

Samferdselsdepartementet

Dato: 13.03.2024

Ref.: 202200521-69

Deres ref.:

Sider: 4

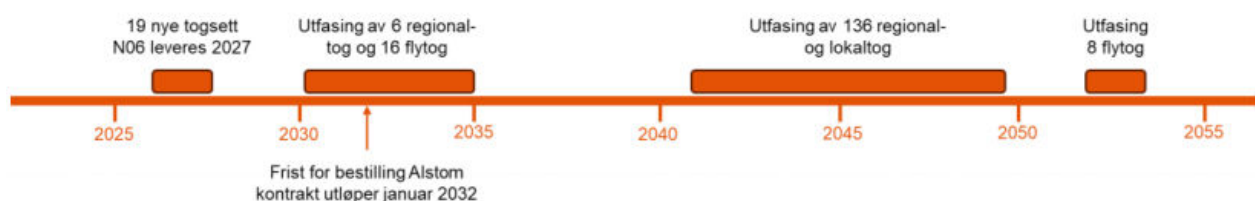
Att: Herman Westrum Thorsen

Tilbakemelding på KS1 for KVU Økt kapasitet i regiontog

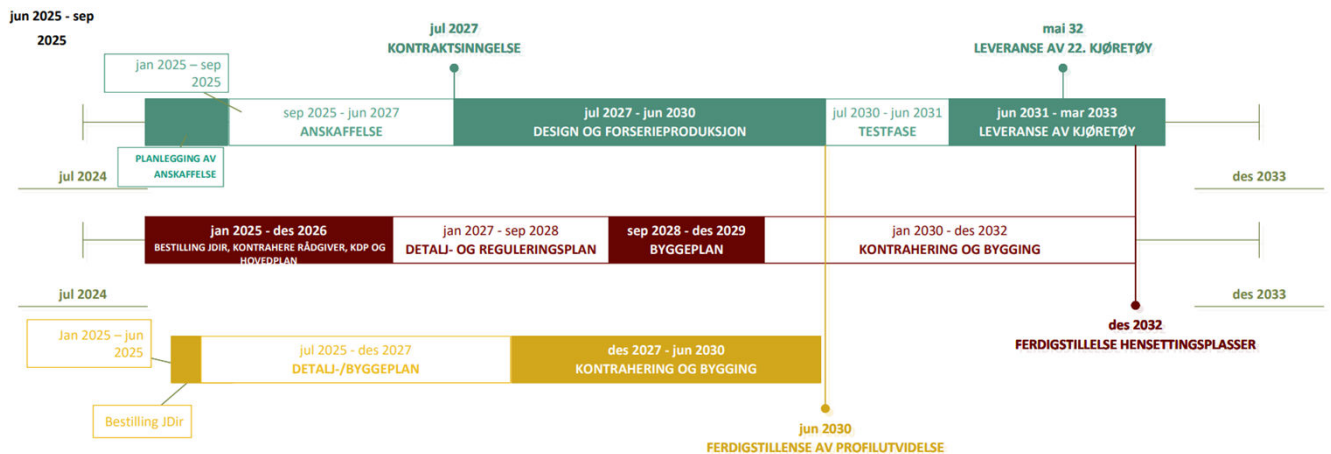
Jernbanedirektoratet mottok den 28. februar 2024 sluttrapport om KS1 for KVU Økt kapasitet i regiontog. Det ble bedt om tilbakemeldinger på denne og disse er som følger.

Tidskriticalitet

Slik Jernbanedirektoratet forstår KS1 så anbefales konsept 2-1, men at det gjennomføres i to trinn. Midtlivsoppgradering av togtype 74 anbefales gjennomført i henhold til plan for midtlivsoppgradering, men det anbefales å avvente å erstatte de togene som skal utangeres i perioden 2031-2035 (togtypene 71 og 73B). Det gis ikke noe tidsperspektiv for hvor lenge det skal avventes eller hvor mange kjøretøy som skal anskaffes. KS1 har tegnet opp følgende tidslinje for utskifting av togtypene:



Jernbanedirektoratet ønsker derfor å vise til de tidslinjene som ble utarbeidet som forslag til føringer for forprosjektet dersom konseptet med toetasjes tog anbefales.



Den øverste tidslinjen (grønn) viser prosessen for innkjøp dersom det skal anskaffes toetasjes tog i regi av Norske tog. Prosessen er estimert til å kunne ta 8 år. Tidslinje nr 2 (rød) viser nødvendig arbeid for Bane NOR med å etablere hensetningsplasser, og den siste tidslinjen (gul) viser Bane NORs tidsestimat for profilutvidelser.

Tidslinjen viser at dersom det skal være toetasjes tog på plass for å erstatte togene som utrangeres i 2031, er det nødvendig å starte arbeidet med en gang. Hvis det tas beslutning om å anbefale et annet konsept enn toetasjes tog har vi noe bedre tid.

Det er viktig å merke seg at dersom det er ønskelig med et mer kapasitetssterkt alternativ enn nullalternativet, så vil hensetningsplasser være like tidskritisk som toganskaffelse. Samtlige av de mer kapasitetssterke konseptene, 3-1 ruteplan-endring, 3-2 lange enkeltsett, 4-1 triple togsett og 4-2 to-etasjes tog, har behov for flere hensetningsplasser. Behovet varierer noe mellom de forskjellige konseptene. En beslutning om å bygge hensetningsplasser kan og bør derfor fattes raskt, selv om endelig konsept ikke er besluttet.

Jernbanedirektoratet understreker videre at det utrangeres tog i perioden 2031-2035. Disse må erstattes for å innfri allerede planlagte og besluttede tilbudsforbedringer. Hvis togene ikke erstattes, blir det reduserte nullkonseptet i realiteten valgt.

Alternativene 3-2 og 4-2 innebærer at det på Østlandet oppstår et overskudd av 110 m lange elektriske regiontogsett siden disse erstattes med lange enkeltsett eller toetasjestog. Hvis anbefalingen fra KVV Green om tidlig elektrifisering av strekningen Stjørdal - Steinkjer gjennomføres, vil det være behov for minst dette antallet der.

Jernbanedirektoratets seksjon for kjørtetøy bekrefter at det vil kunne gå så lite som ett år fra bestilling til levering hvis det bestilles ytterligere N06 innenfor gjeldende opsjonsavtale og at dette kan skje uten stans i produksjon (altså bestilling i noe tid innen endelig leveranse i 2027). Hvis det blir brudd i produksjonslinjen medfører dette en ekstrakostnad samt en betydelig forlengelse av prosessen, uten at det er helt enkelt å definere «betydelig forlengelse». Det avhenger i stor grad av pågang og kapasitet hos Alstom på bestillingstidspunktet.

Etterspørsel

KS1 stiller spørsmål ved om det er behov for den kapasitetsveksten de kapasitetssterke konseptene vil gi. Det pekes på at det uansett vil skje en tilbudsforbedring gjennom integrering av tilbringertjenesten samt utbygging av dobbeltsporparceller i perioden frem mot 2040 og at utfordringene blir mindre enn i 2019. Jdir.

understreker at de 19 N06-togsettene som er bestilt for levering i 2027 er en forutsetning for å realisere de tilbudsforbedringene som er planlagt ferdigstilt før 2030. Et eksempel på dette er fire tog i timen til Tønsberg.

KS1 stiller også spørsmål ved om vi har ventet lenge nok til å se full effekt av bruk av hjemmekontor samt hva som eventuelt kan inntreffe hvis prisstrukturen endres. Når det gjelder eventuelle varige effekter av hjemmekontor viser oppdaterte passasjertall fra Jernbanedirektoratets reisedatamodell (FRAM) at passasjertallene i 2023 er tilbake på pre-pandemisk nivå. Både internasjonalt og nasjonalt ser vi at det strammes inn på fri bruk av hjemmekontor. Vi vurderer det derfor som lite sannsynlig at bruken av hjemmekontor skal øke ytterligere fra dagens nivå.

Jernbanedirektoratet stiller seg positivt til å utrede effekten av endringer i prisstrukturen for å flate ut rushtidskurven, gjerne i kombinasjon med endringer i sosiale rabatter. Vi gjør i den anledning oppmerksom på at slike studier er gjort i flere omganger tidligere. Jernbanedirektoratets erfaring er at fleksibel prisstruktur ofte fremstår som hensiktsmessig, men at det viser seg svært vanskelig å gjennomføre i praksis. Særlig kollektivoperatørene har vært negativt innstilt. Skepsisen har vært begrunnet i at det vil skape fordelingspolitiske utfordringer.

Jernbanedirektoratet etterlyser dessuten detaljer i hvilke følsomhetsanalyser KS1 har gjennomført. Regjeringen har vedtatt og lovfestet ambisiøse klimamål. Det er sannsynlig at restriktive tiltak må til for å oppnå klima- og/eller nullvekstmål. Restriktive tiltak vil påvirke transportmiddelvalget i betydelig grad, og dersom jernbanesektoren i tide skal være i stand til å bidra til en økt kollektivandel, må beslutningene fattes raskt.

Komfort

KS1 påpeker at det i Jernbanedirektoratets analyser er satt for rigide krav til hvilken komfort de togreisende skal kunne forvente om bord på sin reise. Jernbanedirektoratets vurdering er at økt trengsel vil medføre en fare for at de reisende velger andre transportmidler, og da særlig privatbil, hvis de ikke oppfatter komforten som tilstrekkelig. Et høyfrekvent og komfortabelt kollektivtilbud vil dessuten kunne avbøte eventuelle negative opplevelser av behov for innstramminger i biltrafikken. Resultater fra transportmodellen viser at i nullalternativet vil reisende risikere å måtte stå fra Eidsvoll, Moss og Asker. Innen 2060 vil dette gjelde de fleste avganger i rush på de fleste linjene. Dersom nullalternativet vedtas, aksepterer vi i praksis en fremtid hvor høy trengsel over ganske lange strekninger er normen for reiser med tog.

I arbeidet med å lage transportmodellverket Trenklin ble det konstatert at kollektivtransporten opplever en viss avvisningseffekt (les: de reisende velger andre transportmidler eller å ikke reise) hvis flere enn 50 % av sitteplassene er opptatt. Jernbanedirektoratets vurdering er at komfortelementet er viktig for å sikre et bærekraftig og attraktivt togtilbud i fremtiden. Vi viser for øvrig til samfunns målet for KVVU-en som er: «Regiontogtilbudet på Østlandet er bærekraftig, attraktivt og tilbyr tilstrekkelig kapasitet til å møte forventet transportbehov».

Konsept 2-1

KS1 anbefaler at det gjøres midtlivsoppgradering av togtype 74 i tråd med konsept 2-1. Jernbanedirektoratet anbefalte i utgangspunktet ikke dette konseptet ettersom denne togtypen ikke brukes på de linjene hvor det er størst kapasitetsutfordringer, samt at det vil fjerne en del servicefunksjoner som i dag er om bord. Selve ombyggingen i seg selv vil i svært liten grad løse de kapasitetsutfordringene som vi mener jernbanen står overfor. I KS1-rapporten beskrives det en 10 % økning i kapasitet, men det er verdt å merke seg at denne økningen bare er for disse togsettene og ikke for totalkapasiteten i regiontogene.

Det skal uansett gjennomføres en midtlivsoppgradering av 74-togene, og Jernbanedirektoratet er enige i at den bestillingen som sendes til Norske tog kan innrettes mot å øke kapasiteten om bord, gjerne i form av flere



sitteplasser. Samtidig mener vi at det da bør gjøres nye vurderinger, slik at man ikke fjerner for mye/mange av tilbudene som en passasjer må kunne forvente om bord. F.eks. er det mulig at bare ett toalett fjernes og ikke to, slik det opprinnelig ble foreslått. Dette øker sannsynligheten betydelig for at alle togsett har minst ett fungerende toalett (Det er pr i dag tre toaletter i hvert togsett.). Ombyggingen bør ikke komme i konflikt med kravet til universell utforming.

Tilleggsoppdrag

KS1-konsulenten poengterer at det er større usikkerhet knyttet til konseptet med toetasjes tog. Jernbanedirektoratet foreslår derfor at det gjennomføres en vurdering av disse usikkerhetene for å etterprøve de vurderingene som er gjort i KVVU-en. Dette vil i særlig grad gjelde følgende fagområder:

- Innkjøpskostnader og tidslinje for toetasjes tog tilpasset nordiske forhold
- Av- og påstigningsmønster på Nasjonalteatret stasjon
- Kostnader og gjennomføringstid ved profilutvidelser

En slik vurdering mener Jernbanedirektoratet kan utføres i løpet av 2-4 måneder, under forutsetning at både Norske tog og Bane NOR har tilgjengelig saksbehandlingskapasitet.

Med vennlig hilsen

Jan Frederik Geiner
Avdelingsdirektør

Bente Bukholm
Seniorrådgiver

Kopi:

Vedlegg:

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur