

Utvikling av Kongsvingerbanen

Forslag til nytt rutetilbud



Jernbaneverket
Biblioteket

Januar 2009



Ruter#



Jernbaneverket

JERNBANEVERKET
BIBLIOTEKET



101741

Eks 1

Stortrykk 467 JRV

Forord

Etter åpningen av ny togforbindelse mellom Oslo og Stockholm 7. januar 2007 ble det bestemt at NSB skulle ta initiativ til arbeidet med "Utvikling av Kongsvingerbanen". Arbeidet har i første fase hatt fokus på forbedring av rutetilbudet for persontog mellom Oslo og Kongsvinger på eksisterende infrastruktur. En eventuell fase 2 vil fokusere mer på grensekryssende trafikk til Karlstad, inkludert forslag til tiltak på infrastrukturen.

Etter samtaler med Samferdselsdepartementet etablerte NSB en samarbeidsgruppe for "Utvikling av Kongsvingerbanen". Samarbeidsgruppen har bestått av Per Olav Bakken fra Hedmark fylkeskommune, Thomas Tvedt (til og med mars 2008) og Einar Hoel (fra april 2008) fra Akershus fylkeskommune, Åse Drømtorp fra Jernbaneverket, Per Thorsby fra Ruter As og Jo Inge Kaastad fra NSB AS. Sistnevnte har vært leder for samarbeidsgruppen og skrevet rapporten.

Foreliggende rapport er en anbefaling for utvikling av rutetilbudet på Kongsvingerbanen med tidligst gjennomføring fra desember 2010. Ny rammeavtale for offentlig kjøp iverksettes deretter i januar 2011. Forslaget har lagt spesielt vekt på å nå samarbeidsgruppens mål om økt frekvens, redusert reisetid og et totalt sett bedre kollektivtrafikktilbud. Hedmark fylkeskommune, Akershus fylkeskommune, Jernbaneverket, Ruter As og NSB har samarbeidet om rapporten.

Den økonomiske konsekvensen av endret rutetilbud på Kongsvingerbanen er belyst ut fra påvirkning på offentlige budsjetter. Avklaring om fordeling av kostnader og inntekter har ikke vært en del av oppgaven.

Endelig beslutning om togtilbud på Kongsvingerbanen ligger ikke innenfor prosjektet og vil følge normale prosedyrer:

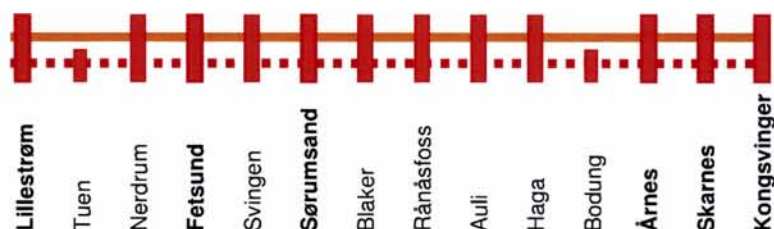
- *Jernbaneverket behandler NSBs ruteplanbestilling for aktuell rutetermin (desember 2010)*
- *NSB forhandler offentlig kjøp med Staten, etter innspill fra fylkeskommunene om endringer i togtilbudet.*

Jo Inge Kaastad
prosjektleder

30.1.2009

Sammendrag

Illustrasjonen viser anbefalt stoppmønster for nytt rutetilbud. Hel strek betyr grunnrutetog med én avgang pr time hele dagen. Stiplet strek betyr at stasjonene betjenes av én rushtidsavgang per time. Det totale rutetilbudet med mulig gjennomføring desember 2010 vil også inkludere Grensetrafikken mellom Oslo og Karlstad/Stockholm med 5 avganger per retning på hverdager.



Nytt togtilbud på Kongsvingerbanen vil gi et vesentlig forbedret tilbud til Skarnes og Kongsvinger med 21 Lokaltogsavganger per retning på hverdager. I tillegg reduseres kjøretiden for alle som benytter det nye rutetilbudet. Kjøretidsreduksjonen blir størst for kundene som reiser lengst. Korteste reisetid mellom Kongsvinger og Oslo blir 70 minutter, mens gjennomsnittlig reisetid blir 76 minutter. For Årnes er det tilsvarende 46 minutter og 48 minutter.

Togets fortrinn i konkurranse med buss er evnen til å transportere mange mennesker med høy hastighet, mens bussens fortrinn ofte er god flatedekning. Hastigheten påvirkes av stoppmønsteret. Nytt togtilbud tar utgangspunkt i best mulig betjening av markedet langs Kongsvingerbanen og foreslår derfor et nytt stoppmønster som betjener det største markedet.

Fremtidig rutetilbud på Kongsvingerbanen ses i sammenheng med utviklingen av det integrerte togtilbudet for hele Østlandsområdet slik NSB foreslår det fra 2012. I denne planen vurderes en utvidelse av periodene med rushtidstilbud til 3 timer. Ny ruteplan for Østlandsområdet vil gi Kongsvingerbanen direkteforbindelse mot vestkorridoren til Asker.

Infrastrukturen på Kongsvingerbanen ble forbedret før innføringen av krengetog i 2000, hvor blant annet flere planoverganger ble fjernet. Infrastrukturkapasiteten har likevel store begrensninger som følge av enkeltspor med kryssinger og korte plattformer. Universell utforming må ses i sammenheng med utvikling av infrastrukturen når midler til dette prioriteres. Sikkerhet skal ha høyeste prioritet ved endringer av infrastrukturen.

Når togtilbudet utvikles er det viktig at arealbruken støtter opp om stasjonene som betjenes av toget. Stasjonene bør få tilstrekkelig og trygg innfartsparkering. Det er spesielt viktig å legge til rette for innfartsparkering hvor den største økningen i etterspørsel kommer.

Stasjonene med lavest markedsgrunnlag foreslås ikke betjent av toget. Disse er Seterstøa, Disenå, Sander og Galterud som til sammen har 1 prosent av dagens trafikk på Kongsvingerbanen. Utviklingspotensialet rundt disse stasjonene er lite i forhold til de andre stasjonene. Seterstøa, Disenå, Sander og Galterud forutsettes betjent med materute i henhold til etterspørselen, koordinert med øvrig betjening av disse områdene.

Tuen og Bodung har et lavt markedsgrunnlag for togbetjening. Trafikktellingene viser at disse stasjonene har 2,5 prosent av dagens kunder på Kongsvingerbanen. Forslag til nytt rutetilbud legger til grunn at Tuen og Bodung betjenes i rushtiden. Svingen stasjon foreslås betjent av alle tog noe som gir en forbedring av togtilbudet på denne stasjonen.

Anslag på økonomiske konsekvenser knyttet til endringer i rutetilbudet er forbundet med store usikkerheter. Spesielt er passasjerinntekter vanskelig å beregne. Dette skyldes at togets konkurranseposisjon i forhold til ekspressbusstilbud og privatbil er vesentlig endret de siste årene. Prosjektets beste anslag for inntektspotensial er estimert til 12 mill kr per år, mens kostnader forventes å øke med 26 mill kr per år. Økt offentlig kjøpsbehov er forventet å ligge i intervallet 12-18 mill kr per år. Prosjektet har ikke hatt som oppgave å fordele endring av kostnader mellom forskjellige aktører.

Innhold

Forord.....	3
Sammendrag.....	4
1 Samarbeidsgruppens mål for utviklingen av Kongsvingerbanen.....	6
2 Planleggingsprinsipper og begrensninger.....	7
3 Bakgrunn.....	8
4 Beskrivelse av dagens situasjon.....	9
4.1 Togtilbudet i dag (2007).....	9
4.2 Infrastruktur.....	10
4.3 Trafikk- og markedsgrunnlag.....	13
4.4 Konkurransen mot buss og bil – Reisetid og takst.....	15
5 Anbefalt rutetilbud.....	16
5.1 Beskrivelse av anbefalt rutetilbud.....	16
5.2 Konsekvenser av nytt rutetilbud.....	17
5.2.1 Samfunnsmessige konsekvenser av valgt alternativ.....	17
5.2.2 Konsekvenser for offentlige budsjetter.....	20
6 Veien videre.....	22
Bakgrunnsdokumenter.....	23

1 Samarbeidsgruppens mål for utviklingen av Kongsvingerbanen

Felles mål for utvikling av Kongsvingerbanen og rutetilbudet langs denne, inkludert innfartsparkering, er utarbeidet av samarbeidsgruppen. Samarbeidsgruppen har bestått av NSB, Jernbaneverket, Hedmark fylkeskommune, Akershus fylkeskommune og Ruter As.

Kongsvingerbanen skal utvikles for å gi et markedsmessig attraktivt og konkurransedyktig togtilbud. Togtilbudet skal ses i sammenheng med annen kollektivtrafikk langs Kongsvingerbanen slik at det totale kollektivtrafikktilbudet langs korridoren blir best mulig gitt de ressurser samfunnet stiller til rådighet. Toget skal sammen med TIMEkspresen være gode alternativer til bil. Innfartsparkering ved stasjoner langs Kongsvingerbanen skal utvikles slik at de har tilstrekkelig kapasitet og trygg parkering.

Sikkerheten i forhold til infrastruktur og drift skal ivaretas i alle ledd. Universell utforming skal legges til grunn for alle endringer knyttet til nybygging av infrastrukturen og innkjøp av nye tog.

Kongsvingerbanen er en del av det integrerte rutetilbudet på Østlandet og må derfor passe inn i denne helheten. Dette skal ivaretas slik at NSBs rutetilbud for Østlandsområdet fra 2012 ikke medfører endringer for rutetilbudet som ønskes innført på Kongsvingerbanen fra desember 2010.

Frekvensen mellom Årnes og Kongsvinger skal økes til avganger hver time i begge retninger. I rushtidene bør det tilbys to avganger per time i retning Oslo i morgenrushet og i retning Kongsvinger i ettermiddagsrushet. Prosjektets mål er en rushtidsperiode på to timer mellom Oslo og Kongsvinger.

Reisetiden for kundene på Kongsvingerbanen skal reduseres slik at det fortsatt er betydelig forskjell i kjøretid mellom buss og tog. Kjøretiden skal også konkurrere med bil selv med ytterligere utbygging av Rv 2. Målet er en kjøretid ned mot 70 minutter mellom Oslo og Kongsvinger og ned mot 45 minutter mellom Oslo og Årnes.

Nytt togtilbud skal være enkelt å markedsføre ut mot kundene. Togtilbudet skal i størst mulig grad være likt over hele dagen og hele uken slik at kunder har det samme og forholde seg til hele tiden. Avvik fra den normale ruteplanen bør bare forekomme i rushtiden. Stopp ved behov skal ikke brukes i rutetilbudet på Kongsvingerbanen.

Det er viktig at toget kan tilby en konkurransedyktig takst i forhold til TIMEkspresen. I utgangspunktet bør ikke prisdifferansen være større enn 10 prosent i forhold til konkurrerende busstilbud. Prosjektet har satt dette opp som et viktig mål, men har ikke dette som en av arbeidsoppgavene i forbindelse med utvikling av togtilbudet på Kongsvingerbanen.

Togene som betjener Kongsvingerbanen skal ha høy komfort slik at det oppleves som bedre å kjøre tog enn for eksempel buss. Dette kan for eksempel være at setene i togene må kunne legges bakover når reisetiden er så lang som den er mellom Oslo og Årnes/Kongsvinger. Andre tilbud som internettilgang og mulighet for kjøp av kioskvarer må vurderes.

I et eventuelt videre arbeidet med utvikling av Kongsvingerbanen er det aktuelt å se på en koordinering av rutetilbudet videre mot Karlstad. Dette sammen med oppgradering og/eller nybygging av infrastrukturen er aktuelt i en fase 2 for utvikling av Kongsvingerbanen.

2 Planleggingsprinsipper og begrensninger

Det er to hovedproblemstillinger knyttet til hvilke ruteplaner som er aktuelle for Kongsvingerbanen:

- Hvilket eller hvor mange togprodukter skal tilbys?
- Hvordan skal markedet betjenes (stoppmønster og frekvens)?

NSB har to togprodukter på Østlandet; Regiontog og Lokaltog. Hovedstadsområdet betjenes i hovedsak av Lokaltog. Intercitytrianglet Skien-Lillehammer-Halden betjenes av Regiontog. Regiontog har høyere komfort og stopper bare ved knutepunktstasjonene innenfor Hovedstadsområdet. Tidligere ble strekningen Lillestrøm-Årnes betjent med Lokaltog, mens strekningen Årnes-Kongsvinger ble betjent av Regiontog. I dag er hovedreglen at alle tog er fullstoppende på Kongsvingerbanen med stopp ved behov enkelte steder.

Markedet kan betjenes med Lokaltog og/eller Regiontog, forskjellig frekvens og forskjellig stoppmønster. Stoppmønsteret på Kongsvingerbanen er fortsatt historisk betinget med betjening av flere stasjoner med lavt markedsgrunnlag. Nytt rutetilbud skal derfor legges til grunn et stoppmønster som gir betjening av de største markedene.

Et tilbud som kundene skal forholde seg til, må være et tilbud som går gjennom hele uken med høy frekvens, helst skal det være avganger hver time. Dette er en av hovedårsakene til TIMEkspressens suksess i markedet langs Kongsvingerbanen og for tilsvarende buss- og togprodukter andre steder i landet. Det må derfor legges til grunn at Kongsvingerbanen betjenes med avganger hver time på hverdager. I helgen må tilbudet tilpasses etterspørselen, men avganger sjeldnere enn hver annen time vil ikke bli oppfattet som et god nok tilbud.

Infrastrukturen setter store begrensninger for hvilket togtilbud som kan tilbys på Kongsvingerbanen. NSBs persontog kjører sammen med persontrafikk til/fra Sverige og godstog på en enkeltsporet bane. Infrastrukturen har derfor allerede en meget høy utnyttelse. Korte plattformer på de fleste stasjonene gjør at lokaltrafikken bare kan betjenes med enkeltsett. Økt persontogkapasitet på Kongsvingerbanen må derfor i hovedsak løses ved forlengelse av plattformene eller krysningsspor/dobbeltsporparseller/linjeomlegging.

En stor økning av frekvensen på strekningen Årnes-Kongsvinger gir en meget høy utnyttelse av infrastrukturen. Ytterligere økning ved å tilby to togprodukter på samme strekning utenfor eller innenfor Årnes er det ikke kapasitet til på dagens infrastruktur.

Anbefalt rutetilbud må ta utgangspunkt i ett togprodukt med avgang hver time. I tillegg kommer ekstrainsats i rushtidene. Målet om enkelhet for kundene som igjen fører til et tilbud som er enkelt å markedsføre, tilsier at stoppmønsteret i hovedsak bør være det samme for alle avganger. Unntak bør bare tillates i rushtidene og ved spesielle anledninger.

Ut fra markedsgrunnlag og geografi defineres følgende stasjoner som knutepunkter på Kongsvingerbanen: Fetsund, Sørumsand, Årnes, Skarnes og Kongsvinger. Disse stasjonene bør følges opp i forhold til høy arealutnyttelse som bygger opp om et godt og attraktivt togtilbud på Kongsvingerbanen.

Ved krysning på Kongsvingerbanen legges det til grunn at NSBs Persontog har prioritet over andre tog. Denne forutsetningen er viktig i forhold til hvilken rutetid det til slutt er mulig å oppnå.

Et forbedret togtilbud på Kongsvingerbanen vil kreve økte ressurser. Det er lagt til grunn av samfunnet ønsker å stille tilstrekkelig med ressurser til grunn for et bedre togtilbud uten at det er tatt stilling til fordeling av kostnadene.

3 Bakgrunn

Kongsvingerbanen mellom Lillestrøm og Kongsvinger ble åpnet 3. oktober 1862. Banen ble deretter forlenget til Magnor i 1865 som et ledd i sammenknytningen av hovedstedene i unionen Norge-Sverige. Banen fikk av denne grunn samme sporvidde som Hovedbanen. Strekningen fra Lillestrøm til Sverige (Kongsvingerbanen og Grensebanen) er 115 kilometer lang og ble elektrifisert i 1951.

Togtilbudet på Kongsvingerbanen er en del av det integrerte tilbudet på Østlandsområdet. Fremtidig rutetilbud må derfor ses i sammenheng med utviklingen av hele Østlandsområdet slik NSB har foreslått i sitt arbeid med ny ruteplan 2012.

Den økonomiske rammebetingelsen for togtilbudet på Kongsvingerbanen er gitt i avtalen mellom NSB og Samferdselsdepartementet om offentlig kjøp av persontogtjenester. Gjeldende avtale er fireåring og utløper i 2010. Offentlig kjøp for strekningen Skøyen-Kongsvinger er mellom 50 og 57 mill kr per år i perioden 2007 til 2010. Infrastrukturen er den andre viktige rammebetingelsen for togtilbudet og hvilke muligheter som finnes. Enkeltspor og korte plattformer medfører store begrensninger på kapasiteten. NSB har per i dag ikke tillatelse til å kjøre med doble togsett på strekningen Lillestrøm-Kongsvinger.

NSBs konsern- og strategiplan gir overordnede føringer for utviklingen av NSBs rutetilbud. Et av de viktigste delmål er utvikling av et konkurransedyktig togtilbud i Osloregionen. På kort sikt er en av hovedutfordringene til NSB knyttet til knapphet på personell og materiell.

Togtilbudet mellom Årnes og Kongsvinger har vært endret flere ganger de siste 20 årene. Det tradisjonelle togtilbudet var et regiontog med bruk av 3 tog i pendel mellom Oslo og Kongsvinger supplert med tog til Stockholm. Strekningen Årnes-Lillestrøm ble betjent med fullstoppende lokaltog.

I 1994 ble det gjennomført en opprydding av togtilbudet på Kongsvingerbanen. Egne regiontog opphørte. Lokaltogene Skøyen-Årnes ble forlenget til Kongsvinger for å gi tog ca hver annen time gjennom hele dagen med økt frekvens i rushtidene. Reisetiden ble ikke vesentlig endret, men det ble flere stopp underveis. Dette tilbudet ga en betraktelig økning i antall passasjerer.

På slutten av 1990-tallet startet TIMEkspresen med busstilbud mellom Kongsvinger og Oslo. Samtidig åpnet Romeriksporten med redusert reisetid for Kongsvingerbanen. TIMEkspresens avtale med Hedmark fylkeskommune gjorde det mulig å tilby meget lave priser for de reisende sammenlignet med prisene på toget.

Som følge av blant annet sterk konkurranse fra TIMEkspresen ble tilbudet mellom Årnes og Kongsvinger kraftig redusert i 2001. NSB forpliktet seg deretter å tilby 6 avganger på hverdager. I forbindelse med generelt kutt i offentlig kjøp av togtjenester ble tilbudet senere redusert til fem avganger slik det er i dag (2009). Konkurransen fra TIMEkspresen er ytterligere skjerpet etter en vesentlig økning i busstilbudet fra 25. februar 2008.

Åpningen av ny togforbindelse mellom Oslo Karlstad/Stockholm 7. januar 2007 ga et forbedret togtilbud for stasjonene Sørumsand, Årnes, Skarnes og Kongsvinger, i tillegg til at disse stasjonene fikk forbindelse til Sverige. Forbedringen var klart størst for Hedmark.

Togets fortrinn i konkurranse med bil og buss er evnen til å transportere mange mennesker med høy hastighet, mens bussens fortrinn ofte er god flatedekning. Hastigheten påvirkes sterkt av stoppmønsteret. Flere stopp gir lengre reisetid. Enkelte strekninger på Østlandet har fremdeles et historisk betinget stoppmønster med mange små stasjoner. Kongsvingerbanen er et eksempel på dette hvor enkelte stasjoner har færre enn 10 kunder per hverdag.

4 Beskrivelse av dagens situasjon

4.1 Togtilbudet i dag (2007)

Togtilbudet på Kongsvingerbanen er bygd opp rundt en grunnrute med avganger hver time på strekningen Skøyen-Årnes. Grunntilbudet kjøres på "faste minuttall" til/fra Skøyen, Oslo og Lillestrøm, mens avgangene varierer noe på strekningen Lillestrøm-Årnes blant annet på grunn av møtende trafikk på enkeltspor. Kongsvingerbanen betjenes bare med enkeltsett¹.

Mandag til fredag kjøres lokaltogene fra Skøyen/Oslo S en gang i timen i tidsrommet kl 7-22, til sammen 16 avganger. I tillegg kjøres en avgang fra Lillestrøm til Årnes kl 6.20 og en avgang fra Skøyen/Oslo S ca kl 24 som fortsetter til Kongsvinger. Disse avgangene inngår i grunnrutemønsteret på strekningen Lillestrøm-Årnes og gir til sammen 18 avganger.

Motsatt vei kjøres det tog hver time fra Årnes i tidsrommet kl 5.30-23.30, til sammen 19 avganger. En av avgangene (kl 6.30) starter på Kongsvinger.

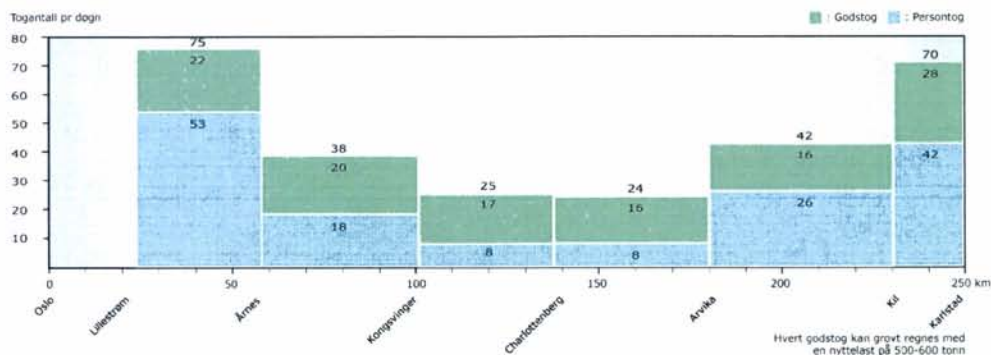
Lørdager tilbys totimers frekvens i tidsrommet kl 7-23 fra Skøyen/Oslo S til Årnes og én avgang til Kongsvinger kl 24.00, mens det motsatt vei kjøres tog annenhver time i tidsrommet kl 6.30-00.15, hvorav den første kjøres fra Kongsvinger, til sammen 10 avganger hver vei.

På helligdager kjøres det totimers frekvens i tidsrommet kl 9-23 fra Skøyen/Oslo S til Årnes og én avgang til Kongsvinger kl 24.00, mens det motsatt vei kjøres tog annenhver time i tidsrommet kl 8.30-00.15, hvorav den første kjøres fra Kongsvinger og den siste bare kjøres til Lillestrøm, til sammen 9 avganger hver vei.

Grunnrutetogene stopper ved alle stasjoner på strekningen Lillestrøm-Årnes (Tuen, Nerdrum, Fetsund, Svingen, Sørumsand, Blaker, Rånåsfoss, Auli, Haga, Bodung).

I tillegg til grunnruteavgangene kjøres det fire tog hver vei mellom Oslo og Kongsvinger. To av disse avgangene er tilpasset grunnrutetilbudet slik at det blir halvtimesfrekvens i rushtiden til Oslo om morgenen og halvtimesfrekvens fra Oslo om ettermiddagen. I tillegg kjøres det ett tog fra Oslo til Kongsvinger og tilbake til Oslo om formiddagen og ett tog fra Kongsvinger til Oslo og tilbake til Kongsvinger om ettermiddagen/kvelden. Disse togene stopper ved noen færre stasjoner en grunnrutetogene.

SJ, NSB og samferdselsmyndighetene i Norge og Sverige samarbeider om togtilbudet mellom Oslo og Karlstad/ Stockholm. Grensetrafikken består av fire avganger hver vei mandag-fredag. Lørdager og søndager kjøres én avgang i hver retning. Figur 1 viser antall tog per hverdagsdøgn for strekningen Lillestrøm – Karlstad, inkludert godstogene.

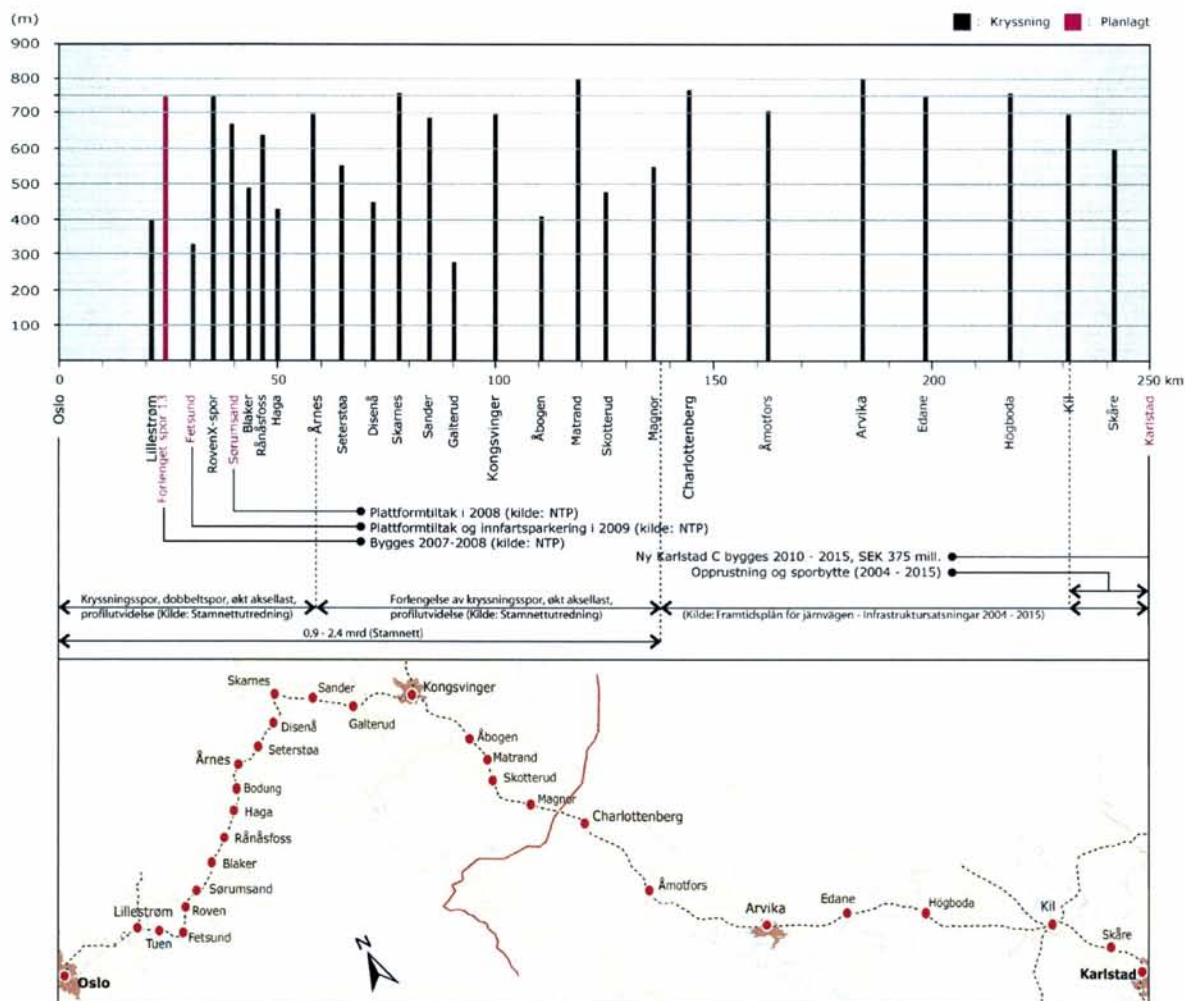


Figur 1. Antall tog pr døgn, persontog og godstog. Figuren er hentet fra arbeidet med Tilvekstkorridoren.

¹ Ett enkeltsett har en sitteplasskapasitet på 300. Unntaket er avgangene til Stockholm som kjøres med lokomotiv og vogner om Hovedbanen. Avgangene til Karlstad med svensk materiell har lavere sitteplasskapasitet.

4.2 Infrastruktur

Kongsvingerbanen mellom Oslo og Kongsvinger via Romeriksporten er ca 96 kilometer og har følgende stopp: Lillestrøm, Tuen, Nerdrum, Fetsund, Svingen, Sørumsand, Blaker, Rånåsfoss, Auli, Bodung, Årnes, Seterstøa, Disenå, Skarnes, Sander, Galterud og Kongsvinger.

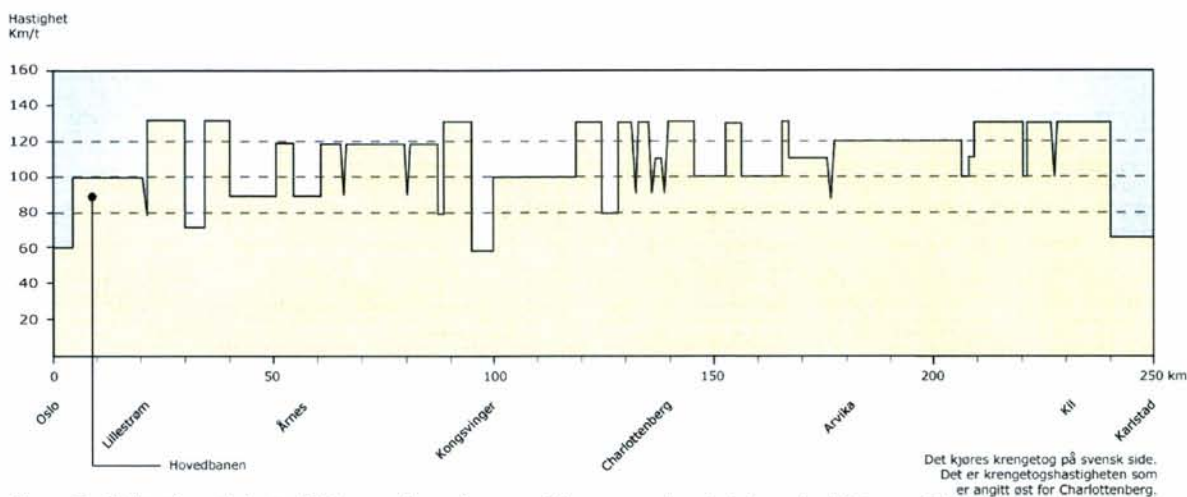


Figur 2. Kryssningsspor og lengden på disse mellom Lillestrøm og Karlstad. Figuren er hentet fra arbeidet med Tilvekstkorrideren.

Figur 2 viser at det er 12 kryssningsspor mellom Lillestrøm og Kongsvinger. Kryssningssporene har en lengde på 280-750 meter. Få og korte kryssningsspor gir lavere kapasitet og spesielt store utfordringer knyttet til godstrafikken.

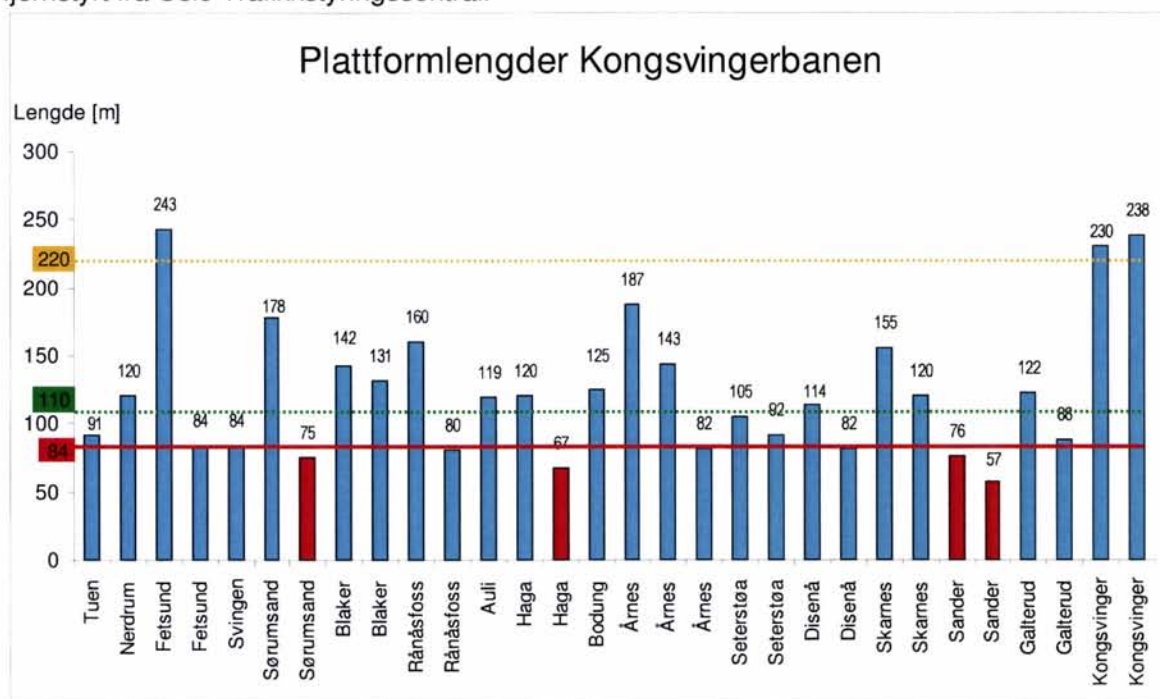
Førlengelse av spor 13 på Lillestrøm stasjon gir en forbedring av kryssningsforholdene og er viktig for godstrafikken. Utbyggingen kan tidligst starte opp i 2009.

Høyeste skiltet hastighet mellom Lillestrøm og Kongsvinger er 130 km/t. Enkeltspor, plankryss og tett avstand mellom stasjoner gjør det vanskelig å holde høy hastighet over lengre strekninger. Økning av hastigheten til 160 km/t vurderes som en stor oppgave og anses ikke aktuelt på kort sikt. Figur 3 på neste side viser skiltet hastighet på Kongsvingerbanen og videre til Karlstad.



Figur 3. Skiltet hastighet på Kongsvingerbanen. Figuren er hentet fra arbeidet med Tilvekstkorridoren.

Plattformlengden på de aller fleste stasjonene er tilpasset ett enkelt motorvognssett. Kun 5 stasjoner tilfredstiller kravet til plattformlengde ved betjening med doble togsett. Togtrafikken er fjernstyrt fra Oslo Trafikkstyringssentral.



Figur 4. Plattformlengder på Kongsvingerbanen. Rød strek viser lengden på type 72-sett, grønn strek illustrerer lengden på en nytt enkeltsett, gul strek illustrerer lengden på et nytt dobbeltsett.

Kontaktledningsnettet fra 1950-tallet må skiftes ut. I tillegg arbeides det med fornyelse av banelegemet for å kunne gi en mer stabil og forutsigbar kvalitet på infrastrukturen. Dette arbeidet forventes å være gjennomført i løpet av 2009.

Stasjonene har en gjennomgående dårlig standard. Plattformene er for korte og lave. Jernbaneverket har utarbeidet en GAP-analyse i forhold til den nye sikkerhetsforskriften for å kartlegge avvik fra denne. Resultat fra GAP-analysen beskriver hvilke tiltak som må gjøres for å tilfredsstille sikkerhetsforskriften.

Generelt har stasjonene langs Kongsvingerbanen høy utnyttelse av parkeringskapasiteten, men de fleste er ikke rustet opp til tidsmessig standard bl.a. med asfalterte oppmerkede p-plasser. Parkeringsplassen på Fetsund er utvidet til 200 plasser i 2008 med midler fra Oslopakke 2.

Det ble fjernet 51 planoverganger i forbindelse med krengetogsprosjektet i 2000. Det skal gjennomføres en ny risikoanalyse for alle banestrekningene i landet. Ut fra denne analysen vil det kunne komme fram behov for ytterligere tiltak.

Jernbaneverkets stamnettutredning frem mot 2040

Jernbaneverkets Stamnettutredning² har satt som mål at reisetiden skal reduseres med 10 minutter mellom Oslo og Årnes (fra 50 til 40 minutter) og 20 minutter mellom Oslo og Kongsvinger (fra 80 til 60 minutter) innen 2040. Det er videre satt som mål at det skal tilbys to avganger per time mellom Årnes og Oslo og avgang hver time mellom Kongsvinger og Oslo.

I Stamnettutredning fremgår det at banen skal kunne avvikle en tredobling av dagens godsvolum. Kart 1 under viser hvilke tiltak som forventes gjennomført for å kunne oppnå dette.



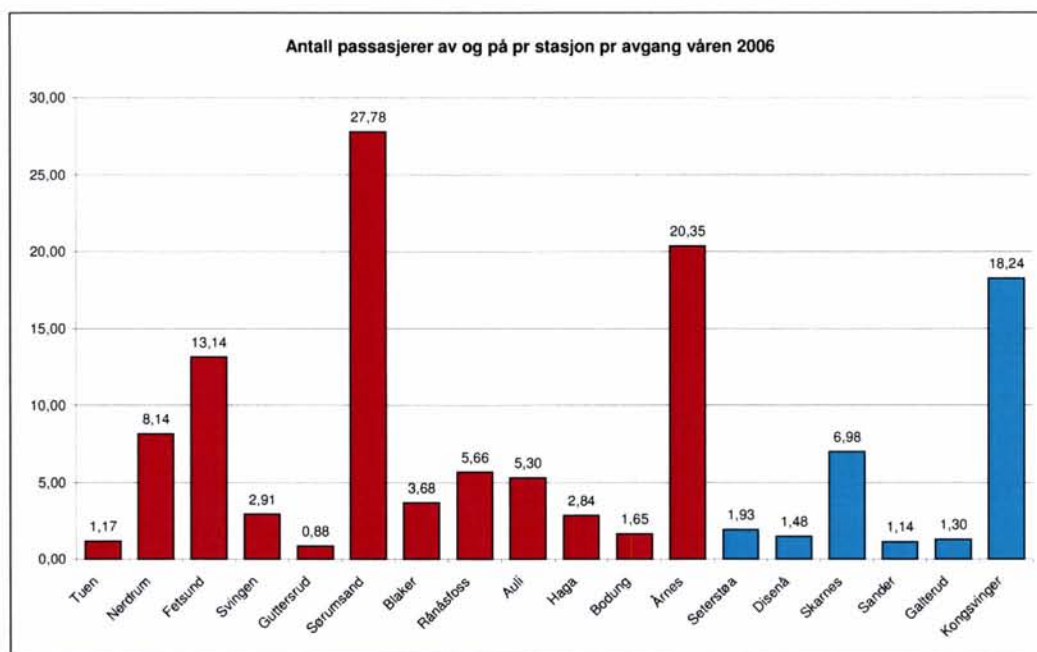
Figur 5. Stamnettutredningens forslag til utvikling av infrastrukturen på Kongsvingerbanen.

I Jernbaneverkets handlingsprogram under programområdet stasjoner og knutepunkt – jevn ramme lå Sørumsand stasjon inne i 2008 og Fetsund stasjon i 2009. For perioden 2007-2016 er det budsjettert med 400 mill kr til vedlikehold og mindre tiltak på Kongsvingerbanen. Disse tiltakene vil imidlertid ikke kunne gi økt kapasitet eller hastighet på banen, men tiltakene vil kunne bedre punktligheten.

Transportetatene og Avinor sitt forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019 ble sendt på høring 17. januar 2008. Forslag til NTP for 2010-2019 har ikke beskrevet forslag til tiltak på Kongsvingerbanen, men Jernbaneverket vurderer aktuelle tiltak i neste Handlingsprogram i perioden 2010-2013. Dette er kapasitetsøkende tiltak, tiltak på stasjoner og knutepunkt.

²I Stamnettutredningen, "Mer på skinner fram mot 2040", trekker Jernbaneverket opp perspektivene og utviklingsbehovet for jernbanene i Norge frem mot 2040. Utgangspunktet er å beskrive hvordan jernbanen bør utvikles for at den skal kunne ivareta rollen som et attraktiv, effektivt og konkurransedyktig tilbud for befolkning og næringsliv i årene fremover.

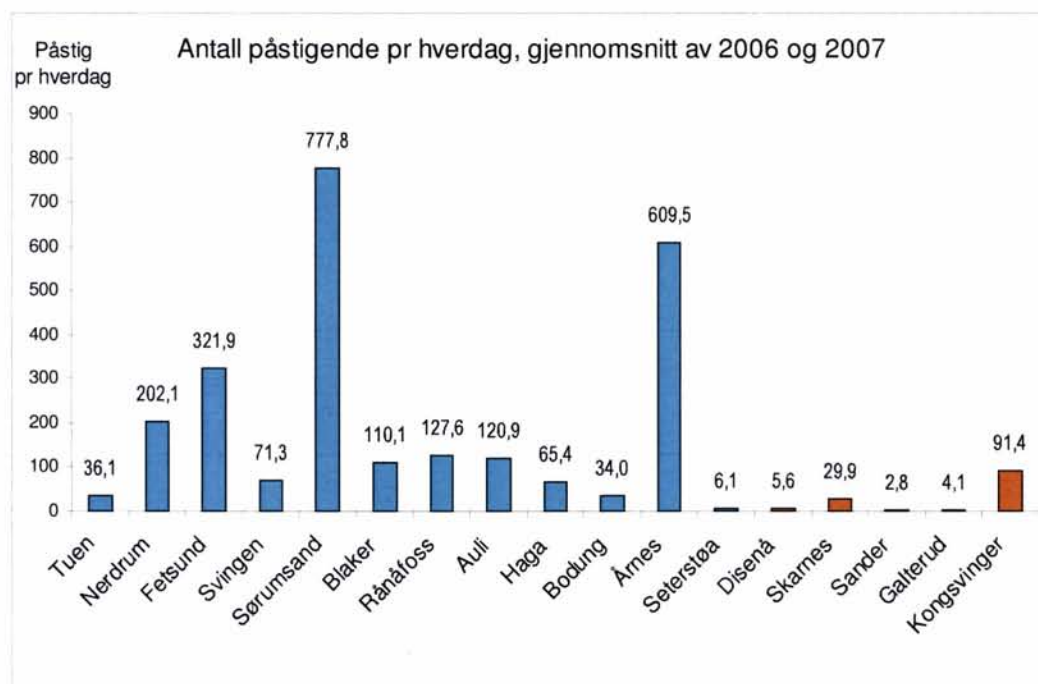
4.3 Trafikk- og markedsgrunnlag



Figur 6. Trafikktellinger våren 2006. Antall passasjerer på og av per stasjon per avgang for en hverdag. Fargebruken i figuren viser forskjellen i frekvens.

Tellinger fra våren 2006 viser at tre av stasjonene peker seg ut når det gjelder antall passasjerer per avgang. Disse er Sørumsand, Årnes og Kongsvinger. Kongsvinger er allikevel bare den åttende største etter Auli målt i antall reiser.

De åtte største stasjonene står for 90 prosent av kundene, mens de ti minste stasjonene står for 10 prosent av kundene. Tellingene viser at sju stasjoner har mindre enn to kunder i snitt per avgang og kun fire stasjoner har mer enn ti reisende i snitt per avgang.



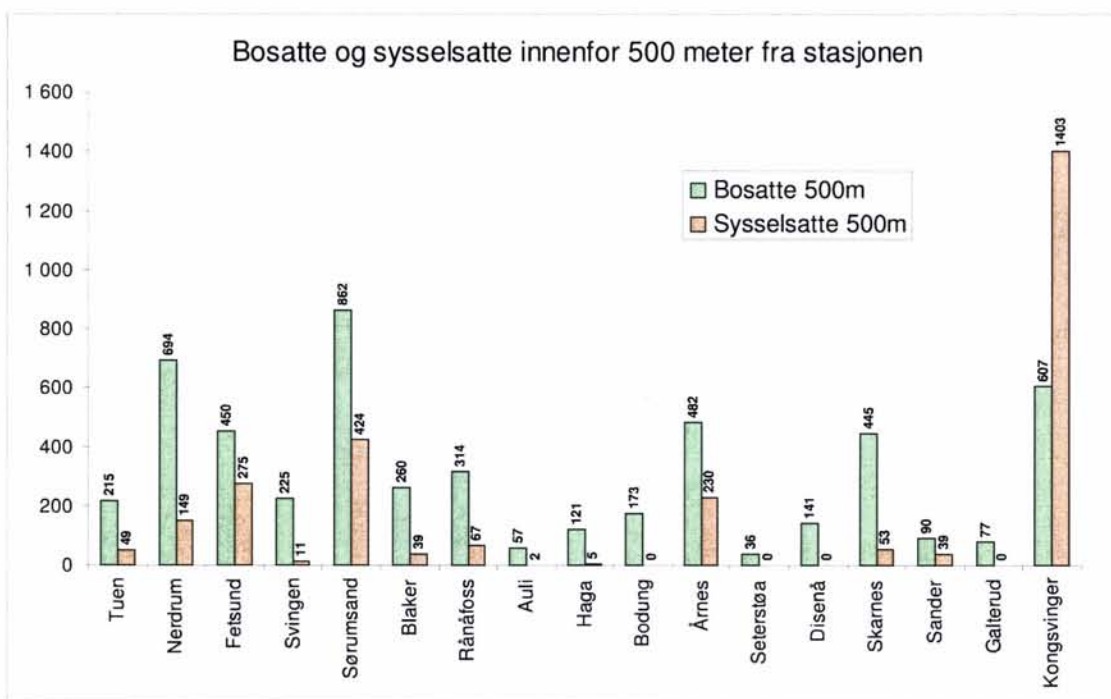
Figur 7. Antall påstigende pr hverdag i gjennomsnitt for årene 2006 og 2007.

Linjen Kongsvinger-Skøyen er utsatt for sterk konkurranse fra ekspressbuss. Totalt antall togreiser på hele strekningen er redusert fra 5.600 til 5.300 (minus fem prosent) per dag fra 2000 til 2005. For reiser til/fra stasjoner på strekningen Lillestrøm-Kongsvinger er reduksjonen ca. 15 prosent (fra 3.900 til 3.300). Antall reiser mellom Hedmark og Oslo/Akershus var ca 270 per hverdag i perioden 2006 - 2007.

Grensetrafikken har ca 325 000 reiser i året. 52 000 som utgjør 16 prosent av disse reisene er interne reiser på Kongsvingerbanen. Dette tilsvarer 170 reiser pr dag på Kongsvingerbanen.

Bygrensetellingen fra 2006 viser at TIMEkspressen, Oslo-Kongsvinger, hadde 812 passasjerer ved kryssing av bygrensen en hverdag i oktober 2006. Dette gir et gjennomsnittsbelegg på 19 passasjerer per avgang. Dette stemmer godt med konsultentselskapet COWI som har beregnet 800 passasjerer om bord på TIMEkspressen mellom Hedmark og Akershus/Oslo i 2005.

COWI har laget en rapport som beskriver konkurranseforholdet mellom tog, buss og bil i Rv 2-korridoren fra Kongsvinger i retning Oslo. Denne rapporten viser at det er 750 bilreiser/hverdag som kan være i konkurranse med toget. På bakgrunn av opplysningene i rapporten tyder det på at COWI mener at det er 700 bussreiser/hverdag som er i konkurranse med toget. COWIs beregninger baseres seg på et vesentlig forbedret togtilbud tilsvarende gjennomføring av Stamnettutredningen til Jernbaneverket.

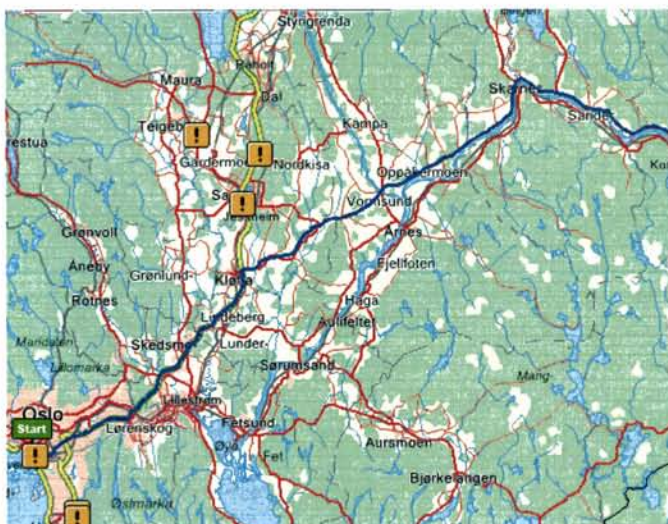


Figur 8. Antall bosatte og sysselsatte rundt stasjoner på Kongsvingerbanen i 2007 (kilde: SSB, data for sysselsatte er bearbejdet av Rambøll Sverige).

Figuren over viser antall bosatte og sysselsatte innenfor 500 meter luftlinje fra stasjonene på Kongsvingerbanen. Av figuren fremgår det at åtte av stasjonene har mer enn 300 bosatte innenfor 500 meter fra stasjonen. Fem stasjoner har færre enn 100 personer bosatt innenfor 500 meter fra stasjonen. Mellom Lillestrøm og Kongsvinger er det Nerdrum, Fetsund, Sørumsand, Årnes og Skarnes som skiller seg ut med størst markedspotensial innenfor 500 meter fra stasjonen.

Figuren viser at potensialet i forhold til antall sysselsatte ikke skiller seg vesentlig ut fra potensialet for antall bosatte. Dette betyr at der det er forholdsvis mange bosatte er det også forholdsvis mange sysselsatte.

4.4 Konkurransen mot buss og bil – Reisetid og takst



Gulesider.no viser at det er 93 km med bil mellom Oslo og Kongsvinger. Vegen er dermed 3 km kortere enn jernbanen. Kjøretid med bil fra Oslo til Kongsvinger er i følge Gulesider 83 minutter. Dette gir en gjennomsnittshastighet på 67 km/t. Toget bruker gjennomsnittlig 80 minutter på samme strekning noe som gir en gjennomsnittshastighet på 72 km/t.

Uten endring i reisetid med toget forventes det tilnærmet samme reisetid for bil og tog på samme strekning ved ytterligere utbygging av riksveg 2.

Kart 1. Kart fra gulesider.no mellom Kongsvinger og Oslo.

Med buss er kjøretiden mellom Oslo og Kongsvinger 85 minutter for ekspressbussen og 100 minutter med ordinær buss. Den ordinære bussen får en gjennomsnittshastighet på 57 km/t.

Takst	Tog			Buss		
	Ordinær enkeltbillett	Rabatt enkeltbillett	Månedskort	Ordinær enkeltbillett	Rabatt enkeltbillett	Månedskort
Oslo - Skarnes	147	103	2264	140	84	2430
Oslo - Kongsvinger	182	127	2679	175	105	2980

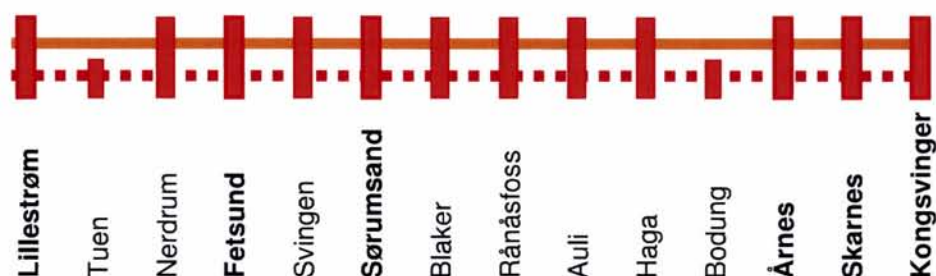
Tabell 1. Takstsammenligning tog og buss mellom Oslo og Skarnes og Oslo og Kongsvinger i 2008.

Toget er 4-22 prosent dyrere for enkeltreiser, og 7-10 prosent billigere for reisende med månedskort. I realiteten kommer togkundene dårligere ut i forhold til sammenligningen for rabatt på enkeltbillett fordi deres kundekort koster 750 kr/år (fra og med 1. mars 2009), mens TIMEkspressens kundekort er gratis.

Ny vei med bom gjør at biler på Rv 2 må betale 20 kr pr passering. Det gis 30-50 prosent rabatt ved kjøp av autopassavtale. Videre utbygging av Rv 2 forutsetter en bom til. Reguleringsplanarbeidet for dette er ikke ferdig og det er ikke sannsynlig at vegen er på plass før 2010.

Busstilbudet med TIMEkspressen ble betydelig utvidet fra 26. februar 2008. Forbedringen var innføring av ekspressavganger på hverdager og lørdager. På hverdager er det nå 60 avganger sum begge retninger, hvorav 22 ekspressavganger og 38 ordinære avganger. På lørdag er det 48 avganger sum begge retninger, hvorav 16 ekspressavganger og 32 ordinære avganger. På søndag er det 26 ordinære avganger sum begge retninger. For detaljer knyttet til busstilbudet vises det til nettbuss.no.

5 Anbefalt rutetilbud



Anbefalt rutetilbud. Hel strek betyr avganger hver time i grunnruten. Stiplet strek betyr avgang hver time med innsatstogene i rushtiden. Knutepunktstasjoner er merket med fet skrift.

5.1 Beskrivelse av anbefalt rutetilbud

Anbefalt rutetilbud gir avgang hver time hele dagen mellom Oslo og Kongsvinger. Innsatstogene under rushtidene gir to avganger per time for Nerdrum, Fetsund, Svingen, Sørumsand, Blaker, Rånåsfoss, Auli, Haga, Årnes, Skarnes og Kongsvinger. Tuen og Bodung betjenes av to tog i retning Oslo i morgenrushet og to tog i retning Kongsvinger i ettermiddagsrushet.

Både Tuen og Bodung ligger på rettstrekning hvor det er mulig å kjøre med høy hastighet. Kjøretilsgevinsten uten stopp på disse stasjonene gjør det dermed mulig å oppnå vesentlig redusert kjøretid på Kongsvingerbanen.

I helgen er det tatt utgangspunkt i avganger hver annen time på lørdag og søndag mellom Oslo og Kongsvinger. Ønskemålet er avganger hver time, men dette må tilpasses etterspørselen og mulighet for offentlig kjøp.

Området mellom Årnes-Skarnes-Kongsvinger med Seterstøa, Disenå, Sander og Galterud stasjoner foreslås betjent av materute med buss. Betjeningen av områdene mellom Årnes og Kongsvinger skal koordineres med eksisterende busstilbud.

Kjøretiden mellom Kongsvinger og Oslo blir gjennomsnittlig 76 minutter, men varierer i forhold til retning, i og utenom rushtiden. Kjøretiden mellom Årnes og Oslo blir gjennomsnittlig 48 minutter, med variasjoner i forhold til retning, i og utenom rushtidene. Reisende fra Skarnes får også en betydelig reisetidsgevinst.

Rutetilbudet forutsetter kjøring på dagens infrastruktur. Antall innfartsparkeringsplasser må tilpasses det nye rutetilbudet. Det er spesielt viktig at det opprettes tilstrekkelig og trygge parkeringsplasser ved Årnes, Skarnes og Kongsvinger på grunn av endret stoppmønster, og det forbedrede togtilbudet til Skarnes og Kongsvinger.

Samarbeidet mellom SJ/NSB og samferdselsmyndighetene i Norge og Sverige om tilbudet mellom Oslo og Karlstad/Stockholm (Grensetrafikken) forutsettes videreført med 5 daglige avganger i hver retning på hverdager og 1-2 avganger hver retning på lørdag og søndag.

5.2 Konsekvenser av nytt rutetilbud

I dette kapitlet gjennomgås samfunnsmessig konsekvenser, og konsekvenser for offentlig budsjetter. De konsekvensene som ikke prissettes, er beskrevet under kapitlet om samfunnsmessige konsekvenser. Konsekvensbeskrivelsen beskriver forskjellen mellom dagens rutetilbud (rutetilbud 2008) og anbefalt rutetilbud.

5.2.1 Samfunnsmessige konsekvenser av valgt alternativ

Arbeidet med utvikling av rutetilbudet på Kongsvingerbanen startet opp på bakgrunn av politiske mål om økt kollektivtrafikkandel og positiv fokus på Kongsvingerbanen som følge av nytt rutetilbud mellom Norge og Sverige i 2007. Utviklingen av Kongsvingerbanen bygger opp om NSBs strategi hvor det skal satses på lokaltogstilbudet rundt de store byene i Norge med spesielt fokus på Hovedstadsområdet.

Anbefalt rutetilbud legger til grunn de mål som er satt for dette prosjektet. Det er viktig at et nytt rutetilbud oppleves som bedre for de fleste kundene. Hovedmålet har derfor vært å gi de fleste kundene et forbedret rutetilbud med spesiell fokus på Skarnes og Kongsvinger.

Frekvens

Frekvensen på strekningen Lillestrøm-Årnes beholdes tilnærmet lik dagens situasjon. Frekvensen utenfor Årnes økes til avganger hver time hele dagen. Dette er en økning fra 5 avganger hver retning i dag til 21 avganger per retning. Kundene til/fra knutepunktstasjonene kan i tillegg velge tog Oslo-Karlstad/Stockholm.

Svingen får økt frekvens ved at alle tog stopper på Svingen.

Foreslått buss mellom Årnes-Skarnes-Kongsvinger vil gi dette markedet muligheter for vesentlig økt frekvens i forhold til i dag.

Reisetid

Anbefalt rutetilbud gir redusert reisetid for de fleste av dagens brukere av Kongsvingerbanen. Nytt rutetilbud forbedrer konkurranseforholdet i forhold til buss og bil og gir dermed økt etterspørsel. Det forventes at et vesentlig forbedret rutetilbud til Skarnes og Kongsvinger også vil gi noe nyskapt trafikk.

Alle kunder som benytter anbefalt rutetilbud vil få redusert kjøretid som følge av redusert stoppmønster. Reisende over lengre strekninger vil få størst reisetidsreduksjon. Reisetidsreduksjonen fra Kongsvinger til Oslo er beregnet å være fra 5 til 8 minutter. Reisetidsreduksjonen er avhengig av reisetidspunkt og retning som følge av enkeltspor og krysning med møtende tog.

Tabell 2 er et eksempel på rutetabell for Kongsvingerbanen. Tabellen viser at kjøretiden varierer for hver enkelt avgang. Rushtidstogene som betjener alle stasjoner gis prioritet ved kryssing med andre tog og får derfor en noe kortere kjøretid i retning Oslo i morgenrushet. Tilsvarende vil møtene tog i retning Kongsvinger få noe lengre kjøretid i morgenrushet.

Konkurransen mellom tog og bil

Konkurransen mellom tog og bil forventes å være noe lavere enn konkurransen mellom tog og buss. Bilen øker stadig sin konkurransekraft som følge av utbygging av motorvegen mellom Kløfta og Kongsvinger. Dette gir kortere reisetid med bil, men også økt kostnad som følge av bompengefinansiering. Med ytterligere utbygging av Rv2 vil redusert reisetid med bil gi gode forhold for bilreisende de nærmeste årene.

Det er store usikkerheter knyttet til konkurranseforholdet mellom tog og bil. Redusert reisetid for bilreisende taler for økt konkurranse fra bilen, mens økte kostnader i form av drivstoff og bompenger kan tale til fordel for toget.

Stasjoner og områder betjent av rushtidstog og materuter

Seterstøa, Disenå, Sander og Galterud stasjoner vil bli betjent av materuter. Disse stasjonene og områdene har til sammen 1 prosent av dagens trafikk på Kongsvingerbanen. Tuen og Bodung betjenes av toget i rushtidene i retning Oslo i morgenrushet og i retning Kongsvinger i ettermiddagsrushet. Tuen og Bodung har til sammen 2,5 prosent av dagens trafikk på Kongsvingerbanen.

Tuen ligger mellom Kongsvingerbanen og Rv 22. Området betjenes i dag av både tog og buss til/fra Lillestrøm. Tuen har ca 1,5 prosent av kundene på Kongsvingerbanen. Rushtidstilbudet opprettholdes og Tuen betjenes av eksisterende busser på Rv 22 utenom rushtidene. Gangavstand til buss vil bli i samme størrelsesorden som gangavstand til tog.

Bodung stasjon har i overkant av én prosent av kundene på Kongsvingerbanen. Rushtidstilbudet opprettholdes, mens tilbudet utenfor rush nedlegges. Utenfor rushtiden må kundene rundt Bodung stasjon finne alternativ reisemåte. For tog videre til Oslo eller Kongsvinger er det mulig med innfartsparkering på nærmeste stasjon.

Seterstøa har et meget lavt markedsgrunnlag for betjening med tog som trafikkteilingene også viser. Seterstøa har 0,2 prosent av trafikken på Kongsvingerbanen. Seterstøa har 36 bosatte innenfor 500 meters luftlinje fra stasjonen. Kunder rundt Seterstøa vil kunne få noe lengre reisetid som følge av materute med omstigning til tog.

Disenå har et meget lavt markedsgrunnlag for betjening med tog som trafikkteilingene viser. Disenå har 0,2 prosent av trafikken på Kongsvingerbanen. Disenå har 141 bosatte innenfor 500 meters luftlinje fra stasjonen. Kunder rundt Disenå vil kunne få noe lengre reisetid som følge av materute med omstigning til tog.

Sander har et meget lavt markedsgrunnlag for betjening med tog som trafikkteilingene også viser. Sander har 0,1 prosent av trafikken på Kongsvingerbanen. Sander har 90 bosatte innenfor 500 meters luftlinje fra stasjonen. Kunder rundt Sander vil kunne få noe lengre reisetid som følge av materute med omstigning til tog.

Galterud har et meget lavt markedsgrunnlag for betjening med tog som trafikkteilingene også viser. Galterud har 0,2 prosent av trafikken på Kongsvingerbanen. Galterud har 77 bosatte innenfor 500 meters luftlinje fra stasjonen. Kunder rundt Galterud vil kunne få noe lengre reisetid som følge av materute med omstigning til tog.

5.2.2 Konsekvenser for offentlige budsjetter

Konsekvenser for offentlige budsjetter innebærer alle endringer i kostnader og inntekter for aktørene i forbindelse med endring av rutetilbudet langs Kongsvingerbanen. Disse aktørene er Samferdselsdepartementet, Jernbaneverket, Akershus fylkeskommune, Hedmark fylkeskommune, Ruter As, Hedmark Trafikk og NSB AS.

Investeringskostnadene forutsettes å være null som følge av at infrastrukturen for tog og buss ikke endres. Eventuell endring av innfartsparkering, der hvor det er nødvendig som følge av nytt rutetilbud, forutsettes løst på ordinær måte. Det forutsettes samme nivå på drift- og vedlikehold av stasjoner og bussterminaler.

Inntekter knyttet til endret togtilbud

Foruten endringer i togtilbudet vil konkurransesituasjonen for toget endre seg med åpning av nye, raskere veiparseller, endringer i bilavgifter, drivstoffpriser for bil og buss, billettpriser for buss, fylkeskommunale subsidiepolitikk med mer. En presis beregning av inntekspotensialet som skapes ved introduksjon av det nye tilbudet er derfor ikke mulig. NSB har imidlertid forsøkt å estimere markedspotensialet ved å utføre enkle beregninger basert på historiske data om dagens togkundepreferanser og faktiske reiser (telling og billettsalg) og har estimert størrelsen på totalmarkedet, inkludert bil- og bussmarkedet.

Full effekt av nytt rutetilbud vil ikke oppnås før tilbudet har eksistert i opp mot 3 år og er blant annet avhengig av markedsføringen. Estimering av inntektsøkning er basert på et tilbud som har satt seg i markedet. Det er likevel benyttet 2012 som beregningsår.

I estimeringen er det anvendt to ulike tilnærminger. For strekningen Tuen-Årnes benyttes reisetidselastisitet for å beregne effekten av redusert reisetid og endret stoppmønster. Tidligere erfaringer i forhold til reisetidselastisitet er lagt til grunn for å beregne økning i antall passasjerer.

Elastisitetsberegningen for strekningen Tuen-Årnes forutsetter at dagens trafikk, som ikke lenger betjenes faller helt bort, resten av trafikken får redusert reisetid. Beregningen viser en vekst på i overkant av 3 prosent. Det legges ellers til grunn en årlig underliggende vekst på 1,5 prosent for perioden 2008-2012. Den totale veksten blir dermed i overkant av 9 prosent for beregningsår 2012.

For strekningen mellom Seterstøa og Kongsvinger vil et nytt rutetilbud være så vesentlig forskjellig fra dagens rutetilbud at det ikke er fornuftig å bruke elastisitetsberegninger i forhold til frekvensøkningen. Derfor er det tatt utgangspunkt i potensial for overført trafikk fra buss, SJ-tog og bil samt nyskapt trafikk. COWIs beregninger gjennomført i forbindelse med utbyggingen av Rv2 legges til grunn i forhold til forventet potensial for overført trafikk fra buss og bil til tog.

Beregningene gir da økt trafikk fra Hedmark i størrelsesorden 120 prosent som følge av nytt rutetilbud, som inkluderer en underliggende årlig vekst på 1,5 prosent i perioden 2008-2012.

Inntektene kan øke med ca 6 mill kr i Hedmark og ca 6 mill kr i Akershus, til sammen en vekst på ca 12 mill kr per år som effekt av anbefalt rutetilbud. Dette tilsvarer ca 350 nye kunder pr i hverdag i Hedmark og ca 420 nye kunder pr hverdag i Akershus.

I perioden 1996/1997 hadde NSB en topp i trafikken til/fra Hedmark med 860 reiser per hverdag. Dette er samme størrelsesorden som dagens trafikk med TIMEkspressen og tre ganger mer enn dagens togtrafikk med NSB i Hedmark. Inntektsberegningen legger til grunn at det blir ca 620 reiser fra Hedmark per hverdag i 2012, betydelig lavere enn NSBs trafikk i 1996/1997.

Kostnader

På basis av foreslåtte produksjonsendringer har NSB estimert kostnadene ved endret togtilbud på strekningen mellom Skøyen-Årnes/Kongsvinger. Kostnadsestimatet er basert på at det økes med ett togsett fra fem til seks.

Tabellen under viser beregnet vekst i kostnadsdrivere for anbefalt togtilbud, herunder endring i kjørte kilometer og endring i lokførertimer og konduktørtimer.

Kostnadsdriver	Endring fra 2008 til 2012
Sett-km	+35 prosent
Sett(=tog)-timer	+21 prosent
Antall togsett	+20 prosent

Tabell 4. Endring i kostnadsdrivere fra år 2008 produksjon til anbefalt togtilbud.

På bakgrunn av beregnet økning i produksjon er kostnadene forventet å øke med 25 mill kr per år. Kostnadene inkluderer økning i variable og faste kostnader samt finanskostnader for ett togsett.

Det er flere usikkerhetslementer i estimatet. Endringer i turnus og betingelser kan gi endringer i personalkostnader. Endring i vedlikeholdskostnader, renhold og energipriser vil også kunne gi endringer i estimatet, samt valg av togmateriell til strekningen. Kostnadsberegningen antas å ha en usikkerhet innenfor 20 prosent.

Økt matetilbud med buss i Hedmark og Akershus er foreløpig beregnet til 1 mill kr per år. Beregningene er gjennomført i samarbeid med trafikksselskapene.

Nedleggelse av stasjoner gir en årlig besparelse på 50 000 kr per stasjon noe som gir en årlig besparelse på 200 000 kr for Jernbaneverket.

Samlet økonomisk konsekvens

Samlet kostnadsøkning for anbefalt rutetilbud er forventet å ligge i intervallet 12-18 mill per år når tilbudet har satt seg i markedet. Som beskrevet ovenfor, er det betydelige usikkerheter knyttet til estimatet.

6 Veien videre

Et forbedret rutetilbud på Kongsvingerbanen med timefrekvens til Kongsvinger betinger økte ressurser i form av et ekstra togsett og kjørende personell. NSB har i utgangspunkt en anstrengt materiellsituasjon hvor ekstra materiell til Kongsvingerbanen vil være del av en helhetsvurdering for Østlandsområdet.

Anbefalt rutetilbud krever også økte ressurser til materuter mellom Årnes-Skarnes-Kongsvinger som må følges opp av trafikkselskapene.

Anbefalt rutetilbud er avhengig av økt offentlig kjøp av tog tjenester og materuter. Avtaler mellom aktørene, inkludert Samferdselsdepartementet, må være på plass før iverksetting av endringer.

Fra 2012 planlegger NSB et nytt rutetilbud for hele Østlandet. I denne ruteplanen vurderes en utvidelse til 3 timers rusetid på hele Kongsvingerbanen. I tillegg vil Kongsvingerbanen bli knyttet mot vestkorridoren med direkteforbindelse til alle knutepunktsstasjoner fra Lillestrøm til og med Asker stasjon.

Endelig beslutning om togtilbudet på Kongsvingerbanen vil følge normale prosedyrer gjennom at

- Jernbaneverket behandler NSBs ruteplanbestilling for aktuelt rutetermin (desember 2010)
- NSB forhandler offentlig kjøp med Staten, etter innspill om fra fylkeskommunene om ønskete forbedringer i togtilbudet.

Videre utvikling

I et lengre perspektiv er det nødvendig å se på hvilke infrastrukturtiltak som må gjennomføres for å sikre tilstrekkelig kapasitet og konkurransedyktige reisetider. For Kongsvingerbanen må det legges til rette for økt setekapasitet for å kunne betjene markedet i rushtidene. Dette krever kjøring med doble togsett og dermed lengre plattformer for å tilfredsstille gjeldende sikkerhetsforskrifter. Togmateriell til dette vil være tilgjengelig når NSB mottar nye tog i løpet av 2012-13. Oppgradering med forlengelse av aktuelle plattformer bør derfor ha høy prioritet i Jernbaneverkets handlingsprogram.

I en videreutvikling av Kongsvingerbanen vil det være naturlig av se på stoppmønsteret og nye/forlengelse av kryssningsspor for å kunne redusere kjøretiden ned mot 70 minutter mellom Oslo og Kongsvinger som målsatt i denne rapporten. En videreutvikling av rutetilbudet bør også omfatte koordinering med rutetilbudet til/fra Sverige.

Prosjektet har derfor foreslått at Jernbaneverket i løpet av 2009 ferdigstiller en vurdering av nødvendige infrastrukturtiltak slik at dette kan inkluderes i handlingsprogrammet for perioden 2010 -13 og eventuelt neste planperiode, herunder

- Stasjons- og plattformoppgraderinger
- Kapasitetsøkende tiltak gjennom forbedrete kryssningsmuligheter
- Andre tiltak for reisetidsforbedring
- Innfartsparkering

Ruter AS foreslås likeledes å følge opp busstilbudet i Akershus basert på omforent forslag til fremtidig stoppmønster og rutetilbud for toget (Ruter/NSB/Jernbaneverket).

Bakgrunnsdokumenter

- Mer på skinner fram mot 2040, Jernbaneverkets stamnettutredning oktober 2006
- Tilvekstkorridoren Oslo-Karlstad -Stockholm, Rambøll juli 2007
- Markedsgrunnlag rundt stasjoner Oslo-Karlstad, Rambøll oktober 2007
- Arbeidsnotater – Samarbeidsgruppen for "Utvikling av Kongsvingerbanen" 2007 og 2008
- Norsk jernbanemuseums nettsider
- Markedsstrategisk produksjonsplan 2012, Endelig rapport NSB desember 2007
- Trafikktellinger 2005, 2006 og 2007, NSB
- Offentlig kjøp av togtjenester mellom Oslo-Karlstad-Stockholm
- Notat til Samferdselsdepartementet, NSB februar 2007
- Rutetabell for TIMEkspresen 25.2.2008
- Rutetabell for Kongsvingerbanen 2007 og 2008
- Kjøpsavtale 2007 mellom Samferdselsdepartementet og NSB AS, jan 2007

