

Intermodale knutepunkter for båt og bane – hva kan fremtiden bringe?

Havnelederforum 2016

Roger Kormeseth, Jernbaneverket



Agenda

- Nasjonal Godsstrategi – viktige elementer
- Godsstrategi for jernbanen
- NTP og videre fremdrift

Nasjonal godsstrategi



Visjon – Nasjonal godstransport



En effektiv, pålitelig, sikker og miljøvennlig godstransport

«Analysen viser at 5 - 7 millioner tonn gods kan overføres fra vegtransport til tog eller skip»

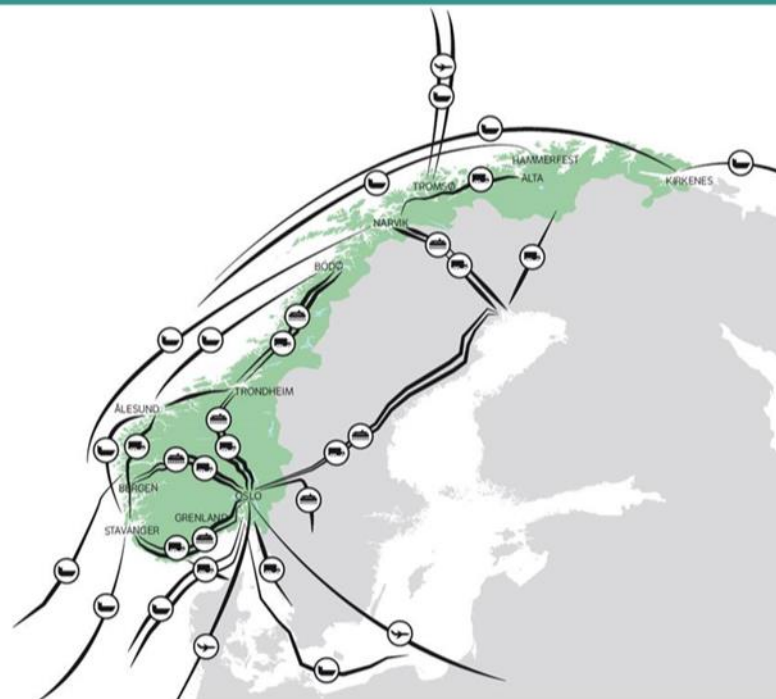


NTP Godsanalyse Hovedrapport, august 2015

3,5 millioner tonn utgjør ca.
800 vogntog på veg hvert døgn

AUGUST 2015

NTP Godsanalyse HOVEDRAPPORT



Jernbaneverket

Viktige elementer for godstransporten frem mot 2029

- 50% økning av godsvolumet frem mot 2030
- Den positive utviklingen for veitransporten vil fortsette
- Det settes økt fokus på effektivitet
- Konkurransesevnen til jernbanen og sjøtransporten må økes for å sikre overføring av *relevant* gods og riktig transportmiddelfordeling
 - Jernbane mest kritisk
 - Reelt overføringspotensial må kartlegges nærmere
- Et godt utviklet nett av knute-/koblingspunkter vil være avgjørende
 - Riktig lokalisering – distribuert struktur
 - Funksjonalitet og omfang etter behov
 - Enkel tilgang med rask og rasjonell håndtering
 - Havnene kan spille en viktig rolle
- Samlokalisering rundt knute-/koblingspunkter er viktig
- Det er behov for et bredere og mer differensiert tilbud på jernbane
- Sterke miljøkrav vil kreve nye løsninger for vei- og sjøtransport
- Tiltak og investeringer skal prioriteres etter *samfunnsøkonomisk lønnsomhet*



Godstrategi for jernbanen



Hovedmål



Øke andelen gods på jernbanen til 7%

Dette gjennom konkurransedyktige

- ***kombitransporter ned til 400 km***
- ***tømmer- og systemtransporter***
- ***vognlast og partitransporter mellom hoved-destinasjoner i inn- og utland***



Godsstrategiens kjerne

Jernbanelivet skal
stille til rådighet en
effektiv infrastruktur
med **kapasitet** og
kvalitet....

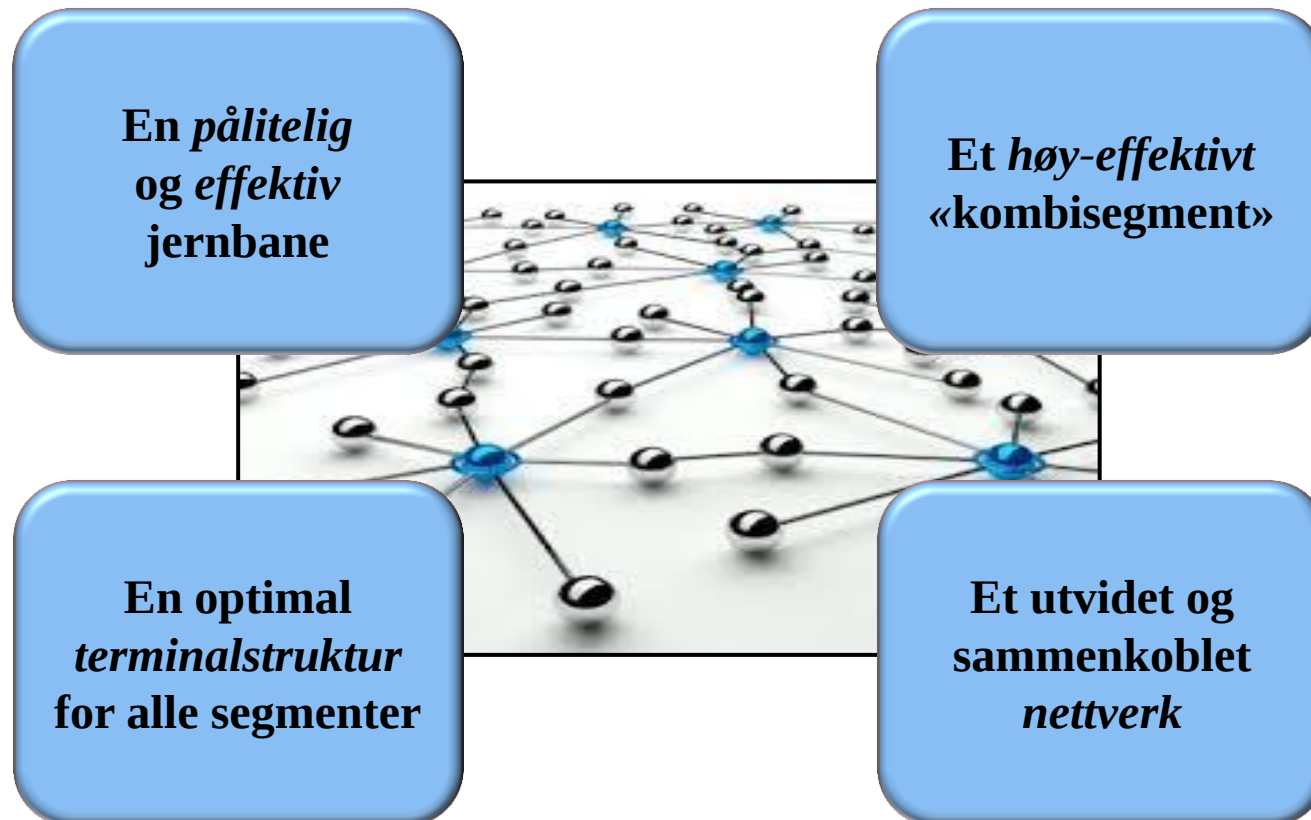
øke
utnyttelsen av
og **ytelsen på**
nettverket

...slik at operatørene
på jernbanen kan fange
nye godsstrømmer, skape
nye markedsmuligheter og
skape **konkurranseskraft**



Jernbaneverket

Godsstrategi - Hovedområder



En *pålitelig* og *effektiv* jernbane

**Vedlikehold og fornying av
infrastruktur**

Lengre tog

Redusert fremføringstid

Beredskap og avvikshåndtering

**En *pålitelig*
og *effektiv*
jernbane**



Et *høy-effektivt* kombisegment

Alnabru som høyeffektivt Nav

Rasjonelle endepunktsterminaler

Prosessforbedringer og automatisering

**Et *høy-effektivt*
kombisegment**

En optimal *terminalstruktur* for alle segmenter

**Rasjonell terminalstruktur -
tømmernæringen**

**Multi-funksjonelle terminaler for
vognlast og andre varestrømmer**

Industrispesifikke terminaler

Økt intermodalitet

**En optimal
terminalstruktur
for alle
segmenter**



Et utvidet og sammenkoblet *nettverk*

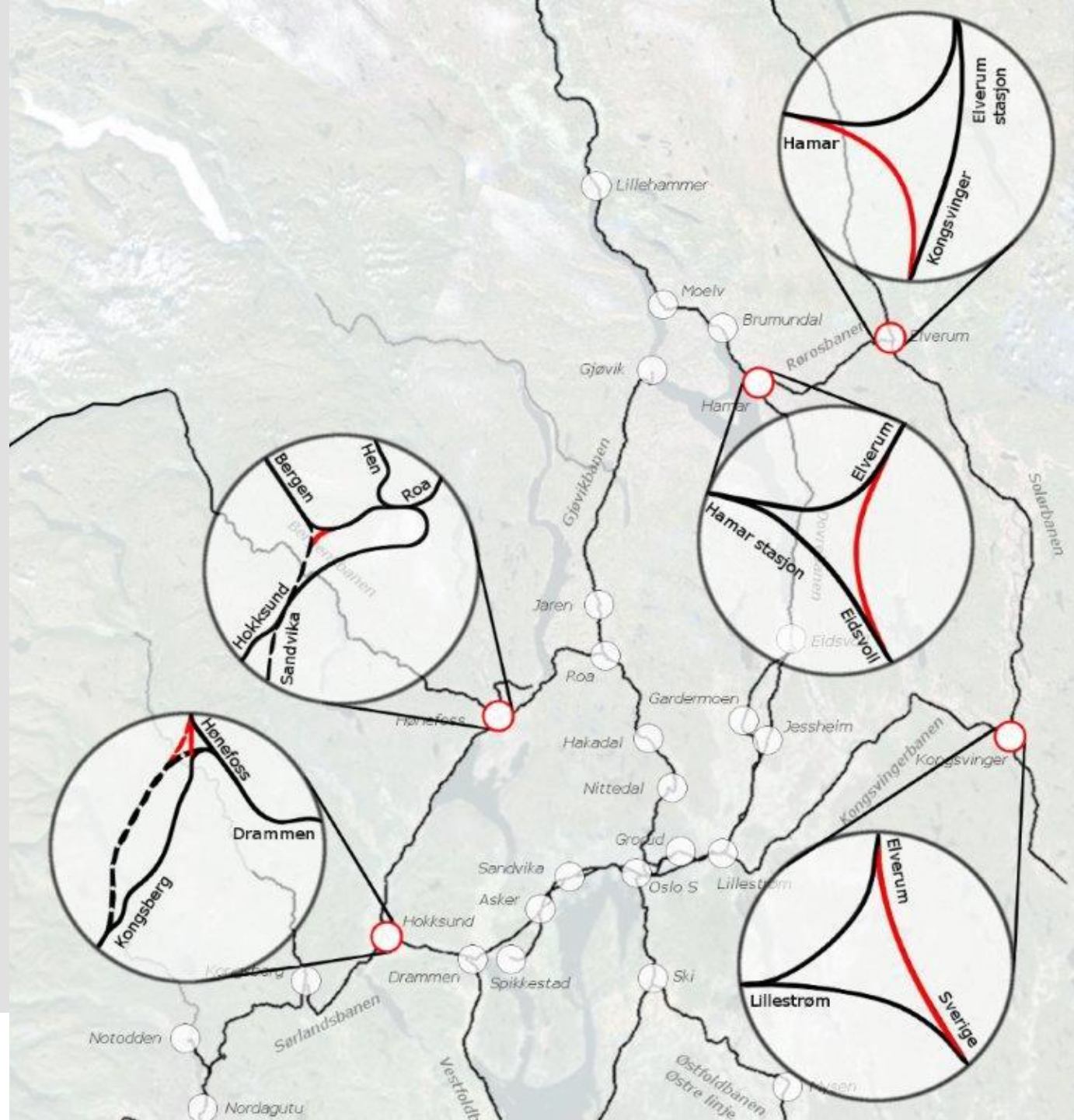
Øke kapasitet og fleksibilitet

Koble sammen baner

Elektrifisere baner

**Utvide nett mot havner,
industriområder og Europa**

**Et utvidet og
sammenkoblet
*nettverk***



En pålitelig
og effektiv
jernbane

Et høy-effektivt
«kombisegment»

En optimal
terminalstruktur
for alle segmenter

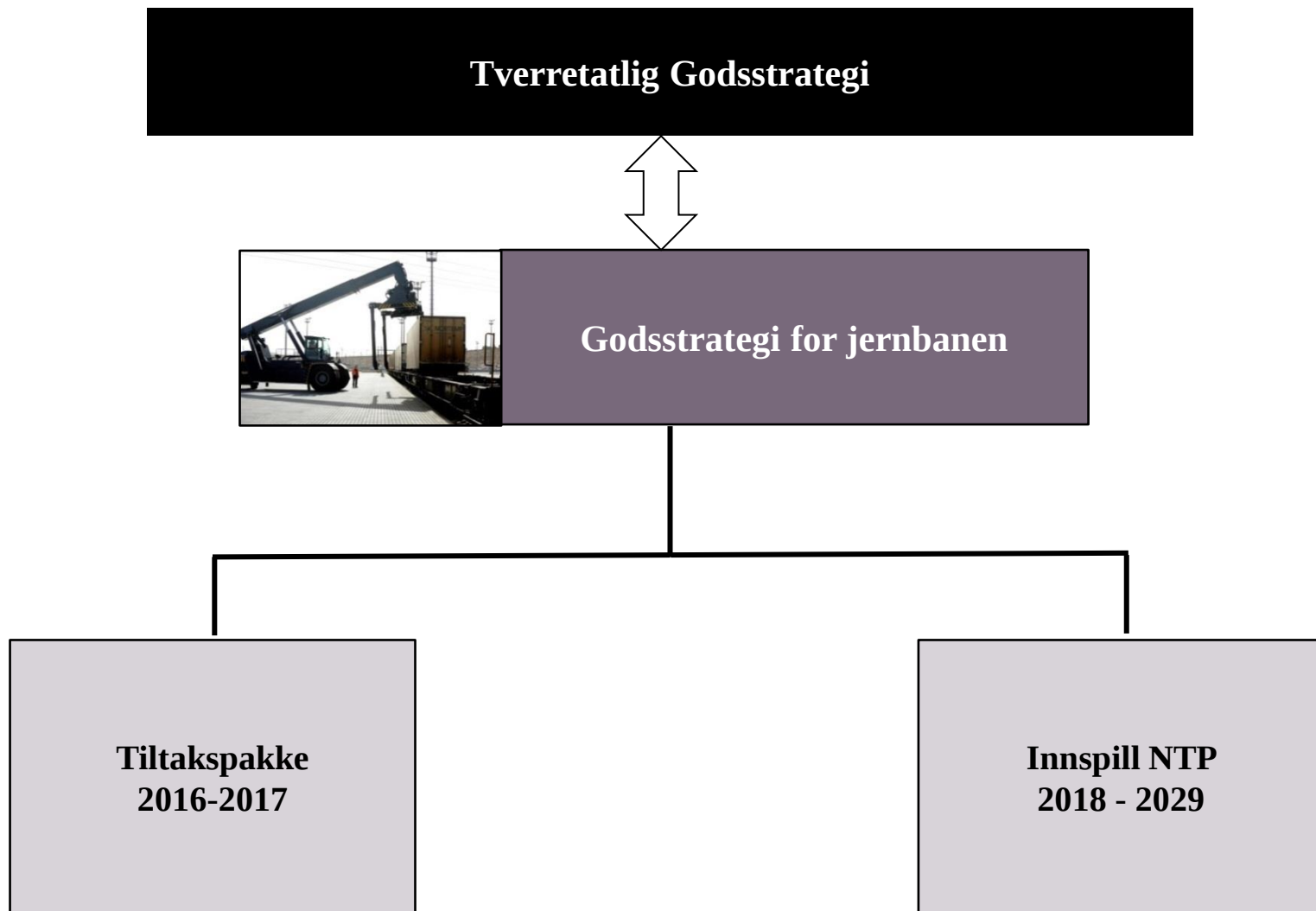
Et utvidet og
sammenkoblet
nettverk

Tilsvinger – Østlandet



Jernbaneverket

Struktur

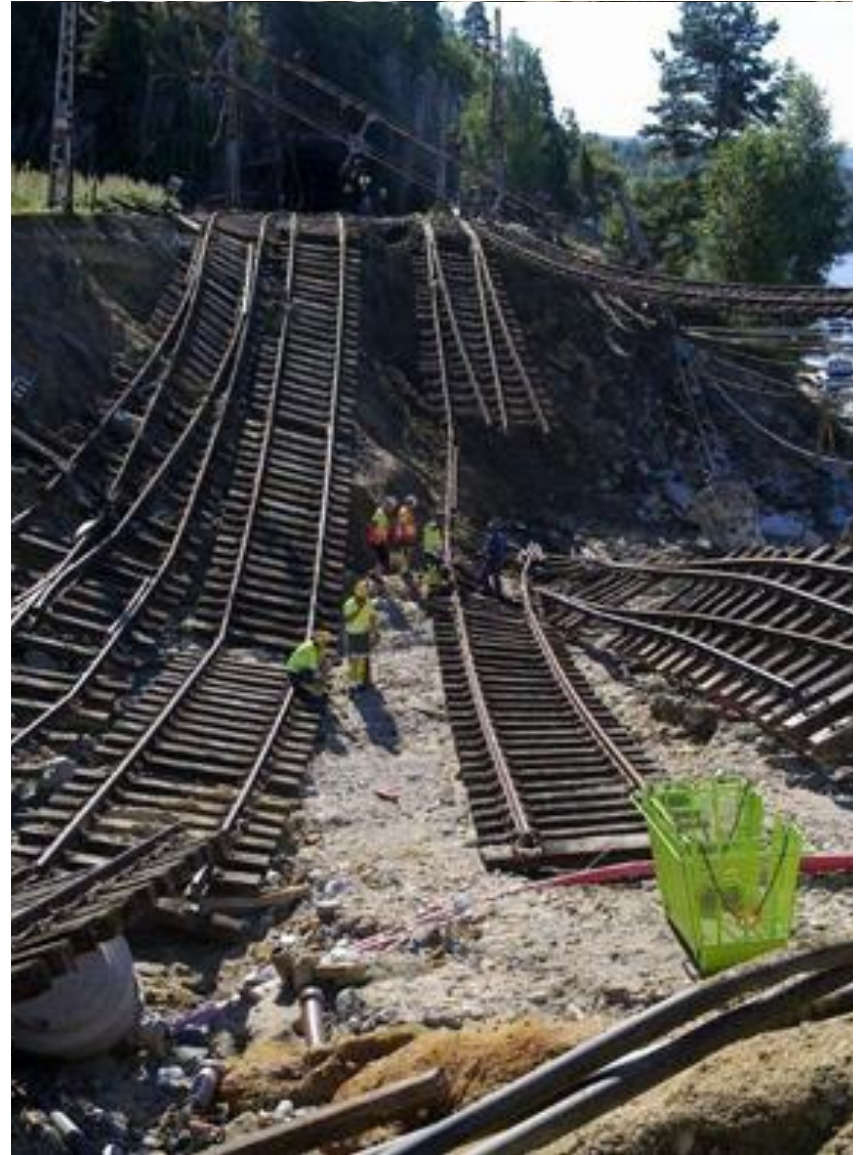




Tiltakspakke 2016 - 2017

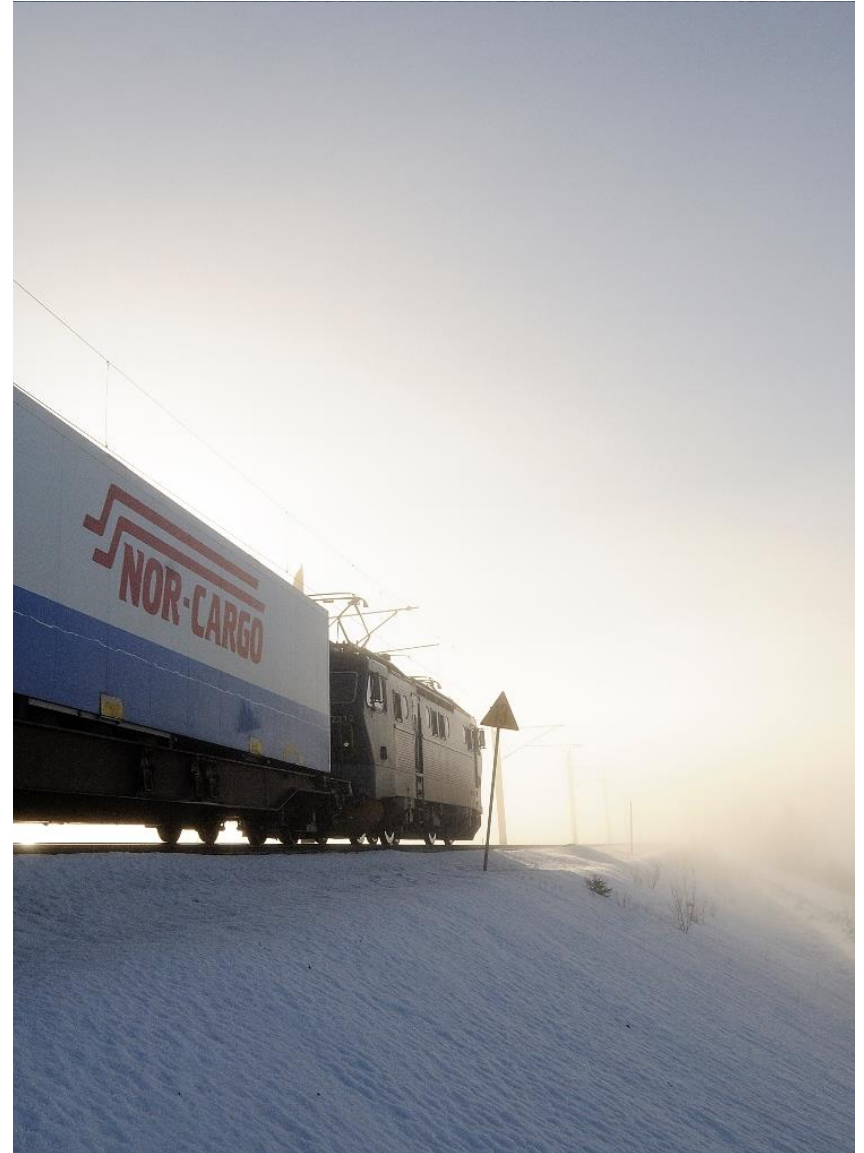
Midlertidig kompensasjonsordning

- Trer i kraft 1. mars 2016
- Kompensasjon for innstilte tog ved sviktende infrastruktur
- Kr 50 000,- pr. innstilte tog og kr 1 000,- pr. container/vogn
- Ordningen innføres med forbehold om ESAs godkjenning



«Godsmilliard» til infrastruktur i 2016-18

- Alnabru 100 millioner i året
 - Vedlikehold og fornyelse
- Heggstadmoen / Heimdal 270 millioner
 - Midlertidig løsning
 - Sikrer fortsatt gods på jernbane til Trondheim
- Kryssingsspor framskyndes – ramme 630 millioner



NTP og videre fremdrift



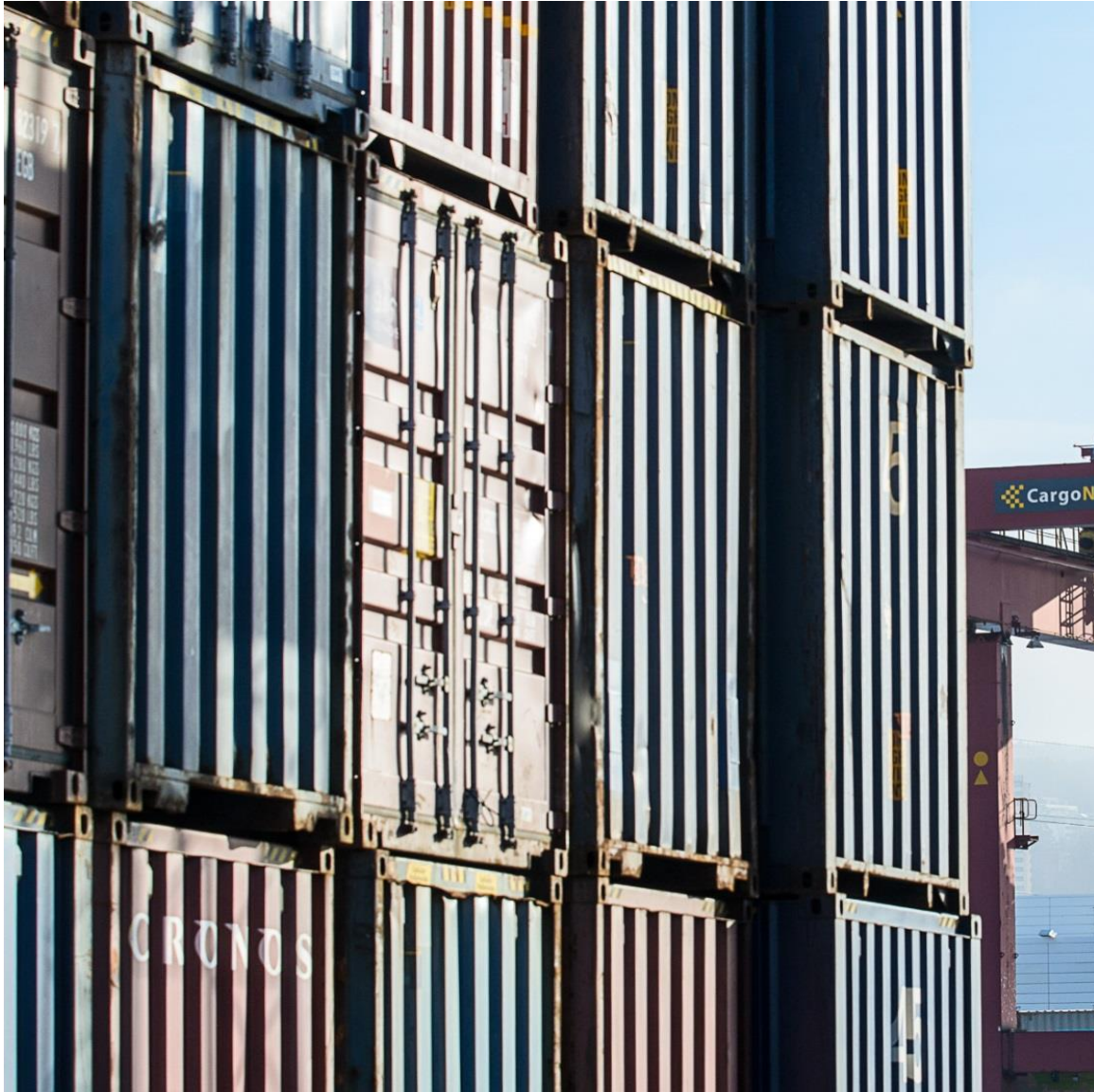
Nasjonal Transportplan 2018 - 2029

- Mange gode tiltak – **hard kamp om midlene**
- Meget **stort etterslep** på fornying- og vedlikehold innen jernbanesektoren påvirker prioriteringen
- Hovedvekten av midlene til gods på jernbane vil gå til **basisfunksjonalitet på sporet og i terminalene**
 - Krysningsspor, Alnabru, Trondheim, tømmerterminaler, tilsvinger
- **Kobling sjø/bane er et viktig område** – trenger konkrete case
 - Hvor mye av volumet i havna kan gå over på tog?
 - Hvilke investeringer kreves i havna og på sporet?
 - Hva vil det kommersielle grunnlaget være for å kjøre tog?
- Mulig etablering av **multi-funksjonelle terminaler/koblingspunkter** i Østfold, Gardermoen/Romerike, Drammen/Vestfold, Grenland, Kongsvinger, etc. – disse må sees i sammenheng med havn
- Det kreves **frekvens og volum** for å få til levedyktige løsninger – det blir viktig å tenke **samarbeid og regionale løsninger**

Videre fremdrift

- Transportetatene og Avinor leverer sitt innspill til NTP - 01. mars
- Det vil være behov for en ytterligere utvikling og detaljering av tiltak utover våren
- Avventer konklusjon viktige utredninger om Alnabru og KVV Terminalstruktur Oslofjorden
- Det er behov for økt kunnskap om potensielle nye varestrømmer – trenger konkrete vurderinger av volum og potensial
- Aktuelle sjø-bane koblinger må kartlegges bedre – Jernbaneverket må i tettere dialog med havnene om dette





Spørsmål?