Jernbane-direktoratet

BANE NOR

E05

Planlegging og bygging av effektpakken

Flere tog på Jærbanen

(Ganddal-Stavanger) - A

Dato: 01.06.2022

Versjon 2

Innhold

1. *Avtalens omfang* 3
   1.1 Tilbud lagt til grunn for denne effektpakken 3
   1.2 Gruppe porteføljestyring 3
2. *Krav* til effektpakken 3
   2.1 Samfunnsmål 3
   2.2 Resultatmål – Ibruktagelse 3
   2.3 Effektmål ved avtalt Ibruktagelse (pkt 2.2) 3
   2.4 Effektmål fremtidig togtilbud 4
   2.5 Forutsetninger 5
3. *Langsiktig fremtidig togtilbud* 5
   3.1 Effektmål langsiktig fremtidig togtilbud 5
   3.2 Forutsetninger langsiktig fremtidig togtilbud 6
4. *Bakgrunnsdokumenter* 7
5. *Øvrige bestemmelser* 8
6. *Økonomi for effektpakken* 9
   6.1 Investeringsprosjekter i byggefase – avtalt fastpris 9
   6.2 Portefølje i planleggingsfase 9
   6.3 Forventet kostnad effektpakke – (Spenn) 9
7. *Bilag til vedlegget* 10
8. *Versjon* 10
9. *Signatur* 10

1. *Avtalens omfang*

1.1 Tilbud lagt til grunn for denne effektpakken

Effektpakken skal gi en tilbudsforbedring mellom Ganddal og Stavanger, og skal legge til rette for senere tilbudsutvikling på samme strekning og i korridoren.

Avtalen omfatter infrastrukturtiltak på strekningen mellom Ganddal og Skeiane på Sørlandsbanen. I tillegg omfattes andre nødvendige tiltak som for eksempel hensetting og strømforsyning som ikke nødvendigvis er begrenset til strekningen Ganddal – Skeiane, der disse er nødvendig for å realisere effektmålene beskrevet i avtalen.

1.2 Gruppe porteføljestyring

Denne effektpakken ligger i gruppen *Prioritert, igangsatt effektpakke*, jfr. avtale om Planlegging og bygging.

2. *Krav* til effektpakken

2.1 Samfunnsmål

#	Samfunnsmål
1	Et effektivt og miljøvennlig transportsystem som betjener dagens og framtidig befolkning minst like godt som i dag. På kort sikt er det et mål å bedre framkommeligheten i rushet med vekt på kollektivtransport.

2.2 Resultatmål – Ibruktagelse

#	Ibruktagelse	Verdi	Kommentar/referanse
1	Utvikling av Jærbanen trinn 1 – kvartersintervall til Ganddal	2028	

2.3 Effektmål ved avtalt Ibruktagelse (pkt 2.2)

#	Effektmål	Kommentar/referanse
1a	*L59 Egersund/Nærbø/Ganddal – Stavanger:* I grunnrute og rush: - én avgang per time og retning Egersund – Stavanger - én avgang per time og retning Nærbø – Stavanger - to avganger per time og retning Ganddal – Stavanger. Redusert tilbud i lavtrafikk. Tilbud danner kvartersintervall mellom Ganddal og Stavanger.	Tilbud i henhold til bakgrunnsdokument #1, side 91 og #2, kapittel 5.3.
1b	*L59a Egersund – Stavanger:*	

NV

#	Effektmål	Kommentar/referanse
	Forlengelse fra Nærbø til Egersund i rushretning over 3-4 timer og motstrøms over 1-3 timer, for i sum to avganger per time mellom Egersund og Stavanger i rushretning.	
1c	*L59x Nærbø – Stavanger:* Ett innsatstog Nærbø - Stavanger i rushretning i time syv.	
2	*FJ50 Oslo S – Kristiansand – Stavanger:* Totimersintervall Oslo S – Stavanger per retning, hvorav én avgang per retning Oslo S – Kristiansand og én avgang per retning Kristiansand – Stavanger. Ett nattog per retning.	Tilbud i henhold til bakgrunnsdokument #1, side 97.
3	*Godstogtilbud:* Foretaket skal minimum sikre opprettholdelse av kapasitet lagt til grunn for R22 for godstrafikk på relasjoner dekket av denne effektpakken.	

2.4 Effektmål fremtidig togtilbud

#	Effektmål	Kommentar/referanse
1	*L59 Egersund/Nærbø/Ganddal/Skeiane – Stavanger/L59a Egersund – Stavanger:*	
1a	<u>Utvikling av Jærbanen trinn 2 – timinuttersintervall til Skeiane:</u> *L59 Egersund/Nærbø/Ganddal/Skeiane – Stavanger:* I grunnrute og rush: - Én avgang per time og retning Egersund – Stavanger. - Én avgang per time og retning Nærbø – Stavanger. - To avganger per time og retning Ganddal – Stavanger. Redusert tilbud i lavtrafikk. - To avganger per time og retning Skeiane – Stavanger. Redusert tilbud i lavtrafikk. Tilbudet på de fire ulike relasjonene danner timinuttersintervall mellom Skeiane og Stavanger. Én avgang fra Ganddal i morgenrush forlenges fra Nærbø. *L59a Egersund – Stavanger:* Grunnruteavgang mellom Nærbø og Stavanger forlenges mellom Nærbø og Egersund i rushretning over 3-4 timer og motstrøms over 1-3 timer, for i sum to avganger per time mellom Egersund og Stavanger i rush.	<u>Utvikling av Jærbanen trinn 2 – timinuttersintervall til Skeiane:</u> Tilbud i henhold til bakgrunnsdokument #2, kapittel 5.4.

#	Effektmål	Kommentar/referanse
2	*FJ50 Oslo S – Kristiansand – Stavanger:*	
2a	Innføring av nye fjerntog: Innfasing nye fjerntog. Togtilbud uendret fra forrige trinn.	Innføring av nye fjerntog: Tilbud i henhold til bakgrunnsdokument #1, side 98.
3	*Godstogtilbud:*	
	Foretaket skal minimum sikre opprettholdelse av kapasitet lagt til grunn for R22 for godstrafikk på relasjoner dekket av denne effektpakken. Der foretaket som del av denne effektpakken gjennomfører tiltak skal forutsetninger knyttet til eksisterende og fremtidig godstrafikk legges til grunn.	

2.5 Forutsetninger

#	Beskrivelse	Verdi	Kommentar/referanse
1	Dimensjonerende lengde lokaltog L59: Det skal dimensjoneres for passasjerutveksling av minimum 172 meter lange regiontog på L59 ved ibruktagelse.	172 m	I henhold til bakgrunnsdokument #13, side 41-42.
2	Dimensjonerende lengde fjerntog FJ50:	Opptil 250 m	I henhold til bakgrunnsdokument #6 kapittel 4.5, side 30, siste avsnitt.
3	Dimensjonerende lengde godstog:	650 m	I henhold til bakgrunnsdokument #8, side 5, tabell 2.
4	Foretaket skal planlegge for det stoppmønster som kommer fram av Vedlegg 1.		

3. Langsiktig fremtidig togtilbud

3.1 Effektmål langsiktig fremtidig togtilbud

#	Effektmål	Kommentar/referanse
1	*L59 Egersund/Nærbø/Ganddal/Skeiane – Stavanger/L59a Egersund – Stavanger:*	
1a	Utvikling av Jærbanen trinn 3 – timinuttersintervall til Nærbø: *L59 Egersund/Nærbø – Stavanger:* I grunnrute og rush: - Én avgang per time og retning Egersund – Stavanger.	Utvikling av Jærbanen trinn 3 – timinuttersintervall til Nærbø: Tilbud i henhold til bakgrunnsdokument #2, kapittel 5.8.

#	Effektmål	Kommentar/referanse
	- Fem avganger per time og retning Nærbø – Stavanger. Redusert tilbud i lavtrafikk. Tilbud på de to relasjonene danner timinuttersintervall mellom Nærbø og Stavanger i grunnrute. *L59a Egersund – Stavanger:* Grunnruteavgang mellom Nærbø og Stavanger forlenges mellom Nærbø og Egersund i rushretning over 3-4 timer og motstrøms over 1-3 timer, for i sum to avganger per time mellom Egersund og Stavanger i rush.	
1b	Tilbud lang sikt: *L59 Egersund/Nærbø – Stavanger:* I grunnrute og rush: - To avganger per time og retning Egersund – Stavanger. - Fire avganger per time og retning Nærbø – Stavanger. Redusert tilbud i lavtrafikk. Tilbud på de to relasjonene danner timinuttersintervall mellom Nærbø og Stavanger i grunnrute.	Tilbud lang sikt: Tilbud i henhold til bakgrunnsdokument #4, side 42-43, #2, kapittel 9.1.5, og #12, kapittel 2.1, *Konsept E2*. Avvik i antall avganger mellom tilbudsbeskrivelse og bakgrunnsdokument #4 skyldes manglende oppdatering av bakgrunnsdokumentet.
2	*FJ50 Oslo S – Kristiansand – Stavanger:*	
2a	Ved sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen: Fjerntog framføres over Vestfoldbanen mellom Drammen og Porsgrunn. Tilbud ellers uendret fra kapittel 2.4, effektmål #2a.	Ved sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen: Tilbud i henhold til bakgrunnsdokument #9, andre avsnitt side 123, og #1 side 98.
2b	Tilbud lang sikt: Ett fjerntog hver time og retning, samt ett nattog per retning.	Tilbud lang sikt: Tilbud i henhold til bakgrunnsdokument #4, side 68-69.
3	*Godstogtilbud:*	
3a	Foretaket skal minimum sikre opprettholdelse av kapasitet lagt til grunn for R22 for godstrafikk på relasjoner dekket av denne effektpakken. Der foretaket som del av denne effektpakken gjennomfører tiltak skal forutsetninger knyttet til eksisterende og fremtidig godstrafikk legges til grunn.	

3.2 Forutsetninger langsiktig fremtidig togtilbud

#	Beskrivelse	Verdi	Kommentar/referanse
1	Dimensjonerende lengde lokaltog L59: Dimensjonerende lengde for L59 for effektmål gitt av kapittel 3.1 er	220 m	I henhold til bakgrunnsdokument #3, side 42-43.

#	Beskrivelse	Verdi	Kommentar/referanse
	220 meter, og skal kunne realiseres uten vesentlige merkostnader.		
2	Dimensjonerende lengde fjerntog FJ50:	Uendret fra kapittel 2.5, forutsetning #2.	
3	Dimensjonerende lengde godstog:	Uendret fra kapittel 2.5, forutsetning #3.	
4	Stoppmønster: Foretaket skal planlegge for det stoppmønster for som kommer fram av Vedlegg 1.		

4. Bakgrunnsdokumenter

Dokumenter til informasjon.

#	Bakgrunnsdokument (tittel)	Beskrivelse	Referanse
1	Tilbudsbok NTP 2018-2029 v3 22.06.2021	Direktoratets oversikt over planlagte tilbudsforbedringer, gitt inngåtte trafikkavtaler, antatt tidspunkt for innfasing av nytt materiell og antatt tidspunkt for ibruktagelse av infrastrukturtiltak.	Dokumentnummer Direktoratet: 202001578-7
2	Rutemodell for Jærbanen Videreutvikling av togtilbudet på Jærbanen. Delrapport i Rutemodeller til NTP 2022-2033	Hovedrapport ny rutemodell Jærbanen, datert 17.11.2019	Dokumentnummer Direktoratet: 201900431-9
3	T2050 Persontrafikk	Tilbudskonsept som beskriver dimensjonerende togtilbud, datert 27.04.2018.	Dokumentnummer Direktoratet: 201701763-3
4	T2033 Godstrafikk *Innspill til NTP2022-2033, ramme A og B*	Tilbudskonsept som beskriver ventet godstogtilbud ved utgang av NTP 2022-2033, revisjon 04 datert 1.10.2020	Dokumentnummer Direktoratet: 201701763-15
5	Langsiktig jernbanestrategi	Datert februar 2016.	https://www.jernbanedirektoratet.no/contentassets/4de7d33f1cdf48aa8419b6e502a484f0/langsiktig-jernbanestrategi-08.03.2016.pdf

#	Bakgrunnsdokument (tittel)	Beskrivelse	Referanse
6	Toglengdestrategi for regiontrafikk på Østlandet og tilbringertjenester til OSL	Direktoratets toglengdestrategi, datert 13.04.2021.	Dokumentnummer Direktoratet: 201801268-8
7	Fjerntogstrategi	Direktoratets strategi for fjerntogtilbud, datert 26.04.2019.	Dokumentnummer Direktoratet: 201702077-4
8	Notat: Dimensjonering for fremtidige godstoglengder	Notat som angir dimensjonerende toglengde for godstog på ulike relasjon på lang sikt.	Dokumentnummer Direktoratet: 202100200-1
9	KVU Grenlandsbanen, Hovedrapport	Konseptvalgutredning for sammenkobling mellom Vestfold- og Sørlandsbanen, datert 21.06.2014, med vedlegg.	Hovedrapport: https://www.jernbanedirektoratet.no/contentassets/32b6a6669af64624abfaf73c35e6579c/hovedrapport-kvu-grenlandsbanen-revidert-01.07.16.pdf Øvrige delrapporter er tilgjengelig på: https://www.jernbanedirektoratet.no/no/strategier-og-utredninger/utredninger/kvu-grenlandsbanen/grenlandsbanen--raskere-mellom-oslo-og-kristiansand/
10	Strategi for hensetting av persontog	Hensettingskonsept iht. NTP 2018-2029, Datert 24.06.2021	Dokumentnummer Direktoratet: 201800929-49
11	KVU for Transportsystemet på Jæren – med hovedvekt på byområdet	Hovedrapport, datert oktober 2009.	Dokumentnummer Direktoratet: 200905332-1
12	Videreutvikling av dobbeltsporet på Jæren, Analyse av tilbudskonsepter for togtrafikken på Jærbanen	Analyse av Urbanet Analyse datert mars 2016.	https://www.jernbanedirektoratet.no/contentassets/3b690060d561406caec6ce1720d403b9/4-videreutvikling-av-dobbeltsporet-pa-jarbanen_revidert_mars2016.pdf
13	T2027 Persontrafikk	Tilbudskonsept som beskriver togtilbud før utbygging av sammenhengende dobbeltspor, datert 24.04.2018.	Dokumentnummer Direktoratet: 201701763-4

5. Øvrige bestemmelser

n/a

6. Økonomi for effektpakken

Partene er omforent om at det skal gjennomføres forhandlinger om beløpene i kapittel 6 i løpet av første kvartal 2022. Kapittel 6 oppdateres når forhandlingene er avsluttet.

Økonomi for effektpakken omfatter alle nødvendige tiltak som planlegges og bygges til avtalt ibruktagelse, jfr 1.1 og 2.2.

Alle beløp i mill 2021-kr. Tabeller oppdateres i henhold til bestemmelser i [*hovedavtale investeringer*].

6.1 Investeringsprosjekter i byggefase – avtalt fastpris

Prosjekt/portefølje	**Styringsramme (P50)**	**Kostnadsramme (P85)**	**Fastpris**
SUM prosjekter i byggefase			

Grunnlag og forutsetninger for avtalte fastpriser fremgår av vedlegg x.

6.2 Portefølje i planleggingsfase

Prosjekt/portefølje	Forventet kostnad P50-verdi	Beregnet P85-verdi
Investeringsprosjekter planleggingsfase –kostnadsestimat		
Investeringsprosjekter planleggingsfase over terskelverdi		
Sum kostnader prosjekter i planleggingsfase		

6.3 Forventet kostnad effektpakke – (Spenn)

Prosjekt/portefølje	Forventet kostnad P50-verdi	Beregnet P85-verdi
Sum kostnader planleggingsfase		
Sum avtalt fastpris[1]		
Som forventet kostnad effektpakke (spenn)		

[1] Avtalt fastpris, ikke relatert til P50/P85-verdi

7. *Bilag til vedlegget*

Bilag nr	Omtale	Referanse	Dato
01			
02			
03			

8. Versjon

Dette vedlegget er versjon 02.

Rev. nr	Revisjon gjelder	Referanse	Dato
01	Etablering vedlegg i forbindelse med inngåelse av Avtalen (Planlegging og bygging av ny og endret infrastruktur)		13.01.22
02	Punkt 2.2 Resultatmål – Ibruktagelse, #1 er oppdatert i henhold til avklart ibruktagelse.		01.06.22

9. Signatur

Oslo, 1. juni 2022

Knut Sletta
Jernbanedirektør
Jernbanedirektoratet

Oslo, 1. juni 2022

Gorm Frimannslund
Konsernsjef
Bane NOR SF