

Besøksadresse:
Schweigaards gate 23, Oslo
Postadresse:
NSB AS, Postboks 1800 Sentrum, N-0048 Oslo
T: (+47) 23 62 00 00
nsbkonsernet.no
Org.nr: 984 661 177

Samferdselsdepartementet

Dato: 30. juni 2016
Saksnummer: 16/1165
Henvendelse til: Geir Isaksen

NTP 2018-2029

NSB viser til høring for grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2018-2029. NSB konsernet er operatør av persontog, godsoperatør gjennom CargoNet AS, eier av Nettbuss AS og eier og forvalter av betydelig eiendomsmasse gjennom ROM Eiendom.

Her følger NSBs innspill til samlet uttalelse til plandokumentet for NTP 2018-2029 med utdypende kommentarer rundt rutekonsepter for Østlandet i 2027 i eget vedlegg.

Med vennlig hilsen,



Geir Isaksen
Konsernsjef

Innhold

Sammendrag	3
------------------	---

Konkrete innspill til NTP 2018-2029	5
---	---

1. Generelle innspill	5
Byområdene	5
Stasjoner og knutepunkter	5
Valg av fremtidig rutetilbud	6
Godstiltak	6
2. Østlandet	7
R2027-Østlandet	7
Indre IC - Hamar/Sarpsborg/Tønsberg	8
Flaskehalser – ytre IC	8
Flaskehalser – Hokksund/Sørumsand/Jessheim	10
Timesfrekvens Gjøvikbanen	11
Prioritering	11
3. Bergensområdet	11
4. Nord-Jæren	12
5. Trondheimsområdet	13
6. Utenom storbyregionene	14
Sørlandsbanen	14
Bergensbanen	14
Dovrebanen	14
Nordlandsbanen	15
7. Materiellbehov	15
8. Hensetting	17
9. Vedlikehold	18

Erfaringer det er viktig å vektlegge i neste NTP	18
--	----

Sikre tett koordinering og fleksibilitet i planer	19
Sikre kapasitetsreserve infrastruktur	19

Vedlegg – NSBs alternative rutekonsepter for Østlandet i 2027

Sammendrag

NSB er i hovedsak enig i de overordnede føringer som ligger til grunn for Nasjonal transportplan. Vekst i befolkning og økonomi medfører økt transportbehov som igjen krever større kapasitet og mer effektive og miljøvennlige transportløsninger.

NSB er positiv til at transportetatene i sitt forslag går inn for å fjerne vedlikeholdsetterslepet. Dette er svært viktig både for passasjertransport og godstransport for å kunne sikre jernbanens kunder gode leveranser i årene som kommer. NSB er likevel opptatt av at tiltak planlegges slik at de får minst mulig konsekvenser for togtrafikken i gjennomføringsfasen. Tidvis mener NSB at det må aksepteres at opprettholdelse av togtrafikken må prioriteres fremfor optimal fremdrift.

Passasjerene strømmer til toget. I rushtiden er mange av togene fulle inn og ut av de største byene. Det er derfor viktig at også jernbanens infrastruktur blir bygd ut slik at man sikrer at jernbanen kan ta sin del av den økte kollektivtrafikken som det blir lagt opp til. Det betyr at tiltakene som gir størst virkning rundt de største byene prioriteres og at man som hovedprinsipp bygger «innenfra og ut».

NSB vil påpeke at det er marked for å utvikle en togtrafikk som tar ut effektene av høy ramme for infrastrukturinvesteringene. Toget kan bli en enda viktigere del av løsningen på transportutfordringene i de store befolkningskonsentrasjonene, med spesiell vekt på Østlandet, men også i Rogaland, Hordaland og Trøndelag.

Jernbaneverket har utarbeidet et sett med tiltak for å øke kapasiteten og fjerne flaskehalser i Osloområdet. Tiltakene er samlet i den såkalte Brynsbakkepakken som gjør det mulig å kjøre flere tog inn/ut av Oslo og dermed øke rutetilbudet for flere områder. Dette er et svært viktig tiltak for å hente ut nytte av investeringer andre steder i jernbanenettet. Denne pakken må få høy prioritet.

NSB er imidlertid ikke enig i hvordan den nyvunne kapasiteten som følge av Brynsbakkepakken er foreslått benyttet i Jernbaneverkets rutemodell for Østlandet i 2027. Jernbaneverket legger her bl.a. opp til en innføring av 10-minutters frekvens for lokaltog på de korteste strekningene.

NSB har vurdert alternative konsepter, hvor bruk av den økte kapasiteten prioriteres noe annerledes enn det Jernbaneverket foreslår. Hovedforskjellen er at den nyvunne kapasiteten i større grad prioriteres for økt tilbud til noe lengre relasjoner i sterk vekst. Dette gjelder bl.a. mot Jessheim, Hamar og Sørumsand, samt økt tilbud for de store knutepunktene i triangelet Drammen/Asker-Lillestrøm-Ski. I tillegg integreres tilbringertjenesten til Oslo lufthavn i det ordinære togsystemet på Østlandet.

NSBs anbefalte konsept kan gi mulighet for:

- økt frekvens og kortere reisetid på flere strekninger
- økt antall passasjerer
- bedre plass og lavere trengsel
- økt vekstpotensial – med opp til om lag 25 % mer trafikk i rush
- bedre frekvens til Oslo lufthavn – selv uten separat tilbringertjeneste

Et slikt alternativt konsept vil etter NSBs mening være bedre tilpasset markedet, med om lag samme kostnadsnivå.

NSBs alternative rutekonsepter for Østlandet i 2027 er utførlig beskrevet i separat vedlegg.

Jernbanereformen legger opp til at all persontogtransport på norsk jernbane konkurransenutsettes i seks til åtte trafikpakker. NSBs alternative konsepter er utarbeidet i den hensikt å foreslå modeller som gir samfunnet best mulig kapasitetsutnyttelse basert på markedsbegivenene som forventer å vokse de kommende årene. Hvilke selskap som får oppdraget med å drive de respektive strekningene, vil bli avgjort av de kommende konkurransene der fremtidige rutemodeller er definert.

Forskyvning av ytre IC mot 2030 og senere kan bli kritisk for togets konkurransekraft. Hvis dette opprettholdes, vil det være nødvendig med kompensierende kapasitetsøkende tiltak for å muliggjøre utvikling av person- og godstogtilbudet. Dersom det må prioriteres mellom strekningene, foreslår NSB ut fra dagens driftssituasjon, at midlene prioriteres i rekkefølgen Hamar – Lillehammer, Sarpsborg – Halden og Tønsberg – Larvik.

NSB opplever store utfordringer som følge av manglende fremføringskapasitet for gods- og persontog, og foreslår forsert kapasitetsøkning på strekningene Drammen – Hokksund, Lillestrøm – Sørumsand og Lillestrøm – Jessheim.

NSB mener en forsering av dobbeltspor Sandnes – Nærbø er viktig og at midler til vendespor på Ganddal bør omprioriteres til en slik dobbeltsporutbygging. Tilsvarende kreves bygging av tilstrekkelig sporkapasitet mellom Stjørdal og Melhus til å etablere halvtimesfrekvens dersom toget skal kunne minst opprettholde sin rolle i Trondheimsregionen.

Satsingen rundt de store byene vil gi økt konkurransekraft og dermed grunnlag for mer trafikk på fjernstrekningene. Dette vil utløse behov for økt kryssingskapasitet for gods- og persontog også mellom de store byene. Samtidig vil det bli økt behov for fjerntogsruter inn/ut av Oslo, og det er viktig at det dimensjoneres for dette.

NSB ser for seg at persontogparken i Norge vil måtte være på om lag 340 tog i 2028 mot ca. 260 i dag. I tillegg vil ca. 110 tog måtte fases ut på grunn av oppnådd teknisk-økonomisk levealder. Dette innebærer at det uavhengig av organisering, vil måtte anskaffes i størrelsesorden 190 tog de neste tolv årene. Økt antall tog vil også dimensjonere for verkstedkapasitet, og det må etableres parkering/ hensettingsplasser for om lag 150 persontog i perioden frem mot 2029. Verkstedkapasiteten for persontog må til enhver tid være tilstrekkelig for at operatører skal kunne drive rasjonelt.

NSB er tilfreds med at det er prioritert midler til kapasitetsøkende tiltak over hele jernbanenettet gjennom en egen godspakke. Forventningene til volumøkning i godstransporten krever at de mangeårige politiske målene om mer gods fra vei til bane nå følges av konkrete tiltak og bevilgninger som sannsynliggjør måloppnåelse. Det må særskilt påpekes behovet for at de tekniske fasiliteter på Alnabruterminalen må fungere.

Muligheten for å kjøre 740 meters tog bør ikke begrenses til Sør-Norge, men også omfatte Nord-Norge.

NSB støtter NTPs bymiljøsatsing både knyttet til arealbruk, miljøvennlige transportløsninger og utvikling av kollektivknutepunkt. Det er positivt at det åpnes for at midler i bymiljøavtalene kan prioriteres der kollektiv-, gang- og sykkeltiltak har størst effekt, uavhengig av om det er riksveg, fylkesveg og kommunal. Dette kan også åpne for mer helhetlig prioritering av infrastrukturen i knutepunktene. Buss vil inngå som en viktig del av løsningen i mange byer og satsing på kollektivfelt langs innfartsårene er nødvendig.

Konkrete innspill til NTP 2018-2029

De konkrete innspillene til grunnlagsdokumentet for Nasjonal transportplan 2018-2029 presenteres her i form av generelle innspill og en områdevis gjennomgang.

1. Generelle innspill

Byområdene

Satsing på gode bymiljøer underbygger et urbant bosettingsmønster. Det gir grunnlag for en høy andel gåing og sykkelbasert transport samt effektiv kollektivbetjening. Høy tetthet av boliger og lite arealkrevende arbeidsplasser rundt kollektivknutepunktene inngår som en naturlig del av en slik utvikling.

Buss vil inngå som en viktig del av løsningen i mange byer og satsing på kollektivfelt langs innfartsårene er nødvendig.

En god bypolitikk konsentrerer også godsstrømmene slik at banebasert godstrafikk blir konkurransedyktig.

Stasjoner og knutepunkter

NSB støtter innretningen knyttet til stasjoner og knutepunkter og at tiltakene prioriteres der de gir størst effekt, særlig er Oslo S viktig. NSB påpeker viktigheten av at Oslo S oppgraderes til å håndtere den økte trafikkveksten som følge av InterCity-utbyggingen. Derfor er det av største betydning at Nye Oslo S, herunder selve stasjonsbygget, etableres raskest mulig og senest innen InterCity-utbyggingen ferdigstilles i 2030.

Det bør også avsettes planleggingsmidler til planlegging av aktuelle jernbanetiltak der det pågår byutvikling. Dette kan sikre at fremtidige knutepunkter kan planlegges med god helhet slik at jernbanen kan ta en sentral rolle i fremtidig byutvikling. Eksempelvis som på Lierstranda, hvor ny lokalisering og utforming av fremtidig ny stasjon bør planlegges sammen med øvrig byutvikling.

Valg av fremtidig rutetilbud

I utgangspunktet mener NSB at det er riktig å skissere tilbudskonsepter for å dimensjonere infrastrukturen. Tilbudskonseptene bør være basert på markedsbehov og i størst mulig grad være skalerbare for en trinnvis tilbudsutvikling. Likevel er det viktig at infrastrukturen utformes med en reservekapasitet for å håndtere avvik i trafikken og ivareta godstrafikkens behov for fleksibilitet

Jernbaneverket har vist *en* mulig tilbudsutvikling for jernbanen i byområdene i Norge, gjennom å definere rutekonsepter R2027 (henholdsvis R2027-Østlandet, -Jærbanen, -Vossebanen og -Trønderbanen). Tiltakene i plangrunnlaget er basert på dette ene tilbudskonseptet for hvert område. Som vist i punkt 2 under for Østlandet, fins det flere mulige tilbudskonsepter som vil ha ulike konsekvenser og prioriteringer. Tilsvarende vil gjelde også for de andre byområdene.

Grunnlaget for valg av tilbudskonsept fremstår for NSB lite transparent. Samfunnsøkonomiske beregninger er lagt til grunn, men det er vanskelig å se i hvilken grad forskjellige alternativer har vært vurdert og i hvilken grad andre hensyn har blitt vektlagt. Når kun ett tilbudsalternativ blir presentert, gir dette inntrykk av at det ikke fins alternative muligheter. Valg av tilbudskonsept vil også legge sterke føringer for fremtidig tilskuddsbehov, både til infrastruktur og drift. Det fremstår da som mangelfullt at ikke også hensyn utover de rent samfunnsøkonomiske blir vektlagt og at beslutningspunktet ikke er klart definert.

Valg av tilbudskonsept bør etter NSBs oppfatning baseres på en grundigere og mer transparent evaluering av alternativer, både av konseptmessige, markedsmessige og økonomiske forhold samt konsekvenser for annen tog- og kollektivtrafikk.

Når det gjelder de spesifikke infrastrukturtiltakene som er foreslått i R2027-pakkene, vil de fleste av disse være tiltak som er nyttige uavhengig av hvilket rutekonsept som velges. Andre vil være rutemodellspesifikke og vil kunne vise seg mindre relevante dersom man ender opp med et annet tilbudskonsept enn det som Jernbaneverket har skissert.

Det bør vurderes om R2027-tiltak bør omtales mer generelt og eksempelvis omdøpes til «tiltak for tilbudsutvikling». Dette for å sikre at midlene kan omprioriteres hvis nødvendig og at midlene ikke låses til ett bestemt rutekonsept som senere viser seg å ikke være optimalt. I tillegg vil dette kunne gi mer fleksibilitet til å utvikle tilbudet kontinuerlig og ikke være knyttet til et rutekonsept med ett spesifikt årstall.

Godstiltak

NSB er tilfreds med at det er prioritert midler til kapasitetsøkende tiltak over hele jernbanenettet gjennom «Godspakken». Dette er nødvendige tiltak for å kunne nå den politiske målsetningen om overføring av godstrafikk fra vei til bane.

Vekstmålene i NTP er satt i tonn, mens det relevante i et samfunnsperspektiv er å unngå at godset transporteres på vei. For kombitransporter hos jernbaneoperatørene blir godset hovedsakelig målt i TEU-ekvivalenter. Dette er en god indikator på om kombitransporten på jernbane lykkes eller ikke, da tallene er lettere å konvertere mellom antall trailere og antall tog.

Målet om 40 % økning i faktisk kjørt tog lengde er en positiv ambisjon, men vil sannsynligvis bety at man må planlegge for bruk av doble lok på hovedstrekningene.

Når det gjelder terminaler, ønsker NSB å understreke viktigheten av at Alnabruterminalen har den tekniske standard som er nødvendig for å sikre full oppetid slik at man kan sikre den nødvendige tillitt i markedet. Dette bør reflekteres i NTP.

Muligheten for å kjøre 740 meters tog til Sør-Norge bør utvides til også å gjelde mot Bodø og henger sammen med målet om økning i faktisk kjørt tog lengde.

Se også egne merknader for Bergen- og Trondheimsområdet.

På flere strekninger har persontrafikken mye av de samme utfordringene som godstrafikken. NSB ber om at Jernbaneverket i konkretiseringen av tiltak innenfor Godspakken også ser på muligheten for at tiltakene kan utformes slik at de også gir nytte for persontrafikk.

2. Østlandet

R2027-Østlandet

Jernbanverket har sammenstilt en pakke med kapasitetsøkende tiltak som vil gi mulighet til å øke togtilbudet inn til og gjennom Oslo frem til en større utbygging av Oslo-navet. De aller fleste av tiltakene i pakken vil ha generell effekt, uavhengig av hvilken rutemodell som velges, og NSB ønsker å poengtere viktigheten av å prioritere disse tiltakene, uavhengig av ramme, for å muliggjøre en grunnleggende tilbudsutvikling.

NSB ønsker likevel å komme med noen innspill til enkelte av tiltakene, samt anbefale at det legges inn et tiltak for å opprettholde vendekapasitet på eller nord for Kolbotn

Tabell 1 Innspill til tiltak for R2027-Østlandet

Tiltak	NSBs innspill
Sporomlegging Brynsbakken	I NSBs alternative konsepter for 2027 foreslås en fleksibel bruk av indre og ytre spor i Brynsbakken for tog fra Hoved- og Gardermobanen. Med skissert løsning for tiltaket vil dette gi noen (håndterbare) rutemessige bindinger. Likevel bør det ses på muligheten for å tilrettelegge infrastrukturen for konfliktfritt sporvalg for tog fra Hoved- og Gardermobanen, for å gi færrest mulig bindinger.
Vendespor Asker	NSBs alternative konsepter for 2027 øker ikke antall vendende tog på Asker, slik at dette tiltaket kan vurderes utsatt til utbyggingen av Oslo-navet. Tiltaket kan likevel være nødvendig hvis Spikkestad skal betjenes av en annen linje enn i dag noe som vil innebære at alle avganger på dagens L1 vender i Asker.
Opprettholde vendekapasitet på Kolbotn eller nytt vendeanlegg i området Holmlia-Kolbotn	Det er størst kapasitetsbehov på strekningen Kolbotn-Holmlia-Hauketo, og dagens tre spor på Kolbotn muliggjør en effektiv drift av rushtidsavganger. I NSBs alternative konsepter for 2027 er det skissert en videre bruk av denne vendemuligheten. En slik vendemulighet vil også gi muligheten til økt tilbud i Jernbaneverkets

	rutekonsept (enten ved en omprioritering av vendekapasitet Oslo S, eller når Oslo-navet er utbygd). Tiltaket vil ha generell effekt og bør vurderes uavhengig av valgt rutemodell. Alternativet er å vende innsatstog på Ski – noe som forutsetter at østre linje har planfri tilkobling. Vending på Ski vil også øke materiellbehovet og gi høyere driftskostnader (på sikt vesentlig høyere enn kostnaden for vendekapasitet). Det bør også være en forutsetning at vendekapasitet på Kolbotn ikke nedbygges før alternativ vendekapasitet er etablert for å unngå reduksjon i tilbudet fra i dag. Ved en eventuell etablering av vendeanlegg i området sør for Holmlia, bør det vurderes om dette skal være starten på en mulig banetilknytning til Gjersrud/Stensrud via Grønliåsen. Det vil være kapasitetsmessige fordeler ved å kunne løse transportbehovet fra Holmlia og Gjersrud/Stensrud med samme tilbud ettersom ytterligere kapasitet fra Holmlia da trolig ikke vil være nødvendig.
--	---

Indre IC - Hamar/Sarpsborg/Tønsberg

NSB er tilfreds med at utbygging av indre IC er prioritert med god fremdrift i plangrunnlaget. Det er positivt at markedet kan møtes og at togets konkurransekraft på disse strekningene opprettholdes og styrkes. Dette gir mulighet for forbedret tilbud både for IC-tog og for gods- og fjerntrafikken videre på disse strekningene. Dobbeltspor i det indre IC-området muliggjør økt antall avganger, herunder ekspressavganger med raskere reisetid og færre stopp underveis.

NSB mener at det som hovedregel bør planlegges for et tilbud i det indre IC-området med 4 tog/time, der halvparten av disse kan være ekspressavganger. Se for øvrig NSBs anbefalte konsept for Østlandet i 2027 (vedlegg).

Flaskehalser – ytre IC

Ytre IC, Hamar – Lillehammer, Fredrikstad – Halden og Tønsberg – Larvik, vurderes oppgradert til dobbeltspor noe ut i tid. Etter NSBs vurdering er det bekymringsfullt at kapasitetsøkning uteblir i inntil 15 år på disse strekningene. Jernbaneverket legger til grunn at det skal tilbys timesavganger med regiontog på strekningene og fortetting til halvtimesavganger i rush.

Redusert kjøretid på indre IC vil også gi redusert reisetid mellom ytre IC og Oslo og dermed økt konkurransekraft mot bil. Selv om det ikke bygges dobbeltspor på strekningene i første omgang, vil man likevel oppleve behov for økt kapasitet. Det bør derfor legges inn tiltak for å øke kapasiteten til å kunne kjøre 2 tog/time i grunnrute helt til endepunkt i tillegg til fjerntrafikk (minimum hver andre time, hver time i rushretning) og godstrafikk.

Strekningene har forskjellige kapasitetsmessige utfordringer.

Hamar - Lillehammer

Pr i dag er det strekningen Hamar – Lillehammer som har de største driftsutfordringene, med den største trafikken av de tre strekningene. Her kjøres inntil 18 gjennomgående godstog på

hverdager i tillegg til 8 fjerntog og 38 IC-avganger, totalt 64 avganger. Strekningen har 7,2 km mellom kryssingsporene i snitt, og de er jevnt fordelt, med unntak av den siste delstrekningen mellom Bergseng og Lillehammer som er 9,5 km lang. Alle kryssingssporene er mer enn 650 meter og gir i utgangspunktet god fleksibilitet med hensyn til godstrafikkavviklingen.

Likevel er trafikkmønsteret komplisert, og antallet tog og variasjoner i framføringsegenskaper og stoppmønster samt driftsstabiliteten i Gudbrandsdalen gir punktlighetsbrister. Strekningen er også svært viktig for ekspansjon i den totale godstrafikkmengden på jernbane, og bør etter NSBs oppfatning prioriteres høyest av de tre ytre IC-strekningene og få målrettede tiltak og planlagt kapasitetsøkning tidligere enn vist i etatenes NTP-fremlegg.

Fredrikstad - Halden

Østfoldbanen mellom Fredrikstad og Halden har 42 IC tog pr dag, men få gjennomgående godstog slik at maksimal dagsbelastning blir 48 tog mellom Halden og Sarpsborg, 57 mellom Sarpsborg og Rolvsøy og 51 mellom Rolvsøy og Fredrikstad. Det er i gjennomsnitt 6,05 km mellom kryssingssporene på strekningen. Kryssingsmulighetene er noe ujevnt fordelt, og Skjeberg kryssingsspor, som har relativt lang avstand til neste kryssingsmulighet i begge retninger, er bare 489 meter langt som er for kort for grenseoverskridende godstog.

Persontrafikken på strekningen vil få ytterligere forsterket konkurransekraft ved Follobanens åpning. Strekningen er hovedinnfallsport for godstrafikk på jernbane fra kontinentet og Göteborg havn. Potensialet bør være stort. Persontogtrafikk over grensen kjøres i dag som forlengelse av IC-tog Oslo-Halden men konsepter med separate avganger kan vise seg å være nødvendig på sikt.

Et økt ambisjonsnivå om grensepasserende gods- og passasjertrafikk, samt økt markedsandel i dagpendlingsmarkedet til og fra Osloområdet, vil ikke kunne imøtekommes uten kapasitetsøkende tiltak også utenfor Sarpsborg relativt tidlig. I plangrunnlaget til NTP er det skissert 200 mill. til kryssingsportiltak i denne korridoren. Denne potten bør benyttes til å øke kapasiteten for gods- og passasjertrafikk utenfor Sarpsborg og eventuelt økes hvis nødvendig.

Tønsberg – Larvik

På Vestfoldbanens utenfor Tønsberg vil det bli tilbudt tre tog pr time i rushretningen allerede fra 2017. Pr i dag er det lite eller ingen godstrafikk på strekningen. Total belastning blir da 48 tog pr døgn. Det er 8,9 km mellom kryssingssporene i gjennomsnitt og de er relativt jevnt fordelt. Kryssingssporene er korte og tilpasset persontrafikken. NSB mener at tiltak Tønsberg –Larvik er nødvendig, men i hovedsak vil det innebære reisetidsforbedringer. Forventet trafikkvolum for Vestfoldbanen isolert sett vil kunne avvikles innenfor de løsninger som er foreslått i plangrunnlaget, og tiltak her er nødvendig på sikt, men mindre prekært enn på de to andre delstrekningene. Sammenkobling med Sørlandsbanen (Grenlandsbanen) forutsetter imidlertid dobbeltspor mellom Tønsberg og Larvik.

NSB ser med bekymring på kapasitetsutfordringene som en vognlastterminal med godstog i lav hastighet vil gi på en streking dimensjonert for 250 km/t.

Flaskehalser – Hokksund/Sørumsand/Jessheim

Det er i dag flere strekninger på Østlandet som ligger på grensen til å være overbelastet, med mange tog på utilstrekkelig infrastrukturkapasitet. Dette resulterer i lav punktlighet og dårlig robusthet på disse strekningene, noe som forplanter seg videre og har konsekvenser for robustheten til hele togsystemet på Østlandet.

Strekningene Drammen-Kongsberg, Lillestrøm-Eidsvoll (Hovedbanen) og Lillestrøm-Kongsvinger er hovedlinjer for godstrafikk samtidig som det både er et marked for og politisk ønskelig med økt persontrafikk.

For å kunne tilrettelegge for vekst i gods- og persontrafikk samt å løse punktlighetsproblemene allerede i dagens situasjon, anbefaler NSB at det startes opp et arbeid med planlegging og bygging av dobbeltspor for å forsere kapasitetsøkning på disse strekningene i løpet av NTP-perioden.

Tabell 2 Innspill til tiltak for flaskehalser Hokksund/Sørumsand/Jessheim

Tiltak	Beskrivelse
Dobbeltspor Drammen-Hokksund	Strekningen Drammen-Hokksund er en flaskehals i dagens jernbanesystem og det anbefales utbygging til dobbeltspor for å løse dagens kapasitetsutfordringer og tilrettelegge for økt trafikk. Vil gi mulighet for å øke til halvtimesfrekvens til Hokksund i grunnrute.
Dobbeltspor Lillestrøm-Sørumsand	Strekningen Lillestrøm-Sørumsand er en flaskehals i dagens jernbanesystem og det anbefales utbygging til dobbeltspor for å løse dagens kapasitetsutfordringer og tilrettelegge for økt trafikk. NSB anser det som mulig å utvide til halvtimesfrekvens til Sørumsand i grunnrute gitt dagens infrastruktur, men det vil gi mer trafikk på en allerede anstrengt infrastrukturkapasitet. Under kategorien godstiltak i plangrunnlaget til NTP er det foreslått 1,4 mrd. til dobbeltsporutbygging og 0,4 mrd. til kryssingspor. NSB anbefaler å øke potten for dobbeltsporutbygging og å prioritere tiltak som støtter opp under fast halvtimesfrekvens til Sørumsand, slik at investeringene også har nytte for persontrafikk på strekningen.
Dobbeltspor Lillestrøm-Jessheim	Persontrafikken på strekningen Lillestrøm-Dal er nær doblet siden innføring av halvtimesfrekvens i 2012 og flere avganger har allerede i dag kapasitetsproblemer. Behovet for økt frekvens må derfor påregnes å øke og tilsi flere avganger. Strekningen er også hovedlinjen for godstrafikk fra Oslo og nordover. Det anbefales derfor økt kapasitet i form av utvidelse til dobbeltspor. Under kategorien godstiltak i plangrunnlaget til NTP er det foreslått 0,9 mrd. til dobbeltsporutbygging. NSB anbefales å øke denne potten og prioritere tiltak som støtter opp under økt frekvens til Jessheim

Timesfrekvens Gjøvikbanen

Gjøvik er den eneste av de store byene rundt Oslo som ennå ikke har minst timesfrekvens som grunntilbud. For å oppnå dette, må det bygges/reetableres et kryssingspor på Reinsvoll. NSB ber om at dette tiltaket prioriteres i første del av NTP-perioden.

Prioritering

Jernbaneverket har skissert en trinnvis prioritering av tilbudsforbedringer på Østlandet i plangrunnlaget til NTP (s.119 i grunnlagsdokumentet). NSB anbefaler følgende omprioriteringer:

- å øke ambisjonen om trafikk i det indre intercityområdet til inntil 4 tog/time. Dette er allerede ambisjonen til Tønsberg og Sarpsborg i både Jernbaneverkets og NSBs anbefalte konsept for 2027, og tilsvarende bør legges til grunn til Hamar.
- Prioritere utbedring av flaskehalser og samtidig legge til grunn halvtimesfrekvens i grunnrute til Hokksund og Sørumsand, samt inntil 4 tog/time til Jessheim
- Prioritere kapasitetsøkende tiltak ytre IC for å kunne tilrettelegge for økt gods- og fjerntrafikk og to tog i timen i hele IC-området

Tabell 3 NSBs anbefalte prioritering av tilbudsforbedring på Østlandet

Trinn	Tilbudsforbedringer	Større infrastrukturtiltak
1	Inntil fire tog i timen i det indre intercityområdet (Hamar, Sarpsborg og Tønsberg) samt til Jessheim . To tog i timen Oslo-Hønefoss, Oslo-Hokksund og Oslo-Sørumsand gjennom dagen. Økt godskapasitet og bedre robusthet samt best mulig utnyttelse av dagens Oslotunnel (NSBs anbefalte rutekonsept for 2027)	Dobbeltspor i det indre InterCity-området og Ringeriksbanen. Dobbeltsporutbygging på strekninger med flaskehalser (Drammen-Hokksund, Lillestrøm-Jessheim og Lillestrøm-Sørumsand). Brynsbakkepakken.
2	To tog i timen i hele InterCity-området	Nødvendige kapasitetsøkende tiltak ytre IC
3	Tilbudsforbedringer som blir mulig av nye jernbanetunneler gjennom Oslo	Nye jernbanetunneler gjennom Oslo og tilhørende tiltak
4	Minst to tog i timen ut til og med Oslos ytre omland, og fire tog i timen i prioriterte markeder	Dobbeltspor på de fleste strekninger og nye hovedkorridorer for godstrafikken
5	Fire tog i timen i hele Oslos indre omland	Dobbeltspor på de fleste gjenværende enkeltsporstrekninger

3. Bergensområdet

Togtilbudet i Bergensområdet utgjøres av lokalpendelen mellom Bergen og Arna og lokal- og regiontogene på Vossebanen. En nylig fremlagt KVVU for vei og jernbane Arna – Voss beskriver en samordnet og parsellvis oppgradering av denne strekningen. I tillegg til delvis gammel trase med lav kjørehastighet, er Vossebanen rasutsatt – mer enn de fleste strekninger i landet. NSB er derfor tilfreds med at det foruten fullføring av dobbeltsporet Bergen – Arna i middels og høy ramme, også er avsatt midler til dobbeltspor Arna – Stanghelle. Dobbeltspor til Arna vil gjøre det mulig å øke tilbudet til kvarters frekvens mellom

Bergen og Arna og vil sammen med videre utbygging gi raskere reisetid for dagens timestilbud til Voss.

Det er positivt med midler til kapasitetsøkende tiltak i forbindelse med R2027-Vossebanen, men de konkrete tiltakene må gjennomgås på nytt for å sikre at de tiltakene som faktisk gjennomføres også har nytte for alternative rutekonsepter, jfr. kommentaren over angående valg av rutekonsept. Med god fremdrift for dobbeltspor Arna-Stanghelle (og videre mot Voss) vil en del av tiltakene i pakken være overflødig og midler kan vurderes omprioritert til andre tiltak, f.eks. til nytt logistikk-knutepunkt. Kapasitetsøkende tiltak på Vossebanen må også ses i sammenheng med kapasitetsøkende tiltak Roa-Bergen som skissert for Godspakken.

Ny vedlikeholdsbase i Bergen er en forutsetning for fornyelse av togmateriellet og må prioriteres i første del av NTP-perioden.

Det vises videre til NSBs høringsuttalelse (datert 13.04.16) vedrørende nytt logistikk-knutepunkt i Bergensregionen, som også belyser Samferdselsdepartementets bestilling av en mulig kombinasjon av gods- og persontrafikk på tilknytningsporene til nytt logistikk-knutepunkt. NSBs estimerer tilsier betydelig samfunnsøkonomisk lønnsomhet i å kombinere gods- og persontrafikk ved en lokalisering av logistikk-knutepunktet ved Flesland/Rådal.

NSB mener for øvrig det er et strategisk feilgrep å investere ytterligere midler i kapasitetsøkende tiltak på Nygårdstangen. Erfaringsmessig har «midlertidige» jernbaneinvesteringer en tendens til å bli mer langsiktige enn opprinnelig forutsatt. Både hensynet til forventet trafikkøkning på bane, byutvikling og miljø tilsier en raskere fremdrift for flytting av dagens logistikk-knutepunkt i Bergen sentrum enn foreslått av Jernbaneverket.

Ytterligere utbygging av Bybanen er fornuftig. Dette må likevel sees i sammenheng med andre viktige samferdselsprosjekter

4. Nord-Jæren

På bestilling fra Samferdselsdepartementet har Jernbaneverket i samarbeid med Rogaland fylkeskommune og berørte kommuner utredet alternative linjeføringer for videreføring av dobbeltsporet fra Sandnes til Nærbø. Silingsrapport for valg av korridor er oversendt Samferdselsdepartementet. På bakgrunn både av Nord-Jæren som vekstregion, NTP-fremleggets egen beskrivelse av strekningen som overbelastet og den lokalpolitiske enigheten om viktigheten av prosjektet, er det bemerkelsesverdig at det først er anbefalt med mulig oppstart sist i perioden og under forutsetning av høy ramme. Det vil si eventuelt realisert først om 15 – 20 år.

Skal Jærbanen kunne fylle den rolle det er bred regionalpolitisk enighet om, og som også er i tråd med NTPs vektlegging av de større byregionene, må videreføringen av dobbeltsporet til Nærbø gjennomføres tidligere enn det som fremgår av etatenes fremlegg. Med en fremskyndelse av dobbeltspor til Nærbø, mister et vendespor på Ganddal mye av sin hensikt. NSBs trafikkestimater tilsier liten effekt av å flytte vending av tog til Ganddal. Dette tiltaket bør derfor utgå og midlene omprioriteres til videreføring av dobbeltsporet.

5. Trondheimsområdet

I transportetatens omtale av de fire største byområdene pekes det på viktigheten av å utvikle tilbudet på Trønderbanen. Spesielt pekes det på tilbudet mellom Trondheim og nabokommunene, korridoren Stjørdal/Værnes - Trondheim og internt i Trondheim.

Internt i Trondheim er togets markedsandel lav. Dette skyldes dels lav frekvens på dagens enkeltspor i forhold til den frekvens som etterspørres på korte reiser, og dels jernbanetraseens noen steder perifere beliggenhet. Imidlertid skjer både pågående og planlagt utbygging i Trondheim i større grad langs jernbanen. Denne fortettingen og generell vekst gir et økende potensial for toget også internt i Trondheim, forutsatt den frekvens som kreves i byområder (10 – 15 minutter). Konferer også Jernbaneverkets perspektivanalyse mot 2050. Med dobbeltspor gjennom Trondheim, det vil si Heimdal – Ranheim, vil Trønderbanen kunne bli en av hovedkorridorene også internt i Trondheim og bidra til målet om høy fremkommelighet kombinert med nullvekst i biltrafikken.

Enkeltspor begrenser også en videre utvikling av tilbudet nordover, hvor Trønderbanens markedsandel er høyere. Det er bakgrunnen for Jernbaneverkets oppdrag om å utrede dobbeltspor Trondheim – Værnes/Stjørdal. NSB er tilfreds med den besluttede elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen og at dette prioriteres i etatens NTP fremlegg. Den innebærer en nødvendig fornyelse av både driftsform og materiell.

Det er positivt med midler til kapasitetsøkende tiltak for å få gjennomført et rutekonsept, slik som skissert for R2027-Trønderbanen, men også her bør de konkrete tiltakene gjennomgås på nytt, jfr. kommentar angående valg av rutekonsept. Dette for å sikre at de tiltakene som faktisk gjennomføres, også har nytte for alternative rutekonsepter.

Etter NSBs syn vil et system med en supplerende lokalpendel Melhus/Heimdal – Trondheim – Værnes/Stjørdal til dagens regionaltog Melhus – Trondheim – Steinkjer være mer attraktivt enn Jernbaneverkets rutekonsept for R2027-Trønderbanen (40-minutter frekvens). Dette vil både gi minst halvtimesfrekvens og legge til rette for kortere reisetid for regionalpendelen. Halvtimesfrekvens fortsetter imidlertid stedvis dobbeltspor i korridoren. Uten at også frekvensen i korridoren økes fra dagens ett tog i timen, vil togets markedsandel vanskelig øke, spesielt ikke når veikapasiteten på E6 parallelt utvides fra 2 til 4 felt. Selv om Jernbaneverkets dobbeltsporutredning er forsinket i forhold til opprinnelig plan, forutsetter NSB at i alle fall nødvendige dobbeltsporparseller mellom Trondheim og Værnes inngår i Stortingets vedtak om NTP. Alternativt må Trønderbanens markedsandel i denne korridoren snarere forventes å synke enn øke.

Ny Leangen stasjon ligger inne som bundet prosjekt for alle investeringsrammer. Det er NSB tilfreds med. Leangen vil være et viktig knutepunkt mellom Trønderbanen og lokalbusstilbudet i Trondheim. Ny vedlikeholdsbase i Trondheim er en forutsetning for fornyelse av togmateriellet og må prioriteres i første del av NTP-perioden.

Kapasiteten på godsterminalen på Brattøra er ikke tilstrekkelig for å kunne håndtere forventet volumvekst. Avlastningsterminalen på Hegstadmoen gir en todelt løsning. Selv om det teoretisk sett gir tilstrekkelig kapasitet i en overgangsperiode, vil det over tid svekke godstogets konkurransekraft mot bil fordi de største godskundene i nær fremtid flytter sine terminaler til Heimdal-området. Det er derfor viktig at en tilfredsstillende terminalløsning blir bygget tidlig i perioden.

6. Utenom storbyregionene

Sørlandsbanen

NSB innførte tilnærmet 2-timers frekvens på Sørlandsbanen i 2015, slik at denne strekningen har det mest høyfrekvente av fjerntogtilbudene i dag. For å kunne videreutvikle tilbudet i fremtiden, bør det i tillegg til dagens tilbud dimensjoneres for timesfrekvens i rushretning samtidig med godstrafikk.

KVU for Grenlandsbanen er forutsatt ferdigstilt i løpet av 2016. Grenlandsbanen vil ha avgjørende betydning for Sørlandsbanens konkurranseevne, spesielt på bakgrunn av den løpende utbygging av E18 i samme korridor. Grenlandsbanen vil også binde Agder, Grenland og Vestfold sammen på en måte som toget ikke gjør i dag og dermed i vesentlig grad øke nytteverdien av eksisterende Sørlandsbane og de ressurser som nå legges ned i en fornyet Vestfoldbane. Den snart ferdigstilte Farriseidet parsell har da også som en av sine forutsetninger, videreføring mot Sørlandsbanen.

Bergensbanen

De viktigste tiltak for persontrafikken på Bergensbanen knytter seg til Ringeriksbanen og Vossebanen. Foruten å åpne et nytt marked, Ringerike – Osloregionen, for togtrafikk, vil realisering av Ringeriksbanen innebære en vesentlig reisetidsforkortelse for Bergensbanens fjerntog. Planlagt utbedring av Vossebanen vil redusere reisetiden ytterligere. Dette vil styrke Bergensbanens konkurranseevne betydelig, både for gjennomgående reiser og til/fra Hallingdal.

For å kunne tilby nok kapasitet og gi et attraktivt tilbud, bør det dimensjoneres for fjerntogavganger minst annenhver time, med mulighet for timesfrekvens i rushretning.

Bergensbanen har svært høy godstogtetthet med inntil 18 tog i døgnet. Det er viktig at infrastrukturen utvikles til å dekke forventet kapasitetsbehov både mhp. kryssingssporlengde og tetthet samtidig som fremføringstiden forbedres. Kombinasjonen av frekvens og fremføringstid vil være avgjørende for godstogets konkurransekraft.

For å legge til rette for fortsatt vekst for gods- og persontrafikk på Bergensbanen, er det i tillegg til ovennevnte delstrekninger viktig å sikre tilstrekkelig kryssingskapasitet Hønefoss-Stanghelle, herunder plattform til to spor på stasjoner med passasjerutveksling. Plattformen må også være tilpasset de toglengder som det er behov for.

Dovrebanen

Det viktigste tiltaket for persontrafikken på Dovrebanen er IC-utbyggingen på strekningen Oslo-Lillehammer. I tillegg vil det være behov for ventespor for godstog nord for Lillehammer slik at disse kan tages inn i fellessystemet Lillehammer-Oslo.

Redusert reisetid og økt kapasitet til Lillehammer vil ikke bare øke InterCity-trafikkens konkurransekraft, men også komme fjerntogtrafikken på Dovrebanen til gode. En

mulighetsstudie for Dovrebanen i regi av de berørte fylker, viser hvordan dobbeltsporet sammen med punktvis utbedringer kan redusere reisetiden mellom Trondheim og Oslo til ca. 5 timer og dermed øke togets konkurransekraft i korridoren.

For å kunne tilby nok kapasitet og gi et attraktivt tilbud, bør det dimensjoneres for fjerntogavganger minst annenhver time med mulighet for timesfrekvens i rushretning.

I plangrunnlaget til NTP er det foreslått en betydelig opprustning av parallell E6 gjennom bundne prosjekter. For å unngå at togets konkurransekraft påvirkes negativt, må det også legges inn betydelige investeringer for å bedre tilbudet på jernbanen.

Nordlandsbanen

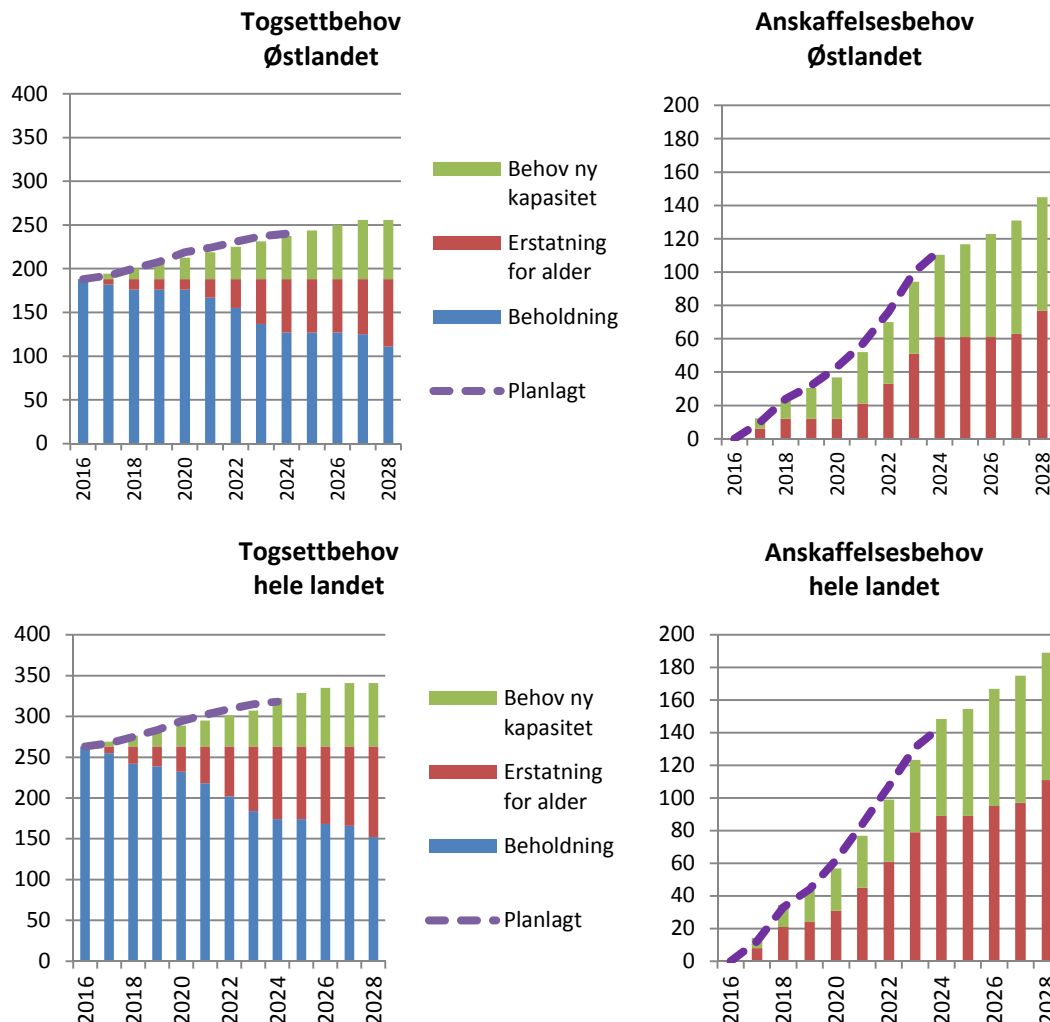
Saltenpendelen Bodø – Fauske – Rognan har mindre trafikk enn de tyngre pendlertilbudene på Østlandet, men utgjør en viktig premiss for utviklingen av denne bo- og arbeidsregionen. En optimal utforming av tilbudet hindres imidlertid av manglende kryssingsspor. Tre slike ble allerede for mange år siden utredet av Jernbaneverket, men stilt i bero i påvente av nytt signalsystem. Når ERTMS nå skal installeres på Nordlandsbanen som en av de første strekningene, forutsetter NSB at flere av disse kryssingssporene samtidig realiseres. Spesielt vil fremheves de to mellom Fauske og Bodø, Valnesfjord og Støver.

7. Materiellbehov

Både for å kunne håndtere etterspørselsveksten og erstatte gammelt togmateriell, vil det være behov for store materiellanskaffelser gjennom NTP-perioden frem til 2029. Dette utløser tilsvarende behov for økt hensettings- og vekstedskapasitet. På oppdrag fra Samferdselsdepartementet leverte NSB i desember 2011 utredningen «Langsiktig plan for anskaffelse av elektrisk togmateriell 2014-2023». For å få et begrep om omfanget, skisseres her materiellbehovet frem mot 2029 med utgangspunkt i NSBs rutekonsept for 2027, økt frekvens for lokaltog i Bergen, Stavanger og Trondheim samt økt behov for fjerntogsganger til Bergen og Trondheim etter ferdigstillelsen av Ringeriksbanen, Bergen-Stanghelle (-Voss) og IC til Lillehammer.

Materiellbehovet for Østlandet frem mot 2029 er estimert fra NSBs anbefalte rutekonsept (se vedlegg NSBs alternative rutekonsepter for Østlandet i 2027). Når dette kombineres med dagens skisse til materiellanskaffelse og fremtidig utfasing av togsett blir behovet som skissert i figur 1. Fra en beholdning i dag på ca. 190 togsett økes behovet til om lag 260 togsett til Østlandet, noe som krever en anskaffelse av ca. 150 togsett frem mot 2029. Av disse er omtrent halvparten til erstatning for materiell som når sin levealder mens den andre halvparten er togsett til tilbuds- og kapasitetsvekst.

Figur 1 Skissert togsettbehov og anskaffelsesbehov frem til 2029. Kun persontrafikk (uten Ofotbanen og fjerntog til Stockholm) er medberegnet. Lok/vogn-stammer er vist som ett togsett, hvor levetiden for lokomotivet er brukt som grunnlag for fornyelse. Fornyelse av vogner vil derfor komme i tillegg. Tallene inkluderer også togmateriell til dagens tilbringertjeneste til Oslo lufthavn.



For landet for øvrig vil det være behov for fornyelse av togmateriell for lokaltog Bergen samt dieselmateriell i perioden frem mot 2029. I tillegg vil redusert reisetid retning Bergen, Trondheim og Göteborg kunne utløse et behov for flere avganger og økt materiellbehov. Dette gir en økning i behovet fra drøyt 250 togsett i dag til i underkant av 350 i 2029 og et anskaffelsesbehov på om lag 190 togsett i denne perioden. Av disse vil ca. 60 % være til erstatning av materiell som når sin levealder mens de resterende 40 % være til tilbuds- og kapasitetsvekst.

Som figur 1 viser, følger NSBs materiellanskaffelsesplan det skisserte behovet godt når det gjelder totalt togsettbehov. Det vil derfor være viktig å sikre finansiering for at denne planen følges videre når materielleierskapet skilles ut fra NSB-konsernet. Det vil likevel kunne være rom for tilpasninger når det gjelder spesifikt behov per materielltype, spesielt knyttet til valg av rutemodell for 2027. I tillegg må planen oppdateres fortløpende gitt endrede forutsetninger.

8. Hensetting

I tillegg til behovet for økt antall hensettingsplasser som følge av materiellanskaffelse og utvidede tilbud, vil det flere steder være behov for utvidelse av eksisterende sporkapasitet. Dette fordi nye togsett i stor grad er noe lengre (110 m) enn eksisterende. Flere av dagens hensettingsanlegg (f.eks. Filipstad, Skamarken og Sundhaugen) vil også måtte erstattes ettersom de er i konflikt med utbyggingsprosjekter. NSBs estimater tilsier at det er nødvendig med ca. 150 nye hensettingsplasser i perioden frem til 2029 fordelt på

- om lag 20 plasser som det er underdekning på i dag
- om lag 80 plasser for togsett for ny kapasitet
- om lag 50 plasser til erstatning for hensettingskapasitet som bortfaller samt for å gi tilstrekkelig fleksibilitet

Plangrunnlaget til NTP fokuserer på hensettingsanlegg generelt og hensetting for IC spesielt. Hensettingsanleggene i Skien og ved Lillehammer (Hove) er i planleggings/prosjekteringsfasen. Det er viktig at disse prosjektene følger estimert fremdrift. I tillegg vil NSB trekke fram følgende anlegg, som må etableres/utvides som en forutsetning for å kjøpe inn flere togsett – mange av dem er også omtalt i Jernbaneverkets utredning «Hensetting Østlandet».

- **Vossebanen:** Ytterligere oppgradering av hensettingsanleggene ved Voss og Bergen stasjoner for henholdsvis 4 og 10 togsett.
- **Gjøvikbanen:** Utvidelse av hensettingsanlegget på Jaren til 6 hensettingsplasser, og oppgradering av eksisterende anlegg for 4 togsett på Gjøvik stasjon.
- **Trønderbanen:** Driftsbanegård/hensettingsanlegg for 16 togsett i Trondheimsområdet.
- **Østfoldbanen:** Driftsbanegård/hensettingsanlegg på «Ski syd» for minst 40 togsett. I tillegg vil det være behov for et hensettingsanlegg i Sarpsborgområdet på ca. 15 plasser.
- **Kongsberg:** Utvidelse av hensettingsanlegget til totalt 10 hensettingsplasser.
- **Kongsvinger:** Behov for til sammen 15 hensettingsplasser, inklusive dagens 5.
- **Drammen:** Hensetting i Drammen må bygges til erstatning for Skamarken og Sundhaugen samt økt kapasitet. Anlegget må dimensjoneres for minimum 30 togsett
- **Hønefoss:** Hensettingsanlegg til 6 togsett i forbindelse med åpning av Ringeriksbanen
- **Hamar:** Behov for 10 hensettingsplasser i tillegg til dagens 6.
- **Oslo lufthavn/Eidsvoll:** Økt trafikk til Oslo lufthavn og Eidsvoll forutsetter at det etableres hensettingsplasser for 20 togsett.

NSB understreker viktigheten av at hensettingsanleggene må ligge ved pendelens endepunkt, for å unngå unødig tomtogskjøring (posisjonskjøring). Tomtogskjøring er ressurskrevende, både ved økte driftskostnader og beslaglegging av sporkapasitet som alternativt kunne være tilgjengelig for vedlikehold eller annen trafikk. Innendørs hensetting er et nødvendig tiltak for økt driftsstabilitet vinterstid. NSB anbefaler at dette etableres for pendler med høy tunnelandel (på grunn av oppbygging av is), og der hvor det er mye vinterkulde. Alternativet er høyere risiko for innstillinger pga ikke driftsklare tog.

9. Vedlikehold

NSB og ROM er i gang med forprosjekt for vedlikeholdsbaser i Bergen og Trondheim som følge av nytt materiell. Dette arbeidet må ikke stanse som følge av jernbanereformen. Der togsett hensettes vil det være behov for å gjøre lettere korrektivt vedlikehold. Hvis det hensettes flere enn 15 togsett på samme sted, vil det være hensiktsmessig å etablere en vedlikeholdsbasis. Dette vil være tilfelle på blant annet Ski syd og ved Hove. Verkstedkapasiteten for persontog må til enhver tid være tilstrekkelig for at operatører skal kunne drive rasjonelt.

Ny vedlikeholdsbasis i Bergen og Trondheim er en forutsetning for fornyelse av togmateriellet og må prioriteres i første del av NTP-perioden.

Erfaringer det er viktig å vektlegge i neste NTP

NSBs innspill «Oftere, raskere og mer miljøvennlig» til gjeldende NTP (2014 – 23) beskrev et ambisjonsnivå for utvikling av togtrafikken fram mot 2023. Hovedelementene var ny grunnrutemodell for Østlandet, «Ruteplan 2012» samt utviklingsmuligheter og trafikkpotensiale rundt Stavanger, Bergen og Trondheim.

Ruteplan 2012 har blitt gradvis innført fra desember 2012 og de siste elementene i kommer på plass i desember 2016, med ekspressavganger på Vestfoldbanen og ytterligere rushtidsavganger til Hamar.

Responser på tilbudsforbedringene på Østlandet har langt oversteget NSBs prognoser og kom raskere enn forventet. Lokal- og IC-togene i Oslo-området har hatt en vekst på 29 % i antall passasjerer fra 2011 til 2015. Det tilsvarer 6,6 % pr år.

I Trøndelag ble lokaltogtilbudet sør for Trondheim forbedret fra desember 2014 ved at endepunkt for togene til og fra Steinkjer ble flyttet fra Lerkendal til Melhus/Lundamo. Det ga en trafikkøkning på over 10 % allerede første hele år.

Økt frekvens på Sørlandsbanen ble innført i 2015, og strekningen Bergen Voss fikk timestilbud i 2014.

«Oftere, raskere og mer miljøvennlig» la til grunn en prognose på 3,5 % årlig vekst i trafikken på Østlandet og anslo et behov for togmateriell med utgangspunkt i dette. Anslaget ble justert med hensyn til at tog måtte anskaffes i takt med infrastrukturforbedringer; enten fordi markedspotensialet ville bli utløst med mulighet for bedre tilbud, eller fordi det ikke var plass til flere tog på sporet før det var gjort investeringer. NSB har i perioden anskaffet om lag ett nytt togsett hver 4. uke. Slik etterspørselsveksten er nå, vil en slik anskaffelsestakt være i underkant av behovet, når man også hensyntar behovet for materiellfornyelse.

I løpet av 2016 vil 81 nye togsett være satt i trafikk, i tråd med den opprinnelige prognosen. Videre anskaffelser vil gi fornyelse av togparken på Gjøvikbanen, i Bergen og rundt Trondheim, samt kapasitetsøkning på Østlandet.

I perioden 2012-16 er det gjennomført en rekke tiltak for å legge til rette for tilbudsforbedringene, da særskilt for ny grunnrutemodell i Østlandsområdet og anskaffelse

av nytt togmateriell. Dette inkluderer tiltak for økt sporkapasitet, hensetting og plattformforlengelser.

Markedsresponsen på de tilbudsforbedringene som er gjennomført rundt de store byene i årene 2011-2016, overgår sektorens egne prognoser. Det har vært avgjørende med tett og god koordinering mellom NSB og Jernbaneverket for å kunne foreta justeringer og omdisponeringer av togmateriell og infrastrukturplaner for å kunne tilfredsstille akutte markedsbehov.

I lys av den store etterspørselsveksten er det en erkjennelse at kapasiteten i jernbanesystemet er utnyttet til bristepunktet i rush, med hensyn til både transportkapasitet (antall togsett og seter), men også infrastrukturkapasitet for togfremføring og infrastrukturkvalitet (punktlighet/robusthet). Videre er det en erkjennelse at også kapasiteten for hensetting/parkering av togsett er overbelastet.

På denne bakgrunn ønsker NSB avslutningsvis å understreke erfaringer som er viktig å vektlegge i NTP for 2018-2029:

Sikre tett koordinering og fleksibilitet i planer

Tett involvering og koordinering i sektoren, på tvers av operatører og andre aktører er viktig for å kunne drive rettet utvikling av togtilbud og infrastruktur. Det må være et mål at togtilbudet på sikt utvikles med utgangspunkt i markedets behov.

Dermed er det viktig å sikre at utførende enheter har tilstrekkelig frihet til å omprioritere midler til enkle tiltak i infrastruktur og materiell hvis nødvendig og grensesnittet mellom offentlig kjøper, operatør og materielleier utformes slik at kapasitet og rutetilbud kan tilpasses underveis i en avtaleperiode.

Sikre kapasitetsreserve infrastruktur

For å sikre god kvalitet i togtilbudet og kunne drifte rasjonelt, er det viktig at infrastrukturen har en tilstrekkelig robust kapasitet, noe som også vil gjøre det lettere å håndtere avvik og endrede forutsetninger. Dette må hensyntas når fremtidig infrastruktur dimensjoneres.