

Jernbanen 2050, Kollektivstudie Østlandet

# Notat 3

## Mål for kollektivstudie for Østlandet

Utarbeidet av prosjektgruppen:  
Ansvarlig: Kathrine Gjerde  
Kvalitetssikret av: Ida Bøe

Saksnummer  
2024/1961

Godkjent av: Behandlet i styringsgruppen: 21.03.2025 PA: Tatiana Klougman PE: Jan Frederik Geiner	Dokumentnummer #####
Dato 4.2.2025	Versjon 01
Endringslogg:	

# Innhold

<b>1</b>	<b>Mål for inneværende NTP.....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Mål for kollektivstudie Østlandet.....</b>	<b>6</b>
2.1	Enklere reisehverdag.....	6
2.2	Bidrag til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål.....	6
2.2.1	<i>Redusert arealforbruk og tap av natur</i> .....	7
2.2.2	<i>Redusert energibruk</i> .....	7
2.2.3	<i>Redusert støybelastning</i> .....	8
2.2.4	<i>Redusert utslipp av mikroplast</i> .....	8
2.3	Økt vektlegging av samfunnssikkerhet og beredskap .....	9
2.4	Mer effektiv bruk av ny teknologi .....	9
2.5	Mer for pengene .....	9
<b>3</b>	<b>Oppsummering.....</b>	<b>11</b>

# 1 Mål for inneværende NTP

NTP 2025-2036 beskriver at «Et velfungerende transportnett er nødvendig for å skape velferd og økonomisk vekst». For å få til det er det beskrevet NTP flere langsiktige mål for jernbanen fram mot 2050. Det overordnede samfunnsoppdraget er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050.

De fem NTP-målene er	Målene skal oppnås gjennom
1. Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet	- Bedre mobilitet for mennesker og næringsliv i hele landet
2. Bidrag til oppfyllelse av Norges klima og miljømål	- Reduserte klimagassutslipp og økt hensyn til natur
3. Nullvisjon for drepte og hardt skadde	- Nye og forsterkede tiltak som skal øke transportsikkerheten - Økt vektlegging av samfunnssikkerhet og beredskap
4. Effektiv bruk av ny teknologi	- Digitalisering og ny teknologi skal effektivisere transportsystemet
5. Mer for pengene	

NTP presenterer også 7 mål for den strategiske utviklingen av jernbanen frem mot 2050. Strategi som er spesielt viktig for kollektivstudien er satt inn i *kursiv*.

1. Ruste opp og vedlikeholde eksisterende infrastruktur slik at toget går når det skal og er fremme når det skal

Jernbanen er preget av gammel infrastruktur og utfordringer med punktlighet og mange innstillinger. Et villere og våtere vær gjør infrastrukturen mer sårbar. *Regjeringens viktigste prioritering for jernbanen i planperioden er derfor å ta vare på kundene som bruker toget, gjennom bedre og økt vedlikehold av eksisterende infrastruktur*

2. Ferdigstille tilbudsforbedringene som pågår rundt de største byene innen 2030

3. Øke kapasiteten i jernbanen i byområdene i perioden 2025–2036

*For å møte veksten i behov for kollektivtransport og gjøre det mulig å nå nullvekstmålet i byområdene, vil regjeringen i planperioden øke kapasiteten på jernbanen i byområdene der befolkningsveksten er størst, bl.a. på det sentrale Østlandet og i Trondheim. I tillegg må det prioriteres midler til å arbeide videre med mulighetene for å øke transportkapasiteten gjennom kjøp av tog, bl.a. ved å vurdere toetasjes tog på regionstrekningene, og gjennom forbedringer på jernbanestrekninger som i dag har sprengt kapasitet, særlig Hovedbanen nord (Lillestrøm–Eidsvoll), Kongsvingerbanen og Sørlandsbanen mot Kongsberg. Dette er jernbanestrekninger i vekstområder som vil måtte avlaste hovedstadsområdet i tiden frem mot 2050*

4. Gjennomføre tiltak for å legge til rette for vekst i godstransport på jernbane og ivareta behovet for militær mobilitet

Regjeringen vil legge til rette for vekst i klimavennlig godstransport på bane, samtidig som jernbanen skal være med på å sikre Forsvarets behov for transport av materiell. *Det foreslås derfor flere tiltak for godstransport på bane som kommer næringslivet og samfunnet til gode og ivaretar hensynet til samfunnssikkerhet og militær mobilitet*

5. Gjennomføre en digital satsing for mer sømløse reiser og bedre bruk av data

*Regjeringen vil gjennomføre en digital satsing slik at de reisende får en enklere og mer sømløs reisehverdag, at data kan deles for å utvikle bedre tjenester til kundene, og at transportvirksomhetene får bedre muligheter til å styre trafikken, utnytte kapasiteten, håndtere avvik og forbedre sin transportplanlegging.*

6. Øke kapasiteten i jernbanen nasjonalt på lang sikt, herunder starte planleggingen av ny rikstunnel for ferdigstillelse på 2040-tallet

*Regjeringen mener at det på lengre sikt vil være nødvendig å bygge ut kapasiteten i det nasjonale jernbanenettet for å møte det økte behovet for transport, særlig på Østlandet, men også mellom de store byene og til utlandet. Sentralt i dette arbeidet vil være å finne en løsning på kapasitetsbegrensningen gjennom Oslo-navet (ny rikstunnel mellom Oslo S og Skøyen) og på Østfoldbanen.*

7. Oppstart av sentrale utredninger frem mot neste melding om Nasjonal transportplan

Herunder denne utredningen.

## 2 Mål for kollektivstudie Østlandet

Ut ifra målene i NTP som beskrevet i 1 har vi plukket ut følgende mål som spesielt relevante og viktige for kollektivstudien:

1. Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet gjennom bedre mobilitet
2. Bidrag til oppfyllelse av Norges klima og miljømål
3. Bidrag til økt samfunnsikkerhet og beredskap

De fem NTP-målene er alle viktige og deres betydning for kollektivstudien er nærmere beskrevet i dette notatet.

### 2.1 Enklere reisehverdag

Bedre mobilitet med et godt togtilbud bidrar til målet en enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet. Kollektivstudiet har satt opp følgende delmål som skal bidra til dette:

- Tog, T-bane, trikk og busser med høy kapasitet settes inn der det er store reisestrømmer mens transportmidler med lavere kapasitet dekker de mindre reisestrømmene og mater inn til hovedlinjene ved lokale og regionale knutepunkt (Ruters strategi iht. SMT).
- Sosial bærekraft, likeverdig tilgang til transport iht. FNs bærekraftsmål 9.1:
  - Universell utforming av stasjoner, knutepunkt og kjøretøy
  - Overkommelig pris for transport
  - Få barrierer for tilgang til transport
- Smidig omstigning i utvalgte knutepunkt (der det er store reisestrømmer)
- Bedre informasjons-, takst- og billettsystemer som favner alle kollektive transportmidler
- Forbedret driftsstabilitet på kollektive transportmidler
- Bedre frekvens der det er fremtidig behov
- Bedre reisetid på regionale reiser
  - På kortere/lokale reiser anses dagens reisetid som god nok i konkurranseflaten mot bil
- Bedre innfartsparkering der bussmating ikke er lønnsomt

### 2.2 Bidrag til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

Norge har følgende mål knyttet til **reduksjon av klimagassutslipp**:

- Redusere utslippene med minst 55 prosent innen 2030 sammenlignet med 1990-nivå. Dette tilsvarer en reduksjon på 28 millioner tonn CO<sub>2</sub>.<sup>1</sup>
- Være lavutslippssamfunn i 2050, som innebærer en utslippsreduksjon på 90-95% fra 1990-nivå. Dette tilsvarer en reduksjon på 46-48 millioner tonn CO<sub>2</sub>.

Begge disse målene er vedtatt i klimaloven.<sup>2</sup> Det nyeste tallgrunnlaget fra SSB viser at det i 2022 var en reduksjon i klimagassutslipp på om lag 4,6% fra 1990-nivå.<sup>3</sup> Det innebærer at vi må redusere klimagassutslippene med ytterligere ca. 50 % fram mot 2030 for å nå Norges klimamål.

Fra transportsektoren har utslippene økt med 29% siden 1990.<sup>4</sup>

En tredjedel av norske klimagassutslipp stammer fra transportsektoren. Klimautvalget 2050 viser i sin rapport at det langsiktige målet om lavutslippssamfunnet i 2050 innebærer at det er et svært begrenset

---

<sup>1</sup> [Utslipp til luft – SSB](#)

<sup>2</sup> [Lov om klimamål \(klimaloven\) - Lovdata](#)

<sup>3</sup> [Utslipp til luft – SSB](#)

<sup>4</sup> [Klimagassutslipp fra transport \(miljødirektoratet.no\)](#)

rom for utslipp til transportsektoren. Utslipp fra denne sektoren er forbeholdt transportsegmenter som er vanskelig å dekarbonisere som luft- og sjøfart.<sup>5</sup>

Behovet for å redusere klimagassutslipp har betydning for hvilket ambisjonsnivå som anbefales for gods- og fjerntog, men for kollektivstudien vil alle fremtidige reiser mot 2050 foretas med fossilfri transport og vil således ikke kunne bidra til redusert utslipp av CO<sub>2</sub>.

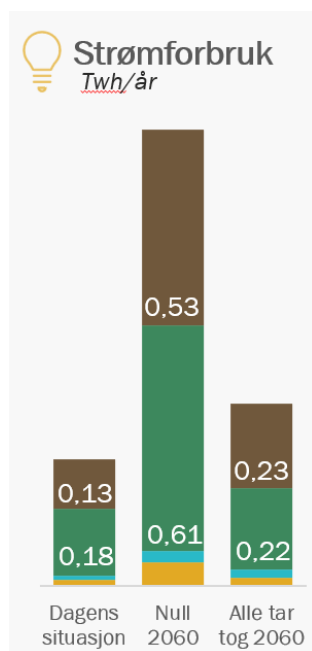
For kollektivstudien vil imidlertid overføring til mer persontransport på jernbane bidra til oppfyllelse av klima- og miljømålene. Dette gjelder spesielt redusert strømforbruk, redusert støvforurensning i byene, redusert arealbruk og redusert utslipp av mikroplast. Nedenfor er målet om å kunne hente ut disse miljøfordelene nærmere beskrevet.

### 2.2.1 Redusert arealforbruk og tap av natur

Det er et mål å redusere arealbehov til vei og parkering i by/tettsted ved økt overføring fra trafikk på vei til bane. Samordnet areal- og transportplanlegging og strengere regulering vil også bidra til å redusere arealforbruket og dermed bidra til redusert tap av natur og naturmangfold. Kollektivstudien utarbeides på et overordnet nivå, og disse virkemidlene vil være relevante for senere utredningsarbeid.

### 2.2.2 Redusert energibruk

**Tilgang på fossilfri energi** er et av problemene som drøftes i Notat 1 Utfordringsbildet. I regjeringens «Handlingsplan for energieffektivisering i alle deler av norsk økonomi», trekkes det frem at energieffektivisering i transportsektoren spiller en sentral rolle i målet om å redusere det nasjonale energiforbruket.



I potensialanalysen for persontransport er beregnede effekter av å flytte alle reiser<sup>6</sup> over til tog vist. Den grønne delen av stolpen viser alle transportrelasjoner mellom storbyer i Norge.

Strømforbruket som kan forventes på Østlandet vil øke med kun 22% fra dagens nivå hvis alle tar toget i 2060, mot ellers mer enn en tredobling.

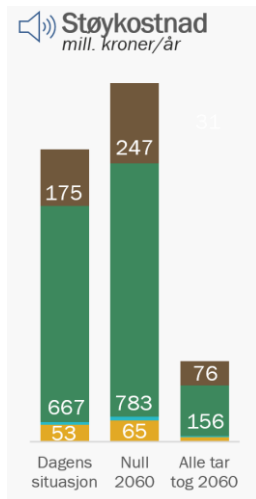
Det er et mål å øke strømforbruket ned mot 22% fram mot 2060.

Figur 1 Mulig reduksjon av strømforbruk dersom alle reiser i jernbanens markedsområde overføres til tog i 2060. Fargene indikerer markedssegment, hvor brun er lange reiser, grønn er lokale- og regionale reiser i storbyregionen, blå er reiser i distriktet, og gul er reiser til flyplassen. For full beskrivelse henvises til Nasjonal potensialanalyse persontransport.

<sup>5</sup> [Klimautvalget-2050.pdf \(regjeringen.no\)](#)

<sup>6</sup> Alle reiser må i denne sammenheng leses som i de aktuelle jernbanekorridorene der toget har sitt markedsområde

### 2.2.3 Redusert støybelastning



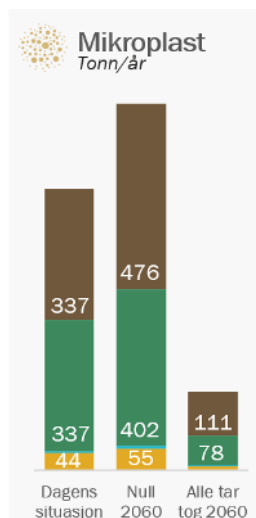
Det er et delmål å redusere støyforurensningen fra transport. I potensialanalysen for persontransport er beregnede effekter av å flytte alle reiser<sup>7</sup> over til tog vist. Den grønne delen av stolpen viser alle transportrelasjoner mellom storbyer i Norge.

Samfunnskostnaden for støybelastning fra transport som kan forventes på Østlandet i aktuelle jernbanekorridorer vil reduseres med 77 % fra dagens nivå hvis alle tar toget i 2060, mot ellers en økning på 17 %.

Det er et mål å redusere støybelastningen i aktuelle jernbanekorridorer med opp mot 77% fram mot 2060.

Figur 2 Mulig reduksjon av støy dersom alle reiser i jernbanens markedsområde overføres til tog i 2060. Fargene indikerer markedssegment, hvor brun er lange reiser, grønn er lokale- og regionale reiser i storbyregionen, blå er reiser i distriktet, og gul er reiser til flyplassen. For full beskrivelse henvises til Nasjonal potensialanalyse persontransport.

### 2.2.4 Redusert utslipp av mikroplast



Det er et delmål å redusere utslipp av mikroplast fra transport. I potensialanalysen for persontransport er beregnede effekter av å flytte alle reiser<sup>7</sup> over til tog vist. Den grønne delen av stolpen viser alle transportrelasjoner mellom storbyer i Norge.

Utslipp av mikroplast som kan forventes på Østlandet vil reduseres med 77 % fra dagens nivå hvis alle tar toget i 2060, mot ellers en økning på 19 %.

Det er et mål å redusere utslipp av mikroplast med 77% mot 2060 i aktuelle jernbanekorridorer.

Figur 3 Mulig reduksjon av mikroplast dersom alle reiser i jernbanens markedsområde overføres til tog i 2060. Fargene indikerer markedssegment, hvor brun er lange reiser, grønn er lokale- og regionale reiser i storbyregionen, blå er reiser i distriktet, og gul er reiser til flyplassen. For full beskrivelse henvises til Nasjonal potensialanalyse persontransport.

<sup>7</sup> Alle reiser må i denne sammenheng leses som i de aktuelle jernbanekorridorene der toget har sitt markedsområde

## 2.3 Økt vektlegging av samfunnssikkerhet og beredskap

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. SDs strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren peker på naturfarer og klimaendringer, informasjonssikkerhet, alvorlige transportulykker, og støtte til forsvaret med tilgang til transportinfrastruktur.

I tildelingsbrevet for de tre utredningene er godsstrategien gitt et særlig ansvar for å se på forsvarets behov. Et tilleggsmoment er behovet for redundans/alternative transportløsninger ved brudd/større hendelser. Eksempler her er alternative ruter/transportmåter ved større hendelser. Et annet moment som er relevant er å sikre mobilitet mellom land i Norden, dvs. at de grensekryssende strekningene får betydning for samfunnssikkerheten i strategikutformingene. Kongsvingerbanen og Østfoldbanen er således viktige strekninger i kollektivstudien fordi de forbinder Oslo med Sverige. Disse strekningene er aktuelle for militær transport.<sup>8</sup> For kollektivstudien er disse delmålene å anse som spesielt viktige for å bidra til god samfunnssikkerhet og beredskap:

Sikre:

- Redundans der dette mangler – gjennom Oslo øst-vest
- Minimum restkapasitet i transportsystemet
- Kontinuitet i transportsystemet, inkludert jernbanen under små, større og ekstreme hendelser (inkl. redundans).
- Evakuering av større folkemengder
- Sikre mobilitet på grensekryssende strekninger (Kongsvingerbanen og Østfoldbanen)

## 2.4 Mer effektiv bruk av ny teknologi

Teknologiutvikling vil stå sentralt i vurderingen videre av hva som er relevante utviklingsbaner for andre transportformer, for at de bedre skal kunne bidra til reduksjon i klimagasser, energibruk og en overgang til lavutslippssamfunnet. Det videre arbeidet med tverretatlige scenarier vil vurdere mulig utvikling for teknologitrendene og vil bli brukt som grunnlag for følsomhetsbetraktninger før en anbefalt strategi ferdigstilles.

Målet om mer effektiv bruk av ny teknologi vil også være en del av tiltaksalternativene, og en del av mulighetene for å nå andre transportpolitiske mål.

## 2.5 Mer for pengene

### *Ta vare på eksisterende infrastruktur*

I nasjonal transportplan vektlegges prioritering av vedlikehold og fornyelse for å forhindre kostnadskrevenende forfall og øke samfunnsnyttene av investeringer som allerede er gjort. Det beskrives videre at det er behov for å utvikle et bedre grunnlag for å vurdere vedlikeholdsbehov, og hva som er forventet effekt av ulike vedlikeholdsstrategier. Prioritering av vedlikehold skal bidra til å gjøre infrastrukturen mer robust for klimaendringer og -belastninger.

### *Gode beslutningsgrunnlag og prioriteringer for å sikre det beste togtilbudet på sikt*

Jernbanestrategien mot 2050 i NTP 2025-2036 forutsetter at nytt kunnskapsgrunnlag utarbeides for å kunne utvikle strategien videre. Kollektivstudie skal bidra til gode prioriteringer med grunnlag i anbefalinger

---

<sup>8</sup> Jernbanens rolle i nasjonal beredskap 2024/2310-1 Dato 6.12.24.

basert på best mulig samfunnsøkonomisk nytte og en situasjon der kollektivtilbudet på Østlandet bidrar til å nå transportpolitiske mål.

# 3 Oppsummering

De viktigste målene for kollektivstudien er:

- Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet gjennom bedre mobilitet
- Tog, T-bane, trikk og busser med høy kapasitet settes inn der det er store reisestrømmer mens transportmidler med lavere kapasitet dekker de mindre reisestrømmene og mater inn til hovedlinjene ved lokale og regionale knutepunkt (Ruters strategi iht. SMT).
- Overkommelig pris og likeverdig tilgang til kollektivtransport for alle (FNs bærekraftsmål 9.1)
- Smidig omstigning i utvalgte knutepunkt
- Bedre informasjons-, takst- og billettsystemer som favner alle kollektive transportmidler
- Forbedret driftsstabilitet på kollektive transportmidler
- Bedre frekvens der det er fremtidig behov
- Bedre reisetid på regionale reiser
- Bedre innfartsparkering der bussmating ikke er lønnsomt

2. Bidrag til oppfyllelse av Norges klima og miljømål

- Redusert arealforbruk til transport inkl. økt hensyn til natur
- Redusert energibruk
- Redusert støybelastning
- Redusert utslipp av mikroplast

3. Bidrag til økt samfunnsikkerhet og beredskap

- Redundans der dette mangler – gjennom Oslo øst-vest
- Sikre minimum restkapasitet i transportsystemet