



Saksnr:
[Saksnummer]

Deres referanse:
Epost 29 januar 2025

Henvendelse til:
Ulf Bakke

Jernbanedirektoratet
post@jernbanedirektoratet.no

Oslo, 20.02.2025

KVU for økt kapasitet i regiontogene

Vi viser til tilsendte spørsmål og møte den 10. februar. De tilsendte spørsmålene er gjengitt nedenfor og våre svar er vist i kursiv under hvert spørsmål, for øvrig viser vi til vår opprinnelige høringsuttalelse fra 9.11.2023.

1. Materiellturnering:

Det tilstrebes én kjøretøytype per toglinje slik at

- individene i kjøretøybeholdning kan brukes fritt til alle avganger
- det operative personale kan brukes til alle avganger uten opplæring i ulike kjøretøytyper
- reiseopplevelsen er forutsigbar for kundene

Med én kjøretøytype kan det utarbeides flerdagsturneringer over én eller flere sammenhengende toglinjer der ikke et individ er bundet til samme togrute hver dag. Fordelen med flerdagsturneringer er en jevn km-belastning i flåten, mulighet til å komme innom hensettingsfasiliteter (toalettømming, vannforsyning) uten behov for posisjonskjøring og turneringsmessig lengre pauser fra kundedrift for generisk vedlikehold som krever mer tid enn driftspauser om natten.

I KVU Økt kapasitet i regiontog er det forutsatt blandet materiellbruk der toetasjestog skal brukes til faste togavganger, f.eks. avganger med flest reisende. Resten av avgangene kjøres med en annen materielltype. Denne forutsetningen bryter med ovennevnte prinsipper.

Det er derfor nyttig å få en vurdering fra togoperatøren på en slik premiss og hvilke fordeler og ulemper for trafikkproduksjon og kundeopplevelse denne medfører.

De ideelle løsningen er, som beskrevet, likt materiell i alle avganger pr linje, evt grupper av linjer som samkjøres fra samme vedlikeholdsbase. Togstørrelsen kan da varieres over driftsdøgnet ved at togsett settes igjen på endestasjon og skjøtes inn igjen i «riktig» avgang til neste rushperiode uavhengig av hvordan det faste driftsmønsteret kjøres. Dersom det er snakk om togtyper med forskjellig kapasitet vil det kunne by på utfordringer å få de store/største togene til å treffe rushtidstoppen hvis de skal kjøres i turnering gjennom hele dagen. Normalt håndterer vi situasjoner med flere materielltyper ved at den spesielle togtypen settes inn i ren rushtidsinnsats, eventuelt i en kombinasjon hvor de uansett kjøres kun i rushtidsperioden. Dette, sett i sammenheng med at man søker en økonomisk løsning med

hensyn til vedlikeholdspådrag og kundekomfort, gir oftest løsninger hvor nye kjøretøy kjøres gjennom dagen, mens eldre kjøretøy kanaliseres til ren rushtidskjøring.

Dersom nye, store – i denne sammenhengen to-etasjes – tog, utgjør deler av innsatsen på en linje, og det ikke passer inn i omløp som treffer rusthidstoppen morgen og ettermiddag, risikerer vi å måtte kjøre mange kilometer med eldre kjøretøy og få med nye.

Ombordkonsepter (servering, reserverte plasser etc) antar vi kan løses uavhengig av togtype, men vil selvsagt by på rent tekniske og kommunikasjonsmessige utfordringer.

Ulike kjøretøytyper på et sammensatt togtilbud av flere toglinjer («NSBs 10-min-system»):

På felles strekninger kan et transporttilbud settes sammen av flere toglinjer. Siden R2012 er toglinjene RE10, RE11, R12, R13 og R14 sammensatt til 10-min-avgangintervall mellom Asker og Lillestrøm. Dette tilbudet produseres med tilnærmet likt togmateriell av typene 74 og 75, noe som var tilsiktet da konseptet ble utviklet.

I KVV Økt kapasitet i regiontog er det forutsatt blandet materiellbruk på felles strekninger, dvs. å gå bort fra ovennevnte prinsipp.

Det er derfor nyttig å få en vurdering fra togoperatøren på en slik premis og hvilke fordeler og ulemper for trafikkproduksjon og kundeopplevelse denne medfører.

Fellesstrekningen er uansett et konglomerat av forskjellige linjer. Vi anser dette som en mindre utfordring enn forskjellige togtyper intern på en linje. Skilting på tog, stasjoner og i salgssystemer må være eksakt og entydig. For eksempel er det svært viktig at det gis rett informasjon dersom bare deler av toget er universelt utformet, eller spesialavdelinger som dyrekupé eller sykkelplasser befinner seg på forskjellig sted i lengderetningen i de forskjellige kjøretøy.

Dersom det skulle bli en konklusjon om at det av transporevolum-messige grunner er formålstjenlig å kjøpe to-etasjes tog for regiontrafikken, vil vi anbefale at disse enten settes inn som basis-type på hele linjer, eller kjøres i ren innsatstrafikk. En fordeling på flere linjer må i tilfelle være en rent pragmatisk løsning hvor omløpstid, logistikk-løsninger og personaldisponering inngår i en optimaliseringsprosess. «Litt her og der», ut fra en skjematisk fordeling eller matematisk tilnærming til kapasitetsbehov, må i et lengste unngås da det kan bli en driver for både drifts- og infrastrukturkostnader.

2. Andre momenter:

Vy pekte i høringsuttalelsen til KVV-en (ref. 202200521-40 fra 09.11.2023) på momenter som bør utredes og analyseres grundigere før et konsept velges. Det er relevant og nyttig å få en mer detaljert orientering om disse forhold.

Vår bekymring var i første rekke knyttet til framføringsegenskaper. Vi vet fra byggingen av Romeriksporten, at tunneltverrsnittet måtte utvides med 11 kvadratmeter underveis i prosjekteringen som følge av målsettingen om kjøretid sett opp mot luftmotstand. Videre at vi fortsatt ikke har sett empiriske bevis på døråpningstid og tømme- og fylletider kan oppnås samtidig som akseptabel dørbredde, tømmesituasjon fra trappeganger, og universell utfordring er ivaretatt, særlig på strekningen Lysaker – Oslo S. Utfordringer rundt de mer tekniske utfordringene med materiellprofil og verksteder, opplever vi at er godt ivaretatt gjennom KVV'en.

Vennlig hilsen,

Ulf Erik Bakke

Seniorrådgiver

Tog, Produksjon og Trafikksikkerhet, Rute og materiell

M: +47 97 10 90 58