

Høringsnotat

Kollektivstudie for Østlandet

Utarbeidet av Ida Bøe	Saksnummer 1961/2024
Godkjent av Jan Frederik Geiner	Journalpostnummer 106
Dato 06.08.2026	Versjon 01
Endringslogg:	

Innhold

1	Innledning.....	5
1.1	Innledning og bakgrunn	5
1.2	Innspill og håndtering	5
2	Oppsummering av innspill	6
2.1	Hovedinntrykk	6
2.2	Rikstunnelen har bred oppslutning, men ikke som begrunnelse til å utsette andre tiltak.	6
2.3	Samfunnsøkonomisk analyse	6
2.4	Metodevalg og kommunikasjon	7
2.5	Samordning mellom tog og øvrig kollektivtransport, inkl., takst, billetter og mating	7
2.6	Om involvering, medvirkning og tillit til planprosesser	7
2.7	Oppsummering	8
3	Innspill	9
3.1	Buskerud fylkeskommune	9
3.2	Akershus fylkeskommune	9
3.3	Vestfold fylkeskommune.....	9
3.4	Østfold fylkeskommune	10
3.5	Telemark fylkeskommune.....	10
3.6	Oslo kommune	10
3.7	Innlandet fylkeskommune.....	11
3.8	Trøndelag fylkeskommune	12
3.9	Vestby kommune	12
3.10	Kongsberg kommune	12
3.11	Lillestrøm kommune.....	13
3.12	Ringerike kommune	13
3.13	Statens vegvesen	13
3.14	Bane NOR	14
3.15	Miljødirektoratet	14
3.16	Norske Tog	15
3.17	Vy.....	16
3.18	Ruter.....	16
3.19	Buskerudbyen	17
3.20	Gjøvikregionen	18
3.21	Ringerike kommune prosjektgruppe for Togring Viken Vest.....	18
3.22	Kongsvingerregionen Interkommunalt politisk råd	18
3.23	Osloregionen IPR.....	19
3.24	Ringeriksregionen IPR	20
3.25	Interkommunalt politisk råd Nord-Østerdal	20
3.26	Kollektivtrafikkforeningen.....	20
3.27	OMA (Oslo Metropolitan Area).....	21
3.28	Forum Nye Bergensbanen	21
3.29	Jernbaneforum Røros- og Solørbanen	21
3.30	Jernbaneforum Kongsvingerbanen	21
3.31	For Jernbane	22
3.32	Norsk Bane AS	22
3.33	Naturvernforbundet	22
3.34	NHO Vestfold og Telemark	23

3.35	RingHall-alliansen, Ringerike Næringsforening, NHO Viken Oslo, LO Hallingdal og Ringerike	23
3.36	Siemens mobility	23
3.37	Natalia Kedzior, Ncon Business Consultancy	24
3.38	Vidar Saetre	24

1 Innledning

1.1 Innledning og bakgrunn

Kollektivstudie for Østlandet har vært på offentlig høring i perioden 15.04-2026-15.06.2026. Formålet med høringen har vært å gi berørte aktører og andre mulighet til å komme med innspill til studiens analyser, vurderinger og anbefalinger før det videre arbeidet med oppfølging av kollektivtransporten på Østlandet.

Høringen har gitt nyttige innspill til studiens faglige innhold og til hvordan analyser, prioriteringer og metodiske valg blir oppfattet og forstått av ulike aktører. Samlet sett gir uttalelsene et godt bilde av både støtte til studiens hovedretning og de utfordringene som følger av å prioritere mellom mange viktige utviklingsbehov innenfor begrensede økonomiske rammer.

Samtidig med Kollektivstudien, har det blitt utarbeidet en fjerntogstrategi og en godstrategi. De tre utredningene ble gjennomført hver for seg, men er sett i sammenheng. Mange av høringsinnspillene kommenterer på alle tre utredninger på tvers, og dette er synliggjort i oppsummeringen i høringsnotatet.

1.2 Innspill og håndtering

Det ble mottatt 38 høringsuttalelser fra et bredt spekter av aktører, herunder fylkeskommuner, kommuner, statlige virksomheter, kollektivselskaper, jernbaneaktører, næringslivsorganisasjoner, interesseorganisasjoner og privatpersoner. Høringen har dermed fanget opp synspunkter fra både offentlige myndigheter, transportsektoren, næringslivet og interessegrupper med engasjement for utviklingen av jernbanen på Østlandet.

Flesteparten av innspillene kommer fra aktører med direkte interesser knyttet til bestemte banestrekninger eller geografiske områder. Dette preger også innholdet i uttalelsene, hvor mange understreker betydningen av forbedringer på egne strekninger eller i egne regioner. Samtidig er det flere gjennomgående temaer på tvers av aktørgruppene, blant annet knyttet til behovet for økt jernbanekapasitet, styrket samordning mellom tog og øvrig kollektivtransport, samt betydningen av forutsigbarhet og langsiktighet i utviklingen av jernbanesystemet.

Etter mottak av innspillene har de blitt gjennomgått av Jernbanedirektoratet og det er laget en oppsummering av hvert innspill. De enkelte innspill oppsummeres og kommenteres i kapittel 3. De fleste innspill som omhandler politiske prioriteringer tas til orientering, i de tilfeller der innspillene stiller spørsmål ved metodiske valg eller peker på feil eller mangler kommenteres dette.

2 Oppsummering av innspill

Basert på høringsuttalelsene fremstår det som at det er bred støtte til hovedretningen i studien, men også tydelige forventninger om høyere ambisjoner, raskere gjennomføring og større oppmerksomhet om enkelte temaer. Følgende hovedtrekk vurderes som særlig relevante for Samferdselsdepartementet å forstå.

2.1 Hovedinntrykk

Høringen viser bred støtte til kollektivstudiens utfordringsbilde, problemstilling og hovedkonklusjoner. Et klart flertall av høringsinstansene støtter målet om å styrke jernbanens rolle som rygggraden i transportsystemet på Østlandet, og det er bred enighet om at kapasitetsutfordringene gjennom Oslo må løses dersom jernbanen skal kunne ta en større del av framtidig transportvekst. Særlig er det stor oppslutning om behovet for økt kapasitet, robusthet og punktlighet gjennom etablering av Rikstunnelen. Blant dem som uttrykker tydelig støtte finner vi fylkeskommuner, kommuner, næringslivsorganisasjoner, kollektivaktører og deler av jernbanesektoren.

Samtidig viser høringen at mange aktører er opptatt av hvordan prioriteringen av Rikstunnelen påvirker utviklingen av øvrige banestrekninger. Mens det er bred enighet om at tiltaket er viktig for hele jernbanesystemet, uttrykker mange bekymring for at nødvendige forbedringer på enkeltstrekninger blir skjøvet for langt ut i tid. Dette gjelder særlig aktører som representerer konkrete korridorer eller regioner. Høringen viser en utfordring i jernbanen: Selv om det er bred enighet om behovet for systemtiltak som kommer hele nettet til gode, vil lokale og regionale aktører naturlig prioritere utvikling av den infrastrukturen som de oppfatter har størst betydning for egen region.

2.2 Rikstunnelen har bred oppslutning, men ikke som begrunnelse til å utsette andre tiltak

Det mest gjennomgående budskapet i høringen er støtte til etablering av Rikstunnelen. Høringsinstansene er i stor grad enige i at kapasitet gjennom Oslo er den mest kritiske flaskehalsen for jernbanesystemet, og at tunnelen vil gi gevinster for kapasitet, robusthet, punktlighet som utviklingen av togtilbudet på hele Østlandet er avhengige av.

Samtidig er det tydelig at mange reagerer på en oppfattet prioriteringsrekkefølge der øvrige investeringer må vente til Rikstunnelen er realisert.

Et bredt spekter av aktører mener at Rikstunnelen må utvikles parallelt med andre modne eller høyt prioriterte prosjekter, ikke sekvensielt. Flere peker også på at planleggingen bør forseres for å kunne realiseres tidligere enn tidslinjen som fremkommer i studien. Det er også flere forslag om at realisering av nytt Oslo-nav bør følge annen finansiering som ikke påvirker jernbanebudsjettet.

2.3 Samfunnsøkonomisk analyse

Flere høringsinstanser etterlyser større oppmerksomhet om regional utvikling, arbeidsmarkedseffekter, næringsutvikling, arealutvikling, samfunnssikkerhet og beredskap, og at dette burde fått en større plass i de samfunnsøkonomiske analysene. Dette er innspill som går

igjen på tvers av geografi og interessegrupper. Flere peker dessuten på at nytten av infrastrukturtiltakene burde vurderes mer samlet på tvers av de tre strategiske utredningene, for å synliggjøre systemeffekter og samlet samfunnsnytte. Det er bekymring for at nytten av jernbaneinvesteringer undervurderes, dette gjelder på tvers av de tre utredningene.

2.4 Metodevalg og kommunikasjon

Høringen viser videre at studiens langsiktige perspektiv ikke er blitt oppfattet like godt av alle aktører. Et par etterlyser analyser av mindre og mer kortsiktige tiltak som kan gi gevinster raskere og til lavere kostnad. Dette er relevante problemstillinger, men ligger delvis utenfor studiens hovedformål. Et viktig mål med studien har vært å etablere et mer helhetlig kunnskapsgrunnlag for de store strategiske valgene, fremfor å identifisere enkeltstående kortsiktige forbedringstiltak.

Et tema i flere innspill er at studien oppfattes å ha et for sterkt fokus på Oslo-rettede reiser. Vår vurdering er at dette i stor grad handler om hvordan analysearbeidet og metodikken er blitt kommunisert. Kollektivstudien omfatter all trafikk i analyseområdet, og vurderingene bygger på et omfattende forarbeid og analyser av hele transportsystemet. Erfaringene fra både gjennomføringen av studien og høringen tilsier at formidlingen av de metodiske grepene og analysene ikke har truffet godt nok. I et forsøk på å være transparente om analyser og delresultater kan vi ha lagt for stor vekt på enkelte analyseelementer, noe som har bidratt til et inntrykk av at Oslo-rettede reiser har hatt større betydning enn de faktisk har hatt. Høringen viser at dette har skapt enkelte misforståelser om studiens innretning og analysegrunnlag.

Når det gjelder teknologi og digitalisering, peker enkelte høringsinstanser på at dette burde hatt en mer sentral rolle i studien. Vår vurdering er at studien bygger videre på tidligere utredningsarbeid, inkludert nyere konseptvalgutredninger hvor potensialet for blant annet ERTMS, automatisering og digitalisering er analysert. Kollektivstudien har lagt til grunn eksisterende kunnskapsgrunnlag og anbefalinger på dette området, fremfor å gjennomføre nye vurderinger av de samme problemstillingene. Høringen viser imidlertid at dette kunne vært kommunisert tydeligere i rapporten.

2.5 Samordning mellom tog og øvrig kollektivtransport, inkl., takst, billetter og mating

Et annet tydelig budskap fra høringen er ønsket om sterkere samordning mellom tog og øvrig kollektivtransport i det videre arbeidet til Jernbanedirektoratet. Mange aktører peker på behovet for bedre takst- og billettintegrasjon, tettere samarbeid mellom statlige og regionale aktører og videre utvikling av knutepunkter og matekonsepter. Dette fremstår som stor grad av enighet på tvers av høringsinstansene. Flere høringsinnspill peker på at dette bør inngå i den videre oppfølgingen av studien.

2.6 Om involvering, medvirkning og tillit til planprosesser

Høringen viser at involvering og forankring er krevende i store, langsiktige jernbaneutredninger. Kollektivstudien omfatter et svært stort analyseområde, og det har ikke vært mulig å involvere alle berørte kommuner direkte. Studien bygger i stor grad på eksisterende kunnskapsgrunnlag og tidligere utredninger, noe som også innebærer at utfordringer eller uenigheter fra tidligere

prosesser videreføres inn i nye analyser. Innspillet fra Lillestrøm kommune viser dette på en tydelig måte.

Flere høringsinstanser peker på viktigheten av at statens utvikling av jernbanenettet følges opp gjennom faktisk gjennomføring av vedtatte planer og ambisjoner. Kommuner og fylkeskommuner innretter sin arealutvikling etter statlige mål og forventninger om framtidig togtilbud. Når planlagte investeringer eller tilbudsforbedringer utsettes eller endres, utfordrer dette tilliten til planprosesser og langsiktige strategier. Høringen viser at forutsigbarhet og gjennomføringsevne er viktige forutsetninger for et godt samspill mellom transportpolitikken og lokal og regional samfunnsutvikling.

2.7 Oppsummering

Samlet sett bekrefter høringen at det er bred støtte til studiens overordnede retning, problembeskrivelse og konklusjon om behovet for å styrke jernbanen som rygggrad i kollektivsystemet.

Samtidig viser høringen at det er behov for tydeligere kommunikasjon av studiens formål, tidsperspektiv, metodiske tilnærming og sammenhengen mellom de ulike analysene som ligger til grunn for anbefalingene.

Høringen viser også at det eksisterer store forventninger til videre utvikling av jernbanen i de ulike regionene, og at utfordringen fremover i stor grad handler om prioritering mellom mange tiltak som hver for seg har gode faglige begrunnelser, men som samlet overstiger tilgjengelige ressurser

3 Innspill

Innspillene er oppsummert i denne rekkefølgen, 1, fylkeskommuner og kommuner, 2, etater og statlige aktører, 3, interesseorganisasjoner, 4 næringsliv og virksomheter, 5 enkeltpersoner.

3.1 Buskerud fylkeskommune

Oppsummering:

Buskerud støtter anbefalingene i Kollektivstudie for Østlandet.

Buskerud forventer at planlegging av Rikstunnelen prioriteres og forseres slik at tiltaket kan ferdigstilles tidligere enn estimert i utredningen. Prosjektet bør finansieres gjennom en særskilt ordning slik at det også blir rom for andre jernbaneinvesteringer i planperioden.

Buskerud mener at strekningen Drammen-Hokksund bør utbygges for dobbeltspor, Kollektivstudien viser at økt regiontrafikk her gir høy nytte, Buskerud mener at ved inkludering av nytte for fjerntog og godstrafikk så vil utvikling av strekningen se enda mer lønnsom ut.

Buskerud mener at Kollektivstudien er for lite ambisiøs da det kun er sett på eksisterende togmarked. Buskerud vil gjerne ha vurdert/utredet opprettelse av persontransport mellom Drammen-Hønefoss via Randsfjordbanen.

Buskerud ønsker fortgang i arbeid med takstsamarbeid, og ber Jernbanedirektoratet ta initiativ til trinn 1 "Fri start og ankomstsone for overgang mellom buss og tog" som beskrevet i notat 7 inkludert forslag til finansieringsløsning for en slik modell på Østlandet, videre mener Buskerud at fremtidige (tog)trafikkavtaler bør være bruttokontrakter i takstsamarbeidsområder.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

3.2 Akershus fylkeskommune

Oppsummering:

Akershus fylkeskomme støtter i hovedsak Jernbanedirektoratet sin anbefaling om å trinnvis utvikle kollektiv- og jernbanesystemet på Østlandet. Fylkeskommunen understreker at oppnåelse av nullvekstmålet krever at staten bidrar mer til å utvikle knutepunkt og hovedlinjer for tog, t-bane og buss i regionen. Jernbaneprosjektene som følger av NTP (2025-2036) må realiseres, og det må settes i gang videre planlegging av Rikstunnelen. Fylkeskommunen fremhever også betydningen av innfartsparkering som virkemiddel for å gjøre kollektivtransport mer tilgjengelig og attraktiv for flere reisende.

Jernbanedirektorates vurdering: Innspillet tas til orientering.

3.3 Vestfold fylkeskommune

Oppsummering:

Vestfold vurderer det som alvorlig at jernbanetiltaket Stokke-Sandefjord blir anbefalt gjennomført etter Rikstunnel i kollektivstudiens anbefaling.

Studien undervurderer etterspørselspotensialet og de regionale effektene utenfor Oslo-området. Vestfold mener at gjennomføring av to-tog-i-timen til Skien kan gjennomføres uten at tiltaket fører til ytterligere belastning på eksisterende Oslotunnel. De minner også om at eksisterende enkeltspor sør for Tønsberg er utdatert med stor risiko for uønskede hendelser, stort behov for oppgradering av banen.

Flere av analysene i studien gir et systematisk svakt bilde av etterspørselspotensialet i ytre

IC_korridorer. Byene i Vestfold og Grenland utgjør et samlet bo- og arbeidsmarked på 300 000 mennesker, og beregnet fremtidig etterspørselspotensial fremstår derfor som feil. Vestfold etterlyster supplerende beregninger med RTM innenfor Grenland-Tønsberg-området for å studere etterspørsel her på en mer detaljert måte.

Det er en svakhet ved de samfunnsøkonomiske analysene at ikke flere viktige virkninger i ytre-IC er inkludert, som knutepunktutvikling (areal), utvikling av Torp lufthavn, beredskap og motstandsdyktighet. Beregnet nytte for ytre-IC burde vært samkjørt med godsutredningen, her er det samspillseffekter som ikke er inkludert.

Bypakke Tønsbergregionen etableres fra sommeren 2026, dette er begrenset grad reflektert i modellberegningene og bidrar til at etterspørselspotensialet undervurderes.

Jernbanedirektoratets vurdering: Kollektivstudien er gjennomført i Jernbanedirektoratets rolle som fagorgan og rådgiver for framtidig politikk. Analyseopplegget og anbefalingene er derfor ikke bundet av prioriteringene i gjeldende NTP, men bygger på faglige vurderinger av langsiktige utviklingsbehov og samfunnsnytte. Innspillet for øvrig tas til orientering.

3.4 Østfold fylkeskommune

Oppsummering:

Østfold mener det er viktig å gjennomføre tiltak som allerede er planlagt og prioritert i NTP for Vestre og Østre linje.

Ny Rikstunnel må planlegges og realiseres innen 2052 uten at det fortrenger tiltak og utvikling av ytre IC.

Pris på tog må være konkurransedyktig.

Østfoldbanen må videreutvikles som et sentralt sikkerhetspolitisk virkemiddel.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering

3.5 Telemark fylkeskommune

Oppsummering:

Telemark støtter anbefaling om å realisere Rikstunnel for å redusere Oslo som flaskehals for korte og lange togreiser.

Vestfoldbanen (ytre-IC) må prioriteres for ferdigstilling for å sikre to tog i timen til Skien.

Om restriktive tiltak skal iverksettes i byene, må jernbanen spille en større rolle, dette gjelder også i Grenland.

Nytt togstopp sentralt i Skien vil øke markedsgrunnlag for kollektivtransport til en relativt lav pris.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

3.6 Oslo kommune

Oppsummering:

Oslo kommune legger til grunn at staten vil fullføre de prosjektene som allerede ligger i NTP med oppstart første seksårsperiode.

Oslo kommune mener at staten bør prioritere jernbanen høyere. Jernbanen binder sammen hovedstadsregionen og bidrar sterkt til at den fungerer som ett storbyområde og en felles bo- og arbeidsmarkedsregion, og samtidig er klimavennlig. Det er svært viktig at punktlighet og pålitelighet på jernbanen forbedres fra dagens situasjon, eller slutter folk å velge jernbane. Etter vedlikehold og fornyelse av eksisterende infrastruktur, prioriterer Oslo kommune en ny jernbaneforbindelse mellom Oslo S og Lysaker - foreløpig kalt Rikstunnelen. Oslo kommune

legger vekt på at Rikstunnelen vil øke både driftsstabilitet og kapasitet for hele Østlandet ikke bare for Oslo. Denne prioriteringen innebærer at større korridorvisse utbygginger prioriteres først etter, eller i parallell med Rikstunnelen.

Oslo kommune har merket seg at planleggingen ikke er påbegynt, til tross for at samferdselsministeren har uttalt at planleggingen er prioritert med sikte på ferdigstilling på midten av 40-tallet. Manglende avklaringer knyttet til Rikstunnelen påvirker arealutvikling i Oslo, som Skøyen byutviklingsområde.

Om knutepunktutvikling: Flere av knutepunktene som i studien ligger svært nær hverandre, som Hauketo og Holmlia, Oslo kommune mener det er smart å differensiere mellom lokale og regionale knutepunkt, iht. Ruters matestrategi er Holmlia et lokalt knutepunkt mens Hauketo kan utvikles til et regionalt knutepunkt med økt mating. I det videre arbeidet bør det vurderes om matestrategien som presenteres i studien er realistisk, siden det er pekt ut flere knutepunkt der det er lite potensial for økt mating. Når det kommer til innfartsparkering er det viktig at hovedparten av reisen gjøres kollektivt, det betyr at innfartsparkering i hovedsak må ligge utenfor sentrumsområder. Det er behov for en tydeligere og mer helhetlig aktørstruktur i utvikling av knutepunkt, med tanke på blant annet prioritering av behov, ønsker, aktiviteter, transportfunksjoner, og mer. En samlet og mer entydig ansvars plassering vil gi bedre utvikling. Oslo kommune ber staten ta større ansvar for oppnåelse av nullvekstmålet, jernbanen har betydelige konkurransefortrinn mot andre transportformer og er en helt nødvendig del av trafikkavviklingen. Det er behov for bedre samarbeid mellom tog og fylkeskommunal kollektivtrafikk. Jernbanesektoren må bidra gjennom utvikling av effektive knutepunkt og legge til rette for mating fra buss, og takstsamarbeid. Oslo kommune ber om at Jernbanedirektoratet samarbeider tett med kommunen og Ruter om den videre utviklingen av jernbanetilbudet.

Jernbanedirektoratets vurdering: Kollektivstudien anbefaler at samspillet mellom tog og øvrig kollektivtransport videreutvikles i tråd med transportformens styrker og fortrinn. Analysene av knutepunkt og mating er benyttet som grunnlag for å vurdere mulige effekter, men representerer ikke en anbefaling om konkret utforming eller implementering. Dette forutsetter videre utredning og utvikling i samarbeid mellom relevante aktører. Innspillet tas med i den videre oppfølgingen av Kollektivstudien. Jernbanedirektoratet legger vekt på et godt samarbeid med Oslo kommune og Ruter i det videre arbeidet med utvikling av knutepunkt, mating og togtilbudet. For øvrig tas innspillet til orientering.

3.7 Innlandet fylkeskommune

Oppsummering:

Innlandet mener studien har et for sterkt fokus på Oslorettede reiser, og savner et større fokus på videreutvikling av reisestrømmer utover i grenene og tilrettelegging i mellomstore og små byer utenfor Oslo. Utnytting av kapasitet på togene i motrush er ønsket. Det er i studien lagt for stor vekt på befolkningsprognoser som grunnlag for prioriteringer, Innlandet savner vektlegging av næringsutvikling og arealpolitikk som grunnlag for etterspørselsutvikling. Det burde vært lagt større vekt på samfunnsvirkninger som ikke er prissatt i den samfunnsøkonomiske analysen, blant annet samfunnssikkerhet og beredskap, arealutvikling, bymiljø, næringsutvikling og arbeidsmarkedseffekter.

Innlandet mener at det er viktig at togtilbudet ikke reduseres på strekninger der det allerede er et tilbud.

Det er et ønske å få på plass et helintegrert billettsystem med lave takster som dekker hele Østlandet, det er en utfordring i dag at togbillettene er mer kostbare enn bussbillettene.

Innlandet støtter studiens konklusjon om viktigheten av Rikstunnelen. Samtidig kan ikke andre tilbudsforbedringer vente til den er ferdig, korridorvisse tiltak må gjøres i parallell.

Reisetiden på Gjøvikbanen er for lang, kapasiteten i persontogtilbudet på Kongsvingerbanen må utvides, og det er behov for etablering av to tog i timen nord for Hamar i forbindelse med etablering av det store Mjøssykehuset på Moelv i 2032. I tillegg bør sammenkobling mellom Gjøvikbanen og Dovrebanen utredes, en lik kobling vil gi økt robusthet i det nasjonale jernbanesystemet som binder Oslo og Trondheim sammen.

Jernbanedirektoratets vurdering: All trafikk i analyseområdet er inkludert i studiens analyser, men høringen viser at den metodiske tilnærmingen og formidlingen av analysene har skapt et inntrykk av et sterkere fokus på Oslo-rettede reiser enn det som har vært tilfelle, for øvrig tas innspillet til orientering.

3.8 Trøndelag fylkeskommune

Oppsummering:

Trøndelag fylkeskommune er opptatt av at kapasitet som bygges ut på Østlandet også har ringvirkninger for andre landsdeler.

Utbygging av Hamar-Lillehammer for to tog i timen til Lillehammer er nasjonalt viktig og har stor betydning for reisetiden mellom Trondheim og Oslo.

Trøndelag fylkeskommune ser at det kan være behov for etablering av ny Rikstunnel i Oslo som vil legge til rette for økt frekvens og bedre punktlighet for region- og fjerntog som kjører via Dovrebanen. Trøndelag er tydelige på at tunnelen ikke må gå på bekostning av, eller blir prioritert fremfor anbefalte tiltak på Dovrebanen og Trønderbanen.

Hovedutvalget for samferdsel ber om at prisvirkemiddel og bedre samordning mellom tog og fylkeskommunalt tilbud blir vektlagt i det videre arbeidet for oppfølging av strategiene.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

3.9 Vestby kommune

Oppsummering:

Vestby kommune mener at jernbanen fortsatt skal være ryggraden i lokaltrafikken på Østlandet, og at det må legges til rette for en stabil og pålitelig jernbane med økt frekvens på Sonsveien og Vestby stasjon. Rikstunnelen må etableres.

Det må innføres et helhetlig takstsystem iht. BØR-avtalen. Prisene må være konkurransedyktige og lave, dette må kombineres med god bussmating og innfartsparkeringer.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

3.10 Kongsberg kommune

Oppsummering:

Det er et akutt behov for økt togfrekvens til Kongsberg, dette er ikke et lokalt anliggende, men av nasjonal betydning knyttet til verdiskaping, beredskap, eksport og kompetanse. Kongsberg er Norges viktigste industrikommune og har landets mest avanserte teknologimiljø, veksten i arbeidsmarkedet er så sterk at arbeidskraft må rekrutteres utenfra, dette gjør at et forbedret kollektivtilbud er kritisk for videre utvikling. Det er behov for to tog i timen til Kongsberg umiddelbart.

Ingen av de foreslåtte tiltakspakkene i kollektivstudien besvarer dette behovet. Kongsberg

erkjenner at kapasitetsutfordringene i Oslo-tunnelen utgjør en barriere for økt togfrekvens på kort sikt, men foreslår en løsning med to tog i timen mellom Kongsberg og Drammen.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

3.11 Lillestrøm kommune

Oppsummering:

Lillestrøm kommune reagerer på enkelte av konseptene som særlig berører Lillestrøm som er inkludert i studiens TA2, og har derfor sendt tidligere innspill knyttet til konseptvalgene på nytt som høringsuttalelse til studien:

Om KVV Kongsvingerbanen: Det er ønske om konsept K3.4 dobbeltspor i dagens trasé mellom Lillestrøm og Kongsvinger. Studien har inkludert K5, dobbeltspor i ny trasé fra Leirsund-Sørumsand, det medfører at banen ikke betjener Fetsund.

Om KVV Hovedbanen Nord: KVVens anbefalte konsept foreslår enten flytting eller nedlegging av Leirsund stasjon, Lillestrøm kommune motsetter seg dette og ber om at utfordringene løses innenfor dagens stasjonsplassering og fremmer derfor forslag om K4.4 som innebærer utvikling av dobbeltspor langs Gardermobanen om Leirsund og Lindeberg, ny stasjon mellom Frogner og Lindeberg.

Om KVV Økt ombordkapasitet i regiontogene: Kommunen ble ikke invitert til å delta i denne KVV-en selv om resultatet har stor betydning for kommunens innbyggere.

Generelt: Lillestrøm kommune har gitt uttrykk flere ganger for at det bør anbefales andre konsepter på lang sikt enn det som er gjort av Jernbanedirektoratet. Kommunedirektøren kan ikke se at det er respondert på dette. Lillestrøm kommune uttrykker at de har vært lojale mot regional plan og legger mesteparten av boligvekst i utpekte områder, som Fetsund. Samtidig legger Jernbanedirektoratet opp til å svekke togtilbudet der gjennom de langsiktige planene. Endring i stoppmønster og nedleggelse av stasjoner brukes som virkemiddel til å effektivisere togdriften, men det må veies opp mot de negative konsekvensene det medfører.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

3.12 Ringerike kommune

Oppsummering:

Ringerike kommune støtter budskapet i studien om at Norge trenger mer jernbane for større kapasitet og sterke nasjonale jernbanekorridorer.

Kommunene etterlyser at samfunnsnyttene av foreslåtte jernbanetiltak burde være beregnet samlet på tvers av de tre separate strategiene for å se den fullstendige nytten i forhold til investeringskostnader.

Kollektivstudien burde i større grad ha vektlagt regionforstørrelse; tiltak som styrker kollektivtilgjengeligheten i omlandsregionene vil bidra til å avlaste presset på Oslo-regionen. Ringeriksbanen og Rikstunnelen må utvikles i parallell, ikke sekvensielt. Ringeriksbanen er klar for investering og gjennomføring.

Ringerike kommune understreker at vedtatte og modne samferdselsprosjekter må følges opp med faktisk gjennomføring.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

3.13 Statens vegvesen

Oppsummering:

Statens vegvesen (SVV) oppfatter at studien ikke besvarer oppdraget, da studien ikke har vurdert alternativer med buss i tilstrekkelig grad, heller ikke bedre bruk av teknologi, og bruk av prisvirkemidler for å redusere og eller spre etterspørselen.

Statens vegvesen oppfatter at hele utviklingsstrategien er avhengig av ett stort og langsiktig grep. Statens vegvesen kjenner seg ikke igjen i utfordringsbildet, og mener at det eksisterende togtilbudet er godt og at det er høy nok frekvens på togtilbudet mange steder innenfor analyseområdet, det vises spesielt til sør-korridoren som eksempel. SVV savner en redegjørelse for hvordan bruk av ny teknologi, herunder innføring av ERTMS kan utsette behov for rikstunnelen.

Statens vegvesen viser til Ruters helhetlig t-baneutredning, og forstår ikke hvorfor jernbaneutredningen ikke har vurdert om det er mulig å løse fremtidens utfordringer med mindre omfattende tiltak som rikstunnel og innføring av veiprising. Vegvesenet savner en tydeligere vurdering av alternativer til jernbanen som rygggrad, og viser til at det er store fordeler med buss som gir flatedekning og tilgang til et større omland. Det gjør kollektivtilbudet mer attraktivt, fordi kollektivtilbudet er mindre sårbart om bussen blir stående i kø sammenlignet med når det er signalfeil på jernbanen.

SVV viser til fordeler knyttet til å opprettholde busslinjer som går i parallell med toget, og at dette burde vært synliggjort bedre.

SVV støtter analysen om at bilrestriktive tiltak er det mest virkningsfulle tiltakene, men vil understreke at det krever at kvaliteten i kollektivtilbudet er tilstrekkelig, restriksjoner på bilbruk uten et godt kollektivalternativ kan gi utilsiktede konsekvenser.

Jernbanedirektoratets vurdering: Statens vegvesens innspill retter seg i hovedsak mot studiens tidsperspektiv, metodevalg og avgrensninger. Kollektivstudien er innrettet mot langsiktige utviklingsvalg for transportsystemet, og bygger videre på eksisterende kunnskapsgrunnlag og tidligere utredninger, herunder vurderinger av teknologi og ERTMS. Statens vegvesen har deltatt i både styringsgruppen og referansegruppen for studien. Innspillet indikerer at studiens rolle, planhorisont og forholdet mellom tidligere utredninger og kollektivstudiens analyser kunne vært kommunisert tydeligere i hovedrapporten. For øvrig tas innspillet til orientering.

3.14 Bane NOR

Oppsummering:

Bane NOR støtter Jernbanedirektoratets anbefaling om å styrke jernbanens rolle som rygggrad, gjennom gjennomføring av tiltak som ligger i sammenligningsalternativet og deretter Rikstunnelen. Samtidig mener Bane NOR at det kan være aktuelt å utrede om tilbudsforbedringer på ytre-IC er mulig å gjennomføre tidligere, og mulig med enklere tiltak enn fullt dobbeltspor. Eksempelvis kan det være aktuelt å se på mulige tilbudsforbedringer til Moelv i tilknytning til nytt sykehus.

Bane NOR ønsker ikke at notat 11 skal fortsatt være publisert etter høringsperioden da det kan fremstå som at Jdir har sin egen parkeringsstrategi (som avviker fra Bane NORs) og de foreslår at notatet fjernes.

Jernbanedirektoratets vurdering: Vurderer om notat 11 skal fjernes, for øvrig tas innspillet til orientering.

3.15 Miljødirektoratet

Oppsummering:

Miljødirektoratet (Mdir) takker for robuste og transparente analyser som kan nytte gjøres også i Miljødirektoratets arbeid med klimatiltak, barrierer og virkemidler.

De tre strategien gir inntrykk av at kapasitetsøkende tiltak må være etterspørselsdrevet, men dersom løftes er det rimelig å anta at også etterspørselen øker - Miljødirektoratet ønsket større fokus på denne problemstillingen i strategiene.

De tre utredningene er ikke sett godt nok i sammenheng, det er derfor rimelig å anta at nytten som er estimert i den enkelte strategi er underestimert. Ønsker analyser av systemeffekter, og drøfting av konsekvenser av segmentvise analyser.

Prising av CO2-utslipp: minner Jernbanedirektoratet om viktigheten av å gjennomføre sensitivitetsanalyser, kan ikke se at det er gjort på klimagassutslipp. Det er svært viktig med systematiske sensitivitetsanalyser, særlig for jernbane der realisering av tiltakene ligger langt frem i tid, gjerne inn på 40-tallet.

Spesielt om Kollektivstudien: Om bruk av UFF-prinsippene, Studien dekker godt flytte transport, og forbedre transport, men Mdir vil gjerne ha mer fokus på Unngå transport. Mdir savner en grundigere gjennomgang av samspillet mellom sykkel og tog, for stort fokus på buss-tog-samspill. Savner analyser av transportmiddelfordeling for reiser til/fra stasjonen, inngår kun som tids- og kostnadskomponenter.

Mdir savner mer detaljerte analyser av utviklingsbaner der nullvekstmålet ikke nås, nullalternativet viser en betydelig vekst i biltrafikk, men studien viser ikke hvilke kostnader det har for kø, klima, areal og andre virkninger. En tydeligere belysning av dette ville styrket beslutningsgrunnlaget. Skulle gjerne sett folkehelse som faktor i den samfunnsøkonomiske analysen, det er rimelig å anta det økt kollektivbruk (som analysene viser) vil bidra positivt til dette.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

3.16 Norske Tog

Oppsummering:

Norske tog er enig i hovedinnretningen i studiens anbefaling.

Norske tog presiserer at utviklingen av norsk jernbane ikke bare handler om infrastruktur, de vil understreke at styrket vedlikehold og tilstrekkelig verkstedkapasitet er avgjørende for stabil togdrift.

Flirt-togene utgjør halvparten av alle persontog i Norge, de skal gå i drift i omlag 20 år til derfor bør oppgradering av togene komme raskt i gang helst i 2027 og senest i 2028.

Type 71 er fortsatt en viktig del av togtilbudet på Østlandet og vil være det de neste 10 årene også forutsatt godt vedlikehold. Jernbanen bør etterstrebe og beholde type 71 så lenge som mulig, derfor er det avgjørende med vedlikehold på disse togene i årene fremover.

Det er ikke mulig å forbedre togtilbudet uten å anskaffe flere tog, og det er avgjørende at vi benytter opsjoner i eksisterende kontrakter. For å opprettholde dagens tilbud må det anskaffes omtrent 15 nye togsett i året, dersom det blir en tilbudsutvikling vil det kreve enda flere togsett pr år. Dersom vi ikke benytter opsjoner i eksisterende kontrakter, og sikrer jevnt tilfang av nye togsett er Norske togs vurdering av kostnadene ved anskaffelser vil øke. Norge er et lite togmarked, og det er krevende å inngå nye kontrakter.

For å oppnå tilbudsforbedringen for lokaltog i sammenligningsalternativet kreves 50 nye lokaltog av type N05, dette er innenfor det som vi har opsjoner på.

Inngåelse av nye kontrakter tar lang tid derfor må innkjøp av nye regiontog starte i første planperiode av kommende NTP.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

3.17 Vy

Oppsummering:

Vy støtter beskrivelsen av utfordringsbildet, og mener det er positivt at studien legger til grunn et høyt ambisjonsnivå for markeds- og tilbudsutviklingen.

Vy er enig i at økt kapasitet og et forbedret togtilbud er nødvendig dersom jernbanen skal ta en større del av transportveksten og bidra til at nullvekstmålet skal nås.

Vy mener at den trinnvise rekkefølgen for togtilbudet i studien er relevant utgangspunkt for å for videre arbeid fordi den synliggjør behovet for å styrke kjernen av jernbanesystemet før de største korridorvise forbedringene får full effekt. Samtidig mener Vy at rekkefølgen ikke bør praktiseres for rigid, det må være rom for målrettede tiltak på eksisterende strekninger der utfordringene er størst i dag. Vy mener at videre utvikling av InterCity-tilbudet må videreføres, og ferdigstillelse av pågående og planlagte IC-investeringer vil være viktig.

Vy støtter hovedprinsippene studien legger til grunn for arbeidsdeling mellom tog og buss, men mener samtidig at bussmating ikke bør avgrenses for snevert. Utenfor de mest sentrale områdene er det ikke realistisk med nettverksfrekvens på togtilbudet (hvert 10. minutt), men bussmating kan likevel ha store gevinster her. Samordning mellom buss og tog kan utvikles under ulike geografiske og markedsmessige forutsetninger. Samtidig bør det konkretiseres hvor bussmating gir et bedre kundetilbud. I flere markeder ivaretar buss viktige lokale behov, og en rendyrket omlegging til mating kan svekke konkurransekraften mot bil dersom reisen blir mer tidkrevende eller mindre direkte.

Vy er skeptisk til rutemodellen i sammenligningsalternativet som medfører 6 tog/t for lokaltogene L1 og L2 og mener at dette grepet i for stor grad begrenser handlingsrommet for regiontogtilbudet. Det medfører et komplekst driftsopplegg med mange avhengigheter. Det er store kapasitetsbegrensninger i dette systemet, og før ny kapasitet gjennom Oslo er etablert vil en tilbudsforbedring for lokaltog gå på bekostning av regiontogene. Hvordan den begrensede kapasiteten brukes før rikstunnelen er på plass må presenteres overfor beslutningstaker som et strategisk og transportpolitisk valg.

Vy mener robustheten i modellresultatene bør vurderes nærmere, og det bør gjennomføres ytterligere sensitivitetsanalyser og alternative utviklingsbaner.

Vy tilslutter seg den faglige begrunnelsen for økt kapasitet gjennom Oslo som avgjørende, men mener at prioriteringen av rikstunnel før korridorvise forbedringer reiser viktige spørsmål. Dersom tiltak på de ytre banene blir liggende som siste trinn er det risiko for at nødvendige forbedringer skyves ut i tid. Vy understreker risikoen for at mindre tiltak med umiddelbar eller nær tids nytte ikke blir realisert dersom de vurderes å komme i konflikt med langsiktige mål. Flere av strekningene i studien står overfor kapasitetsutfordringer allerede i dag, videre arbeid bør legge vekt på å identifisere og prioritere tiltak som kan avhjelpe utfordringene.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

3.18 Ruter

Oppsummering:

Ruter oppfatter at studien ikke ser bredt nok på kollektivtilbudet, at det er for smalt avgrenset når den kun ser på jernbanens markedsområder og at busstilbudet behandles kun som matetilbud til togtilbudet.

Behovet for Rikstunnelen fremstår som svakt begrunnet, og studien gir i begrenset grad innsyn i hvordan sentrale valg og anbefalinger er begrunnet.

Studiens pristiltak og matestrategi er ikke i tråd med Ruters strategi for utviklingen av

kollektivtilbudet i Osloregionen. Der studien legger opp til mer harmonisering av pris [på tvers av fylker], ser vi at utviklingen hos Ruter og andre kollektivselskap å gå i retning av mer differensierte priser.

Studien legger opp til at alle regionbusser i rimelig nærhet av jernbanestasjoner skal mate til knutepunkt, Ruter mener imidlertid at det også i fremtiden er viktig å prioritere noen regionbusser inn til sentrale Oslo.

Nivået på virkemiddelbruken som inngår i studien fremstår som lite realistisk innenfor studiens tidshorisont. Det fremstår av studien at Rikstunnelen isolert sett ikke fører til vesentlig flere kollektivreiser, at det snarere er øvrig virkemiddelbruk som er driveren. Dette innebærer at begrunnelsen for Rikstunnelen i hovedsak knyttet til systemegenskaper i jernbanenettet, og at disse forholdene ikke er godt nok dokumentert og begrunnet i studien. Ruter vurderer det som en svakhet ved studien at ikke mindre inngripende tiltak enn rikstunnelen er vurdert, i tråd med 4-trinns metodikken.

Om takstsystem og billettløsninger så mener Ruter at innføring av BØR-avtalen er for ambisiøst for studiens middels-alternativ, dette er et sterkt tiltak som er vanskelig å gjennomføre og burde derfor vært omtalt i høy innsats.

Studien viser en ønsket framtidssituasjon uten å peke på hvilke barrierer som hindrer den ønskede utviklingen. Hvordan skal en slik utvikling med det samarbeidet som kreves realiseres? Dette skaper usikkerhet rundt realismen til studien.

Jernbanedirektoratets vurdering: Ruters innspill retter seg i hovedsak mot studiens avgrensning, rollefordelingen mellom tog og buss, samt begrunnelsen for Rikstunnelen og virkemiddelbruken som inngår i analysene. Kollektivstudien anbefaler en videreutvikling av samspillet mellom tog og øvrig kollektivtransport basert på transportformenes styrker og fortrinn, men gir ikke anbefalinger om konkret utforming av matestrategier, takstsystemer eller bussnett. Innspillet indikerer at studiens avgrensninger, sammenhengen med tidligere kunnskapsgrunnlag og begrunnelsen for enkelte analyseforutsetninger kunne vært kommunisert tydeligere i hovedrapporten. Jernbanedirektoratet legger vekt på et godt samarbeid med Ruter i det videre arbeidet med utvikling av knutepunkt, mating og togtilbudet. For øvrig tas innspillet til orientering.

3.19 Buskerudbyen

Oppsummering:

Buskerudby-området har betydelig pendling mot Oslo, og et høyfrekvent og pålitelig togtilbud er en forutsetning for dette. Etablering av Rikstunnelen er viktig, og Buskerudbyen støtter at Rikstunnelen prioriteres høyt i utviklingen av kollektivtilbudet på Østlandet. Tidsplanen som er lagt frem i studien er lang, og Buskerudbyen oppfordrer til å se om det er mulig å korte ned tiden til åpning vesentlig, de understreker betydningen av å komme raskt i gang med arbeidet. Buskerudbyen ønsker at det undersøkes flere stopp i timen på Brakerøya og Lier stasjon, dette er viktige stasjoner i Buskerudbyen.

Vest for Drammen ligger det sju jernbanestasjoner innenfor Buskerudbyen, (Sørlandsbanen til og med Kongsberg) som kun har tog 1 gang i timen. Det er behov for et forbedret tilbud med 2 tog i timen, også for å forbedre samspillet og arbeidsdeling mellom buss og tog i området.

Buskerudbyen viser til at dobbeltspor Drammen-Hokksund har lavest estimert investeringskostnad av tiltakene i studiens tiltaksalternativ 2, og samtidig kommer best ut på nytteindikatorene. På bakgrunn av dette ber Buskerudbyen om at tiltaket kan gjennomføres før Rikstunnelen står ferdig.

Buskerudbyen viser til Bane NORs strategi for stasjonene i området, der de som må bruke bil til stasjonen blir henvist til Gulskogen. Tidligere har Gulskogen har vendende tog som har gitt flere

avganger i timen, nå er det kun 1 tog i timen (toget til Kongsberg), Buskerudbyen ber om at tidligere tilbud med at tog vender på Gulslogen fremfor Drammen stasjon re-etableres.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

3.20 Gjøvikregionen

Oppsummering:

StorOslo Nord støtter hovedinnretningen i Kollektivstudien, og mener at jernbanen må fortsatt ha en bærende rolle i utviklingen av bo- og arbeidsmarkedene rundt Oslo, Mjøsregionen og øvrige vekstområdet på Østlandet.

StorOslo Nord støtter også anbefalingen knyttet til Rikstunnelen som det viktigste tiltaket for å sikre kapasitet, robusthet og punktlighet.

StorOslo Nord mener at studiens analyser av nordkorridoren (Oslo-Nittedal_Hadeland-Gjøvik) ikke er god nok, og mener at grenbanene må utvikles i parallell med Rikstunnelen og Oslo-Navet. De ber om at Gjøvikbanen/Nittedalsbanen og Roa-Hønefossbanen må eksplisitt omtales som en strategisk nordkorridor i videre oppfølging av Kollektivstudien, korridoren er viktig for både bo- og arbeidsmarkedsregionene på Østlandet, for fjerntog og godstog som binder landsdelene sammen.

De ber også om at det startes en behovsanalyse/mulighetsstudie med sikte på KVV for ny og kapasitetssterk jernbaneforbindelse Oslo-Roa, arbeidet bør kobles på planleggingen av Rikstunnelen, Ringeriksbanen og videre utvikling av togtilbudet på Østlandet.

Trinnvise tiltak på dagens Gjøvikbanen må prioriteres før Rikstunnelen står ferdig, det gjelder mindre tiltak som kryssingsspor, plattformtiltak, banestrøm som kan resultere i halvtimesfrekvens på indre del.

Videre ber de om at knutepunktutvikling, bussmating, innfartsparkering og takstintegrasjon må konkretiseres for Hadeland og Gjøvikregionen.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

3.21 Ringerike kommune prosjektgruppe for Togring Viken Vest

Oppsummering:

Ringerike og prosjektgruppen for Togring Viken har samme forståelse av utfordringsbilde som studien. Det er en svakhet ved studien at den i for liten grad vurderer nye tverrforbindelser, som Ringeriksregionen som ligger tett opp mot Oslo, Bærum og Asker men som ikke har et togtilbud i dag, til tross for at det ligger jernbaneinfrastruktur her (Randsfjordbanen)

Prosjektgruppen for togtring Viken har dokumentert et betydelig potensial for etterspørsel som kan utløses ved utvikling av et togtilbud uten større investeringer i infrastruktur. En togtring fra Roa-Hønefoss-Hokksund vil gi ekstra robusthet til togsystemet på Østlandet.

Studien peker på at det er flere viktige samfunnsvirkninger som ikke fanges opp i de prissatte virkningene, som arealutvikling, beredskap, regional utvikling og styrket bo- og arbeidsmarkeder. På denne bakgrunn mener prosjektgruppen at det er viktig å utvikle jernbanesystemet med både små og store tiltak (utvikling av togtilbudet på grenbanen i parallell med Oslo-Navet og Rikstunnelen).

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

3.22 Kongsvingerregionen Interkommunalt politisk råd

Oppsummering:

Kongsvingerregionen IPR mener at tiltak som dekker flere transporttjenester (regiontog, fjerntog og godstog) bør prioriteres. Kongsvingerbanen er en slik bane, med sterk strategisk betydning. Kongsvingerregionen IPR mener at Kollektivstudien gir et godt grunnlag for å vurdere hovedprioriteringene på større tiltak i jernbanenettet at studiens grunnleggende problemstilling og utfordringsbilde er korrekt, og støtter studiens målbilde for 2050. Samtidig savnes en større ambisjon for videreutvikling av Kongsvingerbanen. Selv om Rikstunnelen er en sentral flaskehals som må utbedres, er det mulig å gjøre andre utbedringer i parallell. Å vente til Rikstunnelen er ferdig før en gjør større forbedringer på Kongsvingerbanen er ikke greit, de betydelige utfordringene vi ser i dag på regularitet og fulle tog må løses lenge før den tid. Oppgradering av Kongsvingerbanen og omkringliggende banenett gir redundans og avlastning, med betydelige gevinster for regional mobilitet, godstransport og robusthet. Toget må ta en større andel av trafikkveksten inn/ut av Oslo på Romerike. Kollektivstudien viser at etterspørselen etter togreiser kan øke med opptil 140 %, noe som krever betydelig kapasitetsøkning og bedre samspill mellom tog og buss. Prioriteringer av jernbanemidler må rettes mot de sterkeste vekstregionene, det vil si Romerike.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

3.23 Osloregionen IPR

Oppsummering:

Osloregionen mener det er behov for en synteserapport, for å vurdere transportpolitiske mål, samfunnsøkonomisk nytte og tiltak på tvers av de tre strategiske utredningene.

Osloregionen støtter anbefaling om Rikstunnelen, men mener tiltakets betydning for fjerntog og gods burde vært bedre beskrevet. Tiltaket er også avgjørende for fjerntog og gods.

Fremdriftsplanen må kortes ned, en realisering på 50-tallet er ikke akseptabelt. Ambisjonene om realisering på 40-tallet slik det er beskrevet i NTP må opprettholdes.

Det er viktig at andre store jernbaneprosjekter gjøres i parallell med Rikstunnelen, ikke skyves ut i tid.

Osloregionen ber om en mer inngående vurdering av jernbanens og rikstunnelens betydning for forsvar, samfunnssikkerhet og beredskap.

Studien får ikke godt nok frem jernbanens betydning for det samlede kollektivtilbudet på Østlandet, persontogtilbudet er viktig for næringslivet, men det kommer ikke frem, burde vært synliggjort i den samfunnsøkonomiske analysen.

Arbeidet har ikke inkludert kommunene, og det er ikke godt nok.

Studien har et for ensidig fokus på transport til/fra Oslo, et sentralt mål i Osloregionen IPR er å ha flerkjernet utvikling, basert på lokale fortrinn. Det er attraktive byer med sterke kompetansemiljøer rundt om på Østlandet, jernbanen må støtte opp om dette. Selv om reisestrømmer til/fra Oslo er styrende for kapasitet og tilbud, er det viktig å få frem betydningen av motstrøms pendling som også gir økt nytte til jernbaneinvesteringer.

Frem mot kommende NTP bør det utredes samlede tiltakspakker hvor det ses på effekter av tiltak innen jernbane, fremkommelighet for buss, tilrettelegging for å gående og syklene og byutviklingsmidler til mindre byområder.

Det er viktig at knutepunktene integreres i øvrig by- og sentrumsutvikling, det skal være godt å oppholde seg der for myke trafikanter, så transporttilbud, arealbruk og by- og stedsutvikling må ses i sammenheng.

Osloregionen ber om at staten tar et større ansvar for jernbane som den statlige delen av kollektivtilbudet i regionene, og at endringer i rutetilbud skjer i dialog med berørte kommuner, enten det gjelder reduksjon av tilbud eller forbedring. Osloregionen ber også om grundigere

vurderinger av muligheter knyttet til videre utvikling av Gjøvikbanen og tverrforbindelsen Roa-Hønefoss.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

3.24 Ringeriksregionen IPR

Oppsummering:

Ringeriksregionen IPR mener det er avgjørende at studienes (alle tre) budskap følges opp med konkrete prioriteringer og gjennomføringsevne.

Ringeriksregionen IPR mener de tre strategiene må ses mer i sammenheng, dette gjelder særlig samfunnsnyttene av jernbaneinvesteringer.

Kollektivstudien burde i større grad vektlagt regionforstørrelse som et aktivt kapasitetsgrep, ikke med tanke på transport, men med tanke på arealutvikling, bolig og arbeidskraft og regional balanse.

Rikstunnelen og Ringeriksbanen må utvikles i parallell, ikke sekvensielt. Økt kapasitet gjennom Oslo er viktig for å sikre mer robust og fremtidsrettet jernbanesystem, men kan ikke skje på bekostning av Ringeriksbanen og andre jernbaneprosjekter.

Vedtatte og modne samferdselsprosjekter må følges opp med gjennomføring, ellers utfordres tilliten til de nasjonale planprosessene.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

3.25 Interkommunalt politisk råd Nord-Østerdal

Oppsummering:

Kollektivstudien har et for sterkt fokus på Oslo-rettet transport, mens andre markeder, reisemål og uutnyttet kapasitet i motrushretning får for lite oppmerksomhet.

Næringspolitikk, arealpolitikk, infrastrukturinvesteringer, samfunnssikkerhet, beredskap, byutvikling og arbeidsmarkedseffekter har fått for lite oppmerksomhet i studien.

Rikstunnelen er viktig for kapasitet, robusthet og beredskap, men andre tiltak kan ikke utsettes til tunnelen er ferdigstilt. Det burde vært synliggjort om alternative driftsopplegg får mer ut av dagens kapasitet.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

3.26 Kollektivtrafikkforeningen

Oppsummering:

Kollektivtrafikkforeningen stiller seg bak studiens anbefaling.

Deres innspill går på bedre integrasjon av reiser på tvers av jernbane og fylkeskommunal transport gjennom takst- og billettsamarbeid. Sømløse reiser på tvers av transporttjenester er av stor betydning for de reisende, og i dag er det fortsatt betydelige deler av Østlandet som ikke har et helintegrert takstsamarbeid. Kollektivtrafikkforeningen mener derfor at utvidelse av takstsamarbeid bør løftes tidligere inn som virkemiddel enn det de oppfatter at studien legger opp til. Helintegrert takst- og billettsamarbeid på hele Østlandet bør jobbes for allerede nå.

De fylkeskommunale kollektivselskapene opplever betydelig utfordringer med dagens samarbeid om takst og billetter, en av utfordringene som er identifisert handler om at fylkene har bruttokontrakter med sine operatører mens staten benytter nettokontrakter. Dette gir motstridende interesser særlig i håndtering av takstdifferanser. Dagens system gir ikke en god samfunnsøkonomisk utnyttelse av de samlede ressursene.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

3.27 OMA (Oslo Metropolitan Area)

Oppsummering:

Oslo Metropolitan Area (OMA) stiller seg bak Kollektivstudiens anbefalinger, og mener at jernbanekapasiteten i Oslo-navet må styrkes. Det er nødvendig at Rikstunnelen blir formelt besluttet så raskt som mulig.

Et forbedret togtilbud som følge av Rikstunnelen muliggjør fortetting ved regionale knutepunkt. Drammen, Sandvika, Lysaker, Lillestrøm, Jessheim, Ski, Ås og Moss er områder med betydelig potensial for fortetting. Dette krever at vi har et jernbanetilbud som har kapasitet til å betjene større befolkninger i disse områdene.

Fraværet av et forbedret tilbud står i veien for utvikling i Oslo. Byutvikling på Skøyen og områdeplan ble vedtatt i 2023, planen er i tråd med rikspolitiske retningslinjer, nullvekstmålet og byvekstavtalen. OMA peker på at en avklaring av rikstunnel er svært viktig for å forløse byutvikling på Lysaker.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

3.28 Forum Nye Bergensbanen

Oppsummering:

Forum Bergensbanen er enig i utfordringsbildet, og konklusjonene om at framtidens transportutfordringer krever betydelige investeringer i jernbanen.

De tre studiene svarer ikke godt nok på det avgjørende spørsmålet om prioritering og hvilke prosjekter som skal bygges nå.

Forumet er enig i at kapasitetsutfordringene i Oslo-navet (rikstunnelen) må løses, men at det ikke må brukes som begrunnelse til å utsette prosjekter som allerede er klare for gjennomføring.

Ringeriksbanen må utvikles i parallell med Rikstunnel, ikke i etterkant. Planleggingen av rikstunnelen intensiveres, uten at det forsinkes andre modne prosjekter som Ringeriksbanen.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

3.29 Jernbaneforum Røros- og Solørbanen

Oppsummering:

Jernbaneforum Røros- og Solørbanen mener studien har et for sterkt fokus på oslo-rettet transport, på bekostning av øvrig deler av Østlandet. Kapasitetsutfordringer til og fra Oslo vektlegges, mens andre markeder, reisemål og uutnyttet kapasitet i motruss-retning får for lite oppmerksomhet. Næringsutvikling, arealpolitikk, arbeidsmarkedseffekter, samfunnssikkerhet og beredskap bør tillegges større betydning.

Det er viktig å opprettholde og videreutvikle togtilbudet på alle strekninger som har tilbud i dag, og ikke bare prioritere de største korridorene.

Jernbaneforumet ønsker et helintegret og sømløst billettsystem i hele Østlandet.

Rikstunnelen er et viktig tiltak for kapasitet, robusthet og beredskap i hele jernbanesystemet, men andre tiltak kan ikke vente og utsettes i påvente av at tunnelen blir realisert.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

3.30 Jernbaneforum Kongsvingerbanen

Oppsummering:

Jernbaneforum Kongsvingerbanen mener studiens problemstilling og utfordringsbilde er riktig, og støtter studiens målilde for 2050.

Forumet mener studien gir grunnlag for å vurdere hovedprioriteringene av større tiltak i jernbanenettet, og viser at det er behov for betydelige investeringer i jernbanenettet for å dekke fremtidige behov for kollektivtransport.

Forumet er enige i at etablering av Rikstunnelen er et avgjørende og sentralt virkemiddel.

Forumet mener også at større tiltak i korridorene ikke kan vente til Rikstunnelen er etablert, det må gjøres i parallell.

Kongsvingerbanen er allerede kritisk belastet, og det er behov for utbedringer, og banen bør prioriteres høyt.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

3.31 For Jernbane

Oppsummering:

For Jernbane peker på at det er høye [politiske] ambisjoner for norsk jernbane, men lave bevilgninger. Det er sterkt bekymringsfullt at bevilgningsnivået ligger under det som er skissert som ramme i NTP 25-36.

Samtidig peker For Jernbane på at Norge trenger en jernbaneplan for er faglig godt begrunnet og hvor hovedlinjene kan stå over tid.

For Jernbane peker på at jernbanekapasiteten må bygges ut før bilrestriksjoner øker, kan Rikstunnelen realiseres raskere enn en gang på 50-tallet?

Det er uholdbart å vente med andre investeringer i banenettet på Østlandet til Rikstunnelen er ferdig, eksempelvis dobbeltspor Drammen-Hokksund, og videre utbygging av dobbeltspor på ytre IC som også må betraktes som del av nytt dobbeltspor mellom landsdelene

For Jernbane ber om at ny sør-nord-akse (Rikstunnel, Ringeriksbane, og Nittedalsbane) vurderes. Prosjektene ligger geografisk nær hverandre og bør ses i sammenheng.

Dobbeltspor på Kongsvingerbanen må ses i sammenheng med utbedring av tilbud mellom Oslo-Stockholm.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

3.32 Norsk Bane AS

Oppsummering:

De tre utredningene er ikke sett godt nok i sammenheng, dette gjelder særlig i de samfunnsøkonomiske analysene der nytten er beregnet hver for seg. Tiltaksomfanget er også ulike fra strategi til strategi, virker ikke samkjørt.

Vi frykter at ny Rikstunnel dimensjoneres for snevert, den dimensjoneres primært med tanke på lokal- og regiontrafikken på Østlandet. Tar ikke høyde for satsing på fjerntog og gods.

Det er behov for et høyere ambisjonsnivå for norsk jernbane mot 2050 enn det disse tre strategiene viser.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

3.33 Naturvernforbundet

Oppsummering:

Naturvernforbundet mener vi trenger strategier som øker ambisjonene for toget, i form av mer penger til jernbanen og mindre til bygging av veier og flyplasser.

Økt frekvens er sentralt for å gjøre regiontogtilbudet mer attraktivt, Naturvernforbundet ber om at det prioriteres å utvikle to tog i timen til Fredrikstad, Årnes, Hokksund, Skien og Mysen.

Forlenging av tog hver timer fra Hamar til Elverum, og fra Hokksund til Vikersund bør vurderes. En løsning som gir raskere tog til Spikkestad bør prioriteres. Det er viktig at en styrking av jernbanen som rygggrad på Østlandet følges opp av en bevisst arealpolitikk som fortetter rundt stasjoner og knutepunkt. Jernbanesatsing må kombineres med forpliktende avtaler mellom kommuner, fylkeskommuner og staten, og det må iverksettes supplerende virkemidler som parkeringsrestriksjoner og veipricing.

Samordning av ruter og takst mellom tog og fylkeskommunal transport styrker togets konkurransekraft, det bør innføres der det mangler. Jernbanedirektoratet bør ta initiativ til å etablere et landsdekkende sonetakstsystem som statens tog og fylkeskommunal kollektivtransport må benytte. Den omtalte BØR-avtalen bør på prioritet.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

3.34 NHO Vestfold og Telemark

Oppsummering:

NHO deler forståelse av utfordringsbildet, og støtter studiens mål om et mer kapasitetssterkt, robust og attraktivt togtilbud.

NHO mener også at arbeidet med Rikstunnelen må videreføres.

NHO er kritisk til at studiens anbefaling skyver utvikling av ytre IC langt ut i tid, til etter etablering av Rikstunnelen. Dette gjelder særlig tilbudsforbedring til Skien og tilhørende infrastrukturprosjekt Stokke-Sandefjord. De mener det bryter med Stortingets vedtak, og anbefalingen på dette punktet reduserer tilliten til transportplanlegging. Det pekes på at prosjektet er modent, og er prioritert av Stortinget.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

3.35 RingHall-alliansen, Ringerike Næringsforening, NHO Viken Oslo, LO Hallingdal og Ringerike

Oppsummering:

Ringhall-alliansen deler utredningenes konklusjon om at jernbanen er sentral for å møte fremtidens behov for mobilitet, verdiskaping og mer.

For næringslivet handler det ikke primært om jernbane, men om konkurransekraft, regional utvikling og tillit til at staten klarer å følge opp egne vedtak.

Rikstunnel og Ringeriksbanen må utvikles i parallell, kan ikke benytte rikstunnel som argument for å skyve på prosjekter som er klare til gjennomføring.

Vedtatte prosjekter må følges opp med finansiering og gjennomføring, og ikke re-åpnes gjennom strategiprosesser eller runder i Stortinget.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

3.36 Siemens mobility

Oppsummering:

Siemens mobility savner det transportpolitiske målet "bedre bruk av teknologi" i studien, og mener at teknologi og digitalisering burde vært vurdert på samme nivå som bilrestriksjoner og billettpriser.

Som eksempler på konkrete og kostnadseffektive teknologiske og operasjonelle løsninger foreslår de bruk av ATO og ETCS Hybrid level 3 for å kjøre flere tog i timen gjennom eksisterende Oslo tunnel, for å redusere behovet for ny Rikstunnel. Siemens viser til sporveiens kommende innføring av CBTC på tbanenettet som skal gi flere avganger i timen.

De foreslår også bruk av trafikkstyring for å redusere oppholdstider på stasjonene, og bruk av togmateriell for å øke passasjerkapasiteten per tog.

Forbedret punktlighet og robusthet kan oppnås gjennom prediktivt vedlikehold basert på sensorer og avansert dataanalyse, og energieffektivisering kan bidra til bedre oppnåelse av klima- og miljømål.

Samlet sett mener Siemens at foreslåtte tiltak er mer kostnadseffektive enn etablering av ny kapasitet gjennom dobbeltspor og nye traseer.

Siemens savner deltakelse av teknologiselskaper i studiens referansegruppe, kun aktører med ansvar for drift og planlegging av kollektivtilbudet var inkludert. Dette gir risiko for utdatert planlegging og manglende tilgang til "state-of-the-art" kunnskap og erfaring.

Siemens anbefaler å revidere studien for å inkludere et kapittel om teknologi, digitalisering og innovasjon, samt etablere en bredere dialog med globale teknologiselskaper i den videre oppfølgingen av studien.

Jernbanedirektoratets vurdering: Siemens Mobility etterlyser større vektlegging av teknologi og digitalisering som virkemidler i studien. Kollektivstudien bygger på eksisterende kunnskapsgrunnlag og tidligere utredninger på området, og flere av forholdene Siemens peker på har vært utredet flere ganger tidligere, men innspillet viser at dette kunne vært tydeligere kommunisert i hovedrapporten. Innspillet for øvrig tas til orientering.

3.37 Natalia Kedzior, Ncon Business Consultancy

Oppsummering:

Kollektivstudien peker på at fortetting rundt knutepunkter gir grunnlag for mer effektiv kollektivdrift, men studien mangler å beskrive hvordan et bedre togtilbud fører til eiendomsverdistigning, dette burde vært inkludert i den samfunnsøkonomiske analysen som prissatt virkning. Dette er et kunnskapshull som Jernbanedirektoratet bør jobbe systematisk med frem mot NTP 2029-2040, og Jernbanedirektoratet bør igangsette et pilotforsøk for stasjonsnære boliger/eiendommer for å måle hvordan utbedring av togtilbudet fører til verdistigning av eiendommer.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

3.38 Vidar Sætre

Oppsummering:

Innspillet etterlyser at Jernbanedirektoratet er mer proaktiv på vegne av jernbane- og samferdselssektoren, studien får ikke godt nok frem togets fortrinn knyttet til klima. Kollektivstudien har vurdert for få nye banestrekninger, og innspillet foreslår flere nye traseer som grunnlag for utvikling av trafikkstrømmer som kunne vært inkludert i studien.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

