



Jernbane-
direktoratet

Gjennomføringsplan for realisering av NTP 2025–2036

I henhold til statsbudsjett for 2026

Dokument nr: [2024/1563-6]

Dato: 22. juni 2026

Utarbeidet av Jernbanedirektoratet, seksjonen for Nasjonal transportplan	Saksnummer 2024/1563
Godkjent av Anne Iren Fagerbakke Marit Rønning	Dokumentnummer 6
Dato 22. juni 2026	Versjon 1
Endringslogg:	

1	Innledning	4
1.1	Hensikt med gjennomføringsplanen	5
1.2	Gjennomføringsplanens oppbygging	6
1.3	Overordnet om status for realisering av NTP	7
2	Vedlikehold og fornyelse	9
2.1	Mål og ambisjoner for planperioden	9
2.2	Planlagte aktiviteter	12
3	Utvikling av togtilbudet	16
3.1	Mål og ambisjoner for planperioden	16
3.2	Fremdrift for effektpakker og store tilbudsforbedringer i budsjett 2026	17
3.3	Innsatsfaktorer, avhengigheter og risiko i effektpakker og tilbudsforbedringer	25
	Effektpakker som er prioritert og igangsatt (bundet)	26
	E01 - Innfasing av nye kjøretøy (lokaltog)	27
	E03 - Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo-Moss)	28
	E04 - Flere og raskere tog på Vestfoldbanen (Oslo - Tønsberg)	29
	E08 - Flere og raskere tog på Dovrebanen: To regionekspresstog i timen Oslo-Hamar	30
	E10 - Nullutslipp i byområdet og innføring av nye kjøretøy på Trønder- og Meråkerbanen	31
	E11 - Innføring av ERTMS på samtlige banestrekninger	32
	E14c - Økt kapasitet for kombigods Oslo-Narvik via Sverige	33
	E19 - Flere tog på Trønderbanen	34
	E21 - Innfasing av nye kjøretøy (regiontog)	35
	E26 - Integring av tilbringer-tjenesten	36
	E32 - Innfasing av nye kjøretøy (fjerntog)	37
	Rassikring og bedret reisetid på Vossebanen: Arna-Stanghelle	38
	Effektpakker som er prioritert til detaljert, eller innledende planlegging i 2026	39
	E14d - Økt kapasitet for kombigods Oslo-Trondheim	40
	E15 - Bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet	41
	E16 - Flere tog på Vestfoldbanen: to regionekspresstog i timen Oslo-Skien	42
	E22 - To tog i timen Oslo-Fredrikstad	43
	E24 - Elektrifisering Stjørdal-Steinkjer	44
	E29 - Ny rikstunnel	45
	Effektpakker og tilbudsforbedringer som ikke er prioritert i 2026	46
	E14a - Økt kapasitet for kombigods Trondheim-Bodø	47
	E14b - Økt kapasitet for kombigods Oslo-Bergen	48
	E17 - Flere tog på Jærbanen: timinuttersintervall Stavanger-Skeiane	49
	E18 - Flere tog på Vossebanen	50
	E23 - Utvikling av Kongsvingerbanen	51
	E27 - Utvikling Hovedbanen Nord	52
	Oppfølging av KVVU Green	53
	Økt kapasitet regiontog (KVVU regiontog)	54
	To tog i timen på Trønderbanen, hele veien til Steinkjer i grunnrute	55
	Oppfølging av terminalløsninger Alnabru	56
	Oppfølging av terminalløsninger Trondheimsområdet	57
3.4	Nærmere om kjøretøy, verksteder og trafikkavtaler	58
4	Digital satsing	70
4.1	Mål og ambisjoner for planperioden	70
4.2	Planlagte aktiviteter	70
5	Nye, store utredninger	73
5.1	Ambisjoner for nytt kunnskapsgrunnlag til neste NTP	73
6	Referanser	77

1 Innledning

Gjennomføringsplanen er en plan for realisering av *Meld. St. 14 (2023–2024) Nasjonal transportplan 2025–2036*, heretter omtalt som NTP 2025–2036.

NTP 2025–2036 ble lagt frem 22. mars 2024, og behandlet i Stortinget 20. juni 2024. Jernbanedirektoratet fikk i oppdrag å utarbeide gjennomføringsplan for realisering av NTP gjennom supplerende tildelingsbrev nr. 4 for 2024, oppdrag 12-2024.

NTP 2025–2036 beskriver regjeringens ambisjoner for all ressursbruk i transportsektoren for hele tolvårsperioden, inkludert strategi og ambisjoner for jernbanen og utvikling av togtilbudet. Stortinget vedtok at ytterligere tilbudsforbedringer enn det som lå i meldingen, skal tas inn i porteføljen av tilbudsforbedringer (effektpakker) på jernbanen.

Samferdselsdepartementet fastsatte en oppdatert portefølje for oppfølging av NTP 2025–2036 i tildelingsbrev til Jernbanedirektoratet for 2026.

Regjeringens ambisjoner og prioriteringer er forankret i de transportpolitiske målene. Målene og de tilhørende indikatorene er gjengitt under. Jernbanedirektoratet rapporterer på NTP-indikatorene gjennom innspill til porteføljeprioriteringen og i årsrapporten.

NTP-mål	Indikatorer
Enklere reisehverdag og økt konkurranse for næringslivet	<ul style="list-style-type: none">• Endring i reisetid• Oppetid på riksveinettet• Driftsstabilitet for person- og godstog
Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål	<ul style="list-style-type: none">• Endring i klimagassutslipp fra transportsektoren målt i antall CO₂-ekvivalenter• Netto antall dekar inngrep i verneområder, områder med kritisk truede, sterkt truede eller sårbare naturtyper• Dekar beslag av jordbruksareal (fulldyrket jord, overflatedyrket jord og innmarksbeite)
Nullvisjon for drepte og hardt skadde	<ul style="list-style-type: none">• Endring i antall drepte og hardt skadde
Effektiv bruk av ny teknologi	<ul style="list-style-type: none">• Ingen fastsatt indikator
Mer for pengene	<ul style="list-style-type: none">• Netto nytte av investeringstiltak• Endring i investeringskostnad siden sist fremlagte nasjonale transportplan

1.1 Hensikt med gjennomføringsplanen

Gjennomføringsplanen for NTP brukes til å understøtte Jernbanedirektoratets interne virksomhetsstyring ved å tydeliggjøre ansvar, eierskap og viktige beslutningspunkt i utviklingen av jernbaneinfrastruktur, det eksisterende togtilbudet og utviklingen av togtilbudet fremover. Planen oppdateres i henhold til statsbudsjettet hvert år og viser status for realisering av NTP 2025–2036 i tråd med det kommende budsjettårs rammer og prioriteringer.

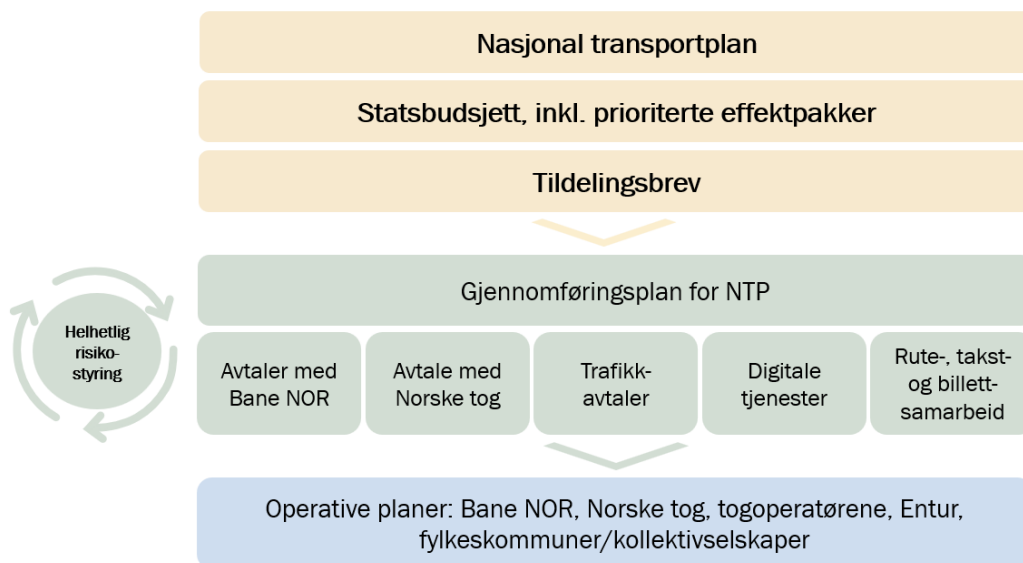
For Samferdselsdepartementet vil gjennomføringsplanen gi forutsigbarhet og støtte i forberedelsene til politiske prosesser og beslutninger. For offentligheten skal gjennomføringsplanen sikre åpenhet om beslutningene og ansvarsfordelingen i sektoren.

Gjennomføringsplanen er en av flere planer som skal gi en god og mest mulig forutsigbar realisering av tilbudsforbedring, vedlikehold og fornyelse på jernbanen. Regjeringen og Samferdselsdepartementet gir føringer og rammer gjennom NTP, årlig budsjettprosess og tildelingsbrev til Jernbanedirektoratet.

Gjennomføringsplanen er en del av Jernbanedirektoratets verktøy for å følge opp helheten i gjennomføringen av NTP. Planen er utgangspunkt for avtaler med aktørene i sektoren, og skal også legges til grunn for operative planer og aktiviteter i sektoren. Dette er også omtalt i Bane NOR, og Norske tog sine oppdragsbrev fra Samferdselsdepartementet.

Figur 1 Illustrasjon av plansystemet for jernbanesektoren.

Plansystemet gir bedre koordinering av sektoren



1.1.1 Om denne utgaven av Gjennomføringsplanen

Dette er den andre offentlige utgaven av gjennomføringsplan for realisering av NTP 2025–2036. Den oppsummerer status for gjennomføring av NTP, i henhold til prioriteringer i Prop. 1 S (2025–2026), Innst. 13 S (2025–2026) og tildelingsbrev for Jernbanedirektoratet for 2026.

1.2 Gjennomføringsplanens oppbygging

I NTP 2025–2036 presenterer regjeringen strategien for utvikling av jernbanen (kapittel 14.2.1). Gjennomføringsplanen er strukturert rundt punktene i strategien. Tabellen nedenfor oppsummerer strategien, og viser hvilke kapitler i gjennomføringsplanen som følger opp de forskjellige hovedpunktene.

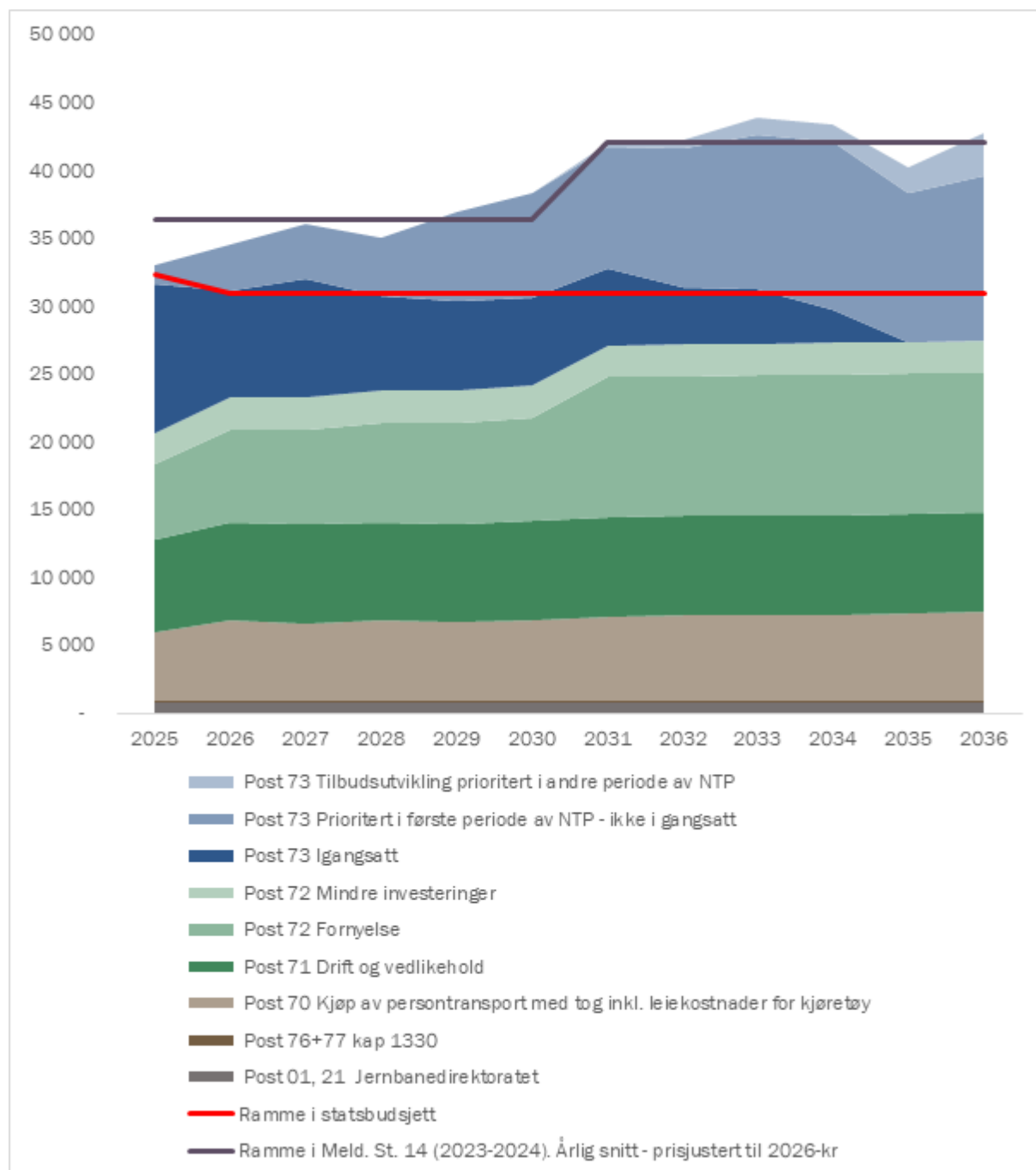
I hvert kapittel redegjør vi først for mål og ambisjoner slik de er gjengitt i NTP. Deretter beskriver vi hvilke aktiviteter og avtaler som skal til for å realisere NTP og status for oppfølging av disse.

Kapittel 2: Vedlikehold og fornyelse	
Regjeringens satsing nr. 1: Ruste opp og vedlikeholde eksisterende infrastruktur slik at toget går når det skal og er fremme når det skal.	Regjeringens viktigste prioritering for å ta vare på kundene som bruker toget er å øke innsatsen til drift, vedlikehold, fornyelse og mindre investeringstiltak på infrastrukturen gjennom fire hovedaktiviteter: <ul style="list-style-type: none">• Fokus på daglig drift og utbedring av skader etter natur- og trafikkhendelser• Vedlikehold som utføres forebyggende eller korrektivt• Fornyelse der gammel infrastruktur skiftes ut med ny• Mindre investeringstiltak som gir en bedre og sikrere jernbane• Unngå feil på kjøretøy, som også er en viktig årsak til dårlig driftsstabilitet
Kapittel 3: Utvikling av togtilbudet	
Regjeringens satsing nr. 2: Ferdigstille tilbudsforbedringene rundt de største byene innen 2030.	Regjeringen prioriterer fullføring av pågående arbeider som vil gi tilbudsforbedringer for et stort antall passasjerer langs viktige pendlerakser.
Regjeringens satsing nr. 3: Øke kapasiteten i jernbanen i byområdene i perioden 2025–2036.	Regjeringen prioriterer planlegging og videreutvikling av togtilbudet på det sentrale Østlandet og ved Trondheim på kort og mellomlang sikt. På lengre sikt prioriteres den videre utbedring på Østlandet, men også rundt Bergen og Stavanger.
Regjeringens satsing nr. 4: Gjennomføre tiltak for å legge til rette for vekst i godstransport på jernbane og ivareta behovet for militær mobilitet.	Regjeringen prioriterer å legge til rette for fortsatt vekst i godstransport på bane gjennom å forlenge og bygge kryssingsspor slik at det på kort og mellomlang sikt kan kjøres mer gods mellom Oslo og Trondheim og Oslo og Narvik. På lengre sikt prioriterer den strekningene Oslo–Bergen og Trondheim–Bodø, samt utbedring av godsterminalene ved Trondheim og i Oslo.
Regjeringens satsing nr. 6: Øke kapasiteten på jernbanen nasjonalt på lang sikt, og starte planleggingen av ny rikstunnel for ferdigstilling på 2040-tallet.	Regjeringen prioriterer å tilrettelegge for fortsatt utvikling av jernbanen også etter planperioden. Hovedgrepet er å videreføre planlegging av en ny rikstunnel gjennom Oslo, som vil tilrettelegge for å møte en kraftig befolkningsvekst på Østlandet, og muliggjøre fremtidig utvikling av gods- og fjerntogtilbud.
Kapittel 4: Digital satsing	
Regjeringens satsing nr. 5: Gjennomføre en digital satsing for mer sømløse reiser og bedre bruk av data.	Regjeringen prioriterer tilrettelegging for mer sømløse reiser og dataforvaltning gjennom økt ressursbruk til digitale tjenester, og sterkere statlig engasjement og styring.
Kapittel 5: Nye, store utredninger	
Regjeringens satsing nr. 7: Oppstart av sentrale utredninger frem mot neste melding om Nasjonal transportplan.	Regjeringen har behov for et bedre kunnskapsgrunnlag på sentrale områder til neste rullering av NTP, og ber Jernbanedirektoratet sette i gang tre større utredninger som omhandler <ul style="list-style-type: none">• Kollektivstudie Østlandet• Godsstrategi• Fjerntogstrategi, inkludert InterCity og Ringeriksbanen

1.3 Overordnet om status for realisering av NTP

Figur 2 illustrerer prioriteringene i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2025–2036 (NTP), slik de var fordelt da den ble lagt frem i mars 2024. De øverste tre lagene i grafen viser midlene for store investeringer (post 73 i statsbudsjettet) slik de var fordelt i grunnlaget til NTP og i henhold til tabell 14.2. i NTP 2025–2036.

Figur 2 Grafen viser jernbanebudsjettet slik det var forutsatt i NTP 2025–2036 (i 2026-kroner).

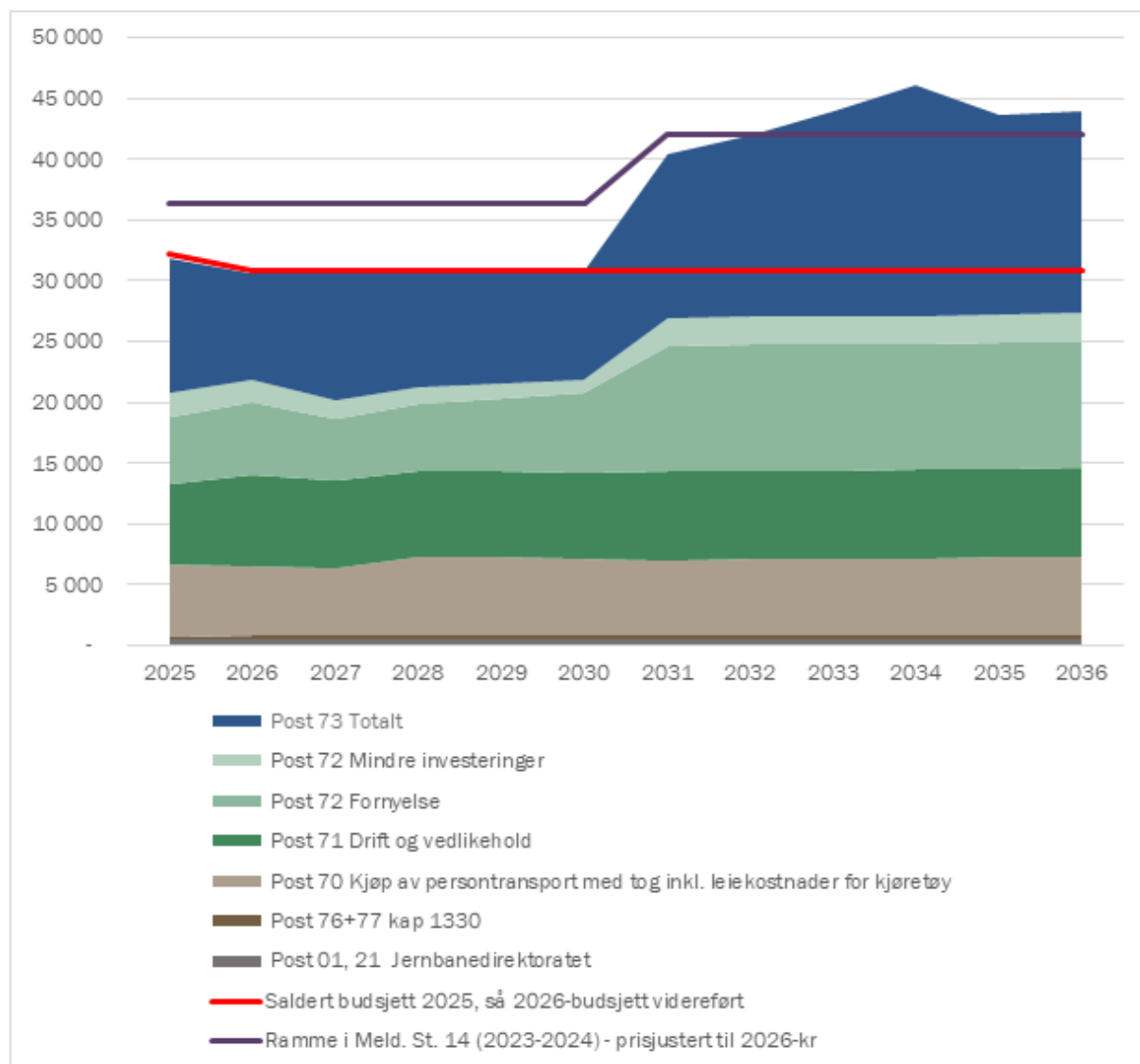


For de første seks årene av planperioden er det i NTP lagt til grunn et årlig snitt på om lag 36 milliarder 2026-kroner. Dette følges opp i kapittel 1352 i statsbudsjettets programkategori 21.50 Jernbaneformål. I tillegg er det i NTP lagt til grunn et årlig snitt på om lag 200 mill. 2026-kroner til særskilte transporttiltak. Dette følges opp i kapittel 1330 i programkategori 21.40 i statsbudsjettet, og er midler til kjøp av tjenester, reiseplanlegger og datasamarbeid i regi av Entur.

Det er i statsbudsjettet for 2026 vedtatt en økonomisk ramme på om lag 30,7 milliarder kroner og om lag 0,2 milliarder kroner til disse to kapitlene, totalt om lag 30,9 milliarder 2026-kroner. Budsjettet for kapittel 1352 er i 2026 nærmere 5,5 milliarder kroner lavere enn snittet som var forutsatt i NTP. Budsjettet for kapittel 1330 ligger litt over det som var forutsatt i NTP. Avviket mellom gjennomsnittlig NTP-ramme og budsjett i 2025 og 2026 skyldes dels lavere fremdrift i pågående utbyggingsprosjekter enn forutsatt. Budsjettene legger til rette for å opprettholde rasjonell fremdrift i igangsatte effektpakker, planlegging og økt innsats på drift, vedlikehold og fornyelse.

Figur 3 illustrerer hvilke konsekvenser budsjettprioriteringene og -rammene har for realisering av ambisjonene i NTP fremover. I figuren er midler til store investeringer skjøvet til andre seksårsperiode (fra 2031) og utover, og illustrerer at dersom alt skal realiseres iht. ambisjonene i NTP 2025-2036, forutsetter det økning i budsjettrammen i årene fremover.

Figur 3 Grafen viser prioriteringene i statsbudsjett for 2026, fremskrevet til 2030. Fra 2031 illustrerer den hvordan budsjettbehovet øker dersom ambisjonene i NTP 2025-2036 skal realiseres.



2 Vedlikehold og fornyelse

2.1 Mål og ambisjoner for planperioden

Regjeringens viktigste prioritering i planperioden er å sikre at jernbanen ivaretar sin eksisterende rolle i transportsystemet. Gjennom en satsing på drift, vedlikehold og fornyelse av infrastruktur og kjøretøy, i tillegg til mindre investeringstiltak i infrastrukturen, skal man ivareta dagens togkunder ved å sikre at toget kommer når det skal og er fremme når det skal.

En driftssikker og godt vedlikeholdt jernbane vil bidra til å opprettholde det høye sikkerhetsnivået jernbanen har. Nullvisjonen for drepte og hardt skadde er et overordnet mål, og ligger til grunn.

Satsing på drift, vedlikehold og fornyelse av infrastruktur og kjøretøy, samt mindre investeringstiltak i infrastrukturen, skal i tillegg føre til forbedret punktlighet og regularitet, god tilbakestillingsevne etter feil, en infrastruktur som tåler klimapåkjenninger og god informasjon til de reisende ved avvik.

Gjennom kundetilfredshetsundersøkelsen får vi tilbakemeldinger på hvordan de reisende opplever avvik. De reisende er misfornøyde med følgende:¹

- reisen tok mye lengre tid enn planlagt
- de fikk ikke vite hvordan reisen videre skulle bli
- det var ikke satt opp alternativ transport
- det var dårlig informasjon i appene

Kundetilfredsheten for informasjon ved avvik har økt fra 58 poeng til 62 poeng fra 2024 til 2025, noe som kan betegnes som positivt tatt i betraktning det høye antallet ikke-planlagte avvik.

2.1.1 Nærmere om måloppnåelse for driftsstabilitet

Effektiv drift og vedlikehold og satsing på fornyelse av både infrastruktur og kjøretøy, bidrar til målene om høyere driftsstabilitet, med færre innstillinger og forsinkelser og bedre punktlighet. Måltall for driftsstabilitet ved utgangen av planperioden er gjengitt i Tabell 1 og viser mål for hele jernbanesystemet sett under ett.

Tabell 1 Måltall for driftsstabilitet på jernbanen. Oppetid er andelen person- og godstog som kjøres uten forsinkelser, begrenset til årsaker som gjelder infrastruktur. Regularitet er andel persontog som blir kjørt som planlagt i ruteplanene, og er et uttrykk for andel innstilte tog. Punktlighet er andel tog som ankommer endestasjon i tide.

Parameter	Mål i NTP-perioden	Mål på lengre sikt
Oppetid i prosent	99,1	99,3
Regularitet i prosent	97,7	98,0
Punktlighet alle persontog i prosent	90,0	90,0

En forutsetning for valg av tog som transportmiddel og høy kundetilfredshet er at toget kommer og går til avtalt tid. For at toget skal være konkurransedyktig, er det derfor avgjørende at de uforutsette avvikene korrigeres raskt, og at planlagt vedlikehold av infrastruktur gjennomføres effektivt.

¹ Spørsmål fra kundetilfredshetsundersøkelsen (KTU) 2025: Hvorfor er du ikke fornøyd med håndteringen av forsinkelsen/innstillingen i dag?

Tabell 2 Måloppnåelse for driftsstabilitet 2024 og 2025

Parameter	Resultat 2025	Resultat 2024
Oppetid i prosent	98,9	98,8
Regularitet i prosent (persontog)	93,7	93,6
Punktlighet alle persontog i prosent	87,6	86,1

Driftsstabiliteten ligger under målsetningen i NTP for alle KPIer, men tallene viser en viss forbedring fra 2024 til 2025.

Når innstillinger og forsinkelser oppstår på det norske jernbanenettet, registreres årsakene til innstillingene og forsinkelsene i Bane NORs trafikkinformasjons- og oppfølgingssystem (TIOS). Ansvar for årsakene fordeles på fire hovedkategorier; infrastruktur, togselskapene, følgeforsinkelser og utenforliggende forhold, se Tabell 3.

Tabell 3 Årsakskodene i Bane NORs trafikkinformasjons- og oppfølgingssystem (TIOS)

Infrastruktur	Togselskap	Følgeforsinkelser	Utenforliggende forhold
Kode 1 Bane Kode 2 Sikrings- og signalanlegg Kode 3 Elkraft og kontaktledning Kode 4 Tele- og transmisjonsfeil Kode 5 Planlagt vedlikehold	Kode 81 Feil på kjøretøy Kode 82 Kjøretøy sent fra hensettingsområde Kode 83 Manglende personell Kode 84 Stasjonsopphold Kode 85 Planforutsetninger ikke oppfylt Kode 86 Kjøretøy med feil sperrer spor	Kode 7 Trafikkavvikling (følgeforsinkelser)	Kode 91 Forsinkelse fra utlandet Kode 92 Ytre forhold Kode 93 Uhell, påkjørsel Kode 94 Uønskete hendelser

Tabell 4. Antall forsinkelsestimer og innstillinger for persontog målt mot 2025. Infrastruktur omtaler kode 1, 2, 3, 4, og 5. Togselskap omtaler kode 81, 82, 83, 84 og 85. Følgeforsinkelser omtaler kode 7. Utenforliggende forhold omtaler kode 91, 92, 93 og 94. Bane NOR har delt kode 6, til 1 og 86, delingen er ikke inkludert her. Grønn farge angir en forbedring, der rød farge indikerer en forverring. Kilde: Bane NOR

Feilkode	Punktlighet		Regularitet	
	Forsinkelsestimer		Innstillinger	
	2025	Endring Fra 2024	2025	Endring Fra 2024
Infrastruktur	9 827	-365	49 587	8 206
Togselskap	8 647	-1 953	8 259	283
Følgeforsinkelser	12 770	-2 034	1 231	46
Utenforliggende forhold	9 108	-1 712	6 802	-1 520
Ukjent	202	-104	97	35

Totalt ble antall forsinkelsestimer om lag 40 800 i 2025, noe som er 5900 færre forsinkelsestimer enn i 2024. Antall innstillinger økte som følge av mer planlagt arbeid i sporet. Innstillinger knyttet til planlagt vedlikehold infrastruktur var største årsak til innstillinger i 2025. Den største enkeltårsaken til forsinkelser

er kode 7 Trafikkavvikling. Dette er sekundærforsinkelser som følge av at infrastrukturen er høyt utnyttet med en stram ruteplan.

For å få en god kundeopplevelse ved avvik, må de reisende føle seg ivaretatt gjennom god og riktig informasjon, god håndtering av avviket, og med alternativ transport når det kreves. Det er flere aktører som har et ansvar for å gi en god kundeopplevelse, derfor er det også en forutsetning at aktørene i jernbanesektoren samarbeider godt og har en felles forståelse av utfordringene og et felles ønske om å levere et godt tilbud til de reisende.

2.1.2 Nærmere om ambisjoner knyttet til mindre investeringstiltak

Mindre investeringstiltak er enkelttiltak som ikke er knyttet opp i en konkret effektpakke, men som bygger opp under øvrige satsinger på fornyelse og tilbudsforbedringer, eller som gir gode effekter i seg selv, eksempelvis for sikkerhet, universell utforming eller klimatilpasning.

I utgangspunktet er mindre investeringstiltak definert som tiltak under terskelverdien for investeringsbeslutning, en milliard kroner. Mindre investeringstiltak er per i dag gruppert i seks områder. De forskjellige områdene bidrar til forskjellige mål.

Sikkerhet og miljø handler om risiko for sikkerhetsrelaterte hendelser og bedret beredskap, samt miljødeleggelser og klimatilpasning. Området bidrar til å nå nullvisjonen for antall drepte og hardt skadde. I et samfunnssikkerhets- og beredskapsperspektiv bidrar området til sikring av kritisk infrastruktur og klimatilpasning.

Gods på bane handler om tiltak for mer effektive løsninger for godstransporten, som ikke er innbefattet i tilbudsforbedringer gjennom effektpakker. Området bidrar til målet om økt konkurranseevne for næringslivet og tilrettelegging for en grønnere godstransport. I et samfunnssikkerhets- og beredskapsperspektiv bidrar området også til sikring av kritisk infrastruktur.

Videreutvikling av ERTMS handler om å muliggjøre økt effekt fra innføring av nytt signalanlegg (ERTMS). Området bidrar til målet om økt driftsstabilitet og effektiv bruk av ny teknologi.

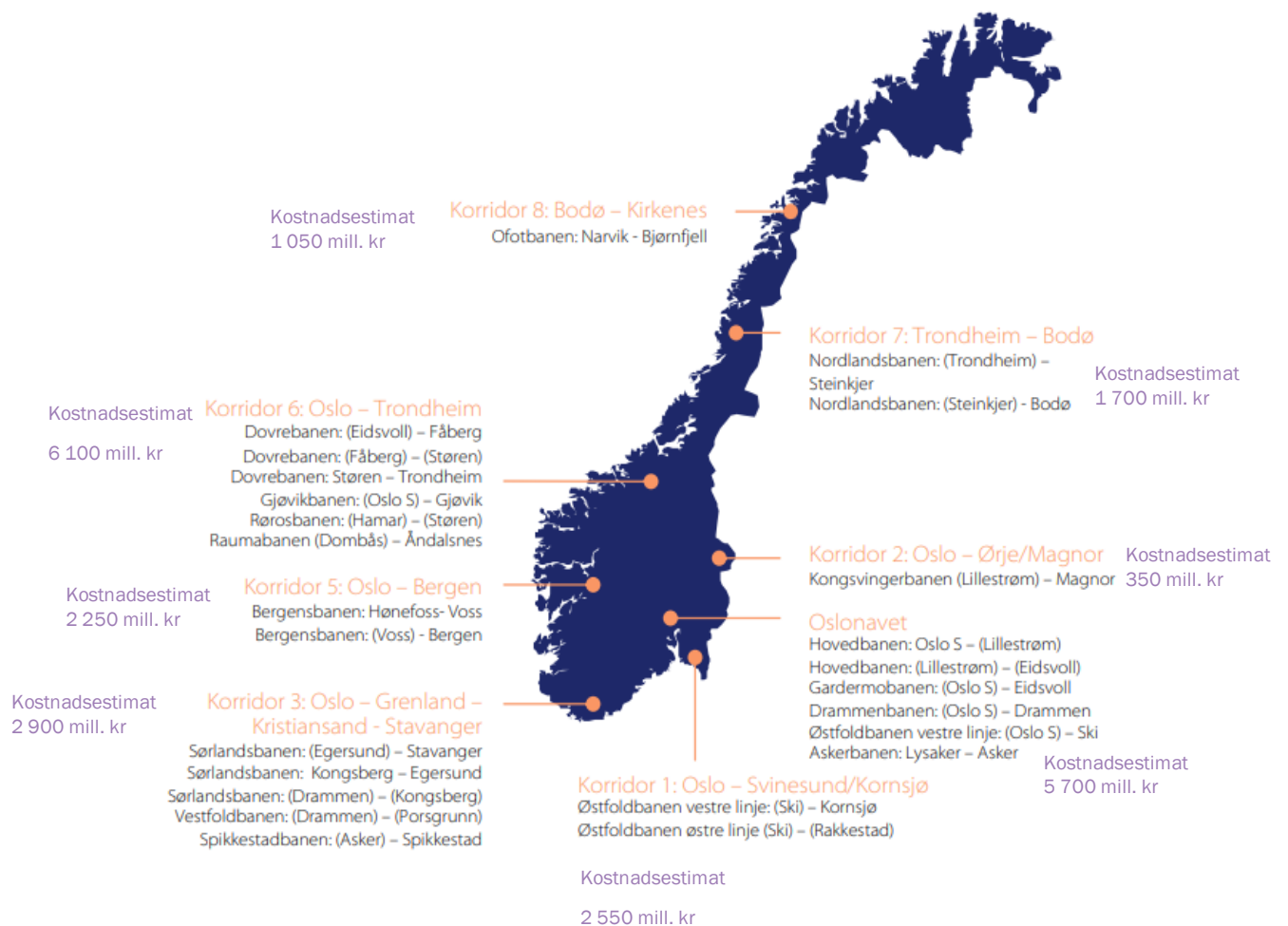
Stasjoner og knutepunkt handler om utbedring og utvikling av stasjoner, inkludert stasjonstiltak omfattet av byvekstavtalene. Regjeringen har ambisjoner om at 45 prosent av alle togreiser skal foregå til/fra en universelt utformet stasjon i løpet av første seksårsperiode og 68 prosent ved utgangen av planperioden. Andelen av- og påstigninger ved universelt utformede stasjoner økte fra 17,6 prosent i 2024 til 21,8 prosent i 2025. Ved utgangen av 2025 var 63 stasjoner universelt utformede, mens 85 stasjoner hadde status som tilgjengelige. 14 stasjoner har assistansetjeneste. Innen utgangen av første seksårsperiode skal minst 14 nye stasjoner være universelt utformet. Bedre tilgjengelighet bidrar til en mer sømløs reiseopplevelse. Gjennom knutepunktutvikling bidrar området også til mål om nullvekst i persontransport med bil rundt de store byene (nullvekstmålet).

Sikker kjøreveis-IKT handler om oppdatering av og investering i systemer for å ivareta digital sikkerhet knyttet til blant annet fremføring av tog og driftssystemer. Området bidrar til målet om effektiv bruk av ny teknologi. I et samfunnssikkerhets- og beredskapsperspektiv bidrar området også til sikring mot digitale angrep.

Robustiserende tiltak/strakstiltak for å bedre driftsstabilitet handler om små og enkle investeringstiltak med god effekt på driftsstabiliteten. Området bidrar til målet om enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet.

2.2 Planlagte aktiviteter

2.2.1 Fornyelse og mindre investeringstiltak



Figur 4 Illustrasjon av Bane NORs kostnadsestimat for midler til fornyelse, fordelt på korridorer i perioden 2026–2030. Dette er strekningene som har mer enn 200 millioner kroner til fornyelse i femårsperioden.

Bane NOR har utarbeidet Plan for bedre måloppnåelse for vedlikehold og fornyelse, som viser behovene for fornyelse og vedlikehold i 12-årsperioden, og konkrete planer for arbeidet med fornyelse de første tre årene i NTP-perioden. Planen er inndelt strekningsvis. Planen rulleres årlig.

Videre har Bane NOR etablert PRO20, en tiltaksplan for å øke produktiviteten innenfor fornyelse og vedlikehold med inntil 20 prosent. Bane NOR har estimert at det vil være potensiale for økt kostnadseffektivitet gjennom blant annet bedre og mer langsiktig planlegging og økt digitalisering innenfor vedlikehold og fornyelser.

PRO20 kategoriseres i tre hovedområder:

- Økt innsikt i tilstandsutvikling gjennom overvåking og effektive kontrollprogrammer.
- Økt presisjon i planlegging av vedlikehold og fornyelser gjennom å forbedre prosesser, blant annet lengre planleggingshorisont, bedre koordinering av aktiviteter og planlegging og utnyttelse av sportilgang.

- Digitalisering og prediktivt vedlikehold gjennom å standardisere vedlikeholdsprosesser og ha vedlikeholdssystem tilrettelagt for digitalisering, og teste ut sanntidsovervåking med sensordata fra kommersielle tog.

Planlagte tiltak for mindre investeringstiltak i 2026 ¹⁴	
Sikkerhet og miljø	<ul style="list-style-type: none"> • Sikring og sanering av planoverganger • Flom- og skredtiltak, • Tilpassing av sideterreng for mer naturbasert vegetasjonskontroll og vannkvalitet • Sikring av snøoverbygg og bygging av viltgjerd
Gods på bane	<ul style="list-style-type: none"> • Det gjennomføres flere mindre kapasitetsøkende tiltak på Alnabru godsterminal • Det planlegges nye kryssingsspor på Ofofbanen for å legge til rette for flere godstog.
Videreutvikling av ERTMS	<ul style="list-style-type: none"> • Innsatsen i 2026 rettes mot tiltakskategorien samtidig innkjøring, som gjør det mulig for to tog i motsatt retning å kjøre samtidig inn på hvert sitt spor på en stasjon eller kryssingsspor
Stasjoner og knutepunkt	<ul style="list-style-type: none"> • Det planlegges og prosjekteres for universell utforming på flere stasjoner i Oslo og Akershus • Det pågår bygging på noen mindre stasjoner, med mål om tilpasning for å nærme seg universell utforming. • Det pågår utvikling av stasjoner i Trondheimsområdet, på Nord-Jæren og i Oslo og Akershus som del av byvekstavtalene.
Sikker kjøreveis-IKT	<ul style="list-style-type: none"> • I 2026 vil det legges vekt på å gjennomføre tiltak som opprettholder og forbedrer driftsstabiliteten. Det vil utvikles tiltak for å gjøre jernbanen mer robust mot digitale sikkerhetshendelser, styrke evnen til å oppdage digitale sikkerhetshendelser tidlig og begrense konsekvenser for togfremføringen. Tiltakene samles i et dedikert program, Forsvarbar Operasjon.
Robustiserende tiltak/strakstiltak for bedre driftsstabilitet	<ul style="list-style-type: none"> • Elektrifisering av spor på Bergen stasjon for å effektivisere hensetting av tog • Signaltekniske tiltak på Stavanger stasjon for å effektivisere hensetting, verksteddrift og klargjøring av tog • Utbedring av omstigningsramper, plattformforlengelser, fjerning av personoverganger i plan og mindre tiltak i spor

2.2.2 Rådene for bedre driftsstabilitet og kundeopplevelser ved avvik

Jernbanedirektoratet har etablert et sektorovergripende arbeid for bedre driftsstabilitet og kundeopplevelser ved avvik. Arbeidet er strukturert rundt to råd med representanter fra sektoraktørene; *rådet for driftsstabilitet* og *rådet for kundeopplevelse ved avvik*. Her etablerer aktørene en felles forståelse for utfordringer, deler erfaringer og utvikler tiltak som følges opp gjennom to tiltaksplaner.

Høsten 2025 ble det vedtatt oppdaterte tiltaksplaner for driftsstabilitet og kundeføring ved avvik som gjelder for 2026.

Rådet for bedre driftsstabilitet

Rådet for driftsstabilitet er opprettet på oppdrag fra Samferdselsdepartementet.

Formålet med rådet for driftsstabilitet er å bidra til en koordinert jernbanesektor når det gjelder tiltak for å bedre driftsstabilitet. Rådet benyttes til informasjonsdeling og drøfting på tvers av aktørene i sektoren. Rådet har en rådgivende og koordinerende funksjon, men ikke beslutningsmyndighet.

For å jobbe systematisk og målrettet er det viktig at alle aktørene i sektoren har et felles kunnskapsgrunnlag og en felles forståelse for utfordringer og muligheter for å bedre driftsstabiliteten. Rådet for driftsstabilitet legger grunnlaget for godt samarbeid på tvers av sektoren og bidrar til at aktiviteter de enkelte aktørene gjennomfører er best mulig koordinert der det er hensiktsmessig.

I rådet for driftsstabilitet drøftes gjennomføringen av tiltakene i tiltaksplanen for driftsstabilitet som Jernbanedirektoratet leverer til Samferdselsdepartementet årlig. Rådet diskuterer også felles utfordringer og erfaringer knyttet til både planlagte og uforutsette avvik.

I rådet for driftsstabilitet er det sentralt å sette søkelys på systematisk arbeid for driftsstabilitet.

Jernbanedirektoratet leder rådet i egenskap av å skulle ivareta den strategiske, helhetlige og overordnede koordineringen i jernbanesektoren. Flere av aktørene i sektoren har også avtaleforhold til Jernbanedirektoratet hvor driftsstabilitet er tema, men i rådets arbeid drøftes ikke avtalemessige forhold.

Rådet for kundeopplevelse ved avvik

I rådet for kundeopplevelse ved avvik er vi opptatt av å følge utviklingen i hvordan de reisende opplever avvikshåndtering. For å følge opp dette, har vi utviklet to indikatorer for kundetilfredshet (KTI). KTI avvik tog er en indeks (regnes fra 0-100 poeng) for kundenes opplevelse av håndteringen der togselskapene har ansvaret for å følge opp under avvik. KTI avvik tog baseres på fire spørsmål for å måle kundeopplevelsen ved avvik. KTI avvik BN (Bane NOR) regnes også som en indeks (fra 0-100) basert på seks spørsmål om informasjon på stasjoner på skjermer, over høyttalere, ved skilting osv. knyttet til avvikshåndtering.

I Rådet for kundeopplevelse ved avvik jobber sektoren også med flere tiltak knyttet til informasjon ved avvik. Lik, rask og nyttig informasjon er et mål. For å oppnå dette, ble det i 2021 utarbeidet et felles målbilde for bedre reiseinformasjonsflyt i hele sektoren. En viktig forutsetning for riktig og lik informasjon i alle kanaler, er at aktørene i jernbanesektoren utvikler de samme tekniske løsningene slik at data kan flyte på tvers av kanaler og aktører. Målbildet er et fundament for god kundeopplevelse, og verdien for kundene realiseres når det foreligger gode input-data, og kanaleierne bygger tjenester med utgangspunkt i dataflyten. I 2024 og 2025 har aktørene i sektoren jobbet systematisk med dette og vi ser nå at informasjon til de reisende blir stadig bedre, togselskapene opplever en bedre informasjonsflyt og ser at de leverer bedre informasjon ut til de reisende i alle kanaler. Vi ser behov for å videreutvikle dette arbeidet, og iverksette nye tiltak som bygger videre på det eksisterende målbildet. Dette skal sørge for at informasjonen går ut til de reisende, og få på plass nye, påkrevde informasjonselementer som tilstand på ulike fasiliteter.

2.2.3 Oppfølgingssystemet

Jernbanedirektoratet har utviklet og implementert et oppfølgingssystem for bruken av fornyelses- og vedlikeholdsmidler.

Oppfølgingssystemet gir samlet fremstilling av utviklingen i driftsstabilitet og synliggjøre effektene av gjennomførte tiltak. Systemet bygger på innrapporterte mål, indikatorer og økonomiske data knyttet til fornyelse og vedlikehold, og ses i sammenheng med tidligere arbeid med strekningsvise mål for driftsstabilitet. Erfaringene fra arbeidet så langt viser et tydelig behov for å bruke oppfølgingssystemet som et verktøy for sektorsamordning og koordinering, i tråd med Jernbanedirektoratets kjerneoppdrag etter Jernbaneinstruksen.

Videre utvikling av oppfølgingssystemet vil bygge på en teknologisk løsning som understøtter beste praksis for innlasting av data fra flere datakilder og sikrer konsistent databehandling. Løsningen vil samtidig legge til rette for databaserte sammenhenger som styrker styringsgrunnlaget for driftsstabilitet.

2.2.4 Fornyelse og vedlikehold av kjøretøyflåten

Norske tog har bestilt nye lokaltog, regiontog og fjerntog, både til planlagte tilbudsforbedringer og som erstatning for kjøretøy som har passert sin tekniske levetid. Når disse togene blir levert, vil det bidra positivt til driftsstabiliteten. Tiltak som er nødvendig for innføringen av nye tog er omtalt som effektpakker i

kapittelet om tilbudsforbedring. Videre blir det gjennomført tekniske modifikasjoner av eldre kjøretøy. Det vil også bli jobbet videre med effektivisering av vedlikehold av kjøretøy, jfr. for eksempel oppdrag 23 i supplerende tildelingsbrev nr. 12 i 2025. For det videre arbeidet med verksteder, se kapittel for kjøretøy, verksteder og trafikkavtaler (3.4.1, 3.4.2 og 3.4.3).

3 Utvikling av togtilbudet

Tilbudsforbedringer og effektpakker

Jernbanedirektoratet har sammen med Bane NOR og Norske tog utarbeidet et styringsrammeverk for hvordan vi utvikler og gjennomfører tilbudsforbedringer i jernbanesektoren. Det beskriver detaljert prosessen fra en idé om en tilbudsforbedring utvikles til hvordan vi gjennomfører tilbudsforbedringen til ønsket effekt. Vi beskriver også rolle- og ansvarsdelingen i jernbanesektoren i arbeidet med nye tilbudsforbedringer.

Tilbudsforbedring er en samlebetegnelse på små og store endringer og forbedringer i togtilbudet, både for person- og godstrafikken. Mindre forbedringer kan for eksempel være én ekstra avgang en av helgedagene. Store forbedringer kan være for å doble antall avganger i timen i hverdagene.

Store forbedringer i togtilbudet skjer først og fremst gjennom realisering av **effektpakker**. For å realisere store forbedringer, trengs flere innsatsfaktorer. De viktigste innsatsfaktorene er infrastruktur, kjøretøy og kjøp av persontransport. Til sammen vil disse gi en eller flere effekter for togtilbudet, og de utgjør en effektpakke.

Når planene for store forbedringer fremdeles er i tidlig fase og det ikke er definert et nytt togtilbud, for eksempel at det kun foreligger en konseptvalgutredning (KVVU), sorterer det under begrepet *tilbudsforbedring* frem til en konkret effektpakke er definert.

Jernbanedirektoratet lager strategiene for utviklingen av togtilbudet, definerer effektpakker, inngår avtaler og koordinerer aktørene i sektoren for at de nødvendige innsatsfaktorene skal komme på plass til rett tid.

3.1 Mål og ambisjoner for planperioden

Regjeringens ambisjon er at de tilbudsforbedringene som er påbegynt, skal gjennomføres med rasjonell fremdrift og i henhold til plan. Å fullføre utbygging som er i gang, er rasjonelt med tanke på kostnadseffektiv utbygging og med tanke på å få realisert den planlagte effekten for de reisende så raskt som mulig. Derfor prioriteres ferdigstilling av pågående prosjekter foran oppstart av nye tilbudsforbedringer.

Videre er det regjeringens ambisjon at kapasiteten på jernbanen skal økes ytterligere for persontransporten i byområdene, og mellom for godstransporten de største byene. Militær mobilitet skal ivaretas.

I NTP-perioden innebærer dette å:

- utnytte eksisterende kapasitet i infrastrukturen bedre ved å slå sammen flytogtilbudet med regiontogtilbudet på Østlandet. Dette fører til at kapasiteten mellom Drammen og Oslo lufthavn totalt sett blir forbedret for pendlere og fritidsreisende. Anskaffelse av tog med mer plass om bord vil også øke kapasiteten på pressede pendlerstrekninger. Det kan være aktuelt å utløse opsjoner for flere avganger i trafikkavtalene mellom Jernbanedirektoratet og persontogoperatørene.
- gjennomføre nødvendig planlegging og utbygging av jernbanen for å sikre økt kapasitet der det forventes en økning i etterspørselen, det vil si i og mellom de tettest befolkede områdene.

Samtidig må det planlegges for utvikling på lengre sikt, altså etter NTP-perioden og frem mot 2050. Dette innebærer å fortsette prioritering av planlegging og etter hvert utbygging i sentrale strøk. Det innebærer også å utarbeide et godt beslutningsgrunnlag for realisering av ny riktstunnel.

3.2 Fremdrift for effektpakker og store tilbudsforbedringer i budsjett 2026

Statsbudsjettet for 2026 ivaretar en rasjonell fremdrift i effektpakker som er prioritert og igangsatt. Statsbudsjettet for 2026 gir også rom for å videreføre planlegging av fem effektpakker som er prioritert i NTP 2025–2036, og oppstart for bygging av enkelte tiltak i E15 Bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet og E14d Økt kapasitet for kombigods Oslo-Trondheim. Fremdriften videre avhenger av at planlegging blir prioritert også i kommende budsjett, og en oppstart av utbygging forutsetter en økning i budsjettrammen for kommende budsjettår. Videre er det rom for å fortsette planlegging frem til arealavklaring i E17 Flere tog på Jærbanen: Timinuttersintervall Stavanger-Skeiane.

Tabell 5 til Tabell 7 nedenfor oppsummerer hvordan effektpakkene er prioritert i Prop. 1 S (2025–2026), altså budsjett for 2026, sammenlignet med prioritering i NTP 2025–2036 og i budsjettet for 2025. Tabell 5, 6 og 7 sammenligner fremdrift og ibruktage som ble forutsatt i NTP 2025–2036, med hva som er mulig gitt budsjettprioriteringene så langt

Tabell 5 Oversikt over effektpakkene som regnes som igangsatt eller som skal settes i gang gitt statsbudsjett for 2026 i kolonnen til høyre. Sammenlignet med hvordan de er prioritert i NTP, i budsjett for 2025 Prop. 1 S (2025–2026), og i budsjett for 2026 Prop. 1 S (2024–2025).

Effektpakker prioritert og igangsatt (bundet)		Prioritering NTP	Budsjett for 2025	Budsjett for 2026
E01	Innføring av nye kjøretøy (lokaltog)	Bundet	Pågår	Pågår
E03	Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo–Moss)	Bundet	Pågår	Pågår
E04	Flere og raskere tog på Vestfoldbanen (Oslo–Tønsberg)	Bundet	Pågår	Pågår
E08	Flere og raskere tog på Dovrebanen: To regionekspressstog i timen Oslo–Hamar	Bundet	Pågår	Pågår
E10	Nullutslipp i byområdet og innføring av nye kjøretøy på Trønder- og Meråkerbanen	Bundet	Pågår	Pågår
E11	Innføring av ERTMS på samtlige banestrekninger	Bundet	Pågår	Pågår
E14c	Økt kapasitet for kombigods Oslo–Narvik, via Sverige	Første periode	Start siste trinn 2025	Pågår
E19	Flere tog på Trønderbanen	Første periode	Startes 2025	Pågår
E21	Innføring av nye kjøretøy (regiontog)	Bundet	Pågår	Pågår
E26	Integrering av tilbringertjenesten	Omtalt	Omtalt	Omtalt
E32	Innføring av nye kjøretøy (fjerntog)	Ikke omtalt ²	Startes 2025	Pågår
-	Rassikring og bedret reisetid på Vossebanen (Arna–Stanghelle)	Første periode	Byggestart 2026	Byggestart 2026 ³

² Innføring av nye fjerntog var omtalt og hensyntatt i NTP 2025–2036, men ikke som en effektpakke der behov for tilpasninger i infrastrukturen var ivarettatt. Dette følges nå opp som en effektpakke, som er prioritert og hensyntatt i budsjettinnspillene.

³ Prosjektstart og forberedende arbeider i 2025. Stortinget vedtok kostnadsramme og delvis bompengefinansiering i april 2025.

Tabell 6 Oversikt over effektpakkene som er prioritert med planleggingsmidler i 2026, med sammenligning mot hvordan de er prioritert i NTP, i budsjett for 2025 - Prop. 1 S (2025–2026), og i budsjett for 2026 Prop. 1 S (2024–2025).

Effektpakker som er prioritert til detaljert, eller innledende planlegging i 2026		Prioritet i NTP	Budsjett for 2025	Budsjett for 2026
E14d	Økt kapasitet for kombigods Oslo–Trondheim	Første periode	Planlegging prioritert	Planlegging og oppstart bygging for enkeltdele prioritert i budsjett
E15	Bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet ⁴	Første periode	Planlegging prioritert	Planlegging og oppstart av mindre tiltak
E16	Flere tog på Vestfoldbanen. To regionekspresstog i timen Oslo–Skien	Første periode ⁵	Planlegging prioritert ⁶	Planlegging er prioritert
E22	To tog i timen Oslo-Fredrikstad	Første periode	Planlegging prioritert	Planlegging prioritert
E24	Elektrifisering Stjørdal–Steinkjer	Første periode	Planlegging prioritert	Planlegging prioritert
E29	Ny rikstunnel	Første periode	Oppdatere beslutningsgrunnlag prioritert	Oppstart forberedende planarbeider

⁴ Tidligere navn på effektpakken er «Flere tog i Oslo-navet»

⁵ Prioritert av Stortinget.

⁶ I budsjettet for 2025 er det satt av 30 mill. kr til optimalisering av planene for dobbeltspor Stokke–Torp–Sandefjord.

Tabell 7 Oversikt over effektpakker og tilbudsforbedringer som ikke er prioritert i budsjett for 2026 Prop. 1 S (2025–2026), med sammenligning mot hvordan de er prioritert i NTP og i budsjett for 2025 Prop. 1 S (2024–2025).

Effektpakker og tilbudsforbedringer som ikke er prioritert i 2026		Prioritet i NTP	Budsjett for 2025	Budsjett for 2026
E14a	Økt kapasitet for kombigods Trondheim–Bodø	Andre periode	Noe planaktivitet med generelle midler ⁸	Avslutning av planlegging. Ellers ingen prioritering.
E14b	Økt kapasitet for kombigods Oslo–Bergen	Andre periode	Ingen midler	Ingen midler
E17	Flere tog på Jærbanen: Timinuttersintervall Stavanger–Skeiane	Andre periode	Arealavklaring startes opp i 2025 Effektpakken er ikke prioritert	Arealavklaring startet. ⁷ Effektpakken er ikke prioritert
E18	Flere tog på Vossebanen	Andre periode	Ingen midler	Ingen midler
E23	Utvikling av Kongsvingerbanen	Andre periode	Noe planaktivitet med generelle midler ⁸	Ingen midler
E27	Utvikling av Hovedbanen nord	Andre periode	Noe planaktivitet med generelle midlers	Noe planaktivitet ⁸
-	Oppfølging av KVV Green	Første periode	Avventer konseptvalg	Konseptvalg er tatt. Videre planlegging er ikke prioritert
-	Økt kapasitet regiontog (KVV Regiontog)	Andre periode	Avventer konseptvalg	Avventer konseptvalg
-	To tog i timen hele veien til Steinkjer i grunnrute	Andre periode ⁹	Ingen midler	Ingen midler
-	Oppfølging av terminalløsninger Alnabru	Andre periode	Ingen midler	Ingen midler
-	Oppfølging av terminalløsninger Trondheimsområdet	Andre periode	Noe planaktivitet med generelle midler ¹⁰	Ingen midler

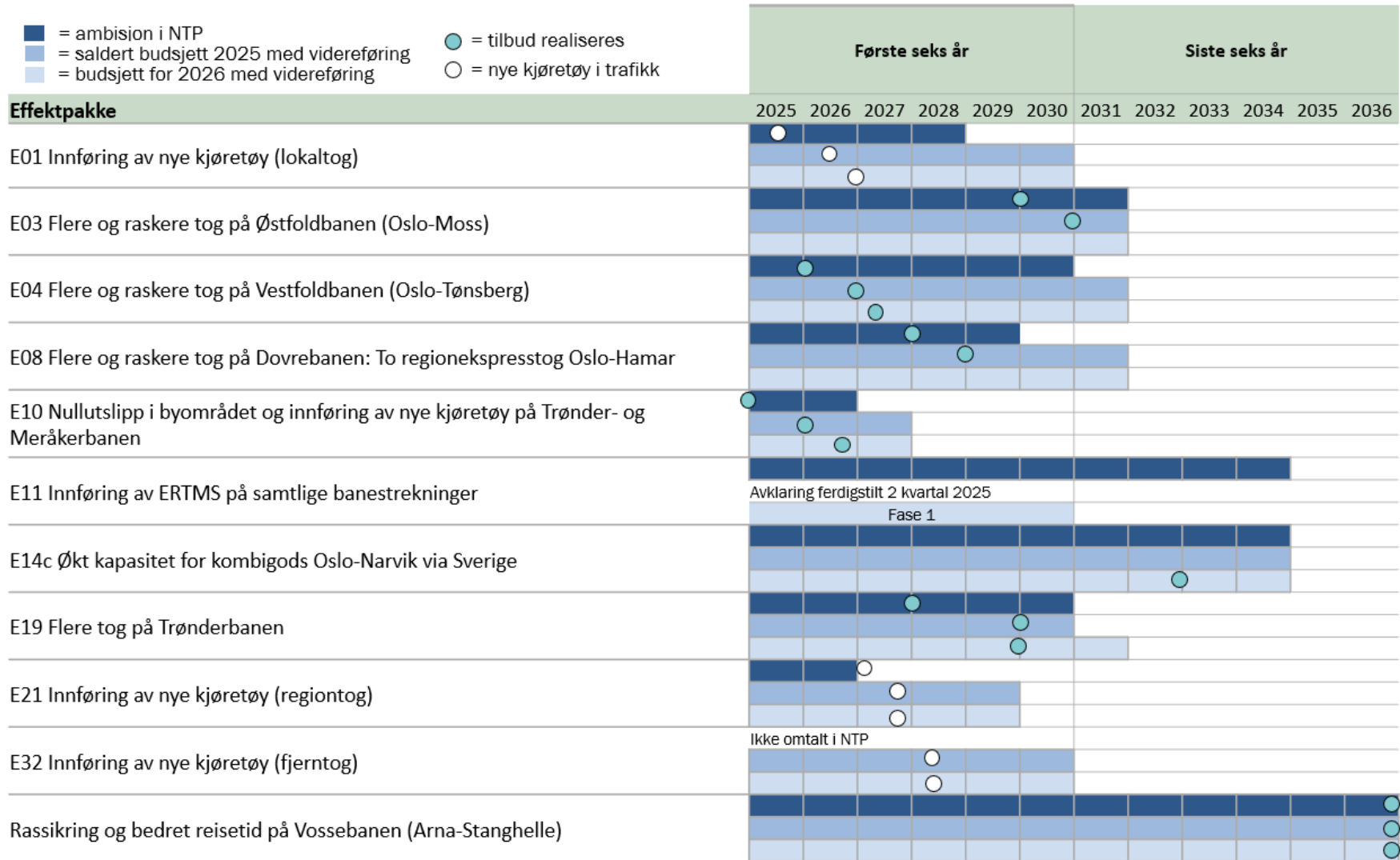
⁷ Arealavklaringen er knyttet til forpliktelser i Byvekstavtalen for Nord-Jæren.

⁸ «Noe planaktivitet med generelle midler» betyr at Bane NOR gjennomfører noe planlegging innenfor disponible planmidler.

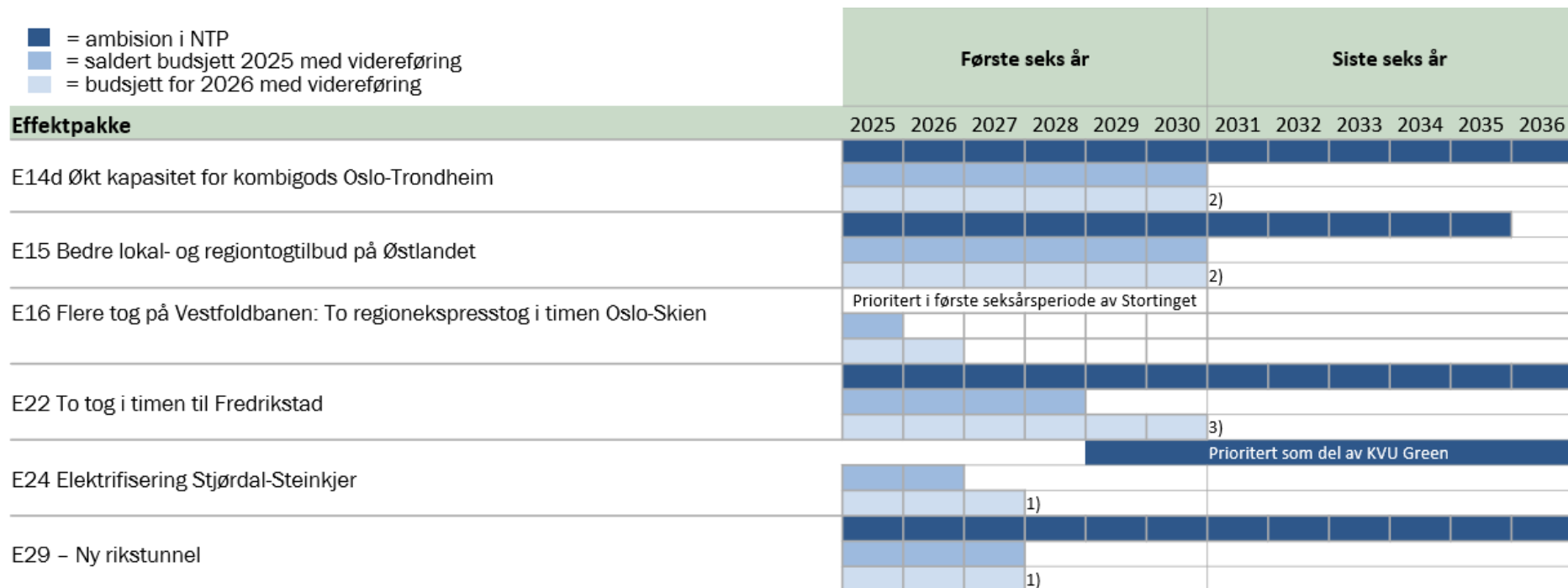
⁹ Prioritert av Stortinget

¹⁰ Noe planaktivitet med generelle midler» betyr at Bane NOR gjennomfører noe planlegging innenfor disponible planmidler.

Figur 5 Tidslinje for effektpakker som er prioritert og igangsatt til og med budsjett 2026. Effektpakkene for kjøretøy (E01, E21, og E32) viser kun investeringskostnader for tilpassing av infrastrukturen. Investeringen i kjøretøy finansieres indirekte over post 70 og kjøretøyleie. Realiseringstidspunkt for E03 og E08 skal reforhandles.



Figur 6 Tidslinje for effektpakker som er prioritert for planlegging til og med budsjett 2026

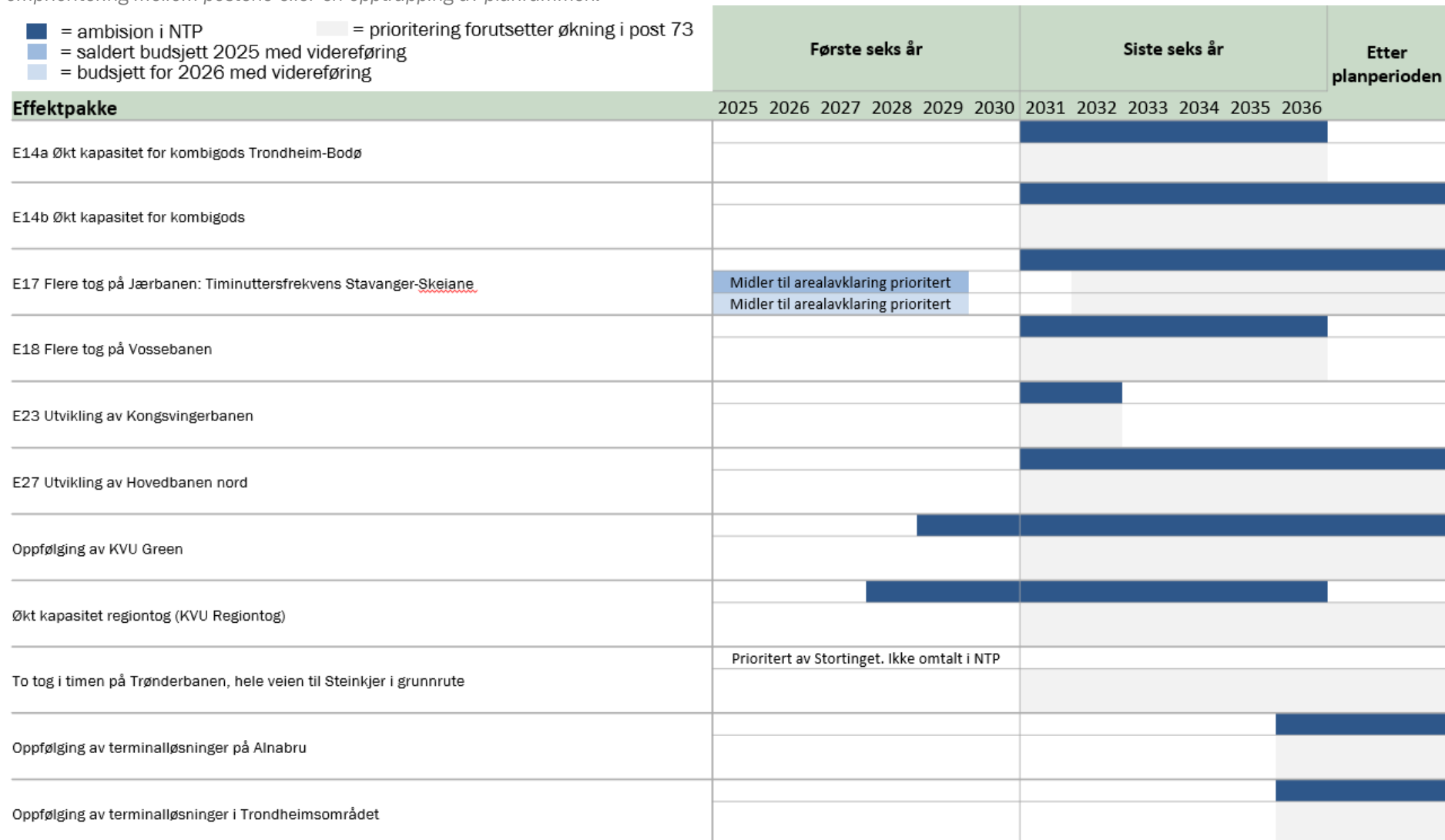


1) Fremdrift fra 2028 forutsetter økt planramme

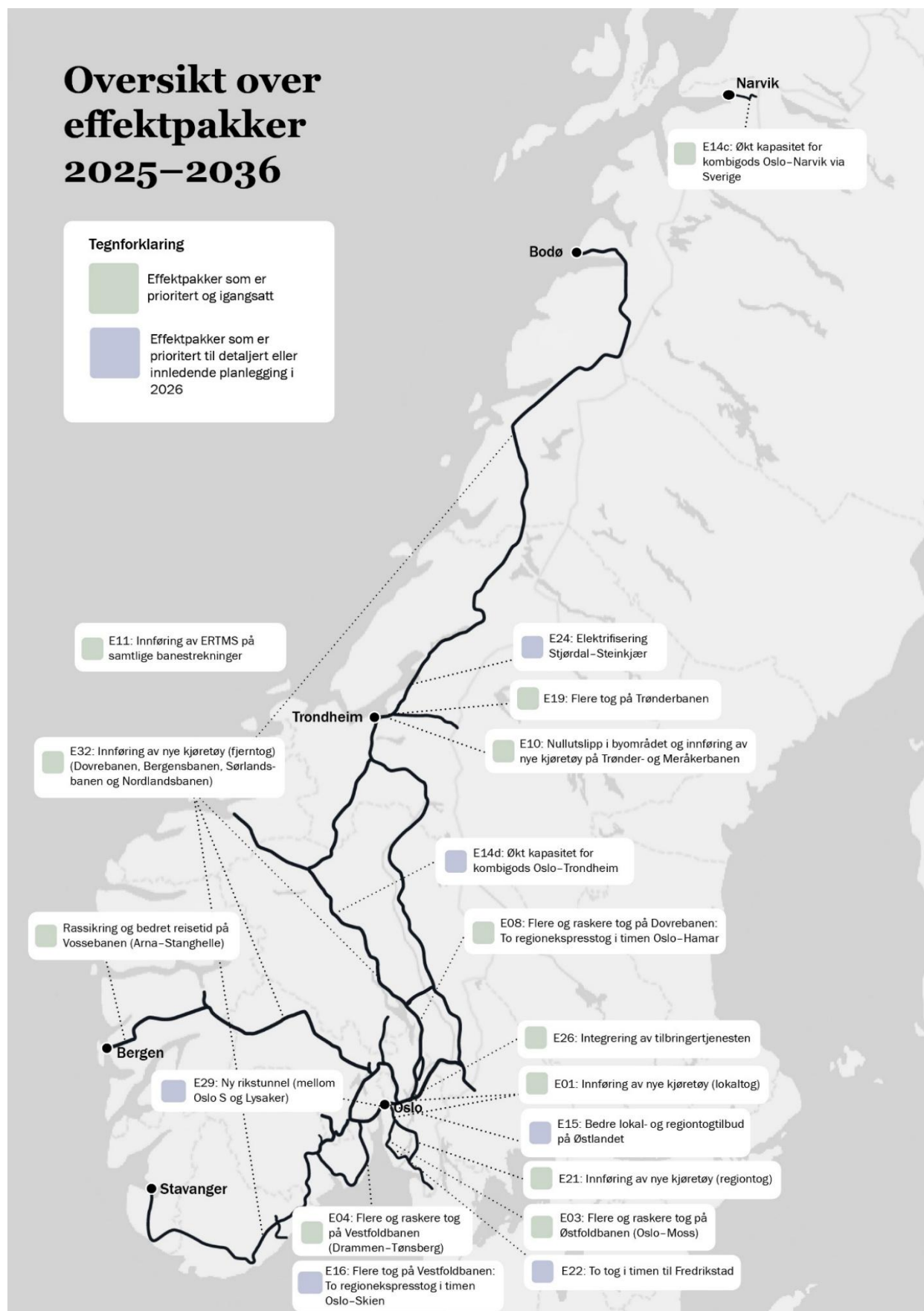
2) Planlegging, men også oppstart av enkelttiltak er prioritert. Realisering av hele effektpakken forutsetter videre prioritering og økning i planrammen

3) Fremdrift og realisering forutsetter videre prioritering og økning i planrammen

Figur 7 Fremdrift for effektpakker og tilbudsutvikling som foreløpig ikke er prioritert i budsjett. Eventuell prioritering forutsetter en økning på post 73, gjennom enten omprioritering mellom postene eller en opptrapping av planrammen.



3.2.1 Oversiktskart for effektpakker som er prioritert og igangsatt, samt effektpakker med planleggingsmidler i 2026 budsjettet



3.2.2 Oversiktskart for effektpakker og tilbudsforbedringer som ikke er prioritert i 2026-budsjettet



3.3 Innsatsfaktorer, avhengigheter og risiko i effektpakker og tilbudsforbedringer

Arbeidet med realiseringen av tilbudsforbedringene i porteføljen, er regulert gjennom infrastrukturavtaler mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR, trafikkavtaler mellom Jernbanedirektoratet og togoperatørene og samhandlingsavtale med Norske tog. Når det gjelder infrastrukturen for effektpakken Rassikring og bedret reisetid på Vossebanen, er utbygging av dobbeltsporet Arna–Stanghelle et fellesprosjekt for vei og bane i regi av Statens vegvesen, med Bane NOR som samarbeidspartner.

Stortingets prioritering av kapasitetsøkende tiltak på Ofofbanen følges opp gjennom Mindre investeringstiltak for gods, og er derfor ikke omtalt på de neste sidene. Tiltakene på Ofofbanen er omtalt i kapittel 2. Stortingets prioritering av Ringeriksbanen innebærer å videreføre planleggingen sammen med E16 Skaret–Hønefoss som et fellesprosjekt under Nye Veier AS, utenfor Nye Veiers ordinære portefølje. Ringeriksbanen er ikke en del av jernbaneporteføljen som følges opp i gjennomføringsplanen og er derfor ikke omtalt på de neste sidene.

NTP 2025–2036 ble laget under forutsetning om en definert planteknisk økonomisk ramme for 12-årsperioden. Innenfor rammen var det lagt til grunn en fordeling mellom budsjettpostene med utgangspunkt i kjent informasjon og kostnadsberegninger da NTP 2025-2036 ble lagt frem. Rammen og kostnadsberegningen var en forutsetning for omfanget og rekkefølgen innenfor porteføljen for tilbudsforbedringer.

Forutsetninger for kostnadsomfang og fremdrift i effektpakkene kan endres. Eksempler på dette er prisvekst som kan gi endrede kostnader og detaljering av planer kan gi endret tiltaksomfang. Videre vil forsinkelser i leveranser eller mer krevende grunnforhold enn først antatt kunne påvirke både fremdrift og kostnader. Realiseringen av tilbudsforbedringene avhenger også av de årlige budsjetttrammene. Prioritering og fremdrift for effektpakker og tilbudsforbedringer i porteføljen kan derfor avvike fra det som er beskrevet i NTP 2025–2036.

Formålet med dette kapittelet er å vise status for realisering av effektpakkene. De neste sidene viser status per effektpakke eller tilbudsforbedring i hele jernbaneporteføljen.

3.3.1 Om inndeling av porteføljen

Effektpakker som er prioritert og igangsatt

Effektpakker som er prioritert og igangsatt, vil si de effektpakkene hvor Stortinget har vedtatt kostnadsramme for tiltak over terskelverdi på én milliard kroner. Kostnadsramme for anskaffelse av nye kjøretøy blir vedtatt av Stortinget gjennom behandling av statsbudsjett.

For effektpakker som består av enkelttiltak som ligger under terskelverdi, er en effektpakke å anse som igangsatt når det er bevilget tilstrekkelig midler over statsbudsjett til å sette i gang utbygging, med mindre annet er presisert.

Effektpakker som er prioritert, men ikke igangsatt

Porteføljen i NTP 2025–2036 er gitt av tabell 14.2 og anmodningsvedtakene fra Stortingets behandling av planen, og presisert i tildelingsbrev for Jernbanedirektoratet for 2026. Porteføljen er delt i to:

1. Den prioriterte planporteføljen for oppstart i løpet av første seksårsperiode
2. Den øvrige planporteføljen med tilbudsforbedringer som skal modnes ytterligere:

Porteføljen består imidlertid av effektpakker eller tilbudsforbedringer der planene for nødvendig infrastruktur har svært ulik grad av modenhet. For noen av effektpakkene, innebærer en prioritering at utbygging og realisering av tilbudsforbedringen kan startes. For andre effektpakker innebærer en prioritering at nødvendig planlegging skal starte. Det er i enkelte tilfeller ikke praktisk mulig med byggestart i løpet av de første seks årene av NTP-perioden, for eksempel for ny rikstunnel.

For å tydeliggjøre dette, har Jernbanedirektoratet delt opp porteføljen av effektpakker i følgende tre deler:

1. Effektpakker som er igangsatt og under bygging
2. Effektpakker som er modne for detaljert planlegging
3. Effektpakker som må planlegges videre før oppstart utbygging kan være mulig.

Effektpakker som er prioritert og igangsatt (bundet)

Tilbudsforbedring	
Effektpakken innebærer innfasing av nye og mer kapasitetssterke lokaltoget i Oslo-området på linjene L1 og L2, til erstatning for kjøretøy som har passert sin levetid.	
Nødvendige innsatsfaktorer	
Infrastruktur De nye lokaltogetene er både lengre enn de som fases ut, og derfor er det behov for ombygging og tilpassing av eksisterende infrastruktur. Det er inngått avtale mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR om planlegging og bygging av nødvendig tilpasning av infrastruktur til nye kjøretøy. Bane NOR skal tilpasse kapasiteten for togparkering. Et av enkeltprosjektene i pakken er over terskelverdi og kostnadsramme er vedtatt av Stortinget.	Kjøretøy Det er inngått avtale mellom Norske tog og Alstom om leveranse av 36 nye lokaltogetkjøretøy (N05) til linje L1 og L2. Kjøp av persontransport Gjeldende trafikkavtale for Østlandet 1 omfatter innfasingen av 30 nye togsett. Innfasing av resterende togsett forutsetter en endringsordre.
Prioritet i NTP 2025–2036 Bundet	Prioritert i budsjett Ja, fra og med Prop. 117 S (2019–2020) og Prop. 104 S (2023–2024).

Avhengigheter og risiko

Leveransen av nye lokaltoget er forsinket, noe som gir konsekvenser for planlagte omdisponeringer av kjøretøyflåten. Dette gjør at tilbudsforbedringen i effektpakke E04 *Flere og raskere tog på Vestfoldbanen (Oslo-Tønsberg)* er forsinket. Det er risiko knyttet til fremdriften på enkeltprosjekter innen tilpassing av infrastruktur langs linje L2.

Status og forventet utvikling med gjeldende prioritering i statsbudsjett

Når	Hva	Ansvar
2025	Dialog med fylkeskommunen og Ruter om kollektivtilbud i byggefasen	Jernbanedirektoratet
	Oppfølging Norske tog om fremdriften i leveransen av kjøretøy	Jernbanedirektoratet
	Første tog ankommer Norge for testing	Norske tog
	Ny kostnadsramme Kolbotn stasjon ved Nysaldering 2025	Samferdselsdepartementet
2026	Oppfølging Norske tog om fremdriften i leveransen av kjøretøy	Jernbanedirektoratet
2027	Innfasing av nye lokaltoget fra april 2027	Norske tog og togoperatør
2028	De siste bestilte lokaltogetene settes i trafikk	Norske tog
2029	Alle tiltak på infrastrukturen ferdigstilt	Bane NOR

Tilbudsforbedring	
<p>Effektpakken innebærer totalt fire regiontog-avganger i rush mellom Oslo og Moss, to er grunnruteavganger (som i dag) og to er rushavganger (én til to mer enn i dag, avhengig av rushtime). I tillegg vil effektpakken gi redusert fremføringstid for regionekspresstog, og økt driftsstabilitet. Effektpakken legger til rette for senere tilbudsutvikling på Østfoldbanen.</p>	
Nødvendige innsatsfaktorer	
<p>Infrastruktur Det er inngått avtale mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR om planlegging og bygging for økt kapasitet i infrastrukturen, og nødvendig togparkering som skal legge til rette for realisering av tilbudsforbedringen.</p> <p>Kostnadsramme for prosjektet Sandbukta-Moss-Såstad er vedtatt av Stortinget, og byggingen er i gang.</p>	<p>Kjøretøy Det er bestilt nye kjøretøy til effektpakken.</p> <p>Kjøp av persontransport Eksisterende trafikkavtale for Østlandet 1 har en opsjon der denne tilbudsforbedringen dekkes.</p>
<p>Prioritet i NTP 2025–2036 Bundet</p>	<p>Prioritert i budsjett Ja, fra og med Prop. 13 S (2017–2018)</p>

Avhengigheter og risiko

Det må avklares hvilken type signalanlegg som skal bygges ut ved realisering av effektpakken, jfr omtale under ERTMS.

Utbyggingen er forsinket, og fremdriften er usikker på grunn av grunnforhold med kvikkleire i Moss. Det er derfor usikkerheter knyttet til når tilbudet kan realiseres.

Eksisterende kjøretøy på strekningen må bygges om til ERTMS i tide dersom ny infrastruktur bygges ut med ERTMS.

Nye kjøretøy som er bestilt med tanke på denne tilbudsforbedringen, vil bli levert før infrastrukturen står ferdig. De nye kjøretøyene vil brukes på andre strekninger, og en ny vurdering av hvordan kjøretøyparken skal disponeres, må gjøres når tidspunkt for realisering av tilbudet er klart.

Status og forventet utvikling med gjeldende prioritering i statsbudsjett

Når	Hva	Ansvar
2026	Infrastrukturavtalen mellom Bane NOR direktoratet må reforhandles dersom avtalefestet ibruktagelse ikke kan realiseres	Bane NOR/ Jernbanedirektoratet
2027	Følge opp ekstern kvalitetssikring og utarbeide anbefaling av kostnadsramme for stasjonstiltak og togparkering Rygge til Samferdselsdepartementet	Jernbanedirektoratet
Etter 2030	Beslutning om offentlig kjøp av persontransport kan tas	Samferdselsdepartementet
	Opsjon for tilbudsforbedringen i trafikkavtalen kan utløses	Jernbanedirektoratet
	Tilbudsforbedringen kan realiseres	Togoperatør

Tilbudsforbedring	
<p>Effektpakken skal gi en økning fra ett tog til to regionekspresstog og to regiontog - til sammen fire avganger i timen mellom Oslo og Tønsberg. Videre muliggjør den redusert reisetid mellom Drammen og Tønsberg, og økt driftsstabilitet. Effektpakken legger også til rette for videre tilbudsforbedring på Vestfoldbanen.</p>	
Nødvendige innsatsfaktorer	
<p>Infrastruktur Det er inngått avtale mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR om planlegging og bygging for økt kapasitet i infrastrukturen som skal legge til rette for realisering av tilbudsforbedringen.</p> <p>Kostnadsrammer er vedtatt av Stortinget, og byggingen er snart ferdigstilt. Utbyggingen har vært delt inn i to dobbeltsporsparseller på Vestfoldbanen, i tillegg til flere mindre tiltak.</p> <p>For å realisere tilbudsforbedringen, skal Bane NOR øke kapasiteten for togparkering.</p>	<p>Kjøretøy Behovet dekkes av eksisterende kjøretøybeholdning i trafikkpakken, gitt innføring av nye lokaltog. Det er behov for ytterligere verkstedkapasitet for tilstrekkelig vedlikehold for å kunne innføre tilbudsforbedringen.</p> <p>Kjøp av persontransport Eksisterende trafikkavtale for Østlandet 2 har en opsjon der denne tilbudsforbedringen (fire tog i timen) dekkes. Det vurderes å innføre delvis tilbudsforbedring i løpet av 2027</p>
<p>Prioritet i NTP 2025–2036 Bundet</p>	<p>Prioritert i budsjett Ja, fra og med Prop. 1 S (2008–2009), Prop. 110 S (2018–2019).</p>

Avhengigheter og risiko

ERTMS skal innføres på deler av strekningen i løpet av 2026.

Tilbudsforbedringen avhenger av innføring av nye lokaltog i Oslo-området, slik at det kan frigjøres tog til økt trafikk på Vestfoldbanen.

Status og forventet utvikling med gjeldende prioritering i statsbudsjett

Når	Hva	Ansvar
2025	Vurdering av risiko og mulige grep for å realisere tilbudsforbedring	Jernbanedirektoratet
2026	Anbefaling om offentlig kjøp for redusert tilbudsforbedring vurderes til statsbudsjettet 2027	Jernbanedirektoratet
	Endringsordre for innføring av forbedret togtilbud fra desember 2026.	Jernbanedirektoratet og togoperatør
2027	Anbefaling om offentlig kjøp vurderes til statsbudsjettet 2028	Jernbanedirektoratet
	Fire tog i timen kan realiseres fra desember 2027 (R28)	Togoperatør

E08 - Flere og raskere tog på Dovrebanen: To regionekspresstog i timen Oslo-Hamar

Igang satt

Tilbudsforbedring	
<p>Effektpakken innebærer en økning fra ett til to regionekspresstog per time i grunnrute Oslo–Hamar, og redusert fremføringstid mellom Eidsvoll og Hamar. Effektpakken vil bidra til bedre driftsstabilitet, og legge til rette for senere tilbudsutvikling på Dovrebanen.</p>	
Nødvendige innsatsfaktorer	
<p>Infrastruktur Det er inngått avtale mellom Jdir og Bane NOR om planlegging og bygging for økt kapasitet i infrastrukturen som skal legge til rette for realisering av tilbudsforbedringen.</p> <p>Investeringsbeslutning for bygging og kostnadsramme er vedtatt av Stortinget, og byggingen er i gang.</p> <p>Utbyggingen er delt inn i tre parseller på Dovrebanen, der én er ferdigstilt og bygging pågår på de to andre, fra Kleverud mot Hamar (Åkersvika).</p> <p>For å realisere tilbudsforbedringen, skal Bane NOR øke kapasiteten for togparkering.</p>	<p>Kjøretøy Effektpakken utløser ikke behov for flere kjøretøy</p> <p>Kjøp av persontransport Opsjon i eksisterende trafikkavtale for Østlandet 2 må utløses, opprinnelig planlagt fra desember 2027. På grunn av svært usikker fremdrift i infrastrukturutbyggingen, er det også usikkert når opsjonen kan utløses.</p>
<p>Prioritet i NTP 2025–2036 Bundet</p>	<p>Prioritet i budsjett Ja, fra og med Prop. 13 S (2017–2018), Prop. 1 S (2019–2020) og Prop. 1 S (2021–2022)</p>

Avhengigheter og risiko

Det må avklares hvilken type signalanlegg som skal bygges ut ved realisering av effektpakken, jfr omtale under ERTMS. Videre må eksisterende kjøretøy på strekningen bygges om til ERTMS dersom ny infrastruktur bygges ut med ERTMS.

Integrering av tilbringertjenesten kan gi endring i kjøretøydistribusjonen.

Bane NOR har signalisert utsettelse av når infrastrukturen kan tas i bruk, og det påvirker tidspunkt for når tilbudsforbedringen kan realiseres. Gjeldende prognose er åpning i desember 2032 (R2033).

Status og forventet utvikling med gjeldende prioritering i statsbudsjett

Når	Hva	Ansvar
2025	Det er satt inn særskilt oppfølging av avtalen om infrastruktur. Dette pågår så lenge det er stor usikkerhet knyttet til fremdriften	Jernbanedirektoratet
2026	Infrastrukturavtalen mellom Bane NOR direktoratet må reforhandles dersom avtalefestet ibruktage ikke kan realiseres	Bane NOR/ Jernbanedirektoratet
Etter 2027	Offentlig kjøp må anbefales i statsbudsjett Tilbudsforbedringen realiseres	Jernbanedirektoratet Togoperatør

E10 - Nullutslipp i byområdet og innføring av nye kjøretøy på Trønder- og Meråkerbanen

Igang satt

Tilbudsforbedring	
Effektpakken har lagt til rette for at nye, bimodale tog er tatt i bruk på Trønderbanen. Pakken har muliggjort innføring av elektrisk togfremføring på Nordlandsbanen mellom Trondheim og Stjørdal, Stavne–Leangenbanen, og på Meråkerbanen mellom Hell og Riksgrensen.	
Nødvendige innsatsfaktorer	
Infrastruktur Alle prosjektene for utbygging og tilpassing av infrastrukturen er ferdigstilt. For å realisere tilbudsforbedringen, skal Bane NOR øke kapasiteten for togparkering.	Kjøretøy Bimodale tog er tatt i bruk på Trønderbanen. Det tas sikte på å ta i bruk bimodale tog på Meråkerbanen fra sommeren 2026. Kjøp av persontransport Endringsordre knyttet til innfasing av nye kjøretøy og nytt verksted på Støren er gjennomført.
Prioritet i NTP 2025–2036 Bundet	Prioritert i budsjett Ja, fra og med Prop 1 S (2019–2020)

Avhengigheter og risiko

Togsett til Meråkerbanen står på begge sider av rasstedet i Levanger, og er derfor delvis avhengig av at gjenåpningen av Nordlandsbanen skjer som planlagt.

Status og forventet utvikling med gjeldende prioritering i statsbudsjett

Når	Hva	Ansvar
2025	Elektrifisering av Meråkerbanen er ferdigstilt.	Bane NOR
2026	Det tas sikte på å ta i bruk bimodale tog på Meråkerbanen fra sommeren 2026. Disse vil kjøre på elektrisitet.	Togoperatør

Tilbudsforbedring	
<p>European Rail Traffic Management System (ERTMS) skal gi en mer driftsstabil og sikker jernbane. Det skal erstatte eksisterende signalanlegg og etablere fjernstyring på strekninger som ikke har dette i dag. ERTMS skal gi en mer driftsstabil og sikker jernbane, og legges til grunn som signalanlegg for flere effektpakker. ERTMS er ikke en tradisjonell effektpakke, men fornyelse av signalsystemet er sentralt for å opprettholde dagens tilbud og for realisering av ny tilbudsutvikling.</p>	
Nødvendige innsatsfaktorer	
<p>Infrastruktur Bane NOR har i 2025 etablert ny strategi for gjennomføring av ERTMS. I den nye strategien er det lagt til grunn at utrulling av ERTMS skal gjennomføres i faser. Fase 1 omfatter strekninger hvor innføring av ERTMS skal skje i perioden 2025-2030. Nasjonal Signalplan fastsettes for fem år og foreligger pr nå for perioden 2026-2030. Planen vil rulleres årlig.</p> <p>Det er inngått avtale mellom Jdir og Bane NOR om fornyelse av signalanlegg med ERTMS. Avtalen mellom Bane NOR og direktoratet må reforhandles som følge av ny strategi og endringer i fremdrift.</p> <p>Kostnadsramme for prosjektet er vedtatt. Det er gitt fullmakt for trinn 1-2.</p>	<p>Kjøretøy Eksisterende kjøretøyflåte må bygges om for å være kompatibel med ERTMS. Dette er i gang. Nye tog vil allerede ha installert ERTMS-utrustning når de leveres.</p> <p>Ny ombyggingsplan for kjøretøy blir utarbeidet i tråd med oppdatert plan for ERTMS.</p> <p>Kjøp av persontransport Overgangen til ERTMS håndteres gjennom endringsordre med togoperatørene. Forsinket fremdrift kan gi økte kostnader for operatørene, som direktoratet må dekke.</p>
<p>Prioritet i NTP 2025–2036 Første periode.</p>	<p>Prioritet i budsjett Ja, fra og med Prop. 126 S (2015–2016)</p>

Avhengigheter og risiko

Flere effektpakker har forutsatt innføring av ERTMS før eller samtidig med bygging av infrastrukturen i effektpakkene. Konsekvenser av ny strategi for ERTMS og endret rekkefølge og tidspunkt for utrulling av ERTMS på de enkelte strekningene må avklares for den enkelte effektpakke.

Status og forventet utvikling med gjeldende prioritering i statsbudsjett

Når	Hva	Ansvar
2025	Etablert ny strategi ERTMS og etablert ny nasjonal signalplan for perioden 2026-2030.	Bane NOR
	Fullmakt trinn 2 er ved Prop 1 S (2025-2026), romertallsfullmakt XVI, forlenget ut 2026.	Samferdselsdepartementet
2026	Reforhandle infrastrukturavtale mellom Bane NOR og direktoratet	Bane NOR/Jernbanedirektoratet
	Videreføre arbeidet med å konkretisere konsekvenser av ny strategi ERTMS og forutsetninger/rammer for fase 2.	Bane NOR
	Følge opp Bane NORs videre arbeid med ny strategi og faser, herunder vurdere og avklare behov for å fremme forslag til ny kostnadsramme for hele ERTMS-programmet.	Jernbanedirektoratet
Tidligst 2026	Ny ombyggingsplan for kjøretøy skal utarbeides når ny nasjonal signalplan er utarbeidet	Norske tog og godstogoperatørene
2030	ERTMS er innført på 25 prosent av jernbanenettet (fase 1)	Bane NOR
Etter 2030	ERTMS innføres på øvrige strekninger	Bane NOR

Tilbudsforbedring	
Effektpakken skal muliggjøre 740 meter lange godstog mellom Oslo og Narvik, via Sverige. Dette bidrar til økt konkurranseevne for godstrafikk på jernbane.	
Nødvendige innsatsfaktorer	
Infrastruktur Det er inngått avtale mellom Jdir og Bane NOR om planlegging og bygging for økt kapasitet i infrastrukturen som skal legges til rette for realisering av tilbudsforbedringen.	Kjøretøy Godstogoperatørene er selv ansvarlige for å dekke kjøretøybehov.
Effekten oppnås i hovedsak gjennom tiltak på Kongsvingerbanen, samt forlengelse av krysningssporet ved Narvik stasjon. Tiltak på Narvik terminal er allerede gjennomført.	Kjøp av persontransport Kjøp av persontransport er ikke relevant for effektpakker for godstransport.
Beslutning om oppstart er tatt, byggingen er i gang på begge banestrekningene.	
Prioritet i NTP 2025–2036 Første periode	Prioritert i budsjett Ja, fra og med Prop. 1 S (2024–2025).

Avhengigheter og risiko

Effektpakken forutsetter at infrastrukturen i Sverige muliggjør fremføring av alle godstog mellom Oslo og Narvik med en lengde på 740 meter. Det forutsetter tiltak på svensk side av grensen som er nødvendig for å nå målet om 740 meter lange godstog. Hvis Trafikverket avviker fra sine planer om å bygge ut for 740 meter tog, vil nytten av tiltakene reduseres.

Status og forventet utvikling med gjeldende prioritering i statsbudsjett

Når	Hva	Ansvar
2026	Bygging av krysningsspor for godstog på Narvik stasjon, skal etter planen ferdigstilles	Bane NOR
2032	Alle tiltak på Kongsvingerbanen er etter planen ferdigstilt	Bane NOR

Tilbudsforbedring	
Effektpakken innebærer å øke togtilbudet i grunnrute fra ett, til to tog i timen Melhus–Trondheim S-Stjørdal. Tilbudet går fra timesintervall til halvtimesintervall mellom Melhus og Stjørdal. I en utvidet rushperiode blir det halvtimesintervall i begge retninger mellom Melhus og Steinkjer.	
Nødvendige innsatsfaktorer	
Infrastruktur Det er inngått avtale mellom Jdir og Bane NOR om planlegging og bygging for økt kapasitet i infrastrukturen som skal legges til rette for realisering av tilbudsforbedringen. Beslutning om oppstart er tatt, og bygging har startet.	Kjøretøy Eksisterende/omdisponerte kjøretøy skal trafikker linjen. Kjøp av persontransport Tilbudsforbedringen må håndteres som endringsordre i gjeldende trafikkavtale som løper ut 2030. Den blir del av minimumskrav til rutetilbud i ny trafikkavtale for strekningen.
Prioritet i NTP 2025–2036	Prioritert i budsjett
Bundet	Ja, fra og med Prop. 1 S (2024–2025).

Avhengigheter og risiko

Det må avklares hvilken type signalanlegg som skal bygges ut ved realisering av effektpakken, jfr omtale under ERTMS. Det er risiko knyttet til fremdriften og/eller til effektuttak, avhengig av hvilken løsning som velges for signalanlegg.

Det er risiko knyttet til kostnader for infrastrukturbyggingen på grunn av kvikkleireras ved Nesvatnet i Levanger i august 2025.

Dersom effektpakke E24 Elektrifisering Stjørdal-Steinkjer blir prioritert for bygging, kan togtilbudet på Trønderbanen trafikkeres med elektriske kjøretøy, i stedet for dagens bimodale tog. Dette vil bidra til å gjøre tilbudet mer robust og motstandsdyktig, ettersom tilgang på elektriske kjøretøy er større, og billigere å anskaffe enn bimodale. E24 vil bidra til økt fleksibilitet i disponering av kjøretøy (regiontog) mellom de store byene.

Togtilbudet i denne avtalen er en del av forpliktelsene i byvekstavtalen for Trondheimsområdet. Det økte tilbudet skal gi et mer attraktivt og effektivt togtilbud, og vil være et viktig virkemiddel for å nå nullvekstmålet.

Status og forventet utvikling med gjeldende prioritering i statsbudsjett

Når	Hva	Ansvar
2026	Infrastrukturavtalen reforhandles dersom Bane NOR innstiller på valg av type signalanlegg som vil påvirke fremdriften i effektpakken Forankre stasjonsstruktur i effektpakken	Jernbanedirektoratet
2029	Anbefaling om offentlig kjøp vurderes til statsbudsjettet 2030	Jernbanedirektoratet
2029	Tilbudsforbedringen kan realiseres fra desember (R30)	Togoperatør

Tilbudsforbedring	
Effektpakken innebærer innføring av nye og mer kapasitetssterke regiontog på Østlandet, bl.a. mellom Østfold og Oslo S/Stabekk. De nye regiontogene har andre egenskaper enn kjøretøyene som trafikkerer disse strekningene i dag, og denne forskjellen utløser behov for tilpassing av infrastrukturen langs Østre linje.	
Nødvendige innsatsfaktorer	
Infrastruktur Det er inngått avtale mellom Jdir og Bane NOR om planlegging og bygging av nødvendig tilpasning av infrastruktur til nye kjøretøy. Bane NOR skal øke kapasiteten for togparkering.	Kjøretøy Det er inngått avtale mellom Norske tog og Alstom om leveranse av 19 nye regiontog. Kjøp av persontransport Innfasingen av kjøretøyene fordrer endringsordre i trafikkavtalen
Prioritet i NTP 2025–2036 Bundet	Prioritert i budsjett Ja, fra og med Prop. 1 S (2022–2023)

Avhengigheter og risiko

Effektpakken har en avhengighet knyttet til effektpakke *E03 Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo-Moss)*. Noen av kjøretøyene som er bestilt er tiltenkt realisering av den effektpakken.

Status og forventet utvikling med gjeldende prioritering i statsbudsjett

Når	Hva	Ansvar
2025	Oppfølging Norske tog om fremdriften i leveransen av kjøretøy Bygging stasjonstiltak er ferdigstilt	Jernbanedirektoratet Bane NOR
2026	Oppfølging av fremdriften i leveransen av kjøretøy	Norske tog og Jernbanedirektoratet
2027	Innfasing av de første 19 regiontogene begynner fra og med 2027	
2029	Infrastrukturiltak er ferdigstilt	Bane NOR

Tilbudsforbedring	
<p>Integrering av tilbringertjenesten til Oslo lufthavn i det øvrige regiontogtilbudet, vil gi en omfattende tilbudsforbedring for reisende på det sentrale Østlandet - særlig langs strekningen Drammen - Asker - Oslo S - Lillestrøm - Oslo lufthavn. Den nye grunnrutemodellen gjør at alle reisende kan benytte de avgangene som i dag er forbeholdt reisende til og fra Oslo lufthavn. Det vil gi en betydelig økt transportkapasitet, gi bedre fordeling av reisende mellom avganger som i dag er fulle, og bidra til økt punktlighet.</p> <p>Fra Drammen til Oslo lufthavn vil det gå et tog minst hvert 10. minutt. Det nye 10-minuttssystemet vil bestå av to ulike regiontoglinjer: R12 og R15. Fem avganger vil starte fra Drammen, og én fra Kongsberg. Fire avganger har endepunkt på Oslo lufthavn og to på Eidsvoll.</p>	
Nødvendige innsatsfaktorer	
<p>Infrastruktur</p> <p>Ingen store tiltak på infrastrukturen er identifisert som nødvendig, kvalitetssikring av denne konklusjonen pågår.</p> <p>Det kan være behov for mindre tiltak på stasjonene. Dette utredes.</p>	<p>Kjøretøy</p> <p>Medfører betydelig bedre togtilbud uten vesentlig økning i kjøretøybehovet, da ny grunnrutemodell muliggjør en mer effektiv produksjon.</p> <p>Kjøp av persontransport</p> <p>Krever endring av dagens trafikkavtaler.</p>
<p>Prioritet i NTP 2025–2036</p> <p>Omtalt</p>	<p>Prioritet i budsjett</p> <p>Omtalt</p>

Avhengigheter og risiko

Gjennomføring og koordinering av alle nødvendige tiltak følges opp i en egen arbeidsgruppe. Arbeidet ledes av Jernbanedirektoratet, og Bane NOR, Vy og Norske tog deltar for å sikre tett samarbeid om alle endringer som skal skje på Østlandet fra desember 2027 (R28).

Gruppen jobber med gjennomføring av integrering av tilbringertjenesten, flere og raskere tog på Vestfoldbanen (Oslo-Tønsberg), innfasing nye lokaltog, innfasing nye regiontog, og ny rutemodell på Østlandet. Tilbudsforbedringene vil påvirke rutetilbudet fra desember 2027 (R28).

Status og forventet utvikling med gjeldende prioritering i statsbudsjett

Når	Hva	Ansvar
2025	Arbeid med å utarbeide og beslutte konsept for integrering av tilbringertjenesten startet.	Jernbanedirektoratet
2026	Konsept for integrering av tilbringertjenesten er besluttet	Jernbanedirektoratet
2026	Endringsordre innenfor trafikkavtalen utarbeides etter at tilbud fra Vy er mottatt	Vy/Jernbanedirektoratet
	Infrastrukturavtale inngås med Bane NOR	Bane NOR/Jernbanedirektoratet
2027	Tilbringertjenesten som i dag kjøres av Flytoget AS, integreres i det øvrige regiontogtilbudet på Østlandet. Fra desember 2027 (R28).	Vy

Tilbudsforbedring	
Effektpakken innebærer innfasing av nye fjerntog. De nye fjerntogene vil i første omgang erstatte dagens fjerntog trukket med lokomotiv, som trafikkerer Dovrebanen, Bergensbanen, Sørlandsbanen og Nordlandsbanen. De nye fjerntogene vil ha et bredere sovetilbud enn dagens, med både liggestoler, to- og -firesengskupeer	
Nødvendige innsatsfaktorer	
Infrastruktur Det er inngått avtale mellom Jdir og Bane NOR om planlegging og bygging for tilpasning av infrastrukturen for nye fjerntog på strekningene Oslo-Bergen, Oslo-Stavanger, Oslo-Trondheim, Trondheim-Bodø. Bane NOR skal tilpasse kapasiteten for togparkering. Beslutning om oppstart er tatt, byggingen er i gang.	Kjøretøy Avtale om innkjøp av 17 nye fjerntog i grunnbestilling er inngått Det pågår tilpasninger av enkelte verksteder, men det må etableres nytt verkstedsted i tilknytning til innføring av nye fjerntog på Nordlandsbanen. Det pågår diskusjoner knyttet til investeringsbeslutning for et nytt verksted. Kjøp av persontransport Jdir må dekke operatørens ekstrakostnader ved innfasing og drift av de nye kjøretøyene i gjeldende trafikkavtaler.
Prioritet i NTP 2025–2036 Bundet	Prioritet i budsjett Ja, fra og med Prop 1 S (2021–2022) og Prop. 1 S (2025–2026)

Avhengigheter og risiko

Infrastrukturtiltak ved Stavanger har avhengighet mot arealavklaringen som skal gjøres ved Stavanger stasjon. Arealavklaringen er knyttet til effektpakke *E17 Flere tog på Jærbanen: Timinuttersintervall Skeiane–Stavanger*.

Status og forventet utvikling med gjeldende prioritering i statsbudsjett

Når	Hva	Ansvar
2025	Følge opp Norske tog om fremdriften i leveransen av kjøretøy	Jernbanedirektoratet
	Utarbeide endringsordre til trafikkavtalene	Jernbanedirektoratet
2026	Sikre tilstrekkelig verkstedkapasitet	Jernbanedirektoratet
	Følge opp Norske tog om fremdriften i leveransen av kjøretøy	Jernbanedirektoratet
	Første fjerntog kommer til Norge for testing	Norske tog
2028	Nødvendig tilpassing av infrastrukturen skal etter planen være ferdigstilt på Bergensbanen, Sørlandsbanen og Dovrebanen	Bane NOR
	Nye fjerntog settes i trafikk på Bergensbanen fra 2028	Togoperatør
	Nye fjerntog settes i trafikk på Sørlandsbanen fra 2028	Togoperatør
2029	Nødvendig tilpassing av infrastrukturen skal etter planen være ferdigstilt på Nordlandsbanen	Bane NOR
2029-2030	Nye fjerntog settes i trafikk på Nordlands- og Dovrebanen	Togoperatør
2029	Verkstedkapasitet for nye fjerntog på Nordlandsbanen må være på plass	Bane NOR og togoperatør
2030	Alle bestilte nye fjerntog er etter planen i drift	Norske tog og togoperatør

Tilbudsforbedring	
Effektpakken innebærer å erstatte dagens rasutsatte, enkeltsporete trasé med dobbeltspor og to lengre tunneler. Den nye traseen muliggjør om lag 14 minutters reisetid mellom Arna og Stanghelle for reisende med regiontog, redusert fremføringstid for fjerntog og godstog, økt kapasitet og bedre driftsstabilitet.	
Nødvendige innsatsfaktorer	
Infrastruktur Statens vegvesen og Bane NOR har i samarbeid ansvaret for å bygge ny infrastruktur mellom Arna og Stanghelle. Arbeidet gjennomføres som et fellesprosjekt. Kostnadsramme er vedtatt av Stortinget, og forberedende arbeid er gjennomført.	Kjøretøy Det er ikke behov for ytterligere kjøretøy for å trafikker strekningen. Kjøp av persontransport Nåværende trafikkavtale utløper før ibruktageelse av infrastrukturen. Ny trafikkavtale skal ivareta effektpakkens mål.
Prioritet i NTP 2025–2036 Første periode	Prioritert i budsjett Ja, fra og med Prop. 1 S (2024–2025) og Prop. 97 S (2024–2025)

Avhengigheter og risiko

Det er en avhengighet til ERTMS-utbyggingen.

Status og forventet utvikling med gjeldende prioritering i statsbudsjett

Når	Hva	Ansvar
2025	Bistå Samferdselsdepartementet i utformingen av omtale av fremtidig togtilbud og effektmål for infrastrukturen	Jernbanedirektoratet
2026	Byggestart	Statens vegvesen og Bane NOR
2039	Vei og jernbane åpner for trafikk	Statens vegvesen og togoperatør

Effektpakker som er prioritert til detaljert, eller innledende planlegging i 2026

Tilbudsforbedring	
<p>Effektpakken gir økt kapasitet for godstransport på strekningen. Effektpakken realiseres gjennom en trinnvis utvikling, der det først vil bli mulig med flere godstog i trinn 1. I trinn 2 vil antall godstog gå tilbake til dagens syv togpar, men med mulighet for økt tog lengde til 650 meter. Dette bidrar til økt konkurransevne for godstrafikk på jernbane.</p>	
Nødvendige innsatsfaktorer	
<p>Infrastruktur Det er inngått avtale mellom Jdir og Bane NOR om planlegging av økt infrastrukturkapasitet på Dovrebanen og Hovedbanen Nord, der kapasiteten er planlagt økt i flere trinn.</p>	<p>Kjøretøy Godstogoperatørene har selv ansvar for å dekke kjøretøybehov.</p>
	<p>Kjøp av persontransport Kjøp av persontransport er ikke relevant for effektpakker for godstransport.</p>

<p>Prioritet i NTP 2025–2036 Prioritert i første periode</p>	<p>Prioritert i budsjett Prioritert for planlegging, og bygging av Hamar stasjon i Prop. 1 S (2025–2026).</p>
---	--

Avhengigheter og risiko

Det er en avhengighet til ERTMS-utbyggingen. Full effekt av effektpakken forutsetter at *E08 Flere og raskere tog på Dovrebanen* er realisert.

Denne effektpakken er forutsatt før realisering av *E27 Utvikling Hovedbanen Nord*. Dersom effektpakken for kombigods ikke gjennomføres, vil enkelte av tiltakene måtte gjennomføres i *E27 Utvikling Hovedbanen Nord*.

Status og forventet utvikling med gjeldende prioritering i statsbudsjett

Når	Hva	Ansvar
2026/2027	Investeringsbeslutning kan fremmes for Hamar stasjon	Samferdselsdepartementet
Etter 2030	Utbygging av Hamar stasjon kan, om det blir prioritert, være ferdig. Ved prioritering må fremdrift koordineres med bygging av Sørli-Åkersvika i effektpakken E08 Flere og raskere tog på Dovrebanen: To regionekspresstog i timen Oslo-Hamar.	Bane NOR
	Infrastrukturtiltakene i trinn 1 kan ferdigstilles	Bane NOR
Etter planperioden	Effektpakken kan ferdigstilles	

Tilbudsforbedring	
<p>Effektpakken skal gi flere avganger for mange strekninger på hele Østlandet, både for lokaltogene og regiontogene. Dette inkluderer timinuttersintervall på lokaltogstrekningene rundt Oslo, timinuttersintervall på Follobanen og halvtimesintervall for regionekspresstog Oslo S–Moss i grunnrute. Videre skal effektpakken gi flere avganger med innsatstog i Oslo-korridoren.</p> <p>Effektpakken vil øke robustheten i jernbanenettet på Østlandet gjennom å fjerne flaskehalsen.</p>	
Nødvendige innsatsfaktorer	
<p>Infrastruktur</p> <p>Det er inngått avtale mellom Jdir og Bane NOR om planlegging av flere større infrastrukturprosjekter for økt kapasitet i infrastrukturen på Østlandet, samt mindre tiltak for å øke driftsstabilitet og kapasitet.</p>	<p>Kjøretøy</p> <p>Effektpakken gir behov for flere togsett. Jernbanedirektoratet og Norske tog må avklare behovet når tidspunkt for realisering er klar.</p>
	<p>Kjøp av persontransport</p> <p>Tilbudsforbedringene blir en del av Østlandet 1 og 2, og må tas hensyn til i trafikkavtalene som skal gjelde etter 2033.</p>
<p>Prioritet i NTP 2025–2036</p> <p>Første periode.</p>	<p>Prioritert i budsjett</p> <p>Kun prioritert for planlegging fra og med Prop. 1 S (2024–2025). Bygging av enkelte mindre tiltak, samt planlegging i Prop. 1 S (2025 – 2026)</p>

Avhengigheter og risiko

Effektpakken er en forutsetning for videre utvikling av togtilbudet på Østlandet, og må realiseres før ny rikstunnel. Det er en avhengighet til innføring av ERTMS, og risiko knyttet til fremdriften av enkelte av infrastrukturprosjektene i effektpakken som følge av innføringen.

Status og forventet utvikling med gjeldende prioritering i statsbudsjett

Når	Hva	Ansvar
2026	Infrastrukturavtalen skal reforhandles	Bane NOR/ Jernbanedirektoratet
	Byggestart for mindre tiltak på Oslo S. Videre planlegging av andre tiltak.	Bane NOR
Tidligst 2027	Investeringsbeslutning for et første av flere infrastrukturprosjekt over terskelverdi (1 mrd.kr) kan tidligst fremmes i forbindelse med statsbudsjett for 2029	Samferdselsdepartementet
Tidligst 2033	Videre fremdrift avhenger av prioritering i statsbudsjett.	Samferdselsdepartementet

¹¹ Tidligere navn på effektpakken er «Flere tog i Oslo-navet».

E16 - Flere tog på Vestfoldbanen: to regionekspresstog i timen Oslo-Skien

Moden for detaljert planlegging

Tilbudsforbedring		
Effektpakken innebærer en økning fra ett til to regionekspresstog i timen i grunnrute mellom Oslo og Skien.		
Nødvendige innsatsfaktorer		
Infrastruktur Det er inngått avtale mellom Jdir og Bane NOR om planlegging for økt infrastrukturkapasitet på Vestfoldbanen. Planlagte infrastrukturtiltak skal optimaliseres.	Kjøretøy Behov for flere kjøretøy er ikke avklart. Kjøp av persontransport Realisering av effektpakken ligger så langt frem i tid at det ikke vil være innenfor dagens trafikkavtale.	
Prioritet i NTP 2025–2036 Første periode	Prioritert i budsjett Omtalt i budsjett for 2026	
Avhengigheter og risiko Det er en avhengighet til ERTMS-utbyggingen. Den påvirker gjennomføring, eventuelt må midlertidig signalanlegg prosjekteres.		
Status og forventet utvikling med gjeldende prioritering i statsbudsjett		
Når Etter 2026	Hva Videre fremdrift avhenger av prioritering i statsbudsjett.	Ansvar Samferdselsdepartementet

Tilbudsforbedring	
Med effektpakken økes tilbudet fra ett til to tog i timen Oslo–Fredrikstad i grunnrute, to innsatstog i timen i rushretning mellom Oslo og Fredrikstad, redusert fremføringstid og økt driftsstabilitet. Den legger også til rette for noe videre tilbudsforbedringer for person og gods.	
Nødvendige innsatsfaktorer	
Infrastruktur Det er inngått avtale mellom Jdir og Bane NOR om planlegging av økt kapasitet i infrastrukturen mellom Seut og Fredrikstad. Det er behov for dobbeltspor, stasjons- og kryssingssportiltak samt økt kapasitet for togparkering.	Kjøretøy Kjøretøybehov er kartlagt, men hvordan kjøretøyflåten disponeres for togtilbudet i denne effektpakken avhenger av når tilbudet realiseres. Kjøp av persontransport Realisering for effektpakken ligger så langt frem i tid at det ikke vil være innenfor dagens trafikkavtale.

Prioritet i NTP 2025–2036 Første periode	Prioritert i budsjett Prioritert for planlegging fra og med Prop. 1 S (2025–2026)
--	---

Avhengigheter og risiko

Realisering forutsetter at infrastrukturen i effektpakkene *E03 Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo–Moss)* og *E15 Bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet* er ferdigstilt.

Status og forventet utvikling med gjeldende prioritering i statsbudsjett

Når	Hva	Ansvar
Etter 2026	Videre fremdrift avhenger av prioritering i statsbudsjett.	Samferdselsdepartementet

Tilbudsforbedring

Elektrifisering til Stjørdal ble ferdigstilt i desember 2025. Effektpakken innebærer en videre elektrifisering frem til Steinkjer og bruk av elektriske tog i regiontogtrafikken. Dette muliggjør en omdisponering av kjøretøyflåten slik at bimodale kjøretøy kan benyttes på Rørosbanen og øvrige ikke-elektrifiserte banestrekninger. Effektpakken bidrar til å redusere klimagassutslipp fra jernbanen.

Nødvendige innsatsfaktorer**Infrastruktur**

Det er inngått avtale mellom Jdir og Bane NOR om planlegging av å tilpasse infrastrukturen til elektriske kjøretøy.

Kjøretøy

Effektpakken muliggjør at all persontrafikk på Trønderbanen kan trafikkeres med elektriske kjøretøy.

Kjøp av persontransport

Realisering av effektpakken ligger så langt frem i tid at det ikke vil være innenfor dagens trafikkavtale.

Prioritet i NTP 2025–2036

Første periode – Som del av «Elektrifisering (KVU Green)»

Prioritet i budsjett

Prioritert for planlegging i Prop. 1 S (2025–2026)

Avhengigheter og risiko

Det vurderes hvorvidt de bimodale kjøretøyene som i dag trafikkerer Trønderbanen, kan omdisponeres til Rørosbanen og øvrige ikke-elektrifiserte strekninger for å erstatte eksisterende diesel-kjøretøy. En forutsetning for dette er realisering av denne effektpakken.

Status og forventet utvikling med gjeldende prioritering i statsbudsjett

Når	Hva	Ansvar
2025	Enkelte mindre infrastrukturtiltak er ferdig planlagt. Øvrige tiltak må planlegges, når prioritering i statsbudsjett åpner for det.	Bane NOR
Etter 2026	Videre fremdrift avhenger av prioritering i statsbudsjett.	Samferdselsdepartementet

Tilbudsforbedring

En ny rikstunnel mellom Oslo S og Lysaker skal bidra til å løse kapasitetsutfordringene i Oslo-navet. Den vil også bidra til å løse utfordringene med driftsstabilitet fordi tunnelen vil muliggjøre en separering av lokal- og regiontogsystemet. I dag er strekningen overbelastet, og forsinkelser som følge av kapasitetsproblemer og utfordringer med driftsstabilitet i Oslostunnelen får store konsekvenser for hele landet. Målet med ny rikstunnel er å realisere nye tilbudsforbedringer som tidligere ikke har latt seg gjøre med dagens Oslostunnel.

Nødvendige innsatsfaktorer**Infrastruktur**

Det foreligger konseptvalg for ny tunnel mellom Oslo S – Nasjonalteateret - Lysaker, utenom Skøyen stasjon.

Kjøretøy

Ikke vurdert på nåværende tidspunkt

Kjøp av persontransport

Ikke vurdert på nåværende tidspunkt

Prioritet i NTP 2025–2036

Planlegging i første periode, bygging i andre.

Prioritert i budsjett

Innledende planlegging er prioritert fra og med Prop. 1 S (2025-2026)

Avhengigheter og risiko

For å kunne endre togtilbudet i tråd med hva som blir mulig med ny rikstunnel, må andre, viktige flaskehals og kapasitetsutfordringer i jernbanesystemet rundt Oslo også være løst. Disse er planlagt løst i effektpakken *Bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet*.

Ny rikstunnel er en forutsetning for tilbudsforbedring på og utenfor Østlandet på lang sikt.

Status og forventet utvikling med gjeldende prioritering i statsbudsjett

Når	Hva	Ansvar
2025	Oppdatering av beslutningsgrunnlag.	Jernbanedirektoratet
2026	Definere ny rikstunnel som en effektpakke. Dette består av å beslutte fremtidig togtilbud, og hva som er nødvendig av innsatsfaktorer.	Jernbanedirektoratet
	Inngå planleggingsavtale med Bane NOR om ny rikstunnel.	Jernbanedirektoratet
Utenfor planperioden	Ny rikstunnel har lang planleggingstid og lang byggetid, og vil ikke kunne realiseres før etter NTP-perioden.	

Effektpakker og tilbudsforbedringer som ikke er prioriteret i 2026

E14a - Økt kapasitet for kombigods Trondheim-Bodø

Moden for detaljert planlegging

Tilbudsforbedring	
Effektpakken skal bedre konkurransevnen og øke kapasiteten for transport av kombigods på jernbane, ved å legge til rette for flere godstog mellom Trondheim og Bodø. Effektpakken vil gjøre tilbudet mer robust, og vil også kunne komme øvrig trafikk til gode.	
Nødvendige innsatsfaktorer	
Infrastruktur Det er inngått avtale mellom Jdir og Bane NOR om planlegging for økt infrastrukturkapasitet på Nordlandsbanen	Kjøretøy KVU Green har anbefalt deelektrifisering på Nordlandsbanen. Konseptvalg og tidspunkt for gjennomføring kan ha påvirkning på hvilke kjøretøy godsoperatørene anskaffer. Godstogoperatørene har selv ansvar for å følge gjeldende planer for innføring av ERTMS på relevante strekninger. Kjøp av persontransport Kjøp av persontransport er ikke relevant for effektpakker for godstransport.

Prioritet i NTP 2025–2036	Prioritet i budsjett
Andre periode	Nei

Avhengigheter og risiko

KVU Green har anbefalt deelektrifisering på Nordlandsbanen. Det kan påvirke effekten eller virkningen av tiltakene i denne effektpakken (økt ytelse gjennom elektrifisering kan medføre økt kapasitet og/eller reduserte transportkostnader).

Det er en avhengighet til ERTMS-utbyggingen. Den påvirker gjennomføring, eventuelt må midlertidig signalanlegg prosjekteres.

Utvikling av godsterminal i Trondheim er en avhengighet, der dagens terminaler ikke har en kapasitet som møter økningen i godstransport som denne effektpakken muliggjør.

Status og forventet utvikling med gjeldende prioritering i statsbudsjett

Når	Hva	Ansvar
Etter 2031	Videre fremdrift avhenger av prioritering i statsbudsjett.	Samferdselsdepartementet

Tilbudsforbedring	
Effektpakken skal bedre konkurransevnen og øke kapasiteten for transport av kombigods på jernbane mellom Oslo og Bergen. Det skal tilrettelegges for en gjennomsnittlig godstoglengde på 640 meter, og økning i antall tog. Effektpakken vil gjøre tilbudet mer robust, og vil også kunne komme øvrig trafikk til gode.	
Nødvendige innsatsfaktorer	
Infrastruktur Det er inngått avtale mellom Jdir og Bane NOR om planlegging for økt infrastrukturkapasitet. Nødvendige infrastrukturtiltak består av nye kryssingsspor og kryssingssporforlengelser. Gitt prioritering av dobbeltspor Arna-Stanghelle er omfanget av hvilke infrastrukturtiltak som er nødvendige redusert.	Kjøretøy Godstogoperatørene er selv ansvarlige for sine kjøretøy Kjøp av persontransport Kjøp av persontransport er ikke relevant for effektpakker for godstransport.
Prioritet i NTP 2025–2036 Andre periode	Prioritert i budsjett Nei

Avhengigheter og risiko

Effektpakken har grensesnitt mot effektpakkene *E18 Flere tog på Vossebanen* og *Rassikring og bedret reisetid på Vossebanen: Arna–Stanghelle*.

Status og forventet utvikling med gjeldende prioritering i statsbudsjett

Når	Hva	Ansvar
2026	Avklare eventuell sammenslåing av effektpakken med <i>E18 Flere tog på Vossebanen</i>	Jernbanedirektoratet og Bane NOR
Etter 2031	Videre fremdrift avhenger av prioritering i statsbudsjett.	Samferdselsdepartementet

E17 - Flere tog på Jærbanen: timinuttersintervall Stavanger-Skeiane

Moden for detaljert planlegging

Tilbudsforbedring	
Effektpakken skal gi økt frekvens på lokaltogtilbudet mellom Skeiane og Stavanger fra dagens kvartersintervall til timinuttersintervall.	
Nødvendige innsatsfaktorer	
Infrastruktur Det er inngått avtale mellom Jdir og Bane NOR om planlegging for økt infrastrukturkapasitet på Jærbanen. Det pågår planlegging tilknyttet Stavanger og Skeiane stasjoner for å sikre permanent og midlertidig arealbehov.	Kjøretøy Kjøretøybehov er kartlagt, men hvordan kjøretøyflåten disponeres for togtilbudet i denne effektpakken avhenger av når tilbudet realiseres. Kjøp av persontransport Realisering for effektpakken ligger så langt frem i tid at det ikke vil være innenfor dagens trafikkavtale. Må innarbeides i minimumskrav til rutetilbud i fremtidig trafikkavtale.
Prioritet i NTP 2025–2036 Andre periode	Prioritert i budsjett Nei

Avhengigheter og risiko

Regulering av areal tilknyttet Stavanger og Skeiane har avhengigheter til gjeldende byvekstavtale.

Status og forventet utvikling med gjeldende prioritering i statsbudsjett

Når	Hva	Ansvar
2025	Vurderingen av grensesnitt mot fornyelse av kjøretøy er gjennomført	Jernbanedirektoratet
2029	Arealavklaring tilknyttet Stavanger og Skeiane stasjoner er gjennomført	Bane NOR
Etter 2031	Videre fremdrift avhenger av prioritering i statsbudsjett.	Samferdselsdepartementet

Tilbudsforbedring	
<p>Effektpakken skal gi noe økt frekvens gjennom døgnet for regiontogtilbud mellom Bergen, Voss og Myrdal. Effektpakken vil også gi økt kapasitet for gods- og fjerntog mellom Myrdal og Arna, og vil samlet gjøre tilbudet mer robust.</p>	
Nødvendige innsatsfaktorer	
<p>Infrastruktur</p> <p>Det er inngått avtale mellom Jdir og Bane NOR om planlegging for økt infrastrukturkapasitet. Effektpakken utløser en rekke mindre infrastrukturtiltak.</p> <p>Enkelte mindre infrastrukturtiltak er ferdig planlagt. Øvrige tiltak må planlegges, når prioritering i statsbudsjett åpner for det.</p>	<p>Kjøretøy</p> <p>Avklaringer om kjøretøybruk er til vurdering fordi prioritering av effektpakken med dobbeltspor Arna–Stanghelle kan medføre et endret (reduisert) behov i denne effektpakken.</p> <p>Kjøp av persontransport</p> <p>Realisering for effektpakken ligger så langt frem i tid at det ikke vil være innenfor dagens trafikkavtale.</p>

Prioritet i NTP 2025–2036	Prioritert i budsjett
Andre periode	Nei

Avhengigheter og risiko

Effektpakken har grensesnitt mot effektpakkene *E14b Økt kapasitet for kombigods Oslo-Bergen* og *Rassikring og bedret reisetid på Vossebanen: Arna–Stanghelle*.

Status og forventet utvikling med gjeldende prioritering i statsbudsjett

Når	Hva	Ansvar
2026	Avklare ev. sammenslåing av effektpakken med <i>E14b økt kapasitet for kombigods Oslo-Bergen</i> .	Jernbanedirektoratet og Bane NOR
Etter 2031	Videre fremdrift avhenger av prioritering i statsbudsjett.	Samferdselsdepartementet

Tilbudsforbedring	
<p>Dette er ikke en ferdig planlagt effektpakke. Målet fra KVVU Kongsvingerbanen er å øke kapasiteten for gods- og persontrafikken på strekningen Lillestrøm–Kongsvinger–Riksgrensen. KVVU-ens anbefalte konsept innebærer infrastrukturtiltak for å øke transportkapasiteten for gods- og regiontog.</p>	
Nødvendige innsatsfaktorer	
<p>Infrastruktur</p> <p>Det er inngått avtale mellom Jdir og Bane NOR om planlegging for økt infrastrukturkapasitet og videre utredning av stasjonsstruktur mellom Lillestrøm og Kongsvinger.</p> <p>Nødvendige infrastrukturtiltak for økt kapasitet for godstog håndteres gjennom effektpakke <i>E14c Økt kapasitet for kombigods Oslo–Narvik</i>.</p>	<p>Kjøretøy</p> <p>Behov for kjøretøy er ikke vurdert på nåværende tidspunkt</p>
	<p>Kjøp av persontransport</p> <p>Ikke vurdert på nåværende tidspunkt</p>
<p>Prioritet i NTP 2025–2036</p> <p>Andre periode</p>	<p>Prioritert i budsjett</p> <p>Nei</p>

Avhengigheter og risiko

Tiltakene i effektpakke *E14c Økt kapasitet for kombigods Oslo-Narvik* må gjennomføres først.

Status og forventet utvikling med gjeldende prioritering i statsbudsjett

Når	Hva	Ansvar
Etter 2031	Videre fremdrift avhenger av prioritering i statsbudsjett.	Samferdselsdepartementet

Tilbudsforbedring	
<p>Dette er ikke en ferdig planlagt effektpakke. Målet fra KVV Hovedbanen Nord er å øke kapasiteten for godstrafikk mellom Oslo og Eidsvoll, og økt transportkapasitet gjennom innføring av innsatstog med redusert fremføringstid.</p>	
Nødvendige innsatsfaktorer	
<p>Infrastruktur</p> <p>Det er gjort konseptvalg for tre konsepter. Gjennom avtale med Bane NOR skal valgte konsepter utredes videre, slik at ett konsept kan velges for videre planlegging.</p>	<p>Kjøretøy</p> <p>Ikke vurdert på nåværende tidspunkt</p>
	<p>Kjøp av persontransport</p> <p>Ikke vurdert på nåværende tidspunkt</p>

<p>Prioritet i NTP 2025–2036</p> <p>Andre periode</p>	<p>Prioritert i budsjett</p> <p>Nei</p>
--	--

Avhengigheter og risiko

Denne effektpakken forutsetter at effektpakken for *E14d Økt kapasitet for kombigods Oslo–Trondheim* allerede er realisert. Hvis ikke, må enkelte av tiltakene i effektpakken for kombigods realiseres som del av utvikling av Hovedbanen Nord.

Status og forventet utvikling med gjeldende prioritering i statsbudsjett

Når	Hva	Ansvar
2026	Vurdere anbefaling av konseptvalg for videre planlegging	Jernbanedirektoratet
Etter 2031	Videre fremdrift avhenger av prioritering i statsbudsjett.	Samferdselsdepartementet

Tilbudsforbedring

I KVV Green ble det utredet konseptuelle muligheter for reduksjon av klimagassutslipp på ikke-elektrifiserte jernbanestrekninger. Resultatet er strekningsbaserte anbefalinger: Delelektrifisering av Nordlandsbanen, full elektrifisering av Solørbanen og Rørosbanen.

For Raumabanen anbefales det videre utredning for å finne en løsning med lavere tiltakskostnad.

Nødvendige innsatsfaktorer**Infrastruktur**

Konseptvalg er tatt i tråd med anbefaling. Oppstart av forprosjekt for elektrifisering av Røros- og Solørbanen og Nordlandsbanen vurderes løpende i ordinære budsjettprosesser.

Kjøretøy

Oppfølging av KVV Green har avhengigheter mot anskaffelse av nye kjøretøy på Nordlands- og Rørosbanen for persontog, og hvilke kjøretøy godsoperatørene anskaffer på Solørbanen

Kjøp av persontransport

Ikke vurdert på nåværende tidspunkt

Prioritet i NTP 2025–2036

Første periode

Prioritert i budsjett

Nei

Avhengigheter og risiko

Ingen avhengigheter per januar 2026.

Status og forventet utvikling med gjeldende prioritering i statsbudsjett

Når	Hva	Ansvar
2025	Utarbeide forslag til gjennomføringsplan for KVV-en.	Jernbanedirektoratet
Etter 2031	Videre fremdrift avhenger av prioritering i statsbudsjett.	Samferdselsdepartementet

Tilbudsforbedring

Kapasiteten på regiontogene i Østlandsområdet er høyt utnyttet, og deler av dagens kjøretøy må om få år fornyes. I KVU Økt kapasitet i regiontog på Østlandet ble det utredet ulike konsepter som gir økt kapasitet, uten at det samtidig utløser behov for store investeringer i infrastruktur.

Anbefalt konsept i KVU-en fra 2023 er ikke gjeldende lenger. I april 2025, leverte Jernbanedirektoratet en supplerende analyse til SD. I den supplerende analysen anbefaler Jernbanedirektoratet å videreutvikle konsepter som er spesifikt tilpasset de enkelte toglinjene på Østlandet, for å møte behovet for økt transportkapasitet i regiontogtilbudet. Anbefalingen må ses i sammenheng med andre kapasitetsøkende tiltak i perioden.

Nødvendige innsatsfaktorer**Infrastruktur**

Det må inngås avtale om forprosjekt for tilpassing av infrastrukturen til nye kjøretøy med økt kapasitet, på de linjene der det er relevant.

Kjøretøy

Behovet vil ses i lys av direktoratets kjøretøystrategi.

Kjøp av persontransport

Ikke vurdert på nåværende tidspunkt

Prioritet i NTP 2025–2036

Andre periode

Prioritert i budsjett

Nei

Avhengigheter og risiko

Effektpakken kan ha avhengigheter mot andre fremtidige bestillinger av nye lokal- og regiontog.

Status og forventet utvikling med gjeldende prioritering i statsbudsjett

Når	Hva	Ansvar
2025	Utarbeide supplerende analyse. Detaljerings- og optimaliseringsarbeid.	Jernbanedirektoratet
Etter 2031	Videre fremdrift avhenger av prioritering i statsbudsjett.	Samferdselsdepartementet

To tog i timen på Trønderbanen, hele veien til Steinkjer i grunnrute

Planene må modnes

Tilbudsforbedring	
Dette er ikke en ferdig definert effektpakke der vi har alle brikkene på plass. Ytterligere utvikling av kapasiteten på Trønderbanen må utredes og modnes.	
Nødvendige innsatsfaktorer	
Infrastruktur Behov for infrastrukturiltak må utredes.	Kjøretøy Ikke vurdert på nåværende tidspunkt
	Kjøp av persontransport Ikke vurdert på nåværende tidspunkt

Prioritet i NTP 2025–2036 Andre periode	Prioritert i budsjett Nei
---	-------------------------------------

Avhengigheter og risiko

Effektpakken har ingen avhengigheter per mai 2026.

Status og forventet utvikling med gjeldende prioritering i statsbudsjett

Når	Hva	Ansvar
2026	Vurdere avtale med Bane NOR om utredning	Jernbanedirektoratet
Etter 2031	Videre fremdrift avhenger av prioritering i statsbudsjett.	Samferdselsdepartementet

Oppfølging av terminalløsninger Alnabru

Planene må modnes

Tilbudsforbedring	
Kapasiteten på Alnabru godsterminal er høyt utnyttet, og begrenser videre vekst i transporten av kombigods. Det er derfor behov for å utvide kapasiteten og effektivisere godsterminalen.	
Nødvendige innsatsfaktorer	
Infrastruktur Jernbanedirektoratets godsstrategi, i tråd med tidligere utredninger, konkluderer med at en kapasitetsøkning på Alnabru er nødvendig for å dekke prognostisert etterspørsel i 2050-perspektiv.	Kjøretøy Ikke relevant for effektpakker for godstrafikk
	Kjøp av persontransport Ikke relevant for effektpakker for godstrafikk
Prioritet i NTP 2025–2036 Andre periode	Prioritert i budsjett Nei
Avhengigheter og risiko Effektpakken har ingen avhengigheter per mai 2026.	

Status og forventet utvikling med gjeldende prioritering i statsbudsjett

Når	Hva	Ansvar
2026	Ferdigstille godsstrategi som vurderer fremtidig kapasitetsbehov	Jernbanedirektoratet
Etter 2031	Videre fremdrift avhenger av prioritering i statsbudsjett.	Samferdselsdepartementet

Tilbudsforbedring	
Effektpakken innebærer en samlokalisering av godstogterminalene i Trondheimsområdet. Målet er å øke terminalkapasitet for kombitrafikken på strekningene Oslo-Trondheim og Trondheim-Bodø.	
Nødvendige innsatsfaktorer	
Infrastruktur Jernbanedirektoratet avventer eventuelt mandat fra Samferdselsdepartementet om videre planlegging. Det må deretter inngås avtale om videre planlegging for godsterminaler i Trondheim.	Kjøretøy Godstogoperatørene har selv ansvar for å dekke kjøretøybehov.
	Kjøp av persontransport Ikke relevant for effektpakker for godstrafikk
Prioritet i NTP 2025–2036 Andre periode	Prioritert i budsjett Nei
Avhengigheter og risiko	

Status og forventet utvikling med gjeldende prioritering i statsbudsjett

Når	Hva	Ansvar
2026	Ferdigstille godsstrategi som vurderer fremtidig kapasitetsbehov	Jernbanedirektoratet
Etter 2031	Videre fremdrift avhenger av prioritering i statsbudsjett.	Samferdselsdepartementet

3.4 Nærmere om kjøretøy, verksteder og trafikkavtaler

3.4.1 Kjøretøy

3.4.1.1 Bestilte kjøretøy

Ved inngangen til planperioden besto Norske togs kjøretøyflåte av om lag 280 kjøretøy.

I tillegg er 23 tog, som i dag benyttes i tilbringertjenesten til Oslo lufthavn, overført til Norske tog. Hensikten er at disse togene fra 2028 også skal brukes i offentlig kjøpt persontogtransport.¹²

Videre har Norske tog bestilt 55 nye lokal- og regiontog (én grunnbestilling og opsjon 1) og 17 nye fjerntog (grunnbestilling). I tillegg er det i budsjettet for 2026 vedtatt en kostnadsramme for 13 nye regiontog (opsjon 2). Ytterligere opsjonsutløsninger er under vurdering.

De nye lokaltogene skal etter planen være satt i drift på Østlandet fra desember 2026. Lokaltogene har 40 prosent mer kapasitet om bord sammenlignet med dagens kjøretøy som trafikkerer L1 og L2. I tillegg til at de kan frakte flere reisende, er de nye togene spesielt konstruert for å tåle nordiske vinterforhold. Begge disse faktorene vil bidra positivt til driftsstabiliteten. De nye lokaltogene vil erstatte dagens lokaltog, og gamle kjøretøy fases ut når nye fases inn.

De nye regiontogene er kapasitetssterke og vil brukes til tilbudsforbedringer/fornyelse på Østlandet bl.a. mellom Østfold og Oslo S/Stabekk.

De nye fjerntogene vil ha høyere komfort med et mer differensiert sovetilbud enn dagens kjøretøy. De har både liggestoler som kan benyttes hele døgnet og to- og firesengs sovekupeer som kan gjøres om til lukkede sittegrupper på dagtid. De nye fjerntogene vil erstatte dagens fjerntog som kjøres med lokomotiv og vogn.

Med kjøretøyene som er bestilt, ivaretas tilbudsforbedringer og effektpakker i NTP-porteføljen som realiseres før 2031. Hvilke kjøretøy som skal innføres i de forskjellige trafikkpakkene, er redegjort for i kapitlet om trafikkavtaler. For tilbudsforbedringer og effektpakker som realiseres etter 2031, kartlegges behovet for kjøretøy som en del av vurderingene av nye opsjoner.

3.4.1.2 Fremtidige kjøretøybestillinger

Jernbanedirektoratet har under vurdering om opsjon 3 i kontrakten om nye lokal- og regiontog skal løses ut. Jernbanedirektoratet vurderer om opsjonsutløsning skal anbefales fremmet i tilknytning til statsbudsjettet for 2028 eller 2029.

Utløsning av opsjon 1 i kontrakten om nye fjerntog er også under vurdering. Jernbanedirektoratet vurderer om opsjonsutløsning skal anbefales fremmet ifm. statsbudsjettet for 2027.

Opsjonene gir mulighet for å anskaffe ytterligere nye lokal- og regiontog som kan leveres fra 2029 og ytterligere nye fjerntog som kan leveres fra 2030, gitt dagens leveranseplaner for de to anskaffelsene. Tidligst mulig leveranse forutsetter forlengelse av pågående produksjon. En indikasjon på hvilke statsbudsjett kommende opsjoner kan behandles i, er vist i Figur 8.

Sentrale aktiviteter for utvikling av kjøretøyflåten fremover, er å vurdere ytterligere opsjoner innenfor dagens kontrakter, samt en best mulig utnyttelse av eksisterende kjøretøy på tvers av trafikkpakker.

Vurderingene gjøres av Jernbanedirektoratet, i samarbeid med Norske tog og Bane NOR. Alle aktørene må legge til grunn et langsiktig behov for å sikre bestilling av et hensiktsmessig antall kjøretøy. Vurderingene skal inkludere behov for fornyelse, vekst og reserve i kjøretøyparken, blant annet som følge av effektpakker som ferdigstilles etter 2031, og effektpakker som er prioritert for oppstart i andre seksårsperiode av NTP.

Jernbanedirektoratet må også vurdere behov som følge av en mulig økning i togtilbudet på fjerntogstrekningene og utenlandsforbindelsene, og en mulig økning i kapasiteten i lokal- og regiontogtilbudet, eksempelvis ved at flere avganger kjøres med doble togsett. Dette behovet må ses i sammenheng med pågående utredninger for ny fjerntogstrategi og kollektivstudien for Østlandet.

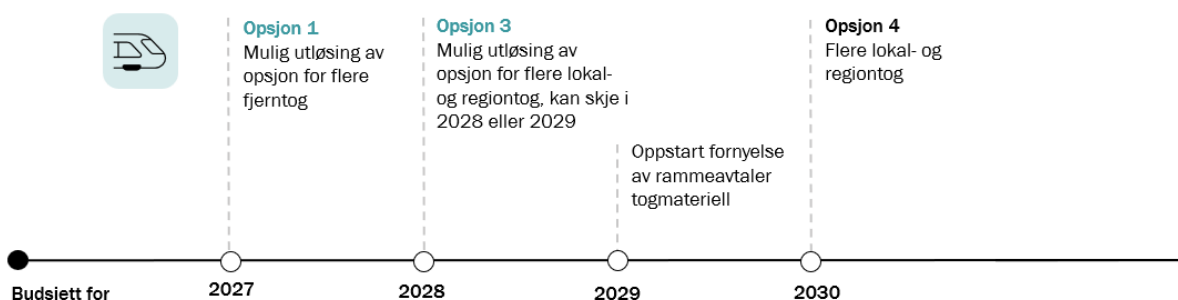
¹² Per 1. april 2025.

Det er mange usikkerhetsfaktorer knyttet til fremtidig kjøretøybehov. Forsinkelser i infrastrukturprosjekter, omfanget av kommersiell kjøring på enkelte strekninger i fremtiden, utviklingen i tilstanden på dagens kjøretøypark, bruken av Flytogets kjøretøy i kjøretøyparken til Norske tog, og strategiske valg om hvordan fremtidige kjøretøy bør se ut (f.eks. om vi skal elektrifisere flere jernbanestrekninger), vil påvirke behovet. Verkstedkapasitet, samt hvor effektiv logistikken er på verkstedene, vil kunne påvirke hvilken reservekapasitet av kjøretøy som er hensiktsmessig.

Anskaffelse av flere kjøretøy kan utløse behov for mer verkstedkapasitet, samt tilpasninger i eksisterende verksteder. Vurdering av behovet på verksteder er derfor en del av arbeidet med opsjonsutløsninger.

Jernbanedirektoratet jobber ut fra et prinsipp om å ta de beslutningene som er nødvendige til rett tid. Direktoratet har et mål om å oppnå mest mulig kontinuerlig produksjon i Norske togs anskaffelseskontrakter, og sørge for raskest mulige leveranser. Samtidig vil direktoratet unngå å binde kapital og låse seg for fremtiden før det er nødvendig. Anskaffelseskontraktene for lokal-, region- og fjerntog har romslige opsjonsmuligheter og lang varighet nettopp for å sikre dette handlingsrommet som er nødvendig for å ta gode og fremtidsrettede beslutninger om kjøretøybeholdningen.

Figur 8 Tidslinjen indikerer i hvilke budsjett kommende opsjoner kan være klare for behandling. De opsjonene som er markert grønne, er de som er under vurdering per januar 2026. De andre opsjonene kan vurderes fremover, og vil tidligst kunne behandles i budsjett. I 2029 skal Norske tog og Jernbanedirektoratet starte arbeidet med å inngå nye rammeavtaler med togprodusenter.



3.4.2 Verksteder

Jernbanedirektoratet utarbeidet i 2025 en plan for nasjonale verkstedbehov. Planen gir en oversikt over dagens verksteder og hvilke ytterligere behov for verkstedkapasitet som vil oppstå fremover. Det er enighet i sektoren om at det er store utfordringer knyttet til verkstedkapasitet.

Jernbanedirektoratet har i 2026 utarbeidet metodikk og forutsetninger for beregning av behov for serviceanlegg til tog, (oppdrag 01-2026) og Bane NOR har fått i oppdrag å konkretisere en plan for serviceanlegg. Jernbanedirektoratet og Bane NOR samarbeider tett om vårt oppdrag 01-2026.

«Serviceanlegg» er definert i Bane NORs «Network Statement». Definisjonen er bred og inkluderer verksteder, togparkering, vaskemaskiner, stasjoner med passasjerutveksling og godsterminaler, for å nevne noen. Gjennomføringsplanen beskriver verkstedsutfordringene og kapasitet for togparkering.

Bane NOR eier arealene og bygningene som utgjør verkstedkapasiteten for tog i Norge. Bane NOR leier ut verkstedene til person- og godstogoperatører. Fremtidige behov for økt verkstedkapasitet som følge av utvidet eller endret kjøretøypark, må dekkes av Bane NOR etter dialog med togoperatører. Planer for tilbudsutvikling og kjøretøysanskaffelser som oppdateres i *Gjennomføringsplanen for realisering av NTP 2025-2036* årlig, er førende for dette arbeidet.

3.4.2.1 Persontog

Når det gjelder persontog, er det større utfordringer på det sentrale Østlandet enn i andre deler av landet. Den største utfordringen er at de nyere togene har andre behov for fasiliteter på verkstedene enn de eldre

togene har. Fra og med Flirt-togene, har togene blitt lengre og mer av funksjonaliteten er plassert på taket. Dette innebærer at det er behov for lengre verkstedspor samt at de må ha takplattformer i full lengde. Mange av verkstedplassene som har vært benyttet til de eldre togene av type 69 og 72 kan derfor ikke lenger kan benyttes til de nye togene.

Det pågår for tiden et arbeid med å kartlegge og estimere kostnadene for verkstedtiltak på kort og mellomlang sikt. Målet med dette arbeidet er å sikre tilstrekkelig verkstedkapasitet bl.a. som følge av utskifting av gamle lokaltog (type 69), samt til tilbudsforbedringene i R27 og R28 som også inkluderer innføring av nye tog av typen N05 og N06.

Det pågår også et arbeid med å sikre at det er tilstrekkelig verkstedkapasitet til innføringen av nye fjerntog. De nye fjerntogene som er bestilt, vil komme i perioden 2028–2030.

3.4.2.2 Godstog

I løpet av 2025 har det vært gjort en rekke avklaringer knyttet til tilgang på vognverksteder. På bakgrunn av en klagesak har Statens Jernbanetilsyn gjort det klart at alle aktører skal sikres ikke-diskriminerende tilgang til verkstedet. Det ble også gjort avklaringer knyttet til hvem som er å regne som driver av slike verksteder, for at det skal være enklere å løse slike problemstillinger ved fremtidige henvendelser.

Bane NOR Eiendom gjør vurderinger knyttet til en eventuell utvidelse av verkstedet på Alnabru eller om det er andre måter å øke kapasiteten på. I dag foregår det vedlikehold i Fjellstallen i Lodalen på 90 prosent av norske godslokomotiver. Etter utgangen av 2029 har Bane NOR eiendom varslet at lokalene ikke lenger kan benyttes til vedlikehold av HMS-hensyn. Det er derfor særdeles viktig at det finnes en annen lokasjon på det sentrale Østlandet hvor det kan utføres vedlikehold av godslokomotiver i god tid før kontrakten avvikles. Dette ansvaret ligger hos Bane NOR Eiendom.

3.4.2.3 Vedlikehold av arbeidsmaskiner (gule maskiner)

Det er også en anstrengt situasjon innenfor vedlikehold av arbeids-/gule maskiner knyttet til verkstedkapasitet. Verksteder er lagt ned, og de som er igjen, er verken optimalt lokalisert eller har riktige fasiliteter. Problemet løses p.t ved å reise ut og vedlikeholde arbeidsmaskinene «on site», men dette vurderes ikke som en løsning på lang sikt.

3.4.3 Dagens trafikkavtaler

Eksisterende trafikkavtaler består i dag av tre trafikkpakker som ble tildelt etter konkurranseutsetting, to trafikkpakker på Østlandet som er direktetildelt, to trafikkavtaler for grensekryssende trafikk og to konsesjonsavtaler. De fleste trafikkavtaler er inngått med ti års varighet, der det for de konkurranseutsatte avtalene var opsjoner på forlengning på ett + ett år. For trafikkpakke 1 sør, har regjeringen besluttet at det ikke skal utløses opsjon på gjeldende avtale når den utløper i 2027. Jernbanedirektoratet utløste i desember 2025 opsjon for forlenget drift av Trafikkavtale 2 Nord med SJ frem til desember 2030.

For tilbringertjenesten til Oslo lufthavn og trafikken på Flåmsbana, gjelder konsesjonsavtaler. Når avtalen til Flåmsbana utløper, har Jernbanedirektoratet bestemt at det ikke er grunnlag for å inngå trafikkavtale om offentlig kjøpt persontogtransport, og at transportpolitiske målsettinger for Flåmsbana dekkes gjennom kommersielle initiativ. Når avtalen om tilbringertjenesten til Oslo lufthavn utløper, skal tilbudet innlemmes i den øvrige offentlig kjøpte regiontogtrafikken på Østlandet.

Jernbanedirektoratet jobber med en gjennomgang av de konkurranseutsatte trafikkavtalene, der omfang og inndeling av dagens trafikkavtaler for persontransport skal vurderes.

Hvilke planlagte kjøretøyendringer som gjelder i de forskjellige trafikkpakkene, er redegjort for nedenfor. Der viser vi en oversikt over hvordan trafikken er delt inn i dag, hvilke trafikkavtaler som gjelder og hvilket togtilbud disse avtalene omfatter. For nye tilbudsforbedringer, viser vi hvilke effektpakker som forventes ferdigstilt innenfor avtaleperiodene og hvordan disse blir ivaretatt i avtalene. Effektpakker som blir realisert senere enn dette, må håndteres i nye, kommende avtaler.

3.4.3.1 Trafikkavtale 1 Sør

Flere av fjerntogene har nådd sin tekniske levetid, noe som går utover driftsstabiliteten. Lokaltogene har passert over halvparten av sin forventede levetid.

Go Ahead Norge har meldt inn behov om ett ekstra lokaltog. Jernbanedirektoratet og Norske tog planlegger å overføre ett ekstra togsett når nye lokaltog er satt i drift på Østlandet i 2027.

Nye opsjoner for fornyelse og vekst i kjøretøyparken vurderes i forbindelse med budsjett for 2027 for fjerntog og budsjettet for 2028/2029 for lokal- og regiontog.

I forbindelse med E32 blir tre nye fjerntog levert og satt i drift innenfor trafikkavtalen fra 2028. Utenom arealavklaringen i E17, er det ikke prioritert noen nye effektpakker i dette området i budsjettet for 2026.

Verkstedkapasitet

Go Ahead Norge leier verkstedkapasitet på Kvaleberg verksted og Lodalen verksted.

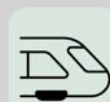
Kapasiteten blir vurdert som tilstrekkelig i denne trafikkavtalen. Når det innføres nye fjerntog på strekningen, er planen at de skal ha primærbase på Kvaleberg, men med noe mulighet for vedlikehold i Lodalen.

Trafikkavtale og opsjoner

Fra	Til	Tilbud	Operatør
Desember 2019	Desember 2027	Avtalt: <ul style="list-style-type: none">- Dagens tilbud for lokaltogtrafikken Stavanger – Egersund- Økning fra 60- til 30-minutters frekvens lørdager og søndager på Jærbanen fra 2021.- Dagens tilbud regiontogtrafikken Nelaug – Arendal- Dagens tilbud på fjerntogtrafikken Oslo – Kristiansand – Stavanger	Go Ahead
Desember 2027	Inntil desember 2032	Dagens tilbud videreføres i all hovedsak i ny trafikkavtale med Vy. Rutetilbudet på Jærbanen i helgene suppleres med morgenvanganger for å gi et bedre tilbud til pendlere som jobber skift.	Vy

Planlagte kjøretøyendringer i trafikkavtalen

2028 Tre gamle fjerntog trukket med lokomotiv erstattes. De nye kjøretøyene skal brukes som natt-tog.



Trafikkavtalen omfatter følgende linjer og togtyper

Toglinjer	Togtyper
F5 Oslo – Stavanger	11 fjerntog
R50 Nelaug – Arendal	2 regiontog
L5 Stavanger – Skeiane/Nærbø/Egersund	11 lokaltog



3.4.3.2 Trafikkavtale 2 Nord

Flere kjøretøy har nådd sin tekniske levetid, noe som går utover driftsstabiliteten. Det mangler diesellokomotiv på Nordlandsbanen for å kunne levere avtalt togtilbud for dag-/nattog Trondheim–Bodø. Norske tog har inngått leieavtale med Grenland Rail for bimodale erstatningslokomotiver som erstatning for dagens lokomotiver som er 45 år gamle. Det pågår opplæring i et opplæringslokomotiv. Et tilsvarende lokomotiv planlegges for drift høsten 2026. Ytterligere tre lokomotiver leveres i starten av 2028.

Jernbanedirektoratet vil komme tilbake til løsning for kjøretøy på Rørosbanen i forbindelse med budsjettarbeidet.

Effektpakken *E19 Flere tog på Trønderbanen* er igangsatt, og planlagt realisert i desember 2029 (Ruteplan 2030). Behov for flere kjøretøy og disponering av planlagt kjøretøypark er under vurdering.

Nye opsjoner for fornyelse og vekst i kjøretøyparken vurderes i forbindelse med budsjett for 2027 for fjerntog og budsjettet for 2028/2029 for lokal- og regiontog.

Verkstedkapasitet

SJ Norge leier verkstedkapasitet på Støren verksted, Marienborg verksted og Lodalen verksted.

For å innføre nye fjerntog på Nordlandsbanen er det nødvendig å øke verkstedkapasiteten, nye fjerntog krever også nye verkstedsegenskaper. Prosess pågår for å bygge nytt verksted Trondheim (Marienborg). Et nytt verksted i Trondheimsregionen vil kunne avlaste verkstedkapasiteten i Lodalen, da vedlikehold av fjerntogene på Dovrebanen kan flyttes til Trondheim. Midlertidig verksted åpnet i Bodø, grunnet ras ved Levanger. Det vurderes om verkstedet i Bodø skal bli permanent.

Trafikkavtale og opsjoner

Fra	Til	Avtalt:	Operatør
Juni 2020	Desember 2030	<ul style="list-style-type: none">- Dagens tilbud for regiontogtrafikken Trondheim–Røros–Hamar, Trondheim–Storlien (med togtype 76 fra sommeren 2026), Dombås–Åndalsnes, Steinkjer–Melhus/Lundamo/Støren, Bodø–Rognan- Dagens tilbud for fjerntogtrafikken Oslo–Trondheim, Trondheim–Bodø- Utløst opsjon i 2022: Flere kveldsavganger på Trønderbanen- Utløst opsjon i 2022: En ekstra avgang på Dovrebanen- Utløst opsjon desember 2024: Flere tog Støren–Steinkjer i helg Mulig innenfor dagens avtale:	SJ Norge



- Nytt gjennomgående togtilbud med elektriske tog Trondheim–Storlien–Østersund tidligst fra desember 2028.

Krever endringsordre:

Realisering av effektpakke E19 *Flere tog på Trønderbanen* fra desember 2029

Planlagte kjøretøyendringer i trafikkavtalen

2029	Fem gamle fjerntog trukket av lokomotiv erstattes
2030	To gamle fjerntog trukket av lokomotiv erstattes

3.4.3.3 Trafikkavtale 3 Vest

Fjerntogene har nådd sin tekniske levetid, noe som går utover driftsstabiliteten.

Syv fjerntog skal erstattes fra 2028.

Effektpakken *Rassikring og bedret reisetid på Vossebanen (Arna–Stanghelle)* er prioritert i budsjett for 2025. Denne medfører ikke behov for flere kjøretøy. Ny trafikkavtale skal inngås før denne effektpakken blir realisert. Den nye avtalen må ivareta effektpakkens mål.

Nye opsjoner for fornyelse og vekst i kjøretøyparken vurderes i forbindelse med budsjett for 2027 for fjerntog og budsjettet for 2028/2029 for lokal- og regiontog.

Verkstedkapasitet

Vy leier verkstedkapasitet på Bergen verksted og Lodalen verksted.

Verkstedkapasiteten vurderes som god for fremtidige behov.

Trafikkavtale og opsjoner

Fra	Til	Tilbud	Operatør
Desember 2020	Desember 2029	Avtalt: <ul style="list-style-type: none">- Dagens tilbud for lokaltogtrafikken Arna–Bergen- Dagens tilbud for regiontogtrafikken Myrdal–Voss–Bergen- Dagens tilbud for fjerntog Oslo–Bergen	Vy

Mulig innenfor dagens avtale:

Ytterligere supplerende avganger Bergen–Voss for å få tilnærmet timefrekvens på strekningen

Planlagte kjøretøyendringer i trafikkavtalen

2028 7 gamle fjerntog trukket av lokomotiv erstattes



Trafikkavtalen omfatter følgende linjer og togtyper

Toglinjer	Togtyper
L4 Bergen–Arna	delar på
R40 Bergen–Voss–Myrdal	10 regiontog
F4 Oslo–Bergen	8 fjerntog



3.4.3.4 Trafikkavtaler på Østlandet (Ø1 og Ø2)

Flere lokal- og noen regiontog har nådd sin tekniske levetid, noe som går ut over driftsstabiliteten. En andel av disse har så høy alder at det er utfordrende å holde dem i drift.

Effektpakkene E08 - Flere og raskere tog på Dovrebanen: To regionekspresstog i timen Oslo–Hamar, E04 - Flere og raskere tog på Vestfoldbanen (Oslo–Tønsberg) og E03 - Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo–Moss) er igangsatt. De medfører behov for 14 flere kjøretøy enn i dag. Dette ivaretas gjennom utløsning av nye opsjoner, og omdisponering av kjøretøy i trafikkpakken.

Jernbanedirektoratet holder på å vurdere hvor og hvordan Flytogets kjøretøy kan brukes fra 2028.

Kostnadsramme for 13 nye regiontog ble godkjent i behandling Prop. 1. S (2025–2026).

Nye opsjoner for fornyelse og vekst i kjøretøyparken vurderes i forbindelse med budsjettet for 2028/2029 for lokal- og regiontog.

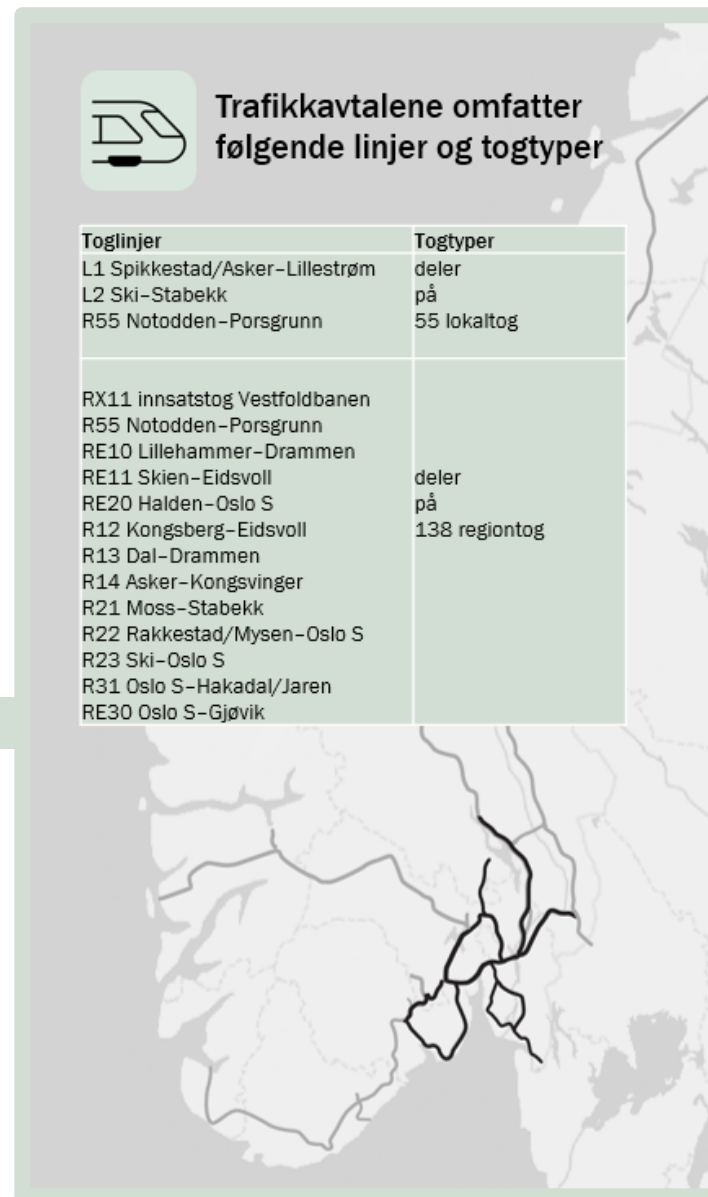
Verkstedkapasitet

Vy leier verkstedkapasitet i Lodalen, Skien, Grorud, Sundland, og Filipstad verksteder.

Det er vurdert til å være behov for mer verkstedkapasitet på Østlandet, og det pågår et arbeid med å utnytte dagens verksteder bedre og få på plass ytterligere fasiliteter. Dersom flere kjøretøypakker skal utløses, er det nødvendig med mer verkstedkapasitet.

Trafikkavtale og opsjoner

Fra	Til	Tilbud	Operatør
Desember 2023	Desember 2033	Avtalt (Ø1) <ul style="list-style-type: none">- Dagens tilbud for lokaltogtrafikken Spikkestad/Asker–Lillestrøm og Ski–Stabekk.- Dagens tilbud for regiontogtrafikken Moss–Stabekk, Rakkestad/Mysen–Oslo S, Ski–Oslo S, Halden–Oslo S, Oslo S–Hakadal/Jaren, Oslo S–Gjøvik. Opsjon: Realisering av effektpakke Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo–Moss)	Vy
		Avtalt (Ø2) <ul style="list-style-type: none">- Dagens tilbud for regiontogtrafikken Kongsberg–Eidsvoll, Dal–Drammen, Asker–Kongsvinger, Lillehammer–Drammen, Skien–Eidsvoll, Notodden–Porsgrunn	



Trafikkavtalene omfatter følgende linjer og togtyper

Toglinjer	Togtyper
L1 Spikkestad/Asker–Lillestrøm	deler på
L2 Ski–Stabekk	55 lokaltog
R55 Notodden–Porsgrunn	
RX11 innsatstog Vestfoldbanen	
R55 Notodden–Porsgrunn	
RE10 Lillehammer–Drammen	
RE11 Skien–Eidsvoll	deler på
RE20 Halden–Oslo S	138 regiontog
R12 Kongsberg–Eidsvoll	
R13 Dal–Drammen	
R14 Asker–Kongsvinger	
R21 Moss–Stabekk	
R22 Rakkestad/Mysen–Oslo S	
R23 Ski–Oslo S	
R31 Oslo S–Hakadal/Jaren	
RE30 Oslo S–Gjøvik	

- Fremtidig tilbudsforbedring for regiontogtrafikken Drammen/Oslo S–Oslo lufthavn (integrering av tilbringertjenesten) fra desember 2027

Opsjon:

- Realisering av *effektpakke Flere og raskere tog på Vestfoldbanen (Oslo–Tønsberg)* fra desember 2027
- Realisering av *effektpakken Flere og raskere tog på Dovrebanen: To regionekspresstog i timen Oslo–Hamar*, opprinnelig planlagt fra desember 2027 (usikker fremdrift)
- Alternativt tilbudskonsept for integrering av tilbringertjenesten fra desember 2027
- Utvidelse av 10-minutters systemet fra Asker til Drammen etter ombygging av Drammen stasjon.

Planlagte kjøretøyendringer i trafikkavtalen

2026	36 gamle lokaltog erstattes av nye lokaltog (N05). Innfasingen starter i april 2027 og strekker seg ut i 2028.
2027	19 nye regiontog (N06) fases inn fra oktober 2027 og strekker seg ut i 2028.
2028	13 nye regiontog kan leveres fra og med 2028 (tidligst). De siste bestilte lokal- og regiontogene leveres (av 36).
2029 -2032	Mulighet for innfasing av ytterlige opsjonsbestillinger av lokal- og/eller regiontog

3.4.3.5 Øvrige trafikkavtaler

Flåmsbana (R45)			
Fra Januar 2018	Til Desember 2027	Tilbud Avtalt: - Dagens tilbud for regiontog Myrdal–Flåm	Operatør Vy
Tilbringertjenesten til Oslo lufthavn (FLY1, og FLY2)			
Fra Februar 2013	Til Februar 2028	Tilbud Avtalt: - Dagens tilbud for tilbringertjenesten Asker–Oslo S–Oslo lufthavn <i>*Flytoget kjører kommersielt mellom Drammen-Asker og forlengelser mellom Oslo S og Stabekk.</i>	Operatør Flytoget
Oslo-Kongsvinger-Stockholm (F1)			
Fra Desember 2022	Til Desember 2027	Tilbud Avtalt: - Tre daglige avganger hver vei Oslo–Karlstad/Stockholm. Jernbanedirektoratets kjøp omfatter Oslo–Riksgrensen (Charlottenberg grense). Opsjon: - En økning fra tre til fem daglige avganger hver vei.	Operatør SJ AB
Ofotbanen (F8)			
Desember 2024	Desember 2025	Avtalt: To daglige avganger Narvik–Kiruna/Stockholm. Jdirs kjøp omfatter forlengelsen mellom Riksgränsen og Narvik. Fra april 2026 reduseres tilbudet fra to til en avgang daglig hver vei som følge av budsjettmessige forutsetninger i den svenske regjeringens kjøp av persontogtjenester. Ny trafikkavtale skal inngås fra desember 2026. Trafikverket er i gang med anskaffelsesprosess og Jernbanedirektoratet deltar i arbeidet med å fastsette krav til togtilbudet.	SJ AB

3.4.4 Byvekstavtaler

Det finnes byvekstavtaler i byområdene Oslo, Bergen, Nord-Jæren, Trondheim, Kristiansand, Nedre Glomma og Tromsø. Jernbanedirektoratet deltar i de seks første byområdene og representerer jernbanesektoren i avtaleoppfølgingen. De fire første avtalene går ut i 2029 og det legges opp til at disse skal reforhandles innen avtalene går ut. I 2025 ble det utarbeidet byutredninger som et oppdatert kunnskapsgrunnlag til reforhandling. Reforhandlingene skal ledes av Statens vegvesen, og vil starte når Samferdselsdepartementet inviterer partene til reforhandlinger.

3.4.5 Rute-, billett- og takstsamarbeid

Flere byer og regioner i landet har helintegrerte takstsamarbeidsavtaler, dette er en ordning hvor statlig togtilbud og regionalt busstilbud bruker felles billettsystem, priser og regler. I 2024 ble det totalt foretatt 53 millioner togreiser innenfor helintegrerte takstsamarbeid. Dette er 1,9 millioner flere reiser enn i 2023, noe som tilsvarer en økning på 3,8 prosent. Vi ser at alle områdene med helintegrert takstsamarbeid har hatt økning, noe som klart bidrar til å oppnå nullvekstmålet i byområdene.

Et eksempel på effekten av sømløse reiser gjennom helintegrerte takstsamarbeid er utvidelsen av samarbeidet med AtB og Trøndelag fylkeskommune fra 2022, som trådte i kraft i mars samme år. Veksten fra 2023 til 2024 er på om lag 300 000 reiser. På Nord-Jæren, i samarbeid med Kolumbus, har veksten fortsatt fra 2023 til 2024 med nesten 15 prosent, noe som utgjør ca. 700 000 reiser. I Ruter-området har vi over 660 000 flere reisende enn året før, og for Skyss er økningen på over 200 000 reisende.

I 2024 var det totalt i overkant av 75 millioner togreiser innenfor trafikkavtalene. Over 70 prosent av alle reiser med persontog ble foretatt med fylkeskommunale billetter til fylkeskommunale priser. Det har vært en økning på om lag 3,7 millioner reisende totalt i alle trafikkavtalene fra 2023 til 2024.

Tabell 8 Oversikt over trafikkutviklingen innenfor helintegreerte takstsamarbeidsområder

Takstsamarbeids-område	Antall reiser 2025	Antall reiser 2024	Endring i antall	Endring i prosent
Ruter	46,8	44,8	2,0	4,4 %
Kolumbus	5,88	5,89	-0,0	-0,2 %
AtB*	1,33	1,32	0,0	1,1 %
Skyss	1,25	1,02	0,2	23,0 %
Sum	55,2	53,0	2,2	4,2 %
	77,1	75,1	2,0	2,7 %
I trafikkavtalene	71,6 %	70,6 %		1,5 %
Andel	46,8	44,8	2,0	4,4 %

* Utvidet samarbeidsområde fra mars 2022.

Flere faktorer påvirker hvordan et mest mulig sømløst kollektivtilbud kan videreutvikles. Endringen i antallet reisende viser behovet for en videreutvikling av takstsamarbeidsavtalene sentralt for å oppnå felles målsettinger. Vi ser av økningen fra 2023 til 2024 at antallet reisende øker innenfor alle de helintegreerte takstsamarbeidsavtalene. Dette bidrar til bedre oppnåelse av nullvekstmålet.

Det er imidlertid satt et sterkt søkelys på finansieringen av togreiser innenfor takstsamarbeidsavtalene, og særlig på hva fylkeskommunene betaler til togoperatørene. I dag betaler fylkeskommunene en takst for grunnvolumet – det antallet reisende som ble lagt til grunn ved avtaleinngåelsen – og en marginalkostnad (rabattert pris) for alle reisende utover dette volumet. Alle billettinntekter fra reisende i takstsonen tilfaller ruteselskapet. Fylkeskommunene mottar også midler via byvekstavtalene til takstreduserende tiltak.

Innføringen av avtalene har vært en stor suksess når det gjelder økning i antall reiser i alle de fire områdene. Transportarbeidet som jernbanen utfører, er helt avgjørende for å sikre at reisende kommer seg til og fra jobb, og på fritidsreiser. Samtidig er det viktig med tilstrekkelig kapasitet på buss, trikk, bane og jernbane for å få enda flere reisende over på kollektivtransport.

I dag bruker staten betydelige midler gjennom forpliktelsene i byvekstavtalene, og den generelle satsingen på transportsystemene i de største byområdene.

Jernbanedirektoratet ser at det kan bli utfordrende å finansiere ønskede takstsamarbeid for fylker utenfor byvekstsamarbeidene, og for mindre byer og viktige distriktsområder, på grunn av presset økonomi i fylkeskommunene.

4 Digital satsing

4.1 Mål og ambisjoner for planperioden

Regjeringen har en ambisjon om digital satsing i jernbane- og kollektivsektoren som skal bidra til en enklere og mer sømløs reisehverdag. Dette innebærer økt og bedre bruk av data både i et trafikantperspektiv, men også med tanke på trafikkstyring og kapasitetsutnyttelse.

Bedre passasjerkommunikasjon bidrar til mer sømløse reiser på tvers av transportformer. En mer koordinert digital satsing på tvers i sektoren gir muligheter for predikering av reisestrømmer, og fremtidige behov.

4.2 Planlagte aktiviteter

4.2.1 Sømløse reiser for passasjerer

For at kollektivtrafikken skal oppnå suksess med sitt samfunnsansvar, er det avgjørende med koordinert, digitalstyrt utvikling. Eksisterende EU-regelverk stiller krav om tilgjengeliggjøring av både statiske og dynamiske data for både rutegående og etterspørselsbasert transport (f.eks. bestillingstransport og drosje), samt tilstøtende tjenester for privat transport, som parkering. Dette omfatter informasjon om selve transporttilbudet, hvordan man bestiller og betaler, priser og tilgjengelig kapasitet i sanntid, for alle transportformer.

Dette arbeidet vil skje over en periode på fire til seks år, avhengig av finansieringsnivå. Med dagens finansieringsnivå er det forventet at Enturs arbeid på forskjellige områder vil pågå frem til 2030. Man må regne med at det tar ytterligere ett år før aktørene kan levere nødvendige data til plattformen. Det vil dermed være i 2031 at kravene i forordningen er oppfylt, basert på dagens vurdering og estimater. Mange oppgaver vil skje parallelt, og utvikles gradvis. Kort oppsummert vil hovedfokus i denne perioden være som følger:

2026: Grunnleggende registre, utvidet stoppestedinformasjon (spesielt for transportformer som delingsmobilitet, samkjøring og parkering (bil og sykkel) og fyllingsgrad.

2027: Utvidet informasjon om universell utforming for stoppesteder, points-of-interest (POI) for enklere reisesøk, materiellinformasjon og miljøinformasjon.

2028: Utvidet sanntidsinformasjon, herunder status på fasiliteter og bedre estimater av reisetider. Utvidet informasjon om universell utforming av kjøretøy. Prisinformasjon for rutegående transport. Historiske og observerte data om avvik.

2029: Prisinformasjon for parkering og komplett prisinformasjon for andre transportformer.

2030: Ledig kapasitet for parkering.

2031: Støtte til dataleverandører.

Det vil underveis også legges til rette for sømløse reiser og parkering i den grad vi får aktørene med på dette. Her forventer vi videre utvikling i regelverk og standardisering, både nasjonalt og på EU-nivå, som arbeidet vil samkjøres med. Dette kan føre til endringer i fokus og fremdrift. Detaljert fremdrift for de enkelte områder og transportformer vil bli beskrevet etter innledende dialog med relevante aktører, og fastsatt i avtalen med Entur. Sømløse billettsystemer gjør at passasjerer kan kjøpe billett én gang for hele reisen. Billetten må gjelde på tvers av kollektivselskaper og operatører, inkludert andre mobilitetsløsninger enn det som tradisjonelt har vært oppfattet som kollektivtransport, som sparkesykler, minibusser og delingsbiler.

Entur jobber med å forbedre den felles nasjonale salgs- og billetteringsplattformen. Målsettingen er en løsning med Entur som ett sentralt knutepunkt for reiseinformasjon og billettering på tvers av transportformer. Dette kan ytterligere styrke sømløsheten i reiseopplevelsen, øke konkurranseevnen til bærekraftig transport og på den måten også bidra til å nå nullvekstmålet. Entur har nå fått på plass salg av enkeltbilletter i Entur-appen, med alle fylker. Det er også igangsatt arbeid for å legge til rette for internasjonale jernbanereiser, som gjennomgående billettering på strekningen Oslo–København.

Videre er det behov for enda bedre samhandling om digitale løsninger i sektoren. Det pågår samarbeid og dialog, der det er skissert muligheter for å tilrettelegge for informasjon om parkering, andre mobilitetsmuligheter som for eksempel sykler og el-sparkesykler. Jernbanedirektoratet leverte 30. januar svar på oppdrag (23-2024), som handler om samhandlingsmodell, finansiering og juridisk arbeid for videre utvikling av digitale tjenester for sømløs mobilitet. Arbeidet har hatt bred involvering og er forankret hos fylkene, ruteselskapene, togoperatørene, NHO, Tet Digital og Entur.

I tillegg vil det jobbes aktivt i samarbeid med fylkesnivået, togoperatørene og kommersielle transportoperatører for å oppnå disse målene. Som en del av ny samhandlingsmodell og finansieringsmodell for utvikling av digitale tjenester for sømløs mobilitet, vil det også etableres faggrupper for nye områder/transportformer, etter hvert som disse blir aktuelle. Slik vil berørte aktører bli involvert, og det vil tas frem nye håndbøker og retningslinjer for dem. I tillegg til videre revisjon av håndbøker for rutedata og sanntidsdata (N801), takstdata for rutegående transport (N802) og billettering (N803), er det planlagt å utarbeide tilsvarende håndbøker og spesifikasjon for følgende områder:

- Delingsmobilitet (mikromobilitet, bildeling o.l.)
- Samkjøring
- Taxi og lignende bestillingstransport
- Parkering
- Bilutleie
- Universell utforming

Informasjon om universell utforming vil også inngå i andre håndbøker, men vi forventer at det er behov retningslinjer også på mer overordnet nivå.

4.2.2 Bedre bruk av data

Jernbanedirektoratet jobber med bedre bruk av data både i direktoratet, på tvers av sektoren og som del av internasjonale prosjekter.

Internt har Jernbanedirektoratet de siste årene jobbet med å forbedre dataflyten og datakvaliteten i jernbanesektoren. Et av de viktigste grepene har vært å ta eierskap til dataene selv. Dette gjør at vi har kunnskap om hvordan data skapes, kvaliteten i dataene og tilhørende implikasjoner for kvalitet i videre analyser. Dette gjør at vi har løpende tilgang på oppdaterte tall på det mest detaljerte nivået, slik at vi kan lage analyser og anbefalinger basert på input med høy kvalitet.

Jernbanedirektoratet henter rådata og har som mål å lage felles modeller på tvers av alle togoperatørene slik at man har én felles sannhet. Hittil har det blitt laget en passasjertallmodell som beregner av- og påstigingene og hvor mange som er om bord i togene til enhver tid. Denne modellen er tatt i bruk på alle linjer i trafikkavtalene som betjenes av materiell som kjøres helt eller delvis med telleutstyr om bord. For 2026 er et av målene å lage denne modellen for resterende linjer i trafikkpakkene, som er fjerntogene og hovedsakelig en del linjer i trafikkpakke 2. Videre er vi i gang med å lage relasjonstall for å vise hvor de reisende reiser fra og til. Vi laget også høsten 2025, på bestilling fra SD, en ny indikator som beregner passasjerpunktlighet, altså hvor mange passasjerer som kommer frem innenfor punktlighetsmålet på 4:00 minutter. Dette er en ny måte å beregne punktlighet på, og gir oss mulighet å gjøre mer målrettede analyser på hvor det er størst utfordringer for de reisende.

Ved å sentralisere og bygge videre på en allerede eksisterende rigg som vi gjør nå gir det en mer effektiv bruk av data, kontroll på kvaliteten og mer tilgjengelige data for alle.

Ut mot sektoren og internasjonalt jobbes det også med en rekke initiativer for å skape bedre bruk av data.

- Norske tog utvikler i samarbeid med Jernbanedirektoratet en dataplattform for tilstandsovervåking og vedlikehold av tog. Målet er økt pålitelighet, forlenget levetid for komponenter og reduserte vedlikeholdskostnader og nedetid gjennom behovsbasert vedlikehold. Gjennom plattformen vil man kunne utveksle data med togleverandørene, Bane NOR og togselskapene.
- Det er satt i gang et arbeid for å skape felles prinsipper for datadeling i jernbanesektoren. Her er også det tverrsektorielle datasamarbeidet i samferdselssektoren involvert.

- Gjennom innovasjonsprosjektet Europe's Rail er vi involvert i utvikling av et digitalt økosystem for godstransport, der informasjon fra tog, godsvogner, terminaler og logistikkaktører kan deles og utnyttes mer helhetlig. Innføring av digital automatisk kobling (DAC) er en sentral forutsetning for dette, fordi den gjør det mulig å innhente data fra godsvogner og sanntidsinformasjon om tog og last kontinuerlig. Dette gir grunnlag for mer effektiv kapasitetsutnyttelse, bedre punktlighet og økt konkurransevne for gods på bane.
- I Europe's Rail deltar vi i utvikling av løsninger for bedre bruk av data gjennom felles datamodeller og beslutningsstøtte for trafikkstyring og kapasitetsplanlegging. Bedre utnyttelse av sanntids- og historiske data kan bidra til mer robust drift, færre konflikter i trafikkavviklingen og bedre punktlighet.
- Jernbanedirektoratet er tett involvert i å videreutvikle standardiserte datamodeller for enklere utveksling av data om fysisk infrastruktur.
- Gjennom flere innovasjonsprosjekter jobber vi med teknologi og metoder for å samle inn, utveksle og utnytte data om tilstanden på infrastruktur og materiell. Dette skjer i tett samarbeid mellom Bane NOR, Jernbanedirektoratet, Norske tog og norske forskningsinstitutter. Disse dataene vil også kunne brukes videre i trafikkstyring og førerassistanse.
- Jernbanedirektoratet er involvert i det europeiske arbeidet med å teste ut *federated data spaces* som er et rammeverk for sikker og standardisert deling av data på tvers av aktører i jernbanesektoren. Dette konseptet bidrar til økt datasuverenitet og tillit, i tillegg til mer effektiv utveksling av data.

4.2.3 ERTMS, ny togradio og bedre nettdekning

Ambisjonen med ERTMS er å erstatte utdaterte og slitte signalanlegg. Dette vil redusere feil og føre til høyere driftsstabilitet. Andre fordeler med et digitalt signalsystem er innhenting av nye data. Disse dataene gir blant annet større nøyaktighet når det gjelder togets posisjon og mulighet for bedre varsling på planoverganger. Det muliggjør i mange tilfeller samtidig innkjøring på enkeltspor og mulighet for tettere tog på dobbeltspor. Innenfor kundekommunikasjon vil ERTMS kunne bidra til mer forutsigbarhet og pålitelighet for reisende, men også til bedre avvikshåndtering og kommunikasjon.

Togradio er nødvendig for å kjøre tog på jernbanen. Dagens togradiosystem (GSM-R) er basert på 2G-teknologi som fases ut i løpet av ti år. For å opprettholde togradiofunksjonen skal et nytt europeisk togradiosystem, Future Railway Mobile Communication System (FRMCS), erstatte GSM-R. Jernbanedirektoratet har gjennomført en konseptvalgutredning (KVU) for ny togradio. KVU-en har gjennomgått en ekstern kvalitetssikring (KS1) iht. statens prosjektmodell. Jernbanedirektoratet skal i 2026 definere en effektpakke for å opprettholde togradiofunksjonen på det norske jernbanenettet. Jernbanedirektoratet skal også inngå en infrastrukturavtale med Bane NOR SF om å gjennomføre et forprosjekt i henhold til Styringsrammeverk for nye tilbudsforbedringer på jernbanen og gjeldende krav i Statens prosjektmodell, jf. punkt 8 i rundskriv R-108/23.

Parallelt med arbeidet med nytt togradiosystem FRMCS har Bane NOR SF arbeidet med forprosjekt for bedre nettdekning langs jernbanen. Supplerende utredning utarbeidet av Oslo Economics av mulig synergi mellom prosjektene anbefaler at de gjennomføres separat, men med samordning i tunneler. Det skal tas hensyn til områder for koordinering der det er hensiktsmessig. Forprosjektet må ikke være til hinder for at Bane NOR SF i perioden kan inngå avtaler med mobilnettoperatører og nødnett om gjensidig nyttige samarbeidprosjekter, dvs. å utnytte mulige kostnadsgevinster for staten ved samordnet utbygging av passiv infrastruktur for togradio og annen mobilkommunikasjon.

5 Nye, store utredninger

5.1 Ambisjoner for nytt kunnskapsgrunnlag til neste NTP

Transportsektoren har utfordringer på en rekke punkter frem mot 2050, og det er behov for å se flere av disse i sammenheng. Det skal utarbeides tre strategier som skal vise sammenhenger for å sikre helheten i sektoren, innenfor kollektivtransport på Østlandet, jernbanens fremtidige rolle i godsmarkedet, og fjerntogets plass i fremtidig nasjonalt og internasjonalt reisemønster.

Målet er bedre kunnskapsgrunnlag på viktige områder, slik at regjeringen kan legge frem forslag til videre utvikling i neste NTP.

De tre oppdragene skulle ses i sammenheng, og bygge på samme grunnlagsdata. De ble alle levert innen 7. april 2026.

5.1.1 Kollektivstudie for Østlandet

Det er forventet en betydelig befolkningsvekst på sentrale Østlandet mot 2050, og det legger press på areal og eksisterende transportinfrastruktur. Samtidig skal samfunnet mot 2050 omstilles mot lavutslipp, og det er behov for at flere velger å reise kollektivt. Det er derfor nødvendig å se det statlige og fylkeskommunale kollektivtilbudet i et langsiktig og helhetlig perspektiv, for å legge til rette for at flere reiser kollektivt. Kollektivstudie for Østlandet skal gi et strategisk kunnskapsgrunnlag for utviklingen av det samlede kollektivsystemet, og bidra til utvikling av jernbanestrategien i NTP.

Prosjektbeskrivelse

Kollektivstudien skal vurdere hvordan det samlede kollektivtilbudet på Østlandet kan utvikles i et langsiktig perspektiv mot 2050, med jernbanen som ryggrad i transportsystemet og i samspill med øvrige kollektivtransportformer. Studien skal belyse hvordan tilbudet kan bli integrert, tilgjengelig og attraktivt for ulike reisetyper, slik at flere velger å reise kollektivt.

Studien er avgrenset til Østlandet og omfatter markedsområdene som tilhører jernbanens lokal- og regiontogtilbud, med yttergrenser ved stasjonene Lillehammer, Kongsvinger, Dal, Rakkestad, Halden, Skien, Spikkestad, Kongsberg og Gjøvik. Innenfor denne avgrensingen inngår også tilbringerreisen til togstasjonen.

Involverte interessenter

Studien ble gjennomført i samarbeid med Statens vegvesen, berørte fylkeskommuner og deres kollektivselskaper. Fra jernbanesektoren deltok Bane NOR, Bane NOR Eiendom og Vy.

Studien hadde betydelige grenseflater mot byutredningen i Oslo og Akershus og ble koordinert mot denne for å sikre konsistens i analyser og forutsetninger.

Anbefaling

Kollektivstudien viser at lokal- og regiontogtilbudet på Østlandet bør utvikles med et kapasitetsløft i kjernen av jernbanesystemet for å håndtere befolkningsveksten og sikre et attraktivt transporttilbud, samtidig som nullvekstmålet kan nås. Først når dette er på plass, er det hensiktsmessig å gjennomføre større investeringer på de ytre banene på Østlandet.

Kollektivstudien anbefaler at utviklingen av kollektiv- og jernbanesystemet på Østlandet bør skje i tre hovedtrinn:

1. Fullfør tiltakene i sammenligningsalternativet (SA), som gir et nødvendig grunnlag for videre utvikling. Dette omfatter togtilbudet i nullalternativet, kombinert med prosjekter i Nasjonal transportplan (NTP 2025–2036), som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode. Dette er utgangspunktet for studien, og danner grunnlaget for vurdering av øvrige tiltak.
2. Realiser ny Rikstunnel som det viktigste tiltaket for å sikre kapasitet, robusthet og et pålitelig togtilbud. For å modne tiltaket og sikre nødvendig kunnskapsgrunnlag om prosjektet, bør forprosjektfasen igangsettes. Denne fasen er avgjørende for planleggingen og må starte i tide, på

grunn av prosjektets lange ledetid og behovet for å utvikle et funksjonelt nav for jernbanen mot 2050.

3. Videreutvikle togtilbudet gjennom korridorvis tiltak for å styrke regional mobilitet og forbedret tilbudet på de enkelte banestrekningene. Dette omfatter togtilbudet som følger av åtte utviklingskonsepter på hver sin banestrekning ut fra Oslo. Konseptene er uavhengige av hverandre og kan gjennomføres enkeltvis.

Denne rekkefølgen gir størst måloppnåelse totalt, og legger grunnlaget for et bærekraftig og robust transportsystem som kan møte veksten i etterspørsel mot 2050.

Behov for en ny Rikstunnel

Kollektivstudien viser at Rikstunnelen er avgjørende for å kunne møte fremtidig etterspørselsvekst og samtidig redusere forsinkelser i hele togsystemet.

Rikstunnelen er et tiltak med svært høye investeringskostnader, men gir samtidig betydelig nytte for de reisende. Gevinstene består blant annet av kortere reisetid, redusert trengsel og forbedringer i punktligheten som følge av færre forsinkelser. Selv om de prissatte virkningene isolert sett ikke veier opp for kostnadene under basisforutsetningene, innebærer tiltaket flere samfunnsgevinster som ikke lar seg tallfeste- særlig knyttet til areal- og byutvikling, økt robusthet og styrket beredskap. Samlet sett vurderer vi tiltaket å gi betydelig samfunnsgevinster.

Beslutningen om å igangsette planlegging av Rikstunnelen bør tas i nær fremtid. Tidligst åpning av ny Rikstunnel er anslått til rundt 2050.

5.1.2 Godsstrategi

Jernbanedirektoratets godsstrategi undersøkte jernbanens rolle i transportsystemet for gods i et 2050-perspektiv, og hvilken tilrettelegging som er nødvendig i de ulike transportkorridorene.

Prosjektbeskrivelse

I Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan (NTP) 2025–2036 angir Samferdselsdepartementet at Jernbanedirektoratet får i oppdrag å utarbeide en ny godsstrategi . Oppdraget beskrives nærmere i supplerende tildelingsbrev 7/2024, der det også bestilles en ny fjerntogstrategi og en kollektivstudie for Østlandet.

Godsstrategien skal være en del av beslutningsgrunnlaget for neste rullering av NTP, som skal gjelde for perioden 2029-2040. Den skal også analysere og beskrive jernbanens utvikling for godstransport mot 2050, og ha fokus på jernbanens rolle i hele transportsystemet i et 2050-perspektiv.

Anbefaling

Det store bildet er at prioriterte tiltak i NTP 2025–2036 gir et godt grunnlag for å møte forventet etterspørsel etter gods på bane på lengre sikt. Prioriteringene som er gjort i NTP 2025–2036 synes fortsatt hensiktsmessige. På flere av relasjonene er det imidlertid behov for ytterligere tilrettelegging på lengre sikt, følgende tabell gir en oversikt over status per transportrelasjon:

Relasjon	Er det behov for tiltak ut over NTP-porteføljen i 2050-perspektiv?	Foreligger tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag om utvikling på strategisk nivå?
Oslo–Gøteborg/Sør-Sverige	Nei, NTP er helt eller nesten tilstrekkelig.	Ja
Oslo–Narvik/Midt-Sverige	Nei, NTP er helt eller nesten tilstrekkelig.	Ja
Trondheim–Bodø	Ja, det er behov for tiltak ut over NTP.	Ja, det foreligger tilstrekkelig grunnlag i KVV Nord-Norgebanen og KVV GREEN.

Oslo–Trondheim/ Åndalsnes	Ja, det er behov for tiltak ut over NTP.	Nei, det foreligger ikke tilstrekkelig grunnlag. KVVU GREEN utgjør en delmengde, men det er behov for ytterligere utredning.
Oslo–Bergen	Ja, det er behov for tiltak ut over NTP.	Nei, det foreligger ikke tilstrekkelig grunnlag, relasjonen bør utredes ytterligere.
Oslo –Stavanger	Ja, det er behov for tiltak ut over NTP.	Nei, det foreligger ikke tilstrekkelig grunnlag, relasjonen bør utredes ytterligere.

Utover dette kan anbefalingen oppsummeres som følger per transportrelasjon:

Korridor Oslo–Narvik/Midt-Sverige: Korridoren er den som er totalt tyngst trafikkert av godstog, om en ser kombi- og systemtogsegmentet under ett. Kapasitetsøkende tiltak er under bygging og under planlegging på infrastrukturen i korridoren. De eksisterende effektpakkene, i kombinasjon med de prioriterte enkelttiltakene på Ofotbanen, skaffer nok strekningskapasitet mot 2050, og anbefales gjennomført i sin helhet. I denne korridoren er det også størst overlapp mellom sivile og militære behov. Utvidelse av denne korridoren nordover fra Narvik har blitt vurdert. I tråd med KVVU Nord-Norgebanen anbefaler godsstrategien en utbygging av eksisterende strekninger, dvs. Nordlandsbanen og Ofotbanen, fremfor bygging av nye.

Korridor Oslo–Gøteborg/Sør-Sverige: Korridoren er Norges korteste forbindelse til Sentral-Europa, og det forventes at åpningen av Fehmarnbelt på starten av 2030-tallet vil øke jernbanens konkurransekraft. Prosjekter under gjennomføring og i prioriterte effektpakker er et godt grunnlag for å skaffe nok kapasitet for fremtiden, og det er bare mindre investeringer som er nødvendig utover dette. Det er vesentlig overlapp mellom sivile og militære transportbehov i korridoren.

Korridor Oslo–Trondheim/Åndalsnes: Dette er innlandskorridoren med størst volum i dag, og der vekstpotensialet er størst. Prosjekter under gjennomføring og i prioriterte effektpakker er et godt grunnlag, men ikke tilstrekkelig for å skaffe nok kapasitet på lengre sikt. Det anbefales at disse tiltakene gjennomføres som planlagt. Videre anbefales at flere tiltak utredes i en KVVU om transportsystemet i korridoren Oslo – Trondheim, der også fjerntogtilbudet og Rørosbanens mulige rolle for godstransporten mellom Hamar og Støren inngår.

Korridor Trondheim–Bodø: På transportrelasjonen Trondheim–Bodø står jernbanen relativt sterkt i konkurranse med andre transportformer, grunnet store avstander. Næringslivet indikerer vekstpotensial for jernbanetransport på relasjonen, særlig knyttet til industrien på Helgeland og oppdrettsnæringen. Påbegynte og planlagte tiltak, herunder tiltakene fra KVVU GREEN, anbefales gjennomført. Mot 2050 er det behov for en ny effektpakke for kombigods Trondheim–Bodø med et tiltaksomfang i tråd med anbefalingen fra KVVU Nord-Norgebanen. For Bodø anbefales dessuten en tilpasning av terminalen for å sikre bedre overgang mellom sjø og bane.

Korridor Oslo–Bergen: Oslo–Bergen er relasjonen med nest størst kombivolum i Norge, og det er flere effektpakker under gjennomføring og planlegging som vil øke kapasiteten betydelig. I et 2050-perspektiv er det imidlertid behov for ytterligere tiltak for å dekke prognostisert etterspørsel. Analysene tilsier at en slik kapasitetsøkning kan oppnås til en relativt lav kostnad sammenlignet med andre transportrelasjoner.

Korridor Oslo–Kristiansand–Stavanger: NTP 2025–2036 inneholder ingen tiltak som har kapasitetsøkende effekt for godstrafikken på strekningen. Etterspørselsveksten er imidlertid høy i noen tiltaksalternativer, og overstiger kapasiteten på strekningen. Det anbefales derfor en videre utredning av en effektpakke med kapasitetsøkende tiltak som legger til rette for flere og lengre tog i korridoren.

5.1.3 Fjerntogstrategi

Togtilbudet for lange reiser kobler byområder, og byområder med viktige destinasjoner i underveismarkedet. Fjerntog, inkludert nattog, utgjør et miljøvennlig transportalternativ til vei- og

flytransport. På enkelte strekninger er fjerntoget eneste transporttilbud. Gjennom strategiarbeidet skal vi undersøke hvor og hvor mye det bør satses på å utvikle fjerntogtilbudet for å dekke transportbehovet for lange reiser med tog, og bidra til en omstilling til lavutslippssamfunnet. Strategien bygger på utredning av strekningene Oslo–Bergen, Oslo–Stavanger, Oslo–Trondheim, Trondheim–Bodø, samt de grensekryssende strekningene til Stockholm og Gøteborg/København.

Strategien anbefaler tiltak 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 avgangstids-punkt. En lengre tidshorisont vil også gi rom for å planlegge og gjennomføre flere tiltak som bidrar til frekvensøkning og kortere reisetid.

6 Referanser

- (1) Meld. St. 14 (2023–2024). Nasjonal transportplan 2025–2036. Samferdselsdepartementet. [Meld. St. 14 \(2023–2024\) - regjeringen.no](#)
- (2) Statsbudsjettet 2026 – Tildelingsbrev til Jernbanedirektoratet. Samferdselsdepartementet. [Tildelingsbrev, årsrapporter og instruksjer – Samferdselsdepartementet - regjeringen.no](#)
- (3) Prop. 1 S (2025–2026). Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak). For budsjettåret 2026. Samferdselsdepartementet. [Prop. 1 S \(2025–2026\) - regjeringen.no](#)
- (4) Innst. 13 S (2025–2026). Transport- og kommunikasjonskomiteen. [Innst. 13 S \(2025-2026\) - stortinget.no](#)
- (5) Jernbanedirektoratet. 2020. *Integrering av tilbringertjenesten til Oslo lufthavn. Supplerende analyser.* (Dokumentnr. 201900429-15). [Tilleggsutredning: Integrering av tilbringertjenesten til Oslo Lufthavn - Jernbanedirektoratet](#)
- (6) Jernbanedirektoratet. 2025. *Plan for nasjonale verkstedbehov. Oppdrag nr. 28-2024.* (Dokument nr. 2025/596-2). [Plan for nasjonale verkstedbehov - Jernbanedirektoratet](#)