

An aerial, high-angle photograph of a city square at night. The square is illuminated by streetlights and the lights of buildings. A tall, cylindrical tower in the center is brightly lit with a rainbow-colored glow. A blue tram is visible in the square, and several cars are parked or moving. People can be seen walking in the square. The surrounding buildings are lit up, and the overall atmosphere is urban and vibrant.

Nyttestyring gjennom effektpakker

Drammen 10.11 2021
Sara Brøngel Grimstad, Jernbanedirektoratet



Jernbane-
direktoratet

Jernbanen har alltid handlet om mobilitet

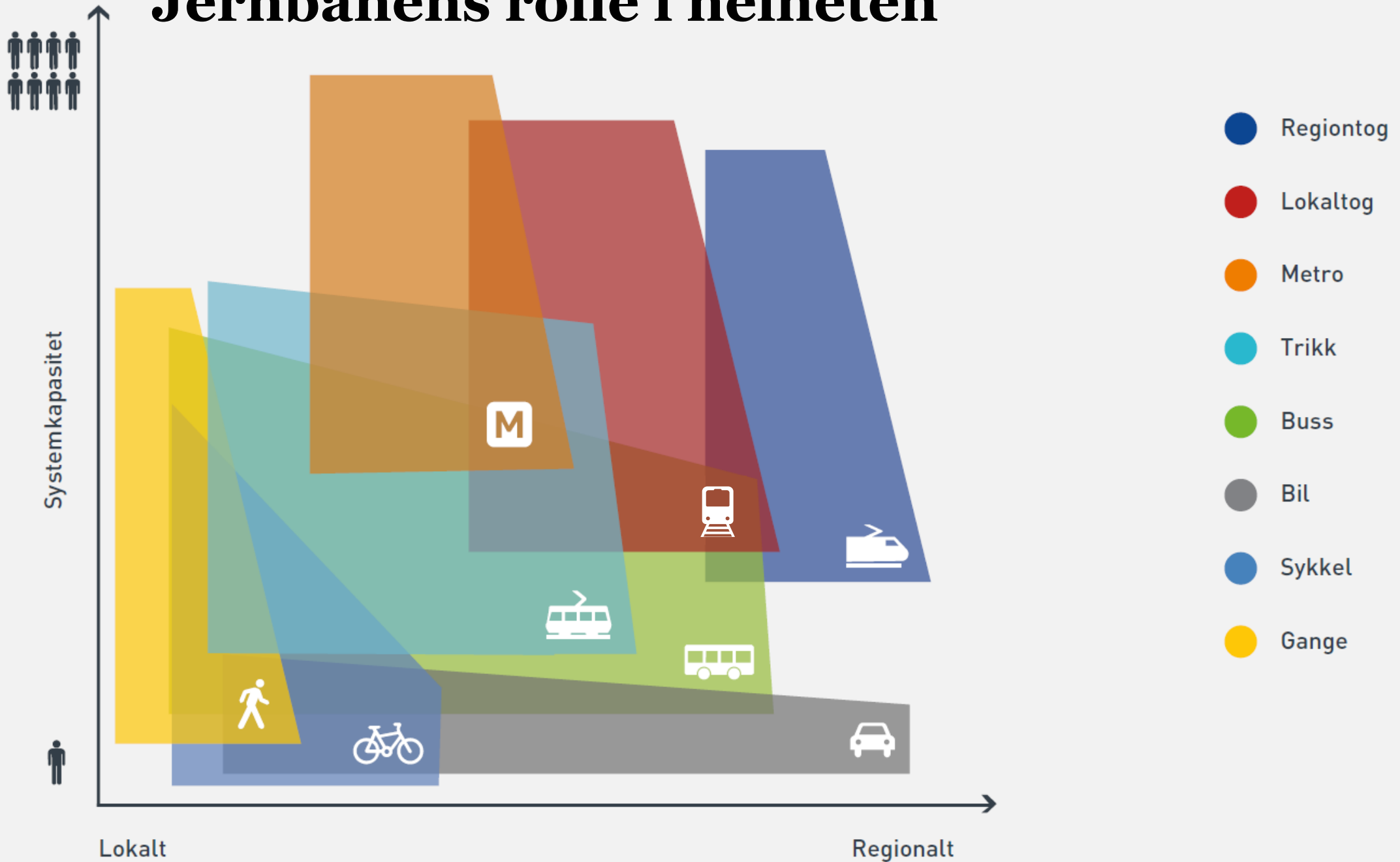


Transportpolitiske mål i Nasjonal transportplan

- Mer for pengene
- Effektiv bruk av ny teknologi
- Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
- Nullvisjon for drepte og hardt skadde
- Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet



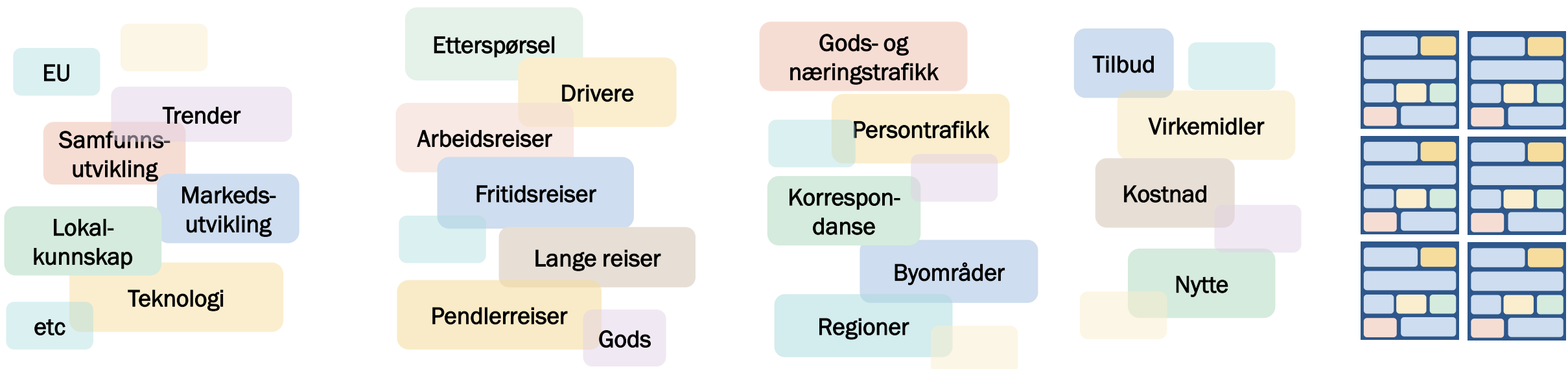
Jernbanens rolle i helheten



En effektpakke

- sammenstillingen av alle brikker
som skal til for å oppnå en effekt

Utvikling av togtilbudet



Innsikt om jernbanen i en større sammenheng

Innsikt om befolkningens og næringslivets behov

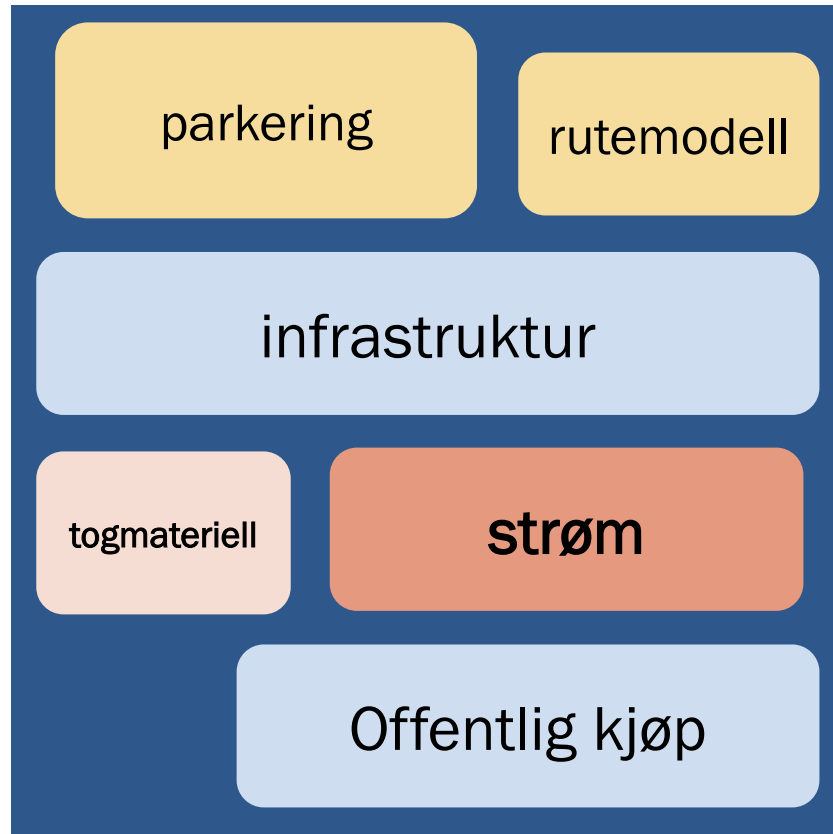
Utarbeide ulike tilbudskonsepter og rutemodeller

SØA Samfunnsøkonomisk lønnsomhet og nytte



Forslag til effektpakker og andre utviklingsprosjekter

Effektpakker



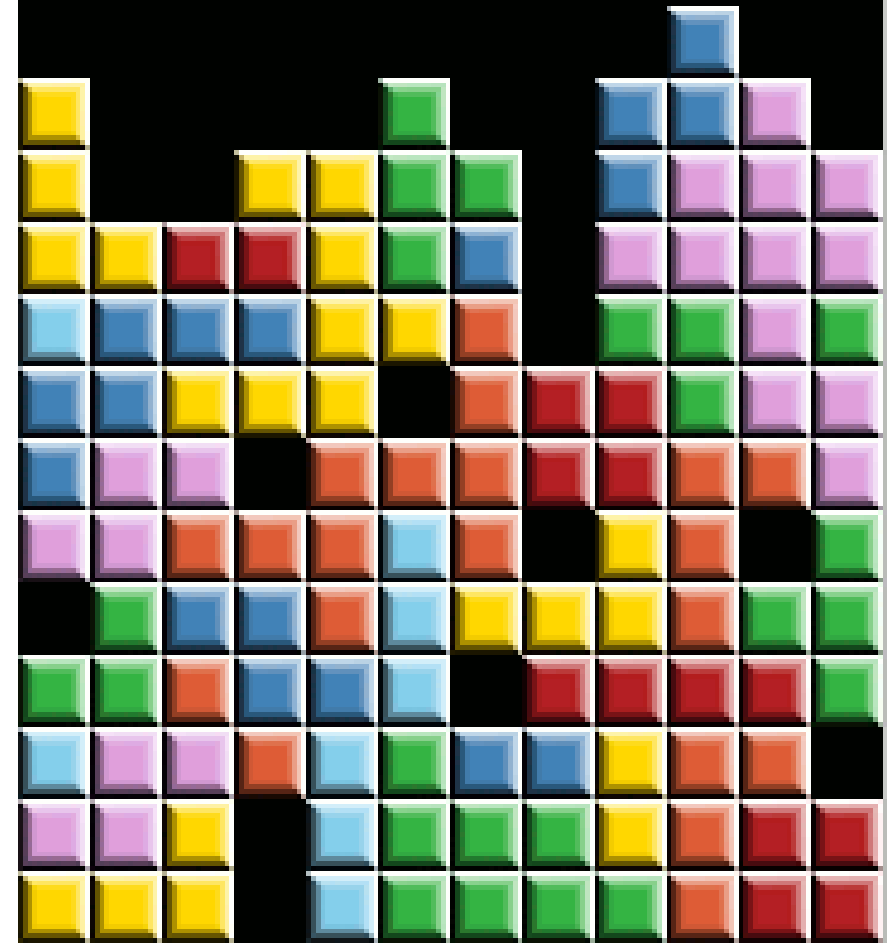
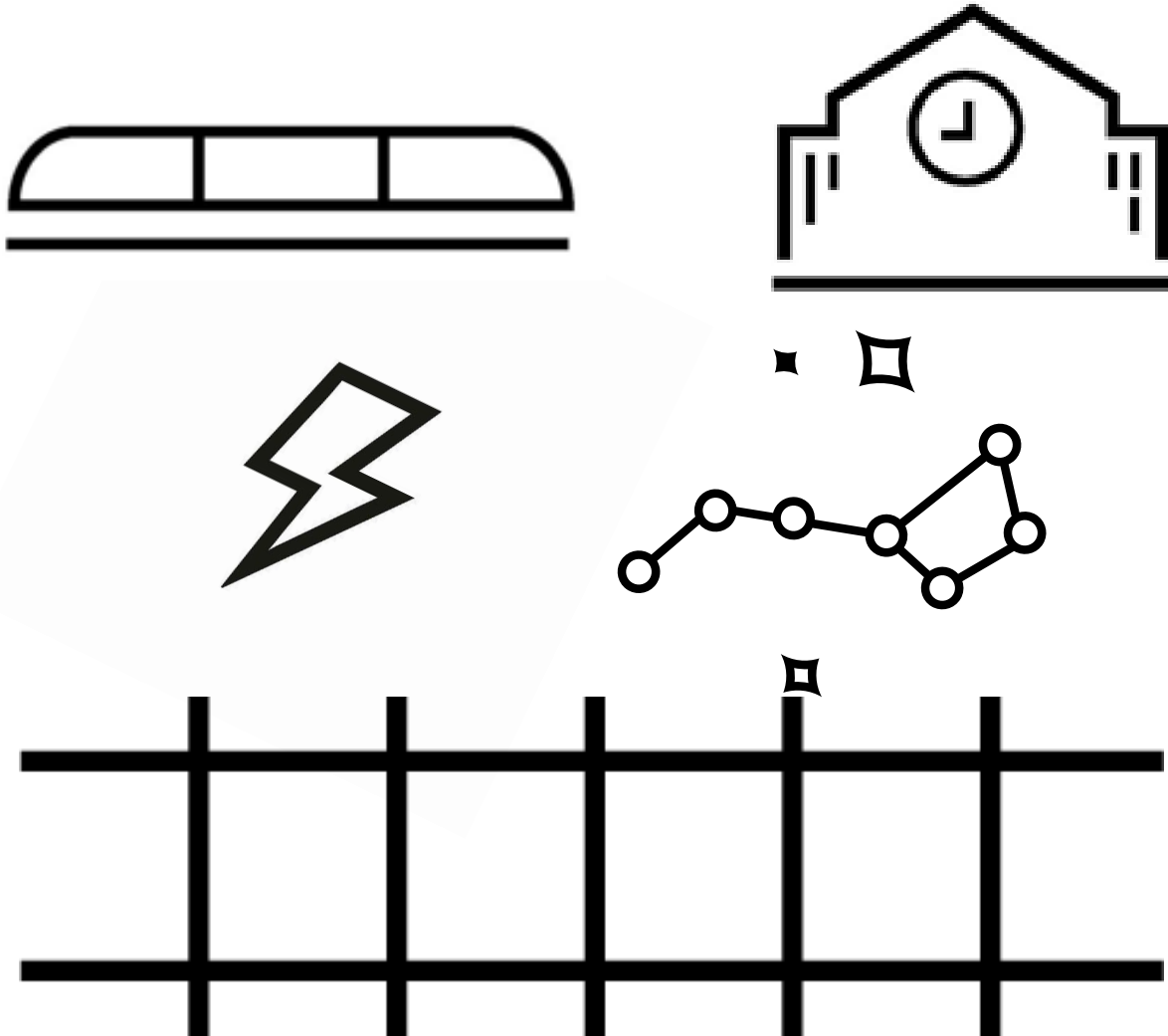
Effektpakker

- For å realisere et nytt tilbud på jernbanen, må alle brikkene i jernbanesystemet passe sammen.
- Mange av brikkene er i seg selv komplekse
- Jernbanedirektoratet koordinerer mellom aktørene i sektoren og lager strategien for den videre utviklingen av tilbudet

De viktigste brikkene

- Jernbaneinfrastruktur
- Rutemodell for togselskapene
- Togmateriell
- Offentlige kjøp (subsidiert) av transporttjenester

Brikker og trinnvise effekter



Next: L1

Score: 9

Pause: space

New Game: return

Rotate: a,s

Move: arrows

Eksempel: To tog i timen til Hamar

- Infrastrukturtiltak:
 - Venjar-Langset
 - Kleverud-Sørli-Åkersvika
 - Ombygging Hamar stasjon
 - Strømforsyning
 - ERTMS Kleverud-Hamar (2027)
- Tog: ~ 4-6 nye tog
- Rutemodell: som ivaretar IC, gods, fjerntog koordinert med øvrig togtrafikk i Osloområdet
- Offentlig kjøp: Avtale med togselskap



Fra fremstilling i Oppdrag 9, NTP 2022-2033:

Korridor 6		Trinn 3: Flere og raskere tog på Dovrebanen (Indre Intercity)	
Effekt		<ul style="list-style-type: none"> Fra ett til to tog i timen Oslo–Hamar i grunnrute i første omgang, med kapasitet til ytterligere økning i takt med behov og videre utvikling Kapasitet til fire regiontog, fjerntog og godstog Redusert framføringstid Bedre punktlighet 	
Tiltak		<ul style="list-style-type: none"> Dobbeltspor Sørli-Åkersvika (kommunedelplan) 	
(planstatus)			
Prissatte virkninger	Samfunnsøkonomisk netto nåverdi (NNV)		-261
	Netto nåverdi per budsjettkrone (NNB)		0
	Investeringskostnad (udiskontert, 2019-kroner)		5 960 mill.kr
	Trafikantnytte for de reisende		5 434
	CO ₂ -utslipp		
	<ul style="list-style-type: none"> tonn CO₂-ekvivalenter bidrag til netto nytte 		-2 424 97
	Sikkerhetseffekter		
	<ul style="list-style-type: none"> antall drepte og hardt skadde bidrag til netto nytte 		-0,42 20
Ikke-prissatte virkninger	<p>Analysen viser at de positive nyttevirkningene av effektpakken er i omtrent samme størrelsesorden som kostnadene. I analysen er det utelatte effekter som omhandler punktlighet og regularitet. Det er sannsynlig at tiltakene i effektpakken gir positive virkninger for avvikling av trafikken som ikke er hensyntatt.</p>		
Følsomhetsbetraktninger	<p>På strekningen mellom Oslo og Lillehammer har det vært en stor utvikling i veiinfrastrukturen og flere prosjekter gjennomføres. Samtidig innføres stadig nye restriksjoner på bruk av bil i Oslo. Togets markedsandel i dette markedet er følsomt for utvikling i veisektoren og prisene ved bruk av bil. Denne typen følsomhetsberegning er ikke gjort for dette prosjektet. I analysen er veksten i antall reiser med toget i tråd med befolkningsveksten.</p>		
Avhengigheter	Effekten avhenger av at dobbeltspor Kleverud-Sørli bygges.		


Effektpakke for kombigods:

Korridor 5		Kombitransport Oslo–Drammen-Bergen: Mulighet for 620 meter lange tog						
Effekt		<ul style="list-style-type: none"> Tilrettelegging for en økning av tog lengden til 620 meter, for å utnytte trekraften i moderne seksakslede lok Lengre tog kan møte prognoser for godsvekst med færre avganger, og dermed gi reduserte transportkostnader for næringslivet Reduksjon i samfunnets kostnader ved godstransport 						
Tiltak		<ul style="list-style-type: none"> Forlengelse av kryssingsspor på Sandermosen, Veme, Ål, Dale, Vaksdal og Trengereid (utredning) 						
(planstatus)		<ul style="list-style-type: none"> Banestrømforsyning Bergensbanen 						
Prissatte virkninger		Samfunnsøkonomisk netto nåverdi (NNV)					64	
		Netto nåverdi per budsjettkrone (NNB)					0,04	
		Investeringskostnad (udiskontert, 2019-kroner)					948 mill.kr	
		Trafikantnytte for næringslivet					582	
		CO ₂ -utslipp						
		<ul style="list-style-type: none"> tonn CO₂-ekvivalenter 					-5 350	
		<ul style="list-style-type: none"> bidrag til netto nytte 					982	
		Sikkerhetseffekter						
		<ul style="list-style-type: none"> antall drepte og hardt skadde 					-0,4	
		<ul style="list-style-type: none"> bidrag til netto nytte 					96	
Ikke-prissatte virkninger		<p>For Bergensbanen er effekten av bedre punktlighet og regularitet ved lengre tog, vurdert som den mest positive ikke prissatte konsekvensen. Dersom behovet for godstransport skal møtes med dagens tog lengde vil antallet tog som skal framføres øke, noe som vil bety flere kryssinger og lengre framføringstid. Nyten av mer effektiv bruk av dagens terminaler er ikke prissatt i SØA. Tett toggang vil også ha konsekvenser for mulighet for vedlikehold (såkalte hvite tider). Forlengelse av kryssingsspor vil alltid skje i tilknytning til eksisterende infrastruktur, og ha begrenset arealinngrep. Konsekvenser av nye kryssingsspor kan være større, men vil variere fra strekning til strekning.</p>						
		Punktligheit og regularitet	Effektiv bruk av terminaler og Alnabru som nav	Hvite tider	Naturinngrep	Avgangsfrekvens	Framførings-tid	Fleksibilitet i alternative rutemodeller
		+++	++	+	-	-	+	+
Følsomhetsbetraktninger		<p>Beregningene bygger på godsprognoser utført av TØI. Gitt prognosenes utviklingstakt vil Bergensbanen nå et kapasitetstak i 2026 uten kapasitetsøkende tiltak, og godset tvinges over på alternativ transport. Ved investering vil det være tilstrekkelig kapasitet ut over et 2050-perspektiv. Prognosene bygger på dagens næringsstruktur og konsum, og vil være følsom for næringslivets valg av transportmåte, konkurranseflater mot vei og teknologiske endringer i produksjonsmåte.</p>						

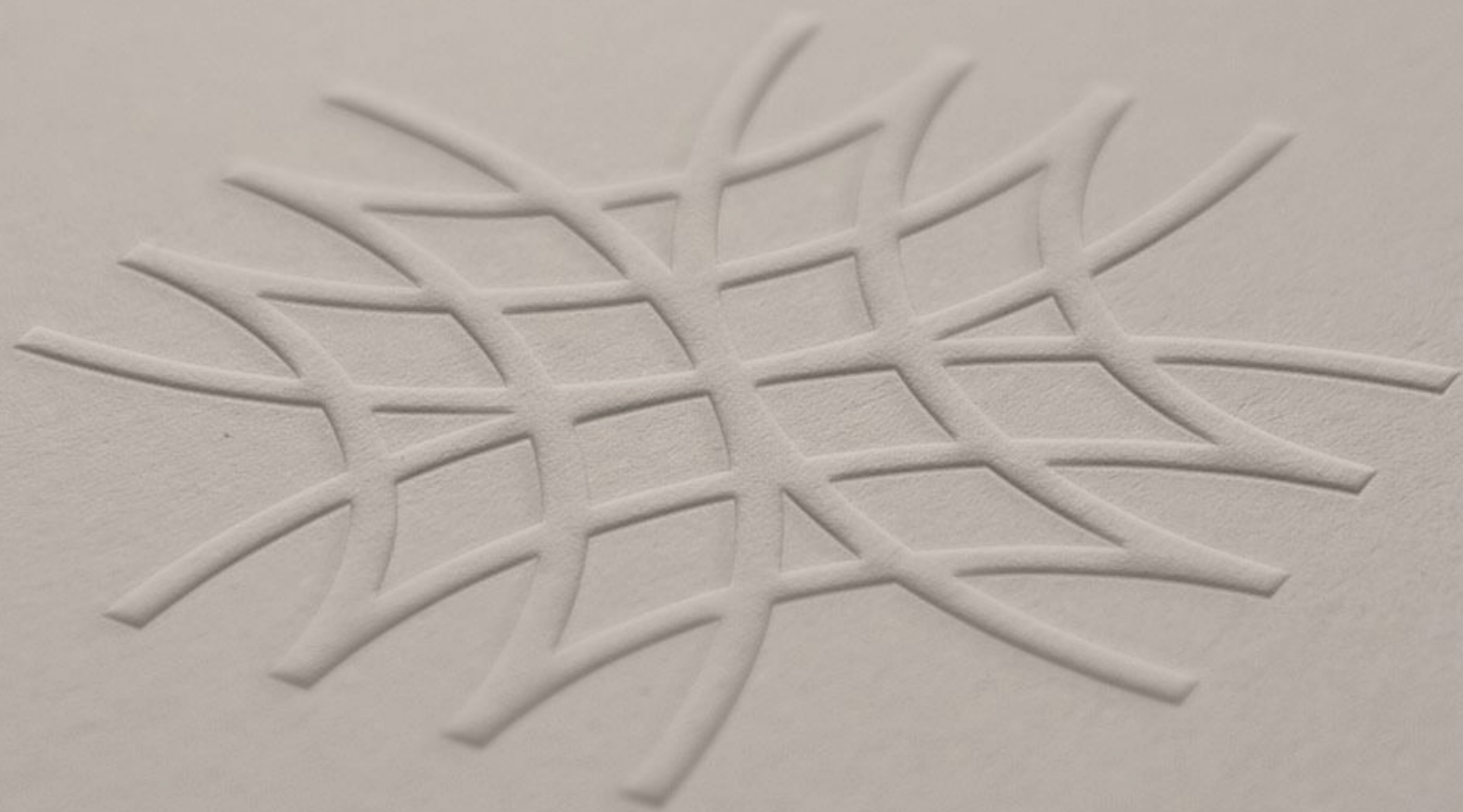
Porteføljestyring – styring på nytte

- Investeringene optimaliseres og de beste prosjektene skal gjennomføres først
- Operativt handlingsrom
- Skiller mellom første og andre seksårsperiode, bygge- og planfase
- Offentlig porteføljeforslag
- Samhandling og dialog med aktørene



An aerial photograph of a mountain valley at sunset. The sky is a mix of dark blue, purple, and orange. The mountains are silhouetted against the bright horizon. In the foreground, a cable car is visible on a track, and a lake is on the right. A small settlement with lights is visible in the valley.

**Det skal bli enklere å reise
helt frem, helt hjem**



Sagt på en annen måte...

