

Jernbanen 2050, Kollektivstudie Østlandet

# Notat 1

## Utfordringsbildet

Dokument nr: [Dokumentnr]

Dato:

Utarbeidet av prosjektgruppen: Ansvarlig: Ida Bøe Kvalitetssikret av: Kathrine Gjerde	Saksnummer 2024/1961
Godkjent av: Tatiana Klougman Behandlet i styringsgruppen: 21.03.2025 PA: Tatiana Klougman PE: Jan Frederik Geiner	Dokumentnummer
Dato 10.02.2025	Versjon 01
Endringslogg:	

# Innhold

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

# 1 Oppgave og avgrensning

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

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

Hva er problemet?

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

Hvem blir berørt av problemet?

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

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

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

## 2 Samfunnsutfordringer

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

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

- **Redusert økonomisk handlingsrom**

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

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

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

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

- Redusere utslippene med minst 55 prosent innen 2030 sammenlignet med 1990-nivå. Dette tilsvarer en reduksjon på 28 millioner tonn CO<sub>2</sub>
- Være et lavutslippssamfunn i 2050, som innebærer en utslippsreduksjon på 90-95 prosent sammenlignet med 1990-nivå. Dette tilsvarer en reduksjon på 46-48 millioner tonn CO<sub>2</sub>.

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

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

- **Ustabil geopolitisk situasjon**

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

- **Endring og usikkerhet i globale markeder**

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

- **Teknologisk utvikling**

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

- **Samfunnssikkerhet og beredskap**

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

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

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

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

# 3 Kollektivstudie for Østlandet

## 3.1 Hva er problemet?

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

## 3.2 Problemets omfang

### Befolkningsvekst og arealbruk

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

### Kollektivtilbudet

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

### Klima og miljøutfordringer

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

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

### **Energiknapphet**

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

### **3.3 Konsekvenser dersom det ikke gjøres tiltak**

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

### **3.4 Hvem blir berørt av problemene?**

#### **Innbyggere og reisende**

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

#### **Transportører og næringsliv**

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

#### **Myndigheter (stat, fylke og kommuner)**

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

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

**Hovedutfordringer for myndighetene:**

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