



# Fjerntogstrategi

Jernbanen 2050

Dokument nr: [2024/2188-4]

Dato: 1. april 2026



Utarbeidet av prosjektgruppen for fjerntogstrategien	Prosjektnummer 210131
Godkjent av: PA: Tatiana Klougman PE: Jan Frederik Geiner	Dokumentnummer 2024/2188-4
Dato: 1.4.2026	
Endringslogg:	Framsidedfoto: Njål Svingheim, Jernbanedirektoratet



# Innhold

Sammendrag .....	7
<b>1 Innledning .....</b>	<b>11</b>
1.1 Bakgrunn .....	11
1.2 Avgrensninger .....	11
1.2.1 Geografisk avgrensning .....	11
1.2.2 Tidshorisont.....	12
1.2.3 Innsatsnivå.....	12
<b>2 Dagens situasjon og utviklingsbehov.....</b>	<b>13</b>
2.1 Dagens fjerntogtilbud .....	13
2.1.1 Dagens rutetilbud .....	14
2.1.2 Dagens marked.....	14
2.1.3 Konkurransflater for fjerntogtilbudet .....	15
2.1.4 Dagens fjerntogtilbud treffer i størst grad fritidsreiser .....	16
2.2 De viktigste utfordringene for fjerntogtilbudet .....	18
2.2.1 Fjerntogtilbudet konkurrerer med andre transportalternativer og om kapasiteten på jernbanen .....	18
2.2.2 Dagens punktlighet og regularitet er ikke god nok .....	18
2.2.3 Nye tog kommer, men det løser ikke alle utfordringer knyttet til materiell .....	19
2.2.4 Manglende nettdekning begrenser reiseopplevelsen .....	21
2.2.5 Tilbudet for internasjonale togreiser oppleves som lite sømløst .....	21
2.3 Fjerntogets rolle i et effektivt, trygt og miljøvennlig transportsystem .....	21
2.3.1 Transportpolitiske mål .....	21
2.3.2 Transportsektoren må omstilles for å gi vesentlige reduksjoner i klimagassutslipp .....	23
2.3.3 Klimaendringer har konsekvenser for reiser med fjerntog.....	24
2.3.4 Utvikling må skje innenfor et bærekraftig handlingsrom.....	24
2.3.5 Økt behov for samfunnssikkerhet.....	24
2.3.6 Teknologi som muliggjør et robust og effektivt fjerntogtilbud .....	25
2.3.7 Forventet teknologisk utvikling av alternative transportformer .....	26
2.4 Forventet utvikling (o-alternativet) og sammenlikningsalternativet.....	27
2.5 Oppsummering .....	28
<b>3 Hvordan kan fjerntogtilbudet utvikles? .....</b>	<b>29</b>
3.1 Tiltak og virkemidler som vil gi et bedre fjerntogtilbud .....	29
3.1.1 Teknologisk utvikling på jernbane .....	29
3.1.2 Nytt materiell .....	30
3.1.3 Billettløsninger, avvikshåndtering, sømløse reiser og overganger .....	31
3.1.4 Komfort og tilbud på reisen.....	31
3.1.5 Ruteplanlegging .....	32
3.1.6 Billettpriser .....	32
3.1.7 Infrastruktureltiltak for flere avganger og kortere reisetid .....	32
3.1.8 Økt internasjonalt samarbeid.....	32

3.1.9	Oppsummering av tiltak og virkemidler .....	34
3.2	Ambisjonsnivå for utvikling av fjerntogtilbudet.....	34
3.2.1	Ambisjonsnivå 1: Fjerntogtilbudet er pålitelig og kundeorientert .....	34
3.2.2	Ambisjonsnivå 2: Fjerntoget er et relevant transportmiddel for alle kundegrupper .....	35
3.2.3	Ambisjonsnivå 3: Fjerntoget er foretrukket transportmiddel for alle kundegrupper .....	37
<b>4</b>	<b>Analyseresultater samlet.....</b>	<b>38</b>
4.1	Hvordan har vi analysert strekningene? .....	38
4.2	Transportanalysen gir sentral kunnskap for fjerntogstrategien .....	38
4.3	Hva med klimamål og omstilling til lavutslippssamfunnet? .....	39
4.4	Tiltaksbehov og grove kostnadsoverslag .....	41
4.5	Nytte og virkninger .....	42
4.5.1	Nytte – kostnadsanalyse.....	42
4.5.2	Ikke-prissatte virkninger .....	44
4.6	Måloppnåelse .....	45
4.7	Vurdering av usikkerhet: <i>What if?</i> .....	47
<b>5</b>	<b>Strekingsvis gjennomgang.....</b>	<b>48</b>
5.1	Oslo–Bergen .....	48
5.2	Oslo–Trondheim.....	52
5.3	Oslo–Kristiansand–Stavanger.....	56
5.4	Trondheim–Bodø .....	59
5.5	Oslo–Stockholm.....	62
5.5.1	Dagens situasjon og mulighetsrom.....	62
5.6	Oslo–Gøteborg.....	66
5.6.1	Dagens situasjon og mulighetsrom Oslo–Gøteborg.....	66
5.7	Andre strekninger .....	69
5.7.1	Narvik–Stockholm.....	69
5.7.2	Trondheim–Stockholm.....	69
<b>6</b>	<b>Anbefaling – strategi for framtidig utvikling av fjerntogtilbudet.....</b>	<b>70</b>
6.1	Hvordan bør fjerntogtilbudet utvikles videre? .....	70
6.2	Strategi for perioden fram mot 2035: Nok kapasitet til å bidra til omstilling .....	71
6.3	Strategi for 2035–2050: Satse videre på strekninger med størst potensial – prioritere reisetidsreduksjon .....	73
6.4	Strategi for videre utvikling etter 2050: Innsats i et lengre perspektiv.....	73



# Sammendrag

Fjerntogstrategien er ett av flere kunnskapsgrunnlag inn mot neste Nasjonal transportplan (NTP). I fjerntogstrategien har vi vurdert fjerntogets rolle på nasjonale og internasjonale strekninger. Vi har vektlagt de lange reisenes betydning for å nå klimamål og bidra i overgangen til et lavutslippssamfunn. Ulike grep for å opprettholde togets rolle i dagens marked, styrke tilbudet til de kundegruppene fjerntoget betjener i dag, og gjøre tilbudet attraktivt for nye kundegrupper er utredet som grunnlag for strategien.

## Dagens tilbud

Dagens fjerntogtilbud har et begrenset antall avganger, og konkurrerer med andre togtilbud om kapasiteten på sporet. I endepunktmarkedet er tidsulempen stor sammenliknet med fly, og tilbudet møter i størst grad behovet hos kunder på fritidsreiser. Dersom tilbudet skal bidra til omstilling til lavutslippssamfunnet, og utgjøre et relevant og foretrukket transportmiddel for både fritidsreiser og arbeidsreiser, må fjerntogtilbudet forbedres. Forbedringene vil kreve tiltak som gir bedre komfort og reiseopplevelse, men også tiltak for kortere reisetid og økt kapasitet. Det er også nødvendig å vurdere bruk av prisvirkemidler.

## Fjerntogets rolle i transportsystemet

Fjerntoget kan få redusert betydning, opprettholde sin rolle, styrke sin rolle i de markedene tilbudet treffer i dag, eller vinne kunder i nye markeder. For å fange opp hva et fjerntogtilbud kan bidra med i overgangen til et lavutslippssamfunn, har vi i størst grad undersøkt effekter for endepunktmarkedet. Vi har undersøkt ulike ambisjoner for rollen tog kan spille i en omstilling til et lavutslippssamfunn, for å synliggjøre både effekten av innsatsen, og hvilke tiltak og virkemidler som skal til for å oppnå denne.

**Ambisjonsnivå 1** har som mål å tilby et fjerntogtilbud som er pålitelig og kundeorientert. Ambisjonsnivået er relevant på kort sikt, og i en kontekst med begrensede investeringsrammer. Her inngår virkemidler og tiltak som gir en god kunde- og reiseopplevelse gjennom tiltak for bedre billettløsninger, sømløse reiser og økt komfort og tilrettelegging på selve reisen.

**Ambisjonsnivå 2** har som mål å gi et tilbud som er relevant for alle kundegrupper. I dag er en stor del av kundene på fjerntogene på fritidsreiser, og vi ser at fly dominerer i endepunktmarkedet. Vi undersøker hva som skal til for å konkurrere med fly i større grad, og være et aktuelt tilbud for tjenestereiser på ut- eller hjemreise.

**Ambisjonsnivå 3** viser hva som skal til for at tog blir et foretrukket reisemiddel. Foretrukket er her definert ved at over halvparten av endepunktmarkedet vil velge tog. Ambisjonsnivået er undersøkt for et utvalg av strekingene, og vil her representere en tenkt utvikling med lang tidshorisont.

### Operasjonalisering av fjerntogenes bidrag til omstilling til lavutslippssamfunnet

Det er satt klimamål for 2035 og 2050 for en omstilling av Norge til et lavutslippssamfunn. Miljødirektoratet har laget en oversikt over klimatiltak som samlet gjør at vi når målet for 2035. Her overføres reisende fra fly til tog. I 2035 er 20 daglige flyavganger borte mellom de største byene, de reisende tar isteden fjerntog.

Gjennom fjerntogstrategien er ambisjonen å først finne løsninger for å bidra til omstilling fram mot 2035. For å gi et kvantitativt mål på hva som skal til for å videreføre denne utviklingen fram mot 2050, har vi lagt til grunn en framskriving av reduksjonen i flyavganger. Dette tilsvarer en reduksjon i antall flyavganger med 40 avganger, noe som tilsvarer 34 prosent av flyavganger og flyreiser.

### Hvilke tiltak og virkemidler har vi vurdert?

De ulike ambisjonsnivåene bygger på hverandre, og utviklingen av fjerntogets rolle omfatter både tiltak som gjør reiseopplevelsen bedre, og tiltak som gir flere avganger og kortere reisetid. Følgende tiltak og virkemidler er vurdert:

- **Teknologiutvikling:** Vi omtaler betydningen for fjerntogtilbudet av en rekke generelle og jernbanespesifikke teknologier.
- **Nytt materiell:** Delvis utskifting av fjerntogparken inngår i referansealternativet, og nytt materiell gir en rekke muligheter, men også behov for tilpasning av standardmateriell til ulike strekninger.
- **Billettløsninger, avvikshåndtering, sømløse reiser:** Både for nasjonale og grensekryssende reiser er det flere virkemidler som kan gjøre at tilbudet bedre møter kundenes behov.
- **Komfort og tilbud på reisen:** Bedre komfort og tilbud på reisen vil være en kombinasjon av virkemidler som muliggjøres av teknologiutvikling (internett på tog) og gjennom kjøp av nytt materiell.
- **Ruteplanlegging:** Hvordan ruteleier tildeles, hvilke trafikkslag eller markeder som prioriteres, og hvor langt fram i tid de reisende kan planlegge reisen sin som følge av planleggingsprosessen, har betydning for kvaliteten på tilbudet som ytes.
- **Internasjonalt samarbeid om rutetilbud:** I tillegg til reisetid, er bedre korrespondanser og reisegaranti ved forsinkelser, forbedringer som etterspørres.
- **Infrastrukturtiltak for kortere reisetid og økt kapasitet:** Gjennom de ulike ambisjonsnivåene har vi undersøkt hvilke infrastrukturtiltak som skal til for å forbedre tilbudet.
- **Prisvirkemidler:** Vi har også undersøkt bruk av prisvirkemidler, og hvordan prisvirkemidler kan bidra til å oppnå ønsket effekt ved ulike innsatsnivåer.

### Hovedfunn

Til transportanalysen har vi benyttet en agentbasert modell. Denne har gitt oss ny og verdifull kunnskap om etterspørsel, konkurranseflater mellom transportmidler og respons i markedet ved bruk av ulike virkemidler. Her gir særlig undersøkelser av ulike prisvirkemidler ny kunnskap som er brukt som del av strategiutformingen.

Empiri og modellberegninger viser at kortere reisetid er den viktigste egenskapen som øker fjerntogtilbudets attraktivitet. Dette er også den dyreste å forbedre. Konkurranseflatene mellom

vei, luft og bane er mulig å påvirke gjennom prisvirkemidler. Jo bedre togtilbudet er, jo mindre behov for prisvirkemidler og desto færre kunder velger å ikke reise på grunn av bruk av prisvirkemidler.

Analysene av ambisjonsnivå 1 viser at virkemidler og tiltak for «et kundetilpasset fjerntogtilbud» har god effekt. Økt komfort bidrar til flere reisende. På de mest trafikkerte strekningene forsvaret etterspørselsveksten en investering på mellom 4 og 6,6 milliarder per strekning. Trafikkveksten gir et klimabidrag med årlig reduksjon av 5 000–9 000 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter.

I ambisjonsnivå 2, der frekvensen er økt moderat, og reisetiden er redusert med 0,5–1 time, viser analysene i hvilken størrelsesorden et fjerntogtilbud kan bidra til å forsvare de investeringene som kreves. Ingen av tilbudsforbedringene forsvaret investeringene uten bruk av ytterligere virkemidler, eller nytte fra annen trafikk på ny infrastruktur. Tilbudsforbedringene på strekningene Oslo–Bergen og Oslo–Trondheim muliggjør miljødirektoratets klimatiltak, der reiser overføres fra fly til tog. Gitt bruk av prisvirkemidler vil disse strekningene bidra med en årlig reduksjon av i overkant av 50 000 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter.

I ambisjonsnivå 3 er frekvensen økt betraktelig, og reisetiden redusert med ned mot 4–5 timer. Her blir det for de fleste strekningene et langt større gap mellom kostnad og nytte, og vanskelig å forsvare investeringen gjennom bruk av prisvirkemidler og bidrag fra andre togtyper. Unntaket her er Oslo–Stockholm, der en ny og raskere trase ser ut til å ha lavere kostnad og høyere nytte enn en videreutvikling av dagens infrastruktur.

Ikke-prissatte virkninger er vurdert på et overordnet strategisk nivå. Graden av konfliktpotensial varierer mellom strekningene, og gir en indikasjon på hvor krevende en utvikling av tilbudet vil være i ulike traseer målt mot natur- og miljøverdier. For kundeopplevelsen følger virkningen naturlig av graden av forbedring. Jo større forbedring, desto mer positiv opplevelse. For samfunnssikkerhet vil økt kapasitet og utvikling av tilbudet bidra til større transportevne generelt, og særlig dersom fjerntogtilbudet må erstatte flytrafikken i en krisesituasjon. Men den største positive virkningen for samfunnssikkerheten får vi når nye transportkorridorer etableres og bidrar til redundans.

### **Prioritering mellom strekninger**

**Oslo–Bergen** er den relasjonen som på kortest tid og med best effekt kan gis et løft. Relasjonen har det største markedet, det sentrale tiltaket som vil bidra til tilbudsforbedring er planavklart, og muligheten for å bidra til omstilling til et lavutslippssamfunn er til stede. Redusert reisetid sammen med frekvensøkning og prisvirkemidler gir god effekt. Det undersøkes videre hvilke muligheter som ligger i ruteplanlegging, økt komfort og mindre tiltak.

**Oslo–Trondheim** er den relasjonen som sammen med Oslo–Bergen har størst mulighet til å bidra i en omstilling til lavutslippssamfunnet. Vi har sett på effekten av en trinnvis utvikling via dagens trase, og raskere tog via Østerdalen. Vi anbefaler en konseptvalgutredning (KVU) for å avklare hva som er den beste veien videre. I påvente av avklaring kan tilbudet styrkes i dagens trase.

Det er i all hovedsak på disse to strekningene at økt kapasitet og et bedre tilbud bidrar til nasjonale klimatiltak for overføring av flytrafikk / reduksjon i CO<sub>2</sub>-utslipp og omstilling til lavutslippssamfunnet og klimamål i 2035 og 2050.

**Oslo–Stockholm** kobler to hovedstadsområder, men reisestrømmene i endepunktsmarkedet her er lavere enn mellom Oslo og Bergen/Trondheim. I dag følger strekningen Kongsvingerbanen på norsk side, og det er lite rom for tilbudsforbedringer uten vesentlig infrastrukturbygging. Før eventuelle tiltak gjøres for å utvikle tilbudet videre, bør det vurderes om en alternativ raskere korridor lengre

sør er et bedre grep for et konkurransedyktig tilbud. Både prissatte og ikke-prissatte virkninger tyder på dette. For å ha grunnlag for å vurdere dette er det nødvendig å gjennomføre en konseptvalgutredning i samarbeid med Trafikverket.

**Oslo–Gøteborg/København** er en viktig kobling mot Europa, der København er et knutepunkt for videre reiser. Utvikling av tilbudet på denne strekningen vurderes som modent, men krever interesse for drift fra togoperatører. Tilbudet som er skissert i strategien omfatter tiltak for reisetidsinnkorting, men tidsbesparelsen er relativt liten, og vil ikke være avgjørende for attraktiviteten til tilbudet. Her er gjennomgående ruter et mer effektivt virkemiddel.

Mellom **Trondheim og Bodø** er reisetiden lang, og det skal relativt mye til for at fjerntoget skal ta en utvidet rolle i transportsystemet. Nye bimodale togsett vil øke kapasiteten på kort sikt, og i tillegg bør materiell med god sovekapasitet vurderes. Dette er en viktig strekning for godstransport, og prioritering her omtales nærmere i godsutredningen<sup>1</sup>.

**Oslo–Kristiansand–Stavanger** har lang reisetid i dag, og konkurransen mot både fly og vei gjør at det skal relativt mange tiltak og virkemidler til for å få effekt. Her vil nye fjerntog innebære økt kapasitet sammenliknet med dagens tilbud. Materiellet må utformes med hensyn til at dette er en svingete strekning, som både krever at togene har krengefunksjon, og er tilpasset denne typen kjøring.

Grensekryssende togtilbud mellom **Trondheim/Narvik og Stockholm** er undersøkt, men her er delstrekningene på norsk side relativt korte. Det gjøres ikke egne grep for å styrke fjerntogets rolle på disse strekningene, men det vises til godsutredningen for videre utvikling av korridorene.

### **Fjerntogstrategi på kort, mellomlang og lang sikt**

**På kort sikt** etableres grunnlaget for utvikling av fjerntogtilbudet i kommende NTP, for å muliggjøre at fjerntog kan bidra i overgangen til lavutslippssamfunnet. Her vil bidrag fra teknologiutvikling, billettløsninger og ruteplanlegging være aktuelle virkemidler sammen med bruk av prisvirkemidler. De prioriterte innenriksstrekningene (Oslo–Bergen og Oslo–Trondheim) sikres tilstrekkelig materiellkapasitet. Analysene viser at en realisering av Ringeriksbanen kan gi fjerntogtilbudet Oslo–Bergen et løft, og muliggjøre effektiv bruk av prisvirkemidler på denne strekningen. Mellom Trondheim og Oslo anbefales en felles KVVU for gods- og persontrafikk som vurderer mulighetene for utvikling i korridoren sett under ett. Det bør også vurderes en KVVU på strekningen Oslo–Stockholm.

**Mellomlang sikt** innebærer her perioden fra 2035 til 2050. Her er hovedgrepet å videreføre en satsing på strekningene med størst potensial, og prioritere tiltak for reisetidsreduksjon.

Dersom en ny rikstunnel realiseres, vil en utvikling på **lang sikt** ha færre bindinger for ruteplanlegging enn i dag. Tilbudet kan bedre tilpasses kundenes behov for ankomst og avgangstidspunkt. En lengre tidshorisont vil også gi rom for å planlegge og gjennomføre flere tiltak som bidrar til frekvensøkning og kortere reisetid.

---

<sup>1</sup> Jernbanedirektoratet 2026 Godsutredning

# 1 Innledning

## 1.1 Bakgrunn

Jernbanedirektoratet fikk i supplerende tildelingsbrev nr. 7 av 25. juni 2024 i oppdrag å utarbeide en strategi for utviklingen av fjerntogtilbudet fram mot 2050. Ifølge oppdragsbrevet skal fjerntogstrategien:

- *Vurdere og konkretisere tilbudsutviklingen innenfor de aktuelle markedene for lange reiser.*
- *Vurdere hva jernbanens rolle skal være i de ulike markedene i samspillet med øvrig transport.*
- *Vurdere eventuelle tilbudsforbedringer, tiltak og løsninger opp mot markedspotensialet, så vel som opp mot utfordringsbildet og jernbanens rolle.*
- *Se hen til antatt infrastrukturutvikling i andre land, særlig Sverige, Danmark og Tyskland.*
- *Belyse klima- og miljøeffekter av tiltakene.*
- *Siden det er større usikkerhet om sentrale utviklingstrekk som vil kunne få betydning for hvilken rolle jernbanen skal ta på de lange strekningene, bes Jernbanedirektoratet å teste anbefalingene opp mot ulike scenarier for transportetterspørsel og -behov.*

Arbeidet har vært gjort i samarbeid med en referansegruppe bestående av Statens vegvesen, Avinor, regionale myndigheter og togoperatører. Bane NOR har bidratt i prosjektgruppe og styringsgruppe. Anbefalingene er drøftet med referansegruppen, men det er Jernbanedirektoratet som står for anbefalingene i strategiarbeidet.

Parallelt er det utarbeidet en godsutredning og en studie av kollektivtransporten på Østlandet<sup>2</sup>. Det er også laget et notat der anbefalingene fra de tre arbeidene er sammenstilt<sup>3</sup>. Samlet utgjør svaret på oppdraget et kunnskapsgrunnlag for vurderinger av videre utvikling av jernbanen til bruk i NTP 2029–2040.

## 1.2 Avgrensninger

### 1.2.1 Geografisk avgrensning

Fjerntogstrategien er gitt følgende geografiske avgrensning fra Samferdselsdepartementet:

Utredningen av tilbudsutvikling for lange reiser skal omhandle og avgrenses til fjerntogstrekningene Oslo–Bergen, Oslo–Trondheim, Oslo–Stavanger, Trondheim–Bodø, de grensekryssende jernbaneforbindelsene, Nord-Norgebanen, Ringeriksbanen og ytre InterCity. Utredningen skal også vurdere nattogtilbud der det er relevant. Siden infrastrukturkapasiteten er knapp, skal utredningen også avveie de ulike markedsbehovene, herunder person vs. gods og nasjonalt vs. internasjonalt.

Jernbanedirektoratet leverte i 2022 KVU for Nord-Norgebanen. Her ble følgende konsepter utredet:

- A1 Bedre baner i nord: Delelektrifisering av strekningen Stjørdal–Bodø. Kapasitetsøkende tiltak på Nordlandsbanen og Ofotbanen

---

<sup>2</sup> Jernbanedirektoratet 2026 Kollektivstudie for Østlandsområdet

<sup>3</sup> Jernbanedirektoratet 2026 Fellesrapport – sammenstilling og helhetlig vurdering av de tre utredningene

- A2 Nord-Norgebanen Fauske–Tromsø med arm til Harstad
- A3 Nord-Norgebanen Fauske–Tromsø
- A4 Nord-Norgebanen Narvik–Tromsø

De tre konseptene med bygging av Nord-Norgebanen er beregnet å gi om lag 70 000–210 000 personreiser per år på den nye banen i 2030, og noe mindre i 2060. En full utbygging av en Nord-Norgebane jamfør konsept A2, er estimert å ha investeringskostnader på om lag 280 milliarder kroner. Banen er ikke samfunnsøkonomisk lønnsom, men det er godstransporten som bidrar til størst nytte. Vurderingene i KVVU-en viser også at bygging av en Nord-Norgebane vil medføre høye klimagassutslipp og store arealkonflikter. På bakgrunn av dette har Jernbanedirektoratet anbefalt at Nord-Norgebanen ikke bør utredes videre, men at det heller bør satses på modernisering av Nordlandsbanen og Ofotbanen (jamfør konsept A1). Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av KVVU-arbeidet. Ekstern kvalitetssikrer anbefaler heller ikke bygging av en Nord-Norgebane, men tilrår at referansealternativet legges til grunn for videre utvikling. Det er foreliggende ikke et formelt konseptvalg i saken.

Gjennom KVVU-arbeidet er det gjort grundige vurderinger av markedsbehovet for en eventuell Nord-Norgebane, og grunnlaget for kostnadsnivå, klimaregnskap og ikke-prissatte virkninger er også på et nivå som er grundigere enn det som ligger til grunn for fjerntogstrategien. I tillegg, vil den flytypen som først blir elektrifisert egne seg for markedet i nord. Det er ingen nye forhold som tilsier at fjerntogstrategien vil kunne komme til en annen konklusjon om markedspotensialet for en mulig Nord-Norgebane sett i et samfunnsøkonomisk perspektiv. På bakgrunn av dette, er ikke Nord-Norgebanen utredet nærmere i arbeidet med fjerntogstrategien, men fjerntogtilbudet på Nordlandsbanen og mellom Narvik og Stockholm inngår, i tråd med anbefalingen i KVVU-en.

### **1.2.2 Tidshorisont**

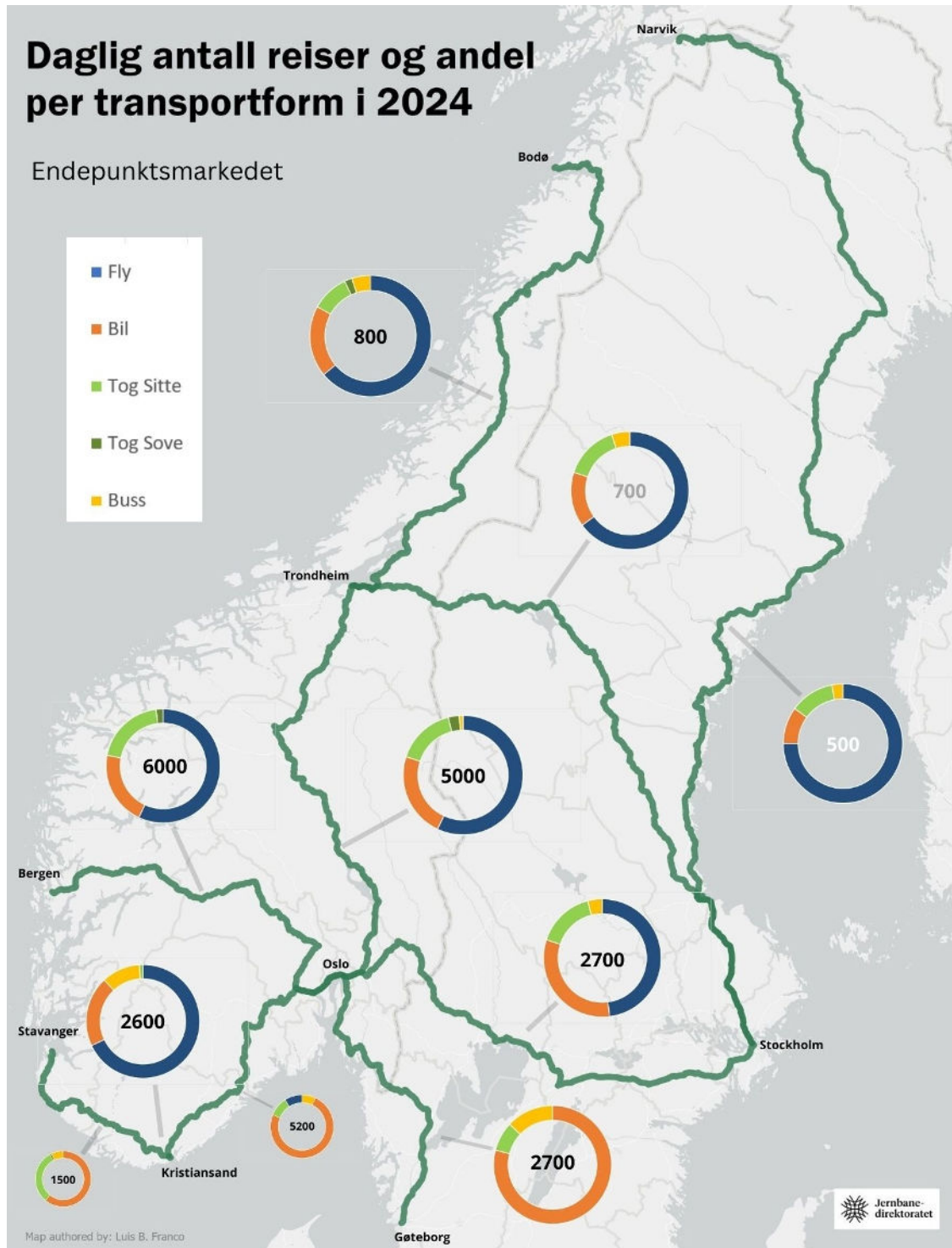
I oppdragsbrevet er tidshorisonten satt til 2050. Samferdselsdepartementet ønsker at direktoratet synliggjør når i perioden fram mot 2050 effekten av anbefalte tiltak bør realiseres. I fjerntogstrategien ser vi på utvikling for tre perioder; den korte horisonten fram mot 2035, den mellomlange horisonten fram mot 2050, og utvikling på lang sikt etter 2050. Arbeidet mot klimamål og Miljødirektoratets operasjonalisering av arbeidet i «klimatiltak i Norge» har 2035 som et tidspunkt effekt måles mot. Beregningsteknisk har vi derfor valgt det samme tidspunktet i fjerntogstrategien. For transportanalysen vil beregningstidspunktet på mellomlang sikt gi lavere usikkerhet for grunnlagsdataene som er brukt for å etablere modellen.

### **1.2.3 Innsatsnivå**

Fjerntogstrategien tar utgangspunkt i dagens jernbanesystem, og i vedtatte/planlagte prosjekter som vil gi grunnlag for tilbudsutvikling. Mindre kapasitetsøkende tiltak er vurdert, sammen med noen større tiltak for å gi innspart reisetid. Større skift, som f.eks. høyhastighetsbaner, er ikke utredet.

## 2 Dagens situasjon og utviklingsbehov

### 2.1 Dagens fjerntogtilbud



Figur 1: Antall reisende og transportmiddelfordeling i endepunktmarkedene for fjerntogtilbudet

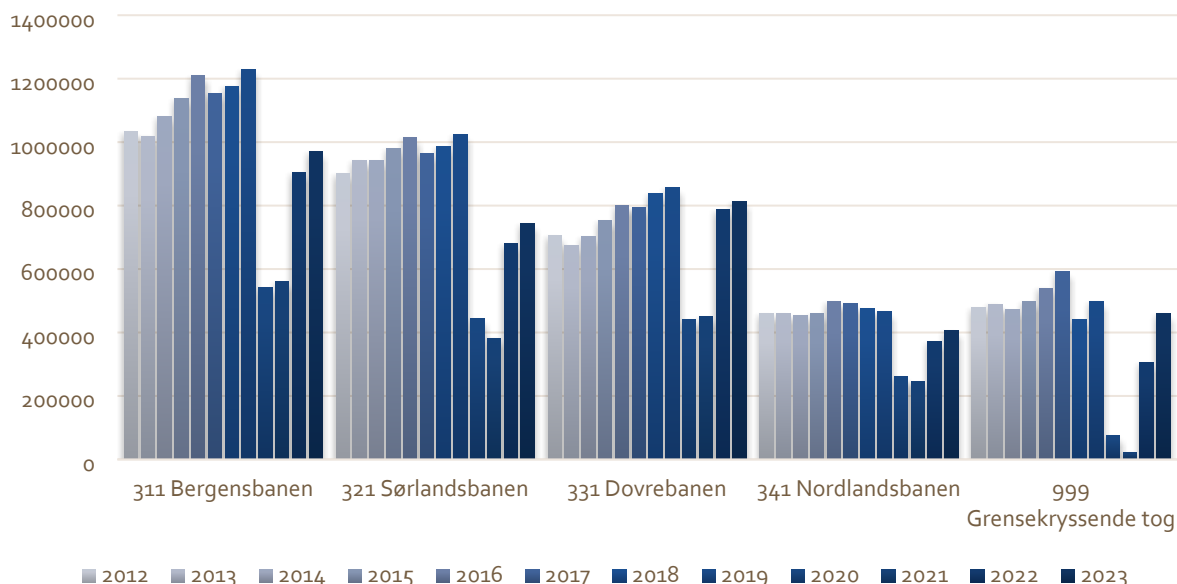
### 2.1.1 Dagens rutetilbud

Fjerntog kjøres på de lange jernbanestrekningene i Norge, mellom Oslo–Bergen, Oslo–Trondheim og Oslo–Kristiansand/Stavanger, og også mellom Trondheim–Bodø. I tillegg kjøres det tog Oslo–Stockholm, Oslo–Gøteborg og Narvik–Stockholm. På disse strekningene kjøres det 1–6 daglige avganger i tillegg til nattog. Reisetidene varierer noe fra år til år, i Tabell 1 er gjennomsnittlige reisetider for R25 vist. Det er disse reisetidene som er brukt som «dagens situasjon» videre.

Tabell 1 Dagens avganger og reisetid

Dagtog	Avganger, dagtog	Reisetid	Nattogtilbud i tillegg til dagtoget
Oslo–Stockholm	5	5 t 42 min	-
Oslo–Gøteborg	7/8 (Kjøres som regiontog)	3 t 31 min	-
Oslo–Bergen	5	6 t 58 min	+1
Oslo–Stavanger	6	7 t 56 min	+1
Oslo–Trondheim	5	6 t 46 min	+1
Trondheim–Bodø	1	9 t 51 min	+1
Trondheim–Stockholm	Ingen gjennomgående tilbud i dag	-	
Narvik–Stockholm (nattog)	-	18 t 49 min	+1

### 2.1.2 Dagens marked



Figur 2: Antall reisende på de ulike fjerntogstrekningene, utvikling over tid (kilde SSB)

Bergensbanen er strekningen som over tid har høyest passasjertall. For alle strekningene var det en positiv utvikling fram til pandemiperioden. Etter pandemien er passasjertallene gjennomgående lavere enn i 2019. Dovrebanen er den strekningen der passasjertallene ligger nærmest nivået i 2019.

Av de grensekryssende strekningene er det størst passasjertall mellom Oslo og Stockholm. Arbeid på strekningen i 2018–2019 førte til færre avganger og lavere passasjertall.

### 2.1.3 Konkurransflater for fjerntogtilbudet

Kundenes valg av transportmiddel på lange reiser, avhenger av tilgangen og kvaliteten til ulike transportmidler. Det er store variasjoner i konkurranseflatene til tog mellom strekningene. På lange reiser (f.eks. Oslo–Bergen, Oslo–Trondheim og Oslo–Stavanger) konkurrerer toget først og fremst med fly. Dette er strekninger der reisetiden med tog er lang, og flyet dominerer markedet (50–70 prosent av alle reiser). På de kortere strekningene (for eksempel Oslo–Gøteborg, Oslo–Kristiansand, Kristiansand–Stavanger) konkurrerer toget med veitransport, da først og fremst bil.

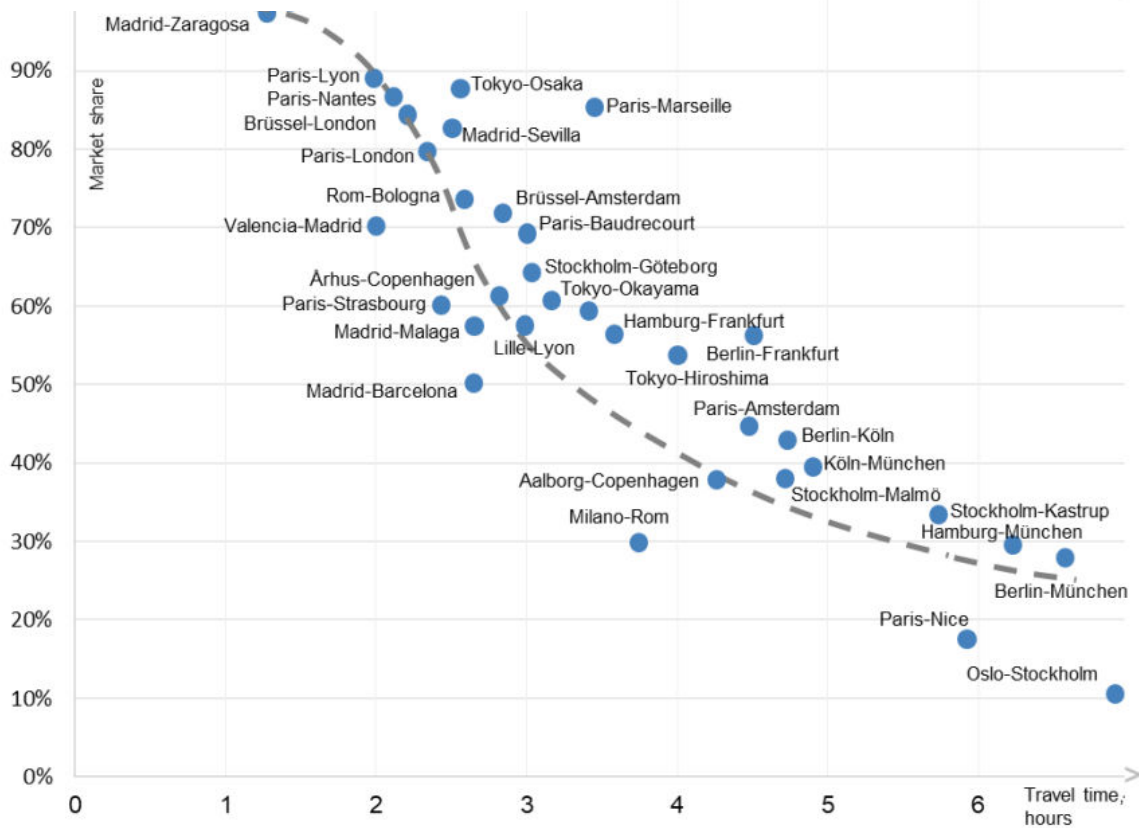
Transportøkonomisk institutt<sup>4</sup> har analysert markedet for fjerntog og finner at tidsulempen er avgjørende for at 4 av 5 av dagens flypassasjerer velger bort tog og andre transportmidler. På samtlige strekninger er det som flest respondenter oppgir «andre reisemåter tar for lang tid» som den viktigste årsaken til at de ikke hadde vurdert andre måter å reise på. Andelen er noe lavere blant fritidsreisende enn forretningsreisende, men også i fritidsmarkedet er tidsaspektet den avgjørende faktoren. Av de spurte hadde 1 av 5 flypassasjerer vurdert andre reisemåter, de største volumene her var mellom Oslo og Bergen og Oslo og Trondheim og blant fritidsreisende.

Tabell 2 TØI har vurdert reisetidsulempene for fly vs. tog slik per strekning:

Relasjon	Gjennomsnittlig reisetidsulempen i minutter
Oslo–Bergen	205 minutter (3 t 25 min)
Oslo–Trondheim	183 minutter (3 t 3 min)
Oslo–Stavanger	268 minutter (4 t 28 min)
Oslo–Kristiansand	84 minutter (1 t 24 min)
Kristiansand–Stavanger	(har ikke direktefly)
Trondheim–Bodø	399 minutter (6 t 39 min)

Det er viktig å legge til at den enkelte reisendes verdsetting av reisetiden varierer avhengig av hva reisetiden kan brukes til (som å jobbe, spise, hvile eller underholdning). Virkemidler som bidrar til å øke mulighetene til verdifull aktivitet under reisen, bidrar til å redusere reisetidsulempen.

<sup>4</sup> TØI (2025) [Økt marked for fjerntogene? - Transportøkonomisk institutt](#)



Figur 3 Reisetid og markedsandeler på europeiske fjerntogstrekninger (Railtech DTU, 2024)

### 2.1.4 Dagens fjerntogtilbud treffer i størst grad fritidsreiser

Reisende med fjerntogene deles i to hovedgrupper: Arbeids- og tjenestereiser og ferie- og fritidsreiser. Disse to reisegruppene har ulike behov og preferanser. Dagens fjerntogtilbud treffer i størst grad fritidsreisende.

## Arbeids- og tjenestereiser

Med **tjenestereise** menes reiser i arbeidstiden, for eksempel knyttet til kurs, konferanser, salg, service, etc. Dette er reiser som normalt betales av arbeidsgiver. **Arbeidsreiser** er reise til/fra arbeidsplassen, som regel ikke dekket av arbeidsgiver. Arbeids- og tjenestereiser utgjør en mindre andel av dagens fjerntogmarked.

For reisende på arbeids- og tjenestereise er togets markedsandel større blant yngre og eldre arbeidstakere. Gjennomsnittsstørrelsen for et reisefølge er mindre enn for fritidsreiser, men togets markedsandel øker når reisefølget overstiger 3–5 personer. Markedet er mindre pris-sensitivt, passasjeren har mindre bagasje, men større krav til komfort og mulighet for å jobbe underveis.

### Behov for forbedringer

TØI sin undersøkelse av hva som skal til for at flypassasjerer i kategorien «arbeids- og tjenestereiser» skal velge tog, viser at reisetid er en avgjørende faktor. Mellom 8 og 9 av 10 oppgir «lang reisetid» som hovedbegrunnelse for at tog ikke er et relevant alternativ.

## Fritids- og feriereiser

**Fritidsreiser** er alle andre reiser, og dette omfatter mange ulike formål slik som besøk, ferie, innkjøp eller følgereiser. På lange reiser faller andelen arbeidsreiser betydelig mens andelen tjenestereiser og fritidsreiser stiger. Fritids- og feriereiser utgjør det største kundesegmentet på fjerntogstrekningene.

Markedsandelen til toget er større blant de unge (<35 år) og eldre (>55 år). Flere reiser i grupper enn det som er tilfelle for arbeids- og tjenestereiser. Fritidssegmentet er det segmentet som i størst grad oppgir «mye bagasje» som årsak til reisemiddelvalg.

### Behov for forbedringer

TØI sin undersøkelse av hva som skal til for at flypassasjerer skal velge tog, viser at reisetid er en avgjørende faktor også i dette markedet, men andelen her er noe lavere. Andelen som oppgir at togreisen er for dyr er tilsvarende høyere.

### Kilder

Tidligere RVU-er og TØI 2025 Rapport 2078/2025

Tabell 3 Reisemiddelfordeling og andel fritidsreiser for endepunktmarkedet på strekningene

Strekning	Andel tog	Andel fly	Andel bil	Andel buss	Andel fritidsreiser
Oslo–Bergen	22 %	57 %	21 %	-	64 %
Oslo–Trondheim	19 %	57 %	23 %	1 %	69 %
Oslo–Stavanger	12 %	68 %	20 %	-	62 %
Oslo–Kristiansand	10 %	7 %	74 %	9 %	86 %
Kristiansand–Stavanger	31 %	-	61 %	7 %	88 %
Trondheim–Bodø	10 %	64 %	19 %	5 %	75 %
Oslo–Stockholm	16 %	48 %	32 %	4 %	67 %
Oslo–Gøteborg	8 %	-	79 %	13 %	93 %

Kilde: Vista analyse 2026 Rapport 2026/14

## 2.2 De viktigste utfordringene for fjerntogtilbudet

Utfordringsbildet for dagens fjerntogtilbud er komplekst. Infrastruktur og togmateriell legger begrensninger både på reisetid, punktlighet og antall avganger. Reiseopplevelsen om bord på fjerntoget blir også negativt påvirket av manglende nettdekning. Samtidig står samfunnet overfor store endringer, både som følge av den nødvendige omstillingen til lavutslippssamfunnet, gjennom bruk av nye teknologiske løsninger og gjennom økt sårbarhet/endret trusselbilde. Flere av disse endringene vil påvirke transportsektoren som helhet, jernbanesystemet og fjerntoget som transportform. Problemstillingene har til felles at de må løses med flere virkemidler, og på tvers av fagområder.

### 2.2.1 Fjerntogtilbudet konkurrerer med andre transportalternativer og om kapasiteten på jernbanen

Det er dagens jernbanesystem som i hovedsak legger begrensninger på framføringstid og antall avganger. Tilgjengelig kapasitet styres av om strekningene er enkeltsporet, dobbeltsporet eller om det er kryssingsmuligheter. Raske persontog kan trafikkere samme banenett som saktegående godstog, noe som også påvirker kapasiteten på strekningene. Kapasiteten inn og ut av Oslo begrenser muligheten for å kjøre flere fjerntog. Fjerntogstrekningene er i hovedsak enkeltsporete, med kryssingsspor som legger føringer for ruteplanen. Nye ruteleier (avganger) kan delvis plasseres der utnyttelsen er lav, og det er ledig kapasitet. Fjerntogstrekningene er imidlertid lange og ruteleiene strekker seg over mange timer, slik at selv om det er ledig kapasitet ett sted i ett tidsintervall, er det ikke sikkert at det er ledig kapasitet på hele strekningen.

### 2.2.2 Dagens punktlighet og regularitet er ikke god nok

Punktlighetstallene viser andel tog som ankommer endestasjon og Oslo S innenfor en margin på 03:59 minutter. For fjerntog er denne marginen 05:59 minutter. I 2024 var 86,1 prosent av alle persontog innenfor denne marginen. Dette ligger godt under Bane NORs mål på 90 prosent. Tall fra Bane NOR for 2024 viser at punktligheten for fjerntogstrekningene er enda lavere:

Tabell 4 Punktighetstall for fjerntog 2024, Kilde: Bane NOR

Banestrekning	Punktlighet 2024	Gjennomsnittlig punktlighet 2019–2024
Sørlandsbanen	60,6 %	75,1 %
Bergensbanen	74,1 %	71,6 %
Dovrebanen	84,1 %	82,9 %
Nordlandsbanen	75,8 %	80,8 %

Generelt kan de lave punktlighetstallene knyttes til årsaker som kan forklares av værforhold, feil på infrastrukturen og feil på materiell. For Sørlandsbanen er tallene for 2024 spesielt lave, og kan forklares ved feil på togmateriellets kregesystem, signalfeil og krevende værforhold.

Regularitet viser til andel avganger som kjøres uten å bli innstilt. Regulariteten for persontog endte på 93,6 prosent for 2024, som også er under målsettingen på 97 prosent. Det har aldri blitt kjørt flere togavganger enn i 2024. Med økt trafikk oppstår det utfordringer med at forsinkelser i større grad forplanter seg til andre tog, gir lavere tilbakestillingsevne i jernbanenettet, og lengre og større forsinkelser for kundene.

### **2.2.3 Nye tog kommer, men det løser ikke alle utfordringer knyttet til materiell**

En stor andel av fjerntogene har passert sin tekniske levetid, og det er i dag store driftsutfordringer for materiellet på flere av strekningene. Det er iverksatt tiltak for å løse dette problemet gjennom anskaffelse av nytt fjerntogmateriell, og gjennom andre forbedringstiltak på eksisterende materiell som ikke erstattes i første omgang. Nytt materiell skal etter planen fases inn i perioden 2028–2030. I et 2035- og 2050-perspektiv vil vi dermed ha nytt og moderne fjerntogmateriell, som forventes å levere bedre driftsstabilitet og komfort enn det materiellet vi har i dag.

Det er imidlertid også utfordringer med utskiftingen av fjerntogkjøretøy. I dag kjøres det motorvognsett i tillegg til lokomotiv og vogn på fjerntogstrekningene. For avganger med lokomotiv og vogn kan kapasiteten justeres etter sesongvariasjoner og etterspørsel. Det er også flere tilpassede vogner som kan kobles av og på i tråd med tilbud og sesong (sovevogner, sittevogner, cargovogner og komfortvogner). De kjøretøyene som Norske tog nå anskaffer for å erstatte dagens materiell er motorvognsett, noe som medfører at ombordkapasiteten ikke er skalerbar i samme grad med varierende etterspørsel. Dette kan ha konsekvenser for utviklingen av fjerntogtilbudet, og begrense muligheten for å kunne møte økt etterspørsel i framtiden uten å øke antall avganger. De nye motorvognsettene på 220 meter leveres som standard uten mulighet for å koble flere motorvognsett i serie.

Utover kjøretøyene som er anskaffet for å erstatte vårt eldste fjerntogmateriell bestående av lokomotiv og vogn, er det også behov for å erstatte krengetogene som benyttes på Dovrebanen og Sørlandsbanen. Særlig Sørlandsbanen er en krevende strekning med en kurvatur og tilstand på infrastruktur som gjør at det er behov for tog med kregesystem for å holde ønsket hastighet. Tog med kregesystem inngår ikke som en mulighet i den pågående kjøretøyanskaffelsen. I vurderingene knyttet til erstatning av kjøretøy på Sørlandsbanen med kregesystem har Bane NOR levert en utredning av konsekvensene for teknisk kjøretid dersom krengetog erstattes med tog uten kregesystem. Kjøretidsberegningene viser økt teknisk kjøretid på opp mot 18 minutter for hele strekningen.<sup>5</sup> Det er ikke utredet hvordan en økt teknisk kjøretid på 18 minutter vil påvirke den faktiske framføringstiden mellom Oslo og Stavanger i blandet trafikk. Signalene som har kommet fra Bane NOR er at forskjellen med og uten aktiv krengeing kan innebære vesentlig økt reisetid, noe som trolig vil ha stor betydning for attraktiviteten til togtilbudet på strekningen. Dette skal utredes videre i 2026.

Den siste utfordringen med nytt materiell som må løses, er at bestilte nye kombinerte dag- og nattog som motorvognsett, gir redusert antall kupeer og sengeplasser sammenliknet med dagens

---

<sup>5</sup> Bane NOR «Avrop 28 Utredning av opsjon 1 – Nye fjerntog» vedlegg «Kjøretider avrop28.xlsx». Leveranse til Jernbanedirektoratet, 30.11.2025.

lokomotiv og vogn. Med et ambisjonsnivå om å øke nattogtilbudet på de viktigste langdistansestrekningene bør det vurderes alternative muligheter som kan gi nattogavganger med tilsvarende eller økt antall sengeplasser sammenliknet med dagens tilbud. Dette kan oppnås gjennom anskaffelse av en togvariant med tilstrekkelig antall sengeplasser eller alternativt ved å øke antall nattogavganger.

## 2.2.4 Manglende nettdekning begrenser reiseopplevelsen

Begrenset mobildekning langs jernbanenettet, særlig på fjernstrekninger og i tunneler, svekker både reiseopplevelsen og muligheten til å utvikle nye digitale tjenester. Utfordringen skyldes i hovedsak manglende kommersielt grunnlag for mobiloperatørene til å investere i infrastruktur i områder med lav trafikk og krevende topografi. God dekning om bord forutsetter dessuten tekniske tiltak både langs linjen og i togene, som installasjon av strålekabler, basestasjoner og repeatere.

Jernbanedirektoratet leverte i 2020 en konseptvalgutredning for bedre nettdekning for de reisende.<sup>6</sup> Anbefalingen var å prioritere tettbygde områder der den samfunnsøkonomiske nytten er størst. Dette innebærer at store deler av fjernstrekningene foreløpig ikke er prioritert for utbygging. Samtidig øker behovet for sammenhengende og kapasitetssterk dekning som følge av nye krav til digital kundekommunikasjon, datadrevet drift og framtidige kommunikasjonsløsninger for togradio (FRMCS – Future Railway Mobile Communication System). Det pågår derfor arbeid med å avklare prinsipper for videre utbygging, særlig i tunneler, samt hvordan behov for togradio og kommersiell mobildekning kan vurderes mer helhetlig.

## 2.2.5 Tilbudet for internasjonale togreiser oppleves som lite sømløst

Fra Oslo har de internasjonale fjerntogene gjennomgående tilbud til henholdsvis Stockholm og Göteborg, men dersom man skal videre til kontinentet må man bytte tog. Det samme gjelder togtilbudet fra Narvik til Stockholm. Fra Trondheim er det per i dag ikke et gjennomgående tilbud til Stockholm. Dette påvirker reisetiden, og tilfører usikkerhet til reisen på grunn av togbytter. Planlegging og kjøp av billetter til en internasjonal togreise oppleves også som lite sømløst i dag. Det er vanskelig for kundene å finne informasjon på ett sted om internasjonale togreiser, og det er i liten grad mulig å kjøpe gjennomgående billetter fra Norge og gjennom andre land. Dette bidrar til at jernbanen har lave markedsandeler på internasjonale fjerntogreiser.

## 2.3 Fjerntogets rolle i et effektivt, trygt og miljøvennlig transportsystem

### 2.3.1 Transportpolitiske mål

De transportpolitiske målene er uttrykt gjennom Meld. St. 14 (2023–2024) Nasjonal transportplan 2025–2036. Det overordnede målet er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050. Målet skal nås gjennom delmål for enklere reisehverdag og økt konkurranse for næringslivet, bidra til oppfyllelse av Norges klima og miljømål, nullvisjon for drepte og hardt skadde, effektiv bruk av ny teknologi og mer for pengene. Fjerntogtilbudet er ett av virkemidlene for å nå målene.

---

<sup>6</sup> Jernbanedirektoratet KVU Bedre nettdekning langs jernbanen URL: <https://www.jernbanedirektoratet.no/utredninger/kvu-bedre-nettdekning-langs-jernbanen/>

Tabell 5 Fjerntogets rolle i arbeidet mot transportpolitiske mål<sup>7</sup>

	<b>Fjerntogets rolle i et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050</b>
<b>Enklere reise-hverdag og økt konkurransevne for næringslivet</b>	Delmålet understreker viktigheten av et velfungerende transportnett og transporttilbud for å skape velferd og økonomisk vekst. Hva som skal til for å skape et fjerntogtilbud som gir enklere reisehverdag videreføres i arbeidet med å definere ulike ambisjonsnivå og tilbudskonsepter.
<b>Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål</b>	Norge har et lovfestet mål om å bli et lavutslippssamfunn innen 2050, jmfør § 5 i klimaloven. Målet er at klimagassutslippene i 2050 er redusert med i størrelsesorden 90–95 prosent sammenlignet med referanseåret 1990. En tredjedel av norske utslipp kommer fra transportsektoren, og transportsektoren har en rekke kartlagte virkemidler som kan bidra til omstilling. I tråd med UFF-rammeverket (se kapittel 2.3.2) vil flytting av lange reiser fra transportformer som forurenser mer enn jernbane, bidra til måloppnåelse.
<b>Nullvisjon for drepte og hardt skadde</b>	Jernbanetraffikk bidrar gjennom lave ulykkestall til god trafikkssikkerhet. Målet om et sikkert transportsystem omfatter også samfunnssikkerhet. Samfunnssikkerhet handler om samfunnets evne til å verne seg mot og håndtere hendelser som truer grunnleggende verdier og funksjoner, og setter liv og helse i fare. Slike hendelser kan være utløst av naturen, være et utslag av tekniske eller menneskelige feil, eller bevisste handlinger. Slike hendelser påvirker også fjerntogtilbudet, og fjerntogtilbudet har en rolle i å opprettholde transportevnen ved ulike hendelser som kan treffe samfunnet og transportsystemet, se kapittel 2.3.5.
<b>Mer effektiv bruk av ny teknologi</b>	Teknologisk utvikling og økt digitalisering vil bidra til å nå andre transportpolitiske mål. Muligheter og utfordringer som følger av den teknologiske utviklingen er nærmere beskrevet i kapittel 3.1.1
<b>Mer for pengene</b>	I Nasjonal transportplan vektlegges prioritering av vedlikehold og fornyelse for å forhindre kostnadskrevende forfall og øke samfunnsnyttan av investeringer som allerede er gjort. I tillegg er det viktig å utarbeide kunnskapsgrunnlag som bidrar til gode prioriteringer. Fjerntogstrategien er et slikt grunnlag som skal vise hvordan fjerntogtilbudet kan utvikles for å best mulig bidra til å nå transportpolitiske mål.

I fjerntogstrategien er det lagt til grunn at fjerntogtilbudet skal bidra til å oppnå de transportpolitiske målene, det er ikke formulert egne samfunns mål eller effektmål. I kapittel 4.6 er det vurdert hvordan utviklingen av tilbudet kan bidra til måloppnåelse, og det er lagt særlig vekt på målet om å bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål. Helt konkret er det vurdert hvordan fjerntogtilbudet kan bidra til omstilling av transportsektoren fram mot 2035 og 2050.

<sup>7</sup> I forbindelse med arbeidet med NTP 2029–2040 formulert et nytt transportpolitisk mål, dette er omtalt i kapittel 2.3.5

### 2.3.2 Transportsektoren må omstilles for å gi vesentlige reduksjoner i klimagassutslipp

Norges mål er at klimagassutslippene i 2035 reduseres med minst 70–75 prosent fra utslippsnivået i referanseåret 1990, og videre med 90–95 prosent til 2050. Stortinget har bedt regjeringen om å planlegge for at det lovbestemte klimamålet for 2035 skal nås med nasjonale utslippsreduksjoner, EUs kvotesystem og kjøp av utslippsreduksjoner internasjonalt. Transportsektoren står for en tredjedel av totale utslipp i Norge, og omstilling i sektoren er avgjørende for å oppnå klimamålet.

FNs klimapanel sitt UFF-rammeverk (Unngå, Flytte og Forbedre) gir prinsipper for hvordan vi skal oppnå effektive utslippskutt og klimatilpasning. UFF- prinsippet er omtalt og anbefalt av Klimautvalget<sup>8</sup> og lagt til grunn for Miljødirektoratets arbeid med Klimatiltak i Norge<sup>9</sup>.



Figur 4 UFF-rammeverket er et generelt metodeverktøy for langsiktig omstilling og utslippskutt

På samfunnsnivå må det gjøres tiltak for å unngå transport, men det må også gjøres tiltak for å flytte transporten til mindre energi- og utslippsintensive transportmidler. Nordmenn er på Eurotoppen i antall flyreiser per innbygger per år. Flytrafikken mellom de store byene utgjør halvparten av utslippene fra innenriks luftfart. Gradvis effektivisering og modernisering av flyflåten og forbedringer av organiseringen av luftrommet gjør at utslippene fra innenriks luftfart forventes å gå sakte nedover, til tross for trafikkvekst. For utenriks luftfart er trafikkveksten høyere enn effektiviseringen, og det forventes derfor økte utslipp fra denne sektoren mot 2050.<sup>10</sup> Fjerntogtilbudet kan bidra i omstilling til et lavutslippssamfunn, men for å kunne bidra i vesentlig grad må tilbudet utvikles.

Miljødirektoratet har kartlagt mulige klimatiltak i transportsektoren. Fjerntog kan bidra til omstilling til lavutslippssamfunnet gjennom overføring av trafikk fra fly til tog på strekningene Oslo–Trondheim, Oslo–Bergen og Oslo–Stavanger. Sammen med tiltak for økt bruk av hjemmekontor og digitale møter tilsvarer reduksjonen i bruk av innenriks flytransport 24 færre daglige flyavganger i 2035.<sup>11</sup> De viktigste tiltakene for å oppnå overføring fra fly til tog og ekspressbuss er flypassasjeravgift, statlige reiseretningslinjer, økt kapasitet på nattog, bedre billettsystemer og

<sup>8</sup> Klimautvalget 2050

<sup>9</sup> Om klimatiltak i Norge - miljødirektoratet.no

<sup>10</sup> Klimatiltak i Norge 2026: Veivalg og utslippsbaner mot 2050 - miljødirektoratet.no

<sup>11</sup> T05 Transportmiddelskifte fra fly til jernbane og ekspressbuss - miljødirektoratet.no.

prioritering av enkle infrastrukturtiltak som reduserer reisetiden på fjerntog. Eksisterende virkemidler er pågående toganskaffelse, økende CO<sub>2</sub> avgift og økende flypassasjeravgift.

#### **Operasjonalisering av fjerntogenes bidrag til omstilling til lavutslippssamfunnet**

Gjennom fjerntogstrategien undersøkes løsninger for å bidra til omstilling fram mot 2035 og 2050. For å gi et kvantitativt mål på hva som skal til, har vi lagt til grunn at kapasiteten i togtilbudet samlet skal tilsvare passasjertallet på 20 flyavganger per dag i 2035, og 40 avganger per dag i 2050. I 2050 vil dette tilsvare 34 prosent av flyavganger og flyreiser.

### **2.3.3 Klimaendringer har konsekvenser for reiser med fjerntog**

Klimaendringene fører til hyppigere og mer intense hetebølger, tørke og kraftig nedbør, som igjen resulterer i økt fare for skogbranner, skred- og flomhendelser. Det er særlig den økte korttidsnedbøren som vil gi problemer for jernbanen. Jernbaneinfrastrukturen, spesielt på fjernstrekningene, er i stor grad sårbar, gammel og ikke tilpasset hverken dagens eller framtidens klima. Dette gjør at klimarelaterte hendelser som blant annet skred, flom, styrtregn og solslyng får større konsekvenser for fjerntogtilbudet sammenliknet med lokal og regionaltogtilbudet. Det kan forventes at klimaendringene fører til økt forekomst av uønskede naturhendelser. Dersom jernbaneinfrastrukturen ikke rustes for å møte klimaendringene, vil mulige konsekvenser være redusert driftsstabilitet, økte kostnader, og økt risiko for liv og helse.

### **2.3.4 Utvikling må skje innenfor et bærekraftig handlingsrom**

I Stortingets perspektivmelding fra 2024<sup>12</sup> framkommer det at offentlige utgifter vil øke mer enn inntekter i årene framover som følge av nedgang i petroleumsinntekter og endringer i befolkningen. Det har vært en økning i utgiftene til vei og jernbane de siste 15 årene. Det framgår av perspektivmeldingen at en tilsvarende økning i årene framover vil overgå det økonomiske handlingsrommet. Uten tiltak forventes det å bli en knapphet på offentlige investeringsmidler, og det kan bli vanskeligere å gjennomføre tilbudsforbedringer på jernbanen som krever større investeringer.

Naturtap globalt har nådd et kritisk nivå og arealendringer er den fremste årsaken til tap av naturmangfold. Dette kan være utfordrende for transportsektoren, siden det begrenser muligheten til å utvide fysisk infrastruktur. Vei, bane og luftfart båndlegger store areal og fører til fysiske inngrep i naturen med negative konsekvenser for klimagassutslipp. Særlig gjelder dette ved nedbygging av karbonrike områder som skog og myr, og natur og miljø i ferskvann, kystvann og på land. Dette kan begrense samferdselsektorens muligheter til å utvide fysisk infrastruktur. For jernbanen kan det føre til prioritering av modernisering og optimalisering av eksisterende linjer framfor bygging av helt nye traseer, særlig der nybygg kan ha stor negativ innvirkning på naturmangfold.

### **2.3.5 Økt behov for samfunnssikkerhet**

---

<sup>12</sup> [Meld. St. 31 \(2023–2024\)](#)

Den sikkerhetspolitiske situasjonen i Europa er endret etter Russlands fullskala invasjon i Ukraina i februar 2024, og dette gir økt geopolitisk usikkerhet. Den endrede sikkerhetspolitiske situasjonen aktualiserer behovet for å også sikre transportsystemets evne til å bidra i totalforsvaret. Godsutredningen har et særlig ansvar for å utrede Forsvarets behov.

I forbindelse med arbeidet med NTP 2029–2040 er det formulert et nytt transportpolitisk mål – *En motstandsdyktig transportsektor som bidrar til Norges samlede forsvarsevne*. Målet viser til sektorens evne til å forebygge og håndtere alvorlige hendelser. Jernbanen må kunne motstå større hendelser, slik at tilbudet opprettholdes trygt og uten større tidsavbrudd. Andre ledd i målet innebærer at det også er krav og forventinger til hva togtransport skal bidra med krise eller krig, eksempelvis masseevakuering.

Ut fra et samfunnsikkerhetsperspektiv er fjerntogtilbudet et bidrag til et transportsystem med redundans for både vei- og flytrafikk. Fjerntogtrafikken bør ha en minimumskapasitet for kollektivtransport mellom storbyene, god nok til å håndtere en kortere eller lengre tids utfall av flytrafikken.

Jernbanesystemet må også kunne motstå større trusler og risikoer, og ha en beredskap som sikrer tilfredsstillende gjenopprettingsevne.

### **2.3.6 Teknologi som muliggjør et robust og effektivt fjerntogtilbud**

For å kunne bidra til å nå de transportpolitiske målene, forventes fjerntogtilbudet å levere både kvalitet, effektivitet og punktlighet innenfor et begrenset økonomisk og arealmessig handlingsrom. Her kan teknologi og digitalisering bidra.

Av teknologi som utvikles for jernbanen, vil automatisert og digitalt støttet togframføring, moderne trafikkstyring og bedre samspill mellom tog og infrastruktur, gi mer presis kjøring, bedre kapasitetsutnyttelse av eksisterende infrastruktur og lavere energiforbruk. Dette vil i hovedsak gjelde innføring av ERTMS, kombinert med førerstøttesystemer som C-DAS (Connected Driver Assist System) og framtidig automatisk togframføring (ATO), som kan legge til rette for mer forutsigbar drift og høyere regularitet på lange korridorer med blandet trafikk.

Neste generasjon togradio, FRMCS, vil erstatte GSM-R og representerer et teknologisk skifte i jernbanens kommunikasjonsinfrastruktur. Systemet baseres på moderne mobilteknologi og skal sikre sikker, robust og kapasitetssterk kommunikasjon mellom tog og trafikkstyring. For fjerntog på lange og delvis avsidesliggende strekninger, er dette en grunnleggende forutsetning for sikker togframføring, effektiv avvikshåndtering og pålitelig sanntidsinformasjon.

FRMCS kan imidlertid ikke vurderes isolert fra øvrig mobildekning langs jernbanekorridorene. Økende databehov, digitale kundetjenester og mer datadrevet drift og vedlikehold forutsetter helhetlig dekning i både tunnel og på friland. Dialogen med togoperatører og infrastrukturforvalter viser at begrenset dekning allerede hemmer tjenesteutvikling og effektiv drift. Det er derfor ønskelig å se framtidig togradio og kommersiell mobilinfrastruktur i sammenheng, slik at investeringer kan samordnes og felles infrastruktur utnyttes der det er hensiktsmessig. For fjerntog vil en slik helhetlig tilnærming styrke sikkerhet, punktlighet, kundeopplevelse og sektorens samlede digitalisering.

Ny generasjon tog og moderne framdriftsteknologier gir lavere energiforbruk, bedre driftsstabilitet og økt fleksibilitet i fjerntogtilbudet. Kombinasjonen av elektrisk drift og batteriløsninger gjør det mulig å forbedre tilbudet også på strekninger som ikke er fullt elektrifisert.

Teknologiutviklingen bidrar også til mer driftssikkert rullende materiell. Moderne lokomotiver, vogner og motorvognsett har i større grad innebygd redundans i kritiske systemer enn det eldre materiellet som i dag trafikkerer mange fjerntogstrekninger. Dette reduserer risikoen for stoppende feil og gir høyere driftsstabilitet. De nye lokal- og regiontogene (No5/No6) og fjerntogene (N10/N11) er i tillegg utstyrt med traksjonsbatterier som kan benyttes ved skifting og ved utfall av strøm fra kontaktledningen.

Utviklingen innen batteriteknologi går raskt, og deelektrifisering med batteritog tas i økende grad i bruk i Europa som en kostnadseffektiv løsning for å gjøre dieselstrekninger utslippsfrie. En slik løsning vurderes som særlig relevant for fjerntogtilbudet på Nordlandsbanen.

### **2.3.7 Forventet teknologisk utvikling av alternative transportformer**

Flytrafikken forventes å øke globalt de neste tiårene. Samtidig forventes det også at luftfarten skal redusere sin bruk av fossile drivstoff for å innfri klimamålene. Flyindustrien står overfor en stor og krevende teknologisk omstilling, samtidig som nyutvikling og sertifisering av større kommersielle fly tar lengre tid enn tidligere.

Avinor har et mål om fossilfri norsk luftfart i 2050. På kort og mellomlang sikt er en gradvis omstilling av dagens flyflåte til bærekraftig flydrivstoff (SAF) den mest sannsynlige løsningen for å gjøre luftfarten mindre avhengig av fossil energi. EU har satt et omsetningskrav om 2 prosent SAF i 2025, og økende til 70 prosent i 2050. Overgang til SAF avhenger imidlertid av at drivstoffleverandører lykkes med omstilling, at det finnes tilstrekkelig tilgang på bærekraftig råstoff. I tillegg må SAF klare å konkurrere med fossilt drivstoff på pris.

På grunn av sekundæreffekter som strålingspådriv fra kondensstriper og utslipp i høyere luftlag, vil en teoretisk fullstendig overgang til SAF ikke fjerne luftfartens klimafotavtrykk, men den vil kunne redusere den med rundt halvparten.

Rene batteridrevne passasjerfly er i dag begrenset av rekkevidde og kapasitet, og energiformen er derfor mest aktuell for småfly. Hydrogenfly har utfordringer med teknologisk modenhet, og flere høyprofilerte hydrogenflyprosjekter har nylig blitt utsatt eller kansellert.

På lengre sikt kan nye flytyper med hybrid-, batteri- eller hydrogendrift bli introdusert. Disse vurderes i første omgang som mest aktuelle for kortbanenettet. Det er imidlertid en betydelig usikkerhet knyttet til når og i hvilken grad disse vil være tilgjengelige i markedet, spesielt for de kapasitetskrevede stamrutene mellom storbyene.

Ifølge den europeiske luftfartsindustriens «Destination 2050-veikart», vil batteri- og hydrogenfly kun få en marginal markedsandel i europeisk luftfart i 2050. Hoveddelen av utslippskuttene estimeres å komme fra SAF kombinert med høyere billettpriser som demper etterspørselen etter flyreiser. Den teknologiske utviklingen i luftfarten styres i liten grad av norske behov, og dette gjør at målet om vesentlig reduksjon i klimautslipp fra norsk luftfart innebærer stor usikkerhet.

Biltransporten forventes å gjennomgå betydelige endringer fram mot 2050, drevet av elektrifisering, rask forbedring i batteriteknologi og en gradvis overgang mot automatiserte, og etter hvert selvkjørende, kjøretøy. Elektriske personbiler gir lavere utslipp og lavere brukskostnader enn tidligere, noe som kan styrke bilens konkurransevne på mellomlange reiser, særlig der kollektivtilbudet er begrenset. Økt grad av automatisering kan samtidig redusere opplevd belastning ved bilbruk og gjøre lengre reiser mer komfortable.

For fjerntoget innebærer dette en skjerpet konkurranseflate mot bil. Samtidig kan utviklingen bidra positivt gjennom bedre tilbringertjenester til togstasjoner, blant annet via delte mobilitetstjenester, autonome kjøretøy og forbedrede parkerings- og ladefasiliteter. Et godt samspill mellom bil og tog, særlig gjennom sømløse overgangsløsninger og integrerte digitale tjenester, vil derfor være viktig for å styrke fjerntogtilbudet.

Buss- og kollektivtransporten forventes å bli mer energieffektiv, fleksibel og kundeorientert i årene fremover. Elektrifisering av bussparken er allerede godt i gang, og det pågår pilotering av autonome busser i flere europeiske land. Digitale plattformer for ruteinformasjon, bestilling og betaling legger til rette for mer sømløse reiser og en mer fleksibel og behovstilpasset bussbetjening, særlig i områder med spredt bosetting.

For fjerntoget representerer denne utviklingen både konkurranse og samspill. Langdistansebusser kan konkurrere direkte med tog på enkelte relasjoner, særlig der reisetiden med tog er høy. Samtidig gir et forbedret buss- og kollektivtilbud bedre tilbringertjenester til fjerntogstasjoner og styrker tilgjengeligheten til togtilbudet i underveismarkedet. Utviklingen innen mikromobilitet, som elsykkel og elsparkesykkel, bidrar ytterligere til å redusere barrierer i første og siste del av reisen, og kan samlet sett styrke fjerntogets rolle i et mer integrert og sømløst transportsystem.

## **2.4 Forventet utvikling (0-alternativet) og sammenlikningsalternativet**

### **0-alternativ**

Forventet utvikling uten tiltak, eller nullalternativet/referansealternativet viser hvilken utvikling vi får med en forsvarlig videreføring av dagens situasjon. Det er i utgangspunktet prosjekter som er igangsatt, besluttet igangsatt eller har fått bevilget midler fra Stortinget som skal inngå referansealternativet. Definisjonen av vedtatt politikk har stor betydning for framskrivning av transportetterspørsel og transportmiddelfordeling. Finansdepartement har gjennom Rundskriv R109/21 definert hva et referansealternativ skal være.

Norges klimaforpliktelser, herunder mål knyttet til 2030 og samarbeid med EU, inngår som overordnede rammer i den grad de er operasjonalisert gjennom vedtatte virkemidler. For vurderingen av utviklingstakten i andre transportformer vil gjennomgangen i kapittel 2.3 være relevant.

Fjerntogtilbudet har tradisjonelt vært utviklet gjennom satsing på persontrafikk inn mot byene og godstransport på de lengre strekningene. Fjerntogtilbudet har ikke vært synliggjort gjennom en egen samlet satsing, eller effektpakker for tilbudsutvikling i inneværende NTP. Et nullalternativ vil tilsvare en utvikling som viderefører satsing på fjerntog i NTP som en funksjon av at det satses i de andre jernbanemarkedene.

### **Sammenlikningsalternativ**

I arbeidet med kollektivstudien på Østlandet og gods- og fjerntogstrategien er det etablert et sammenlikningsalternativ som ulike ambisjonsnivå og tiltakspakker sammenliknes mot. Sammenlikningsalternativet inneholder en andel av jernbanetiltak som inngår i NTP-porteføljen, men som ikke har fått oppstartsbevilgning. Dette er eksempelvis effektpakker for økt kapasitet for kombigods, og effektpakken som består av en rekke mindre tiltak som skal gi flere persontogavganger i det sentrale østlandsområdet. Disse er lagt til grunn i et sammenlikningsalternativ for å kunne isolere effekten av nye tiltak.

Bruk av et sammenlikningsalternativ har ikke stor betydning for fjerntog; det er ingen særlige tilbudsforbedringer for fjerntogmarkedene i gjennomføringsplanen for NTP 2025–2036<sup>13</sup>. Den største forbedringen kommer i referansealternativet (o-alternativet) med utbygging mellom Stanghelle og Arna, mellom Kleverud og Åkersvika og kjøp av nye fjerntog. Sammenlikningsalternativet er gjennomgått i vedlegg til kollektivstudien.<sup>14</sup> Den strekningsvise gjennomgangen i kapittel 5 viser tiltak som omfattes av sammenlikningsalternativet.

## 2.5 Oppsummering

Utfordringsbildet for fjerntogtilbudet kan oppsummeres slik:

- 1) Dagens fjerntogtilbud har et begrenset antall avganger, og konkurrerer med andre togtilbud om kapasiteten på sporet. Punktligheten har hatt en uheldig utvikling. I endepunktmarkedet er tidsulempen stor sammenliknet med fly, og tilbudet møter i størst grad behovet hos kunder på fritidsreiser.
- 2) Infrastrukturen må vedlikeholdes, fornyes og klimasikres. Klimaendringene påvirker allerede samfunnet og jernbanen, og trenden er at det skjer hyppigere og mer alvorlige hendelser og brudd. Jernbanen må være trygg, pålitelig og tåle variasjoner i klima slik at tilbudet er til å stole på og bidrar til redundans også i 2050.
- 3) For å kunne bidra til omstilling til lavutslippssamfunnet, og utgjøre et relevant og foretrukket transportmiddel for både fritidsreiser og arbeidsreiser, må fjerntogtilbudet forbedres. Forbedringene vil kreve tiltak for kortere reisetid og økt kapasitet, men også tiltak som gir bedre komfort og reiseopplevelse. Det er også nødvendig å vurdere prisvirkemidler.
- 4) De transportpolitiske målene favner bredt, og vektlegging av ulike delmål må sees i sammenheng med nasjonale behov og den geopolitiske situasjonen. Utvikling av fjerntogtilbudet vil være et godt svar på noen målsettinger, mens for andre målsettinger vil innsats i andre markeder som vil gi bedre måloppnåelse.
- 5) Trendene beskrevet i Perspektivmeldingen angir et redusert økonomisk handlingsrom. Dette medfører behov for å tenke mer langsiktig, et større behov for å prioritere mellom tiltak, og mellom strekninger for å styrke jernbanens rolle i de markedene hvor den er mest relevant.

---

<sup>13</sup> [Gjennomføringsplan for realisering av NTP 2025–2036 - Jernbanedirektoratet](#)

<sup>14</sup> Jernbanedirektoratet 2026 Kollektivstudie for Østlandet

## 3 Hvordan kan fjerntogtilbudet utvikles?

### 3.1 Tiltak og virkemidler som vil gi et bedre fjerntogtilbud

I fjerntogstrategien har vi vært opptatt av å finne tiltak som kan gi et bedre tilbud både på kort og lang sikt. Dette kapittelet gjennomgår de mulighetene vi har vurdert som grunnlag for strategien. Et bedre fjerntogtilbud vil være resultat av en rekke innsatsfaktorer. Virkemidlene har ulik kostnad, og det er også store forskjeller i hvor lang tid det vil ta å få på plass forbedringen. I tillegg til virkemidler som omtales, pågår det et kontinuerlig arbeid med vedlikehold, fornyelse og tiltak som gir økt driftsstabilitet. Dette arbeidet forutsettes videreført i tråd med strategien for, og innretningen av, gjeldende transportplan<sup>15</sup>; ta vare på det vi har, bygge der vi må.

#### 3.1.1 Teknologisk utvikling på jernbane

Teknologisk utvikling er et sentralt virkemiddel for å styrke kvalitet, regularitet og robusthet i fjerntogtilbudet. Både jernbanespesifikke teknologier og mer generiske teknologiske utviklingstrekk påvirker hvordan fjerntog kan planlegges, driftes og videreutvikles.

Tabell 6 Samlet oversikt over teknologier og utviklingsområder med betydning for fjerntogtilbudet gir en samlet oversikt over teknologier og utviklingsområder som vurderes å ha særlig betydning for fjerntogtilbudet. For hver teknologi er det kort beskrevet hvilken innvirkning den kan ha for fjerntog samt status og forventet tidshorisont.

Tabell 6 Samlet oversikt over teknologier og utviklingsområder med betydning for fjerntogtilbudet

Teknologi	Innvirkning på fjerntoget	Status / tidshorisont / kommentar
<b>Signalsystem og togframføring</b> (ERTMS, ATO, TMS og C-DAS)	Nye systemer gir mer presis togframføring, bedre kapasitetsutnyttelse, høyere punktlighet og lavere energibruk uten nye sporutbygginger.	Utrulling av ERTMS pågår, men er forsinket. ATO/C-DAS kan fases inn 2028–2035.
<b>Nettdekning og ny togradio</b> (FRMCS, 5G/6G)	Ny togradio skal sikre robust kommunikasjon mellom tog og trafikkstyring, systemet muliggjør automatisering og gir bedre mobildekning for passasjerer.	KVU gjennomført. Forprosjekt i 2026. Pilotering mot 2028, trinnvis utrulling 2028–2033.
<b>Batteri- og bimodale drivlinjer</b>	Muliggjør fossilfri drift på delvis elektrifiserte strekninger og reduserer avhengighet av full elektrifisering.	Teknologi under rask utvikling, 2026–2040.
<b>Strømforsyning og banestrøm</b>	Økt stabilitet i kraftforsyningen reduserer driftsavbrudd og forbedrer regularitet på fjerntogstrekninger.	Fornyelse og utvikling pågår kontinuerlig.

<sup>15</sup> Meld. St. 14 (2023–2024) Nasjonal transportplan 2025–2036.

<b>Tilstandsbasert og prediktivt vedlikehold</b>	Reduserer stoppende feil og gir mer forutsigbar drift på lange strekninger.	Pilotering og gradvis innføring 2025–2035.
<b>Datadeling og analyse</b>	Bedre beslutningsgrunnlag for ruteplanlegging, buffertid og håndtering av avvik på fjernstrekninger.	Tas i bruk fortløpende.
<b>Nasjonal mobilitetsinfrastruktur og samordnet reiseinfo</b>	Gir bedre overgang, forutsigbarhet og kunde verdi for lange reiser.	Videreutvikles løpende, avhengig av nasjonale føringer.
<b>Cybersikkerhet og digital robusthet</b>	Sikrer stabil drift og beskytter kritiske styrings- og kommunikasjonssystemer.	Krav og tiltak skjerpes kontinuerlig.
<b>Satellitt- og sensorteologier</b>	Tidlig varsling av naturfare og infrastrukturfeil gir bedre regularitet og sikkerhet på fjernstrekninger.	Teknologi tilgjengelig, økende bruk 2025–2035.
<b>Mobil- og forbrukerteknologi</b>	Styrker kundeopplevelsen og gjør fjerntog mer attraktivt enn fly og bil på lange reiser.	Avhenger av kommersiell mobilnettutvikling.
<b>Energieffektivisering og energilagring</b>	Reduserer utslipp, energikostnader og sårbarhet i energiforsyningen.	Teknologiutvikling fram mot 2040.

### 3.1.2 Nytt materiell

Fjerntogmateriellet i Norge trafikkerer strekninger med svært ulike topografi- og klimaforhold. Strekningene fjerntogene trafikkerer har også ulikt kundegrunnlag. I tillegg betjenes stasjoner uten veiforbindelse. Dette gir ulikt behov for kapasitet på dag- og nattogavganger og om bordkapasiteter.

De nye fjerntogene som nå anskaffes er motorvognsett på 220 meter. Disse togsettene kommer i ulike konfigurasjoner og har som mål å ivareta fleksibiliteten vi kjenner fra dagens tilbud med lokomotiv og vogn. Dette innebærer eksempelvis at togene som skal betjene nattogavgangene er kombinerte dag-/nattog, mens dagens tilbud med egen bagasjevogn på Bergensbanen erstattes av et motorvognsett med egen bagasjevogn. I tillegg til dette finnes en variant med høy setekapasitet som skal betjene avgangene med flest reisende.

Det finnes fordeler og ulemper ved en standardisert materiellflåte med motorvognsett på 220 meter. Fra et vedlikeholdsperspektiv er det åpenbare effektivitets- og lønnsomhetsfordeler ved en standardisert flåte, og fra et eierperspektiv kan det være fordeler med en ensartet kjøretøyflåte for framtidig utleie.

Hvis en ser på ulikhetene i behovet på fjerntogstrekningene er det en ulempe å miste fleksibiliteten som lokomotiv og vogn gir. Dette gjelder særlig hensynet til skalerbarhet ved sesongvariasjoner, variasjoner gjennom uken og gjennom døgnet med nattogavganger.

For å utvikle fjerntogtilbudet må materiellanskaffelsene sikre at togene har tilstrekkelig kapasitet både på dag- og nattogavganger for å møte framtidig etterspørsel. I tillegg må ombordkapasitet og

komfort være i tråd med gjeldende krav, slik at tilbudet oppleves attraktivt og konkurransedyktig. Materiellet må derfor dimensjoneres og konfigureres med fokus på strekningenes behov for fleksibilitet, kvalitet og langsiktig tilpasning til markedets behov på strekningen.

For å realisere ambisjonen om et styrket nattogtilbud, bør anskaffelse av egnet materiell prioriteres. Utfordringen er at nattog har lavere utnyttelsesgrad enn tog med flere avganger per døgn, noe som påvirker lønnsomheten. Valg av materielltype må derfor ta hensyn til fleksibilitet: Skal togene kunne brukes både dag og natt, tilsvarende de togene som er bestilt (med konfigurasjon for sengeplasser og sitteplasser), eller skal man investere i dedikerte nattogsett? Denne avveiningen har stor betydning for kostnadsnivå, operativ fleksibilitet og langsiktig strategi for fjerntogtilbudet.

### 3.1.3 Billettløsninger, avvikshåndtering, sømløse reiser og overganger

#### Nasjonale reiser

I dag er det enklere å bestille reiser langt fram i tid på fly enn på tog. Tilrettelegging for å kunne kjøpe togreiser langt fram i tid vil kreve mer langsiktige ruteplanprosesser for fjerntog enn de årlige tildelingene.

Det pågår et kontinuerlig arbeid for å gi bedre informasjon ved avvik, og økende grad av digitalisering vil gjøre dette enklere. Entur er en sentral kilde for informasjon til de reisende, og løsninger som gir rask og riktig informasjon utvikles kontinuerlig.

Bane NOR Eiendom arbeider kontinuerlig for å sikre at stasjoner er gode knutepunkter med moderne fasiliteter, inkludert universell utforming. Reiser med fjerntog medfører ofte overganger mellom tog/buss og dermed også venting på stasjoner. Derfor er det ønskelig at de sentrale stasjonene er spesielt tilrettelagt for fjerntogpassasjerer som kundegruppe. Tilgang på et eget område på stasjonen med adgangskontroll for fjerntogpassasjerer er et mulig tiltak. Et godt eksempel er SJs premiumlounge på Stockholm Centralstation. Her er det mat, gratis aviser og komfortable stoler på et adskilt område fra resten av stasjonsfasilitetene. Et liknende tilbud i Norge må i så fall utformes i dialog mellom Bane NOR Eiendom og togoperatørene.

#### Grensekryssende reiser

Grensekryssende togreiser består ofte av lange reisekjeder med flere ledd, noe som øker mulighetene for forsinkelser. I forbindelse med utredning av grensekryssende togtilbud i 2021 gjennomførte Opinion en spørreundersøkelse blant potensielle kundegrupper. Kundene oppga *garantert korrespondanse ved togbytte* som den nest viktigste forbedringen for å velge tog på utenlandsreiser i framtiden, kun *gunstige priser* var viktigere. Reisegarantier er et ofte omtalt tiltak for å gjøre grensekryssende reiser med tog mer attraktive.

Også når det gjelder billettrettigheter og kundefordeler er det hensiktsmessig å se det nordiske fjerntogtilbudet mer på tvers. *Enkel tilgang på informasjon om togtider til utlandet, hvordan man kan bestille billetter og hvilke vilkår som gjelder for slike reiser* var en av anbefalingene fra Jernbanedirektoratet i 2021.

### 3.1.4 Komfort og tilbud på reisen

Bedre komfort og tilbud på reisen vil være en kombinasjon av virkemidler som muliggjøres av teknologiutvikling (blant annet internett på tog) og nye gjennom kjøp av nytt materiell.

Togselskapene har også hatt ulike profiler og tilbudt ulike konsepter for servering og plasskategorier for kundene.

### **3.1.5 Ruteplanlegging**

Ruteplanlegging bygger på fordeling av kapasitet i jernbanenettet. EU-institusjonene jobber nå med en kapasitetsfordelingsforordning for å samordne regelverket for kapasitetsfordeling og bedre tilpasse det til ulike markedssegmenters behov for langsiktighet og/eller fleksibilitet. Forordningen har som mål å utnytte kapasiteten på det europeiske jernbanenettet på en effektiv måte og legge til rette for effektiv grensekryssende trafikk ved å etablere metoder som forbedrer kapasitetsfordelingsprosessen og fordeling av trafikk, slik at det blir bedre samordning i hele jernbanesystemet.

Hvordan ruteleier tildeles, hvilke trafikktyper/markeder som prioriteres har betydning for kvaliteten på tilbudet som ytes. Lokaltrafikk, regiontrafikk og godstrafikk har tradisjonelt vært prioritert før fjerntogtrafikken.

### **3.1.6 Billettpriser**

Billettprisene på fjerntogreiser og kostnaden ved alternative transportformer har stor betydning for hvilken transportform som velges. Prisen på flytransport har over tid blitt vesentlig redusert. Kostnaden ved biltransport er også redusert gjennom økende elektrifisering. Som grunnlag for å utvikle strategien har vi både vurdert økte kostnader for alternativ transport, men også reduserte kostnader for fjerntogreisen.

### **3.1.7 Infrastrukturtiltak for flere avganger og kortere reisetid**

Flere avganger vil kreve kapasitetsøkende tiltak på de fleste strekninger. Det er særlig inn mot de store byene at kapasiteten er begrenset, men også på lengre strekninger underveis med mye gods- og persontog er det liten restkapasitet. Konsekvensen av å øke antallet avganger vil være at togene får lengre framføringstid, da sannsynligheten øker for at de må vente på passerende tog. Mindre kapasitetsøkende tiltak som kryssingsspor vil bidra til kapasitet til flere avganger.

På enkelte strekninger er det relativt store variasjoner i hva som er raskeste og langsomste tog i løpet av en uke. Dette følger av hvordan trafikken ellers er på strekningen. Det er også varierende stoppmønster på noen strekninger. Reisetidsgevinster kan oppnås med færre stopp og prioritering av fjerntogene framfor andre tog, men det som i størst grad vi bidra er utbygging av ny infrastruktur med raskere framføringstid og bedre kapasitet.

### **3.1.8 Økt internasjonalt samarbeid**

For å utvikle det grensekryssende fjerntogtilbudet er det nødvendig med godt samarbeid over landegrensene. Dette er relevant for flere av virkemidlene nevnt i dette kapitlet. Infrastrukturtiltak og ruteplanlegging må ses i sammenheng i Norge og i Sverige for å utvikle togtilbudet mest mulig effektivt og hensiktsmessig. Likeledes må det samarbeides om å utvikle gode løsninger for informasjon, billettering, sømløse overganger og reisegarantier for internasjonale togreiser til og fra Norge.

Det er opprettet et forum med Jernbanedirektoratet og Trafikverket der flere av disse temaene diskuteres. I tillegg deltar Norge i flere europeiske fora og initiativer som jobber for bedre

persontogforbindelser over grensene. Det er viktig at dette samarbeidet opprettholdes og intensiveres for å styrke det internasjonale togtilbudet.

### 3.1.9 Oppsummering av tiltak og virkemidler

Kvaliteten på togtilbudet avhenger av alle innsatsfaktorene omtalt kapittelet. Noen av virkemidlene er vedtatt implementert eller under utrulling, som nye tog og ERTMS. Noen områder jobbes det kontinuerlig med, som knutepunktsutvikling og avvikshåndtering. Andre prosesser er under utvikling, som ruteplanlegging og rutetildeling, mens enkelte virkemidler, som prisnivå for togbilletter sammenliknet med flybilletter vil kreve grundigere vurderinger og beslutninger som ligger utenfor jernbanesektoren.

I kapittel 3.2. beskrives ulike ambisjonsnivåer for det framtidige utviklingen av fjerntogtilbudet. Ambisjonsnivåene er konkretisert gjennom tilbudskonsepter. Det første ambisjonsnivået tar utgangspunkt i tilbudet i referansesituasjonen, og bruker tiltak og virkemidler for en bedre reiseopplevelse som ikke er knyttet til investering i fysisk infrastruktur. De to neste ambisjonsnivåene investerer i infrastruktur for en kortere reisetid og flere avganger.

## 3.2 Ambisjonsnivå for utvikling av fjerntogtilbudet

Ambisjonsnivåene er inspirert av Klimautvalget og Miljødirektoratets arbeid med klimatiltak i Norge. Utforskning av ulike ambisjonsnivå gir grunnlag for å teste ulike satsingsnivåer. Hvis fjerntogtilbudet skal bidra til omstilling; hvilken effekt får vi da av ulike innsatsnivåer? Og hvilke konsekvenser har ulike innsatsnivåer i form av tilrettelegging og investering. Vi undersøker hvor langt vi kommer dersom vi forbedrer tilbudet med utgangspunkt i dagens rolle i transportsystemet. Vi ser også på hvilken effekt vi får av å tilpasse tilbudet til forretningsreiser, en forbedring som innebærer at disse har mulighet til å benytte tilbudet én vei. Til sist åpner vi mulighetsrommet, og ser på hva som skal til for at fjerntoget på enkelte strekninger kan frakte over halvparten av markedet.

Ambisjonsnivåene oversettes til tilbudskonsepter, og disse analyseres så videre for å gi grunnlag for strategiutforming.

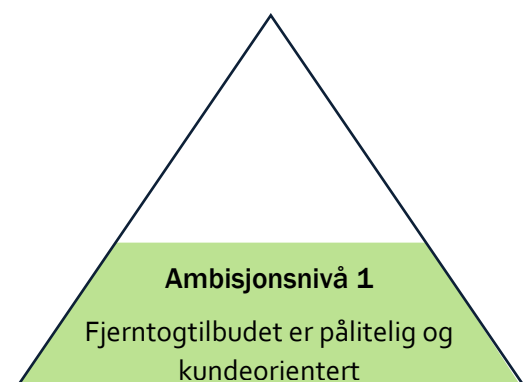
### 3.2.1 Ambisjonsnivå 1: Fjerntogtilbudet er pålitelig og kundeorientert

Fjerntoget forsvarer sin posisjon innenfor eksisterende markeder. Den opplevde reisetidsulempen reduseres gjennom et godt ombordtilbud og en sømløs reise.

Mellom endepunktene vil reisetiden på fjerntoget fortsatt være betydelig lengre enn fly, og delvis også enn bil/ekspresbuss. Men reisetidsulempen reduseres gjennom god nettdekning og gode venteområder før avgang.

Bedre kundetilbud som gjennomgående billetter og sømløse overganger til øvrig kollektivtrafikk i endepunktsmarkedet bidrar til å opprettholde fjerntogets attraktivitet.

Ambisjonsnivå 1 omfatter flere av tiltakene beskrevet i kapittel 3.1, men av infrastrukturtiltak er det kun tiltakene i sammenlikningsalternativet (de bundne tiltakene i nullalternativet), som er inkludert.



Som forutsetning ligger «å ta vare på det vi har», styrket fornyelse og vedlikehold samt et kontinuerlig arbeid med driftsstabilitet.

Innføring av ny teknologi og økt bruk av digitalisering bidrar til bedre reiseopplevelse både i ordinær drift og i avvikssituasjoner samt til enklere reiseplanlegging og billettkjøp. Digital støtte til togframføring, bedre nettdekning og mer sammenhengende informasjonsløsninger gir høyere opplevd kvalitet gjennom mer forutsigbare reiser, økt punktlighet og bedre håndtering og informasjon ved avvik, sammenlignet med en ren videreføring av dagens situasjon.

Nytt materiell vil heve komforten og gi økt driftsstabilitet. Det kan også vurderes å legge til rette for en lounge-løsning på Oslo S.

Større vektlegging av framføring av fjerntogtilbudet i ruteplanleggingsprosessen er et virkemiddel som kan styrke dagens tilbud. En styrking vil omfatte både framføringstid, ankomst og avgangstidspunkt, men også muligheten for å kunne kjøpe togbilletter langt fram i tid.

I tillegg er pris på billetter et virkemiddel. Prisvirkemidler kan benyttes både på togbilletter og på konkurrerende transportformer. Fjerntogets konkurransesituasjon påvirkes av endringer i rammebetingelsene for andre transportmidler: prisnivå på flybilletter, framtidig infrastrukturbygging på vegsiden, demografiske endringer og teknologisk utvikling innen konkurrerende transportformer.

For å finne effekten av tiltak på ambisjonsnivå 1 er det gjort egne følsomhetsanalyser på referansealternativet. Ambisjonsnivået inneholder en rekke mindre tiltak og virkemidler som samlet vil påvirke opplevd reisetid og dermed tidskostnaden for tidsbruken på reisen.

### 3.2.2 Ambisjonsnivå 2: Fjerntoget er et relevant transportmiddel for alle kundegrupper

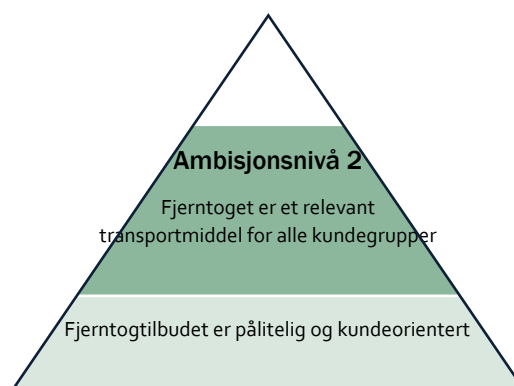
Fjerntoget tar markedsandeler fra fly og veg på de strekningene der potensialet er størst.

Reisetidsulempen reduseres, og i endepunktsmarkedet er togets rolle styrket for de reisene som ikke er mest tidssensitive.

Fjerntogets markedsandel vokser primært i markedet for fritidsreiser, men tilbudet tilpasses også til forretningsreisende for avgangs- og ankomsttidspunkt. Flere destinasjoner i underveismarkedet får en langt bedre betjening.

Økt tilgang på materiell, og infrastrukturtiltak for reisetidsreduksjon er sentrale virkemidler i ambisjonsnivå 2. Kapasiteten i infrastrukturen økes også for å gi rom for flere avganger, men ikke i så stor grad at det utløser behov for en ny Rikstunnel. Nøkkelen til dimensjoneringen av kapasiteten i tilbudet på de nasjonale strekningene er klimamålet, Miljødirektoratets klimatiltak og behovet for et fjerntogtilbud som kan ta en økt andel av de lange reisene.

Innsatsen for å skape tilbudsforbedringene som kreves, søkes lokalisert til de delene av fjerntogstrekningene der det forventes å gi størst nytte for underveismarkedet og regiontogmarkedet; altså inn mot de store byene.



Ambisjonsnivået testes på alle de nasjonale strekningene og for de grensekryssende strekningene som går fra Oslo til Gøteborg og Stockholm.

- På strekningen Trondheim–Bodø testes en tilbudsforbedring tilsvarende anbefalingen i KVV for Nord-Norgebanen. Reisetiden på strekningen er lang, og landsdelen har et kortbanenett som tilbyr frekvente flyruter.
- På strekningen Oslo–Kristiansand–Stavanger testes effekten av reisetidsinnkorting mellom Stavanger og Kristiansand. Mellom Stavanger og Oslo er det konkurranseflate mot fly, mens tog på strekningen Kristiansand–Oslo i stor grad konkurrerer mot vegtrafikk.
- Strekningene Oslo–Bergen og Oslo–Trondheim har flest passasjerer og disse har i størst grad potensial til å bidra som klimatiltak. Her er frekvensen økt, og reisetiden er redusert med 0,5–1 time.
- På strekningen Oslo–Gøteborg undersøkes effekten av noe fysisk reisetidsinnkorting. Effekten av et dedikert fjerntogtilbud og et sammenhengende tilbud videre til København er også undersøkt
- Mellom Oslo og Stockholm reduseres også reisetiden noe, mens frekvensen økes.

Tabell 7 Undersøkte tilbudskonsepter ambisjonsnivå 3, her er kun dagtog vist

	Dagens tilbud		Referanse/sammenlikning		Ambisjonsnivå 2	
	Avganger	Reisetid	Avganger	Reisetid	Fjerntogtoget er et relevant for alle kundegrupper	
<b>Dagtoget</b>						
Oslo–Stockholm	5	5 t 42 min	5	5 t 42 min	9	5 t 11 min
Oslo–Gøteborg*	7/8 som regiontog	3 t 31 min	7/8 som regiontog	3 t 31 min	9	3 t 21 min
Oslo–Bergen	5	6 t 58 min	5	6 t 40 min	8	5 t 40 min
Oslo–Stavanger	6	7 t 56 min	6	7 t 56 min	Undersøkt Stavanger–Kristiansand +1	7 t 25 min
Oslo–Trondheim, dagens trase	5	6 t 46 min	5	6 t 34 min	8	5 t 56 min
Trondheim–Bodø (pendeltrafikk kommer i tillegg)	1	9 t 51 min	1	9 t 51 min	Undersøkt økning av pendel Mosjøen–Bodø +1	9 t

\*Utgangspunktet for videre samfunnsøkonomisk analyse er dagens stoppmønster. Det er mulig med reisetid på 3 t 13 min med færre stopp. I tillegg har vi sett på hele strekningen til København. Dette krever mer materiell, da det også er vurdert en nattogavgang

### 3.2.3 Ambisjonsnivå 3: Fjerntoget er foretrukket transportmiddel for alle kundegrupper

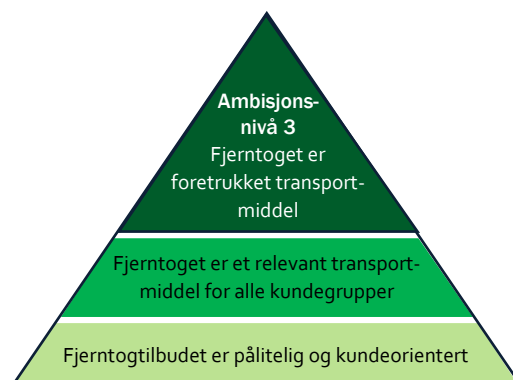
Ambisjonsnivået viser hva som skal til for å oppnå en reell konkurransesituasjon om de store reisestrømmene i endepunktsmarkedet på noen utvalgte strekninger.

Fjerntoget har tatt store markedsandeler, og det overføres betydelige trafikkvolumer fra fly og veg til tog.

Infrastrukturutbygging reduserer reisetidsulempen vesentlig, og frekvensen er høy; det er avganger hver time store deler av dagen. At tog er et foretrukket transportmiddel, innebærer i denne sammenheng en markedsandel på over 50 prosent i endepunktsmarkedet. Det høye ambisjonsnivået gjør at fjerntog på enkelte strekninger blir et reelt alternativ til fly, også for forretningsreiser.

Reisetidsulempen mot fly er stor på alle strekningene, men vesentlig større på de lengste strekningene mellom Stavanger og Oslo, og Trondheim og Bodø. Her er det ikke realistisk å oppnå tilstrekkelig reisetidsreduksjon. Ambisjonsnivået undersøkes derfor kun på et utvalg av strekninger, der potensialet for reisetidsreduksjon er større: Oslo–Bergen, –Trondheim og –Stockholm.

For Oslo–Stockholm og Oslo–Trondheim undersøkes en reisetid ned mot 4 timer, mens det for Oslo–Bergen undersøkes en reisetid på 5 timer. Det gjøres også følsomhetsanalyse for hvilken respons markedet vil gi på en reisetid på 4 timer mellom Oslo og Bergen.



Tabell 8 Undersøkte tilbudskonsepter ambisjonsnivå 3, her er kun dagtog vist

	Dagens tilbud		Referanse/ sammenlikning		Ambisjonsnivå 3 Fjerntoget er foretrukket mellom de største byene	
	Avganger	Reisetid	Avganger	Reisetid	Avganger	Reisetid
<b>Dagtog</b>						
Oslo–Stockholm	5	5 t 42 min	5	5 t 42 min	15	Ca. 4 t
Oslo–Bergen	5	6 t 58 min	5	6 t 40 min	13	5 t
Oslo–Stavanger	6	7 t 56 min	6	7 t 56 min	Undersøkt Oslo– Kristiansand	ca. 6 t
Oslo–Trondheim, dagens trase	5	6 t 46 min	5	6 t 34 min	Som i referanse: 5                    6 t 34 min	
Oslo–Trondheim, via Østerdalen og Røros					8	4 t

## 4 Analyseresultater samlet

### 4.1 Hvordan har vi analysert strekningene?

De ulike ambisjonsnivåene vil kreve ulik innsats, gi ulik nytte for samfunnet og ulikt bidrag i overgangen til et lavutslippssamfunn.

Transportanalysen viser effekten av tilbudsforbedringer og virkemiddelbruk. De ulike ambisjonsnivåene som er undersøkt gir behov for tilrettelegging av ulikt omfang, omfanget har en konsekvens i form av kostnader og inngrep, og gir tilbake i form av nytte for de reisende og andre positive virkninger. Effektene er sammenstilt og sammenliknet, og gir oss grunnlaget for å prioritere i en strategi for utvikling av fjerntogtilbudet.

### 4.2 Transportanalysen gir sentral kunnskap for fjerntogstrategien

Modellberegningene som transportanalysen bygger på, viser responsen i markedet ved ulike tilbudsforbedringer, og hvordan andre virkemidler som billettpriser på tog og alternativ transport påvirker beregnet etterspørsel. Modellverktøyet som er benyttet er en agentbasert modell (ADA) som tar utgangspunkt i at trafikanter har ulike preferanser og egenskaper, og dermed ulik verdsetting av tid, kostnad og pålitelighet.

Transportanalysen<sup>16</sup> gir noen viktige hovedfunn for dynamikken i markedet som fjerntogene betjener. Det er ikke gjort en transportmodellberegning av markedene Trondheim–Bodø, Narvik–Stockholm og Trondheim–Stockholm. Her er det gjort en forenklet vurdering, som ikke brukes videre inn i den samfunnsøkonomiske analysen.

Det er store variasjoner i konkurranseflatene til tog mellom strekningene. På de lange reisene konkurrerer toget først og fremst med fly. På de kortere strekningene er konkurransen i størst grad mot vegtransport. Bruken av virkemidler må tilpasses konkurransesituasjonen.

Reisetiden med fly er grovt regnet 4 timer fra dør til dør, og det er først når reisetiden med tog på de lange relasjonene kommer ned mot denne reisetiden, at toget blir virkelig konkurransedyktig. En rekke andre virkemidler kan brukes for å bedre konkurranseevnen, men reisetid er den faktoren som i størst grad selger togproduktet til nye reisende.

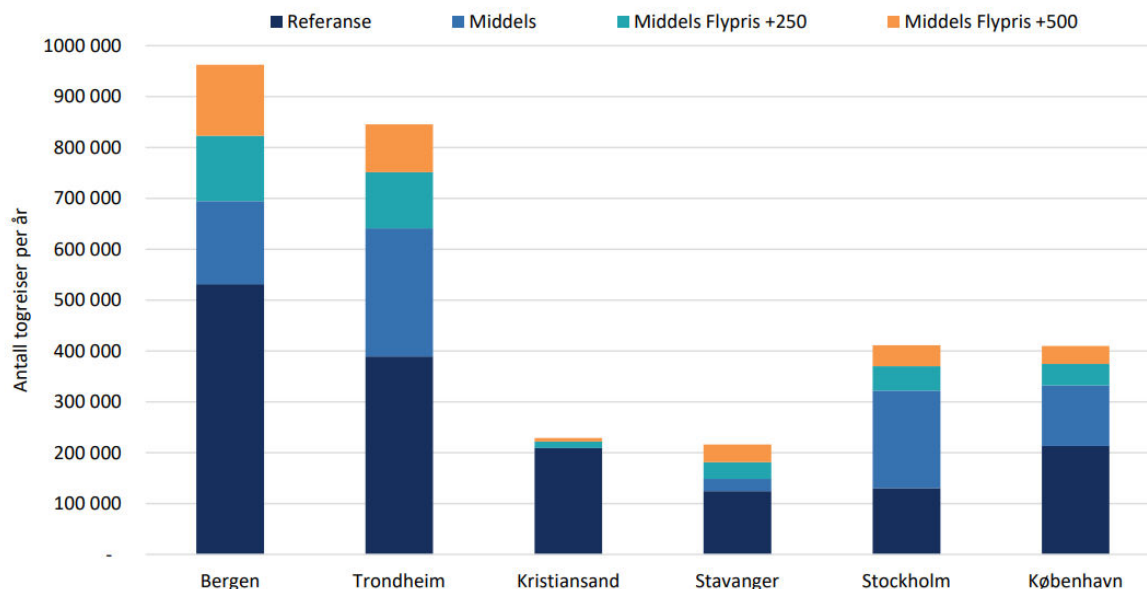
Kortere reisetid er den egenskapen ved togtilbudet som det er mest kostbart og tar lengst tid å forbedre, det er derfor sett på en rekke andre virkemidler. Økt frekvens, økt komfort, økt pris på alternativ transport og rimeligere togbilletter bidrar til å øke konkurranseevnen. Det er også sett på betydningen av lavere kostnader for veitrafikk. Alle de nevnte virkemidlene påvirker etterspørselen etter togreiser som forventet: Både økt flypris, økt komfort og redusert pris på togbilletter gir flere reisende på tog, mens lavere kostnad ved bilreiser gir overføring til vei.

Forbedring av selve togtilbudet gir økt etterspørsel. Nye passasjerer kommer som nyskapt trafikk, eller overført fra vei og flytransport. Virkemidler som påvirker konkurranseflaten, som høyere pris på flybilletter, gir overføring til tog, men kun i den grad togtilbudet er godt nok. Avhengig av kvaliteten på tilbudet vil de reisende velge tog, veitransport eller å avstå fra reisen.

---

<sup>16</sup> <https://vista-analyse.no/no/publikasjoner/fjerntogstrategi-trafikkberegninger-med-transportmodellen-ada/>

På de fleste strekningene er det fritidsmarkedet som er størst og som reagerer mest på tiltakene. Men på utenlandsstrekningene (Oslo–Stockholm og Oslo–København) skjer det også en betydelig økning i antall forretningsreisende når reisetiden reduseres.



Figur 5 Antall togreiser per år i referanse, middels (ambisjonsnivå 2) og med økte priser på flybillettene  
Kilde: Vista analyse 2026/14

Transportanalysen konkluderer med at «Trafikkberegningene som er gjennomført i dette oppdraget indikerer at en satsing på fjerntogstrekningene, med redusert reisetid og flere avganger, vil kunne gi betydelig trafikkvekst og nytte for trafikantene»<sup>17</sup>. Resultatene fra transportanalysen er vist i den strekningsvise gjennomgangen i kapittel 5.

### 4.3 Hva med klimamål og omstilling til lavutslippssamfunnet?

I utviklingen av tilbudskonsepter ble det lagt til grunn at det skulle gjøres plass til overførte reiser fra fly til tog i en størrelsesorden tilsvarende Miljødirektoratets klimatiltak. For ambisjonsnivå 2 tilsvarer det økte tilbudet på strekningene Oslo- Bergen og Oslo–Trondheim med tre flere avganger i hver retning, sammen med økt ombordkapasitet gjennom nye fjerntog mellom Stavanger og Oslo, kapasiteten til ca. 20 flyavganger per dag i hver retning.

Den beregnede overføringen av flypassasjerer fra transportanalysen viser at det er få overførte reiser – så lite som to av flyavgangene per dag/retning fylles opp uten prisvirkemidler. De fleste overførte reisene kommer fra veitrafikk. Effekten av prisvirkemidler på ambisjonsnivå 2 er derimot vesentlig. Ved en flypris som ligger 500 kroner høyere enn i referansesituasjonen, overføres reisende fra fly tilsvarende 16 flyavganger samlet per dag og retning.

De ulike transportformene er i varierende grad prissensitive. Flyreiser er mer sensitive for pris enn bilreiser. Følsomhetsanalyser og modellresultater viser at klimaeffekten av et bedre togtilbud kombinert med prisvirkemidler rettet mot flytrafikken er god. Bruk av prisvirkemidler der

<sup>17</sup> Vista (2026/14): Fjerntogstrategi: Trafikkberegninger med transportmodellen ADA

togbilletten er rimelig, har tilsvarende effekt. Hvilken trafikk som overføres er derimot ulik. Ved å innføre tiltak som øker billettprisen på fly, reduseres tallet på flypassasjerer. Av disse velger én andel å ikke gjennomføre reisen, én andel velger bil isteden, og én andel velger tog. For ambisjonsnivå 2 mellom Oslo og Bergen blir 53 prosent overført til tog, 17 overført til bil mens 30 prosent velger å ikke reise. For Oslo–Trondheim gir ambisjonsnivå 2 en overføring til tog med 46 prosent, 19 prosent velger bil, 2 prosent velger buss mens 32 prosent velger å ikke reise. Forskjellen mellom strekningen kan delvis forklares med at tilbudsforbedringen mellom Oslo og Bergen er noe større.

Det samfunnsøkonomiske modellverktøyet SAGA beregner endring i klimagassutslipp som følge av overført trafikk fra fly. En økning av billettprisen på fly etter at tilbudet i ambisjonsnivå 2 er gjennomført, gir en reduksjon i tonn CO<sub>2</sub> ekvivalenter i tråd med det volumet som Miljødirektoratet anslår i sine «Klimatiltak i Norge».

*Tabell 9 Årlig reduksjon i tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter ved overført trafikk fra fly til tog ved ambisjonsnivå 2 i kombinasjon med prisvirkemiddel +500 kr på flybilletten*

	<b>Oslo–Bergen</b>	<b>Oslo–Trondheim</b>	<b>Oslo–Stavanger</b>
Reduksjon i tonn CO <sub>2</sub> -ekvivalenter, beregnet ved bruk av SAGA	27 400	23 750	8 200

## 4.4 Tiltaksbehov og grove kostnadsoverslag

Det er gjort kapasitetsanalyser for å komme fram til tiltaksomfang for ambisjonsnivå 2 og 3, og disse er det så anslått kostnadsestimater for ved bruk av grove kostnadskomponenter for kryssingspor, enkeltspor og dobbeltspor. Arbeidet med å estimere kostnader er gjort felles for de tre arbeidene med godsutredning, fjerntogstrategi og kollektivstudien for Østlandsområdet, og er dokumentert i Kollektivstudien sin notatserie<sup>18</sup>.

Tabell 10 Ambisjonsnivå 2; hvilken infrastruktur må til for å realisere tilbudet?

Relasjon	Dobbeltspor (km)	Nye x-spor (antall)	Grovt kostnadsestimat, mrd.
Oslo-navet	0	0	0
Oslo-Bergen	40	2	32,8*
Oslo-Trondheim	66	2	43,5
Oslo-Stavanger	72,5		46,9
Trondheim-Bodø	129,5	4	85,1
Oslo-Stockholm	91	0	59,4
Oslo-Gøteborg	12,5	0	8,0

\*De grove kostnadsestimatene tar utgangspunkt i byggeklosser utviklet som del av en felles kostnadsestimeringsprosess. For tiltak som er ferdig planlagt (som for eksempel Ringeriksbanen) vil kostnadsestimatene være høyere/mer presise. Kostnaden for Ringeriksbanen er 24 prosent høyere per km enn det som er tilfelle for byggeklossene.

Tabell 11 Ambisjonsnivå 3; hvilken infrastruktur må til for å realisere tilbudet?

Relasjon	Dobbeltspor (km)	Nye x-spor (antall)	Enkeltspor (km)	Grovt kostnadsestimat, mrd.
Oslo-Bergen	146,5	8	0	103
Oslo-Trondheim	19	3	382	162
Oslo-Stockholm			65,5	26

\*/\*\* se forklaring under Tabell 10 Ambisjonsnivå 2; hvilken infrastruktur må til for å

<sup>18</sup> Norconsult (2025) Notat 15: Dokumentasjon av kostnadsestimat

## 4.5 Nytte og virkninger

Det er gjennomført samfunnsøkonomiske vurderinger av de ulike ambisjonsnivåene i fjerntogstrategien. Ambisjonsnivåene innebærer at togene både går raskere og oftere mellom Oslo og de største byene i Norge – Bergen, Stavanger og Trondheim – og mellom Oslo–Stockholm og Oslo–Gøteborg. Et bedre togtilbud vil ikke bare gi nytte for de som tar toget, men også positive effekter for samfunnet for øvrig som redusert CO<sub>2</sub>-utslipp, lokale utslipp, reduserte trafikkulykker og redusert støy. Den samfunnsøkonomiske analysen skal avveie slike positive effekter med den økte ressursbruken disse positive effektene krever. De største kostnadene er knyttet til investering i ny jernbaneinfrastruktur, anskaffelse av flere tog og økte driftskostnader. Overføring av trafikk fra bil og fly til tog gir reduserte direkte CO<sub>2</sub>-utslipp, men utbygging av ny jernbane gir også økte CO<sub>2</sub>-utslipp i byggefasen. Det er nettoeffekten som bestemmer hvorvidt et jernbanetiltak kan betraktes som et klimatiltak.

### 4.5.1 Nytte – kostnadsanalyse

#### Betydningen av et mer kundeorientert tilbud som følge av ambisjonsnivå 1

For ambisjonsnivå 1 er det undersøkt hvor mye nytte økt komfort om bord i togene kan bidra med, uten at tiltakene som kreves for å oppnå disse effektene er kostnadsestimert. Ambisjonsnivået er håndtert overordnet, og er å anse som en følsomhetsanalyse av referansesituasjonen. På de mest trafikkerte strekningene forsvarer etterspørselsveksten en investering på mellom 4 og 6,6 milliarder kroner per strekning. Overført trafikk ved økt komfort gir et klimabidrag med en årlig reduksjon av 5 000–9 000 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter.

Tabell 12 Effekten av et mer kundeorientert tilbud på strekningene som inngår i Miljødirektoratets «Klimatiltak i Norge»

	Oslo–Bergen	Oslo–Trondheim	Oslo–Stavanger
Brutto nåverdi 75 år mill. kr	6 567	6 673	3 909
Økt antall reisende på tog 2035	194 883	234 648	129 728
Reduksjon i antall bilreiser 2035	93 093	117 002	53 786
Reduksjon i antall flyreiser 2035	42 732	41 121	16 458
Redusert CO <sub>2</sub> utslipp 75 år i tonn	418 710	695 601	349 794

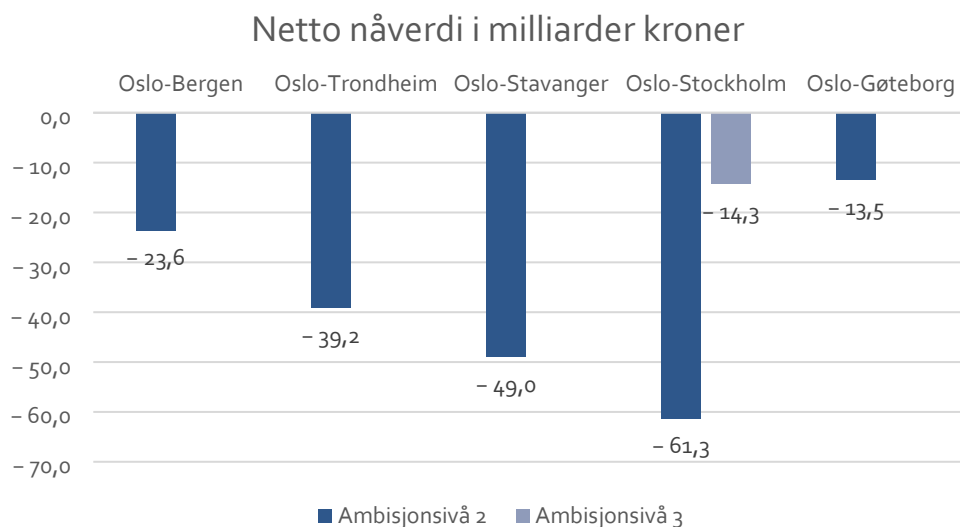
#### Samfunnsøkonomisk beregning og vurdering av ambisjonsnivå 2 og 3

For ambisjonsnivå 2 er det gjennomført samfunnsøkonomiske beregninger av konsepter som innebærer reduksjoner i reisetid mellom storbyene og Oslo på 30–60 minutter, med unntak av Oslo–Gøteborg der det er mindre reduksjoner i reisetid. Frekvensen på tilbudet er også økt. Det er ikke gjort en beregning av nytte/kost for Trondheim–Bodø. Her er det ikke gjort transportmodellberegninger, og anbefalingen for strekningen baserer seg på forventet utvikling i markedet, sett opp mot investeringsnivået som ambisjonsnivå 2 innebærer.

I ambisjonsnivå 3 analyseres ytterligere økt frekvens og reisetider på ned mot 4–5 timer. For å oppnå disse reisetidsreduksjonene kreves det vesentlige investeringer i jernbaneinfrastrukturen.

Flere av de analyserte konseptene gir store forbedringer for de reisende med fjerntog, noe som gjenspeiles i høye beregnede endringer i trafikantnytte. I tillegg gir overført trafikk fra fly og vei positive effekter for samfunnet for øvrig, i form av mindre CO<sub>2</sub>-utslipp, lokale utslipp, støy og ulykker. I de analyserte konseptene kan imidlertid ikke de positive effektene fra et bedre fjerntogtilbud alene forsvare de høye investerings- og driftskostnadene. Dette viser den samfunnsøkonomiske netto nåverdien (NNV) for de ulike ambisjonsnivåene i 6. Den beregnede samfunnsøkonomiske netto nåverdien er negativ for samtlige strekninger og ambisjonsnivå.

En usikkerhetsfaktor er at vi kun beregner nytte for fjerntog, mens også andre typer tog, det vil si godstog og regiontog, kan ha nytte av investeringene. Det er ikke gjennomført en felles samfunnsøkonomisk analyse på tvers av de tre studiene. En slik analyse ville også hatt mangler, som for eksempel beregning av effekter i andre byområder enn Oslo. I dokumentasjonen av kostnads-estimeringsprosessen<sup>19</sup>, er det anbefalt en metode der kostnader fordeles etter en fordelingsbrøk. Kostnaden per strategi blir da en funksjon av antallet ruteleier per trafikkslag. En slik fordeling ser vi kan favorisere fjerntog, der antallet ruteleier er lavt, og at bildet ikke blir komplett eller verifisert gjennom beregninger for de andre markedene. Vi har derfor valgt å ikke framstille resultater der vi vurderer nytte basert på en fordeling av kostnader, men kun vise nytten som fjerntogtilbudet isolert sett bidrar med.



Figur 6 Sammenstilling av netto nåverdi for ambisjonsnivå 2, i tillegg vises ambisjonsnivå 3 for Oslo–Stockholm. NNV er beregnet over en antatt levetid for jernbanetiltakene på 75 år, med antatt åpningsår 2036




De strekningene som har minst negativ netto nåverdi, er de som har lavest investeringskostnad. Det er stor usikkerhet knyttet til nivået på investeringskostnadene. Investeringskostnadene er ikke grundige «prosjektestimater», med unntak av Ringeriksbanen. Kostnadsestimatene er basert på

<sup>19</sup>Norconsult (2025) Notat 15: Dokumentasjon av kostnadsestimat

«generelle byggeklosser» og er blant annet ikke korrigeret for lokale forhold. Usikkerhet i både nytte og kostnader kan trekke i retning av både økt lønnsomhet og redusert lønnsomhet.

#### 4.5.2 Ikke-prissatte virkninger

For jernbanesektoren har Jernbanedirektoratet utarbeidet en egen metode for vurdering av ikke-prissatte virkninger som er i tråd med prinsippene i DFØ-veilederen. Metoden er utviklet for sentrale ikke-prissatte virkninger i jernbanesektoren (Jernbanedirektoratet, 2024<sup>20</sup>). De ikke prissatte virkningene består av tre kategorier:

	Natur og miljø (eget notat, vedlagt)
	Samfunnssikkerhet, naturfare og beredskap (totalberedskap), herunder også militært forsvar (totalforsvar)
	Sømløs mobilitet og kundeopplevelse

For de ikke-prissatte virkningene er det gjort grove vurderinger på korridornivå. Disse framgår i kapittel 5. På strateginivå er det store usikkerheter knyttet til tiltakene. Vurderingen av ikke-prissatte virkninger er derfor ment som veiledende, og må utredes nærmere ved en eventuell detaljering av de foreslåtte tiltakene.

##### Natur og miljø

Det er gjennomført en kartlegging av virkninger av de ulike tilbudskonseptene for natur og miljø. Denne følger som vedlegg<sup>21</sup> til denne rapporten: Gjennomgangen viser graden av konfliktpotensial på strekningene, og er særlig nyttige når vi står overfor større valg, som på strekningene Oslo–Trondheim og Oslo–Stockholm. For tiltakene på strekningene er det vurdert ulik grad av konfliktpotensial basert på vurdering av natur og miljøverdier, og tiltakenes grad av påvirkning på disse.

##### Samfunnssikkerhet, naturfare og beredskap (totalberedskapsprinsippet)

Ut fra et samfunnssikkerhetsperspektiv representerer fjerntogtilbudet et bidrag til et transportsystem med redundans, og fjerntogtrafikken bør ha en minimumskapasitet for kollektivtransport mellom storbyene, god nok til å håndtere kortere eller lengre tids utfall av flytrafikken. Jernbanesystemet må også kunne motstå større trusler og risikoer, og ha en beredskap som sikrer tilfredsstillende tilbakestillingsevne etter hendelser. De ulike tilbudskonseptene som er

<sup>20</sup> [Veileder-i-samfunnsøkonomiske-analyser-i-jernbanesektoren.pdf](#)

<sup>21</sup> Vedlegg til Fjerntogstrategien: Samfunnsøkonomisk analyse

foreslått er vurdert sammenlignet med virkningen tiltak og virkemidler har for transportsystemet evne til å tåle påkjenninger, alternative framføringsveier og evne til å gjenopprette kapasitet.

### **Samfunnssikkerhet, militært forsvar (totalforsvarsprinsippet)**

Som en del av landets totalforsvarevne må togtilbudet i en krise- og unntakssituasjon kunne brukes til å masseevakuere urbaniserte områder, og til å nødforflytte helse- og omsorgsinstitusjoner.

### **Sømløs mobilitet og kundeopplevelse**

I transportanalysen er det undersøkt hvor mye av kundeopplevelsen som kan prissettes. For å kunne modellere virkninger av sømløs mobilitet og kundeopplevelse er det nødvendig med empiriske data som kan gi modellene et utgangspunkt for beregning. For de lange reisene er det i liten grad tilgjengelig denne typen empiri eller data. Det er derfor gjort en vurdering av hva en bedre kundeopplevelse kan bidra til, gjennom en følsomhetsanalyse av referansesituasjonen.

For ikke-prissatte virkninger er det både ulikt nivå og detaljeringsgrad som ligger til grunn for vurdering av virkninger. For natur og miljø er det gjort en grundig gjennomgang, mens gjennomgangen er mer prinsipiell for kundeopplevelse og samfunnssikkerhet.

## **4.6 Måloppnåelse**

De transportpolitiske målene beskrevet i kapittel 2.3.1 setter rammene for utviklingen av transportsektoren. I fjerntogstrategien har det vært sentralt å finne ut hva som skal til for at fjerntogtilbudet kan bidra til omstilling til lavutslippssamfunnet. Således har det transportpolitiske målet *Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål* vært essensielt. Det er imidlertid også viktig å se utviklingen av fjerntogtilbudet opp mot et helhetlig transportpolitisk målbilde. Det er her gjort en overordnet vurdering av ambisjonsnivåene vi har undersøkt på de ulike strekningene opp mot de enkelte NTP-målene:

	<b>Fjerntogets rolle i et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050</b>
<b>Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet</b>	<p>Det er mange faktorer som bidrar til en enkel reisehverdag. I fjerntogstrategien er det sett på flere virkemidler, og alle disse kan potensielt bidra til å gjøre reisehverdagen enklere hver for seg eller i kombinasjon. I transportanalysen er det sett på effekten av reduksjon i reisetid, frekvensøkning, og forbedring av komfort. Resultatene viser at det er reduksjon i reisetid sammen med økning i frekvens som er det mest effektive virkemiddelet for at flere skal reise med fjerntog, og det er ingen tvil om at disse virkemidlene bidrar til måloppnåelse. Komfort er imidlertid også viktig for de reisende, og analyseresultatene viser at økning av komforten vil bidra til flere fjerntogreisende, både alene og sammen med frekvens/reisetid.</p> <p>Måloppnåelse for enklere reisehverdag avhenger også av hvor mange reisende som får et forbedret tilbud. Analysene viser at det er på strekningene Oslo–Bergen, Oslo–Trondheim og Oslo–Stockholm at effekten er størst.</p>

<p><b>Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål</b></p>	<p>Fjerntogets evne til å bidra til oppfyllelse av klima- og miljømål er i hovedsak gjennom utvikling av tilbudet slik at flest mulig lange reiser overføres fra særlig flytrafikk til bane.</p> <p>Det er reduksjon i reisetid som er det viktigste virkemiddelet for å øke fjerntogets konkurranseevne og dermed bidra til måloppnåelse. Jo mer reisetiden reduseres, desto mer attraktivt blir fjerntoget. I fjerntogstrategien viser analysene at en reisetid ned mot 4–5 timer vil gjøre fjerntoget konkurransedyktig mot fly. Det er også mulig å påvirke konkurranseflatene gjennom prisvirkemidler, men effekten av slik virkemidler på transportmiddelfordelingen vil være større jo bedre togtilbudet er.</p> <p>Graden av måloppnåelse avhenger også av potensialet i de ulike markedene som fjerntoget betjener. Jo flere reiser som kan overføres, desto mer kan fjerntoget bidra. Transportanalysene viser at det er på strekningene Oslo–Bergen, Oslo–Trondheim og Oslo–Stockholm at det er potensial for å overføre fleste reiser ved tilbudsforbedringer.</p>
<p><b>En motstandsdyktig transportsektor som bidrar til Norges samlede forsvarsevne</b></p>	<p>For fjerntogstrategien er det i første rekke viktig å vurdere bidrag til transportkapasitet og redundans i transportsystemet gjennom tilstrekkelig materiell- og infrastrukturkapasitet, og tilgang på alternative traseer eller transportformer.</p> <p>Ved større hendelser som fører til utfall av vei- og flytransport er det viktig at fjerntogtilbudet har tilstrekkelig infrastrukturkapasitet og materiell til å kunne spille en rolle i transport mellom de store byene. I ambisjonsnivå 3 er det lagt til grunn størst kapasitetsøkning for fjerntogtilbudet, og det er dermed dette ambisjonsnivået som best møter dette kapasitetsbehovet. For strekningene Oslo–Trondheim og Oslo–Stockholm er det også vurdert behov for utredninger av nye traseer som vil ha betydning for redundansen i jernbanesystemet.</p>
<p><b>Mer effektiv bruk av ny teknologi</b></p>	<p>Teknologisk utvikling er et sentralt virkemiddel for å styrke kvalitet, regularitet og robusthet i fjerntogtilbudet. I fjerntogstrategien er det forutsatt at ny teknologi vil bidra til bedre reiseopplevelse og forbedringer i togtilbudet i alle ambisjonsnivåer og på alle strekninger. Det er i de største markedene at ny teknologi vil gi effekt for flest reisende.</p>
<p><b>Mer for pengene</b></p>	<p>Målet om mer for pengene understreker viktigheten av at prioriteringer som gjøres innenfor transportsektoren skal bidra til mest mulig samfunnsnytte. I fjerntogstrategien betyr dette å prioritere utvikling av strekninger der nytten for samfunnet er størst, og finne et utviklingsnivå som er dimensjonert riktig for å kunne oppnå transportpolitiske mål.</p> <p>Transportanalysen viser at det er på strekningene Oslo–Bergen, Oslo–Trondheim og Oslo–Stockholm at en utvikling av fjerntogtilbudet vil gi mest nytte. Dette krever imidlertid også investeringer i infrastrukturen og i mer materiell. Analysene som er gjort av ambisjonsnivå 2 og 3 for disse strekningene viser en negativ netto nåverdi for alle de analyserte ambisjonsnivåene, men at netto nåverdi er minst negativ for</p>

ambisjonsnivå 2 for Oslo–Bergen og Oslo–Trondheim, og for ambisjonsnivå 3 for Oslo–Stockholm.

## 4.7 Vurdering av usikkerhet: *What if?*

I oppdragsbrevet til Jernbanedirektoratet for «Utredning av jernbanetilbudet mot 2050» er direktoratet bedt om å ta i bruk de tverretatlige scenarioene for å vurdere usikkerhet.<sup>22</sup> Scenarioene tar utgangspunkt i en oppdatert analyse av trender, og en gruppering av disse i trendklynger. For hver av trendklyngene er det utviklet et «hva hvis»-spørsmål (What if- scenario). I den felles usikkerhetsvurderingen for gods- og fjerntogstrategien valgte vi å vektlegge trendene som ligger til grunn for What-If scenarioene også, for å gjøre tilnærmingen mer generell og gi rom for å diskutere usikkerheten i prioriteringene for gods- og fjerntogtilbudet ut fra både trender og eksempler på «hva hvis» spørsmål.

### Følgende tema for usikkerhet ble drøftet:

- Større vekt på samfunnssikkerhet og evnen til en transportfunksjon i krise, unntakssituasjoner og krig
- Mer bruk av KI- påvirkning på reisebehov, særlig arbeidsreiser
- Økonomisk utvikling: knappere rammer til samferdselsutvikling
- Klima, miljø og natur: Strengere regulering av arealbruk, strengere utslippskrav

### Hovedspørsmålene som ble stilt for hvert tema var:

- Påvirker trendklyngen/scenarioet gods- og fjerntogenes rolle i transportsystemet?
- Påvirker trendklyngen/scenarioet de prioriteringene vi gjør i strategiene?

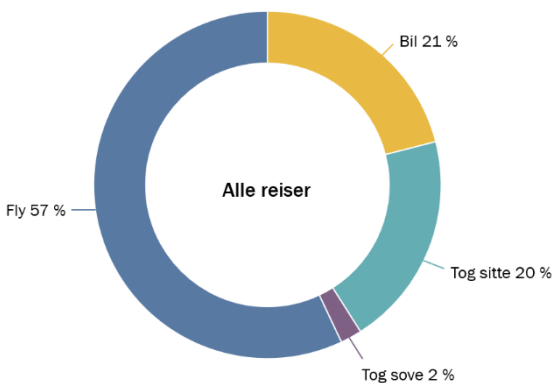
Ingen av trendklyngene/scenarioene som er samlet og utviklet gjennom det tverretatlige metodearbeidet vurderes å gi høy usikkerhet for de to strategiene. Samlet vurderes usikkerheten å være noe lavere for godsutredningen enn for fjerntogstrategien. Det er særlig godsutredningens vektlegging av samfunnssikkerhet, beredskap og militær mobilitet som er utslagsgivende for denne vurderingen. For fjerntogstrategien er det behovet for tiltak som gir reisetidsreduksjon som gir størst usikkerhet. Her er det både usikkerhet i form av strengere krav til forbruk av natur, og muligheten for lavere etterspørsel i regiontogmarkedet som følge av redusert omfang av pendling/arbeidsreiser som gir usikkerhet. De resterende tiltakene og virkemidlene som fjerntogstrategien omfatter har lav usikkerhet.

---

<sup>22</sup> [Metodeutvikling NTP](#).

## 5 Strekningsvis gjennomgang

### 5.1 Oslo–Bergen

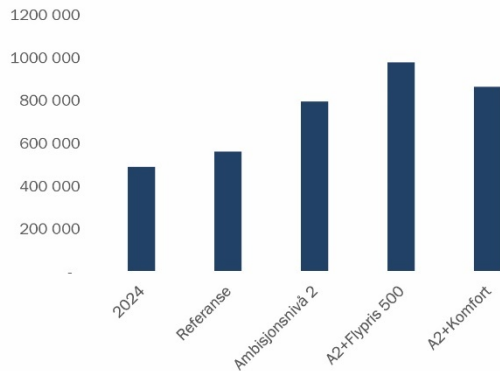
Dagens marked		
<b>Endepunktmarked</b>	Ca. 2,2 mill. årlige reiser	<b>Konkurransflater i endepunktmarkedet</b>  <p>Alle reiser</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Fly 57 %</li> <li>Bil 21 %</li> <li>Tog sitte 20 %</li> <li>Tog sove 2 %</li> </ul>
<b>Reisehensikt</b>	64 % fritidsreiser (herunder høy andel turistreiser) 36 % arbeidsreiser	
<b>Viktige underveismarkeder</b>	Underveismarkeder mellom Voss og Hønefoss viktige fra begge sider av fjellet. Gol, Geilo og Voss er stasjoner med høy passasjerutveksling.	
Dagens tilbud		
<b>Flyavganger i endepunktmarkedet</b>	Ca. 20 i hver retning	
<b>Togavganger</b>	5 + nattog	
<b>Reisetid tog</b>	6 t 58 min	
Sentrale utfordringer og behov		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lang reisetid</li> <li>• Lite mulighet for tilbudsutvikling for å møte markedsbehovet for fjerntogreiser</li> <li>• Store deler av traseen har sårbar og gammel infrastruktur</li> <li>• Bratt topografi og eksponerte høyfjellsområder gjør banestrekningen ekstra sårbar for uvær og ras</li> </ul>		
Ambisjonsnivå som er undersøkt		
Ambisjonsnivå 1: Fjerntogtilbudet er pålitelig og kundeorientert		
Ambisjonsnivå 2: Fjerntoget er et relevant transportmiddel for alle kundegrupper		
Ambisjonsnivå 3: Fjerntoget er foretrukket transportmiddel for alle kundegrupper		
<b>Grunnlag for vurdering:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stort endepunktmarked, med mange flyavganger</li> <li>• Det er planlagt større utbygging på begge sider av fjellet (Ringeriksbanen, Arna–Stanghelle), som vil bidra til økt kapasitet og redusert reisetid. Dette vil styrke jernbanens konkurransekraft</li> <li>• Potensialet for å overføre reiser fra fly vurderes som stort</li> </ul>	

# Analyseresultater Oslo – Bergen

## Ambisjonsnivå 2

Fjerntoget er relevant for alle kundegrupper

### Endepunktmarkedet



### Tilbudsforbedring

- 8 avganger per dag + nattog
- Reisetid: 5 timer og 40 minutter

### Kostnader

Infrastruktur: 32,8 milliarder kroner  
+ 4 ekstra togsett (220 meter)

### Klimabidrag, mulig utslippskutt

Årlig reduksjon ved overført trafikk fra fly til tog ved bruk av prisvirkemiddel  
+500 kr på flybillett

**27 400**  
tonn CO2  
ekvivalenter

### Ikke-prissatte virkninger



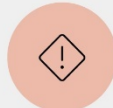
Natur og miljø

Meget stort konflikt-potensial



Sømløs mobilitet og kundeopplevelse

Middels positivt

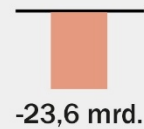


Sikkerhet, naturfare og beredskap

Lite positivt

### Netto nåverdi

Viser kun nytten skapt av fjerntogtilbudet. Nyten for annen trafikk kommer i tillegg.



Brutto nåverdi: **9,1 mrd.**

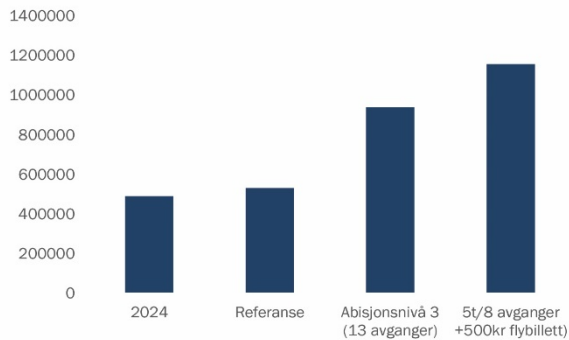


# Analyseresultater Oslo–Bergen

## Ambisjonsnivå 3

Fjerntoget er foretrukket på de lange reisene mellom byene

### Endepunktmarkedet



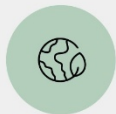
### Tilbudsforbedring

- 13 avganger per dag + nattog
- Reisetid: 5 timer

### Kostnader

Infrastruktur: 103 milliarder kroner  
+ 8 ekstra togsett (220 meter)

### Ikke-prissatte virkninger



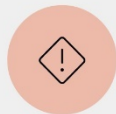
Natur og miljø

Meget stort konflikt-potensial



Sømløs mobilitet og kunde-opplevelse

Meget stor positivt



Sikkerhet, naturfare og beredskap

Liten positivt

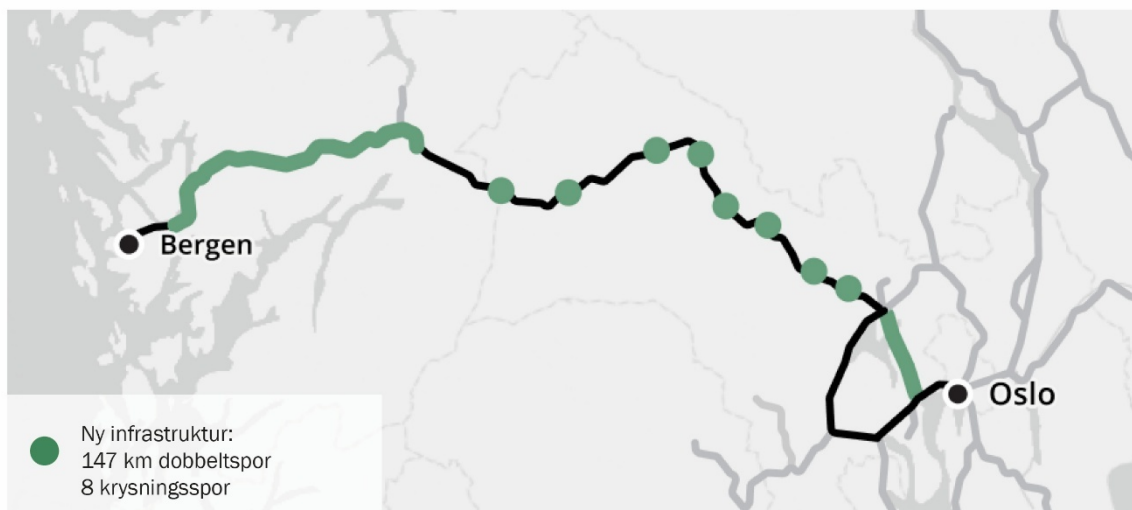
### Netto nåverdi

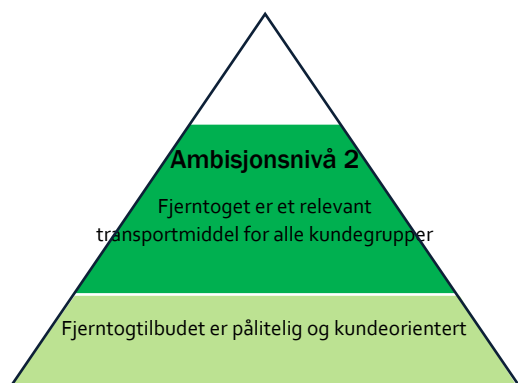
Viser **kun** nytten skapt av fjerntogtilbudet. Nyten for annen trafikk kommer i tillegg.



-87,2 mrd.

Brutto nåverdi: 16,2 mrd.





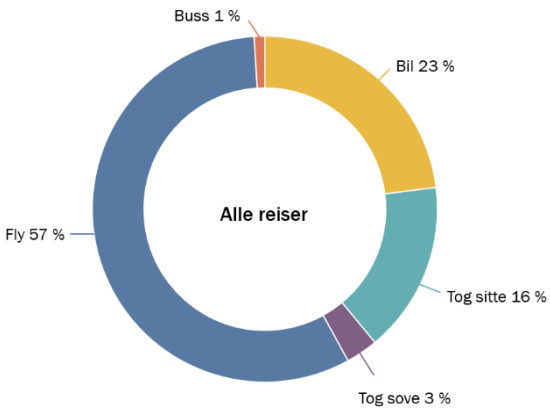
#### **Anbefaling Oslo–Bergen:**

Vi anbefaler å starte med å utvikle tilbudet i tråd med ambisjonsnivå 2 «gjøre fjerntogtilbudet relevant for alle kundegrupper» med følgende tiltak:

- Mer materiell
- Tilpassede nattog
- Optimalisering av ruteopplegget
- På sikt, bygging av Ringeriksbanen
- Bruk av prisvirkemidler fram til reisetiden er konkurransedyktig

Videre utredningsbehov: Det er behov for å styrke kunnskapen om hva vi kan få til på strekningen gjennom tiltak som inngår i ambisjonsnivå 1, og andre mindre tilpasninger/tiltak og «snarlige gevinster».

## 5.2 Oslo–Trondheim

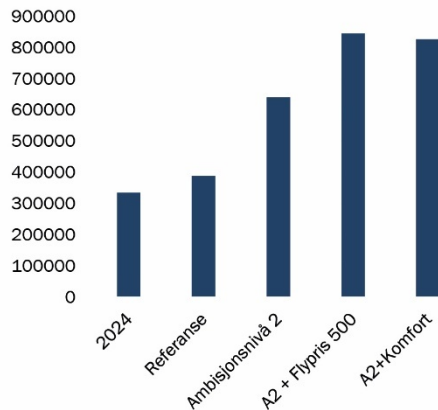
Dagens marked														
<b>Endepunktmarked</b>	Ca. 1,8 mill. årlige reiser	<b>Konkurransflater i endepunktmarkedet</b>  <p>Alle reiser</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Transportmiddel</th> <th>Prosent</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Fly</td> <td>57 %</td> </tr> <tr> <td>Bil</td> <td>23 %</td> </tr> <tr> <td>Tog sitte</td> <td>16 %</td> </tr> <tr> <td>Tog sove</td> <td>3 %</td> </tr> <tr> <td>Buss</td> <td>1 %</td> </tr> </tbody> </table>	Transportmiddel	Prosent	Fly	57 %	Bil	23 %	Tog sitte	16 %	Tog sove	3 %	Buss	1 %
Transportmiddel	Prosent													
Fly	57 %													
Bil	23 %													
Tog sitte	16 %													
Tog sove	3 %													
Buss	1 %													
<b>Reisehensikt</b>	72 % fritidsreiser 28 % arbeidsreiser													
<b>Viktige underveismarkeder</b>	Fjerntoget har en viktig regional rolle mellom Oslo og Hamar/ Lillehammer og mellom Trondheim og Oppdal. Overganger til/fra Raumabanen på Dombås er viktig.													
Dagens tilbud														
<b>Flyavganger i endepunktmarkedet</b>	Ca. 18 i hver retning													
<b>Togavganger</b>	5 + nattog													
<b>Reisetid tog</b>	6 t 46 min													
Sentrale utfordringer og behov														
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lang reisetid</li> <li>• Lite mulighet for tilbudsutvikling for å møte markedsbehovet for fjerntogreiser</li> <li>• Store deler av traseen har sårbar og gammel infrastruktur</li> <li>• Topografi og høyfjellsområder gjør banestrekningen ekstra sårbar for uvær og ras</li> </ul>														
Ambisjonsnivå som er undersøkt														
Ambisjonsnivå 1: Fjerntogtilbudet er pålitelig og kundeorientert														
Ambisjonsnivå 2: Fjerntoget er et relevant transportmiddel for alle kundegrupper														
Ambisjonsnivå 3: Fjerntoget er foretrukket transportmiddel for alle kundegrupper														
<b>Grunnlag for vurdering:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stort endepunktmarked, med mange flyavganger</li> <li>• Investeringer i reisetidsreduksjon på begge ender av relasjonen gir positive ringvirkninger for det regionale togtilbudet</li> <li>• Moderate reiseavstander (500 km)</li> <li>• Potensialet for å overføre reiser fra fly vurderes som stort</li> </ul>													

# Analyseresultater Oslo–Trondheim

## Ambisjonsnivå 2

Fjerntoget er relevant for alle kundegrupper

### Endepunktmarkedet



### Tilbudsforbedring

- 8 avganger per dag + nattog
- Reisetid: 6 timer

### Klimabidrag, mulig utslippskutt

Årlig reduksjon ved overført trafikk fra fly til tog ved bruk av prisvirkemiddel +500 kr på flybillett

**23 750**  
tonn CO2  
ekvivalenter

### Kostnader

Infrastruktur: 43,5 milliarder kroner  
+ 5 ekstra togsett (220 meter)

### Ikke-prissatte virkninger



Natur og miljø

Meget stort konflikt-potensial



Sømløs mobilitet og kundeopplevelse

Middels positiv

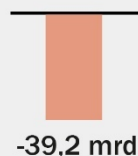


Sikkerhet, naturfare og beredskap

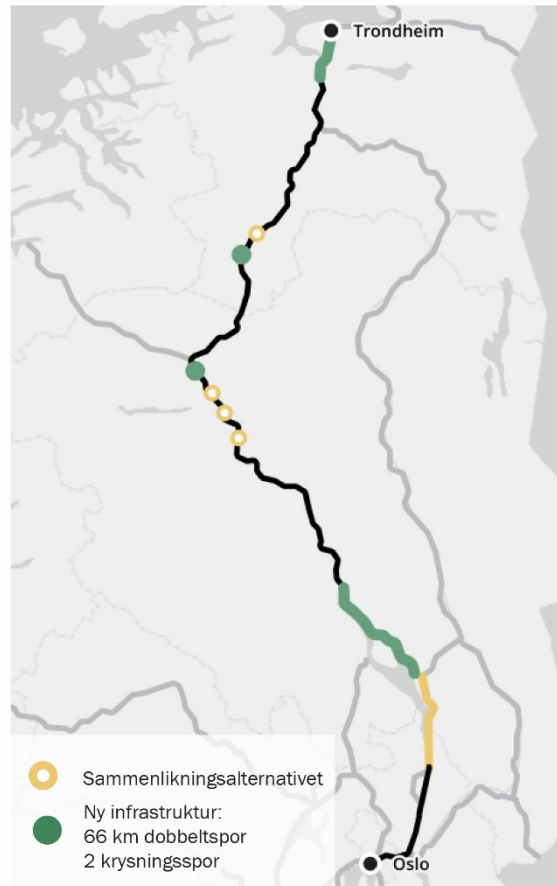
Liten positiv

### Netto nåverdi

Viser **kun** nytten skapt av fjerntogtilbudet. Nyten for annen trafikk kommer i tillegg.



Brutto nåverdi: **4,2 mrd.**

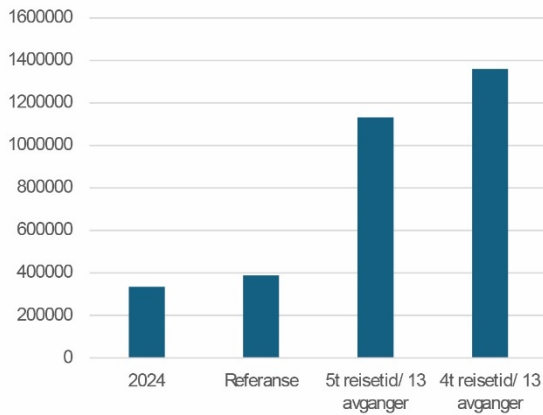


# Analyseresultater Oslo–Trondheim

## Ambisjonsnivå 3

Fjerntoget er foretrukket på de lange reisene mellom byene.

### Endepunktmarkedet



### Tilbudsforbedring

- Reisetid: 4 timer
- Avganger i både nye og gammel trase. 13 totalt per. dag + nattog

### Kostnader

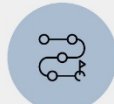
Infrastruktur: 162 milliarder kroner  
+ 18 tog "enheter" (110 meter)

### Ikke-prissatte virkninger



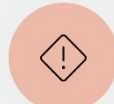
Natur og miljø

Meget stort konflikt-potensial



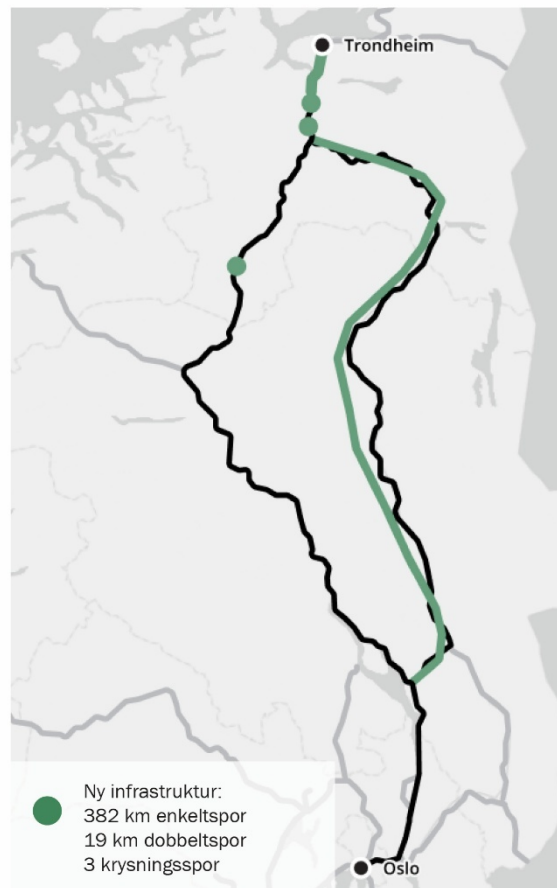
Sømløs mobilitet og kunde-opplevelse

Middels positivt



Sikkerhet, naturfare og beredskap

Meget stor positivt



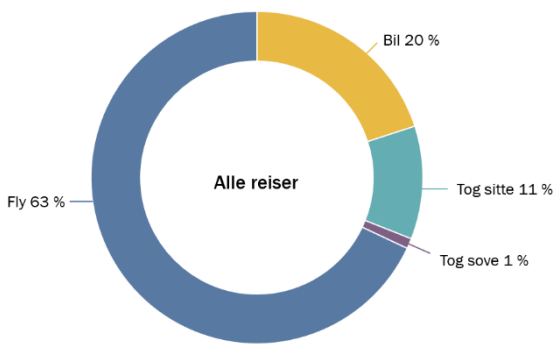
### Anbefaling Oslo–Trondheim:

Strekningen har en sentral rolle for overgangen til lavutslippssamfunnet. Fjerntogstrategien gir ikke et entydig svar på hvordan strekningen som korridor med to traseer kan utnyttas best mulig, Godsutredningen kommer til samme konklusjon, og vi anbefaler at strekningen utredes videre ved bruk av statens prosjektmodell/KVU, blant annet for å avklare framtidig trase.



For den korte tidshorizonten anbefales det at togtilbudet styrkes gjennom tiltak for bedre reiseopplevelse, mer/egnet materiell, optimalisering av ruteopplegget og bruk av prisvirkemidler fram til reisetiden er konkurransedyktig.

## 5.3 Oslo–Kristiansand–Stavanger

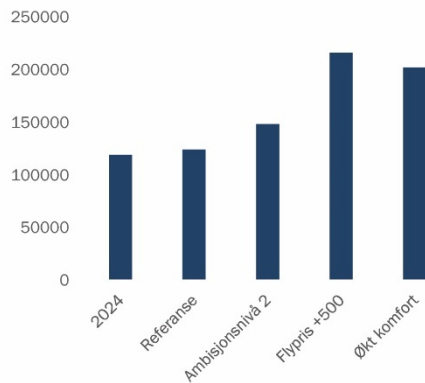
Dagens marked		
<b>Endepunktmarked</b>	Ca. 1 mill. årlige reiser Oslo–Stavanger	<b>Konkurransflater i endepunktmarkedet</b>  <p>Alle reiser</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Fly 63 %</li> <li>Bil 20 %</li> <li>Tog sitte 11 %</li> <li>Tog sove 1 %</li> </ul>
<b>Reisehensikt</b>	62 % fritidsreiser 38 % arbeidsreiser	
<b>Viktige underveismarkeder</b>	<p>Jæren, Kristiansandregionen, Midt-Telemark og det sentrale Østlandet er viktige delmarkeder.</p> <p>På Nelaug og Nordagutu er det mulighet for omstigning til henholdsvis Arendal og Grenland/Notodden.</p>	
Dagens tilbud		
<b>Flyavganger i endepunktmarkedet</b>	Ca. 15 daglige avganger i hver retning	
<b>Togavganger</b>	6 + nattog	
<b>Reisetid tog</b>	7 t 56 min	
Sentrale utfordringer og behov		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lang reisetid</li> <li>• Store deler av traseen har sårbar og gammel infrastruktur</li> <li>• Store utfordringer knytte til driftsstabilitet</li> </ul>		
Ambisjonsnivå som er undersøkt		
<p>Ambisjonsnivå 1: Fjerntogtilbudet er pålitelig og kundeorientert</p> <p>Ambisjonsnivå 2: Fjerntoget er et relevant transportmiddel for alle kundegrupper</p> <p>Det er også undersøkt en styrking av tilbudet mellom Kristiansand og Oslo</p>		
<b>Grunnlag for vurdering:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lang reisetid Oslo–Stavanger</li> <li>• Konkurranseskraftig reisetid med tog vil kreve svært omfattende tiltak</li> <li>• Oslo–Stavanger har mindre markedspotensial enn Oslo–Bergen/Trondheim</li> </ul>	

# Analyseresultater Oslo–Stavanger

## Ambisjonsnivå 2

Fjerntoget er relevant for alle kundegrupper

### Endepunktsmarkedet



### Tilbudsforbedring

- Reisetid: 7 timer og 25 minutter
- Økt frekvens Stavanger–Kristiansand

### Kostnader

Infrastruktur: 47 milliarder kroner  
+ 5 tog (110 meter)

### Klimabidrag, mulig utslippskutt

Årlig reduksjon ved overført trafikk fra fly til tog ved bruk av prisvirkemiddel +500 kr på flybillett

**8 200**  
tonn CO2  
ekvivalenter

### Ikke-prissatte virkninger



Natur og miljø

Stor negativ



Sømløs mobilitet og kundeopplevelse

Middels positiv



Sikkerhet, naturfare og beredskap

Liten positiv

### Netto nåverdi

Viser kun nytten skapt av fjerntogtilbudet. Nytten for annen trafikk kommer i tillegg.

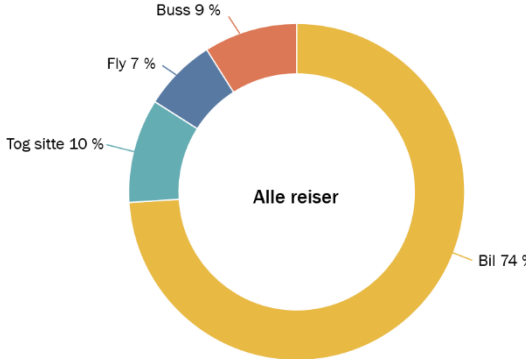
**-49,0 mrd.**

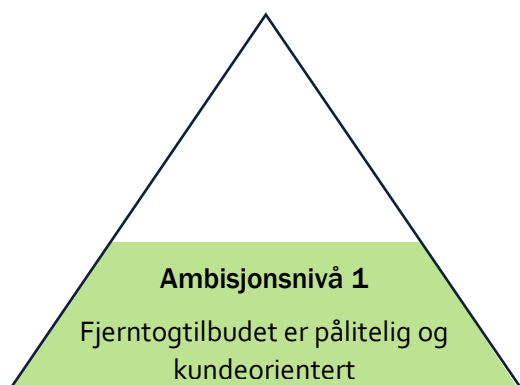
Brutto nåverdi: **-2,1 mrd.**



## Vurderinger for Oslo–Kristiansand

Vi har også sett på strekningen Oslo–Kristiansand, og hva som skal til for et konkurransedyktig tilbud på denne strekningen som tillegg til strekningen Oslo–Stavanger. Endepunktmarkedet er stort, men det er også andelen som i dag velger bil og busstilbudet på relasjonen.

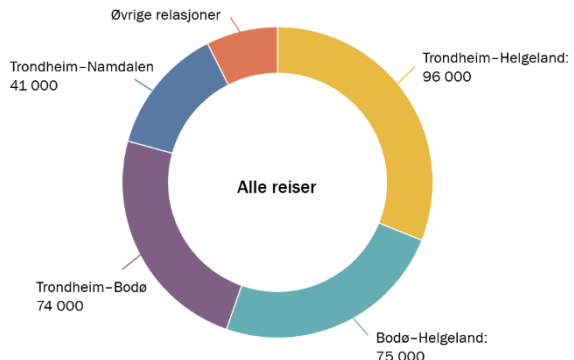
<b>Endepunktmarked</b>	Ca. 1,9 mill. årlige reiser Oslo–Kristiansand	<b>Konkurransflater i endepunktmarkedet</b> 
<b>Reisehensikt</b>	84 % fritidsreiser 14 % arbeidsreiser	
<b>Flyavganger i endepunktmarkedet</b>	Ca. 5–6 daglige avganger i hver retning	
<b>Frekvens</b>	I dag er det 7 avganger mellom Oslo og Kristiansand, her er det økt til 13, noe som gir timesavganger	
<b>Reisetid</b>	Reisetidsreduksjon på 1,5 t	
<b>Investering i infrastruktur</b>	70,3 mrd. (Enkeltsporet Grenlandsbane og kryssingsspor tillegg til ambisjonsnivå 2)	
<b>Funn</b>	Tilbudsforbedringen gir en trafikkøkning fra 200 000 til i underkant av 500 000 reisende per år. Av de nye reisene overføres fra 62 % fra veitrafikk (bil og buss) 22 % er nyskapte reiser, 16 % er overførte flypassasjerer. Strekningen har et relativt lite flytilbud i dag, kollektivsystemet på vei er godt utbygd og netto-nyttene av investeringene er negativ (-58.5 mrd.).	



### Anbefaling Oslo–Stavanger:

Større tilbudsforbedringer krever omfattende tiltak. Strekningen har lavere markedspotensial enn Oslo–Bergen/Trondheim. Vi anbefaler mindre forbedringer i tilbudet gjennom tiltak som gir bedre reiseopplevelse («ambisjonsnivå 1»). Nytt fjerntogmateriell gir økt kapasitet. Fjerntogmateriellet må tilpasses strekningens kurvatur. Nytt nattogkonsept vurderes.

## 5.4 Trondheim–Bodø

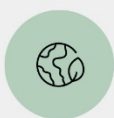
Dagens marked														
<b>Fjerntogmarked 2024</b>	Ca. 300 000 årlige togreiser på strekningen	<p><b>Fjerntogreiser fordelt på delmarkeder</b></p>  <table border="1"> <caption>Fjerntogreiser fordelt på delmarkeder</caption> <thead> <tr> <th>Delmarked</th> <th>Antall reiser</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Trondheim–Helgeland</td> <td>96 000</td> </tr> <tr> <td>Bodø–Helgeland</td> <td>75 000</td> </tr> <tr> <td>Trondheim–Bodø</td> <td>74 000</td> </tr> <tr> <td>Trondheim–Namdalen</td> <td>41 000</td> </tr> <tr> <td>Øvrige relasjoner</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>	Delmarked	Antall reiser	Trondheim–Helgeland	96 000	Bodø–Helgeland	75 000	Trondheim–Bodø	74 000	Trondheim–Namdalen	41 000	Øvrige relasjoner	-
Delmarked	Antall reiser													
Trondheim–Helgeland	96 000													
Bodø–Helgeland	75 000													
Trondheim–Bodø	74 000													
Trondheim–Namdalen	41 000													
Øvrige relasjoner	-													
<b>Viktige underveismarkeder</b>	<p>Helgeland er et viktig underveismarked, med viktige stopp i Mo i Rana og Mosjøen.</p> <p>Underveismarkedet, dvs. Bodø–Helgeland og Trondheim–Helgeland, utgjør en stor andel av togtrafikken, og større andel enn i de andre strekningene.</p>													
<b>Konkurrerende transportmidler</b>	<p>Fly dominerer endepunktmarkedet. Underveismarkedet har også et konkurrerende flytilbud.</p> <p>Med unntak av strekningen Bodø–Mosjøen, er bil klart raskere enn toget.</p>													
Dagens tilbud														
<b>Flyavganger i endepunktmarkedet</b>	Ca. 15 daglige avganger i hver retning													
<b>Togavganger</b>	1 + nattog													
<b>Reisetid tog</b>	9 t 51 min													
Sentrale utfordringer og behov														
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Svært lang reisetid</li> <li>• Store deler av traseen har sårbar og gammel infrastruktur</li> <li>• Topografi og høyfjellsområder gjør banestrekningen ekstra sårbar for uvær og ras</li> </ul>														
Ambisjonsnivå som er undersøkt														
<p>Ambisjonsnivå 1: Fjerntogtilbudet er pålitelig og kundeorientert</p> <p>Ambisjonsnivå 2: Fjerntog er et relevant transportmiddel for alle kundegrupper</p>														
<b>Grunnlag for vurdering:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lang reisetid med tog i endepunktmarkedet</li> <li>• Konkurranseskarp reisetid med tog vil kreve svært omfattende tiltak</li> <li>• Få reisende sammenliknet med andre strekninger</li> </ul>													

# Analyseresultater Trondheim–Bodø

## Ambisjonsnivå 2

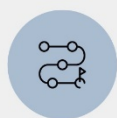
Fjerntoget er relevant for alle kundegrupper

### Ikke-prissatte virkninger



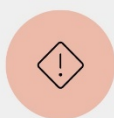
Natur og miljø

Stor negativ



Sømløs mobilitet og kundeopplevelse

Middels positiv



Sikkerhet, naturfare og beredskap

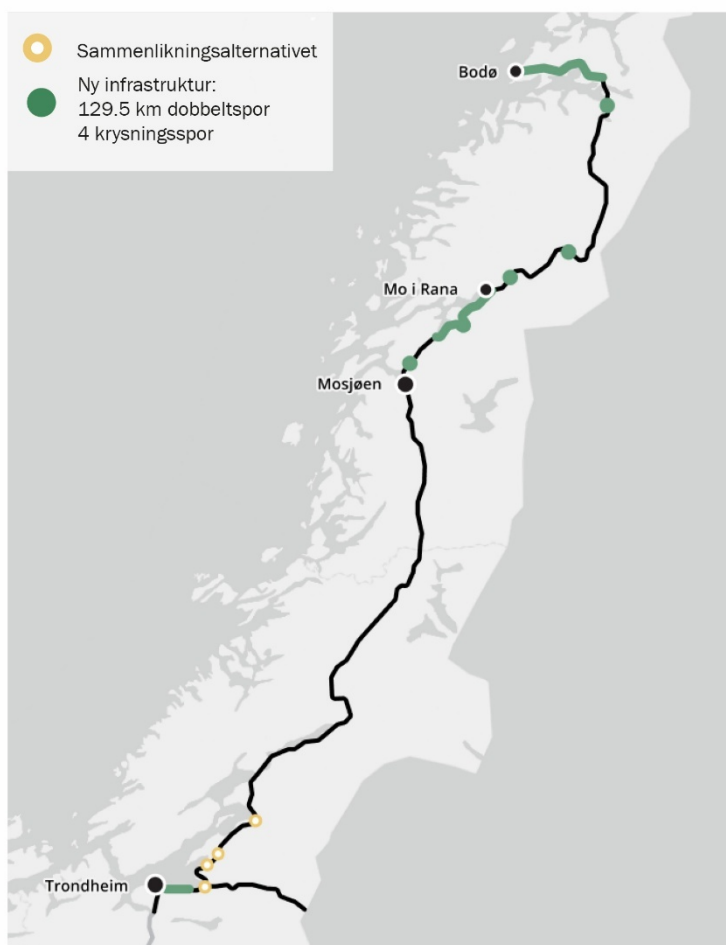
Liten positiv

### Undersøkt tilbudsforbedring

- Reisetiden redusert med 50 minutter
- Frekvensen økt i pendelen Mosjøen–Bodø

### Kostnader

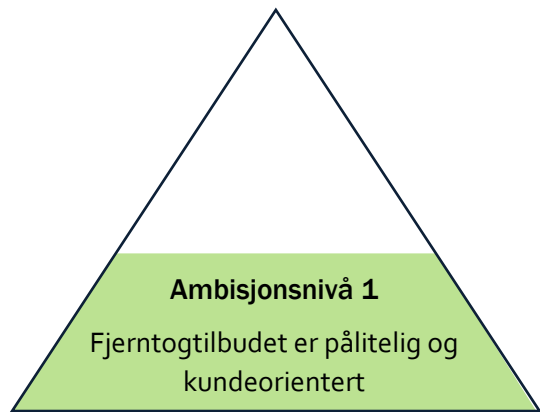
Infrastruktur: 85 milliarder kroner



### **Anbefaling Trondheim–Bodø:**

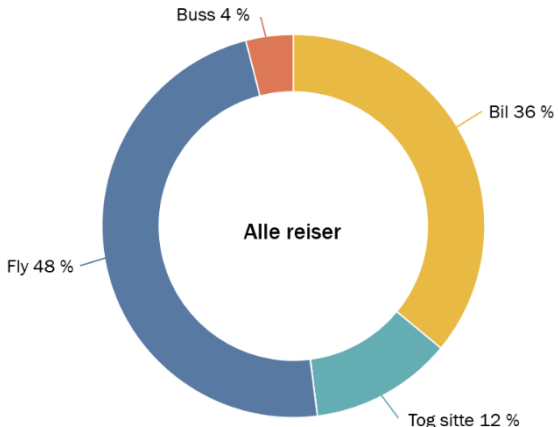
Strekningen har et mindre marked og passasjertall enn de andre nasjonale fjerntogstrekningene, men sammenliknet med de grensekryssende strekningene er passasjertallet på strekningen langt større. Større tilbudsforbedringer som gjør jernbanen konkurransedyktig mot fly krever store tiltak. Mindre tilbudsforbedringer jamfør ambisjonsnivå 2 krever omfattende tiltak. For å nå klimamål vil trolig andre tiltak ha en bedre effekt, som for eksempel deelektrifisering.

Nye togsett (forventet leveranse 2028) vil ha større kapasitet enn dagens materiell. Med økt kapasitet i hver avgang kan derfor en betydelig vekst i etterspørsel utvikles uten at det settes inn flere avganger. Et nattogkonsept tilpasset strekningen må vurderes. Vi anbefaler mindre forbedringer i tilbudet gjennom tiltak som gir bedre reiseopplevelse. Strekningen prioriteres i godsutredningen som utvikles parallelt, og har stor betydning for samfunnssikkerhet.



## 5.5 Oslo–Stockholm

### 5.5.1 Dagens situasjon og mulighetsrom

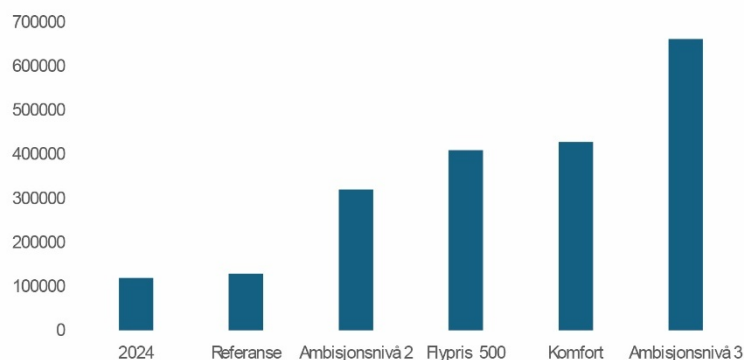
Dagens marked		
<b>Endepunktmarked</b>	Ca. 1 mill. årlige reiser	<b>Konkurransflater i endepunktmarkedet</b>   <p>Alle reiser</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Fly 48 %</li> <li>Bil 36 %</li> <li>Tog sitte 12 %</li> <li>Buss 4 %</li> </ul>
<b>Reisehensikt</b>	67 % fritidsreiser 33 % arbeidsreiser	
<b>Viktige underveismarkeder</b>	I tillegg til endepunktmarkedene betjener også togene på strekningen viktige underveismarkeder i Karlstad og det sentrale Värmland.	
Dagens tilbud		
<b>Flyavganger i endepunktmarkedet</b>	Ca. 14 i hver retning	
<b>Togavganger</b>	5	
<b>Reisetid tog</b>	5 t 42 min	
Sentrale utfordringer og behov		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lav punktlighet og regularitet</li> <li>• Lite mulighet for å utvikle tilbudet for å møte markedet etter fjerntogreiser</li> </ul>		
Ambisjonsnivå som er undersøkt		
Ambisjonsnivå 1: Fjerntogtilbudet er pålitelig og kundeorientert		
Ambisjonsnivå 2: Fjerntoget er et relevant transportmiddel for alle kundegrupper		
Ambisjonsnivå 3: Fjerntoget er foretrukket transportmiddel for alle kundegrupper		
<b>Grunnlag for vurdering:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Markedsvurderinger gjort i forbindelse med tidligere mulighetsstudie estimerer at tilbudsforbedringer kan gi en betydelig økning i antall reisende</li> <li>• Det er et svært godt flytilbud på strekningen og stort potensial for overføring</li> </ul>	

# Analyseresultater Oslo–Stockholm

## Ambisjonsnivå 2

Fjerntoget er relevant for alle kundegrupper

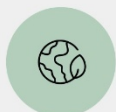
### Endepunktsmarkedet



#### Kostnader

Infrastruktur:  
59 milliarder kroner  
+ 10 tog (110 meter)

### Ikke-prissatte virkninger



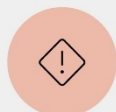
Natur og miljø

Stor negativ



Sømløs mobilitet og kundeopplevelse

Middels positiv



Sikkerhet, naturfare og beredskap

Liten positiv

### Netto nåverdi

Viser kun nytten skapt av fjerntogtilbudet. Nyttien for annen trafikk kommer i tillegg.



-61,3 mrd.

Brutto nåverdi: -2,0

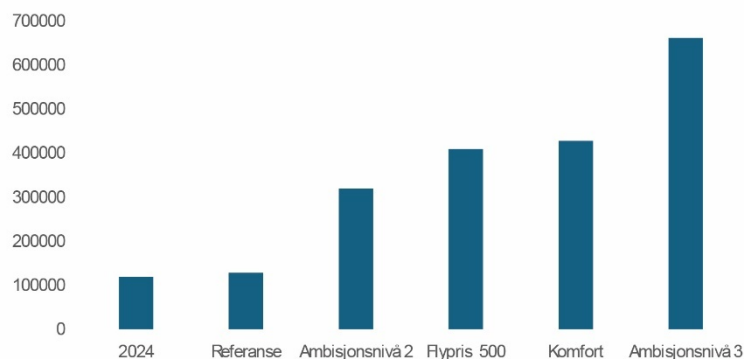


# Analyseresultater Oslo–Stockholm

## Ambisjonsnivå 3

Fjerntoget er foretrukket på de lengste reisene mellom byene

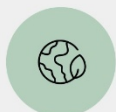
### Endepunktsmarkedet



#### Kostnader

Infrastruktur:  
26 milliarder kroner  
+ 14 tog (110 meter)

### Ikke-prissatte virkninger



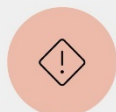
Natur og miljø

Stor negativ



Sømløs mobilitet og kundeopplevelse

Stor positiv



Sikkerhet, naturfare og beredskap

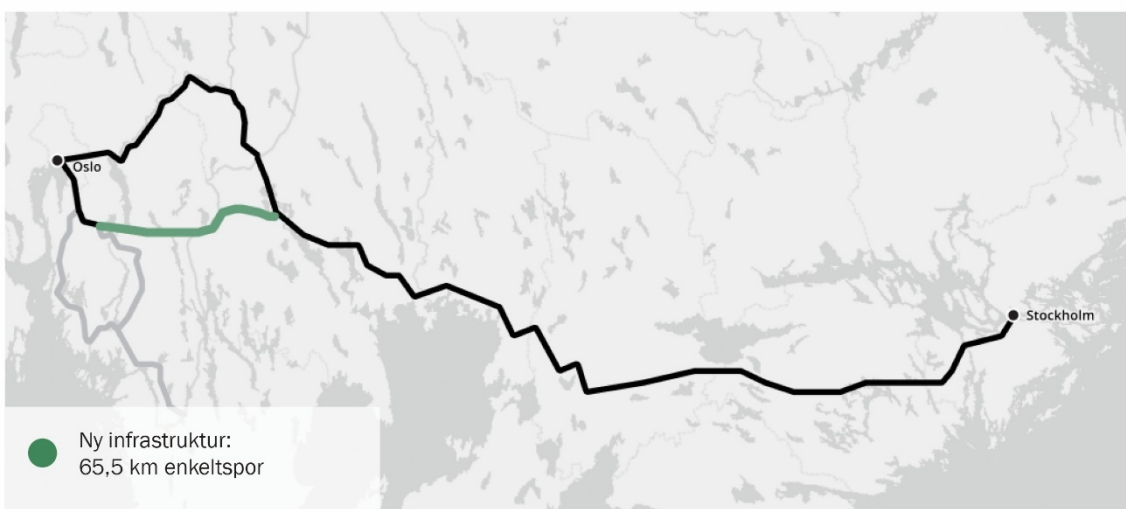
Stor positiv

### Netto nåverdi

Infrastrukturen er tilrettelagt med enkeltspor og dedikert fjerntog.

-14,3 mrd.

Brutto nåverdi: 11,3 mrd.



**Anbefaling Oslo–Stockholm:** Strekningen har stort markedspotensial, men tilbudsforbedringer både i dagens trase (A2) og ny trase (A3) krever omfattende tiltak. Det anbefales å utarbeide en KVVU i samarbeid med trafikkverket for å avklare ambisjonsnivå og trase.



## 5.6 Oslo–Gøteborg

### 5.6.1 Dagens situasjon og mulighetsrom Oslo–Gøteborg

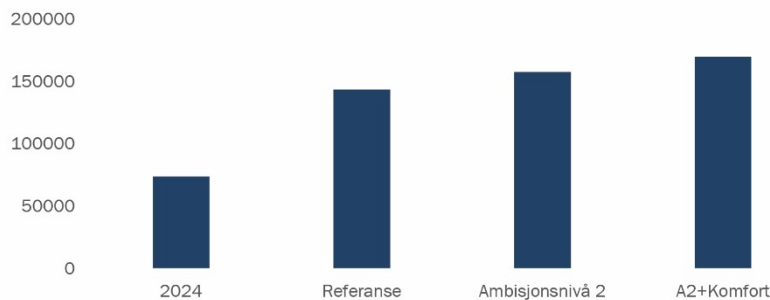
Dagens marked										
<b>Endepunktmarked</b>	Estimert til ca. 1 mill. årlige reiser i 2024	<b>Konkurransflater i endepunktmarkedet</b> <p>Alle reiser</p> <table border="1"><thead><tr><th>Transportmiddel</th><th>Prosent</th></tr></thead><tbody><tr><td>Bil</td><td>79 %</td></tr><tr><td>Buss</td><td>13 %</td></tr><tr><td>Tog</td><td>8 %</td></tr></tbody></table>	Transportmiddel	Prosent	Bil	79 %	Buss	13 %	Tog	8 %
Transportmiddel	Prosent									
Bil	79 %									
Buss	13 %									
Tog	8 %									
<b>Reisehensikt</b>	93 % fritidsreiser 7 % arbeidsreiser									
<b>Viktige underveismarkeder</b>	Ti av regiontog-avgangene mellom Oslo og Halden, går videre til Gøteborg, hvorav to av disse går videre til Malmø noen ukedager. Regiontogmarkedet i Østfold er derfor et viktig underveismarked.									
Dagens tilbud										
<b>Flyavganger i endepunktmarkedet</b>	Ingen flyavganger									
<b>Togavganger</b>	7 daglige avganger									
<b>Reisetid tog</b>	3 t 31 min									
Sentrale utfordringer og behov										
<ul style="list-style-type: none"><li>• Lav punktlighet og regularitet</li><li>• Lite rom for tilbudsutvikling</li></ul>										
Ambisjonsnivå som er undersøkt										
Ambisjonsnivå 1: Fjerntogtilbudet er pålitelig og kundeorientert										
Ambisjonsnivå 2: Fjerntog er et relevant transportmiddel for alle kundegrupper										
Det er også undersøkt videreføring av tilbudet til København										
<b>Grunnlag for vurdering:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Kort reiseavstand mellom Oslo og Gøteborg</li><li>• Flere tilbudsforbedringer er under planlegging på norsk side</li><li>• Potensialet for ytterligere større tilbudsforbedringer er lite</li></ul>									

# Analyseresultater Oslo–Gøteborg

## Ambisjonsnivå 2

Fjerntoget er relevant for alle kundegrupper

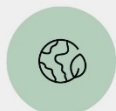
### Endepunktmarkedet



### Kostnader

Infrastruktur: 8 milliarder kroner

### Ikke-prissatte virkninger



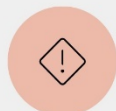
Natur og miljø

Liten negativ



Sømløs mobilitet og kundeopplevelse

Middels positiv

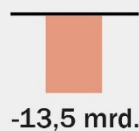


Sikkerhet, naturfare og beredskap

Liten positiv

### Netto nåverdi

Omfatter kjøp av nytt materiell og offentlig kjøp av transport. Viser kun resultat for Oslo–Gøteborg.



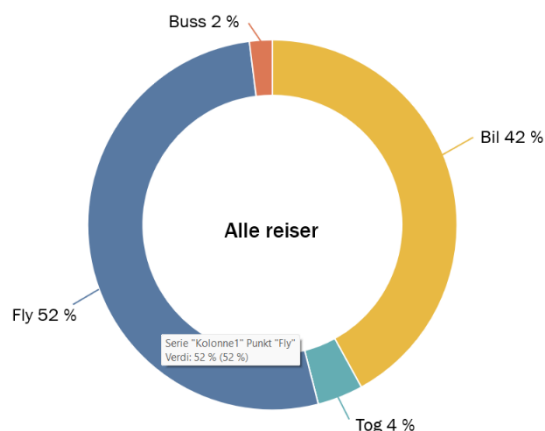
Brutto nåverdi: -5,3 mrd.



## Vurderinger for Oslo–København

<b>Dagens tilbud</b>	Oslo–Gøteborg: Reisetid 3 t 33 min, 7–8 avganger per dag/retning. Gøteborg–Malmø–København: reisetid 3 t 10 min til Malmø, 3 t 50 min til København. Avganger hver time, Gøteborg–Malmø: 7–8 avganger per dag, reisetid 2 t 30 min
<b>Undersøkt forbedring</b>	Gjennomgående tog, reisetid 6 t 30 min
<b>Funn</b>	Ved et gjennomgående tilbud blir antall togreisende nesten tredoblet. Overførte flyreiser utgjør den største andelen av trafikkveksten.

### Konkurransesflater i endepunktsmarkedet

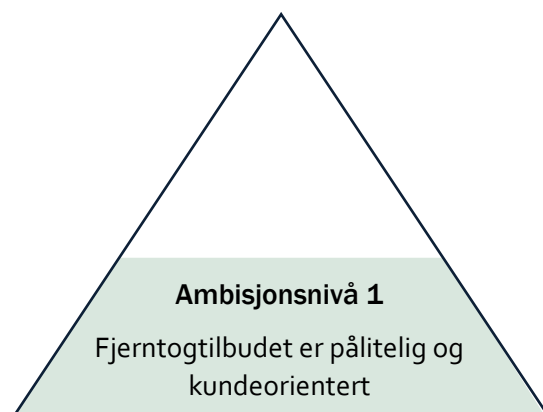


Det er de seneste årene gjort flere vurderinger av muligheten for å opprette et direkte ruter til København, og Jernbanedirektoratet har senest i 2025 gjort vurderinger om direkte dagtog mellom Oslo og København/Hamburg. Vurderingene viser at det er flere aktører som er interessert i eller planlegger å starte togtilbud på kommersielt grunnlag. Tilgang til infrastrukturkapasitet og kjøretøy framheves imidlertid som viktige risikofaktorer for etablering av et slikt tilbud. Jernbanedirektoratet følger opp dialogen med aktuelle togoperatører og berørte myndigheter i forbindelse med etablering av et kommersielt dagtogtilbud. Det er også gjort flere vurderinger av muligheten for det direkte nattogtilbud mellom Oslo og København. Her tilsier vurderingene at det vil være behov for statlig kjøp, og det jobbes videre med dette som egen prosess i Jernbanedirektoratet.

### Anbefaling Oslo–Gøteborg (København)

Mellom Oslo og Gøteborg er responsen på tilbudsforbedringene moderate, og bidraget til klimagassreduksjon mindre enn på andre strekninger. Ser vi helt til København blir bildet et annet, her er potensialet for økt trafikk og reduksjon i flyavganger større. Oslo–Gøteborg er første ledd i en viktig kobling mot Europa, der København er et knutepunkt for videre reiser. Utvikling av tilbudet på strekningen vurderes som modent, men krever samarbeid med skandinaviske transportvirksomheter og interesse for drift fra togoperatører. Det er kapasitetsutfordringer på strekningen Oslo–København, og et eventuelt gjennomgående fjerntogtilbud må ses i sammenheng med dagens regiontogtilbud til Gøteborg.

Tilbudet som er skissert i strategien omfatter tiltak for reisetidsinnkorting, men denne er relativt liten, og vil ikke være avgjørende for attraktiviteten til tilbudet. Her er gjennomgående ruter et mer effektivt virkemiddel.

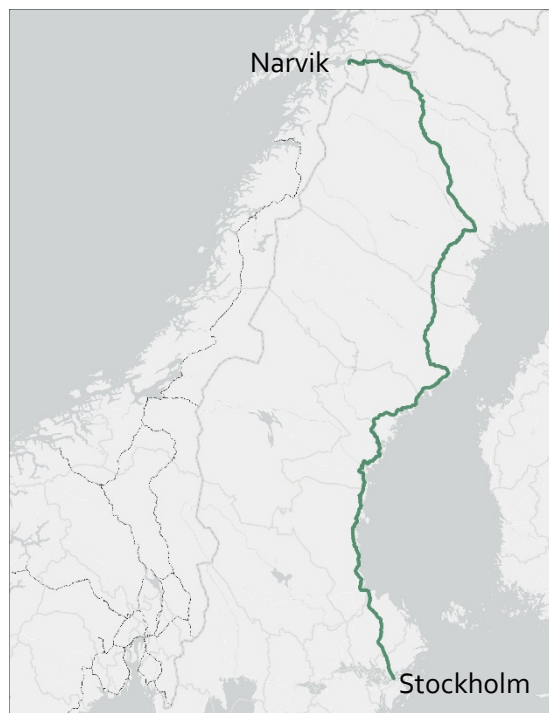


## 5.7 Andre strekninger

### 5.7.1 Narvik–Stockholm

Det er i dag et begrenset togtilbud mellom Narvik og Stockholm, med ett gjennomgående nattog, og én avgang med bytte i Luleå. Raskeste reisetid er ca. 19 timer. Det er heller ikke direktefly på strekningen og bilreisen på 1 400 km tar ca. 16 timer. I 2024 ble det registrert 19 000 påstigninger på norsk side av grensen. Dette tilsvarer 26 reisende per avgang.

En større forbedring av togtilbudet vil kreve betydelig ressursinnsats. Sett under ett er kun 43 km av transportrelasjonen Narvik–Stockholm på det norske jernbanenettet (Ofofbanen). Totalt sett medfører dette at togtilbudet bør videreføres innenfor ambisjonsnivå 1. Det er ikke vurdert høyere ambisjonsnivå for strekningen.



### 5.7.2 Trondheim–Stockholm

Det er i dag to daglige forbindelser med tog mellom Trondheim og Stockholm. Begge forbindelsene innebærer to overganger på Storlien og Duved eller Sundsvall. Samlet reisetid Trondheim–Stockholm er i dag 10–11 timer.

Det er også mulig å reise mellom Trondheim og Stockholm med bil og fly. Reisetiden med bil (raskeste rute) er 10.04 timer. Det har tidligere ikke vært direkte flytilbud mellom Trondheim og Stockholm, men fra februar 2026 starter det opp et direktetilbud med ca. 1 daglig avgang mellom byene.

Togtilbudet mellom Trondheim og Stockholm kan forbedres ved å etablere et gjennomgående togtilbud. Samtidig er det per i dag vurdert at det ikke er tilstrekkelig trafikkgrunnlag i endepunktmarkedet til å etablere et dedikert tilbud. Det bør i fremtiden gjøres nye analyser for å avgjøre om det er endringer i markeds situasjonen som tilsier at et gjennomgående tilbud bør etableres.



## 6 Anbefaling – strategi for framtidig utvikling av fjerntogtilbudet

### 6.1 Hvordan bør fjerntogtilbudet utvikles videre?

Utfordringsbildet for fjerntogtilbudet er sammensatt, og det er nødvendig å se flere virkemidler i sammenheng når man skal tilrettelegge det framtidige tilbudet for å møte disse utfordringene.

Analyseresultatene, beskrevet i kapittel 4, viser at fjerntogtilbudet kan bidra til omstilling til lavutslippssamfunnet, og samtidig bidra til å oppnå andre transportpolitiske mål. Samtidig viser resultatene at potensialet for måloppnåelse varierer mellom fjerntogstrekningene. Dette gir behov for en differensiert strategi der innsatsen konsentreres der måloppnåelsen er størst.

Transportanalysen synliggjør at det er på strekningene Oslo–Bergen og Oslo–Trondheim at fjerntoget har størst potensial for å konkurrere mot fly. Det samme gjelder Oslo–Stockholm, selv om reisevolumene her er mindre. Det er derfor på disse strekningene at den største innsatsen bør rettes. For de andre fjerntogstrekningene som ikke prioriteres bør det gjøres tiltak for å sikre bedre at tilbudet er pålitelig og kundeorientert, jamfør ambisjonsnivå 1. For flere av disse strekningene anbefales det tiltak i godsutredningen som også kan påvirke fjerntogtilbudet positivt.

På strekningene Oslo–Bergen, Oslo–Trondheim og Oslo–Stockholm viser analysen at det er et stort potensial for nytte dersom togtilbudet forbedres. Tilbudsforbedringene er imidlertid også kostbare. For ambisjonsnivå 2 viser analysene at tilbudsforbedringene alene ikke kan forsvare investeringene som skal til uten bruk av ytterligere virkemidler, eller nytte fra annen trafikk.

I ambisjonsnivå 3 blir det for de fleste strekningene et større gap mellom kostnad og nytte, og vanskeligere å forsvare investeringen gjennom bidrag fra andre virkemidler og annen trafikk. Unntaket her er Oslo–Stockholm, der en ny og raskere trase ser ut til å ha lavere kostnad og høyere nytte enn en videreutvikling av dagens infrastruktur. Her bør det gjøres videre utredninger for å avklare korridor for videre utvikling. For Oslo–Trondheim er det også behov for videre vurderinger å se de to analyserte korridorene i sammenheng.

Reisetidsreduksjon er det viktigste virkemiddelet for å gjøre toget konkurransedyktig sammenlignet med fly. Dette er det mest kostbare virkemiddelet, og det tiltaket som tar lengst tid å få etablert. Andre virkemidler har også en effekt på fjerntogmarkedet, og transportanalysen viser at både komfort og prisvirkemidler bidrar til flere reisende. Disse virkemidlene er mindre kostbare, men krever i varierende grad avklaringer og videre utvikling/koordinering for å kunne implementeres. Det er naturlig å fokusere innsatsen på kort sikt for at disse virkemidlene kan realiseres.

På lengre sikt er det viktig å legge til rette for tiltak som øker transportkapasiteten og reduserer reisetiden på de strekningene med høyest mulighet for måloppnåelse. For å få en god balanse mellom samfunnsnytte og kostnader i utviklingen av fjerntog tilbudet, er det sentralt at virkemidlene ses i sammenheng. Det bør derfor gjøres en samlet og målrettet satsing på fjerntoget gjennom en egen effektpakke.

Dette gir grunnlag for å anbefale en strategi for utviklingen av fjerntogtilbudet, som beskrevet i det følgende.

## 6.2 Strategi for perioden fram mot 2035: Nok kapasitet til å bidra til omstilling

På kort sikt anbefales følgende strategiske grep:

- 1) Etablere en samlet satsing på fjerntog
- 2) Sikre tilstrekkelig kapasitet og kvalitet i fjerntogtilbudet til å bidra til å nå klimamålet for 2035, og bidra til en omstilling til lavutslippssamfunnet
- 3) Gjennomføre strategiske veivalg, tiltak på strekningene med størst potensial

### 1) Etablere en samlet satsing på utvikling av fjerntogtilbudet

Som tidligere beskrevet har utvikling av fjerntogtilbudet i stor grad vært en konsekvens av at det har vært satset på lokal og regional tilbudsutvikling, og godstransport på bane. For å få fullt utbytte av satsing, og for å kunne gjøre de grepene som også bidrar til et bedre fjerntogtilbud vil vi gjennom fjerntogstrategien anbefale å se helhetlig på fjerntogtilbudet, og å samle innsatsen i en egen effektpakke eller et eget innsatsområde for utvikling av fjerntogtilbudet.

### 2) Sikre tilstrekkelig kapasitet og kvalitet i fjerntogtilbudet til å bidra til omstilling

For at kundene skal velge å bruke togtilbudet i større grad, er det nødvendig å iverksette følgende tiltak:

**Tilstrekkelig og egnet materiell:** Materiellanskaffelsene må sikre at togene har tilstrekkelig kvalitet og kapasitet både på dag- og nattavganger for å møte framtidig etterspørsel. I tillegg må ombordkapasitet og komfort være i tråd med gjeldende krav, slik at tilbudet oppleves attraktivt og konkurransedyktig. Materiellet må dimensjoneres og konfigureres med tanke på behovet hver enkelt strekning har for fleksibilitet og langsiktig tilpasning til markedets behov.

Kjøp av nattog med økt kapasitet og tilrettelegging for et attraktivt sovetilbud kan være et godt grep. Nattogtilbudet er krevende å drifte kommersielt, og det forventes derfor at et slikt tilbud vil kreve offentlig kjøp. Kjøp av dedikerte nattog vil frigjøre materiell som kan brukes både til dag og natt, noe som muliggjør flere avganger på dagtid. På særlig attraktive tidspunkt bør det vurderes om det er fornuftig og mulig å kjøre flere nattogavganger.

Erfaringsmessig vil nytt materiell gi økt etterspørsel. Standardtogene som inngår i den første avtalefestede anskaffelsen til Norske tog innebærer en kapasitetsøkning mellom Oslo og Stavanger, på enkelte avganger Oslo–Trondheim og på Trondheim–Bodø. Det bør brukes prisvirkemidler for å gjøre den ekstra kapasiteten attraktiv. Mellom Oslo og Bergen vurderes flere avganger.

**Billettløsninger:** For å kunne tilby reisegarantier på grensekryssende reiser må det arbeides videre med avtaleverket. Muligheter for å bestille fjerntogreiser lengre fram i tid krever også andre tiltak og tilpasninger, og bør være del av arbeidet for å se på om ruteplanprosessen i større grad kan tilpasses fjerntogmarkedet.

**Tilpasning av ruteplanprosessen:** Ruteplanprosessen har tradisjonelt hatt en innretning der fjerntog i liten grad er prioritert. Vi anbefaler en gjennomgang for å se om ruteleier, prioritering av trafikk og større forutsigbarhet for fjerntogtilbudet kan gjennomføres, særlig for ekspressavganger. Det er også behov for å differensiere mellom reisetid på dag og natt, og i større grad tilpasse tilbudet til de avgangene som er attraktive for kundene.

**Effektiv og målrettet bruk av ny teknologi:** Effektiv bruk av ny teknologi er et sentralt virkemiddel for å styrke kapasitet, kvalitet og regularitet i fjerntogtilbudet innenfor et begrenset økonomisk og

arealmessig handlingsrom. Ved å prioritere ny teknologi for trafikkstyring, signal- og sikringsanlegg, togradio og nettdekning, samt økt datadeling mellom tog, infrastruktur og trafikkstyringssentraler, kan eksisterende infrastruktur utnyttes bedre, samtidig som drifts- og vedlikeholdskostnadene holdes nede og energiforbruket reduseres. I tillegg gir dette muligheter for bedre informasjon til de reisende både i normal- og avvikssituasjoner.

**Andre mulige tiltak som øker reiseopplevelsen:** For å øke attraktiviteten fra Oslo mot de andre byene kan det vurderes å opprette en lounge på Oslo S etter samme modell som SJ sin lounge på Stockholm S.

### 3) Strategiske veivalg: planavklaring og igangsetting

Strekningene Oslo–Bergen, –Trondheim, –Stockholm og –Gøteborg (København) peker seg ut som aktuelle for videre utvikling

**Oslo–Bergen:** Vi anbefaler på sikt å starte med å utvikle tilbudet i tråd med ambisjonsnivå 2 «gjøre fjerntogtilbudet relevant for alle kundegrupper». Dette innebærer en reisetidsinnkorting på ca. 1 time, og en økning i antallet avganger fra dagens 5 til 8 avganger. Nattog kommer i tillegg.

Det er behov for å styrke kunnskapen om hva vi kan få til på strekningen gjennom tiltak som inngår i ambisjonsnivå 1, det vil si mindre tiltak og «snarlige gevinster». Dette utredningsarbeidet er prioritert i Jernbanedirektoratets virksomhetsplan, og vil supplere «effektpakken for fjerntog» inn mot neste NTP.

**Oslo–Trondheim:** Her gir ikke fjerntogstrategien et entydig svar på valg av trase, og hvordan strekningen som korridor med to traseer kan utnyttes best mulig, godsutredningen kommer til samme konklusjon, og vi anbefaler at strekningen utredes videre ved bruk av statens prosjektmodell/KVU. Når det er riktig å gjennomføre en KVU må ses i sammenheng med handlingsrom i totalporteføljen.

Samtidig som strekningen utredes videre ser vi at denne strekningen, sammen med Oslo–Bergen, har en sentral rolle i overgangen til lavutslippssamfunnet. Vi anbefaler at også denne strekningen styrkes med flere avganger og bruk av prisvirkemidler.

**Oslo–Stockholm:** Denne strekningen er interessant for videre utvikling på sikt. Her vil det også være nødvendig med videre utredning for å avklare valg av ambisjonsnivå og trase. Vi anbefaler at det gjennomføres en KVU for å framskaffe et beslutningsgrunnlag, men at dette utredningsarbeidet prioriteres etter utredning av Oslo–Trondheim.

#### **Oslo–Gøteborg (København):**

Oslo–Gøteborg er første ledd i en viktig kobling mot Europa, der København er et knutepunkt for videre reiser. Utvikling av tilbudet på strekningen vurderes som modent, men krever samarbeid med skandinaviske transportvirksomheter og interesse for drift fra togoperatører. Tilbudet som er skissert i strategien omfatter tiltak for reisetidsinnkorting, men denne er relativt liten, og vil ikke være avgjørende for attraktiviteten til tilbudet. Her er gjennomgående ruter et mer effektivt virkemiddel.

**Videre utredningsbehov for å styrke tilrettelegging på kort sikt og muliggjøre strategiske veivalg på lengre sikt:**

- Behov for å styrke kunnskapen om hva vi kan få til gjennom mindre tiltak og «snarlige gevinster» på Bergensbanen. Dette arbeidet er prioritert for tidlig oppstart, og vil supplere «effektpakken for fjerntog» inn mot neste NTP.
- Behov for å styrke det faglige beslutningsgrunnlaget på strekningen Oslo–Trondheim. Her foreslår vi en utredning (KVU eller mulighetsstudie) som ser gods og person i sammenheng og vurderer grundigere de muligheter som to traseer i en korridor innebærer. Tidspunkt for en KVU må vurderes mot handlingsrom i totalporteføljen.
- Mellom Oslo og Stockholm bør det vurderes en KVU i samarbeid med Trafikkverket. En slik vurdering bør gjøres etter Oslo – Trondheim er vurdert.

### **6.3 Strategi for 2035–2050: Satse videre på strekninger med størst potensial – prioritere reisetidsreduksjon**

Mellom 2035 og 2050 er strategien å videreføre en satsing på de strekningene som har størst potensial, og i tråd med de strategiske vegvalgene som er tatt i perioden fram mot 2035.

Satsingen vil innebære materiellkjøp for å kunne tilby økt frekvens, prioritering av raskere avganger, bedre kundetilpasning og prioritering og finansiering av tiltak som gir raskere reisetid.

Fjerntoget er relevant for flere reiseformål. For videre kundetilpasning til ulike reiseformål vil ruteplanprosessen være sentral for å få utløst togtilbudets potensial. Raskere tog på enkelte avganger bør prioriteres.

### **6.4 Strategi for videre utvikling etter 2050: Innsats i et lengre perspektiv**

Det er lange linjer i jernbanepanlegging og -utvikling. Gjeldende jernbanestrategi (NTP 2025–2036) har en ambisjon om å bygge ny rikstunell gjennom Oslo for å øke kapasiteten for tilbudsutvikling i Oslo-området og for reiser mellom de store byene og til utlandet<sup>23</sup>. Ny rikstunnel er et omfattende prosjekt, både i kostnad og kompleksitet, men for fjerntogtilbudet vil dette innebære en ny måte å tenke ruteopplegg og frekvens på. Tilbudet vil i langt større grad kunne tilpasses kundenes behov for ankomst og avreisetidspunkt.

Innsatsen i et lengre perspektiv vil bygge videre på de strategiske valgene som er gjort, øke kapasiteten på utvalgte strekninger, øke tilbudet på attraktive tidspunkt og investere i og utnytte tiltak som gir raskere reisetid.

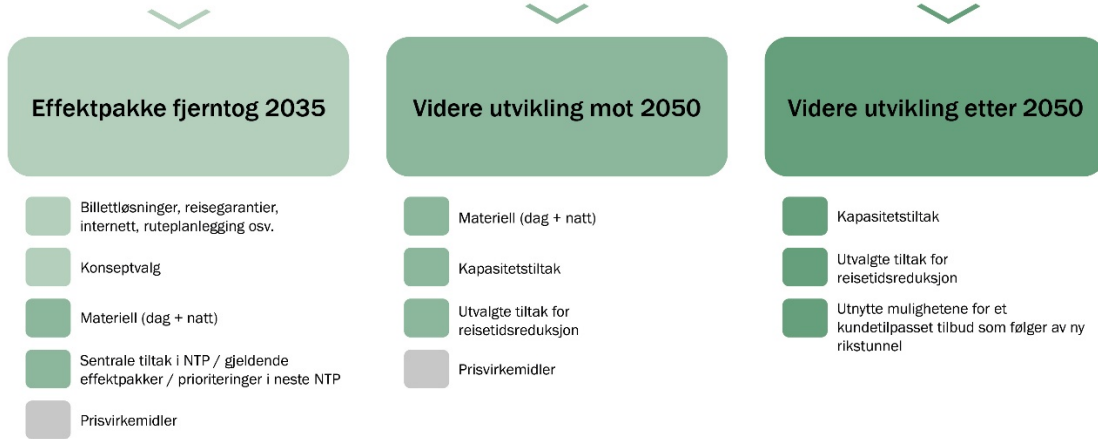
---

<sup>23</sup> [Meld. St. 14 \(2023–2024\)](#)

Bidra med nok kapasitet til omstilling og klimamål for 2035. Beslutningsgrunnlag for strategiske veivalg.

Satse på strekninger med størst potensial. Prioritere reisetidsreduksjon. Styrke kapasiteten for omstilling og klimamål i 2050.

Innsats i et lengre perspektiv.



Figur 7 Fjerntogstrategi på kort, mellomlang og lang sikt