



Pressemelding

Vedlikehold og fornyelse prioriteres for å sikre et pålitelig jernbanenett

Tiltak for å sikre en pålitelig jernbane har høyeste prioritet i Jernbaneverkets forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023. For å ta en større rolle i godstrafikken og for å løse utfordringene i persontrafikken rundt de store byene, må toget være til å stole på, sier jernbanedirektør Elisabeth Enger.

Dato: 29. februar 2012

Fornyelsesbehov

Uansett nivå på investeringer i ny jernbane, vil dagens jernbaneinfrastruktur ha en viktig funksjon i mange år framover. Jernbaneverket anbefaler derfor at midlene til drift, vedlikehold og fornyelse holdes på et høyt nivå ved alle alternative rammer. Klimaendringer med hyppigere og kraftigere ekstremvær forsterker dette behovet.

Flere av jernbanens tekniske anlegg har nådd, eller er i ferd med å nå, sin teknisk-økonomiske levealder, og behovet for fornyelser er stort. Særlig gjelder dette signalanleggene, der jernbanen står foran et utskiftingsprogram fra gamle relebaserte signalanlegg til det felleseuropeiske systemet ERTMS.

Mer gods på bane

Pålitelighet er også et nøkkelord for at godstrafikken på jernbanen skal øke. I dag begrenses også mulighetene for økning av kapasiteten på flere av hovedstrekninger og ikke minst i terminalene. For å nå målsettingen om en dobling av kapasiteten for gods på jernbane, prioriterer Jernbaneverket en fortsatt utbygging av kryssingsspor lange nok til 600 meters tog på hovedstrekningene. Alnabru godsterminal i Oslo utvikles gjennom bygging av ny terminal, og i Trondheim og Bergen utvides terminalkapasiteten innenfor dagens arealer inntil det er nødvendig å bygge ny terminaler. Økt kapasitet for malmtransporten på Ofotbanen og for tømmertransporter, vektlegges også.

Jernbanen som ryggrad i kollektivsystemet

I persontrafikken prioriterer Jernbaneverket investeringer i Intercity-området og de største byområdene. Transportbehovet som følger av den sterke befolkningsveksten i byområdene, ikke minst i Østlandsområdet, kan bare løses gjennom et godt utbygd kollektivnett, sier jernbanedirektøren.

Moderne jernbane har en viktig rolle som ryggrad i kollektivsystemet. Ved å satse på en utbygging til moderne jernbane med dobbeltspor i Intercity-området vil reisetiden mellom byene gå betraktelig ned, og hele Østlandsområdet bindes sammen til en arbeids- og boregion. Tempoet i en slik utbygging avhenger av hvilke investeringsrammer som blir stilt til disposisjon. I konseptvalg-utredningen for Intercity-området har Jernbaneverket beregnet at det er mulig å gjennomføre full utbygging i løpet av ti år.

Viktige valg må tas

Jernbanen står overfor store utfordringer, og det er viktig at det nå tas grunnleggende valg om hvilken rolle jernbanen skal spille i framtidene transportsystem, sier jernbanedirektør Elisabeth Enger. Forutsigbare rammer og forutsigbar finansiering er viktig for mest mulig effektivt å tilfredsstille behovene som er avdekket gjennom dette planarbeidet, sier jernbanedirektøren.

Nærmere opplysninger ved:

Jernbanedirektør Elisabeth Enger, telefon 908 40 804

Plan- og utredningsdirektør Anita Skauge, telefon 916 55 322

Kommunikasjonsdirektør Svein Horrisland, telefon 916 55 155

Fakta:

Investeringsprioriteringer ved ulike økonomiske rammer:

Planteknisk ramme:

(Investeringsramme på 29,3 milliarder kroner over ti år)

Fullføring av pågående større tiltak. (Herunder Holm-Nykirke, Langset-Kleverud, Farriseidet-Porsgrunn) Bergen-Arna.

Noen kapasitetstiltak gods. Oppstart Alnabru sent i perioden.

Tiltak innen programområdene:

- Kapasitet for å gjøre ny grunnrute robust
- Plattformforlengelser på stasjoner med dispensasjon fra sikkerhetsforskrift
- Sikkerhetstiltak (planoverganger m.m.)

Planteknisk ramme +20%:

(Investeringsramme på 48, 5 milliarder kroner over ti år)

Enten: Satsing på godstrafikk

Tilnærmet doubling av kapasiteten

Selve Alnabruterminalen ferdig utbygd (tilgrensende tiltak for 2,4 milliarder utsettes).

Utbygging av logistikk-knutepunkt i Trondheim kan starte i slutten av perioden.

Tiltak for økt malmtransport på Ofotbanen.

Flere stasjons- og knutepunkttiltak.

Eller: Satsing på persontrafikk

Halvtimesfrekvens mot Tønsberg

Vestfoldbanen: Drammen-Kobbervik eller Nykirke-Barkåker er fullført.

Bygging av Follobanen pågår, men ikke ferdig i 2023.

Hell-Værnes.

Flere stasjons- og knutepunkttiltak.

Planteknisk ramme +45%

(Investeringsramme på 71,2 milliarder kroner over ti år)

Godstrafikk

Som i planteknisk ramme +20% - satsing på godstrafikk

Persontrafikk

Halvtimesfrekvens mot Tønsberg, Fredrikstad og Hamar kan innføres fra 2026.

Redusert reisetid.

Da er følgende nye parseller utbygd:

Østfoldbanen: Follobanen (Oslo-Ski), Sandbukta-Moss-Såstad og Haug-Onsøy.

Dovrebanen: Kleverud-Sørli, Venjar-Eidsvoll, Eidsvoll-Doknes og Åkersvika S-Hamar.

Elektrifisering Trønderbanen.

Planleggingsmidler til Ringeriksbanen og Porsgrunn-Kristiansand-Stavanger.