



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Jernbaneverket
Postboks 4350
2308 HAMAR

Deres ref

Vår ref

Dato

13/1432

23.09.2014

Oppdragsbrev – fremtidig utvikling av Gjøvikbanen

Bakgrunn

Samferdselsdepartementet (SD) inngikk i juni 2005 "Trafikkavtalen" for perioden juni 2006–juni 2016 med NSB Anbud AS om utførelse av persontransport på Gjøvikbanen, med mulighet for opsjonsutløsning med inntil 24 måneder. SD har utløst opsjonen med 18 måneder. Det betyr at Trafikkavtalen med NSB Gjøvikbanen AS (GB) går ut ved ruteterminskiftet i desember 2017. Materiellet som anvendes på Gjøvikbanen i dag, ni togsett type 69 G, ble anskaffet i 1983–1984 og oppgradert i 2005–2006. Disse togsettene er allerede 30 år gamle, noe som innebærer at togene nærmer seg tekniske levealder. I tillegg har GB ett innleid tog i reserve fra morselskapet NSB ved driftsavvik.

SD mener det er viktig allerede nå å utrede mulighetsrommet for Gjøvikbanen. Spesielt viktig er det å utrede hvilke ulike togtilbud det er mulig å realisere på strekningen ved å gjennomføre mindre infrastrukturtiltak. I lys av hvilke togtilbud som lar seg realisere trenger vi å identifisere hvilket rullende materiell som bør anskaffes/anvendes til dette formålet når Trafikkavtalen løper ut i 2017. Jernbaneverket (JBV) har en rådgivende rolle overfor SD, og skal bistå departementet i sin utøvelse av kjøpermyndighet. SD ber derfor JBV om å gjøre de nevnte vurderingene.

Materiell planlagt av NSB til Gjøvikbanen

Infrastrukturens beskaffenhet på Gjøvikbanen gir et begrenset potensial for tilbudsutvidelser. NSB har derfor i sin langsiktige plan for anskaffelse av elektrisk togmateriell av 29. november 2013 planlagt med anskaffelse av 12 stk. 5-vogns utgave av Flirt kjørt som enkeltsett med levering i første del av 2019. Det vil si at forutsetningene knyttet til togmateriellet vil kunne være kjent på et tidspunkt for en evt. ny konkurranseutsettelse av trafikken. 12 togsett er en

økning på 2 enheter sammenlignet med flåten som er tilgjengelig for Gjøvikbanen i dag. Dette gir rom for en begrenset tilbudsforbedring.

Alternative togtilbud skissert av NSB

I følge NSB AS synes en realistisk tilbudsforbedring på Gjøvikbanen å være satt sammen av:

- Timesavganger Oslo S–Gjøvik
- Timesavganger Oslo S–Hakadal med stopp på alle stasjoner, slik at det blir 20 og 40 min. mellom avgangene til Gjøvik og Hakadal
- To ekstra avganger Jaren–Oslo i rush gir tilnærmet 20 min. mellom avgangene i rushtiden

Et slikt tilbud er av NSB GB tenkt gjennomført med enkle togsett med setekapasitet tilnærmet lik dagens tog. En løsning med 5-vogn Flirt vil, slik SD har forstått det, gi behov for plattformforlengelser på inntil 9 av 22 stoppesteder mellom Oslo S og Gjøvik. Nye tog og det skisserte rutetilbudet vil i tillegg gi behov for bedre strømforsyning på strekningen Jaren–Gjøvik og etablering av et kryssingsspor på Reinsvoll. NSB AS har i sitt innspill til NTP 2014–2023 ”Oftere, raskere og mer miljøvennlig” signalisert at det trolig er behov for ytterligere tiltak enn hva GB har påpekt. Disse tiltakene omfatter forlenging av kryssingsspor på Movatn og Harestua, samt nytt kryssingsspor mellom Roa og Gran for å gjøre ruteopplegget mindre sårbart for forsinkelser. I NTP 2014–2023 ligger det ingen infrastrukturtiltak på Gjøvikbanen i første del av planperioden. JBV skriver i sin Handlingsplan 2014–2023 at det er behov for en nærmere vurdering av tiltak og kostnader for en oppgradering av Gjøvikbanen med hensyn til nytt materiell. Videre fremgår det av Handlingsplanen at det frem mot rulleringen av NTP for perioden 2018–2027 skal gjennomføres et utredningsarbeid for å vurdere fremtidig utviklingsstrategi for Gjøvikbanen, herunder nødvendige tiltak for å utvikle persontogtilbudet i takt med en økt etterspørsel.

NSB AS skriver i ovennevnte materiellstrategiplan at et alternativ til anskaffelse av nye tog til Gjøvikbanen kan være å overføre type 72 fra Jærbanen. Det betinger at det samtidig anskaffes nytt materiell type 75 Flirt til Jærbanen. En slik løsning vil imidlertid utløse behov for oppgradering av plattformlengder på stasjoner mellom Stavanger og Egersund til 220 meter og behov for hensettingsspor.

En annen mulighet kan være oppgradering av type 69D2, anskaffet i 1990–1991, og vil i så tilfelle være ca. 35 år ved utløp av neste konkurranseperiode.

Dobbeltdekkere til Gjøvikbanen

I Jernbanemagasinet nr. 4-2014 fremkommer det at JBV mener Gjøvikbanen er svært aktuell for dobbeltdekkere fordi de aller fleste plattformene er korte og lave. Dobbeltdekkerne fremstår som et billig alternativ til Flirt-settene, fordi plattformtilpasninger da kan unngås. NSB AS har selv påpekt denne muligheten, men mener at en anskaffelse av kun 12 togsett i en serie, kan være kostnadsfullt og bryter med harmoniseringstankegangen i nåværende anskaffelsesplan.

Nødvendige infrastrukturtiltak for et forbedret togtilbud

For at et forbedret togtilbud og materiellanskaffelse til Gjøvikbanen skal kunne sammenfalle med en ny konkurranse på strekningen, mener både NSB AS og NSB Gjøvikbanen at tiltakene til Gjøvikbanen prioriteres for sent i JBV's Handlingsplan.

Trafikpakker

SD har ved flere anledninger formidlet til JBV at etaten skal være rådgiver for SD i saker som angår kjøp av persontransport med tog. I etterkant av konkurransen om Gjøvikbanen ble det fra flere større transportselskap hevdet at pakken var for liten til å fungere som et eksempel for videre konkurranseutsetting i Norge. Årsaken var tildels at den begrensede størrelsen på Gjøvikbanen gjør den mindre attraktiv for konkurrerende tilbydere å delta i slike konkurranser. TØI kom imidlertid frem til at konkurransen hadde vært reell, se TØI-rapport 1104/2010 s. 47.

Bestilling

Det skal som kjent gjennomføres en jernbanereform. En viktig del av reformen er innføring av konkurranse om persontransport. SD gjør derfor, som del av reformarbeidet, vurderinger av hvilke trafikpakker det i fremtiden skal lyses ut konkurranse om, samt rekkefølgen på og tidspunktet for utlysning av de ulike konkurransene. Vi må i utviklingen av et slikt samlet opplegg ta hensyn til konkurranseutsetting av driften av togtilbudet på Gjøvikbanen.

Vi ber JBV vurdere hvilke togtilbud som det bør lyses ut konkurranse om på Gjøvikbanen; hvilke infrastrukturtiltak som eventuelt bør gjennomføres i den sammenheng og hvilket rullende materiell som bør benyttes. I denne sammenheng ber vi JBV spesifikt vurdere om den overnevnte tilbudsforbedringen, gitt at den lar seg realisere, kan bidra til at togstrekningen vil kunne lyses ut som en egen pakke i neste omgang. Dersom dette ikke anses hensiktsmessig, ber vi JBV vurdere hvilke andre togtilbud på Østlandsområdet Gjøvikbanen bør kunne utlyses sammen med som en samlet trafikpakke. Det bør legges vekt på markedsforhold (type, størrelse), geografisk tilgang til hensetting, driftsbanegårder og verksteder for å oppnå en mest mulig effektiv utnyttelse av materiell og personell, samt materielltype/-behov.


Som nevnt over, ber SD JBV også vurdere hvilke infrastrukturtiltak som er mulige innenfor NTP-rammene for å kunne realisere et bedre togtilbud på Gjøvikbanen, og hvilket materiell dette krever. Videre ber vi JBV skissere hva som er mulig dersom tiltakene ikke begrenses av NTP-rammene, men kun av tiden det tar å utarbeide gode nok planer til å gjennomføre tiltakene.

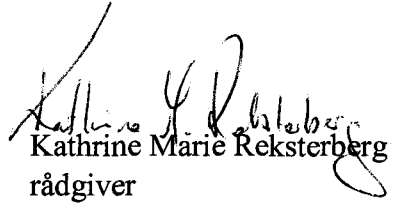
Frist

Vi ber JBV komme med sine vurderinger i form av en rapport innen 30/11-2014. Dersom tidsfristen anses for kort til å gjennomføre oppdraget, ber vi om at JBV kommer med forslag til en alternativ frist.

Dersom JBV har behov for å drøfte oppdraget, kan undertegnede kontaktes for å sette opp slikt møte.

Med hilsen


Cecilie Taule Fjordbakk (e.f.)
avdelingsdirektør


Kathrine Marie Reksterberg
rådgiver