



OSLOREGIONENS INNSPILL TIL JERNBANEUTREDNINGER – JERNBANETILBUD MOT 2050

Vedtatt i interessepolitisk utvalg 15.06.2026

1. Innledning

Osloregionen interkommunalt politisk råd (IPR) viser til utredninger fra Jernbanedirektoratet som ble levert Samferdselsdepartementet 1. april 2026, etter oppdrag fra Samferdselsdepartementet gitt i brev av 25. juni 2024. Osloregionen IPR takker for invitasjonen til å gi innspill til høring om jernbaneutredningene *Kollektivstudie for Østlandet, Fjerntogsstrategi og Godsstrategi for jernbanen*.

Osloregionen IPR er et strategisk samarbeid som består av 62 kommuner, inkludert Oslo kommune og medlemmer i alle østlandsfylker. Regionen har til sammen 2,17 millioner innbyggere. Kommunene i hovedstadsregionen har samlet seg som Norges største interkommunale politiske råd for å samarbeide om felles utfordringer og muligheter med visjon om å være en bærekraftig og internasjonal konkurransedyktig region. Osloregionen IPR sine mål er:

- Å bli et lavutslippssamfunn mot 2050
- Å ha en flerkjernet utvikling, basert på lokale fortrinn
- Å ha en attraktiv hovedstadsregion for næringsetablering, investering og kompetent arbeidskraft

For å nå disse målene er et effektivt og klima- og miljøvennlig transportsystem avgjørende. Jernbanen er ryggraden i transportsystemet i Osloregionen.

Innledningsvis vil Osloregionen IPR komme med merknader som gjelder på tvers av de tre utredninger, før vi gir merknader til hver enkelt utredning.

2. Sammendrag – hovedmomenter Osloregionens merknader

- **Behov for synteserapport.** Det bør gjøres en vurdering av transportpolitiske mål på tvers av de tre utredningene og samfunnsøkonomisk nytte, herunder kombinert nytte (kollektiv, fjerntog, godstog) for flere av jernbanestrekningene.
- **Osloregionen støtter Jernbanedirektoratets anbefaling om ny Rikstunnel**
 - Rikstunnelens betydning for fjerntog og godstog burde vært tydeligere. Begrunnelsen for rikstunnel er i hovedsak knyttet til kollektiv, men er også avgjørende for fjerntog og godstransport.
 - Framdriftsplan for ny Rikstunnel må kortes ned. En ferdigstillelse på 2050-tallet er ikke akseptabelt. Ambisjonen i gjeldende NTP om å ferdigstille Rikstunnelen i første del av 2040-tallet bør opprettholdes. Planlegging av ny Rikstunnel må igangsettes, der det også gjøres vurderinger av hvordan de ulike fasene i prosjektet kan gjennomføres raskere.
- **Fremdrift på andre jernbaneprosjekter**, samtidig som igangsetting av *ny Rikstunnel*. Planlegging, forberedelser og utbygging av andre viktige jernbane-prosjekter må skje parallelt, og kan ikke vente til ny tunnel er gjennomført. Disse hensynene må vurderes nærmere i den videre prioriteringen og planleggingen.
- **Bredere vurdering av forsvar, samfunnsikkerhet og beredskap etterlyses**, inkludert betydning av ny Rikstunnel.
 - Osloregionen ber om at mulighetene for styrkede øst-vest-forbindelser utredes nærmere, både av hensyn til godstransport, internasjonale forbindelser, forsvar og beredskap.
- **Jernbanens betydning som del av kollektivtilbudet i Osloregionen**
 - Får ikke godt nok fram utfordringer med et fragmentert kollektivsystem, med svakt samspill mellom buss og tog, inkludert på tvers av fylkesgrenser.
 - Reisesstrømmer til og fra Oslo er styrende for kapasitet og togtilbud. Viktig å også få frem betydningen av et kollektivtilbud som møter behov til næringslivet på hele Østlandet, noe som også vil gi økt nytte av investeringene.
- **Helhetlig vurdering av fjerntog som også har nytte for gods og som kollektivforbindelse**
 - Nytteverdi av transportkorridorer (f.eks. Oslo – Bergen) må vurderes helhetlig som et jernbanesystem, ikke isolert som fjerntog, bør vurderes også ut fra nytte for godstransport og som kollektivforbindelse.
 - Osloregionen IPR støtter vurdering fra Jernbanedirektoratet om gjennomføring av konseptvalgutredning (KVU) på norsk side av korridoren Oslo-Stockholm.
 - Selv med ny trasè Oslo-Stockholm vil Kongsvingerbanen og Värmlandsbanan spille en sentral rolle i dagens og framtidens transportsystem, inkludert forsvar- og beredskapshensyn.
- **En mer helhetlig og offensiv godsstrategi**
 - Det er behov for multimodal tilnærming med tydelige mål, sterkere internasjonalt fokus og forpliktende satsinger på grensekryssende transport
 - Dagens ensidige satsing på Alnabru er utilstrekkelig; det trengs flere terminaler, bedre analyser av godsstrømmer og en tydelig plan

3. Generelle og overordnede merknader

Osloregionen IPR mener det var positivt at Samferdselsdepartementet i juni 2024 ga oppdrag til Jernbanedirektoratet om utredninger med leveransefrist april 2026. Det er avgjørende med grundige utredninger og vurderinger av utviklingen av jernbanen fremover, særlig i den raskest voksende regionen i Norge, der ca 40 % av Norges befolkning bor. Statistikken viser at 8 av 10 togreiser i Norge er på lokal- og regiontog i Osloregionen.

Samtidig vil vi vise til at utredningsarbeidet i liten grad har involvert kommunene. Styret i Osloregionen etterlyste i mai 2025 bedre involvering av berørte kommuner i utredningsarbeidet. På bakgrunn av dette har det vært gjennomført informasjonsmøter med Jernbanedirektoratet om utredningsarbeidet. Det ble også i samarbeid med Jernbanedirektoratet gjennomført et webinar i juni 2025 og seminar den 8. april 2026 om utredningene. Osloregionen IPR er positive til Jernbanedirektoratets oppfølging på bakgrunn av vår henvendelse, men mener at dette burde vært tydeligere inkludert i oppdragsbrevet fra departementet i juni 2024.

Nedenfor er det merknader til noen tverrgående tema.

3.1. Behov for synteserapport – sammenheng mellom utredningene

I oppdraget fra SD er det påpekt at de tre utredningene skal ses i sammenheng. Osloregionen IPR etterlyser at disse arbeidene i større grad burde vært sett i sammenheng. Den mest effektive utnyttelsen av jernbanenettet totalt sett bør vurderes, til persontransport og godstransport, og for fjerntog og kollektivtransport som også inkluderer samspillet tog-buss.

Osloregionen IPR etterlyser en synteserapport, der man ser sammenhengen mellom de tre utredningene. En slik synteserapport ville også trekke frem noen overordnede vurderinger og anbefalinger som gjelder på tvers av de tematiske utredningene og koblet til transportpolitisk mål, som behov for ny Rikstunnel, vurderinger om forsvar, samfunnssikkerhet og beredskap, samt vurderinger knyttet til forhold som verdiskaping, klima, miljø og natur.

3.2. Prioritering ny Rikstunnel og fremdrift på øvrige jernbaneprosjekter

Osloregionen støtter Jernbanedirektoratets anbefaling om at bygging av Rikstunellen må ha høyeste prioritet. Vi mener også at den må fremskyndes i tid, se også kapittel 4 nedenfor. Samtidig understreker vi at det må legges til rette for parallell fremdrift i planlegging og realisering av også andre jernbaneprosjekter. Dette er tiltak som styrker fjerntog, kollektivtrafikk og godstransport. Det må vurderes nye tiltaksforbedringer i korridorene, som svarer på utfordringsbildet og transportbehov.

Samtidig må det vurderes og sikres fremdrift i planlegging og forberedelser til utbygging av andre viktige jernbaneprosjekter parallelt, disse kan ikke vente til Rikstunellen er gjennomført. Det bør bl.a. sees på hvilke prosjekter som kan realiseres uavhengig av Rikstunellen f.eks. gjennom endringer i signalanlegg, ruteendringer, endringer i endestopp (f.eks. bytter i utkant av Oslo). Ikke minst bør det vurderes å parallelt kapasitetsforsterke omkringliggende banestrekninger som kan avlaste og skape økt redundans i Oslo-navet. I et beredskaps, - og sikkerhetsperspektiv er det nødvendig å sikre flere transportårer inn/ut av Norges med befolkede områder.

3.3. Vurdering – Forsvar, samfunnssikkerhet og beredskap

Osloregionen viser til at Regjeringen har inkludert et nytt mål om motstandsdyktighet og forsvarsevne i målstrukturen for NTP 2029-2040. Vurderinger samfunnssikkerhet og beredskap i jernbaneutredningene er først og fremst gjort i utredning om *Godsstrategi for jernbane*. Jernbanen er et avgjørende element i beredskapsarbeidet, særlig i den tetteste befolkede delen av landet. Osloregionen ber om at vurderinger av forsvar og totalforsvarsevne får en bredere tilnærming i den videre oppfølging av jernbanetilbudet mot 2050 og som en del av arbeidet med NTP 2029-2040, ikke kun som del av godsstrategi for bane. Osloregionen ber om at mulighetene for styrkede øst-vest-forbindelser utredes nærmere, både av hensyn til godstransport, internasjonale forbindelser, forsvar og beredskap.

Kongsberggruppen og Raufoss er Norges viktigste aktører for produksjon av forsvarsmateriell. I jernbaneutredningen vektlegges transport av forsvarsmateriell på tvers av landegrensene, mot Sverige. Dersom denne transporten skal gå gjennom Oslo og Rikstunnelen stilles det spørsmål til om dette er optimalt ut fra en beredskapsmessig vurdering. Osloregionen ber om grundigere vurderinger av dette forholdet og muligheter knyttet til eksisterende jernbanenett i vest-øst-aksen nord for Oslo.

3.4. Vurdering – måloppnåelse klima- og miljø

Det vises til målstruktur for NTP og målet *Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål*. Hvilke grep som skal til for å nå Norges klima- og miljømål må også vurderes på tvers av fjerntog, gods og kollektivt, samt i sammenheng med knutepunktsutvikling og utbygging av gang- og sykkelveier og fremkommelighet for kollektivtransport.

3.5. Vurdering - samfunnsøkonomisk nytte

Utredningene gir et godt faglig grunnlag, men oppsplitting i tre utredninger gir ikke en helhetlig oversikt over prosjektenes samfunnsnytte opp mot kostnader. Osloregionen vil understreke behovet for at når det skal gjøres prioriteringer i kommende NTP må samfunnsøkonomisk nytteverdi vurderes på tvers for:

- å løse behov for kollektivtransport,
- å øke jernbanens konkurransekraft mot fly (rolle som fjerntog)
- sivil godstransport
- beredskap inkl. forvarets behov.

I Osloregionen har jernbanen kombinert nytte for flere av jernbanestrekningene som både er viktige kollektivforbindelser mellom hovedstaden og de mindre byene i regionen og har rolle som fjerntogtraseer.

Jernbanedirektoratet har en gjennomgang av *ikke-prissatte virkninger og forhold utenfor den samfunnsøkonomiske analysen* i kollektivstudien (kapittel 7.3.). Her nevnes arealbrukseffekter og mindre arealbeslag ved redusert behov for veiinvesteringer. Osloregionen vil her etterlyse at man som en del av vurderinger og må belyse virkninger på natur og miljø. Vi kan ikke se at det er eksplisitt nevnt i denne utredningen.

4. Merknader ny Rikstunnel

Osloregionen IPR mener det er svært positivt at Jernbanedirektoratet er tydelig i sin anbefaling om realisering av ny Rikstunnel, som det viktigste tiltaket for å sikre kapasitet, robusthet og pålitelig togtilbud. Vi støtter videre at forprosjektfasen må iverksettes raskest mulig.

Osloregionen IPR mener at framdriftsplan for ny Rikstunnel må kortes ned. En ferdigstilling på 2050-tallet er ikke akseptabelt. Her kan det minnes om at Gardermobanen ble bygget på 6 år. Ambisjonen i gjeldende NTP om å ferdigstille Rikstunnelen i første del av 2040-tallet bør opprettholdes. Planlegging av ny Rikstunnel må igangsettes så raskt som mulig, der det også gjøres grundige vurderinger av hvordan korte ned de ulike fasene i prosjektet.

Vi vil påpeke følgende utfordringer for folk og næringsliv i nåværende situasjon:

- Eksisterende tunnel er overbelastet og gir hyppige forsinkelser, mange innstillinger og stor uforutsigbarhet for reisende og næringsliv.
- Kapasitetsbegrensningene hindrer videre utvikling av lokal- og regiontogtilbudet i en region der over 40 % av landets befolkning bor, og med forventet stor befolkningsvekst.
- Fjerntogtilbudet er for dårlig og vanskelig å videreutvikle.
- Det er vanskelig å kjøre flere fjerntogavganger og koordinere gode overgangstider.
- Driftsstans og forsinkelser i godstransporten har store økonomiske konsekvenser

Når det gjelder Forsvar og sivilberedskap vil vi fremheve utfordringer ved at dagens tunnel utgjør en kritisk sårbarhet i nasjonal transportinfrastruktur, både for forsvar og sivilberedskap. Videre svekkes Norges evne for transport av befolkning, forsvarsmateriell og -personell i fred, krise og krig.

For klima og natur vil vi fremheve at dagens tunnel med begrenset kapasitet og feil, fører til at person- og godstransport ikke overføres fra vei og fly til bane, noe som reduserer muligheter for at Norge når sine mål på klima, miljø og natur. Som følge av befolkningsveksten på Østlandet vil økt biltrafikk gjøre at man ikke når nullvekstmålet i byområdene.

Osloregionen mener at det må bli tydeligere at ny Rikstunnel er et prosjekt som har nasjonal betydning. Analyser og vurderinger av ny Rikstunnel er del av utredningen *Kollektivstudie for Østlandet*. Dette kan tolkes som at prosjektet kun har betydning for kollektivtransport på Østlandet. Osloregionen IPR etterlyser at betydningen av ny rikstunnel også blir adressert for godstransport, fjerntogtilbudet, og ikke minst betydningen for forsvar, samfunnsikkerhet og beredskap.

Vi vil også henvise til at Styret i Osloregionen IPR i styremøte 13. mai 2026 vedtok et [politisk håndnotat som oppsummerer «Hvorfor ny Rikstunnel»](#).

5. Merknader Kollektivstudie for Østlandet

Osloregionen IPR vil innledningsvis knytte kommentar til at kollektivstudien har et for ensidig fokus på transport til og fra Oslo. Et sentralt mål i Osloregionen IPR sin strategi er å ha en flerkjernet utvikling, basert på lokale fortrinn. I Osloregionen er det mange attraktive byer og sterke kompetansmiljøer.

Jernbanen er ryggrad i transportsystemet som binder bolig- og arbeidsmarkedene tettere sammen. Selv om reisestrømmer til og fra Oslo er styrende for kapasitet og togtilbud, er det viktig å få frem betydningen av å stimulere til motstrøms pendling som også vil gi økt nytte av jernbaneinvesteringene. Det er også behov for å styrke transportkorridorer og kollektivtilbudet på tvers i hovedstadsområdet. Flere kommuner og delregioner i Osloregionen opplever et fragmentert kollektivsystem med for svakt samspill mellom buss og tog. Det må etableres bedre samspill mellom buss og tog på tvers av fylkesgrenser.

Tilrettelegging for gående og syklende rundt togstasjoner og andre kollektiv-knutepunkt som styrker kundegrunnlaget og trafikanntytten til jernbanen bør også sees på i sammenheng. I dag er det en utfordring for Osloregionen at mange mindre byområder rundt Oslo genererer veitrafikk inn til hovedstaden. For å lokke flere pendlere til å reise kollektivt til Oslo, og i og mellom regionens øvrige byer, bør det inn mot NTP utredes samlede tiltakspakker hvor det sees på samlet effekt av tiltak innen jernbane, fremkommelighet for buss, tilrettelegging for gående og syklende og byutviklingsmidler til mindre byområder.

Osloregionen mener det er bra at studien belyser takst- og billettintegrasjon som virkemidler i et helhetlig løft for kollektivsystemet. Det er viktig å følge opp med bedre overganger mellom tog og buss på knutepunktene, bedre tilrettelegging for sykkelparkering, pendlerparkering, billettregimer og prisnivå på billetter, og som også fanger opp fritidsreiser.

Videre er det også avgjørende at kollektivknutepunktene blir godt integrert i øvrig by- og sentrumsutvikling. Knutepunktene må også bli et sted der det er godt å oppholde seg for myke trafikanter, og der transporttilbud, arealbruk og god by- og stedsutvikling ses i sammenheng. Vi ser det som positivt at kollektivstudien trekker opp behovet for å sikre kvalitet og punktlighet i alle ledd i mobilitetskjeden, for å ivareta kvalitetene i samspillet mellom ulike transportmidler.

[Osloregionen har tidligere gitt uttalelse av betydningen av jernbane som del av kollektivtilbudet.](#) Her etterlyser vi at staten tar et større ansvar for jernbanen som den statlige delen av kollektivtilbudet i regionen. Vi ber særlig om at regjeringen sikrer at endringer i rutetilbudet skjer i dialog med berørte kommuner. Det finnes flere eksempler på at slike endringer er gjennomført uten nødvendig involvering, noe som har ført til at jernbanetilbudet enten forsvinner eller blir vesentlig svekket, også der ny infrastruktur og dobbeltspor er etablert.

Osloregionen ber også om grundigere vurderinger av muligheter knyttet til eksisterende jernbanenett i vest-øst-aksen nord for Oslo. Korridoren med Gjøvikbanen og tverrforbindelse Roa-Hønefossbanen, er den korridoren inn mot Oslo som er minst utviklet og som er svakest behandlet i de tre utredningene. Denne har potensiale for kollektivreisende, godstransport og koblingen og økt robusthet mot Ringeriksbanen-Bergensbanen.

6. Merknader Fjerntogstrategi

I kapittel 3 over gir vi merknader om betydning av ny Rikstunnel. Vi mener at betydning av ny Rikstunnel for fjerntogtilbudet burde fått en bredere omtale i fjerntogstrategien. En tidligere ferdigstilling av ny Rikstunnel vil innebære raskere tilbudsforbedringer og realisering av gevinster av reisetidsreduksjoner på fjerntog, noe som vil øke konkurransekraften til tog versus flyreiser. Dette vil være bra for de reisende og ha en positiv klimagevinst.

Som nevnt over savner Osloregionen en synteserapport som løfter samfunnsøkonomisk nytte av prosjektene på tvers av de tre utredningene. I Osloregionen har flere av jernbanestrekningene jernbanen kombinert nytte som både fjerntogtraseer, for gods og som kollektivforbindelser. Et av eksemplene er Oslo-Bergen som løftes fram av Jernbanedirektoratet som den fjerntogtraseen som har størst potensiale til å få flest reisende til å velge tog fremfor fly. I den samfunnsøkonomiske analysen av prosjektet er det presisert at den Nye Bergensbanen også vil ha viktig nytte som regiontog, kollektivtransport inn mot Oslo og Bergen og gods, men uten at dette er tatt med i den samfunnsøkonomiske analysen.^[1] Osloregionen vil understreke at Nye Bergensbanen (inkl. Ringeriksbanen), må vurderes som et sammenhengende transportsystem. Prosjektet vil som det fremgår av Kollektivstudien ha høy nytte for regiontrafikken i Osloregionen og langs hele strekningen mellom øst og vest, i tillegg til å gi nasjonale gevinster knyttet til kortere reisetid mellom Oslo og Bergen, overføring av trafikk fra fly til bane og økt kapasitet for godstransport. En tilnærming hvor hvert formål vurderes isolert, vil gi lavere måloppnåelse enn en koordinert utvikling av kapasitet, reisetid og robusthet i det samlede jernbanesystemet.

Osloregionen oppfordrer derfor til at det i videre arbeid fram mot NTP må legges vekt på hvilken samfunnsøkonomisk nytte hvert prosjekt har på tvers av de tre utredningene.

Osloregionen mener også at synergier mellom de ulike delprosjektene på fjerntogstrekninger bør komme tydelig frem. For noen av prosjektene er delstrekninger utredet og besluttet enkeltvis, mens den fulle samfunnsnyttens først oppnås hvis hele eller kombinasjoner av prosjekter bygges ut. Den fulle samfunnsgevinsten utløses først når hele prosjektet er ferdigstilt, f.eks. for Nye Bergensbanen. Videre er det viktig å se tiltak for å korte ned reisetid i begge ender av korridoren i sammenheng for at potensialet for konkurransekraft mot fly virkelig kan hentes ut.

Osloregionen IPR støtter vurdering fra Jernbanedirektoratet om gjennomføring av konseptvalgutredning (KVU) på norsk side av korridoren Oslo-Stockholm. Vi imøteser at det utarbeides en KVU i samarbeid med det svenske Trafikverket for å avklare ambisjonsnivå og trasévalg for strekningen Oslo-Stockholm.

Osloregionen IPR har tidligere spilt inn behovet for å vurdere finansieringsmodell av bygging av en ny trasé for Oslo-Stockholm-korridoren. Dette var ikke en del av utredningsoppdraget til Jernbanedirektoratet og derfor ikke drøftet i utredningen levert 1. april. Vi ber at det

^[1] Se s 18 i samfunnsøkonomisk analyse til fjerntogstrategien og figur 7 7-2 og 7 7.3 og 7.4 i oppsummerende merknader i Kollektivstudien for Østlandet.

vurderes om dette gir en mulighet for raskere realisering, fremfor tradisjonell finansiering over statsbudsjettet. Vi viser til det store markedspotensialet som denne strekningen har.

Fjerntogstrategien peker på begrenset utviklingsrom langs dagens trasé Oslo–Stockholm. Det er viktig å understreke at både Kongsvingerbanen og Värmlandsbanan spiller en sentral rolle i dagens og framtidens transportsystem. Oppgradering av disse banene vil kunne gi betydelige gevinster for regional mobilitet, godstransport og være viktig av forsvar- og beredskapshensyn.

7. Merknader Godsstrategi for jernbanen

Ny godsstrategi må se helheten i multimodal godstransport, med fokus på klimavennlige transport, fjerne flaskehalser, samt inkludere godsoverføringsmål for overføring av gods fra vei til bane og sjø. Det bør også gjøres en nærmere vurdering av hvordan jernbanen kan understøtte utviklingen av de nasjonale logistikkfunksjonene knyttet til Oslo lufthavn, herunder samspillet mellom luftfrakt, vegtransport og jernbane.

Banestrekningene mot Sverige er svært viktige for godstransporten, og må oppgraderes for å gi tilstrekkelig kapasitet. Godsstrategien anerkjenner Kongsvingerbanen og Solørbanens rolle i jernbanenettet og grensekryssende godstransport, men mangler forpliktende satsningsområder utover inneværende NTP. Godsstrategien burde få fram bedre betydningen av å se korridorene i en helhet for internasjonalt gods- og forsvarstransport, hvordan samarbeid over grensene på norsk og svensk side vektlegges spesielt. Det mangler en offensiv Europa-strategi med plan for vekst i godstransport til kontinentet, og strategien har ingen dedikerte investeringspakker for grensekryssende trafikk.

Det er viktig å utvikle strekninger som del av redundans i det helhetlige jernbanenettet, derigjennom også videreutvikling av grenbanene rundt Oslo da de er viktige både for person- og godstransport i fred, krise og krig.

Betydning av ny Rikstunnel for godstransporten

Det vises til merknader om ny Rikstunnel over. Ny Rikstunnel er svært viktig for godstransporten. Driftsstans og forsinkelser i godstransporten har store økonomiske konsekvenser. Ny Rikstunnel vil doble sporkapasiteten gjennom Oslo og gi økt kapasitet og forutsigbarhet for godstog, med redusert risiko for forsinkelser og avvik for næringsliv og logistikkaktører i hele landet.

Terminalstruktur

Osloregionens strategi for gods og logistikk mot 2040 anbefalte at det tilrettelegges for supplerende terminaler til Alnabru, i en nav-satellitt-struktur. Osloregionen mener at grunnlaget for den statlige beslutningen i gjeldende NTP om godsterminalstruktur i Oslofjordområdet om ensidig satsing på Alnabruterminalen frem mot 2040, må oppdateres og suppleres med flere scenarier for utvikling av gods- og logistikknæringen i regionen. Godsoverføringsmålet krever flere terminaler i regionen.

Godsstrategien er tydelig på at dagens terminalstruktur svekker jernbanens konkurranseevne, og at Alnabru har kapasitetsutfordringer. Herunder er supplerende terminaler nevnt (Sørli, Kopstad, Vestby, Granli m.fl.). Det er imidlertid ingen analyse av hvilke godsstrømmer som

kan flyttes ut, hvilke kriterier som gjør én terminal bedre enn en annen, samt operativ modell. Ofte legges dagens godsvolumer til grunn for fremtidige scenarier, men også «nye» terminaler vil kunne ha en rolle i fremtidens jernbanenett dersom en ser på hvilke tiltak som utløser nye godsforbindelser/ godspendler.

Skogs- og tømmerindustrien er viktig i Osloregionen og det må etableres en plan for hvordan den fremtidige terminalstrukturen for dette formålet skal etableres. Terminalstruktur for tømmer må konkretiseres i strategien.

ASKO sin utslippsfrie og autonome godstransport over Oslofjorden mellom Moss og Horten er et eksempel som aktualiserer en fornyet vurdering av terminalstrukturen som vil gi klimagevinster for hele regionen.