

Jernbanedirektoratet

► Notat 5 Jernbanen som samfunnsutvikler på Østlandet

Kollektivstudie for Østlandet

Oppdragsnr.: 52501210 Dokumentnr.: N5-52501210-Endelig Revisjon: D2 Dato: 2026-03-11



Kilde: Norconsult / Ann Katrin Hansen

Notat 5 Jernbanen som samfunnsutvikler på Østlandet

Kollektivstudie for Østlandet

Oppdragsnr.: 52501210 Dokumentnr.: N5-52501210-Endelig Revisjon: D2



Oppdragsgiver: Jernbanedirektoratet
Oppdragsgivers kontaktperson: Ida Bøe
Rådgiver: Norconsult Norge AS, [Norconsult Location]
Oppdragsleder: Frode Voldmo
Fagansvarlig: Øystein Berge
Andre nøkkelpersoner: Rina Brunsell Harsvik, Pablo Urzainqui,
Kristina Ebbing Wensaas

Revisjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
J1	2025-05-28	Innarbeiding av kommentarer fra oppdragsgiver	OEYBER, RINHAR, KRIWEN	FV, PABMER	FV
J2	2026-03-11	Versjon 2	OEYBER, FV	FV	FV

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Forord

På oppdrag for Samferdselsdepartementet har Jernbanedirektoratet gjennomført tre strategiske utredninger som skal inngå i kunnskapsgrunnlaget for Nasjonal transportplan 2029–2040, en fjerntogstrategi, en godsstrategi og en kollektivstudie for Østlandet. Dette notatet er utarbeidet for Kollektivstudie for Østlandet.

Kollektivstudie for Østlandet gir et strategisk beslutningsgrunnlag for hvordan lokal- og regiontogtilbudet på Østlandet kan videreutvikles i et langsiktig perspektiv mot 2050. Formålet har vært å vurdere hvordan jernbanen, i samspill med det fylkeskommunale kollektivtilbudet, kan møte framtidens transportbehov i Norges største og mest befolkningstette region. Samspillet mellom tog og buss, sammen med arealutvikling, takstsystemer og bilrestriktive virkemidler, har vært sentrale tema i arbeidet.

Studien er gjennomført i samarbeid mellom Jernbanedirektoratet og Norconsult. Jernbanedirektoratet har fastsatt mål, rammer og strategiske premisser for arbeidet med kollektivstudien, mens Norconsult har gjennomført analyser av blant annet etterspørsel, kostnadsestimering og samfunnsøkonomiske konsekvenser av ulike tiltak og drivkrefter. Studien kombinerer faglige analyser med vurderinger av usikkerhet, robusthet og scenarioer for langsiktige utviklingstrekk.

Arbeidet har vært gjennomført i dialog med sentrale aktører i sektoren. Fylkeskommunene på Østlandet, Bane NOR, togselskapene, Statens vegvesen og representanter for byvekstsamarbeidet har deltatt i referansegruppen og bidratt med innspill underveis. Jernbanedirektoratet står ansvarlig for de samlede vurderingene, drøftingene og anbefalingene i hovedrapporten.

Det er utarbeidet en hovedrapport hvor de viktigste funnene i Kollektivstudien for Østlandet oppsummeres og drøftes. Den bygger på en rekke fagnotater som er utarbeidet i studien, som går i dybden og beskriver metodikken og resultatene mer detaljert. En komplett liste over dokumenter i kollektivstudien ligger som vedlegg i dette notatet.

Fagnotatet som du nå leser er utarbeidet av Norconsult, og gi et innblikk i jernbanens rolle som samfunnsutvikler på Østlandet i kollektivstudien.

Oslo, 11. mars 2026

Sammendrag

Hovedbanen åpnet i 1854, og ble Norges første offisielle jernbane for frakt av mennesker og gods. Norges Statsbaner (NSB) ble etablert i 1882 og hadde ansvar for all jernbanevirksomhet i Norge. Jernbanen ble først utviklet for å møte behovet for bedre transport mellom Oslo og Mjøsa, og ble drevet av kommersielle interesser til tross for høye kostnader. Antall passasjerer økte raskt, og ved århundreskifte var det mange som pendlet til jobben med toget. Jernbanesystemet utviklet seg til et offentlig gode, noe som førte til statlig involvering og betydelige investeringer i infrastruktur på slutten av 1800-tallet.

Nå, 150 år senere, spiller jernbanen en avgjørende rolle i daglig pendling og regional tilkobling på Østlandet, spesielt i Oslo-området. Årlig er det over 60 millioner påstigninger på jernbanen på Østlandet, med gjennomsnittlig over 170 000 påstigninger hver dag. Jernbanen er en hjørnestein i arbeidsmarkedet på det sentrale Østlandet, og den er både arealeffektiv, miljøvennlig og tidsbesparende. Jernbanen er både en forutsetning og en tilrettelegger for Norges mest produktive arbeidsmarked. Den bidrar til å redusere trafikkbelastningen og forbedrer mobiliteten for alle som bruker bil. Jernbanen har også hatt god vekst i passasjertallene de senere årene, spesielt på InterCity-togene på Vestfoldbanen og Drammenbanen.

I fremtiden kan jernbanen spille en enda viktigere rolle i bærekraftig mobilitet. Den har lavere karbonutslipp sammenlignet med andre transportmidler som biler og fly. Jernbanen bidrar også til å redusere trafikkbelastningen på veiene, noe som forbedrer effektiviteten i transportnett og livskvaliteten for innbyggerne. Effektive togforbindelser kan fremme økonomisk vekst ved å gjøre det enklere for folk å pendle til jobb og for bedrifter å transportere varer. Investeringer i jernbaneinfrastruktur kan skape arbeidsplasser og stimulere økonomien, og utviklingen av jernbaneteknologi og -tjenester kan føre til innovasjon og nye forretningsmuligheter.

Jernbanen er en nøkkelkomponent i fremtidens bærekraftige mobilitet, og dens miljøfordeler, evne til å redusere trafikkbelastning, og potensial til å fremme økonomisk vekst gjør den til en viktig del av transportstrategien for en grønnere fremtid.

Innhold

1	Historisk blick på jernbanen	5
2	Jernbanens betydning i dag	9
3	Videreutvikling av jernbanens rolle på det sentrale Østlandet	14
4	Referanser	15
	Vedlegg – Oversikt fagnotater utarbeidet i Kollektivstudie for Østlandet	16

1 Historisk blick på jernbanen

Tidlig jernbane i Norge

Den første jernbanen i Norge var sannsynligvis en hestejernbane som fraktet tømmer i Krokskogen ved Hønefoss. Den første offisielle jernbanestrekningen, Hovedbanen, ble åpnet i 1854 mellom Kristiania og Eidsvoll. Norges Statsbaner (NSB) ble opprettet i 1882 og fikk ansvar for all norsk jernbanevirksomhet, inkludert infrastruktur som banelegeme, stasjoner og signalsystemer.

Forbindelsen mellom Oslo og Mjøsa var viktig, men krevende på grunn av dårlige veier. Dampskip på Mjøsa økte behovet for tog fra Eidsvoll til Kristiania. Jernbanen ble vedtatt basert på handelsnæringens behov, til tross for høye anleggskostnader.

Hovedbanen ble bygget mellom 1851 og 1854, hovedsakelig gjennom privat finansiering. Staten tok over utbyggingen kort tid etter, og driften ble offentlig fra 1854. I 1926 ble Hovedbanen fullt ut offentlig da staten overtok private aksjer. Den første jernbanedirektøren ble utnevnt i 1857, med ansvar for planlegging og tilsyn. Sentraladministrasjonen ble delt inn i fire avdelinger: baneavdeling, trafikkavdeling, maskinavdeling og byråavdeling. Fra 1883 ble trafikkdistrikter etablert for de enkelte banestrekningene.

I første driftsår transporterte Hovedbanen 128 000 reisende og 83 000 tonn gods. Persontrafikken eksploderte på 1890-tallet, med 9,9 millioner reisende i 1900 og 18,7 millioner i 1914. Trafikkøkningen var størst i Oslo-regionen, som hadde 250 000 innbyggere i 1900. Hovedbanen, Drammensbanen og Østfoldbanen hadde til sammen 50 prosent av persontrafikken på norske jernbaner. Derimot sank reiselengden grunnet økning i andel arbeidsreiser. Jernbanen gikk fra å være langtransport av folk og gods til å være viktig for den daglige arbeidsreisen.

Statsbanen og offentlig styring

1850-tallet var preget av en liberalistisk politikk, men tanken om en statsbane utviklet seg. Jernbanen ble sett på som et fellesgode, og kravet om offentlig styring dukket opp. Staten organiserte hver bane som et aksjeselskap hvor kommuner og private aktører kunne tegne aksjer.

Hovedbanen kostet til slutt 9 millioner kroner å bygge, 1 million kroner over budsjettet. Statsbudsjettet for 1857 var på 18,5 millioner kroner, og investeringene i norsk jernbane på andre halvdel av 1800-tallet var enorme. Stortinget vedtok anleggskostnader på 144 millioner kroner i perioden 1851-1875, finansiert av statslån, privat og kommunal aksjetegning, samt ordinære statsinntekter. Mot slutten av 1800-tallet ble det en pause i byggingen. Samtidig ble jernbanen for alvor et nasjonalt anliggende for politikken. Jernbanekomiteen ble etablert i 1874.

Jernbane som samfunnsaktør og byutvikler

Kampen om midler til utbygging av jernbanestrekning og stasjoner har i hovedsak vært drevet av et ønske om økonomisk utvikling hvor transport til og fra området av varer og råmaterialer for industri og handel har vært viktig. Utbygging av jernbanelinjer mellom byer og tettsteder var en katalysator for økonomisk vekst. Distriktene konkurrerte om å få jernbane for å fremme økonomisk utvikling. Tilgang til jernbane gjorde det lettere å etablere seg i distriktene, med bedre forbindelser til større byer. Utbygging av jernbanelinjer har ført til vekst i byer og tettsteder. For eksempel bidro jernbanen til at Drammen utviklet seg raskere enn Hønefoss, som fryktet å bli akterutseilt uten jernbanetilnytning.

Flere strekninger langs kystområdene kom på toppen av velutbygde sjøgående rutetilbud. Jernbanelinjer mot Sverige styrket båndene til broderfolket og forbedret postforbindelsen mot utlandet.

Jernbanesatsingen utviklet teknisk fagkompetanse i Norge. Ingeniører fra Forsvaret og sivilingeniører utdannet i Sverige og Tyskland var viktige i starten. På 1870-tallet ble tekniske skoler etablert i Oslo, Trondheim og Bergen. Anleggsdrift liknet på tradisjonell virksomhet i Norge, og antall arbeidere økte i utbyggingsperioder, noe som var viktig i økonomiske nedgangstider. Jernbanebyggingen opprettholdt arbeidsplasser og stimulerte næringsvirksomhet, til tross for finansiering med utenlandsk lån.

Jernbanen trakk by og land sammen i et system av vareleveranser og var viktig i omleggingen av jordbruksproduksjon fra planteproduksjon til husdyrproduksjon.

Jernbaneøkonomi

Norsk jernbane var dyr å bygge, og flere strekninger var delvis ferdige da første verdenskrig brøt ut. Jernbanen begynte å gå med underskudd i de siste krigsårene. Etter første verdenskrig forbedret økonomien seg, og fremtiden så lys ut i første del av mellomkrigstiden. Samferdselskommisjonen fra 1884 beregnet jernbanens lønnsomhet, og regnet Hovedbanens lønnsomhet til 12,5 prosent i 1868. Samlet hadde alle baner en lønnsomhet på 10 prosent. Noen baner var svært lønnsomme, som Ofotbanen, mens andre hadde lav lønnsomhet.

NSB i moderne tid

NSBs hovedoppgaver i 1979 var å utføre transporttjenester effektivt og påta seg ulønnsomme transporter som samfunnet ønsket. NSB hadde 18 000 ansatte og var en storbedrift i samfunnets tjeneste. Transport var dyrt i Norge, og 20 prosent av landets ressurser gikk til transportapparatet. Målet var å betjene trafikanter tilfredsstillende og maksimalt utnytte investeringer. Jernbanen var lite ressurskrevende med lave driftsutgifter, men høye investeringskostnader. NSB samarbeidet med andre samferdselsmidler og var en stor kunde for norske bedrifter.

I 1979 var det 4 241 kilometer med baner, hvorav 2 440 var elektrifisert. Kortere reisetid var et viktig mål, oppnådd gjennom tekniske forbedringer, færre stasjonsopphold, automatiserte systemer og bedre samarbeid med buss, bil, fly og båt. Persontrafikken skulle konsentreres om fjerntog, mellomdistansetog og lokaltrafikk.

Jernbanen har skapt attraktive nabolag

Samfunnets struktur endret seg med teknisk utvikling og bilismens vekst. En tredjedel av befolkningen bodde utenfor byer og tettsteder, mot halvparten tidligere. NSB satset på langtransport og massetransport over lange avstander, med stopp på større trafikknutepunkt.

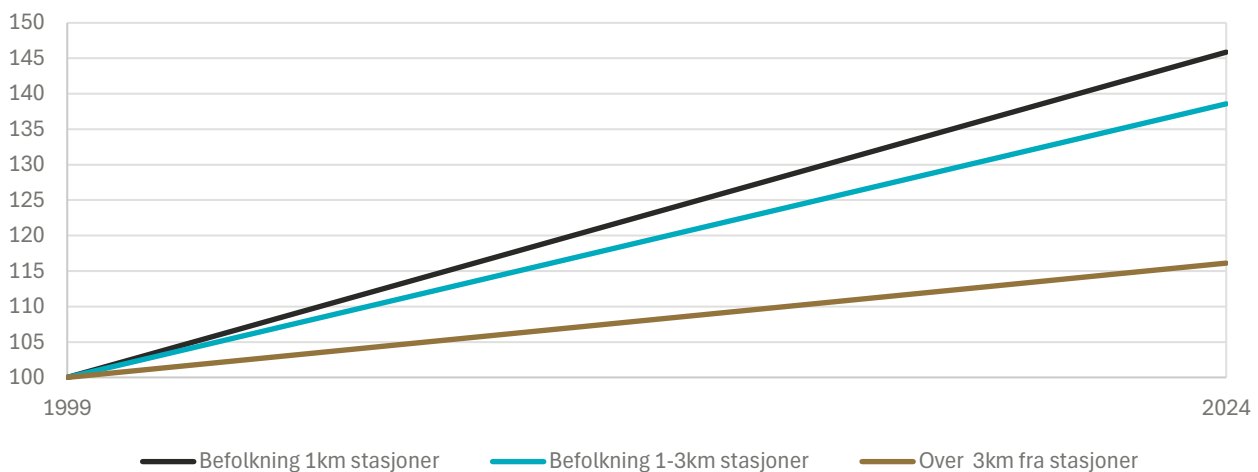
Fjerntogene inkluderte daghurtigtog, ekspresstog og natthurtigtog. Tiden mellom Oslo og Bergen ble redusert fra 11 til 6,5 timer. Intercitytog stoppet bare ved tettsteder og byer, med faste tider og høy prioritet. NSB forventet større betydning for forstadstrafikken rundt Oslo, Bergen og Trondheim.

De siste 25 årene har det vært betydelig sterkere befolkningsvekst i nærheten av stasjonene sammenlignet med områder uten tilgang til jernbane. Og jo tettere på stasjonene, jo høyere har veksten vært. Dette tyder på at jernbaneknutepunkt legger til rette for høy arealutnyttelse og at det er mer attraktivt å bo på et sted med et godt mobilitetstilbud som ikke vil endres med det første. Kommunen kan i utgangspunktet fjerne en busstasjon med et pennestrøk i et budsjett, mens skinnegående mobilitetstjenester er mer langsiktige.

Tall for befolkningen som bor henholdsvis under en kilometer, mellom en til tre kilometer samt mer enn tre kilometer fra en togstasjon viser dette tydelig. Her er det benyttet vekst fra 1999 til 2024 ved hjelp av kartdata.

I Norge har befolkningen som bor mindre enn en kilometer fra en togstasjon økt med 46 prosent. Til sammenligning har befolkningen med mer enn 3 kilometer til nærmeste stasjon økt med 16 prosent i perioden. Befolkningen som bor mellom en og tre kilometer unna en stasjon har økt med 39 prosent. Utviklingen er vist i **Error! Reference source not found.**

Befolkningsutvikling etter nærhet til togstasjoner 1999 til 2024

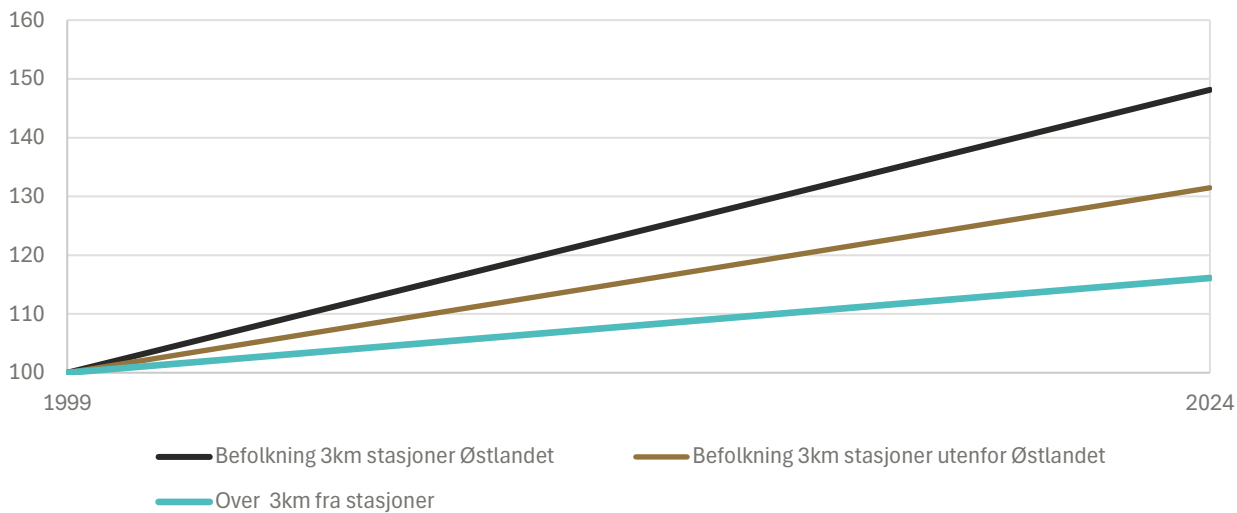


Figur 1-1 Vekst i befolkningen 1999 til 2024, hele landet.

Man kan tenke seg at den sterke veksten henger sammen med at det er flest stasjoner på Østlandet, der befolkningsveksten har vært størst. Men det er ikke hele forklaringen. For det første er det mange på Østlandet som bor lengere enn tre kilometer fra en togstasjon. For det andre, viser tallene samme trend utenfor Østlandet. **Error! Reference source not found.** viser veksten i befolkningen som bor mindre enn tre kilometer fra en stasjon på Østlandet, de som bor mindre enn tre kilometer fra en stasjon utenfor Østlandet og resten av befolkningen. Den viser at befolkningen som bor nære en stasjon på Østlandet har økt med 48 prosent mellom 1999 og 2024. Befolkningen som bor i nærheten av en stasjon utenfor Østlandet har økt med 32 prosent, mens befolkningen som ikke bor i nærheten av en stasjon har økt med 16 prosent, som også vist i **Error! Reference source not found.**

Dette viser at områder nært togstasjoner er attraktive. De er attraktive å regulere til boligformål i kommunens arealplaner da de legger til rette for grønn mobilitet og tåler høy utnyttelse. De er attraktive for folk å flytte til, fordi de får bo i nærheten av et langsiktig kollektivknutepunkt og, til sist, er de attraktive for utbyggere fordi de er attraktive for folk og det tillates høyere utnyttelse.

Befolkningsutvikling etter nærhet til togstasjoner 1999 til 2024



Figur 1-2 Indeks for vekst i befolkningen 1999 til 2024, Østlandet og hele landet.

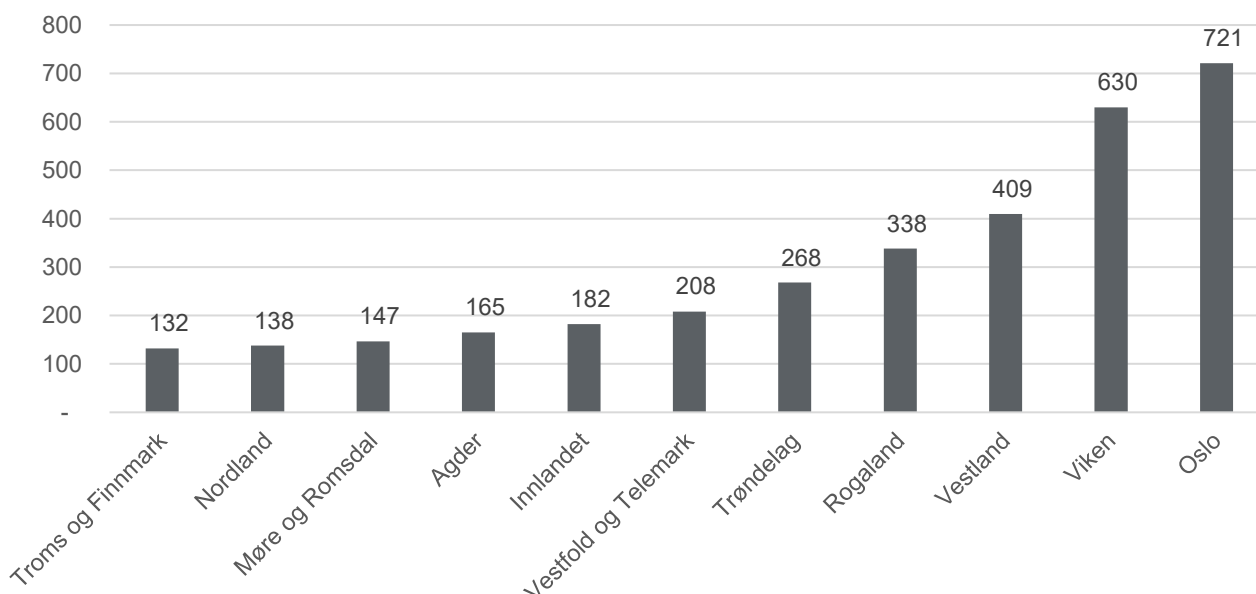
2 Jernbanens betydning i dag

Årlig er det over 60 millioner påstigninger på jernbanen på Østlandet, og det uten fjerntogene [1]. Dette gir gjennomsnittlig over 170 000 påstigninger hver dag gjennom året. Det må antas at dette er høyere på hverdager, da det er svært stor pågang i rushen inn og ut av Osloregionen. Jernbanen spiller en helt sentral rolle i mobilitetstilbudet på Østlandet, både for arbeidsreiser og for fritidsreiser.

Oslo er det mest produktive fylket i Norge. Det vil si, det fylket med høyest verdiskaping per sysselsatt [2]. Verdiskapingen per sysselsatt i Oslo ligger hele 26 prosent høyere enn for resten av landet, ifølge SSBs offisielle statistikk. Hovedgrunnen er det store og velfungerende arbeidsmarkedet, det høye utdanningsnivået og en nærings sammensetting som består av en stor andel høyproduktive tjenestenæringer. 22 prosent av verdiskapingen i Fastlands-økonomien skjer i Oslo, inkluderes det tidligere fylket Viken er tallet oppe i 40 prosent.

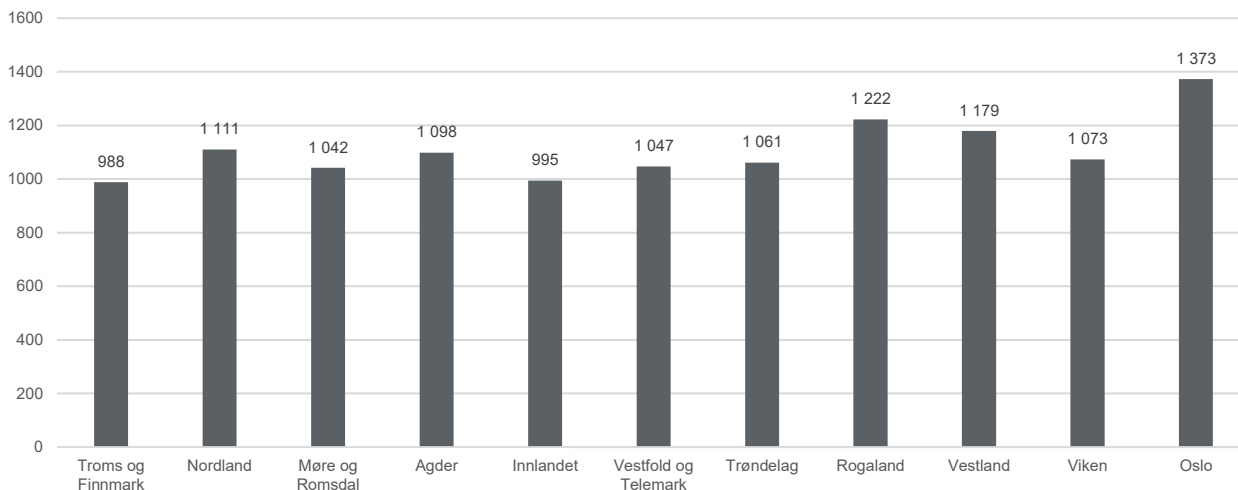
Det er viktig for norsk økonomi og Norges velstand at dette arbeidsmarkedet fungerer best mulig. Nøkkelen til et stort, velfungerende arbeidsmarked er å ha god, effektiv og bærekraftig mobilitet. Det må være en arealpolitikk som reduserer transportbehovet og som fremmer kollektive løsninger, og et kollektivsystem som kan frakte mange mennesker fra der de bor til der de jobber. Jernbanen er både en forutsetning og en tilrettelegger for Norges mest produktive arbeidsmarked.

Verdiskaping (Bruttoprodukt i milliarder NOK)



Figur 2-1 Verdiskaping (bruttoprodukt) i milliarder kr. 2022 i fylkene. Kilde SSB/fnr.

Produktivitet (Bruttoproduct per sysselsatt)



Figur 2-2 Produktivitet (Bruttoproduct per sysselsatt). 2022 i fylkene. Kilde: SSB/fnr.

Oslo-regionen har lite av tilgjengelig areal. Privatbilismen er enormt arealkrevende, både i veiinfrastruktur og i parkeringsplasser. I en storby som Oslo, med 537 000 arbeidsplasser, er det ikke mulig å la privatbilen ta store andeler av transportarbeidet. Spesielt ikke på arbeidsreiser, der svært mange reiser i samme retning samtidig. Det ville ført til så store køproblemer at trafikken vill stoppet helt opp. Det vil ikke være mulig å bygge seg ut av disse problemene, det vil rett og slett ikke være mulig å opprettholde et arbeidsmarked i Osloregionen med kun bilbaserte løsninger. Derfor spiller kollektivtransport, særlig kapasitetssterke løsninger som jernbane, en helt avgjørende rolle for at det sentrale Østlandet skal fungere som en effektiv bo- arbeidsmarkedsregion. Jernbanen er arealeffektiv, miljøvennlig og tidsbesparende, og er en hjørnestein i arbeidsmarkedet på det sentrale Østlandet.

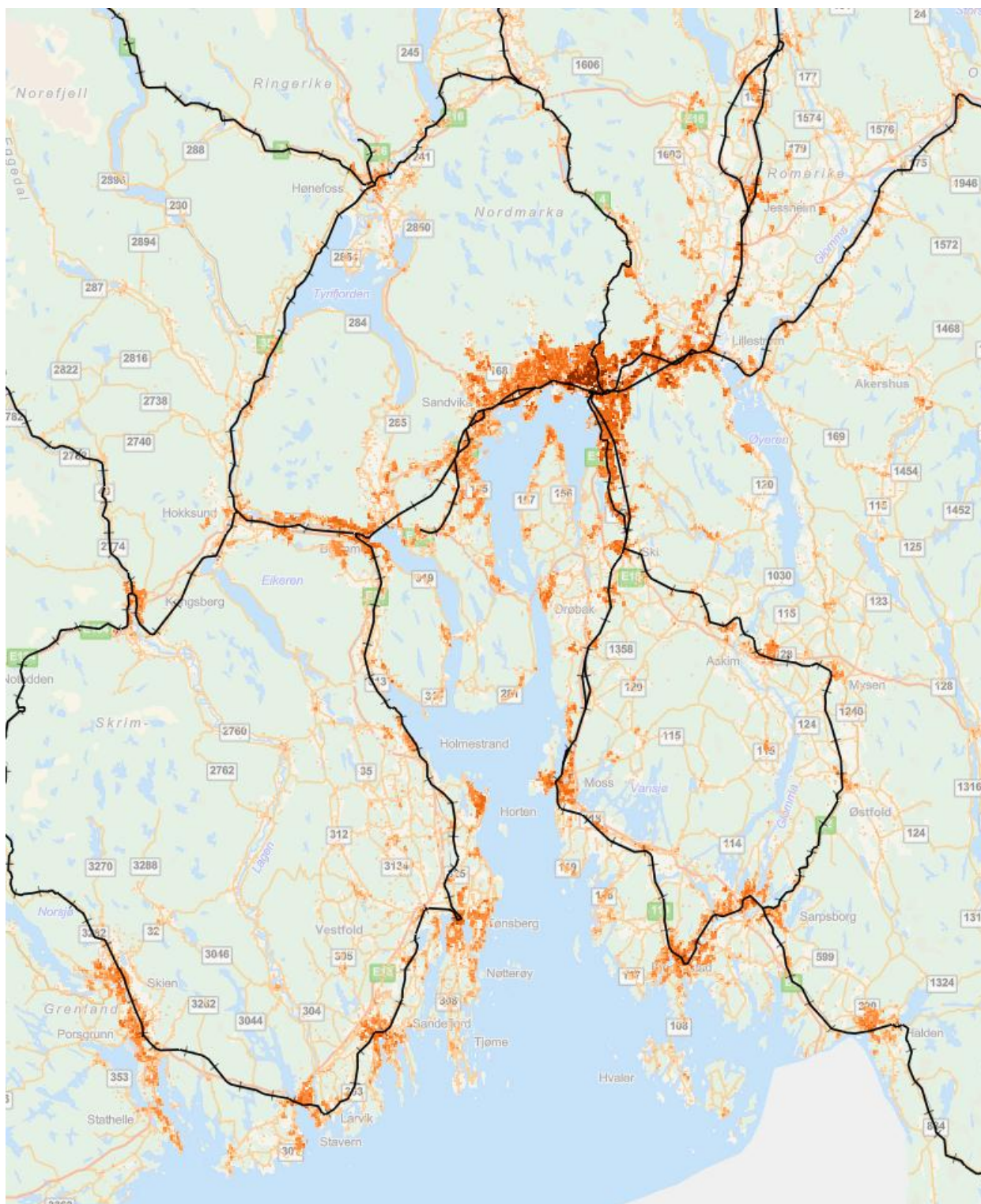
Jernbanen tilrettelegger for bærekraftig arealutvikling

I Norge bor en fjerdedel av befolkningen mindre enn en kilometer fra en jernbanestasjon. Halvparten av oss har mindre enn tre kilometer fra en togstasjon.

Error! Reference source not found. viser banenettet i et kart med befolkningstetthet. Det viser tydelig at de aller fleste byer og tettsteder er bundet sammen gjennom jernbanenettet, med et nav i Oslo. Det er en slående korrelasjon mellom befolkningstetthet og hvor det er mulig å reise med tog. Det skyldes selvsagt at jernbanen i sin tid ble bygget der det bodde folk, for å binde sammen byer og tettsteder. Men det er tross alt mange år siden jernbanenettet ble bygget ut, og Norges befolkning er doblet de siste 100 årene.

Befolkningen har vokst mest nettopp der det finnes jernbane. Jernbanen har gitt mulighet til en fortetting, og en effektiv transport i befolkningstette områder, og dermed bidratt til å gi byene mulighet til å vokse.

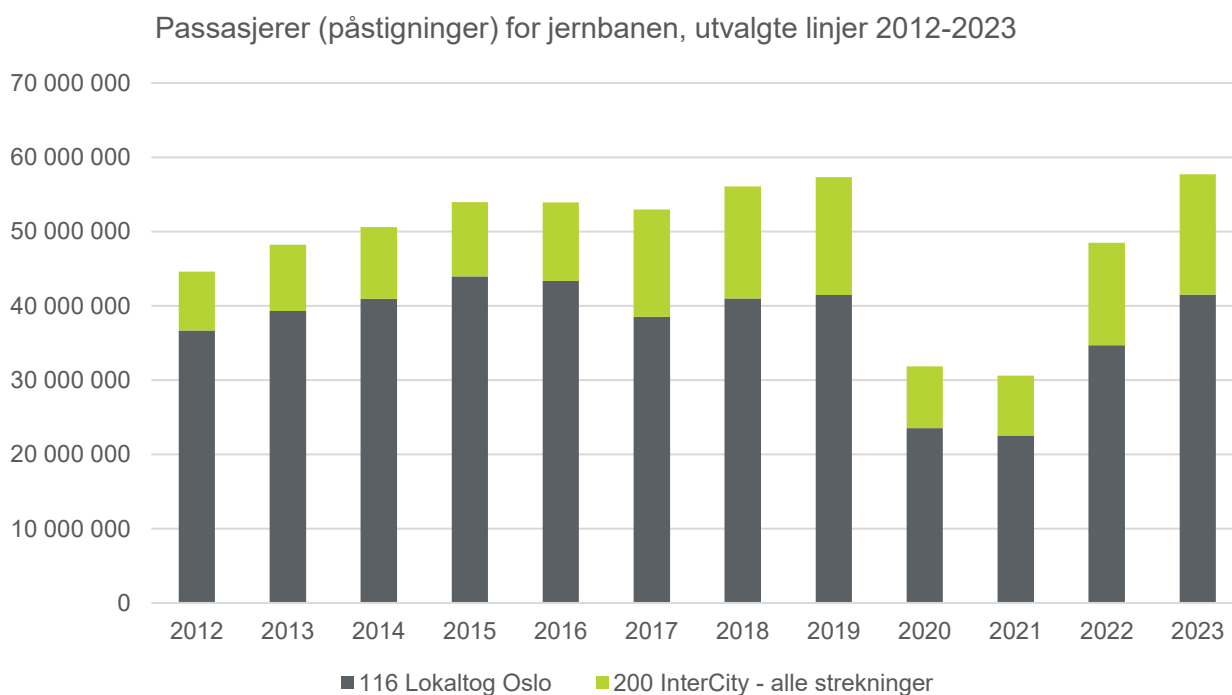
I dag tar det omtrent 10 minutter med toget fra Sandvika, Lillestrøm og Ski inn til Oslo sentrum. Det er en kortere reisetid fra disse byene inn til sentrum enn for de aller fleste som bor i Oslo. Disse tre byene, som tidligere ble sett på som et stykke utenfor Oslo, er nå like sentrumsnære som Økern eller Smestad. Og det takket være jernbanen.



Figur 2-3 Linjenettet til jernbanen rundt Oslo og befolkningstetthet.

Jernbanen har hatt god vekst i passasjertallene

Det har vært en betydelig vekst i antall passasjerer de senere årene. Fra 2012 til før pandemien i 2020 vokste passasjertallet på Østlandet med nesten 30 prosent. Størst var veksten i antall passasjerer på InterCity-togene på Vestfoldbanen og Drammenbanen (Skien-Drammen-Oslo), som ble nær tredoblet i perioden. Dette skyldes blant annet investeringen i Askerbanen som ble tatt i bruk i sin helhet i 2012, og muliggjorde innføring av ny rutemodell. Denne inkluderer 10-minutterssystemet mellom Lillestrøm og Asker, og økt frekvens for lokaltoget L1 som betjener forstadene øst og vest for Oslo. Dette er områder som har høy befolkningstetthet. Innføringen av rutemodellen ble gjort samtidig med innføring av nye veibommer i Bærum, altså en pakke av pisk og gulrot. Pakken av pisk og gulrot var utløsende årsak for veksten på 30 prosent. Dette skjedde parallelt med utbygging av dobbeltspor på strekningen Drammen–Skien [3].



Figur 2-4 Passasjerer (påstigninger) for jernbanen, utvalgte linjer 2012-2023. Kilde SSB.

Det er mange grunner til jernbanens popularitet blant pendlere. En av grunnene er økt komfort. Om man har arbeidsplass i nærheten av en togstasjon, og det har svært mange på det sentrale Østlandet, kommer man seg nesten helt frem til jobb med toget. Og man kan jobbe mens man reiser, spesielt på de lengere arbeidsreisene der det er enklere å få sitteplass. Det gjør at de negative tidskostnadene i praksis reduseres.

En annen effekt av økt bruk av tog, er at det gir positive effekter på andres mobilitet - særlig for de som bruker bil. Med flere reisende som velger tog fremfor bil, blir det færre biler på veien. Færre biler på veien, spesielt på det sentrale Østlandet, vil gi mindre køutfordringer.

Jernbanen bidrar til bærekraftig mobilitet på Østlandet

Jernbanen er miljøvennlig og arealeffektiv. Den er miljøvennlig gjennom å være elektrisk og dermed ha tilnærmet nullutslipp. I tillegg er den svært energieffektiv. Dette gjør jernbanen til en svært miljøvennlig og bærekraftig måte å reise på.

Men jernbanen har også utfordringer

Jernbanen har hatt økte utfordringer med punktlighet og stabilitet de siste årene. 2024 var spesielt utfordrende og endte med den laveste punktligheten for persontog siden 2012. Frustrasjon over dårligere driftsstabilitet har gitt en rekke medieoppslag, og et politisk engasjement for å forbedre situasjonen, både fra regjeringen, stortinget og lokalpolitikere. Det ble blant annet bestilt en rapport av Samferdselsdepartementet fra Jernbanedirektoratet med tittelen «Tiltak for en mer driftsstabil jernbane» i 2024 [4].

Dårligere driftsstabilitet har blant annet vært knyttet til for lite midler til drift og vedlikehold, kombinert med økning i antall avganger og passasjerer. Inneværende NTP, som ble vedtatt i 2024, legger større vekt på vedlikehold og drift enn tidligere NTP-er.

På en måte kan en si at jernbanen er offer for sin egen suksess. Økte passasjertall har økt utfordringer med trengsel. Tidvis er det stappfulle tog i rushen på de tunge strekningene inn mot Oslo. Det er parallelt med passasjerveksten blitt innført hyppigere frekvens på den del strekninger, noe som gir ytterligere sårbarhet sentralt i Oslo. Kapasiteten i tunnelen gjennom byen er sprengt, og små hendelser kan få store konsekvenser for mange avganger og mange passasjerer. Dette bidrar til bildet om en jernbane som ikke alltid leverer som forventet.

Til sist har det vært utfordringer med høye kostander og kostnadsoverskridelser i jernbanesektoren. Blixttunnelen ble estimert til å koste 11 milliarder, men endte med en prislapp på over 36 milliarder. Det er også store overskridelser i jernbaneprosjektet inn mot Moss, i tillegg til store forsinkelser. Dette bidrar til å dempe entusiasmen for nye store jernbaneprosjekter.

3 Videreutvikling av jernbanens rolle på det sentrale Østlandet

I en tid hvor bærekraftig mobilitet blir stadig viktigere, spiller jernbanen en avgjørende rolle. Jernbanen er en av de mest miljøvennlige transportformene, og dens betydning vil bare øke i fremtiden. Skal vi lykkes med det grønne skifte, er det viktig at jernbanen får en enda større rolle i mobiliteten på Østlandet.

For det første, jernbanen har lavere karbonutslipp sammenlignet med andre transportmidler som biler og fly. Selv om bilparken elektrifiseres raskt, er jernbanen mer energieffektiv målt som kWh per personkilometer [5]. Dette gir lavere utslipp på jernbanen i driftsfasen. I tillegg til å redusere karbonutslipp, bidrar jernbanen også til å redusere luftforurensning og støy, noe som er gunstig for både miljøet og folkehelsen.

Videre, jernbanen bidrar til å redusere trafikkbelastningen på veiene. Med flere mennesker som velger tog over biler, kan vi forvente mindre køer og færre trafikkulykker. Dette forbedrer ikke bare effektiviteten i transportnettet, men også livskvaliteten for innbyggerne. Mindre trafikk på veiene betyr også mindre slitasje på infrastrukturen, noe som kan redusere vedlikeholdskostnadene og forlenge levetiden til veiene.

Jernbanen spiller også en viktig rolle i å knytte sammen byer og regioner. Effektive togforbindelser kan fremme økonomisk vekst ved å gjøre det enklere for folk å pendle til jobb og for bedrifter å transportere varer. Dette kan bidra til å skape mer balansert regional utvikling og redusere urbaniseringens negative effekter. Ved å tilby et pålitelig og raskt transportalternativ, kan jernbanen også tiltrekke seg turister, noe som kan gi et økonomisk løft til lokale samfunn.

Investeringer i jernbaneinfrastruktur kan skape arbeidsplasser og stimulere økonomien. Bygging og vedlikehold av jernbanenettverk krever betydelige ressurser, og dette kan gi et løft til lokale økonomier. I tillegg kan utviklingen av jernbaneteknologi og -tjenester føre til innovasjon og nye forretningsmuligheter. For eksempel kan utviklingen av raske togstrekninger og autonome tog åpne opp for nye markeder og forbedre konkurransevnen til jernbanesektoren.

I sum, jernbanen er en nøkkelkomponent i fremtidens bærekraftige mobilitet. Dens miljøfordeler, evne til å redusere trafikkbelastning, og potensial til å fremme økonomisk vekst gjør den til en viktig del av transportstrategien for en grønnere fremtid. Ved å investere i og fremme jernbanetransport, kan vi bidra til å skape et mer bærekraftig og sammenkoblet samfunn.

4 Referanser

- [1] «Statistisk sentralbyrå,» 16 Desember 2025. [Internett]. Available: <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/landtransport/statistikk/jernbanetransport>.
- [2] “Statistisk sentralbyrå,” 31 Januar 2025. [Online]. Available: <https://www.ssb.no/nasjonalregnskap-og-konjunkturer/nasjonalregnskap/statistikk/fylkesfordelt-nasjonalregnskap>.
- [3] Bane NOR, “NTB Kommunikasjon,” 29 Juli 2020. [Online]. Available: <https://kommunikasjon.ntb.no/pressemelding/17889565/eventyrlig-passasjervekst-pa-jernbanen?publisherId=11953034>.
- [4] Jernbanedirektoratet, “Tiltak for en mer driftsstabil jernbane,” Jernbanedirektoratet, 2024.
- [5] Jernbanedirektoratet, “Energieffektivitet i transportsektoren - Jernbanens rolle,” Jernbanedirektoratet, 2024.

Vedlegg – Oversikt fagnotater utarbeidet i Kollektivstudie for Østlandet

Fagnotat nr.	Dokumentnavn	Utarbeidet av
Fase 1	Problem, behov, mål	
Notat 1	Utfordringsbilde	Jernbanedirektoratet
Notat 2	Behovsanalyse	Jernbanedirektoratet
Notat 3	Mål for togtilbudet på Østlandet	Jernbanedirektoratet
Notat 5	Jernbanen som samfunnsutvikler på Østlandet	Norconsult
Fase 2	Relevante tiltak	
Notat 7	Takst-, sone- og billettsamarbeid	Norconsult
Notat 9	Bilrestriksjoner	Norconsult
Notat 10	Knutepunkt og arealutvikling	Norconsult
Notat 11	Mobilitetstiltak og bussmating i knutepunkt	Norconsult
Notat 12	Tiltak togtilbud	Jernbanedirektoratet
Notat 13	Tiltak infrastruktur	Norconsult
Fase 3	Virkninger	
Notat 15	Dokumentasjon av kostnadsestimat	Norconsult
Notat 16	Etterspørselsberegninger	Norconsult
Notat 17	Måloppnåelsesanalyse	Norconsult
Notat 18A	Virkninger og kostnader Tiltaksalternativ 2	Norconsult
Notat 18B	Samfunnsøkonomisk analyse av Rikstunnelen	Norconsult
Notat 19	Stresstesting ved bruk av scenarioer	Norconsult
Notat 22	Scenarioer og skisse til veikart	Norconsult
Fase 4	Anbefaling	
Hovedrapport	Kollektivstudie for Østlandet	Jernbanedirektoratet