



Jernbane-  
direktoratet

# Gjennomføringsplan for realisering av NTP 2025–2036

I henhold til budsjett for 2025

Dokument nr: [2024/1563-3]

Dato: 11. april 2025

Utarbeidet av Jernbanedirektoratet, Seksjon for strategi og portefølje	Saksnummer 2024/1563
Godkjent av Knut Sletta Solveig Paule	Dokumentnummer 3
Dato 11.04.2025	Versjon 1
Endringslogg:	

# Innhold

<b>1</b>	<b>Innledning</b>	<b>4</b>
1.1	Hensikt med Gjennomføringsplanen	5
1.2	Gjennomføringsplanens oppbygging	6
1.3	Overordnet om status for realisering av NTP	7
<b>2</b>	<b>Vedlikehold og fornyelse</b>	<b>9</b>
2.1	Mål og ambisjoner for planperioden	9
2.2	Planlagte aktiviteter	11
<b>3</b>	<b>Utvikling av togtilbudet</b>	<b>16</b>
3.1	Mål og ambisjoner for planperioden	16
3.2	Fremdrift for effektpakker i budsjett 2025	18
3.3	Innsatsfaktorer, avhengigheter og risiko i effektpakker og tilbudsforbedringer	25
	Innføring av ERTMS på samtlige banestrekninger	26
	Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo–Moss)	27
	Flere og raskere tog på Dovrebanen: To regionekspresstog i timen Oslo–Hamar	28
	Flere og raskere tog på Vestfoldbanen (Oslo–Tønsberg)	29
	Nullutslipp i byområdet og innføring av nye kjøretøy på Trønder- og Meråkerbanen	30
	Innfasing av nye kjøretøy - lokaltog	31
	Innfasing av nye kjøretøy - regiontog	32
	Rassikring og bedret reisetid på Vossebanen: Arna–Stanghelle	33
	Flere tog på Trønderbanen	34
	Økt kapasitet for kombigods Oslo–Narvik	35
	Innfasing av nye kjøretøy - fjerntog	36
	Bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet	37
	Økt kapasitet for kombigods Oslo–Trondheim	38
	Elektrifisering Stjørdal–Steinkjer	39
	To tog i timen Oslo–Fredrikstad	40
	Flere tog på Vestfoldbanen: To regionekspresstog i timen Oslo–Skien	41
	Økt kapasitet for kombigods Trondheim–Bodø	42
	Flere tog på Vossebanen	43
	Økt kapasitet for kombigods Oslo–Bergen	44
	Flere tog på Jærbanen: Timinuttersintervall Skeiane–Stavanger	45
	Ny Rikstunnel	46
	Oppfølging av KVV Green	47
	Utvikling Kongsvingerbanen	48
	Oppfølging av terminalløsninger Trondheimsområdet	49
	Utvikling Hovedbanen Nord	50
	Økt kapasitet regiontog (KVV Regiontog)	51
	Oppfølging av terminalløsninger Alnabru	52
	Tilbudsforbedring for to tog i timen på Trønderbanen, hele veien til Steinkjer	53
3.4	Nærmere om kjøretøy og trafikkavtaler	54
3.5	Status og utvikling for øvrig togtilbud	61
<b>4</b>	<b>Digital satsing</b>	<b>64</b>
4.1	Mål og ambisjoner for planperioden	64
4.2	Planlagte aktiviteter	64
<b>5</b>	<b>Nye, store utredninger</b>	<b>66</b>
5.1	Ambisjoner for nytt kunnskapsgrunnlag til neste NTP	66
5.2	Byutredninger 2025	67
<b>6</b>	<b>Referanser</b>	<b>68</b>

# 1 Innledning

Dette er en plan for realisering av *Meld. St. 14 (2023–2024) Nasjonal transportplan 2025–2036*, heretter omtalt som NTP 2025–2036.

NTP 2025–2036 ble lagt frem 22. mars 2024, og behandlet i Stortinget 20. juni 2024.

Jernbanedirektoratet fikk i oppdrag å utarbeide en Gjennomføringsplan for realisering av NTP gjennom supplerende tildelingsbrev nr. 4 for 2024, oppdrag 12-2024.

NTP 2025–2036 beskriver regjeringens ambisjoner for all ressursbruk i transportsektoren for hele tolvårsperioden, inkludert strategi og ambisjoner for jernbanen og utvikling av togtilbudet. Stortinget vedtok at ytterligere tilbudsforbedringer enn det som lå i meldingen, skal tas inn i porteføljen av tilbudsforbedringer (effektpakker) på jernbanen.

Samferdselsdepartementet fastsatte en oppdatert portefølje for oppfølging av NTP 2025–2036 i Tildelingsbrev til Jernbanedirektoratet for 2025.

Regjeringens ambisjoner og prioriteringer er forankret i de transportpolitiske målene. Målene og de tilhørende indikatorene er gjengitt under. Jernbanedirektoratet rapporterer på NTP-indikatorene gjennom innspill til porteføljeprioriteringer og i årsrapporten.

NTP-mål	Indikatorer
<b>Enklere reisehverdag og økt konkurranse for næringslivet</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Endring i reisetid</li><li>• Oppetid på riksveinettet</li><li>• Driftsstabilitet for person- og godstog</li></ul>
<b>Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Endring i klimagassutslipp fra transportsektoren målt i antall CO2-ekvivalenter</li><li>• Netto antall dekar inngrep i verneområder, områder med kritisk truede, sterkt truede eller sårbare naturtyper</li><li>• Dekar beslag av jordbruksareal (fulldyrket jord, overflatedyrket jord og innmarksbeite)</li></ul>
<b>Nullvisjon for drepte og hardt skadde</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Endring i antall drepte og hardt skadde</li></ul>
<b>Effektiv bruk av ny teknologi</b>	Ingen fastsatt indikator
<b>Mer for pengene</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Netto nytte av investeringstiltak</li><li>• Endring i investeringskostnad siden sist fremlagte nasjonale transportplan</li></ul>

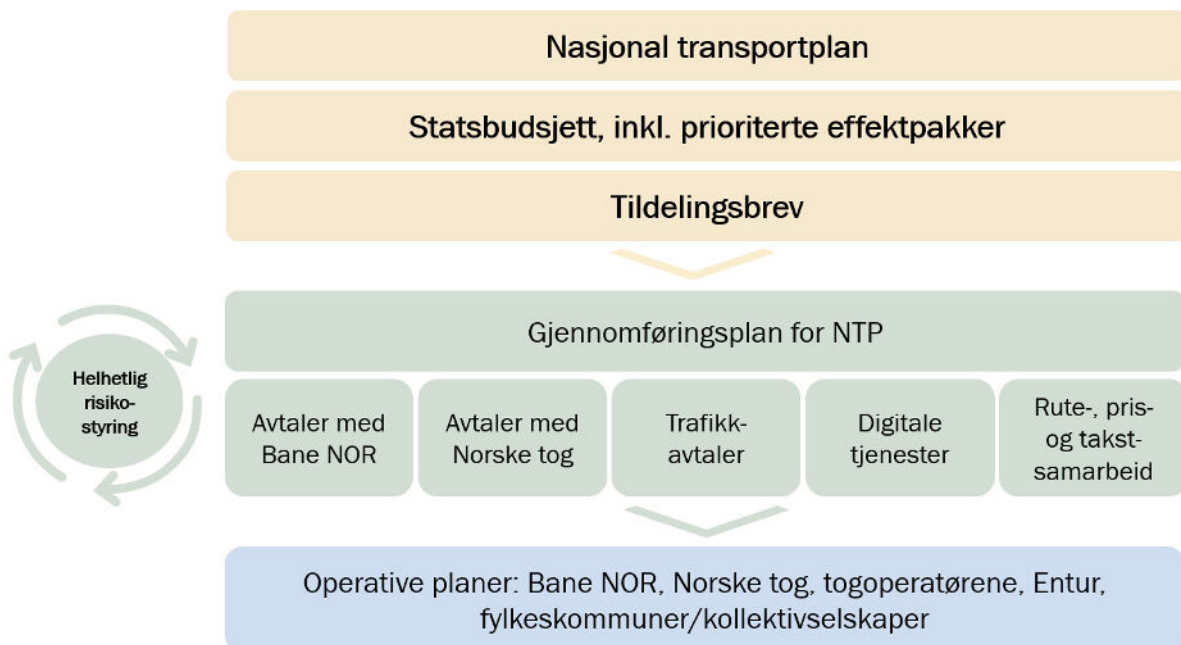
## 1.1 Hensikt med Gjennomføringsplanen

Gjennomføringsplanen for NTP skal brukes til å understøtte Jernbanedirektoratets interne virksomhetsstyring ved å tydeliggjøre ansvar, eierskap og viktige beslutningspunkt i utviklingen av jernbaneinfrastruktur, det eksisterende togtilbudet og utviklingen av togtilbudet fremover. Planen skal oppdateres i henhold til statsbudsjettet hvert år og viser status for realisering av NTP 2025- 2036 gitt det kommende budsjettårs rammer og prioriteringer.

For Samferdselsdepartementet vil Gjennomføringsplanen gi forutsigbarhet og støtte i forberedelsene til politiske prosesser og beslutninger. For offentligheten skal Gjennomføringsplanen sikre åpenhet om beslutningene og ansvarsfordelingen i sektoren.

Gjennomføringsplanen er en av flere planer og prosesser som skal gi en god og mest mulig forutsigbar realisering av tilbudsforbedring, vedlikehold og fornyelse på jernbanen. Regjeringen og Samferdselsdepartementet gir føringer og rammer gjennom NTP, årlig budsjettprosess og tildelingsbrev til Jernbanedirektoratet. Gjennomføringsplanen er en del av Jernbanedirektoratets verktøy for å følge opp helheten. Den er utgangspunkt for avtaler med aktørene i sektoren, som igjen gir føringer for operative planer og aktiviteter i sektoren.

Figur 1 Illustrasjon av plansystemet for jernbanesektoren



### 1.1.1 Om denne utgaven av Gjennomføringsplanen

Dette er den første offentlige utgaven av Gjennomføringsplan for realisering av NTP 2025–2036. Den oppsummerer status for gjennomføring av NTP per januar 2025, i henhold til prioriteringer Prop. 1 S (2024–2025), Innst. 13 S (2024–2025) og tildelingsbrev for Jernbanedirektoratet for 2025.

## 1.2 Gjennomføringsplanens oppbygging

I NTP 2025–2036 presenteres regjeringens strategi for utvikling av jernbanen (kapittel 14.2.1). Gjennomføringsplanen er strukturert rundt punktene i strategien. Tabellen nedenfor oppsummerer strategien, og viser hvilke kapitler i Gjennomføringsplanen som følger opp de forskjellige satsingene.

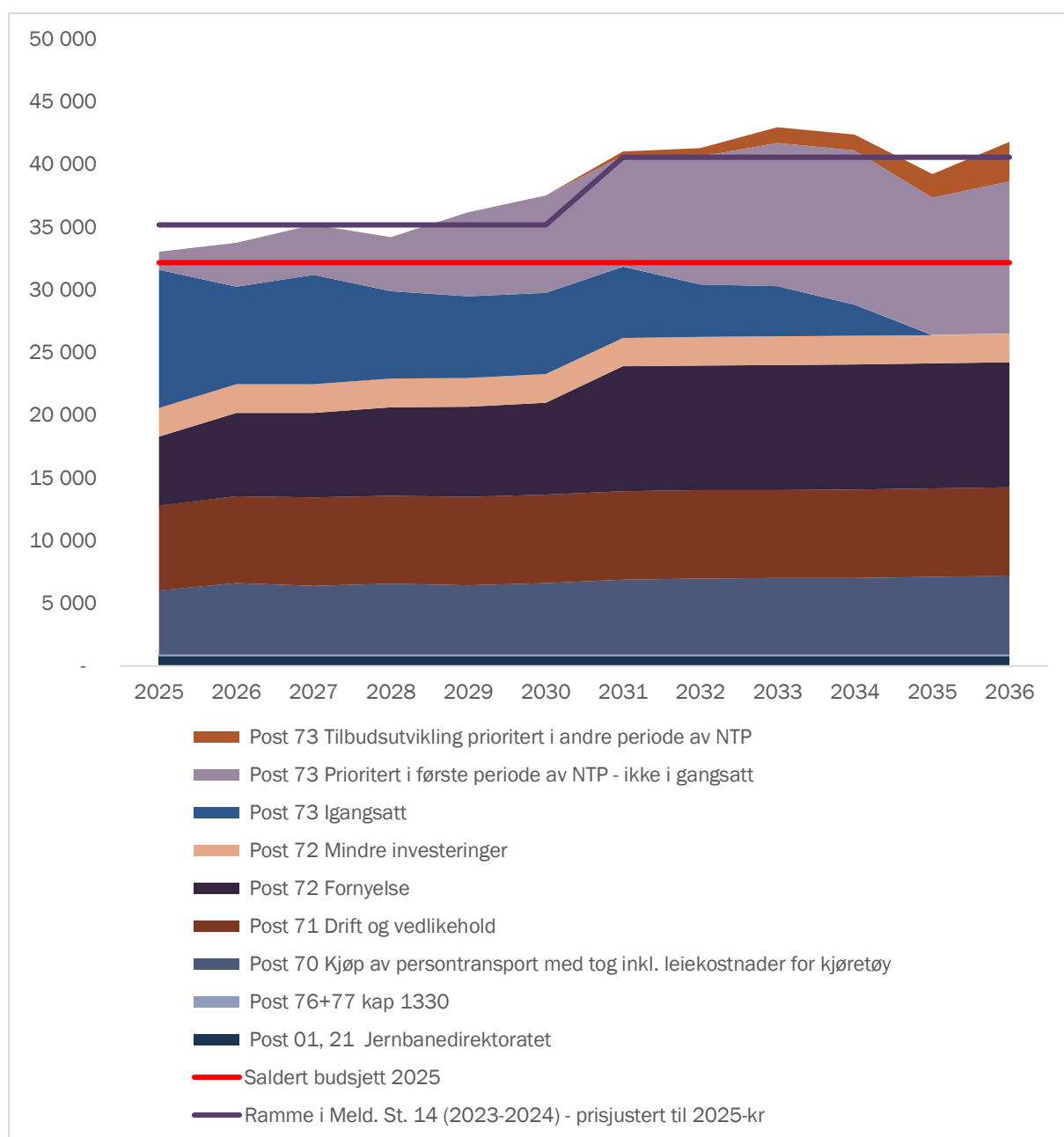
I hvert kapittel redegjøres det først for mål og ambisjoner slik de er gjengitt i NTP. Deretter beskrives hvilke aktiviteter og avtaler som skal til for å realisere NTP og status for oppfølging av disse.

Kapittel 2: Vedlikehold og fornyelse	
<b>Regjeringens satsing nr. 1:</b> Ruste opp og vedlikeholde eksisterende infrastruktur slik at toget går når det skal og er fremme når det skal.	Regjeringens viktigste prioritering for jernbaneinfrastrukturen er å øke innsatsen til drift, vedlikehold, fornyelse og mindre investeringstiltak gjennom fire hovedaktiviteter: <ul style="list-style-type: none"><li>• Daglig drift og utbedring av skader etter natur- og trafikkhendelser</li><li>• Vedlikehold som utføres forebyggende eller korrektivt</li><li>• Fornyelse der gammel infrastruktur skiftes ut med ny</li><li>• Mindre investeringstiltak som gir en bedre og sikrere jernbane</li></ul> Feil på kjøretøy er også en viktig årsak til dårlig driftsstabilitet.
Kapittel 3: Utvikling av togtilbudet	
<b>Regjeringens satsing nr. 2:</b> Ferdigstille tilbudsforbedringene rundt de største byene innen 2030.	Regjeringen prioriterer fullføring av pågående arbeider som vil gi tilbudsforbedringer for et stort antall passasjerer langs viktige pendlerakser.
<b>Regjeringens satsing nr. 3:</b> Øke kapasiteten i jernbanen i byområdene i perioden 2025–2036.	Regjeringen prioriterer planlegging og videreutvikling av togtilbudet på det sentrale Østlandet og ved Trondheim på kort og mellomlang sikt. På lengre sikt prioriteres videre utbedring på Østlandet, men også rundt Bergen og Stavanger.
<b>Regjeringens satsing nr. 4:</b> Gjennomføre tiltak for å legge til rette for vekst i godstransport på jernbane og ivareta behovet for militær mobilitet.	Regjeringen prioriterer å legge til rette for fortsatt vekst i godstransport på bane gjennom å forlenge og bygge kryssingsspor slik at det kan kjøres mer gods mellom Oslo og Trondheim og Oslo og Narvik på kort og mellomlang sikt. På lengre sikt prioriteres strekningene Oslo–Bergen og Trondheim–Bodø, samt utbedring av godsterminalene ved Trondheim og i Oslo.
<b>Regjeringens satsing nr. 6:</b> Øke kapasiteten i jernbanen nasjonalt på lang sikt, herunder starte planleggingen av ny rikstunnel for ferdigstilling på 2040-tallet.	Regjeringen prioriterer å tilrettelegge for fortsatt utvikling av jernbanen også etter planperioden. Hovedgrepet er å videreføre planlegging av en ny rikstunnel gjennom Oslo, som vil tilrettelegge for å møte en kraftig befolkningsvekst på Østlandet, samt muliggjøre fremtidig utvikling av gods- og fjerntogtilbud.
Kapittel 4: Digital satsing	
<b>Regjeringens satsing nr. 5:</b> Gjennomføre en digital satsing for mer sømløse reiser og bedre bruk av data.	Regjeringen prioriterer tilrettelegging for mer sømløse reiser og dataforvaltning gjennom økt ressursbruk til digitale tjenester, samt sterkere statlig engasjement og styring.
Kapittel 5: Nye, store utredninger	
<b>Regjeringens satsing nr. 7:</b> Oppstart av sentrale utredninger frem mot neste melding om Nasjonal transportplan.	Regjeringen har behov for et bedre kunnskapsgrunnlag på sentrale områder til neste rullering av NTP, og ber Jernbanedirektoratet sette i gang tre større utredninger som omhandler <ul style="list-style-type: none"><li>• Kollektivstudie Østlandet</li><li>• Godsstrategi</li><li>• Fjerntogstrategi, inkludert InterCity og Ringeriksbanen</li></ul>

### 1.3 Overordnet om status for realisering av NTP

Figur 2 illustrerer prioriteringene i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2025–2036 (NTP), slik de var fordelt da den ble lagt frem i mars 2024. De øverste tre lagene i grafen viser midlene for store investeringer (post 73 i statsbudsjettet) slik de var fordelt i grunnlaget til NTP og i henhold til tabell 14.2. i stortingsmeldingen. Stortingets anmodningsvedtak om ytterligere tilbudsforbedringer er ikke inkludert i figuren.

Figur 2 Grafen viser prioriteringene slik de var forutsatt i NTP 2025–2036 (prisjustert).

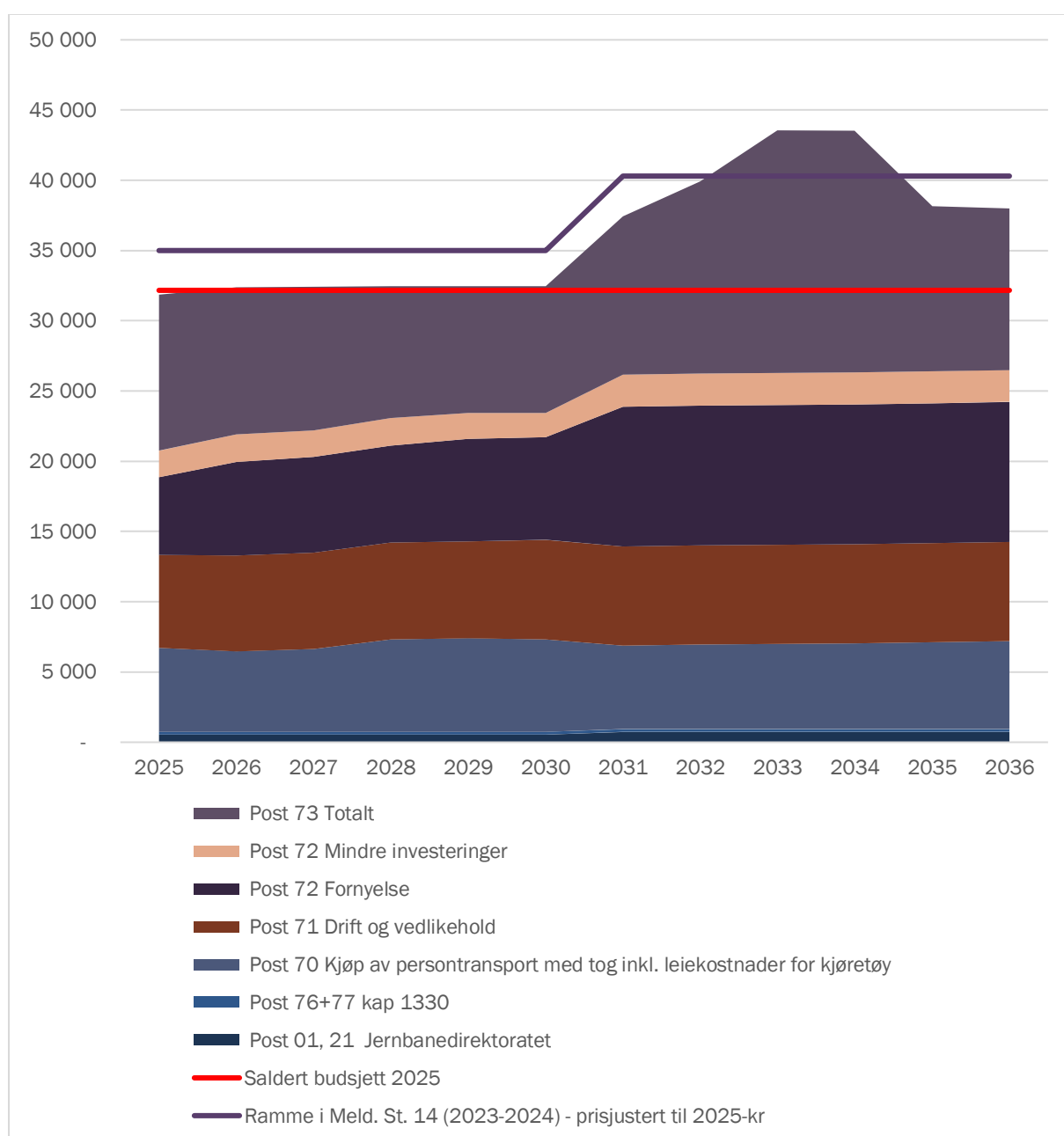


I rammen i NTP er det for de første seks årene av planperioden lagt til grunn et årlig snitt på om lag 35 milliarder 2025-kroner. Dette følges opp i kapittel 1352 i statsbudsjettets programkategori 21.50 Jernbaneformål. I tillegg er det i NTP lagt til grunn et årlig snitt på om lag 0,2 milliarder kroner i tolvårsperioden til særskilte transporttiltak. Dette følges opp i kapittel 1330 i programkategori 21.40 i statsbudsjettet, og er midler til kjøp av tjenester, reiseplanlegger og datasamarbeid i regi av Entur.

Det er i det salderte budsjettet for 2025 forutsatt en økonomisk ramme på om lag 32 milliarder kroner og om lag 0,2 milliarder kroner til disse to kapitlene, totalt om lag 32,2 milliarder 2025-kroner. Budsjettet for kapittel 1352 i 2025 ligger i underkant av 3 milliarder kroner lavere enn snittet som var forutsatt i NTP. Budsjettet for kapittel 1330 ligger omtrent likt som forutsatt i NTP.

Figur 3 viser totalporteføljen tilpasset en videreføring av budsjett for 2025 frem til 2030. En slik videreføring vil tilsvare en totalramme som er om lag 18 milliarder kroner lavere enn hva som var forutsatt i NTP frem til og med 2030. Figuren illustrerer differansen mellom hva som var forutsatt og hva som legges til grunn for årene 2025–2030. Her er deler av posten for nye, store investeringer skjøvet til etter 2030. Dersom alt skal realiseres, forutsetter det økning i budsjettrammen i årene fremover.

Figur 3 Grafen viser prioriteringene i statsbudsjett for 2025, fremskrevet til 2030.





# 2 Vedlikehold og fornyelse

## 2.1 Mål og ambisjoner for planperioden

Regjeringens viktigste prioritering i planperioden er å sikre at jernbanen ivaretar sin eksisterende rolle i transportsystemet. Gjennom en satsning på drift, vedlikehold og fornyelse av infrastruktur og kjøretøy, samt mindre investeringstiltak i infrastrukturen skal dagens togkunder ivaretas ved å sikre at toget kommer når det skal og er fremme når det skal.

En driftssikker og godt vedlikeholdt jernbane vil bidra til å opprettholde det høye sikkerhetsnivået jernbanen har. Nullvisjonen for drepte og hardt skadde er et overordnet mål, og ligger til grunn.

En satsing på drift, vedlikehold og fornyelse av infrastruktur og kjøretøy, samt mindre investeringstiltak i infrastrukturen skal i tillegg føre til forbedret punktlighet og regularitet, god tilbakestillingsevne etter feil, en infrastruktur som tåler klimapåkjenninger og god informasjon til de reisende ved avvik.

### 2.1.1 Nærmere om mål for driftsstabilitet

Effektiv drift og vedlikehold og en satsing på fornyelse av både infrastruktur og kjøretøy bidrar til målene om høyere driftsstabilitet, med færre innstillinger og forsinkelser og bedre punktlighet. Måltall for driftsstabilitet ved utgangen av planperioden er gjengitt i Tabell 1 og viser mål for hele jernbanesystemet sett under ett.

*Tabell 1 Måltall for driftsstabilitet på jernbanen.* Oppetid er andelen person- og godstog som kjøres uten forsinkelser, utledet på bakgrunn av planlagte togtimer og forsinkelsestimer. Punktlighet er andel tog som ankommer endestasjon i tide. Regularitet er andel persontog som blir kjørt som planlagt i ruteplanene, og er et uttrykk for andel innstilte tog.

Parameter	Mål i NTP-perioden	Mål på lengre sikt
Oppetid i prosent	99,1	99,3
Regularitet i prosent	97,7	98,0
Punktlighet alle persontog i prosent	90,0	90,0

Når innstillinger og forsinkelser oppstår på det norske jernbanenettet, registreres årsakene til innstillingene og forsinkelsene i Bane NORs trafikkinformasjons- og oppfølgingssystem (TIOS). Ansvar for årsakene fordeles på fire hovedkategorier; infrastruktur, togselskapene, følgeforsinkelser og utenforliggende forhold, se Tabell 2.

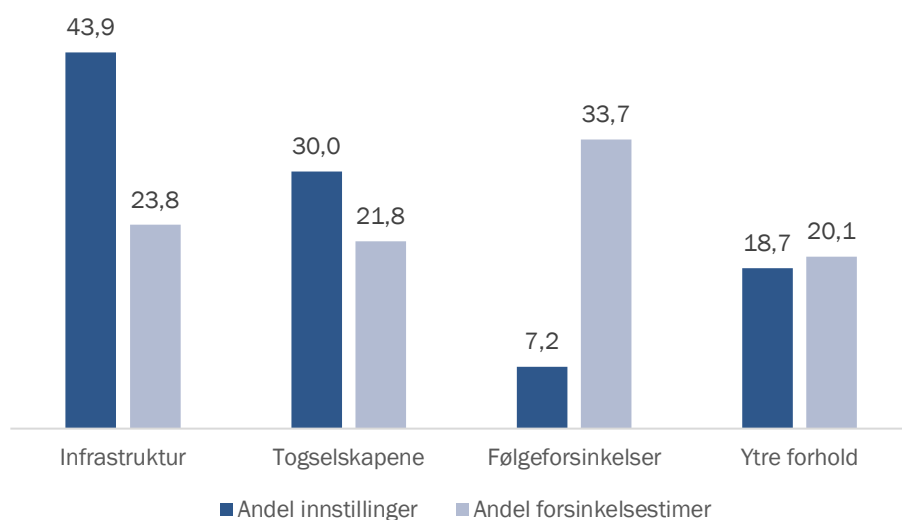
*Tabell 2 Årsakskodene i Bane NORs trafikkinformasjons- og oppfølgingssystem (TIOS)*

Infrastruktur	Togselskap	Følgeforsinkelser	Utenforliggende forhold
Kode 1 Bane Kode 2 Sikrings- og signalanlegg Kode 3 Elkraft og kontaktledning Kode 4 Tele- og transmisjonsfeil Kode 5 Planlagt vedlikehold	Kode 81 Feil på kjøretøy Kode 82 Kjøretøy sent fra hensettingsområde Kode 83 Manglende personell Kode 84 Stasjonsopphold Kode 85 Planforutsetninger ikke oppfylt	Kode 6 Kjøretøy med feil sperrer spor Kode 7 Trafikkavvikling (følgeforsinkelser)	Kode 91 Forsinkelse fra utlandet Kode 92 Ytre forhold Kode 93 Uhell, påkjørsel Kode 94 Uønskete hendelser

Feil på *infrastrukturen* er knyttet til omtrent 24 prosent av forsinkelsestimene, og nesten 44 prosent av antall innstilte persontog per andre tertial 2024. *Togselskapene* har ansvar for 30 prosent av antall innstillinger og ca. 22 prosent av antall forsinkelsestimer. *Følgeforsinkelser* oppstår når et tog forsinkes andre tog. Rotårsakene til disse forsinkelsene kan være feil ved infrastrukturen, forhold som togselskapene har ansvar for eller ytre forhold. Følgeforsinkelser står for 7 prosent av antall innstillinger, og nær 34 prosent av antall forsinkelsestimer. *Utenforliggende forhold*, som værhendelser og påkjørsler, står for omtrent 19 prosent av antall innstillinger og omtrent 20 prosent av antall forsinkelsestimer. Se Figur 4 for fremstilling av fordelingen.

Bane NOR arbeider med prognoser for prosentvis forbedring på de forskjellige strekningene, knyttet opp mot innsats innen fornyelse og vedlikehold av infrastrukturen.

Figur 4 Andel innstilte persontog og andel forsinkelsestimer, per andre tertial 2024, fordelt på hovedkategorier årsakskoder i prosent. Kilde: Bane NOR



En forutsetning for valg av transportmiddel og høy kundetilfredshet er at toget kommer og går til avtalt tid. For at toget skal være konkurransedyktig, er det derfor avgjørende at både de uforutsette og de planlagte avvikene blir færre, og at informasjonen ved avvik generelt blir bedre.

For å få en god kundeopplevelse ved avvik, må de reisende føle seg ivaretatt gjennom god og riktig informasjon, god håndtering av avviket, og med alternativ transport når det kreves. Det er flere aktører som har et ansvar for å gi en god kundeopplevelse, derfor er det også en forutsetning at aktørene i jernbanesektoren samarbeider godt og har en felles forståelse av utfordringene og et felles ønske om å levere et godt tilbud til de reisende.

### 2.1.2 Nærmere om ambisjoner knyttet til mindre investeringstiltak

Mindre investeringstiltak er enkelttiltak som ikke er knyttet opp i en konkret effektpakke, men som bygger opp under øvrige satsinger på fornyelse og tilbudsforbedringer, eller som gir gode effekter i seg selv, eksempelvis for sikkerhet, universell utforming eller klimatilpassing.

I utgangspunktet er mindre investeringstiltak definert som tiltak under terskelverdien for investeringsbeslutning; en milliard kroner. Mindre investeringstiltak er per i dag gruppert i fem områder. De forskjellige områdene bidrar til forskjellige mål. Det skal opprettes et nytt område som skal bidra til bedre driftsstabilitet, se omtale under «planlagte aktiviteter».

Sikkerhet og miljø handler om risiko for sikkerhetsrelaterte hendelser og bedret beredskap, samt miljødeleggelser og klimatilpassing. Området bidrar til å nå nullvisjonen for antall drepte og hardt skadde. I et samfunnssikkerhets- og beredskapsperspektiv bidrar området til sikring av kritisk infrastruktur og klimatilpassing.

Gods på bane handler om tiltak for mer effektive transportløsninger for godstransporten, som ikke er innbefattet i tilbudsforbedringer gjennom effektpakker. Området bidrar til målet om økt konkurranseevne for næringslivet og tilrettelegging for en grønnere godstransport. I et samfunnssikkerhets- og beredskapsperspektiv bidrar området også til sikring av kritisk infrastruktur.

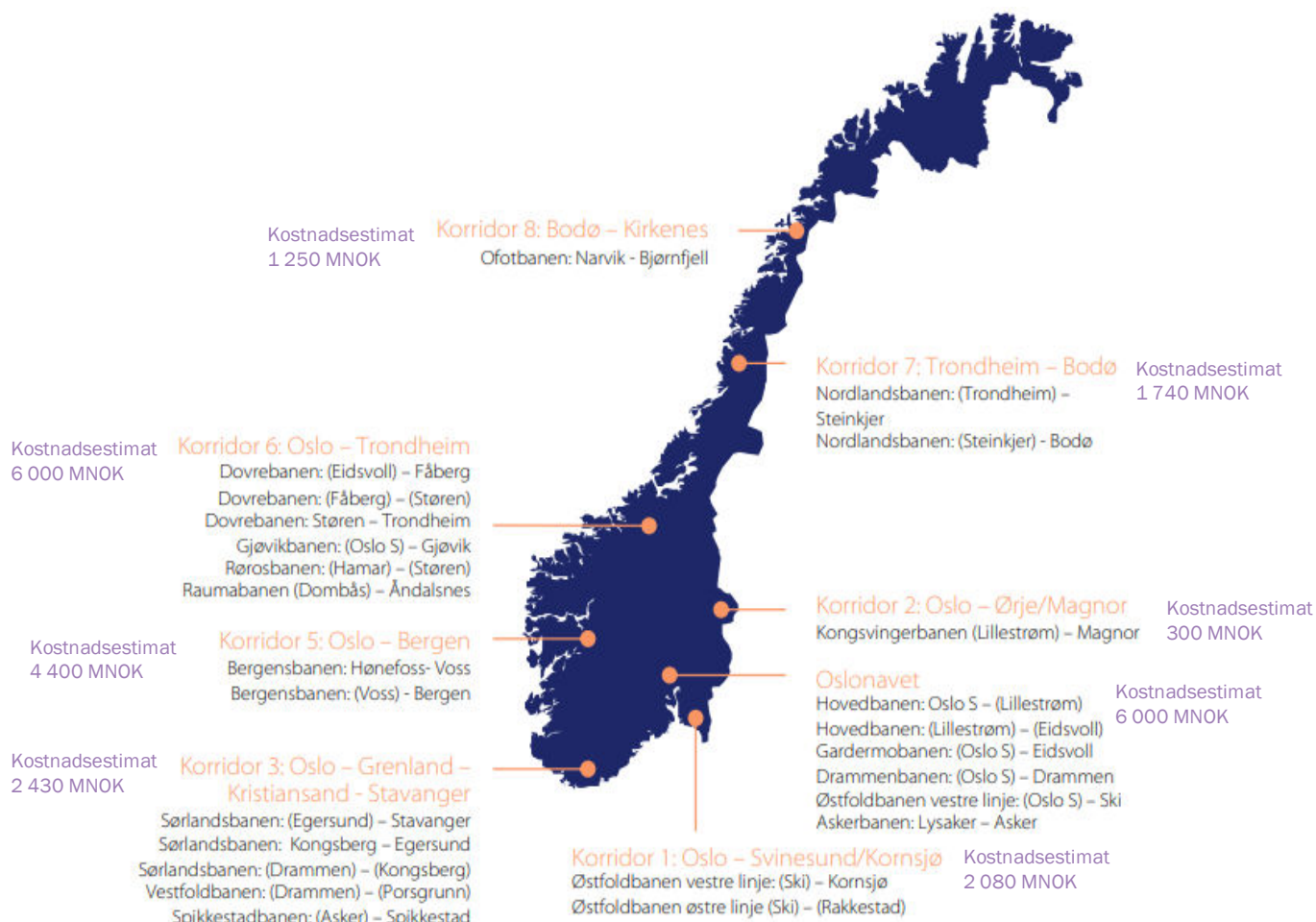
Videreutvikling av ERTMS handler om å muliggjøre økt effekt fra innføring av nytt signalanlegg (ERTMS). Området bidrar til målet om økt driftsstabilitet og effektiv bruk av ny teknologi.

Stasjoner og knutepunkt handler om utbedring og utvikling av stasjoner, inkludert stasjonstiltak omfattet av byvekstavtalene. Regjeringen har ambisjoner om at 45 prosent av alle togreiser skal foregå til/fra en universelt utformet stasjon i løpet av første seksårsperiode og 68 prosent ved utgangen av planperioden. Ved utgangen av 2023 var 46 stasjoner universelt utformede, mens 95 stasjoner hadde status som tilgjengelige. 13 stasjoner hadde assistansetjeneste. Innen utgangen av første seksårsperiode skal minst 14 nye stasjoner være universelt utformet. Bedre tilgjengelighet bidrar til en mer sømløs reiseopplevelse. Gjennom knutepunktutvikling bidrar området også til mål om nullvekst i persontransport med bil rundt de store byene (nullvekstmålet).

Sikker kjøreveis-IKT handler om oppdatering av og investering i systemer for å ivareta digital sikkerhet knyttet til blant annet fremføring av tog og driftssystemer. Området bidrar til målet om effektiv bruk av ny teknologi. I et samfunnssikkerhets- og beredskapsperspektiv bidrar området også til sikring mot digitale angrep.

## 2.2 Planlagte aktiviteter

### 2.2.1 Fornyelse og mindre investeringstiltak



Figur 5 Illustrasjon av Bane NORs kostnadsestimat for midler til fornyelse, fordelt på korridorer i perioden 2025–2029, leveranse 1. juni 2024. Dette er strekningene som har mer enn 200 millioner til fornyelse i femårsperioden.

Bane NOR har etablert «Plan for bedre måloppnåelse for vedlikehold og fornyelse» som viser behovene for fornyelse og vedlikehold i 12 årsperioden, og konkrete planer for arbeidet med fornyelse de første tre årene i NTP-perioden. Planen er inndelt strekningsvis. Planen rulleres årlig. I Figur 5 er planen rullert, og vises nå for perioden 2025–2029.

Videre har Bane NOR etablert PRO20, en tiltaksplan for å øke produktiviteten på inntil 20 prosent. Bane NOR har estimert at det vil være potensiale for økt kostnadseffektivitet gjennom blant annet bedre og mer langsiktig planlegging og økt digitalisering innenfor vedlikehold og fornyelser.

Tiltaksplanen kan kategoriseres i tre hovedområder:

- Økt innsikt i tilstandsutvikling gjennom overvåking og effektive kontrollprogrammer.
- Økt presisjon i planlegging av vedlikehold og fornyelser gjennom å forbedre prosesser, blant annet lengre planleggingshorisont, bedre koordinering av aktiviteter og planlegging og utnyttelse av sportilgang.
- Digitalisering og prediktivt vedlikehold gjennom å standardisere vedlikeholdsprosesser og ha vedlikeholdssystem tilrettelagt for digitalisering og teste ut sanntidsovervåking med sensordata fra kommersielle tog,

Gjennom kundetilfredshetsundersøkelsen får vi tilbakemeldinger på hvordan de reisende opplever avvik. De reisende er misfornøyde med:

- transportalternativene de blir tilbudt
- at reisen tar lengre tid
- mangelfull og uriktig informasjon om reisen videre
- at reisetiden er uforutsigbar og at det mangler alternativ transport
- informasjonen i apper og på stasjonen

Kundetilfredsheten for informasjon ved avvik er stabil fra 2023 til 2024, noe som kan betegnes som positivt tatt i betraktning økningen i antallet uforutsette avvik.

Avtalen mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR om mindre investeringstiltak skal justeres i henhold til mål og ambisjoner i NTP 2025–2036, og i henhold til prioriteringer for kommende år.

Planlagte tiltak for mindre investeringstiltak i 2025	
<b>Strakstiltak for bedre driftsstabilitet</b>	Dette er et nytt område som skal opprettes i 2025 der Bane NOR får større fleksibilitet til å gjennomføre små og enkle investeringstiltak med god effekt på driftsstabiliteten. Eksempler på tiltak som er ment å effektivisere driften er signaltekniske tiltak, omstigningsramper, plattformforlenging eller fjerning av personoverganger i plan.
<b>Sikkerhet og miljø</b>	Sikring og sanering av planoverganger, flom- og skredtiltak, tilpassing av sideterreng for mer naturbasert vegetasjonskontroll og vannkvalitet, samt øvrige tiltak knyttet til sikkerhet.
<b>Gods på bane</b>	Det legges opp til prosjekter som vil øke kapasiteten på flere terminaler, inkludert økt kapasitet på Norsenga tømmerterminal ved Kongsvinger. Kapasitetsøkende tiltak på Ofofbanen, som Stortinget prioriterte i sine anmodningsvedtak, skal følges opp som del av dette området. Det pågår planlegging av Søsterbekk kryssingsspor, som er del av disse.

<b>Videreutvikling av ERTMS</b>	Det skal innføres ekstra signaler ut over basisinnføringen av ERTMS, for å legge til rette for redusert kryssingstid, og dermed redusert kjøretid og bedre punktlighet.
<b>Stasjoner og knutepunkt</b>	Det planlegges og prosjekteres for universell utforming på alle plattformer på Oslo S, og for generell utvikling av stasjonshallen. Stasjonstiltak på to mindre stasjoner skal settes i gang, med mål om universell utforming. Det pågår utvikling av stasjoner i Trondheimsområdet, på Nord-Jæren og i Oslo og Akershus som del av byvekstavtalene.
<b>Sikker kjøreveis-IKT</b>	I 2025 vil det være søkelys på å gjennomføre tiltak som opprettholder og forbedrer driftsstabiliteten, men også tilrettelegging for digitalisering og bruk av ny teknologi. Det skal etableres en integrasjons- og dataplattform for å gi mer nøyaktig beslutningsgrunnlag i jernbanesektoren.

## 2.2.2 Program for bedre driftsstabilitet og kundeopplevelser ved avvik

Jernbanedirektoratet har etablert et sektorovergripende program for bedre driftsstabilitet og kundeopplevelser ved avvik. Arbeidet er strukturert rundt to råd med representanter fra sektoraktørene; *rådet for driftsstabilitet* og *rådet for kundeopplevelse*. Her etablerer aktørene en felles forståelse for utfordringer, de deler erfaringer og de utvikler tiltak som følges opp gjennom to tiltaksplaner.

### *Råd for bedre driftsstabilitet*

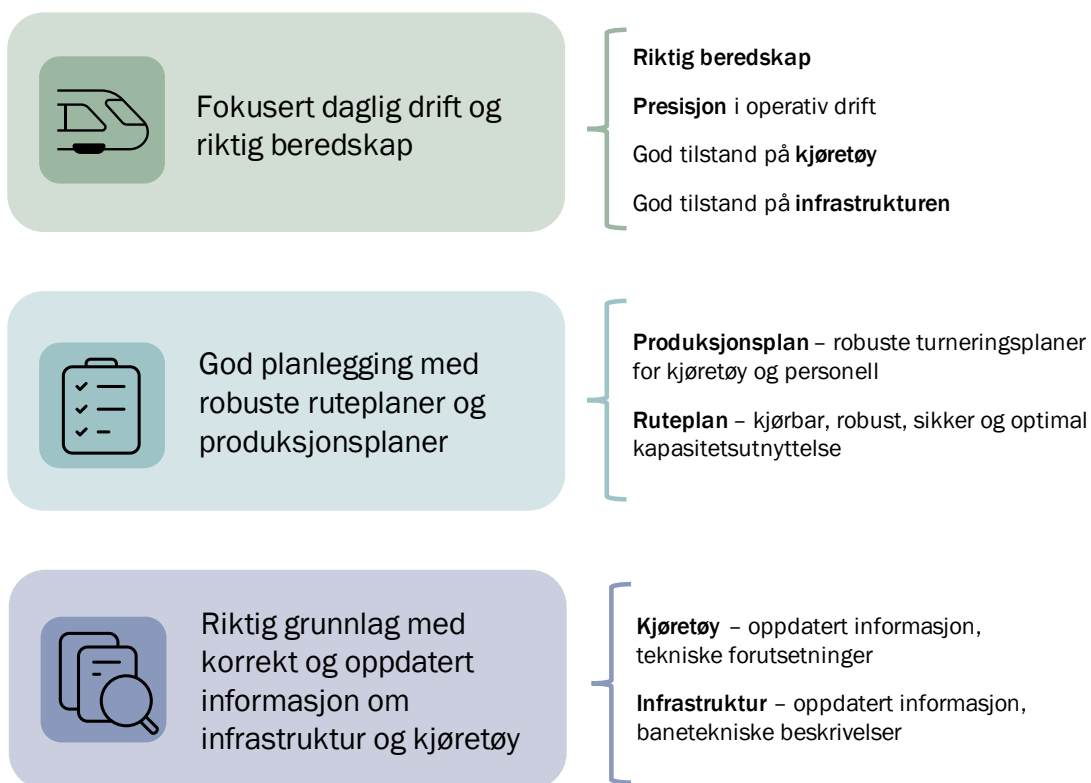
Med kunnskap om hva som forårsaker svak driftsstabilitet, spisser aktørene innsatsen inn mot tiltak som gir størst effekt, både på kort og mellomlang sikt (NTP-perioden). Aktørene jobber også med innføring av strekningsvise ambisjoner for punktlighet og regularitet slik at innsatsen fra infrastrukturforvalteren og togoperatørene samordnes for mest mulig effekt.

Et forutsigbart togtilbud med høy driftsstabilitet, forutsetter at flere innsatsfaktorer fungerer godt på samme tid. Rådet for driftsstabilitet har i fellesskap kategorisert de viktigste faktorene som ligger til grunn for driftsstabiliteten, se Figur 6.

Den første kategorien innebærer at jernbanesektoren har et riktig grunnlag for planlegging og drift av togtilbudet, i hovedsak oppdatert informasjon om infrastruktur og kjøretøy. Den andre kategorien er god planlegging, med robuste ruteplaner og produksjonsplaner for kjøretøy og personell. Den tredje kategorien er fokusert drift preget av god tilstand på infrastruktur og kjøretøy, presisjon i operativ drift og riktig beredskap for uforutsette hendelser.

Disse forutsetningene ligger til grunn for arbeidet med tiltaksplanen for å bedre driftsstabiliteten. De samme forutsetningene ligger også til grunn for Bane NORs leveranse av egen innsatspakke for Oslo-navet, der tiltak for styrking av driftsstabiliteten på nasjonalt nivå også er presentert.

I tiltaksplanen for driftsstabilitet ligger det, blant annet, et tiltak på kapasitetsfordelingsprosessen. Bane NOR har etablert et utviklingsprogram for kapasitetsfordeling, der det gjøres en særskilt vurdering av den planlagte økningen i trafikk som ligger i trafikkavtalene, opp mot mål om driftsstabilitet og behov for tilgang til sporet for vedlikehold og fornyelse.



Figur 6 Illustrasjon av innsatsfaktorene som bidrar til driftsstabilitet på jernbanen

#### Råd for kundeopplevelse ved avvik

Rådet for kundeopplevelse ved avvik jobber for at informasjon ved avvik skal være så god som mulig. En viktig forutsetning for riktig og lik informasjon i alle kanaler, er at aktørene i jernbanesektoren utvikler de samme tekniske løsningene slik at data kan flyte på tvers av kanaler og aktører. Det jobbes med dette gjennom tiltak i programmet for bedre driftsstabilitet og kundeopplevelse ved avvik. I påvente av nye verktøy og implementering av bedre reiseinformasjonsflyt, som det forventes å se resultater av fra 2026, jobber togoperatørene og Bane NOR kontinuerlig med flere aktiviteter for å bedre kundeopplevelsen ved avvik.

Det siste året har både Oslo S og Nationaltheatret fått nye hovedtavler og flere mindre tavler som viser nyttig informasjon. Bare på Oslo S er det over 50 000<sup>1</sup> påstigende passasjerer i gjennomsnitt hver dag som nå får bedre informasjon, særlig ved planlagte avvik. De nye tavlene er mer fleksible i hvordan informasjonen presenteres og gir mulighet for mer detaljert informasjon. Tiltakene Bane NOR har gjennomført har bidratt til at tilfredsheten med informasjon ved avvik ikke har gått særlig ned, tross svak driftsstabilitet.

#### 2.2.3 Oppfølgingssystemet

Jernbanedirektoratet skal utvikle og implementere et nytt oppfølgingssystem for bruk av fornyelses- og vedlikeholdsmidler, under dette vurdere og anbefale hva som bør være SDs overordnede styringsindikatorer på vedlikehold- og fornyelsesområdet. Jernbanedirektoratet skal også vurdere om det er én indikator som bør løftes opp for vurdering av driftsstabilitet.

En første versjon av oppfølgingssystem ble levert sommeren 2024. Jernbanedirektoratet er nå i gang med å videreutvikle dette, og en oppdatert versjon skal leveres til Samferdselsdepartementet våren 2025.

<sup>1</sup> Passasjertall fra FRAM

Oppfølgingssystemet skal vise utviklingen på driftsstabilitet, og synliggjøre effekter av konkrete tiltak. Systemet baseres på innrapporterte mål, indikatorer og økonomi for fornyelse og vedlikehold. Arbeidet sees i sammenheng med tidligere oppdrag om strekningsvise mål for driftsstabilitet.

#### **2.2.4 Fornyelse av kjøretøyflåten**

Norske tog har bestilt nye lokaltog, regiontog og fjerntog, både til vekst i trafikken og som erstatning for kjøretøy som har utløpt sin levetid. Dette forventes å bidra positivt til driftsstabiliteten. Innføringen av nye tog er omtalt som effektpakker i kapittelet om tilbudsforbedring, da de medfører behov for tilpasninger av infrastrukturen. Videre er det planlagt fornying og midtlivsoppgradering av kjøretøy. Blant annet skal 36 togsett av type 72, som til vanlig går i Oslo-området og på Jærbanen, i løpet av de neste tre årene gjennomgå en total fornyelse av hele togsettet (midtlivsoppgradering).

# 3 Utvikling av togtilbudet

## 3.1 Mål og ambisjoner for planperioden

Det er regjeringens ambisjon at de tilbudsforbedringene som er startet opp før 2025, skal gjennomføres med rasjonell fremdrift og i henhold til plan. Å fullføre utbygging som er i gang, er rasjonelt med tanke på kostnadseffektiv utbygging og med tanke på å få realisert den planlagte effekten for de reisende så raskt som mulig. Dette prioriteres før oppstart av nye tilbudsforbedringer.

Videre er det regjeringens ambisjon at kapasiteten på jernbanen skal økes ytterligere i byområdene for persontransporten og mellom de største byene for godstransporten. Militær mobilitet skal ivaretas på en hensiktsmessig måte.

I NTP-perioden innebærer dette å:

- utnytte eksisterende kapasitet i infrastrukturen bedre ved å slå sammen flytogtilbudet med regiontogtilbudet på Østlandet. Dette fører til at kapasiteten mellom Drammen og Oslo Lufthavn totalt sett blir forbedret for pendlere og fritidsreisende. Anskaffelse av to-etasjers tog vil også øke kapasiteten på pressede pendlerstrekninger. Det kan også være aktuelt å utløse opsjoner for flere avganger i trafikkavtalene mellom Jernbanedirektoratet og persontogoperatører.
- gjennomføre nødvendig planlegging og utbygging av jernbanen for å sikre økt kapasitet der det forventes en økning i etterspørselen, det vil si i og mellom de mest befolkningstette områdene.

Samtidig må det planlegges for utvikling på lengre sikt, altså etter NTP-perioden og frem mot 2050. Dette innebærer å fortsette prioritering av planer og etter hvert utbygging i sentrale strøk. Det innebærer også å sikre et godt beslutningsgrunnlag for videre utvikling av ny Rikstunnel.

### Tilbudsforbedringer og effektpakker

*Tilbudsforbedring* er samlebetegnelsen på små og store endringer og forbedringer i togtilbudet, både for person- og godstrafikken. Mindre forbedringer kan for eksempel være utløsning av en opsjon i trafikkavtalene, som gir én ekstra avgang en av helgedagene. Det kan også være endringer i ruteplanen, som gir et nytt stoppmønster, eksempelvis der enkelte stasjoner får færre stopp enn tidligere selv om tilbudet ellers er uendret.

Store forbedringer i togtilbudet skjer først og fremst gjennom realisering av *effektpakker*. For å realisere store forbedringer, trengs flere innsatsfaktorer. De viktigste innsatsfaktorene er infrastruktur, kjøretøy og kjøp av persontransport. Til sammen vil disse gi en eller flere effekter for togtilbudet, og de utgjør en effektpakke.

Jernbanedirektoratet lager strategiene for utviklingen av togtilbudet, inngår avtaler og koordinerer aktørene i sektoren for å få de nødvendige innsatsfaktorene på plass til rett tid.



### **3.1.1 Om inndeling av porteføljen**

#### *Effektpakker som er prioritert og igangsatt*

Effektpakker som er prioritert og igangsatt, vil si de effektpakkene hvor Stortinget har vedtatt kostnadsramme for tiltak over terskelverdi på en milliard kroner. For anskaffelse av nye kjøretøy vedtar Stortinget også en restverdisikring. For effektpakker som består av enkelttiltak som ligger under terskelverdi, er en effektpakke å anse som igangsatt når det er bevilget tilstrekkelig midler over statsbudsjett til å sette i gang utbygging.

#### *Effektpakker som er prioritert, men ikke igangsatt*

Porteføljen i NTP 2025–2036 er gitt av tabell 14.2 og anmodningsvedtakene fra Stortingets behandling av planen, og presisert i Tildelingsbrev for Jernbanedirektoratet for 2025. Porteføljen er delt i to:

1. Den prioriterte planporteføljen for oppstart i løpet av første seksårsperiode
2. Den øvrige planporteføljen med tilbudsforbedringer som skal modnes ytterligere:

Porteføljen består imidlertid av effektpakker eller tilbudsforbedringer der planene for nødvendig infrastruktur har svært ulik grad av modenhet. En prioritering av enkelte av effektpakkene innebærer at utbygging og realisering av tilbudsforbedringen kan startes opp, mens for andre effektpakker innebærer det i praksis en prioritering av innledende planlegging. Det er i enkelte tilfeller ikke praktisk mulig med oppstart av utbygging i løpet av de første seks årene, for eksempel for Ny rikstunnel.

For å tydeliggjøre dette, har Jernbanedirektoratet delt opp porteføljen av effektpakker som er prioritert, men ikke igangsatt i to deler, som avviker fra inndelingen ovenfor:

1. Effektpakker som kan prioriteres for byggestart i løpet av de første seks årene av NTP
2. Effektpakker som må planlegges videre før oppstart utbygging kan være mulig.

Tabell 3 lister opp porteføljen, og viser hvilke effektpakker som sorterer hvor.

### 3.2 Fremdrift for effektpakker i budsjett 2025

Statsbudsjettet for 2025 ivaretar en rasjonell fremdrift i effektpakker som er prioritert og igangsatt, samt prosjektstart/oppstart av fire nye effektpakker. I tillegg til disse, gjøres det arbeider med å øke kapasiteten for banestrømforsyning på enkelte strekninger, samt planlegging for å sette i stand deler av Tinnosbanen.

Statsbudsjettet for 2025 åpner også for planlegging av seks effektpakker som er prioritert i NTP 2025–2036. Fremdriften for disse seks avhenger av at videre planlegging blir prioritert også i kommende budsjett, og en oppstart av utbygging forutsetter en økning i planrammen for kommende budsjettår.

Tabellene nedenfor oppsummerer hvordan effektpakkene er prioritert i NTP og status i budsjettet for 2025. Tidslinjene under dem sammenligner hvilken fremdrift som ble forutsatt i NTP med den fremdriften som er mulig gitt budsjettprioriteringene.

Tabell 3 Oversikt over effektpakkene som er igangsatt eller skal settes i gang i budsjett for 2025, med sammenligning mot hvordan de er prioritert i NTP.

Effektpakker prioritert og igangsatt (bundet)	Prioritering i NTP	Status i budsjett 2025
Innføring av ERTMS på samtlige banestrekninger	Bundet	Pågår
Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo–Moss)	Bundet	Pågår
Flere og raskere tog på Dovrebanen: To regionekspresstog i timen Oslo–Hamar	Bundet	Pågår
Flere og raskere tog på Vestfoldbanen (Oslo–Tønsberg)	Bundet	Pågår
Nullutslipp i byområdet og innføring av nye kjøretøy på Trønder- og Meråkerbanen	Bundet	Pågår
Innføring av nye kjøretøy (lokaltog)	Bundet	Pågår
Innføring av nye kjøretøy (regiontog)	Bundet	Pågår
Rassikring og bedret reisetid på Vossebanen (Arna–Stanghelle)	Første periode	Startes 2026 <sup>2</sup>
Flere tog på Trønderbanen	Første periode	Startes 2025
Økt kapasitet for kombigods Oslo–Narvik, via Sverige	Første periode	Siste trinn startes 2025
Innføring av nye kjøretøy (fjerntog)	Ikke omtalt <sup>3</sup>	Startes 2025

<sup>2</sup> Prosjektstart og forberedende arbeider i 2025. Byggestart forutsetter Stortingets vedtak om kostnadsramme og delvis bompengefinansiering.

<sup>3</sup> Innføring av nye fjerntog var omtalt og hensyntatt i NTP 2025–2036, men ikke som en effektpakke der behov for tilpasninger i infrastrukturen var ivare tatt. Dette følges nå opp som en effektpakke, som er prioritert og hensyntatt i budsjettinnspillene.

Tabell 4 Oversikt over effektpakkene som er prioritert for planlegging i budsjett for 2025, med sammenligning mot hvordan de er prioritert i NTP.

Effektpakker som kan modnes for byggestart i løpet av første seks år av NTP	Prioritet i NTP	Aktivitet i og med budsjett 2025
Bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet <sup>4</sup>	Første periode	Planlegging prioritert i budsjett
Økt kapasitet for kombigods Oslo–Trondheim	Første periode	Planlegging prioritert i budsjett
Elektrifisering Stjørdal–Steinkjer	Første periode	Planlegging prioritert i budsjett
To tog i timen til Fredrikstad	Første periode	Planlegging prioritert i budsjett
Flere tog på Vestfoldbanen. To regionekspresstog i timen Oslo–Skien	Første periode <sup>5</sup>	Planlegging prioritert i budsjett <sup>6</sup>
Økt kapasitet for kombigods Trondheim–Bodø	Andre periode	Noe planaktivitet med generelle midler
Flere tog på Vossebanen	Andre periode	Ingen
Økt kapasitet for kombigods Oslo–Bergen	Andre periode	Ingen
Flere tog på Jærbanen: Timinuttersintervall Skeiane–Stavanger	Andre periode	Arealavklaring startes opp i 2025

Tabell 5 Oversikt over effektpakker som er prioritert i NTP, men som ikke er prioritert i budsjett for 2025.

Effektpakker som må planlegges videre før utbygging er mulig	Prioritet i NTP	Aktivitet i og med budsjett 2025
Ny Rikstunnel	Første periode	Oppdatering av beslutningsgrunnlag prioritert i budsjett
Oppfølging av KVV Green	Første periode	Avventer konseptvalg
Utvikling av Kongsvingerbanen	Andre periode	Noe planaktivitet med generelle midler <sup>7</sup>
Oppfølging av terminalløsninger Trondheimsområdet	Andre periode	Noe planaktivitet med generelle midler
Utvikling Hovedbanen nord	Andre periode	Noe planaktivitet med generelle midler
Økt kapasitet regiontog (KVV Regiontog)	Andre periode	Avventer konseptvalg
Oppfølging av terminalløsninger Alnabru	Andre periode	Ingen
To tog i timen på Trønderbanen hele veien til Steinkjer i grunnrute	I planperioden <sup>8</sup>	Ingen

<sup>4</sup> Tidligere navn på effektpakken er «Flere tog i Oslo-navet»

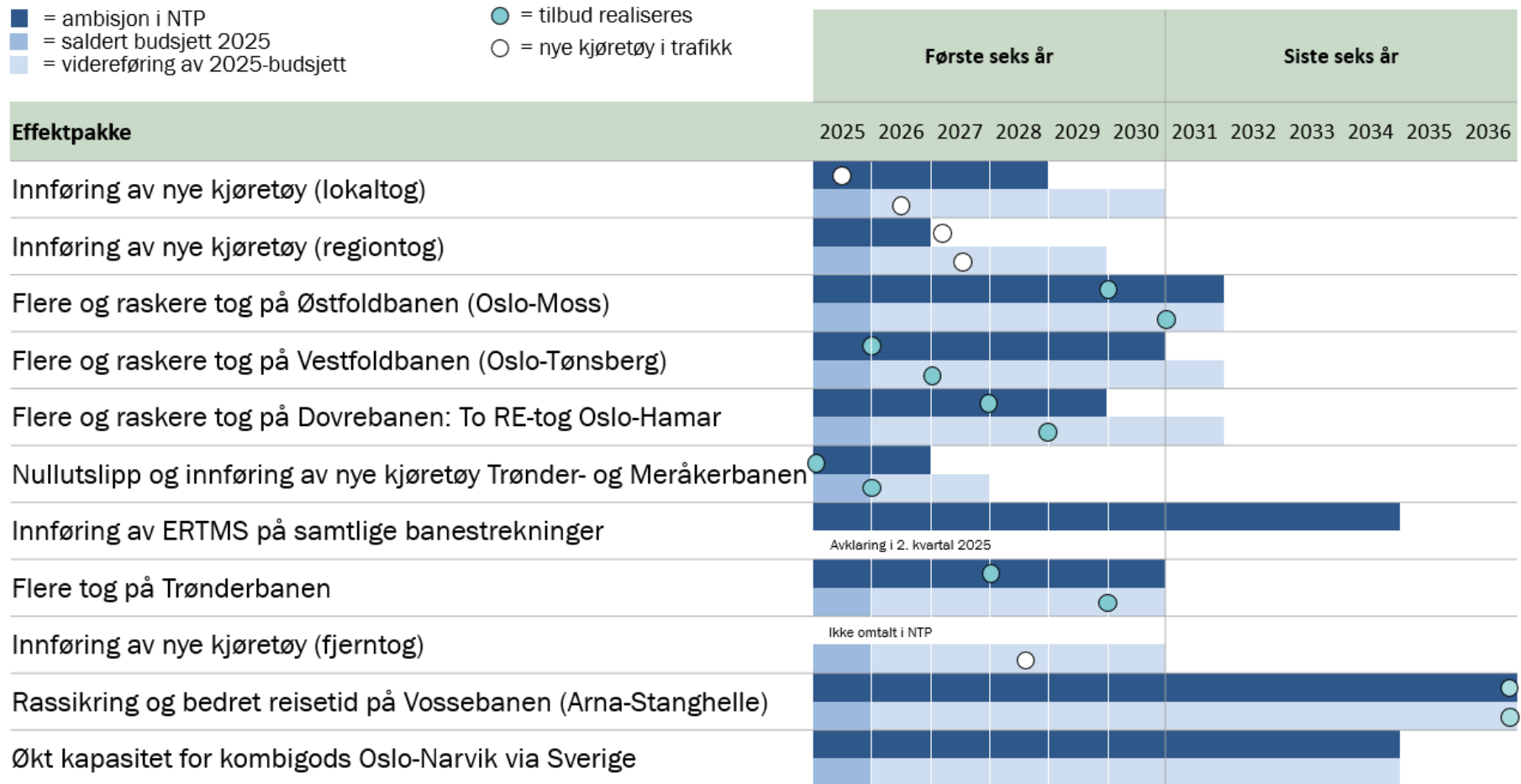
<sup>5</sup> Prioritert av Stortinget

<sup>6</sup> I budsjettet for 2025 er det satt av 30 mill. for optimalisering av planene for dobbeltspor Stokke–Torp–Sandefjord.

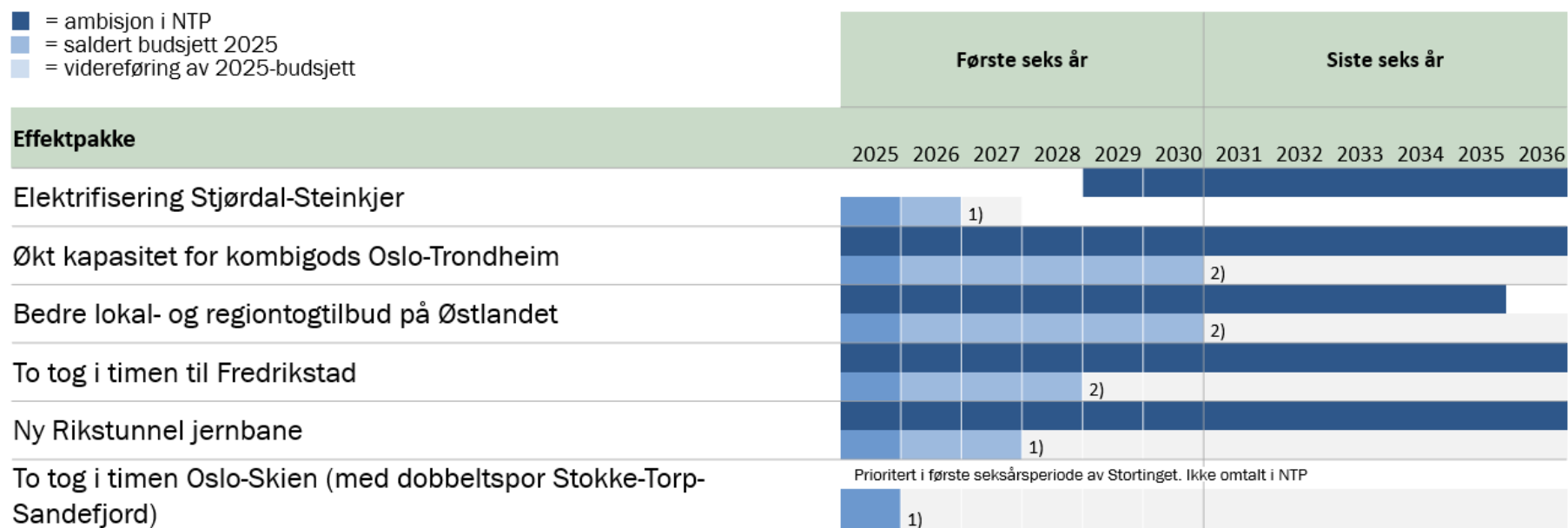
<sup>7</sup> «Noe planaktivitet med generelle midler» betyr at Bane NOR gjennomfører noe planlegging innenfor disponible planmidler.

<sup>8</sup> Prioritert av Stortinget

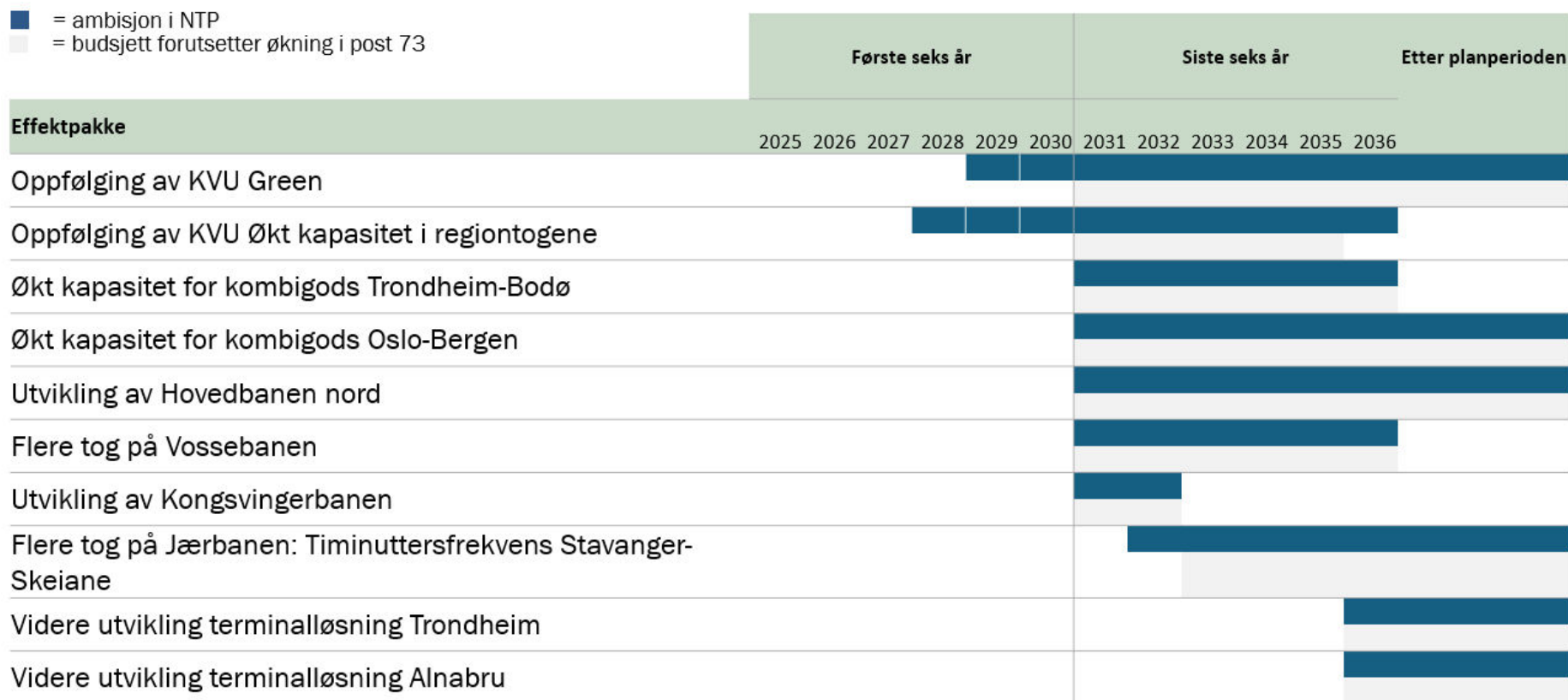
Figur 7 Tidslinje for effektpakker som er prioritert og igangsatt til og med budsjett 2025.



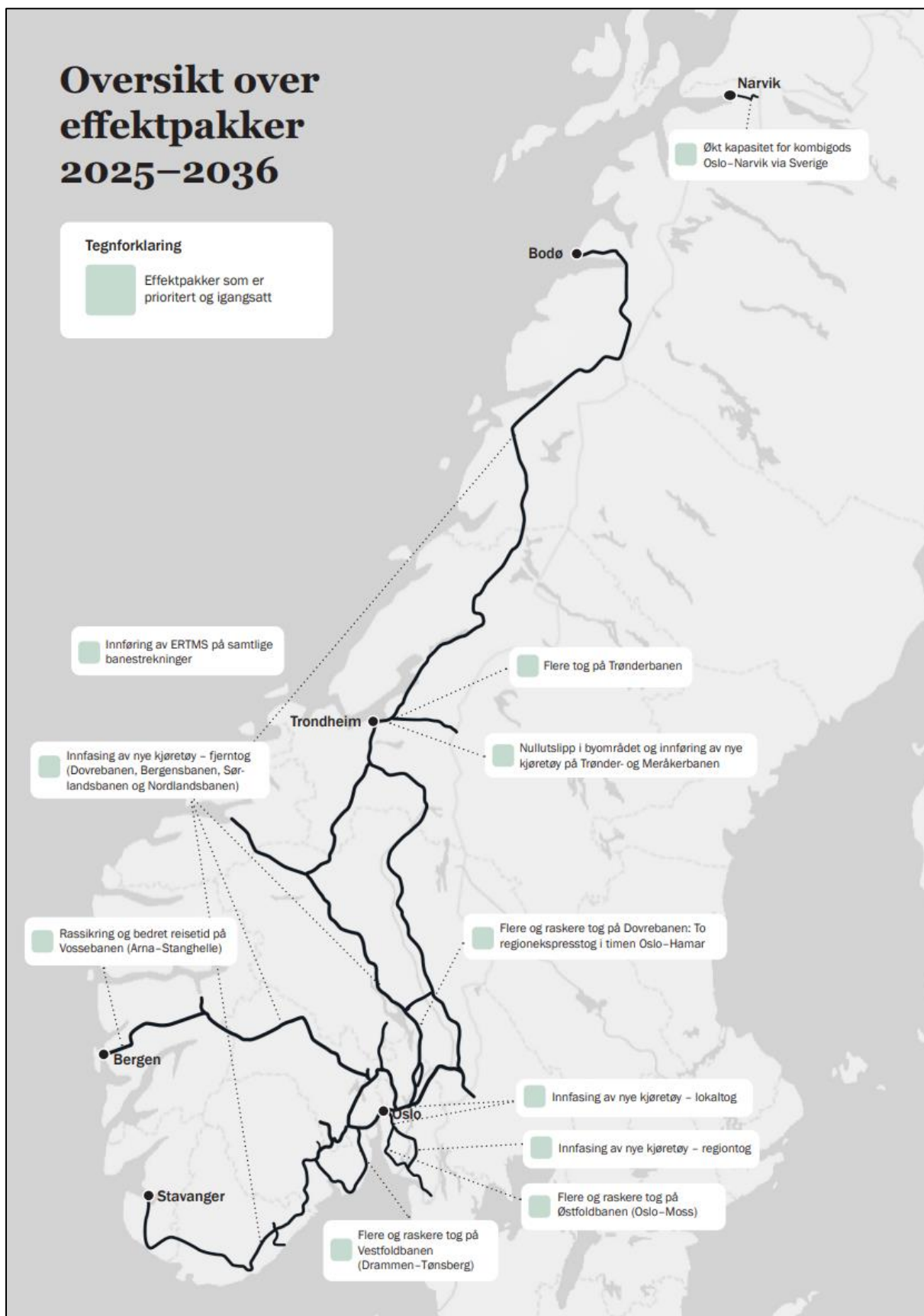
Figur 8 Tidslinje for effektpakker som er prioritert for planlegging til og med budsjett 2025



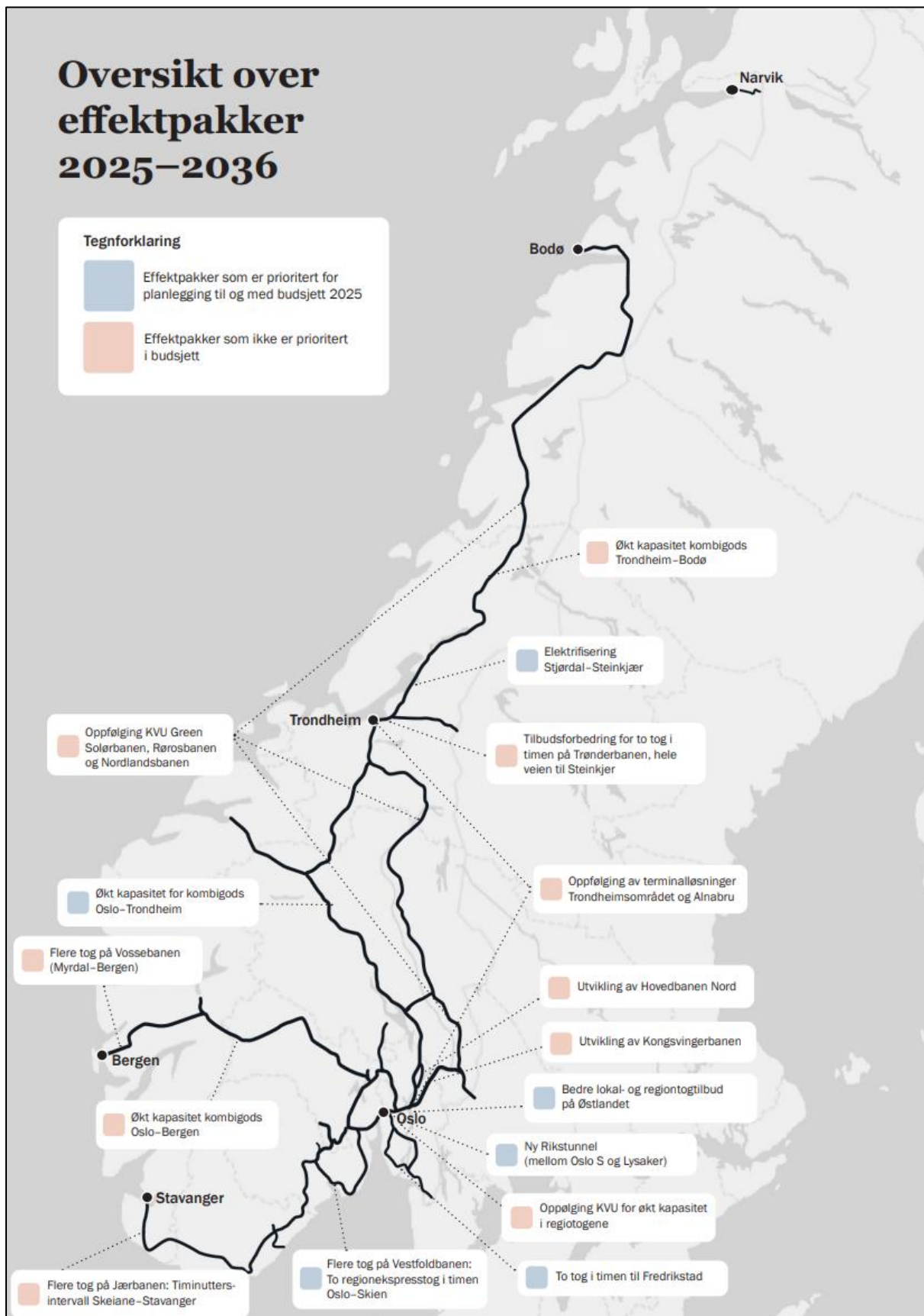
Figur 9 Fremdrift for effektpakker og tilbudsutvikling som foreløpig ikke er prioritert i budsjett. For noen av effektpakkene/tilbudsforbedringene foregår det noe planlegging innenfor disponible planmidler. Eventuell prioritering forutsetter en økning på post 73, gjennom enten omprioritering mellom postene eller en opptrapping av planrammen.



### 3.2.1 Oversiktskart for effektpakker som er prioritert og igangsatt i 2025 budsjettet



3.2.2 Oversiktskart for effektpakker prioritert til planlegging til og med budsjett 2025, samt effektpakker som foreløpig ikke er prioritert i budsjett





### 3.3 Innsatsfaktorer, avhengigheter og risiko i effektpakker og tilbudsforbedringer

Arbeidet med realiseringen av tilbudsforbedringene i porteføljen, reguleres gjennom avtaler mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR, trafikkavtaler mellom Jernbanedirektoratet og togoperatørene og samhandling med Norske tog. Når det gjelder infrastrukturen for effektpakken *Rassikring og bedret reisetid på Vossebanen* er utbygging av dobbeltsporet Arna–Stanghelle et fellesprosjekt for vei og bane i regi av Statens vegvesen med Bane NORs som samarbeidspartner.

Stortingets prioritering av kapasitetsøkende tiltak på Ofofbanen følges opp gjennom Mindre investeringstiltak for gods, og er derfor ikke omtalt i de neste sidene. Den er omtalt i kapittel 2. Stortingets prioritering av Ringeriksbanen innebærer å videreføre planleggingen sammen med E16 Skaret–Hønefoss som et fellesprosjekt under Nye Veier AS, utenfor Nye Veiers ordinære portefølje. Ringeriksbanen er ikke en del av den fastsatte jernbaneporteføljen som legges til grunn for planperioden og er derfor ikke omtalt i de neste sidene.

NTP 2025–2036 ble laget under forutsetning om en definert planteknisk ramme for 12-årsperioden. Den beskriver en fordeling mellom postene som svarer på behovet innenfor hver post med utgangspunkt i kjent informasjon og beregninger på tiden da NTP ble lagt frem. Dette var forutsetninger for omfanget og rekkefølgen på porteføljen for tilbudsforbedringer.

Forutsetninger for kostnadsomfang og fremdrift ligger ikke alltid fast. Eksempler på dette er prisvekst som kan gi endrede kostnader og detaljering av planer kan gi endret tiltaksomfang. Videre vil forsinkelser i leveranser eller mer krevende grunnforhold enn først antatt kunne påvirke både fremdrift og kostnader. Realiseringen av tilbudsforbedringene avhenger også av de årlige budsjettammer. Det er dermed risiko for at prioritering og fremdrift for effektpakker og tilbudsforbedringer i porteføljen avviker fra det som er beskrevet i NTP 2025–2036.

Formålet med dette kapittelet er å vise status for realisering av effektpakkene pr. mars 2025. De neste sidene viser status per effektpakke eller tilbudsforbedring i hele jernbaneporteføljen, delt inn etter innsatsfaktorene infrastruktur, kjøretøy og kjøp av persontransport.

<b>Prioritet i NTP 2025–2036</b>	Bundet
<b>Prioritet i budsjett</b>	Ja. Prop. 126 S (2015–2016)
<p>European Rail Traffic Management System (ERTMS) er et nytt digitalt signalsystem. Det skal erstatte eksisterende signalanlegg på eksisterende infrastruktur og sikre fjernstyring på strekninger som ikke har dette i dag. ERTMS skal gi en mer driftsstabil og sikker jernbane og legges til grunn for flere nye infrastrukturprosjekter. ERTMS er ikke en tradisjonell effektpakke, men oppgradering av signalsystemet er både sentralt for å opprettholde dagens tilbud og for realisering av ny tilbudsutvikling.</p> <p>Nasjonal signalplan angir tidspunkt for når systemet skal innføres på hver enkelt delstrekning.</p>	
<b>Infrastruktur</b>	<b>Ansvar</b>
<p><b>Beskrivelse</b></p> <p>Avtale om innføring av ERTMS må endres for å ivareta økt omfang og ny fremdrift, fordi mer av eksisterende infrastruktur må tilpasses nytt signalsystem enn opprinnelig planlagt.</p>	Jdir og Bane NOR
<p><b>Avhengigheter</b></p> <p>Flere effektpakker har forutsatt innføring av ERTMS som del av investeringsprosjekter på jernbanenettet. Leverandørutfordringer har medført store forsinkelser i prosjektet. Revidert nasjonal signalplan er under arbeid og skal foreligge sommeren 2025.</p>	Bane NOR
<p><b>Beslutningspunkt</b></p> <p>Kostnadsramme for prosjektet er vedtatt. Det er gitt fullmakt for trinn 1-2, fullmakt for trinn 3 samt eventuell ny kostnadsramme planlegges fremmet i forbindelse med RNB26. Bane NOR skal gjennomføre ekstern kvalitetssikring av kostnad og fremdrift våren 2025</p>	Jdir og Samferdselsdepartementet
<b>Kjøretøy</b>	
<p><b>Beskrivelse</b></p> <p>Eksisterende kjøretøyflåte må bygges om for å være kompatibel med ERTMS, mens nye tog vil ha installert ERTMS-utrustning når de leveres. Ny ombyggingsplan for kjøretøy blir utarbeidet når nasjonal signalplan er revidert.</p>	Norske tog Godstogoperatører
<p><b>Avhengigheter</b></p> <p>Innføring av ERTMS krever at alle eksisterende kjøretøy bygges om. Dette er i gang.</p>	-
<p><b>Beslutningspunkt</b></p> <p>Avtale om ombygging av kjøretøy ble inngått mellom Norske tog og Alstom i 2018.</p>	-
<b>Kjøp av persontransport</b>	
<p><b>Beskrivelse</b></p> <p>Overgangen til ERTMS håndteres gjennom endringsordre med togoperatørene. Forsinket fremdrift kan gi økte kostnader for operatørene, som direktoratet må dekke.</p>	Jdir
<p><b>Avhengigheter</b></p> <p>Effektpakken har ingen avhengigheter knyttet til kjøp av persontransport, per mars 2025.</p>	-
<p><b>Beslutningspunkt</b></p> <p>Endringsordre forhandles og besluttes i samsvar med fremdriftsplan i Nasjonal Signalplan.</p>	Jdir
<b>Jernbanedirektoratets aktiviteter i 2025</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Endre avtaler med Bane NOR i tråd med revidert signalplan</li> <li>• Følge opp resultatet av ekstern kvalitetssikring</li> <li>• Sikre sektorovergrepene forankring av ny signalplan, særlig knyttet til ombyggingsplan for kjøretøy</li> <li>• Endret nasjonal signalplan kan medføre at dato for realisering for effektpakker med avhengighet til ERTMS må revideres</li> </ul>	

## Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo–Moss)

Igang satt

<b>Prioritet i NTP 2025–2036</b>	Bundet
<b>Prioritert i budsjett</b>	Ja. Prop. 13 S (2017–2018)
<p>Effektpakken innebærer totalt fire regiontog-avganger i rushretning mellom Oslo og Moss, to er grunnruteavganger (som i dag) og to er rushavganger (én til to mer enn i dag, avhengig av rushtime). I tillegg vil effektpakken gi redusert fremføringstid for regionekspresstog, og økt driftsstabilitet. Effektpakken legger til rette for senere tilbudsutvikling på Østfoldbanen.</p>	
<b>Infrastruktur</b>	<b>Ansvar</b>
<p><b>Beskrivelse</b></p> <p>Det er inngått avtale om økt kapasitet i infrastrukturen på strekningen Sandbukta–Moss–Såstad og etablering av Moss togparkering. Byggingen er startet.</p>	Bane NOR
<p><b>Avhengigheter</b></p> <p>Strekningen planlegges med ERTMS og har derfor avhengighet til ERTMS-utbyggingen. Revidert nasjonal signalplan er under arbeid og skal foreligge sommeren 2025. Planen vil kunne påvirke når infrastrukturen kan tas i bruk.</p> <p>Fremdriften for tilbudsforbedringen er usikker på grunn av grunnforhold med kvikkleire i Moss.</p>	Bane NOR
<p><b>Beslutningspunkt</b></p> <p>Investeringsbeslutning for bygging og ny kostnadsramme er vedtatt av Stortinget.</p>	-
<b>Kjøretøy</b>	
<p><b>Beskrivelse</b></p> <p>Det er bestilt nye kjøretøy til effektpakken.</p>	Jdir Norske tog
<p><b>Avhengigheter</b></p> <p>Eksisterende kjøretøy må bygges om til ERTMS</p>	Norske tog
<p><b>Beslutningspunkt</b></p> <p>Beslutning om anskaffelse av kjøretøy er tatt.</p>	
<b>Kjøp av persontransport</b>	
<p><b>Beskrivelse</b></p> <p>Eksisterende trafikkavtale for Østlandet 1 har en opsjon med avtalt vederlagsbehov der denne tilbudsforbedringen dekkes. Denne opsijonen må utløses.</p>	Jdir
<p><b>Avhengigheter</b></p> <p>Effektpakken har ikke avhengigheter knyttet til kjøp av persontransport, per mars 2025.</p>	-
<p><b>Beslutningspunkt</b></p> <p>Offentlig kjøp besluttes i statsbudsjettprosessen, tidligst i budsjett for 2031.</p>	Samferdselsdepartementet
<b>Jernbanedirektoratets aktiviteter i 2025</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Særskilt oppfølging av avtalen med Bane NOR</li> </ul>	

## Flere og raskere tog på Dovrebanen: To regionekspresstog i timen Oslo–Hamar

Igang satt

<b>Prioritet i NTP 2025–2036</b>	Bundet
<b>Prioritet i budsjett</b>	Ja. Prop. 13 S (2017–2018). Prop. 1 S (2019–2020). Prop 1 S (2021–2022)
Effektpakken innebærer en økning fra ett til to regionekspresstog per time i grunnrute Oslo–Hamar, og redusert fremføringstid mellom Eidsvoll og Hamar. Effektpakken vil bidra til bedre driftsstabilitet, og legger til rette for senere tilbudsutvikling på Dovrebanen.	
<b>Infrastruktur</b>	<b>Ansvar</b>
<b>Beskrivelse</b> Avtaler om økt kapasitet i infrastrukturen og togparkering. Delt inn i tre parseller på Dovrebanen, der én er ferdigstilt og bygging pågår på de to andre, fra Kleverud mot Hamar (Åkersvika).	Bane NOR
<b>Avhengigheter</b> Det er en avhengighet til ERTMS-utbyggingen. Den påvirker gjennomføring, eventuelt må midlertidig signalanlegg prosjekteres. Revidert nasjonal signalplan er under arbeid og skal foreligge sommeren 2025.	Bane NOR
<b>Beslutningspunkt</b> Investeringsbeslutning for bygging og kostnadsramme for alle tre parsellene er vedtatt av Stortinget.	-
<b>Kjøretøy</b>	
<b>Beskrivelse</b> Behovet for flere kjøretøy dekkes gjennom utløsning av opsjon eller omdisponering av kjøretøyflåten.	Jdir Norske tog
<b>Avhengigheter</b> Kjøretøy må bygges om til ERTMS. Integrering av tilbringertjenesten kan gi endring i kjøretøydisponeringen.	Norske tog
<b>Beslutningspunkt</b> Jdir legger opp til beslutning om restverdisikring knyttet til anskaffelse av nye kjøretøy i statsbudsjett for 2026.	Samferdselsdepartementet
<b>Kjøp av persontransport</b>	
<b>Beskrivelse</b> Opsjon med avtalt vederlag i eksisterende trafikkavtale for Østlandet 2 må utløses, opprinnelig planlagt fra desember 2027 (usikker fremdrift).	Vy
<b>Avhengigheter</b> Effektpakken har ingen avhengigheter knyttet til kjøp av persontransport, per mars 2025.	-
<b>Beslutningspunkt</b> Offentlig kjøp besluttes tidligst i statsbudsjettet for 2029.	Samferdselsdepartementet
<b>Jernbanedirektoratets aktiviteter i 2025</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Særskilt oppfølging av avtalen med Bane NOR om infrastruktur</li> </ul>	

## Flere og raskere tog på Vestfoldbanen (Oslo–Tønsberg)

Igangsatt

<b>Prioritet i NTP 2025–2036</b>	Bundet
<b>Prioritet i budsjett</b>	Ja. St.prp. nr. 1 (2008–2009). Prop. 110 S (2018–2019). Prop 110 S (2018–2019)
<p>Effektpakken skal gi en økning fra ett tog til to regionekspresstog og to regiontog, til sammen fire avganger i timen, og redusert reisetid mellom Drammen og Tønsberg, samt økt driftsstabilitet. Effektpakken legger også til rette for videre tilbudsforbedring på Vestfoldbanen.</p>	
<b>Infrastruktur</b>	<b>Ansvar</b>
<p><b>Beskrivelse</b></p> <p>Avtale om økt kapasitet i infrastrukturen mellom Drammen og Tønsberg. Delt inn i to parseller og flere mindre tiltak.</p>	Bane NOR
<p><b>Avhengigheter</b> Det er en avhengighet til ERTMS-utbyggingen. Fremdrift i ERTMS påvirker ferdigstillestidspunkt.</p>	Bane NOR
<p><b>Beslutningspunkt</b></p> <p>Investeringsbeslutning for bygging og kostnadsramme for begge parsellene er vedtatt av Stortinget.</p>	-
<b>Kjøretøy</b>	
<p><b>Beskrivelse</b></p> <p>Behovet dekkes av eksisterende kjøretøybeholdning i trafikkkpakken.</p>	Togoperatør
<p><b>Avhengigheter</b></p> <p>Kjøretøy må bygges om til ERTMS. Integrering av tilbringertjenesten kan gi endring av kjøretøydisponering.</p>	Norske tog
<p><b>Beslutningspunkt</b></p> <p>Beslutning om ombygging av kjøretøy er tatt.</p>	-
<b>Kjøp av persontransport</b>	
<p><b>Beskrivelse</b></p> <p>Opsjon i eksisterende trafikkavtale for Østlandet 2 må utløses, i desember 2025 for å starte utvidet tilbud i desember 2026. Beslutning om utløsning eller utsettelse er under avklaring.</p>	Jdir
<p><b>Avhengigheter</b></p> <p>Effektpakken har ikke avhengigheter knyttet til kjøp av persontransport.</p>	-
<p><b>Beslutningspunkt</b></p> <p>Offentlig kjøp besluttes i statsbudsjett, tidligst i budsjett for 2027.</p>	Samferdselsdepartementet
<b>Jernbanedirektoratets aktiviteter i 2025</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Utløse opsjon for økt togtilbud</li> </ul>	

## Nullutslipp i byområdet og innføring av nye kjøretøy på Trønder- og Meråkerbanen

Igang satt

<b>Prioritet i NTP 2025–2036</b>	Bundet
<b>Prioritet i budsjett</b>	Ja. Prop 1 S (2019–2020)
Effektpakken har medført at nye, bimodale tog er tatt i bruk på Trønderbanen. Pakken skal videre gi en innføring av elektriske kjøretøy på Nordlandsbanen mellom Trondheim og Stjørdal, Stavne–Leangenbanen, samt på Meråkerbanen mellom Hell og Riksgrensen.	
<b>Infrastruktur</b>	<b>Ansvar</b>
<b>Beskrivelse</b> Avtale om deelektrifisering og tilpassing av infrastruktur til nye kjøretøy.	Bane NOR
<b>Avhengigheter</b> Effektpakken har ikke avhengigheter knyttet til infrastruktur, per mars 2025	-
<b>Beslutningspunkt</b> Investeringsbeslutning for bygging og kostnadsramme for prosjektene er vedtatt av Stortinget.	-
<b>Kjøretøy</b>	
<b>Beskrivelse</b> Kjøretøybehovet er under kartlegging	-
<b>Avhengigheter</b> Eksisterende kjøretøy må bygges om til ERTMS.	Norske tog
<b>Beslutningspunkt</b> Nye, bimodale tog er anskaffet og innført.	-
<b>Kjøp av persontransport</b>	
<b>Beskrivelse</b> Endringsordre knyttet til innfasing av nye kjøretøy og nytt verksted på Støren er gjennomført.	Jdir
<b>Avhengigheter</b> Et av alternativene for å trafikkere Meråkerbanen etter elektrifisering er at Norrtåg forlenger sine elektriske tog fra Storlien til Trondheim. Jdir er i dialog med Norrtåg om nytt gjennomgående rutetilbud Trondheim-Storlien-Østersund fra desember 2026. Det er tatt høyde for nytt rutetilbud på Meråkerbanen i statens budsjettprosess.	-
<b>Beslutningspunkt</b> Beslutning om forbedret rutetilbud på Meråkerbanen må tas i løpet av desember 2025.	Jdir og Samferdselsdepartementet
<b>Jernbanedirektoratets aktiviteter i 2025</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Avklare omfang og innretning på kjøp av togtjenester</li> <li>• Avklare hvilke kjøretøy som skal trafikkere Meråkerbanen etter at elektrifisering er slutført, etter planen i desember 2025, og frem til etablering av nytt og forbedret rutetilbud fra desember 2026.</li> </ul>	

<b>Prioritet i NTP 2025–2036</b>	Bundet
<b>Prioritert i budsjett</b>	Ja. Prop. 117 S (2019–2020). Prop. 104 S (2023–2024).
Effektpakken innebærer innfasing av nye og mer kapasitetssterke lokaltog i Oslo-området på linjene L1 og L2, til erstatning for kjøretøy som har passert sin levetid. De nye lokaltogene er lengre enn de som fases ut, og derfor er det behov for ombygging og tilpassing av eksisterende infrastruktur.	
<b>Infrastruktur</b>	<b>Ansvar</b>
<b>Beskrivelse</b> Avtale om tilpassing av infrastruktur til nye kjøretøy. Berører infrastruktur på Hovedbanen, Spikkestadbanen og Østfoldbanen.	Bane NOR
<b>Avhengigheter</b> Effektpakken har ingen avhengigheter knyttet til infrastruktur, per mars 2025.	-
<b>Beslutningspunkt</b> Effektpakken er prioritert for oppstart. Et av enkeltprosjektene innad i pakken er over terskelverdi og har fått investeringsbeslutning for bygging av Stortinget.	-
<b>Kjøretøy</b>	
<b>Beskrivelse</b> Avtale mellom Norske tog og Alstom om leveranse av 36 nye lokaltogkjøretøy til linje L1 og L2.	Norske tog
<b>Avhengigheter</b> Effektpakken har ingen avhengigheter knyttet til kjøretøy, per mars 2025.	-
<b>Beslutningspunkt</b> Beslutning om anskaffelse av kjøretøy er tatt.	-
<b>Kjøp av persontransport</b>	
<b>Beskrivelse</b> Gjeldende trafikkavtale for Østlandet 1 tar høyde for innfasing av 30 nye lokaltog. Kjøretøy utover dette må tas som endringsordre i trafikkavtalen.	Jdir
<b>Avhengigheter</b> Effektpakken har ingen avhengigheter innenfor kjøp av persontransport, per mars 2025.	-
<b>Beslutningspunkt</b> Trafikkavtale for Østlandet 1 er besluttet.	-
<b>Jernbanedirektoratets aktiviteter i 2025</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Særskilt oppfølging av avtalen med Bane NOR om infrastruktur</li> <li>• Dialog med fylkeskommunen/ Ruter om kollektivtilbud i byggefasen</li> <li>• Oppfølging Norske tog om fremdriften i leveransen av kjøretøy</li> </ul>	

## Innfasing av nye kjøretøy - regiontog

Igangsatt

<b>Prioritet i NTP 2025–2036</b>	Bundet
<b>Prioritert i budsjett</b>	Ja. Prop. 1 S (2022–2023)
Effektpakken innebærer innføring av nye og mer kapasitetssterke regiontog på Østlandet, mellom Østfold og Oslo S/Stabekk. De nye regiontogene har andre egenskaper enn kjøretøyene som trafikkerer disse strekningene i dag, og denne forskjellen utløser infrastrukturtiltak langs Østre linje.	
<b>Infrastruktur</b>	<b>Ansvar</b>
<b>Beskrivelse</b> Avtale om tilpassing av infrastruktur til nye kjøretøy på linjene R21 og R22.	Bane NOR
<b>Avhengigheter</b> Effektpakken har ingen avhengigheter knyttet til infrastruktur, per mars 2025.	-
<b>Beslutningspunkt</b> Beslutning om byggestart er tatt.	-
<b>Kjøretøy</b>	
<b>Beskrivelse</b> Avtale mellom Norske tog og Alstom om leveranse av 19 nye regiontogkjøretøy.	Norske tog
<b>Avhengigheter</b> Effektpakken har en avhengighet knyttet til effektpakken <i>Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo-Moss)</i> . Noen av kjøretøyene som er bestilt, er tiltenkt realisering av den effektpakken.	-
<b>Beslutningspunkt</b> Beslutning om anskaffelse av kjøretøy er tatt.	-
<b>Kjøp av persontransport</b>	
<b>Beskrivelse</b> Innfasingen av kjøretøyene fordrer endringsordre i trafikkavtalen som berører linjene.	Jdir
<b>Avhengigheter</b> Effektpakken har ingen avhengigheter innenfor kjøp av persontransport, per mars 2025.	
<b>Beslutningspunkt</b> Trafikkavtale for Østlandet 1 er besluttet.	-
<b>Jernbanedirektoratets aktiviteter i 2025</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Oppfølging Norske tog om fremdriften i leveransen av kjøretøy</li> </ul>	



## Rassikring og bedret reisetid på Vossebanen: Arna–Stanghelle

Igang satt

<b>Prioritet i NTP 2025–2036</b>	Første periode
<b>Prioritert i budsjett</b>	Prop. 1 S (2024–2025). Samferdselsministeren skal komme tilbake til Stortinget for vedtak om kostnadsramme i løpet av 2025.
<p>Effektpakken innebærer å erstatte dagens rasutsatte, enkeltsporete trasé med dobbeltspor og to lengre tunneler. Den nye traseen muliggjør om lag 14 minutters reisetid mellom Arna og Stanghelle for reisende med regiontog, redusert fremføringstid for fjerntog og godstog, økt kapasitet og bedre driftsstabilitet.</p>	
<b>Infrastruktur</b>	<b>Ansvar</b>
<b>Beskrivelse</b>	
Det skal inngås avtale om å bygge ny infrastruktur mellom Arna og Stanghelle. Arbeidet gjennomføres som et fellesprosjekt med samtidig utbygging av E16.	Statens vegvesen, i samarbeid med Bane NOR
<b>Avhengigheter</b>	
Det er en avhengighet til ERTMS-utbyggingen. Revidert nasjonal signalplan er under arbeid og skal foreligge sommeren 2025.	-
<b>Beslutningspunkt</b>	
Krever investeringsbeslutning fra Stortinget for byggestart.	Samferdselsdepartementet
<b>Kjøretøy</b>	
<b>Beskrivelse</b>	
Eksisterende kjøretøy skal trafikkere strekningen.	Norske tog
<b>Avhengigheter</b>	
Effektpakken har ingen avhengigheter knyttet til kjøretøy, per mars 2025.	-
<b>Beslutningspunkt</b>	
Vurderinger om behov per mars 2025, tilsier at det ikke er nødvendig med beslutning om å anskaffe flere kjøretøy.	-
<b>Kjøp av persontransport</b>	
<b>Beskrivelse</b>	
Nåværende trafikkavtale med Vy tog utløper før ibrugtagelse av infrastrukturen. Ny trafikkavtale skal ivareta effektpakkens mål.	Togoperatør
<b>Avhengigheter</b>	
Effektpakken har ingen avhengigheter innenfor kjøp av persontransport, per mars 2025.	-
<b>Beslutningspunkt</b>	
Beslutning om offentlig kjøp tas i forbindelse med statsbudsjett for det året tilbudet tas i bruk. Tidspunkt for realisering er tidligst 2036.	Samferdselsdepartementet
<b>Jernbanedirektoratets aktiviteter i 2025</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Bistå Samferdselsdepartementet i utformingen av omtale av fremtidig togtilbud og effektmål for infrastrukturen</li> </ul>	

## Flere tog på Trønderbanen

Igangsatt

<b>Prioritet i NTP 2025–2036</b>	Bundet
<b>Prioritet i budsjett</b>	Ja. Det legges opp til byggestart i løpet av 2025 i Prop. 1 S (2024–2025).

Effektpakken innebærer å øke togtilbudet i grunnrute fra timesintervall til halvtimesintervall mellom Melhus og Stjørdal. I en utvidet rushperiode blir det halvtimesintervall i begge retninger mellom Melhus og Steinkjer. Det økte tilbudet skal gi et mer effektivt togtilbud, og vil være et viktig virkemiddel for å nå nullvekstmålet.

Infrastruktur	Ansvar
<b>Beskrivelse</b> Avtale om økt kapasitet i infrastrukturen på Trønderbanen.	Bane NOR
<b>Avhengigheter</b> Strekningen er planlagt å bygges med ERTMS og det er derfor en avhengighet til ERTMS-utbyggingen. Revidert nasjonal signalplan er under arbeid og skal foreligge sommeren 2025. Planen vil kunne påvirke når infrastrukturen kan tas i bruk.	Bane NOR
<b>Beslutningspunkt</b> Ingen infrastrukturtiltak er over terskelverdien som fastsettes av Stortinget. Alle nødvendige beslutninger er tatt.	-
Kjøretøy	
<b>Beskrivelse</b> Eksisterende/omdisponerte kjøretøy skal trafikere linjen.	Norske tog
<b>Avhengigheter</b> Dersom effektpakken for <i>Elektrifisering Stjørdal-Steinkjer</i> blir prioritert for bygging, vil Trønderbanen kunne trafikkeres med elektriske kjøretøy, i stedet for dagens bimodale tog.	Jdir
<b>Beslutningspunkt</b> Vurderinger om behov per mars 2025, tilsier at det ikke er nødvendig å anskaffe flere kjøretøy.	-
Kjøp av persontransport	
<b>Beskrivelse</b> Tilbudsforbedringen må håndteres som endringsordre i gjeldende trafikkavtale med SJ Norge eller minimumskrav til rutetilbud i ny trafikkavtale gjeldende for R30.	Togoperatør
<b>Avhengigheter</b> Effektpakken har ingen avhengigheter knyttet til kjøp av persontrafikk.	-
<b>Beslutningspunkt</b> Beslutning om offentlig kjøp tas i forbindelse med statsbudsjett for det året tilbudet tas i bruk. Offentlig kjøp besluttes i forbindelse med statsbudsjett for 2030.	Samferdselsdepartementet

### Jernbanedirektoratets aktiviteter i 2025

- Forankre stasjonsstruktur for effektpakken
- Avklare trinnvis realisering av tilbudsforbedringen

<b>Prioritet i NTP 2025–2036</b>	Første periode
<b>Prioritert i budsjett</b>	Ja. Det er lagt opp til planlegging og realisering i takt med utvikling i markedet i Prop. 1 S (2024–2025).
Effektpakken skal muliggjøre 740 meter lange godstog mellom Oslo og Narvik, via Sverige. Dette bidrar til økt konkurranseevne for godstrafikk på jernbane.	
Det forutsettes tiltak på svensk side av grensen som er nødvendig for å nå målet om 740 meter lange godstog.	
<b>Infrastruktur</b>	<b>Ansvar</b>
<b>Beskrivelse</b> Avtale om økt infrastrukturkapasitet på Ofotbanen og Kongsvingerbanen.	Bane NOR
<b>Avhengigheter</b> Effektpakken forutsetter at infrastrukturen i Sverige muliggjør fremføring av alle godstog mellom Oslo og Narvik med en lengde på 740 meter. Skulle det svenske Trafikverket avvike fra sine planer om å bygge ut for 740 meter tog, vil nytten av tiltakene reduseres.	Bane NOR
<b>Beslutningspunkt</b> Ingen infrastrukturtiltak er over terskelverdien som fastsettes av Stortinget. Alle nødvendige beslutninger er tatt.	-
<b>Kjøretøy</b>	
<b>Beskrivelse</b> Godstogoperatørene er selv ansvarlige for å dekke kjøretøybehov.	Godstogoperatørene
<b>Avhengigheter</b> Godstogoperatørene har selv ansvar for å følge gjeldende planer for innføring av ERTMS på relevante strekninger.	Godstogoperatørene
<b>Kjøp av persontransport er ikke relevant for effektpakker for godstransport</b>	
<b>Jernbanedirektoratets aktiviteter i 2025</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Reforhandle avtalen om infrastruktur i tråd med NTP 2025–2036</li> </ul>	

## Innfasing av nye kjøretøy - fjerntog

Igangsatt

<b>Prioritet i NTP 2025–2036</b>	Bundet
<b>Prioritert i budsjett</b>	Ja. Prop 1 S (2021–2022). Prop. 1 S (2024–2025)
<p>Effektpakken innebærer innfasing av nye fjerntog og nødvendige tilpasninger i infrastrukturen. De nye fjerntogene som er bestilt vil i første omgang erstatte dagens loktrukkede fjerntog som trafikkerer Dovrebanen, Bergensbanen, Sørlandsbanen og Nordlandsbanen. De nye fjerntogene vil ha et bredere sovetilbud enn dagens, med både liggestoler, 2- og 4-sengskupeer.</p>	
<b>Infrastruktur</b>	<b>Ansvar</b>
<p><b>Beskrivelse</b></p> <p>Avtale om tilpassing av infrastrukturen for nye fjerntog på relasjonene Oslo–Bergen, Oslo–Stavanger, Oslo–Trondheim, Trondheim–Bodø.</p>	Bane NOR
<p><b>Avhengigheter</b></p> <p>Infrastrukturtiltak ved Stavanger har avhengighet mot arealavklaringen som skal gjøres ved Stavanger stasjon. Arealavklaringen er knyttet til effektpakken <i>Flere tog på Jærbanen: Timinuttersintervall Skeiane–Stavanger</i>.</p>	-
<p><b>Beslutningspunkt</b></p> <p>Beslutning om byggestart er tatt.</p>	-
<b>Kjøretøy</b>	
<p><b>Beskrivelse</b></p> <p>Avtale om innkjøp av 17 nye fjerntog.</p>	Norske tog
<p><b>Avhengigheter</b></p> <p>Effektpakken har ingen avhengigheter knyttet til kjøretøy, per mars 2025.</p>	-
<p><b>Beslutningspunkt</b></p> <p>Beslutning om anskaffelse av kjøretøy er tatt.</p>	-
<b>Kjøp av persontransport</b>	
<p><b>Beskrivelse</b></p> <p>I trafikkavtalene for Sør, Nord og Vest er det ikke tatt høyde for innfasing av nye fjerntog. Jdir må dekke operatørens ekstra kostnader ved innfasing og drift av de nye kjøretøyene.</p>	Jdir
<p><b>Avhengigheter</b></p> <p>Effektpakken har ingen avhengigheter knyttet til kjøp av persontransport, per mars 2025.</p>	-
<p><b>Beslutningspunkt</b></p> <p>Det er forutsatt at togoperatørens ekstra kostnader ved innfasing og drift av nye kjøretøy tas som endringsordre. I nye trafikkavtaler som inkluderer fjerntog, er det forutsatt at nye kjøretøy legges til grunn i pristilbud.</p>	Jdir
<b>Jernbanedirektoratets aktiviteter i 2025</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Følge opp Norske tog om fremdriften i leveransen av kjøretøy</li> <li>• Sikre tilstrekkelig verkstedkapasitet</li> <li>• Utarbeide endringsordre til trafikkavtalene</li> </ul>	

<b>Prioritet i NTP 2025–2036</b>	Første periode
<b>Prioritert i budsjett</b>	Prioritert for planlegging i Prop. 1 S (2024–2025)
<p>Effektpakken skal gi flere avganger og kortere reisetid for mange reiserelasjoner på hele Østlandet, både for lokaltogene og regiontogene. Dette inkluderer timinuttersintervall på lokaltogstrekningene rundt Oslo, timinuttersintervall på Follobanen og halvtimesintervall for regionekspresstog Oslo S–Moss i grunnrute. Videre skal effektpakken gi flere avganger med innsatstog i Oslo-korridoren.</p> <p>Effektpakken vil øke robustheten i jernbanenettet på Østlandet gjennom å fjerne flaskehalsler. Effektpakken er også en forutsetning for videre utvikling av togtilbudet på Østlandet, blant annet for ny Rikstunnel.</p>	
<b>Infrastruktur</b>	
<b>Beskrivelse</b>	<b>Ansvar</b>
Avtale om økt infrastrukturkapasitet. Omfatter infrastrukturtiltak av ulikt omfang, fra Østre linjes avgrening til vendespor og ventespor. Enkelte infrastrukturtiltak er ferdig planlagt.	Bane NOR
<b>Avhengigheter</b>	Bane NOR
Det er en avhengighet til ERTMS-utbyggingen. Revidert nasjonal signalplan er under arbeid og skal foreligge sommeren 2025. Effektpakken er en forutsetning for etablering av ny Rikstunnel.	
<b>Beslutningspunkt</b>	Samferdselsdepartementet
Flere av infrastrukturtiltakene er over terskelverdi. Investeringsbeslutning kan tidligst gjøres i budsjett for 2027.	
<b>Kjøretøy</b>	
<b>Beskrivelse</b>	Jdir Norske tog
Behov for ekstra kjøretøy må kartlegges.	
<b>Avhengigheter</b>	-
Effektpakken har ingen avhengigheter knyttet til kjøretøy, per mars 2025.	
<b>Beslutningspunkt</b>	-
Avventer avklaring av behov for eventuelt ytterligere kjøretøy.	
<b>Kjøp av persontransport</b>	
<b>Beskrivelse</b>	Togoperatørene
Gjeldende trafikkavtaler for Østlandet utløper i 2033. Dersom implementering av togtilbudet i denne effektpakken skal innføres før dette, skal endringsordre i gjeldende avtaler benyttes.	
<b>Avhengigheter</b>	Jdir
Integrering av tilbringertjenesten vil påvirke utformingen av tilbudet i effektpakken. Jdir jobber med oppfølgingen av integreringen som en egen effektpakke.	
<b>Beslutningspunkt</b>	Samferdselsdepartementet
Beslutning om offentlig kjøp tas i forbindelse med statsbudsjett for det året tilbudet tas i bruk. Tidspunkt for realisering er ikke klart siden effektpakken er under planlegging.	
<b>Jernbanedirektoratets aktiviteter i 2025</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reforhandle avtalen om infrastruktur i tråd med NTP 2025–2036</li> <li>• Videre arbeid med ny rutemodell Østlandet med integrering av tilbringertjenesten</li> </ul>	

<sup>9</sup> Tidligere navn på effektpakken er «Flere tog i Oslo-navet».

## Økt kapasitet for kombigods Oslo–Trondheim

Kan startes første seks år

<b>Prioritet i NTP 2025–2036</b>	Prioritert i første periode
<b>Prioritert i budsjett</b>	Prioritert for planlegging i Prop. 1 S (2024–2025)
Effektpakken skal gi økt kapasitet for godstransport på strekningen. Effektpakken realiseres gjennom en trinnvis utvikling, der effekten på sikt blir økt toglengde på relasjonen.	
<b>Infrastruktur</b>	<b>Ansvar</b>
<b>Beskrivelse</b> Avtale om økt infrastrukturkapasitet på Dovrebanen og Hovedbanen Nord, der kapasiteten er planlagt økt i to trinn. Innenfor økonomiske rammer i 2025-budsjett vil det ikke være mulig med oppstart av alle tiltak i trinn 1 i første NTP periode, men alle tiltakene i trinn 1 vil planlegges ferdig i første periode. Planlegging av prosjekter i trinn 2 er mulig etter 2030 innenfor gjeldende økonomiske rammer.	Bane NOR
<b>Avhengigheter</b> Det er en avhengighet til ERTMS-utbyggingen. Den påvirker gjennomføring, eventuelt må midlertidig signalanlegg prosjekteres. Revidert nasjonal signalplan er under arbeid og skal foreligge sommeren 2025. Avklares gjennom revisjonen av nasjonal signalplan.	Bane NOR
<b>Beslutningspunkt</b> Tiltak på Hamar stasjon er over terskelverdi. Investeringsbeslutning kan tidligst gjøres i 2026	Samferdselsdepartementet
<b>Kjøretøy</b>	
<b>Beskrivelse</b> Godstogoperatørene har selv ansvar for å dekke kjøretøybehov.	Godstogoperatørene
<b>Avhengigheter</b> Godstogoperatørene har selv ansvar for å følge gjeldende planer for innføring av ERTMS på relevante strekninger.	Godstogoperatørene
<b>Kjøp av persontransport er ikke relevant for effektpakker for godstransport</b>	
<b>Jernbanedirektoratets aktiviteter i 2025</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>Reforhandle avtalen om infrastruktur i tråd med NTP 2025–2036</li></ul>	

## Elektrifisering Stjørdal–Steinkjer

Kan startes første seks år

<b>Prioritet i NTP 2025–2036</b>	Første periode – Som del av «Elektrifisering (KVU Green)»
<b>Prioritert i budsjett</b>	Prioritert for planlegging i Prop. 1 S (2024–2025)
<p>Det pågår i dag elektrifisering på den sørligste delen av Nordlandsbanen, frem til Stjørdal. Effektpakken innebærer en videre elektrifisering frem til Steinkjer og bruk av elektriske tog i regiontogtrafikken. Dette muliggjør en omdisponering av kjøretøyflåten slik at bimodale kjøretøy kan benyttes på Rørosbanen og øvrige ikke-elektrifiserte banestrekninger.</p>	
<b>Infrastruktur</b>	<b>Ansvar</b>
<p><b>Beskrivelse</b></p> <p>Avtale om planlegging og tilpasning av infrastrukturen for elektriske kjøretøy skal inngås i 2025.</p>	Jdir og Bane NOR
<p><b>Avhengigheter</b></p> <p>Det er risiko for mangel på instruksfestet kompetanse for å gjennomføre infrastrukturprosjektene de nærmeste år. Risikoen er knyttet til krav om sikkerhet ved arbeid med elektriske anlegg. Dette følges opp.</p> <p>Elektrifisering Stjørdal-Steinkjer forutsetter at elektrifisering i effektpakken <i>Nullutslipp i byområdet og innføring av nye kjøretøy på Trønder- og Meråkerbanen</i> er fullført.</p>	Jdir Samferdselsdepartementet
<p><b>Beslutningspunkt</b></p> <p>Investeringsbeslutning for bygging kan tidligst tas i statsbudsjett for 2027.</p>	Samferdselsdepartementet
<b>Kjøretøy</b>	
<p><b>Beskrivelse</b></p> <p>Effektpakken muliggjør at all persontrafikk på Trønderbanen trafikkeres med elektriske kjøretøy.</p>	-
<p><b>Avhengigheter</b></p> <p>Det vurderes hvorvidt de bimodale kjøretøyene som i dag trafikkerer Trønderbanen, kan omdisponeres til Rørosbanen og øvrige ikke-elektrifiserte strekninger. En forutsetning for dette er realisering av denne effektpakken.</p>	Jdir
<p><b>Beslutningspunkt</b></p> <p>Beslutning om kjøretøy til denne effektpakken avventer beslutning om byggestart, tidligst i statsbudsjett for 2027</p>	-
<b>Kjøp av persontransport</b>	
<p><b>Beskrivelse</b></p> <p>En eventuell endring av kjøretøy innenfor trafikkavtalen med SJ Norge, medfører endringsordre. Dette forutsetter prioritering av effektpakken. Det tas høyde for innføring av elektriske kjøretøy i ny trafikkavtale for Trafikkpakke 2 Nord.</p>	-
<p><b>Avhengigheter</b></p> <p>Effektpakken har ingen avhengigheter knyttet til kjøp av persontransport, per mars 2025.</p>	-
<p><b>Beslutningspunkt</b></p> <p>Beslutning om offentlig kjøp tas i forbindelse med statsbudsjett for det året tilbudet tas i bruk. Tidspunkt for realisering er ikke klart per i dag.</p>	-
<b>Jernbanedirektoratets aktiviteter i 2025</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Inngå avtale med Bane NOR om planlegging av infrastruktur</li> </ul>	

## To tog i timen Oslo–Fredrikstad

Kan startes første seks år

<b>Prioritet i NTP 2025–2036</b>	Første periode
<b>Prioritert i budsjett</b>	Prioritert for planlegging i Prop. 1 S (2024–2025)
Med effektpakken økes tilbudet fra ett til to tog i timen Oslo–Fredrikstad i grunnrute, to innsatstog i timen i rushretning mellom Oslo og Fredrikstad, redusert fremføringstid og økt driftsstabilitet. Den legger også til rette for noe videre tilbudsforbedringer for person og gods.	
<b>Infrastruktur</b>	<b>Ansvar</b>
<b>Beskrivelse</b> Gjeldende infrastrukturavtale må justeres i tråd med tilbudsforbedringen NTP 2025–2036 legger til grunn.	Jdir Bane NOR
<b>Avhengigheter</b> Realisering forutsetter at infrastrukturen i effektpakkene <i>Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo–Moss)</i> og <i>Bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet</i> er ferdigstilt.	Bane NOR
<b>Beslutningspunkt</b> Infrastrukturtiltakene er over terskelverdi. Investeringsbeslutning kan tidligst gjøres i budsjett for 2028.	Samferdselsdepartementet
<b>Kjøretøy</b>	
<b>Beskrivelse</b> Kjøretøybehov er kartlagt, men hvordan kjøretøyflåten disponeres for togtilbudet i denne effektpakken avhenger av når tilbudet realiseres.	Jdir
<b>Avhengigheter</b> Effektpakken har ingen avhengigheter knyttet til kjøretøy, per mars 2025.	-
<b>Beslutningspunkt</b> En eventuell beslutning om restverdisikring knyttet til anskaffelse av nye kjøretøy kan tas når effektpakken er prioritert for bygging, og tidspunkt for realisering er klart.	-
<b>Kjøp av persontransport</b>	
<b>Beskrivelse</b> Gjeldende trafikkavtaler utløper i 2033. Dersom implementering av togtilbudet i denne effektpakken skal innføres før dette, skal endringsordre i gjeldende avtaler benyttes.	Togoperatør
<b>Avhengigheter</b> Effektpakken har ingen avhengigheter knyttet til kjøp av persontransport, per mars 2025.	-
<b>Beslutningspunkt</b> Beslutning om offentlig kjøp tas i forbindelse med statsbudsjett for det året tilbudet tas i bruk. Tidspunkt for realisering er ikke klart per i dag.	-
<b>Jernbanedirektoratets aktiviteter i 2025</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>Revidere avtale med Bane NOR om planlegging av infrastruktur</li></ul>	



## Flere tog på Vestfoldbanen: To regionekspresstog i timen Oslo–Skien

Kan startes første seks år

<b>Prioritet i NTP 2025–2036</b>	Prioritert av Stortinget. Første periode
<b>Prioritert i budsjett</b>	Prioritert for planlegging i saldert budsjett 2025
Effektpakken innebærer en økning fra ett til to regionekspresstog i timen i grunnrute mellom Oslo og Skien.	
<b>Infrastruktur</b>	<b>Ansvar</b>
<b>Beskrivelse</b> Avtalen må revideres. Effektpakken skal gi økt infrastrukturkapasitet. Planlagte infrastrukturiltak skal optimaliseres, men må ivareta Stortingets føring om dobbeltsporsparcell via Torp.	Jdir og Bane NOR
<b>Avhengigheter</b> Det er en avhengighet til ERTMS-utbyggingen. Den påvirker gjennomføring, eventuelt må midlertidig signalanlegg prosjekteres. Revidert nasjonal signalplan er under arbeid og skal foreligge sommeren 2025.	-
<b>Beslutningspunkt</b> Beslutning om å starte planlegging er tatt.	-
<b>Kjøretøy</b>	
<b>Beskrivelse</b> Behov for flere kjøretøy er ikke avklart.	Jdir
<b>Avhengigheter</b> Ingen kjente avhengigheter per mars 2025.	-
<b>Beslutningspunkt</b> Beslutning om eventuelle flere kjøretøy er ikke aktuelt før effektpakken prioriteres for oppstart.	-
<b>Kjøp av persontransport</b>	
<b>Beskrivelse</b> Realisering for effektpakken ligger så langt frem i tid at det ikke vil være innenfor dagens trafikkavtale.	Togoperatør
<b>Avhengigheter</b> Det er ingen avhengigheter knyttet til kjøp av persontransport, per mars 2025.	-
<b>Beslutningspunkt</b> Beslutning om offentlig kjøp tas i forbindelse med statsbudsjett for det året tilbudet tas i bruk. Tidspunkt for realisering er ikke klart per i dag.	-
<b>Jernbanedirektoratets aktiviteter i 2025</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Revidere avtale med Bane NOR om planlegging av infrastruktur.</li> </ul>	

## Økt kapasitet for kombigods Trondheim – Bodø

Kan startes første seks år

<b>Prioritet i NTP 2025–2036</b>	Andre periode
<b>Prioritert i budsjett</b>	Nei
Effektpakken skal bedre konkurranseevnen og øke kapasiteten for transport av kombigods på jernbane, ved å legge til rette for flere godstog mellom Trondheim og Bodø. Effektpakken vil gjøre tilbudet mer robust, og vil også kunne komme øvrig trafikk til gode.	
<b>Infrastruktur</b>	<b>Ansvar</b>
<b>Beskrivelse</b> Avtale om økt infrastrukturkapasitet på Nordlandsbanen.	Bane NOR
<b>Avhengigheter</b> KVU Green har anbefalt deelektrifisering på Nordlandsbanen. Det kan påvirke effekten eller virkningen av tiltakene i denne effektpakken (økt ytelse gjennom elektrifisering kan medføre økt kapasitet og/eller reduserte transportkostnader). Det er en avhengighet til ERTMS-utbyggingen. Den påvirker gjennomføring, eventuelt må midlertidig signalanlegg prosjekteres. Revidert nasjonal signalplan er under arbeid og skal foreligge sommeren 2025. Utvikling av godsterminal i Trondheim er en avhengighet, der dagens terminaler ikke har en kapasitet som møter økningen i godstransport som denne effektpakke muliggjør.	Samferdselsdepartementet  Bane NOR
<b>Beslutningspunkt</b> Alle nødvendige beslutninger er tatt, per mars 2025.	-
<b>Kjøretøy</b>	
<b>Beskrivelse</b> KVU Green har anbefalt deelektrifisering på Nordlandsbanen. Konseptvalg og tidspunkt for gjennomføring kan ha påvirkning på hvilke kjøretøy godsoperatørene anskaffer.	Godstogoperatørene
<b>Avhengigheter</b> Godstogoperatørene har selv ansvar for å følge gjeldende planer for innføring av ERTMS på relevante strekninger.	Godstogoperatørene
<b>Kjøp av persontransport er ikke relevant for effektpakker for godstransport</b>	
<b>Jernbanedirektoratets aktiviteter i 2025</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>Revidere avtale med Bane NOR om planlegging av infrastruktur</li></ul>	

## Flere tog på Vossebanen (Myrdal-Bergen)

Kan startes første seks år

<b>Prioritet i NTP 2025–2036</b>	Andre periode
<b>Prioritert i budsjett</b>	Nei
<p>Effektpakken skal gi noe økt frekvens over døgnet for regiontogtilbud mellom Bergen, Voss og Myrdal. Effektpakken vil også gi økt kapasitet for gods- og fjerntog mellom Myrdal og Arna, og vil samlet gjøre tilbudet mer robust.</p>	
<b>Infrastruktur</b>	<b>Ansvar</b>
<b>Beskrivelse</b> Avtale om økt infrastrukturkapasitet. Effektpakken utløser en rekke mindre infrastrukturtiltak.	Bane NOR
<b>Avhengigheter</b> Effektpakken har grensesnitt mot effektpakkene <i>Økt kapasitet for kombigods Oslo-Bergen og Rassikring og bedret reisetid på Vossebanen: Arna–Stanghelle</i> .	Bane NOR
<b>Beslutningspunkt</b> Ingen kjente beslutningspunkt knyttet til infrastruktur, per mars 2025.	-
<b>Kjøretøy</b>	
<b>Beskrivelse</b> Avklaringer om kjøretøybruk er til vurdering fordi prioritering av effektpakken med dobbeltspor Arna–Stanghelle kan medføre et endret (reduert) behov i denne effektpakken.	Jdir
<b>Avhengigheter</b> Effektpakken har ingen avhengigheter knyttet til kjøretøy, per mars 2025.	-
<b>Beslutningspunkt</b> Ingen kjente beslutningspunkt knyttet til kjøretøy, per mars 2025.	-
<b>Kjøp av persontransport</b>	
<b>Beskrivelse</b> Realisering for effektpakken ligger så langt frem i tid at det ikke vil være innenfor dagens trafikkavtale.	Togoperatør
<b>Avhengigheter</b> Effektpakken har ingen avhengigheter knyttet til kjøp av persontransport, per mars 2025.	-
<b>Beslutningspunkt</b> Beslutning om offentlig kjøp tas i forbindelse med statsbudsjett for det året tilbudet tas i bruk. Tidspunkt for realisering er ikke klart per i dag.	-
<b>Jernbanedirektoratets aktiviteter i 2025</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Revidere avtale med Bane NOR om planlegging av infrastruktur.</li> <li>Vurdere grensesnitt mot effektpakken for <i>Økt kapasitet for kombigods Oslo-Bergen og Rassikring og bedret reisetid på Vossebanen: Arna–Stanghelle</i>.</li> </ul>	

## Økt kapasitet for kombigods Oslo–Bergen

Kan startes første seks år

<b>Prioritet i NTP 2025–2036</b>	Andre periode
<b>Prioritert i budsjett</b>	Nei
Effektpakken skal bedre konkurranseevnen og øke kapasiteten for transport av kombigods på jernbane mellom Oslo og Bergen. Det skal tilrettelegges for en gjennomsnittlig godstoglengde på 640 meter, og økning i antall tog. Effektpakken vil gjøre tilbudet mer robust, og vil også kunne komme øvrig trafikk til gode.	
<b>Infrastruktur</b>	<b>Ansvar</b>
<b>Beskrivelse</b> Infrastrukturtiltak består av nye kryssingsspor og kryssingssporforlengelser. Gitt prioritering av dobbeltspor Arna- Stanghelle vil omfanget av infrastrukturtiltak i denne effektpakken reduseres. Det foregår planlegging, men realisering av tiltakene forutsetter prioritering i statsbudsjett	Bane NOR
<b>Avhengigheter</b> Effektpakken har ingen avhengigheter knyttet til infrastruktur, per mars 2025.	-
<b>Beslutningspunkt</b> Ingen kjente beslutningspunkt knyttet til infrastruktur, per mars 2025.	-
<b>Kjøretøy</b>	
<b>Beskrivelse</b> Godstogoperatørene er selv ansvarlige for sine kjøretøy	-
<b>Avhengigheter</b> Godstogoperatørene har selv ansvar for sikre materiell i henhold til gjeldende planer for innføring av ERTMS på relevante strekninger.	Godstogoperatørene
<b>Beslutningspunkt</b> Godstogoperatørene er selv ansvarlige for å følge gjeldene krav for sine kjøretøy.	-
<b>Kjøp av persontransport er ikke relevant for effektpakker for godstransport</b>	
<b>Jernbanedirektoratets aktiviteter i 2025</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>Revidere avtale med Bane NOR om planlegging av infrastruktur.</li><li>Vurdere grensesnitt mot effektpakken for Flere tog på Vossebanen og Rassikring og bedret reisetid på Vossebanen: Arna–Stanghelle.</li></ul>	

## Flere tog på Jærbanen: Timinuttersintervall Skeiane–Stavanger

Kan startes første seks år

<b>Prioritet i NTP 2025–2036</b>	Andre periode
<b>Prioritert i budsjett</b>	Nei
Effektpakken skal gi økt frekvens på lokaltogtilbudet mellom Skeiane og Stavanger fra dagens kvartersintervall til timinuttersintervall.	
<b>Infrastruktur</b>	<b>Ansvar</b>
<b>Beskrivelse</b> Avtale om økt infrastrukturkapasitet på Jærbanen. Planlegging på Stavanger og Skeiane stasjon med hensikt å sikre planavklaring, for å sikre permanent og midlertidig arealbehov, skal startes i 2026. Dette er ikke en prioritering av effektpakken som sådan.	Bane NOR
<b>Avhengigheter</b> Byvekstavtalen for Nord-Jæren forutsetter arealavklaring på Stavanger og Skeiane stasjon.	Bane NOR
<b>Beslutningspunkt</b> Regulering av areal tilknyttet Stavanger og Skeiane stasjoner skal besluttes, etter planen i henholdsvis 2028 og 2029.	Bane NOR/lokale planmyndigheter
<b>Kjøretøy</b>	
<b>Beskrivelse</b> Kjøretøybehov er kartlagt, men hvordan kjøretøyflåten disponeres for togtilbudet i denne effektpakken avhenger av når tilbudet realiseres.	Jdir
<b>Avhengigheter</b> Effektpakken har ingen avhengigheter knyttet til kjøretøy, per mars 2025.	-
<b>Beslutningspunkt</b> En eventuell beslutning om restverdisikring knyttet til anskaffelse av nye kjøretøy kan tas når effektpakken er prioritert for bygging, og tidspunkt for realisering er klart.	-
<b>Kjøp av persontransport</b>	
<b>Beskrivelse</b> Realisering for effektpakken ligger så langt frem i tid at det ikke vil være innenfor dagens trafikkavtale. Må innarbeides i minimumskrav til rutetilbud i fremtidig trafikkavtale med Vygruppen.	Jdir
<b>Avhengigheter</b> Effektpakken har ingen avhengigheter knyttet til kjøp av persontransport, per mars 2025.	-
<b>Beslutningspunkt</b> Beslutning om offentlig kjøp tas i forbindelse med statsbudsjett for det året tilbudet tas i bruk. Tidspunkt for realisering er ikke klart per i dag.	-
<b>Jernbanedirektoratets aktiviteter i 2025</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Revidere avtale med Bane NOR om planlegging av infrastruktur.</li> <li>Vurdere grensesnitt mot fornyelse av kjøretøy.</li> </ul>	

<b>Prioritet i NTP 2025–2036</b>	Første periode
<b>Prioritert i budsjett</b>	Planlegging og arbeid med beslutningsgrunnlag er prioritert i Prop. 1 S (2024–2025).

En ny rikstunnel mellom Oslo S og Lysaker skal bidra til å løse kapasitetsutfordringene i Oslo-navet. Den vil også bidra til å løse utfordringene med driftsstabilitet da den vil muliggjøre en separering av lokal- og regiontogsystemet. I dag er strekningen overbelastet, og forsinkelser som følge av kapasitetsproblemer og utfordringer med driftsstabilitet i Oslotunnelen får store konsekvenser for hele landet. Målet med ny Rikstunnel er å realisere nye tilbudsforbedringer som tidligere ikke har latt seg gjøre med dagens Oslotunnel.

Infrastruktur	Ansvar
<p><b>Beskrivelse</b></p> <p>Det foreligger konseptvalg.</p> <p>Mål for effektpakken skal gjennomgås før planlegging av infrastruktur kan gjenopptas, inklusive konsekvens av integrering av tilbringertjenesten.</p> <p>Det må inngås avtale om oppdatering av beslutningsgrunnlag.</p>	<p>Jdir</p> <p>Jdir og Bane NOR</p>
<p><b>Avhengigheter</b></p> <p>En realisering av ny Rikstunnel forutsetter at andre, viktige flaskehals og kapasitetsutfordringer i jernbanesystemet rundt Oslo er løst. Disse er planlagt løst i effektpakken <i>Bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet</i>.</p> <p>Ny Rikstunnel er forutsetning for tilbudsforbedring på og utenfor Østlandet på lang sikt.</p>	-
<p><b>Beslutningspunkt</b></p> <p>Dette er en effektpakke som må modnes videre, det er for tidlig å fastsette eventuell investeringsbeslutning.</p>	-
<b>Kjøretøy er ikke vurdert på nåværende tidspunkt</b>	
<b>Kjøp av persontransport er ikke vurdert på nåværende tidspunkt</b>	
<b>Jernbanedirektoratets aktiviteter i 2025</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arbeide med definering av effektpakke</li> <li>• Oppdatere analysen av nytte/kost</li> </ul>	

<b>Prioritet i NTP 2025–2036</b>	Første periode
<b>Prioritet i budsjett</b>	Nei
<p>I KVV Green ble det utredet konseptuelle muligheter for reduksjon av klimagassutslipp på ikke-elektrifiserte jernbanestrekninger. Resultatet er strekningsbaserte anbefalinger: Delelektrifisering av Nordlandsbanen, full elektrifisering av Solørbanen og Rørosbanen. For Raumabanen anbefales det videre utredning for å finne en løsning med lavere tiltakskostnad.</p>	
<b>Infrastruktur</b>	<b>Ansvar</b>
Anbefalt konsept er forelagt Samferdselsdepartementet. Konseptvalg må tas. Etter konseptvalg må gjennomføringsplan utarbeides.	Samferdselsdepartementet Jdir
<b>Kjøretøy</b>	
Oppfølging av KVV Green har avhengigheter mot anskaffelse av nye kjøretøy på Nordlands- og Rørosbanen for persontog og hvilke kjøretøy godsoperatørene anskaffer på Solørbanen	Norske tog Godsoperatørene Jdir
<b>Kjøp av persontransport er ikke vurdert på nåværende tidspunkt</b>	
<b>Jernbanedirektoratets aktiviteter i 2025</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utarbeide forslag til gjennomføringsplan for KVV-en.</li> </ul>	

<b>Prioritet i NTP 2025–2036</b>	Andre periode
<b>Prioritert i budsjett</b>	Nei
<p>Utvikling av Kongsvingerbanen prioritert for modning, med mulighet for oppstart i andre seksårsperiode. Modenheten på tilbudsforbedringen er derfor lav. Målet fra KVVU Kongsvingerbanen er å øke kapasiteten for gods- og persontrafikken på strekningen Lillestrøm–Kongsvinger–Riksgrensen. KVVU-ens anbefalte konsept innebærer infrastrukturtiltak for å øke transportkapasiteten for gods- og regiontog.</p>	
<b>Infrastruktur</b>	<b>Ansvar</b>
<p>Avtale om planlegging av infrastrukturtiltak og videre utredning av stasjonsstruktur mellom Lillestrøm og Kongsvinger.</p> <p>Infrastrukturtiltak for økt kapasitet for godstog håndteres gjennom effektpakken <i>Økt kapasitet for kombigods Oslo–Narvik</i>.</p>	Jdir og Bane NOR
<b>Kjøretøybehov er ikke vurdert på nåværende tidspunkt</b>	
<b>Kjøp av persontransport er ikke vurdert på nåværende tidspunkt</b>	
<b>Jernbanedirektoratets aktiviteter i 2025</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Vurdere anbefaling om stasjonsstruktur iht. konseptvalg.</li> </ul>	



Prioritet i NTP 2025–2036	Andre periode
Prioritert i budsjett	Nei
Tilbudsforbedringen innebærer en samlokalisering av godstogterminalene i Trondheimsområdet. Målet er å øke terminalkapasitet for kombitrafikken mellom Oslo–Trondheim og Trondheim–Bodø.	
Infrastruktur	Ansvar
Jernbanedirektoratet må få mandat om videre planlegging. Det må inngås avtale om planlegging for utvikling av godsterminal.	Samferdselsdepartementet Jdir og Bane NOR
<b>Kjøretøy er ikke relevant for denne effektpakken</b>	
<b>Kjøp av persontransport er ikke relevant for effektpakker innenfor godstransport</b>	
<b>Jernbanedirektoratets aktiviteter i 2025</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Utarbeide godsstrategi som vil vurdere fremtidig kapasitetsbehov.</li></ul>	

<b>Prioritet i NTP 2025–2036</b>	Andre periode
<b>Prioritert i budsjett</b>	Nei
<p>Dette er ikke en ferdig definert tilbudsforbedring. Modenheten på tilbudsforbedringen er derfor lav. Målet fra KVVU Hovedbanen Nord er å øke kapasiteten for godstrafikk mellom Oslo og Eidsvoll, og økt transportkapasitet gjennom innføring av innsatstog med redusert fremføringstid.</p>	
<b>Infrastruktur</b>	<b>Ansvar</b>
<p>Det er gjort konseptvalg for tre konsepter. Gjennom avtale med Bane NOR skal valgte konsepter utredes videre, slik at ett konsept kan velges for videre planlegging.</p> <p>Denne effektpakken forutsetter at effektpakken for <i>Økt kapasitet for kombigods Oslo–Trondheim</i> allerede er realisert. Hvis ikke, må enkelte av tiltakene i effektpakken for kombigods realiseres som del av utvikling av Hovedbanen Nord.</p>	<p>Jdir Bane NOR</p>
<b>Kjøretøybehov er ikke vurdert på nåværende tidspunkt</b>	
<b>Kjøp av persontransport er ikke vurdert på nåværende tidspunkt</b>	
<b>Jernbanedirektoratets aktiviteter i 2025</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vurdere anbefaling av konseptvalg for videre planlegging.</li> </ul>	

## Økt kapasitet regiontog (KVU Regiontog)

Planene må modnes

Prioritet i NTP 2025–2036 Andre periode

Prioritert i budsjett Nei

Kapasiteten på regiontogene i Østlandsområdet er høyt utnyttet, og deler av dagens kjøretøy må om få år fornyes. I KVU-en er det utredet ulike konsepter som gir økt kapasitet på regiontogene Østlandet, uten at det samtidig utløser behov for store investeringer i infrastruktur. Anbefalt konsept bygger på en linjevis tilpasning til kjøretøydynamiske krav og plattformutforming. Anbefalingen må ses i sammenheng med andre kapasitetsøkende tiltak i perioden.

Infrastruktur	Ansvar
Anbefalt konsept er forelagt Samferdselsdepartementet. Konseptvalg må tas. Det må inngås avtale om forprosjekt for tilpassing av infrastrukturen til nye, kjøretøy med økt ombordkapasitet, dersom det blir en del av anbefalt konsept.	Samferdselsdepartementet Jdir og Bane NOR
Kjøretøy	
Anbefalt konsept er forelagt Samferdselsdepartementet. Konseptvalg må tas. Det kan bestilles nye kjøretøy med økt ombordkapasitet når konseptvalg foreligger og det er klart når infrastrukturen kan tas i bruk. Alternativt må det bestilles flere kjøretøy på eksisterende kontrakt for regiontog.	Samferdselsdepartementet Jdir Norske tog
Kjøp av persontransport er ikke vurdert på nåværende tidspunkt	
Jernbanedirektoratets aktiviteter i 2025	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Utarbeide supplerende analyse. Detaljerings- og optimaliseringsarbeid.</li></ul>	

## Oppfølging av terminalløsninger Alnabru

Planene må modnes

---

Prioritet i NTP 2025–2036 Andre periode

---

Prioritert i budsjett Nei

---

Kapasiteten på Alnabru godsterminal er høyt utnyttet, og begrenser videre vekst i transporten av kombigods. Det er derfor behov for å utvide kapasiteten og effektivisere godsterminalen.

Infrastruktur	Ansvar
Det foreligger ikke konseptvalg for videre utvikling av terminalen på Alnabru. Når dette er tatt, vil det neste steget være å inngå avtale om planlegging og bygging for økt kapasitet på terminalen. Dette forutsetter at det prioriteres midler til dette.	Samferdselsdepartementet

***Kjøretøy er ikke relevant for denne effektpakken***

***Kjøp av persontransport er ikke relevant for effektpakker for godstransport***

**Jernbanedirektoratets aktiviteter i 2025**

- Utarbeide godsstrategi som vil vurdere fremtidig kapasitetsbehov.
-

## Tilbudsforbedring for to tog i timen på Trønderbanen, hele veien til Steinkjer

Planene må modnes

Prioritet i NTP 2025-2036	Andre periode
---------------------------	---------------

Prioritert i budsjett	Nei
-----------------------	-----

Dette er ikke en ferdig definert tilbudsforbedring. Ytterligere utvikling av kapasiteten på Trønderbanen må utredes og modnes.

Infrastruktur	Ansvar
Behov for infrastrukturtiltak må utredes.	Jdir og Bane NOR
<i>Kjøretøy er ikke vurdert på nåværende tidspunkt</i>	
<i>Kjøp av persontransport er ikke vurdert på nåværende tidspunkt</i>	
<b>Jernbanedirektoratets aktiviteter i 2025</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>Inngå avtale med Bane NOR om utredning.</li></ul>	

## 3.4 Nærmere om kjøretøy og trafikkavtaler

### 3.4.1 Bestilte kjøretøy

Ved inngangen til planperioden består Norske togs kjøretøyflåten av om lag 280 kjøretøy. I tillegg er 23 tog, som i dag benyttes i tilbringertjenesten til Oslo lufthavn, overført til Norske tog.<sup>10</sup>

Oppsummert har Norske tog bestilt 55 nye lokal- og regiontog (én grunnbestilling og opsjon 1) og 17 nye fjerntog (grunnbestilling). Ytterligere anskaffelser er under vurdering. Gamle kjøretøy fases ut når nye fases inn.

De nye lokal- og regiontogene planlegges satt i drift på Østlandet fra sommeren 2026. Disse togene har 40 prosent mer kapasitet om bord sammenlignet med dagens kjøretøy. I tillegg til at de kan frakte flere reisende, er de nye togene spesielt konstruert for å tåle nordiske vinterforhold. Begge disse faktorene vil bidra positivt til driftsstabiliteten. De nye lokaltogene vil erstatte dagens lokaltog. De nye regiontogene vil gå til tilbudsforbedringer på Østlandet.

De nye fjerntogene vil ha høyere komfort med et mer differensiert sovetilbud enn dagens kjøretøy. De har både liggestoler som kan benyttes hele døgnet og to- og firesengs sovekupeer som kan gjøres om til lukkede sittegrupper på dagtid. De nye fjerntogene vil erstatte dagens fjerntog som kjøres med lok og vogn.

Med kjøretøyene som er bestilt, ivaretas tilbudsforbedringer og effektpakker i NTP-porteføljen som realiseres før 2031. Hvilke kjøretøy som skal innføres i de forskjellige trafikkpakkene, er redegjort for nedenfor i egne delkapitler. Behov gitt tilbudsforbedringer og effektpakker som realiseres etter 2031, kartlegges som en del av vurderingen av nye opsjoner.

### 3.4.2 Fremtidige kjøretøybestillinger

Jernbanedirektoratet legger opp til å fremme forslag til kostnadsramme og restverdisikring for utløsning av opsjon 2 i kontrakten for nye lokal- og regiontog i statsbudsjettet for 2026. Opsjon 1 i kontrakten for nye fjerntog er under vurdering. Opsjonene gir mulighet for å anskaffe ytterligere nye lokal- og regiontog som kan leveres fra januar 2028 og ytterligere nye fjerntog som kan leveres fra februar 2030, gitt dagens leveranseplaner for de to anskaffelsene. Tidligst mulig leveranse forutsetter forlengelse av pågående produksjon.

Sentrale aktiviteter for utvikling av kjøretøyflåten fremover, er å vurdere ytterligere opsjoner innenfor dagens kontrakter, samt en best mulig utnyttelse av eksisterende kjøretøy på tvers av trafikkpakker. En indikasjon på hvilke statsbudsjett kommende opsjoner kan behandles i, er vist i Figur 10.

Vurderingene gjøres av Jernbanedirektoratet, i samarbeid med Norske tog og Bane NOR. Alle aktørene må legge til grunn et langsiktig behov for å sikre bestilling av et hensiktsmessig antall kjøretøy. Vurderingene skal inkludere behov for fornyelse, vekst og reserve i kjøretøyparken, blant annet som følge av effektpakker som ferdigstilles etter 2031 og effektpakker som er prioritert for oppstart i andre seksårsperiode av NTP.

Videre må Jernbanedirektoratet vurdere behov som følge av en mulig økning i togtilbudet på fjerntogstrekningene og utenlandsforbindelsene, samt en mulig økning i kapasiteten i lokal- og regiontogtilbudet, eksempelvis ved at flere avganger kjøres med doble togsett. Dette behovet må ses i sammenheng med pågående utredninger for ny fjerntogstrategi og kollektivstudien for Østlandet.

Det er mange usikkerhetsfaktorer knyttet til fremtidig kjøretøybehov. Forsinkelser i infrastrukturprosjekter, omfanget av kommersiell kjøring på enkelte strekninger i fremtiden, utviklingen i tilstanden på dagens kjøretøypark, innføringen og bruken av Flytogets kjøretøy i kjøretøyparken til Norske tog, samt strategiske valg om hvordan fremtidige kjøretøy bør se ut (f.eks. om vi skal anskaffe toetasjes tog eller beslutninger om elektrifisering av flere jernbanestrekninger) vil påvirke behovet. Vurderinger av hvilken reservekapasitet av kjøretøy som er hensiktsmessig vil også påvirkes av hvor effektiv logistikk det er på verkstedene. Også her pågår det utredningsarbeider.

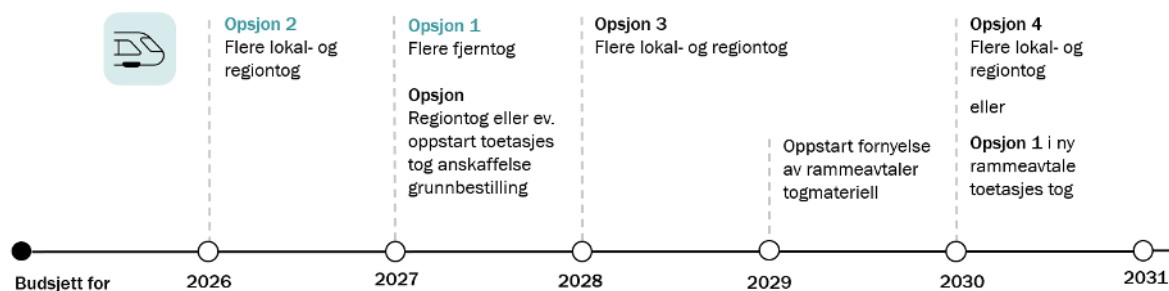
Jernbanedirektoratet jobber ut fra et prinsipp om å ta de beslutningene som er nødvendige til rett tid. Direktoratet har et mål om å oppnå mest mulig kontinuerlig produksjon i sine anskaffelseskontrakter og

---

<sup>10</sup> Per 1. april 2025.

sørge for raskest mulige leveranser. Samtidig vil direktoratet unngå å binde kapital før det er nødvendig. Anskaffelseskontraktene for lokal- og regiontog og fjerntog har romslige opsjonsmuligheter og lang varighet nettopp for å sikre det handlingsrommet Jernbanedirektoratet trenger for å ta gode og fremtidsrettede beslutninger om kjøretøybeholdningen.

Figur 10 Tidslinjen indikerer i hvilke budsjett kommende opsjoner kan være klare for behandling. De to opsjonene som er markert grønne, er under vurdering, men er ikke besluttet ennå. De andre opsjonene skal vurderes fremover, og vil tidligst kunne behandles i budsjettene som indikert i figuren.



### 3.4.3 Dagens trafikkavtaler

Eksisterende trafikkavtaler består, ved inngangen av planperioden, av tre trafikkpakker som ble tildelt etter konkurranseutsetting, to trafikkpakker i Østlandet som er direktetildelt, to trafikkavtaler for grensekryssende trafikk og to konsesjonsavtaler. De fleste trafikkavtaler er inngått med ti års varighet, der det for de konkurranseutsatte avtalene var opsjoner på forlegning på ett + ett år. For trafikkpakke 1 sør, har regjeringen besluttet at det ikke skal utløses opsjon på gjeldende avtale når den utløper i 2027.

For tilbringertjenesten til Oslo lufthavn og trafikken på Flåmsbana, gjelder konsesjonsavtaler.

Jernbanedirektoratet jobber med en gjennomgang av de konkurranseutsatte trafikkavtalene, der omfang og inndeling av dagens trafikkavtaler for persontransport skal vurderes.

Hvilke kjøretøy og avtaler som gjelder i de forskjellige trafikkpakkene, er redegjort for nedenfor i egne delkapitler. Der vises en oversikt over hvordan trafikken er delt inn i dag, hvilke trafikkavtaler som gjelder og hvilket togtilbud disse avtalene omfatter. For nye tilbudsforbedringer, vises hvilke effektpakker som forventes ferdigstilt innenfor avtaleperiodene og hvordan disse blir ivaretatt i avtalene. Effektpakker som realiseres senere enn dette, må håndteres i nye, kommende avtaler.

### 3.4.4 Status og utvikling i Trafikkpakke 1 Sør

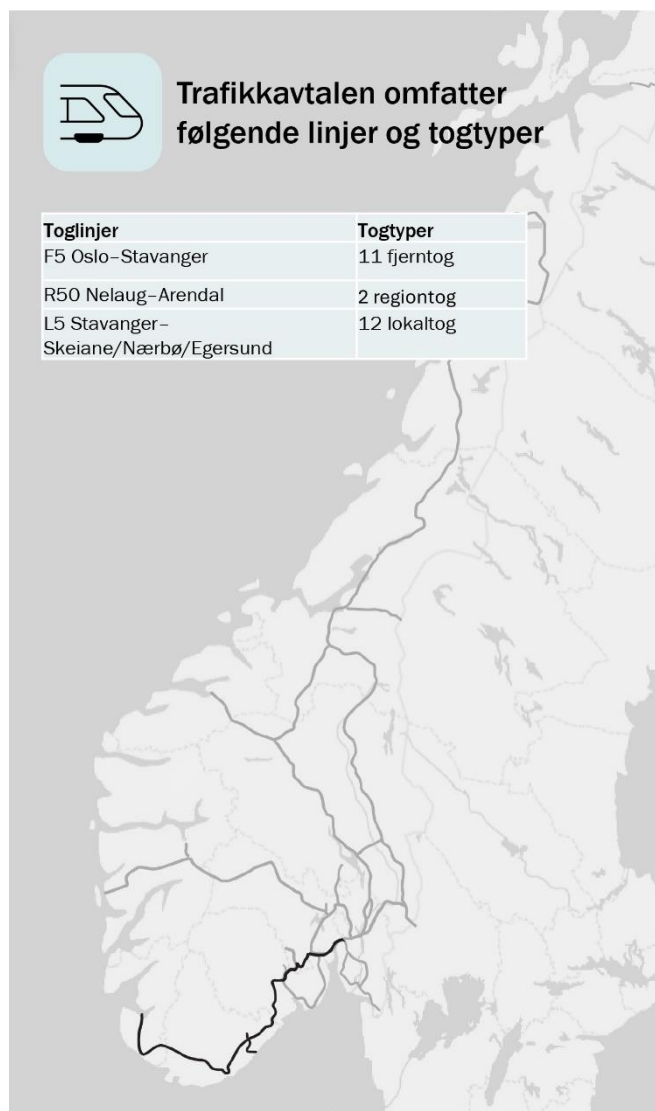
Flere av fjerntogene har nådd sin tekniske levetid, noe som går utover driftsstabiliteten. Det er behov for midtlivsoppgradering av lokaltog.

Tre fjerntog skal erstattes i 2028.

Operatøren har meldt inn behov om ett ekstra lokaltog. Jernbanedirektoratet og Norske tog oppfyller dette når nye lokaltog er satt i drift på Østlandet i 2027.

Nye opsjoner for fornyelse og vekst i kjøretøyparken skal besluttes i behandling av budsjett for 2027 (opsjon 1 fjerntog).

Det er ikke prioritert noen nye effektpakker i dette området i budsjett for 2025.



#### Trafikkavtale

Fra	Til	Tilbud	Operatør
Desember 2019	Desember 2027	Avtalt: - Dagens tilbud for lokaltogtrafikken Stavanger–Egersund - Dagens tilbud regiontogtrafikken Nelaug–Arendal - Dagens tilbud på fjerntogtrafikken Oslo–Kristiansand–Stavanger	Go Ahead
Desember 2027	Inntil desember 2032	Minimumskrav til rutetilbudet er til vurdering. Dialog med fylkeskommuner i Rogaland, Agder og Telemark med innspill til forbedringer i tilbudet. I hovedsak legges det til grunn å videreføre dagens rutetilbud, men et forsterket helgetilbud på Jærbanen.	Vy

År	Lokaltog			Regiontog			Fjerntog		
	Beholdning	Fornyelse	Tilbudsforbedring	Beholdning	Fornyelse	Tilbudsforbedring	Beholdning	Fornyelse	Tilbudsforbedring
2025	12			2			11		
2028								3	



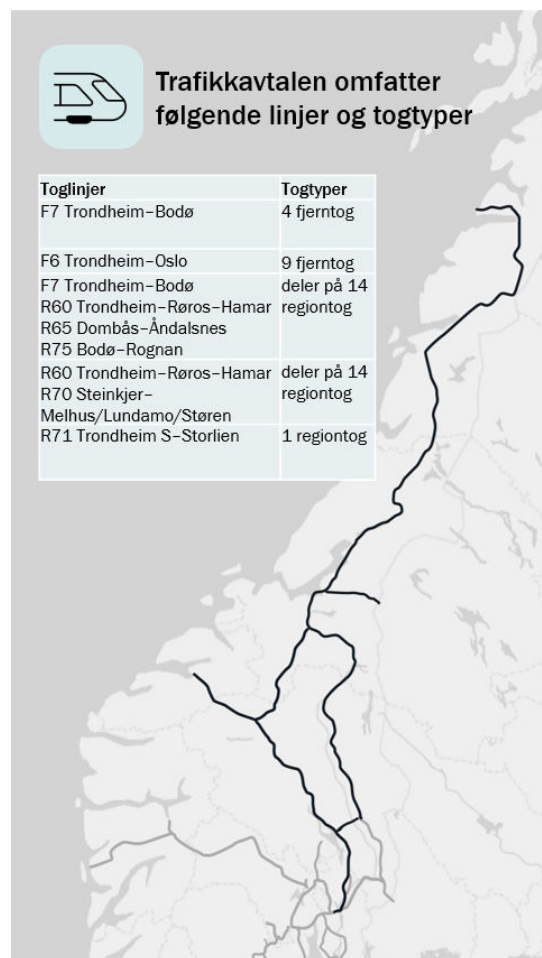
### 3.4.5 Status og utvikling i Trafikkpakke 2 Nord

Flere kjøretøy har nådd sin tekniske levetid, noe som går ut over driftsstabiliteten. Det er mangel på diesellokomotiv på Nordlandsbanen. Statlig finansiering for leie er sikret, Norske tog har fått i oppdrag å finne egnede lokomotiv.

Jernbanedirektoratet vil komme med forslag til løsning for nye kjøretøy på Rørosbanen i forbindelse med behandling av budsjettet for 2027.

Syv fjerntog skal erstattes på Nordlands- og Dovrebanen i henholdsvis 2029 og 2030.

Effektpakken *Flere tog på Trønderbanen* er igangsatt. Det blir behov for tre flere kjøretøy enn i dag for å kjøre det planlagte togtilbudet fra desember 2029 (Ruteplan 2030).



#### Trafikkavtale

Fra	Til	Tilbud	Operatør
Juni 2020	Desember 2028	Avtalt:	SJ Norge
	Mulig opsjon 1 til desember 2029	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dagens tilbud for regiontogtrafikken Trondheim–Røros–Hamar, Trondheim–Storlien, Dombås–Åndalsnes, Steinkjer–Melhus/Lundamo/Støren, Bodø–Rognan</li> <li>Dagens tilbud for fjerntogtrafikken Oslo–Trondheim, Trondheim–Bodø</li> <li>Utløst opsjon i 2022: Flere kveldsav ganger på Trønderbanen</li> <li>Utløst opsjon i 2022: En ekstra avgang på Dovrebanen</li> <li>Utløst opsjon desember 2024: Flere tog Støren–Steinkjer i helg</li> </ul>	
	Mulig opsjon 2 til desember 2030	<p>Mulig innenfor dagens avtale:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nytt gjennomgående togtilbud med elektriske tog Trondheim–Storlien–Østersund. Tidspunkt er uavklart</li> </ul> <p>Krever endringsordre:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Realisering av effektpakke <i>Flere tog på Trønderbanen</i> fra desember 2029</li> </ul>	

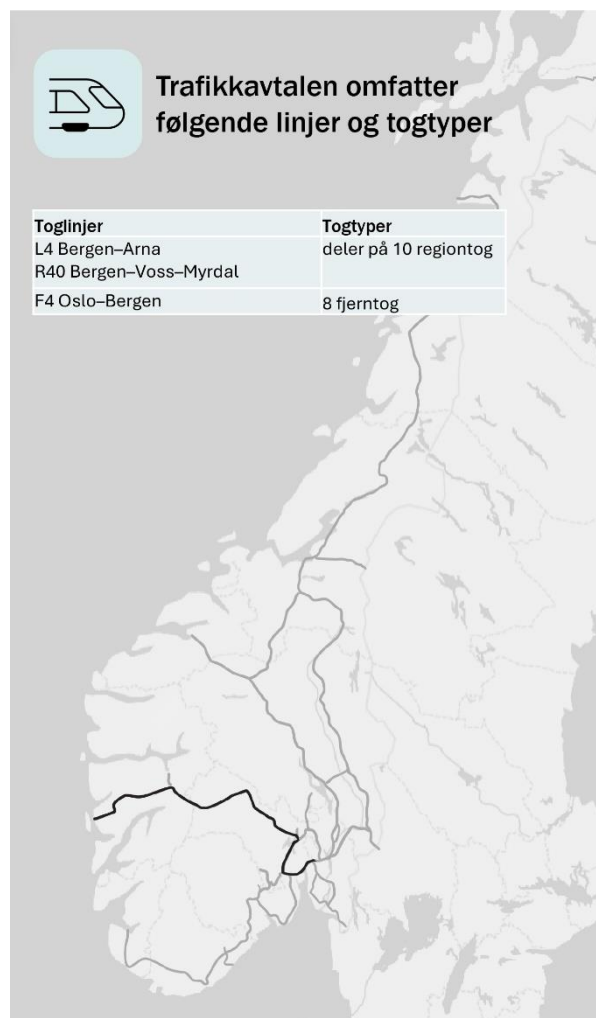
År	Lokaltog			Regiontog			Fjerntog		
	Beholdning	Fornyelse	Tilbudsforbedring	Beholdning	Fornyelse	Tilbudsforbedring	Beholdning	Fornyelse	Tilbudsforbedring
2025	0			33			13		
2029								2	
2030						3		5	

### 3.4.6 Status og utvikling i Trafikkpakke 3 Vest

Fjerntogene har nådd sin tekniske levetid, noe som går utover driftsstabiliteten.

Samtlige fjerntog skal erstattes fra 2028.

Effektpakken *Rassikring og bedret reisetid på Vossebanen (Arna–Stanghelle)* er prioritert i budsjett for 2025. Denne medfører ikke behov for flere kjøretøy. Ny trafikkavtale skal inngås før denne effektpakken blir realisert. Den nye avtalen må ivareta effektpakkens mål.



#### Trafikkavtale

Fra	Til	Tilbud	Operatør
Desember 2020	Desember 2029	Avtalt:	Vy
	Mulig opsjon 1 til desember 2030	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dagens tilbud for lokaltogtrafikken Arna–Bergen, inkludert kvartersavganger i mai 2024, etter åpning av nytt dobbeltspor</li> <li>Dagens tilbud for regiontogtrafikken Myrdal–Voss–Bergen</li> <li>Dagens tilbud for fjerntog Oslo–Bergen</li> <li>Utløst opsjon desember 2024: supplerende kveldsavganger for regiontog Bergen–Voss</li> <li>Utløst opsjon desember 2025: supplerende avganger formiddag for å tette frekvensluker</li> </ul>	
	Mulig opsjon 2 til desember 2031	Mulig innenfor dagens avtale:  Ytterligere supplerende avganger Bergen–Voss for å få tilnærmet timefrekvens på strekningen	

År	Lokaltog			Regiontog			Fjerntog		
	Beholdning	Fornyelse	Tilbudsforbedring	Beholdning	Fornyelse	Tilbudsforbedring	Beholdning	Fornyelse	Tilbudsforbedring
2025				10			8		
2028								7	

### 3.4.7 Status og utvikling på Østlandet

Flere lokal- og regiontog har nådd sin tekniske levetid, noe som går ut over driftsstabiliteten. En andel av disse har så høy alder at det er utfordrende å holde dem i drift.

36 av de eldste lokaltogene skal erstattes fra og med 2026.

19 nye regiontog leveres fra og med 2027.

Effektpakkene *Flere og raskere tog på Dovrebanen: To regionekspresstog i timen Oslo–Hamar, Flere og raskere tog på Vestfoldbanen (Oslo–Tønsberg) og Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo–Moss)* er igangsatt. De medfører behov for 14 flere kjøretøy enn i dag. Dette ivaretas gjennom omdisponering av kjøretøy i trafikkpakken, samt utløsning av nye opsjoner.

Flytogets kjøretøy forutsettes at blir brukt i ordinær trafikk på Østlandet fra 2028. Jernbanedirektoratet holder på å vurdere hvor og hvordan disse kan brukes.

Nye opsjoner for fornyelse og vekst skal besluttes i behandling av budsjett for 2026 (opsjon 2 regiontog).

Det legges opp til ytterligere opsjonsutløsning i budsjettbehandling for 2028 (opsjon 3 regiontog).



### Trafikkavtale Østlandet 1

Fra	Til	Tilbud	Operatør
Desember 2023	Desember 2033	<p>Avtalt:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Dagens tilbud for lokaltogtrafikken Spikkestad/Asker–Lillestrøm og Ski–Stabekk</li><li>- Dagens tilbud for regiontogtrafikken Moss–Stabekk, Rakkestad/Mysen–Oslo S, Ski–Oslo S, Halden–Oslo S, Oslo S–Hakadal/Jaren, Oslo S–Gjøvik</li></ul> <p>Opsjon:</p> <p>Realisering av effektpakke Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo–Moss) fra desember 2030</p>	Vy

## Trafikkavtale Østlandet 2

Fra	Til	Tilbud	Operatør
Desember 2023	Desember 2033	<p>Avtalt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dagens tilbud for regiontogtrafikken Kongsberg–Eidsvoll, Dal–Drammen, Asker–Kongsvinger, Lillehammer–Drammen, Skien–Eidsvoll, Notodden–Porsgrunn</li> <li>- Fremtidig tilbudsforbedring for regiontogtrafikken Drammen/Oslo S–Oslo lufthavn (integrering av tilbringertjenesten) fra desember 2027</li> </ul> <p>Opsjon:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Realisering av effektpakke Flere og raskere tog på Vestfoldbanen (Oslo–Tønsberg) fra desember 2026</li> <li>- Realisering av effektpakken Flere og raskere tog på Dovrebanen: To regionekspresstog i timen Oslo–Hamar, opprinnelig planlagt fra desember 2027 (usikker fremdrift)</li> <li>- Alternativt tilbudskonsept for integrering av tilbringertjenesten fra desember 2027 Utvidelse av 10-minutters systemet fra Asker til Drammen etter ombygging av Drammen stasjon.</li> </ul>	Vy

År	Lokaltog			Regiontog			Fjerntog		
	Beholdning	Fornyelse	Tilbudsforbedring	Beholdning	Fornyelse	Tilbudsforbedring	Beholdning	Fornyelse	Tilbudsforbedring
2025	53			141					
2026		36							
2027						19			
2028						23*			

\*Flytogets kjøretøy blir en del av kjøretøyparken

### 3.5 Status og utvikling for øvrig togtilbud

#### 3.5.1 Øvrige trafikkavtaler

Flåmsbana			
Fra	Til	Tilbud	Operatør
Januar 2018	Desember 2027	Avtalt:  Dagens tilbud med regiontog Myrdal–Flåm	Vy

Tilbringertjeneste til Oslo lufthavn			
Fra	Til	Tilbud	Operatør
Februar 2013	Februar 2028	Avtalt:  - Dagens tilbud for tilbringertjenesten Asker–Oslo S–Oslo lufthavn *  <i>*Flytoget AS kjører kommersielt mellom Drammen–Asker.</i>	Flytoget

Oslo-Kongsvinger–Stockholm			
Fra	Til	Tilbud	Operatør
Desember 2022	Desember 2027	Avtalt:  - Tre daglige avganger hver vei Oslo–Karlstad/Stockholm. Jernbanedirektoratets kjøp omfatter Oslo–Riksgrensen (Charlottenberg grense).  Opsjon:  - En økning fra tre til fem daglige avganger hver vei.	SJ AB

Ofotbanen			
Fra	Til	Tilbud	Operatør
Desember 2024	Desember 2025  Mulig opsjon desember 2026	Avtalt:  - To daglige avganger Narvik–Kiruna/Stockholm. Jdirs kjøp omfatter Narvik–Riksgränsen.	SJ AB

#### 3.5.2 Integring av tilbringertjenesten

Regjeringen har besluttet at tilbringertjenesten til Oslo lufthavn skal innlemmes i det øvrige togtilbudet senest til rutetermin R28, altså ruteplan som trer i kraft i desember 2027. En tidligere integrering kan være aktuelt.

Jernbanedirektoratet har flere ganger utredet forventet etterspørsel etter togreiser og beskrevet hva som skal til i effektpakken Bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet. Denne effektpakken ligger imidlertid lenger frem i tid enn 2028, og inneholder mer enn en integrering av tilbringertjenesten.

Det er behov for å følge opp integrering av tilbringertjenesten som en effektpakke, der det utarbeides tilbudskonsept og rutemodell, konsekvenser for offentlig kjøp (inkludert takstsamarbeid og prisstrategi), plan for bruk av eksisterende og nye kjøretøy og kartlegging av eventuelle behov for tilpasninger av infrastrukturen. Dette arbeidet er i gang i Jernbanedirektoratet, og vil følges opp som en prioritert effektpakke når den er ferdig definert.

### 3.5.3 Byvekstavtaler

Fra 2024 finnes det syv byvekstavtaler, jernbanen bidrar i seks av disse. Jernbanedirektoratet representerer hele jernbanesektoren i avtalene. Byvekstavtalene for Nedre Glomma og Kristiansand ble fremforhandlet i 2024 og signert i oktober. Det pågår ingen forhandlinger om nye byvekstavtaler nå. Byvekstarbeidet konsentrerer seg nå om utarbeidelse av handlingsprogram for de nye avtalene og oppfølging av de eksisterende avtalene. Som forarbeid til reforhandling av de fire store byvekstavtalene (Oslo-området, Trondheims-området, Bergens-området og Nord-Jæren), skal det nå utarbeides oppdaterte byutredninger som ledes av Statens vegvesen. Jernbanedirektoratet deltar i arbeidet. Byutredningene vil være et viktig grunnlag for reforhandling av eksisterende byvekstavtaler.

### 3.5.4 Rute-, billett- og takstsamarbeid

I 2023 ble det totalt foretatt 48,2 millioner togreiser innenfor helintegreerte takstsamarbeid. Dette er åtte millioner flere reiser enn i 2022, noe som tilsvarer en økning på 20 prosent.

Et eksempel på effekten av sømløse reiser gjennom helintegreerte takstsamarbeid er utvidelsen av samarbeidet med AtB og Trøndelag fylkeskommune i 2022, som trådte i kraft i mars samme år. Fra 2022 til 2023 økte antall togreiser i samarbeidsområdet i Trøndelag med 80 prosent. Denne veksten har fortsatt i 2024, og per august 2024 er veksten på 18,5 prosent sammenlignet med samme periode i 2023.

I 2023 var det totalt 71 millioner reiser med tog innenfor trafikkavtalene. Dette betyr at 68 prosent av persontogreisene ble foretatt med fylkeskommunale billetter til fylkeskommunalt satte priser, mot 67 prosent i 2022.

Tabell 6 Oversikt over trafikkutviklingen innenfor helintegreerte takstsamarbeidsområder

Takstsamarbeids-område	Antall reiser 2023	Antall reiser 2022	Endring i antall	Endring i prosent
Ruter	41 218 751	34 489 167	6 729 584	20 %
Kolumbus	5 077 400	4 349 437	727 963	17 %
AtB*	1 065 306	592 119	473 187	80 %
Skyss	807 738	810 999	- 3 261	0 %
<b>Sum</b>	<b>48 169 195</b>	<b>40 241 722</b>	<b>7 927 473</b>	<b>20 %</b>
I trafikkavtalene	70 935 696	60 174 519	10 761 177	18 %
Andel	68 %	67 %		1 %

\* Utvidet samarbeidsområde fra mars 2022.

Flere faktorer påvirker hvordan et mest mulig sømløst kollektivtilbud kan videreutvikles. Som eksempelet i Trøndelag viser, er videreutvikling av takstsamarbeidsavtalene sentralt for å oppnå felles transportpolitiske mål. Jernbanedirektoratet erfarer at takstsamarbeid ikke blir realisert på grunn av manglende finansiering. Dette gjelder blant annet utvidelse av billettsamarbeidet etter Ruter-modellen for Buskerud og Østfold, i tråd med intensjonen i rute-, takst- og billettsamarbeidsavtalen mellom Jernbanedirektoratet og de tre administrasjonsselskapene Brakar, Østfold kollektivtrafikk og Ruter.

Finansieringsbehovet som ligger i et helintegreert takst- og billettsamarbeid, hvor fylkeskommunale billetter og sonepriser skal gjelde på toget, er todelt. I tillegg til lavere brukerbetaling på togreisene (takstdifferansen), kommer tapte billettinntekter for fylkeskommunen på den fylkeskommunale delen av kombinasjonsreiser med tog og buss, hvor de reisende i dag betaler togpris pluss fylkeskommunal pris for hele reisen. På kort sikt kommer dessuten tapte fylkeskommunale billettinntekter for reiser som tidligere gikk med buss, men som nå går med toget.

I dag bruker staten betydelige midler gjennom forpliktelsene i byvekstavtalene og den generelle satsningen på transportsystemene i de største byområdene. Nye og utvidede takst- og billettsamarbeid fullfinansieres i praksis med statlige midler fra byvekstavgifter og bompengerforlik.

Jernbanedirektoratet ser at det er utfordrende å få finansiert ønskede takstsamarbeid for fylker utover byvekstsamarbeid, mindre byer og viktige distriktsområder pga. presset økonomi i fylkeskommunene.

# 4 Digital satsing

## 4.1 Mål og ambisjoner for planperioden

Regjeringen har en ambisjon om digital satsing i jernbane- og kollektivsektoren som skal bidra til en enklere og mer sømløs reisehverdag. Dette innebærer økt og bedre bruk av data både i et trafikantperspektiv, men også i et trafikkstyrings- og kapasitetsutnyttelsesperspektiv.

Bedre passasjerkommunikasjon bidrar til mer sømløse reiser på tvers av transportformer. En mer koordinert digital satsing på tvers i sektoren gir muligheter for predikering av reisestrømmer, samt fremtidige behov.

## 4.2 Planlagte aktiviteter

### 4.2.1 Sømløse reiser for passasjerer

For at kollektivtrafikken skal oppnå suksess med sitt samfunnsansvar, er det avgjørende med koordinert, digitalstyrt utvikling. Eksisterende EU-regelverk stiller krav om tilgjengeliggjøring av både statiske og dynamiske data for både rutegående og etterspørselsbasert transport (f.eks. bestillingstransport og drosje), samt tilstøtende tjenester for privat transport, som parkering. Dette omfatter informasjon om selve transporttilbudet, hvordan man booker og betaler, priser og tilgjengelig kapasitet i sanntid, for alle transportformer.

Sømløse billettsystemer gjør at passasjerer kan kjøpe billett én gang for hele reisen. Billetten må gjelde på tvers av kollektivselskaper og operatører, inkludert andre mobilitetsløsninger enn det som tradisjonelt har vært oppfattet som kollektivtransport, som sparkesykler, minibusser og delingsbiler.

Entur jobber med å forbedre den felles nasjonale salgs- og billetteringsplattformen. Målsettingen er en løsning med Entur som ett sentralt knutepunkt for reiseinformasjon og billettering på tvers av transportformer. Dette kan ytterligere styrke sømløsheten i reiseopplevelsen, øke konkurranseevnen til bærekraftig transport og derigjennom også bidra til å nå nullvekstmålet. Entur har nå fått på plass salg av enkeltbilletter i Entur-appen, med alle fylker. Det er også igangsatt arbeid for å legge til rette for internasjonale jernbanereiser, som gjennomgående billettering på strekningen Oslo–København.

Videre er det behov for enda bedre samhandling om digitale løsninger i sektoren. Det pågår samarbeid og dialog, der det er skissert muligheter for å tilrettelegge for informasjon om parkering, andre mobilitetsmuligheter som for eksempel sykler og el-sparkesykler. Jernbanedirektoratet har fått et nytt oppdrag (23-2024), som handler om samhandlingsmodell, finansiering og juridisk arbeid for videre utvikling av digitale tjenester for sømløs mobilitet. Arbeidet skal ha en bred involvering og forankring med fylkene, ruteselskapene, togoperatørene, NHO, Tet Digital og Entur.

I tillegg vil det jobbes aktivt i samarbeid med Kollektivtrafikkforeningen.

### 4.2.2 Bedre bruk av data

Fram er en nyutviklet reiseaktivitetsmodell i Jernbanedirektoratet som samler informasjon fra togoperatørene. Informasjonen er sammenstilt i en felles tjeneste for alle togavganger der passasjertall, avgangstider, og kjøretøydata er presentert fra region- og lokaltogtilbud<sup>11</sup>. Det er en enighet om at mer tilgang på data gir et bedre tilbud for kundene.

Jernbanedirektoratets interne innsiktsportal gjør det mulig å gjennomføre målrettede analyser av region- og lokaltogtilbudet. Et mål er at modellen vil hjelpe til i den strategiske planleggingen av tilbudsforbedringer. Det er ventet at et utbedret datagrunnlag kan ha positiv effekt for driftsstabiliteten, ved at operativ drift og vedlikehold gjøres mer effektivt.

---

<sup>11</sup> Med unntak av region- og lokaltogtrafikk på Sørlandsbanen og Jærbanen.



#### **4.2.3 ERTMS, ny togradio og bedre nettdekning**

Ambisjonen med ERTMS er å erstatte utdaterte og slitte signalanlegg. Dette vil redusere feil og føre til høyere driftsstabilitet. Andre fordeler med et digitalt signalsystem er innhenting av nye data. Innenfor kundekommunikasjon vil ERTMS kunne bidra til mer forutsigbarhet og pålitelighet for reisende, men også til bedre avvikshåndtering og kommunikasjon.

FRMCS er et nytt togradiosystem basert på 5G teknologi, som skal erstatte dagens, snart utdaterte togradiosystem (GSM-R). Arbeidet med FRMCS sees i sammenheng med tiltak for bedre nettdekning, som skal utvikle mobilnettet langs jernbanen for å øke reisekvaliteten til de reisende. Jernbanedirektoratet jobber med en utredning om hvordan en eventuell sammenslåing av disse kan se ut.

Utredningen avventer samfunnsøkonomiske analyser, og enkelte tilstandsrapporter på nettdekning langs jernbanetraséer. Samtidig pågår det en prosess med Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) om nødnett i tunneler over 1000 meter, som kan få konsekvenser. Rapporten, som inneholder en helhetsvurdering og anbefaling, ble sendt Samferdselsdepartementet 11. april 2025.

# 5 Nye, store utredninger

## 5.1 Ambisjoner for nytt kunnskapsgrunnlag til neste NTP

Transportsektoren utfordres på en rekke punkter frem mot 2050, og det er behov for å se flere utfordringer i sammenheng. Det skal utarbeides tre strategier som skal vise sammenhenger for å sikre helheten i sektoren, innenfor kollektivtransport på Østlandet, jernbanens fremtidige rolle i godsmarkedet, og fjerntogets plass i fremtidig nasjonalt og internasjonalt reisemønster.

Målet er bedre kunnskapsgrunnlag på viktige områder, slik at regjeringen kan legge frem forslag til videre utvikling i neste NTP.

De tre oppdragene skal sees i sammenheng, og skal bygge på samme grunnlagsdata. De skal alle leveres innen 1. april 2026.

### 5.1.1 Kollektivstudie for Østlandet

Østlandet forventer befolkningsvekst frem mot 2050, og det er behov for å se det statlige og fylkeskommunale kollektivtilbudet i et lengre og mer helhetlig perspektiv, slik at flest mulig kan reise kollektivt. Hensikten med kollektivstudien for Østlandet er å se statens kollektivtilbud (jernbanen) og det øvrige kollektivtilbudet samlet i et langsiktig utviklingsperspektiv mot 2050.

#### *Prosjektbeskrivelse*

Kollektivstudien skal vurdere hvordan det samlede kollektivtilbudet kan utvikles slik at togtilbudet oppleves som integrert, tilgjengelig og attraktivt for de reisene, slik at flest mulig velger å reise kollektivt.

Studien er avgrenset geografisk til togets lokal- og regionruter på Østlandet, den ytre avgrensingen for studien er ved stasjonene Lillehammer, Kongsvinger, Dal, Rakkestad, Halden, Spikkestad, Skien, Kongsberg og Gjøvik.

#### *Involverte interessenter*

Studien gjennomføres av Jernbanedirektoratet, deltakende aktører er Statens vegvesen, de aktuelle fylkeskommunene og kollektivselskapene i Østfold, Akershus, Oslo, Innlandet, Buskerud, Vestfold og Telemark. Fra jernbanesektoren deltar Bane NOR, Bane NOR Eiendom og Vy. Fra kollektivsektoren deltar Entur og Kollektivtrafikkforeningen.

Utredningen har store grenseflater, og koordineres, mot Byutredningene.

### 5.1.2 Godsstrategi

Dagens godsstrategi strekker seg ikke lengre frem enn til 2030. Det skal derfor utarbeides en ny godsstrategi som skal være et beslutningsgrunnlag for neste NTP. Den skal se på jernbanens utvikling for godstransport mot 2050, og beskrive jernbanens rolle i transportsystemet.

#### *Prosjektbeskrivelse*

En ny godstogstrategi har som formål å avklare rollen til godstrafikk på jernbanen i et 2050-perspektiv. Den skal beskrive hvordan fremtidige behov på ulike banestrekninger kan dekkes av ulike tiltak. Målet med den nye strategien er (1) å belyse markedssituasjonen for godstransport på jernbane, (2) å vurdere forsvars- og sivilsamfunnets beredskapsbehov, (3) å se på fremtidig infrastrukturutvikling, samt (4) å ha en plan for tiltak for et mer velfungerende og effektivt marked.

#### *Involverte interessenter*

Interessenter for prosjektet er Samferdselsdepartementet, godstogoperatører, vareeiere, samlastere, interesseorganisasjoner, transportvirksomheter og enkelte offentlige aktører. Representanter for disse interessentgruppene involveres i arbeidet på hensiktsmessig måte.

### 5.1.3 Fjerntogstrategi

Historisk spiller fjerntogene en viktig rolle i transporttilbudet, og binder sammen landsdeler, tettsteder og bygder. Fjerntog, inkludert nattog, utgjør et miljøvennlig alternativ i konkurranse med bil og fly. For en del områder er fjerntog det eneste kollektivtransporttilbudet som eksisterer. Strategiarbeidet skal avdekke hvor og hvor mye det bør satses for å øke andelen reisende med fjerntog i perioden frem mot 2050. Følgende fjerntogstrekninger skal vurderes i strategien; Oslo–Bergen, Oslo–Stavanger, Oslo–Trondheim, Trondheim–Bodø, samt de grensekryssende strekningene. Den nye strategien skal også inkludere konseptene Ringeriksbanen, Nord-Norgebanen og ytre InterCity.

#### *Prosjektbeskrivelse*

Prosjektet skal tydeliggjøre fjerntogets rolle i ulike markeder, og vise effekten av tilbudsforbedringer opp mot markedspotensialet, utfordringsbildet og jernbanens rolle nasjonalt og ut av Norge.

Strategien skal belyse klima- og miljøeffekter av tilbudsforbedringer. Anbefalingene skal testes opp mot ulike scenarier for transportetterspørsel og -behov. Strategien skal tydeliggjøre hva som skal til for ønsket utvikling, både på kort og lang sikt.

Strategien har avhengigheter, særlig til arbeidet med den nye godsstrategien og kollektivstudien for Østlandet. Kapasiteten på banestrekninger som trafikkeres av de ulike togslagene sees i sammenheng på tvers av utredningene, og anbefalinger koordineres i strategifasen.

#### *Involverte interessenter*

Involverte aktører er Bane NOR, fylkeskommuner, det svenske Trafikverket og togoperatører for gods- og persontrafikk. Andre interessenter er transportvirksomhetene, miljøorganisasjoner, fjernbussoperatører, statlige etater som forsvar og miljødirektoratet, interesseorganisasjoner i Jernbanen, og aktører i reiselivet. Representanter for disse interessentgruppene involveres i arbeidet på hensiktsmessig måte.

## 5.2 Byutredninger 2025

Byutredninger er et kunnskapsgrunnlag som viser strategier og ulike virkemiddelpakker for å nå nullvekstmålet. Nasjonal transportplan 2025–2036 beskriver at det skal gjennomføres byutredninger for de fire største byområdene som har byveksttåle (Oslo, Bergen, Trondheim og Nord Jæren).

Den hovedhensikten med arbeidet er at det skal være det faglige grunnlaget for reforhandling av byveksttåle. De skal leveres Samferdselsdepartementet i løpet av 2025.

Byutredningene skal vise hvordan det enkelte byområdet kan nå nullvekstmålet gjennom ulike virkemiddelpakker. I utredningsarbeidet er det lagt opp til å vise effekten av ulike kombinasjoner av tiltak. Bompenger, arealbruk og parkering er trukket frem som spesielt viktige virkemidler for å nå nullvekstmålet sammen med videre satsting på kollektiv, sykkel og gange. Det skal ikke konkluderes med én anbefaling. Endelig sammensetning av tiltakene skal avgjøres i reforhandlingene av byveksttåle.

Arbeidet med byutredningen skal skje lokalt i tett samarbeid mellom lokale parter. Statens vegvesen leder arbeidet, og samarbeider med Jernbanedirektoratet, fylkeskommuner og kommuner, samt Statsforvalterne.

## 6 Referanser

- (1) Meld. St. 14 (2023–2024). Nasjonal transportplan 2025–2036. Samferdselsdepartementet. [Meld. St. 14 \(2023–2024\) - regjeringen.no](#)
- (2) Statsbudsjettet 2025 – Tildelingsbrev til Jernbanedirektoratet. Samferdselsdepartementet. [Tildelingsbrev, årsrapporter og instruksjer – Samferdselsdepartementet - regjeringen.no](#)
- (3) Prop. 1 S (2024–2025). Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak). For budsjettåret 2025. Samferdselsdepartementet. [Prop. 1 S \(2024–2025\) - regjeringen.no](#)
- (4) Innst. 13 S (2024–2025). Transport- og kommunikasjonskomiteen. [Innst. 13 S \(2024–2025\) - stortinget.no](#)