

Sekretariatet for Osloregionen

0037 OSLO

Dato: 08.10.2025

Saksref: 2024/2185- 3

Stein Batalden

Deres ref.:

Osloregionens involvering i Jernbanedirektoratets utredning om kollektivstudie for Østlandet

Vi viser til Osloregionens brev av 13. juni 2025 til Jernbanedirektoratet.

Osloregionens ønske om medvirkning i Jernbanedirektoratets utredning om kollektivstudie for Østlandet ble fulgt opp i møte 25. september 2025.

Vedlagt følger utkast til referat fra møtet. I oppsummeringen i referatet redegjør vi for vårt forslag til videre oppfølging.

Vennlig hilsen

Sefrid Line Jakobsen

fagdirektør

Stein Batalden

fagdirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen underskrifter

Mottakere:

Sekretariatet for Osloregionen

Jernbanen 2050, Kollektivstudie Østlandet

Notat 1

Utfordringsbildet

Utarbeidet av prosjektgruppen:
Ansvarlig: Ida Bøe
Kvalitetssikret av: Kathrine Gjerde

Saksnummer
2024/1961

Godkjent av:
Behandlet i styringsgruppen: DATO

Dokumentnummer
#####

Dokument nr: [Dokumentnr]

Dato:

PA: Tatiana Klougman PE: Jan Frederik Geiner	
Dato 10.02.2025	Versjon 01
Endringslogg:	

Innhold

1	Oppgave og avgrensing	4
2	Samfunnsutfordringer	5
3	Kollektivstudie for Østlandet	7
3.1	Hva er problemet?	7
3.2	Problemets omfang	7
3.3	Konsekvenser dersom det ikke gjøres tiltak	8
3.4	Hvem blir berørt av problemene?	8

1 Oppgave og avgrensing

Kollektivstudie for Østlandet bygger på en notatserie som omhandler sentrale tema for strategiutvikling. Notat 1 *Utfordringsbildet* beskriver utfordringer for transportsystemet på Østlandet generelt, og jernbanen spesielt mot 2050.

Utfordringsbildet for kollektivstudien for Østlandet tar utgangspunkt i utfordringsbildet for transportsektoren, spesielt knyttet til miljømål, energiknapphet, og behovet for effektiv, klimavennlig transport, slik dette er beskrevet i NTP 2025-2036. Kapittel 2 i dette notatet gir en oppsummering av store samfunnsutfordringer som er beskrevet i NTP.

Hva er problemet?

Problembeskrivelsen gjør rede for hvilke uløste problemer som tilsier at det offentlige bør iverksette tiltak på området, disse er beskrevet i kapittel 3. Notatet skal få frem problemets omfang, hvor alvorlig problemet er, og hvem som blir berørt av problemet. Disse spørsmålene er strukturgivende for hvordan kapittel 3 er utformet.

Hvem blir berørt av problemet?

For å svare på dette har kollektivstudien sett til interessentanalysen utarbeidet for kollektivstudien, samt interessentanalysen utarbeidet for KVV Oslo-navet (2015).

Kapittel 3 baseres på utfordringer beskrevet i følgende dokumenter. Fylkene berørt av studien, Statens vegvesen, Ruter og Bane NOR har skrevet hvert sitt utfordringsnotat på oppdrag for prosjektet. De 6 utfordringsnotatene har også blitt brukt som grunnlag for notat 2 Behovsanalyse og notat 3 Mål for togtilbudet på Østlandet.

- Nasjonal transportplan 2025-2036
- Jernbanen 2050 – forenklet backcastingsprosess, hovedrapport
- Overbelastningserklæringer Network Statement 2025, og tilhørende kapasitetsanalyser
- Utfordringsnotat fra
 1. Akershus fylkeskommune
 2. Buskerud, Vestfold, Innlandet, Østfold og Telemark
 3. Statens Vegvesen
 4. Ruter
 5. Fagansvarlig takst- og billettsamarbeid på Østlandet, Erik Kolbjørnsen/Jdir
 6. Bane NOR (Strekningsnotat)

2 Samfunnsutfordringer

Norge står overfor en rekke samfunnsutfordringer som har konsekvenser for utvikling av transport- og kollektivsystemet på Østlandet. Økende økonomiske begrensninger utfordrer finansiering og utbygging av kollektivtilbudet, mens ambisiøse klima- og miljømål krever en raskere omstilling til bærekraftig transport. Befolkningsvekst i sentrale områder øker presset på eksisterende infrastruktur, samtidig som geopolitiske og teknologiske endringer skaper nye rammebetingelser for planlegging og drift.

Nedenfor er en oppsummering av samfunnsutfordringer som er av relevans for transport- og kollektivsystemet på Østlandet, og som er beskrevet i NTP 2025-2036.

- **Redusert økonomisk handlingsrom**

Det er klare tegn til at statens økonomiske handlingsrommet vil reduseres fremover. Av Meld. St. 14 (2020-2021) *Perspektivmeldingen 2021* fremgår det at inntektene på statsbudsjettet forventes å vokse mindre, mens utgiftene til pensjoner, helse og omsorg fortsetter å øke i takt med en økende andel eldre. I lys av et redusert handlingsrom og endrede rammebetingelser blir det nødvendig å effektivisere ressursbruken og gjøre omprioriteringer innenfor budsjettene. Dette gjelder alle offentlige sektorer.

- **Omstilling for å nå klima- og miljømålene**

Klimaendringer og tap av biologisk mangfold er to av vår tids største utfordringer. Norge har ambisiøse mål for kutt i klimagassutslipp, og for å nå disse målene kreves det en betydelig omstilling i alle sektorer.

Norge har følgende mål knyttet til reduksjon av klimagassutslipp under Parisavtalen, og de er også lovfestet i klimaloven:

- Redusere utslippene med minst 55 prosent innen 2030 sammenlignet med 1990-nivå. Dette tilsvarer en reduksjon på 28 millioner tonn CO₂
- Være et lavutslippssamfunn i 2050, som innebærer en utslippsreduksjon på 90-95 prosent sammenlignet med 1990-nivå. Dette tilsvarer en reduksjon på 46-48 millioner tonn CO₂.

Transportsektoren står for om lag en tredjedel av alle klimagassutslipp, og omstillingen vil derfor bli særskilt stor her. Regjeringen peker på at det å unngå transportvekst, flytting av transport til transportmidler med lave utslipp og forbedring av transportmidlene gjennom teknologi vil være viktige forutsetninger for å lykkes med omstillingen

Elektrifisering av personbiler har vært det viktigste klimatiltaket i transportsektoren frem til nå. Satsingen har ført til at klimagassutslipp fra personbiler har blitt redusert med 30 prosent fra 1990-2023. Samtidig har klimagassutslipp totalt for alle veitransportformer økt i samme periode med 23 prosent.

- **Ustabil geopolitisk situasjon**

Den sikkerhetspolitiske situasjonen i Europa er endret bl.a. etter Russlands invasjon i Ukraina, og dette gir økt geopolitisk usikkerhet.

- **Endring og usikkerhet i globale markeder**

Endringer i globale handels- og produksjonsmønstre har betydning for transportstrømmene. Det har de siste tiårene vært en utvikling av globale markeder med fallende transportkostnader. Samtidig tyder andre utviklingstrekk på at økningen i global handel vil avta fremover, og at produksjon i større grad flyttes tilbake til opphavslandet. De langsiktige følgene for norsk handel som følge av disse utviklingstrekkene er usikre, men kan potensielt bli store og vil kunne få betydning for utviklingen av transportsystemet.

- **Teknologisk utvikling**

Transportsektoren står overfor store teknologiske endringer, særlig innenfor områder som samhandlende intelligente transportsystemer, kunstig intelligens, automatisering, delingsmobilitet og overgang til nullutslippsløsninger. For å hente ut mulighetene som teknologien gir kreves det tett samarbeid om tiltak mellom myndigheter, næringsliv og forskningsmiljøer. Det er også viktig med lovgivning om internasjonalt samarbeid.

- **Samfunnssikkerhet og beredskap**

For å håndtere samfunnssikkerhet og beredskap er det sentralt at det er kontinuitet i transportsystemet.

Normaltilstand, inkluderer hendelser som større ulykker og naturhendelser. Slike hendelser dekkes av normal beredskap, og følger de fire beredskapsprinsippene.

Krisesituasjon, Ytre faktorer som pandemi, internasjonale kriser, problemer med forsyninger, osv. Det kan også være nasjonale storulykker eller naturkatastrofer. Slike hendelser kan medføre kriseorganisering på flere forvaltningsnivåer, Elsekmpelvis kan det bli gjort kriseorganisering på flere nivå innen samferdselssektoren, dersom det handler om samfunnskritiske transportfunksjoner eller allemmhetens trygghet.

Unntakssituasjon, dette kan være krevende sikkerhetspolitiske situasjoner, inkludere både sivil og militær transportevne. Det militære transportbehovet er nødvendigvis ikke dekket av beredskapsprinsippene, slik de gjelder i en normalsituasjon. Ved unntaktstilstand knyttet til nasjonal sikkerhet vil en del av det sivile transportbehovet bli nedprioritert, slik at Forsvaret kan gjennomføre de militære behovene.

3 Kollektivstudie for Østlandet

3.1 Hva er problemet?

Transportsystemet på Østlandet står overfor store utfordringer knyttet til befolkningsvekst, politiske mål om nullvekst i biltrafikken og behovet for et effektivt lavutslippsmobilitetssystem. Kollektivstudien analyserer hvordan kollektivtransporten kan utvikles for å sikre en robust og bærekraftig transportløsning for fremtiden.

3.2 Problemets omfang

Befolkningsvekst og arealbruk

- Ifølge SSBs middelalternativ vil befolkningen i Oslo, Akershus, Buskerud og Østfold øke med 350 000 innen 2050.
- Denne veksten skaper økt transportbehov og setter press på eksisterende infrastruktur og arealbruk.
- Både tett og spredt bebyggelse gir utfordringer for et effektivt kollektivtilbud.
- Østlandet utgjør omtrent 40 % av Norges befolkning, og de transportmessige utfordringene i denne regionen påvirker en betydelig andel av landets innbyggere.

Kollektivtilbudet

- Dagens kollektivtilbud samsvarer ikke fullt ut med brukernes behov og forventninger
- **Punktlighet**, Kollektivtilbudet sliter med lav forutsigbarhet/driftsstabilitet
- **Trengsel** i rushperiodene gir lav komfort og reduserer kollektivtransportens attraktivitet
- **Lang reisetid** fra ytre regioner gjør kollektivtransporten mindre konkurransedyktig mot bil
- **Manglende digital infrastruktur** som sanntidsinformasjon og sømløse betalingssystemer skaper frustrasjon og det er også manglende digital kompetanse i deler av befolkningen
- **Kompliserte billettsystemer** med varierende takster oppleves som urettferdig
- **Takst**: kollektivtransport er kostbar sammenliknet med bil. Dette gjelder særlig for fritidsreiser når en familie eller liten gruppe skal reise sammen.
- **Dårlig tilrettelegging av knutepunkt** reduserer effektiviteten i reisekjeden
- **Dårlig fremkommelighet inn mot og ved knutepunkt** for bussene, eks. Hauketo, Asker, Lysaker, Lillestrøm og Helsfyr
- **Parallellkjøring av buss og tog** gir ineffektiv ressursbruk. Det er behov for å redusere parallellkjøring og sikre bedre koordinering mellom buss og tog.
- **Lav frekvens** på togtilbudet hindrer mulig mating
- **Manglende samspill** i reisekjeden på tvers av modalitet og fylkesgrenser
- Spredt bebyggelse gjør flatedekning kostbart

Klima og miljøutfordringer

- Veitrafikk bidrar til klimautslipp, dårlig luftkvalitet, støy og arealforbruk
- Norge har mål om å være et lavutslippssamfunn innen 2050, noe som krever betydelig omstilling i transportsektoren.

- Økt overføring av transport fra bil til kollektiv er nødvendig.

Energiknapphet

- Elektrifisering er et sentralt klimatiltak, men økt etterspørsel etter elektrisitet kan føre til knapphet og høyere kraftpriser.
- For å unngå energimangel må transportsystemet være så energieffektivt som mulig.

3.3 Konsekvenser dersom det ikke gjøres tiltak

- **Kollektivtilbudet** vil bli mindre attraktivt, noe som kan øke biltrafikken og forverre trengselsproblemer.
- **Miljøkonsekvenser** som følge av økt biltrafikk, dårligere luftkvalitet og mer støy vil ha negative helseeffekter.
- **Ekstremvær** vil gi økt nedetid i transportsystemet, høyere vedlikeholdskostnader og større risiko for avbrudd i tog- og bussruter.
- **Energiknapphet** kan gi økte kostnader for transport, noe som gir redusert mobilitet.
- **Arealbruk:** Uten koordinert innsats for konsentrert utvikling rundt knutepunkter, vil spredt utbygging skape ineffektive transportstrukturer, øke transportbehovet og arealforbruk til transport.

3.4 Hvem blir berørt av problemene?

Innbyggere og reisende

- Billettpriser, trengsel og manglende tilbud reduserer tilgjengeligheten og kvaliteten på kollektivtransporten.
- Miljøpåvirkninger som luftforurensning og støy påvirker helse og livskvalitet.
- Avvik i kollektivtilbudet påvirker daglig mobilitet og forsyningslinjer.
- Transportutfordringer i sentrale Østlands-området forplanter seg langt utenfor regionen, og har nasjonal rekkevidde. Dette blir synlig blant annet for de lange reisene for både person- og godstransport.

Transportører og næringsliv

- Ineffektive og uforutsigbare transportløsninger reduserer produktivitet og forsinker vareflyt.
- Konkurransen med bil gjør det vanskelig å tilby like attraktive kollektivløsninger.
- Utfordrende å utvikle transporttilbudet i takt med etterspørselen på grunn av begrenset kapasitet.

Myndigheter (stat, fylke og kommuner)

- Staten har ansvar for togtilbud og finansiering, men står overfor utfordringer knyttet til prioritering av begrensede midler.
- Fylkeskommunene forvalter kollektivtransporten, men har økonomiske begrensninger som kan resultere i rutekutt og høye billettpriser.

- Fylkeskommunale kollektivselskaper spiller en nøkkelrolle i drift og utvikling av kollektivtilbudet, men møter utfordringer knyttet til finansiering, koordinering på tvers av fylkesgrenser og tilpassing til nye krav om bærekraft og teknologi.
- Kommunene spiller en avgjørende rolle i arealutvikling, men manglende samordning kan føre til ineffektiv arealbruk.

Hovedutfordringer for myndighetene:

- Oppnåelse av Norges klima- og miljømål
- Prioritering av investeringer i et stramt økonomisk handlingsrom.
- Koordinering mellom ulike forvaltningsnivåer for å sikre helhetlige transportløsninger.
- Sikre at kollektivtilbudet forblir konkurransedyktig med bil.
- Sikre arealutvikling som styrker gode og helhetlige transportløsninger

Jernbanen 2050, Kollektivstudie Østlandet

Notat 2

Behovsanalyse

Utarbeidet av prosjektgruppen:

Ansvarlig: Kathrine Gjerde

Kvalitetssikret av: Ida Bøe

Saksnummer

2024/1961

Godkjent av:

Dokumentnummer

Dokument nr: [Dokumentnr]

Dato: 9.2.2025

Behandlet i styringsgruppen: DATO PA: Tatiana Klougman PE: Jan Frederik Geiner	#####
Dato 9.2.2025	Versjon 01
Endringslogg:	

Innhold

1	Behovsanalyse	4
2	Behov blant ulike kundegrupper på tog	5
2.1	Innledning.....	5
2.2	Kundegrupper.....	5
3	Behov blant øvrige kundegrupper	7
3.1	Fylkene Østfold, Vestfold, Innlandet, Buskerud og Telemark	7
3.2	Akershus fylke	7
3.3	Ruter.....	7
3.4	Statens vegvesen	8
3.5	Bane NOR	8
4	Behovene for de reisende oppsummert.....	9

1 Behovsanalyse

Kollektivstudie Østlandet bygger på en notatserie som omhandler sentrale tema for strategikutvikling. Dette notatet tar for seg behov knyttet til et bedre togtilbud på Østlandet fram mot 2050.

Behovsanalysen består av tre typer behov:

- Behov knyttet til kunden: å **forbedre togtilbudet** på Østlandet inkl. tilbringertjenester; hvem reiser i dag, hvilke behov har de reisende, og hva skal til for at togtilbudet tiltrekker seg nye reisende?
- Behov som følge av samfunnets **mål**; de transportpolitiske målene og klimamålet
- Behov som følge av **økt etterspørsel** av transport som følge av den generelle utviklingen av transportbehovet i samfunnet

Målet om nullutslipp i byene og et lavutslippssamfunn i 2050 står sentralt

Togtilbudet på Østlandet er et virkemiddel for å nå de transportpolitiske målene. For å få flere til å reise med tog må dagens tilbud utvikles. Behovet for å bl.a. nå nullvekstmålet på Østlandet har betydning for det videre arbeidet for å komme fram til en anbefalt strategi for togtilbudet på Østlandet. Dette er nærmere beskrevet i måldokumentet, notat 3.

Transportbehovet øker mot 2050, noe som påvirker behovet for å utvikle togtilbudet

I «Nasjonal potensialanalyse for persontransport med jernbane» er markedet for togreiser vurdert. Markedet er vurdert med formål å kartlegge et samlet reisebehov på relasjoner som har et togtilbud på Østlandet. Arbeidet har definert til sammen 21 relasjoner på Østlandet (togreiser inn og ut av Oslo).

Frem mot 2050 og 60 viser prognosene at transportbehovet øker i alle relasjonene der det finnes et togtilbud i dag, og at veksten er størst mot Oslo lufthavn, på lokaltog mot Asker, på regiontog mot Lillestrøm og på regiontog mot Sandvika. De største reiserelasjonene er, og vil være, på lokaltog mot Ski og på lokaltog mot Lillestrøm. De to relasjonene er også størst på landsbasis. Togandelen vil være omtrent på samme nivå som i dag der det ikke gjøres spesielle tiltak, men vi ser også at der det er lagt inn forbedret togtilbud iht. NTP 2025-36, øker togandelen betydelig. Dette gjelder spesielt for lokaltog mot Lillestrøm og for lokaltog mot Ski.

I arbeidet med å fastsette ambisjonsnivå vil resultatene fra potensialanalysen danne et ytterpunkt, og gjennom andre kilder vil anslå hvor et *høyt* og et *middels* ambisjonsnivå plasseres på skalaen mellom dagens antall togreiser, og det totale transportbehovet som er kartlagt på de 21 relasjonene på Østlandet. Dette er nærmere beskrevet i etterspørselsdokumentet, notat 4.

Det samlede behovet danner utgangspunkt for fastsettelse av resultatmål, effektmål og ambisjonsnivå, samt hvilken innretning løsningene skal få.

For å nå et større marked må togtilbudet være pålitelig og forbedres

Togtilbudet på Østlandet benyttes i størst grad av kunder som er på arbeidsreiser, og ca. en tredjedel av alle daglige reiser inn og ut av Oslo sentrum foretas med tog. Nesten hvert fjerde rusetidstog i Oslo er forsinket (Riksrevisjonen, 2024). For å få flere til å velge tog i dette markedet i dag, er pålitelighet det mest sentrale behovet for forbedring. Gjennom driverundersøkelser gjennomført av Jernbanedirektoratet (2020) og Bane NOR (2023) har vi innsikt som sier at følgende er det viktigste for valg av transportmiddel:

- **Pålitelighet.** Den viktigste driveren for valg av transportmiddel er at det kommer og går til avtalt tid og gjør at man kommer frem når man skal med minst mulig forsinkelser.
- **Direktetreiser.** Begge driverundersøkelsene viser også at den nest viktigste driveren for valg av transportmiddel er muligheten for å reise direkte uten overgang og bytte.
- **Reisetid.** Deretter er den totale reisetiden viktig i valget av transportmiddel.
- **Frekvens og komfort.** Videre vil utvikling av tilbudet med høyere frekvens, og andre forbedringer som gir bedre komfort være relevante.

2 Behov blant ulike kundegrupper på tog

2.1 Innledning

Dette kapittelet gjennomgår behovene til de primære interessentene - altså de som reiser eller skal reise med toget. Kunnskapen om markedet og kundegruppene som reiser med tog er sentralt for å kunne tilby en god tjeneste, og for å kunne utforme en strategi for togets rolle i på ulike strekninger.

2.2 Kundegrupper

Jernbanedirektoratet har siden 2022 gjennomført en kundetilfredshetsundersøkelse (KTU) på alle togstrekninger der det er inngått trafikkavtale. Det er 41.185 respondenter som har svart på undersøkelsen til og med 2024.

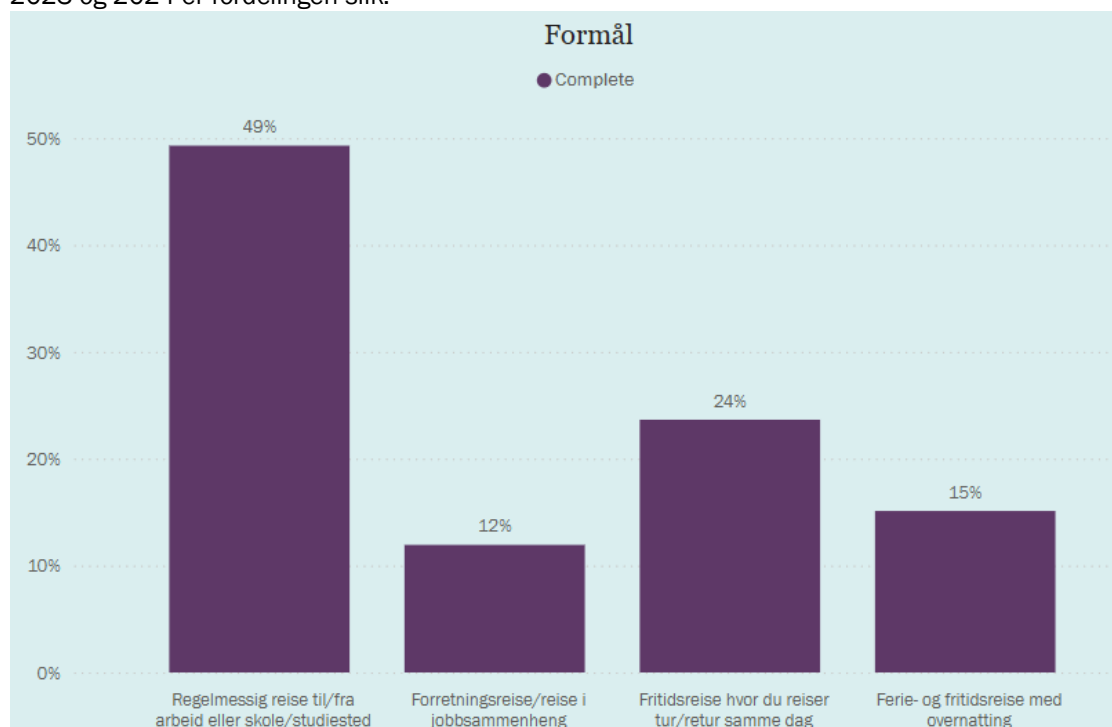
For Østlandet er det to lokaltogstrekninger L1 og L2, seks regiontogstrekninger R12, R13, R14, R21, R22 og R23 og fire regionekspresstrekninger RE10, RE11, RE20 og RE30.

Lokaltog (L) dekker transport mellom sentrum og forsteder i storbyområder. Toget stopper ved alle stasjoner og de har ideelt sett så høy avgangsfrekvens at reisende ikke må planlegge tidspunktet for reisen sin på forhånd. Lokaltogene som benyttes i trafikken på Østlandet er av type 69 og 72 og disse togsettene er gamle og skal i løpet av få år erstattes med nye lokaltog.

Regiontog (R) dekker transport innenfor en region. I transportrelasjoner med flere regiontoglinjer og differensiert stoppmønster i samme transportrelasjon er det etablert **Regionekspresstog (RE)** slik at reiser til ytre regionale omland har kortest mulig reisetid.

Reisehensikt

Reisende på Østlandet fordeler seg på ulike reisehensikter, dvs. formålet med reisen. Samlet for 2022, 2023 og 2024 er fordelingen slik:



Figur 1 Reisehensiktsfordeling på Østlandet: 2022-2024

Komfort

Lokaltogreisende i type 69 er minst fornøyde med komforten om bord, så erstatning av disse vil etter all sannsynlighet bedre kundetilfredsheten med lokaltogtilbudet på Østlandet. De reisende oppholder seg relativt kort tid på toget, og graden av komfort kan derfor begrenses sammenliknet med andre tog. For eksempel kan serveringstilbud sløyfes på lokaltogene. Dette frigjør plass inne i kjøretøyene, og det blir plass til flere passasjerer om bord enn på andre tog.

Regiontogtilbudet på Østlandet trafikkeres i stor grad med Type 75 og ca. 60% svarer at de er fornøyde med komforten om bord. Regionekspresstrafikkeres med type 74 og ca. 50% svarer at de er fornøyde med komforten om bord.

De som ikke er fornøyde med komforten om bord sier at dette i stor grad skyldes at det var veldig fullt om bord og det derfor ikke er mulig å få sitte, samt at setene ikke var behagelige å sitte i.

Punktlighet

Fra driverundersøkelsen gjennomført i 2020 vet vi at den viktigste driveren for valg av transportmiddel er at det kommer og går til avtale tid. Gjennom de tre siste årene er i snitt 71% av de reisene på Østlandet enige i at toget de reiste med var i rute. Punktligheten i 2024 trekker andelen som opplevde toget i rute ned, for da var kun 66% av respondentene enige i at toget var i rute, mot 76% i 2022. Den opplevde punktligheten er høyest og lavest blant de som reiser regelmessig til og fra arbeid og skole, som kanskje er forventet med tanke på at de hyppigst benytter toget som transportmiddel. KTU viser at de som reiser med lokaltog er minst fornøyde med reisen totalt sett og de er minst enige i at toget er punktlig.

Rutetilbud

En gang per år blir de reisende spurt gjennom KTU om deres opplevelse av rutetilbudet. I første kvartal 2023 var Østlandet én trafikkavtale og 64% svarte at de var fornøyde med rutetilbudet, på Gjøvikbanen var det 62% som svarte at de var fornøyde med rutetilbudet. Fra 2024 er Østlandet delt i to trafikkavtaler Øst 1 og Øst 2. I første kvartal 2024 svarte 67% i Øst 1, 69% i Øst 2 og 66% på Gjøvikbanen at de er svært eller ganske fornøyde med rutetilbudet. Dette er på linje med reisende på tvers av alle trafikkpakkene. For trafikkavtalene Øst 1 og Øst 2 er det flere som opplever at rutetilbudet dekker deres behov i hverdagen. Blant kundene på Gjøvikbanen er det et ønske om flere avganger i helgene mellom 22.00 og 02.00. For alle områdene på Østlandet er den viktigste årsaken til at de ikke er fornøyd med rutetilbudet, at de ønsker flere avganger i rushperiodene mellom 06.00 – 09.00 og mellom 15.00 – 18.00.

3 Behov blant øvrige kundegrupper

3.1 Fylkene Østfold, Vestfold, Innlandet, Buskerud og Telemark

Fylkene (Østfold, Vestfold, Innlandet, Buskerud, Telemark) har beskrevet behov blant kollektivreisende på Østlandet i forbindelse med «utfordringsbildet» av 24.1.2025. De som er mest relevant for kollektivstudien er listet opp nedenfor:

- Det er stor lokaltrafikk i fylkene og det er behov for at toget tar en større markedsandel. Dette gjelder i byområdene og mellom byområdene i alle fylkene. Stort sett er det kun timesavganger eller sjeldnere på viktige reiserelasjoner, og det er behov for å finne ut hvilke effekter økt frekvens kan ha
- Det er behov for et generelt takstsamarbeid (som kanskje inkluderer mer enn buss/tog, også mikromobilitet)
- Det er høyt bilhold og behov for restriktive virkemidler på bilbruk, men vanskelig å få til. Det er mange fordeler for el-biler (parkering, gratis ferge mm).
- Det er behov for økt digital kompetanse hos enkelte grupper reisende

3.2 Akershus fylke

Akershus fylke har beskrevet behov blant kollektivreisende på Østlandet i forbindelse med «utfordringsbildet» av 17.1.2025. De som er mest relevant for kollektivstudien er listet opp nedenfor:

Det er behov for

- Ekstra innsats i områder med mye køer og lokal miljøbelastning. Der må det jobbes videre med kapasitetssterk skinnegående transport, supplert med superbuss på utvalgte strekninger, bedre framkommelighet for buss og et sammenhengende tilbud for gående og syklende som er tilknyttet kollektivtilbudet.
- At andel fossilfrie biler må økes
- At togtilbudet er pålitelig og forutsigbart. Togtilbudet i regi av staten sørger for rundt halvparten av kollektivtrafikken mellom Akershus og Oslo, og utgjør en stamme i det kollektivtilbudet som organiseres av Ruter AS. Staten bruker omtrent like mye på togkjøp i Akershus-området som fylkeskommunen gir i tilskudd/bompenger til Ruter AS. Uten togtilbudet ville det vært vanskelig å frakte så mange mennesker inn mot Oslo, og det ville krevd omfattende omprioritering av bussmateriell.

3.3 Ruter

Ruter har beskrevet behov blant kollektivreisende på Østlandet i forbindelse med «utfordringsbildet» av 31.1.2025. De som er mest relevant for kollektivstudien er listet opp nedenfor:

Det er behov for

- At knutepunkter/jernbanestasjoner må være tilrettelagt for busser og gi sømløse overganger for de reisende, det er behov for mer bussmating i fremtiden
- Knutepunkter med god lesbarhet og universell utforming
Innfartsparkering som lar reisende parkere ved kollektivknutepunkter for videre reise med kollektivtransport. Dette kan øke tilgjengeligheten i områder med begrenset lokalt kollektivtilbud.
- Et punktlig kollektivtilbud da dette er en viktig driver for at folk skal reise kollektivt
- Tilstrekkelig kapasitet og komfort (nok sitteplasser) er viktig for å kunne vurdere muligheten for mer mating til jernbanen
- Høy frekvens er viktig for at kundene ikke trenger å tilpasse seg tidtabellen, og medfører også at det ikke vil være behov for planlagt korrespondanse mellom linjene i knutepunktene

3.4 Statens vegvesen

Statens vegvesen har beskrevet behov blant kollektivreisende på Østlandet i forbindelse med «utfordringsbildet» av 28.1.2025. De som er mest relevant for kollektivstudien er listet opp nedenfor:

- En betydelig befolkningsvekst må møtes med en tettere arealbruk og en samordnet areal- og transportplanlegging (fra KVVU Oslo-navet). Det er behov for arealstrategier om fortetting i sentrumsområder og ved knutepunkt for å bygge opp under kollektivtransporten
- Det er behov for at folk kan bo nært arbeid, skole, handels- og tjenestetilbud og kollektivknutepunkter og dette vil være med på å begrense transportbehovet
- Det er behov for å redusere de negative virkningene av veitrafikk. Denne bidrar til kø, dårlig luftkvalitet og støy, og er særlig et problem i de største byområdene. Samtidig tar veiinfrastruktur store arealer i byene, der areal allerede er en knapp ressurs.
- Det er behov for tiltak som forbedrer samspillet mellom fylkeskommunalt mobilitetstilbud og jernbanen, og gjør kollektivt attraktivt, herunder rute-, takst- og billettsamarbeid

3.5 Bane NOR

Over 80% av alle togpassasjerer i Norge har Oslo og Akershus som start- eller endepunkt. 22% av alle av- og påstigninger foregår på Oslo S. Jernbanen i Oslo-navet er viktig for å få et velfungerende felles bo- og arbeidsmarked i Osloområdet.

Kapasitetsutfordringene i Oslo-navet er store. Lokal- og regiontogene har høy frekvens, og går i hovedsak som pendler gjennom Oslo. Den høye kapasitetsutnyttelsen er noe av årsaken til problemene med driftsstabiliteten.

Felles for strekningene i Oslo-navet er det at den svært store trafikkbelastningen gir stor slitasje på infrastrukturen. Med så høy trafikkbelastning får små feil på infrastrukturen store trafikale konsekvenser. En stor del av anleggene har høy alder/passert forventet levetid.

Med dagens fullt utnyttede maksimalkapasitet i Oslotunnelen på 24 tog per time må økt frekvens lengre ute tas gjennom forlengelse av pendler, det vil si at togene blir svært fulle gjennom Oslo. Med ny Rikstunnel økes kapasiteten til 48 tog per time, og det oppnås redundans.

Det pekes på behov for å bedre driftsstabiliteten, bl.a. ved å forbedre kapasiteten gjennom Oslo.

4 Behovene for de reisende oppsummert

Jernbanedirektoratets kundetilfredshetsundersøkelse 2022-2024 og driverundersøkelser gjennomført av Jernbanedirektoratet (2020) og Bane NOR (2023) peker på følgende behov for togreisende:

- Sitteplass for de reisende og behagelige seter. Behov for komfort og servicetjenester om bord øker med reisetiden.
- Et pålitelig og forutsigbart togtilbud
- Å reise direkte uten overgang og bytte
- Kortest mulig reisetid fra A-B
- God frekvens og tilstrekkelig komfort ombord togene

Fylkene, Ruter, Statens vegvesen har pekt på følgende behov som er relevante for kollektivstudien:

- Finne ut om toget kan ta en større markedsandel fra buss der det er parallellkjøring inn mot Oslo
- Det er behov for tiltak som forbedrer samspillet mellom fylkeskommunalt mobilitetstilbud og jernbanen, og gjør kollektivt attraktivt, herunder rute-, takst- og billettsamarbeid
- Restriktive virkemidler på bilbruk, men vanskelig å få til. Økt andel fossilfrie biler.
- Ekstra innsats i områder med mye køer og lokal miljøbelastning. Der må det jobbes videre med kapasitetssterk skinnegående transport, supplert med superbuss på utvalgte strekninger, bedre framkommelighet for buss og et sammenhengende tilbud for gående og syklende som er tilknyttet kollektivtilbudet.
- Togtilbudet må være pålitelig og forutsigbart. Uten togtilbudet ville det vært vanskelig å frakte så mange mennesker inn mot Oslo, og det ville krevd omfattende omprioritering av bussmateriell.
- God komfort, høy kapasitet og god frekvens; gjelder både buss og tog
- Knutepunktene ved jernbanestasjoner må være tilrettelagt for busser og gi sømløse overganger for de reisende, det er behov for mer bussmating i fremtiden, de må ha god lesbarhet og universell utforming og tilby innfartsparkering
- Arealstrategier om fortetting i sentrumsområder og ved knutepunkt for å bygge opp under kollektivtransporten
- Å redusere de negative virkningene av veitrafikk. Denne bidrar til kø, dårlig luftkvalitet og støy, og er særlig et problem i de største byområdene. Samtidig tar veiinfrastruktur store arealer i byene, der areal allerede er en knapp ressurs.

Jernbanen 2050, Kollektivstudie Østlandet

Notat 3

Mål for kollektivstudie for Østlandet

Utarbeidet av prosjektgruppen:
Ansvarlig: Kathrine Gjerde
Kvalitetssikret av: Ida Bøe

Saksnummer
2024/1961

Dokument nr: [Dokumentnr]

Dato: 4.2.2025

Godkjent av: Behandlet i styringsgruppen: DATO PA: Tatiana Klougman PE: Jan Frederik Geiner	Dokumentnummer #####
Dato 4.2.2025	Versjon 01
Endringslogg:	

Innhold

1	Mål for inneværende NTP.....	4
2	Mål for kollektivstudie Østlandet.....	6
2.1	Enklere reisehverdag.....	6
2.2	Bidrag til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål.....	6
2.2.1	<i>Redusert arealforbruk og tap av natur</i>	<i>7</i>
2.2.2	<i>Redusert energibruk</i>	<i>7</i>
2.2.3	<i>Redusert støybelastning</i>	<i>8</i>
2.2.4	<i>Redusert utslipp av mikroplast</i>	<i>8</i>
2.3	Økt vektlegging av samfunnssikkerhet og beredskap	9
2.4	Mer effektiv bruk av ny teknologi	9
2.5	Mer for pengene	9
3	Oppsummering.....	11

1 Mål for inneværende NTP

NTP 2025-2036 beskriver at «Et velfungerende transportnett er nødvendig for å skape velferd og økonomisk vekst». For å få til det er det beskrevet NTP flere langsiktige mål for jernbanen fram mot 2050. Det overordnede samfunnsoppdraget er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050.

De fem NTP-målene er	Målene skal oppnås gjennom
1. Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet	- Bedre mobilitet for mennesker og næringsliv i hele landet
2. Bidrag til oppfyllelse av Norges klima og miljømål	- Reduserte klimagassutslipp og økt hensyn til natur
3. Nullvisjon for drepte og hardt skadde	- Nye og forsterkede tiltak som skal øke transportsikkerheten - Økt vektlegging av samfunnssikkerhet og beredskap
4. Effektiv bruk av ny teknologi	- Digitalisering og ny teknologi skal effektivisere transportsystemet
5. Mer for pengene	

NTP presenterer også 7 mål for den strategiske utviklingen av jernbanen frem mot 2050. Strategi som er spesielt viktig for kollektivstudien er satt inn i *kursiv*.

1. Ruste opp og vedlikeholde eksisterende infrastruktur slik at toget går når det skal og er fremme når det skal

Jernbanen er preget av gammel infrastruktur og utfordringer med punktlighet og mange innstillinger. Et villere og våtere vær gjør infrastrukturen mer sårbar. *Regjeringens viktigste prioritering for jernbanen i planperioden er derfor å ta vare på kundene som bruker toget, gjennom bedre og økt vedlikehold av eksisterende infrastruktur*

2. Ferdigstille tilbudsforbedringene som pågår rundt de største byene innen 2030

3. Øke kapasiteten i jernbanen i byområdene i perioden 2025–2036

For å møte veksten i behov for kollektivtransport og gjøre det mulig å nå nullvekstmålet i byområdene, vil regjeringen i planperioden øke kapasiteten på jernbanen i byområdene der befolkningsveksten er størst, bl.a. på det sentrale Østlandet og i Trondheim. I tillegg må det prioriteres midler til å arbeide videre med mulighetene for å øke transportkapasiteten gjennom kjøp av tog, bl.a. ved å vurdere toetasjes tog på regionstrekningene, og gjennom forbedringer på jernbanestrekninger som i dag har sprenget kapasitet, særlig Hovedbanen nord (Lillestrøm–Eidsvoll), Kongsvingerbanen og Sørlandsbanen mot Kongsberg. Dette er jernbanestrekninger i vekstområder som vil måtte avlaste hovedstadsområdet i tiden frem mot 2050

4. Gjennomføre tiltak for å legge til rette for vekst i godstransport på jernbane og ivareta behovet for militær mobilitet

Regjeringen vil legge til rette for vekst i klimavennlig godstransport på bane, samtidig som jernbanen skal være med på å sikre Forsvarets behov for transport av materiell. *Det foreslås derfor flere tiltak for godstransport på bane som kommer næringslivet og samfunnet til gode og ivaretar hensynet til samfunnssikkerhet og militær mobilitet*

5. Gjennomføre en digital satsing for mer sømløse reiser og bedre bruk av data

Regjeringen vil gjennomføre en digital satsing slik at de reisende får en enklere og mer sømløs reisehverdag, at data kan deles for å utvikle bedre tjenester til kundene, og at transportvirksomhetene får bedre muligheter til å styre trafikken, utnytte kapasiteten, håndtere avvik og forbedre sin transportplanlegging.

6. Øke kapasiteten i jernbanen nasjonalt på lang sikt, herunder starte planleggingen av ny rikstunnel for ferdigstillelse på 2040-tallet

Regjeringen mener at det på lengre sikt vil være nødvendig å bygge ut kapasiteten i det nasjonale jernbanenettet for å møte det økte behovet for transport, særlig på Østlandet, men også mellom de store byene og til utlandet. Sentralt i dette arbeidet vil være å finne en løsning på kapasitetsbegrensningen gjennom Oslo-navet (ny rikstunnel mellom Oslo S og Skøyen) og på Østfoldbanen.

7. Oppstart av sentrale utredninger frem mot neste melding om Nasjonal transportplan

Herunder denne utredningen.

2 Mål for kollektivstudie Østlandet

Ut ifra målene i NTP som beskrevet i 1 har vi plukket ut følgende mål som spesielt relevante og viktige for kollektivstudien:

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none">1. Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet gjennom bedre mobilitet2. Bidrag til oppfyllelse av Norges klima og miljømål3. Bidrag til økt samfunnssikkerhet og beredskap |
|--|

De fem NTP-målene er alle viktige og deres betydning for kollektivstudien er nærmere beskrevet i dette notatet.

2.1 Enklere reisehverdag

Bedre mobilitet med et godt togtilbud bidrar til målet en enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet. Kollektivstudiet har satt opp følgende delmål som skal bidra til dette:

- Tog, T-bane, trikk og busser med høy kapasitet settes inn der det er store reisestrømmer mens transportmidler med lavere kapasitet dekker de mindre reisestrømmene og mater inn til hovedlinjene ved lokale og regionale knutepunkt (Ruters strategi iht. SMT).
- Sosial bærekraft, likeverdig tilgang til transport iht. FN's bærekraftsmål 9.1:
 - Universell utforming av stasjoner, knutepunkt og kjøretøy
 - Overkommelig pris for transport
 - Få barrierer for tilgang til transport
- Smidig omstigning i utvalgte knutepunkt (der det er store reisestrømmer)
- Bedre informasjons-, takst- og billettsystemer som favner alle kollektive transportmidler
- Forbedret driftsstabilitet på kollektive transportmidler
- Bedre frekvens der det er fremtidig behov
- Bedre reisetid på regionale reiser
 - På kortere/lokale reiser anses dagens reisetid som god nok i konkurranseflaten mot bil
- Bedre innfartsparkering der bussmating ikke er lønnsomt

2.2 Bidrag til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

Norge har følgende mål knyttet til **reduksjon av klimagassutslipp**:

- Redusere utslippene med minst 55 prosent innen 2030 sammenlignet med 1990-nivå. Dette tilsvarer en reduksjon på 28 millioner tonn CO₂.¹
- Være lavutslippssamfunn i 2050, som innebærer en utslippsreduksjon på 90-95% fra 1990-nivå. Dette tilsvarer en reduksjon på 46-48 millioner tonn CO₂.

Begge disse målene er vedtatt i klimaloven.² Det nyeste tallgrunnlaget fra SSB viser at det i 2022 var en reduksjon i klimagassutslipp på om lag 4,6% fra 1990-nivå.³ Det innebærer at vi må redusere klimagassutslippene med ytterligere ca. 50 % fram mot 2030 for å nå Norges klimamål.

Fra transportsektoren har utslippene økt med 29% siden 1990.⁴

En tredjedel av norske klimagassutslipp stammer fra transportsektoren. Klimautvalget 2050 viser i sin rapport at det langsiktige målet om lavutslippssamfunnet i 2050 innebærer at det er et svært begrenset

¹ [Utslipp til luft – SSB](#)

² [Lov om klimamål \(klimaloven\) - Lovdata](#)

³ [Utslipp til luft – SSB](#)

⁴ [Klimagassutslipp fra transport \(miljødirektoratet.no\)](#)

rom for utslipp til transportsektoren. Utslipp fra denne sektoren er forbeholdt transportsegmenter som er vanskelig å dekarbonisere som luft- og sjøfart.⁵

Behovet for å redusere klimagassutslipp har betydning for hvilket ambisjonsnivå som anbefales for gods- og fjern tog, men for kollektivstudien vil alle fremtidige reiser mot 2050 foretas med fossilfri transport og vil således ikke kunne bidra til redusert utslipp av CO₂.

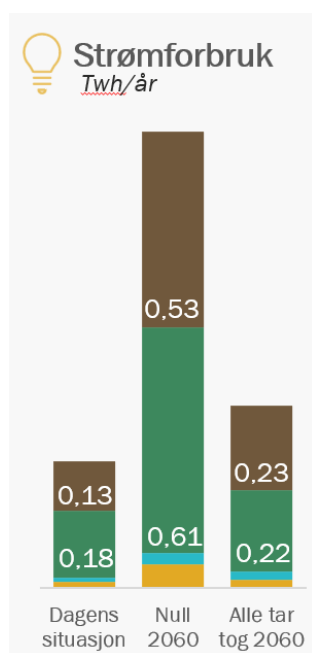
For kollektivstudien vil imidlertid overføring til mer persontransport på jernbane bidra til oppfyllelse av klima- og miljømålene. Dette gjelder spesielt redusert strømforbruk, redusert støvforurensning i byene, redusert arealbruk og redusert utslipp av mikroplast. Nedenfor er målet om å kunne hente ut disse miljøfordelene nærmere beskrevet.

2.2.1 Redusert arealforbruk og tap av natur

Det er et mål å redusere arealbehov til vei og parkering i by/tettsted ved økt overføring fra trafikk på vei til bane. Samordnet areal- og transportplanlegging og strengere regulering vil også bidra til å redusere arealforbruket og dermed bidra til redusert tap av natur og naturmangfold. Kollektivstudien utarbeides på et overordnet nivå, og disse virkemidlene vil være relevante for senere utredningsarbeid.

2.2.2 Redusert energibruk

Tilgang på fossilfri energi er et av problemene som drøftes i Notat 1 Utfordringsbildet. I regjeringens «Handlingsplan for energieffektivisering i alle deler av norsk økonomi», trekkes det frem at energieffektivisering i transportsektoren spiller en sentral rolle i målet om å redusere det nasjonale energiforbruket.



I potensialanalysen for persontransport er beregnede effekter av å flytte alle reiser⁶ over til tog vist. Den grønne delen av stolpen viser alle transportrelasjoner mellom storbyer i Norge.

Strømforbruket som kan forventes på Østlandet vil øke med kun 22% fra dagens nivå hvis alle tar toget i 2060, mot ellers mer enn en tredobling.

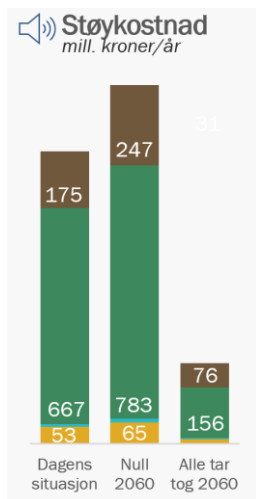
Det er et mål å øke strømforbruket ned mot 22% fram mot 2060.

Figur 1 Mulig reduksjon av strømforbruk dersom alle reiser i jernbanens markedsområde overføres til tog i 2060. Fargene indikerer markedssegment, hvor brun er lange reiser, grønn er lokale- og regionale reiser i storbyregionen, blå er reiser i distriktet, og gul er reiser til flyplassen. For full beskrivelse henvises til Nasjonal potensialanalyse persontransport.

⁵ [Klimautvalget-2050.pdf \(regjeringen.no\)](#)

⁶ Alle reiser må i denne sammenheng leses som i de aktuelle jernbanekorridorene der toget har sitt markedsområde

2.2.3 Redusert støybelastning



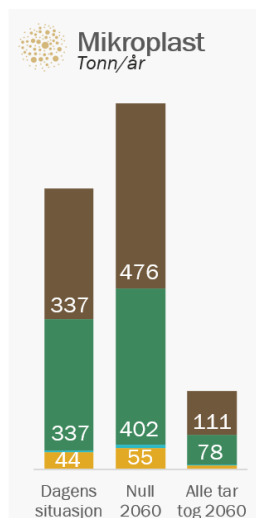
Det er et delmål å redusere støyforurensningen fra transport. I potensialanalysen for persontransport er beregnede effekter av å flytte alle reiser⁷ over til tog vist. Den grønne delen av stolpen viser alle transportrelasjoner mellom storbyer i Norge.

Samfunnskostnaden for støybelastning fra transport som kan forventes på Østlandet i aktuelle jernbanekorridorer vil reduseres med 77 % fra dagens nivå hvis alle tar toget i 2060, mot ellers en økning på 17 %.

Det er et mål å redusere støybelastningen i aktuelle jernbanekorridorer med opp mot 77% fram mot 2060.

Figur 2 Mulig reduksjon av støy dersom alle reiser i jernbanens markedsområde overføres til tog i 2060. Fargene indikerer markedssegment, hvor brun er lange reiser, grønn er lokale- og regionale reiser i storbyregionen, blå er reiser i distriktet, og gul er reiser til flyplassen. For full beskrivelse henvises til Nasjonal potensialanalyse persontransport.

2.2.4 Redusert utslipp av mikroplast



Det er et delmål å redusere utslipp av mikroplast fra transport. I potensialanalysen for persontransport er beregnede effekter av å flytte alle reiser⁷ over til tog vist. Den grønne delen av stolpen viser alle transportrelasjoner mellom storbyer i Norge.

Utslipp av mikroplast som kan forventes på Østlandet vil reduseres med 77 % fra dagens nivå hvis alle tar toget i 2060, mot ellers en økning på 19 %.

Det er et mål å redusere utslipp av mikroplast med 77% mot 2060 i aktuelle jernbanekorridorer.

Figur 3 Mulig reduksjon av mikroplast dersom alle reiser i jernbanens markedsområde overføres til tog i 2060. Fargene indikerer markedssegment, hvor brun er lange reiser, grønn er lokale- og regionale reiser i storbyregionen, blå er reiser i distriktet, og gul er reiser til flyplassen. For full beskrivelse henvises til Nasjonal potensialanalyse persontransport.

⁷ Alle reiser må i denne sammenheng leses som i de aktuelle jernbanekorridorene der toget har sitt markedsområde

2.3 Økt vektlegging av samfunnssikkerhet og beredskap

Samfunnssikkerhet handler om samfunnets evne til å verne seg mot og håndtere hendelser som truer grunnleggende verdier og funksjoner og setter liv og helse i fare. Slike hendelser kan være utløst av naturen, være et utslag av tekniske eller menneskelige feil, eller bevisste handlinger. SDs strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren peker på naturfarer og klimaendringer, informasjonssikkerhet, alvorlige transportulykker, og støtte til forsvaret med tilgang til transportinfrastruktur.

I tildelingsbrevet for de tre utredningene er godsstrategien gitt et særlig ansvar for å se på forsvarets behov. Et tilleggsmoment er behovet for redundans/alternative transportløsninger ved brudd/større hendelser. Eksempler her er alternative ruter/transportmåter ved større hendelser. Et annet moment som er relevant er å sikre mobilitet mellom land i Norden, dvs. at de grensekryssende strekningene får betydning for samfunnssikkerheten i strategiutformingen. Kongsvingerbanen og Østfoldbanen er således viktige strekninger i kollektivstudien fordi de forbinder Oslo med Sverige. Disse strekningene er aktuelle for militær transport.⁸ For kollektivstudien er disse delmålene å anse som spesielt viktige for å bidra til god samfunnssikkerhet og beredskap:

Sikre:

- Redundans der dette mangler – gjennom Oslo øst-vest
- Minimum restkapasitet i transportsystemet
- Kontinuitet i transportsystemet, inkludert jernbanen under små, større og ekstreme hendelser (inkl. redundans).
- Evakuering av større folkemengder
- Sikre mobilitet på grensekryssende strekninger (Kongsvingerbanen og Østfoldbanen)

2.4 Mer effektiv bruk av ny teknologi

Teknologiutvikling vil stå sentralt i vurderingen videre av hva som er relevante utviklingsbaner for andre transportformer, for at de bedre skal kunne bidra til reduksjon i klimagasser, energibruk og en overgang til lavutslippssamfunnet. Det videre arbeidet med tverretatlige scenarier vil vurdere mulig utvikling for teknologitrendene og vil bli brukt som grunnlag for følsomhetsbetraktninger før en anbefalt strategi ferdigstilles.

Målet om mer effektiv bruk av ny teknologi vil også være en del av tiltaksalternativene, og en del av mulighetene for å nå andre transportpolitiske mål.

2.5 Mer for pengene

Ta vare på eksisterende infrastruktur

I nasjonal transportplan vektlegges prioritering av vedlikehold og fornyelse for å forhindre kostnadskrevende forfall og øke samfunnsnyttene av investeringer som allerede er gjort. Det beskrives videre at det er behov for å utvikle et bedre grunnlag for å vurdere vedlikeholdsbehov, og hva som er forventet effekt av ulike vedlikeholdsstrategier. Prioritering av vedlikehold skal bidra til å gjøre infrastrukturen mer robust for klimaendringer og -belastninger.

Gode beslutningsgrunnlag og prioriteringer for å sikre det beste togtilbudet på sikt

Jernbanestrategien mot 2050 i NTP 2025-2036 forutsetter at nytt kunnskapsgrunnlag utarbeides for å kunne utvikle strategien videre. Kollektivstudie skal bidra til gode prioriteringer med grunnlag i anbefalinger

⁸ Jernbanens rolle i nasjonal beredskap 2024/2310-1 Dato 6.12.24.

basert på best mulig samfunnsøkonomisk nytte og en situasjon der kollektivtilbudet på Østlandet bidrar til å nå transportpolitiske mål.

3 Oppsummering

De viktigste målene for kollektivstudien er:

- Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet gjennom bedre mobilitet
- Tog, T-bane, trikk og busser med høy kapasitet settes inn der det er store reisestrømmer mens transportmidler med lavere kapasitet dekker de mindre reisestrømmene og mater inn til hovedlinjene ved lokale og regionale knutepunkt (Ruters strategi iht. SMT).
- Overkommelig pris og likeverdig tilgang til kollektivtransport for alle (FNs bærekraftsmål 9.1)
- Smidig omstigning i utvalgte knutepunkt
- Bedre informasjons-, takst- og billettsystemer som favner alle kollektive transportmidler
- Forbedret driftsstabilitet på kollektive transportmidler
- Bedre frekvens der det er fremtidig behov
- Bedre reisetid på regionale reiser
- Bedre innfartsparkering der bussmating ikke er lønnsomt

2. Bidrag til oppfyllelse av Norges klima og miljømål

- Redusert arealforbruk til transport inkl. økt hensyn til natur
- Redusert energibruk
- Redusert støybelastning
- Redusert utslipp av mikroplast

3. Bidrag til økt samfunnssikkerhet og beredskap

- Redundans der dette mangler – gjennom Oslo øst-vest
- Sikre minimum restkapasitet i transportsystemet



Jernbane-
direktoratet

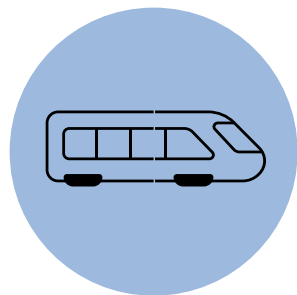
Orientering for Osloregionen

Kollektivstudie for Østlandet

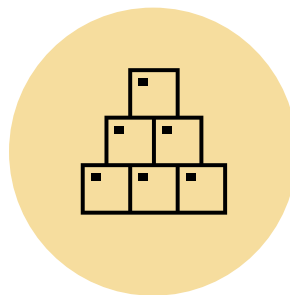
25.09.2025



Utredninger av jernbanetilbudet mot 2050



Fjerntogstrategi



Godsstrategi



Kollektivstudie Østlandet

Hensikt med oppdragene

Konkretisere mulig utvikling av togtilbudet mot 2050 som er i tråd med omstilling til lavutslippssamfunnet - kunnskapsgrunnlag for videreutvikling av jernbanestrategien

Gjennomføring

Nye metoder – målstyrt utvikling

Forventet resultat

Overordnede utredninger som skal gi strategiske føringer for videreutvikling av jernbanen, og anbefale videre utredninger.

«Jernbanen skal være ryggraden i kollektivtransporten mellom Akershus/omlandet og Oslo. Staten sørger for å utvikle togtilbudet, Ruter sørger for et høyfrekvent og godt lokalt busstilbud inn mot regionale byer/knutepunkt, og kommunene sørger for høy fortetting av boliger og arbeidsplasser i de regionale byene»

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus

Føringer fra oppdragsbrev



Kollektivstudie Østlandet

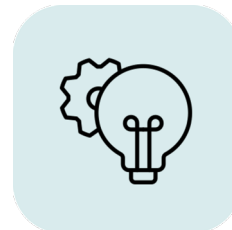
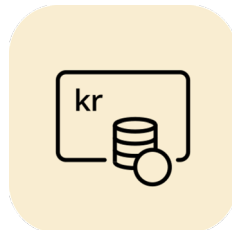
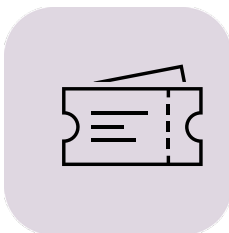
- Vurdere og konkretisere mulig tilbudsutvikling for jernbane innenfor de aktuelle markedene for toget som en del av kollektivsystemet på Østlandet
- Vurdere i hvilke markeder og langs hvilke jernbanestrekninger det er størst potensial for flere togpassasjerer, hvordan togtilbudet bør utvikles og i hvilke rekkefølge, samt kartlegge rolledelingen mellom tog og øvrig kollektivtransport i de ulike markedene
- Peke på relevante grenseflater mellom togtilbud og lokalt kollektivtilbud og aktuelle problemstillinger knyttet til samarbeid med fylker og kommuner

Referansesituasjon = sammenligningsalternativ

«Direktoratet skal legge utviklingen av jernbanen og de andre transportformene som er skissert i NTP 2025-2036, samt de fylkeskommunale areal- og transportplanene til grunn for utredningene.»

Følgende jernbanetiltak og tilbudsforbedringer forutsettes gjennomført

- Dobbeltspor til Moss/Fredrikstad, Hamar, og Tønsberg – økt frekvens indre IC
- Flere tog i Oslo-navet. Flere kapasitetstiltak for mer effektiv rutemodell
- Nytt lokaltogmateriell
- Integrering av flytoget



Gjennomføring og status



Fase 1

Nov. 2024 – Mars 2025

Problem, behov og mål



Fase 2

Mars 2025 – Juni 2025

Relevante tiltak



Fase 3

Aug. 2025 – Nov. 2025

Virkningsanalyser



Fase 4

Nov. 2025 – Apr. 2026

Anbefaling kollektivstudie

Vi er her



Suppl. tildelingsbrev 7,
oppdrag 15 fra SD



Kunnskapsgrunnlag
01.04.2026

Utfordringsbilde

Basert på notat 1,2,3, spørreundersøkelse og workshop

Befolkningsvekst +350 000 på Østlandet mot 2050 legger press på areal og infrastruktur

Takst-, og billettsamarbeid

- Vanskelig og urettferdig takst- og billettsystem

Knutepunktsutvikling

- Spredt arealbruk gjør kollektivtrafikk dyrt å drifte
- Dårlig fremkommelighet for buss

Restriktive tiltak for bil

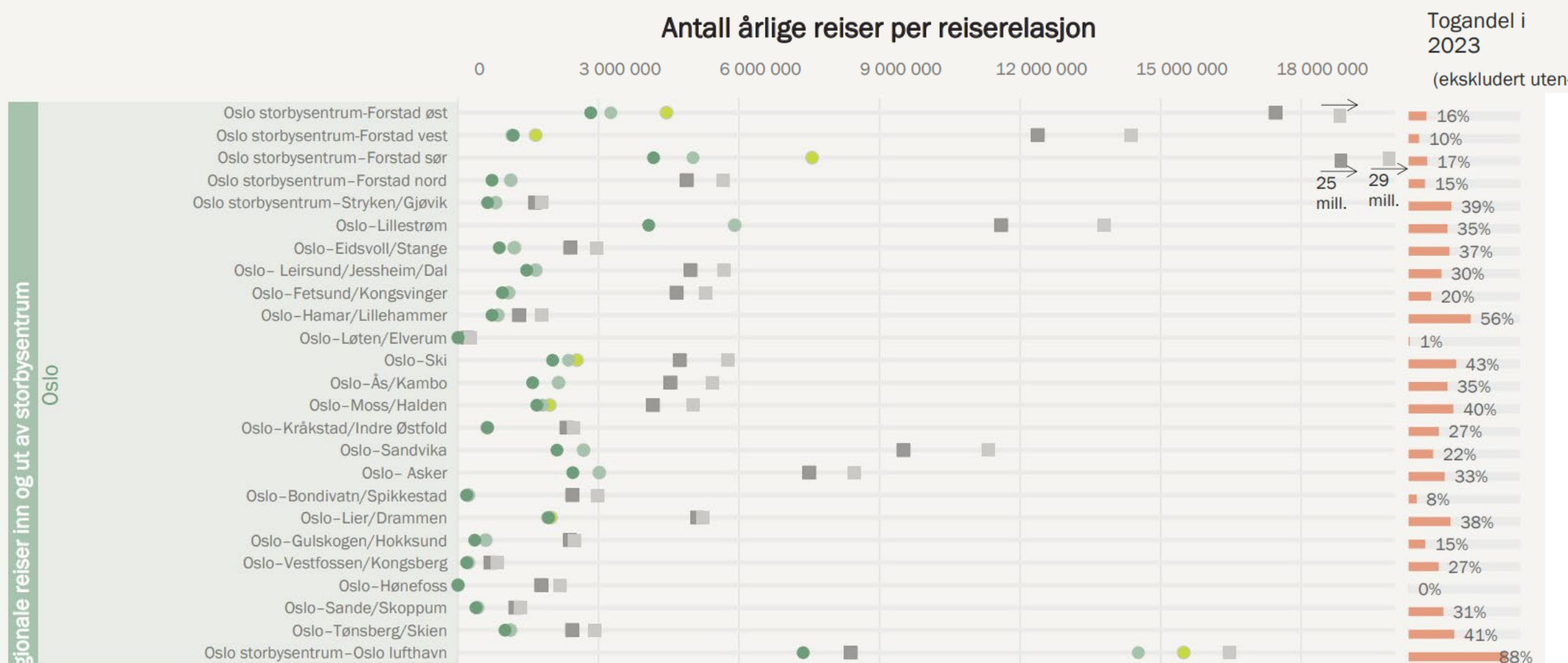
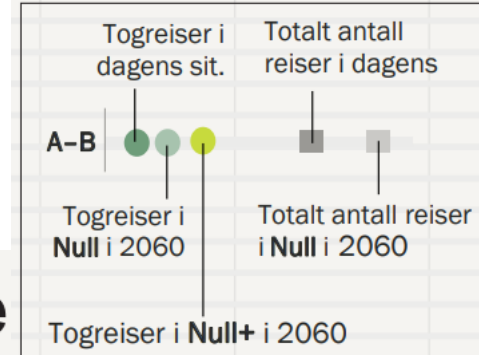
- For gode vilkår for bilen svekker kollektivtransportens konkurranseevne

Togtilbud

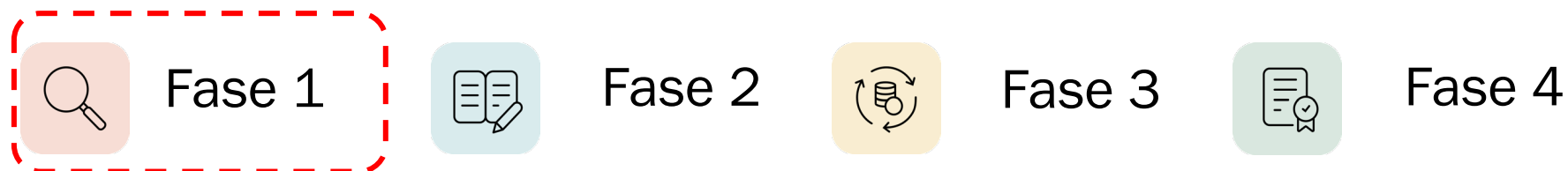
- Lav kvalitet på togtilbudet: punktlighet (reisetid og frekvens)
- Manglende ombordkapasitet i togene

Etterspørsel - fra potensialanalysen 2024

Nasjonal potensialanalyse persontransport med jernbane



Mål for kollektivstudien



Lavutslippssamfunnet

Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050

Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet

Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

Bidra til økt samfunnssikkerhet og beredskap

Den ønskede tilstand 2050



Kollektivtransporten på Østlandet er en viktig bidragsyter til lavutslippssamfunnet

Togtilbud

- Toget skal gå presist, og så ofte vi trenger
- Robusthet gir god sikkerhet og beredskap



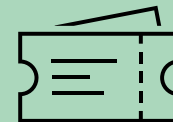
Knutepunkt og arealutvikling

- Buss og tog i godt samspill
- Kommunenes arealbruk må bygge opp om økt bruk av tog og buss



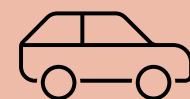
Takst- og billettsamarbeid

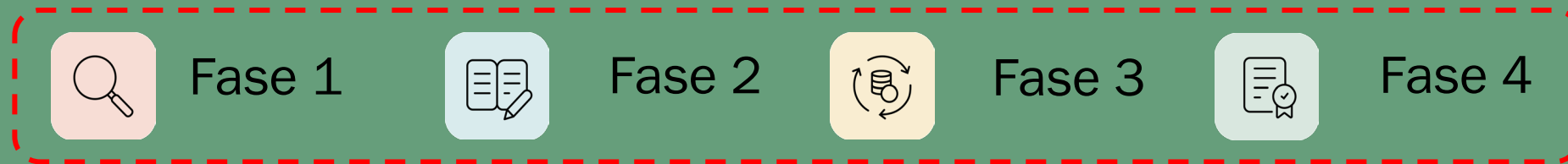
- Enkelt og rettferdig takst- og billettsystem



Personbil

- Tiltak for å redusere biltrafikk er iverksatt





Ny metode: Scenarier og backcasting

Metoder for fremtidsplanlegging

Forecasting



Finner den mest sannsynlige fremtiden ved å fremskrive nåtiden (prognoser)

TRADISJONELL
PLANLEGGING

Scenarioer



Utforsker usikkerhet ved å se på flere mulige fremtider og perspektiver

I denne prosessen: Fire What-if-scenarioer



FREMSYNSMETODER

Backcasting



Etablerer strategier med utgangspunkt i ønsket fremtid

I denne prosessen: Ønsket tilstand



Workshop

Deltakere: Fylkene, SVV, VY, BN, Byvekstsamarbeidet, Ruter, Jdir

1. Scenarier: Den ønskede tilstand og fire «Hva-hvis-scenarier»
2. Backcasting og veikart: hvilke tiltak trenger vi for å nå målet, og når må de gjennomføres?



Oppdrag

Fra oppdragsbrevet

- Effekten av forbedringer i togtilbudet skal testes opp mot ulike scenarier for transportetterspørsel og-behov

	1	Geopolitikk, sikkerhet og beredskap <i>Hva hvis innsatsen i norsk samferdsel raskt og dramatisk må rettes inn mot Nordkalotten?</i> Scenario 1: Nordkalotten viktigst
	2	Kunstig intelligens og automatisering <i>Hva hvis reisebehovet endres radikalt fordi kunstig intelligens, kloner og roboter får avgjørende betydning i norsk arbeidsliv?</i> Scenario 2: Automatisert avhengighet
	3	Økonomisk utvikling og omstilling i norsk økonomi <i>Hva hvis handlingsregelen ryker, og store deler av Oljefondet blir tilgjengelig for investeringer?</i> Scenario 3: Landet som ikke klarte å prioritere
	4	Klima, miljø og natur <i>Hva hvis mobilitet blir et knapphetsgode på grunn av strenge natur- og klimareguleringer?</i> Scenario 4: Mobilitet et knapphetsgode

Spisse scenariene mot Østlandet

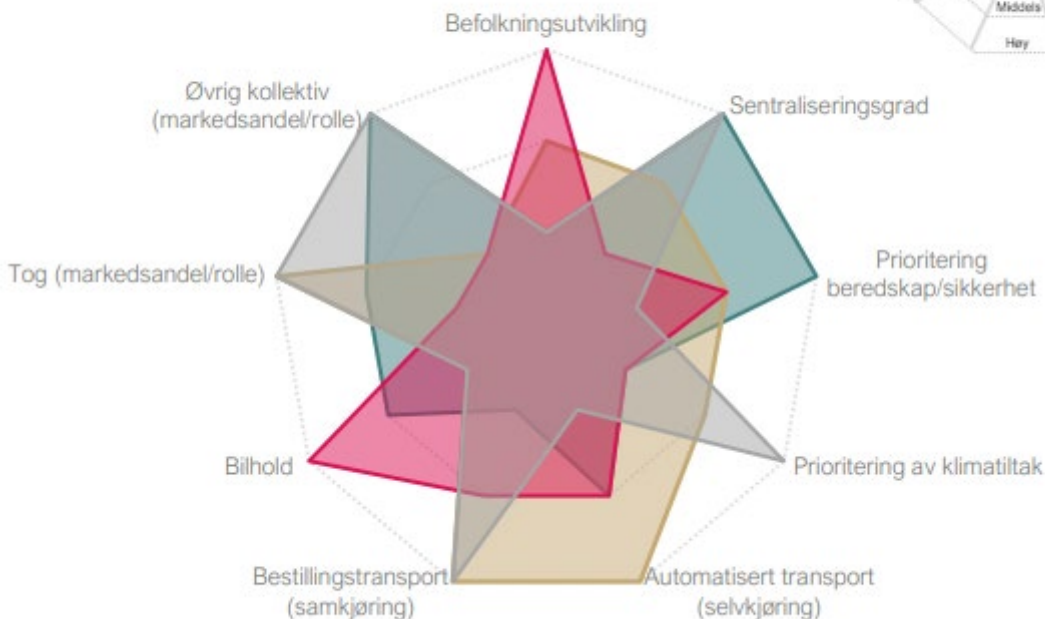
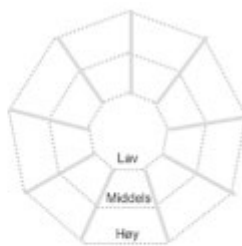


Resultater og videre bruk

Robusthet og måloppnåelse

Vurdering av tiltak/tiltaksplaner i flere ulike fremtider

■ Scenario 1 ■ Scenario 2 ■ Scenario 3 ■ Scenario 4



Mulige scenarier

	1	2	3	4
A	✓	✗	✗	?
B	✓	✓	✓	✗



Tema

Befolkningsutvikling
Sentraliseringsgrad
Prioritering beredskap/sikkerhet
Prioritering av klimatilak
Automatisert transport (selvkjøring)
Bestillingstransport (samkjøring)
Bilhold
Tog (markedsandel/rolle)
Øvrig kollektiv (markedsandel/rolle)

Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4
Lav	Middels	Høy	Lav
Høy	Middels	Lav	Høy
Høy	Middels	Middels	Lav
Lav	Middels	Lav	Høy
Middels	Høy	Middels	Lav
Lav	Høy	Middels	Høy
Middels	Lav	Høy	Lav
Middels	Høy	Lav	Høy
Høy	Lav	Lav	Høy



Mer om fase 2: tiltak



Fase 1



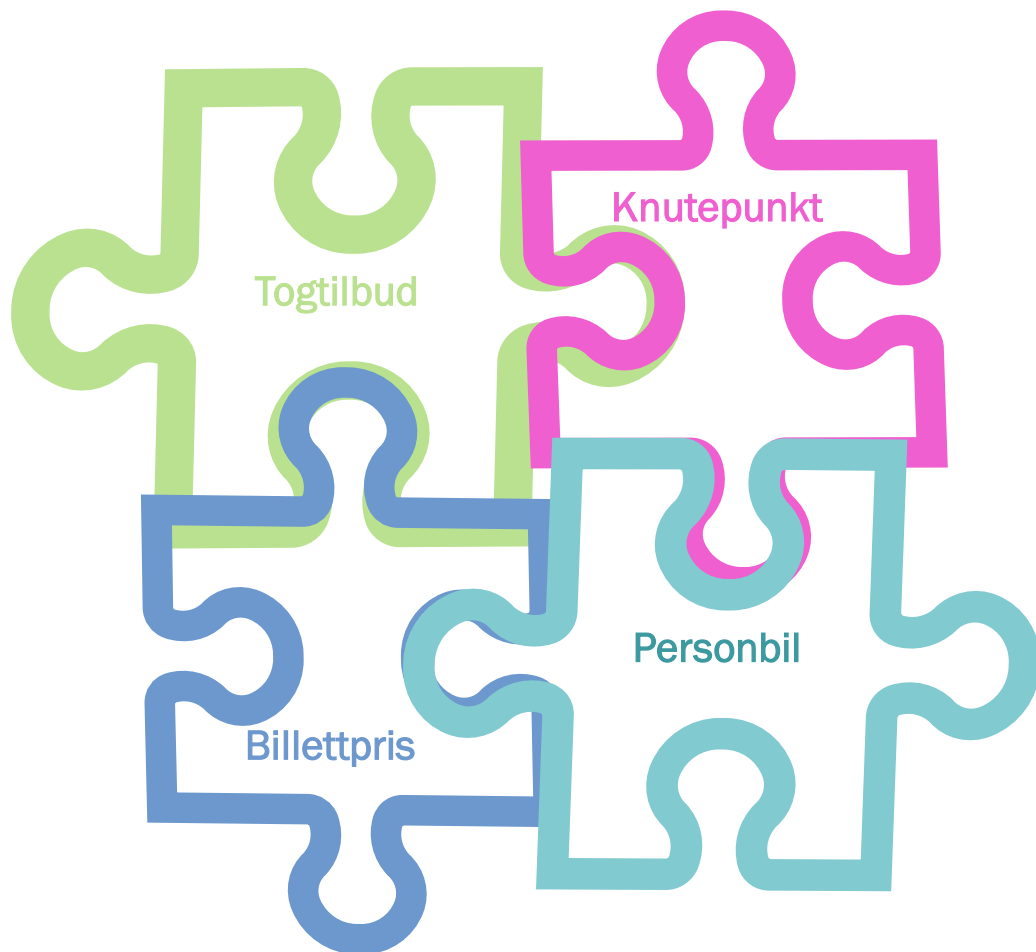
Fase 2
Tiltak



Fase 3



Fase 4

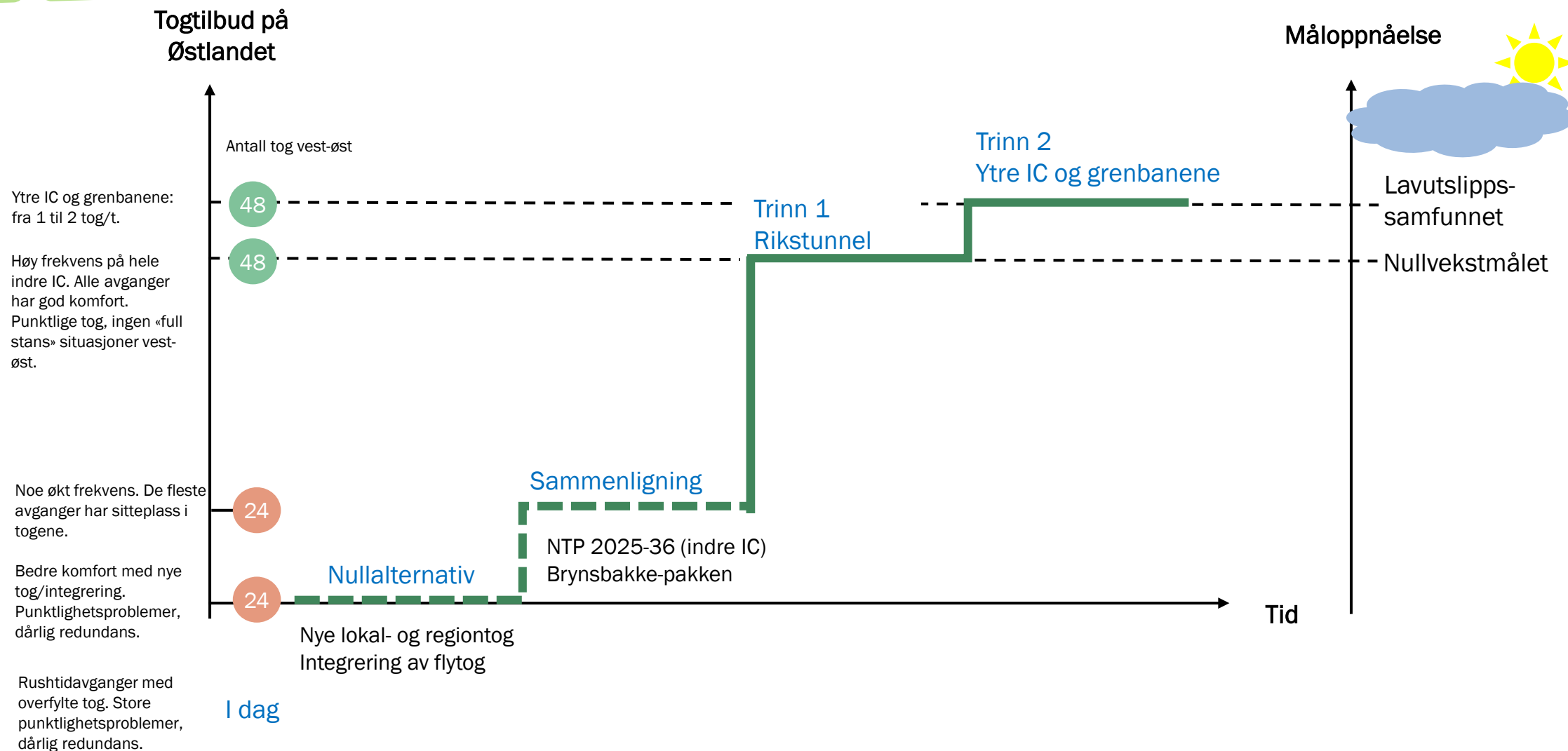


Tiltakspakke 1 – middels innsats

Tiltakspakke 2 – høy innsats



Togtilbud: Trinnvis utvikling for økt kapasitet



Knutepunktutvikling



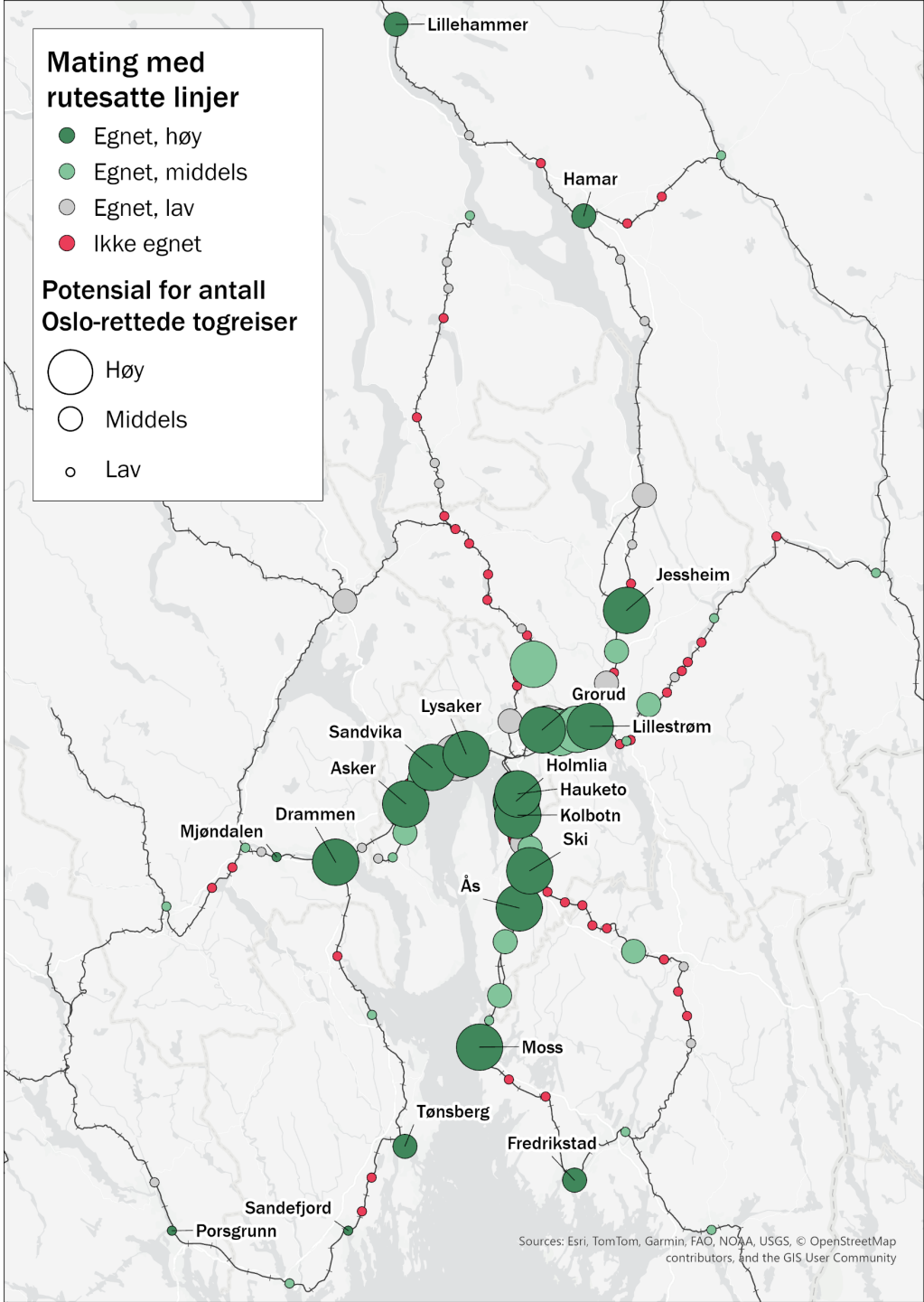
Knutepunkt	Antall innbyggere ved knutepunkt i 2024 (<3km)	Togreiser Mill. av- og påstigninger i 2023 (i parentes andel Oslorettede reiser)	Antatt vekst 2024-2060 rundt knutepunkt (innbyggere) <i>Basert på 80/20 prinsipp</i>	Potensial for fortetting av veksten i kommunen ved knutepunktet
Drammen	30 300	3,3 (46%)	+6 500	● Planlagt utvikling for å ta imot veksten
Asker	32 200	4,8 (51%)	+12 700	● Planlagt utvikling langt mindre enn forventet veksten
Sandvika	40 300	4,2 (50%)	+10 200	● Planlagt utvikling for å ta imot veksten
Hauketo	36 100	1,1 (85%)	<i>Svært usikkert</i>	
Kolbotn	7 600	0,9 (60%)	+1 500	● Planlagt utvikling for å ta imot veksten
Ski	19 100	3,5 (58%)	+6 500	● Planlagt utvikling for å ta imot veksten
Ås	11 900	1,2 (62%)	+5 200	● Planlagt utvikling for å ta imot veksten
Vestby	9 600	0,9 (56%)	+4 800	● Planlagt utvikling for å ta imot veksten
Moss	35 300	1,1 (63%)	+7 500	● Planlagt utvikling for å ta imot veksten
Fredrikstad	27 800	0,7 (68%)	+11 100	● Planlagt utvikling, men ikke i det omfanget som er forventet
Jessheim	26 400	1,2 (48%)	+12 000	● Planlagt utvikling for å ta imot veksten
Lillestrøm	52 000	7,4 (55%)	+13 400	● Planlagt utvikling for å ta imot veksten
Lørenskog	38 900	0,9 (57%)	+5 800	● Planlagt utvikling for å ta imot veksten
Sørumsand	6 500	0,5 (52%)	+1 900	● Planlagt utvikling, men ikke i det omfanget som er forventet
Nittedal	8 600	0,4 (84%)	+5 000	● Planlagt utvikling langt mindre enn forventet veksten
Hamar	21 100	1,2 (34%)	+3 700	● Planlagt utvikling for å ta imot veksten
Tønsberg	18 800	1,1 (41%)	+6 900	● Planlagt utvikling, men ikke i det omfanget som er forventet

Mating med rutesatte linjer

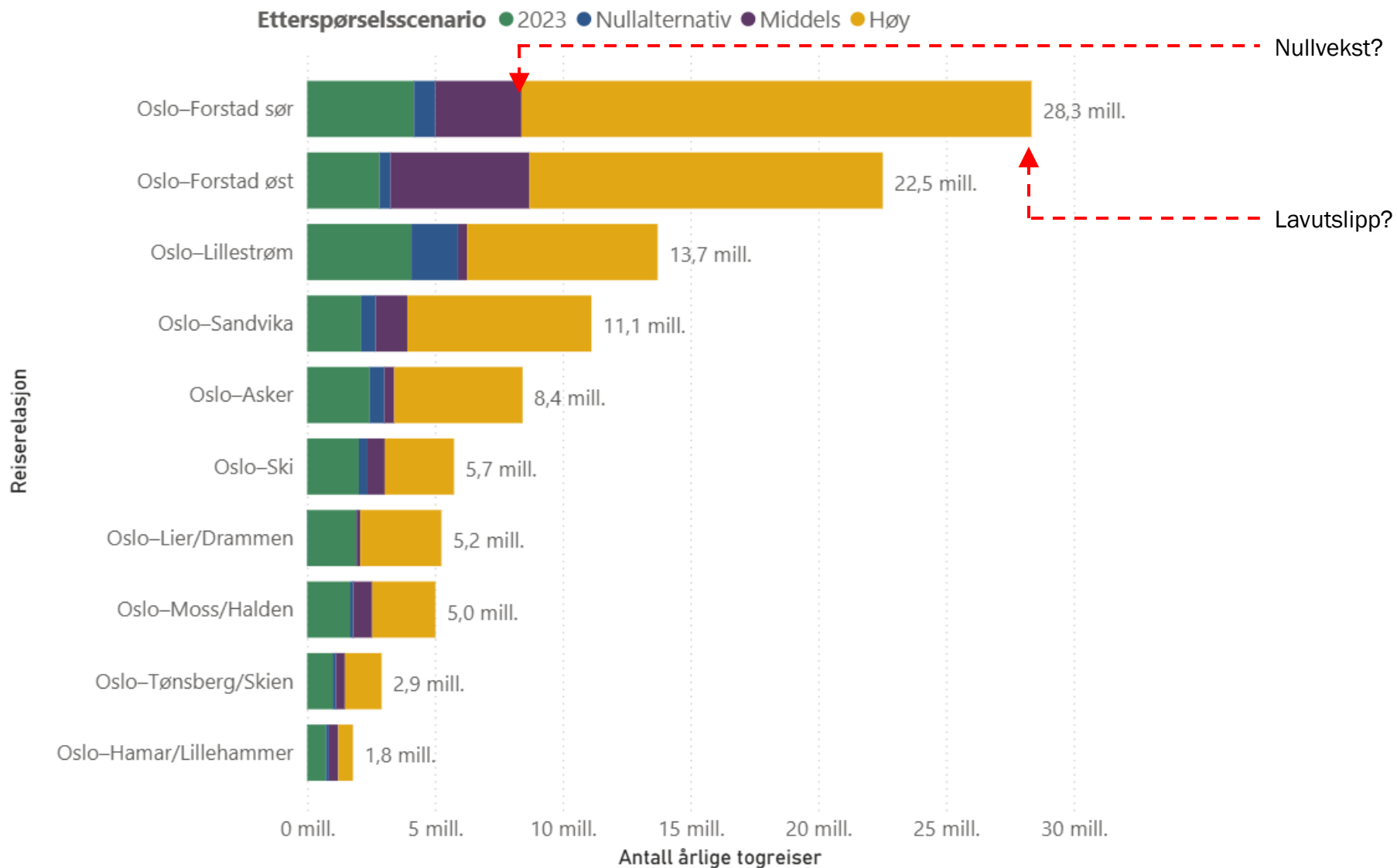
- Egnet, høy
- Egnet, middels
- Egnet, lav
- Ikke egnet

Potensial for antall Oslo-rettede togreiser

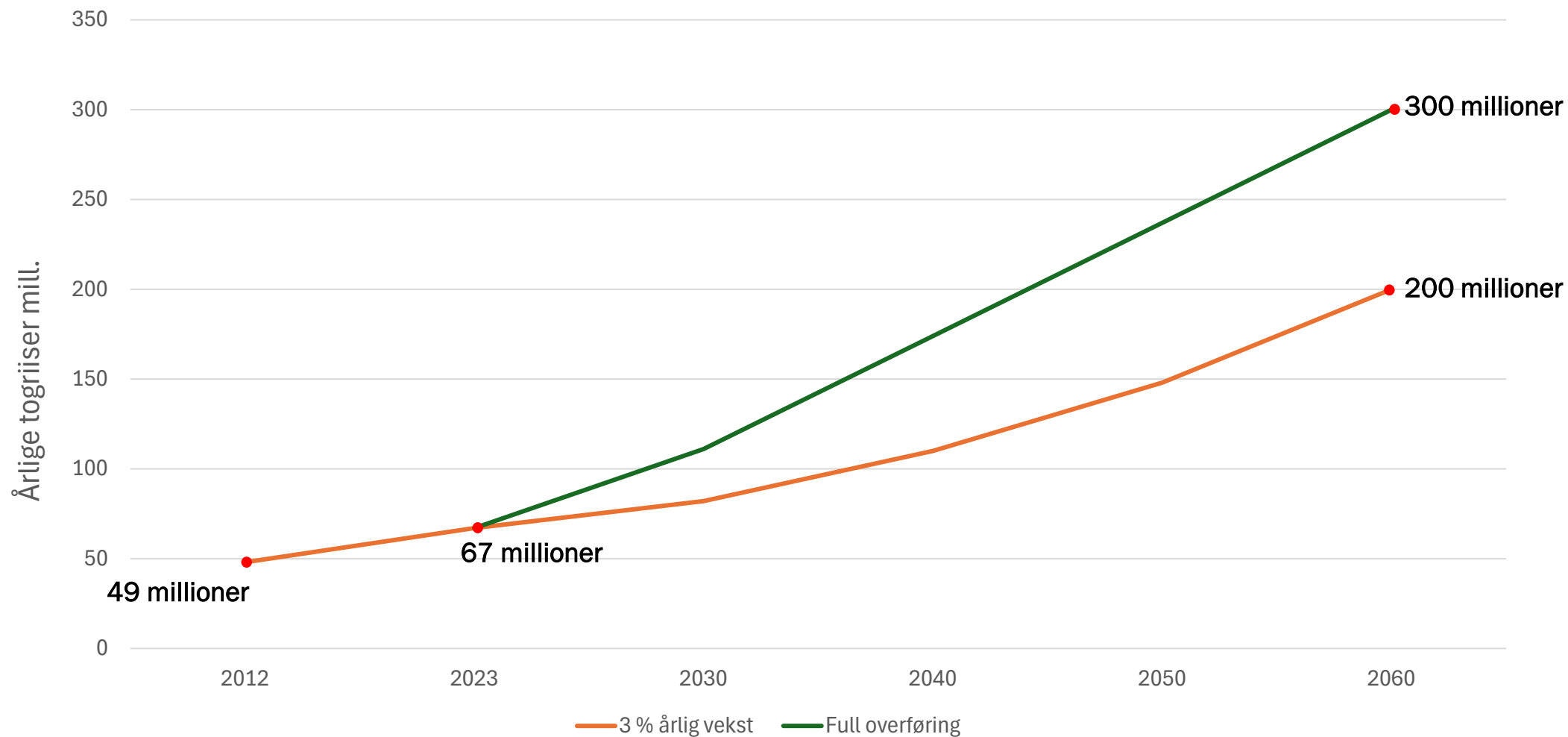
- Høy
- Middels
- Lav



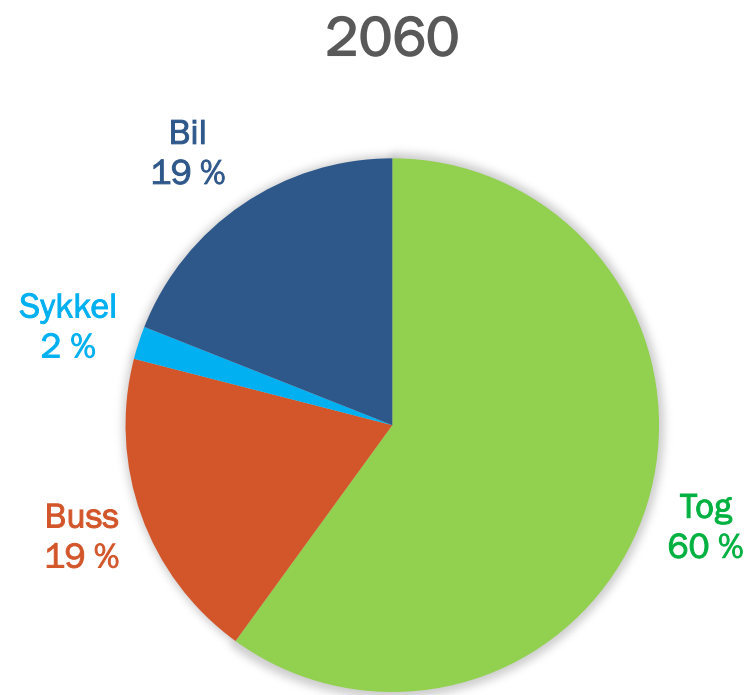
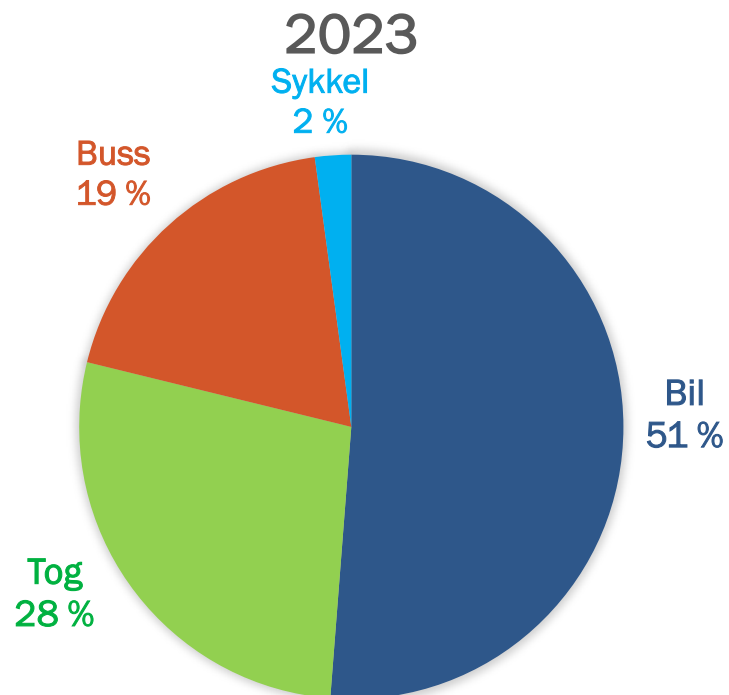
Etterspørsel og måloppnåelse



Fra 49 til 67 mill....til 200 millioner?

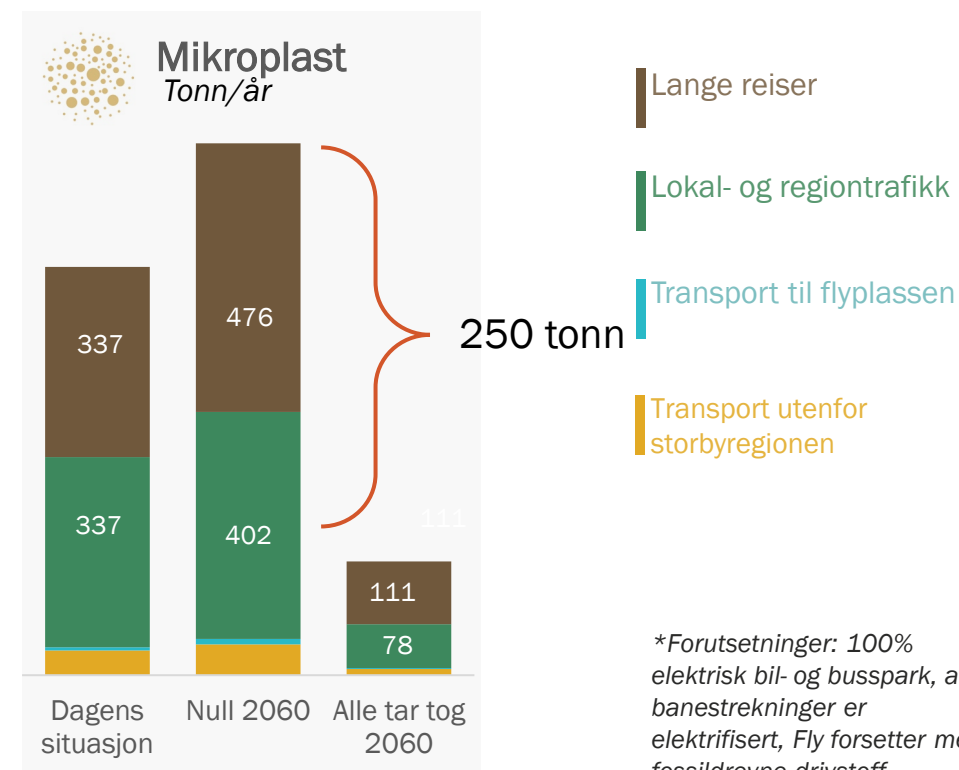
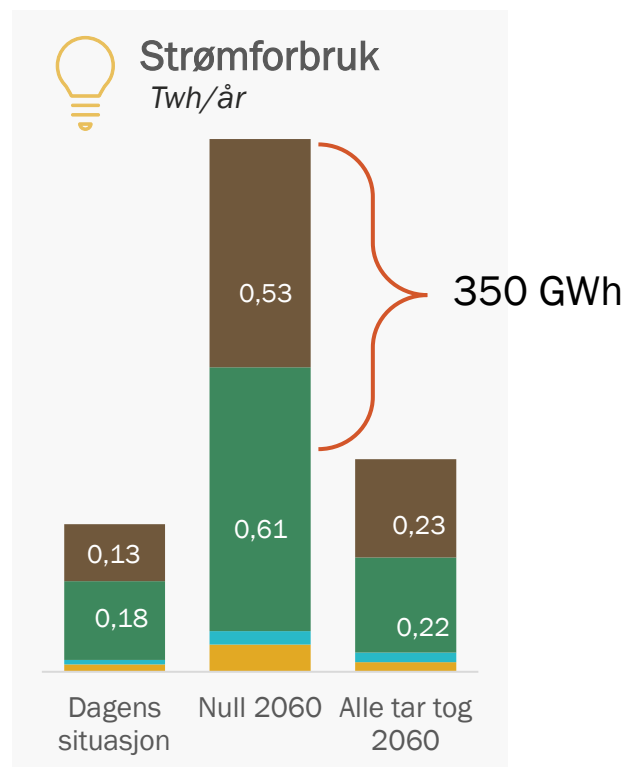


Mulig utvikling av markedsandeler



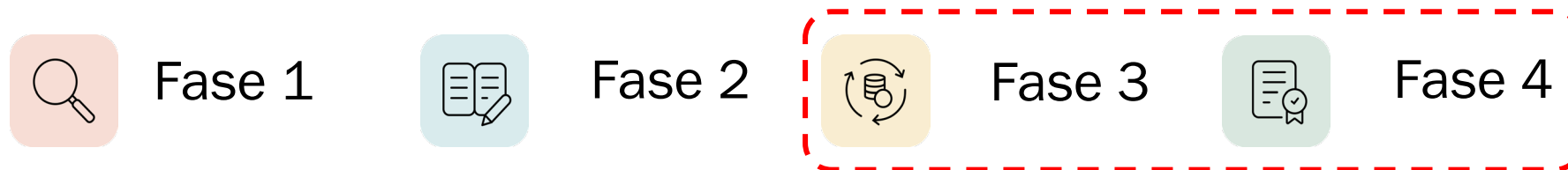
Klima- og miljøvirkninger – grønne KPIer

- Etterspørsel
- Strømforbruk
- Støykostnader
- Mikroplast
- Luftforurensing
- Areal



**Forutsetninger: 100% elektrisk bil- og busspark, alle banestrekninger er elektrifisert, Fly forsetter med fossildrevne drivstoff*

Hva skal fase 3 og 4 svare på?



- Etterspørselsrespons per korridor/linje
- Hva koster tiltakene – hvilke tiltak virker best ift. hva de koster?
- SØA: kost-nytte analyse og kostnadsvirkningsanalyse
- Stresstesting med NTP-scenarier
- Måloppnåelsesanalyse
- Anbefalinger – for **kollektivstudien** og på tvers av **tre utredninger**

Måloppnåelseanalyse

Lavutslippssamfunnet

Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050

Mål

Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet

Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

Bidra til økt samfunnssikkerhet og beredskap

Indikatorer

Bedre mobilitet for de store reisestrømmene på Østlandet
-trafikanntytte
-billetter
-knutepunkt
-togtilbud; *frekvens, reisetid, kapasitet inkl. komfort*

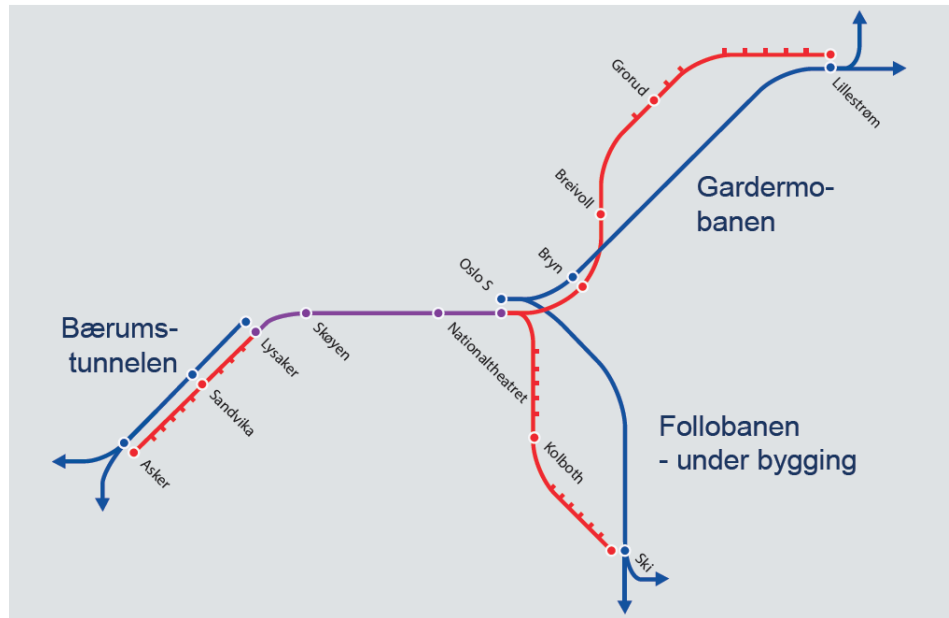
Energi/ strøm
Mikroplast
Støy
Luftkvalitet
Arealbruk

Redundans
Oppetid
Korridorer mot Sverige

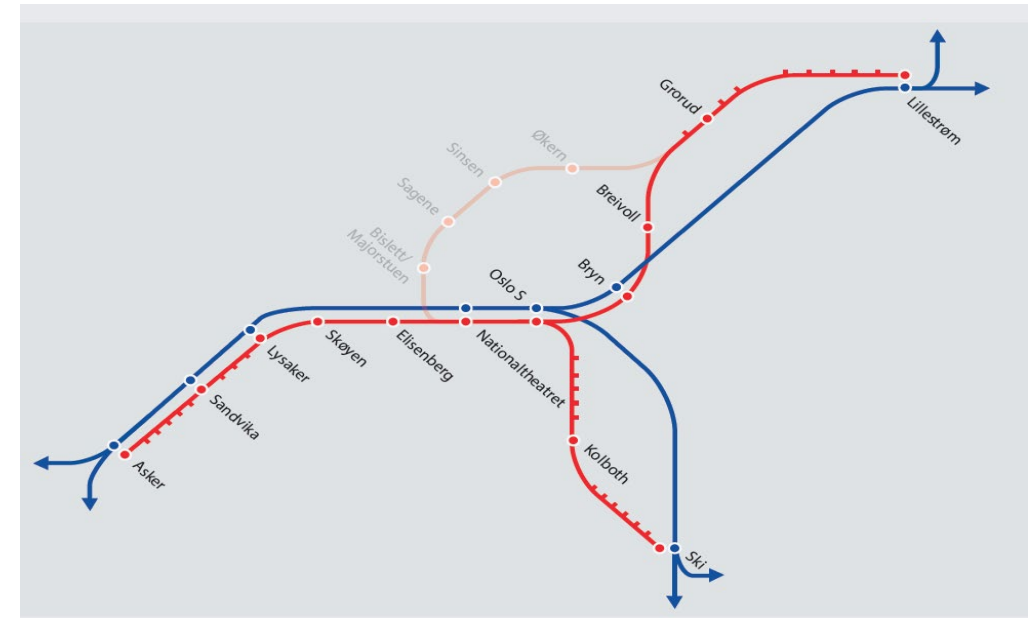
Grønne KPI-er

Litt om Rikstunnelen

Rikstunnelen



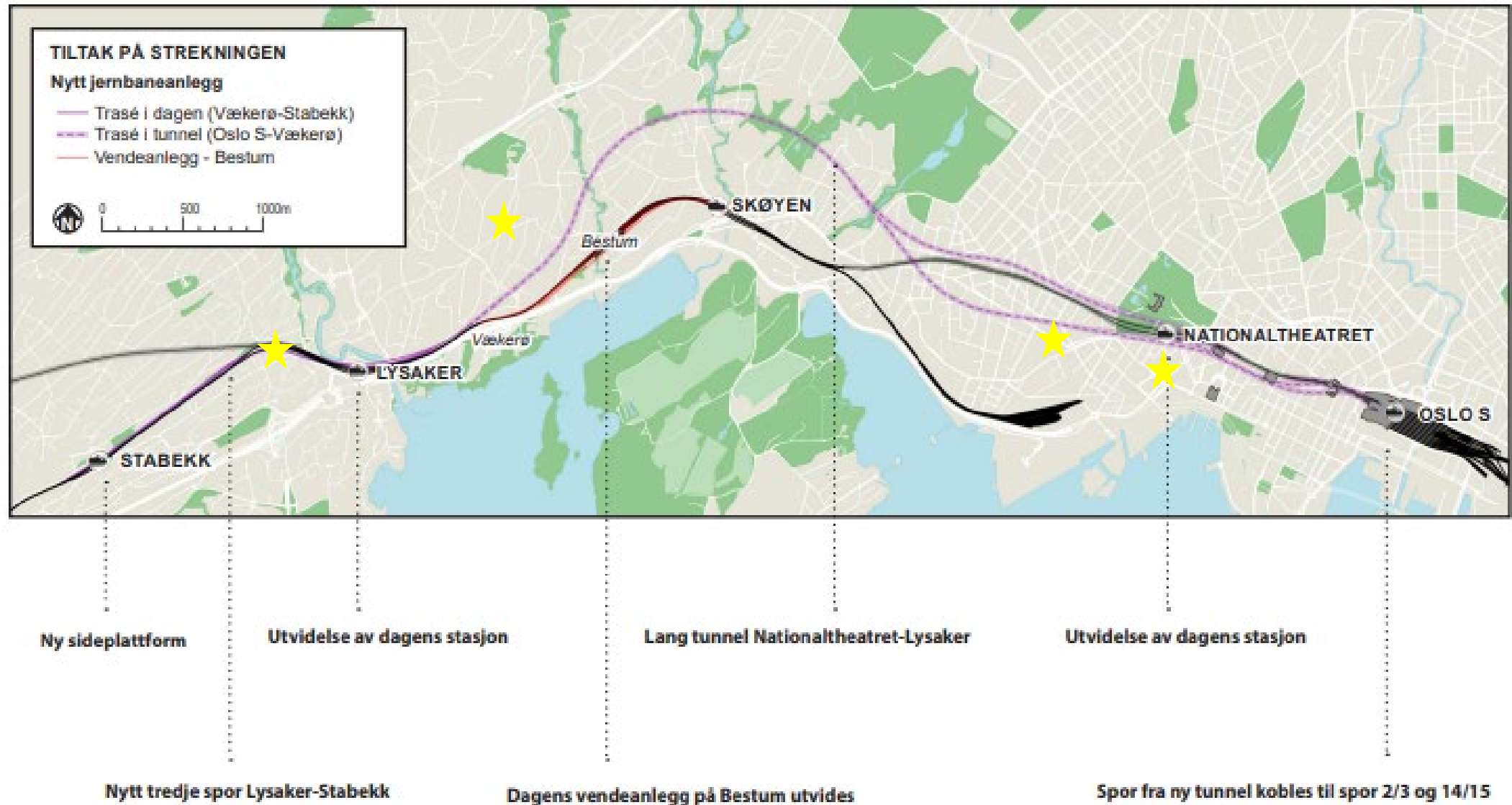
Dagens situasjon



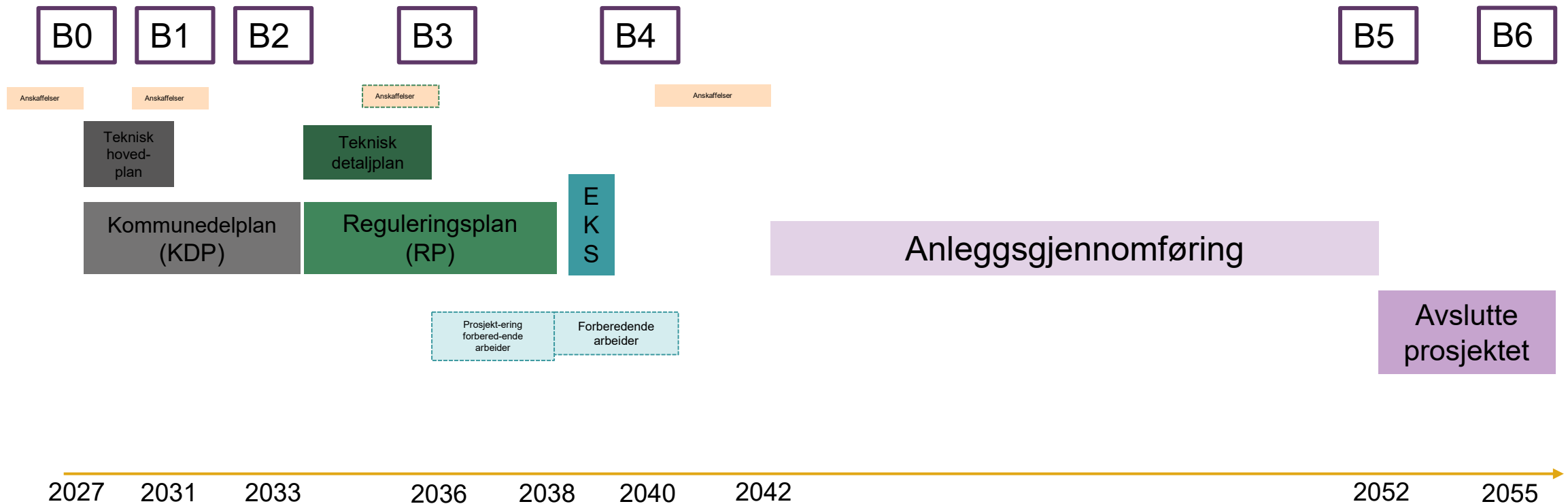
Rikstunnelen

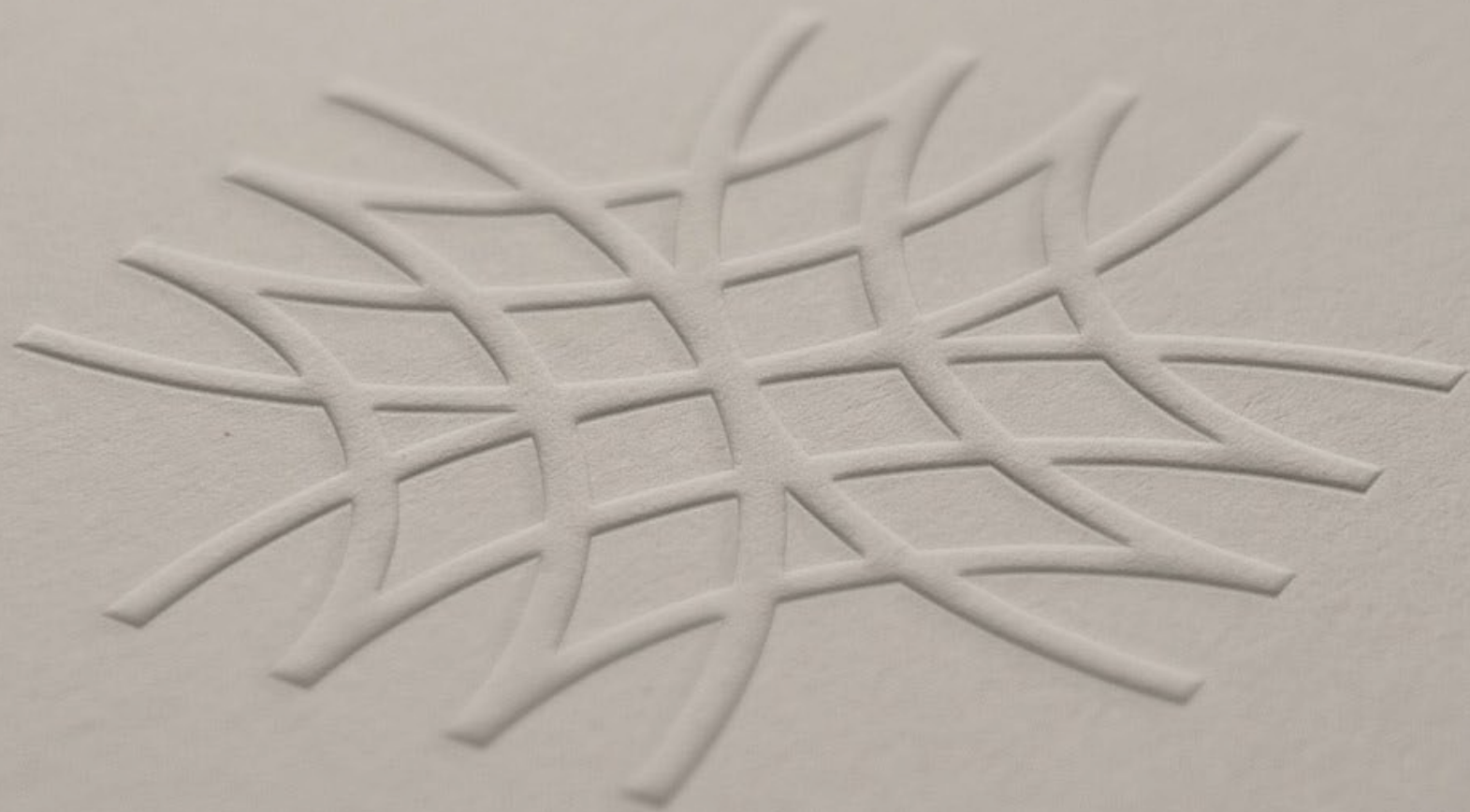
- Et punktlig og driftssikkert transportsystem
- Et enkelt og lettfattelig togtilbud
- Økt frekvens og markedstilpasset avganger
- Redusert reisetid
- Redundans – økt samfunnssikkerhet og beredskap

Rikstunnelens omfang



Fremdriftsplan for hele prosjektet Bo-B6 (ny vurdering fra Bane NOR - utkast)





Møte med Osloregionen om kollektivstudie Østlandet

Møte:	Osloregionen og Jernbanedirektoratet	Status	
Møteleder	Sefrid Jakobsen, Jernbanedirektoratet	Møte nr. 1	
Referent	Stein Batalden, Jernbanedirektoratet	Møtedato	25. september 2025
Deltakere	Målfrid Baik, Eva Næss Karlsen, Ulf Hafselv (Osloregionen). Sefrid Jakobsen, Håvard Eriksson, Ida Bøe, Kathrine Gjerde (Jernbanedirektoratet)	Sted	Posthuset, Oslo
Fravær		Saksref.	
Kopi til		Sider	2

Dagsorden

1. Velkommen/presentasjon av deltagere
2. Osloregionen innleder kort om sin rolle og oppgaver
3. Jernbanedirektoratet presenterer arbeidet med kollektivstudie Østlandet
4. Spørsmål og svar - diskusjon
5. Eventuelt

Sak 2

Osloregionen orienterte om sin rolle og oppgaver og hvilken interesse de har i direktoratets arbeid med kollektivstudien og hvordan de ønsker å bli involvert i det videre arbeidet.

Sak 3

Direktoratet presenterte status i arbeidet med kollektivstudien og rikstunnelen og resultater per i dag, se lenke til studien nedenfor.

Sak 4

Oppsummering av diskusjonen:

- Jernbanedirektoratet viste til at oppfølging av kollektivstudien skjer via fylkeskommunene, som er representert i styringsgruppen (Akershus, Vestfold og Østfold) og

referansegruppen (alle berørte fylker). Osloregionen bør ta kontakt med fylkeskommunene for å formidle innspill.

- Jernbanedirektoratet forventer at fylkene orienterer kommunene, samt at kommunene og andre interessenter aktivt søker informasjon fra deltakerne i styringsgruppen og referansegruppen.
- Jernbanedirektoratet vil minne om ovennevnte i neste styringsgruppemøte (november), og vi vil oppfordre fylkeskommunene til aktivt å informere Osloregionen.
- Osloregionen ønsker informasjon fra arbeidet med fjerntog- og godsstrategien. Jernbanedirektoratet opplyste i møtet at vi om ønskelig, kan arrangere et eget møte med Osloregionen om disse to strategiene, ref. e-post 25.9.2025. (Vi har i ettertid fått opplyst at Osloregionen deltok i referansegruppemøte 1.10.2025 for arbeidet med disse to strategiene, og vi regner derfor med at det kortsiktige informasjonsbehovet om disse to studiene er dekket).
- Jernbanedirektoratet inviterer Osloregionen til nytt møte i desember, i etterkant av styringsgruppemøtet for kollektivstudien i november. I desembermøtet avtales ytterligere et møte på nyåret 2026.
- Osloregionen tar initiativ til et nytt webinar om resultatene av de tre nevnte studiene i begynnelsen av 2026.

Sak 5

Det ble ikke tatt opp saker under eventuelt.

Vedlegg

- Oppdatert presentasjonen fra Jernbanedirektoratet
- Vedlagt følger også tre notater:
 - Notat 1 Utfordringsbilde
 - Notat 2 Behovsanalyse
 - Notat 3 Mål for kollektivstudien