

Kapasitetsøkende tiltak for persontransport med tog på Østlandet

En vurdering av behov for økt transportkapasitet og mulige tiltak som følge av redusert fremkommelighet i veisystemet i Oslo og Akershus.

1. Bakgrunn

Jernbanedirektoratet har fått i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å vurdere behov for økt transportkapasitet på jernbane i Østlandsområdet, samt skissere og anbefale mulige kapasitetsøkende tiltak.

Bakgrunnen for oppdraget er redusert fremkommelighet i veisystemet i Oslo og Akershus samt at enkelte fylkeskommuner på Østlandet har varslet endringer i kollektivtilbudet pga. økonomiske utfordringer.

Oppdraget omfatter å vurdere om endringer i fremkommelighet i veisystemet og fylkeskommunale rammebetingelser for kollektivtrafikken samlet sett vil medføre økt etterspørsel etter togreiser på kort og lang sikt. Videre skal Jernbanedirektoratet vurdere og anbefale alternative tiltak for å kompensere for økt etterspørsel. Det skal belyses hvilke konsekvenser tiltakene har for reisende, trafikkavtaler med togoperatører, driftsstabilitet for togtilbudet, takstsamarbeidsavtaler og statens kjøp av persontogtjenester.

Redegjørelsen skal inkludere en tidsplan for implementering av anbefalte tiltak og en plan for involvering av eksterne interessenter og regionale myndigheter.

2. Problembeskrivelse

Statens vegvesen (SVV) og Oslo kommune innførte fra 6. mai 2024 et midlertidig elbilforbud i kollektivfeltene i Oslo og Akershus. Bakgrunnen for beslutningen er å legge bedre til rette for fremkommelighet for kollektivtrafikken i forbindelse med oppgradering av veisystemet i Oslo sentrum.

Fra 1. juli 2024 stengte SVV deler av Ring 1 i Oslo sentrum for å oppgradere Hammersborgtunnelen og Vaterlandstunnelen. Det er estimert at stengingen vil vare i ca. 3 år. Stengingen vil medføre større belastning på øvrig veinett i Oslo sentrum og kollektivtrafikken må endre enkelte busstraseer.

Samlet sett forventer SVV en reduksjon i biltrafikken og særskilt gjelder dette på tidspunkter med høy reiseaktivitet, eksempelvis i forbindelse med arbeidspendling til/fra Oslo sentrum og fritidsrelatert trafikk i helgene. Det foreligger ingen prognoser for forventet nedgang i biltrafikk og hvordan dette påvirker etterspørsel etter kollektivreiser.

Fylkeskommunene i Buskerud og Østfold har vedtatt betydelige innsparinger innen samferdselsområdet de nærmeste årene. Årsaken er økte kostnader som følge av generell prisvekst, dyrere kontrakter som følge av helelektriske bussparker, og økte energikostnader. De to fylkene har også fått en mer krevende økonomisk situasjon etter oppdelingen av Viken fylke. Fylkeskommunen har ansvar for videregående skole, tannlege, fylkeskommunal transport, fylkesveier og bibliotek. Med begrensede ressurser er det vanskelig å unngå kutt i samferdselsområdet. I Buskerud ble det gjennomført kutt i busstilbudet fra april 2024, samt i august måned. Enkelte av endringene vil kunne medføre økt etterspørsel etter togreiser. Østfold fylkeskommune har ikke kommunisert omfanget av kuttene, men det planlegges endringer fra høsten 2024.

Alle fylkene på Østlandet har ambisjon om å oppnå nullvekstmålet, som innebærer at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange. Fylkeskommunenes krevende økonomiske situasjon og resulterende nedtak i kollektivtilbudet kan imidlertid føre til manglene måloppnåelse, og til en økning i antall personbiler i hovedstadsregionen. Et svekket kollektivtilbud vil oppleves mindre attraktivt, som kan føre til færre reisende, som igjen gir reduserte billettinntekter og begrenser fylkenes økonomiske handlingsrom. En mulig konsekvens er at fylkeskommunene må ta ned kollektivtilbudet ytterligere. Kapasitet på jernbanen blir viktig for å motarbeide denne negative utviklingen, særlig på transportårene inn mot Oslo.

Samlet sett må det forventes økt behov for transportkapasitet på jernbane i Østlandsområdet de nærmeste årene. Fra 2028 er det forutsatt en integrering av tilbringertjenesten til/fra Oslo lufthavn i det ordinære togtilbudet, og dette vil gi en bedre utnyttelse av infrastrukturkapasiteten i Oslokorridoren Drammen-Lillestrøm slik at det kan tilbys høyere transportkapasitet til arbeidspendlere. I perioden før integrering av tilbringertjenesten i 2028, er det svært begrenset handlingsrom til å kjøre flere avganger gjennom Oslostunnelen og de fleste rushtidavganger kjøres med maksimal kapasitet.

3. Organisering av arbeidet

Statens vegvesen etablerte i november 2023 et samhandlingsforum for å koordinere og samordne statlige og kommunale tiltak i forbindelse med stenging av Ring 1. Statens Vegvesen og Oslo kommune er faste medlemmer, mens Jernbanedirektoratet har deltatt ved forespørsel i møter hvor det diskuteres utfordringer for kollektivtrafikken og mulige tiltak for å øke transportkapasiteten i Oslo og Akershus. Vygruppen og Flytoget har dessuten deltatt i møter hvor det er diskutert konkrete tiltak knyttet til togtilbudet i Østlandsområdet.

Jernbanedirektoratet som oppdragsgiver for persontogtilbudet i Østlandet, har ansvar for å koordinere arbeidet i jernbanesektoren som utledes av samhandlingsforum. Det er gjennomført flere møter med Vygruppen og Flytoget for å få innspill på tiltak som kan øke transportkapasiteten i Østlandet. I møte med togoperatørene er det diskutert både kortsiktige tiltak som kan iverksettes fra høsten 2024 og mer langsiktige løsninger frem til integrering av tilbringertjenesten i 2028.

Underveis i arbeidet er utfordringer og handlingsrom i jernbanesektoren avstemt med samhandlingsforum slik at tiltakene for kollektivtrafikken gir best mulig effekt.

4. Endring i etterspørsel

Det foreligger svært begrenset innsikt om forventede konsekvenser for kollektivtrafikken som følge av redusert fremkommelighet på veiene i Oslo og Akershus. Statens vegvesen har tellepunkter på hovedveiene som viser faktisk endring i biltrafikken, men tellinger for sommeren gir ikke et tilstrekkelig bilde av hvordan dette vil utvikle seg etter utover høsten.

Jernbanedirektoratet har innhentet informasjon fra Vygruppen om trafikkutvikling på tog etter stenging av Ring 1. Vygruppen ser en økning i antall togreisende på knutepunktstasjonene i Oslokorridoren (Drammen-Lillestrøm) etter sommerferien sammenlignet med tilsvarende periode i fjor. Det er imidlertid for tidlig å si om veksten vil være så stor at det skaper større utfordringer for tilgjengelig transportkapasitet i rushtid. I begynnelsen av september måned vil det foreligge mer konkrete vurderinger knyttet til behov for tilførsel av økt transportkapasitet i Oslokorridoren. På lokaltogstrekningene L1 (Spikkestad/Asker-Lillestrøm) og L2 (Ski-Stabekk) viser ikke trafikk tallene noen signifikant trafikkvekst.

5. Mulige tiltak

Basert på innspill fra møter med Flytoget og Vygruppen har Jernbanedirektoratet vurdert både strakstiltak, tiltak på mellomlang sikt og langsiktig handlingsrom.

Flytog

Flytogets vurdering er at «åpning av dørene» i flytog for ordinære reisende på strekningene Drammen-Oslo S og Lillestrøm-Oslo S ikke er et anbefalt tiltak. Dette begrunnes ut fra flere forhold, bla. vil det ikke være mulig å ha en tilstrekkelig inntektssikring og det er noe usikkerhet knyttet til av-/påstigningskapasitet ved korte stasjonsopphold på strekningen Lysaker-Oslo S. Videre er Flytoget bekymret for at dette vil utvanne tilbringerkonseptet ved overfylte tog hvis det legges opp til at reisende til/fra Oslo lufthavn fortsatt skal betale full Flytog takst. Dersom dette tiltaket skal vurderes videre, vil det først være aktuelt fra vinteren 2025.

Flytoget mener at den mest hensiktsmessige løsningen er å bruke prismekanismer til å sette ned prisen for reise i flytog slik at flest mulig reisende til/fra Oslo lufthavn velger flytog fremfor regiontog. Dette vil etter Flytogets vurdering frigjøre kapasitet til pendlere (anslagsvis 12.000 seter) i Vygruppens avganger. Utjevning av prisforskjell kan gjennomføres enten ved å sette ned takstene for reiser i flytog eller innføre en stoppavgift for reiser til/fra Oslo lufthavn i regiontog, eventuelten kombinasjon av disse to tiltakene. Flytoget har beregnet gjennom simuleringer at for deres del kan dette gir et betydelig inntektsbortfall eller kostnadsdekningsbehov i tillegg til noen kostnader som må utredes videre.

Flytoget har i sin konsesjonsavtale fri prissetting og kan redusere sine priser uten samtykke fra Jernbanedirektoratet eller at det kommer i konflikt med gjeldende trafikkavtale for Østlandet 2 mellom Vygruppen og Jernbanedirektoratet. Tiltaket kan gjennomføres raskt og kan gjøres midlertidig i en bestemt periode for å måle effekten av dette. Men det kan gå utover Flytogets lønnsomhet, dersom ikke Jernbanedirektoratet kompenserer, og påvirke eiers krav til avkastning til selskapet. Fra Jernbanedirektoratets ståsted må en slik prissetting hjemles i forskrift hvor det angis en maksimaltakst og ikke nødvendigvis at Flytoget mottar kompensasjon fra staten for å redusere prisene.

På strekningene Drammen-Oslo lufthavn og Lillestrøm – Oslo S i morgenrush og Oslo S-Oslo lufthavn i ettermiddagsrush vil overføring av reisende fra ordinære regiontog til flytog har en viss effekt, og kunne bidra til noe mindre trengsel for pendlere. Men tiltaket er etter Jernbanedirektoratets vurdering ikke tilstrekkelig for å absorbere forventet økt etterspørsel de kommende årene.

Vygruppens regiontog/lokaltog

I dialogen med Vygruppen er det påpekt behovet for en tiltaksplan for vedlikehold av kjøretøy slik at flest mulig avganger i rushtid kan kjøres med doble togsett. Vygruppen har hatt tekniske utfordringer både med Flirt-settene (type 74 og 75) som benyttes i regiontog, og eldre kjøretøy type 69 og 72 som benyttes i lokaltog. Basert på siste statusrapport fra Vygruppen, forventes det at problemene for regiontog er løst i august/september, mens det vil ta noe lenger tid i høst å oppnå planlagt tilgjengelighet for lokaltog, spesielt for type 72. Dog kunne Vygruppen i statusmøte 20. august meddele at det var god progresjon i arbeidet med tiltak for å forbedre tilgjengeligheten på type 72.

Type 69 er en kjøretøytype som er i slutten av sin levetid og har utfordringer med stabilitet i driften. Det er iverksatt en rekke tiltak for å imøtekomme øket vedlikeholdsbehov og motvirke stadige utfall i operativ drift. Dette medfører likevel innstilte avganger og kjøring med enkle togsett i noen avganger, spesielt i ettermiddagsrush. Jernbanedirektoratet har iverksatt tett oppfølging av Vygruppen på disse leveransene.

Vygruppen har utredet mulige tiltak for økt transportkapasitet i rushtid for å kompensere for forventet økning i etterspørsel. Utfordringene med trengsel er størst på strekningene Drammen/Asker/Sandvika-Oslo S og Lillestrøm-Oslo S. På Follobanen forventes det at tilbudsforbedringene som ble gjennomført i 2022/23 gir tilstrekkelig transportkapasitet frem til det planlegges ny rutemodell i Østlandet etter integrering av tilbringertjenesten i 2028. Gjøvikbanen får et forbedret rutetilbud fra desember 2024 og tiltak på denne strekningen er heller ikke vurdert.

Følgende tiltak er vurdert og prioritert i det videre arbeid:

Trinn 1 - straktiltak som er gjennomført fra 5. august 2024

Tiltak	Forventet effekt	Endring offentlig kjøp
Ekspressavgang Skien-Oslo S med ankomst Oslo S kl. 08:25 får ekstra togstopp i Asker.	Ca. 50 sitteplasser samt ståplasser ekstra fra Asker når etterspørsel er høyest i morgenrush.	

Trinn 2 - tiltak som er planlagt gjennomført fra 9. september og effektuert i Vys produksjonsplaner

Tiltak	Forventet effekt	Endring offentlig kjøp
Rushtidstogene Skien-Oslo S med ankomst hhv. kl. 06:45 og 07:45 får ekstra togstopp i Asker.	Fortrinnsvis ekstra transportkapasitet i form av noe sittekapasitet og ståplasser.	
Rushtidstog Drammen-Oslo S med ankomst Oslo S kl. 08:05 forlenges til Eidsvoll.	Overføring av reisende til Oslo lufthavn fra andre avganger som har høyt volum ståplasser.	

Ny avgang Lillestrøm-Oslo S med avgang Lillestrøm kl. 07:52.	300 sitteplasser ekstra samt ståplasser når etterspørsel er høyest i morgenrush.	1,6 mill. kr i økt vederlag på årsbasis.
--	--	--

Trinn 3 - tiltak som kan gjennomføres fra ruteterminskiftet i desember 2025 forutsatt tildeling av kapasitet fra Bane NOR

Tiltak	Forventet effekt	Endring offentlig kjøp
Forlenge avgang Skien-Oslo S med ankomst Oslo S kl. 07:45 til Oslo lufthavn. Retur Eidsvoll-Oslo S med avgang Eidsvoll kl. 08:38.	Overføring av reisende fra vestkorridoren til Oslo lufthavn fra andre avganger som har høyt volum ståplasser. 300 ekstra sitteplasser samt ståplasser i morgenrush fra Eidsvoll/Lillestrøm til Oslo S.	
Ny avgang kl. 07:43 Drammen-Oslo S med doble togsett. Mulig ved å korte ned vedlikeholdspauser for togsett. Tiltaket forutsetter at en kommersiell flytogavgang må innstilles Stabekk-Oslo S. Kan ikke realiseres før desember 2025 dersom Flytoget ikke gir avkall på tildelt kapasitet.	600 ekstra sitteplasser samt ståplasser Drammen-Oslo S i perioden med størst etterspørsel i morgenrush. Vygruppens vurdering er at dette tiltaket har stor effekt.	

Trinn 4 - mulige tiltak fra desember 2025 som forutsetter større endringer i ruteplanen på Østlandet

Tiltak	Forventet effekt	Endring offentlig kjøp
Forlenge alle grunnruteavganger på linje R21 Moss-Stabekk til Drammen. Forutsetter justeringer i ruteplanen i vestkorridoren, og mulig bortfall av kommersielle flytog Asker-Drammen.	Gir inntil 1200 ekstra seter ekstra pr. rushtidstime i vestkorridoren, samt et større volum ståkapasitet.	
Kjøre en ekstra vending Oslo S – Drammen i morgenrush og Drammen-Lillestrøm i ettermiddagsrush med togmateriellet som benyttes i innsatstog mellom Hamar og Oslo.	Gir høyere transportkapasitet i motstrøms rushtid morgen, samt en ekstra avgang i maks. rushtidstime Oslo-Lillestrøm om ettermiddagen.	

6. Konsekvenser

6.1 Konsekvenser for reisende

Tiltak som er planlagt gjennomført i august/september (punkt 1 og 2), gir en marginal økning i transportkapasitet i morgenrush i vestkorridoren. Det vil imidlertid bidra til noe mindre trengsel fra Drammen, Asker og Sandvika i timen med høyest etterspørsel. Mellom Lillestrøm og Oslo S vil ny rushtidsavgang bidra til mindre trengsel i morgenrush.

Vygruppens vurdering er at tiltakene i punkt 3 og 4 vil i stor grad kunne bidra til å løse forventende utfordringer med transportkapasitet på jernbane i vestkorridoren. Ny avgang Drammen-Oslo S med doble

togsett i morgenrush vil avlaste de øvrige avgangene og bidra til at det ikke oppstår trengsel om bord i togene. Forlengelse av linje R21 Moss-Stabekk til/fra Drammen vil gi stor effekt både i morgen- og ettermiddagsrush med inntil 1200 seter ekstra pr. time.

6.2 Konsekvenser for trafikkavtaler

Jernbanedirektoratets vurdering er at alle skisserte tiltak i punktene 1-4 kan gjennomføres som endringsordre i eksisterende trafikkavtale for Østlandet 2. Omfang i forhold til total kontraktsverdi er innenfor det som er tillatt etter kollektivtrafikkforordningens regler.

Dersom tiltaksplanen skal utvides til at flytogene kan ta med reisende med ordinær togbillett eller Ruterbillett, er det nødvendig å etablere en tidsbegrenset tilleggsavtale til konsesjonsavtalen som regulerer dette. Det er gjort en juridisk vurdering av dette som tilsier at dette kan bli vurdert til å være en vesentlig endring av dagens konsesjonsavtale. Saken kan da bli brakt inn for ESA som vil sette i gang undersøkelser. Det springende punktet er at dagens avtale bla. ikke har noe krav til vederlag og mekanismer for overskuddsdeling for å motvirke risiko for overkompensasjon.

6.3 Konsekvenser for driftsstabilitet

Tiltakspakken som er planlagt gjennomført i august/september, forventes å ha liten innvirkning på punktlighetsmålene for persontogtilbudet på Østlandet. I Bane NORs kapasitetsfordelingsprosess forutsettes det at nye tiltak underveis i en rutetermin skal kjøres på restkapasitet og at det ikke gir negative konsekvenser for eksisterende togtilbud. For enkelte av tiltakene gjenstår det endelig avklaring fra Bane NOR om tilgang på infrastrukturkapasitet.

For mulige tilbud på lengre sikt som medfører flere avganger i Oslokorridoren, vil dette kunne påvirke robustheten i ruteplanen. Kapasitetsøkende tiltak er hovedsakelig i morgenrush på tidspunkter med høy utnyttelse av infrastrukturkapasiteten mellom Drammen og Lillestrøm. Bane NOR har ikke gjennomført simuleringer som kvantifiserer eventuell effekt på driftsstabilitet.

Ved eventuell åpning av dørene i flytogene for ordinære kunder på strekningene Lillestrøm-Oslo S og Drammen-Oslo S, kan faktisk tid til stasjonsopphold ved Lysaker, Skøyen og Nationaltheatret bli lengre enn det som forutsatt i ruteplanen. Årsaken er at inngangspartiene på flytogene ikke er designet for stort volum av- og påstigning i samtidighet med korte stasjonsopphold. I arbeidet med ny trafikkavtale for Østlandet 2 ble det gjennomført simuleringer som viste at stasjonsopphold må økes noe sammenlignet med i dag, men at det ikke vil gi større negative konsekvenser for rutetilbudet. Simuleringer er basert på normalsituasjon og hvor alle avganger kjøres i henhold til ruteplan. Konsekvenser ved forsinkelser og innstilling av tog er en sannsynlig fare for overfylte tog og en forringelse av tilbringertjenesten som produkt.

6.4 Konsekvenser for takstsamarbeidsavtaler

Endring i stoppmønster for eksisterende avganger og supplering av nye avganger i rushtid får ingen konsekvenser for eksisterende takstsamarbeidsavtale med Ruter. Det er ingen bestemmelser i samarbeidsavtalen som begrenser togoperatøren å videreutvikle rutetilbudet i det omfang som er vurdert.

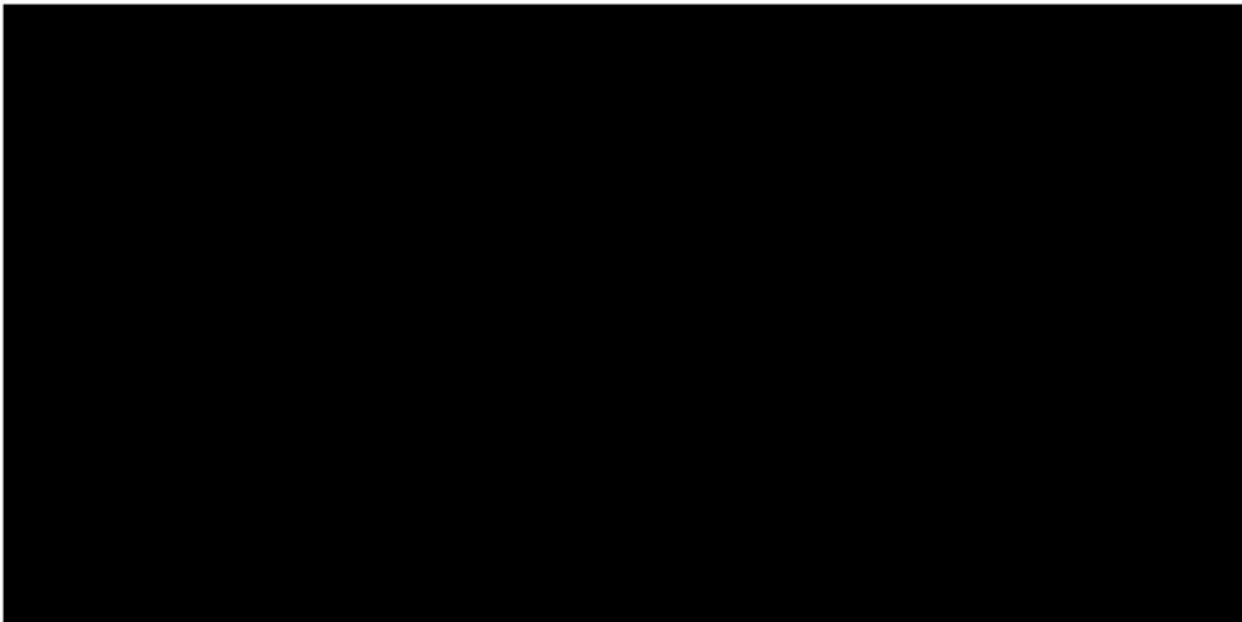
Vygruppen kompenseres en avtalt pris per passasjerkilometer for transportarbeidet med tog innenfor Ruters administrasjonsområde, og dermed vil økte trafikkinntekter fra tiltakene tilfalle togoperatøren.

Flytoget har i dag et frittstående takstsystem med fri prissetting i sin konsesjonsavtale. En avtale hvor vanlige billetter fra Ruter/Vy kan benyttes medfører en rekke praktiske utfordringer. Jernbanedirektoratet har ikke gått i dialog med Ruter om dette, men sannsynligvis må samtlige billetter valideres i Flytogene for å måle transportarbeidet. Det ser Flytoget på som et forstyrrende element for sine kunder som reiser med Flytogbillett.

Videre vil en avregning av Ruterbillettene være krevende da det er under etablering en ny avregningsmodell av trafikkinntekter nå i 2024 som baserer seg på faktisk utført transportarbeid som registreres gjennom antall påstigninger i Vy sine tog på Østlandet. Tidligere modeller har vært basert på den såkalte København-

modellen. Den nye modellen gjør det umulig å legge til transportarbeidet som er utført med Ruterbilletter i Flytog for å få et rett bilde av totalt transportarbeid med tog. Vygruppen vil også kunne komme med krav om kompensasjon for manglende trafikkinntekter på aktuelle tog.

6.5 Konsekvenser for statens kjøp av persontogtjenester og budsjett post 70



7. Juridiske vurderinger

Et utvidet kjøp i eksisterende trafikkavtale mellom Jernbanedirektoratet og Vygruppen for Østlandet 1 og 2 kan bestilles gjennom en endringsordre til trafikkavtalen. En eventuell risiko for overkompensasjon håndteres gjennom gjeldende ex-post mekanisme for trafikkavtalen.

En tilleggsavtale til gjeldende konsesjonsavtale mellom Jernbanedirektoratet og Flytoget er krevende juridisk sett da gjeldende avtale har takstfrihet, få krav til kapasitet, ingen krav til takstsamarbeid eller krav om overskuddsdeling. Det er ikke en avtale som tilfredsstiller dagens krav i kollektivtransportforordningen. Dersom en tilleggsavtale skal vurderes, må denne være tidsbegrenset (maksimalt 2 år), inkludere krav om segmentregnskap (for det tilleggsavtalen omfatter), samt ha en mekanisme for overskuddsdeling.

Jernbanedirektoratet hadde tilleggsavtale med Flytoget under pandemien og det var en rekke utfordringer rundt denne avtalen for å håndtere kravene over. Flytoget brakte en uenighet knyttet til dette inn for markedsovervåkningsorganet i Statens Jernbanetilsyn der det ble påpekt forskjellsbehandling i forhold til andre trafikkavtaler.

Den juridiske vurderingen som er foretatt, viser at det foreligger en ikke ubetydelig rettslig risiko forbundet med å gjennomføre endringer i konsesjonsavtalen mellom Jernbanedirektoratet og Flytoget. Det gjelder både innføring av maksimaltakst (sette ned prisen fra dagens takst) og å åpne dørene for andre reisende. Risikoen gjelder både anskaffelsesrettslig og statsstøtterettslig.

8. Anbefalte tiltak

Jernbanedirektoratet anbefaler at kortsiktige tiltak høsten 2024 baseres på trinn 1 og 2 som er beskrevet under punkt 5. Dette er endringer i Vygruppens regiontogtilbud i Oslokorridoren som kan gjennomføres innenfor eksisterende ruteplan og med mindre økonomiske konsekvenser for statens kjøp av persontogtjenester. Simuleringer av konsekvenser for driftsstabilitet er ikke slutført, og det må tas forbehold om Bane NORs anbefalinger knyttet til infrastrukturkapasitet.

Videre anbefales det å kjøre en parallell vurdering av tiltak i regi av Vygruppen og Flytoget med gjennomføring fra ruteterminskiftet i desember eller etter nyttår. Vygruppens forslag om å sette opp en ny avgang Drammen-Oslo S i morgenrush vil ha stor effekt, men forutsetter at en kommersiell flytogavgang Stabekk-Oslo S må sløyfes. Jernbanedirektoratet vil i dialogen med Flytoget se på mulige løsninger for å åpne dørene i flytogene innenfor det juridiske handlingsrommet som finnes i kollektivtrafikforordningen.

På lengre sikt fra ruteterminskiftet i desember 2025, er det Jernbanedirektoratets vurdering at en eventuell forlengelse av eksisterende pendel Moss-Stabekk til Asker og Drammen vil ha svært stor effekt på tilgjengelig transportkapasitet. Linje R21 Moss-Stabekk har 30-minutters frekvens i grunnrute og en eventuell forlengelse vil gi 1200 seter ekstra pr. time i rushtid i vestkorridoren i begge retninger. I vurderingen må det avklares hvilke konsekvenser forlengelse av pendel får for Flytogets kommersielle tilbud mellom Asker og Drammen.

Etter integrering av tilbringertjenesten i 2028 planlegges det en større omlegging av rutetilbudet på Østlandet.

9. Tidsplan for det videre arbeid

Trinn 1 i tiltaksplanen ble gjennomført fra 5. august. Endringene er kommunisert til kunder og samfunnet gjennom egen pressesak.

For trinn 2 gjenstår det en endelig avklaring av tilgang på infrastrukturkapasitet. Vygruppen har inkludert tiltakene i sin produksjonsplan fra 9. september, men dette kan endres på kort varsel dersom Bane NOR ikke tildeler nødvendig infrastrukturkapasitet.

Trinn 3 i tiltaksplanen inkluderer både Vygruppen og Flytoget. Jernbanedirektoratet vil videreføre dialogen med togoperatørene for å avklare handlingsrommet til å realisere tiltakene. Vi legger til grunn at det foreligger en anbefaling senest oktober måned.

Trinn 4 forutsetter en større omlegging av rutetilbudet i vestkorridoren fra desember 2025, samt en større endringsordre i trafikkavtalen for Østlandet 1 og 2 med Vygruppen. Jernbanedirektoratet vil ta initiativ til et møte med Bane NOR for å få verifisert eventuelle konsekvenser for øvrig togtrafikk ved å forlenge linje R21 Moss-Stabekk til Drammen. Når det foreligger mer innsikt i mulig infrastrukturtilgang i løpet av høsten, vil vi konsolidere med SD for å avklare om det er hensiktsmessig å gå videre med dette tiltaket. Både konsekvenser for Flytogets kommersielle tilbud i vestkorridoren og finansiering av økt vederlag må avklares. Dersom det anbefales å realisere dette tiltaket, tas det inn i Bane NORs ruteplanprosess for R26 med oppstart i februar 2025.