

Jernbanen 2050, Kollektivstudie Østlandet

# Notat 2

## Behovsanalyse

Utarbeidet av prosjektgruppen:

Ansvarlig: Kathrine Gjerde

Kvalitetssikret av: Ida Bøe

Saksnummer

2024/1961

Godkjent av:

Dokumentnummer

Dokument nr: [Dokumentnr]

Dato: 9.2.2025

Behandlet i styringsgruppen: 21.03.2025 PA: Tatiana Klougman PE: Jan Frederik Geiner	#####
Dato 9.2.2025	Versjon 01
Endringslogg:	

# Innhold

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

# 1 Behovsanalyse

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

Behovsanalysen består av tre typer behov:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

# 2 Behov blant ulike kundegrupper på tog

## 2.1 Innledning

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

## 2.2 Kundegrupper

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

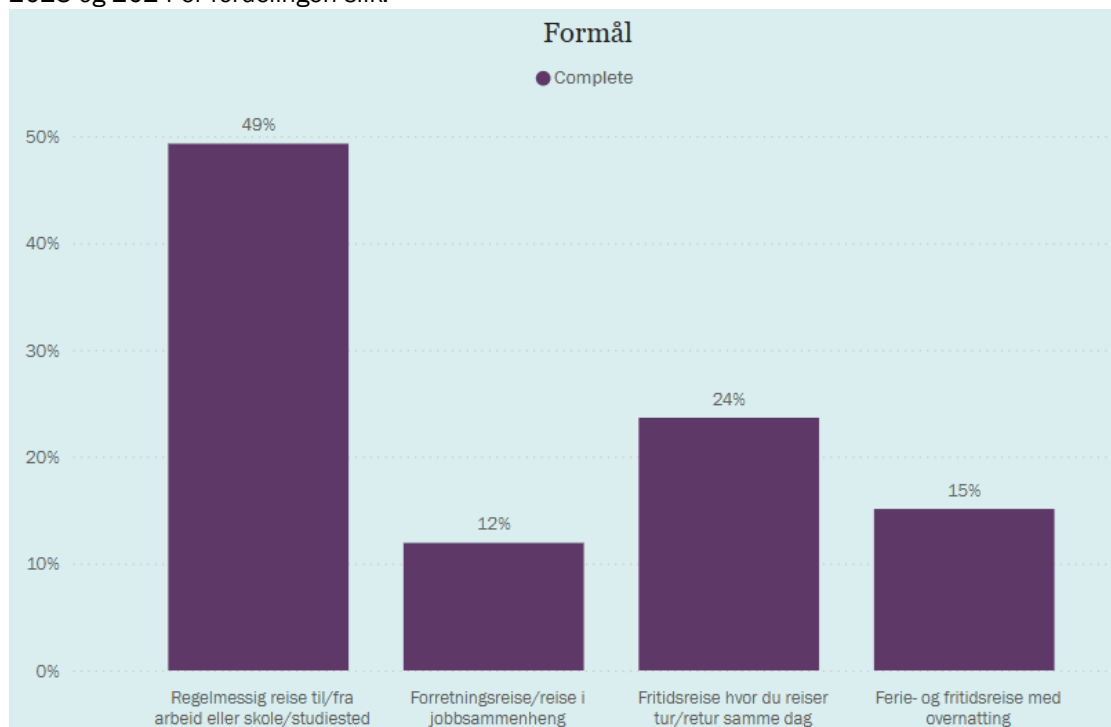
For Østlandet er det to lokaltogstrekninger L1 og L2, seks regiontogstrekninger R12, R13, R14, R21, R22 og R23 og fire regionekspresstrekninger RE10, RE11, RE20 og RE30.

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

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

### Reisehensikt

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



Figur 1 Reisehensiktsfordeling på Østlandet: 2022-2024

## **Komfort**

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

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

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

## **Punktlighet**

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

## **Rutetilbud**

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

# 3 Behov blant øvrige kundegrupper

## 3.1 Fylkene Østfold, Vestfold, Innlandet, Buskerud og Telemark

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

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

## 3.2 Akershus fylke

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

Det er behov for

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

## 3.3 Ruter

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

Det er behov for

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

### 3.4 Statens vegvesen

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

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

### 3.5 Bane NOR

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

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

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

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

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

# 4 Behovene for de reisende oppsummert

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

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

Fylkene, Ruter, Statens vegvesen og Bane NOR har pekt på følgende behov som er relevante for kollektivstudien:

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