A decorative red line runs horizontally across the top of the slide, featuring a central trapezoidal shape that tapers towards the ends.

Et mer konkurransedyktig togtilbud, hva skal til?  
konsernsjef Einar Enger  
Jernbaneseminar Venstre, 30. september 2008

## Et mer konkurransedyktig togtilbud, hva skal til?

- **Jobb nr. 1 – togene kommer og går når de skal**



- **Stabil og moderne infrastruktur**
- **Nye tog**
- **Politisk vilje til å kjøpe et attraktivt togtilbud**

# Daglig drift er jobb nummer 1.



- Stabil infrastruktur – tilstrekkelig midler til vedlikehold
  - Orden på informasjon og kundeføring ved avvik
  - Forbedre service- og leveranse kvaliteten der vi ikke gjør det bra nok

# Befolkningsvekst og økt mobilitet stiller krav til høyere transportkapasitet



Togets kapasitet utnyttes mer og mer, kundene har de senere årene strømmet til NSB både innen person og gods

**2007 ble et rekordår trafikkmessig** - til tross for klare svakheter i tilbudet til våre kunder og den positive utvikling fortsetter inn i 2008

Utfordring:

- utviklingen vil føre til ytterligere avvisning av kunder
  - Miljøutfordringer og kø problemer må løses
- 
- **NSB ser betydelige muligheter for jernbanen fremover og har planene klare for et løft**



**NTP legges frem om kort tid**

- det er varslet et betydelig løft på samferdselssektoren
- viktig at politisk vilje nå blir omsatt i handling

# NSB mener det bør være en ambisjon å doble gods- og persontogtrafikk med jernbane i et 20-års perspektiv – dette vil kreve:



4 spor på innerstrekningene rundt Oslo  
Slutføring av Vestkorridoren 2011  
Oslo – Ski må stå ferdig innen 2019.

Dobbeltspor i hele Intercity-triangelet  
Holm – Holmestrand innen 2012

Godskapasitet på hovedstrekningene for 600 m lange tog  
hver annen time

Jernbanen er en del av svaret på miljøutfordringene vi står  
overfor

# NSB har store ambisjoner og planene klare – vi står foran en omfattende endring innen togtransporten i Norge og særlig på Østlandet



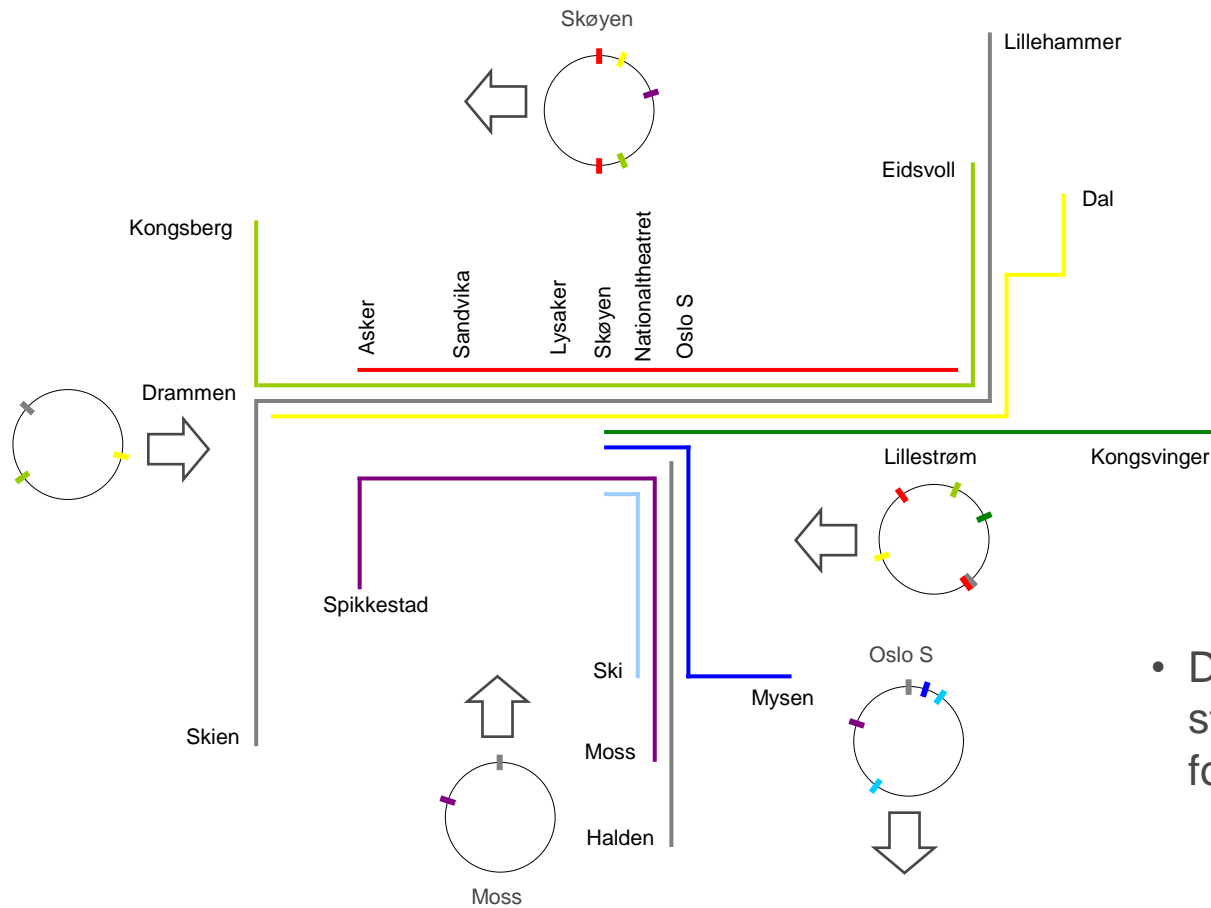
- NSB har bestilt nye tog som i hovedsak skal for bedre togtilbud for det sentrale Østlandsområdet
- Togene skal være i drift i løpet av 2012, samtidig som de nye dobbeltsporene vestover ut av Oslo er klare
- Ny ruteplan skal legges



- Det skal gå mange tog og de skal gå ofte



# I dag er togenes frekvensspredning over timen høyst varierende



- Dagens rutetilbud mangler struktur og er uforutsigbart for kunden

# Tre hovedgrep kjennetegner rutekonseptet og skiller det fra dagens tilbud

## Enkelhet

- Enkelt linjenett med få varianter
- Likt stoppmønster
- Ingen frekvenshull i tilbudet
- Gjør terskelen for å bruke toget lavere

## Jevn frekvens

- Helhetlig tilbud på fellestreking
- Jevn fordeling av avganger over timen
- Harmonisering av Lokal- og Regiontogstilbud
- Enkelt å markedsføre

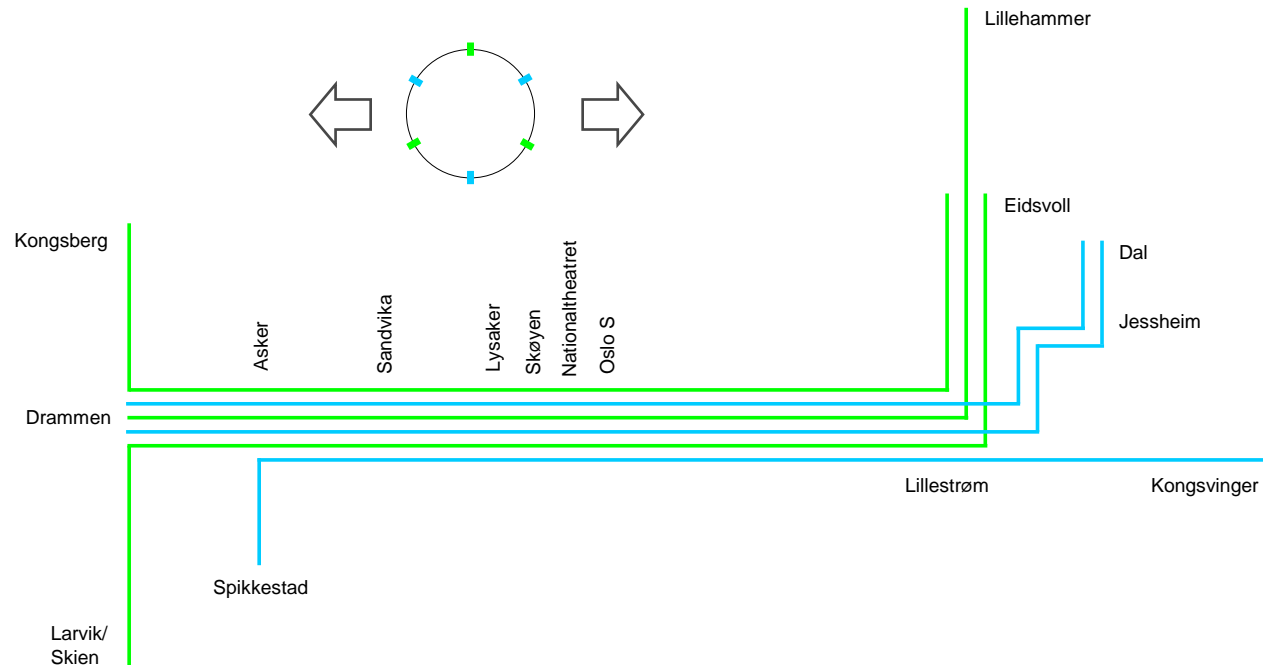
## Økt tilbud

- Høyere frekvens mange steder (flere avganger)
- Kapasitetsøkning (flere seter)
- Bedre samspill med kollektivtrafikken for øvrig



En smakebit av det nye rutetilbudet:

To 20-minuttssystemer gir jevn 10-minuttsfrekvens på knutepunktene mellom Asker og Lillestrøm!



Tilsvarende kan vi få til i sør korridoren – Oslo Ski dersom dobbeltspor kommer på plass

# De viktigste forbedringer som NSBs kunder vil oppleve:

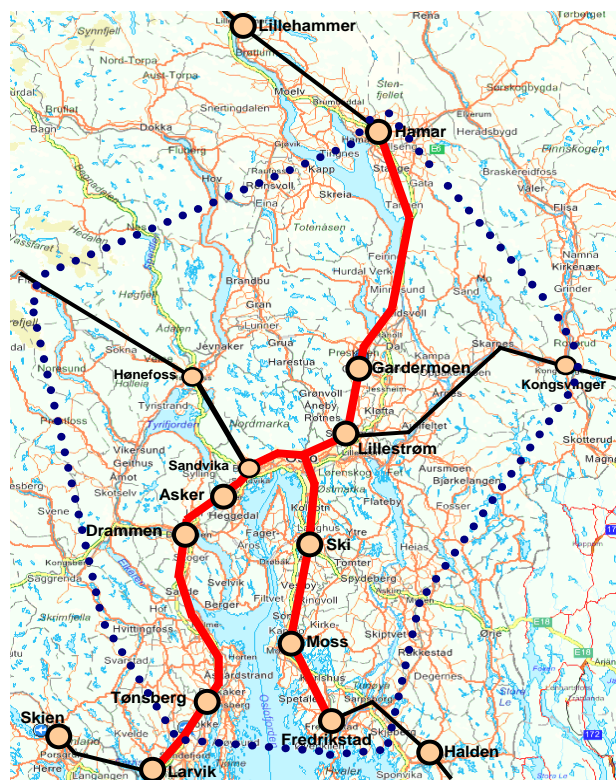


- Avgang hvert 10. minutt på de store stasjonene mellom Asker og Lillestrøm
- Avgang hvert 20. minutt mellom Drammen og Eidsvoll
- 3 avganger/time i rush på Vestfoldbanen til og fra Tønsberg, hvorav 2 tog vil få 10 minutters redusert reisetid til Oslo sentrum og en ekspressavgang med 20 minutter kortere reisetid enn i dag
- 2 avganger/time hele dagen mellom Oslo og Jessheim, som representerer regionen med størst vekst i Østlandsområdet
- Avgang hver halvtime mellom Moss og Lysaker hele dagen
- Forbedret tilbud på dagtid med avgang hvert kvarter mellom Kolbotn, Holmlia, Hauketo og Oslo S.
- Avgang hver time til Kongsvinger hele dagen

**Forbedringer i Vestfold betinger dobbeltsporene Barkåker-Tønsberg og Holm-Holmestrand**

# NSB's fremtidsbilde → 2030

## Hva kan vi få til i Østlandsområdet ?



Dobbeltsporutbygging i IC-området må ferdigstilles langt tidligere enn Stamnettets utredningens ambisjon

- Vesentlig regionforstørrende effekt gjennom reduserte reisetider:
  - Hamar, Fredrikstad og Sandefjord på under én time
- Økt kapasitet på sporet gir høyere frekvens, enkel rutetabell med avgang på faste intervaller
- Konkurransforhold til bil på reisetid bedres 10 – 30 % i rush

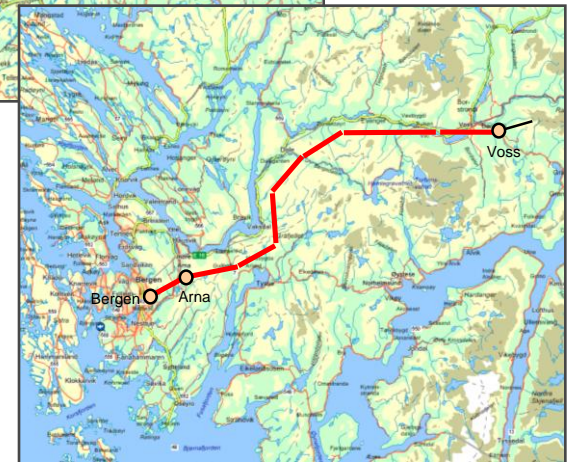
# NSB's fremtidsbilde → 2030

## Stavanger

- 30 - 60 min frekvens hele dagen Stavanger – Egersund
- 15 min frekvens hele dagen Stavanger – Sandnes

## Bergen

- Reisetid fra Bergen til Voss < 1 time
- 30 - 60 min frekvens
- 15 min frekvens hele dagen Bergen – Arna



## NSB's fremtidsbilde forts ...

### Trondheim

- Reisetid Trondheim – Steinkjer < 1 ½ time
- 30 - 60 min frekvens
- 15 min frekvens hele dagen Trondheim – Stjørdal

### Landet for øvrig

- 1 time raskere på hovedstrekningene til Trondheim, Bergen og Kristiansand
- Reisetid Oslo – Kristiansand 3 timer med Grenlandsbanen
- Timefrekvens Oslo - Kristiansand
- Øvrige strekninger: Levering ihht. bestilling



**Dobling av persontrafikken - realistisk gitt politisk vilje**

# Høyhastighet et spennende konsept - forutsetter et moderne jernbanenett rundt byene først

- NSB ser på kapasiteten inn og ut av de største byene som **den største utfordring** på kort sikt
- Første trinn i en høyhastighetssatsing er modernisering og videre utbygging av Intercity-strekningene på Østlandet med moderne standard

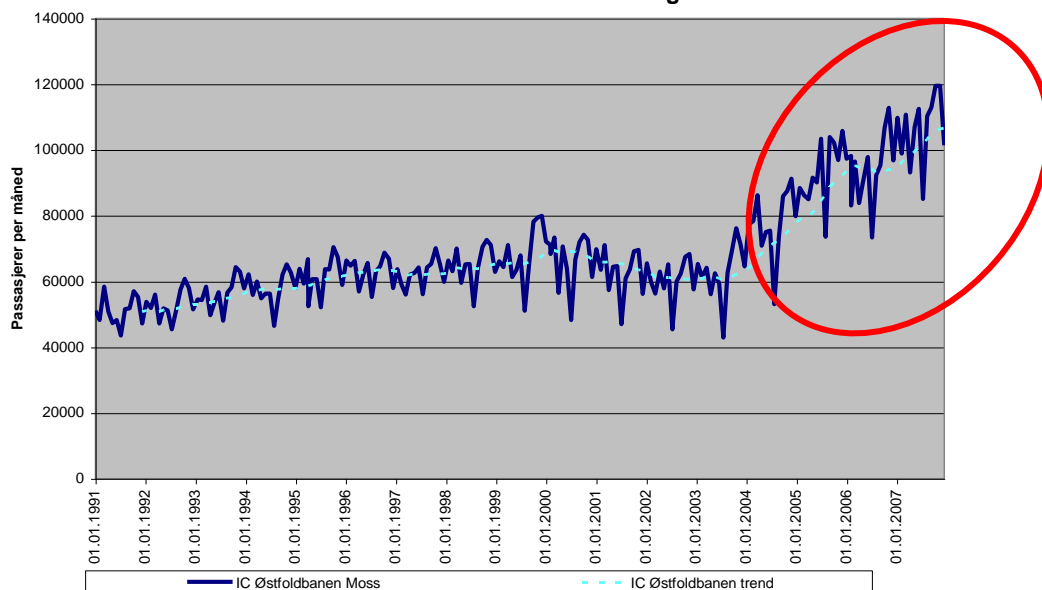


# Pålitelig infrastruktur med økt kapasitet kombinert med moderne tog, har et betydelig potensial for økt trafikk – det har Østfoldbanen vist



– Etter tilbudsforbedringer har kundene strømmet til Østfoldbanen

Østfoldbanen trafikkutvikling





## Mål:

- Ett godstog, 600 meter langt, hver annen time mellom de største terminalene.

*”Verden blir bedre når transporten går på skinner”*



## CargoNet AS

Vekst 14% (kombi. Norge).

Vekst 74% siden 2002.

Frakter containere og semitrailere på jernbane.

Over 500.000 enheter årlig i Norge.



## Dagens kapasitet nærmest fullt utnyttet på flere strekninger deler av døgnet

- Behov for investeringer i kryssningsspor og terminalkapasitet
- Med økt investering på bane vil det være mulig å redusere antall lastebilavganger på norske veier med opp til 340 000 pr. år frem mot 2019 (ECON)



Et godstog erstatter opptil 30 vogntog på norske veier.

# CargoNet AS skal gi bidrag til miljø- og næringsutvikling gjennom transportløsninger på jernbane



- **X-spor** som takler godstog på minimum **600 meter**, og togene må kunne møte hverandre i fart.
  - **Effektive knutepunkt/terminaler** som sikrer raske snutider av togene, samt sikrer lave transaksjonskostnader mellom jernbaneselskap og kunder.
  - Tilfredsstillende vedlikehold av infrastrukturen.
- Investering i nye lokomotiver – 1,5 MRD, de første kommer i desember.
  - Nye vogner er levert – 0,5 MRD.
  - Produktutvikling og tettere samarbeid med kundene for å utnytte kapasiteten.

Vi står foran en omfattende endring innen  
togtransporten i Norge og særlig på Østlandet  
Dette vil gi et mer konkurransedyktig togtilbud



• **Jobb nr. 1 – daglig drift**

- **Stabil og moderne infrastruktur**
- **Nye tog**
- **Politisk vilje til å kjøpe et attraktivt togtilbud**

Krever at alle parter  
stiller opp!!!

*En kraftig opprustning av  
jernbanen i Norge vil gi store  
gevinster for samfunnet og  
positive bidrag til løsning av  
miljøutfordringene*

