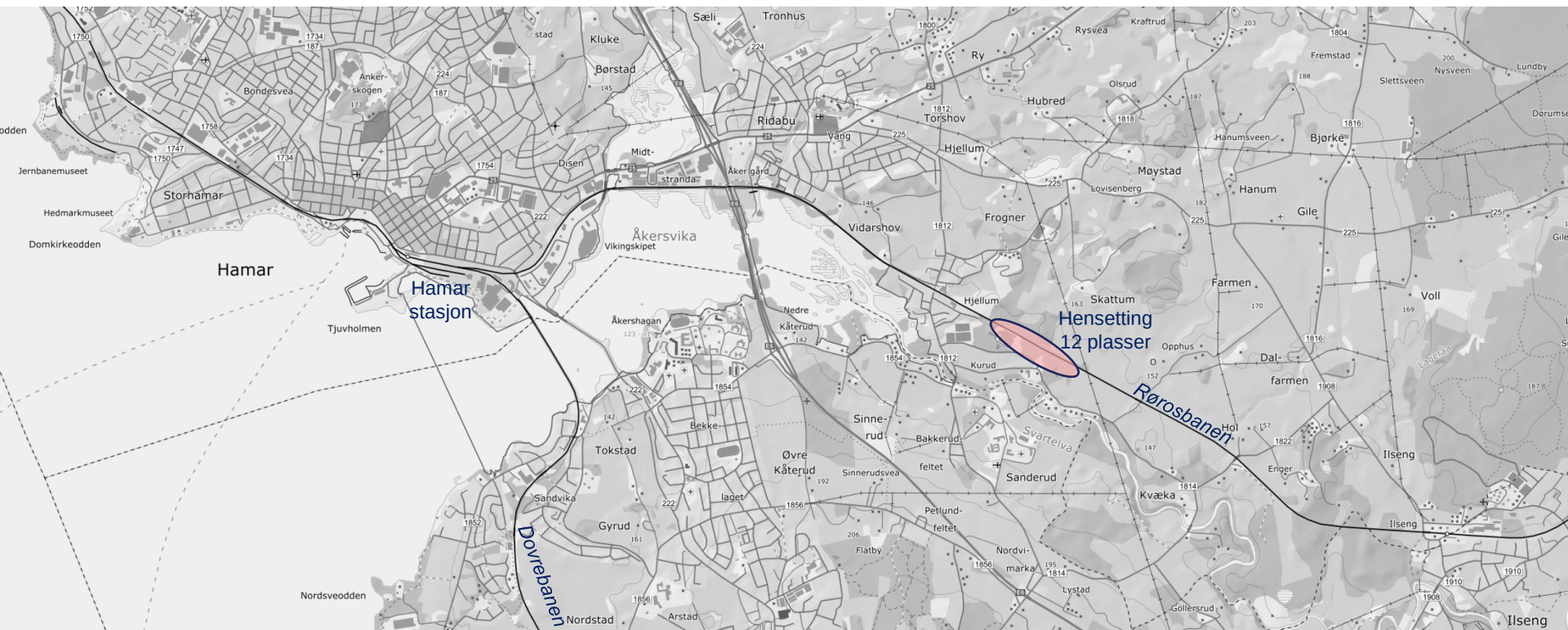
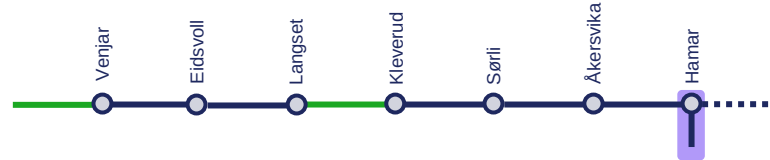
- Illustrerer arealbehov for et sykehus i dagens situasjon

Premisser

- Utgangspunkt i forprosjekt for Drammen sykehus



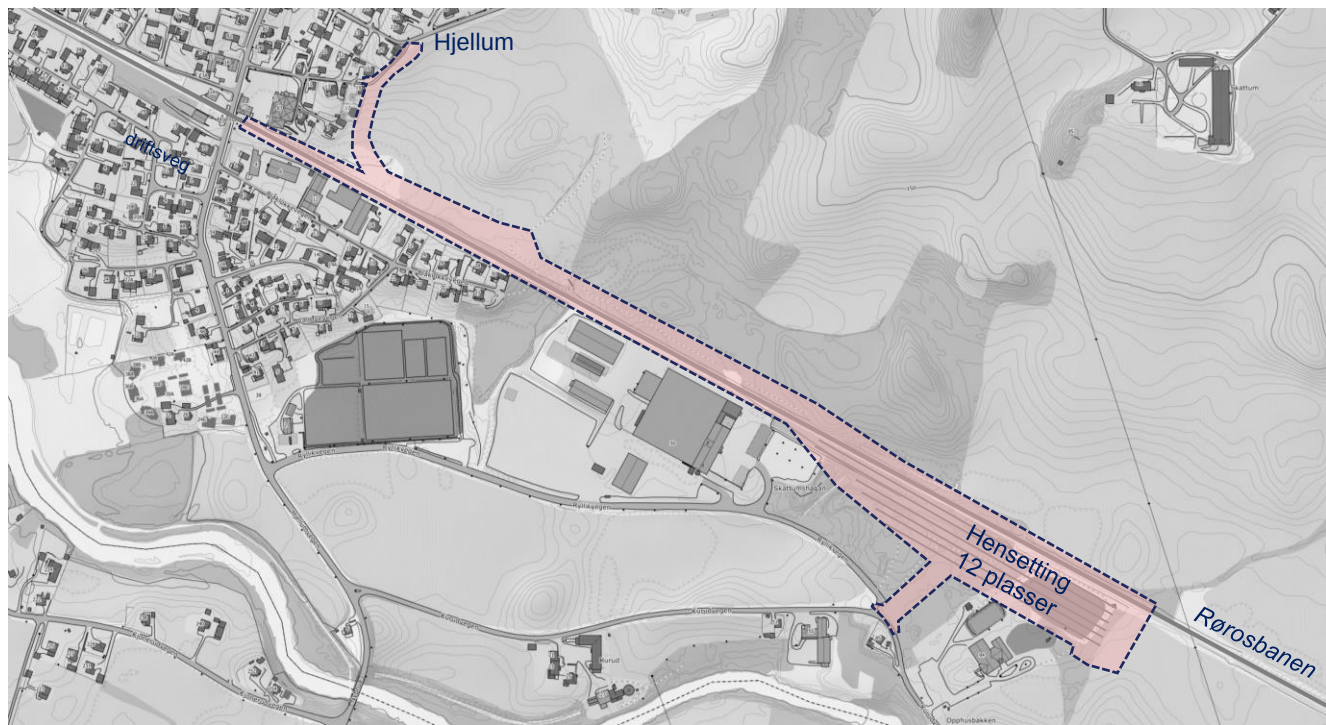
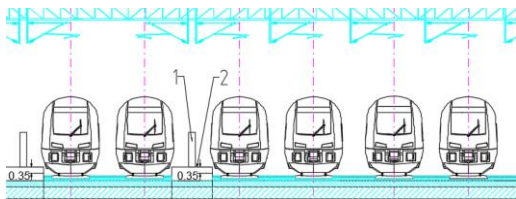
Hensetting Hjellum, Hamar



Hensetting Hjøllum, Hamar



- 12 plasser
- Inkl elektrifisering av Rørosbanen (4,5km)
- Elektrifisering ikke inne i forslag til ny NTP



Status nord for Hamar

Status nord for Hamar

- Brumunddal – Moelv
 - Ca 15km dobbeltspor, tilpasset trinnvis utbygging
 - Status: kommunedelplan
 - Framdrift: forventet vedtak kommunedelplan 1.kvartal 2023
 - Ibruktakelse ?
- Moelv – Lillehammer
 - Ingen planlegging foreløpig
- Hove hensetting, Lillehammer
 - Ferdig med teknisk og offentlig plan
 - Planlagt ferdigstillelse: innen utgangen av 2023



Spenningsmomenter framover:

- NTP behandlinga i Stortinget og arbeidet med porteføljestyring
- Hva får Hamar/Innlandet av togtilbud og når?
- 2 tog i timen til Hamar og reisetid i 2027
 - Fint for de som reiser til/fra Hamar, Stange og Tangen stasjoner, og 15 min reisetid bra for alle
- Når 3-4 tog i timen til Hamar og 2 tog i timen mellom Hamar – Lillehammer?
- Når kan man øke godsmengden på Dovrebanen?
- Alt er ikke helt glassklart ennå, men blir det nok etter hvert !

