



Vedlegg 10: Korridoromtale



Jernbanesektorens svar på
prioriteringsoppdraget

Nasjonal transportplan 2025-2036



Innhold

1	Oslo-navet som regionalt og nasjonalt knutepunkt.....	4
1.1	Utfordringer og status	4
1.2	Pågående utvikling	4
1.3	Prioritert utvikling i første seksårsperiode.....	4
1.4	Videre ambisjoner i Oslo-navet.....	5
2	Korridor 1 Oslo –Kornsjø	6
2.1	Utfordringer og status	6
2.2	Pågående utvikling	7
2.3	Prioritert utvikling i første seksårsperiode.....	7
2.4	Videre ambisjoner for korridor 1.....	7
3	Korridor 2 Oslo –Magnor	8
3.1	Utfordringer og status	8
3.2	Prioritert utvikling i første seksårsperiode.....	8
3.3	Videre ambisjoner for korridor 2.....	8
4	Korridor 3 Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger	10
4.1	Utfordringer	10
4.2	Pågående utvikling	10
4.3	Prioritert utvikling i første seksårsperiode.....	11
4.4	Forpliktelser i byvekstarbeidet.....	11
4.5	Videre ambisjoner for korridor 3.....	11
5	Korridor 5 Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø	12
5.1	Utfordringer og status	12
5.2	Pågående utvikling	12
5.3	Prioritert utvikling i første seksårsperiode.....	13
5.4	Forpliktelser i byvekstarbeidet.....	13
5.5	Videre ambisjoner for korridor 5.....	13
6	Korridor 6 Oslo – Trondheim, med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund.....	14
6.1	Utfordringer og status	14
6.2	Pågående utvikling	15
6.3	Prioritert utvikling i første seksårsperiode.....	15
6.4	Videre ambisjoner i korridor 6	15
7	Korridor 7 Trondheim – Bodø med armer til svenskegrensen	16
7.1	Utfordringer og status	16
7.2	Prioritert utvikling i første seksårsperiode.....	16
7.3	Forpliktelser i byvekstarbeidet.....	17

7.4	Videre ambisjoner i korridor 7	17
8	Korridor 8 Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med arm til Lofoten og til grensene mot Sverige, Finland og Russland	18
8.1	Utfordringer og status	18
8.2	Pågående utvikling	18
8.3	Videre ambisjoner for korridor 8.....	18

1. Oslo-navet som regionalt og nasjonalt knutepunkt

Oslo-navet er området rundt Oslo ut til Lillestrøm, Ski og Asker. Oslo S er nasjonalt knutepunkt og start- og endepunkt for nesten alle jernbanestrekninger i Norge. Av den grunn pendler hovedtyngden av all togtrafikk gjennom Oslo-navet. Godsterminalen på Alnabru utgjør tilsvarende nasjonalt knutepunkt, og start- og endepunkt for nesten all godstransport. Følgelig er kapasiteten i Oslo-navet dimensjonerende for store deler av person- og godstrafikken i landet.

1.1 utfordringer og status

Oslotunnelen og infrastrukturen rundt Oslo S er i dag overbelastet hele døgnet og sentrale flaskehals i systemet gjør det utfordrende å øke frekvensen på trafikken som skal gå inn til og gjennom Oslo.

Driftsstabiliteten i området er sårbar, og utfordringer med punktligheten i togtrafikken de senere årene henger tett sammen med høy kapasitetsutnyttelse i Oslo-navet. Svært høy trafikkbelastning gjør også levetiden på infrastrukturelementene vesentlig kortere enn tilsvarende er for mindre trafikkerte strekninger. Samtidig gir høy utnyttelse gjennom hele trafikkdøgnet korte luker for vedlikehold. Feil som oppstår i Oslo-navet, påvirker nesten alle tilbud i nettverket.

Ny Follobane har muliggjort en økning fra halvtimes til kvartersintervall i lokaltogtilbudet mellom Ski og Oslo S (-Stabekk). Alle lokaltogene mellom Oslo og henholdsvis Asker, Lillestrøm og Ski har nå fått kvartersintervall i grunnrute. Parallelt er det nå 10 minuttersintervall for knutepunktstoppende tog mellom Lillestrøm og Asker, samt 6 avganger per time for regiontog mellom Oslo S og Ski (ikke i jevnt 10-minuttersintervall). I tillegg kommer Flytogets avganger.

Arbeidet med å modernisere Alnabru med nye el-kraner og forbedret logistikk for lastebiler inn og ut av terminalen ble ferdigstilt i 2022. Dette skal samlet gi økt kapasitet og reduserte kostnader for operatørene på Alnabru godsterminal. Det er behov for å modernisere signal- og sikringsanlegget på terminalen.

1.2 Pågående utvikling

Økt ombordkapasitet og komfort for lokaltogreisende mellom Oslo og henholdsvis Asker, Lillestrøm og Ski vil komme gjennom nytt lokaltogmateriell som er bestilt. Dette kan gi både en enklere reisehverdag og gjøre det mulig for flere å ta lokaltog, samtidig som overføring av reisende fra vei til bane bidrar til å oppfylle nullvekstmålet. Kjøretøy med plass til flere reisende om bord er en effektiv utnyttelse av dagens infrastruktur, noe som også bidrar til mer for pengene

1.3 Prioritert utvikling i første seksårsperiode

Effektpakken Flere tog i Oslo-navet er prioritert. Denne vil løse sentrale flaskehals nær Oslo sentrum, og er først og fremst et viktig bidrag til bedre driftsstabilitet og fleksibilitet i planlegging av togtilbudet. Effektpakken muliggjør bedre utnyttelse av dagens infrastruktur, slik at det blir mulig med flere avganger i regiontogtrafikken i rush. Videre muliggjør den en forbedring av lokaltogtilbudet, fra dagens kvartersintervall til timinuttersintervall. Denne tilbudsendingen må ses i lys av effekter ved integrering av tilbringertrafikken til Oslo lufthavn i ordinær persontrafikk. Hvilken kombinasjon av lokal- og regiontogtrafikk som er mest samfunnsøkonomisk lønnsom, er under vurdering.

Med anbefalt nivå på mindre investeringstiltak vil det bli mulig å nå ambisjonen om universell utforming for 44 prosent av alle togreiser innen 2029. I 2023 går 21 prosent av togreisende til eller fra en universelt utformet stasjon. Universell utforming av stasjoner i Oslo-navet er et viktig bidrag til måloppnåelse, og prioriteres gjennomført for stasjoner med stor passasjerutveksling, blant annet Oslo S, Nationaltheatret, Skøyen, Asker og Lillestrøm.

1.4 Videre ambisjoner i Oslo-navet

Det er behov for økt kapasitet gjennom Oslo, det bør derfor settes i gang planlegging for ny Rikstunnel når det er økonomisk handlingsrom til det. Det prioriteres å få på plass et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag til NTP 2029–2040. En ny Rikstunnel vil gi økt kapasitet, pålitelighet og fleksibilitet for jernbanesystemet i Øst-Norge. Det legger til rette for en dobling av kapasiteten gjennom Oslo-navet og vil bidra til flere tog på fjerntog- og regiontogstrekningene, mindre forsinkelser og langt bedre avvikshåndtering. Ny Rikstunnel er også en viktig forutsetning for videre tilbudsutvikling i framtiden, for hele Østlandet og på fjerntogstrekningene.

Jernbanedirektoratet har i prosjektet Alnabru fase II utredet hvordan godsterminalens kapasitet og driftseffektivitet kan økes. Her anbefales en trinnvis utbygging til en kapasitet på 912 000 TEU per år i 2060.

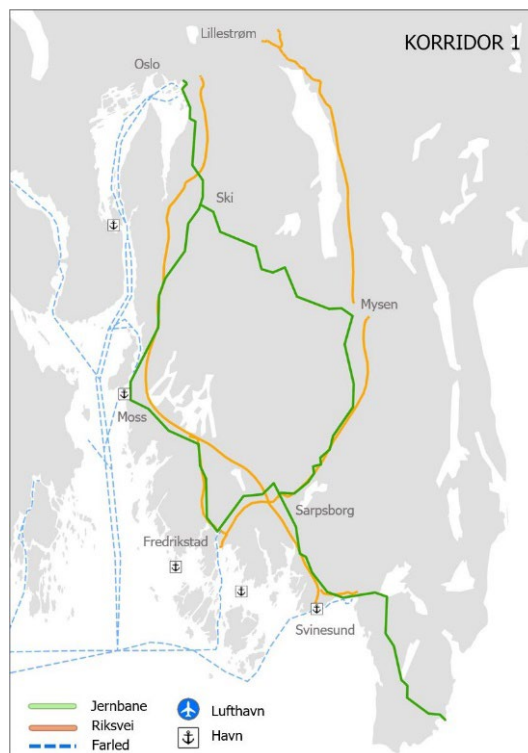
2. Korridor 1 Oslo –Kornsjø

I korridoren er både lokal- og regiontrafikk viktig, både mellom Østfoldbyene og inn mot Oslo. Korridoren er hovedforbindelsen for fjerntrafikk mellom Norge og Syd-Sverige / Europa, både på vei, sjø og bane, og både for person- og godstransport.

Jernbanen i denne korridoren består av Østfoldbanen, som deler seg i en Østre og Vestre linje sør for Ski. Ved Sarpsborg møtes disse linjene igjen, og går i enkeltspor gjennom Halden og Kornsjø til Sverige. Hovedtyngden av markedet består av arbeidspendling inn mot Oslo fra Ski, Moss og Fredrikstad. Østfoldbanen er en viktig jernbaneforbindelse mellom Norge og Europa for både person- og godstransport.

Strekningen Oslo – Kornsjø er en del av det nordiske triangelet Oslo – Stockholm – København og er korteste vei for passasjerer og gods som vil videre mot Danmark eller kontinentet. Strekningen Oslo – Kornsjø er også en del av EUs kjernenettverk for TEN-T mellom Skandinavia og Middelhavet (ScanMed-korridoren).

Godstransporten i korridoren består i hovedsak av tømmer og kombigods, men også noe vognlast. Alle godstogene benytter i dag Østfoldbanens Vestre linje.



2.1 Utfordringer og status

Kapasiteten i Oslo-navet er begrensende for utvikling av togtilbudet i korridoren, i tillegg til kapasitetsutfordringer på deler av Østfoldbanen.

For godstransporten har etterspørselen vært variabel på denne strekningen, noe som gjør det vanskelig å si noe sikkert om hvordan den vil utvikle seg fremover. Det er fremdeles kapasitet, og Østre linje benyttes ikke til godstransport i dag fordi banen ikke er dimensjonert for dette i dag.. Stigningen på banen sør for Halden setter begrensninger for å utnytte potensialet. Deler av Østfoldbanen oppfyller heller ikke kravene til hastighet og tillatt lengde i TEN-T-forordningen som trer i kraft fra 2030.

Det forventes økt etterspørsel etter både gods og persontog til utlandet over Østfoldbanen etter at jernbaneforbindelsen Fehmarn belt (2029) og tiltak rundt Göteborg (2026) realiseres.

Høy vannstand og springflo gir utfordringer noen steder på dagens infrastruktur og deler av kontaktledningsnettet har passert sin forventede levetid.

Togtilbudet mellom Oslo S og Ski har fått et betydelig løft med åpning av Follobanen. Dette har muliggjort å separere togtrafikken og øke frekvensen på togene fra Ski og Moss. Reisetiden er kuttet med 10 minutter mellom Oslo S og Ski, noe som gir effekt på alle reiser som går via Follobanen.

2.2 Pågående utvikling

Pågående utvikling vil gi dobbeltspor frem til Såstad sør for Moss. Med dette vil det være ferdigstilt dobbeltspor hele veien til Haug (mellom Rykke og Råde) på Østfoldbanens Vestre linje, noe som gir en kapasitetssterk og fleksibel forbindelse helt inn til Oslo og mulighet for flere avganger i rush fra Moss.

2.3 Prioritert utvikling i første seksårsperiode

Effektpakken for flere tog i Oslo-navet, med avgreining fra østre til vestre linje sør for Ski, vil gjøre det mulig med fire regiontog i timen i grunnrute fra Moss, samt en forbedring mellom Ski og Oslo. Effektpakken er også en forutsetning for videre utvikling på Østfoldbanen.

Det er ikke funnet rom for prioritering av ytterligere effektpakker med oppstart i første del av ny NTP-periode.

2.4 Videre ambisjoner for korridor 1

Det er behov for å styrke togtilbudet til Østfoldbyene ytterligere. Ambisjonen om økt frekvens og redusert reisetid mellom Oslo og Fredrikstad foreslås opprettholdt, slik at tilbudet til et av de største bo- og arbeidsmarkedene på Østlandet blir mer attraktivt og relevant. Med det vil ambisjonene for indre del av det opprinnelige Intercity-triangelet fullføres. Tiltaksbehov for økt gods- og persontrafikk skal ses i sammenheng.

Hva som er den mest hensiktsmessige utviklingen av tilbudet på Østfoldbanen må ses i lys av pågående KVVU for mer kapasitetssterkt regiontogmateriell, samt pågående mulighetsstudie for togtilbudet mellom Oslo og Gøteborg. Det må også ses i sammenheng med behov for bedre driftsstabilitet og kapasitet for godstransporten, og kravene til hastighet og tillatt lengde i TEN-T-forordningen som trer i kraft fra 2030.

3. Korridor 2 Oslo –Magnor

Korridoren går fra Oslo til grensen mot Midt-Sverige, består av trafikk internt i regionen og inn mot Oslo, samt trafikk i retning Karlstad/Stockholm.

Jernbanen i korridoren består av Kongsvingerbanen, som starter i Lillestrøm som en avgreining av Hovedbanen. Persontrafikken består av regiontog Oslo – Kongsvinger og fjerntog Oslo – Stockholm. Banen håndterer også store deler av kombi- og tømmertrafikken mellom Norge og Sverige. Den grensekryssende kombitrafikken består i hovedsak av transport mellom Oslo og Narvik via Sverige.

3.1 Utfordringer og status

Hovedtyngden av persontogmarkedet består av pendling til og fra Lillestrøm og Oslo fra Fetsund og Sørumsand, men også fra Kongsvinger.

Kongsvingerbanen er erklært overbelastet store deler av døgnet. Den er enkeltsporet, det er få gode kryssingsspor og det er vanskelig å forbedre tilbudet med dagens kapasitet. Potensialet for redusert reisetid i korridoren er stort.

Banen trafikkeres av alle typer godstog, og er en viktig kobling til vognlastnettverket i Europa. For godstransport på bane er dette den viktigste grensekryssende forbindelsen i sør, og det forventes stor vekst i kombitrafikken som skal nordover, og til Sverige og resten av Europa. En del tømmer og skogprodukter eksporteres mellom Kongsvingerområdet og Sverige.

Deler av Kongsvingerbanen oppfyller ikke kravene til hastighet i TEN-T-forordningen som trer i kraft fra 2030. Dette dreier seg stort sett om stasjonsområdene. Per i dag oppfylles heller ikke kravene om tog lengde.

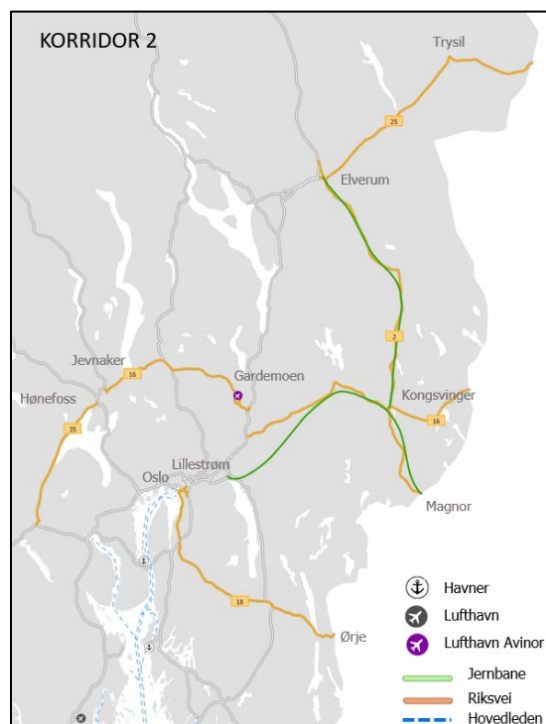
3.2 Prioritert utvikling i første seksårsperiode

Effektpakken for kombitransport Oslo-Narvik via Kongsvinger og Sverige vil gi mulighet for transport av lengre godstog for godstransporten enn i dag, fra 630 til 740 meter. Dette vil innfri kravet til tog lengder i TEN-T forordningen, som forutsetter at det også gjennomføres tiltak på svensk side. Videre vil effektpakken gi økt konkurransevne til næringslivet, og tilrettelegge for mer grønn godstransport. Samtidig forutsetter den tiltak som gir lave arealbeslag i områder der det allerede eksisterer jernbaneinfrastruktur i dag.

Tiltak som vil bedre kapasiteten for tømmertransporten i korridoren prioriteres gjennom mindre investeringstiltak.

3.3 Videre ambisjoner for korridor 2

Det arbeides videre med å følge opp mulige tilbudsforbedringer etter anbefalingen fra KVV for Kongsvingerbanen. I første omgang dreier det seg om en effektivisering av togframføringen som kan



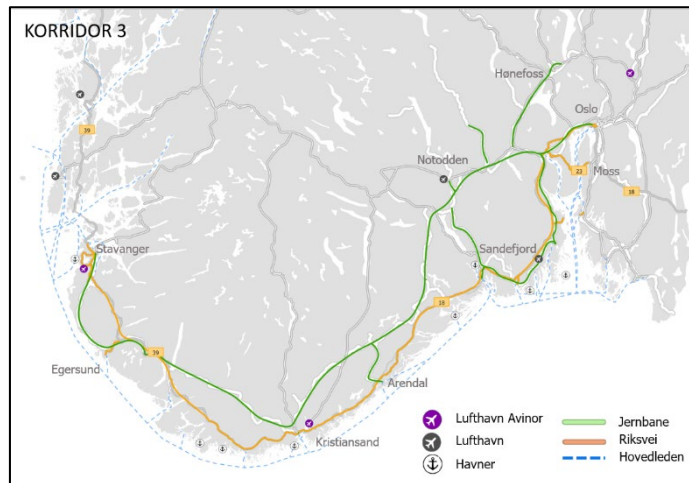
gi noe redusert reisetid for markedene nærmest Lillestrøm og Oslo, og bedre driftsstabilitet og robusthet.

Jernbanedirektoratet har utredet en mulig ny forbindelse mellom Oslo og Stockholm sammen med Trafikverket. Mulighetsstudien ble levert det norske Samferdselsdepartementet og det svenske Infrastrukturdepartementet i september 2022. Den viser at det med en ny jernbanetrasé mellom Arvika og Lillestrøm eller Ski, samt mindre tiltak mellom Arvika og Karlstad, er mulig å øke antallet avganger og redusere reisetiden betydelig mellom de to hovedstedene. Dette forventes å gi en sterk økning i antall togreisende, hvorav en stor andel overført transport fra flytrafikken. Tiltakene som er forutsatt, har imidlertid svært høy kostnad og investeringen er ikke beregnet samfunnsøkonomisk lønnsom, til tross for høy trafikkantnytte. Det er stor usikkerhet knyttet til anslagene i studien, og direktoratet har anbefalt at det bør vurderes videre i en KVVU som gjennomføres i fellesskap for norsk og svensk side. En slik KVVU bør ses i sammenheng med det økonomiske handlingsrommet for satsing på utvikling av jernbanetilbudet fremover.

4. Korridor 3 Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger

Korridoren dekker Oslo–Stavanger, med hovedveier og sideveier, jernbane og farleder. Alle transportformer er representert i korridoren, og det er etablert en rekke havner, godsterminaler og lufthavner som binder sammen regioner over landegrensler og regiongrenser.

For jernbanen består korridoren av Sørlandsbanen, med hovedtyngden av markedet i lokal- og regiontrafikken på Nord-Jæren. Stavanger, Sandnes og resten av Jæren har utviklet seg til ett felles service-, bolig- og arbeidsmarked.



Sørlandsbanen betjener godstransport og fjerntog mellom Oslo og Stavanger og regiontrafikk fra Kongsberg mot Drammen og Osloområdet.

Vestfoldbanen, har betydelig passasjertrafikk inn mot Oslo fra Drammen og Tønsberg, samt mellom de andre Vestfoldbyene og til/fra Grenlandsregionen. Gods på Vestfoldbanen omfatter trafikk fra Brevik havn til Oslo.

4.1 Utfordringer

Det er kapasitetsutfordringer og lang framføringstid i deler av jernbanenettet, dette gjelder inn mot Stavanger på Nord-Jæren og fra Vestfoldbyene inn mot Oslo. Det er heller ikke kapasitet til å bedre togtilbudet i Buskerudbyen, som strekker seg fra Lier via Drammen til Kongsberg. Dette begrenser også godstogtilbudet vest for Drammen. Fjerntogtilbudet mellom Oslo, Kristiansand og Stavanger har svært lang framføringstid.

Økt vannstand, mer nedbør og vind er en utfordring for korridoren som preges av et stort og sammensatt vedlikeholdsbehov. Deler av banestrekningene har høy alder, og mange feil som fører til stans i togtrafikken. Det er et særlig behov for fornyelse av signalanlegg og kontaktledningsanlegg.

4.2 Pågående utvikling

Pågående utvikling i infrastrukturen vil gi mulighet for en tilbudsforbedring fra 1 til 4 avganger per time i grunnrute Oslo – Tønsberg. Differensiert stoppmønster Drammen – Tønsberg kan gi redusert framføringstid til Tønsberg og Skien. I tillegg det er det mulig å øke fra 5 til 6 avganger per time i grunnrute Oslo – Drammen. Dette bidrar til nullvekstmålet og til en enklere reisehverdag.

Det vil innføres en tilbudsforbedring for fjerntog Oslo – Kristiansand – Stavanger, som følge av avtalen med togoperatøren, fra 6 til 7 dagtog.

4.3 Prioritert utvikling i første seksårsperiode

Det er ikke funnet rom for prioritering av nye effektpakker med oppstart i første del av ny NTP-periode.

4.4 Forpliktelser i byvekstarbeidet

I byvekstavtalen for Nord-Jæren omtales Jærbanen som en sentral del av kollektivtrafikken på Jæren der videreutvikling av togtilbudet er viktig for å nå målet om nullvekst i persontrafikken med bil. Avtalen viser til effektpakkene som vil gi fire tog i timen i grunnrute til Ganddal og timinutters intervall Stavanger – Skeiane.

4.5 Videre ambisjoner for korridor 3

Ambisjonene om tilbudsutvikling på Nord-Jæren beholdes. Effektpakkene samlet vil tilrettelegge for timinutters frekvens mellom Stavanger og Nærbø stasjon. Dette vil også bidra til knutepunktutvikling i Stavanger, noe som gir en merverdi for omgivelsene. Kostnadsøkninger og lav beregnet nytte, kombinert med at Nord-Jæren har et godt grunnrutetilbud i dag, gjør at denne ikke prioriteres for oppstart i løpet av de første seks årene. Det arbeides videre med optimalisering av løsninger så raskt det er økonomisk handlingsrom til det.

Effektpakken som gjør det mulig med to regionekspresstog i timen i grunnrute på ytre IC Vestfoldbanen, det vil si til Skien, var prioritert med oppstart i første seks år av NTP 2022-2033. Effektpakken vil fullføre ambisjonene for frekvensøkning på ytre Intercity på Vestfoldbanen. Den vil knytte Vestfoldbyene tettere sammen med hverandre og knytte ytre del til Oslo. Effektpakken har lav beregnet lønnsomhet, og det er ikke funnet rom for å prioritere denne i planperioden.

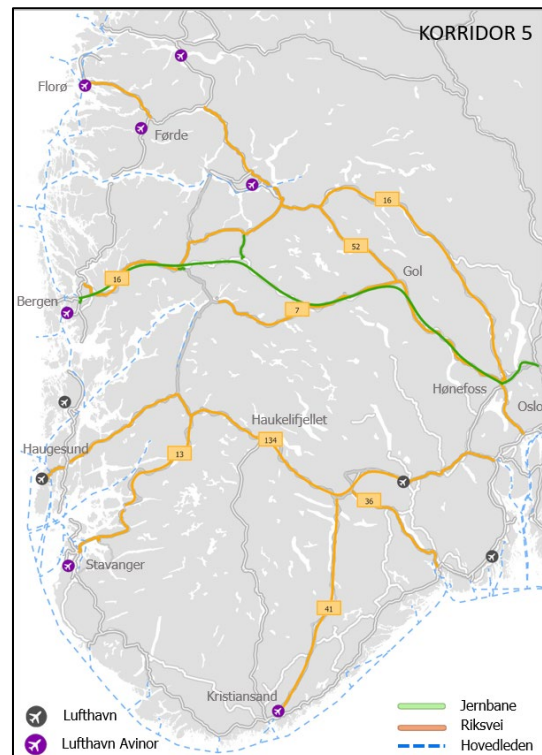
Det er utfordringer med kapasitet for persontrafikken fra Buskerudbyen, som strekker seg fra Lier via Drammen til Kongsberg. En tilbudsøkning fra ett til to tog i timen fra Hokksund retning Oslo forutsetter dobbeltspor mellom Hokksund og Drammen. Det er gjort oppdaterte samfunnsøkonomiske analyser av planene som ble utarbeidet i kommunedelplanen. Disse viser at tiltakene har svært negativ samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Det er ikke funnet rom for å prioritere denne i planperioden

5. Korridor 5 Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø

Korridoren mellom Oslo og Bergen/Vestlandet er en viktig øst-vestforbindelse som dekker transporten mellom landets to største byer, så vel som mellom Oslo, Ringerike og Hallingdalsregionen.

Fjerntogstrekningen mellom Oslo og Bergen har en viktig funksjon nasjonalt for å knytte sammen landet, og markedet for lange togreiser mellom Bergen og Oslo er stort. Vossebanen er viktig regionalt og Arnalokalen lokalt. Bergensbanen har en arm til Flåm, med Flåmsbana, som et turistprodukt som genererer mye trafikk i sesong.

I dag har strekningen en høy markedsandel for kombitransporten som fraktes mellom Oslo og Bergen. For gods er relasjonen Nygårdstangen i Bergen og Alnabru i Oslo den strekningen med mest vekstpotensial for kombitransport i Norge, både som følge av betydelige godsmengder og vanskelige fjelloverganger.



5.1 Utfordringer og status

Liten kapasitet på bane, med blant annet flere flaskehals og for få og for korte kryssingsspor, gir lange framføringstider for både persontransport og godstransport. Banestrekningen mellom Bergen og Voss tilfredstiller ikke dagens krav til standard og kurvatur. Utformingen er delvis basert på den gamle enkeltsporede Vossebanen bygd i 1883 og har krapp kurvatur, liten kapasitet og flere partier med svært lav hastighet. Det er vanskelig å oppnå høy punktlighet på banestrekningen.

Deler av Bergensbanen er særlig utsatt for skred. Klimautfordringene med vann, is, skred og utglidning påvirker banestrekningen spesielt vest for Finse.

5.2 Pågående utvikling

Nytt dobbeltspor mellom Arna-Fløyen-Bergen, inkludert ny Ulriken tunnel og utbedring av Nygårdstangen terminal tas i bruk i 2024. Dette muliggjør en økning fra to til fire persontog i timen mellom Arna og Bergen, samt mer enn 50 prosent økning i kapasitet på godsterminalen. Godsterminalen vil bli landets grønneste godsterminal og bidra til reduksjon av klimagassutslipp ved fremtidig godshåndtering.

To ekstra daglige fjerntog i hver retning Oslo-Bergen, slik at det blir totalt fem dagavganger i tillegg til en nattogavgang, blir utløst fra 2024.

5.3 Prioritert utvikling i første seksårsperiode

Effektpakken for kombitransport Oslo-Drammen-Bergen, med flere og lengre kryssingsspor vil gi mulighet for en økning i standardtoglengden til 640 meter. Effektpakken muliggjør en økning av godstransportkapasiteten i de markedsmessig mest interessante tidene med om lag 30 prosent. I tillegg blir det mulig med ytterligere vekst til andre tider av døgnet. Dette tilrettelegger for god utnyttelse av den økte kapasiteten på Nygårdstangen godsterminal. Det bidrar til økt konkurransevne for næringslivet, og tilrettelegger for mer grønn godstransport og mindre klimagassutslipp. Tiltakene som forutsettes gir lave arealbeslag, i områder der det allerede eksisterer jernbaneinfrastruktur i dag.

Denne effektpakken bør ses i sammenheng med effektpakken for Flere tog på Vossebanen med mål om å slå sammen og optimalisere planene. I disse effektpakkene er det gjensidige forutsetninger om gjennomføring av tiltak for å realisere ønsket effekt. Ny rutemodell Vossebanen gir effekt for samme marked som den for kombitransporten, i tillegg vil punktligheten bli bedre samtidig som togtrafikken øker.

Det anbefales å utløse opsjoner i trafikkpakke 3 som vil gi forbedring i regiontogtrafikken mellom Bergen-Voss-Gol i høytrafikk samt en økning fra 16 til 19 avganger per retning Bergen-Voss.

5.4 Forpliktelser i byvekstarbeidet

I byvekstavtalen for Bergensområdet vises det til tilbudsforbedringer mellom Arna og Bergen (4 tog i timen) og oppstart av dobbeltspor Stanghelle-Arna som del av fellesprosjektet med Statens vegvesen i løpet av avtaleperioden.

5.5 Videre ambisjoner for korridor 5

Ringeriksbanen, som er planlagt som fellesprosjekt med vei, er en helt ny forbindelse mellom bo- og arbeidsmarkedet på Ringerike og Oslo. Potensialet for å utvikle denne regionen er stort, og regionen har allerede lagt ned mye ressurser i å utvikle bolig- og næringsareal som vil bygge opp om ny banetrase. Ny bane vil muliggjøre en betydelig reisetidsinnkorting på strekningen Oslo-Hønefoss og muliggjøre et godt regiontogtilbud til Ringerike. Tiltaket vil også muliggjøre opp mot en times redusert framføringstid for fjerntog til Bergen. Effektpakken har imidlertid en høy investeringskostnad, og er beregnet samfunnsøkonomisk ulønnsom. Den vil også beslaglegge verdifulle naturområder. En vurdering på tvers av transportformer om hva som er den mest hensiktsmessige utviklingen er nødvendig for å holde inngrep og kostnader på et lavest mulig nivå totalt sett. Effektpakken bør prioriteres på mellomlang sikt dersom jernbanen skal ta en større del av transportarbeidet mellom Oslo og Bergen og mellom Oslo og Ringerike.

Eksisterende Vossebanen og E16 er skredutsatt. Banen har lav hastighet, lang reisetid og liten kapasitet. Ny bane mellom Arna og Stanghelle er planlagt sammen med ny vei i regi av Statens vegvesen. Reguleringsplan for strekningen Arna – Stanghelle ble vedtatt våren 2022 og prosjektet er tilnærmet byggeklart. Ny bane vil gi økt sikkerhet og punktlighet, samt redusert framføringstid for alle tog på strekningen, inkludert fjerntog mellom Oslo og Bergen. Fellesprosjektet har imidlertid høy investeringskostnad og er beregnet å være samfunnsøkonomisk ulønnsom. Jernbanesektoren har derfor ikke funnet rom for å prioritere jernbanedelen av prosjektet innenfor hoveddrammen for prioritering, men det kan være aktuelt i løpet av andre periode gitt høyere ramme. Realisering av denne vil bety en langt sikrere bane samt redusert kjøretid.

6. Korridor 6 Oslo – Trondheim, med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund

Trafikken mellom Oslo og Trondheim og Nord-Vestlandet er viktig i denne korridoren, men også trafikken som skal videre nordover til Nord-Norge. Dagens kapasitet på jernbanenettet inn mot byene i endepunktene er begrensende for muligheten til å tilby effektive kollektivreiser i de større bo- og arbeidsmarkedene. Liten restkapasitet på strekninger har også konsekvenser for transportkostnadene for gods.

Mellom Oslo og Trondheim er det to baner; Dovrebanen og Rørosbanen. Togtilbudet for persontrafikk består av regionaltrafikk inn mot Oslo fra Lillehammer, Hamar og Eidsvoll, og til Trondheim - hovedsakelig fra Røros og Oppdal. Det er også fjerntogtrafikk mellom de to byene.

Raumabanen er koblet til Dovrebanen ved Dombås og betjener strekningen Åndalsnes- Lillehammer med i hovedsak turister.

Gjøvikbanen ligger også i korridoren, med regiontrafikktilbud fra Gjøvik, via Nittedal til Oslo.

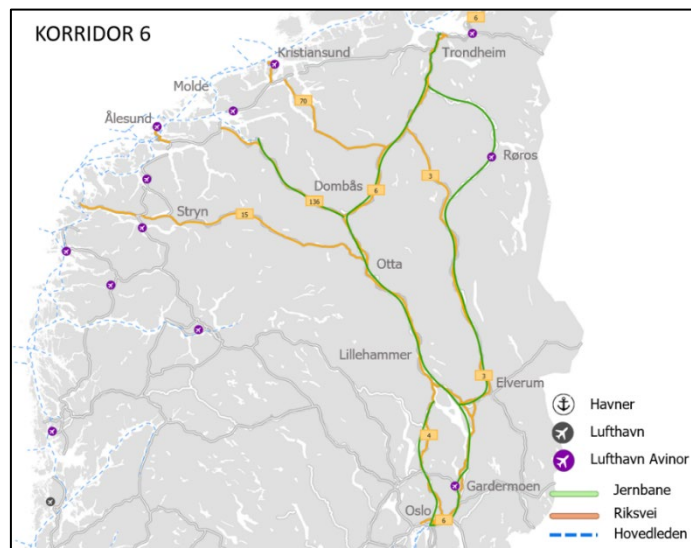
For godstransporten transporteres hovedsakelig kombigods på Dovrebanen mellom Oslo og Trondheim og videre nordover, og mellom Oslo og Åndalsnes. Rørosbanen er særlig viktig for tømmertransport, og som avlastingsrute for gods på bane mellom Østlandet og Trøndelag.

6.1 utfordringer og status

Dovrebanen er erklært overbelastet, og det er ikke plass til flere godstog. Dagens kapasitet på jernbanenettet i og mellom bo- og arbeidsmarkedsregionene rundt Hamar og Eidsvoll inn mot Oslo er begrensende for muligheten til å tilby effektive kollektivreiser på hovedtyngden sør i korridoren. Kapasitet er også den største utfordringen for persontrafikktilbudet nord i korridoren. I Trondheimsområdet er det lav frekvens. Liten restkapasitet og ikke-elektrifiserte strekninger i korridoren har konsekvenser for transportkostnadene for gods. På elektrifiserte strekninger i korridoren er det også særlige utfordringer med strømforsyningen. På Rørosbanen Hamar – Trondheim er det behov for utbedringer primært i under- og overbygning. Langs Dovrebanen er det utfordringer ved at banen dels går i dalbunnen og på ustabile sideterreng. Flere steder er den utsatt for flom og skred.

Både Rørosbanen og Raumabanen er dieseldrevet.

På Gjøvikbanen vil det i løpet av 2023 innføres fast timesfrekvens inn mot Oslo i forbindelse med innføring av ERTMS på strekningen.



6.2 Pågående utvikling

Effektpakke for flere og raskere tog på Dovrebanen mellom Oslo S-Hamar kan gi økt frekvens fra 1 til 2 tog i timen i grunnrute Oslo S-Hamar. Framføringstiden forventes å bli redusert.

6.3 Prioritert utvikling i første seksårsperiode

Over halvparten av godstransporten i korridoren går på bane, og prognosene for kombitransport viser vekst. Utvikling av strekningen er også viktig for godstransporten videre nordover, både i normalsituasjoner og ved avvik. Effektpakken for markedet Oslo–Trondheim øker transportkapasiteten på Dovrebanen til de markedsmessig attraktive tidene på døgnet og tilrettelegger for minimum 600 meter lange tog for å gi lavere enhetskostnader, økt kapasitet, og bedre utnyttelse av trekraften i moderne seksakslede lok. Som for Bergensbanen, er det plass for ytterligere vekst til andre tider av døgnet.

Bane NOR har prioritert første tilbudstrinn for økt kapasitet på InterCity strekningen Oslo – Lillehammer. Det foreligger reguleringsplan for ytterligere utvikling av kapasiteten til Hamar og ombygging av Hamar stasjon. Dovrebanen er en sentral transportkorridor for person- og godstog, og strekningen Hamar – Lillehammer er i dag overbelastet. Effektpakken Flere og raskere tog på Dovrebanen (Oslo – Lillehammer) skal tilrettelegge for en kapasitetsøkning for gods- og persontrafikk på strekningen. Trinn 1 inneholder to nye kryssingsspor mellom Hamar og Lillehammer, i tillegg til ferdigstilling av dobbeltspor fram til Hamar stasjon og nødvendig oppgradering av Hamar stasjon. I tillegg vil det redusere reisetiden noe, og gi økt godskapasitet. Det er ikke gjort samfunnsøkonomiske analyser av tilbudstrinnet, men dette vil leveres i oppdatert leveranse 3. oktober 2023.

6.4 Videre ambisjoner i korridor 6

Begrenset kapasitet på godsterminalen på Brattøra i Trondheim er en flaskehals for vekst i godstransport mellom Oslo og Trøndelag, og videre nordover. Dagens lokalisering medfører også en forholdsvis lang mellomtransport for de største kundene. Heggstadmoen godsterminal, som åpnet sommeren 2018, ble etablert for å redusere denne mellomtransporten. Heggstadmoen økte terminalkapasiteten for gods til og fra Trondheim betraktelig, og har slik lagt til rette for vekst i godstransport på jernbanen. Det er imidlertid nå to mellomstore terminaler som begge krever bemanning og løfteutstyr, hvilket øker transportkostnadene, og begge har begrensninger. Heggstadmoen er identifisert som lokasjon for en samlokalisering av terminalvirksomheten i Trondheim, og vil frigjøre de attraktive arealene på Brattøra til byutvikling.

Det arbeides videre med å følge opp mulige tilbudsforbedringer etter anbefalingen fra KVVU for Hovedbanen Nord. I første omgang dreier det seg om en effektivisering av togframføringen som kan gi noe redusert reisetid og bedre driftsstabilitet og robusthet. Det skal utarbeides en effektpakke for denne tilbudsendingen.

Anbefaling for nullutslipp fra KVVU Green på de banene som i dag er dieseldrevet, bør følges opp så raskt det lar seg gjøre for å bidra til måloppnåelse for klima og miljø.

7. Korridor 7 Trondheim – Bodø med armer til svenskegrensen

Korridoren mellom Trondheim og Bodø er sentral for sjø- og landbasert transport mellom Nord- og Sør-Norge. Transportsystemet er sårbart med lange omkjøringsveier, noe som gir store konsekvenser for forsyningslinjene ved brudd, og det øker utfordringene som følger av skred og værutsatte høvfjellsstrekninger.

Togtilbudet for personer og gods i korridoren består i hovedsak av tilbud på Nordlandsbanen, inkludert Trønderbanen (togtilbudet Melhus-Trondheim-Steinkjer), Meråkerbanen (fra Hell til Riksgrensen) og Saltenpendelen (togtilbudet mellom Rognan og Bodø). Nordlandsbanen er landets lengste.

Sterk bolig- og næringsvekst lengst sør i korridoren har bidratt til å styrke Trønderbanen som kollektivtilbudsmulighet i Trondheimsområdet

7.1 Utfordringer og status

Høye transportkostnader for gods, lange reisetider og liten restkapasitet er hovedutfordringene på Nordlandsbanen.

Geografiske forhold gir store utfordringer i form av ras, skred og dårlig vinterregularitet. Nordlandsbanen er også den strekningen i landet med flest dyrepåkjørslar. Banen er svært sammensatt i funksjon og standard. Klimapåvirkningen på dagens infrastruktur gjør opprusting og drenering av underbygningen for sporet til en hovedoppgave. Signalfeil gir driftsforstyrrelser på banestrekningen.

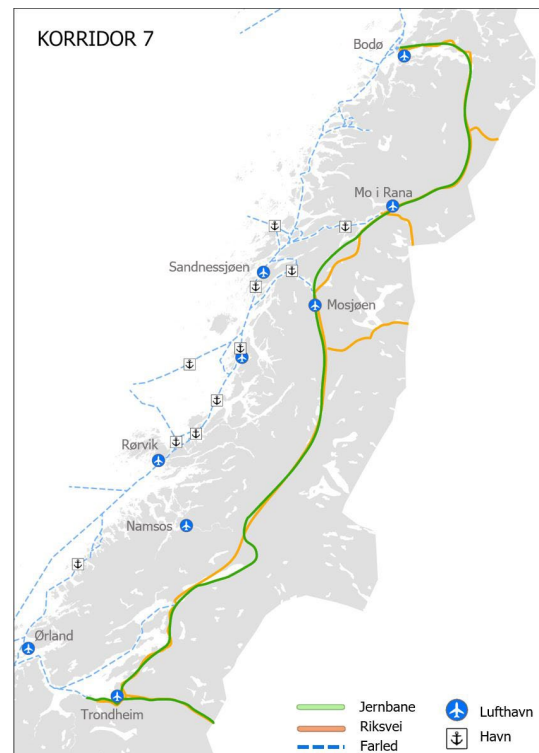
Jernbanen har en sterk posisjon mellom Trondheim og Bodø/Fauske, hvor om lag 40 prosent av godset transporteres med tog. Når ERTMS tas i bruk øker kapasiteten noe på strekningen.

Elektrifisering av Trønderbanen mellom Trondheim-Stjørdal, Hell-Riksgrensen og Stavne-Leangen er igangsatt og vil bli ferdigstilt i løpet av 2024. I tillegg er det anskaffet nye kjøretøy (bimodale togsett) med økt ombordkapasitet og komfort blant annet til trafikkering Trondheim-Stjørdal. Dette vil gi et betydelig bidrag til nullutslipp i byområdet.

7.2 Prioritert utvikling i første seksårsperiode

For å styrke tilbudet i helg på Trønderbanen, anbefales det å utløse en opsjon som åpner for avganger hver time i perioder av lørdager og søndager.

Jernbanedirektoratet har prioritert effektpakken som muliggjør en økning av grunnrutefrekvensen fra 1 til 2 tog i timen på Trønderbanen Melhus-Trondheim-Stjørdal, samt to tog i timen i en utvidet rushperiode til og fra Steinkjer prioriteres for oppstart. Effektpakken er beregnet ulønnsom, men dette vil være et viktig grep for å styrke toget som et attraktivt reisemiddel i byvekstavtaleområdet, og bidra til å oppfylle målet om nullvekst i biltrafikken. Det vil gi en akseptabel grunnrutefrekvens i byområdet, som i dag har et dårligere tilbud enn de andre store byene.



7.3 Forpliktelser i byvekstarbeidet

I byvekstavtalen for Trondheimsområdet omtales effektpakken med mål om realisering innen 2024. Dette er ikke mulig, kapasitetsøkende tiltakene er nå under planlegging, og tidligst mulig realisering vil være ved ruteterminskiftet i desember 2027.

7.4 Videre ambisjoner i korridor 7

Effektpakken for kombitransport Trondheim-Bodø vil gjøre det mulig med en betydelig kapasitetsøkning på strekningen. Dette bidrar til økt konkurransevne for næringslivet, og tilrettelegger for mer grønn godstransport.

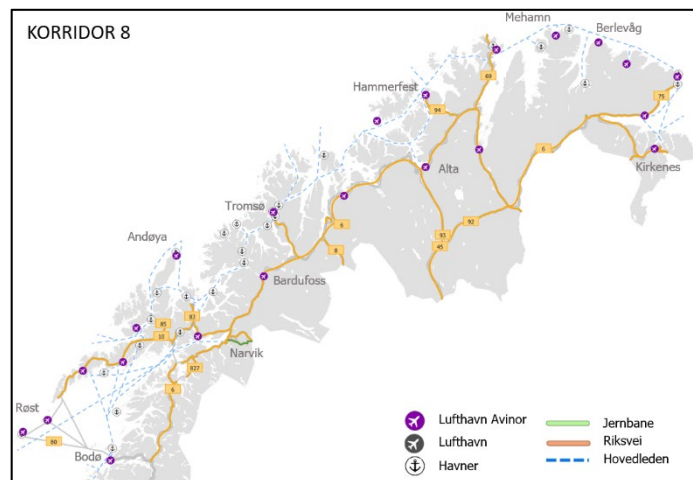
I KVVU for reduserte utslipp av klimagasser på jernbane (KVVU Green) vurderes alternative løsninger til dagens bruk av diesel. Anbefalinger fra denne KVVU-en legges frem høsten 2023, og har betydning for videre utvikling av Nordlandsbanen.

Det foreligger planer for utbygging som muliggjør ytterligere tilbudsutvikling på Trønderbanen mellom Trondheim og Stjørdal, men det er ikke funnet rom for å følge opp disse planene i NTP-perioden.

8. Korridor 8 Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med arm til Lofoten og til grensene mot Sverige, Finland og Russland

Korridoren mellom Bodø og Kirkenes er preget av lange avstander, som gjør sjø- og lufttransport viktig. E6 er den eneste landbaserte hovedtransportåren.

Ofofbanen går fra Narvik til Riksgrensen. Den er den tonnasjevise tyngst belastede jernbanestrekningen for gods i Norge, blant annet som følge av eksport av jernmalm fra svensk gruvevirksomhet. Ofofbanen er også svært viktig for ordinær kombitransport. Narvik betjenes i tillegg av av langdistansetog for persontransport, og har to daglige togpar mot Luleå og Stockholm, i tillegg til turisttrafikk med 2-3 daglige avganger.



Ofofbanen siste del av jernbanenettet fra Oslo til Narvik via Sverige, og har stor betydning for godstransport til og fra Nord-Norge, samt for malmtransporten fra Kiruna og Pitkajärvi til Narvik havn for utskipping.

8.1 Utfordringer og status

Som følge av malmtransporten over Ofofbanen, er jernbanens andel av transporterte volum betydelig. Prognosene viser vekst i kombigodsmarkedet mellom Oslo og Narvik (via Sverige og Kongsvingerbanen).

De største utfordringene for infrastrukturen fra Narvik til Sverige, er skinnebrudd og ras. Ofofbanen har stor trafikk og tung belastning, som igjen gir stor slitasje på overbygningen. Deler av infrastrukturen nærmer seg slutten av sin forventede levetid.

Ofofbanen oppfyller ikke kravene til hastighet i TEN-T-forordningen som trer i kraft fra 2030. Det er videre topografisk og praktisk svært krevende og kostbart å skulle utbedre det. Det vurderes derfor som sannsynlig at tiltak for å forbedre dette er lønnsomme og en unntakssøknad antas å finne støtte hos svenske myndigheter.

8.2 Pågående utvikling

Terminalen i Narvik er utvidet, og videre utvikling er i gang. Dette er del av effektpakken for kombigods Oslo-Narvik. Tiltakene vil gi økt kapasitet på Narvik kombiterminal og økt kapasitet for 740 meter lange godstog på Ofofbanen. For å kunne ta ut effekt for hele relasjonen, må resten av effektpakken – med utbedringer på Kongsvingerbanen – ferdigstilles.

8.3 Videre ambisjoner for korridor 8

Pågående arbeid med de to konseptvalgutredningene for transportsystemet i Nord-Norge og Nord-Norgebanen ferdigstilles høsten 2023. Utredningen om Nord-Norgebanen er avgrenset geografisk til strekningen Fauske-Narvik-Tromsø, med mulig arm til Harstad. I arbeidet inngår vurdering av videre

utvikling eller oppgradering av eksisterende og tilstøtende jernbanestrekninger som Ofotbanen og Nordlandsbanen.

Behandling av de to KVVU-ene vil avklare ambisjonene for videre utvikling av jernbanen i korridoren.