



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

21/2514-

15. juni 2022

Statsbudsjettet 2022 – Supplerende tildelingsbrev nr. 4

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrev for 2022 av 28.12.2021 til Jernbanedirektoratet. Dette supplerende tildelingsbrevet gjelder følgende oppdrag:

- Utrede en helhetlig strategi for utvikling av togtilbudet
- Utrede tilbudsbaserte effektpakker for InterCity-strekningene
- Utredning av ny rikstunnel for jernbanen
- Konseptvalg og igangsetting av forprosjekt for Hovedbanen Nord
- Konseptvalg og igangsetting av forprosjekt for Kongsvingerbanen

1. Helhetlig strategi for utvikling av togtilbudet

Samferdselsdepartementet ber om at Jernbanedirektoratet utarbeider 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.

Det skal drøftes hvilket transportbehov jernbanen skal løse, hvilken rolle den spiller i transportsystemet, og hvordan jernbanens rolle bør videreutvikles i ulike deler av landet. Videre skal det drøftes hva som er ønsket utvikling av sømløse kollektivtilbud gjennom samspillet med fylkeskommuner, herunder hvordan dette bidrar til realisering av nullvekstmålet i byene. I strategien må en få fram hvordan transportbehovene kan dekkes gjennom konkret tilbudsutvikling i de ulike markedene og hvilke føringer ønsket tilbudsutvikling medfører for konkrete prioriteringer, herunder i investeringer i infrastruktur, drift- og vedlikehold, teknologitiltak og togmateriell. Strategien skal vise sammenhengene

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Bane- og
planavdelingen

Saksbehandler
Benjamin Borch
22 24 82 20

mellom behov, tilbudsutvikling (ruteplanlegging, infrastrukturtiltak og togmateriell), teknologitiltak og drift og vedlikehold. Strategien skal også peke på alternative tilnærminger der direktoratet mener det foreligger viktige strategiske veivalg. Videre skal strategien synliggjøre hvordan mer effektiv bruk av teknologi og digitalisering bidrar til bedre måloppnåelse. Materiell og øvrig utvikling skal beskrives. I tillegg til forslag til økonomiske prioriteringer skal direktoratet som del av strategiarbeidet vurdere behov for å foreslå ev. justeringer i annen virkemiddelbruk, herunder styring, regelverk eller avtaleverk, for å bidra til ønsket måloppnåelse.

Det forutsettes at gjennomføring av strategien bidrar til forbedret driftsstabilitet. Ev. avveininger mellom å kjøre mest mulig tog versus å oppnå høy driftsstabilitet skal synliggjøres.

På strekninger med begrenset kapasitet, særlig på det sentrale Østlandet, ber departementet direktoratet i sitt strategi- og planarbeid legge til grunn at persontogtjenester gis prioritet foran godstogtjenester på tider av døgnet der persontog bør gis fortrinn for å sikre at jernbanetilbudet er ryggraden i kollektivtransporten. Departementet ber samtidig direktoratet redegjøre for tilfeller/strekninger der en annen prioritering vil gi vesentlig høyere samfunnsøkonomisk lønnsomhet. I disse lønnsomhetsvurderingene skal det redegjøres eksplisitt for hvilken effekt disponering av restkapasitet til hhv. persontogtransport og godstransport vil ha på kapasiteten i transportsystemet for øvrig. Bakgrunnen for at direktoratet bes om å gjøre disse vurderingene er at det er Jernbanedirektoratet som er kjøper av offentlige tjenester og således har stor påvirkning på fordelingen av kapasitet i nettet mellom person – og godstransport.

Den helhetlige strategien for utviklingen av togtilbudet skal ses i sammenheng med gjennomføring av øvrige oppdrag i dette tildelingsbrevet samt oppdrag gitt i supplerende tildelingsbrev nr. 3 for 2022 av 4 .april 2022 om oppstart av fire teknologiske KVUer som omhandler bedre utnyttelse av jernbanesystemet. Strategien skal gi en helhetlig overbygning for utvikling av togtilbudet, herunder anbefale fordeling av den økonomiske rammen til jernbaneformål mellom budsjettposter jf. kommende NTP oppdrag, mens de konkrete planoppdragene skal sikre et nødvendig beslutningsgrunnlag for å vurdere nærmere innretning og prioritering av effektpakker i neste NTP.

Departementet vil senere fastsette planrammer for arbeidet, og ev. ytterligere føringer for prioriteringsarbeidet knyttet til NTP.

Frist: Svar på oppdrag skal oversendes Samferdselsdepartementet innen 31.mars 2023. Jernbanedirektoratet bes innen 26. august 2022 om å utarbeide en plan med forslag til milepælsleveranse og tilknyttede statusmøter underveis frem til leveringen av oppdraget.

2. Utredning av tilbudsbaserte effektpakker for InterCity-strekningene

Et godt togtilbud er viktig mange steder i landet, både av hensyn til mobilitet, reduserte utslipp, samt mindre arealbeslag, støy og svevestøv i byene. Inn mot og gjennom flere av de

større byene, særlig i InterCity(IC)-området, utgjør jernbanen ryggraden i kollektivsystemet og samspiller med lokal kollektivtransport som sørger for flatedekning.

For å ha et oppdatert beslutningsgrunnlag for prioritering i neste NTP, er det nødvendig å vurdere videreutvikling av togtilbudet på IC-strekningene. Jernbanedirektoratet bes om å utarbeide tilbudsbaserte effektpakker for å muliggjøre reduserte utbyggingskostnader, raskere frigjøring av areal og et bedre samsvar mellom togtilbudet og behovet på IC-strekningene. Jernbanedirektoratet bes om å utrede og foreslå tilbudsbaserte effektpakker som tar utgangspunkt i togtilbudet til de reisende i tråd med følgende mål for IC:

- a) 4 tog/time i grunnrute til Tønsberg og 2 tog/time i grunnrute Oslo – Skien på Vestfoldbanen
- b) 2 tog/time i grunnrute Oslo – Hamar på Dovrebanen
- c) 2 tog/time i grunnrute Oslo – Fredrikstad på Østfoldbanen

Konsekvenser for fleksibiliteten til å endre rutetilbudet i ulike løsninger skal synliggjøres. Utviklingen av togtilbudet på Østfoldbanens Østre og Vestre linje skal ses i sammenheng. Beslutningsgrunnlaget skal også inkludere et konsept med 2 tog i timen til Sarpsborg. Jernbanedirektoratet bes i tillegg om å vurdere videre strategi for utvikling av togtilbudet mellom Hamar og Lillehammer på Dovrebanen og mellom Fredrikstad og Halden på Østfoldbanen. I beslutningsgrunnlaget skal det fremkomme en faglig anbefaling for videre utvikling av IC-strekningene.

Jernbanedirektoratet skal vurdere behov for nye stasjonsløsninger i byer hvor dette er relevant, og foreslå tiltak som kan redusere båndleggingen av areal så raskt som mulig. Beslutningsgrunnlaget skal inneholde et konsept med ny stasjon i Fredrikstad, slik at regjeringen kan ta stilling til om slik stasjon bør prioriteres eller ikke. Som grunnlag for videre utredning legges dagens stasjonsløsning i Larvik til grunn på Vestfoldbanen ettersom dette er tilstrekkelig for å oppnå ønsket togtilbud med 2 tog i timen til Skien. Videre bes 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.

Samferdselsdepartementet forutsetter at det utarbeides realistiske kostnadsestimater for utbygging på Østfoldbanen og at erfaringer fra relevante prosjekter som f.eks. Sandbukta–Moss–Såstad, vektlegges.

Frist:

Beslutningsgrunnlaget skal oversendes til Samferdselsdepartementet innen 31.mars 2023.

3. Utredning av ny rikstunnel for jernbanen

Tunnelen mellom Oslo S og Skøyen er både navet og den største flaskehalsen for jernbanen. Det aller meste av togtilbudet på Østlandsområdet, samt deler av gods- og fjerntogtrafikken, trafikkerer tunnelen, og rutetidene i tilnærmet hele jernbanenettet påvirkes av den. Tunnelen har vært erklært overbelastet siden 2007. Driftsforstyrrelser i tunnelen

forplanter seg raskt til tilgrensende strekninger siden vi mangler omkjøringsmuligheter og togtrafikken er tett. Tunnelens kapasitet og oppetid har derfor en særlig påvirkning på den samlede togtrafikkens regularitet og punktlighet.

KVU Oslo-Navet ble levert til Samferdselsdepartementet i 2015. Etter KS1 ga Samferdselsdepartementet i 2017 Jernbanedirektoratet i oppdrag å starte planlegging av en ny togtunnel mellom Oslo S og Skøyen. I 2021 avlyste Bane NOR konkurransen som gjaldt teknisk hovedplan og kommunedelplan med konsekvensutredning for nytt dobbeltspor i tunnel fra Oslo S til Lysaker fordi det ikke var tilstrekkelig midler til planleggingen.

Samferdselsdepartementet gir med dette Jernbanedirektoratet i oppdrag å utarbeide et beslutningsgrunnlag for en effektpakke for en ny rikstunnel for jernbanen. Jernbanedirektoratet skal vurdere etterspørselsbehov og de langsiktige ambisjonene for utvikling av togtilbudet, slik at effektpakken for ny rikstunnel for jernbanen realiseres til riktig tid. Som en del av en slik utredning skal Jernbanedirektoratet også vurdere om nye tilbudskonsepter, bedre bruk av eksisterende kapasitet og/eller bruk av ny teknologi kan gi en enda bedre utnyttelse av eksisterende kapasitet enn det som ligger til grunn i foreliggende planer. Det skal også vurderes hvordan dette påvirker tidspunktet for når en ny rikstunnel må stå ferdig. Basert på disse vurderingene samt overordnede estimater for kostnad og planleggingstid, bes Jernbanedirektoratet anbefale et mulig tidsløp for realisering av rikstunnelen.

Jernbanedirektoratet bes inngå avtale med Bane NOR om å planlegge effektpakken videre etter Plan- og bygningsloven, slik at usikkerheten ved kostnader og gjennomføring reduseres. Disse to prosessene må ses i sammenheng. Departementet vil som nevnt senere fastsette planrammer for NTP-arbeidet, og et tidsløp for realisering av rikstunnelen må hensynta disse rammer.

Frist:

Beslutningsgrunnlaget skal oversendes til Samferdselsdepartementet innen 31.mars 2023.

4. Konseptvalg og videre planlegging av Kongsvingerbanen

Departementet viser til konseptvalgutredning (KVU) for Kongsvingerbanen fra 2020. Vi ber Jernbanedirektoratet inngå avtale med Bane NOR om å gå videre med Konsept K2.3 fra denne utredningen i en forprosjektfase. Vi ber også Jernbanedirektoratet gå i dialog med fylkeskommunen for å se på mulighetene for å kombinere konsept K2.3 med konsept K1 i KVUen for å øke transportkapasiteten på kollektivtrafikken i korridoren.

Vi ber om at Jernbanedirektoratet særlig vurdere om eventuell nedleggelse av stasjoner, med tilhørende kompenserende tiltak, som foreslått av kvalitetssikrer i KS1-rapporten, er relevant og realistisk for å videre optimalisere konseptet. Vi ber om at Jernbanedirektoratet, gjerne i dialog med Bane NOR, starter med å gjennomføre en vurdering av om nedleggelse av stasjoner er et reelt alternativ som gir reelle gevinster. Vi ber om en orientering så snart

disse vurderingene er gjennomført. Dersom det konkluderes med at det er reelt potensial for å hente ut gevinster, eksempelvis raskere kjøretider tas dette med videre inn i forprosjektet.

Frist:

Beslutningsgrunnlaget skal oversendes til Samferdselsdepartementet innen 31.mars 2023.

5. Konseptvalg og videre planlegging av Hovedbanen Nord

Departementet viser til konseptvalgutredning (KVU) for Hovedbanen Nord fra 2021. Både konsept K3.3+ fra KVU for Hovedbanen Nord og konsept K2C Vista og K3C Vista fra den eksterne kvalitetssikringen (KS1), skal legges til grunn for videre planlegging av Hovedbanen Nord. Vi ber om at Jernbanedirektoratet inngår avtale med Bane NOR om å gå videre med konseptene i en forprosjektfase.

Vi ber Jernbanedirektoratet parallelt initiere en gjennomgang av metodegrunnlaget for arbeidet med kapasitetsanalyser, for å gjøre dette mer transparent og tydelig. Gjennomgangen skal gjennomføres av en ekstern aktør og inkludere en vurdering av uenigheten mellom Jernbanedirektoratet og ekstern kvalitetssikrer ifb. KS1 Hovedbanen Nord. Gjennomgangen skal også gi Jernbanedirektoratet og Bane NOR et grunnlag for å samordne sine kapasitetsvurderinger til senere KVU-er. Utfallet av gjennomgangen skal tas hensyn til i planarbeidet med KVU Hovedbanen Nord. Vi ber om at departementet blir involvert i utarbeidelse av mandat for gjennomgangen.

Vi ber om at Jernbanedirektoratet særlig vurdere om eventuell nedleggelse av stasjoner, med tilhørende kompenserende tiltak, som foreslått av kvalitetssikrer i KS1-rapporten, er relevant og realistisk for å videre optimalisere konseptet. Vi ber om at Jernbanedirektoratet, gjerne i dialog med Bane NOR, starter med å gjennomføre en vurdering av om nedleggelse av stasjoner er et reelt alternativ som gir reelle gevinster. Vi ber om en orientering så snart disse vurderingene er gjennomført. Dersom det konkluderes med at det er reelt potensial for å hente ut gevinster, eksempelvis raskere kjøretider tas dette med videre inn i forprosjektet.

Frist:

Beslutningsgrunnlaget skal oversendes til Samferdselsdepartementet innen 31.mars 2023.

Med hilsen

Cecilie Taule Fjordbakk (e.f.)
avdelingsdirektør

Benjamin Borch
rådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi
Riksrevisjonen