

Indre Østfold Regionråd

9. September 2022

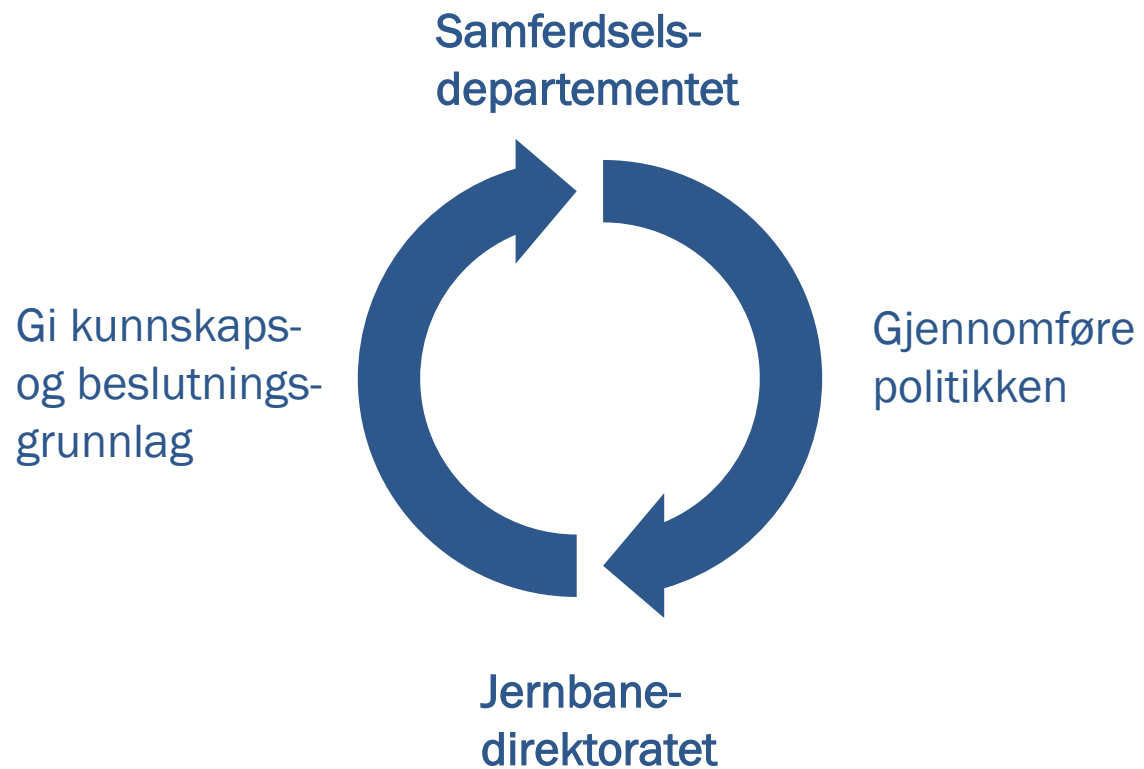
Terje Vegem



Samfunnsoppdrag

Effektiv, sikker og miljøvennlig jernbanesektor

- Jernbanedirektoratet skal ivareta den strategiske, helhetlige og overordnede koordineringen og planleggingen av jernbanesektoren og skal legge samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger til grunn for virksomheten.
- Direktoratet skal spesielt ved avtaleinngåelse ha fokus på at prosjekter og tiltak blir optimalisert, dvs. at kostnadene søkes redusert og nytten økt.



Fagorgan

Avtalepart

Myndighetsorgan

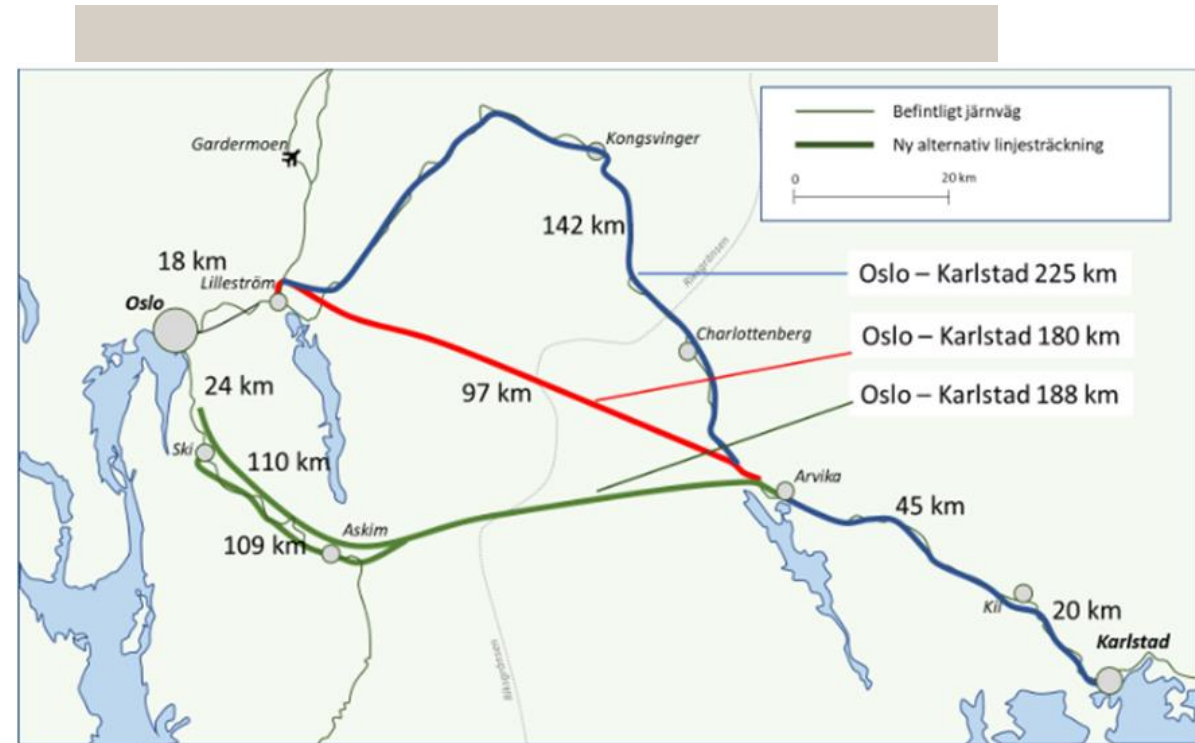
Oppdrag fra Samferdselsdepartementet

Kapasitetsvurderinger av om en linje mot Arvika bør komme inn til Oslo fra Lillestrøm eller Ski

En overordnet vurdering av kostnadsestimatene som foreligger for begge traséene

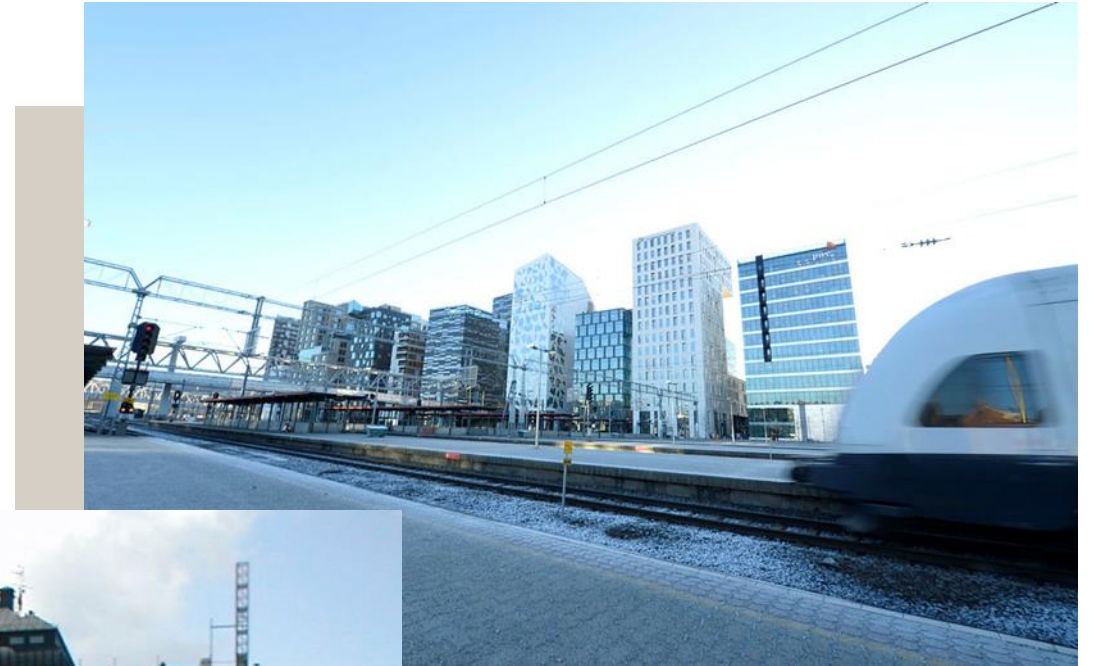
Markedsgrunnlag – inkludert elastisitetsanalyse av hva reisetiden har å si for antall passasjerer

Samfunnsøkonomiske vurderinger



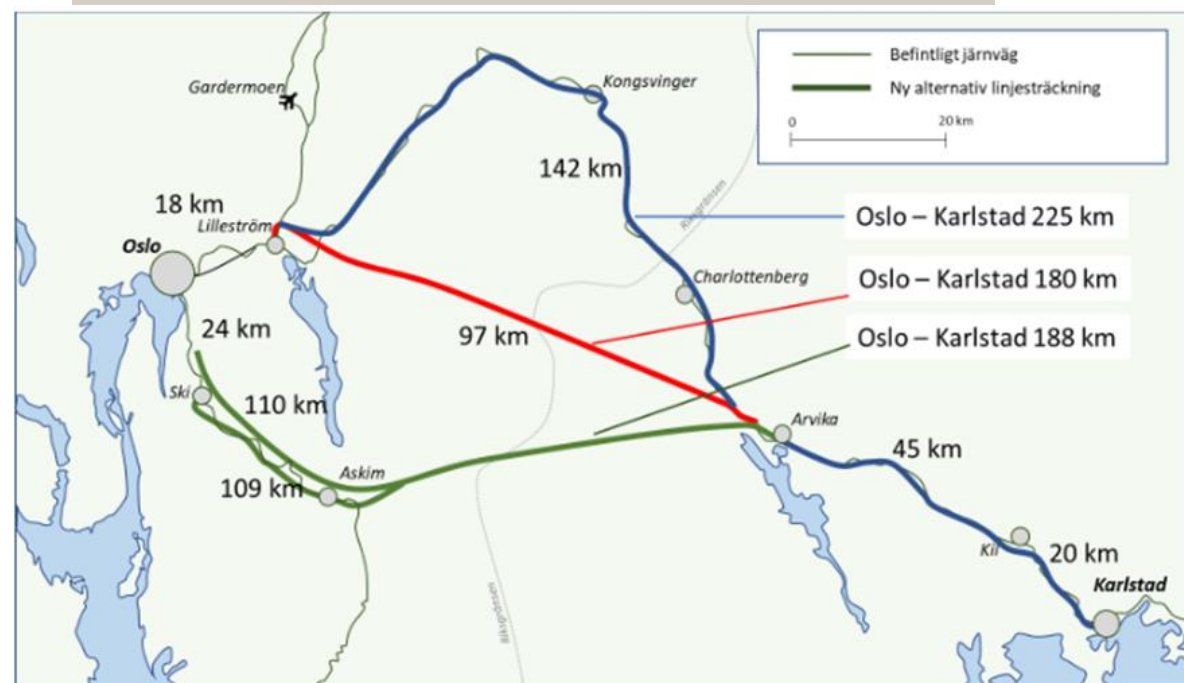
Markedsgrunnlag - hovedoppgave

- Beregning (elastisiteter) av hvor mange passasjerer som flyttes fra fly til tog gitt endring i reisetid
- Antall nye reisende



Kapasitetsberegning - hovedoppgave

- Innføring til Oslo S fra Lillestrøm med Romeriksporten eller fra Ski med Follobanen?
- Andre kapasitetsutfordringer på strekningen?
- Stoppmønster
- Persontransport vs gods



Kostnadsestimering - hovedoppgaver

- Utarbeide både **norsk og svensk kostnadsestimat** for ny strekning Arvika – Oslo gitt forskjellige trasévalg
- Bruk av verktøyet Quantum for å optimalisere trasé
- Samfunnsøkonomiske vurderinger



Utreddningen skal resultere i en rapport som gir regjeringen et godt beslutningsgrunnlag for om det bør igangsettes en konseptvalgutredning for jernbanerelasjonen Oslo – Arvika - Stockholm.

*Mulighetsstudien med anbefaling
oversendes SD 1. oktober.*

Østfoldbanen med mulighetsstudie østre linje og status direktetildelt togtilbud på Østlandet



Persontrafikk, Østre linje

- Trafikkgrunnlaget (dagens og prognostisert) på Østre linje er vurdert å være for lite til å kunne anbefale å forlenge linje R22 fra Mysen/Rakkestad til Sarpsborg/Fredrikstad ut fra et samfunnsøkonomisk perspektiv.
- En slik tilbudsforbedring ville også utløse behov for betydelige investeringer (bl.a. ved Sarpsborg og evt. Fredrikstad stasjoner) som ikke inngår i noen effektpakker som er bundet eller prioritert i første seksårsperiode av NTP 2022-33.
- Disse investeringene kan ikke forsvares samfunnsøkonomisk av persontrafikk mellom Indre Østfold og Nedre Glomma alene, men kan være nødvendig for fremtidige tilbudsforbedringer på Vestre linje. Eventuelle videre analyser bør derfor se disse strekningene samlet.



Stasjonstiltak for forlengelse av persontrafikk på østre linje

- Ise stasjon må ha nye plattformer.
- Sarpsborg må ha et spor til med plattform samtidig som minimum 2 spor for lange godstog ivaretas.
- Fredrikstad må ha et tredje spor med plattform (vendespor).

Kan først igangsettes etter at kapasiteten er økt på Vestre linje gjennom at dobbeltsporet gjennom Moss og Østre linjes avgrening sør for Ski er fullført.

Scenario	Kun Må-tiltak	Inkludert også Bør-tiltak
1. Forlenge linje R22 til Fredrikstad hver time	2860	4880
2. Forlenge linje R22 til Sarpsborg hver time	1750	4020
3. Forlenge linje R22 Sarpsborg hver annen time	1750	4020
4. Innsatstog Indre Østfold – Nedre Glomma	90	1840
Godstog, natt avvikssituasjoner	0	2649
Godstog, rutemessig drift	2870	3075

«Må-tiltak» er tiltak som Bane NOR mener er en forutsetning for å kunne gjennomføre den beskrevne tilbudsforbedringen. «Bør-tiltak» er ytterligere tiltak som anbefales gjennomført for å sikre best mulig punktlighet og robusthet i togtilbudet.

Godstrafikk, Østre linje

- Østre linje vil kunne fungere som omledningsbane for godstog i avvikssituasjoner ved planlagte stengninger og oppståtte driftsavvik på Vestre linje mellom Ski og Sarpsborg, med begrensninger i antallet tog og tid på døgnet.
- Dersom det skal legges opp til rutemessig godstrafikk på Østre linje, forutsettes i tillegg at Østre linjes avgrening sør for Ski er etablert og at det gjennomføres ytterligere investeringer i infrastrukturen.

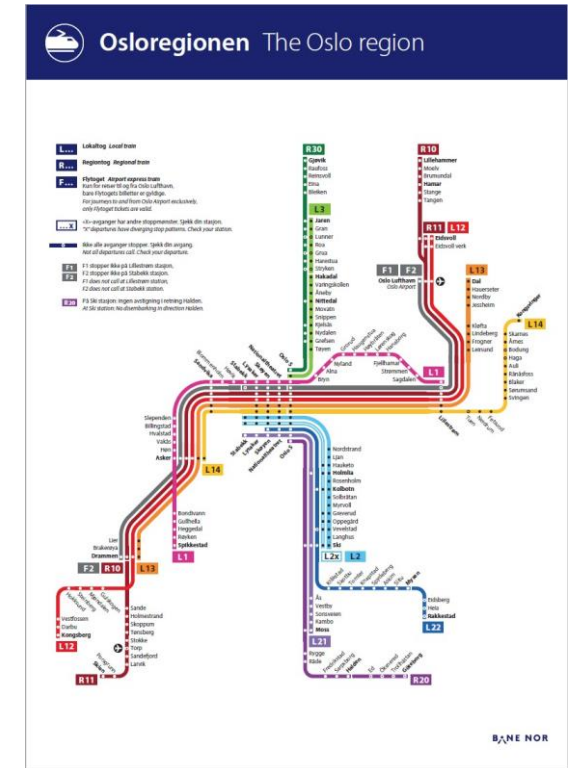


Togtilbudet på Østre linje

- Med dagens Oslotunnel er det ikke kapasitet til å kjøre R-togene på Østre linje til/fra Skøyen. Frem til det bygges ny «Rikstunnel» med økt kapasitet er det planlagt at R22-togene skal terminere på Oslo S.
- JDIRs rutemodell for Østlandet er basert på forutsetninger i NTP. Denne legger til grunn at det kjøres timesavganger i grunnrute på Østre linje, supplert med innsatstog i rushtid. Det er ingen konkrete planer om økt frekvens på Østre linje fra 2024.

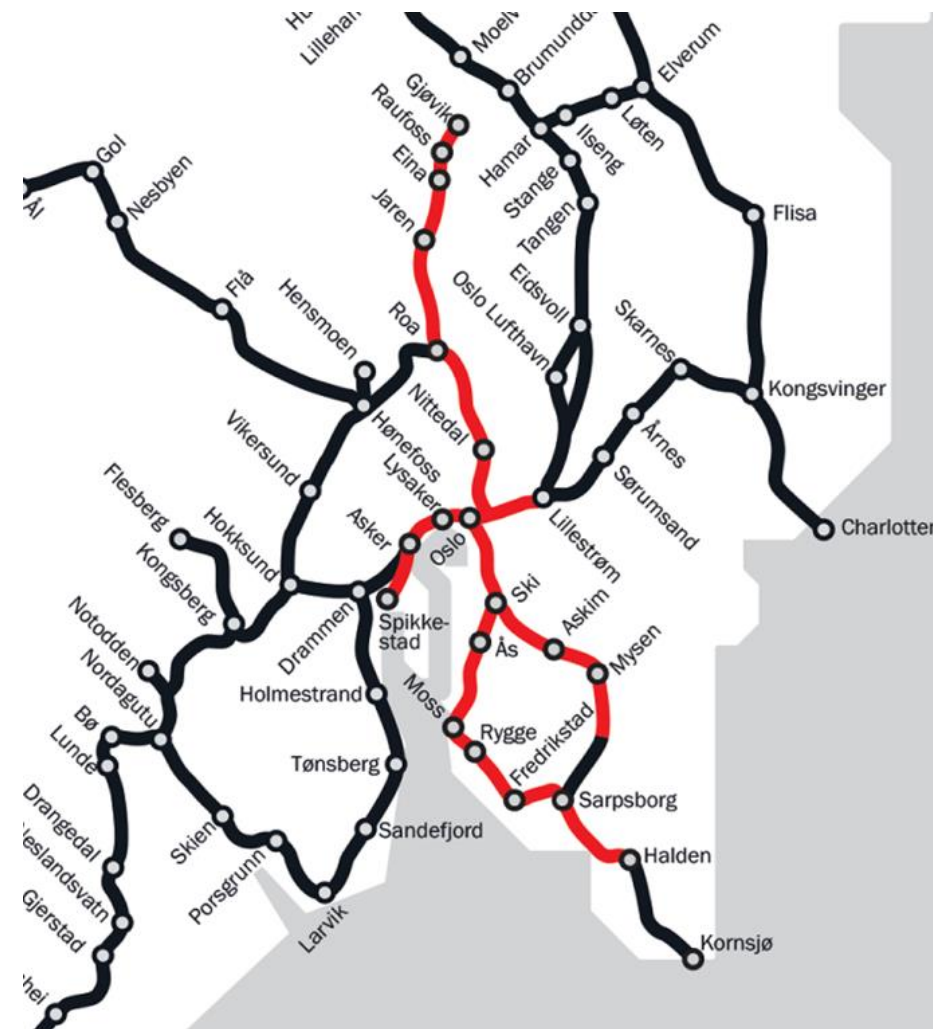
Direktetildeling av togtilbudet på Østlandet

- Regjeringen besluttet i november 2021 å avlyse konkurranseutsetting på Østlandet
- Mandat fra SD i mars 2022 om direktetildeling av trafikken
 - Inndeles i to trafikkavtaler (Østlandet 1 og Østlandet 2)
 - Vygruppen og Flytoget skal vurderes som leverandører
 - Vurderes om tilbringertjenesten til/fra Oslo lufthavn kan integreres i det ordinære togtilbudet senest fra 2028
- Trafikkstart for begge trafikkavtaler er desember 2023



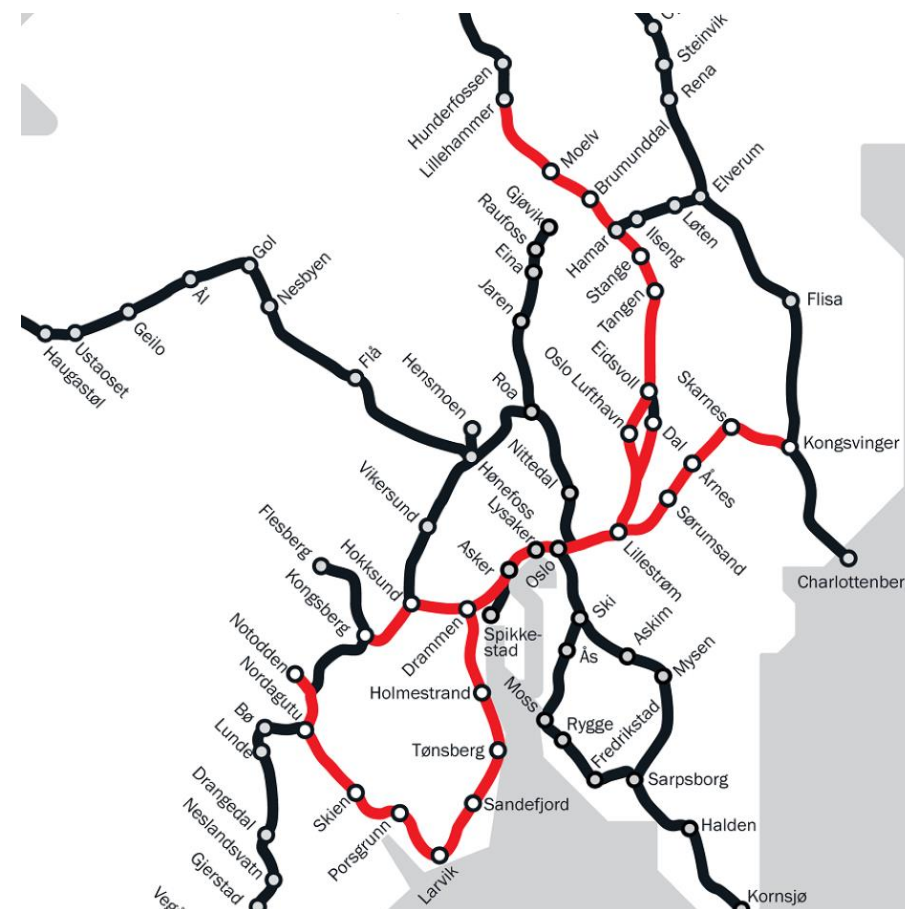
Østlandet 1

- Omfatter lokaltogstrekningene L1/L2, regiontog på Follobanen og Gjøvikbanen
- Vygruppen er fortrukket avtalepart
- Viktige forbedringer fra desember 2022/23:
 - Økning fra 30- til 15-minutters frekvens på L2
 - 6 tog pr. time i grunnrute (8 i rush) på Follobanen, samt 10 minutter kortere kjøretid Oslo-Ski
 - Økning fra 60- til 30-minutters frekvens for R21 Moss-Stabekk
 - Etablering av timefrekvens på Oslo-Gjøvik
 - Rute-, billett- og takstsamarbeid med Ruter og Innlandet



Østlandet 2

- Omfatter 10-minutters systemet i Oslokorridoren Skien/Kongsberg/Drammen-Lillestrøm/Lillehammer/Kongsvinger, samt Bratsbergbanen
- Tilbringertjenesten vurderes integrert senest ved utløp av Flytogets konsesjonsavtale i februar 2028
- Flytoget er fortrukket avtalepart



Østlandet 1 og 2

- Vi tror det er positivt for utviklingen av togtilbudet at vi har to sterke statlige togselskaper i Norge. Dersom forhandlingene resulterer i at togtrafikken på Østlandet deles mellom Vy og Flytoget, forutsetter vi at selskapene samarbeider og finner felles løsninger til beste for kundene.

Jernbanedirektoratet ser potensialet ved å se de ordinære regiontogene og flytogets ruter til og fra Gardermoen i en større sammenheng, for å utnytte kapasiteten enda bedre.

- Flytoget har en kontrakt som varer til 1. februar 2028. Ved å forhandle med Flytoget om flere regiontogstrekninger, kan vi se disse rutene i en større sammenheng og åpne for bedre utnyttelse av kapasiteten på sporene allerede fra 2023. Det vil kunne gi kundene et enda bedre tilbud.

Statsbudsjettet 2022 – Supplerende tildelingsbrev nr. 4

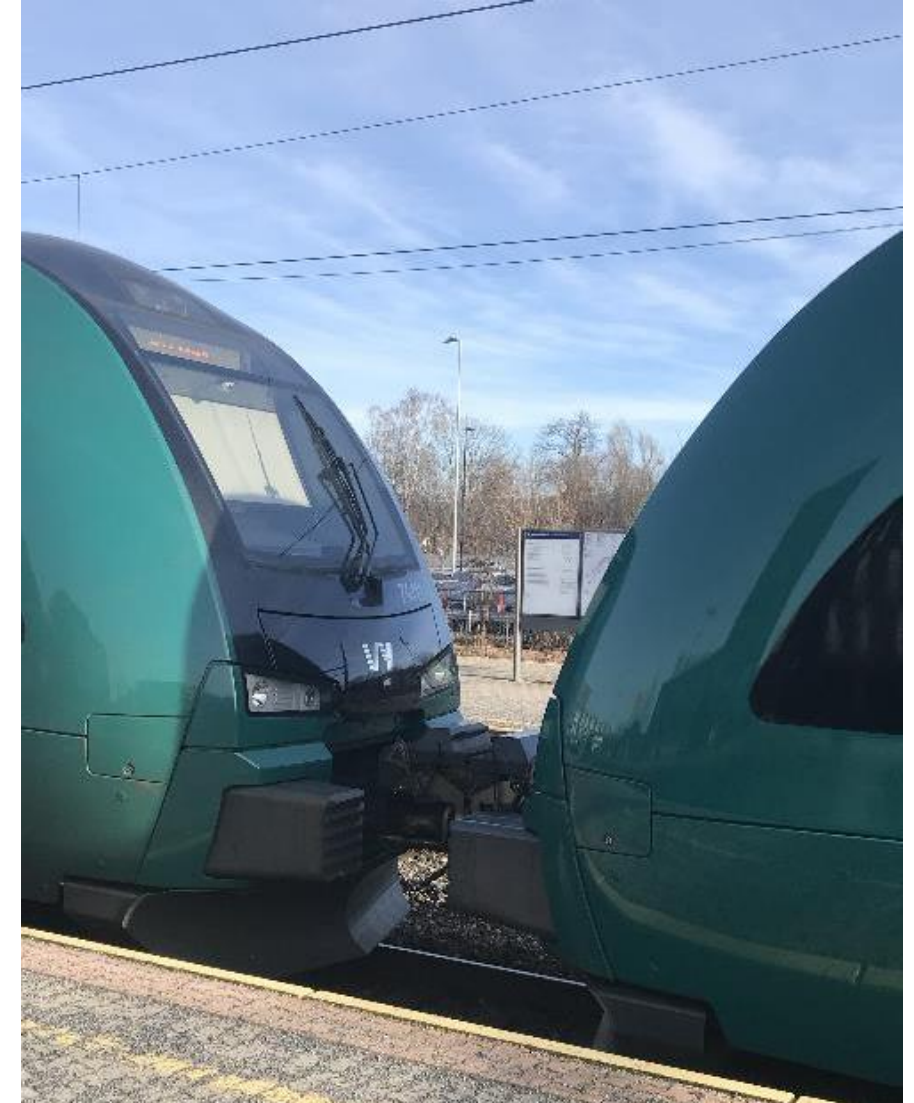
- Utrede en helhetlig strategi for utvikling av togtilbudet

Strategien skal rettes inn mot høyest mulig oppnåelse av målene i Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033 og tuftes på samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger. Strategien vil bli benyttet som underlag til utarbeidelsen av neste NTP.



Utrede til 31.mars 2023

- **Utredning av tilbudsbaserte effektpakker for InterCity-strekningene:**
 - 2 tog/time i grunnrute Oslo – Fredrikstad på Østfoldbanen
 - Jernbanedirektoratet påse at Bane NOR ferdigstiller det pågående planarbeidet på strekningen Haug–Seut–Klavestad siden arbeidet nærmer seg slutten og en ferdigstillelse vil bedre kunnskapsgrunnlaget om strekningen.
 - Beslutningsgrunnlaget skal inneholde et konsept med ny stasjon i Fredrikstad, slik at
 - regjeringen kan ta stilling til om slik stasjon bør prioriteres eller ikke.
- **Utvikling av togtilbudet mellom Fredrikstad og Halden på Østfoldbanen. I beslutningsgrunnlaget skal det fremkomme en faglig anbefaling for videre utvikling av IC-strekningene.**



Neste NTP, ett år tidligere en planlagt

- Beslutningsgrunnlaget fra tildelingsbrev 4. skal oversendes til Samferdselsdepartementet innen 31.mars 2023.
- Beslutningsgrunnlaget vil i tillegg bli benyttet som underlag til utarbeidelsen av neste NTP (våren 2024)
- Nasjonal Transportplan 2025-36



