



JERNBANEDIREKTORATET
Postboks 16
0101 OSLO

Vår ref.: 2026/21611-8

Deres ref.:

Dato: 27.08.2026

Høring Kollektivstudie for Østlandet, 2024/1961

Det vises til høring av Kollektivstudie for Østlandet. Ved en inkurie har ikke høringssvar fra Akershus fylkeskommune blitt oversendt til avtalt, utsatt, frist, 18.06.2026. Etter avtale med prosjektleder Ida Bøe hos Jernbanedirektoratet oversendes høringsuttalelsen i dag (27.08.2026), slik at den kommer med i uttalelsesrapporten til arbeidet.

Akershus fylkesting fattet følgende vedtak den 18.06.2026:

Akershus fylkeskommune har følgende høringsmerknader til Kollektivstudie for Østlandet:

Akershus fylkeskommune støtter i hovedsak Jernbanedirektoratets anbefaling om å trinnvis utvikle kollektiv- og jernbanesystemet på Østlandet, men for å oppnå nullvekstmålet må det først og fremst skje gjennom:

- 1. Å styrke det samlede kollektivsystemet ved at staten bidrar mer til å utvikle knutepunkter og hovedlinjene for både tog, T-bane og buss i vår region.*
- 2. Å bygge ut jernbaneprosjekter som følger av nullalternativet i NTP (2025-2036).*
- 3. At det settes i gang arbeid med videre utredning av ny Rikstunnel gjennom Oslo.*
- 4. Å tilrettelegge for kollektivreiser ved å utvikle tilstrekkelig innfartsparkering der det er mulig å etablere parkering, slik at flere på en enklere måte kan reise kollektivt.*

SAMF kollektiv

Postadresse: Postboks 1200 Sentrum, 0107 OSLO

Besøksadresse: Galleri Oslo Schweigaards gate 4, 0185 OSLO

Telefon: 22 05 50 00

E-post: post@afk.no

Internett: www.afk.no

Org.nr.: 930580783

Vennlig hilsen

Tom Alex Hagen

Spesialrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Jernbanedirektoratet
Postadresse
0123 Postnummer og sted

Att.: Dybwik, Drösemeyer og Bøe

Dato: 15.06.2026
Deres ref.: 2024/2188,
2026/317 og 2024/1961-60
Side: 1 / 5

Vår saksbehandler: Vibeke Røise Warholm
Telefon: 47454699
Mobil: 47454699
E-post: vibeke.roise.warholm@banenor.no

Bane NORs høringsuttalelse til fjerntogstrategi, godsstrategi og kollektivstudie for Østlandet

Det vises til høringsbrev for fjerntogstrategi, godsstrategi og kollektivstudie for Østlandet, mottatt 15. og 16.04.2026.

Bane NOR takker for muligheten til å gi innspill til de tre strategiene, som blant annet blir en del av grunnlaget til NTP 2029-40.

Bane NOR har deltatt styringsgruppene for fjern- og godsstrategien, og i referansegruppen for kollektivstudie Østlandet. I tillegg har Bane NOR i henhold til avtale gitt faglig bistand i innledende arbeider med en kapasitetsvurderinger og kostnadsestimater, og deltatt i arbeidsgruppemøtene for godsstrategi og noen arbeidsgruppemøter for fjerntogstrategien.

Høringsuttalelsen er konsentrert rundt Bane NORs ansvarsområder, og på et aggregert nivå. Dersom Jernbanedirektoratet skal utarbeide nye versjoner av strategidokumentene etter høringen kan mer detaljerte innspill sendes over. For prioritering og oppfølging av infrastrukturavtaler vises det til prosesser for avtaler og statsbudsjettarbeidet.

I videre oppfølging og modning av tilbudsforbedringer er det viktig at mulig utvikling av de ulike tilbudssegmentene ses i sammenheng der de benytter samme infrastruktur, som i stor grad består av enkeltsporede strekninger eller dobbeltspor med svært høy trafikk, og på flere strekninger er overbelastet. I første omgang forventes dette å bli viktig i forbindelse med sektorens arbeid med innspill til NTP 2029-40.

I sammenlikningsalternativene i de tre strategiene ligger flere infrastrukturtiltak som vil være aktuelle for nye vurderinger i prioriteringsinnspillet til neste NTP. Dette vil ha innvirkning på handlingsrommet og på hva som skal til for å realisere ulike tilbudsbedringer, samt behov for analyser.

Fjerntogstrategi

Fjerntogtrafikken har en viktig funksjon som attraktiv og utslippsfri kollektiv transportform på de lengre distansene, som også har også betydning for beredskapen mellom regionene.

Strategien viser at betydelig satsing på fjerntog kunne føre til en klimagassreduksjon som ville være et viktig bidrag i omstilling til lavutslippssamfunnet. Flytting av reiser fra fly vil gi utslippsreduksjon for klimagass med dagens teknologi, uten avhengighet mot fremtidig teknologiutvikling eller energikrevende produksjon av alternative drivstoff. Samtidig peker strategien på at overflytting av et større volum av flytrafikken vil kreve et togtilbud som fordrer omfattende tiltak i infrastrukturen, for å oppnå betydelig høyere fremføringshastighet og økt kapasitet.

NTP 2025-2036 legger til rette for økt kapasitet rundt de store byene og økt kapasitet for godstog på de lengre strekningene. Dobbelspor- og kryssingssportiltakene som bygges og planlegges for å oppnå dette forutsetter at dagens fjerntogkapasitet skal opprettholdes på dagens nivå, men vil forbedre avvikshåndteringen også for fjerntogene. Bane NOR tilrettelegger også infrastrukturen for nytt fjerntogmateriell, med tiltak blant annet på stasjoner og serviceanlegg.

Bane NOR støtter vurderingen om at en større satsing på fjerntogstrekningene i en situasjon med begrenset ressurstilgang må veies opp mot de daglige reisene og godskapasiteten på bane.

I anbefalingen for Oslo-Kristiansand-Stavanger skriver Jernbanedirektoratet: «Materiellet må utformes med hensyn til at dette er en svingete strekning, som både krever at togene har krengefunksjon, og er tilpasset denne typen kjøring.» Dette støttes av Bane NOR. Analyser har vist at dagens ruteplan ikke er kjørbart med materiell uten krengefunksjon.

Bane NOR vil også understreke at kapasitetsfordelingsprosessen er lovhjemlet i norsk og europeisk lov. Vi har i begrenset grad mulighet til å tilpasse disse prosessene, og endringer må skje innenfor gjeldende lover.

For eventuell økning i antall nattogavganger er det viktig at tilgang til arbeid i spor nattestid ivaretas, da viktige drift-, vedlikehold og fornyelsesoppgaver gjennomføres om natten. Omfanget av slike aktiviteter forventes å øke de kommende årene, som følge av økt satsing på vedlikehold og fornyelse samt økt klimapåkjønning

Strategien omtaler å utrede mindre tiltak og mulige snarlige gevinster på flere av relasjonene. Bane NOR støtter prioritering av dette.

Toglengder er lite omtalt i strategien, og Bane NOR mener at det ville være en styrke å standardisere fjerntoglengden for hver streking. Videre savnes vurderinger av hvordan setekapasiteten skal kunne opprettholdes, eller hva slags tiltak som skal vurderes, der det settes inn kortere tog med færre seter. Å løse dette med flere avganger vil kreve strekningskapasitet, og kryssingene vil kunne komme på stasjoner som det ikke er gitt at har plattform til to spor.

Av mer detaljerte tilbakemeldinger har vi merket oss at i kapittel 2.1.1 tabell 1 oppgis dagens reisetid, mens det i teksten opplyses om at det er gjennomsnittlige tider for R25 som er oppgitt. Videre står det i kapittel 3.1.3 at Bane NOR Eiendom arbeider for å sikre at stasjoner er gode knutepunkter. Dette er delvis riktig, men det er primært statsforetaket Bane NOR som ivaretar dette ansvaret.

Godsstrategi

Bane NOR deler Jernbanedirektoratets vurdering om at NTP 2025-2036 gir et godt grunnlag for å møte forventet etterspørsel etter gods på bane. Samtidig er ikke NTP forpliktende, og realisering avhenger av finansiering til større og mindre investeringer. For godstransporten er det også viktig at den økte satsingen på vedlikehold og fornyelse opprettholdes, for å sikre en sikker, tilgjengelig og pålitelig jernbane.

Bane NOR støtter også Jernbanedirektoratets vurdering av hvilke banestrekninger det er behov for mer kunnskap om, herunder forslag om en KVV for Oslo-Trondheim som inkluderer både person- og godstog.

Bane NOR er positive til en utredning av støtte til økt trekkraft for lokomotiver. I en videre utredning bør muligheten for bimodale tog inkluderes. Dette kan bidra til å styrke både robustheten og redundansen for godstransport på jernbane. Bimodale tog har en viktig funksjon både ved langvarige brudd der det finnes ikke-elektrifiserte omkjøringsmuligheter eller ved bortfall av kjørestrøm. Bimodale godstog øker slik jernbanens motstandsdyktighet.

Bimodale lokomotiver vil også gjøre det mulig å øke effektiviteten på godsterminalene, ved å forenkle terminalutforming og terminaldrift. Dersom alle godslok er bimodale, kan terminaler fungere med enklere sporstruktur, redusert arealbehov og lavere kompleksitet i driften. Dermed kan oppholdstiden på terminalen reduseres, noe som gir tid til flere tog per døgn på terminalen og bedre utnyttelse av kapasiteten. Kostnadene til terminaldrift reduseres dersom godstoget klarer seg uten hjelpelokomotiv på terminalen. I strategien er terminalhåndtering identifisert som kostnadsdriver for jernbanegods (kap. 2.5.2).

Gjennomført bruk av bimodale lokomotiver er et nytt moment i terminalutforming og terminaldrift, og er så langt Bane NOR er kjent med ikke utredet tidligere. Analyser av effektene av at alle godslokomotiver er bimodale kan avdekke betydelig potensial, og det anbefales å utrede hvordan bimodale lokomotiver påvirker både utforming og drift av godsterminaler.

For anbefalingen om terminaloperatørmodell vises det til det kommende svaret på oppdrag 4 i Samferdselsdepartementets oppdragsbrev til Bane NOR for 2026. Oppdraget «Evaluering av tiltak på godsterminaler og revurdering av operatørmodell» har svarfrist 15. november 2026.

Bane NOR er positive til en utredning om oppdatering av bremsetabeller, og understreker viktigheten av at en slik utredning inkluderer kompetanse innen fagområder som bremses, signalanlegg og kjøreegenskaper.

Til kapittel 2.5.2 bemerkes at det i fremtiden vil pågå mye arbeid i og rundt Alnabru godsterminal, og at det kan være behov å styrke kunnskapen om eventuelt behov for en avlastningsterminal på det sentrale Østlandet. En slik vurdering bør også sees i lys av det nye NTP-målet om en motstandsdyktig transpotssektor som styrker Norges forsvarsevne, og omfatte koblingen mot havner. Skal godstransporten på bane øke, så er det sannsynlig at samspillet mellom sjø, bane og vei må styrkes. Mulighetene for omlasting mellom sjø og bane er i dag begrensede.

I kapittel 2.6.3 skriver Jernbanedirektoratet at Nordisk Togteknikk (NTT) ikke får forlenget leieavtalen på Fjellstallen etter 2029. Bane NOR viser til høringsvaret til Jernbanedirektoratets

«Plan for nasjonale verkstedbehov», der det understrekes at Fjellstallen ikke vil bli lagt ned før det er etablert et fullgodt alternativ.

Kollektivstudie for Østlandet

Kollektivstudien berører viktige tema med hensyn på togets rolle i fremtidig transportutvikling på det sentrale Østlandet, og nullvekstmålet.

De viktigste strategiske valgene i dette området anses å handle om hva som skal til for å betjene de daglige reisene, inklusive forventet etterspørselsvekst, på en god måte. Samtidig skal den samme infrastrukturen benyttes av gods- og fjern tog, og vedlikeholdes.

Bane NORs støtter Jernbanedirektoratet anbefaling av at jernbanens rolle som rygggrad i kollektivsystemet på Østlandet styrkes og videreutvikles, gjennom godt samspill og forutsigbar arbeidsdeling mellom tog og buss (samt andre alternativer til personbil). For å sikre dette tilrå studien at jernbanetiltakene som ligger til grunn for sammenlikningsalternativet gjennomføres. Deretter Rikstunnel for jernbanen for å sikre tilstrekkelig kapasitet og kvalitet i transporttjenesten på lang sikt.

Bane NOR mener at det er viktig å utvikle et godt kunnskapsgrunnlag både for en situasjon der Rikstunnel realiseres, og der den ikke realiseres. Det forventes at begge deler vil bli etterspurt. En god analyse av hvilke begrensninger en situasjon der Oslotunnelen fortsatt er en flaskehals for eksempelvis mulig tilbudsutvikling på Østlandet og landet for øvrig, driftsstabilitet og redundans, for beredskap og vedlikeholdskostnader vil også være til nytte i sammenlikningsalternativet for Rikstunnel. Bane NOR tilrår en trinnvis modning av beslutningsgrunnlaget for Rikstunnel.

Selv om Bane NOR slutter seg til anbefalingene kan det også være aktuelt å se på grunnlag for tilbudsbedring på deler av IC-strekningene tidligere og om mulig med enklere tiltak enn kollektivstudien beskriver. Eksempelvis kan det være aktuelt å se på mulig tilbud til Moelv i tilknytning til nytt sykehus i beslutningsgrunnlaget til neste NTP.

Om notat 11

Selv om notat 11 Mobilitetstiltak og mating i knutepunkt ikke påvirker konklusjonene i selve hovedrapporten, er det etter Bane NORs syn uheldig dersom notatet blir liggende offentlig tilgjengelig etter høring, da det kan tolkes som at Jernbanedirektoratet har sin egen parkeringsstrategi. Vi har sett at funn fra dette notatet allerede har blitt brukt i møter om stasjoner.

Bane NOR skulle gjerne ha vært tettere involvert i arbeidet med notat 11, som omhandler tema innenfor vårt ansvarsområde. Metodisk er det foretatt forenklinger som medfører risiko for feilaktig beslutningsgrunnlag. Bane NOR arbeider kontinuerlig med slike problemstillinger, og har over tid utviklet systematiske og erfaringsbaserte metoder for å håndtere komplekse sammenhenger mellom stasjoner, influensområder og reiseatferd.

Disse perspektivene gir i flere tilfeller andre vurderinger enn de som kommer frem i notatet, og vi foreslår derfor at notatet fjernes.

Med vennlig hilsen

Vibeke Warholm
Konserndirektør Strategi og bærekraft

Saksframlegg

Saksnr.: 2026/8499

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Hovedutvalg for samferdsel	02.06.2026	
Fylkestinget	18.06.2026	

Høringsinnspill til Jernbanedirektoratet på tre studier - Kollektivstudie Østlandet, Fjerntogstrategi og Godsstrategi

Fylkeskommunedirektørens innstilling til vedtak:

1.

Kollektivstudie: Buskerud fylkeskommune støtter anbefalingene i «Kollektivstudie for Østlandet». Rikstunellen vil løse opp en stor flaskehals for mesteparten av togtrafikken på Østlandet, og er det viktigste tiltaket for å sikre kapasitet, robusthet og et pålitelig togtilbud.

2.

Kollektivstudie: Buskerud fylkeskommune forventer at planlegging av Rikstunellen prioriteres og forseres slik at tunellen kan ferdigstilles tidligere enn estimert i rapporten. Prosjektet bør finne finansiering gjennom en særskilt ordning, slik at det også blir rom for andre jernbaneinvesteringer i planperioden.

3.

Kollektivstudie: Studien peker på Gulskogen-Hokksund som det prosjektet på Østlandet som gir størst årlig trafikantnytte per investert krone. Samtidig er Gulskogen-Hokksund det nest minste av de store investeringsprosjektene i studien. Planlegging av dette prosjektet må ferdigstilles hurtig slik at bygging kan starte når det er rom for dette på investeringsbudsjettet. En rask utbygging av kapasitet her vil også bedre situasjonen for fjerntog og godstog på strekningen. Dette gir økt nytte utover det som er beregnet for regiontogene alene.

4.

Kollektivstudie: Som påpekt ved oppstart av kollektivstudien savnet Buskerud fylkeskommune inkludering av jernbanestrekninger uten persontrafikk, herunder Randsfjordbanen. Med dobbeltspor til Hokksund vil det være mulig å forlenge flere pendeltog fra Drammen til Hokksund, og med det også kunne utvikle et bedre togtilbud både til Kongsberg og Vikersund/Hønefoss. Pendelforlengelse forutsetter dobbeltspor Gulskogen – Hokksund, men

kan gjennomføres uavhengig av om Rikstunellen er ferdigstilt da en slik tilbudsforbedring vil være forlengelse av eksisterende tog som i dag snur i Drammen.

Buskerud fylkeskommune ber Jernbanedirektoratet om en utredning som ser på pendelforlengelse fra Drammen til Vikersund/Hønefoss.

For økt frekvens til Kongsberg er det foreslått ulike løsninger avhengig av om tiltaksnivå 1 (dobbeltspor) eller tiltaksnivå 2 (krysningsspor) velges. Uansett løsning er det viktig å vurdere stasjon ved Gomsrud.

5.

Kollektivstudie: Buskerud fylkeskommune ønsker fortgang i arbeidet med takstsamarbeidsavtaler, og jobber nå med politisk avklaring for finansiering av en fylkesintern togavtale. For fylkeskryssende reiser, ber vi Jernbanedirektoratet ta initiativ til trinn 1 «Fri start og ankomstsone for overgang mellom buss og tog» som beskrevet i notat 7, inkludert forslag til finansieringsløsninger for en slik modell på Østlandet. Ved fremtidige rullinger bør trafikkavtaler mellom Jernbanedirektoratet og togoperatør være basert på bruttokontrakter i takstsamarbeidsområder, som anbefalt i rapporten «Trafikkavtalegjennomgang» OsloEconomics m.fl. Oktober 2025.

6.

Fjerntogstrategi: Buskerud fylkeskommune støtter anbefalingene i «Fjerntogstrategi Jernbanen 2050», hvor det vises til at Bergensbanen har størst potensiale for å konkurrere mot fly og at dette er den første fjerntogstrekning hvor man bør utvikle ambisjonsnivå 2. I dette ambisjonsnivået er Ringeriksbanen det mest sentrale prosjektet. Dette er også den fjerntogstrekningen med høyest netto nåverdi per budsjettkrone fra de vurderte investeringsprosjekter for alle fjerntogene i ambisjonsnivå 2. Mange av prosjektene i ambisjonsnivå 2 er allerede ferdig planlagt, inkludert Ringeriksbanen, og det er viktig at man får investeringsbeslutning snarlig slik at tilbudet kan realiseres innenfor rimelig tid.

7.

Godsstrategi: Buskerud fylkeskommune støtter hovedinnholdet i godsstrategien. Jernbanen bør spille en økende rolle i godstransporten i et 2050-perspektiv, og både korridoren Oslo-Bergen og korridoren Oslo-Stavanger må få nødvendig innsats med utredning, tilrettelegging og andre tiltak. I tillegg kommer betydelige tiltak på Alnabru-terminalen, nytt materiell og økt verkstedkapasitet.

8.

Godsstrategi: Buskerud fylkeskommune savner en vurdering av godstransport på Vestfoldbanen. Dette bør sees i sammenheng med utvikling av en privat jernbaneterminal på Kopstad nord i Vestfold. En tydeligere struktur av jernbaneterminaler, med utviklingsplaner for disse, bør bli en del av godsstrategien.

20.05.2026

Jan Sivert Jøsendal

fylkeskommunedirektør

Sammendrag

Jernbanedirektoratet har utarbeidet tre strategier som et oppdatert kunnskapsgrunnlag for den videre utviklingen av jernbanestrategien fram mot 2050 og til neste rullering av Nasjonal transportplan (NTP) 2029-2040. Utredningene, samt Buskerud fylkeskommunes høringsinnspill, danner et kunnskapsgrunnlag for de prioriteringer Buskerud skal gjøre i høst i prioriteringssak om ny NTP.

Høringsinnspillet som skal sendes til Jernbanedirektoratet vil være alle vedtakspunktene som fylkestinget vedtar i denne saken, med saksframlegget som vedlegg.

Saksopplysninger

Jernbanedirektoratet har utarbeidet tre strategier som gir et oppdatert kunnskapsgrunnlag for den videre utviklingen av jernbanestrategien til neste rullering av Nasjonal transportplan (NTP) 2029-2040. De tre studiene er: «Kollektivstudie for Østlandet», «Fjerntogstrategi, Jernbanen 2050» og «Godsstrategi for jernbanen Jernbanens rolle i transportsystemet i 2050-perspektiv»

For at saken ikke skal bli for omfattende og lang, har vi valgt å kun gi en kort overordnet omtale av de tre studiene hver for seg, med særlig fokus for deres betydning for Buskerudsamfunnet. Det er laget gode omtaler av de tre studiene på Jernbanedirektoratets hjemmesider – inkludert hovedrapportene med underbilag, og det er lenket til disse sidene ved å trykke på overskriftene nedenfor:

[Kollektivstudie for Østlandet](#)

Studien viser at nullvekstmålet ikke nås uten bilrestriktive tiltak, men at de bilrestriktive tiltakene forsterker presset på kollektivsystemet og særlig på togtilbudet. Uten økt transportkapasitet på jernbanen vil forsinkelser og trengsel øke betydelig. Studien viser også at økt bussmating til store knutepunkt og et mer integrert takstsystem gir en betydelig etterspørselseffekt. Dette bidrar til flere kollektivreiser og økt samfunnsnytte, men forutsetter et togtilbud med tilstrekkelig kapasitet. Kapasitetsløft i kjernen av jernbanesystemet er nødvendig for å håndtere framtidig befolkningsvekst, kapasitetsutfordringer og understøtte nullvekstmålet i Oslo og Akershus. Det er ikke tilstrekkelig kapasitet for et togtilbud som er tilpasset forventet utvikling.

Anbefalingene fra studien:

1. Gjennomføre tiltakene i sammenlikningsalternativet (dette er påbegynte prosjekter, og de prosjekter som er prioritert i første periode av gjeldende NTP)
2. Realisere ny Rikstunell som det viktigste tiltaket for å sikre kapasitet, robusthet og et pålitelig togtilbud.
3. Videre utvikling på strekninger for å styrke regional mobilitet og oppnå et forbedret togtilbud.

Kollektivstudien peker tydelig på Rikstunellen som det viktigste infrastrukturprosjektet på Østlandet. Den beregnede netto nytte per budsjettkrone er på – 0,56 som er på nivå med

gjennomsnittet for NTP-prosjekter på jernbane og prosjekter i regi av Statens vegvesen. Nytten øker betydelig dersom reiseetterspørselen og befolkningsveksten utvikler seg i tråd med SSBs høy-alternativ, eller dersom bilrestriktive tiltak forsterkes. Betydningen av de ikke- prissatte virkningene av jernbaneprosjektene blir ofte undervurdert, det være virkninger for miljø, samfunnssikkerhet og andre konsekvenser som følger av økt kollektivbruk.

I kollektivstudien kommer prosjektene Drammen – Hokksund og Ringeriksbanen ut med størst årlig trafikanthytte per millioner kroner investeringskostnad tilordnet regiontog blant de vurderte prosjektene. Selv om det ikke er regnet på en full nyttekostnadsanalyse, viser studiens beregninger nytten mellom prosjekter. Det gjør det mulig å rangere prosjekter langs 8 banestrekninger på Østlandet i forhold til nytte per investert kroner.

Drammen – Hokksund og Ringeriksbanen har i tillegg nytte for gods (Sørlandsbanen) og fjerntogtrafikken (Sørlandsbanen og Ringeriksbanen). De seks andre infrastrukturprosjektene som er vurdert på Østlandet (Ytre IC Lillehammer, Ytre IC Skien, Ytre IC Halden, Nittedalsbanen, Hovedbanen Nord og Kongsvingerbanen) har alle lavere trafikanthytte per millioner kroner investeringskostnad.

Fjerntogstrategi

Empiri og modellberegninger viser at kortere reisetid er den viktigste egenskapen som øker fjerntogtilbudets attraktivitet. Dette er også den dyreste å forbedre. Konkurransesflatene mellom vei, luft og bane er mulig å påvirke gjennom prisvirkemidler. Jo bedre togtilbudet er, jo mindre behov for å ta i bruk prisvirkemidler som høyere avgifter på fly, eller lavere billettpriser på tog.

Oslo–Bergen er den relasjonen som på kortest tid og med best effekt kan gis et løft. Relasjonen har det største markedet. Ringeriksbanen vil bidra til en betydelig tilbudsforbedring og prosjektet er allerede planavklart. En raskere togfremføring på Bergensbanen kan flytte trafikk fra fly til tog, og medvirker til omstilling til lavutslippssamfunnet. Redusert reisetid sammen med frekvensøkning og prisvirkemidler gir god effekt. I første omgang bør det undersøkes videre hvilke muligheter som ligger i forbedret ruteplanlegging, økt komfort og mindre tiltak.

For Oslo-Bergen anbefaler Jernbanedirektoratet på sikt å starte med å utvikle tilbudet i tråd med ambisjonsnivå 2 «gjøre fjerntogtilbudet relevant for alle kundegrupper». Dette innebærer en reisetidsinnkorting på ca. en time, og en økning i antallet avganger fra dagens fem til åtte daglige avganger hver retning. Nattog kommer i tillegg. Nye tiltak i dette ambisjonsnivået som ikke ligger i gjeldende NTP er Ringeriksbanen og to ekstra kryssingsspor. I sammenlikningsalternativet (gjeldende NTP) ligger allerede Arna-Stanghelle og forlengelse eller utbygging av 7 kryssingsspor. Selv om infrastrukturtiltakene i ambisjonsnivå 2 på Bergensbanen har negativ samfunnsøkonomisk nytte, tilsvarende svært mange andre samferdselsprosjekter, har det den høyeste netto nåverdi per budsjettkrone av de prosjekter som er vurdert under ambisjonsnivå 2 for fjerntogene.

På strekningen Oslo – Kristiansand – Stavanger er det i dag svært lang reisetid, og konkurransen mot både fly og vei gjør at det skal relativt mange tiltak og virkemidler til for å få effekt. Her vil nye fjerntog innebære økt kapasitet sammenliknet med dagens tilbud.

Materiellet må utformes med hensyn til at dette er en svingete strekning, som både krever at togene har krengefunksjon, og er tilpasset denne typen kjøring. Anbefalingen fra Jernbanedirektoratet innebærer ingen ny infrastruktur på Sørlandsbanen, men foreslår mindre forbedringer som gir bedre reiseopplevelse.

Godsstrategi

Godstransport på jernbanen har allerede i dag lave klimagassutslipp. I Norge pågår ca. 80 prosent av transportene med jernbane utslippsfritt med fornybar kraft. Lave framføringskostnader og høy kapasitet gjør at jernbanen egner seg godt til transport av store mengder over lange avstander, en egenskap som også er viktig i sammenheng med sikkerhet og beredskap. Jernbanen er den mest energieffektive formen for landtransport. Jernbanen vil spille en viktig rolle i transportsystemet i omstillingen til lavutslippssamfunnet, en fremtid med høy etterspørsel etter fornybar kraft, og økte krav knyttet til sikkerhet og beredskap.

Anbefalinger for gods er som følger:

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. Dette er i hovedsak nye, og eller lengre kryssingsspor i tillegg til prosjektet mellom Arna og Stanghelle. I et 2050-perspektiv er det imidlertid behov for ytterligere tiltak for å dekke etterspørselen. Disse har en relativt lav kostnad (estimat 1,7 mrd.), sammenlignet med andre transportrelasjoner. Godsstudien anbefaler å legge til rette for trinnsvis kapasitetsøkning i takt med utviklingen i etterspørsel.

Korridor Oslo–Kristiansand–Stavanger: Gjeldende NTP inneholder ingen tiltak som har kapasitetsøkende effekt for godstrafikken på strekningen. Etterspørselsveksten er imidlertid høy i noen av alternativene som er beregnet, og overstiger kapasiteten på strekningen. Godsstrategien anbefaler derfor en videre utredning av en effektpakke med kapasitetsøkende tiltak i form av å legge til rette for flere og lengre tog i korridoren. I et 2050-perspektiv anbefales flere tiltak, inkludert dobbeltspor i Rogaland og kryssingsspor.

Terminaler: I Oslofjordområdet har gjeldende NTP prioritert tiltak for å øke kapasiteten på Alnabru. Godsstrategien peker på at det på sikt blir nødvendig med flere terminaler som supplement. I tillegg foreslår strategien å omorganisere, slik at det bare blir én driftsoperatør i hver terminal, slik at driften blir mer effektiv og mindre kostbar.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Denne saken handler om innspill til tre studier som Jernbanedirektoratet har gjennomført, og vedtakene har ingen økonomiske konsekvenser for Buskerud fylkeskommune.

Bærekraftkonsekvenser

I studiene er det ikke gjort konkrete vurderinger av FNs bærekraftsmål, men det er enkelte henvisninger til hvordan noen virkninger kan bidra til bærekraftsmålene. Generelt vil et godt

kollektivtilbud med bred tilgjengelighet virke positivt på flere av bærekraftsmålene, samtidig som transport av både personer og gods på jernbanen kan bidra til miljømessig bærekraft.

Fylkeskommunedirektørens samlede vurderinger

Fylkeskommunedirektøren er positiv til det kunnskapsgrunnlag som disse studiene bidrar til og som gir gode grunnlag for videre arbeid med NTP 2029-2040. Spesielt ønsker fylkeskommunedirektøren å trekke fram at flere av studiene peker på at prosjekter i Buskerud gir størst trafikanntytte per millioner kroner investeringskostnad tilordnet regiontog. I tillegg kommer nytte for fjerntog og gods på strekninger i Buskerud. Som følge av dette er det viktig at Jernbanedirektoratet i videre planlegging og rekkefølge på utbygging legger trafikanntytte til grunn.

Rikstunellen pekes på som det viktigste prosjektet på Østlandet for å øke robusthet og kapasitet for all togtrafikk. Dette prosjektet vil også ha stor betydning for Buskeruds togpendlere.

Ringeriksbanen er ferdig planlagt, og venter kun på investeringsbeslutning. Prosjektet trekkes fram som det prosjekt i fjerntogstudien som ligger først i køen av nye prosjekter på fjerntogstrekningene, siden markedspotensialet for nye kunder til toget er størst mellom Bergen og Oslo.

Hokksund-Gulskogen er et, i jernbanesammenheng, lite prosjekt. Det har høyest trafikanntytte og flest nye reisende per investert krone. Prosjektet må planlegges ferdig, slik at oppstart kan skje snarlig. Det er ingen grunn til å vente på ferdigstilling av Rikstunellen for oppstart Hokksund-Gulskogen da prosjektet ikke vil medføre økt belastning i dagens togtunnel i Oslo, og investeringsbehovet er relativt sett beskjedent. Prosjektet er avgjørende for at jernbanen skal bli "ryggraden" i transportsystemet i Buskerudbyen, som strekker seg fra Kongsberg til Lier, og er i sterk vekst.

Vedtaksmyndighet

Saken har ikke vært til behandling i medvirkningsorganene. Fylkestinget fattet vedtak i denne saken.

JERNBANEDIREKTORATET
Postboks 16
0101 OSLO

Dato: 02.06.2026
Saksnr.: 24/20342-3
Deres ref.:

Høring Kollektivstudie for Østlandet, 2024/1961

Buskerudbyen viser til Kollektivstudie for Østlandet lagt fram av Jernbanedirektoratet i april, og høringen av denne med frist 15. juni.

Buskerudbysamarbeidet er etablert for å sikre god samordning av areal- og transportpolitikken i vår felles bolig-, service- og arbeidsmarkedsregion. Byområdet omfatter kommunene Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg. I tillegg er Buskerud fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet partnere i samarbeidet.

Buskerudby-området har betydelig pendling mot Oslo. Et høyfrekvent og pålitelig togtilbud er en forutsetning for at en betydelig andel av denne pendlingen skal skje med tog. Rikstunnelen er en nødvendig forutsetning for både tilstrekkelig kapasitet og pålitelighet i det framtidige togtilbudet. Buskerudbyen støtter at Rikstunnelen prioriteres høyt i utviklingen av kollektivtilbudet på Østlandet.

Kollektivstudien angir en mulig tidsplan for arbeidet med Rikstunnelen som kan gi åpning for trafikk i 2052. Dette er svært lenge til. Buskerudbyen oppfordrer til at det ses nærmere på den skisserte plan- og byggeprosessen med formål å korte ned tiden til åpning vesentlig. Vi vil også understreke betydningen av å komme i gang med arbeidet med Rikstunnelen så raskt som mulig.

Fra desember 2027 (R28, ruteplan 2028), da Flytoget integreres i det øvrige togtilbudet, vil Drammen stasjon få et meget godt togtilbud mot Oslo og Gardermoen. Dette styrker ytterligere stasjonen i Buskerudbyen som har flest reisende, noe som er svært positivt. Vi konstaterer at dette togtilbudet er lagt til grunn i Sammenligningsalternativet i kollektivstudien.

Brakerøya stasjon har fått økt betydning med etablering av nytt sykehus tett på stasjonen og en helsepark som er under utbygging. På sikt kommer også Fjordbyen Lier-Drammen, som vil øke betydningen av stasjonen ytterligere. Flere avganger fra Brakerøya stasjon har derfor høy prioritering i Buskerudbyen. I R28 vil antall avganger ved stasjonen øke fra dagens to til tre i timen i grunnrute, og fire avganger i rush. Først i tiltaksalternativ 2 er det lagt opp til fire avganger i timen fra Brakerøya i grunnrute. Buskerudbyen oppfordrer til at det undersøkes nærmere om det er mulig å øke antallet avganger til fire i timen på et tidligere tidspunkt.

Lier stasjon er en viktig stasjon for pendlere. Den har kun to avganger i timen i dag, og det ligger ikke forslag om å øke dette i noen av tiltakspakkene i kollektivutredningen. Buskerudbyen

Et samarbeid om areal, transport og miljø

mener det må vurderes nærmere om Lier stasjon kan få fire avganger i timen, uten at dette går utover tilbudet på Brakerøya stasjon. Funksjonen Lier stasjon har for pendlere må ses i sammenheng med Bane NORs strategi for stasjonene i området. Den legger opp til at de som har behov for å kjøre bil til jernbanestasjonen skal benytte Lier og Gulskogen stasjoner.

Vest for Drammen ligger det hele sju jernbanestasjoner innenfor Buskerudbyen (Gulskogen, Mjøndalen, Steinberg, Hokksund, Vestfossen, Darbu og Kongsberg). Buskerudbyen har over tid lagt til grunn at jernbanen er ryggraden i kollektivsystemet i Buskerudby-området. Dette er krevende når strekningen Kongsberg – Drammen kun har én avgang i timen, pluss noe forsterkning i rush og enkelte fjerntog.

Kongsberg har en raskt voksende høyteknologi- og forsvarsindustri. Veksten er så stor at arbeidskraft i betydelig grad må rekrutteres utenfra, noe som gjør at et godt tilbud til pendlerne er en kritisk faktor for å lykkes. Med gjeldende verdenssituasjon og økt vektlegging av beredskap, har Kongsbergs nasjonale betydning økt. Endringene har skjedd og skjer hurtig, og Buskerudbyen understreker derfor betydningen av å benytte et kunnskapsgrunnlag som er så oppdatert som mulig med hensyn til ut- og innpendling og befolkningsutvikling. Ingen av tiltakspakkene inkluderer økt togtilbud til Kongsberg, Darbu eller Vestfossen. Buskerudbyen mener at kollektivstudien må suppleres med vurderinger av muligheten for et bedre togtilbud til Kongsberg, både ut fra hensyn til arbeidsmarkedet og beredskap. Det er behov for to tog i timen. I en vurdering av et bedre togtilbud til Kongsberg mener Buskerudbyen at det også må ses på effekten av et ekstra togstopp på Gomsrud (nær Kongsberg Teknologipark).

Dobbeltspor Gulskogen – Hokksund er et av tiltakene i tiltakspakke 2. Tiltaket har nest lavest investeringskostnad av tiltakene i tiltakspakke 2, og kommer best ut på nytteindikatoren (forholdet mellom årlig trafikantnytte og investeringskostnaden). Dobbeltsporet muliggjør to tog i timen til Hokksund. Med bakgrunn i at tiltaket har moderate investeringskostnader og god nytte, mener Buskerudbyen at det må vurderes om gjennomføringstidspunktet kan skyves fram i tid. I vurderingen bør det ses på om noen tog som i dag vender i Drammen i stedet kan vende i Hokksund, slik at belastningen på Rikstunnelen ikke øker. Buskerudbyen mener det da vil kunne være mulig å bygge dobbeltspor Gulskogen – Hokksund før Rikstunnelen står ferdig.

Med dobbeltspor til Hokksund vil forutsetningene for et bedre togtilbud til Kongsberg bli bedre. Buskerudbyen savner at dette vurderes i kollektivstudien.

Bane NORs strategi for stasjonene i Buskerudby-området tilsier at det ved Drammen stasjon prioriteres tilrettelegging for de som kommer til stasjonen med buss, med sykkel eller til fots. De som har behov for å kjøre bil til en jernbanestasjon, henvises i større grad til Gulskogen stasjon, som i dagens situasjon bare har ett tog i timen i grunnrute. Tidligere har noen av togene hatt vending på Gulskogen i stedet for på Drammen stasjon. Buskerudbyen mener det må ses på mulighetene for dette igjen for å bedre tilbudet til pendlerne, samt for de mange andre som sogner til Gulskogen stasjon. Dette er et tiltak som bør kunne gjennomføres i et langt kortere tidsperspektiv enn 2050.

Med hilsen

Kjell Arne Hermansen

Leder av politisk styringsgruppe i Buskerudbyen og ordfører i Drammen kommune

Line Spiten

Nestleder av politisk styringsgruppe i Buskerudbyen og ordfører i Kongsberg kommune

Adrian Tollefsen

Ordfører i Øvre Eiker kommune

Kjetil Kivle

Ordfører i Lier kommune

Tore Opdal Hansen

Fylkesordfører i Buskerud fylkeskommune

Dokumentet er sendt elektronisk uten underskrift

Kopi: STATENS VEGVESEN, Statens Vegvesen
 LIER KOMMUNE
 KONGSBERG KOMMUNE
 ØVRE EIKER KOMMUNE
 DRAMMEN KOMMUNE
 BUSKERUD FYLKESKOMMUNE

Jernbanedirektoratet

HØRINGSUTTALELSE TIL:

- «Høring Fjerntogstrategi, Saksnr: 2024/2188»
- «Godsstrategi for jernbanen, jernbanens rolle i transportsystemet i 2050 perspektiv»
- «Høring Kollektivstudie for Østlandet, Saksnr: 2024/1961»

Vår dato: 29.05.2026

Det er positivt at Jernbanedirektoratet (JDIR) har utarbeidet strategier med et perspektiv ut over NTP-periodene. På jernbanen er alle delene tett integrert, også de tre aktuelle temaene. Vi har derfor valgt å skrive et felles høringssvar til alle rapportene. Det har vært gjennomført mange jernbaneutredninger i Norge. Det som har vært gjort fra 1990-tallet og framover bør være relevante. De bør kunne danne grunnlaget for en helhetlig, nasjonal plan for et nytt dobbeltspora og konkurransedyktig jernbanenett. Vi viser til Norsk vegplan fra 1969 som trakk opp rammene for et framtidig hovedvegnett. Vi trenger en plan som er faglig godt begrunnet og hvor hovedlinjene kan stå seg over tid.

De tre rapportene begrunner godt behovet for å investere mer i norsk jernbane:

- Punktlighet og regularitet ligger under målet, vedlikeholdsetterslepet er stort og voksende, kapasiteten på dagens jernbanenett er sprengt, kjøre- og reisetidene er lange, tog konkurrerer dårlig med parallell veg- og lufttrafikk.

- Mer jernbane kan tilby energi- og arealeffektiv transport og bidra til å nå klimamålene, mer transport på skinner letter presset på vegsystemet og bidrar til å nå nullvekstmålet for personbiltrafikken i storbyområdene, tog støyer mindre enn vegtrafikk og produserer ikke svevestøv/mikroplast. En oppegående jernbane bidrar til Norges konkurranseevne og beredskap.

Høyeste ambisjonsnivå, men lave bevilgninger

For Jernbane har som målsetting at jernbanen skal ta en vesentlig større andel av transportarbeidet i Norge og mellom Norge, Norden og Europa. Skal det realiseres må det høyeste nivået i alle tre rapportene legges til grunn, som et minimum. Da er det sterkt bekymringsfullt at bevilgningsnivået til jernbanen etter bare 2 år av NTP 25-36 ligger 4,8 mrd lavere enn jevnt fordelt ramme.

Raskere utbygging av kryssingskapasiteten

På kort sikt mener vi det er riktig å bygge ut kryssingskapasiteten på eksisterende jernbanenett. Etter gjeldende transportplan skal dette ta veldig lang tid. Vi spør om planleggingen kan gjøres raskere? Kan flere spor legges ut på anbud samtidig? Kan Bane NOR rigges for å bygge (mer) ut i egen regi? Vi mener også at der det er mulig og hensiktsmessig så bør nye kryssingsspor (dobbeltsporsparseller) kunne inngå i et framtidig, sammenhengende dobbeltspor for høy fart.

Enkeltspor eller dobbeltspor

Dobbeltspor har langt høyere kapasitet og fleksibilitet enn enkeltspor. Derimot er byggekostnadene ut fra erfaring bare 30–40 prosent høyere. Skulle det seinere likevel bli behov for dobbeltspor, vil det medføre ulemper for togtrafikken, bli dyrere per km, og trolig føre til større arealbeslag og lavere dimensjonert hastighet enn om banen var bygd med dobbeltspor i utgangspunktet. Strekningen Göteborg-Stockholm viser betydningen av et sammenhengende dobbeltspor. De har over 30 avganger hver retning per dag, og plass til to konkurrerende selskaper!

Utslippsfri vegtransport kontra jernbane

Vi vil peke på at produksjon av batteriene også har sitt globale fotavtrykk på miljø og klima. Mineralene og metallene er knappe goder. Hvem kontrollerer ressursene og produksjonen? Det skjer et effekttap ved lading. Batteriene taper også betydelig effekt ved lave temperaturer. Gjenvinning krever også energi. Tog driftes direkte på strøm med lavt effekttap.

Jernbanekonseptet med stålhjul mot stålskiner og mange enheter(vogner) kopla tett sammen gir lav rulle- og luftmotstand. Dette følger av fysiske lover. Konseptet muliggjør høy kapasitet og høy fart. Dette må nasjonen/våre folkevalgte bare utnytte for alt det er verd. Norge har et betydelig potensial for mer transport på skinner.

ØSTLANDET

Bilrestriksjoner

Med sprengt kapasitet og lav påliteligheten på dagens jernbane, må den fornyes og bygges ut i større grad før restriksjonene på bilbruk kan økes. Da må politikerne være villige til å investere i jernbanen, kanskje framfor parallell motorveg, flyplasser, skatte- og avgiftskutt og flere sosiale goder?

Rikstunnelen (TA1 Riks)

Vi spør om Rikstunnelen kan realiseres raskere enn en gang på 2050-tallet? Dagens Oslo-tunnel har vært erklært overbelastet siden 2007. Dagens Oslo-tunnel ble vedtatt i 1962, og var klar for trafikk 18 år seinere. 18 år fram i tid er 2044.

Andre større investeringer på Østlandet

Vi mener det er uholdbart å vente med andre investeringer i banenettet på Østlandet til Rikstunnelen er ferdig. For eksempel vil dobbeltspor Drammen–Hokksund, hvor det foreligger delvis godkjent reguleringsplan, gi stor nytte uavhengig av Rikstunnelen. Videre dobbeltspor i IC-triangelet må ikke betraktes isolert, men som deler av nye dobbeltspor mellom landsdelene.

Tiltaksalternativ 2 (TA2)

Ny Sør-Nord-Akse (vårt forslag) som helhetlig konsept

Rikstunnel, Ringeriksbane og Nittedalsbane er mulige prosjekter i Kollektivstudien. Dette er prosjekter som geografisk ligger nær hverandre. Vi spør om de ikke med fordel kan sees i sammenheng?

Ved å se de nevnte tre prosjektene under ett kan nasjonen oppnå en ny jernbanekorridor Nordland-Trøndelag/Møre–Lillehammer–Moelv–Gjøvik, med vestlig innføring til Oslo S for sømløs trafikk mot

Østfold/Sverige og Europa. Konseptet forutsetter at det også bygges en bane Moelv-Gjøvik. Sør-Nord-Aksen kan bli en viktig del av EUs TEN-T kjernenett i framtiden.

Mellom Oslo og Gran/Gjøvik kan det være to mulige korridorer:

- Alt L via Østre Bærum, Lommedalen, og Jevnaker–Gran fram til Gjøvik/Moelv, avgrensing fra Åsa til Hønefoss og Bergensbanen, mulig tverrsamband fra Storo til Østre Bærum, for bl.a. gods
- Alt N under Lillomarka til Nittedal og Gran fram til Gjøvik/Moelv, om mulig tverrsamband nord for Rotnes til OSL Gardermoen, nytt tverrsamband Grua–Jevnaker–Hønefoss/Bergensbanen

I dag er det flere togpendler øst for Oslo S enn fra vest. Nord-Sør-aksen løser opp i tvungen pendling mot vest, gir færre vendeoperasjoner og bedre utnyttelse av dyrt togmateriell og personell, jfr. Sammenkoplingen av Oslos østlige og vestlige T-banesystemer på 1990-tallet. Med dette konseptet kan tog fra nord kjøres inn mot Oslo fra to retninger, mot én retning i dag. Togene kan da også pendles direkte mot Østfold, i tillegg til Vestfold som i dag. Vi legger også stor vekt på koplinga mot Hønefoss og Bergensbanen. Det vil fordele trafikken, skape nye direkteforbindelser, sterkere nettverk, omkjøringsmuligheter, økt beredskap og avlaste stekningen Drammen–Oslo–Romeriksporten–OSL. Et slikt prosjekt vil måtte koples til Rikstunellen og derfor utredes og planlegges samtidig. For illustrasjon, se vedlagt kart.

Kongsvingerbanen

Dobbeltspor til Kongsvinger i dagens korridor bør sees i sammenheng med en ev. ny bane Oslo–Stockholm, se 5.5 Oslo–Stockholm under Fjerntog.

FJERNTOG

Norge ligger på europatoppen i flygninger per innbygger. Dette utgjør et betydelig potensial for å spare energi og klimagassutslipp, og samtidig gi jernbanen et kommersielt godt trafikkgrunnlag. Erfaringer fra mange land viser sammenhengen mellom reisetid og fordelingen av markedet mellom tog og fly. Blir reisetida 3 til 2 timer tar toget nesten hele markedet. En rapport fra ALG (internasjonalt konsultbyrå spesialisert på transport, logistikk og infrastruktur) fra 2024¹ viser sammenhengene.

EU har ambisiøse planer for utbygging av Høyhastighetsbaner (HHB), og vil ta igjen Kinas forsprang. HHB er energi-, areal- og klimaeffektivt i forhold til flytrafikk og motorveg. Lyntog bruker ca. 10 % av den energien fly trenger på korte ruter, typisk innenlandsruter i Norge. Den internasjonale jernbaneunionen (UIC) skriver også at lyntog har et klimautslipp som er 12 ganger lavere enn elbil, se mer på s. 8 i «Key Messages» fra UIC²

Vi viser også til avsnitt 2.3.7 – «Forventet teknologisk utvikling av alternative transportformer». Der står det bla. «Ifølge den europeiske luftfartsindustriens «Destinasjon 2050-veikart», vil batteri- og

¹ <https://www.alg-global.com/sites/default/files/2024-06/HSRvsAir.pdf>

² <https://uic.org/IMG/pdf/uic-world-congress-high-speed-rail-2023-key-messages.pdf>

hydrogenfly kun få en marginal markedsandel i europeisk luftfart i 2050». Vi vil påpeke at høyhastighetsbaner og lyntog er hyllevare som kan kjøpes fra allierte land i Europa.

5.1 Oslo – Bergen

Vestlandsbanen over Haukeli er ikke omtalt i strategiene. Det er et Y-formet samband mellom Østlandet og Stavanger, Haugesund og Bergen, inkludert vestlandsk IC Stavanger–Haugesund–Odda–Bergen. Reisetiden mellom endepunktene blir rundt 2,5 timer. Med høyeste punkt 649 moh. og dobbeltspor vil godstrafikken til/fra Vestlandet få en ny hverdag. Bygges (isteden) E134 som motorveg, er mye av endepunktmarkedet for både Bergensbanen og Sørlandsbanen drenert vekk. Den mest kompliserte parsellen er muligens fjordkryssingen mellom Stavanger og Ryfylke. Den vil imidlertid overgå av jernbanetunnelen under Gibraltarstredet som er under planlegging.³ Fagfolk fra Spania og Marokko vært på studietur til Rogfast for å hente innsikt og erfaringer til planleggingen.

Vi ønsker høyfartsbanen over Haukeli som framtidens hovedsamband mellom øst og vest og dagens Bergensbane videreutviklet som en region- og turistbane. Som utredningen påpeker, er den en viktig turiststrekning. Når det gjelder innkorting av banen Hønefoss–Oslo, se Østlandet og Ny Sør-Nord-Akse.

5.2 Oslo –Trondheim

Vi er enig med Jernbanedirektoratet (JDIR) i at strekningen har en sentral rolle for overgangen til lavutslippssamfunnet, og at Fjerntogstrategien ikke gir et entydig svar på hvordan strekningen som korridor med to traseer kan utnyttes best mulig.

Tidlig oppstart og rask gjennomføring av et norsk høyfartsprosjekt er viktig for å oppnå erfaring som Europa har opparbeidet gjennom over 40 år. Det enkleste anleggs- og kostnadsmessig er muligens å videreføre dobbeltsporet Oslo–Hamar som høyfartsbane til Lillehammer, Ålesund/Trondheim og Steinkjer. Men også andre grunner taler for denne korridoren:

- Strekningen Oslo–Trondheim har et av Europas mest trafikkerte flysamband over land.
- Korridoren Oslo–Nord-Norge er basal for beredskapen.
- Minst halvert reisetid vil gi en Nord-Norgebane inntekter fra fjerntrafikk og derved et vesentlig bedre økonomisk utgangspunkt.
- Kombinasjonen av høyfart og intercity er særlig i denne korridoren gunstig for samfunnsøkonomien, jf. konseptanalysen for intercity 2012.
- Større trafikkgrunnlag undervegs med bl.a. kopling mot Vestlandet.

I Tabell 10, s. 41 er det for Ambisjonsnivå 2 oversikt over mulige dobbeltspor fordelt på 6 ulike strekninger, i alt 411,5 km. Dersom vi investerer hele «potten» på 411,5 km dobbeltspor på strekningen fra Hamar og nordover via Dombås så får Oslo – Trondheim en moderne høyhastighetsbane!

Dersom vi likevel skal følge en strategi med spredt utbygging av nye dobbeltspor, råder vi stekt til at de planlegges som deler av et framtidig, sammenhengende dobbeltspor mellom landsdelene for høy hastighet. De bør bli biter i en overordna og forpliktende plan for en konkurransedyktig jernbane, og

³ <https://www.railwaypro.com/wp/spain-morocco-rail-tunnel-misses-out-on-2030-world-cup/>

ikke ende i flere «tvangspunkter» med lav hastighet og hvor det er veldig krevende å bygge dobbeltsporet videre.

I Ambisjonsnivå 3 har JDIR skissert et nesten 400 km langt enkeltspor via Østerdalen. Vi vil peke på at dobbeltspor har langt høyere kapasitet og fleksibilitet enn enkeltspor.

Vi foreslår i første omgang en rask utbygging av kryssingskapasiteten på Rørosbanen, øking av bæreevnen og sanering av planoverganger, dernest elektrifisering. Da kan den ta unna trafikken mens det bygges nytt dobbeltspor i Gudbrandsdalen, og ellers ved avvik.

5.3 Oslo – Stavanger

JDIR presenterer ikke noe nivå 3 for denne strekningen. I Nivå 2 er det foreslått dobbeltspor Stavanger – Egersund, men ingen ny bane Egersund – Moi forbi Drangedalen med lav hastighet og rasfare. Vi viser til at NSB i 1994 la fram planer for ny høyhastighetstrasé for hele Sørlandsbanen. For øvrig viser vi til det vi har skrevet om Vestlandsbane over Haukeli under 5.1 Oslo-Bergen. Et dobbeltspor Nærbø–Skei-ane bør inkludere Ålgårdbanen. Ålgårdbanen har mist like godt trafikkgrunnlag som mange gjenåpnede jernbaner ellers i Europa.

5.4 Trondheim – Bodø + Fauske - Narvik - Tromsø

Heller ikke her har JDIR foreslått noe ambisjonsnivå 3. En studie fra NSB i 1992 konkluderte med at bare 174 av 674 km kunne inngå i en moderne bane. Med dagens krav vil det kanskje bety sammenhengende ny bane Trondheim–Bodø. Ambisjonsnivå 2 foreslår til sammen 129,5 km dobbeltspor (Trondheim–Stjørdal, sør for Mo i Rana og inn mot Bodø). Ut fra kartet side 60 er det vanskelig å si om parsellene erstatter bratte og rasutsatte partier. Men de erstatter ikke store omveger som Skatval og Snåsa. En ny Nordlandsbane bør baseres på internasjonale krav til høyfartsbaner. Alternative korridorer bør vurderes. Dette er vår lengste bane og høy fart og korte kjøretider vil knytte landet tettere sammen.

KVU-en for Nord-Norge-banen kom fram til en negativ nytte-kostnadsbrøk. Årsakene var fraværende perspektiv på moderne bane Oslo–Fauske/Bodø, lav standard som basis (dim. fart 160 km/t eller lavere, enkeltspor) og derved få avganger, lang kjøretid og manglende korrespondanser. Klimagassutslipp ved bygging syntes tillagt overdreven vekt sammenlignet med andre store prosjekter. Vi forutsetter Nord-Norge-banen basert på internasjonale krav til høyfartsbaner og at den utredes på nytt.

5.5 Oslo – Stockholm

Et viktig grep her er en mer direkte bane Lillestrøm/Ski-Arvika. Norge bør følge opp svenske initiativ med å velge trasé på vår side av grensa. En fordel med Ski er at Romeriksporten ikke belastes. Videre vil en høyfartsbane over Ørje og Ski og en modernisert Kongsvingerbane for region-, lokaltog og gods utfylle hverandre. Kongsvingerbanen er en av de få i Norge der lange rette strekninger vil kunne inngå i en oppgradert bane for ca. 160 km/t. Vi forutsetter at det også sikres lokal- og regiontogtilbud mellom Kongsvinger og Karlstad.

5.6 Oslo – Gøteborg

I korridoren er E6 60 km kortere enn jernbanen. Det har vært utredet flere alternativer for en kortere bane. Dette arbeidet bør videreføres og detaljeres. En direkte bane fra området ved Ski til området ved Sarpsborg vil gi betydelig kutt i kjøretid og kan utnyttes både i innenlands- og utenlandstrafikken. Perspektivet bør være helt til Hamburg. Da er vi kopla på det europeiske nettet. Vi er enige med JDIR i at det på kort sikt er viktig å etablere et robust, gjennomgående persontogtilbud med gode overganger.

5.7 Andre strekninger

Narvik – Stockholm: Her bygger svenske Trafikverket ned tilbudet. Norske myndigheter bør ikke være tilfreds med det. Turismen er viktig. Persontogtilbudet bør være så godt som godstrafikken tillater det å være.

Trondheim – Stockholm: Norge bør være pådriver for et gjennomgående tilbud uten bytte på Storlien. Norske regiontog bør kunne kjøre til Östersund, og svenske til Trondheim. Nattoget Stockholm–Östersund burde kunne forlenges til Trondheim. Vi tror tilbudet bør komme først, og markedet og etterspørselen bygge seg opp etterpå.

GODS

5.1 Jernbanens rolle

Lastebiler/trailere er i utgangspunktet tunge og står for en betydelig slitasje på veggen og underbygningen. Skiftes diesel ut med batterier blir de enda tyngre. I tillegg står vegtrafikken for en stor andel av mikroplasten. Tunge batterier gjør ikke slitasjen på dekk og asfalt mindre. Jernbanen med sviller og skinner er ideell for lange og tunge transporter.

5.3.1 Støtte til trekkraft (lokomotiver) og 5.3.2 Kompensasjon ved langvarige brudd

Vi støtter disse forslagene

5.3.3 Prismodeller

Økte infrastrukturavgifter kan føre gods fra tog til lastebil. Avgiftene bør ligge på et så lavt nivå som mulig. Særlig er dette viktig for gods som ikke får avgiften kompensert gjennom offentlig kjøp.

5.5.1 Terminaler

Rapporten peker på behovene for å fornye og utvikle terminalene i Oslo, Trondheim og Bodø. Mange utredninger har vært gjennomført. Nå bør politikerne følge opp med vedtak og finansiering for å få prosessen over på realiseringsstadiet.

5.6 Infrastrukturgrep per transportkorridor

Se det vi har skrevet om korridorene under Østlandet og Fjerntog.

Nye dobbeltspor med internasjonal standard og jevnt fordelte forbikjøringsspor vil gi langt bedre rammevilkår for godsnæringen enn de har på dagens banenett. Når nye baner planlegges må vi se for oss tog, også godstog, i framtida som har høyere topphastighet enn det materiellet vi kjører med i dag.

Oslo–Gøteborg/Sør-Sverige

Godstrafikken over Svinesund med lastebil er stor. Fehmarnprosjektet kutter også kjøretid for lastebil. Skal vi overføre gods fra veg til bane i denne korridoren bør kryssingskapasiteten på enkeltsporet Fredrikstad–Kornsjø–Öxnered snarest mulig bygges ut i samarbeid med svenske myndigheter. Vi viser til «Godsalternativet» i Mulighetsstudien Oslo – Gøteborg som ble beregnet til å være samfunnsøkonomisk lønnsomt.⁴

Oslo–Sverige–Narvik

Dersom vi bygger Nord-Norgebanen, vil Oslo–Fauske–Narvik være betydelig kortere enn å kjøre via Sverige. Er det klokt å basere store deler av varetransporten til/fra en hel landsdel på at Sverige vil og kan stille til rådighet den sporkapasiteten vi trenger i all framtid?

Oslo–Bergen

FRE16 er IKKE planlagt for ordinær godstrafikk. Vi synes det vil være betenkelig å investere en så stor sum uten at det også kommer godstrafikken til gode. Tvert imot vil 4-felts E16 trekke gods fra tog til lastebil. For innkorting av jernbanen Hønefoss–Oslo viser vi til det vi har skrevet under Østlandet og Sør-Nord-akse som vi mener vil gi gods på bane et stort løft.

Trondheim–Bodø

Elektrisk drift er et mål, men i første omgang anbefaler vi at pengene brukes på å planlegge og bygge nye dobbeltspor. Det bør tilstrebes at nye kryssningsspor kan inngå i et framtidig sammenhengende dobbeltspor for høy fart.

Vennlig hilsen

For Jernbane

Kjell Erik Onsrud, leder

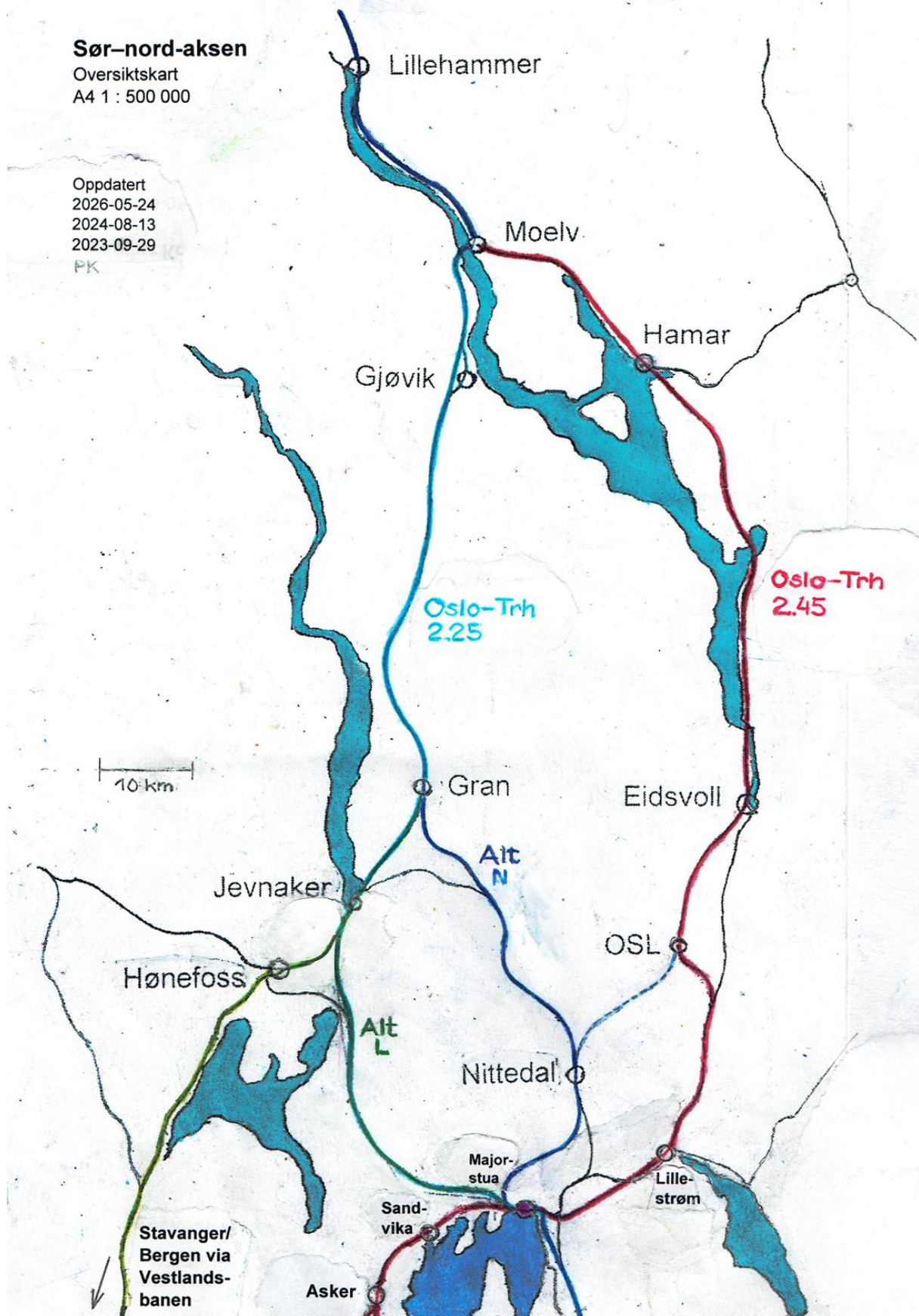
Vedlegg: Sør-Nord-aksen s 8

⁴ <https://www.jernbanedirektoratet.no/content/uploads/2023/11/oslo-goteborg-mulighetsstudie.pdf>

Sør-nord-aksen

Oversiktskart
A4 1 : 500 000

Oppdatert
2026-05-24
2024-08-13
2023-09-29
PK



Høringsuttalelse – Fjerntogstrategien, godsstrategien og kollektivstudien for Østlandet

Med sine 16 medlemskommuner og 2 fylkeskommuner langs Bergensbanen, viser Forum Nye Bergensbanen til Jernbanedirektoratets arbeid med fjerntogstrategien, godsstrategien og kollektivstudien for Østlandet.

Utredningene peker tydelig på de samme hovedutfordringene Norge står overfor fram mot 2050:

- økt transportbehov
- sterk vekst rundt de største byene
- kapasitetsutfordringer i Oslo-regionen
- behov for utslippskutt
- økende krav til beredskap og robuste transportårer

Den viktigste konklusjonen er samtidig klar: Norge vil ikke kunne løse framtidens transportutfordringer uten betydelige investeringer i jernbanen.

Forum Nye Bergensbanen mener strategiene gir et viktig faglig grunnlag, men at de i for liten grad svarer på det avgjørende spørsmålet: hvilke prosjekter skal faktisk bygges nå?

For oss er svaret tydelig. Ringeriksbanen må være det neste store nasjonale jernbaneprosjektet.

Oslo-Bergen behøver et reisetidsløft, og Ringeriksbanen svarer på problemet

Fjerntogstrategien slår fast at korridoren Oslo–Bergen er den strekningen hvor potensialet for overgang fra fly til tog er størst. Det skyldes blant annet:

- stort trafikkgrunnlag
- betydelig potensial for redusert reisetid
- høy nytte for både person- og godstransport
- stor klimaeffekt

Dette må få konkrete konsekvenser i prioriteringene framover.

Skal tog bli et reelt alternativ til fly mellom landets største byområder, må det investeres i infrastrukturen som faktisk gjør dette mulig. Her er Ringeriksbanen helt avgjørende.

Prosjektet:

- er vedtatt av Stortinget
- ligger inne i gjeldende NTP
- er regulert og planlagt

- har høy modenhet
- vil redusere reisetiden mellom Oslo og Bergen vesentlig
- styrker kapasiteten på Bergensbanen
- gir bedre forutsetninger for gods på bane
- styrker bo- og arbeidsmarkedet på Østlandet
- knytter Vestlandet og Østlandet tettere sammen

Vi er glade for at fjerntogstrategien fremtoner Ringeriksbanen som det gryteklare prosjektet det er. Dette er ikke et nytt prosjekt som trenger nye konseptuelle diskusjoner eller nye runder med utredninger. Det er et prosjekt som allerede er vedtatt og prioritert, og som svarer direkte på de behovene Jernbanedirektoratet selv peker på i strategiene.

Å skyve prosjektet ytterligere ut i tid vil svekke måloppnåelsen både innen klima, transportkapasitet og beredskap.

Utbyggingen av Bergensbanen må sees som et samlet øst-vest-prosjekt

Utviklingen av Bergensbanen handler ikke bare om én enkelt strekning. Det handler om å bygge en sterk og framtidsrettet øst-vest-korridor mellom Norges to største byer som er beredt på fremtidens ønsker for transport, og ikke minst sikkerhet.

Bergensbanen og E16 er hovedpulsåren mellom Vestlandet og Østlandet. Korridoren og fellesprosjektet FRE16 derfor er helt avgjørende for:

- næringslivet
- persontransport
- forsyningssikkerhet
- nasjonal beredskap
- godstransport mellom landsdelene

Samtidig er deler av infrastrukturen fortsatt preget av lav kapasitet, sårbarhet og lang reisetid.

Utbyggingen av Arna–Stanghelle er derfor et viktig og nødvendig første steg. Forum Nye Bergensbanen mener det nå er avgjørende at planleggingen av videre utbygging mot Voss starter opp så tidlig som mulig, slik at neste byggetrinn kan realiseres uten unødvendige opphold.

Full utbygging av strekningen Bergen–Voss vil:

- redusere reisetiden betydelig
- gi økt kapasitet og bedre regularitet
- styrke bo- og arbeidsmarkedene på Vestlandet
- gi bedre vilkår for gods på bane
- styrke konkurransekraften til Bergensbanen som helhet

Sammen med Ringeriksbanen vil dette gi en samlet reisetidsreduksjon mellom Bergen og Oslo på over halvannen time. Det vil være et betydelig løft for togets konkurranseevne mot fly.

Kapasitetsutfordringer i Oslo må ikke bli en sovepute

Kollektivstudien for Østlandet peker på behovet for økt kapasitet gjennom Oslo og planlegging av ny rikstunnel. Dette er både riktig og nødvendig.

Samtidig mener Forum Nye Bergensbanen at en framtidig rikstunnel ikke kan brukes som begrunnelse for å utsette prosjekter som allerede er vedtatt og klare for gjennomføring. Disse prosjektene er ikke i konflikt med hverandre i hverken kapasitet eller tid.

Ny rikstunnel ligger langt fram i tid, og både trasévalg, finansiering og framdrift er fortsatt uavklart. Å gjøre dette til en forutsetning for andre prosjekter vil i praksis innebære å utsette nødvendige investeringer på ubestemt tid. Vi trenger å klargjøre prosjektene som skal nytte godt av den nye rikstunnelen, ikke stoppe opp utviklingen av jernbanenettet vårt.

Ringeriksbanen må derfor realiseres parallelt med videre utvikling av Oslo-navet, og ikke bli et etterprosjekt.

Gods, beredskap og nasjonal motstandskraft

Godsstrategien løfter fram jernbanens rolle i nasjonal beredskap og totalforsvar. Dette perspektivet har blitt stadig viktigere i lys av den sikkerhetspolitiske situasjonen i Europa.

En robust øst–vest-korridor er avgjørende for å sikre:

- forsyningssikkerhet
- nasjonal mobilitet
- effektiv godstransport
- redundans i transportsystemet
- militær mobilitet og beredskap

Bergensbanen står allerede for en betydelig andel av godstransporten mellom Østlandet og Vestlandet. Økt kapasitet på banen vil derfor ha stor nasjonal betydning.

Særlig viktig er:

- flere og lengre kryssingsspor
- bedre regularitet
- økt punktlighet
- høyere kapasitet for gods på bane

Forum Nye Bergensbanen vil understreke at investeringer i Bergensbanen ikke bare er samferdselspolitikk. Det er også beredskapspolitikk og næringspolitikk.

Tillit og gjennomføringsevne

Et gjennomgående problem i norsk samferdselspolitikk er at prosjekter blir vedtatt uten at de nødvendigvis blir gjennomført. Det svekker tillit til systemet, planer og politikere.

Når store og modne prosjekter blir stående fast gjennom nye strategirunder og nye utredninger, svekker det tilliten til de politiske prosessene og skaper usikkerhet for kommuner, næringsliv og innbyggere. Blant annet har det langs traséen for Ringeriksbanen har det i mange år vært stampe

i utvikling og planprosesser på grunn av manglende investeringsbeslutninger. Det er svært utviklingshemmende både i lokalmiljøet og i regionen som helhet.

Forum Nye Bergensbanen mener det må være et grunnleggende prinsipp at prosjekter som er vedtatt, regulert og planlagt faktisk blir realisert. Nye strategiprosesser må ikke bli en mekanisme for å utsette allerede fattede beslutninger.

Forum Nye Bergensbanen anbefaler

1. At Ringeriksbanen gjennomføres som neste store nasjonale jernbaneprojekt.
2. At planlegging og videre utbygging av Bergensbanen vestover prioriteres, inkludert videre utvikling av strekningen mot Voss.
3. At utviklingen av øst–vest-korridoren prioriteres nasjonalt av hensyn til klima, kapasitet, gods og beredskap.
4. At planlegging av ny rikstunnel intensiveres, uten at dette forsinker andre modne prosjekter som Ringeriksbanen.
5. At fjerntogstrategien følges opp med konkrete investeringsbeslutninger og framdrift, ikke nye utsettelse.
6. At effektpakker og kapasitetsforbedringer på Bergensbanen prioriteres på kort sikt, blant annet flere og lengre kryssingsspor.

Avslutning

Jernbanedirektoratets egne utredninger peker på at Bergensbanen er den fjerntogstrekningen i Norge med størst potensial for vekst og for overgang fra fly til tog. Det er også den korridoren hvor effekten av investeringer vil være størst og mest umiddelbar.

Forum Nye Bergensbanen mener derfor at det nå er nødvendig å gå fra overordnede strategier til konkrete beslutninger.

Ringeriksbanen, videre utbygging fra Arna–Stanghelle og videre til Voss og øvrige kapasitetsforbedringer på Bergensbanen er ikke fjerne framtidsprosjekter. De ligger allerede foran oss som planlagte og realistiske tiltak som kan møte transportbehovene Norge vil stå overfor i tiårene som kommer. Særlig Ringeriksbanen som har vært planlagt og vedtatt lenge.

Skal Norge lykkes med å flytte trafikk fra fly og vei til bane, finnes det ingen annen jernbanestrekning som har større forutsetninger for å lykkes enn Bergensbanen. Dersom målet om tog som et reelt alternativ til fly skal tas på alvor, må dette også gjenspeiles i de nasjonale prioriteringene framover.

Med vennlig hilsen,

Forum Nye Bergensbanen
v/ Miriam Louise Seim

Strategisk rådgiver



**Forum Nye
Bergensbanen**

Ein bane for framtida

Til: Jernbanedirektoratet
Fra: StorOslo Nord-alliansen/Jernbaneforum Gjøvikbanen
Sak: Høringsinnspill – Kollektivstudie for Østlandet, 2024/1961
Dato: 15.06.2026

1. Hovedbudskap

StorOslo Nord takker for muligheten til å gi innspill til Jernbanedirektoratets Kollektivstudie for Østlandet.

StorOslo Nord støtter hovedretningen i kollektivstudien. Østlandet trenger et mer kapasitetssterkt, robust, samordnet og klimavennlig kollektivsystem, og jernbanen må ha en bærende rolle i utviklingen av bo- og arbeidsmarkedene rundt Oslo, i Mjøsregionen og i de øvrige vekstområdene på Østlandet.

StorOslo Nord støtter også vurderingen av at ny Rikstunnel er det viktigste strukturelle tiltaket for å øke kapasitet, robusthet og punktlighet i Oslo-navet. Rikstunnelen er nødvendig for å kunne utvikle et mer effektivt togtilbud på hele Østlandet.

Samtidig mener StorOslo Nord at kollektivstudien ikke i tilstrekkelig grad følger opp konsekvensene av egen analyse for nordkorridoren Oslo–Nittedal–Hadeland–Gjøvik. Dersom Rikstunnelen skal gi full effekt for hele Østlandet, må grenbanene som mater inn mot Oslo utvikles parallelt. Dette gjelder særlig Gjøvikbanen, som er den minst utviklede innfartskorridoren til Oslo, samtidig som den har betydning for persontrafikk, gods, beredskap, industri og regional utvikling.

StorOslo Nord ber derfor Jernbanedirektoratet om at følgende punkter innarbeides i den videre oppfølgingen av kollektivstudien:

1. **Gjøvikbanen/Nittedalsbanen og Roa–Hønefossbanen må omtales eksplisitt som en strategisk nordkorridor i oppfølgingen av kollektivstudien.** Korridoren må ikke bli liggende mellom kollektivstudien, fjerntogstrategien og godsstrategien.
2. **Det må startes en behovsanalyse/mulighetsstudie med sikte på KVV for ny og kapasitetssterk jernbaneforbindelse Oslo–Roa.** Arbeidet bør kobles til planleggingen av Rikstunnelen, Ringeriksbanen og videre utvikling av togtilbudet på Østlandet.
3. **En mulig kobling Hønefoss–Roa må vurderes konseptuelt.** Dette bør inngå som del av en bredere nettverksanalyse for øst–vest-forbindelser, gods, beredskap, avvikshåndtering og fremtidig jernbanestruktur rundt Oslo.
4. **Trinnvise tiltak på dagens Gjøvikbane må prioriteres før Rikstunnelen står ferdig.** Det gjelder kryssingsspor, plattformtiltak, banestrøm nord for Roa, bedre vendekapasitet, punktlighetstiltak, halvtimesfrekvens på indre del og et tidligere togtilbud til Gjøvik/Raufoss.
5. **Knutepunkt, bussmating, innfartsparkering og takstintegrasjon må konkretiseres for Hadeland og Gjøvikregionen.** Togtilbudet får ikke ønsket effekt uten gode forbindelser til stasjonene, reelle korrespondanser og et enklere billettsystem på tvers av fylkesgrenser.

6. **Gjøvikbanens gods- og beredskapsfunksjon må inngå i vurderingen av kollektivsystemet.** Kollektivstudien behandler primært persontrafikk, men tiltak på Gjøvikbanen kan ikke vurderes isolert fra banens nasjonale funksjon for kombigods Oslo–Bergen og som ytre ringbane rundt Oslo.
7. **En fremtidig sammenkobling mellom Gjøvikbanen og Dovrebanen må inngå i langsiktig jernbaneplanlegging mot 2050.** Dette er et strategisk grep for å styrke Mjøsregionen, beredskap, gods, avvikshåndtering og sammenhengen i det nasjonale jernbanenettet.

StorOslo Nord mener at kollektivstudien bør suppleres med en tydeligere anbefaling om parallell modning av korridorvise tiltak. For Gjøvikbanen er det ikke tilstrekkelig å vente med videre utvikling til etter Rikstunnelen. Planlegging, konseptavklaringer og trinnvise kapasitetsforbedringer må starte nå dersom jernbanen skal kunne ta en større rolle for vekst, klima, beredskap og industri fram mot 2050.

2. Om StorOslo Nord

StorOslo Nord er et regionalt samarbeid mellom kommunene Gjøvik, Østre Toten, Vestre Toten, Nordre Land, Søndre Land, Gran, Lunner og Nittedal, samt Innlandet fylkeskommune og Akershus fylkeskommune. Samarbeidet har bred forankring i næringslivet langs Rv4- og Gjøvikbanekorridoren.

Samarbeidet arbeider for en mer helhetlig og framtidsrettet utvikling av transportkorridoren mellom Oslo, Nittedal, Hadeland, Gjøvikregionen og Mjøsregionen. Hovedmålet er å korte ned reisetiden, styrke framkommelighet, trafikk sikkerhet og kollektivtilbud, ivareta næringslivets transportbehov og nasjonal beredskap, og bidra til at Gjøvikbanen og Rv4 gis en tydeligere plass i nasjonale transportprioriteringer.

Korridoren har en sentral funksjon for et stort bo- og arbeidsmarked nord for Oslo. Den binder sammen hovedstadsområdet, Hadeland, Gjøvikregionen, Raufoss-industrien, NTNU Gjøvik, Fagskolen Innlandet og Mjøsregionen. Den er samtidig en av landets viktige transportkorridorer for industrigods, forsyningssikkerhet og beredskap.

3. Generell vurdering av kollektivstudien

StorOslo Nord mener kollektivstudien er et viktig og godt faglig grunnlag for videre utvikling av kollektivsystemet på Østlandet. Studien beskriver på en tydelig måte at dagens kollektiv- og jernbanesystem ikke har tilstrekkelig kapasitet, robusthet eller samordning til å møte framtidig etterspørsel, nullvekstmålet og økte krav til samfunnssikkerhet.

Vi støtter særlig følgende hovedgrep i studien:

- at lokal- og regiontogtilbudet må ses i sammenheng med buss, knutepunkt, takstsystem og arealutvikling
- at ny Rikstunnel vurderes som et nødvendig strukturelt tiltak for å øke kapasitet og robusthet gjennom Oslo
- at bussmating og knutepunktutvikling vurderes som avgjørende for å realisere effekten av togtilbudet

- at takst- og billettintegrasjon trekkes fram som et viktig virkemiddel for å redusere barrierer for kollektivreiser
- at samfunnssikkerhet og beredskap er løftet som et selvstendig mål

Samtidig mener vi at studien har en svakhet: Den anbefaler en rekkefølge der kapasitet i Oslo-navet kommer først, og korridorvise tiltak på de ytre banene kommer senere. Dette er forståelig som overordnet systemlogikk, men kan gi uheldige konsekvenser dersom det tolkes som at planlegging og modning av tiltak på grenbanene skal utsettes.

For Gjøvikbanen er en slik tolkning særlig problematisk. Banen har allerede i dag kapasitetsutfordringer, lav hastighetsstandard, lang reisetid og begrenset robusthet. Den har ikke dobbeltsporambisjon slik flere andre innfartskorridorer har hatt gjennom InterCity-satsingen, og den har samtidig en viktig gods- og beredskapsfunksjon.

Dersom Gjøvikbanen først skal løftes etter at Rikstunnelen er ferdig, risikerer staten å videreføre en strukturell skjevhet i jernbaneutviklingen på Østlandet i flere tiår.

StorOslo Nord mener derfor at kollektivstudien må følges opp med to parallelle spor:

1. **Rask modning og planlegging av Rikstunnelen som hovedgrep for Oslo-navet.**
2. **Samtidig modning av prioriterte korridorvise tiltak, der Gjøvikbanen Oslo–Roa må være blant de viktigste.**

4. Gjøvikbanen må behandles som en strategisk nordkorridor

Gjøvikbanen er i kollektivstudien omtalt innenfor tiltakskonseptet Nittedalsbanen/Gjøvikbanen. Det er positivt. Samtidig er det nødvendig at videre oppfølging behandler korridoren mer helhetlig enn som et isolert persontrafikktiltak.

Gjøvikbanen og Roa–Hønefossbanen har en sammensatt funksjon:

- De betjener daglig pendling mellom Oslo, Nittedal, Hadeland og Gjøvikregionen.
- De er viktige for regional utvikling, bosetting og arbeidsmarkedsintegrasjon nord for Oslo.
- De har betydning for Raufoss industripark, NTNU Gjøvik, Fagskolen Innlandet og kompetansemiljøene i Gjøvikregionen.
- De inngår i jernbanens hovedstruktur for kombigods mellom Oslo og Bergen.
- De har betydning som avlastnings- og beredskapskorridor rundt Oslo.

Kollektivstudien må derfor ikke bare vurdere Gjøvikbanen ut fra dagens passasjertall eller isolerte persontransportberegninger. Banens strategiske verdi ligger i samspillet mellom persontrafikk, gods, beredskap, industri, regional utvikling og fremtidig kapasitet i Oslo-navet.

StorOslo Nord ber om at Jernbanedirektoratet i den videre oppfølgingen etablerer «nordkorridoren» som et tydelig analyseobjekt. Korridoren bør omfatte Gjøvikbanen Oslo–Gjøvik, Roa–Hønefossbanen og relevante forbindelser mot Ringeriksbanen, Bergensbanen og Dovrebanen.

5. Behov for behovsanalyse, mulighetsstudie og KVV for Oslo–Roa

StorOslo Nord har i egen anmodning til Jernbanedirektoratet bedt om at det settes i gang planarbeid for ny trasé eller vesentlig kapasitetsforbedring på Gjøvikbanens søndre del, primært strekningen Oslo–Roa. Vi viser til denne anmodningen og ber om at den ses som et konkret innspill til oppfølgingen av kollektivstudien.

Strekningen Oslo–Roa er den mest strukturelt krevende delen av Gjøvikbanen. Den har begrenset kapasitet, sårbar innføring mot Oslo, lang reisetid og lav robusthet. Samtidig er den avgjørende både for persontrafikken nord for Oslo og for godstrafikken mellom Oslo og Bergen.

Det bør derfor utarbeides en behovsanalyse og mulighetsstudie som grunnlag for en eventuell KVV. Formålet bør være å:

- avklare problemforståelse og kapasitetsbehov på Gjøvikbanens søndre del
- vurdere konseptuelle alternativer for økt kapasitet, redusert reisetid og bedre robusthet Oslo–Roa
- vurdere forholdet mellom dagens trasé, moderniseringstiltak og mulig ny bane
- analysere samspillet med Rikstunnelen og fremtidig tilbudsstruktur på Østlandet
- beskrive virkninger for persontrafikk, gods, beredskap og regional utvikling
- avklare om tiltaket bør tas videre til formell KVV og innarbeides som oppdrag i NTP 2029–2040

StorOslo Nord understreker at dette ikke innebærer at alle investeringer må gjennomføres før Rikstunnelen. Poenget er at planleggingen må starte nå. Dersom konseptavklaringer utsettes, vil Gjøvikbanen ikke være moden for prioritering når kapasiteten gjennom Oslo faktisk økes.

6. Hønefoss–Roa må vurderes konseptuelt

StorOslo Nord ber også om at en mulig kobling mellom Hønefoss og Roa vurderes på konseptnivå.

En slik kobling kan ha flere strategiske effekter:

- styrket robusthet ved stengninger og avvik i dagens jernbanenett
- bedre sammenkobling mellom Bergensbanen, Ringeriksbanen, Roa–Hønefossbanen og Gjøvikbanen
- nye drifts- og omløpsmuligheter for gods- og persontog
- økt fleksibilitet for trafikkavvikling rundt Oslo
- styrket sivil og militær beredskap
- mulig nettverksnytte for fjerntrafikk og regional trafikk

Dette bør ikke utredes som detaljert trasévalg i første fase. Det bør derimot inngå som en konseptuell nettverksvurdering i en samlet analyse av nordkorridoren. En slik vurdering vil gi et bedre beslutningsgrunnlag for om forbindelsen har strategisk verdi i et 2050-perspektiv.

7. Trinnvise tiltak på Gjøvikbanen må prioriteres før Rikstunnelen

StorOslo Nord er enig i at Rikstunnelen er et nødvendig hovedgrep. Samtidig er det avgjørende at dagens Gjøvikbane utvikles trinnvis i perioden fram til en ny Rikstunnel kan stå ferdig.

Effektpakken «Flere tog på Gjøvikbanen» var et viktig første steg. Timesfrekvens Oslo–Gjøvik har gitt et bedre tilbud, men det løser ikke de grunnleggende kapasitets- og robusthetsutfordringene. Neste utviklingstrinn må planlegges og gjennomføres.

StorOslo Nord ber Jernbanedirektoratet prioritere følgende tiltak i videre oppfølging:

- flere og/eller forlengede kryssingsspor
- plattformtiltak og stasjonstiltak som gir bedre kapasitet og universell utforming
- fornyet og styrket banestrøm nord for Roa
- tiltak som bedrer punktlighet, regularitet og avvikshåndtering
- bedre vendekapasitet og mer robust ruteplan
- halvtimesfrekvens på indre del av Gjøvikbanen, særlig i Nittedal/Hakadal-området
- videre utvikling av timesfrekvensen til Jaren/Gjøvik
- tilstrekkelig togmateriell for å kunne realisere tilbudsforbedringer
- bedre kapasitet for kombinasjonen av person- og godstrafikk

Disse tiltakene bør ikke behandles som et alternativ til langsiktig konseptutredning for Oslo–Roa. De bør behandles som nødvendige trinn på veien mot en mer kapasitetssterk nordkorridor.

8. Tidligere tog til Gjøvik/Raufoss må inn som kortsiktig tilbudsforbedring

StorOslo Nord ber om at Jernbanedirektoratet prioriterer et tidligere togtilbud på Gjøvikbanen med ankomst Gjøvik/Raufoss rundt kl. 07.00.

Dette er et konkret, kortsiktig og viktig tiltak for å gjøre tog reelt relevant for arbeidsreiser til Raufoss industripark og Gjøvikregionen. Dagens første ankomst til Gjøvik er for sen for mange arbeidstakere, særlig for skiftarbeidere og tidligpendlere. Når toget ikke treffer arbeidstidene, blir bilen i praksis eneste realistiske alternativ.

Raufoss industripark er en av landets viktigste industriklynger og har økende betydning som følge av forsvarsindustri, teknologiutvikling og geopolitisk situasjon. Et tidligere togtilbud må derfor vurderes ut fra et oppdatert markedsgrunnlag, ikke ut fra historiske reisemønstre.

StorOslo Nord ber om at Jernbanedirektoratet:

- vurderer et tidligere tog til Gjøvik/Raufoss innenfor eksisterende timesfrekvensstruktur
- synliggjør hvilke materiellmessige og operative forutsetninger som må være på plass
- avklarer dette i dialog med fylkeskommunene, Vy og Bane NOR
- behandler tiltaket som et konkret bidrag til grønn arbeidsmobilitet og redusert bilavhengighet

9. Bussmating, knutepunkt og innfartsparkering må konkretiseres for Hadeland og Gjøvikregionen

Kollektivstudien peker med rette på at bussmating, knutepunktutvikling og bedre arbeidsdeling mellom buss og tog er avgjørende for et mer effektivt kollektivsystem. For StorOslo Nord er dette særlig viktig.

Mange reisende i Gjøvikregionen og på Hadeland bor ikke i gangavstand til stasjon. Skal toget ta en større del av reisene, må det være enkelt å komme seg til og fra stasjonene. Det krever bedre busskorrespondanser, gode knutepunkt, tilstrekkelig innfartsparkering, sykkelparkering, sanntidsinformasjon og felles billettløsninger.

StorOslo Nord ber om at det i oppfølgingen av kollektivstudien utarbeides en egen knutepunkt- og matingstrategi for Gjøvikbanen/Nittedalsbanen. Den bør omfatte stasjoner som Nittedal, Hakadal, Harestua, Grua, Roa, Lunner, Gran, Jaren, Eina/Reinsvoll, Raufoss og Gjøvik.

Strategien bør særlig vurdere:

- hvordan bussruter kan mates bedre til tog
- hvordan korrespondanser kan sikres i praksis
- hvordan parallelle buss- og togtilbud kan reduseres uten å svekke flatedekningen
- hvordan innfartsparkering og sykkelparkering kan brukes strategisk
- hvordan kollektivsystemet kan betjene både pendlere, studenter, industriarbeidsplasser og fritidsreiser
- hvordan takstsystemene i Akershus og Innlandet kan samordnes bedre

10. Takst- og billettintegrasjon må løse fylkesgrenseproblemet

StorOslo Nord støtter kollektivstudiens vektlegging av enklere og mer sammenhengende takst- og billettssystemer. For reisende i vår korridor er dette ikke et teoretisk spørsmål. Gjøvikbanen krysser fylkesgrenser og kollektivområder, og reisende opplever i dag at kollektivsystemet blir unødvendig komplisert.

Et helhetlig kollektivsystem for Østlandet må gjøre det enkelt å reise på tvers av fylkesgrenser med kombinasjoner av tog og buss. Dette er særlig viktig for Hadeland og Gjøvikregionen, der mange reiser krysser grensen mellom Innlandet, Akershus og Oslo.

StorOslo Nord ber om at Jernbanedirektoratet i videre arbeid med kollektivstudien tydelig anbefaler:

- felles eller bedre samordnet billettssystem for tog og fylkeskommunal kollektivtrafikk
- løsninger som reduserer prisbarrierer på reiser over fylkesgrenser
- bedre integrasjon mellom togtilbudet og Innlandstrafikk/Ruter
- praktiske pilotprosjekter i korridorer der fylkesgrenseproblemet er særlig tydelig

Gjøvikbanen er en egnet korridor for å teste bedre takst- og billettintegrasjon mellom statlig jernbane og fylkeskommunal kollektivtrafikk.

11. Gods, beredskap og industri må inngå i samlet vurdering

Selv om kollektivstudien primært gjelder persontransport, må videre oppfølging av tiltak på Gjøvikbanen også ta hensyn til gods og beredskap. Dette er nødvendig fordi samme infrastruktur brukes av både person- og godstrafikk, og fordi kapasitetsvalg på Gjøvikbanen har konsekvenser for nasjonale transportstrømmer.

Gjøvikbanen og Roa–Hønefossbanen er en viktig korridor for gods mellom Oslo og Bergen. Samtidig har korridoren betydning som avlastnings- og beredskapsforbindelse rundt Oslo. Når dagens infrastruktur er sårbar og kapasiteten deles mellom person- og godstog, blir spørsmålet om Gjøvikbanens utvikling også et spørsmål om nasjonal robusthet.

Dette har økt aktualitet i lys av totalforsvar, forsyningssikkerhet og behovet for robuste transportårer. Raufoss industripark er en nasjonalt viktig industriklynge med stor betydning for forsvarsindustri, eksport og teknologiutvikling. Industrien er avhengig av forutsigbare og robuste transportløsninger. En større del av godsvolumene bør på sikt kunne overføres fra vei til bane.

StorOslo Nord ber derfor om at videre oppfølging av kollektivstudien ses i sammenheng med godsstrategien og fjerntogstrategien. Gjøvikbanen må ikke vurderes i en snever kollektivtrafikkramme alene. Den må vurderes som flerfunksjonell nasjonal infrastruktur.

12. En flerbruksterminal ved Eina/Reinsvoll bør utredes videre

StorOslo Nord ber om at en flerbruksterminal for gods i Eina/Reinsvoll-området vurderes videre som del av en samlet strategi for godsoverføring fra veg til bane.

En slik terminal kan ha betydning for:

- Raufoss industripark og øvrig industri i Gjøvikregionen
- overføring av gods fra Rv4 til bane
- redusert tungtrafikkbelastning inn mot Oslo
- bedre utnyttelse av Gjøvikbanen nord for Roa
- regional næringsutvikling og grønn logistikk
- beredskap og forsyningssikkerhet

Et slikt tiltak må vurderes i sammenheng med kapasitetstiltak på Gjøvikbanen, banestrøm, kryssingsspor og fremtidig terminalstruktur på Østlandet.

13. Gjøvikbanen må inngå i utviklingen av Mjøsregionen

StorOslo Nord mener kollektivstudien i for liten grad løfter Gjøvikbanens rolle i utviklingen av Mjøsregionen som felles bo- og arbeidsmarked.

Gjøvikregionen er en viktig del av Mjøsregionen. Regionen har sterke kompetanse- og næringsmiljøer, blant annet NTNU Gjøvik, Fagskolen Innlandet, Raufoss industripark, helsefaglige miljøer og teknologimiljøer. Samtidig vil etableringen av nytt Mjøspsykehus forsterke behovet for bedre sammenheng mellom Gjøvikregionen, Hamarregionen, Ringsaker, Lillehammerregionen og hovedstadsområdet.

På lang sikt må Gjøvikbanen derfor vurderes som mer enn en grenbane inn mot Oslo. Den bør inngå i en samlet regional struktur rundt Mjøsa, der jernbanen bidrar til å binde sammen de viktigste arbeidsplasskonsentrasjonene, utdanningsmiljøene, industrimiljøene og sykehusfunksjonene i Innlandet.

14. Sammenkobling mellom Gjøvikbanen og Dovrebanen må inngå i langsiktig jernbaneplanlegging mot 2050

StorOslo Nord ber om at en fremtidig sammenkobling mellom Gjøvikbanen og Dovrebanen inngår i Jernbanedirektoratets videre arbeid med jernbanetilbudet mot 2050.

Tidligere utredninger og regionale innspill har pekt på at en slik sammenkobling kan gi betydelig nettverksnytte. Den vil kunne knytte vestsiden og østsiden av Mjøsa bedre sammen, styrke Mjøsregionen som felles bo-, arbeids- og næringsregion, og gi et mer sammenhengende kollektivsystem mellom Gjøvik, Hamar, Ringsaker, Lillehammer og hovedstadsområdet.

En sammenkobling vil også kunne ha nasjonal betydning. Den kan gi økt robusthet i jernbanesystemet, styrke beredskap og avvikshåndtering, gi nye muligheter for gods mellom korridorene og bidra til bedre utnyttelse av både Gjøvikbanen, Dovrebanen, Roa–Hønefossbanen og framtidig Ringeriksbane.

Dette må ses i sammenheng med totalforsvar, forsyningssikkerhet og behovet for flere robuste transportårer i og rundt Oslo- og Mjøsregionen. Gjøvikbanen bør ikke utvikles som en isolert sidebane, men som del av et framtidig jernbanenett der nordkorridoren kan kobles bedre til både øst–vest-forbindelsene og hovedkorridoren nordover.

En sammenkobling mellom Gjøvikbanen og Dovrebanen vil også styrke effekten av en forsterket forbindelse Roa–Hønefoss/Bergensbanen. Samlet kan dette bidra til en mer strategisk øst–vest-akse og bedre kobling mellom korridorene Trondheim–Oslo, Bergen–Oslo og Gjøvik–Oslo. Dette vil ha betydning for kritiske forsyningslinjer, godstransport, beredskap og regional næringsutvikling.

StorOslo Nord understreker at sammenkobling Gjøvikbanen–Dovrebanen er et langsiktig tiltak. Det må ikke erstatte behovet for umiddelbar oppfølging av Oslo–Roa, Hønefoss–Roa, trinnvise kapasitetsforbedringer og bedre togtilbud på dagens Gjøvikbane. Poenget er at muligheten må holdes åpen, analyseres faglig og inngå i statens langsiktige jernbaneplanlegging mot 2050.

StorOslo Nord ber derfor Jernbanedirektoratet om å:

- innarbeide sammenkobling Gjøvikbanen–Dovrebanen som et langsiktig utredningstema i oppfølgingen av kollektivstudien
- vurdere tiltaket i sammenheng med utviklingen av Mjøsregionen, nytt Mjøssykehus, Raufoss-industrien og framtidige arbeidsmarkedsstrømmer
- analysere mulig nettverksnytte for gods, beredskap, avvikshåndtering og regional persontrafikk
- se tiltaket i sammenheng med Oslo–Roa, Roa–Hønefoss, Ringeriksbanen og Dovrebanens videre utvikling
- avklare om det bør gis et eget utredningsoppdrag i arbeidet med NTP 2029–2040 eller i tilknytning til langsiktig jernbanestrategi mot 2050

15. Merknad til anbefalt rekkefølge i kollektivstudien

StorOslo Nord forstår kollektivstudiens anbefaling om å prioritere tiltak i Oslo-navet før store korridorvise investeringer. Samtidig mener vi at anbefalingen må presiseres.

For Gjøvikbanen bør ikke anbefalingen forstås som at videre utvikling skal avvendes til etter Rikstunnelen. Riktig rekkefølge bør være:

1. Fullføre og optimalisere allerede planlagte tiltak.
2. Starte forprosjekt og planlegging av Rikstunnelen.
3. Parallelt modne prioriterte korridorvise tiltak gjennom behovsanalyser, mulighetsstudier og KVVU-er.
4. Gjennomføre trinnvise og mindre kapasitetsforbedrende tiltak på baner med akutte behov.
5. Realisere større korridorvise tiltak når de er modne og når ny kapasitet i Oslo-navet gir full systemeffekt.

Dette er særlig viktig fordi planlegging av jernbanetiltak har lang ledetid. Dersom arbeidet med Gjøvikbanen ikke startes før etter at Rikstunnelen er planlagt eller realisert, vil korridoren skyves ytterligere ut i tid. Det vil være uheldig for befolkningen, næringslivet, klima, beredskap og statens samlede nytte av investeringene i jernbanesystemet.

16. Konkrete anmodninger til Jernbanedirektoratet

StorOslo Nord ber Jernbanedirektoratet om å følge opp kollektivstudien med følgende konkrete tiltak:

1. Innta Gjøvikbanen/Nittedalsbanen og Roa–Hønefossbanen som en tydelig nordkorridor i videre arbeid med jernbanetilbudet på Østlandet.
2. Igangsette en behovsanalyse/mulighetsstudie for Oslo–Roa, med sikte på å avklare grunnlag for KVVU.
3. Vurdere Hønefoss–Roa som konseptuell jernbanekobling i et nettverks-, gods- og beredskapsperspektiv.
4. Koble videre utredning av Gjøvikbanen til planleggingen av Rikstunnelen og Ringeriksbanen.
5. Prioritere trinnvise tiltak på dagens Gjøvikbane, herunder kryssingsspor, plattformtiltak, banestrøm, punktlighetstiltak og halvtimesfrekvens på indre del.
6. Avklare muligheten for tidligere tog til Gjøvik/Raufoss, med ankomst rundt kl. 07.00.
7. Utarbeide en egen strategi for bussmating, knutepunkt og innfartsparkering langs Gjøvikbanen.
8. Arbeide videre med takst- og billettintegrasjon på tvers av Oslo, Akershus og Innlandet.
9. Sikre at gods- og beredskapsperspektivet inngår i vurderingen av tiltak på Gjøvikbanen.
10. Utrede potensialet for flerbruksterminal/godsterminal i Eina/Reinsvoll-området.

11. Utrede fremtidig sammenkobling mellom Gjøvikbanen og Dovrebanen som del av langsiktig jernbaneplanlegging mot 2050. Utredningen bør vurdere betydning for Mjøsregionen som felles bo- og arbeidsmarked, kobling til Mjøssykehuset, gods, beredskap, avvikshåndtering og sammenheng med Oslo–Roa, Roa–Hønefoss, Ringeriksbanen og Dovrebanen.
12. Vurdere Gjøvikbanen som del av en framtidig regional jernbanestruktur rundt Mjøsa, ikke bare som en sidebane til Oslo.
13. Sikre at videre oppfølging av kollektivstudien samordnes med godsstrategien og fjerntogstrategien.
14. Involvere StorOslo Nord, berørte fylkeskommuner, kommuner, næringsliv og relevante statlige aktører i videre oppfølging.

17. Avslutning

Kollektivstudien for Østlandet gir et viktig grunnlag for å utvikle et mer robust, kapasitetssterkt og bærekraftig kollektivsystem. StorOslo Nord støtter hovedretningen, men mener at oppfølgingen må styrkes for korridoren Oslo–Nittedal–Hadeland–Gjøvik.

Gjøvikbanen er i dag den mest underutviklede innfartskorridoren til Oslo. Samtidig har den stor betydning for persontrafikk, regional utvikling, industri, gods og beredskap. Dersom denne korridoren ikke løftes tydeligere i videre planlegging, vil staten risikere å forsterke en allerede skjev utvikling av jernbanesystemet på Østlandet.

StorOslo Nord ber derfor om at Jernbanedirektoratet følger opp kollektivstudien med en tydelig satsing på Gjøvikbanen som strategisk nordkorridor. Arbeidet med behovsanalyse/mulighetsstudie for Oslo–Roa og konseptuell vurdering av Hønefoss–Roa bør startes opp som en del av grunnlaget for NTP 2029–2040.

I tillegg må en framtidig sammenkobling mellom Gjøvikbanen og Dovrebanen inngå i den langsiktige jernbaneplanleggingen mot 2050. Dette vil kunne styrke Mjøsregionen, bedre koblingen mellom de nasjonale jernbanekorridorene, øke robustheten i transportsystemet og gi større nytte av framtidige investeringer i både Gjøvikbanen, Dovrebanen, Ringeriksbanen og Oslo-navet.

StorOslo Nord stiller gjerne til møte med Jernbanedirektoratet for videre dialog om oppfølgingen av høringsinnspillet.

Med vennlig hilsen

StorOslo Nord/Jernbaneforum Gjøvikbanen

Svein Håvar Korshavn
Prosjektleder

Arkivreferanse: 2026/9814-2
Arkivkode: N02
Saksbehandler: Øystein Sjølie
Adm.enhet: Samferdsel - Strategi og utvikling
Dato: 25.05.2026

Utvalg	Møtedato	Saksnummer
Hovedutvalg for samferdsel	10.06.2026	11/26

Høring - Kollektivstudie for Østlandet

Hovedutvalg for samferdsels behandling av sak 11/2026 i møte den 10.06.2026:

Vedtak:

Hovedutvalg for samferdsel i Innlandet gir følgende innspill til Kollektivstudie for Østlandet: Innlandet fylkeskommune tar Kollektivstudie for Østlandet til orientering som et viktig kunnskapsgrunnlag for neste NTP. Kollektivstudien, fjerntogstrategien og godsstrategien må legges til grunn som ett samlet kunnskapsgrunnlag. Person - og godstransport må i større grad sees i sammenheng og prioriteringer må samlet vise konsekvenser for både person- og godstrafikk.

Hovedutvalget mener at studien har et for sterkt fokus på Oslorettet transport på bekostning av Østlandet ellers. Oslo er hovednavet, men reisestrømmer utover i grenene vil kunne endres med utvikling og tilrettelegging i mellomstore og små byer utenfor Oslo. Studien har søkelys på kapasitetsutfordringer for reiser til og fra Oslo, og legger for lite vekt på andre markeder og reisemål. Det er for eksempel uutnyttet kapasitet på togene i motrush-retning.

Studien vektlegger i for stor grad befolkningsprognosene som grunnlag for prioriteringer. Disse fanger i liten grad opp næringsutvikling, arealpolitikk, infrastrukturinvesteringer og strukturelle endringer, som er forhold som i praksis kan være avgjørende for transportetterspørselen. Prioriteringsgrunnlaget bør i større grad vektlegge samfunnsvirkninger som ikke er prissatt i den samfunnsøkonomiske analysen, blant annet

knyttet til samfunnssikkerhet og beredskap, arealutvikling, bymiljø, næringsutvikling og arbeidsmarkedseffekter.

Det er viktig at togtilbudet ikke reduseres på noen av de strekningene hvor det finnes et tilbud i dag, og at det ikke kun konsentreres om å satse på de tyngste strekningene.

Det er ønskelig å få på plass et heleintegrert billettsystem med lavere takster i hele Østlandsområdet. En stor utfordring for å få til et sømløst og harmonisert billettsystem, er at billettprisene for togreiser er veldig mye høyere enn billettprisene for bussreiser. For å harmonisere dette må først og fremst billettprisene for togpassasjerer ned, for å nærme seg Saksframleggfylkeskommunenes takster. Billettering må være sømløst; billett for buss må gjelde for tog og omvendt.

Rikstunnelen er viktig, og den vil løse mange utfordringer. Det er også svært viktig for samfunnssikkerhet og beredskap at jernbanen har bedre redundans med to atskilte doble tunnellop gjennom Oslo. Men det må arbeides med tunnel og andre korridorvise tiltak samtidig; andre tiltak kan ikke settes på vent til etter 2050 og en ferdigstilt tunnel. Østlandet utenfor Oslo består av mange bo- og arbeidsmarkedsområder med flere små og mellomstore byer i kjernene, hvor jernbanen er ryggraden i kollektivtransportsystemet.

Hovedutvalget savner vurdering av om presset på kapasiteten i Oslostunnelen kunne blitt mindre hvis de fleste togruter har Oslo S som endestasjon, istedenfor at de kjører som pendel gjennom Oslo.

På Gjøvikbanen er det en stor utfordring at hastigheten er lav og at reisetiden blir lang sammenlignet med tilsvarende strekninger på Østlandet. Dagens togtilbud er lite konkurransedyktig sammenlignet med bil.

Økt kapasitet er nødvendig på Kongsvingerbanen for å takle befolkningsveksten på Romerike og opprettholde godt persontogtilbud til og fra Kongsvinger, samtidig som godstogene på samme strekning øker i lengde og antall.

På Dovrebanen er kollektivdekning med jernbane, også nord for Hamar, opp til Lillehammer svært viktig. Etablering av det store nye Mjøssykehuset på Moelv i 2032 vil generere stor økning i reiser dit. Det er behov for en frekvens med to tog i timen i grunnrute mellom Hamar og Lillehammer. I denne grunnruten må også togstopp ved Stange og Tangen inngå. Dette

for å unngå kraftig bilbasert trafikkvekst og sikre nullvekstmålet som er vedtatt i oppfølgingen av areal- og transportstrategien for Mjøsbyen.

I langsiktig jernbaneplanlegging mot 2050 bør en sammenkobling mellom Gjøvikbanen og Dovrebanen utredes. En slik kobling vil gi økt robusthet i det nasjonale jernbanesystemet mellom Oslo og Trondheim, styrket beredskap, styrke godstransporten mellom korridorene og bidra til bedre regional integrasjon i Innlandet.

Behandling:

Øystein Sjølie, seniorrådgiver SAMFE - Strategi og plan innledet til saken.

Steffen Tingvoll Evensen (FrP) fremmet på vegne av Ap og FrP følgende forslag:

"På Dovrebanen er kollektivdekning med jernbane, også nord for Hamar, opp til Lillehammer svært viktig. Etablering av det store nye Mjøssykehuset på Moelv i 2032 vil generere stor økning i reiser dit. Det er behov for en frekvens med to tog i timen i grunnrute mellom Hamar og Lillehammer. I denne grunnruten må også togstopp ved Stange og Tangen inngå. Dette for å unngå kraftig bilbasert trafikkvekst og sikre nullvekstmålet som er vedtatt i oppfølgingen av areal- og transportstrategien for Mjøsbyen."

Votering:

- Forsalg fremmet av Evensen ble enstemmig vedtatt.
- Fylkeskommunedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt.

(3 Ap, 2 H, 2 Sp, 1 FrP, 1 MDG, 1 SV)

Fylkeskommunedirektørens innstilling til vedtak:

Hovedutvalg for samferdsel i Innlandet gir følgende innspill til Kollektivstudie for Østlandet:

Innlandet fylkeskommune tar Kollektivstudie for Østlandet til orientering som et viktig kunnskapsgrunnlag for neste NTP. Kollektivstudien, fjerntogstrategien og godsstrategien må legges til grunn som ett samlet kunnskapsgrunnlag. Person - og godstransport må i større grad sees i sammenheng og prioriteringer må samlet vise konsekvenser for både person- og godstrafikk.

Hovedutvalget mener at studien har et for sterkt fokus på Oslorettet transport på bekostning av Østlandet ellers. Oslo er hovednavet, men reisestrømmer utover i grenene vil kunne endres med utvikling og tilrettelegging i mellomstore og små byer utenfor Oslo. Studien har søkelys på kapasitetsutfordringer for reiser til og fra Oslo, og legger for lite vekt på andre markeder og reisemål. Det er for eksempel uutnyttet kapasitet på togene i motrush-retning.

Studien vektlegger i for stor grad befolkningsprognosene som grunnlag for prioriteringer. Disse fanger i liten grad opp næringsutvikling, arealpolitikk, infrastrukturinvesteringer og

strukturelle endringer, som er forhold som i praksis kan være avgjørende for transportetterspørselen. Prioriteringsgrunnlaget bør i større grad vektlegge samfunnsvirkninger som ikke er prissatt i den samfunnsøkonomiske analysen, blant annet knyttet til samfunnssikkerhet og beredskap, arealutvikling, bymiljø, næringsutvikling og arbeidsmarkedseffekter.

Det er viktig at togtilbudet ikke reduseres på noen av de strekningene hvor det finnes et tilbud i dag, og at det ikke kun konsentreres om å satse på de tyngste strekningene.

Det er ønskelig å få på plass et heleintegrert billettsystem med lavere takster i hele Østlandsområdet. En stor utfordring for å få til et sømløst og harmonisert billettsystem, er at billettprisene for togreiser er veldig mye høyere enn billettprisene for bussreiser. For å harmonisere dette må først og fremst billettprisene for togpassasjerer ned, for å nærme seg fylkeskommunenes takster. Billettering må være sømløst; billett for buss må gjelde for tog og omvendt.

Rikstunnelen er viktig, og den vil løse mange utfordringer. Det er også svært viktig for samfunnssikkerhet og beredskap at jernbanen har bedre redundans med to atskilte doble tunnellop gjennom Oslo. Men det må arbeides med tunnel og andre korridorvise tiltak samtidig; andre tiltak kan ikke settes på vent til etter 2050 og en ferdigstilt tunnel. Østlandet utenfor Oslo består av mange bo- og arbeidsmarkedsområder med flere små og mellomstore byer i kjernene, hvor jernbanen er ryggraden i kollektivtransportsystemet.

Hovedutvalget savner vurdering av om presset på kapasiteten i Oslostunnelen kunne blitt mindre hvis de fleste togruter har Oslo S som endestasjon, istedenfor at de kjører som pendel gjennom Oslo.

På Gjøvikbanen er det en stor utfordring at hastigheten er lav og at reisetiden blir lang sammenlignet med tilsvarende strekninger på Østlandet. Dagens togtilbud er lite konkurransedyktig sammenlignet med bil.

Økt kapasitet er nødvendig på Kongsvingerbanen for å takle befolkningsveksten på Romerike og opprettholde godt persontogtilbud til og fra Kongsvinger, samtidig som godstogene på samme strekning øker i lengde og antall.

På Dovrebanen er kollektivdekning med jernbane, også nord for Hamar, opp til Lillehammer svært viktig. Etablering av det store nye Mjøsbykehuset på Moelv i 2032 vil generere stor økning i reiser dit. Det er behov for en frekvens med to tog i timen i grunnrute mellom Hamar og Lillehammer. Dette for å unngå kraftig bilbasert trafikkvekst og sikre nullvekstmålet som er vedtatt i oppfølgingen av areal- og transportstrategien for Mjøsbyen.

I langsiktig jernbaneplanlegging mot 2050 bør en sammenkobling mellom Gjøvikbanen og Dovrebanen utredes. En slik kobling vil gi økt robusthet i det nasjonale jernbanesystemet mellom Oslo og Trondheim, styrket beredskap, styrke godstransporten mellom korridorene og bidra til bedre regional integrasjon i Innlandet.

Tron Bamrud
Fylkeskommunedirektør

Vedlegg

- 1 Høring - Kollektivstudie for Østlandet.pdf
- 2 Kollektivstudie-for-Ostlandet

Bakgrunn:

Jernbanedirektoratet har gjennomført tre utredninger i perioden 2024–2026 som grunnlag for videre utvikling av jernbanen fram mot 2050. Det er en godsstrategi, en fjerntogstrategi og en studie om hvordan jernbanens rolle i kollektivtilbudet på Østlandet bør utvikles på lang sikt. Utredningene skal gi et oppdatert og relevant kunnskapsgrunnlag for den videre utviklingen av jernbanestrategien i neste rullering av Nasjonal Transportplan (NTP). Utredningene har tatt utgangspunkt i utfordringene i transportsektoren, med særlig vekt på behovet for et effektivt og klimavennlig transportsystem, miljømål og energiknapphet, slik dette er beskrevet i NTP 2025–2036. Hovedrapportene for alle tre utredningene ble ferdigstilte den 01.04.2026, og er nå på høring med frist den 15.06.2026. Da saksframlegget har begrenset plass, anbefales det å lese rapportenes sammendrag. Det vises ellers til rapportene for nærmere detaljer. Denne saken tar for seg kollektivstudien for Østlandet.

Kollektivstudiens hensikt er å vurdere og konkretisere tilbudsutvikling for jernbanen som del av kollektivtilbudet på Østlandet, og de delene av kollektivsystemet ellers som har grensesnitt med jernbanen; det vil i hovedsak si de fylkeskommunale kollektivtilbudene. Den geografiske avgrensingen for studien er området med Oslo som det sentrale navet, altså det som tidligere er omtalt som Intercityområdet (Oslo-Lillehammer/Skien/Halden/Hønefoss) og grenbanene (Oslo-Kongsvinger/Gjøvik/Kongsberg).

Noen sentrale spørsmål som man har forsøkt å tilnærme seg svar på i studien er:

1. Hvilke togtilbud er nødvendig for å møte forventet etterspørsel, og hvordan bør samspillet mellom buss og tog være?
2. I hvilke korridorer og delmarkeder er det størst potensial for flere reisende?
3. På hvilke tidspunkt er det behov for å realisere Rikstunnelen, og hvordan bør tiltaket innrettes?

Studien tar utgangspunkt i en ventet befolkningsvekst på om lag 350 000 innbyggere på Østlandet innen 2050 som dimensjonerende for transportetterspørsel, og har fokus på de store reisestrømmene. Studien tar for seg ulike virkemidler som påvirker reisemiddelvalg: kollektivtilbud, areal- og knutepunktutvikling, bilrestriktive tiltak og billettpris.

Hovedfunn i rapporten:

Sammenligningsalternativet (nåsituasjon pluss tiltak som er prioritert for oppstart i første periode av inneværende NTP, det vil si perioden 2025-2030) er ikke tilstrekkelig til å håndtere befolkningsvekst og nullvekstmålet. Sammenligningsalternativet gir viktige tilbudsforbedringer, men etterspørselsveksten mot 2050 overstiger kapasiteten både i tilbudet og i Oslo-navet. Dette gir økende trengsel, flere forsinkelser og svekket robusthet.

Bilrestriksjoner er det mest effektive virkemiddelet for å redusere biltrafikken og øke kollektivandelen. Kilometerbaserte avgifter gir en betydelig reduksjon i biltrafikk og bidrar til å komme nærmere nullvekstmålet i SA (middels innsats). Effekten forsterkes når bilrestriksjoner kombineres med et styrket kollektivtilbud.

Bussmating og knutepunktutvikling er avgjørende for en effektiv arbeidsdeling mellom buss og tog. Når man prioriterer bussmating og knutepunktene er utviklet med tilstrekkelig kapasitet og areal, kan buss og tog utfylle hverandre fremfor å konkurrere med hverandre. Dette frigjør bussressurser fra parallellkjøring, reduserer behovet for offentlige overføringer til drift, og gir de reisende en mer effektiv og forutsigbar reise. Utvikling av knutepunktene er

derfor en kritisk forutsetning for å realisere potensialet i togtilbudet, og oppnå et helhetlig og attraktivt kollektivsystem.

Takst- og billettintegrasjon senker reisebarrierene og øker etterspørselen. Integrerte takster gir særlig stor effekt i Østfold og Buskerud, mens effekten er mindre der togtilbudet er svakere i utgangspunktet.

Tiltaksalternativ 1 (TA1 Riks), som innebærer en ny dobbeltsporet tog tunnel gjennom Oslo, den såkalte Rikstunnelen, gir et strukturelt løft i punktlighet, kapasitet og robusthet. Studien viser at det er nødvendig å realisere Rikstunnelen for å håndtere etterspørselsveksten mot 2050 og videre.

Tiltaksalternativ 2 (TA2), det vil si videre utvikling med korridorvise tiltak, også i ytre deler, gir betydelige lokale og regionale mobilitetsforbedringer, men er ikke en egnet løsning for å møte befolkningsveksten og vekst i etterspørselen.

Økt kapasitet gjennom Oslo fremstår som det mest robuste tiltaket på tvers av ulike framtidsscenarioer. Risiko ved ikke å bygge Rikstunnelen er større enn risikoen ved å bygge den. Samlet sett viser analysene at togtilbudet må styrkes i kjernen av transportsystemet før korridorvise tiltak kan få full effekt.

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. SA inkluderer tiltak som er prioritert for oppstart i første 6-årsperiode i innværende Nasjonale Transportplan (NTP 2025-2036).
2. Realiser ny Rikstunnel (TA1 Riks) 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 iverksettes. 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. Det antas at Rikstunnell tidligst kan åpnes i ca. 2050.
3. Videre utvikling med korridorvise tiltak (TA2) for å styrke regional mobilitet og oppnå et forbedret togtilbud. Disse korridorvise tiltakene med forventede investeringskostnader er listet opp på side 38 i rapporten.

Studien konkluderer med at denne rekkefølgen gir størst måloppnåelse totalt, og legger grunnlaget for et bærekraftig og robust transportsystem som kan møte veksten i etterspørsel mot 2050.

Vurdering opp mot FNs bærekraftsmål:

Utvikling av jernbanen kan bidra til anstendig arbeid og økonomisk vekst; industri, innovasjon og infrastruktur; bærekraftige byer og lokalsamfunn, ansvarlig forbruk og produksjon, å stoppe klimaendringene og samarbeid om å nå målene.

Medvirkning fylkeskommunale råd:

Fylkeskommunale råd har ikke vært involvert i denne saken.

Generell vurdering:

Fylkeskommunedirektøren ønsker å presisere at dette er innspill til et kunnskapsgrunnlag for

neste NTP og utvikling av jernbanen mot 2050, og at innspill til prioriteringer og andre NTP-oppdrag kommer i en senere fase. Men det er viktig at fylkeskommunen også gir innspill til det faglige grunnlaget, da det vil ha betydning for hvilken retning framtidig utvikling av samferdselssektoren vil ta.

Arbeidet med kollektivstudien har, under ledelse av Jernbanedirektoratet, pågått fra høsten 2024 til april 2026. Innlandet fylkeskommune har i likhet med de andre fylkeskommunene på Østlandet vært representert administrativt i referansegruppen. Metodisk har arbeidet lagt mye vekt på «backcasting». Backcasting er en metode for planlegging der man starter med et ønsket framtidsmål og jobber seg bakover for å finne ut hva som må gjøres for å komme dit, istedenfor å planlegge etter framskrivinger basert på dagens utvikling. Det har også blitt gjort stresstesting av fire mulige framtidsscenarier. Selv om studien metodisk har lagt vekt på hvordan man kan tilnærme seg en ønsket framtid og sett på konsekvenser av mulige framtidsscenarier, mener fylkeskommunedirektøren at studien likevel i stor grad blir en analyse av hvilke behov som oppstår dersom dagens utvikling fortsetter (altså framskriving), og en anbefaling om hvordan disse behovene bør møtes. Studien belyser i mindre grad hva som er en ønsket utvikling og hvordan man kommer dit.

Fylkeskommunedirektøren mener at studien har et for sterkt fokus på Oslorettet transport på bekostning av Østlandet ellers. Det er ingen tvil om at Oslo er hovednavet, det største reisemålet og landsdelens absolutte tyngdepunkt, men vi ser på flerkjernestruktur som en ønsket utvikling, og reisestrømmer utover i grenene vil kunne endres med utvikling og tilrettelegging i mellomstore og små byer utenfor Oslo. Studien har søkelys på kapasitetsutfordringer for reiser til og fra Oslo, og legger for lite vekt på andre markeder og reisemål. Det er for eksempel uutnyttet kapasitet på togene i motrush-retning.

En utfordring med en slik studie og de modellene som legges til grunn, er at den gjerne anbefaler å forsterke det som allerede er sterkest og å redusere det som framstår som svakere. Og modellene tar ikke nødvendigvis hensyn til ønsket eller planlagt utvikling. Jernbanen har et samfunnsansvar utover det som er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Det er viktig for fylkeskommunene at togtilbudet ikke reduseres på noen av de strekningene hvor det finnes et tilbud i dag, og at det ikke kun konsentreres om å satse på de tyngste strekningene.

Fylkeskommunedirektøren mener at studien i for stor grad vektlegger befolkningsprognosene som grunnlag for prioriteringer. Befolkningsprognosene fanger i liten grad opp næringsutvikling, arealpolitikk, infrastrukturinvesteringer og strukturelle endringer. Dette er forhold som i praksis kan være avgjørende for transportetterspørselen. Det er for lite synlig i hovedrapporten hvordan virkemidler på statlig, regionalt og lokalt nivå gjensidig forsterker hverandre.

Studien synliggjør at flere sentrale virkninger ikke er prissatt i den samfunnsøkonomiske analysen, blant annet knyttet til samfunnssikkerhet og beredskap, arealutvikling, bymiljø, næringsutvikling og arbeidsmarkedseffekter. Dette er etter fylkeskommunedirektørens vurdering samfunnsgevinster av stor betydning. Det er en svakhet at disse i begrenset grad inngår i prioriteringsgrunnlaget. Fylkeskommunedirektøren mener at prioriteringsgrunnlaget bør vektlegge ovennevnte samfunnsvirkninger i større grad.

Fylkeskommunedirektøren er glad for at det er sett på integrering og forenkling av takst- og billettsystemet. Studien ser på dette som et virkemiddel for å øke etterspørselen, og

konkluderer med at det har begrenset effekt i de mer perifere delene av systemet. Den konklusjonen bygger på at det er lavere reisetall lengst unna Oslo i et Oslosentrert system, både på grunn av lavere befolkningstall og lengre avstand. Vi mener det er gode grunner til å få på plass et heleintegrert billettsystem med lavere takster i hele Østlandsområdet og ikke bare i det tidligere Viken-området. En stor utfordring for å få til et sømløst og harmonisert billettsystem, er at billettprisene for togreiser er veldig mye høyere enn billettprisene for bussreiser. For å harmonisere dette må først og fremst billettprisene for togpassasjerer ned, for å nærme seg fylkeskommunenes takster. Dette kan kanskje løses med større statlige kjøp av togtenester. Modellen i Oslo og Akershus, hvor Ruter finansierer mellomlegget mellom buss- og togtakstene, er ikke holdbart ellers på Østlandet. Spesielt ikke der hvor dette ikke kan finansieres gjennom byvekstavtaler. Billettering må være sømløst; billett for buss må gjelde for tog og omvendt; én billett for flere kollektivtransportmodaliteter. Dette forutsetter felles prinsipper for billetttyper. Entur, som et statlig selskap, er en glimrende oppfinnelse for å koordinere dette.

Når det gjelder utviklingen av kollektiv- og jernbanesystemet, anbefaler studien at utviklingen av infrastruktur skjer i tre hovedtrinn. Først ved at tiltakene som ligger prioritert i første 6-årsperiode i NTP 2025-2036 fullføres (trinn 1), så ved at Rikstunnel fullføres (trinn 2) og deretter videre utvikling av korridorvise tiltak (trinn 3). Rekkefølgen er basert på en logikk om at togtilbudet bør utvikles nærmest Oslo først, fordi det er best grunnlag for et høyfrekvent togtilbud der, og at det allerede er trengsel og tett trafikk. Lenger unna Oslo (det såkalte Ytre Intercity og tilsvarende områder på grenbanene) kan utvikles senere, da tilbudet vil ha lavere frekvens, men muligheter for nye markeder. Fylkeskommunedirektøren er enig i at Rikstunnelen er viktig og at den vil løse mange utfordringer. Det er også svært viktig for samfunnssikkerhet og beredskap at jernbanen har bedre redundans med to atskilte doble tunneløp gjennom Oslo. Men det skisseres at en slik tunnel først vil kunne åpnes etter 2050. Det må være mulig å gjennomføre den prosessen raskere. Men først og fremst må det arbeides med trinn 2 og 3 samtidig. Man kan ikke vente til etter 2050 og en ferdigstilt tunnel før andre korridorvise tiltak gjennomføres. Østlandet utenfor Oslo består av mange bo- og arbeidsmarkedsområder med flere små og mellomstore byer i kjernene, hvor jernbanen er ryggraden i kollektivtransportsystemet. Et bedre jernbanetilbud i disse regionene er viktig for vår utvikling, og det vil også kunne bidra til å avlaste Oslo.

Kapasiteten i dagens Oslotunnel er sprengt, blant annet fordi svært mange togruter kjøres som pendel gjennom Oslo. Fylkeskommunedirektøren kan ikke se at studien har vurdert om presset på kapasiteten i Oslotunnelen kunne blitt mindre hvis de fleste togruter har Oslo S som endestasjon. Det vil også kunne ha betydning for punktligheten dersom færre ruter er avhengig av Oslotunnelen. Dersom Oslo er reisemålet for de fleste reisende, burde vel ruteopplegget vurderes ut fra Oslo S som endestasjon.

I Innlandet er det jernbanestrekningene til Gjøvik, Hamar/Lillehammer og Kongsvinger som ligger inne i den geografiske avgrensningen for denne studien.

På Gjøvikbanen er det en stor utfordring at hastigheten er lav og at reisetiden blir lang sammenlignet med tilsvarende strekninger på Østlandet. Dagens togtilbud er lite konkurransedyktig sammenlignet med bil.

Økt kapasitet er nødvendig på Kongsvingerbanen for å takle befolkningsveksten på Romerike og opprettholde godt persontogtilbud til og fra Kongsvinger, samtidig som godstogene på samme strekning øker i lengde og antall.

På Dovrebanen er kollektivdekning med jernbane, også nord for Hamar, opp til Lillehammer svært viktig. Nytt Mjøssykehus i Moelv vil vesentlig påvirke areal- og transportstrukturen i store deler av Mjøsregionen. Foreløpige beregninger viser at Mjøssykehuset plassert i Moelv vil medføre en betydelig trafikkvekst i forhold til dagens situasjon. Det er antatt at 85 % av reisene vil foregå med bil. Fylkeskommunedirektøren understreker viktigheten av å få på plass en frekvens med to tog i timen i grunnrute mellom Hamar og Lillehammer. Dette for å unngå kraftig bilbasert trafikkvekst og sikre nullvekstmålet som er vedtatt i oppfølgingen av areal- og transportstrategien for Mjøsbyen.

På lengre sikt mener fylkeskommunedirektøren at en sammenkobling mellom Gjøvikbanen og Dovrebanen bør utredes. En slik kobling vil gi økt robusthet i det nasjonale jernbanesystemet, styrket beredskap, styrke godstransporten mellom korridorene og bidra til bedre regional integrasjon i Innlandet. Dette bør inngå i langsiktig jernbaneplanlegging mot 2050.

Konklusjon:

Fylkeskommunedirektøren tar Kollektivstudie for Østlandet til orientering som et viktig kunnskapsgrunnlag for neste NTP, og anbefaler å oversende innspillene som er nevnt i innstilling til vedtak til Jernbanedirektoratet.

Tolga 12.06.2026

Høringssvar fra Interkommunalt politisk råd Nord-Østerdal (IPRNØ) – Kollektivstudie for Østlandet

Interkommunalt politisk råd Nord-Østerdal (IPRNØ) gir følgende innspill til Kollektivstudie for Østlandet:

IPRNØ mener Kollektivstudie for Østlandet er et viktig kunnskapsgrunnlag for neste NTP og at anbefalingene må legges til grunn for videre prioriteringer. *Kollektivstudien*, *Fjerntogstrategien* og *Godsstrategien* må ses som ett samlet kunnskapsgrunnlag. Person- og godstransport må vurderes i sammenheng, og prioriteringer må synliggjøre konsekvenser for begge.

IPRNØ mener studien har et for sterkt fokus på Oslorettet transport på bekostning av øvrige deler av Østlandet. Kapasitetsutfordringer til og fra Oslo vektlegges, mens andre markeder, reisemål og uutnyttet kapasitet i motrush-retning får for liten oppmerksomhet. Befolkningsprognoser gis også for stor vekt som prioriteringsgrunnlag. Næringsutvikling, arealpolitikk, infrastrukturinvesteringer, samfunnssikkerhet, beredskap, byutvikling og arbeidsmarkedseffekter bør tillegges større betydning.

Rørosbanen må oppgraderes til samme nivå som Dovrebanen for å sikre redundans og økt kapasitet. Dette er viktig med tanke på totalforsvarsberedskap og med tanke på utbyggingen av Rena Leir og Tervingmoen på Elverum som resulterer i mange tusen flere rekrutter hvert år.

Det er viktig å opprettholde togtilbudet på alle strekninger som har tilbud i dag, og ikke bare prioritere de største korridorane. IPRNØ ønsker et helintegrert og sømløst billettsystem i hele Østlandsområdet, med lavere togpriser og gjensidig gyldighet mellom buss- og togbilletter.

Rikstunnelen er et viktig tiltak for kapasitet, robusthet og beredskap, men andre nødvendige korridorvise tiltak kan ikke utsettes til tunnelen er ferdigstilt. IPRNØ savner også en vurdering av om kapasitetsutfordringene i Oslostunnelen kan reduseres dersom flere togruter har Oslo S som endestasjon fremfor gjennomgående pendeldrift.

På Gjøvikbanen er lav hastighet og lang reisetid en betydelig utfordring som svekker togets konkurranseevne. På Kongsvingerbanen er økt kapasitet nødvendig for å møte befolkningsvekst og samtidig ivareta både person- og godstrafikk.

På Dovrebanen er et godt togtilbud nord for Hamar avgjørende. Etableringen av Mjøsbyhuset i Moelv vil øke transportbehovet betydelig, og det er behov for to tog i timen mellom Hamar og Lillehammer for å begrense biltrafikkvekst og nå nullvekstmålet i Mjøsbyen.

I den langsiktige jernbaneplanleggingen mot 2050 bør en sammenkobling av Gjøvikbanen og Dovrebanen utredes. Dette vil styrke robusthet, beredskap, godstransport og regional integrasjon i Innlandet og i Norge ellers.

Med vennlig hilsen

Silje Frogner Tangen
Daglig leder
IPRNØ

Bjørnar Tollan Jordet
Politisk leder
IPRNØ





08.06.2026

Til

Jernbanedirektoratet

Høringsinnspill til Kollektivstudie for Østlandet

Det vises til kollektivstudie for Østlandet som ble levert til Samferdselsdepartementet 1. april 2026.

Jernbaneforum Kongsvingerbanen (JBF Kongsvingerbanen) ønsker å gi innspill til studien. Forumet er et samarbeid mellom kommunene Eidskog, Kongsvinger, Sør-Odal, Nes og Lillestrøm, samt Innlandet og Akershus fylkeskommuner. Forumets formål er å bidra til utvikling av et attraktivt, robust og konkurransedyktig togtilbud på Kongsvingerbanen, både for person- og godstransport, herunder grensekryssende trafikk.

Om kollektivstudien:

Kollektivstudien for Østlandet handler om hvordan jernbanen og kollektivsystemet bør utvikles fram mot 2050, når mål om reduserte klimagassutslipp og nullvekst i personbiltrafikk skal nås samtidig som det forventes fortsatt befolkningsvekst. Studien viser at etterspørselen etter togreiser kan øke med opptil 140 %, noe som krever betydelig kapasitetsøkning og bedre samspill mellom tog og buss.

Nordøstre del av Osloområdet har et særlig stort press i de Oslo-rettede korridorene, med høy trafikkvekst, trengsel og behov for hyppigere avganger og mindre avvik. I tillegg blir utvikling av knutepunkter og bedre mating fra buss til bane avgjørende for å håndtere veksten effektivt. I østre del av korridoren er det behov for å redusere reisetiden på togtilbudet slik at jernbanen bedrer konkurranseevnen i forhold til andre reisemiddel.

Studien sier at ny Rikstunnel er et nøkkeltiltak for å øke kapasitet og punktlighet i hele systemet. Samlet sett peker den på behovet for målrettede investeringer og sterkere koordinering for å sikre et attraktivt kollektivtilbud i regionen.

Innspill fra JBF Kongsvingerbanen

JBF Kongsvingerbanen viser til Byutredning for Osloområdet 2025, som sier at veksten i personbiltrafikk blir høyest på Romerike dersom en ikke gjennomfører tiltak som hindrer dette. Utredningen viser også at det ikke er mulig å nå nullvekstmålet for personbil uten at det tas i bruk et bredt spekter med virkemidler. JBF Kongsvingerbanen mener utredningen viser at en sterk satsning på Kongsvingerbanen er nødvendig.

JBF Kongsvinger erkjenner at virkemidler for å begrense veksten i biltrafikken er en nødvendighet, men peker på at realistiske virkemiddelpakker må være sammensatt og differensierte i regionen for at de skal være bærekraftige. Virkemidlene må omfatte tiltak for å gjøre det mer attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt, men for den regionale mobiliteten er satsing på jernbanen avgjørende for å dekke fremtidens transportbehov. En satsing på jernbanen sikrer dessuten funksjonelle bo- og arbeidsmarkedsregioner som også inkluderer kommuner langs grenbanene.

JBF Kongsvingerbanen behandlet sitt høringsinnspill i møte 8. juni 2026, og har særlig lagt vekt på følgende:

- JBF Kongsvingerbanen mener at studien, på et overordnet nivå, gir et godt grunnlag for å vurdere hovedprioriteringene på større tiltak i jernbanenettet. Studien viser at det må gjøres betydelige investeringer i jernbanenettet dersom fremtidige behov for kollektivtransport skal være dekket.
- JBF Kongsvingerbanen mener at den grunnleggende problemstillingen og utfordringsbildet for studien er riktige, og støtter studiens målbilde for 2050.
- JBF Kongsvingerbanen er enig i at etablering av Rikstunnelen er avgjørende og helt sentralt for at jernbanenettet totalt sett skal være dimensjonert for å betjene fremtidig befolkningsvekst i vår region. Dette blir enda viktigere ettersom 0-vekstmålet for personbil legges til grunn. JBF Kongsvingerbanen er imidlertid mer tvilende til slutningen om at Rikstunnelen *må* være ferdig *før* større tiltak på korridorene gjennomføres. JBF Kongsvingerbanen mener dessuten at planleggingstiden for Rikstunnelen svært lang. Derfor må det vurderes om planfasen for dette prosjektet kan forkortes, og det må ses på om enkelte tiltak i korridoren kan komme parallelt med Rikstunnel-prosjektet.
- Kongsvingerbanen er allerede i dag kritisk belastet. JBF Kongsvingerbanen mener derfor at tiltak på Kongsvingerbanen kan få effekt tidligere enn 2052, selv om den fulle effekten ikke kommer før Rikstunnelen er ferdigstilt. De betydelige utfordringene vi i dag ser på regularitet og fulle tog i vår korridor må løses, jamfør KVV for Kongsvingerbanen som viser at det allerede er tiltaksbehov på denne strekningen. Dette behovet vil øke i kommende år, ettersom befolkningsveksten på Romerike er ventet å fortsette. Stans i fremdriften på tiltak på Kongsvingerbanen i mer enn 25 år kan ventelig flytte veksten i persontransport fra jernbanen og over til vegtrafikk, og i hovedsak til personbil.
- JBF Kongsvingerbanen har naturlig nok særlig oppmerksomhet rettet mot Kongsvingerbanen og tilknyttede strekninger som Solørbanen og Grensebanen. Vi mener at tiltak som bedrer kapasiteten for godstransport i jernbanenettet nordøst for Oslo potensielt kan gi muligheter for å bedre kapasitet eller regularitet for persontog på Oslo-rettede regiontog.
- Samtidig er Kongsvingerbanen erklært overbelastet og utgjør en flaskehals i det nasjonale jernbanenettet. Enkeltspor, begrenset kryssingskapasitet og lav punktlighet reduserer kapasitet, regularitet og robusthet. I 2024 var punktligheten 74,3 %, vesentlig lavere enn på sammenlignbare strekninger. På Grensebanen var punktligheten så lav som 62,7 %. Disse utfordringene må løses for å realisere de strategiske rollene som er beskrevet. Det må etableres dobbeltspor på Kongsvingerbanen.
- Utredningen fremhever betydningen av de grensekryssende banene for militær mobilitet, der Kongsvingerbanen har en sentral rolle. Samtidig understrekes banenes betydning for

sivil beredskap og forsyningssikkerhet mellom nord og sør. Prioritering av tiltak må reflektere både sivile og militære behov.

- I studien har TA2 en liste og over tiltak i korridorene, der Kongsvingerbanen er prioritert som nummer 6. JBF Kongsvingerbanen mener det ikke er grunnlag for å prioritere denne jernbanestrekningen så lavt, og vil påpeke at studiens fremstilling av endring i antall reiser og trafikantnytte synes å tilsi at tiltak på Kongsvingerbanen bør prioriteres høyere. Med henvisning til funnene i byutredningen om mulig trafikkvekst på Romerike, mener JBF Kongsvingerbanen at prioriteringen i større grad burde innrettes for å møte nye behov i de største vekstområdene.

JBF Kongsvingerbanen viser for øvrig til våre uttalelser til Godsstrategi og Fjerntogstrategi. Vi vil understreke viktigheten av å se disse arbeidene i sammenheng, og at en vurderer den mest effektive utnyttelsen av jernbane nettet – til persontransport og godstransport, og for fjerntog og regional kollektivtransport. JBF Kongsvingerbanen mener at tiltak som dekker flere behov samtidig bør prioriteres. Vi legger til grunn at Kongsvingerbanen ligger på Romerike, landets sterkeste vekstregion, og at dette er en korridor med stor strategisk betydning, både når det gjelder regional kollektivtransport og grensekryssende personreiser.

Med hilsen

Kamilla Thue.

Ordfører i Eidskog kommune

Leder av Jernbaneforum Kongsvingerbanen

Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 Oslo
post@jernbanedirektoratet.no

Tolga 11.06.2026



Høringssvar fra Jernbaneforum Røros- og Solørbanen – Kollektivstudie for Østlandet

Jernbaneforum Røros- og Solørbanen gir følgende innspill til Kollektivstudie for Østlandet:

Jernbaneforum Røros- og Solørbanen mener Kollektivstudie for Østlandet er et viktig kunnskapsgrunnlag for neste NTP, og at anbefalingene må legges til grunn for videre prioriteringer. *Kollektivstudien, Fjerntogstrategien og Godsstrategien* må ses som ett samlet kunnskapsgrunnlag. Person- og godstransport må vurderes i sammenheng, og prioriteringer må synliggjøre konsekvenser for begge.

Jernbaneforum Røros- og Solørbanen mener studien har et for sterkt fokus på Oslorettet transport på bekostning av øvrige deler av Østlandet. Kapasitetsutfordringer til og fra Oslo vektlegges, mens andre markeder, reisemål og uutnyttet kapasitet i motrush-retning får for liten oppmerksomhet. Befolkningsprognoser gis også for stor vekt som prioriteringsgrunnlag. Næringsutvikling, arealpolitikk, arbeidsmarkedseffekter, samfunnssikkerhet og beredskap bør tillegges større betydning.

Rørosbanen må løftes fram som en strategisk viktig jernbanekorridor for både person- og godstransport. Banen må oppgraderes til et nivå som gjør den til et reelt alternativ til Dovrebanen og sikrer nødvendig redundans, kapasitet og robusthet i jernbanenettet. Dette er særlig viktig i et totalforsvars- og beredskapsperspektiv, og i lys av den planlagte utbyggingen av Rena leir og Terningmoen, som vil gi et betydelig økt transportbehov. Rørosbanen har en sentral rolle for å sikre fleksibilitet ved avvik på Dovrebanen og for å styrke transportkapasiteten i hele Innlandet.

Det er viktig å opprettholde og videreutvikle togtilbudet på alle strekninger som har tilbud i dag, og ikke bare prioritere de største korridorene. Jernbaneforum Røros- og Solørbanen ønsker et helintegrert og sømløst billettsystem i hele Østlandsområdet, med lavere togpriser og gjensidig gyldighet mellom buss- og togbilletter for å gjøre kollektivtransporten mer attraktiv.

Rikstunnelen er et viktig tiltak for kapasitet, robusthet og beredskap i jernbanesystemet. Samtidig kan ikke nødvendige tiltak på andre baner og korridorer utsettes i påvente av at tunnelen blir realisert. Jernbaneforum Røros- og Solørbanen savner også en vurdering av om kapasitetsutfordringene i Oslostunnelen kan reduseres dersom flere togruter har Oslo S som endestasjon framfor gjennomgående pendeldrift.

På Kongsvingerbanen er økt kapasitet nødvendig for å møte befolkningsvekst og samtidig ivareta både person- og godstrafikk. På Dovrebanen er et godt togtilbud nord for Hamar avgjørende. Etableringen av Mjøssykehuset i Moelv vil øke transportbehovet betydelig, og det er behov for to tog i timen mellom Hamar og Lillehammer for å begrense veksten i biltrafikken og bidra til å nå nullvekstmålet i Mjøsbyen.

Samlet sett mener Jernbaneforum Røros- og Solørbanen at prioriteringene i neste NTP må bidra til et mer robust, balansert og framtidsrettet jernbanesystem for hele Østlandet. Rørosbanen må gis en tydeligere rolle som en sentral korridor for kapasitet, beredskap, regional utvikling og godstransport, og investeringene må gjenspeile denne betydningen.

Med vennlig hilsen

Silje Frogner Tangen
Sekretær

Merete Myhre Moen
Leder



Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 Oslo

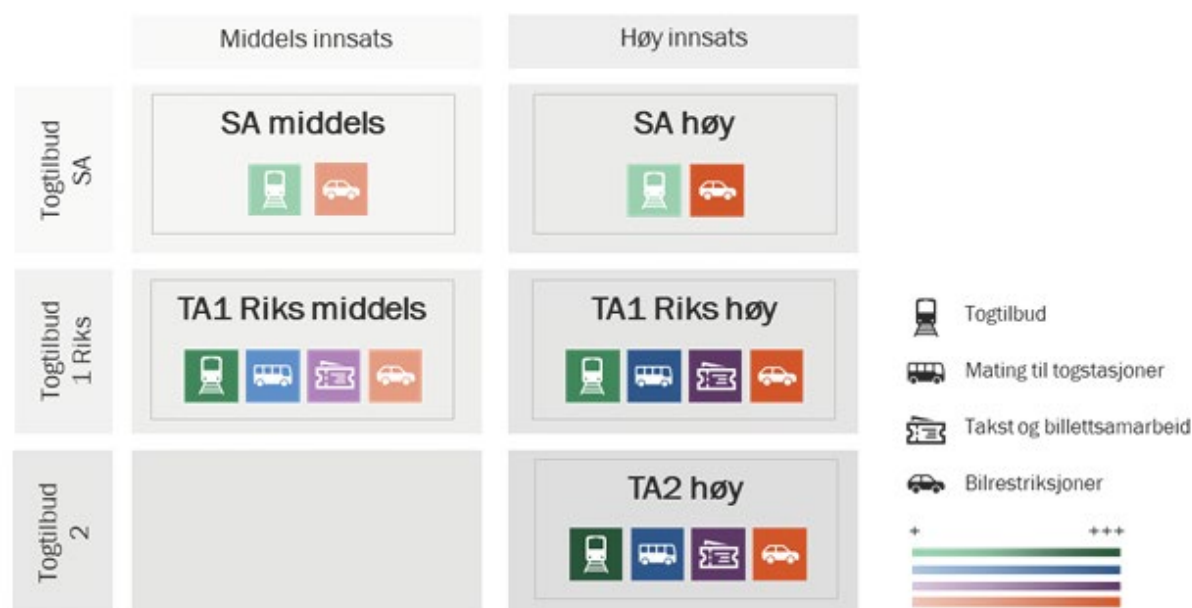
Oslo, 15. juni 2026

HØRINGSINNSPILL KOLLEKTIVSTUDIE FOR ØSTLANDET

Vi takker for muligheten til å gi høringsinnspill til Jernbanedirektoratets Kollektivstudie for Østlandet.

Kollektivtrafikkforeningen er en nasjonal bransjeorganisasjon for offentlige aktører som planlegger, kjøper og markedsfører kollektivtrafikk- og mobilitetstjenester.

Vi vil gi honnør til Jernbanedirektoratet for et grundig utredningsarbeid. Vi stiller oss bak anbefalingen om en trinnvis utvikling av tilbudet. Vårt innspill går på bedre integrasjon av reiser på tvers av jernbane og fylkeskommunal kollektivtransport gjennom takst- og billettsamarbeid. Vi viser i den forbindelse også til vårt høringsinnspill til trafikkavtalene i 2025.



Figur 3-3 3-1 Beregningsalternativer i kollektivstudien, med sammenligningsalternativ (SA) og tiltaksalternativ (TA) ved middels og høy innsats

Sømløse reiser på tvers av ulike transporttjenester er av stor betydning viktig for de reisende. I dag står fortsatt betydelige deler av Østlandet uten et helintegrert takstsamarbeid. Dagens modell er kompleks og gir til dels motstridende interesser mellom staten/togselskapene og fylkeskommunene. For fylkeskommunene oppleves dagens avtalemodell der fylkeskommunene må betale statens togoperatører for persontransport før det er satt inn noe ekstra materiell, som en betydelig begrensning i å nå det felles uttalte målet om et sømløst og integrert kollektivsystem som er attraktivt for de reisende.



Oppsummert er vår anbefaling at utvidelse av takstsamarbeid bør løftes tidligere inn som virkemiddel enn det vi oppfatter at utredningen legger opp til. Vi mener takst- og billettsamarbeid bør inn også i den foreslåtte første fasen (sammenlikningsalternativet) på et middels ambisjonsnivå, jf. figuren over.

Takstavtalene med fylkeskommunene bør endres til en fastprismodell med bonus for kvalitetselementer og passasjervekst, og kontraktsmodellen på jernbanen i områder med takst- og billettsamarbeid bør endres til bruttokontrakter i neste generasjons trafikkavtaler. Det er også i tråd med anbefalingen fra Oslo Economics i rapporten «Trafikkavtalegjennomgang» (2025) utarbeidet på oppdrag for Jernbanedirektoratet.

Regjeringen har besluttet at Flytogets avganger skal bli en del av det ordinære togtilbudet fra 2028. Det er i dag uklart hvordan det konkret vil påvirke eksisterende takstsamarbeid. Etter vårt syn er denne endringen et ytterligere argument for et helintegrert takst- og billettsamarbeid i tråd med prinsippene vi foreslår under.

Erfaring med dagens trafikk- og takstavtaler sett fra fylkeskommunal kollektivtrafikk

Til tross for nasjonale ambisjoner om sømløse reiser, er det fortsatt ikke et fullverdig takst- og billettsamarbeid på Østlandsområdet. Ett eksempel er en reise fra Drammensområdet til Oslo, hvor reisende må kjøpe tre billetter for hhv. Brakar i Buskerud, tog fra Vy, og for Ruter-området videre til endestasjonen. Selv om det vil kreve administrative avklaringer, bør et fullverdig takst- og billettsamarbeid i det store bildet anses som en lavthengende frukt for kollektivtransporten.

De fylkeskommunale kollektivselskapene opplever betydelige utfordringer med dagens samarbeid om takst og billetter. En viktig årsak til dette er at fylkeskommunale kollektivtjenester er organisert i bruttoavtaler, mens statens kjøper togtjenester gjennom nettoavtaler. Dette skaper utfordringer og motstridende interesser særlig i håndtering av takstdifferanser, også for de som har avtaler om fullverdig takstsamarbeid med jernbanen. I dag oppleves den økonomiske risikoen og kostnadsfordelingen som uforutsigbar og urimelig sett fra fylkeskommunene. Oppgjørmekanismene og prisberegningen gjør det vanskelig å mate til toget der hvor det hadde kunne vært hensiktsmessig.

Fylkeskommunene må det betale for å mate passasjerer til toget, også når det ikke innebærer at togoperatøren må sette inn noe økt kapasitet. Når togoperatørene har frihet til å endre minimumstakst på korte avstander, er det i tillegg togoperatørene som i stor grad avgjør hvilken pris fylkeskommunen pålegges å betale.

Dagens system gir ikke en god samfunnsøkonomisk utnyttelse av ressursene. Målet må være å bruke ressursene til samlet sett å utvikle et best mulig tilbud for de reisende, i stedet for et system hvor togoperatørene betales flere ganger for å kjøre det samme tilbudet.

Konklusjon

Kollektivstudien belyser ulike modeller for takst- og billettsamarbeid i notat 7, som bygger videre på tidligere utredninger og BØR-avtalen fra 2021. Dette danner etter vårt syn et godt grunnlag for å innføre et helintegrert takst- og billettsamarbeid på Østlandet.

Kollektivtrafikkforeningen mener takst- og billettsamarbeid bør inn som virkemiddel også i den foreslåtte første fasen (sammenlikningsalternativet) på et middels ambisjonsnivå, jf. figur 3-3 3-1 i



utredningen. Ambisjon om å inngå takstavtaler med alle relevante fylkeskommuner, med følgende overordnede målsetninger:

- Legge til rette for et sammenhengende og sømløst reisetilbud som bidrar til å styrke kollektivtransportens samlede aktivitet.
- Bidra til effektiv utnyttelse av samlet transport- og infrastrukturkapasitet gjennom å utnytte de enkelte transportmidlenes styrker i samspill.
- Sikre bærekraftige og forutsigbare rammevilkår for alle avtaleparter

Vi mener det beste grunnlaget for en slik modell ville vært om avtalene med togoperatørene ble inngått som bruttokontrakter. Det er mer og mer vanlig i hele landet i kollektivbransjen og sikrer en enhetlig markedsføring og prising av tilbudene ut mot kundene.

Dette vil innebære at:

- Jernbanedirektoratet inngår bruttoavtaler med togoperatørene (i dag er det nettokontrakt). Politiske ønsker om sømløse reiser på tvers av transportmidler, må bakes inn i avtalene og finansieres. Det innebærer at de kommersielle togselskapene ikke tar del i prisfastsettelsen. For fylkeskommunene er pris et viktig virkemiddel for å oppnå politiske mål.
- Jernbanedirektoratet inngår takstavtaler med alle aktuelle fylkeskommuner, som gir all lokal togpassasjerinntekt til fylkenes kollektivselskap, samtidig med en fast, årlig godtgjørelse fra de fylkeskommunale kollektivselskapene betales til Jernbanedirektoratet, i tillegg til bonuser for kvalitetselementer, passasjervekst mm.
- I tilfellene hvor staten ønsker å prise tog likt med fylkeskommunal kollektivtakst så bør staten kompensere avviket mellom togtakst og fylkeskommunal kollektivtakst, fratrullet inntektene som kollektivselskapene får.
- Alle tjenester samkjøres/markedsføres helhetlig overfor kundene og det er de lokale fylkene som beslutter takster.
- For gjennomgående billetter på tvers av fylker kan Entur/JBD fortsatt få inntektene.

Med en slik basis vil takstsamarbeid mellom stat og fylkeskommuner kun påvirke fordeling mellom de offentlige aktørene som da samlet sitter på all billettinntekt. Det gir lite risiko, er forutsigbart og gjør at takstmyndigheten på kollektivtrafikk (ekskl. tog) som i dag ligger hos fylkeskommunen, kan vedta helhetlige takster for all kollektivtrafikk i sine fylker. Dette vil gi mindre konflikt, og bidra til at et samlet kollektivtilbud på Østlandet kan utvikles og optimaliseres ut fra et samlet, helhetlig perspektiv.

Ta kontakt om dere ønsker flere opplysninger eller nærmere utdyping av våre innspill.

Med vennlig hilsen,



KOLLEKTIVTRAFIKK-
FORENINGEN

Olov Grøtting
Daglig leder

Daniel Rees
Spesialrådgiver

**FORENKLER
FOLKS
LIV.**

DRONNINGENS GATE 40, POSTBOKS 1030 SENTRUM, N-0104 OSLO, ORG.NR: 891 502 052

SIDE 4 AV 4



JERNBANEDIREKTORATET
Postboks 16
0101 OSLO

Uttalelse fra Kongsberg kommune og samarbeidspartnerne i Vekst i Kongsberg til Jernbanedirektoratets høring av Kollektivstudie for Østlandet

Kongsberg kommune og samarbeidspartnerne i Vekst i Kongsberg gir med dette sin fulle støtte til Buskerudbyens høringssvar, datert 2. juni 2026.

Vi ønsker samtidig å tydelig understreke det særskilte og akutte behovet for økt togfrekvens til og fra Kongsberg. Dette er ikke et lokalt anliggende, men et spørsmål av nasjonal betydning knyttet til verdiskaping, beredskap, eksport og kompetanse.

Kongsberg – en nasjonal motor for industri og beredskap

Kongsberg er i dag en av Norges viktigste industrikommuner, med om lag 29.000 innbyggere og et av landets mest avanserte teknologimiljøer. Byen er vertskap for en unik og samlet kompetanseklynge innen forsvar, luftfart, olje og gass og maritim industri.

Nøkkeltall understreker betydningen:

- Om lag 6.500 ansatte i Kongsberg Teknologipark
- Samlet omsetning på 66,7 milliarder kroner
- Nesten én av ti eksportkroner i fastlandsøkonomien
- En næringsstruktur med leverandørkjeder og ringvirkninger i hele landet
- Historisk vekst. 600 nyansatte i 2025, en vekst som er varslet og gjenta seg hvert år i minst ti år fremover.

Kongsberg er også en sentral del av Norges forsvarsindustrielle kapasitet, med tett samspill mellom industri, kommune og forsvarssektor. Med Heistadmoen som strategisk trenings- og beredskapsbase og en nøkkelrolle i internasjonalt forsvarssamarbeid, har Kongsbergs betydning økt ytterligere i dagens sikkerhetspolitiske situasjon.

Et arbeidsmarked under press

Veksten i Kongsberg er så sterk at arbeidskraft i økende grad må rekrutteres utenfra. Dette gjør et velfungerende og attraktivt kollektivtilbud til en kritisk forutsetning for videre utvikling.

I dag:

- Pendler om lag 5.800 personer inn til Kongsberg daglig
- Pendler om lag 3.500 personer ut av kommunen
- Ankommer rundt 26.000 nyttekjøretøy til Teknologiparken årlig

Denne situasjonen skaper sårbarhet i arbeidsmarkedet og øker risiko for uønsket turnover, samtidig som vegnettet belastes betydelig.

Som Buskerudbyen presiserer:

«Kongsberg har en raskt voksende høyteknologi- og forsvarsindustri. Veksten er så stor at arbeidskraft i betydelig grad må rekrutteres utenfra, noe som gjør at et godt tilbud til pendlerne er en kritisk faktor for å lykkes. Med gjeldende verdenssituasjon og økt vektlegging av beredskap, har Kongsbergs nasjonale betydning økt. [...] Ingen av tiltakspakkene inkluderer økt togtilbud til Kongsberg, Darbu eller Vestfossen. [...] Det er behov for to tog i timen.»

Vi slutter oss fullt ut til denne vurderingen.

Behov for oppdatert kunnskapsgrunnlag og tiltak

Endringene i Kongsbergs arbeidsmarked, næringsliv og strategiske betydning har skjedd raskt. Det er derfor avgjørende at kollektivstudien bygger på et oppdatert kunnskapsgrunnlag, særlig når det gjelder pendlemønstre og befolkningsutvikling.

Det er etter vår vurdering en vesentlig svakhet at ingen av de foreslåtte tiltakspakkene inkluderer forbedringer i togtilbudet til Kongsberg.

Kapasitetsutfordringer og realistiske løsninger

Vi anerkjenner at kapasitetsbegrensninger i Oslostunnelen utgjør en barriere for økt togfrekvens mellom Kongsberg og Oslo på kort sikt. Dette må likevel ikke bli et hinder for å gjennomføre tiltak som gir reell forbedring for reisende og næringsliv.

Vi vil derfor særlig fremheve følgende løsning:

To tog i timen mellom Kongsberg og Drammen

I tillegg til dagens timesavgang (R12 mellom Kongsberg og Eidsvoll), bør det etableres to ekstra avganger i timen mellom Kongsberg og Drammen. I tillegg bør frekvensen på strekningen utvides en time morgen og kveld, begge veier.

Dette vil:

- Gi vesentlig bedre fleksibilitet for pendlere
- Koble Kongsberg effektivt på ti-minutterssystemet fra Drammen
- I praksis gi et betydelig forbedret tilbud til Oslo-området

Dette fremstår som det viktigste og mest gjennomførbare tiltaket på kort og mellomlang sikt.

Videre utviklingsmuligheter

I arbeidet med å styrke togtilbudet må det også vurderes:

- Behovet for minimum to tog i timen til Kongsberg
- Effekten av et mulig nytt stopp på Gomsrud, i umiddelbar nærhet til Teknologiparken
- Samspillet mellom jernbane, buss og vegsystem for å sikre helhetlig mobilitet

Avslutning

Kongsberg representerer et industrimiljø av avgjørende betydning for Norges verdiskaping, eksport og nasjonale sikkerhet. Tilgang på kompetent arbeidskraft og velfungerende transportløsninger er en kritisk suksessfaktor.

Manglende utvikling av togtilbudet til Kongsberg har over tid ikke stått i forhold til denne betydningen. Det er nå nødvendig å finne løsninger – både på kort og lang sikt.

Kongsberg kommune og Kongsbergindustrien vil være en konstruktiv samarbeidspartner i dette arbeidet, og bidra aktivt til å utvikle effektive og fremtidsrettede transportløsninger.

Vi forventer at Kongsbergs nasjonale rolle tillegges avgjørende vekt i det videre arbeidet med kollektivstudien for Østlandet.

Med hilsen
Line Spiten
Ordfører Kongsberg kommune
Leder Styringsgruppen for Vekst i Kongsberg

Dokumentet er signert elektronisk

Kopi:

BUSKERUDBYEN

Postboks 7500

DRAMMEN



Til
Jernbanedirektoratet

Kongsvinger 12.06.2026

Høringsinnspill til kollektivstudie for Østlandet

Det vises til kollektivstudie for Østlandet som ble levert til Samferdselsdepartementet 1. april 2026. Kongsvingerregionen interkommunale politiske råd (heretter IPR) takker Jernbanedirektoratet for muligheten til å avgi høringsinnspill i dette viktige arbeidet.

Kongsvingerregionen IPRs mål er at vår samferdselsinfrastruktur skal sikre effektiv og forutsigbar fremkommelighet for innbyggere, næringsliv og forsvar. Kongsvingerbanen er sentral for økt regional, nasjonal og grensekryssende kapasitet.

Regionsenteret Kongsvinger med Kongsvinger stasjon er utviklet til et effektivt kollektivknutepunkt og Bane NOR satser tungt på hotell og næringsbygg i tilknytning stasjonen. Ifølge Kollektivstudien er det antatt at 80 % av veksten i Kongsvinger kommune skal tas rundt knutepunktet i Kongsvinger. Knutepunktet er viktig for hele Kongsvingerregionen og 40 % av alle av- og påstigninger (2023) på Kongsvinger stasjon er Oslo-rettede reiser.

Dessverre er Kongsvingerbanen erklært overbelastet og utgjør en flaskehals i det nasjonale jernbanenettet. Enkeltspor, begrenset kryssingskapasitet og lav punktlighet reduserer kapasitet, regularitet og robusthet. I 2024 var punktligheten 74,3 %, vesentlig lavere enn på sammenlignbare strekninger. I dagens NTP anerkjennes Kongsvingerbanen som en viktig forbindelse til Sverige og Nord-Norge, og er derfor del av Bane NORs portefølje for økt kapasitet innen 2030. Det betyr at flere kryssningsspor skal legges til rette for transport med lange tog (minst 740 meter). Oppgraderinger som flere kryssningsspor øker kapasiteten både for passasjertrafikk og godstransport, og sikrer en mer robust og fleksibel bane.

Kongsvingerregionen IPR viser til våre uttalelser til Godsstrategi og Fjerntogstrategi. Vi vil understreke viktigheten av å se disse arbeidene i sammenheng, og at en vurderer den mest effektive utnyttelsen av jernbanenettet – til persontransport og godstransport, og for fjerntog og regional kollektivtransport. Kongsvingerregionen IPR mener at tiltak som dekker flere behov samtidig bør prioriteres.

Kollektivstudien må ha et høyere ambisjonsnivå for videreutvikling av Kongsvingerbanen

Kongsvingerregionen IPR mener at Kollektivstudien, på et overordnet nivå, gir et godt grunnlag for å vurdere hovedprioriteringene på større tiltak i jernbanenettet. Studien viser at det må gjøres betydelige investeringer i jernbanenettet dersom fremtidige behov for kollektivtransport skal være dekket. Kongsvingerregionen IPR mener at den grunnleggende problemstillingen og utfordringsbildet for studien er riktige, og støtter studiens målbilde for 2050.



I Kollektivstudien inngår Kongsvingerbanen i Tiltaksalternativ 2 (TA2, fase 3) med korridorvis forbedringer som kan sikre ca. 10 min kortere reisetid Kongsvinger–Oslo/Lillestrøm, økt frekvens fra Sørumsand og på lengre sikt utvikle dobbeltspor (Leirsund–Kongsvinger).

- Konseptutvikling og pågående kapasitetsøkning må gå parallelt

Kongsvingerregionen IPR oppfordrer Jernbanedirektoratet til å legge både Fjerntogstrategien, Terminalstudien, Godsstrategien og Kollektivstudien til grunn når fremtidens jernbanenett skal designes og utvikles. Selv om Rikstunellen er en sentral flaskehals som må utbedres, er det også mulig å parallelt kapasitetsforsterke omkringliggende banestrekninger som kan avlaste og skape økt redundans i Oslo-navet. I et beredskaps-, - og sikkerhetsperspektiv er det nødvendig å sikre flere livsårer inn/ut av Norges med befolkede områder. Således oppfordrer vi til at Solørbanen og terminalstudien tas med i de videre beregningene for hvordan godstransport i jernbanenettet nordøst for Oslo potensielt kan gi muligheten for å bedre kapasitet eller regularitet for persontog på Oslo-rettede regiontog.

Kongsvingerregionen IPR er også tvilende til slutningen om at Rikstunnelen må være ferdig før større tiltak på grenbanene gjennomføres. Kongsvingerbanen er i Kollektivstudien først prioritert i fase 3, etter at kapasiteten gjennom Oslo er løst. Kongsvingerregionen IPR mener at tiltak på Kongsvingerbanen kan få effekt tidligere enn 2052, selv om den fulle effekten ikke kommer før Rikstunnelen er ferdigstilt. De betydelige utfordringene vi i dag ser på regularitet og fulle tog i vår korridor må løses. Dette behovet vil øke i kommende år, ettersom befolkningsveksten på Romerike er ventet å fortsette. Stans i fremdriften på tiltak på Kongsvingerbanen i mer enn 25 år kan ventelig flytte veksten i persontransport fra jernbanen og over til vegtrafikk, og i hovedsak til personbil.

Oppgradering av Kongsvingerbanen og utnyttelse av omkringliggende jernbanenett for økt redundans og avlastning, - parallelt med planleggingen av ny Rikstunell, vil kunne gi betydelige gevinster for regional mobilitet, godstransport og robusthet i det nordiske jernbanenettet de kommende tiårene. Kongsvingerregionen IPR mener effekten vil komme mye tidligere enn Kollektivstudien antyder, nettopp fordi Kongsvingerbanen er unik i det at den betjener alle togprodukter i et regionalt, nasjonalt og internasjonalt perspektiv. Vi har ikke råd til å la være å satse på denne banestrekningen nå.

- Toget må ta større andel av trafikkveksten inn/ut av Oslo på Romerike

Kollektivstudien for Østlandet viser at etterspørselen etter togreiser kan øke med opptil 140 %, noe som krever betydelig kapasitetsøkning og bedre samspill mellom tog og buss. Nordøstre del av Oslo-området har et særlig stort press i de Oslo-rettede korridorene, med høy trafikkvekst, trengsel og behov for hyppigere avganger og mindre avvik. Kongsvingerregionen IPR mener det er behov for å redusere reisetiden på togtilbudet slik at jernbanen kan dekke en større del av transportbehovet. Kongsvingerbanen ligger på Romerike, landets sterkeste vekstregion. Dette er en korridor med stor strategisk betydning, både når det gjelder regional kollektivtransport og grensekryssende personreiser. Kongsvingerregionen IPR viser til Byutredning for Oslo-området 2025, som sier at veksten i personbiltrafikk blir høyest på Romerike dersom en ikke gjennomfører tiltak som hindrer dette. Utredningen viser også at det ikke er mulig å nå nullvekstmålet for personbil uten at det tas i bruk et bredt spekter med virkemidler. Kollektivstudiens fremstilling av endring i antall reiser og trafikantnytte synes å tilsi at tiltak på Kongsvingerbanen bør prioriteres høyere. Med henvisning til



funnene i Byutredningen for Oslo om mulig trafikkvekst på Romerike, mener Kongsvingerregionen IPR at prioriteringen i større grad burde innrettes for å møte nye behov i de største vekstområdene. En satsing på jernbanen sikrer dessuten funksjonelle bo- og arbeidsmarkedsregioner som også inkluderer kommuner langs grenbanene.

- **Kongsvingerbanen er viktig for sivil beredskap og forsyningssikkerhet**

Kongsvingerbanen er del av EU's program på ScanMed korridoren/TEN-T som er jernbanens pulsårer i Europa, koblet til Stockholm og EU, og viktig for militær mobilitet i Oslofjorden–Hallsberg-korridoren. Kollektivstudien fremhever betydningen av de grensekryssende banene for militær mobilitet, der Kongsvingerbanen og Grensebanen har en sentral rolle. Samtidig understrekes banenes betydning for sivil beredskap og forsyningssikkerhet mellom nord og sør. Kongsvingerregionen IPR mener at prioritering av tiltak må reflektere både sivile og militære behov. Det er derfor nødvendig å satse på Kongsvingerbanen på grunn av infrastruktur som betjener flere formål – «dual use».

Oppsummert ønsker Kongsvingerregionen IPR at en videreutvikling av Kongsvingerbanen bør sees i en helhet for å styrke det sentrale jernbanenettet på Østlandet ved å øke kapasiteten på persontransporten inn/ut av Oslo, styrke grensekryssende trafikk. Sikkerhets- og beredskapshensyn, sterke forsyningslinjer og næringsliv vil i tillegg dra nytte av utvikling, oppgradering og fornyelse av eksisterende infrastruktur.

Med hilsen
Kongsvingerregionen IPR



Lillestrøm kommune

Strategi og næring

Jernbanedirektoratet
Biskop Gunnerus' gate 14A
0185 OSLO

Dato: 11.06.2026
Vår ref: 26/16007-2
Deres ref:
Saksbeh.: Øyvind Daaland Lesjø
Telefon:

Høringsinnspill til kollektivstudie for Østlandet

Det vises til kollektivstudie for Østlandet, deres referanse 2024/1961-57, som ble levert til Samferdselsdepartementet 1. april 2026. Lillestrøm fremmer følgende innspill til kollektivstudien og arbeidet med NTP.

I studien er tiltakene som ligger inne i «Tiltakspakke 2» lagt inn med grunnlag i gjennomførte konseptvalgutredninger (KVU). Lillestrøm kommune er berørt av to av de aktuelle KVUene, henholdsvis KVU for Kongsvingerbanen og KVU for Hovedbanen nord. I begge tilfeller har kommunen blitt invitert med i Jernbanedirektoratets prosess, og i begge tilfeller har Lillestrøm kommune vært uenig i direktoratets anbefalinger.

Kommunen har tidligere oversendt våre vedtak i forbindelse med disse sakene. I tillegg ble saken «Oppfølging av konseptvalgutredninger for jernbanestrekninger i Lillestrøm» lagt fram for politisk behandling våren 2025. Lillestrøm kommune har ikke fått svar på hvordan vår holdning til anbefalinger KVUene vil bli håndtert i videre planlegging og prioritering.

Vedlagt følger vår sak KS 80/25 «Oppfølging av konseptvalgutredninger for jernbanestrekninger i Lillestrøm» med vedtak.

Med hilsen

Christine Daae Olseng
Avdelingsleder

Øyvind Daaland Lesjø
Fagleder

Dokumentet er godkjent elektronisk.



Saksfremlegg

Arkivsak-dok. 25/01141-1
Saksbehandler Øyvind Daaland Lesjø

Saksgang	
Hovedutvalg for miljø og samfunn	23.04.2025
Formannskapet	30.04.2025
Kommunestyret	07.05.2025

Oppfølging av konseptvalgutredninger for jernbanestrekninger i Lillestrøm

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Saken tas til orientering.

**

Vedlegg:

Kongsvingerbanen - Optimalisering av konsept for videre planlegging 310323

Hovedbanen Nord - Infrastrukturkonsept_E27 050624

Økt kapasitet i regiontog _ hovedrapport 150923

Oppfølging av konseptvalgutredninger for jernbanestrekninger i Lillestrøm

1. Oppsummering

Jernbanedirektoratet har gjort Konseptvalgutredning (KVU) for Kongsvingerbanen, KVU for Hovedbanen nord og KVU Økt kapasitet i regiontog. Disse utredningene ble ferdigstilt i henholdsvis 2020, 2021 og 2023. Kommunen er kjent med at det i ettertid er jobbet med videre utredning av aktuelle konsept og tiltak, og denne saken er en oppdatering av status for planleggingen på jernbanestrekningene.

2. Bakgrunn

Det har de siste årene blitt gjennomført flere statlige KVUer av jernbanenettet, som berører Lillestrøm kommune. Siden 2018 har Jernbanedirektoratet (JD) fått utarbeidet tre slike utredninger. KVU for Kongsvingerbanen, KVU for Hovedbanen nord og KVU Økt kapasitet i regiontog. I de to første KVUene har kommunen vært invitert til å delta i medvirkning under utarbeidelsen, og kommunen har i tillegg gitt høringsuttalelser til anbefalingene i dem.

Etter KVU-arbeidene er kommunen kjent med at det er gjort ytterligere utredninger av mulige tiltak som oppfølging, men kommunen har ikke være involvert i disse arbeidene. Tiltak på jernbanenettet er av stor lokal betydning, og det legges derfor fram en sak som søker å gi en oversikt over status for plan- og utredningsarbeid på jernbanestrukturen lokalt. Kommunen ønsker å bidra og medvirke i den videre planleggingen av slike tiltak, og er i kontakt med jernbanemyndighetene for å tilrettelegge for et godt samarbeid.

3. Faktaopplysninger

3.1 Tidligere vedtak i saker om jernbanetiltak

PS 31/21 - Vedtak i formannskapet 05.02.21, konseptvalgutredning for Kongsvingerbanen

Lillestrøm kommune gir en uttalelse som:

1. støtter Jernbanedirektoratets anbefaling om konsept K2.3 på kort sikt, men understreker behovet for grundig utredning som løser framkommelighetsproblemene for buss langs rv22 for å vurdere hvorvidt et supplement med buss blir hensiktsmessig og konkurransedyktig for reiser mot Oslo.
2. anbefaler på lengre sikt å legge konsept K3.4, dobbeltspor Lillestrøm-Kongsvinger i dagens trasé, til grunn.
3. understreker behovet for raskest mulig gjennomføring.

PS149/21 - Vedtak i Formannskapet 02.06.21, konseptvalgutredning for Hovedbanen nord

1. «KVU Hovedbanen nord - forslag til høringssvar» oversendes Jernbanedirektoratet med følgende endring under kapittel Stasjonsplassering Leirsund: Siste setning endres til: «Derfor bør dagens Leirsund stasjon beholdes og behovene løst innenfor området Bane Nor selv eier, på vestsida av stasjonen, langs Engerveien.»
2. Lillestrøm kommune støtter ikke jernbanedirektoratets anbefaling om K3.3+, men fremmer i stedet forslag om K4.4.

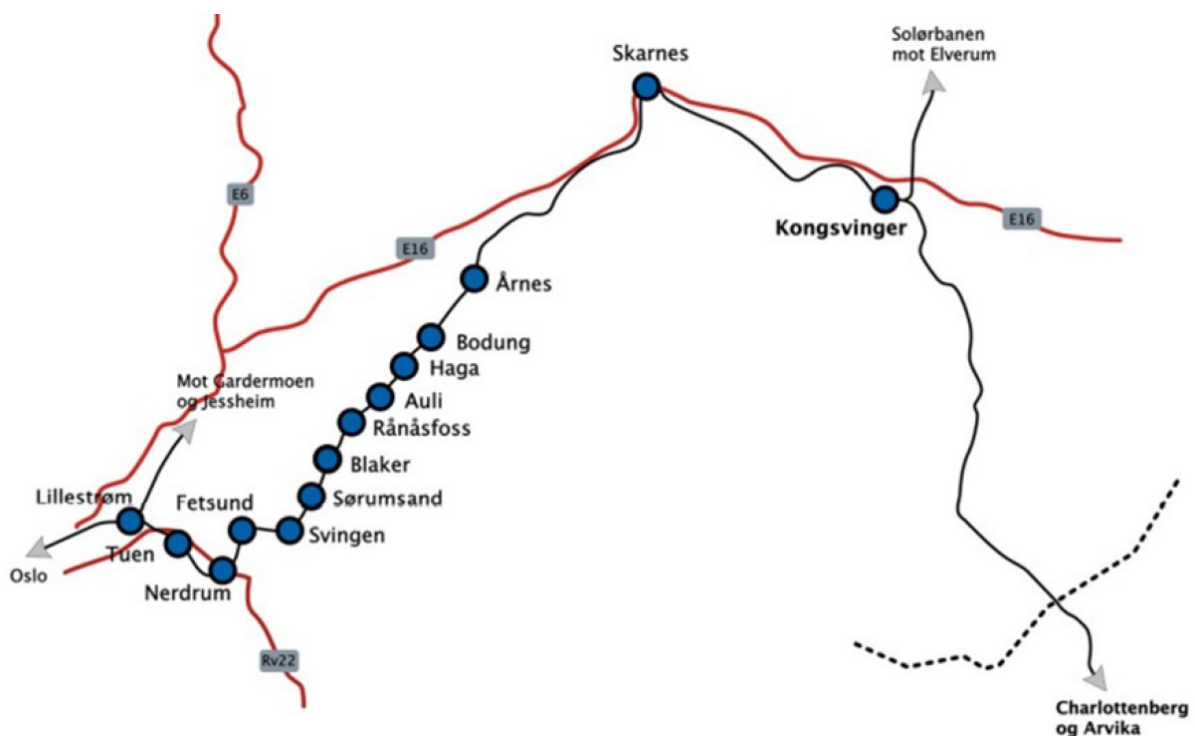
Oppfølging av konseptvalgutredninger for jernbanestrekninger i Lillestrøm

3.2 KVV for Kongsvingerbanen

Jernbanedirektoratet fikk i 2018 i oppdrag å utarbeide en KVV for Kongsvingerbanen mellom Lillestrøm og Kongsvinger. I november 2020 kom direktoratets anbefaling. Utgangspunktet for arbeidet var at banestrekningen er overbelastet, og at regionens transportbehov skulle dekkes.

I KVUen ble konsept K2.3 «Økt kapasitet for person- og godstrafikken» anbefalt. For person-togene betydde dette i praksis at banen skulle tilpasses slik at den kan betjenes med doble togsett på alle avganger og at det benyttes materiell med bedre kapasitet enn dagens tog. Dette betyr at det i rush blir mer kapasitet på ekstraavgangene. Antall avganger ville bli som i dag. Krysningssporene må forlenges, slik at det kan kjøres godstog på 740 meter. På lengre sikt ble konsept 5.1 «Økt kapasitet med reduksjon av reisetid» anbefalt. Dette konseptet innebærer å bygge en ny jernbanetrasé mellom Sørumsand og Leirsund.

Kommunen støttet i sin uttalelse anbefalingen om konsept K2.3 på kort sikt, men mente at det på lengre sikt skal planlegges for K3.4, noe som innebærer etablering av dobbeltspor i dagens jernbanetrasé.



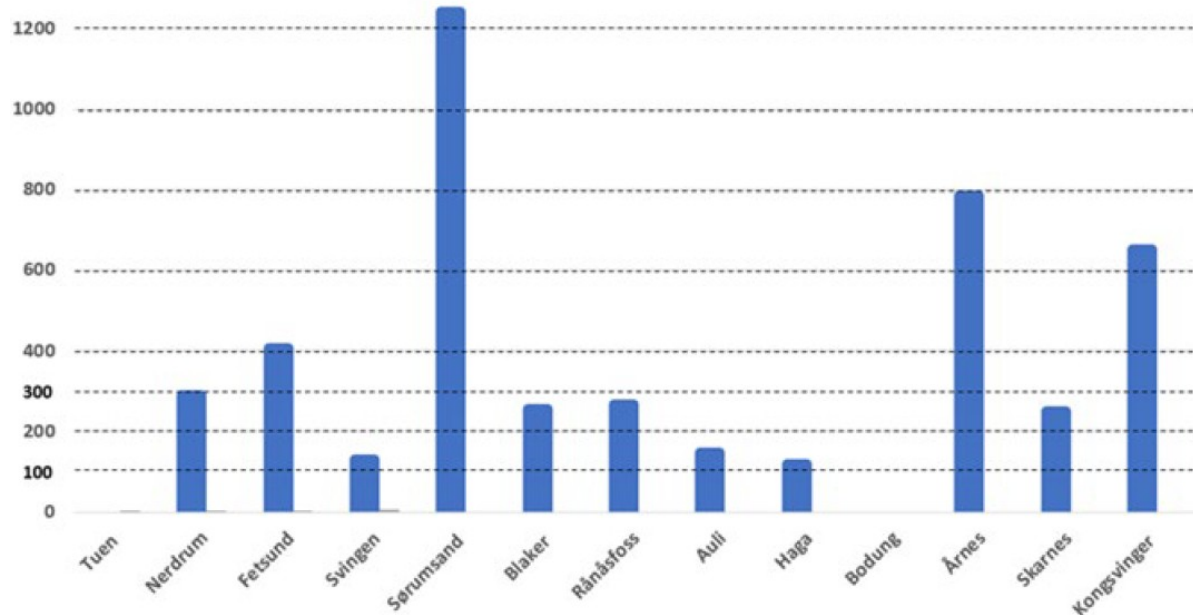
Figur 1: Dagens jernbanetrasé og stasjonsstruktur (kilde: KVV Kongsvingerbanen - optimalisering av konsept)

Med grunnlag i KVUen ble det gjort en ekstern kvalitetssikring (KS1) utført av Dovre Group og TØI. For å se nærmere på muligheter for å bedre tilbudet på persontransport er det i KS1 lagt til et moderert konsept, kalt K2.3+, der det er sett nærmere på virkninger av å endre stoppmønsteret ved enkelte stoppesteder med relativt få på- og avstigende. Endret stoppmønster vurderes da i sammenheng med tilrettelegging av endring i busstilbud som skal kompensere for de negative følgene ved de stasjonene som vurderes lagt ned.

Oppfølging av konseptvalgutredninger for jernbanestrekninger i Lillestrøm

KS1 vurderer at K2.3+ er det beste konseptet. Det anbefales at konseptet gjennomføres ved trinnvis utbygging, og at det gjøres ytterligere analyser for å se på optimalisering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet som følge av endret stoppmønster.

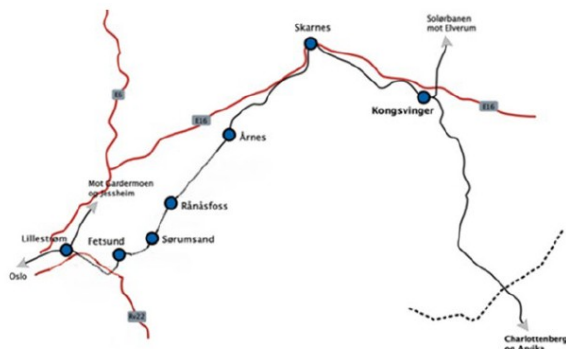
Deretter utarbeidet Jernbanedirektoratet en rapport der de vurderte mulighetene for å øke transportkapasiteten på Kongsvingerbanen gjennom økt bruk av buss og mulige stasjonsnedleggelse. Nedleggelse av stasjoner er vurdert ved Bodung, Haga, Auli, Blaker, Svingen, Nerdrum og Tuen.



Figur 2: Antall av- og påstigning per virkedøgn (kilde: KVV Kongsvingerbanen - optimalisering av konsept)

Etter en vurdering av samfunnsnytte og gjennomførbarhet anbefaler Jernbanedirektoratet at det ses nærmere på mulig nedleggelse av stasjonene Bodung, Haga, Auli, Svingen og Tuen. Nedleggelse av Tuen er begrunnet i lavt passasjertall, mens Svingen er begrunnet i begrenset passasjertall, kort avstand til Fetsund stasjon og at det ikke vil være mulig å få forlenget plattformen ved stasjonen.

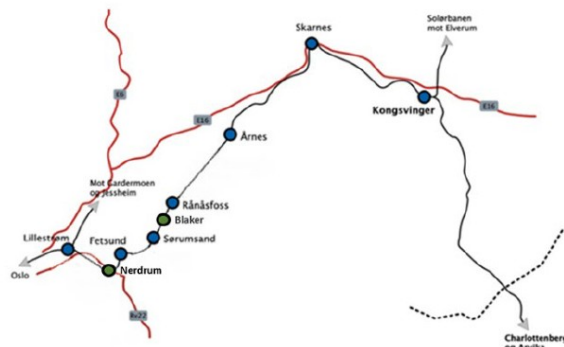
Oppfølging av konseptvalgutredninger for jernbanestrekninger i Lillestrøm



Stasjonsstruktur i hht. KS1 - anbefalingen

Forslag til nedleggelse av stasjonen:

Tuen, Nerdrum, Svingen, Bleiken, Auli, Haga og Bodung



Variant hvor Nerdrum og Blaker opprettholdes

Forslag til nedleggelse av stasjonen:

Tuen, Svingen, Auli, Haga og Bodung

Figur 3: Vurdere alternativer for ny stasjonsstruktur (kilde: KVV Kongsvingerbanen - optimalisert konsept)

Til sistnevnte utredningsrapport ble ikke kommunen spesielt invitert til å uttale seg til problemstillingen, og arbeidet ble først gjort kjent for kommunene da ferdig rapport ble presentert i Jernbaneforum for Kongsvingerbanen våren 2023. Kommunene ble da informert om at Bane Nor skulle få i oppdrag å se nærmere på videreutvikling av persontogtilbudet i tråd med K2.3+, og at det i denne sammenhengen skulle være prosess mot fylkeskommune og kommuner. Analysen viser at nedleggelse av 7 eller 5 stasjoner kan gi en tidsbesparelse på mellom 4 og 5 minutter på strekningen mellom Kongsvinger og Lillestrøm stasjon.

Kommunen har stilt spørsmål om oppfølgingen av KVV for Kongsvingerbanen, og Jernbanedirektoratet sa i sitt svar av 12.02.25 følgende:

(...) Kongsvingerbanen har i dag så stor trafikk at det ikke er plass til flere tog. Banen brukes av både regiontog, fjern tog og godstog. Den store og blandede trafikken gir utfordringer knyttet til punktlighet. Anbefalingene fra konseptvalgutredningen går ut på å både bygge flere kryssingsspor og å sette inn regiontog med flere plasser om bord. I den etterfølgende kvalitetssikringsrapporten foreslås det også nedleggelse av noen mindre stasjoner og holdeplasser. Dette begrunnes blant annet med muligheten for redusert reisetid og bedre punktlighet.

Jernbanedirektoratet utredet stasjonsstrukturen på Kongsvingerbanen i 2023 og leverte en rapport med anbefalinger til Samferdselsdepartementet samme år. Rapporten konkluderte med at endringer i stasjonsstrukturen kunne være relevant, men at det fremdeles er behov for mer kunnskap om kostnader, gevinster og effekter.

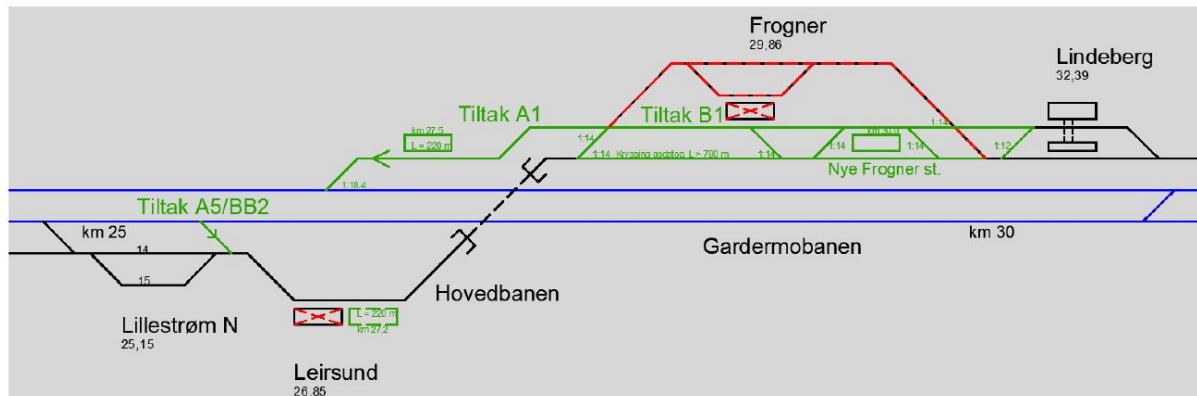
Derfor er Jernbanedirektoratet i ferd med å gi Bane NOR oppdrag om å utrede konseptet videre. Oppdraget er ikke gitt enda. Det er derfor ikke mulig å si noe om hvilke aktiviteter som skal gjøres i 2025.

Kommunen vil bli involvert dersom det blir aktuelt å vurdere stasjonsstrukturen på Kongsvingerbanen etter at Bane NOR har levert på det kommende oppdraget.

Oppfølging av konseptvalgutredninger for jernbanestrekninger i Lillestrøm

3.3 KVV for Hovedbanen nord

Jernbanedirektoratet fikk i 2019 i oppdrag å gjøre en KVV for Hovedbanen nord mellom Lillestrøm og Eidsvoll. Bakgrunnen var behovet for å finne tiltak som vil gi kapasitetsøkning for person- og godstransport, slik at fremtidens økte behov blir dekket. I KVVen ble konsept K3.3+ «rushtidsavganger med asymmetrisk stoppmønster» anbefalt. Dette alternativet ville innebære ny stasjon mellom Frogner og Lindeberg, og flytting av Leirsund stasjon, i tillegg til at det settes innsatstog på Gardermobanen fra Jessheim i rush. Disse togene ville bare stoppe på Jessheim og Kløfta før Lillestrøm stasjon.



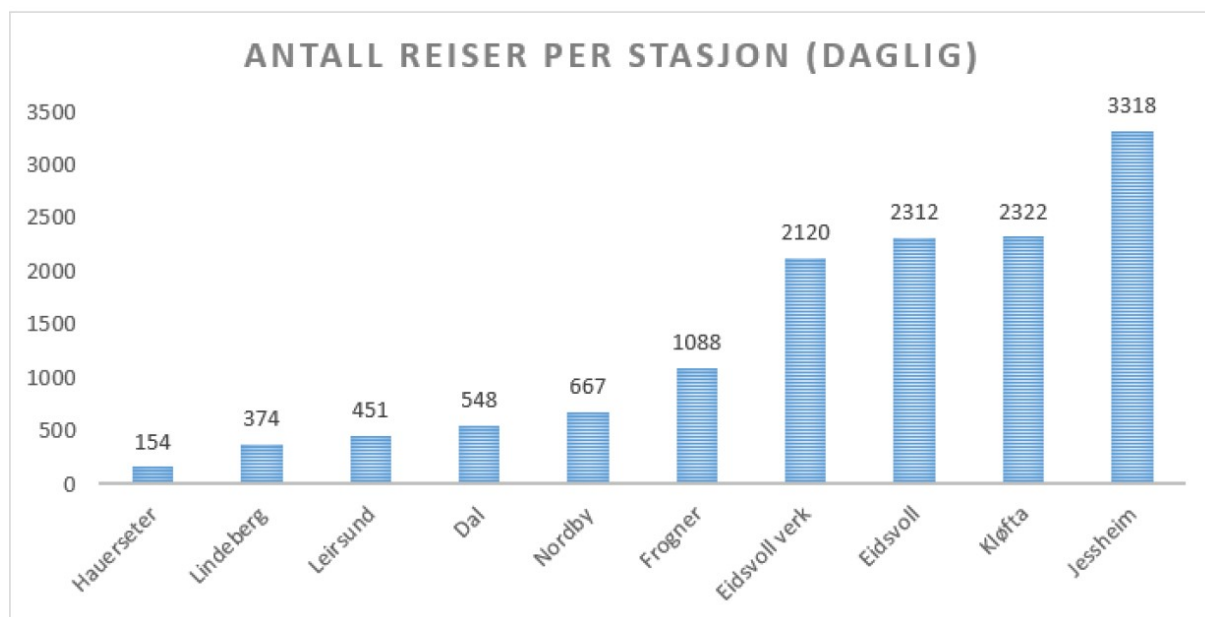
Figur 4: Konsept 3.3+ med mulig overgang til/fra Gardermobanen (kilde: KVV Hovedbanen nord)

Kommunen støttet ikke Jernbanedirektoratets anbefaling om K3.3+, da konseptet vil gi et dårligere togtilbud for befolkningen på Frogner og Lindeberg ved at stasjonen ligger lengre unna der folk bor enn i dag, uten at tilbudet blir bedre. Kommunen mente at K4.4 ville gi bedre togtilbud for alle stasjoner, og at dette derfor burde legges til grunn for videre arbeid. K4.4 ville innebære bygging av nytt dobbeltspor langs Gardermobanen mellom Leirsund og Lindeberg, og ny stasjon mellom Frogner og Lindeberg. Kommunen understrekte dessuten at en flytting av Leirsund stasjon ikke er ønskelig.

Kvalitetssikring (KS1) av KVVen ble gjort av Metier og Vista analyse i 2021. I KS1 ble det utarbeidet flere nye konsepter, der det ble sett på hvordan behov for kapasitet til godstrafikk kan dekkes samtidig som behovet for tiltak på infrastrukturen begrenses. Dette ble blant annet gjort ved å legge til grunn at persontransporten i stor grad kunne overføres fra Hovedbanen til Gardermobanen mellom Lillestrøm og Leirsund. KS1 anbefalte at nytt konsept K3C legges til grunn for videre utvikling av togtilbudet på Hovedbanen.

De forskjellige anbefalingene i KVV og KS1 viste at det var uklartheter rundt hva som egentlig er mulig å få til av kapasitetsforbedring med begrensede fysiske tiltak, og hvorvidt konseptene som er beskrevet i KVV og KS1 faktisk er realiserbare. Bane Nord gikk inn og vurderte flere varianter av tiltakspakker, og kom fram til tre nye konsepter kalt KBN, KBN redusert 1 og KBN redusert 2. Videre utarbeidet Bane Nor en rapport kalt «Infrastrukturprosjekt E27 – flere tog på Hovedbanen» som kommunen fikk innsyn i september 2024.

Oppfølging av konseptvalgutredninger for jernbanestrekninger i Lillestrøm



Figur 5: Antall av- og påstigende i dagens situasjon på hovedbanen (kilde: KVV Hovedbanen nord)

I vurderinger av gjennomførbarhet er det lagt vekt på begrensninger i mulighetene for å la persontog som skal betjene Hovedbanen gå på Gardermobanen på delstrekninger. Lavere hastigheter ved overgangene mellom banene gjør at det ikke kan anbefales å overføre persontog til Gardermobanen mellom Lillestrøm og Leirsund i nordgående retning. Det settes også vesentlige begrensninger når det gjelder slik overføring i sørlig retning. Dersom persontog slippes på Gardermobanen fra Hovedbanen ved Leirsund vil disse ha relativt lav fart, noe som vil utgjøre en sikkerhetsrisiko og det kan begrense kapasiteten på banen. Dette skyldes at regiontogene har lav hastighet ut fra Leirsund stasjon. Derfor forutsetter alle vurderte konsept bortsett fra KBN redusert 2 trolig at Leirsund stasjon må legges ned.

Bane Nor anbefaler med grunnlag i rapporten at videre planlegging baseres på KBN eller KBN redusert 1 og 2. Om videre arbeid sier rapporten at det må oppnås kontakt med kommunene tidlig for å sikre arealer til jernbanetiltakene.

Kommunen har stilt spørsmål om oppfølgingen av KVV for Hovedbanen nord, og Jernbanedirektoratet sa i sitt svar av 12.02.25 følgende:

«(...) Etter oppdrag fra Samferdselsdepartementet leverte Jernbanedirektoratet en konseptvalgutredning for Hovedbanen Nord i 2021. Etter ekstern kvalitetssikring konkluderte departementet med at tre konsepter skal ligge til grunn for videre planlegging. Samferdselsdepartementet ba videre om at det særlig skulle vurderes om nedleggelse av visse stasjoner på Hovedbanen Nord var relevant og realistisk.

Forut for oppstart av planlegging har Jernbanedirektoratet gitt Bane NOR oppdrag om å utrede konseptene videre. I juni 2024 mottok Jernbanedirektoratet Bane NORs anbefalinger knyttet til konsept på Hovedbanen Nord. I utredningen anbefaler Bane NOR at det gjøres endringer i stasjonsstrukturen på Hovedbanen Nord.

Jernbanedirektoratet jobber nå med behandling av utredningen og det pågår dialog mellom direktoratet og Bane NOR. Slik saken fremstår er det behov for ytterligere utredningsarbeid før man går videre.

Oppfølging av konseptvalgutredninger for jernbanestrekninger i Lillestrøm

Med tanke på sakens umodenhet er det ikke hensiktsmessig å legge til rette for involvering på dette tidspunktet. Dersom Jernbanedirektoratet vurderer at det er aktuelt å gå videre med anbefalingene i utredningen vil kommunen og fylkeskommunen bli involvert.»

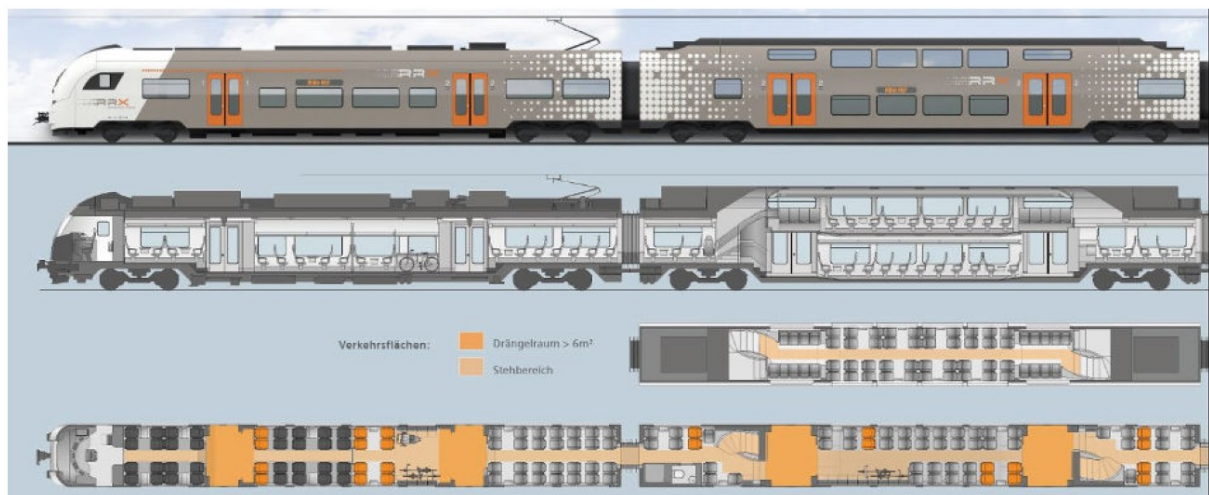
3.4 KVV Økt kapasitet i regiontog

Jernbanedirektoratet har laget en KVV for å se på nye kjøretøy som skal gi økt kapasitet i regiontogene på Østlandet. Bakgrunnen er at kapasitetsbehovet i persontog trolig er større enn det som kan dekkes med planlagte infrastrukturtiltak. I tillegg må en del av materiellet som dekker Inter City-trianglet skiftes ut rundt 2030. Målet for KVV-en er at regiontogtilbudet skal ha tilstrekkelig plass, komfort, pålitelighet og tilgjengelighet tilpasset for alle brukergrupper.

I arbeidet er det vurdert konsept som omfatter:

- 2-1 Ombygging av eksisterende togsett for å få flere sitteplasser.
- 3-1 Utvide rushtidstilbudet og vurdere flere doble togsett.
- 3-2 Anskaffe nye togsett som har flere sitteplasser enn de gamle.
- 4-1 Kjøre triple togsett (330 meter, bare mulig på Østfoldbanen).
- 4-2 Anskaffelse av toetasjes togsett og tilpasning av infrastruktur til disse.

Konseptene 3-2 og 4-2 er vurdert til å være de beste til å dekke fremtidens transportetterspørsel, i 2040 og 2060. Disse konseptene er kostnadsestimert til henholdsvis 9,5 og 8,5 milliarder kroner, og bortsett fra 2-1 har alle konseptene klart negativ netto nåverdi. KVV-en anbefaler at det kjøpes toetasjes tog når eksisterende togsett skal erstattes.



Figur 6: To-etasje tog av typen RRX (kilde: KVV økt kapasitet)

Til denne KVV-en ble ikke kommunen spesielt invitert til å uttale seg til anbefalingen, og arbeidet ble først gjort kjent for kommunene da ferdig rapport ble presentert høsten 2023. Til KVV-en har Jernbaneforum for Kongsvingerbanen uttalt at det uansett er viktig å gjøre tiltak på infrastrukturen for å bedre kapasiteten i banenettet, men at tiltak for å bedre kapasiteten i togmateriellet bør vurderes som aktuelt også på Kongsvingerbanen. Inter City-strekningene er for øvrig også nevnt i rapporten.

Oppfølging av konseptvalgutredninger for jernbanestrekninger i Lillestrøm

4. Vurderinger

Gjennom prosesser som er fastsatt i veideleder for KVVU-arbeid blir lokale interesser, representert ved kommunens administrasjon, involvert i utarbeidelsesfasen av KVVUen. I avsluttende fase blir det åpnet for at lokale myndigheter kan gi uttalelse til Jernbanedirektoratets anbefalinger i saken.

I utredninger som følger etter at KVVU-arbeidet er ferdig, er det ikke like avklart hvordan kommuner og andre interessenter kan medvirke. Kommunedirektøren ser at dette kan skape usikkerhet lokalt, og at det er behov for dialog mellom lokale og sentrale myndigheter.

Nedleggelse av stasjoner på jernbanen er tiltak som har stor lokal betydning. Særlig for kollektivreisende, men også for den langsiktige areal- og transportplanleggingen som kommunen er ansvarlig for. Jernbanen har særlig en kvalitet i at det er en langvarig og tung infrastruktur som gjennom årtier har dannet grunnlag for den stedsdannelse og reisevane vi har etablert. Det er viktig at denne kvaliteten ikke undergraves ved at det skapes unødig usikkerhet om hvorvidt etablerte stasjonssteder vil ha et fremtidig jernbanetilbud eller ikke.

Kommunedirektøren mener forutsigbarhet og god dialog om prosessene knyttet til jernbanetiltak er viktig for å sikre kvaliteten i planleggingsarbeidene, og vil legge til rette for godt samarbeid mellom lokale og sentrale myndigheter.

KVVU for Kongsvingerbanen:

Kommunen har gitt uttrykk for at det bør anbefales et annet konsept på lang sikt enn det som er anbefalt av Jernbanedirektoratet. Kommunedirektøren kan ikke se at det er respondert på kommunens uttalelse til KVVUen. Konseptet K3.4, med dobbeltspor i eksisterende jernbanetrasé er et kostbart alternativ, men det er den løsningen som på best måte bygger opp under en videre utvikling i de prioriterte tettstedene langs banen i Lillestrøm kommune. Kommunedirektøren mener det vil være særlig uheldig dersom jernbanetilbudet på Fetsund ble vesentlig svekket, da dette er et område der kommunen vil legge til rette for sterk vekst, blant annet gjennom Områdeplan for Fetsund.

Kommunen har vært lojal til regional plan for areal og transport, og legger opp til at meste parten av veksten i kommunen skal komme i de prioriterte områdene. Sekundært bør veksten komme til tettsteder som har godt kollektivtilbud. Kommunedirektøren mener det er uheldig dersom det planlegges endringer i stasjonsstrukturen på jernbane, som kan være til hinder for at den arealutviklingen som kommunen legger opp til vil bli bærekraftig. Det bør derfor legges til rette for en styrking av tilbudet med persontog ved stasjonene i Sørumsand, Fetsund og Lillestrøm.

Kommunedirektøren ser videre at det gjøres vurderinger av om endring i stoppmønster kan gi kortere reisetid, og åpne for bedring av togtilbudet for flest mulig passasjerer på strekningen totalt. Det ses på tiltak som effektiviserer avviklingen av tog på banen. Kommunedirektøren understreker at negative konsekvenser av stasjonsnedleggelse må vurderes opp mot eventuelle tidsbesparelser, samt andre tiltak som også kan gi tidsbesparelser på strekning. Dette kan blant annet dreie seg om flere sporvekslere. Lillestrøm kommune har tidligere lagt vekt på at Svingen stasjon har stor lokal betydning.

Oppfølging av konseptvalgutredninger for jernbanestrekninger i Lillestrøm

KVU for Hovedbanen nord

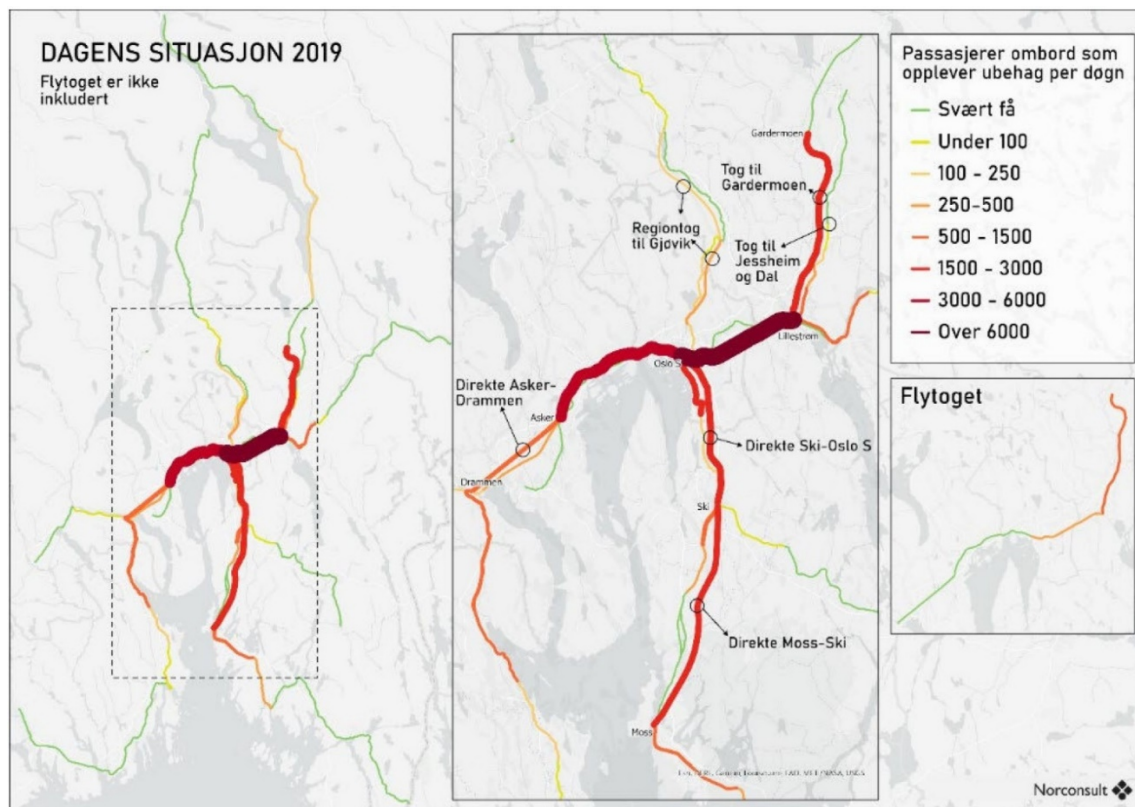
Kommunen mener at det bør jobbes videre med konseptet K4.4, som ville innebære at det blir dobbeltspor på hovedbanen mellom Leirsund og Lindeberg, og muligheter for å styrke jernbanetilbudet gjennom Lillestrøm kommune. K3.3, som er anbefalt av Jernbanedirektoratet, vil etter kommunedirektørens syn ikke gi noen positive konsekvenser for jernbanetilbudet i kommunen. Kommunedirektøren kan ikke se at Jernbanedirektoratet har kommentert på kommunens uttalelse.

Mens KVUens anbefaling ville bety etablering av en ny stasjon mellom Frogner og Lindeberg til erstatning for de to eksisterende stasjonene, er det i ettertid gjort utredninger i KS1 og rapporten om E27 som peker i retning av at også Leirsund stasjon bør legges ned. Kommunedirektøren mener det er viktig at kommunen stiller seg tilgjengelig for samarbeid og dialog med jernbanemyndighetene når det i kjølvannet av KVUen gjøres ytterligere utredninger. Kommunedirektøren ser at det for utredningene settes forutsetninger som kommunen kan bidra til å drøfte. Arbeidet vil være tjent med at kommunen kan bidra med sin lokalkunnskap og arealfaglige kompetanse i den videre prosessen.

KVU Økt kapasitet i regiontog

Kommunedirektøren støtter at det ses på nye muligheter når det gjelder togmateriell som kan gi bedre passasjerkapasitet og komfort, og legges til grunn at toetasjes togsett i noen tilfeller kan gi noe bedre kapasitet på sitteplasser. Såkalte dobbeltdekkere gir ikke mye bedre passasjerkapasitet på kortere reiser, der man kan akseptere at en andel av passasjerene står i rushperiodene. Dette skyldes blant annet at mye areal går med til trapper og lignende, og at takhøyden blir mindre. For lengre reiser gir derimot dobbeltdekkere en del bedre kapasitet (anslagsvis 40 %) med god komfort.

Oppfølging av konseptvalgutredninger for jernbanestrekninger i Lillestrøm



Figur 7: Antall personer som opplever ubehag som følge av trengsel på tog (kilde: KVVU økt kapasitet)

For Kongsvingerbanen er kapasitet i togsettene først og fremst en utfordring mellom Sørumsand og Oslo S. Kommunedirektøren mener at det til en viss grad kan være akseptabelt at en andel av de reisende står mellom Fetsund, Lillestrøm og Oslo S i rushtid, men dette betyr ikke at trengsel på togene normalt er akseptabelt. Det presiseres likevel at det er behov for å øke kapasiteten slik at det er plass til å håndtere fremtidig vekst i passasjertall. Reiser fra Sørumsand og lengre nord er så lange at behov for stående reiser i mindre grad er som akseptabelt. Kommunedirektøren mener det ikke er gitt at toetasjes togsett er den beste løsningen for togreisende i Lillestrøm kommune, da disse i hovedsak gjør korte eller mellomlange reiser.

Kommunedirektøren er enig i at dobbeltdekkere bør vurderes for regiontog, og særlig i Inter City-triangelen, som har relativt lange ruter. Det presiseres likevel at nye løsninger på togmateriellet ikke kan løse alle utfordringer i togtilbudet, og at det uansett vil være nødvendig å gjøre betydelige tiltak på infrastrukturen for å bedre kapasiteten i jernbanenettet. Dette gjelder både på Kongsvingerbanen og Hovedbanen nord.

5. Alternative innstillinger

Et alternativt forslag kan være:

5.1 Lillestrøm kommune kontakter Jernbanedirektoratet og ber ytterligere oppdatering på hva som er status for deres KVVU-arbeid, når det gjelder følgende:

- (...)

Oppfølging av konseptvalgutredninger for jernbanestrekninger i Lillestrøm

6. Konklusjon

Kommunedirektøren mener arbeidene med utredning av mulige tiltak på Kongsvingerbanen og Hovedbanen nord er av svært stor betydning for Lillestrøm kommune. Avklaring av fremtidig jernbanetilbud er viktig for kommunens innbyggere, og for å legge til rette for bærekraftig, samordnet areal- og transportplanlegging. Saken gir en oppsummert oversikt over status for plan- utredningsarbeidene som er aktuelle på jernbanestrukturen i kommunen.

Lillestrøm kommune har behov for et godt samarbeid i med Jernbanedirektoratet og Bane Nor i planlegging av jernbanetiltak.

Kommunedirektøren anbefaler at saken tas til orientering.

Dato: 28.03.2025

Trine Myrvold Wikstrøm

Kommunedirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent

Fra: Miljødirektoratet
Til: Jernbanedirektoratet
Dato: 18.06.2026

Deres ref: 2024/2188

Miljødirektoratets samlede høringssvar på Fjerntogstrategi, Godsstrategi og Kollektivstudien

Vi viser til høring på Fjerntogstrategi (deres ref: 2024/2188) og invitasjon til høring på Godsstrategi via epost datert 15.04.26. Miljødirektoratet har også deltatt i referansegrupper for de to overnevnte strategiene. I mailkorrespondanse med Jernbanedirektoratet datert 27.05.2026 og 15.06.2026, ble det innvilget at Miljødirektoratet kan sende et samlet høringssvar for Fjerntogstrategien, Godsstrategien og Kollektivstudien med utsatt frist innen 18.06.2026. Dette dokumentet utgjør vårt høringssvar på jernbanestrategiene, inkludert kollektivstudien.

Av hensyn til kapasitet og omfanget av strategiene, har vi lagt vekt på å løfte generelle og tverrgående poenger, samt enkelttema i de ulike rapportene. Miljødirektoratet vil benytte anledningen til å berømme Jernbanedirektoratet for gode og viktige analyser for utviklingen av jernbanen frem mot 2050. Analysene er robuste og transparente, og kan dermed nyttiggjøre seg i Miljødirektoratets arbeid med klimatiltak, barrierer og virkemidler. Vi vil takke for god og tillitsvekkende medvirkningsprosess på Fjerntogstrategien og Godsstrategien, og ser frem til videre samarbeid.

Generelle bemerkninger på tvers av strategiene

Miljødirektoratet har i flere år pekt på jernbanen som et viktig ledd i omstillingen av transportsektoren til lavutslippssamfunnet. Som vi viser i rapporten *Klimatiltak i Norge (2026)*, må det kraftige grep til i alle sektorer dersom Norge skal kutte nasjonale klimagassutslipp med 90-95 % innen 2050. Samtidig må omstillingen gjøres med minst mulige negative konsekvenser for areal og natur. Å overføre trafikk fra vei og luftfart til jernbane gir både store utslippsreduksjoner av klimagasser, samtidig som det demper presset på knappe ressurser som biomasse, kraft og areal. Dette gjelder til tross for at veitrafikken i økende grad elektrifiseres mot 2050. I luftfart er nullutslippsteknologi ikke modent, og alternativet til å unngå flyreiser og flytte flyreiser til jernbane, er å øke bruken av biodrivstoff, som er en svært knapp ressurs med bærekraftsutfordringer, og syntetisk drivstoff, som er svært kraftkrevende å produsere.

Et overordnet poeng er at strategiene og kollektivstudien gir inntrykk av at kapasitetsøkende tiltak må være etterspørselsdrevet, samtidig som at strategiene langt på vei er tydelige på at det finnes en underliggende etterspørsel som i større grad gjenspeiles av tilgjengelig kapasitet. Dersom kapasiteten på jernbane løftes, kan det være rimelig å anta at også etterspørselen øker – ikke bare motsatt. Miljødirektoratet etterlyser mer inngående diskusjoner av denne tematikken som også kan gjøre seg gjeldende i selve analysen av tiltak. Vi opplever dette som et gjentakende

tema som kan ha stor betydning for tiltakseffektberegningene og netto nytte, der denne tematikken mulig kunne vært benyttet som sensitivitet for å belyse usikkerheten i transportmodellene.

Videre mener Miljødirektoratet det er vanskelig å forstå hvorfor Fjerntogstrategien, Godsstrategien og Kollektivstudien ikke er analysert mer i sammenheng. Jernbanen er et sammensatt system der både trafikkavbrudd og infrastrukturforbedringer forplanter langt utover tiltaksområdet. Det fremstår derfor som unyansert å beregne tiltakene opp mot togsegment, fremfor å analysere hvilke systemeffekter de enkelte tiltakene kan tenkes å gi. Tiltak som er tuftet på å øke regulariteten for godstog, vil etter alle solemerker ha betydning for fjerntogtilbudet. Tiltak eller endringer på jernbanenettet i og rundt Oslo, vil også kunne gi nettverkseffekter i det nasjonale jernbanenettet. Det er derfor rimelig å anta at nytten av flere av tiltakene som foreslås kan være underestimert, og vi etterlyser en bredere og mer inngående omtale av systemeffektene av enkelttiltakene i strategiene. I tillegg etterlyser vi en redegjørelse som forklarer hvorfor det er foretatt slike segmentvise analyser, og hvilke konsekvenser dette har å si for resultatene.

Når det gjelder prising av CO₂-utslipp og karbonprisbaner som er benyttet i de samfunnsøkonomiske analysene, så ønsker Miljødirektoratet å gjøre Jernbanedirektoratet oppmerksomme på viktigheten av å gjennomføre sensitivitetsanalyser for tiltak med lang tidshorisont. Finansdepartementets karbonprisbaner i rundskriv R109 har klare begrensninger når det gjelder å reflektere klimamål og styre langsiktig utvikling mot 2050.

En ukritisk bruk av Finansdepartementets karbonprisbaner i vurderingen av tiltak med lang tidshorisont kan derfor gi et mindre robust beslutningsgrunnlag. Dette gjelder for mange av de tiltakene som er beregnet i strategiene, særlig ny Rikstunnel under Oslo hvor vesentlige deler av nytte- og kostnadsvirkningene først realiseres godt inne på 2040-tallet. Karbonprisbanene er i begrenset grad utformet for å være målkonsistente med et lavutslippssamfunn, og forbundet med betydelig usikkerhet knyttet til både fremtidig klimapolitikk, teknologisk utvikling og internasjonale rammebetingelser. Vi vil derfor understreke behovet for systematiske sensitivitetsanalyser av karbonpris, der også Finansdepartementets alternative prisbaner tas i bruk, som også en klar oppfordring i R109. Miljødirektoratet kan ikke se at dette gjort, og mener derfor at analysene i strategiene i liten grad tester robustheten i resultatene opp mot ulike karbonpriser. Dette kan potensielt svekke vurderingen av prosjektets langsiktige samfunnsøkonomiske lønnsomhet.

Høringsinnspill fjerntogstrategien

Miljødirektoratet vurderer fjerntog som et viktig segment for å redusere klimagassutslipp fra transportsektoren gjennom å erstatte primært flyreiser. For nå 90-95 % kutt nasjonalt innen 2050, kreves en reduksjon i utslipp fra luftfarten som ikke har andre omstillingsalternativer enn økt forbruk av knappe ressurser som biodrivstoff og syntetisk drivstoff, som i tillegg har høye samfunnsøkonomiske tiltakskostnader. Transportmiddelskifte fra fly til jernbane avhenger av et

attraktivt og robust togtilbud. Fjerntogstrategien baserer seg ved flere anledninger på Miljødirektoratets tiltaksberegninger noe som understreker viktigheten av fjerntog i Norges arbeid med å nå klimamålene. Miljødirektoratet ser på fjerntogstrategien som et viktig kunnskapsgrunnlag i arbeidet med transportsektorens veivalg frem mot 2050.

Samtidig mener Miljødirektoratet at strategien undervurderer flere sentrale forhold som har effekter på klima samt på samfunnsøkonomisk nytte. Hovedpunkter er blant annet

- Manglende nytteverdier for godstransport i ambisjonsnivå 2 og 3 svekker konklusjonen av de samfunnsøkonomiske analysene.
- Lite vektlegging på viktigheten av fjerntog som en grunnpilar i et nasjonalt kollektivtilbud.
- Usikkerhet tilknyttet klimavirkemidler og kostnader for øvrige transportmidler er ikke hensyntatt i vurderingene i tilstrekkelig grad, deriblant CO₂-avgift, biodrivstoff, syntetisk drivstoff og øvrige bilrestriktive virkemidler.
- Manglende sensitivitetsanalyse av ulike karbonprisbaner frem til 2050.

Om datagrunnlag

I kapittel 4.3 vises det til at ambisjonsnivå 2 vil føre til en reduksjon i CO₂-ekvivalenter på omtrent 58 000 tonn per år. Dette er beregnet av SAGA. Det heter at dette er i tråd med volumet Miljødirektoratet anslår i sine *Klimatiltak i Norge*. Slik vi forstår er dette en lineær verdi, altså at det er 58 000 tonn hvert år. I *Klimatiltak i Norge* når man først 50 000 tonn årlig i 2032, men det vil nå en verdi på omtrent 110 000 tonn per år nærmere 2050. Altså er den lineære fremstillingen til modellverktøyet SAGA betydelig mindre nyansert enn beregningene i *Klimatiltak i Norge*.

I kapittel 6.4 i notatet med den samfunnsøkonomiske analysen er det vist til at en rekke prosjekter med antatt åpningsår 2036. Jernbanedirektoratet skriver her at "*Antagelig vil de aller fleste personbiler være nullutslipp ved åpningsår for tiltak*". Miljødirektoratet ønsker å poengtere at i vår referansebane i beregningene til *Klimatiltak i Norge* er 80% av bestanden i personbiler nullutslipp i 2036. Det kommer ikke tydelig frem av utredningen hvor stor andel personbiler Jernbanedirektoratet har lagt til grunn at er nullutslipp i 2036, og det er dermed uvisst hvor stor betydning bestanden har i beregningen av utslippsreduksjoner.

Om samfunnsøkonomiske beregninger

Det beregnes ikke nytte for godstog og regiontog som følge av de ulike investeringsnivåene. Men investeringskostnadene vil naturligvis komme øvrige tog til gode. I henhold til notatet om samfunnsøkonomisk analyse viser de beregnede netto nåverdiene at de ikke-prissatte virkningene må være i størrelsesorden 13 til 137 mrd. kr i positiv verdi for at tiltakene skal være samfunnsøkonomisk lønnsomme. Etter Miljødirektoratets vurdering svekkes denne konklusjonen av at nytteverdien for gods- og regiontransport ikke er inkludert. Selv om Jernbanedirektoratet påpeker selv at dette er en svakhet med analysen, burde betydningen fremheves tydeligere i de samlede vurderingene.

For at Norge skal nå de lovfestede klimamålene for 2050 må utslippene fra luftfarten reduseres. De største utslippsreduksjonene hentes fra endring av drivstoff, men ytterligere reduksjoner kan oppnås dersom antall flygninger reduseres som følge av flere digitale møter og økte andeler på

tog. Bruk av biodrivstoff og syntetisk drivstoff innebærer betydelige merkostnader sammenlignet med fossile drivstoff, noe som tilsier at billettprisene på sikt vil kunne bli høyere enn det som legges til grunn i referansesituasjonen. Denne problemstillingen omtales, men vurderes etter Miljødirektoratets syn ikke tilstrekkelig i analysen.

Videre er det ikke oppgitt hvilken karbonprisbane som er benyttet i den samfunnsøkonomiske analysen. Som poengtert innledningsvis er det heller ikke gjort en sensitivitetsanalyse med lav og høy karbonprisbane. Dermed belyses ikke usikkerheten rundt karbonpris i særlig grad. Det er nevnt at opptrapping av CO₂-avgift og andre tiltak (utover vedtatt politikk) for å oppnå klima- og miljømål *kan* føre til en økt etterspørsel i fremtiden, men det er ikke adressert utover dette. I tillegg er *muligheten for strengere utslippskrav* nevnt som et scenario som kan gi usikkerhet i utredningen. Jernbanedirektoratet konkluderer med at det ikke vil gi nevneverdig grad av usikkerhet uten noen begrunnelse av dette. Totalt sett vurderer Miljødirektoratet at sensitivitetsanalysen og usikkerhetsvurderingene knyttet til miljø- og klima er noe begrenset. I kombinasjon med en manglende inkludering av nyttekostnader for godstog og regiontog, kan dette potensielt undervurdere fjerntogets nytte frem mot 2050.

Det påpekes i den samfunnsøkonomiske analysen at et sentralt premiss i transportmodellen ADA er at verdsetting av tid og komfort varierer i befolkningen. Dette resulterer, ifølge strategien, i at man får en mer glatt og troverdig overføring mellom transportformer. Altså at man ikke får "hopp" i etterspørselen. Modellresultatene skal dermed i større grad gjenspeile faktisk transportatferd. Miljødirektoratet vurderer det som viktig at dette aspektet er med i den samfunnsøkonomiske analysen, men det er uvisst i hvor stor grad det er differensiert på fritidsreiser og tjenestereiser, om det i det hele tatt er gjort. Utover dette er vårt inntrykk at dette fortsatt er en etterspørselsdrevet modell. Kapasitetsbehovet beregnes basert på etterspørsel fremfor at etterspørsel beregnes basert på kapasitet. Vi mener at forbedring i kapasitet, kostnad og kvalitet i seg selv kan påvirke transportmiddelfordeling i større grad enn det en tradisjonell etterspørselsdrevet modell viser slik som poengtert innledningsvis. Vi etterlyser også en drøfting rundt robustheten i modellgenererte resultater generelt, og ADA sin modell spesielt, og hva disse resultatene representerer. Motsatsen vil naturligvis være en annen utvikling der kapasitet utvikles i forkant av etterspørselsvekst.

Om ikke-prissatte virkninger

Miljødirektoratet mener effekten av et forbedret fjerntogtilbud har flere positive konsekvenser som ikke kan prissettes og som ikke løftes er hensyntatt i tilstrekkelig grad kvalitativt i analysen. Blant annet etterlyser vi viktigheten og effekten av et sømløst mobilitetstilbud. Det intermodale samarbeidet og fjerntoget som en viktig del av en lengre intermodal reise blir ikke nevnt i nevneverdig grad. Se mer detaljert vurdering av dette i høringsvar til kollektivstudien.

Avslutningsvis vil Miljødirektoratet understreke betydningen av en ny rikstunnel for jernbanens rolle i transportsystemet. Tiltaket gir kapasitetsgevinster for hele jernbanenettet og er en forutsetning for et styrket fjerntogtilbud. Det poengteres at rikstunnelen er en del av strategien etter 2050. Planlegging og utbygging er anslått til 20 år. Miljødirektoratet mener man bør vurdere

grep for å korte ned utrednings- og planleggingstiden så langt som mulig, uten at dette går på bekostning av risiko og kostnader, slik at ny rikstunnel kan realiseres så raskt som mulig.

Høringsinnspill godsstrategien

Miljødirektoratet vil berømme Jernbanedirektoratet for en grundig, lettfattelig og god strategi med tydelige anbefalinger. Vi mener arbeidet som er lagt ned gir en god beskrivelse av hvordan utviklingen av gods på bane kan se ut, og hva som eventuelt må til for å oppnå ønskede delmål. Sammen med de øvrige strategiene, har offentligheten fått tilgang til et unikt kunnskapsgrunnlag om jernbanen som er aktuelt utover relevansen knyttet til utarbeidelsen av Nasjonal transportplan.

Vi har oppsummert våre høringsinnspill på godsstrategien nedenfor fordelt på fire temaer. Overordnet mener Miljødirektoratet at det er behov for et bredere analytisk rammeverk som i større grad fanger opp systemeffekter, usikkerhet i teknologisk utvikling og samspillet mellom kapasitet, kostnader og etterspørsel.

Om utvikling i avgifter og relative kostnader

Strategien peker på at godsoperatørenes økonomiske rammebetingelser, herunder kjøreveisavgifter og øvrige avgifter, er sentrale for konkurranseflaten mot andre transportformer. Samtidig viser rapporten til en utvikling der den relative avgiftsbelastningen for jernbanen har økt. Vi viser her til blant annet økningen i kjøreveisavgift på bane, og økt CO₂-avgift i kombinasjon med redusert veibruksavgift. Etter vår vurdering blir den samlede utviklingen i avgifter, og hvordan det påvirker konkurranseforholdene, i begrenset grad problematisert i strategien. Til tross for at konkurranseevne fremheves som en forutsetning for måloppnåelse, drøftes ikke i tilstrekkelig grad hvordan økte kostnader for gods på bane kan påvirke transportmiddelfordelingen over tid.

I tiltaksanalysen inngår økonomiske rammebetingelser som forutsetninger i modellene, herunder avgifter og støtteordninger, men disse behandles i hovedsak som statiske eller eksogene størrelser. Også her er det vår vurdering at analysen i begrenset grad fanger opp hvordan endringer i det samlede avgifts- og virkemiddelbildet over tid kan påvirke konkurranseforholdene og markedsutviklingen. Miljødirektoratet mener dette samlet sett innebærer en risiko for at analysen undervurderer betydningen av kostnadsutviklingen for jernbanens konkurranseevne, særlig i et langsiktig perspektiv med betydelig usikkerhet knyttet til både avgifter, teknologi og etterspørsel.

Om etterspørselsprognoser

Godsstrategien dokumenterer at det eksisterer en betydelig latent etterspørsel etter jernbanetransport som i dag ikke realiseres, blant annet fordi kapasiteten er begrenset og etterspørsel må avvises (s. 27 og 43). Samtidig fremgår det at kapasitetsøkninger kan redusere kostnader og styrke jernbanens konkurranseevne (s. 44).

Til tross for dette bygger tiltaksanalysen i all hovedsak på en tradisjonell etterspørselsdrevet modell, der kapasitet dimensjoneres for å møte fremskrevet etterspørsel. Dette kan innebære en implisitt antagelse om at etterspørsel er uavhengig av tilbudet, noe som står i kontrast til poenget om at etterspørselen antagelig er større enn det som kan dokumenteres. Etter vår vurdering kan en tradisjonell etterspørselsdrevet modell undervurdere betydningen av at kapasitet også kan være en forutsetning for å utløse etterspørsel. Nemlig at tilgjengelig kapasitet kan drive etterspørselen. I markeder med sterke konkurranseflater, slik som godstransport, vil forbedringer i kapasitet, kostnad og kvalitet i seg selv kunne påvirke transportmiddelfordelingen. Dette er særlig relevant i et langsiktig perspektiv frem mot 2050, hvor usikkerheten i etterspørselsprognoser er betydelig. En analyse som i hovedsak bygger på fremskrevet etterspørsel, risikerer å undervurdere nytten av tiltak som utvikler kapasitet i forkant av etterspørselsvekst. I slike tilfeller kan det på lengre sikt være samfunnsøkonomisk rasjonelt å etablere kapasitet før etterspørselen er fullt utviklet, nettopp fordi kapasiteten bidrar til å utløse etterspørselen. Dette gjelder særlig der jernbanen har strukturelle fortrinn, som i lange transportrelasjoner med store volumer.

Om jernbanens klimafortrinn

Godsstrategien legger til grunn at elektrifisering av veitransport vil redusere forskjellene i klimagassutslipp mellom transportformene (s. 36), samtidig som jernbanen beholder et energieffektivitetsfortrinn (s. 14). I analysen av virkemidler fremgår det imidlertid at forskjellen i eksterne kostnader allerede vurderes som relativt begrenset, særlig som følge av elektrifisering av veitransporten, noe som bidrar til at samfunnsøkonomisk nytte av godsoverføring blir lav eller negativ (s. 38–39).

Godstransport på jernbane konkurrerer i hovedsak med de lengste transportene på vei, der krav til rekkevidde, batterikapasitet og ladeinfrastruktur gjør elektrifisering mer kostnadskreven og teknologisk krevende enn i segmenter innenfor lokal distribusjon og kortdistansetransport. Miljødirektoratets analyser legger til grunn at elektrifisering først vil skje i segmenter med kortere rekkevidder og bedre tilgang til depotlading, mens langtransportsegmentet vil bruke lengre tid på å oppnå tilsvarende utslippsreduksjoner.

Dette kan tale for at jernbanens relative klimafortrinn på de lange transportrelasjonene trolig vil vedvare over en lengre periode enn det strategiens overordnede premisser og samfunnsøkonomiske vurderinger legger opp til. Etter vårt inntrykk bør dette reflekteres tydeligere i analysene, særlig gitt at det er nettopp disse transportrelasjonene som er mest relevante for jernbanens konkurranseflate og for måloppnåelse knyttet til klima og effektiv transportmiddelfordeling. Dersom analysen ikke skiller tilstrekkelig mellom disse lastebilsegmentene, vil jernbanen i realiteten bli sammenlignet med deler av veitransporten som har et lavere kostnadsnivå og raskere teknologisk utvikling. Dette kan gi et systematisk skjevt bilde av de relative kostnadene, og kan ha betydning for den samfunnsøkonomiske vurderingen av tiltak for gods på bane.

Om systemeffekter og samfunnsøkonomisk analyse

I den samfunnsøkonomiske analysen fremstår nytte- og kostnadsberegningene i hovedsak å være knyttet til effekter for godstransport på jernbane (kap. 3.8), til tross for at gods- og persontrafikk benytter den samme infrastrukturen og dermed påvirkes av de samme kapasitets- og framføringsforholdene. Kapasitetsøkende tiltak vil derfor også kunne gi betydelig nytte for persontransport, blant annet gjennom forbedret regularitet, redusert konflikt mellom togtyper og bedre utnyttelse av infrastrukturen.

Etter vår vurdering innebærer dette at viktige systemeffekter i jernbanenettet i begrenset grad fanges opp i analysene. Når nytte for persontransport ikke synliggjøres i tilstrekkelig grad, kan den samlede samfunnsøkonomiske nytten av tiltakene bli undervurdert. Dette er særlig relevant i et nett med høy kapasitetsutnyttelse, der tiltak som øker kapasiteten for én trafikktype samtidig kan gi positive effekter for hele systemet.

Samlet sett peker dette på en mer generell utfordring ved analysen for alle tre strategiene, hvor segmentvise nyttevurderinger ikke fullt ut reflekterer de helhetlige systemeffektene i jernbanen. Miljødirektoratet mener disse systemeffektene bør synliggjøres tydeligere, og legges mer vekt i analysen, for å gi et mer komplett beslutningsgrunnlag. Dette gjelder særlig i vurderingen av tiltak som påvirker kapasitet og framføringsevne på tvers av transportsegmenter.

Høringsinnspill kollektivstudien

Kollektivstudien viser til UFF-prinsippet som rettesnor for utvikling av transportsystemet. Etter vår vurdering reflekterer analysene i stor grad «flytte»-delen av UFF, særlig gjennom overgang fra bil til kollektivtransport. «Forbedre»-perspektivet ivaretas også gjennom vektlegging av effektivisering og bedre kapasitetsutnyttelse. Samtidig vurderer vi at «unngå»-perspektivet mindre grad er ivaretatt i analysene av transportetterspørsel og mobilitetsbehov, og med fordel kunne vært tydeligere vektlagt.

I lys av dette vil vi særlig trekke frem betydningen av samspillet mellom kollektive transportformer og aktive reisemåter. Studien gir en grundig gjennomgang av samspillet mellom buss og tog, herunder bussens matefunksjon og gevinstene ved å unngå parallellkjøring mellom tog og buss. Samtidig opplever vi at rollen til gange, sykkel og mikromobilitet i mindre grad fremstår som integrerte deler av analysene, både kvalitativt og kvantitativt. Dette gjelder særlig i hovedrapporten, hvor disse transportformene i begrenset grad omtales som del av det samlede mobilitetssystemet.

I *Klimatiltak i Norge* peker Miljødirektoratet, i likhet med kollektivstudien, på behovet for en kombinasjon av bilrestriktive virkemidler og tiltak som fremmer kollektivtransport, gange og sykkel. Vår vurdering er at det avgjørende at ulike miljøvennlige transportformer ses i sammenheng og utvikles som et koordinert system slik at transportformene utfyller hverandre. Selv om mye av dette ligger utenfor Jernbanedirektoratets ansvarsområde, mener vi

kollektivstudien med fordel tydeligere kunne synliggjort behovet for samordning og tilrettelegging.

Notat 11 om mobilitetstiltak og bussmating omtaler gange, sykkel og mikromobilitet i større detalj enn hovedrapporten, og vurderer potensialet for disse transportformene som del av kollektivreiser. Her legges det til grunn influensområder på henholdsvis 1 km for gange og 3 km for sykkel og mikromobilitet, brukt som avgrensning for å kunne estimere potensielt kundegrunnlag. For gange vises det til eksisterende forskning om faktorer som påvirker gangvillighet. For sykkel påpekes det at det ikke finnes studier som i tilstrekkelig grad dokumenterer faktorer som påvirker villigheten til å sykle til togstasjonen. Dette mener vi ikke er fullt ut dekkende ettersom det finnes studier som har undersøkt slike forhold. For eksempel har total reiselengde, kvaliteten på tilretteleggingen og utforming av overgangsløsninger betydning for villigheten til å sykle til holdeplasser og stasjoner. Vår vurdering er at influensområdet for sykkel i vesentlig grad påvirkes av tilrettelegging og tiltak.

I samme notat fremgår det at det ikke er vurdert nødvendige tiltak for å utløse potensialet for økt bruk av sykkel og mikromobilitet. Dette mener vi med fordel kunne vært utdypet nærmere, særlig fordi tilrettelegging i form av trygg og tilgjengelig parkering ved stasjoner er en viktig forutsetning for kombinerte reiser med sykkel/mikromobilitet og kollektiv. Tilsvarende mener vi tilrettelegging for sykkel og mikromobilitet kunne vært tydeligere definert i hovedrapporten. I det definerte målbildet for 2050 står det for eksempel at «kollektivknutepunktene er tilrettelagt med bussmating til tog og innfartsparkering der mating ikke er egnet». Etter vår vurdering kunne dette målbildet vært supplert med omtale av tilrettelegging for sykkel og mikromobilitet som et relevant supplement til bussmating og innfartsparkering.

Vår oppfatning er at kombinerte reiser med sykkel og kollektivtransport er lite utbredt i Norge, og at dette henger sammen med forholdsvis lave sykkelandeler og varierende grad av tilrettelegging for multimodale reiser mange steder. Etter vår vurdering bør dette tillegges større vekt, og vi mener at en økt satsing på dette har betydelig potensial til å både øke sykkelandelen som del av lengre reisekjeder og styrke kundegrunnlaget for kollektivtransporten. Dette må også sees i sammenheng med våre merknader til fjerntogstrategien, hvor vi etterlyser en tydeligere vektlegging av jernbanens rolle som del av et sømløst, multimodalt transportsystem.

Fremtidsbildet som skisseres i studien, hvor nullvekstmålet nås samtidig som befolkningen øker, forutsetter et betydelig skifte i transport- og reisevaner sammenlignet med i dag. Et slikt skifte vil etter vår vurdering være vanskelig å realisere uten en tydeligere og mer systematisk satsing på integrasjon mellom kollektivtransport og aktive transportformer.

Kommentarer til etterspørselsberegninger

Et sentralt funn i etterspørselsberegningene er at forbedret kollektivtilbud alene har begrenset effekt på bilbruken. Særlig følsomhetsanalysen, hvor ytterligere bilrestriktive virkemidler ikke innføres, viser tydelig at nullvekstmålet ikke nås uten dette. Dette samsvarer i stor grad med våre egne vurderinger i *Klimatiltak i Norge*. Vi vil samtidig vise til våre generelle merknader til

strategiene, hvor vi peker på at etterspørsel og kapasitet bør sees mer i sammenheng. Som nevnt ovenfor, kan økt kapasitet og forbedringer i tilbudet i seg selv bidra til å utløse etterspørsel, noe som i noen grad kan være underbelyst i analyser som i hovedsak tar utgangspunkt i etterspørselsdrevne modeller.

Når det gjelder resultatene for sammenligningsalternativet (SA) og utbygging av Rikstunnelen, etterlyser vi noe større klarhet i hvordan resultatene skal forstås. For sammenligningsalternativet vises det til redusert bilbruk og økt bruk av gange og sykkel for korte reiser, særlig ved høyere ambisjonsnivå. Til sammenligning viser resultatene for Rikstunnelen nedgang både i bilbruk og gang/sykkel, særlig ved høy innsats. Ettersom forskjellen mellom sammenligningsalternativet og alternativene med Rikstunnel i hovedsak er økt jernbanekapasitet, har vi vanskelig for å forstå hva som driver disse utslagene, særlig for gange og sykkel. Dette kan også sees i sammenheng med at analysene i hovedsak presenteres segmentvis, noe som kan gjøre det krevende å fange opp systemeffekter og samspill mellom ulike deler av transportsystemet. Vi viser her til våre generelle kommentarer om behovet for en mer helhetlig analyse av tiltak på tvers av transportsegmenter.

Så langt vi kan se, gir ikke kollektivstudien en eksplisitt kvantifisering av hvordan reisende kommer seg til og fra togstasjoner (gange, sykkel, buss, bil), verken i form av modellresultater eller fordelinger mellom transportmidler. Tilbringermåter omtales i hovedsak gjennom kvalitative vurderinger og enkle indikatorer, som antall innbyggere innenfor gang- og sykkelavstand. Dette gjør det krevende å forstå hvordan endringer i tilrettelegging for tilbringertransport faktisk slår ut i modellresultatene. På bakgrunn av dette mener vi det kunne vært nyttig med mer finmaskede resultater, for eksempel hvordan tilbringertransport fordeler seg på ulike transportmidler og hvordan disse faktorene påvirker det samlede transportmiddelfordelingen.

Vår forståelse er at transportmodellene som ligger til grunn (RTM23+) håndterer multimodale reiser, inkludert tilbringerdeler til kollektivtransport, men at disse inngår som tids- og kostnadskomponenter i beregningene og ikke synliggjøres eksplisitt som egne transportmidler i resultatene. Videre opererer etterspørselsanalysene med en samlet kategori for «korte reiser» (<70 km), uten ytterligere inndeling etter reiselengde. Dette innebærer at forskjeller mellom svært korte reiser (typisk gange og sykkel) og lengre reiser innenfor samme kategori ikke synliggjøres. Etter vår vurdering tilsier dette at resultatene for «gang/sykkel» bør tolkes med en viss varsomhet, særlig hvis det stemmer at transport til stasjoner ikke utledes som egne reiser i resultatene.

Kommentarer til samfunnsøkonomiske beregninger

Når det gjelder de samfunnsøkonomiske vurderingene, registrerer vi at synet på behovet for ny Rikstunnel har utviklet seg siden arbeidet med NTP 2022–2033. Vår forståelse er at dette blant annet henger sammen med økt vektlegging av robusthet, systemkapasitet og beredskap, samt jernbanens rolle i å nå nullvekstmålet og Norges klima- og miljømål. I tillegg later analysene i større grad til å vektlegge brukernytte forbundet med redusert reisetid og færre forsinkelser, sammenlignet med tidligere vurderinger.

Analysene viser at ny Rikstunnel har negativ netto nytte per budsjettkrone ved middels befolkningsvekst, og det poengteres at dette er på nivå med andre NTP-prosjekter på jernbane og prosjekter i regi av Statens vegvesen. Jernbanedirektoratet peker samtidig på at risikoen ved ikke å bygge Rikstunnelen vurderes som større enn risikoen ved å gjennomføre tiltaket. Miljødirektoratets egne analyser peker på at ny Rikstunnel er sentralt for utviklingsmulighetene av jernbanen og dens framtidige rolle i transportsystemet, herunder muligheten til å overføre person- og godstransport fra vei og luftfart til bane.

Samtidig opplever vi at analysene i mindre grad synliggjør de samfunnsøkonomiske konsekvensene av en utviklingsbane hvor nullvekstmålet ikke nås. Nullalternativet indikerer en betydelig vekst i biltrafikken, men det er i liten grad synliggjort hvilke kostnader dette innebærer i form av klimaeffekter, arealbruk, kø, støy og andre virkninger. En tydeligere belysning av dette ville etter vår vurdering gitt et mer helhetlig beslutningsgrunnlag. Dette gjelder særlig i et langsiktig perspektiv hvor det er betydelig usikkerhet knyttet til utviklingen i teknologi, kostnader og virkemiddelbruk på tvers av transportformene, slik vi også peker på i våre merknader til de øvrige strategiene.

Når det gjelder forutsetningene i de samfunnsøkonomiske analysene, vil vi også her løfte poengene fra våre innspill på Fjerntogstrategien og Godsstrategien om at det ikke er oppgitt hvilken karbonprisbane som er benyttet i den samfunnsøkonomiske analysen, samt at det ikke er gjort en sensitivitetsanalyse med lav og høy karbonprisbane. Tilsvarende kan vi ikke se at kostnadsforutsetningene knyttet til lokale utslipp og støy er synliggjort, noe som gjør det krevende å vurdere resultatene for disse faktorene og hvorvidt dette påvirker de samlede nyttevurderingene av ny Rikstunnel.

Når det gjelder virkninger som ikke er prissatt eller vurdert, ønsker vi å trekke frem folkehelse som en faktor som ikke er omtalt. I den grad det tilrettelegges for aktiv transport som gange og sykkel til holdeplasser, stasjoner og knutepunkt, er det rimelig å anta at dette vil bidra til økt fysisk hverdagsaktivitet og dermed bedre folkehelse. Slike virkninger er ikke inkludert eller omtalt i den samfunnsøkonomiske analysen, men vi mener dette er forhold som kan bidra positivt til den samlede samfunnsnytt og derfor bør tas høyde for. Dette styrker også argumentet for å tilrettelegge bedre for aktiv transport til stasjoner og knutepunkt, da det kan bidra til økt nytte av kollektivsatsingen som helhet.

Eiendomsverdistigning rundt stasjoner som ikke-prissatt virkning

Innspill til Kollektivstudie for Østlandet, Fjerntogstrategi og Godsstrategi til NTP 2029–2040

Til: Jernbanedirektoratet — post@jernbanedirektoratet.no

Fra: Natalia Kedzior, Ncon Business Consultancy — natalia@ncon.biz

Dato: April 2026

Ref: Høringsinnspill til Kollektivstudie for Østlandet (dok. nr. 2024/1961-57), Fjerntogstrategi og Godsstrategi til NTP 2029–2040

1. Om avsender

Natalia Kedzior er forretningsutvikler med bakgrunn fra energisektoren, herunder 138 prosjekter innen energiomstilling ved Siemens Digital Industries og prosjektutvikling innen elektrifisering og digitalisering av infrastruktur ved Nettpartner. Hun driver Ncon Business Consultancy og har gjennom et uavhengig faglig utredningsarbeid utviklet et konsept for finansieringsmekanismer ved knutepunktutvikling. Konseptet er faglig vurdert av SINTEF By og region, som anbefaler videre dialog med relevante aktører. TØI bekrefter at finansieringsdimensjonen knyttet til knutepunktutvikling ikke er systematisk utforsket i norsk sammenheng.

2. Sammendrag av innspillet

Kollektivstudien for Østlandet fastslår at fortetting rundt stasjoner gir grunnlag for mer effektiv kollektivdrift, og at knutepunktutvikling er en kritisk forutsetning for å realisere potensialet i togtilbudet. Studien mangler imidlertid en sentral dimensjon: eiendomsverdistigningen som jernbaneinvesteringer skaper rundt stasjonene fanges ikke opp i den samfunnsøkonomiske analysen, og det finnes ingen finansiell mekanisme som kobler denne verdistigningen tilbake til jernbanens investeringsgrunnlag.

Dette innspillet løfter frem dette kunnskapsgapet og foreslår at Jernbanedirektoratet og Samferdselsdepartementet i arbeidet med NTP 2029–2040 initierer en systematisk utredning av eiendomsverdistigning som ikke-prissatt virkning av jernbaneinvesteringer, samt vurderer et pilotforsøk med et geografisk avgrenset garantiinstrument for stasjonsnære boliger.

3. Utgangspunkt i Kollektivstudiens egne funn

Kollektivstudien for Østlandet identifiserer areal- og knutepunktutvikling som ett av fire sentrale virkemidler som påvirker etterspørselen etter jernbanetransport. Studien fastslår:

«Fortetting rundt stasjoner gjør det enklere for flere å velge kollektivtransport, og gir grunnlag for mer effektiv kollektivdrift. Effekten er størst for lokale reiser. Det må sikres tilstrekkelig areal rundt knutepunktene til å håndtere buss-tog-samspill.» (Kollektivstudie for Østlandet, s. 6)

Studien fastslår videre at knutepunktutvikling er en kritisk forutsetning:

«Utvikling av knutepunktene er derfor en kritisk forutsetning for å realisere potensialet i togtilbudet, og oppnå et helhetlig og attraktivt kollektivsystem.» (Kollektivstudie for Østlandet, s. 7)

Studien erkjenner dessuten at den samfunnsøkonomiske analysen ikke fanger opp alle relevante virkninger:

«Flere sentrale virkninger, herunder arealbrukseffekter, samfunnssikkerhet og beredskap inngår ikke i den samfunnsøkonomiske analysen. Dette skyldes at det ikke foreligger et tilstrekkelig faglig grunnlag for å verdsette slike virkninger på en robust og omforent måte. Disse virkningene antas å bidra positivt til den samlede nytten.»
(Kollektivstudie for Østlandet, s. 8)

Dette innspillet adresserer nettopp dette: eiendomsverdistigning rundt stasjoner er en dokumentert, kvantifiserbar virkning som i dag mangler et tilstrekkelig faglig grunnlag i norsk metodikk. Det er et gap som kan og bør tettes i arbeidet med NTP 2029–2040.

4. Kunnskapsgapet — eiendomsverdistigning som ikke-prissatt virkning

Det er veldokumentert internasjonalt at jernbaneinvesteringer skaper betydelig eiendomsverdistigning i områder rundt stasjonene. For Norge spesifikt viser tilgjengelige studier følgende:

- Boliger innen 1 km fra stasjoner i Akershus: 2,9 prosent prispåslag
- Boliger innen 250 meter fra stasjoner i Akershus: 5,7 prosent prispåslag
- Innen 500 meter fra Bybanen i Bergen etter åpning: 7 prosent prispåslag
- Internasjonalt: gjennomsnittlig 30–40 prosent prispåslag nær nye stasjoner, med betydelig variasjon avhengig av kontekst (Debrezion et al., 2007)

TØI bekrefter at finansieringsdimensjonen knyttet til knutepunktutvikling — det vil si mekanismer for å koble eiendomsverdistigning tilbake til jernbanens finansieringsgrunnlag — ikke er systematisk utforsket i norsk sammenheng. Eiendomsverdi bekrefter i dialog med forfatteren at slike analyser ikke er gjennomført for InterCity-strekningene på Østlandet, og at datagrunnlaget for en slik analyse er tilgjengelig i deres transaksjonsbase.

Finanspolitikkutvalget fant i sin rapport fra februar 2026 at jernbaneprosjekter i snitt gir negativ netto nytte på 49 øre per investerte krone (Finanspolitikkutvalget, 2026). En sentral årsak er at eiendomsverdistigningen — som i realiteten er en direkte konsekvens av jernbaneinvesteringen — ikke inngår i beregningsgrunnlaget.

5. Konkrete forslag til Jernbanedirektoratet og Samferdselsdepartementet

5.1 Utred eiendomsverdistigning som ikke-prissatt virkning

Vi foreslår at Jernbanedirektoratet, i arbeidet med metodegrunnlaget for NTP 2029–2040, initierer en systematisk kartlegging av eiendomsverdistigning rundt eksisterende InterCity-stasjoner på Østlandet. En slik analyse bør:

- Baseres på transaksjonsdata fra Eiendomsverdi kombinert med SSB-data
- Anvende hedonisk prismetodikk for å isolere stasjonseffekten fra andre prispåvirkende faktorer
- Dekke strekningene Vestfoldbanen, Østfoldbanen og Dovrebanen med stasjonssoner innen 250 meter, 500 meter og 1 km
- Gi grunnlag for en omforent metode for å prissette arealbrukseffekter i fremtidige NTP-analyser

SINTEF By og region har vurdert det overordnede konseptet positivt og kan være aktuell forskningspartner. Finansiering kan søkes gjennom Forskningsrådet eller Innovasjon Norge.

5.2 Pilotforsøk — geografisk avgrenset garantiinstrument for stasjonsnære boliger

Parallelt med metodeutredningen foreslår vi at Jernbanedirektoratet og Samferdselsdepartementet vurderer et pilotforsøk med et geografisk avgrenset garantiinstrument for boligkjøpere nær nye InterCity-stasjoner — administrert av Husbanken og finansiert gjennom grunneierfinansieringsordningen i plan- og bygningsloven kapittel 12A. Instrumentet er bygget på en selvforsterkende logikk der økt boligtetthet rundt stasjoner genererer passasjerinntekter som styrker investeringscasen for jernbanen over tid. Juridisk hjemmel finnes i forsøkshjemmelen i forskrift om lån fra Husbanken §1-3 — dette krever ingen lovendring og ingen endring av bruttoprinsippet. En formell henvendelse er oversendt til Kommunal- og distriktsdepartementet. Fullstendig konseptnotat med juridisk analyse, rollefordeling og internasjonal dokumentasjon er tilgjengelig på forespørsel.

6. Konklusjon og anbefaling

Kollektivstudien for Østlandet er et grundig og viktig dokument som selv identifiserer arealbrukseffekter som en ikke-prissatt virkning der det faglige grunnlaget mangler. Dette innspillet er et konkret bidrag til å tette dette gapet — ikke en kritikk av studien, men en utfyllelse av den. Eiendomsverdistigning rundt stasjoner er dokumenterbar, kvantifiserbar og direkte relevant for den samfunnsøkonomiske metodikken i NTP 2029–2040. Vi oppfordrer Jernbanedirektoratet til å inkludere dette i sitt metodegrunnlag til Samferdselsdepartementet, og er tilgjengelige for dialog om hvordan arbeidet best kan struktureres.

Vi anbefaler at Jernbanedirektoratet og Samferdselsdepartementet i arbeidet med NTP 2029–2040:

- Initierer en systematisk analyse av eiendomsverdistigning rundt InterCity-stasjoner på Østlandet, basert på Eiendomsverdis transaksjonsdata
- Utvikler en omforent metode for å inkludere arealbrukseffekter i den samfunnsøkonomiske metodikken for jernbaneinvesteringer
- Vurderer et pilotforsøk med et geografisk avgrenset garantiinstrument i ett InterCity-knutepunkt, med hjemmel i forskrift om lån fra Husbanken §1-3

Oslo, april 2026

Natalia Kedzior

Ncon Business Consultancy

Referanser

Jernbanedirektoratet (2026). Kollektivstudie for Østlandet: Hovedrapport. Dokument nr. 2024/1961-57, 01.04.2026.

Finanspolitikkutvalget (2026). Rapport om offentlige investeringer og NTP. Oslo: Finansdepartementet.

Debrezion, G., Pels, E. & Rietveld, P. (2007). The Impact of Railway Stations on Residential and Commercial Property Value: A Meta-Analysis. *Journal of Real Estate Finance and Economics*, 35(2), 161–180.

Eiendomsverdi (2024). Transaksjonsdata og prisanalyser ved stasjonsnær lokalisering i Akershus og Bergen. Upublisert datagrunnlag, bekreftet i dialog april 2026.

Prop. 115 L (2024–2025). Endringer i plan- og bygningsloven om grunneierfinansiering av infrastruktur mv. Vedtatt av Stortinget 1. juli 2025.

Oslo, 15. juni 2026

Deres ref.: 2024/1961; 2024/2188

Jernbanedirektoratet

HØRINGSUTTALELSE TIL STRATEGISKE UTREDNINGER

Naturvernforbundet viser til Jernbanedirektoratets tre strategiske utredninger – fjerntogstrategien, godsstrategien og kollektivstudie for Østlandet – og avgir herved en uttalelse til alle tre.

Innledning

Naturvernforbundet ønsker å redusere energi- og ressurskrevende transport på vei og i lufta og oppnå bærekraftige byer og tettsteder gjennom økt satsing på tog i kombinasjon med andre grep som god arealplanlegging og riktig prising av miljøskade og ressursforbruk. Vi trenger strategier som øker ambisjonene for toget, i form av mer penger til jernbanen og tilsvarende mindre til bygging av veier og flyplasser. De store utfordringene jernbanen sliter med i dag, tilsier at vi på kort sikt må prioritere aller høyest tiltak som gjenskaper tilliten til toget som transportmiddel. I tillegg må vi greie å utnytte dagens baner bedre.

Naturvernforbundets utgangspunkt

Transport

All form for motorisert transport gir en belastning på miljøet. De to viktigste faktorene som påvirker fotavtrykket, er energibehov og arealinngrep. Transportbehovet er i hovedsak en konsekvens av annen aktivitet. Samfunnet bør organiseres slik at transportbehovet minimeres, og miljøkrav vil også måtte sette føringer for totalt transportomfang og transportmiddelfordeling. Miljømål og miljøforpliktelser – inkludert nullvekstmålet – må legge rammene for all samfunnsplanlegging. Firetrinnsprinsippet er en riktig og nødvendig metodikk når miljømål og miljøforpliktelser skal innfris i praktisk politikk. Det er viktig å erkjenne at arealbruk, transportsystem og transportomfang er vevd sammen og påvirker hverandre. Tilrettelegging for mer miljøriktige transportformer vil normalt generere ny trafikk. For å begrense dette og oppnå større effekt av tilretteleggingstiltak er det nødvendig å bruke både gulrot og pisk. Transportsystemet må utvikles gjennom målstyring.

Energi

Anvendbar energi er en knapp ressurs. Elektrifisering av samfunnet er riktig og nødvendig, men det må gjøres på en måte som minimerer energibehovet. Energikrevende elektrifisering gjennom bruk av hydrogen eller ammoniakk som energibærer bør bare brukes der andre løsninger ikke er mulig. Biogass kan være et alternativ til dette. Flytende biodrivstoff i stort omfang kan skape mange utfordringer som følge av ressursknapphet og alternativ bruk av råstoffet med bedre miljønytte. Elektrifisering med strøm direkte fra nettet, eventuelt via batterier, er normalt den mest energieffektive løsningen. Produksjon av batterier har i dag et betydelig klima- og ressursfotavtrykk.

Infrastruktur

Bygging av ny infrastruktur gir et betydelig areal-, energi- og klimafotavtrykk og bør derfor begrenses for alle transportformer. Tiltak som utnytter eksisterende infrastruktur bedre, er viktig. Transporttilbudsforbedring gir mer trafikk direkte og gjennom å påvirke arealbruken, noe som igjen slår ut på energi- og arealbehovet. Dersom andre samfunnshensyn tilsier at det er nødvendig å forbedre transporttilbudet, må dette oppnås ved å velge transportformer med lavest miljø- og ressursfotavtrykk.

Jernbanens rolle og fortrinn

For persontransport over lengre distanser (fjerntrafikk) er jernbanen et energieffektivt transporttilbud. Målt opp mot fly, som er mye brukt på reiser mellom landsdelene og til utlandet, blir togets relative fortrinn betydelig. Elektrifisering av luftfarten er teknologisk vanskelig og praktisk utfordrende, og for større fly kan det være nødvendig med energikrevende alternative drivstoff som hydrogen. Dersom jernbanen trenger ny infrastruktur, reduseres togets fortrinn betydelig, da ny infrastruktur gir store energi- og klimafotavtrykk som det tar lang tid å «tjene inn».

For godstransport er lastebilen det mest relevante alternativet. Batterielektrifisering er i gang, men dette er fortsatt dyrt og krever ladeinfrastruktur. Lange godstog er energi- og ressurseffektivt og utføres med velprøvd teknologi. Godstog har høy trafikksikkerhet, og overført transport fra vei til bane reduseres behovet for veikapasitet og reduserer veislitasjen og dermed utslipp av svevestøv og mikroplast.

For persontransport i samt inn og ut av byområder ligger jernbanens største fortrinn i at overført trafikk til tog reduserer behovet for areal til transport. En betingelse er da at satsing på jernbane prioriteres foran bygging av nye veier. Parallell utbygging gir normalt en betydelig overkapasitet og vil dermed kreve mer arealer enn om bare bane eller bare vei bygges ut. Å høste jernbanens arealmessige fortrinn krever derfor riktige prioriteringer mellom transportformene.

Fra et miljøståsted bør vi satse på jernbanen:

- der den kan erstatte flytransport med moderate investeringer
- der den kan erstatte lastebiltransport over lengre distanser med små/moderate investeringer
- der den kan redusere/fjerne behovet for veibygging, om nødvendig med større investeringer

Naturvernforbundet ønsker å øke ambisjonen for jernbanen, slik at jernbanens rolle som transportmiddel styrkes og toget bidrar til redusert vei- og flytrafikk. Da må også bevilgningene vris i samme retning. Utfordringene jernbanen har med tanke på punktlighet og regularitet, tilsier at tiltak som gjenskaper tilliten til toget som transportmiddel, må ha høyeste prioritet på kort sikt.

Tilbudsforbedringer og nødvendige tiltak

Vi vil her skissere noen mål for jernbanens tilbud som prioriteringene bør ta utgangspunkt i – og drøfte nødvendige grep.

Fjerntrafikk

Flytrafikken i og til og fra Norge er stor, særlig i korridorer der det går tog. Dette gir et betydelig potensial for å overføre trafikk til bane, uten at det har vært noen vilje til å gjøre noe med det.

På kort sikt bør togtilbudet forbedres ved å forbedre reiseopplevelsen, slik direktoratet peker på. Bedre punktlighet og regularitet og bedre muligheter for å arbeide om bord er viktig for å beholde og tiltrekke seg nye kunder. Målet må være å oppnå avganger minimum hver annen time mellom Oslo og henholdsvis Trondheim, Bergen, Stavanger, Stockholm og København/kontinentet, noe som lar seg gjennomføre ved å investere i flere kryssingsspor. For å få flere togpassasjerer er det også viktig med kortere reisetid, gjennom mindre og større infrastrukturinvesteringer og gode ruteplaner. Å flytte noe av det betalingsvillige forretningsmarkedet fra fly til tog vil bidra til færre flyavganger og bedre lønnsomhet i togtilbudet.

Naturvernforbundet er enig med direktoratet i at økt kapasitet på nattog er et viktig tiltak for å oppnå overføring fra fly til tog. Vi anbefaler at direktoratet i første omgang undersøker muligheten for å utnytte eksisterende nattogvogner til å kjøre kapasitetssterke sove- og liggevogntog på de mest trafikkerte strekningene, i det minste Oslo–Trondheim og Oslo–Bergen. Når sovevognene er utslitt, bør det være aktuelt med nyinvesteringer, eventuelt ombygging av gamle sittevogner (type 5) til sovevogner. Det nye fjerntogmateriellet med innebygde soveplasser kan brukes til å utvikle nye nattogtilbud, for eksempel gjennomgående tog Oslo–Bodø (som samtidig vil fungere som siste kveldstog fra Oslo til Trondheim og første morgentog etter det tradisjonelle nattoget fra Mosjøen til Bodø) og Oslo–København. Forbedringer i nattogtilbudet vil kreve noe økte driftstilskudd.

Det nye fjerntogmateriellet får ikke krenging, noe som betyr at hastigheten må settes ned på delstrekninger. Direktoratet peker på at bortfall av krengetog kan innebære vesentlig økt reisetid på Sørlandsbanen. Dette er uheldig, i og med at Sørlandsbanen er svært utsatt for konkurranse fra bil, buss og fly. Vi mener det kan være riktig å få vurdert de fulle konsekvensene av dette og mulighetene for, på sikt, å anskaffe krengetog dersom dette kan bidra til kortere reisetid og god kundeopplevelse. Sørlandsbanen har et svakere trafikkgrunnlag enn de andre hovedstrekningene, men er likevel avhengig av høy frekvens for å hevde seg. Det taler for forholdsvis korte tog.

Naturvernforbundet mener at toget har et stort potensial i korridorene Oslo–Stockholm og Oslo–København–kontinentet. Infrastrukturen her er blitt betydelig modernisert de siste 30 åra, og det er flere større forbedringer i vente. En del kan oppnås allerede nå, på dagens infrastruktur – og det foreligger konkrete planer fra flere operatører om å trappe opp tilbudet. Dette er kommersiell trafikk uten tilskudd, og jernbanemyndighetene bør bidra i form av å sikre denne trafikken konkurransedyktige rutetider. Det ligger også et potensial for nattog mellom Norge/Sverige og kontinentet, og her bør norske myndigheter vurdere å sikre aktuelle operatører tilgang til nattogvogner og eventuelt økonomisk tilskudd.

På lengre sikt er flere større utbyggingsprosjekter aktuelle for jernbanen i Norge, jamfør den strekningsvise omtalen. Naturvernforbundet mener det er viktig at slike prosjekter passer inn i en helhetlig plan for eventuell langsiktig utbygging av banene mellom landsdelene. Det er derfor nødvendig at det gjennomføres konseptvalgutredning (KVU) som avklarer langsiktige løsninger for hovedstrekningene.

Naturvernforbundet sier et tydelig nei til fellesprosjektet E16 og Ringeriksbanen, som vil gi store klimagassutslipp og naturinngrep.

For å få større miljøgevinst av fjerntogtrafikken bør avgiftene på flytrafikken økes, gjennom å høyne passasjeravgiften og gjeninnføre CO₂-avgiften.

For å gjøre toget mer konkurransedyktig må det være enkelt å kjøpe billett. Enturs plattform skal bidra til dette. For reiser inn eller ut av landet som omfatter flere selskap, kan billettkjøp være komplisert. Det er viktig å senke denne terskelen, også for kjøp av såkalte gjennomgående billetter (som gir passasjerrettigheter), noe som er viktig for at folk skal kunne reise med tog uten store negative overraskelser ved forsinkelser og/eller innstillinger. For reiser mellom Sørlandsbanen og Dovrebanen er det i dag et unntak fra reisegarantien, og vi mener at direktoratet bør sjekke ut om dette er tillatt i henhold til EUs passasjerrettigheter. Vi ber også direktoratet vurdere om det er mulig å stille krav om at alle persontogselskap som kjører i Norge, må delta i den frivillige ordningen *Agreement on Journey Continuation*. Den sikrer viderereise ved forsinkelser på internasjonale reiser uten å måtte kjøpe ny billett dersom disse ikke er gjennomgående.

Godstrafikk

Til tross for at det er et betydelig potensial for å flytte godstransport fra vei til bane i Norge, er denne delen av jernbanen blitt nedprioritert over lang tid. Dette må nå snus. Naturvernforbundet mener det vil være lettere å oppnå resultater dersom det igjen settes et mål om godsoverføring.

For godsmengdene som kommer inn til Norge over Svinesund, bør potensialet for overføring til bane være særdeles stort. Med åpning av den faste vei- og baneforbindelsen over Fehmarn Belt åpner det seg nye muligheter, men den kan gå tapt dersom banenettet ikke tilrettelegges for økt kapasitet i Sverige og Norge.

Naturvernforbundet støtter det store bildet i direktoratets anbefalinger. Tiltak som gir bedre punktlighet og regularitet og plass til flere og lengre tog er viktig. Veipricing og økte avgifter på CO₂-utslipp framstår som robuste virkemidler for å oppnå godsoverføring og god ressursutnyttelse generelt. Så lenge infrastrukturen ikke leverer god kvalitet for godstransportene, må baneavgifter og støtteordningen for godsoverføring speile dette. Andre støtteordninger kan også være nødvendig, som støtte til trekraft og eventuelt at staten dekker en større del av terminalkostnadene. At Bane NOR tilbyr hjelpeløstjenester, for eksempel fra Halden og sørover, kan være en løsning som reduserer togoperatørenes kostnader uten at staten må gjøre store infrastrukturinvesteringer.

Modernisering av godsterminaler for å oppnå effektiv drift og økt kapasitet er viktig. Nye terminaler i Oslo-regionen som gir bedre flatedekning og avlastning av Alnabru, framstår som fornuftig – og dette må kombineres med en bevisst arealpolitikk som lokaliserer transport- og logistikkvirksomheter nær terminalene. Også andre nye, mindre terminaler er aktuelle.

Det er viktig å stimulere til innovasjon. Godstog for kombinerte transporter i Norge frakter forholdsvis lite last per avgang, men også per meter. Teknologiske grep som gir mer last per togavgang, utover baneinvesteringer, vil være viktig for å oppnå god lønnsomhet for togoperatørene og mindre behov for statlige bevilgninger. Mulighetene for å utvikle lønnsomme vognlasttransporter, som blant annet kan gi økt utnyttelse av tog lengden, bør undersøkes.

Direktoratet nevner Nittedalsbanen som et aktuelt prosjekt nordover fra Grorud, og dette vil gi godstransport på bane et betydelig løft gjennom direkte tilkobling til Alnabru godsterminal, økt kapasitet og kortere kjøredistanse i forhold til dagens bane Alnabru–Grefsen–Hakadal. Sammen med videre utbygging i korridoren Hakadal–Jevnaker–Hønefoss vil dette være et fullgodt alternativ til dagens planer for Ringeriksbanen, med et betydelig løft for godstransport på bane, kortere kjøretid for persontog mellom Oslo og Hønefoss/Bergen og helt nye muligheter for bedre persontogtilbud på Gjøvikbanen.

På strekningen Støren–Trondheim er trafikkgrunnlaget for lokale tog forholdsvis lavt. Vi mener at godstog, med tilhørende høy miljø- og samfunnsnytte, bør prioriteres framfor et høyfrekvent lokaltogtilbud på denne strekningen inntil den eventuelt får nok kapasitet til begge deler.

Lokal- og regiontrafikk på Østlandet

Hyppige avganger er viktig for å gjøre toget attraktivt. Jo kortere folk skal reise, jo viktigere er det at toget går ofte. Investeringene på kort og mellomlang sikt bør sikre et rutetilbud med minst to regionale tog i timen hver retning på strekningene fra Oslo til Fredrikstad, Årnes, Dal (allerede innfridd), Hamar, Hokksund og Skien, eventuelt også Mysen – samtidig som behovet for flere godstog på flere av strekningene ivaretas. Forlenging av tog hver time fra Hamar til Elverum og fra Hokksund til Vikersund bør vurderes. En løsning som gir raskere tog til Spikkestad, bør prioriteres.

Bygging av jernbane i områder med kvikkleire er tidkrevende og svært kostbart. Utfordringene med bygging av ny jernbane gjennom Moss bør være en vekker og bidra til en ny debatt om trasévalg for nytt dobbeltspor sør for Moss.

På lengre sikt er Rikstunnelen gjennom Oslo avgjørende for å sikre høy kapasitet i togtilbudet på Østlandet og god punktlighet og regularitet for togtrafikken generelt i store deler av landet, jamfør de skisserte mulighetene for tilbudsforbedring i strategien. Naturvernforbundet støtter planene om å integrere tilbringertjenesten til Oslo Lufthavn i det ordinære togtilbudet, noe som vil bidra til en bedre utnyttelse av spor og materiell og dermed muliggjøre tilbudsforbedringer på kort og mellomlang sikt uten ny infrastruktur.

På lengre sikt er også ny bane Kråkstad–Arvika aktuell for å styrke fjerntrafikken med tog mellom Oslo og Stockholm. Denne kan også bidra til et løft for regiontog mellom Oslo og Mysen.

Å bygge opp jernbanen som ryggraden i transportsystemet på Østlandet og inn mot de andre større byene krever en bevisst arealpolitikk som fortetter rundt stasjoner og knutepunkt og hindrer by- og tettstedsspredning. Arealutvikling og utvikling og drift av transportsystemet må ses i sammenheng. Jernbanesatsing må kombineres med forpliktende avtaler mellom kommuner, fylkeskommuner og staten – og det trengs supplerende virkemidler som parkeringsrestriksjoner og veiprising.

Generelle grep

Samordning av ruter og takster mellom tog og annen kollektivtransport styrker togets konkurransekraft. Takstsamordning med felles billetter med overgangsmuligheter mangler i store deler av landet. Det er en stor forskjell på reise for eksempel Kringsjå–Vormsund versus å reise

Kringsjå–Konnerud, to distanser på Østlandet som er omtrent like lange, men der administrative grenser skaper to ulike verdener. Direktoratet bør ta initiativ til at det etableres et landsdekkende sonetakstsystem som statens tog og fylkeskommunal kollektivtransport må benytte, og som er lett for folk å forstå og bruke, med en definert makspris per sone og standardiserte rabatter. Den omtalte BØR-avtalen, som skal gi felles pris- og billettsystem for Buskerud og Østfold i tillegg til Oslo og Akershus, bør få høy prioritet. Billigere kollektivtransport, som kompensasjon for at det må bli dyrere å bruke bil i og inn mot byene og fly, bør innrettes slik at miljøgevinsten maksimeres.

Jernbaneforskriften sier at togtilbud som omfattes av en tjenestekontrakt for det offentlige skal ha høyest prioritet når togrutene fastsettes. Godstog kjøres kommersielt, og det samme gjør hoveddelen av persontrafikken til Sør-Sverige. Slik trafikk får lav prioritet med dagens regelverk, til tross for at miljø- og samfunnsnyttene av slike tog kan være høye. Naturvernforbundet mener at jernbaneforskriften bør endres slik at miljø- og samfunnsnytte blir et viktig kriterium når Bane NOR i ruteplanprosessen skal vurdere hvilke tog som skal prioriteres med tanke på både å få tildelt ruteleie og å få gunstig framføringstid.

Korridorvis omtale av større infrastrukturtiltak

Oversikten under er ingen uttømmende liste, og den omfatter kun større prosjekter. Mindre tiltak for økt kapasitet og robusthet, som flere og lengre kryssingsspor og stasjons- og terminalutbedringer, må ha høy prioritet på alle strekninger der dette er relevant, sammen med stor satsing på vedlikehold og fornyelse.

Oslo–Halden–Sverige

- Det trengs en ny utredning for nytt dobbeltspor sør for Haug. Kvikkleireutfordringene i Fredrikstad og mulighetene for større reisetidsgevinster tilsier at alternativer med «direkte linje» mellom Haug og Sarpsborg bør utredes. Eksisterende bane mellom Råde og Fredrikstad kan i en slik løsning trafikkeres av to regionale tog per time og retning med reisetid Oslo–Fredrikstad på 55–60 minutter, noe som vil være et betydelig løft. Nytt dobbeltspor Haug–Sarpsborg vil få høy kapasitet for godstog, blant annet internasjonal trafikk, og for raske persontog.

Oslo–Kongsvinger–Sverige

- Det bør gjennomføres en KVVU for reisetidsforkortelse mellom Oslo og Stockholm. Minst to alternativer framstår som aktuelle: (1) Bygge ut dagens bane Lillestrøm–Årnes–Kongsvinger til dobbeltspor og (2) bygge ny bane Kråkstad–Arvika. Velges alternativ 2, bør strekningen Lillestrøm–Årnes i tillegg bygges ut med tilstrekkelig kapasitet for å kunne kjøre to regionale tog per time og retning.

Oslo–Trondheim

- Vi deler direktoratets anbefaling om at det bør gjennomføres en KVVU for denne transportkorridoren, for å avklare rolledeling mellom Dovrebanen og Rørosbanen, mulig elektrifisering av Rørosbanen og større utbygginger på lang sikt for å gjøre toget bedre i stand til å konkurrere med fly. Et utviklingsalternativ i KVVU-en bør se på muligheten for å bygge dobbeltsporparseller på delstrekninger på Dovrebanen for å øke kapasiteten, høyne farten og korte inn traseen, som kan innpasses i et eventuelt sammenhengende

dobbeltspor på lang sikt. Også en ny parsell med tunnel under deler av Dovrefjell bør vurderes for å øke kapasiteten og frigjøre jernbanen for å gi bedre kår for villreinen.

- På kort sikt er det viktig å ta ut effektene av dobbeltsporet fra Kleverud og nordover, også før siste del gjennom Åkersvika er ferdig, og å forbedre kapasiteten mellom Hamar og Lillehammer.

Trondheim–Bodø

- Tiltak som gir to tog i timen per retning og elektrisk drift hele veien mellom Trondheim og Steinkjer, må prioriteres. Videre trengs det flere kryssingsspor og deelektrifisering mellom Steinkjer og Bodø.

Oslo–Hønefoss–Bergen

- Det må gjennomføres en KVVU for strekningen Oslo–Hønefoss for å utrede løsninger som reduserer kjøretida for persontog Oslo–Hønefoss og på Gjøvikbanen og samtidig gir et løft for godstrafikken uten betydelige negative konsekvenser for klima og natur. En slik KVVU kan også ha et videre perspektiv og se på hele strekningen mellom Norges to største byer.

Oslo–Kristiansand–Stavanger

- For å få et robust opplegg med to tog per time og retning på hele Vestfoldbanen må kryssingsspor eller dobbeltsporparsell mellom Stokke og Sandefjord prioriteres.
- Strekningen Gulskogen–Hokksund bør få dobbeltspor for å kjøre to regiontog per time og retning i tillegg til øvrige tog, der den ene avgangen per time kan forlenges til Vikersund.
- Planen om å bygge Grenlandsbanen bør holdes varm med tanke på realisering på lengre sikt, og det bør kombineres med at planene for utbygging av E18 nedskaleres betydelig. Innkorting av banen vest for Moi, eventuelt som et fellesprosjekt med tryggere vei, bør også vurderes nærmere og eventuelt realiseres.
- Gjenåpning av Ålgårdbanen som en integrert del av lokaltogtrafikken på Jæren bør vurderes, i kombinasjon med nedskalert veiutbedring på samme strekning. Dette må komme i tillegg til økt kapasitet mellom Sandnes og Egersund.

Narvik–Sverige

- Ofofbanen bør bygges ut for økt kapasitet.

Oslo-området

- Rikstunnelen er det viktigste store prosjektet som bør realiseres på lengre sikt.

Med vennlig hilsen
Naturvernforbundet



Truls Gulowsen
leder

Høring Kollektivstudie for Østlandet, 2024/1961

NHO Vestfold og Telemark, LO Vestfold og Telemark, NITO Vestfold og Telemark, næringsforeningene i Vestfold og Telemark og Electronic Coast (heretter kalt Næringsalliansen) takker for muligheten til å gi innspill til Kollektivstudie for Østlandet.

Kollektivstudien representerer et viktig og grundig kunnskapsgrunnlag for den videre utviklingen av jernbanen og kollektivsystemet på Østlandet. Vi deler studiens hovedforståelse av utfordringsbildet. Befolkningsvekst, klima- og miljømål, økte krav til beredskap og behovet for større arbeidsmarkedsregioner tilsier at jernbanen må spille en viktigere rolle i fremtidens transportsystem.

Næringsalliansen støtter derfor studiens overordnede mål om et mer kapasitetssterkt, robust og attraktivt kollektivsystem. Vi deler også vurderingen av at kapasiteten gjennom Oslo vil være en sentral utfordring på lengre sikt, og at arbeidet med Rikstunnelen må videreføres.

Samtidig er vi kritiske til studiens anbefaling om at videre utvikling av de ytre InterCity-strekningene skal komme etter etableringen av Rikstunnelen.

For Vestfoldbanen innebærer dette i praksis at dobbeltspor Stokke–Torp–Sandefjord skyves langt ut i tid. Dette er etter vårt syn problematisk av flere grunner.

For det første bryter anbefalingen med Stortingets vedtak i behandlingen av Nasjonal transportplan 2025–2036, hvor prosjektet ble prioritert for oppstart i første seksårsperiode. Det er avgjørende for tilliten til transportplanleggingen at prosjekter som er vedtatt av Stortinget faktisk følges opp.

For det andre er prosjektet Stokke–Torp–Sandefjord blant de mest modne jernbaneprosjektene i landet. Det er gjennomført omfattende planarbeid og prosjektet har kommet betydelig lenger enn mange andre tiltak som omtales i studien. Når planleggingen er kommet langt og prosjektet er prioritert av Stortinget, bør dette tillegges betydelig vekt.

For det tredje undervurderer studien betydningen av Vestfoldbanen som regional utviklingsmotor. En moderne og sammenhengende jernbane mellom Drammen og Skien vil styrke arbeidsmarkedet, øke mobiliteten for arbeidstakere og studenter, gi næringslivet tilgang til et større kompetansemarked og bidra til å styrke Torp som regional lufthavn.

For næringslivet handler Vestfoldbanen ikke først og fremst om transport, men om verdiskaping. Effektive forbindelser mellom byene i Vestfold og Telemark og mot Oslo-regionen er avgjørende for bedriftenes tilgang på arbeidskraft, kunder og samarbeidspartnere. Samtidig vil en sterkere jernbane bidra til at mer person- og godstransport kan flyttes fra vei til bane.

Næringsalliansen mener derfor at arbeidet med Rikstunnelen og utbyggingen av Stokke–Torp–Sandefjord må kunne utvikles parallelt. Prosjektene løser ulike utfordringer og bør ikke settes opp mot hverandre.

Vi ber derfor om at den videre oppfølgingen av Kollektivstudien legger til grunn at Stortingets vedtak om oppstart av dobbeltspor Stokke–Torp–Sandefjord i første seksårsperiode av Nasjonal transportplan 2025–2036 opprettholdes.

Vestfoldbanen er av avgjørende betydning for næringslivets konkurransekraft, for regionforstørring, for klimaomstillingen og for utviklingen av en sammenhengende arbeidsmarkedsregion i Vestfold og Telemark.

MVH

Kristin Saga, regiondirektør NHO Vestfold og Telemark

Irene Bordier Haukedal, regionleder LO Vestfold og Telemark

Tor Asbjørn Bjørnstad, regionsjef NITO

Nina Wergeland, daglig leder Holmestrand Næringsforening

Vivil Hunding Strømme, daglig leder Tønsberg og Færder Næringsforening

Ingebjørg Tollnes, daglig leder Sandefjord Næringsforening

Randi Humborstad, daglig leder Larvik Næringsforening

Hedda Foss Five, daglig leder Grenland Næringsforening,

Mette Lilleberg, daglig leder Bamble Næringsforening

Birgit Opland, daglig leder Kragerø Næringsforening

Bernt Dahle, styreleder Drangedal Næringsforening

Pål Kleffelgård, daglig leder Midt-Telemark næringsutvikling

John Terje Veseth, Næringssjef Notodden Utvikling AS

Linn Fagerberg, daglig leder Electronic Coast

Fra: Thor W. Bjørlo[twb@norskbane.no]

Mottatt: 18.06.2026 20:49:35

Til: Post[post@jernbanedirektoratet.no]

Kopi: Henrik Halleland (henrik.halleland@stavanger.kommune.no)[henrik.halleland@stavanger.kommune.no]; roald.a.haug@ullensvang.kommune.no[roald.a.haug@ullensvang.kommune.no]; Siri Blichfeldt

Dyrland[sidy2410@mt.kommune.no]; Harald.Aulie@lesja.kommune.no[harald.aulie@lesja.kommune.no];

Tittel: Høringsuttalelse til de tre utredningene om "Jernbanen mot 2050"

«Høring Fjerntogstrategi, Saksnr: 2024/2188»

«Godsstrategi for jernbanen, jernbanens rolle i transportsystemet i 2050 perspektiv».

«Høring Kollektivstudie for Østlandet, 2024/1961».

Vedlagt følger høringsuttalelsen vår til de tre utredningene om jernbanen mot 2050. Siden de også skulle ses i sammenheng, har vi levert en felles høringsuttalelse til alle tre utredningene, inkludert avsnitt med omtaler av de enkelte utredningene.

Vi takkes samtidig for at vi fikk utsatt leveringsfrist for høringsuttalelsen til i dag!

Ta gjerne kontakt for spørsmål eller annen oppfølging i tilknytting til høringsuttalelsen vår.

Vennlig hilsen

Thor Westergaard Bjørlo

Sekretær Lyntogforum Vestlandsbanen, Lyntogforum Møre og Romsdal og Lyntogforum

Gudbrandsdalen/Mjøsa

Kommunikasjonssjef, Norsk Bane AS

tlf. 70 10 16 40 / 90 10 19 26

Høringsinnspill fra Lyntogforum til de tre utredningene om «Jernbanetilbudet mot 2050»

Gjennom oppdrags-/tildelingsbrev fra Samferdselsdepartementet 25.06.2024 fikk Jernbanedirektoratet i oppdrag å utføre tre «Utredninger av jernbanetilbudet mot 2050», som skulle ta for seg hhv. fjerntogstrategi, godstogstrategi og kollektivtilbudet på Østlandet. Denne høringsuttalelsen gjelder alle tre utredningene.

Utredningene burde i større grad ses i sammenheng.

Departementet oppdragsbrev sier at «Utredningene skal leveres som tre separate utredninger, men de må ses i sammenheng». Vi synes ikke departementets føringer om å se utredningene i sammenheng, er fulgt i tilstrekkelig grad. Noen eksempler på dette:

Tiltak på fjerntogstrekningene, som krysningsspor og nye dobbeltsporstrekninger, har betydning for både passasjer- og godstrafikk. I de samfunnsøkonomiske beregningene for flere av tiltakene synes likevel *verken* kostnader, inntekter eller samfunnsøkonomiske effekter å bli sett i sammenheng, men være behandlet separat. Som det står på s. 43 i Fjerntogutredningen: «En usikkerhetsfaktor er at vi kun beregner nytte for fjerntog, mens også andre typer tog, det vil si godstog og regiontog, kan ha nytte av investeringene. Det er ikke gjennomført en felles samfunnsøkonomisk analyse på tvers av de tre studiene. Dette svekker da helt klart resultatene i de samfunnsøkonomiske beregningene, og tilliten til disse.

Flere steder synes *verken* antall krysningsspor eller plassering av disse å være samordnet mellom fjerntog-utredningen og godstogutredningen. Og noen steder der fjerntogutredningen foreslår dobbeltspor, foreslår samtidig godstogutredningen flere krysningsspor (som Hamar – Lillehammer).

Videre må investeringer i InterCity-området på Østlandet ses i sammenheng med de virkningene de kan ha for både langdistansetrafikken (passasjer- og godstrafikk) og for regionaltrafikken på Østlandet. Det gjelder både for vurderingene av hastighetsnivå, kapasitet og økonomiske/samfunnsøkonomiske resultater. Det virker imidlertid som om man i fjerntogutredningen beregner samfunnsøkonomisk resultat av effekten for passasjertrafikken for tiltak som nytt dobbeltspor Hamar – Lillehammer eller Fredrikstad – Sarpsborg, uten samtidig å inkludere effektene det har for InterCity-trafikken og godstrafikken. Det blir samtidig feil å planlegge fartsnivå på strekninger innen InterCity-området uten å ta med i bildet hva det kan bety for den samlede reisetiden også for fjerntogene som skal bruke samme strekning.

Svakt ambisjonsnivå for jernbanen. Analysene viser ikke potensialet.

Med oppdraget fra Samferdselsdepartementet fikk Jernbanedirektoratet anledning til å løfte frem ambisjoner for jernbanen mot 2050, men lykkes i liten grad å synliggjøre det potensialet en moderne og konkurranseskraftig jernbane har, f.eks. i forhold til flytrafikk. Det står på s. 15 i Fjerntogutredningen at «På langreiser (f.eks. Oslo–Bergen, Oslo–Trondheim og Oslo–Stavanger) konkurrerer toget først og fremst med fly», men det mangler en analyse av hvordan toget kan posisjonere seg best mulig i denne konkurransen, og hvilke resultater det kan gi. Utredningene mangler tilstrekkelige analyser på slike sentrale punkt

Dagens stort sett 100 år gamle, 93 % ensporete jernbanenett dessverre mangler både attraktivitet og kapasitet. Forbedringene som foreslås, med vekt på flere krysningsspor og noen flere delstrekninger med dobbeltspor, vil dessverre være langt fra tilstrekkelige til å gi jernbanen den sentrale plassen i transport-systemet i Norge som den kan og bør ha. Uten tilstrekkelig markedseffekt er vi redd for at investeringene

også vil gi langt svakere økonomiske og samfunnsmessige resultat enn det en konkurransekraftig jernbane kan gi.

Det er vel kjent at moderne jernbaner er svært konkurransedyktig i forhold til både fly og vei, og ofte langt raskere og mer effektive enn disse. Her ligger det ikke bare et svært stort markedspotensial for en moderne norsk jernbane. Den vil også være et viktig bidrag til både å øke norsk konkurransekraft og å bidra til reduserte klimautslipp og andre miljøfordeler. EU f.eks. vil tredoble trafikken på høyfartsbaner og doble godstrafikken på jernbane innen 2050, av hensyn til både konkurransekraft og klima.

Det er en stor svakhet at slike perspektiver er et «ikke-tema» i utredningene om «Jernbanetilbudet mot 2050». Vi savner en grundig markeds- og potensialanalyse for jernbanen. Utredningene erkjenner at Norge har en betydelig person- og lastebiltrafikk, og at flytrafikken er svært stor, også i internasjonal sammenligning. Dette blir imidlertid i liten grad konkretisert i utredningene.

En burde for eksempel ha gjort oppmerksom på at nordmenn flyr rundt 10 ganger mer enn den jevne europeer. Flystrekningene Oslo – Trondheim og Oslo – Bergen var de to mest trafikkerte rutene over land i Europa i 2022, og Oslo – Stavanger og Oslo – Haugesund har til sammen like stor trafikk. For hver av disse strekningene vil et konkurransedyktig togtilbud representere et potensial på ca. 20 – 40 daglige avganger med persontog hver vei, når man ser det i kombinasjon med potensialet i langdistanse- og regional biltrafikk, og man velger de mest folkerike og produktive korridorene. Ekstra stort blir potensialet når man kombinerer flere forbindelser, som Oslo – Trondheim i kombinasjon med Oslo – Ålesund og Oslo – Nord-Norge eller Oslo/Skien – Bergen/Haugesund/Stavanger via Haukeli. Flytrafikken Oslo – Stockholm og Oslo – København gir også store muligheter.

Den svært store flytrafikken, samt at de fleste av de mest trafikkerte flystrekningene går over forholdsvis korte distanser, gjør Norge til et svært aktuelt land for bygging av høyfartsbaner. De korte avstandene, spesielt i Sør-Norge, gjør det mulig å inkludere flere stopp underveis, selv med reisetider ned mot 2 ½ time. Og med høy frekvens kan man også variere stoppmønsteret og slik inkludere svært mange stasjoner. Slik kan tog bli svært konkurransedyktig i forhold til både fly og bil, samtidig som det er med å styrke bo- og arbeidsmarkedsområder langs hele banen. Inkluderes også godstrafikken, gjennom høyfartsbaner i flerbrukskonsept, vil man oppnå flere viktige samfunnsformål samtidig.

Klimautvalget 2050 sa at vi må ta «utgangspunkt i det transportsystemet man vil ha i fremtiden, ikke hva en videreføring av historiske trender vil tilsi.» Det burde også vært utgangspunktet for utredningene om «Jernbanen mot 2050». I lavutslippssamfunnet fra 2050 og fremover vil jernbanen ha store fordeler. Med ren elektrisk energi gir jernbanen ingen klimautslipp og heller ikke mikroplastutslipp fra bildekk- og veislitasje. Tog er den desidert mest energieffektive transportformen og overført trafikk fra fly, trailer og personbiler til tog vil kunne spare flere TWh årlig. Den er svært arealeffektiv og kapasitetssterk i forhold til vei og gir derfor langt mindre arealinngrep. Høyfartsbaner vil samtidig kunne bety store reduksjoner i reisetider. Ikke bare for dagens togreisende, men også i forhold til fly og vei. Det vil igjen gi reduserte kostnader for nærings- og samfunnsliv og økt konkurransekraft for Norge.

Fjerntogutredningen

Fjerntogutredningen sier at «kortere reisetid er den viktigste egenskapen som øker fjerntogtilbudets attraktivitet.» (s. 8). Dette følges imidlertid ikke opp i tiltakene som foreslås og vil gi reisetider på 5 – 6 timer mellom Oslo og Trondheim, Bergen og Stockholm. Det gir erfaringsmessig en markedsandel i forhold til fly på bare rundt 30 %, slik også figur 3 på s.16 viser. Enda svakere vil resultata bli for Oslo – Stavanger, med

en stipulert reisetid på 7 ½ time, og 9 timer for Trondheim – Bodø. Med moderne høyfartsbaner vil de fleste av disse strekningene kunne kjøres på ca. 2 ½ time, selv med flere stopp underveis.

Mot Bergen og Stavanger

Det er imidlertid interessant at fjerntogutredningen slår fast at selv med investeringer i dobbeltspor på Bergensbanen fra Stanghelle til Myrdal/Finse (i tillegg til fullføring av Arna – Stanghelle) og fullføring av Ringeriksbanen, pluss nye kryssningsspor mellom Hønefoss og Myrdal/Finse, vil reisetiden fremdeles ikke komme under 5 timer Bergen – Oslo (s. 51). Dette er viktig informasjon i forhold til framstillingene om 4 timer Bergen – Oslo via Bergensbanen.

Vi stiller samtidig spørsmål om hvordan man har tenkt å løse dobbeltspor på strekningen Voss – Myrdal/Finse. Dagens bane her er både svingete og bratt (jevnt på over 21 ‰ mot maks tillatt 12,5 ‰ på nye baner med godstrafikk i dag), noe som begrenser fartsnivået i begge retninger, samt lastekapasiteten til godstoga. Og skal banen gjøres rettere, blir den enda brattere, noe som vil ramme godstrafikken enda sterkere.

Kostnaden for å korte reisetiden ned til 5 timer med disse tiltakene er anslått til 103 mrd. kroner. Sammen med ca. 21 mrd. kroner for jernbanedelen av Arna – Stanghelle blir det 124 mrd. kroner. Med svært begrenset markedseffekt i forhold til fly, vil det sterkt påvirke lønnsomheten til investeringene.

Utredningene av Vestlandsbanen Oslo/Skien – Bergen/Haugesund/Stavanger viser at en høyfartsbane via Haukeli i et flerbrukskonsept for langdistanse-, regional- og godstrafikk vil muliggjøre reisetider på 2 ½ time for Oslo – Bergen (ca. 41 mil) og Oslo – Stavanger (ca. 43 mil). Med slike togreisetider vil erfaringsmessig ca. 80 % velge tog framfor fly, noe som alene vil representere et betydelig trafikk- og inntekstspotensial, siden det er ca. 5 millioner flyreisende årlig i Vestlandsbanens nedslagsfelt.

I tillegg kommer overført biltrafikk på lange avstander og mellom ca. 25 planlagte stasjoner på banen (pluss tilstøtende baner), samt nyskapt trafikk pga. nye reisemuligheter i arbeid og fritid. Koblingene til Jærbanen ved Stavanger, Sørlandsbanen ved Bø, Bergensbanen ved Arna/Bergen og Vestfoldbanen ved både Skien og Drammen vil utvide reisemulighetene også her. Vestfoldbanen og hele InterCity-området inn mot Oslo vil slik også få styrket sitt trafikkgrunnlag, og dermed grunnlaget for investeringer også her og videre mot Kristiansand.

Med et høyeste punkt på ca. 650 moh. og forbikjøringsmuligheter for raskere persontog i alle stasjonene (alle med 4 spor) og på en del ekstra forbikjøringsavsnitt, ligger forholdene samtidig godt til rette for godstrafikk. De slake stigningene øker lastekapasiteten per tog til opp mot det dobbelte av det som er mulig på dagens baner, som ofte har stigninger over 2 ‰.

Det finnes detaljerte utredninger av Vestlandsbanen fra Deutsche Bahn Internationals utredning for Norsk Bane i perioden 2008 – 2012. Det gjennomføres nå en ny og oppdatert utredningen av denne strekningen som ventes ferdig til høsten. Ta gjerne kontakt med Norsk Bane for mer informasjon om den.

Mot Trondheim og nordover

Nordover fra Oslo er det i ambisjonsnivå 2, med reisetid 6 timer og kostnad på 43,6 mrd. kroner, foreslått dobbeltspor Hamar – Lillehammer (som også inngår i kollektivstudien for Østlandet), pluss dobbeltspor inn mot Trondheim fra Lundamo/Kvål, samt to ekstra kryssningsspor på resterende enkeltspor.

Men i stedet for å fullføre dobbeltsporet mellom Lillehammer og Lundamo/Kvål i ambisjonsnivå 3, hopper man plutselig bukk over disse investeringene og foreslår et nytt enkeltspor (!) for høyere fart Hamar – Trondheim via Østerdalen, til en kostnad på 162 mrd. kroner, med reisetid Oslo – Trondheim på 4 timer. Det er flere ting vi stusser over ved dette.

For det første vil en dobbeltsporet bane mellom Lillehammer og Lundamo/Kvål være kortere enn en enkeltsporet bane mellom Hamar og Trondheim via Østerdalen, og klart rimeligere sett i forhold til kapasiteten. Hvis banen bygges som høyfartsbane fra Hamar til Trondheim, vil det være mulig å komme ned i 2½ – 3 timers reisetid Oslo – Trondheim, samt legge til rette for det samme for Oslo – Ålesund via en avgreining ved Dombås. Et dobbeltspor her, sammen med en elektrifisert Rørosbane (som alt ligger inne i grunnscenariet), vil også gi en helt annen kapasitet for både gods- og persontrafikken enn tre enkeltsporete baner på strekningen.

For det andre lurer vi på hvordan et enkeltspor for høy fart via Østerdalen skal fungere sammen med dagens Rørosbane og stasjoner. Det vil by på praktiske planmessige utfordringer og legge beslag på større samlet areal. Det vil også være dyrere å drifte to parallelle baner enn en.

Her savner vi også tydelig informasjon om at enkeltsporete høyfartsbaner, slik de f.eks. foreslås mellom Hamar og Trondheim, bare vil ha en liten brøkdel av trafikspotensialet til dobbeltsporete høyfartsbaner – fordi de verken vil tillate nødvendige hastigheter for et tilstrekkelig konkurransedyktig togtilbud i forhold til fly (pga. hyppige ventetider ved togkryssinger) eller ha tilstrekkelig kapasitet for en betydelig trafikkoverføring fra fly og bil. Samtidig vil slike enkeltsporete baner koste ca. 60 – 70 % av anleggskostnadene for en dobbeltsporet høyfartsbane, og ha klart høyere driftskostnader per reisende og kilometer pga. lavere produktivitet. Analyser av slike investeringer må nødvendigvis resultere i lav lønnsomhet.

Vi noterer ellers at det i kollektivstudien er lagt inn investeringer i dobbeltspor Grorud – Hakadal – Roa – Jaren + 8 krysningsspor Jaren – Gjøvik til en kostnad på 52,9 mrd. kroner. En slik investering mener vi må ses i sammenheng med:

- a) en moderne Gjøvikbane som kan kobles sammen med Dovrebanen ved Moelv og dermed inngå både som del av en høyfartsbane Oslo – Trondheim via både Hamar og Gjøvik, samt en ringbane Oslo – Gjøvik – Moelv – Hamar – Oslo t/r.
- b) en avgreining fra Grua/Roa til Jevnaker/Hønefoss, som en aktuell trasé for Ringeriksbanen. En slik avgreining vil bli noe kortere og langt rimeligere enn en Ringeriksbane via Sandvika, gi omtrent samme reisetid, langt mindre inngrep i sårbare områder og svært mye bedre forhold for godstrafikken. Avgreiningen vil sammen med Randsfjordbanen også åpne for en ringbane Oslo – Nittedal – Hønefoss – Drammen – Oslo.

Det finnes traséforslag for a) og b) ovenfor i utredningen Deutsche Bahn International gjorde for Norsk Bane i 2008 – 2012. Disse må sikkert bli oppdatert og ta hensyn til utviklingen siden da, men kan danne et godt utgangspunkt. Det samme gjelder for hele strekningen Hamar – Trondheim/Steinkjer/Ålesund.

Fra Trondheim og nordover

Moderne høyfartsbaner i flerbrukskonsept gjør det mulig å komme ned i reisetider på ca. 3 timer Trondheim – Bodø (mot 9 timer i fjerntogutredningen), ca. 4:15 Trondheim – Tromsø, ca. 2 timer Bodø – Tromsø, ca. 50 minutter Narvik – Tromsø og 6 ½ - 7 timer Oslo – Tromsø. Godstrafikken vil få frakttider på 12 – 14 timer mellom Nord-Norge og Oslo, på en 700 km kortere bane enn via Sverige. Dette vil ha veldig stor betydning for utvikling av landsdelen og for forsvar og beredskap, inkludert forbindelseslinjene til Sverige og Finland via Meråkerbanen, Ofotbanen og mulige nye, framtidige forbindelser over landegrensene.

Mot Göteborg/København/Europa

Østfoldbanen er omtalt som «porten mot Europa», men det gjelder bare hvis banen planlegges og investeres i som det. Det betyr at banene må planlegges med en hastighet og kapasitet som gir grunnlag

for en konkurransedyktig bane Oslo – København/Europa og ikke bare for regionaltrafikken rundt Oslo. Riktig løst, vil det gi en vinn/vinn-situasjonen for begge formålene og gi en bredere inndekning av investeringskostnadene, som for andre kombinerte InterCity- og fjerntogstrekninger. Dette blir ekstra viktig når forbindelsen over Fehmarn Belt snart står ferdig, og muliggjør reisetider som f.eks. Oslo – Hamburg på ca. 5 timer og godstrafikk over natta fra Vest- og Midt-Norge til Mellom-Europa.

Mot Stockholm

Det er interessant at utredningen gir denne vurderingen ang. Oslo – Stockholm: «En ny og raskere trase ser ut til å ha lavere kostnad og høyere nytte enn en videreutvikling av dagens infrastruktur.» Vi er enig i det, og at man her bør gå videre med planer om en høyfartsbane i et flerbrukskonsept for langdistanse-, regional- og godstrafikk bane med reisetider ned mot 2 ½ time mellom endepunktene, jf også planene fra Norsk Bane her. Vi er imidlertid forundret over at man ikke ser det samme potensialet også for andre strekninger, som Oslo – Trondheim/Ålesund og Oslo/Skien – Bergen/Haugesund/Stavanger da disse bl.a. har over 2 og 3 ganger så høy flytrafikk som Oslo – Stockholm (i 2019 hhv. 5 millioner og 3,2 millioner flypassasjerer mot 1,4 millioner for Oslo – Stockholm). Samtidig har de eksisterende banene i Norge en lavere standard og lengre reisetid, og flere steder (som Haugesund, Vest-Telemark og Ålesund) er uten jernbane i dag. Dette gjør at nye baner med reisetider på ned mot 2 ½ time her vil ha enda større effekt enn for Oslo – Stockholm.

Best økonomi i fjerntogtrafikken

Dagens jernbane vil ifølge statsbudsjettet for 2026 motta støtte til drift av togene/dekning av underskudd med 5,7 mrd. kr, vedlikehold 7,51 mrd. kr og fornying 7,85 mrd. kr, til sammen vel 20 mrd. kr¹. I tillegg kommer utgifter til Norske Tog AS på 4,96 mrd. kr². Siden 2019 har driftsstøtten økt fra 3 mrd. til 5,7 mrd. kr. I 2019 gikk ca. 70 % av driftsstøtten til Østlandet, og vi antar at forholdet er omtrent det samme nå.

Frem til covid gikk imidlertid langdistansetogene i driftsmessig balanse. Langt raskere fjerntog vil gi et langt større marked og høyere inntekter, samtidig som driftsutgiftene reduseres når tog og personale kan gjøre jobben/togturen på ned mot 1/3 av tiden de bruker i dag. Det vil med andre ord gi grunnlag for et overskudd som ikke bare dekker driften, men også vedlikehold og fornying, og deler av investeringer i banene.

Regional- og lokaltogtrafikken går derimot med underskudd. Satser man derfor primært på utbygging av regionaltrafikken rundt Oslo, vil det samtidig øke behovet for midler til dekning av underskuddet på driften her. For en bedre økonomisk drift av jernbanen her, er det derfor viktig å legge til rette for konkurranse-kraftige baner som kan betjene både regionaltrafikken på Østlandet og fjerntogtrafikken.

Best klimaeffekt i fjerntogtrafikken

Vi noterer at Kollektivstudien for Østlandet konstaterer at InterCity bidrar i bare liten grad til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål. Det er heller ikke oppgitt noen klimaeffekt av de foreslåtte investeringene på totalt 362,1 mrd. kroner. De lave klimaeffektene av disse investeringene er heller ikke overraskende, siden de store klimaeffektene for jernbane ikke ligger i overført biltrafikk på regionale strekninger, som også i stadig større grad blir batterielektrisk, men i overført trailer- og flytrafikk på fjerntogstrekningene. Fly og trailere som skal frakte mange passasjerer/mye gods over lange avstander vil det også være vanskeligere og ta lengre tid å finne batterielektriske løsninger for pga. konflikten med tyngden på batteriene som trengs. I så måte er det interessant at «til null» kvartalsrapport 1/2026 til Norsk Klimastiftelse finner at innsparinger

¹ S. 159 i forslaget til statsbudsjett fra S-dep.

² S. 177 i forslaget til statsbudsjett fra S-dep.

av klimautslipp med 1,7 millioner tonn som følge av el-biler har blitt «spist opp» av økningen i klimautslipp fra tungtrafikk med 1,8 millioner tonn³, slik at klimautslippene fra vei fremdeles er de samme.

Den lave arealbruken og store kapasiteten til jernbane i forhold til vei gjør likevel InterCity til et viktig tiltak for Østlandet. Som bidrag til å nå klimamål er det imidlertid fjerntogtrafikken det må fokuseres på. Men aller best er det om man planlegger og bygger baner på en måte som vil bidra positivt til begge deler. En jernbanepolitikk som slik gavner både Østlandet og resten av landet vil også være mer bærekraftig politisk. Om rundt 90 % av jernbaneinvesteringene i NTP⁴ skal gå til Østlandet, vil det i lengden neppe bli akseptert av resten av landet.

Godstogutredningen

Godsstrategien peker på at «Lav driftsstabilitet på grunn av blant annet sviktende infrastruktur, klimarelaterte hendelser og høy kapasitetsutnyttelse, bidrar generelt til lav tillitt til jernbanetransport.», at «Særlig tidskritisk gods velger typisk andre transportformer» og at «Godsoperatørene på jernbanen har hatt svak lønnsomhet i lang tid». Det pekes også på at «Europa og EU har tydelige politiske mål for å overføre mere godstransport fra vei til bane i årene frem mot 2050.» og at en overføring av godstrafikk fra vei til bane gir mange positive effekter; som reduksjon av klimautslipp, mikroplastutslipp, støy og ulykker. Men dessverre inneholder godsstrategien ingen tydelige norske mål for overføring av godstransport på bane. Med 93 % enkeltsporet bane er det også begrenset kapasitet for økt godstrafikk på bane, samtidig som man helst også vil øke persontrafikken på jernbanen.

I EU utgjorde jernbanens andel av godstrafikken 17 % i 2024, med mål om å doble godstrafikk på bane innen 2050. I Østerrike står jernbanen for hele 30 % av godstransporten. Jernbanens andel av innenlands godstransport i Norge er bare på 5 % og vil neppe bli særlig høyere med de begrensede tiltakene som er beskrevet i godsstrategien. Vi ser positivt på at man midlertidig prøver å avhjelpe en kritisk situasjon gjennom flere mindre tiltak. Vi støtter også forslaget om å gå gjennom bremsetabeller med tanke på å kunne øke hastigheten på godstog fra 100 til 120 km/t, slik det er gjort i Sverige.

Men skal man få større mengder gods overført fra vei til bane, trengs det større grep; med moderne dobbeltspor for økt kapasitet, regularitet og fremføringshastighet for godstogene. For å få best mulig økonomi i slike investeringer bør man utarbeide planer som kan løfte kvaliteten i både godstrafikk, regionaltrafikk og langdistansetrafikk på bane til et konkurransedyktig nivå. Vi anbefaler derfor at man ser på muligheten for dette gjennom høyfartsbaner i flerbrukskonsept, som dekker alle disse tre markedsområdene. De vil mange-doble kapasiteten for gods på bane og samtidig senke framføringstiden til 5 – 6 timer mellom Midt- og Vest-Norge og Oslo, 12 – 14 timer mellom Oslo og Nord-Norge.

Et slikt attraktivt tilbud vil gi økte godsmengder, som igjen vil kunne gi grunnlag for flere mindre terminaler knyttet til stasjoner langs banene. Det vil også kunne gi mulighet for flere direktetransporter, som f.eks. med fisk fra Vest-, Midt- og Nord-Norge til Europa, uten omlasting på Alnabru i påvente av nok gods til å fylle togene tilstrekkelig.

Kollektivstudie for Østlandet

Vi er enige i at det trengs en ekstra togtunnel vestover fra Oslo S. Men skal den kalles en Rikstunnel i navnet, må den også være det i gavnet. Vi er redd de foreliggende planene har et for snevert utgangspunkt der man primært planlegger for lokal- og regionaltrafikken rundt Oslo. Det er også bekymringsfullt at det

³ [Næringstransport spiser opp klimagevinsten fra elbilboomen](#)

⁴ Og jernbaneinvesteringer utgjør nesten 50 % av de statlige midlene i NTP

ikke oppgis om eller hvilke reduserte reisetider Oslo – Drammen (og videre derfra) de foreliggende planene for denne Rikstunnelen vil kunne gi.

I planene for Vestlandsbanen inngår også et forslag til en ny Rikstunnel via Majorstua og videre vestover, med flere koblinger til dagens bane og en reisetid Oslo – Drammen på ca. 20 minutter. Det vil redusere reisetiden med ca. 12 - 15 minutter, noe som er et viktig bidrag også for å gjøre langdistansetrafikken konkurransedyktig i forhold til fly. Vi anbefaler å arbeide videre med forslag som ivaretar behova til både langdistanse- og regionaltrafikken. Det vil også bedre drifts- og samfunnsøkonomi i prosjektet og bidra til en bredere støtte for tunnelen, også utenfor Oslo-området.

Samme prinsipp vil også være viktig for InterCity-strekninger i andre retninger. Med stipulerte samlede investeringer på totalt 362,1 mrd. kroner (inkludert Rikstunnel på 66,7 mrd. kroner), vil det være helt avgjørende for den nasjonale støtten til prosjektene, og for best mulig økonomiske og samfunnsmessige effekter av planene, at de forankres i helhetlige planer som også sikrer konkurransedyktige reisetider i forhold til fly og vei på langdistansestrekningene de inngår i.

Oppsummert

Det er behov for nytenkning og grunnlag for høyere ambisjoner for jernbanens rolle i Norges transportpolitikk fram mot 2050.

På s. 22 i Fjerntogstrategien står de transportpolitiske målene i NTP oppført: «Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet», «Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål», «Nullvisjon for drepte og hardt skadde», «Mer effektiv bruk av ny teknologi» og «Mer for pengene». Det sies samtidig i rapportene at målene til dels er innbyrdes motstridende. Vi vil hevde at høyfartsbaner i flerbrukskonsept vil gjøre det mulig å oppfylle alle disse målene på en svært god måte. Det viste i alle fall resultatene fra Deutsche Bahn International (DBI) sin utredning om slike høyfartsbaner i Norge. Slike baner vil også være et svært godt svar på Samferdselsdepartementets oppfordring om å se utredningene av fjerntrafikk, godstrafikk og kollektivtrafikk på Østlandet i sammenheng. Vi oppfordrer derfor Jernbanedirektoratet til å se nærmere på planene for høyfartsbaner i flerbrukskonsept i det videre arbeidet med utredningene og ny NTP.

I høst kommer en ny og oppdatert utredning av i første omgang Vestlandsbanen over Haukeli. Denne utføres av de spanske konsulentselskapet Sener. Det blir svært interessant å se om de kommer til liknende resultater som DBI eller ei. Deler av utredningen ble publisert på Norsk Bane sine nettsider i november 2024, og vi vil peke på rapportene ["Overordnede mål"](#) og ["Kartlegging og beskrivelse av området for studien"](#) som foreløpig svært interessant lesning. Denne utredningen kan være en fin anledning til å få nytt innblikk i grunnlaget og mulighetene for slike høyfartsbaner i Norge.

Vennlig hilsen

Henrik Halleland, leder av Lyntogforum i Rogaland
Siri Blichfeldt Dyrland, leder av Lyntogforum i Telemark
Roald Aga Haug, leder av Lyntogforum i Vestland
Harald Aulie, leder av Lyntogforum Gudbrandsdalen/Mjøsa
Thor W. Bjørlo, sekretær Lyntogforum



Norske
tog

1 | 5

Dato

15.06.2026

Saksnummer

26/00157

Mottaker

Jernbanedirektoratet

Att:

Hanne Dybwik

Vår referanse

Deres referanse

2024/2128

Norske tog AS høringssvar på Jernbanedirektoratets kollektivstudie og fjerntogstrategi

Innledning

Som en del av oppfølgingen av Nasjonal transportplan 2025–2036 har Jernbanedirektoratet presentert en kollektivstudie som handler om hvordan lokal- og regiontogtilbudet på Østlandet bør utvikles mot 2050. Jernbanedirektoratet anbefaler at lokal- og regiontogtilbudet på Østlandet utvikles med et kapasitetsløft i kjernen av jernbanesystemet. Begrunnelsen er at befolkningsvekst, økt etterspørsel og nullvekstmålet ikke kan håndteres godt nok uten mer kapasitet gjennom Oslo-navet. Først når kapasiteten i kjernen er styrket, mener direktoratet det er rasjonelt å gjøre store investeringer på de ytre banene. Norske tog AS er enig i hovedinnretningen i kollektivstudien.

Jernbanedirektoratet har også presentert en strategi for fjerntog som skal vurdere hvilken rolle fjerntoget bør spille i å dekke framtidens transportbehov, med et langsiktig perspektiv mot 2050.

Jernbanedirektoratets fjerntogstrategi viser at fjerntoget kan få en viktig rolle i omstillingen til lavutslippssamfunnet, dersom tilbudet blir mer konkurransedyktig mot fly og bil – særlig på de største markedene. Dette er et synspunkt som Norske tog AS støtter.

Norske tog AS har et tydelig samfunnsoppdrag: å sikre at persontogtilbudet i Norge har tilgang på tilstrekkelig, moderne og pålitelig togmateriell. Dette innebærer både å forvalte eksisterende tog slik at de gir høy tilgjengelighet og lang levetid, og å planlegge og gjennomføre anskaffelser slik at samfunnets fremtidige behov for tog dekkes.

Norske tog AS besitter betydelig fagkompetanse om togmateriell. I dette dokumentet presenterer vi våre faglige innspill til henholdsvis kollektivstudien og fjerntogstrategien. Dette er svært viktige utredninger som tar for seg videreutviklingen av togtilbudet i Norge. I dette er det viktig for Norske tog AS å poengtere at videreutvikling av togtilbudet ikke kun handler om infrastruktur. Det handler også i stor grad om togmateriell.

Postadresse

Postboks 1547 Vik,
NO-0117 Oslo

Besøksadresse

Drammensveien 35,
0271 Oslo

Telefon

+47 41 26 26 64

Epost

post@norsketog.no

Internett

www.norsketog.no

Organisasjonsnummer

NO 917 445 060 MVA

Vedlegg

NA

Med utgangspunkt i Norske tog AS sitt samfunnsoppdrag er følgende punkter avgjørende:

1. Styrket vedlikehold og tilstrekkelig verkstedkapasitet er avgjørende for stabil togdrift. Vi må ta vare på det vi har.

Med forventet vekst i lokal-, regional- og fjerntogtrafikken de kommende tiårene er det avgjørende å sikre stabil drift av eksisterende togmateriell. Dette forutsetter styrket vedlikehold, både gjennom tilstrekkelige bevilgninger og riktige insentiver.

I tillegg er det nødvendig å sikre tilstrekkelig verkstedkapasitet for å muliggjøre effektivt og forutsigbart vedlikehold.

For å sikre størst mulig effekt av vedlikeholdsinnsatsen, bør de nyeste og mest driftssikre togtypene prioriteres:

1) Flirt

Flirt-flåten utgjør halvparten av alle persontogene i Norge (150 togsett). De ble produsert i perioden 2012–2022, har vært en suksess og presterer svært godt. Flirt-togene skal kunne gå i om lag 20 år til, og fortsatt stabil drift av Flirt er avgjørende for å sikre et godt togtilbud de neste ti-årene. Dette innebærer at oppgradering av togene må komme i gang raskt, helst i 2027 og senest i 2028 for å kunne opprettholde nødvendig pålitelighet og tilgjengelighet.

2) Type 71

15 flytogsett (type 71) ble produsert i 1997–1998 og oppgradert med en ekstra vogn i 2008–2009, og har gjennom over 25 år levert svært høy pålitelighet og tilgjengelighet. Type 71 er fortsatt en viktig del av togtilbudet på Østlandet og vil være det de neste 5-10 årene med godt vedlikehold. Type 71 er etter Flirt den togtypen vi bør beholde lengst. For å opprettholde stabil drift i en periode med økende trafikk, er det avgjørende å sikre tilstrekkelig vedlikehold og riktige prioriteringer for disse togene i årene fremover.

Organisering av vedlikehold

Norske tog AS mener at organiseringen av vedlikehold bør vurderes. Dette kan innebære endring av roller eller toganskaffelser hvor vedlikehold inngår som en integrert del av kontrakten.

2. Det er ikke mulig å forbedre togtilbudet uten å anskaffe flere tog. Det er avgjørende at vi benytter opsjoner i eksisterende kontrakter.

For å opprettholde dagens tilbud må anskaffelsestakten minst videreføres på dagens nivå med 15 nye tog per år. Og for å dekke samfunnets behov for lokal- og fjerntog de neste 30 årene, er det særlig viktig å benytte opsjoner i eksisterende kontrakter i første periode i NTP. Å ikke gjøre det vil etter Norske togs vurdering øke kostnadene og redusere fleksibiliteten. Norge er et lite marked for togprodusenter og inngåelse av nye kontrakter er krevende.

Behov for lokaltog

For å oppnå økt frekvens med 10-minutters avganger på lokaltogstrekningene, er det behov for å utløse

ytterligere opsjoner i størrelsesorden 50 nye lokaltog av type N05.

Lokaltogbehovet må også ses i sammenheng med utviklingen utenfor Østlandet. Elektrifisering av Trønderbanen til Steinkjer er en viktig forutsetning for en helhetlig materiellstrategi. Med elektrisk materiell vil det være mulig å tilby to tog i timen på Trønderbanen – noe som ikke er mulig med dagens dieselmateriell. Elektrifisering vil samtidig frigjøre bimodale tog type 76 som i dag benyttes på Trønderbanen, slik at disse kan omdisponeres til ikke-elektrifiserte strekninger som Røros-, Rauma- og Nordlandsbanen.

3. Toganskaffelser tar lang tid og krever langsiktig planlegging. Inngåelse av nye kontrakter for innkjøp av nye regiontog må starte i første planperiode av kommende NTP.

Erfaringen viser at det går mange år fra beslutning om anskaffelse til togene er i trafikk. Flirt-anskaffelsen ble besluttet i 2008 og levert i perioden 2012–2022. Dette illustrerer behovet for langsiktighet i planleggingen. Arbeidet med å anskaffe nye regiontog som på sikt skal erstatte Flirt må derfor starte i første planperiode i kommende NTP.

Fremover må anskaffelser i større grad:

- baseres på standardisering
- sees i sammenheng med verksteder og vedlikehold
- planlegges med et livsløpsperspektiv
- gi tilstrekkelig fleksibilitet

4. Dagens kontrakter gir mulighet for betydelig kapasitetsøkning

Norske tog AS eier i dag rundt 300 kjøretøy. Eldre materiell med unntak av Flirt bør fases ut i løpet av kommende NTP periode.

Det er bestilt:

- 17 fjerntog
- 36 lokaltog
- 19 regiontog

Samtidig finnes det opsjoner på om lag 200 tog i eksisterende kontrakter. Dersom disse opsjonene benyttes fullt ut, kan flåten økes med om lag 50 prosent. Uten ytterligere bestillinger, ut over fornyelsen av togmateriell som skal fases ut, vil togtilbudet ikke kunne utvikles i tråd med behovene som er beskrevet i kollektivstudien.

Fortsetter vi med den anskaffelsestakten vi har hatt siden 2012 vil vi om 10 år ha om lag 330 tog, eller en økning på om lag 10 prosent når dagens kontrakter har løpt ut. Det er usikkert om det er tilstrekkelig for hva sammenligningsalternativet i kollektivstudien krever.

Kollektivstudien for Østlandet

Østlandet har rundt halvparten av befolkningen og en stor andel av togtrafikken. For å håndtere både klimautfordringer og transportbehov er økt bruk av tog avgjørende.

Norge har en aldrende togpark, med en gjennomsnittsalder på over 20 år. Mange tog har allerede overskredet sin levetid, og behovet for utskifting er stort.

De nye lokal- og regiontogene som er bestilt vil i hovedsak erstatte eksisterende materiell, og gir i begrenset grad økt kapasitet.

For de ulike utviklingstrinnene i kollektivstudien innebærer dette:

Nullalternativet ferdigstilles. Det omfatter nye lokal- og regiontog, ruteplan 2028, integrering av tilbringertjenesten og forbedret togtilbud til Tønsberg, Hamar og Moss.	• Er dekket av de toganskaffelsene som er gjort.
Prosjektene i sammenligningsalternativet realiseres, det vil si tiltakene som følger av NTP 2025–2036 med oppstart i første seksårsperiode.	• Lokaltog fra 4 til 6 tog i timen – behov flere lokaltog enn de som er anskaffet, det vil si i størrelsesorden 50 flere lokaltog type N05 enn de som er vedtatt anskaffet.
Kapasitetsløft med Rikstunnelen.	• Ny rikstunnel vil kreve en stor økning av antall regiontog.
Togtilbudet på de ytre banene på Østlandet videreutvikles.	• Vil kreve ytterligere nye regiontog.

Dagens anskaffelsestakt på i gjennomsnitt om lag 15 nye tog per år gir nødvendig fornyelse og noe kapasitetsvekst. Det gir også en standardisering fra mange togtyper til tre typer tog i 2036: N05, N10 og Flirt. Dette er et godt grep som vil effektivisere jernbanen.

Så er det viktig å understreke at takten med 15 tog i året ikke gir særlig vekst. Skal veksten bli betydelig, må anskaffelsestakten økes, og flere opsjoner i eksisterende kontrakter utnyttes.

Fjerntogstrategien

Fjerntogstrategien legger opp til at fjerntoget skal ta en større andel av reiser, gjennom et mer konkurransedyktig og kundeorientert tilbud med økt kapasitet.

Med dagens infrastruktur vil ikke jernbanen kunne konkurrere med fly på hastighet. Derfor blir andre faktorer viktigere for å få flere til å velge toget. Blant annet vil pris, pålitelighet, komfort, enkel og sømløs reise (slippe togbytter osv.), samt tilbud ombord viktig for å øke antall reisende. De nye fjerntogene vil gi økt pålitelighet og bedre komfort tilpasset ulike behov som for eksempel å reise med barn, sove eller arbeide uforstyrret. Norske tog AS mener derfor at nye fjerntog vil representere en betydelig kvalitetsheving på dagens fjerntogstrekninger.

De nye fjerntogene (N10) skal erstatte materiell som tas ut av drift på grunn av alder, og vil ikke gi en kapasitetsøkning.

Behov

Vi har i dag bestilt om lag halvparten av behovet for fjerntog. For avganger annenhver time vil det være behov for om lag 10 togsett per fjerntogstrekning. Det er behov for å erstatte type 73 på Sørlandsbanen og Dovrebanen og det kan være behov for å øke kapasiteten på Bergensbanen og Dovrebanen. For Sørlandsbanen har vi ingen gode alternativer for krengetog og en mulighet kan være lange tog eller kortere varianter av nye fjerntog eller Flirt. Det er også behov for å erstatte 15 dieseltog i Nord-Norge. Dersom man vil ha gjennomgående tog fra Nordlandsbanen over Røros- eller Dovrebanen vil dette også gi økt behov bimodale tog. Flere bimodale tog er også fornuftig av hensyn til beredskap.

Konklusjon

Norske togs samfunnsoppdrag er å sikre at persontogtilbudet har tilgang på driftssikkert og tilstrekkelig togmateriell. Kollektivstudien og fjerntogstrategien peker begge på betydelig vekst i togtrafikken og høye ambisjoner for jernbanens rolle i transportsystemet frem mot 2050.

For å kunne realisere de ambisjonene som skisseres i utredningene, må vedlikehold, levetidsforlengelse og nye anskaffelser ses i sammenheng.

Norske tog AS anbefaler derfor å:

- Øke ressurser til vedlikehold og verkstedkapasitet
- Prioritere vedlikehold av Flirt og type 71
- Utnytte opsjonene for nye lokaltog og nye fjerntog i eksisterende kontrakter i første periode i kommende NTP
- Starte arbeidet med å anskaffe nye regiontog i første periode i kommende NTP
- Legge mer vekt på langsiktig og helhetlig tenkning når det gjelder togmateriell

Dette er nødvendige forutsetninger for å sikre et stabilt og velfungerende togtilbud de neste 30 årene.

Med vennlig hilsen

Øystein Risan

Administrerende direktør

Dokumentet er signert elektronisk og sendes uten signatur

Oslo 8.6.2026

Oslo Metropolitan Area (OMA) sitt høringsinnspill til Kollektivstudie for Østlandet

OMA er en forening med 140 bedrifter og virksomheter som medlemmer, som favner hele verdikjeden knyttet til byutvikling i Oslo-regionen.

Østlandet er Norges mest befolkningstette region. Og ifølge SSBs befolkningsframskrivninger vil det bo nesten 400 000 flere på Østlandet innen 2050. Dette legger betydelige føringer for hvordan samfunnet vårt vil se ut i fremtiden. Hvor skal det bo flere? Hvordan skal vi forflytte oss i hverdagen? Jernbanetilbudet vil være en sentral forutsetning for å kunne svare ut disse spørsmålene.

Jernbanedirektoratets kollektivstudie for Østlandet gir et solid kunnskapsgrunnlag for å kunne fatte gode, faglig baserte beslutninger for Østlandets fremtidige jernbaneløsninger. Studien peker tydelig på at det mest effektive enkelttiltaket er realisering av ny Rikstunnel (TA1 Riks).

Oslo Metropolitan Area (OMA) stiller seg bak de faglige anbefalingene. Dagens enkeltspor mellom Oslo S og Skøyen er en kritisk flaskehals som står i veien for videre utvikling av regionen. Utvidelse av jernbanekapasiteten på denne strekningen er en forutsetning for videre utvikling av Østlandsområdet. Den legger føringer for mer enn bare neste rullering av NTP i 2029.

Det er nødvendig at Rikstunnel blir formelt besluttet så raskt som mulig.

Flaskehals i dagens jernbanenett.

Studien belyser konsekvensene av et nullalternativ. På grunn av befolkningsveksten alene, vil det gi en vekst i biltrafikken på opp mot 20 prosent i 2050. Det er verken forenlig med klimamål, kapasitet på eksisterende veinett eller nullvekstmålet som både staten og Oslo kommune har forpliktet seg til gjennom byvekstavtalen.

Nullalternativet belyser også en betydelig problemstilling som dagens jernbanenett er preget av i dag. Samtlige jernbaneløp må igjennom Oslotunnelen. Den største flaskehalsen i norsk samferdsel. Forsinkelser i Oslotunnelen går ikke bare ut over det enkelte toget som er forsinket. Det går også ut over togtilbudet i Drammen, Asker, Sandvika, Lysaker, Ski, Ås og Lillestrøm. Kapasiteten er allerede fullt utnyttet i rushtiden, og uten nye tiltak vil trengsel og forsinkelser eskalere i takt med befolkningsveksten.

Oslo Metropolitan area anser bygging av ny Rikstunnel som et løft i både punktlighet, kapasitet og robusthet som er nødvendig for videre utvikling i regionen.

Foreslåtte tiltak til togtilbudet – tre trinn der hvert forutsetter det foregående

Kollektivstudien anbefaler en trinnvis utvikling av togtilbudet, der hvert trinn er en forutsetning for det neste. Trinn 1 er i dag allerede delvis finansiert og har planlagt oppstart i første seksårsperiode i gjeldende NTP. Trinn 2 er rikstunnelen (TA1 Riks), som blir det neste betydelige kapasitetsløftet i området. Det er en naturlig forlengelse av dagens planlagte utbygging av jernbanetilbudet på Østlandet, og en forutsetning for ev. fremtidige tiltak som blant annet er foreslått i Trinn 3. Oslo Metropolitan Area stiller seg bak denne strukturen, og vil understreke at tiden er moden for at det også formeldt avklares at foreslått trinn 2 skal bli gjennomført.

Rikstunnelen muliggjør fortetting ved regionale knutepunkter

Drammen, Sandvika, Lysaker, Lillestrøm og Jessheim er definerte regionale vekstsentre på Østlandet. Ski, Ås og Moss er også områder med et betydelig potensial for fortetting. En stor andel av den kommende befolkningsveksten vil skje i disse områdene. Dette krever at vi allerede i dag legger til rette for et jernbanetilbud som har kapasitet til å betjene større befolkninger i disse områdene. Uten Rikstunnelen vil kapasitetstaket i Oslo sette en effektiv øvre grense for hva disse knutepunktene kan absorbere.

Risikoen ved å ikke bygge er større enn risikoen ved å bygge

Studiens samfunnsøkonomiske analyse viser at Rikstunnelen gir en marginal negativ netto nåverdi, men med en svært stor nytte for reisende. Dette uten å inkludere sentrale virkninger som arealbrukseffekter, beredskap og arbeidsmarkedsintegrasjon i analysen. Oslo Metropolitan area anerkjenner at de utelatte effektene er faktorer som er mer kompliserte å regne med i et samfunnsøkonomisk regnestykke. Samtidig er alle disse faktorene samfunnsmessige positive effekter av fortetting på sentrale knutepunkter i et område.

Ved høy befolkningsvekst eller strengere klima- og bilpolitiske tiltak, vil kapasitetspresset øke kraftig, og manglende kapasitetsøkning kan medføre svært høye samfunnskostnader i form av forsinkelser, redusert robusthet og svekket integrering i arbeidsmarkedet. Oslo Metropolitan Area stiller seg bak studiens konklusjon om at den samfunnsmessige risiko ved å ikke bygge Rikstunnelen er større enn risikoen ved å bygge den.

Forutsetning for byutvikling på Skøyen

Fraværet av en Rikstunnel-beslutning står allerede i veien for utviklingen i Oslo. I 2023 vedtok Oslo bystyre områdeplanen for Skøyen, med ambisjoner om videre utvikling og transformering av området med flere tusen nye boliger. Planen finnes der for en grunn. Det er behov for at Skøyen utvikler seg videre i takt med resten av Oslo-regionen.

Byutvikling på Skøyen er i tråd med rikspolitiske retningslinjer, nullvekstmålet og byvekstavtalen som legger opp til fortetting og vekst rundt kollektivknutepunkt. Utvikling på Skøyen er også et viktig bidrag til Regjeringens mål om å igangsette bygging av 130 000 nye boliger innen 2030. Dagens Skøyen har et behov for flere boliger, et mer dynamisk bygulv med flere grønne kvaliteter og transformering av gamle kontorbygg og industri til moderne næringsbygg tilpasset dagens næringsliv.

Oslo bystyres plan for utvikling av Skøyen har ikke enda blitt realisert. Områdeplanen har fortsatt til gode å bli gjeldende grunnet innsigelse fra både SVV og Bane NOR. Samferdselsdepartementet avventer sin beslutning til pågående utredningsarbeid ifm. ny rikstunnel fullføres.

Resultatet er at Oslo kommune ikke kan detaljregulere, utbyggere ikke kan planlegge for et nytt Skøyen, og den ønskede utviklingen på et av regionens viktigste knutepunkter uteblir. En formell Rikstunnel-beslutning med avklart trasé er den eneste veien ut av denne fastlåste situasjonen. Dette er en avgjørelse som ikke trenger å vente frem til rulleringen av NTP i 2029.

Vi vil også peke på at en avklaring av rikstunell er svært viktig for å forløse byutvikling på Lysaker, hvor det skal etableres en ny T-banestasjon og ny kollektivterminal.

Oppsummering:

Når beslutningen om å vedta rikstunnel omsider blir formelt vedtatt, vil den løse store deler av innsigelsen som i dag står i veien for et nytt Skøyen. Det vil også være den mest avgjørende brikken i puslespillet for å tilrettelegge for videre utvikling i resten av Østlandsområdet. Befolkningsveksten kommer. Og vi er nødt til å legge til rette for den allerede nå.

Derfor må det fattes en formell beslutning om at fremtidig trasevalg av nytt jernbanespor legges i Rikstunnel (TA1 Riks). Forprosjektfasen bør iverksettes umiddelbart.

Vi vil oppsummere vårt høringsinnspill med følgende punkter:

- Dagens Oslotunnel er en kritisk flaskehals for jernbanenettet på hele Østlandet. Uten kapasitetsøkning vil biltrafikken øke med opp mot 20 prosent mot 2050, i strid med nullvekstmålet og klimaforpliktelser.
- Rikstunnelen er en forutsetning for videre utvikling av hele Østlandsområdet. Dette gjelder spesielt fortetting og vekst ved regionale knutepunkter som Drammen, Sandvika, Lysaker, Lillestrøm, Jessheim, Ski, Ås og Moss.
- Den samfunnsøkonomiske risikoen ved å ikke bygge en ny rikstunnel er større enn risikoen ved å bygge den. En ytterligere utsettelse av å beslutte ny rikstunnel er uforenlig med behovet for kapasitetsøkning innen 2050.
- Fraværet av en beslutning blokkerer byutviklingen på Skøyen. En traséavklaring er eneste mulighet for å gjøre den nye områdeplanen gjeldende, som vil gjøre det mulig for Oslo kommune å gjenoppta utviklingen i området.

Rasmus Reinvang

Administrerende direktør, OMA

Byrådens sak

Vår ref. (saksnr.):
26/1901 - 8

Byrådens sak nr.:

Vedtaksdato:
09.06.2026

Høringsuttalelse etter innspill fra BLK, KON og BYU - Kollektivstudie for Østlandet - Fjerntogstrategi - Godsstrategi for jernbanen

Bakgrunn

Jernbanedirektoratet har utarbeidet tre utredninger på oppdrag fra Samferdselsdepartementet som underlag i arbeidet med neste Nasjonal transportplan: *Kollektivstudie for Østlandet*, *Fjerntogstrategi* og *Godsstrategi for jernbane*. På vegne av Oslo kommune avgir jeg en samlet høringsuttalelse til alle de tre utredningene. Høringsfristen er 15. juni 2026.

[Kollektivstudie for Østlandet](#) er en strategisk utredning om jernbanens rolle i kollektivsystemet på Østlandet mot 2050 og videre. Formålet med studien er å belyse hvordan jernbanetilbudet i samspill med øvrig kollektivtransport kan utvikles på en helhetlig og samordnet måte, slik at transportsystemet bedre kan bidra til måloppnåelse innen tilgjengelighet, mobilitet, klima og arealutvikling, i et langsiktig perspektiv.

Utredningen omfatter blant annet

- Analyser av dagens og framtidig transportbehov på Østlandet innenfor jernbanens markedsområder
- Vurderinger av ulike utviklingsretninger for jernbane- og kollektivsystemet i et langsiktig perspektiv, herunder samspill og arbeidsdeling mellom transportformene
- Scenarioer, stresstesting og følsomhetsanalyser for å vurdere usikkerhet, risiko og muligheter

Basert på analysene anbefales at jernbanens rolle som ryggrad i kollektivsystemet på Østlandet styrkes og videreutvikles, gjennom godt samspill og forutsigbar arbeidsdeling mellom tog og buss. For å sikre dette tilrår studien at

- Jernbanetiltakene som ligger til grunn for sammenligningsalternativet gjennomføres, dvs. tiltak som ligger inne i første seksårsperiode i gjeldende Nasjonal transportplan.
- Deretter realisering av rikstunnel (Oslo S–Lysaker) for jernbanen for å sikre tilstrekkelig kapasitet og kvalitet i transporttjenesten på lang sikt.

[Fjerntogstrategien](#) identifiserer hva som skal til for å kunne tilby et kundeorientert og pålitelig

fjerntogtilbud som bidrar til omstilling. Strategien omfatter de fire nasjonale fjerntogstrekningene og de fire grensekryssende banestrekningene. I utredningen har Jernbanedirektoratet har vurdert følgende tiltak og virkemidler:

- Teknologikutvikling: Betydningen for fjerntogtilbudet av en rekke generelle og jernbanespesifikke teknologier.
- Nytt materiell: Delvis utskifting av fjerntogparken inngår i referansealternativet. Nytt materiell gir en rekke muligheter, men også behov for tilpasning av standardmateriell til ulike strekninger.
- Billettløsninger, avvikshåndtering, sømløse reiser: Både for nasjonale og grensekryssende reiser er det flere virkemidler som kan gjøre at tilbudet bedre møter kundenes behov.
- Komfort og tilbud på reisen: Bedre komfort og tilbud på reisen vil være en kombinasjon av virkemidler som muliggjøres av teknologikutvikling (internett på tog) og gjennom kjøp av nytt materiell.
- Ruteplanlegging: Hvordan ruteleier tildeles, hvilke trafikkslag eller markeder som prioriteres, og hvor langt fram i tid de reisende kan planlegge reisen sin som følge av planleggingsprosessen, har betydning for kvaliteten på tilbudet som ytes.
- Internasjonalt samarbeid om rutetilbud: I tillegg til reisetid, er bedre korrespondanser og reisegaranti ved forsinkelser, forbedringer som etterspørres.
- Infrastrukturtiltak for kortere reisetid og økt kapasitet: Hvilke infrastrukturtiltak som skal til for å forbedre tilbudet.
- Prisivirkemidler: Vi har også undersøkt bruk av prisvirkemidler, og hvordan prisvirkemidler kan bidra til å oppnå ønsket effekt ved ulike innsatsnivåer.

Empiri og modellberegninger viser at kortere reisetid er den viktigste egenskapen som øker fjerntogtilbudets attraktivitet. Dette er også den dyreste å forbedre. Konkurranselatene mellom vei, luft og bane er mulig å påvirke gjennom prisvirkemidler. Jo bedre togtilbudet er, jo mindre behov for prisvirkemidler, og desto færre kunder velger å ikke reise på grunn av bruk av prisvirkemidler.

Fjerntogstrategien redegjør for ulike ambisjoner for rollen fjerntogene kan spille i en omstilling til et lavutslippssamfunn. Det er lagt til grunn tre ambisjonsnivåer for å synliggjøre både effekten av innsatsen, og hvilke tiltak og virkemidler som skal til for å oppnå denne.

- Ambisjonsnivå 1 har som mål å tilby et fjerntogtilbud som er pålitelig og kundeorientert. Ambisjonsnivået er relevant på kort sikt, og i en kontekst med begrensede investeringsrammer. Her inngår virkemidler og tiltak som gir en god kunde- og reiseopplevelse gjennom tiltak for bedre billettløsninger, sømløse reiser og økt komfort og tilrettelegging på selve reisen.
- Ambisjonsnivå 2 har som mål å gi et tilbud som er relevant for alle kundegrupper. I dag er en stor del av kundene på fjerntogene på fritidsreiser, og fly dominerer i endepunktsmarkedet. Strategien ser på hva som skal til for å konkurrere med fly i større grad, og være et aktuelt tilbud for tjenestereiser på ut- eller hjemreise.
- Ambisjonsnivå 3 viser hva som skal til for at tog blir et foretrukket reisemiddel. Foretrukket er her definert ved at over halvparten av endepunktsmarkedet vil velge tog. Ambisjonsnivået er undersøkt for et utvalg av strekingene, og vil her representere en tenkt utvikling med lang tidshorisont.

Godsstrategien er strukturert rundt fire fokus- og tiltaksområder:

- **Infrastruktur og kapasitet:** Utvikling av jernbaneinfrastrukturen i NTP-korridorene er analysert ved hjelp av ulike indikatorer, og det gis en korridorspesifikk anbefaling for videre trinnvis utvikling. Strekningskapasitet må sees i sammenheng med terminalkapasitet, og strategien belyser derfor også terminaltiltak.
- **Marked og rammebetingelser:** Episoder med langvarig driftsstans har påført togoperatørene store tap de siste årene. Jernbanedirektoratet utreder mulighetene for å innføre faste kompensasjonsregler ved langvarig, uforutsett driftsstans knyttet til ekstremvær, innenfor rammene av europeisk lovgivning. Målet er å kunne gi togoperatørene økt forutsigbarhet og raskere kompensasjonsutbetalinger ved episoder med langvarig driftsstans. I godsstrategien anbefales også videre utredning av støtte i forbindelse med kjøp eller leie av nye lokomotiver.
- **Samfunnssikkerhet og beredskap:** I utredningen er disse korridorene utpekt som viktige for militær mobilitet: Narvik–Torino, Trondheims-området–Sundsvall, Oslofjorden–Hallsberg. Korridorenes betydning for militær mobilitet og sivil beredskap inngår i prioriteringen i utredningen.
- **Teknologi:** Teknologisk utvikling og innovasjon medfører et potensiale for å redusere kostnadene for godstransport på bane. Noen teknologiske løsninger kan bransjeaktørene selv ta i bruk. På andre områder kan det være behov for statlig involvering, særlig i form av regulatoriske endringer. Jernbanedirektoratet vil følge opp uløste særnorske/særnordiske tekniske utfordringer.

Arbeidet bygger på den gjeldende NTP-porteføljen. De prioriterte tiltakene i NTP 2025–2036 gir et godt grunnlag for å møte forventet etterspørsel etter gods på bane på lengre sikt. På flere av relasjonene er det behov for ytterligere tilrettelegging mot 2050.

Godsstrategien er bygget opp rundt et sammenlikningsalternativ og tre strategiske ambisjonsnivåer for de ulike godstransportkorridorene.

BLK, KON og BYU har gitt innspill som er innarbeidet i høringsuttalelsen.

Vedtakskompetanse:

I henhold til delegert fullmakt (Byrådets vedtak av 03.07.2001, sak 1360, jf. bystyrets vedtak av 30.05.2001, sak 218) er myndighet til å gi høringsuttalelse på vegne av Oslo kommune delegert til byrådene i saker som ikke er av prinsipiell betydning. Denne saken vurderes å være av en slik karakter at byråd for miljø og samferdsel kan gi uttalelse.

Vedtak / Oslo kommunes høringsuttalelse:

Oslo kommune har valgt å avgi én høringsuttalelse til de tre utredningene fordi de omhandler ett og samme jernbanenett. Aktuelle tiltak for hver av dem griper inn i hverandre, ulike togtyper kan ha nytte av de samme tiltakene, og midlene til all jernbane prioriteres samme sted.

Oslo kommune legger til grunn at staten vil fullføre de prosjektene som allerede ligger inne i NTP 2025–2036 med oppstart i første seksårsperiode.

I Oslo og Akershus er det en felles ambisjon, forankret i regional plan og byvekstavtalen, at transportveksten skal håndteres gjennom økt andel gange, sykkel og kollektivtransport. Parallelt med Jernbanedirektoratets utredningsarbeid pågår en oppdatering av regional plan for areal og transport i regi av Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, og det er nylig gjennomført en helhetlig T-baneutredning i regi av Ruter. Samtidig har staten varslet oppstart av reforhandlinger av byvekstavtalen for Oslo-området. Det er avgjørende å utnytte kunnskapsgrunnlaget på tvers av prosessene, slik at virkemidler og prioriteringer kan vurderes i sammenheng. Videre utvikling av mobilitetsinfrastrukturen må bygge på den regionale areal- og transportstrukturen og bidra til en mest mulig effektiv utnyttelse av regionens arealer og samlede transportressurser.

Oslo kommune mener at staten bør prioritere jernbanen høyere. Den binder sammen hovedstadsregionen og bidrar sterkt til at den fungerer som ett storbyområde og en felles bo- og arbeidsmarkedsregion, og jernbanen bidrar både i et klima-, miljø- og fremkommelighetsperspektiv. Med forventet befolkningsvekst i hele regionen, blir forbindelseslinjene desto viktigere. Men for at passasjerer og godstransportører skal velge toget, må punktligheten og påliteligheten være høyere enn i dag. Folk slutter å velge toget dersom det gjentatte ganger ikke kommer som avtalt. Vedvarende, forutsigbar og tilstrekkelig finansiering av vedlikehold og reinvesteringer i jernbaneinfrastrukturen, også med hensyn til klimasårbarhet, må derfor gis høyeste prioritet.

Etter vedlikehold og fornyelse av eksisterende infrastruktur, prioriterer Oslo kommune en ny jernbaneforbindelse mellom Oslo S og Lysaker – foreløpig kalt Rikstunnelen. Vi legger vekt på at Rikstunnelen vil øke både driftsstabiliteten og kapasiteten for hele Østlandet, ikke bare for Oslo. Denne prioriteringen innebærer at større korridorvise utbygginger prioriteres først etter, eller samtidig med, Rikstunnelen.

Vi har merket oss at planlegging av Rikstunnelen ikke er påbegynt, og at både planlegging og bygging kan ta svært lang tid. Etter Kollektivstudiens anslag vil vi befinne oss godt ute på 2050-tallet før det første toget kan kjøre på strekningen. Dette er svært lang tid, ikke bare på bakgrunn av hva behovet vil være i 2050, men også på bakgrunn av at kapasiteten nesten har nådd taket allerede i dag, og at trafikken på hele Østlandet rammes hver gang det forekommer feil på dagens strekning. I Jernbanetalen som samferdselsminister Jon-Ivar Nygård holdt 13. januar 2025 het det at «I ny NTP har vi prioritert planlegging og anleggsstart for en ny rikstunnel, som kan stå ferdig på begynnelsen av 2040-tallet». På ett år er Rikstunnelens forutsatte ferdigstillelse dermed utsatt med ti år. Det er ikke akseptabelt. Rikstunnelen kan naturligvis realiseres langt raskere, hvis reelle planprosesser allerede nå igangsettes og finansieres. Ambisjonen i gjeldende NTP om ferdigstillelse tidlig på 2040-tallet bør opprettholdes, og planleggingen bør prioriteres slik at dette lar seg gjøre. Oslo kommune vil som arealmyndighet gjerne bidra til å forkorte tiden planleggingen av Rikstunnelen tar. Tidlig involvering av Oslo og andre aktører i planprosessen kan bidra til dette.

Manglende avklaring av Rikstunnelen påvirker også utbyggingen av Skøyen som viktig byutviklingsområde. Bane NOR vil ha 30 meter byggegrense mot nord til et ev. fremtidig spor og har derfor fremmet innsigelse til områdeplanen. Oslo kommune mener dette må løses i tunnel. Et nytt spor nord for dagens spor vil vesentlig begrense utbyggingspotensialet for sentrale attraktive utbyggingsområder og berøre bevaringsverdig bebyggelse.

Oslo kommune støtter planene for mer gods på bane, men for at dette skal være realistisk, må driftsstabiliteten på jernbanen være høyere. Derav også vår prioritering av vedlikehold og fornyelse av eksisterende infrastruktur nevnt over. Det er behov for å se nærmere på en helhetlig regional struktur og avklare fremtidige arealbehov for gods- og logistikkvirksomhet. Dette forutsetter tett samarbeid og samordning på tvers av aktører og forvaltningsnivåer.

Godsstrategi for jernbanen peker på at Oslo–Gøteborg/Sør-Sverige-korridoren er Norges korteste forbindelse til Sentral-Europa. Jernbanen har derfor stor betydning, særlig i et nærings- og konkurransekraftperspektiv. Bedre kapasitet og regularitet på forbindelsene mot Sverige, Danmark og videre til kontinentet vil kunne styrke næringslivets tilgang til europeiske markeder, og bør ses i sammenheng med grønn omstilling, forsyningssikkerhet og Norges konkurransekraft.

Oslo kommune understreker viktigheten av jernbanens fortrinn i lys av de senere års sikkerhetspolitiske endringer. Jernbanedirektoratet bør ha tett kontakt med Forsvaret og legge vekt på deres behov i prioriteringen av nye jernbaneanlegg og ved anskaffelse av togmateriell.

Oslo kommune støtter Fjerntogstrategiens vurdering av at fjerntogtilbudet kan bidra til omstilling til lavutslippssamfunnet, og at innsatsen bør konsentreres der måloppnåelsen er størst. Likevel vil vi påpeke at ambisjonsnivået som helhet synes for lavt. Utviklingen av fjerntogtilbudet bør ses i sammenheng, og i sammenheng med behovet for godsfremføring på jernbane. Følgelig bør staten etablere en samlet satsing på fjerntog, inkludert nattog. I tillegg til forbindelser til de andre store byene i Norge og mellomliggende byer/tettsteder og distrikter, er Oslo også opptatt av gode jernbaneforbindelser til våre naboland, og spesielt til Gøteborg (København) og Stockholm. Strekningene Oslo–Hamburg og Oslo–Stockholm er en del av det transeuropeiske transportnettverket (TEN-T) og inngår i Scandinavian-Mediterranean-korridoren. Forbindelsene Oslo–Gøteborg og Oslo–Stockholm omtales som strategiske flaskehalser. Raskere togforbindelser til Gøteborg og Stockholm kan styrke regionen ved å gi bedre internasjonale forbindelser, og – i tilfellet Stockholm – også bedre innenriksforbindelse videre mot Nord-Norge. Dette kan samtidig bidra til mindre fly- og veitrafikk. Mens store deler av Østfoldbanen mot Gøteborg er utbygget eller planlagt utbygget, bør det være et betydelig potensial for en tilsvarende satsing mot Stockholm. Staten bør derfor utarbeide en konseptvalgutredning for jernbanestrekningen Oslo–Stockholm.

Dyrere flybilletter fremmes som et virkemiddel for å få flere til å velge toget. Dette kan ved første øyekast synes positivt i et miljøperspektiv, men økonomiske og andre konsekvenser er ikke utredet i denne sammenheng. For reisende mellom de store byene, og ikke minst for et velfungerende næringsliv, er effektiv tidsbruk og forutsigbarhet vesentlig. Før et slikt virkemiddel eventuelt kan bli aktuelt, vil det være nødvendig med både en grundig utredning og en åpen debatt. Det er svært mange som allerede i dag ønsker å reise meg tog, men på strekningene mellom de store byene er punktligheten og regulariteten for lav til at det kan vurderes som et fullstendig forutsigbart alternativ til fly. Billettprisene på jernbanen er også høye, gitt at passasjerene må ta høyde for et ustabil tilbud. Det bør være aller øverste prioritet å gjøre jernbanen til et konkurransedyktig og forutsigbart tilbud. Da er det grunn til å anta at mange av seg av seg selv vil benytte tog fremfor å fly.

Kollektivstudie for Østlandet handler i all hovedsak om tog og mating til tog, og i mindre grad om hvordan vi kan dekke det totale behovet for et offentlig transporttilbud i fremtiden. I studien er

det utredet to matestrategier som vil føre til vekst i antall togreiser. Én strategi tar utgangspunkt i dagens potensial (middels innsats), mens den andre legger opp til en mer omfattende satsing på mating til tog (høy innsats). Vi støtter at mating utnytter kapasiteten i systemet bedre og gir en tydeligere rolledeling mellom buss og tog. Flere av knutepunktene og byttepunktene som listes opp under punkt 3.4 ligger svært nær hverandre, slik som f.eks. Hauketo og Holmlia. Vi mener det er fornuftig å differensiere mellom lokale og regionale knutepunkter. I henhold til Ruters strategi for mobilitetstilbudet, er Holmlia et lokalt knutepunkt, mens Hauketo har potensiale til å bli et regionalt knutepunkt med økt mating.

Kollektivknutepunktene, som Oslo S, Lysaker og Bryn/Helsfyr, håndterer en betydelig andel av reisene i regionen og er avgjørende for robustheten i transportsystemet. Det er nødvendig med både statlig og lokal innsats, og samordning mellom forvaltningsnivåene, for å oppnå gode løsninger i knutepunktene. Det ligger et potensial i økt bruk av bussmating til høyfrekvente skinnegående tilbud, supplert med direktebusser der kapasitetshensyn eller bytteulemper tilsier det. Dette innebærer at framkommelighet for kollektivtransport fram til knutepunktene må prioriteres, og at det sikres tilstrekkelige arealer til holdeplasser, snumuligheter og reguleringsplasser for buss. Innenfor selve knutepunktene bør areal til kollektivtrafikk, gange og sykkel prioriteres.

I det videre arbeidet bør det også vurderes om matestrategien slik den er presentert i studien, er realistisk, siden det er pekt ut flere knutepunkter der det er lite potensial for økt mating. Det må i tillegg tydeliggjøres hvor avgjørende det er med tilstrekkelige arealer og god framkommelighet i og rundt knutepunktene for at et økt matetilbud faktisk skal kunne gjennomføres.

Jernbanesektoren har en sentral rolle som arealeier og forvalter av knutepunktsområder. Hvordan bil- og sykkelparkering lokaliseres, utformes, reguleres og prises, påvirker framkommelighet, trafiksikkerhet, reisevalg, bomiljø, folkehelse og byliv. For innfartsparkering i tilknytning til skinnegående transport bør målet være at den lengste delen av reisen gjennomføres med kollektivtransport. Innfartsparkering bør i hovedsak lokaliseres utenfor sentrumsområdene. Vi støtter derfor at innfartsparkering er egnet ved få stasjoner i Oslo. Oslo kommune ser at det i regionen Oslo og Akershus er behov for utstrakt samarbeid for å samordne parkeringstilbud ved stasjoner og holdeplasser.

Det er behov for en tydeligere og mer helhetlig aktørstruktur i utviklingen av knutepunkter. Ønsker og behov i knutepunktene bør vurderes, avveies og prioriteres ut fra en helhetstankegang. Vurderingene bør blant annet inkludere forventninger knyttet til utbygging, byliv, bruk av gater og andre byrom, ulike typer aktiviteter og transportfunksjoner. Ansvar og budsjetter for ulike funksjoner og transportformer er i dag fordelt på flere aktører, noe som tidvis fører til suboptimalisering. Når ansvaret er fragmentert, risikerer vi at hver aktør kun ser sitt eget ansvarsområde, og ikke hvordan de overordnende målene for regionen samlet sett kan nås på best mulig måte. Oslo kommune mener det bør avklares hvilken aktør som har det overordnende ansvaret for prioriteringer i utvikling av de enkelte knutepunktene. Det bør vurderes om en mer samlet og entydig ansvars plassering vil gi en bedre styring og helhet i utviklingen av knutepunktene.

Oslo kommune ber om at staten gjennom jernbanesektoren tar et større ansvar for å nå nullvekstmålet i de store byområdene. Jernbanen har betydelige konkurransefortrinn mot andre

transportformer både i de store byområdene og i regionene rundt, og er en helt nødvendig del av en fremtidig trafikkavvikling. For å gi den samlede kundemassen det beste kollektivtransport tilbudet, er det avgjørende med et godt samarbeid mellom tog og andre transportformer, særlig fylkeskommunal kollektivtrafikk. Da er det viktig at jernbanesektoren bidrar både gjennom utvikling av effektive knutepunkt og legger til rette for mating fra buss, og gjennom takstsamarbeid. Jernbanen er for viktig til at fylkeskommunene alene kan bære dette ansvaret.

Jernbanen er viktig for våre innbyggere, næringsliv og tilreisende. Oslo kommune ber derfor om at Jernbanedirektoratet samarbeider tett med kommunen og Ruter om den videre utviklingen av jernbanetilbudet.

Marit Kristine Vea

byråd



OSLOREGIONENS INNSPILL TIL JERNBANEUTREDNINGER – JERNBANETILBUD MOT 2050

Vedtatt i interessepolitisk utvalg 15.06.2026



1. Innledning

Osloregionen interkommunalt politisk råd (IPR) viser til utredninger fra Jernbanedirektoratet som ble levert Samferdselsdepartementet 1. april 2026, etter oppdrag fra Samferdselsdepartementet gitt i brev av 25. juni 2024. Osloregionen IPR takker for invitasjonen til å gi innspill til høring om jernbaneutredningene *Kollektivstudie for Østlandet, Fjerntogsstrategi og Godsstrategi for jernbanen*.

Osloregionen IPR er et strategisk samarbeid som består av 62 kommuner, inkludert Oslo kommune og medlemmer i alle østlandsfylker. Regionen har til sammen 2,17 millioner innbyggere. Kommunene i hovedstadsregionen har samlet seg som Norges største interkommunale politiske råd for å samarbeide om felles utfordringer og muligheter med visjon om å være en bærekraftig og internasjonal konkurransedyktig region. Osloregionen IPR sine mål er:

- Å bli et lavutslippssamfunn mot 2050
- Å ha en flerkjernet utvikling, basert på lokale fortrinn
- Å ha en attraktiv hovedstadsregion for næringsetablering, investering og kompetent arbeidskraft

For å nå disse målene er et effektivt og klima- og miljøvennlig transportsystem avgjørende. Jernbanen er ryggraden i transportsystemet i Osloregionen.

Innledningsvis vil Osloregionen IPR komme med merknader som gjelder på tvers av de tre utredninger, før vi gir merknader til hver enkelt utredning.

2. Sammendrag – hovedmomenter Osloregionens merknader

- **Behov for synteserapport.** Det bør gjøres en vurdering av transportpolitiske mål på tvers av de tre utredningene og samfunnsøkonomisk nytte, herunder kombinert nytte (kollektiv, fjerntog, godstog) for flere av jernbanestrekningene.
- **Osloregionen støtter Jernbanedirektoratets anbefaling om ny Rikstunnel**
 - Rikstunnelens betydning for fjerntog og godstog burde vært tydeligere. Begrunnelsen for rikstunnel er i hovedsak knyttet til kollektiv, men er også avgjørende for fjerntog og godstransport.
 - Framdriftsplan for ny Rikstunnel må kortes ned. En ferdigstilling på 2050-tallet er ikke akseptabelt. Ambisjonen i gjeldende NTP om å ferdigstille Rikstunnelen i første del av 2040-tallet bør opprettholdes. Planlegging av ny Rikstunnel må igangsettes, der det også gjøres vurderinger av hvordan de ulike fasene i prosjektet kan gjennomføres raskere.
- **Fremdrift på andre jernbaneprosjekter**, samtidig som igangsetting av *ny Rikstunnel*. Planlegging, forberedelser og utbygging av andre viktige jernbane-prosjekter må skje parallelt, og kan ikke vente til ny tunnel er gjennomført. Disse hensynene må vurderes nærmere i den videre prioriteringen og planleggingen.
- **Bredere vurdering av forsvar, samfunnssikkerhet og beredskap etterlyses**, inkludert betydning av ny Rikstunnel.
 - Osloregionen ber om at mulighetene for styrkede øst-vest-forbindelser utredes nærmere, både av hensyn til godstransport, internasjonale forbindelser, forsvar og beredskap.
- **Jernbanens betydning som del av kollektivtilbudet i Osloregionen**
 - Får ikke godt nok fram utfordringer med et fragmentert kollektivsystem, med svakt samspill mellom buss og tog, inkludert på tvers av fylkesgrenser.
 - Reisesstrømmer til og fra Oslo er styrende for kapasitet og togtilbud. Viktig å også få frem betydningen av et kollektivtilbud som møter behov til næringslivet på hele Østlandet, noe som også vil gi økt nytte av investeringene.
- **Helhetlig vurdering av fjerntog som også har nytte for gods og som kollektivforbindelse**
 - Nytteverdi av transportkorridorer (f.eks. Oslo – Bergen) må vurderes helhetlig som et jernbanesystem, ikke isolert som fjerntog, bør vurderes også ut fra nytte for godstransport og som kollektivforbindelse.
 - Osloregionen IPR støtter vurdering fra Jernbanedirektoratet om gjennomføring av konseptvalgutredning (KVU) på norsk side av korridoren Oslo-Stockholm.
 - Selv med ny trasé Oslo-Stockholm vil Kongsvingerbanen og Värmlandsbanan spille en sentral rolle i dagens og framtidens transportsystem, inkludert forsvar- og beredskapshensyn.
- **En mer helhetlig og offensiv godsstrategi**
 - Det er behov for multimodal tilnærming med tydelige mål, sterkere internasjonalt fokus og forpliktende satsinger på grensekryssende transport
 - Dagens ensidige satsing på Alnabru er utilstrekkelig; det trengs flere terminaler, bedre analyser av godsstrømmer og en tydelig plan

3. Generelle og overordnede merknader

Osloregionen IPR mener det var positivt at Samferdselsdepartementet i juni 2024 ga oppdrag til Jernbanedirektoratet om utredninger med leveransefrist april 2026. Det er avgjørende med grundige utredninger og vurderinger av utviklingen av jernbanen fremover, særlig i den raskest voksende regionen i Norge, der ca 40 % av Norges befolkning bor. Statistikken viser at 8 av 10 togreiser i Norge er på lokal- og regiontog i Osloregionen.

Samtidig vil vi vise til at utredningsarbeidet i liten grad har involvert kommunene. Styret i Osloregionen etterlyste i mai 2025 bedre involvering av berørte kommuner i utredningsarbeidet. På bakgrunn av dette har det vært gjennomført informasjonsmøter med Jernbanedirektoratet om utredningsarbeidet. Det ble også i samarbeid med Jernbanedirektoratet gjennomført et webinar i juni 2025 og seminar den 8. april 2026 om utredningene. Osloregionen IPR er positive til Jernbanedirektoratets oppfølging på bakgrunn av vår henvendelse, men mener at dette burde vært tydeligere inkludert i oppdragsbrevet fra departementet i juni 2024.

Nedenfor er det merknader til noen tverrgående tema.

3.1. Behov for synteserapport – sammenheng mellom utredningene

I oppdraget fra SD er det påpekt at de tre utredningene skal ses i sammenheng. Osloregionen IPR etterlyser at disse arbeidene i større grad burde vært sett i sammenheng. Den mest effektive utnyttelsen av jernbanenettet totalt sett bør vurderes, til persontransport og godstransport, og for fjerntog og kollektivtransport som også inkluderer samspillet tog-buss.

Osloregionen IPR etterlyser en synteserapport, der man ser sammenhengen mellom de tre utredningene. En slik synteserapport ville også trekke frem noen overordnede vurderinger og anbefalinger som gjelder på tvers av de tematiske utredningene og koblet til transportpolitisk mål, som behov for ny Rikstunnel, vurderinger om forsvar, samfunnssikkerhet og beredskap, samt vurderinger knyttet til forhold som verdiskaping, klima, miljø og natur.

3.2. Prioritering ny Rikstunnel og fremdrift på øvrige jernbaneprosjekter

Osloregionen støtter Jernbanedirektoratets anbefaling om at bygging av Rikstunellen må ha høyeste prioritet. Vi mener også at den må fremskyndes i tid, se også kapittel 4 nedenfor. Samtidig understreker vi at det må legges til rette for parallell fremdrift i planlegging og realisering av også andre jernbaneprosjekter. Dette er tiltak som styrker fjerntog, kollektivtrafikk og godstransport. Det må vurderes nye tiltaksforbedringer i korridorene, som svarer på utfordringsbildet og transportbehov.

Samtidig må det vurderes og sikres fremdrift i planlegging og forberedelser til utbygging av andre viktige jernbaneprosjekter parallelt, disse kan ikke vente til Rikstunellen er gjennomført. Det bør bl.a. sees på hvilke prosjekter som kan realiseres uavhengig av Rikstunellen f.eks. gjennom endringer i signalanlegg, ruteendringer, endringer i endestopp (f.eks. bytter i utkant av Oslo). Ikke minst bør det vurderes å parallelt kapasitetsforsterke omkringliggende banestrekninger som kan avlaste og skape økt redundans i Oslo-navet. I et beredskaps, - og sikkerhetsperspektiv er det nødvendig å sikre flere transportårer inn/ut av Norges med befolkede områder.

3.3. Vurdering – Forsvar, samfunnssikkerhet og beredskap

Osloregionen viser til at Regjeringen har inkludert et nytt mål om motstandsdyktighet og forsvarsevne i målstrukturen for NTP 2029-2040. Vurderinger samfunnssikkerhet og beredskap i jernbaneutredningene er først og fremst gjort i utredning om *Godsstrategi for jernbane*. Jernbanen er et avgjørende element i beredskapsarbeidet, særlig i den tetteste befolkede delen av landet. Osloregionen ber om at vurderinger av forsvar og totalforsvarsevne får en bredere tilnærming i den videre oppfølging av jernbanetilbudet mot 2050 og som en del av arbeidet med NTP 2029-2040, ikke kun som del av godsstrategi for bane. Osloregionen ber om at mulighetene for styrkede øst-vest-forbindelser utredes nærmere, både av hensyn til godstransport, internasjonale forbindelser, forsvar og beredskap.

Kongsberggruppen og Raufoss er Norges viktigste aktører for produksjon av forsvarsmateriell. I jernbaneutredningen vektlegges transport av forsvarsmateriell på tvers av landegrensene, mot Sverige. Dersom denne transporten skal gå gjennom Oslo og Rikstunnelen stilles det spørsmål til om dette er optimalt ut fra en beredskapsmessig vurdering. Osloregionen ber om grundigere vurderinger av dette forholdet og muligheter knyttet til eksisterende jernbanenett i vest -øst-aksen nord for Oslo.

3.4. Vurdering – måloppnåelse klima- og miljø

Det vises til målstruktur for NTP og målet *Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål*. Hvilke grep som skal til for å nå Norges klima- og miljømål må også vurderes på tvers av fjerntog, gods og kollektivt, samt i sammenheng med knutepunktsutvikling og utbygging av gang- og sykkelveier og fremkommelighet for kollektivtransport.

3.5. Vurdering - samfunnsøkonomisk nytte

Utredningene gir et godt faglig grunnlag, men oppsplitting i tre utredninger gir ikke en helhetlig oversikt over prosjektenes samfunnsnytte opp mot kostnader. Osloregionen vil understreke behovet for at når det skal gjøres prioriteringer i kommende NTP må samfunnsøkonomisk nytteverdi vurderes på tvers for:

- å løse behov for kollektivtransport,
- å øke jernbanens konkurransekraft mot fly (rolle som fjerntog)
- sivil godstransport
- beredskap inkl. forvarets behov.

I Osloregionen har jernbanen kombinert nytte for flere av jernbanestrekningene som både er viktige kollektivforbindelser mellom hovedstaden og de mindre byene i regionen og har rolle som fjerntogtraseer.

Jernbanedirektoratet har en gjennomgang av *ikke-prissatte virkninger og forhold utenfor den samfunnsøkonomiske analysen* i kollektivstudien (kapittel 7.3.). Her nevnes arealbrukseffekter og mindre arealbeslag ved redusert behov for veiinvesteringer. Osloregionen vil her etterlyse at man som en del av vurderinger og må belyse virkninger på natur og miljø. Vi kan ikke se at det er eksplisitt nevnt i denne utredningen.

4. Merknader ny Rikstunnel

Osloregionen IPR mener det er svært positivt at Jernbanedirektoratet er tydelig i sin anbefaling om realisering av ny Rikstunnel, som det viktigste tiltaket for å sikre kapasitet, robusthet og pålitelig togtilbud. Vi støtter videre at forprosjektfasen må iverksettes raskest mulig.

Osloregionen IPR mener at framdriftsplan for ny Rikstunnel må kortes ned. En ferdigstilling på 2050-tallet er ikke akseptabelt. Her kan det minnes om at Gardermobanen ble bygget på 6 år. Ambisjonen i gjeldende NTP om å ferdigstille Rikstunnelen i første del av 2040-tallet bør opprettholdes. Planlegging av ny Rikstunnel må igangsettes så raskt som mulig, der det også gjøres grundige vurderinger av hvordan korte ned de ulike fasene i prosjektet.

Vi vil påpeke følgende utfordringer for folk og næringsliv i nåværende situasjon:

- Eksisterende tunnel er overbelastet og gir hyppige forsinkelser, mange innstillinger og stor uforutsigbarhet for reisende og næringsliv.
- Kapasitetsbegrensningene hindrer videre utvikling av lokal- og regiontogtilbudet i en region der over 40 % av landets befolkning bor, og med forventet stor befolkningsvekst.
- Fjerntogtilbudet er for dårlig og vanskelig å videreutvikle.
- Det er vanskelig å kjøre flere fjerntogavganger og koordinere gode overgangstider.
- Driftsstans og forsinkelser i godstransporten har store økonomiske konsekvenser

Når det gjelder Forsvar og sivilberedskap vil vi fremheve utfordringer ved at dagens tunnel utgjør en kritisk sårbarhet i nasjonal transportinfrastruktur, både for forsvar og sivilberedskap. Videre svekkes Norges evne for transport av befolkning, forsvarsmateriell og -personell i fred, krise og krig.

For klima og natur vil vi fremheve at dagens tunnel med begrenset kapasitet og feil, fører til at person- og godstransport ikke overføres fra vei og fly til bane, noe som reduserer muligheter for at Norge når sine mål på klima, miljø og natur. Som følge av befolkningsveksten på Østlandet vil økt biltrafikk gjøre at man ikke når nullvekstmålet i byområdene.

Osloregionen mener at det må bli tydeligere at ny Rikstunnel er et prosjekt som har nasjonal betydning. Analyser og vurderinger av ny Rikstunnel er del av utredningen *Kollektivstudie for Østlandet*. Dette kan tolkes som at prosjektet kun har betydning for kollektivtransport på Østlandet. Osloregionen IPR etterlyser at betydningen av ny rikstunnel også blir adressert for godstransport, fjerntogtilbudet, og ikke minst betydningen for forsvar, samfunnssikkerhet og beredskap.

Vi vil også henvise til at Styret i Osloregionen IPR i styremøte 13. mai 2026 vedtok et [politisk håndnotat som oppsummerer «Hvorfor ny Rikstunnel»](#).

5. Merknader Kollektivstudie for Østlandet

Osloregionen IPR vil innledningsvis knytte kommentar til at kollektivstudien har et for ensidig fokus på transport til og fra Oslo. Et sentralt mål i Osloregionen IPR sin strategi er å ha en flerkjernet utvikling, basert på lokale fortrinn. I Osloregionen er det mange attraktive byer og sterke kompetansemiljøer.

Jernbanen er ryggrad i transportsystemet som binder bolig- og arbeidsmarkedene tettere sammen. Selv om reisestrømmer til og fra Oslo er styrende for kapasitet og togtilbud, er det viktig å få frem betydningen av å stimulere til motstrøms pendling som også vil gi økt nytte av jernbaneinvesteringene. Det er også behov for å styrke transportkorridorer og kollektivtilbudet på tvers i hovedstadsområdet. Flere kommuner og delregioner i Osloregionen opplever et fragmentert kollektivsystem med for svakt samspill mellom buss og tog. Det må etableres bedre samspill mellom buss og tog på tvers av fylkesgrenser.

Tilrettelegging for gående og syklende rundt togstasjoner og andre kollektiv-knutepunkt som styrker kundegrunnlaget og trafikanntnytt til jernbanen bør også sees på i sammenheng. I dag er det en utfordring for Osloregionen at mange mindre byområder rundt Oslo genererer veitrafikk inn til hovedstaden. For å lokke flere pendlere til å reise kollektivt til Oslo, og i og mellom regionens øvrige byer, bør det inn mot NTP utredes samlede tiltakspakker hvor det sees på samlet effekt av tiltak innen jernbane, fremkommelighet for buss, tilrettelegging for gående og syklende og byutviklingsmidler til mindre byområder.

Osloregionen mener det er bra at studien belyser takst- og billettintegrasjon som virkemidler i et helhetlig løft for kollektivsystemet. Det er viktig å følge opp med bedre overganger mellom tog og buss på knutepunktene, bedre tilrettelegging for sykkelparkering, pendlerparkering, billettregimer og prisnivå på billetter, og som også fanger opp fritidsreiser.

Videre er det også avgjørende at kollektivknutepunktene blir godt integrert i øvrig by- og sentrumsutvikling. Knutepunktene må også bli et sted der det er godt å oppholde seg for myke trafikanter, og der transporttilbud, arealbruk og god by- og stedsutvikling ses i sammenheng. Vi ser det som positivt at kollektivstudien trekker opp behovet for å sikre kvalitet og punktlighet i alle ledd i mobilitetskjeden, for å ivareta kvalitetene i samspillet mellom ulike transportmidler.

[Osloregionen har tidligere gitt uttalelse av betydningen av jernbane som del av kollektivtilbudet.](#) Her etterlyser vi at staten tar et større ansvar for jernbanen som den statlige delen av kollektivtilbudet i regionen. Vi ber særlig om at regjeringen sikrer at endringer i rutetilbudet skjer i dialog med berørte kommuner. Det finnes flere eksempler på at slike endringer er gjennomført uten nødvendig involvering, noe som har ført til at jernbanetilbudet enten forsvinner eller blir vesentlig svekket, også der ny infrastruktur og dobbeltspor er etablert.

Osloregionen ber også om grundigere vurderinger av muligheter knyttet til eksisterende jernbanenett i vest-øst-aksen nord for Oslo. Korridoren med Gjøvikbanen og tverrforbindelse Roa-Hønefossbanen, er den korridoren inn mot Oslo som er minst utviklet og som er svakest behandlet i de tre utredningene. Denne har potensiale for kollektivreisende, godstransport og koblingen og økt robusthet mot Ringeriksbanen-Bergensbanen.

6. Merknader Fjerntogstrategi

I kapittel 3 over gir vi merknader om betydning av ny Rikstunnel. Vi mener at betydning av ny Rikstunnel for fjerntogtilbudet burde fått en bredere omtale i fjerntogstrategien. En tidligere ferdigstilling av ny Rikstunnel vil innebære raskere tilbudsforbedringer og realisering av gevinster av reisetidsreduksjoner på fjerntog, noe som vil øke konkurransekraften til tog versus flyreiser. Dette vil være bra for de reisende og ha en positiv klimagevinst.

Som nevnt over savner Osloregionen en synteserapport som løfter samfunnsøkonomisk nytte av prosjektene på tvers av de tre utredningene. I Osloregionen har flere av jernbanestrekningene jernbanen kombinert nytte som både fjerntogtraseer, for gods og som kollektivforbindelser. Et av eksemplene er Oslo-Bergen som løftes fram av Jernbanedirektoratet som den fjerntogtraseen som har størst potensiale til å få flest reisende til å velge tog fremfor fly. I den samfunnsøkonomiske analysen av prosjektet er det presisert at den Nye Bergensbanen også vil ha viktig nytte som regiontog, kollektivtransport inn mot Oslo og Bergen og gods, men uten at dette er tatt med i den samfunnsøkonomiske analysen.^[1] Osloregionen vil understreke at Nye Bergensbanen (inkl. Ringeriksbanen), må vurderes som et sammenhengende transportsystem. Prosjektet vil som det fremgår av Kollektivstudien ha høy nytte for regiontrafikken i Osloregionen og langs hele strekningen mellom øst og vest, i tillegg til å gi nasjonale gevinster knyttet til kortere reisetid mellom Oslo og Bergen, overføring av trafikk fra fly til bane og økt kapasitet for godstransport. En tilnærming hvor hvert formål vurderes isolert, vil gi lavere måloppnåelse enn en koordinert utvikling av kapasitet, reisetid og robusthet i det samlede jernbanesystemet.

Osloregionen oppfordrer derfor til at det i videre arbeid fram mot NTP må legges vekt på hvilken samfunnsøkonomisk nytte hvert prosjekt har på tvers av de tre utredningene.

Osloregionen mener også at synergier mellom de ulike delprosjektene på fjerntogstrekninger bør komme tydelig frem. For noen av prosjektene er delstrekninger utredet og besluttet enkeltvis, mens den fulle samfunnsnyttens først oppnås hvis hele eller kombinasjoner av prosjekter bygges ut. Den fulle samfunnsgevinsten utløses først når hele prosjektet er ferdigstilt, f.eks. for Nye Bergensbanen. Videre er det viktig å se tiltak for å korte ned reisetid i begge ender av korridoren i sammenheng for at potensialet for konkurransekraft mot fly virkelig kan hentes ut.

Osloregionen IPR støtter vurdering fra Jernbanedirektoratet om gjennomføring av konseptvalgutredning (KVU) på norsk side av korridoren Oslo-Stockholm. Vi imøteser at det utarbeides en KVU i samarbeid med det svenske Trafikverket for å avklare ambisjonsnivå og trasévalg for strekningen Oslo-Stockholm.

Osloregionen IPR har tidligere spilt inn behovet for å vurdere finansieringsmodell av bygging av en ny trasé for Oslo-Stockholm-korridoren. Dette var ikke en del av utredningsoppdraget til Jernbanedirektoratet og derfor ikke drøftet i utredningen levert 1. april. Vi ber at det

^[1] Se s 18 i samfunnsøkonomisk analyse til fjerntogstrategien og figur 7 7-2 og 7 7.3 og 7.4 i oppsummerende merknader i Kollektivstudien for Østlandet.

vurderes om dette gir en mulighet for raskere realisering, fremfor tradisjonell finansiering over statsbudsjettet. Vi viser til det store markedspotensialet som denne strekningen har.

Fjerntogstrategien peker på begrenset utviklingsrom langs dagens trasé Oslo–Stockholm. Det er viktig å understreke at både Kongsvingerbanen og Värmlandsbanan spiller en sentral rolle i dagens og framtidens transportsystem. Oppgradering av disse banene vil kunne gi betydelige gevinster for regional mobilitet, godstransport og være viktig av forsvar- og beredskapshensyn.

7. Merknader Godsstrategi for jernbanen

Ny godsstrategi må se helheten i multimodal godstransport, med fokus på klimavennlige transport, fjerne flaskehalser, samt inkludere godsoverføringsmål for overføring av gods fra vei til bane og sjø. Det bør også gjøres en nærmere vurdering av hvordan jernbanen kan understøtte utviklingen av de nasjonale logistikkfunksjonene knyttet til Oslo lufthavn, herunder samspillet mellom luftfrakt, vegtransport og jernbane.

Banestrekningene mot Sverige er svært viktige for godstransporten, og må oppgraderes for å gi tilstrekkelig kapasitet. Godsstrategien anerkjenner Kongsvingerbanen og Solørbanens rolle i jernbanenettet og grensekryssende godstransport, men mangler forpliktende satsningsområder utover inneværende NTP. Godsstrategien burde få fram bedre betydningen av å se korridorene i en helhet for internasjonalt gods- og forsvarstransport, hvordan samarbeid over grensene på norsk og svensk side vektlegges spesielt. Det mangler en offensiv Europa-strategi med plan for vekst i godstransport til kontinentet, og strategien har ingen dedikerte investeringspakker for grensekryssende trafikk.

Det er viktig å utvikle strekninger som del av redundans i det helhetlige jernbanenettet, derigjennom også videreutvikling av grenbanene rundt Oslo da de er viktige både for person- og godstransport i fred, krise og krig.

Betydning av ny Rikstunnel for godstransporten

Det vises til merknader om ny Rikstunnel over. Ny Rikstunnel er svært viktig for godstransporten. Driftsstans og forsinkelser i godstransporten har store økonomiske konsekvenser. Ny Rikstunnel vil doble sporkapasiteten gjennom Oslo og gi økt kapasitet og forutsigbarhet for godstog, med redusert risiko for forsinkelser og avvik for næringsliv og logistikkaktører i hele landet.

Terminalstruktur

Osloregionens strategi for gods og logistikk mot 2040 anbefalte at det tilrettelegges for supplerende terminaler til Alnabru, i en nav-satellitt-struktur. Osloregionen mener at grunnlaget for den statlige beslutningen i gjeldende NTP om godsterminalstruktur i Oslofjordområdet om ensidig satsing på Alnabruterminalen frem mot 2040, må oppdateres og suppleres med flere scenarier for utvikling av gods- og logistikknæringen i regionen. Godsoverføringsmålet krever flere terminaler i regionen.

Godsstrategien er tydelig på at dagens terminalstruktur svekker jernbanens konkurranseevne, og at Alnabru har kapasitetsutfordringer. Herunder er supplerende terminaler nevnt (Sørli, Kopstad, Vestby, Granli m.fl.). Det er imidlertid ingen analyse av hvilke godsstrømmer som

kan flyttes ut, hvilke kriterier som gjør én terminal bedre enn en annen, samt operativ modell. Ofte legges dagens godsvolumer til grunn for fremtidige scenarier, men også «nye» terminaler vil kunne ha en rolle i fremtidens jernbanenett dersom en ser på hvilke tiltak som utløser nye godsforbindelser/ godspendler.

Skogs- og tømmerindustrien er viktig i Osloregionen og det må etableres en plan for hvordan den fremtidige terminalstrukturen for dette formålet skal etableres. Terminalstruktur for tømmer må konkretiseres i strategien.

ASKO sin utslippsfrie og autonome godstransport over Oslofjorden mellom Moss og Horten er et eksempel som aktualiserer en fornyet vurdering av terminalstrukturen som vil gi klimagevinster for hele regionen.

Høringsuttalelse til kollektivstudie for Østlandet

Fra: Prosjektgruppen Togring Viken Vest (Ringeriksregionen og Hadeland IPR)

Til: Jernbanedirektoratet

Innledning og overordnet vurdering

Det vises til Kollektivstudie for Østlandet utarbeidet av Jernbanedirektoratet, som gir et viktig og helhetlig kunnskapsgrunnlag for utvikling av kollektivtransporten fram mot 2050. Studien synliggjør tydelig at dagens kollektivsystem ikke har tilstrekkelig kapasitet, robusthet eller samordning til å håndtere framtidig etterspørsel, samtidig som det skal bidra til å nå nasjonale klima- og miljømål.

Studiens hovedgrep i stor grad konsentrert om Oslo-navet og radiale transportkorridorer. Dette innebærer at løsninger som i større grad styrker regionale sammenhenger og tverrgående forbindelser, i liten grad er vurdert. Dette gjelder Ringeriksregionen som til tross for å ligge tett opp mot Oslo, Bærum og Asker, pr i dag har svært dårlige kollektivforbindelser. Etter vår vurdering representerer dette en svakhet i kunnskapsgrunnlaget, særlig sett opp mot studiens egne mål om å styrke regionale bo- og arbeidsmarkeder og utvikle et mer helhetlig transportsystem.

Behov for å utnytte eksisterende skinneganger i Ringeriksregionen.

En mulighetsstudie på strekningen Hokksund–Hønefoss - Roa viser at regionen i dag er preget av lavere befolknings- og arbeidsplassvekst enn hva regionen er rigget for. Regionen preges av høy bilavhengighet med 1,9 biler pr husstand. En sentral forklaring er lange reisetider og begrenset kollektivtilbud, som svekker regionens attraktivitet for bosetting og næringsutvikling.

Et togtilbud på strekningen “Togring Viken Vest” vil være et viktig bidrag til å bedre kollektivtilbudet i regionen. Både interkommunalt politisk råd IPR Ringeriksregionen og Hadelandsregionen har sluttet seg til prosjektet og er derfor både eiere og styringsgruppe for “Togring Viken Vest”. Timesavganger på strekningen vil binde sammen Ringeriksregionen og Hadelandsregionen med Drammensregionen, Gjøvikbanen og Oslo-området. Dette vil styrke arbeidsmarkedsintegrasjonen, gi bedre mobilitet og bidra til mer balansert regional utvikling, i tråd med kollektivstudiens mål om enklere reisehverdag og sterkere regionale markeder.

Videre dokumenterer utredningen et betydelig potensial for etterspørsel, med om lag 290 000 til 417 000 årlige passasjerer, avhengig av frekvens og rutemodell. Dette viser at det finnes et reelt og konkret markedsgrunnlag for et slikt tilbud, også uten større investeringer i ny infrastruktur.

Bidrag til et mer robust og helhetlig transportsystem

Kollektivstudien fremhever behovet for økt robusthet og redundans, blant annet fordi dagens system er sårbart som følge av sterk avhengighet av én hovedkorridor gjennom Oslo.

Et togtilbud på strekningen Hokksund–Roa inngår som en naturlig del av en ringstruktur (Togringen Viken Vest), som vil kunne:

- gi alternative reiseruter ved avvik
- avlaste presset på Oslo-navet
- øke fleksibiliteten i transportsystemet

Videre bør utviklingen av Togringen Viken Vest ses i sammenheng med realiseringen av Ringeriksbanen (FRE16). Ringeriksbanen vil ikke bare gi kortere reisetider mellom Østlandet og Vestlandet, men også bidra til å styrke den samlede jernbanestrukturen på Østlandet. Sammen kan Ringeriksbanen og regionale togtilbud som Togringen Viken Vest legge grunnlaget for et mer sammenhengende, robust og framtidsrettet regiontogsystem, som styrker arbeidsmarkedsintegrasjonen, avlaster vegnettet og gir flere innbyggere tilgang til effektive og klimavennlige transportløsninger.

Dette er tiltak som direkte understøtter målsettingen om økt samfunnssikkerhet og beredskap i kollektivsystemet.

Samspill mellom buss og tog

Kollektivstudien peker tydelig på at en effektiv arbeidsdeling mellom buss og tog er avgjørende for å utvikle et attraktivt kollektivsystem, der toget fungerer som rygggrad og buss som matetilbud.

Utredningen for Hokksund–Roa viser at et slikt matetilbud er det mest realistiske alternativet, både operasjonelt og økonomisk. Det gir lavere tilskuddsbehov enn mer omfattende løsninger og kan etableres uten store inngrep i eksisterende togstruktur. Dette er i tråd med kollektivstudiens anbefalte utviklingsretning.

Samfunnsøkonomisk vurdering og sammenligning med Rikstunnelen

Kollektivstudien legger stor vekt på etablering av ny Rikstunnel som et sentralt tiltak for å sikre framtidig kapasitet, robusthet og fleksibilitet i jernbanesystemet på Østlandet. Dette er et viktig grep for å møte forventet trafikkvekst og redusere sårbarheten i dagens jernbanenett.

Samtidig viser studien at flere viktige gevinster knyttet til blant annet arealutvikling, beredskap, regional utvikling og styrkede bo- og arbeidsmarkeder i begrenset grad fanges opp i de samfunnsøkonomiske analysene. Dette gjelder både for større infrastrukturtiltak og for mindre, regionale tiltak.

På denne bakgrunn mener vi det er viktig at arbeidet med å utvikle jernbanesystemet på Østlandet omfatter både de store, strategiske investeringene og mindre, kostnadseffektive tiltak som kan gi betydelige regionale gevinster. Et togtilbud på strekningen Hokksund–Roa representerer et slikt tiltak. Tilbudet kan etableres med begrensede investeringer i ny infrastruktur og vil bidra til å styrke regionale forbindelser, bedre utnyttelsen av eksisterende jernbanenett og understøtte målene i kollektivstudien.

Statlig kjøp av persontransport

Utredningen viser at et togtilbud på strekningen Hokksund–Roa vil kreve offentlig tilskudd for å dekke driftskostnadene. Samtidig er tilskuddsbehovet for et matetilbud relativt moderat, og lavere enn for mer omfattende løsninger.

Dette tilsier at statlig kjøp av persontransport fremstår som et hensiktsmessig og målrettet virkemiddel for å realisere tilbudet. Et slikt tiltak vil kunne gi betydelige regionale gevinster uten behov for store investeringer i ny infrastruktur.

Konklusjon og anbefaling

Samlet sett vurderes det at et togtilbud på strekningen Hokksund–Roa vil være et realistisk og kostnadseffektivt tiltak som i større grad enn dagens analysegrunnlag synliggjør potensialet i regionale og tverrgående forbindelser. Tiltaket understøtter sentrale mål i kollektivstudien, blant annet knyttet til mobilitet, robusthet og bedre samspill mellom transportformer.

På denne bakgrunn anbefales det at Togringen Viken Vest og strekningen Hokksund–Roa inkluderes i det videre arbeidet med utvikling av togtilbudet på Østlandet, og at det legges til rette for statlig kjøp av persontransport som en del av dette.

En slik tilnærming vil bidra til et mer robust, helhetlig og geografisk balansert transportsystem, og styrke grunnlaget for bærekraftig regional utvikling i årene fremover.



RINGERIKE
KOMMUNE

Samfunn og Næring

jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 OSLO

Deres ref.:

Vår ref.:

26/22081 - 3

Dato:

11.06.2026

Høringsuttalelse til Jernbanedirektoratets utredninger Høring Kollektivstudie for Østlandet, 2024/1961

Ringerike kommune viser til høringene om fjerntogstrategien, godsstrategien og kollektivstudien for Østlandet og sender felles høringsuttalelse til de tre utredningene med forbehold om politisk vedtak i kommunestyret den 18. juni 2026. Vi ber om at eventuelle endringer i kommunestyrevedtak kan ettersendes selv om høringsfristen går ut 15. juni.

Ringerike kommune er positiv til at Jernbanedirektoratet gjennom disse utredningene har lagt fram et helhetlig faglig grunnlag for utviklingen av jernbanen fram mot 2050. Utredningene peker samlet på flere tydelige utfordringer og behov:

- økt transportetterspørsel
- kapasitetsutfordringer i Oslo-navet
- behov for sterkere bo- og arbeidsmarkedsintegrasjon
- klimamål som krever overgang fra fly og vei til bane
- økte krav til beredskap, redundans og robust infrastruktur
- behov for mer gods på bane

Det mest sentrale budskapet som framkommer på tvers av utredningene er likevel klart: Norge trenger mer jernbane, større kapasitet og sterkere nasjonale jernbanekorridorer.

For kommunen er det avgjørende at dette følges opp med konkrete prioriteringer og gjennomføringsevne. Utredningene må ikke bli nye strategiske prosesser som forsinker allerede vedtatte og modne prosjekter. Nye Bergensbanen/FRE16 er et slikt prosjekt.

Ringeriksbanen er et nasjonalt prosjekt og del av Nye Bergensbanen

En fullføring av Bergensbanen vil ha stor økonomisk og sosial betydning for folk flest, lokalt næringsliv, turisme og handel, langs hele strekningen fra øst til vest.

Ringeriksbanen må forstås som langt mer enn et regionalt samferdselsprosjekt. Prosjektet er en sentral del av utviklingen av den nasjonale øst–vest-korridoren, vil binde sammen Norges to største byregioner på en mer effektiv måte og det handler om å knytte Norge tettere sammen.

Det vil også gjøre det enklere å bo, leve og jobbe fra vest til øst. Raskere og tryggere reisevei betyr også at flere kan bo, jobbe og leve der de vil. En raskere bane gjør det lettere å pendle, bosette seg utenfor storbyene og det skaper et sterkere bo- og arbeidsmarked mellom øst og vest.

Bergensbanen og øst–vest-korridoren er en av Norges viktigste nasjonale transportårer for persontransport, gods, beredskap og regional utvikling. Utviklingen av denne korridoren må derfor gis høy nasjonal prioritet.

Fjerntogstrategien peker på strekningen Oslo–Bergen som korridoren med størst potensial for overgang fra fly til tog. Dette er en viktig og riktig konklusjon. Skal toget bli et reelt alternativ til flytrafikken mellom landsdelene, må det investeres i infrastrukturen som gjør dette mulig.

Nye Bergensbanen styrker Norges beredskap og gjør transporten mellom øst og vest mer robust i kriser, ekstremvær og uforutsigbare tider.

Ringeriksbanen er det viktigste enkelttiltaket for å redusere reisetiden mellom Oslo og Bergen og styrke konkurransekraften til Bergensbanen.

Prosjektet vil:

- redusere reisetiden betydelig
- kutte utslippene
- gi bedre regularitet og punktlighet
- styrke kapasiteten på Bergensbanen
- legge til rette for flere avganger
- gjøre toget mer konkurransedyktig mot fly
- styrke grunnlaget for gods på bane
- bidra til nasjonal verdiskaping og mobilitet
- styrke tilgjengeligheten til viktige reiselivsregioner langs Bergensbanen og bidra til økt bruk av tog til fritids- og turisttrafikk

Prosjektet er allerede vedtatt, regulert og modent for gjennomføring. Ringeriksregionen mener derfor at det ikke er behov for nye prinsipielle avklaringer om prosjektets rolle eller betydning.

Ringerike kommune mener utfordringsbildet nå er tilstrekkelig utredet. Det er ikke behov for nye strategiske prosesser om Ringeriksbanens rolle og betydning. Prosjektet er vedtatt, regulert og modent for gjennomføring. Det som nå trengs er tydelige prioriteringer, finansiering og politisk gjennomføringsevne.

Samfunnsnytte må sees på tvers av de tre utredningene

Ringerike kommune vil understreke at fjerntogstrategien, kollektivstudien og godsstrategien må vurderes samlet og ikke som separate faglige løp.

Den beste samfunnsnyttan av jernbaneinvesteringer oppstår først når tiltak, korridorer og prosjektenes nytte på tvers av deres ulike «funksjoner» sees i sammenheng. Nedkorting av reisetid Oslo -Bergen er en jernbanestrekning som har kombinert nytte både som fjerntogtrase, for gods og som kollektivforbindelse både lokalt og regionalt. Likevel fremgår ikke den samlede samfunnsøkonomiske nytten av prosjektet noe sted i utredningene.

I fjerntogstrategien løftes Oslo-Bergen fram av Jernbanedirektoratet som den fjerntogtraseen som har størst potensiale til å få flest reisende til å velge tog fremfor fly. I kollektivstudien kommer det fram at Ytre IC Hønefoss (Ringeriksbanen) er et av prosjektene med høyest

trafikanthytte i forhold til investeringskostnader¹. I tillegg kommer prosjektets nytte for gods, beredskap og nytten av å avlaste boligmarked og veinett i Oslo. Ringerike kommune etterlyser en synteserapport som løfter samfunnsøkonomisk nytte av prosjektene på tvers av de tre utredningene. I utredningene, slik de foreligger nå, fremstår det som om prosjektets kostnader telles inn i sin helhet i hver enkelt av de tre utredningene, mens nytten splittes opp og ikke vurderes i sin helhet.² Kommunen forventer at det i videre arbeid fram mot NTP må legges vekt på hvilken samfunnsøkonomisk nytte hvert prosjekt har på tvers av de tre utredningene og at nytten av investering i Nye Bergensbanen summeres på tvers av de ulike funksjoner den vil ha.

¹ Figur 7 7-2 og 7 7.3 og 7.4 i oppsummerende merknader i Kollektivstudien for Østlandet.

² Se s 18 i samfunnsøkonomisk analyse til fjerntogstrategien der det bare nevnes at den Nye Bergensbanen også vil ha viktig nytte som regiontog, kollektivtransport inn mot Oslo og Bergen og gods, men hvor det samtidig presiseres at det ikke er tatt med i den samfunnsøkonomiske analysen. Videre forventer vi at utviklingen av alle delstrekningene av Bergensbanen og øst–vest-korridoren sees i sammenheng. Tiltak som Ringeriksbanen, Arna–Stanghelle og øvrige effektpakker på Bergensbanen er gjensidig forsterkende. Den fulle samfunnsnyten oppnås først når prosjektene utvikles som deler av et helhetlig transportsystem.

Ringerike kommune mener derfor at:

- synergier mellom delprosjektene må vektlegges sterkere
- samfunnsnytte må vurderes på tvers av utredningene
- kapasitetsforbedringer, regionforstørring, gods og beredskap må sees samlet

Regionforstørring og boligmarked må vektlegges sterkere

Kollektivstudien kan i større grad synliggjøre regionforstørring som et aktivt kapasitetsgrep for hele Osloregionen.

Et styrket togtilbud handler ikke bare om transport. Det handler også om arealutvikling, boligmarked, arbeidskraft og regional balanse.

Tiltak som styrker kollektivtilgjengeligheten til omlandsregionene vil bidra til å avlaste presset på Oslo-regionen og samtidig styrke regionale bo- og arbeidsmarkeder.

Dette er særlig relevant i lys av utviklingen i boligmarkedet. Sykepleierindeksen 2025 viser at en enslig sykepleier kun har råd til rundt 2–3 prosent av boligene i Oslo og Asker/Bærum, mens tilsvarende tall i Ringeriksregionen, som Ringerike kommune er en del av, ligger rundt 35–45 prosent.

Det betyr at helsepersonell og andre viktige arbeidstakergrupper har langt større mulighet til å etablere seg i Ringeriksregionen enn i de mest pressede områdene rundt Oslo.

Bedre togforbindelser til Ringeriksregionen er derfor ikke bare et samferdselstiltak, men også et viktig strukturelt grep for å styrke rekruttering, boligbalanse og regional bærekraft i hele hovedstadsområdet.

Rikstunnel og Ringeriksbanen må utvikles parallelt

Ringerike kommune støtter kollektivstudiens vurdering av behovet for økt kapasitet gjennom Oslo og etablering av ny Rikstunnel.

Økt kapasitet gjennom Oslo vil være viktig for å sikre et mer robust og framtidsrettet jernbanesystem på Østlandet.

Samtidig er det avgjørende at arbeidet med ny Rikstunnel ikke skjer på bekostning av andre store og strategisk viktige jernbaneprosjekter, herunder Ringeriksbanen/FRE16.

Prosjektene må utvikles parallelt.

Ringerike kommune vil understreke at Ringeriksbanen ikke i vesentlig grad vil belaste Rikstunnelen ytterligere. Prosjektet etablerer først og fremst en ny og mer effektiv korridor mellom øst og vest, reduserer reisetider og styrker jernbanens konkurransekraft mot fly og vei.

Det er derfor ikke grunnlag for å gjøre ferdigstilling av Rikstunnelen til en forutsetning for videre framdrift i Ringeriksbanen.

Tvert imot vil Ringeriksbanen:

- styrke den samlede nytten av framtidig tunnelkapasitet
- bidra til et mer robust transportsystem
- styrke øst–vest-korridoren nasjonalt
- gi tidligere gevinster innen klima, mobilitet og beredskap

Tillit, forutsigbarhet og gjennomføringsevne

Ringerike kommune vil understreke at vedtatte og modne samferdselsprosjekter må følges opp med faktisk gjennomføring. Når prosjekter vedtas gjennom flere nasjonale transportplaner uten realisering, svekkes forutsigbarheten for kommuner, næringsliv og innbyggere, og tilliten til de nasjonale planprosessene utfordres. Ringeriksbanen og E16-Fellesprosjektet er en statlig arealplan som ble vedtatt 27. mars 2020 er en slik plan.

Ringeriksbanen er et prosjekt som over lang tid har vært prioritert nasjonalt, planlagt og regulert. Nye strategiprosesser må derfor ikke brukes til å utsette eller reåpne allerede fattede vedtak. Skal jernbanestrategiene ha legitimitet, må de også følges opp med konkret framdrift og gjennomføring.

Gods, beredskap og samfunnssikkerhet

Godsstrategien løfter fram jernbanens betydning for klima, forsyningssikkerhet og nasjonal beredskap.

Ringerike kommune mener dette perspektivet blir stadig viktigere.

Den sikkerhetspolitiske situasjonen i Europa stiller nye krav til robuste transportårer, redundans og fleksibilitet i transportsystemet. Jernbanen må kunne håndtere både sivile og militære mobilitetsbehov, sikre framføring av gods og bidra til samfunnets samlede motstandskraft.

I denne sammenheng er det viktig å vurdere den strategiske betydningen av eksisterende og framtidige øst–vest-forbindelser nord for Oslo.

Ringerike kommune vil særlig peke på at:

- Kongsbergmiljøet og Raufoss er sentrale nasjonale forsvars- og industrimiljøer
- transport av forsvarsmateriell og strategiske varer ikke bør være ensidig avhengig av Oslo-navet
- redundans i transportsystemet er et viktig beredskapshensyn
- sterke øst–vest-korridorer på bane har betydelig nasjonal verdi

Godsstrategien peker selv på jernbanens betydning for effektiv transport over lange avstander, redusert energibruk, lavere utslipp og styrket forsvarsevne. Ringeriksbanen og en styrket Bergensbane vil bidra direkte til disse målene.

Effektpakker og bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur

Ringerike kommune støtter også arbeidet med målrettede effektpakker og kapasitetsforbedringer på eksisterende jernbanenett.

Tiltak som:

- lengre kryssingsspor
- bedre signal- og styringssystemer
- økt frekvens
- bedre knutepunktutvikling
- tydeligere arbeidsdeling mellom tog og buss

vil kunne gi viktige forbedringer på kort og mellomlang sikt.

En tydeligere arbeidsdeling mellom buss og tog, hvor buss i større grad fungerer som mateinfrastruktur til sterke jernbaneknutepunkt, vil bidra til:

- enklere reisehverdag
- høyere kapasitet
- bedre ressursutnyttelse
- et mer sammenhengende kollektivsystem

Avslutning

Ringerike kommune mener de tre jernbaneutredningene samlet peker mot én tydelig konklusjon:

Norge trenger et sterkere og mer framtidsrettet jernbanesystem.

Det innebærer:

- større kapasitet
- redusert klimautslipp
- kortere reisetider
- mer gods på bane
- sterkere bo- og arbeidsmarkeder
- bedre beredskap og redundans
- reelle alternativer til fly og tungtransport på vei

Ringeriksbanen/FRE16 svarer direkte på disse utfordringene.

Ringerike kommune anbefaler derfor at:

- Ringeriksbanen /FRE16 gjennomføres i tråd med gjeldende Nasjonal transportplan. Arbeidet bør igangsettes i inneværende stortingsperiode
- Planlegging og realisering av ny Rikstunnel intensiveres uten at dette forsinker andre modne prosjekter.
- Bergensbanen og øst–vest-korridoren prioriteres nasjonalt av hensyn til klima, kapasitet, gods og beredskap.
- Fjerntogstrategien følges opp med konkrete prioriteringer, framdrift og finansiering.
- Vedtatte og modne jernbaneprosjekter realiseres og ikke utsettes gjennom nye strategiprosesser

Ringeriksbanen/FRE16 er vedtatt, planlagt og modent for gjennomføring. Ringerike kommune forventer derfor at prosjektet gis høy prioritet i den videre oppfølgingen av utredningene og i kommende Nasjonal transportplan.

Videre strategiarbeid må ikke brukes til å utsette eller re-åpne allerede vedtatte prosjekter. Det er nå behov for tydelige prioriteringer, framdrift og gjennomføringsevne.

Med hilsen

Harriet Slaaen
enhetsleder

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur

Høringsuttalelse om Jernbanedirektoratets fjerntog- og godsstrategi, samt kollektivstudie for Østlandet

Fra: RingHall-alliansen, nærings- og arbeidslivet i Ringeriksregionen og Hallingdal, NHO Viken Oslo og LO i Hallingdal og Ringerike.

Innledning

Vi ønsker velkommen Jernbanedirektoratets arbeid med fjerntogstrategien, godsstrategien og kollektivstudien for Østlandet og der RingHall-alliansen er et interessefellesskap med næringslivsbedrifter og næringsorganisasjoner, som gjennom sitt samarbeid vil bidra for å sikre en positiv utvikling i Ringeriksregionen og Hallingdal.

Utredningene peker samlet på en tydelig erkjennelse: Norge vil ikke kunne møte framtidens behov for mobilitet, verdiskaping, beredskap og klimamål uten en sterkere jernbane. Næringslivet deler denne vurderingen.

Samtidig er det avgjørende at de strategiske ambisjonene følges opp med konkrete prioriteringer og gjennomføring. For næringslivet i våre regioner, handler dette ikke først og fremst om jernbane, men om konkurransekraft, verdiskaping, tilgang på arbeidskraft, regional samfunnsutvikling og tillit til at staten klarer å følge opp egne vedtak.

Oslo–Bergen er den viktigste nasjonale jernbanekorridoren

De tre utredningene understreker behovet for økt kapasitet, sterkere bo- og arbeidsmarkeder, mer gods på bane og overgang fra fly og vei til jernbane. Næringslivet i Ringeriksregionen og Hallingdal mener det er essensielt at disse målene ses i sammenheng.

Fjerntogstrategien peker på Oslo–Bergen som korridoren med størst potensial for overgang fra fly til tog. Dette bør gjenspeiles i de videre prioriteringene.

Bergensbanen binder sammen noen av landets viktigste nærings-, arbeidsmarkeds- og reiselivsregioner. Langs korridoren finnes eksportrettet industri, høyteknologiske virksomheter, betydelige godsstrømmer og et stort reiselivspotensial. En styrket øst–vest-forbindelse er derfor en investering i nasjonal verdiskaping, konkurransekraft og beredskap.

Nye Bergensbanen er det viktigste enkelttiltaket

Nye Bergensbanen (tidl. Ringeriksbanen) er det mest effektive tiltaket for å styrke Bergensbanen og den nasjonale øst–vest-korridoren.

Prosjektet vil redusere reisetiden mellom Oslo og Bergen med én time, styrke togets konkurranseevne mot fly, øke kapasiteten, bidra til større arbeidsmarkeder, avlaste bolig- og biltrafikk-press i Oslo-regionen og styrke robustheten i transportsystemet.

Prosjektet er vedtatt av Stortinget, ligger inne i gjeldende Nasjonal transportplan og er ferdig regulert. Det er derfor ikke behov for nye prinsipielle avklaringer, men for finansiering og gjennomføring.

Rikstunnelen og Nye Bergensbanen må utvikles parallelt

Næringslivet støtter behovet for økt kapasitet gjennom Oslo, inkludert ny Rikstunnel. Samtidig kan ikke et prosjekt med lang planhorisont og uavklarte rammer bli en forutsetning for å realisere prosjekter som allerede er modne.

Rikstunnelen og Nye Bergensbanen må derfor utvikles parallelt.

Arbeidskraft, gods og beredskap

For næringslivet handler Nye Bergensbanen om mer enn kortere reisetid. Prosjektet vil styrke arbeidsmarkedene, gjøre det lettere å rekruttere kompetanse, legge til rette for nye etableringer og bidra til en mer balansert regional utvikling.

Samtidig vil en styrket øst-vest-korridor gi økt kapasitet for gods, bedre forsynings sikkerhet og større robusthet i transportsystemet. Dette er investeringer som styrker både næringslivets og samfunnets motstandskraft.

Våre anbefalinger

Næringslivet i Ringeriksregionen og Hallingdal anbefaler at:

1. Nye Bergensbanen gjennomføres i tråd med Stortingets vedtak og gjeldende Nasjonal transportplan.
2. Oslo–Bergen prioriteres som nasjonal hovedkorridor for person- og godstransport.
3. Planleggingen av ny Rikstunnel videreføres uten at dette forsinker modne og vedtatte prosjekter.
4. Oppfølgingen av de tre utredningene skjer samlet, slik at persontransport, gods, arbeidsmarkeder og beredskap ses i sammenheng.
5. Vedtatte prosjekter følges opp med finansiering og gjennomføring, og ikke re-åpnes gjennom nye strategiprosesser eller runder i Stortinget.

Avslutning

Jernbanedirektoratets utredninger peker i samme retning: Norge trenger mer jernbane.

Ringeriksbanen svarer direkte på målene om kortere reisetider, økt kapasitet, mer gods på bane, sterkere arbeidsmarkeder og bedre beredskap. Prosjektet er vedtatt, planlagt og modent for gjennomføring.

Vi trenger ikke flere utredninger, men gjennomføring. Næringslivet forventer derfor at staten følger opp egne vedtak og realiserer Nye Bergensbanen.

Ringerike/Hallingdal den 15. juni 2026

Jørgen Moe Jr
Daglig leder
Ringerike
Næringsforening

Terje Berghagen
Leder
LO i Hallingdal og
Ringerike

Kristian Enger
Regiondirektør
NHO Viken Oslo

Knut Arne Gurigard
Leiar
RingHall-Alliansen

Høringsuttalelse – Fjerntogstrategien, Godsstrategien og Kollektivstudien for Østlandet

Fra: Interkommunalt politisk råd for Ringeriksregionen

Til: Jernbanedirektoratet

1. Innledning

Ringeriksregionen IPR viser til høringene om fjerntogstrategien, godsstrategien og kollektivstudien for Østlandet.

Ringeriksregionen er positive til at Jernbanedirektoratet gjennom disse utredningene har lagt fram et helhetlig faglig grunnlag for utviklingen av jernbanen fram mot 2050.

Utredningene peker samlet på flere tydelige utfordringer og behov:

- økt transportetterspørsel
- kapasitetsutfordringer i Oslo-navet
- behov for sterkere bo- og arbeidsmarkedsintegrasjon
- klimamål som krever overgang fra fly og vei til bane
- økte krav til beredskap, redundans og robust infrastruktur
- behov for mer gods på bane

Det mest sentrale budskapet som framkommer på tvers av utredningene er likevel klart: Norge trenger mer jernbane, større kapasitet og sterkere nasjonale jernbanekorridorer.

For Ringeriksregionen er det avgjørende at dette følges opp med konkrete prioriteringer og gjennomføringsevne. Utredningene må ikke bli nye strategiske prosesser som forsinker allerede vedtatte og modne prosjekter.

Ringeriksbanen/FRE16 er et slikt prosjekt.

2. Ringeriksbanen er et nasjonalt prosjekt

Ringeriksbanen må forstås som langt mer enn et regionalt samferdselsprosjekt.

Prosjektet er en sentral del av utviklingen av den nasjonale øst–vest-korridoren og vil binde sammen Norges to største byregioner på en mer effektiv måte.

Bergensbanen og øst–vest-korridoren er en av Norges viktigste nasjonale transportårer for persontransport, gods, beredskap og regional utvikling. Utviklingen av denne korridoren må derfor gis høy nasjonal prioritet.

Fjerntogstrategien peker på strekningen Oslo–Bergen som korridoren med størst potensial for overgang fra fly til tog. Dette er en viktig og riktig konklusjon. Skal toget bli et reelt alternativ til flytrafikken mellom landsdelene, må det investeres i infrastrukturen som gjør dette mulig.

Ringeriksbanen er det viktigste enkelttiltaket for å redusere reisetiden mellom Oslo og Bergen og styrke konkurransekraften til Bergensbanen. Prosjektet vil:

- redusere reisetiden betydelig
- gi bedre regularitet og punktlighet
- styrke kapasiteten på Bergensbanen
- legge til rette for flere avganger
- gjøre toget mer konkurransedyktig mot fly
- styrke grunnlaget for gods på bane
- bidra til nasjonal verdiskaping og mobilitet
- styrke tilgjengeligheten til viktige reiselivsregioner langs Bergensbanen og bidra til økt bruk av tog til fritids- og turisttrafikk

Prosjektet er allerede vedtatt, regulert og modent for gjennomføring. Ringeriksregionen mener derfor at det ikke er behov for nye prinsipielle avklaringer om prosjektets rolle eller betydning.

Ringeriksregionen mener utfordringsbildet nå er tilstrekkelig utredet. Det er ikke behov for nye strategiske prosesser om Ringeriksbanens rolle og betydning. Prosjektet er vedtatt, regulert og modent for gjennomføring. Det som nå trengs er tydelige prioriteringer, finansiering og politisk gjennomføringsevne.

3. De tre utredningene må sees i sammenheng

Ringeriksregionen vil understreke at fjerntogstrategien, kollektivstudien og godsstrategien må vurderes samlet og ikke som separate faglige løp.

Den samlede samfunnsnyttan av jernbaneinvesteringer oppstår først når tiltak og korridorer sees i sammenheng.

Dette gjelder særlig utviklingen av Bergensbanen og øst–vest-korridoren. Tiltak som Ringeriksbanen, Arna–Stanghelle og øvrige effektpakker på Bergensbanen er gjensidig forsterkende. Den fulle samfunnsnyttan oppnås først når prosjektene utvikles som deler av et helhetlig transportsystem.

Ringeriksregionen mener derfor at:

- synergier mellom delprosjektene må vektlegges sterkere
- samfunnsnytte må vurderes på tvers av utredningene
- kapasitetsforbedringer, regionforstørring, gods og beredskap må sees samlet

4. Regionforstørring og boligmarked må vektlegges sterkere

Kollektivstudien kan i større grad synliggjøre regionforstørring som et aktivt kapasitetsgrep for hele Osloregionen.

Et styrket togtilbud handler ikke bare om transport. Det handler også om arealutvikling, boligmarked, arbeidskraft og regional balanse.

Tiltak som styrker kollektivtilgjengeligheten til omlandsregionene vil bidra til å avlaste presset på Oslo-regionen og samtidig styrke regionale bo- og arbeidsmarkeder.

Dette er særlig relevant i lys av utviklingen i boligmarkedet. Sykepleierindeksen 2025 viser at en enslig sykepleier kun har råd til rundt 2–3 prosent av boligene i Oslo og Asker/Bærum, mens tilsvarende tall i Ringeriksregionen ligger rundt 35–45 prosent.

Det betyr at helsepersonell og andre viktige arbeidstakergrupper har langt større mulighet til å etablere seg i Ringeriksregionen enn i de mest pressede områdene rundt Oslo.

Bedre togforbindelser til Ringeriksregionen er derfor ikke bare et samferdselstiltak, men også et viktig strukturelt grep for å styrke rekruttering, boligbalanse og regional bærekraft i hele hovedstadsområdet.

5. Rikstunnel og Ringeriksbanen må utvikles parallelt

Ringeriksregionen støtter kollektivstudiens vurdering av behovet for økt kapasitet gjennom Oslo og etablering av ny Rikstunnel.

Økt kapasitet gjennom Oslo vil være viktig for å sikre et mer robust og framtidsrettet jernbanesystem på Østlandet.

Samtidig er det avgjørende at arbeidet med ny Rikstunnel ikke skjer på bekostning av andre store og strategisk viktige jernbaneprosjekter, herunder Ringeriksbanen/FRE16.

Prosjektene må utvikles parallelt.

Ringeriksregionen vil understreke at Ringeriksbanen ikke i vesentlig grad vil belaste Rikstunnelen ytterligere. Prosjektet etablerer først og fremst en ny og mer effektiv korridor mellom øst og vest, reduserer reisetider og styrker jernbanens konkurransekraft mot fly og vei.

Det er derfor ikke grunnlag for å gjøre ferdigstillelse av Rikstunnelen til en forutsetning for videre framdrift i Ringeriksbanen.

Tvert imot vil Ringeriksbanen:

- styrke den samlede nytten av framtidig tunnelkapasitet
- bidra til et mer robust transportsystem

- styrke øst–vest-korridoren nasjonalt
- gi tidligere gevinster innen klima, mobilitet og beredskap

5. Tillit, forutsigbarhet og gjennomføringsevne

Ringeriksregionen vil understreke at vedtatte og modne samferdselsprosjekter må følges opp med faktisk gjennomføring. Når prosjekter vedtas gjennom flere nasjonale transportplaner uten realisering, svekkes forutsigbarheten for kommuner, næringsliv og innbyggere, og tilliten til de nasjonale planprosessene utfordres.

Ringeriksbanen er et prosjekt som over lang tid har vært prioritert nasjonalt, planlagt og regulert. Nye strategiprosesser må derfor ikke brukes til å utsette eller reåpne allerede fattede vedtak. Skal jernbanestrategiene ha legitimitet, må de også følges opp med konkret framdrift og gjennomføring.

6. Gods, beredskap og samfunnssikkerhet

Godsstrategien løfter fram jernbanens betydning for klima, forsyningssikkerhet og nasjonal beredskap.

Ringeriksregionen mener dette perspektivet blir stadig viktigere.

Den sikkerhetspolitiske situasjonen i Europa stiller nye krav til robuste transportårer, redundans og fleksibilitet i transportsystemet. Jernbanen må kunne håndtere både sivile og militære mobilitetsbehov, sikre framføring av gods og bidra til samfunnets samlede motstandskraft.

I denne sammenheng er det viktig å vurdere den strategiske betydningen av eksisterende og framtidige øst–vest-forbindelser nord for Oslo.

Ringeriksregionen vil særlig peke på at:

- Kongsbergmiljøet og Raufoss er sentrale nasjonale forsvars- og industrimiljøer
- transport av forsvarsmateriell og strategiske varer ikke bør være ensidig avhengig av Oslo-navet
- redundans i transportsystemet er et viktig beredskapshensyn
- sterke øst–vest-korridorer på bane har betydelig nasjonal verdi

Godsstrategien peker selv på jernbanens betydning for effektiv transport over lange avstander, redusert energibruk, lavere utslipp og styrket forsvarsevne.

Ringeriksbanen og en styrket Bergensbane vil bidra direkte til disse målene.

7. Effektpakker og bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur

Ringeriksregionen støtter også arbeidet med målrettede effektpakker og kapasitetsforbedringer på eksisterende jernbanenett.

Tiltak som:

- lengre kryssingsspor
- bedre signal- og styringssystemer
- økt frekvens
- bedre knutepunktutvikling
- tydeligere arbeidsdeling mellom tog og buss

vil kunne gi viktige forbedringer på kort og mellomlang sikt.

En tydeligere arbeidsdeling mellom buss og tog, hvor buss i større grad fungerer som mateinfrastruktur til sterke jernbaneknutepunkt, vil bidra til:

- enklere reisehverdag
- høyere kapasitet
- bedre ressursutnyttelse
- et mer sammenhengende kollektivsystem

8. Avslutning

Ringeriksregionen mener de tre jernbaneutredningene samlet peker mot én tydelig konklusjon:

Norge trenger et sterkere og mer framtidsrettet jernbanesystem.

Det innebærer:

- større kapasitet
- kortere reisetider
- mer gods på bane
- sterkere bo- og arbeidsmarkeder
- bedre beredskap og redundans
- reelle alternativer til fly og tungtransport på vei

Ringeriksbanen/FRE16 svarer direkte på disse utfordringene.

Ringeriksregionen anbefaler derfor at:

- Ringeriksbanen/FRE16 gjennomføres i tråd med gjeldende Nasjonal transportplan.
- Planlegging og realisering av ny Rikstunnel intensiveres uten at dette forsinker andre modne prosjekter.
- Bergensbanen og øst-vest-korridoren prioriteres nasjonalt av hensyn til klima, kapasitet, gods og beredskap.
- Fjerntogstrategien følges opp med konkrete prioriteringer, framdrift og finansiering.
- Vedtatte og modne jernbaneprosjekter realiseres og ikke utsettes gjennom nye strategiprosesser

Ringeriksbanen/FRE16 er vedtatt, planlagt og modent for gjennomføring.

Ringeriksregionen forventer derfor at prosjektet gis høy prioritet i den videre oppfølgingen av utredningene og i kommende Nasjonal transportplan.

Videre strategiarbeid må ikke brukes til å utsette eller re-åpne allerede vedtatte prosjekter. Det er nå behov for tydelige prioriteringer, framdrift og gjennomføringsevne.

Jernbanedirektoratet
Postboks 16
0101 OSLO

Saksbehandler:
Andreas Berntzen
Deres ref.:
Vår ref.: 26/000225
Dato: 6/15/2026

Ruters innspill til Høringsuttalelse - Kollektivstudie for Østlandet

Høringsuttalelse – Kollektivstudie for Østlandet

Ruter takker for muligheten til å bidra med innspill til Kollektivstudien for Østlandet. Ruter har deltatt i referansegruppen til kollektivstudien for Østlandet, hvor vi både har gitt innspill til beskrivelse av utfordringsbildet, deltatt på workshop om backcasting og scenarioer, samt gitt innspill til den foreløpige anbefalingen.

Kollektivstudien for Østlandet er en av tre parallelle studier, sammen med godsstrategi og fjerntogstrategi. Ruter støtter behovet for å styrke jernbanens rolle i transportsystemet og er ikke avvisende til at Rikstunnelen kan muliggjøre dette. Vi stiller derimot spørsmålstegn ved analysene og metodikken som anbefalingen er bygget på. Våre innspill er avgrenset til Kollektivstudien for Østlandet. Studien forutsetter store endringer i kollektivtilbudet utover toget. Anbefalingene i studien skiller seg på flere steder fra Ruters strategi for det fremtidige kollektivtilbudet.

Overordnede tilbakemeldinger

- Kollektivstudien for Østlandet har som uttalt hensikt å se jernbanetilbudet og det fylkeskommunale kollektivtilbudet samlet. Samtidig er den avgrenset til å fokusere på kollektivtilbudet som har direkte grenseflater med jernbanen. Øvrig kollektivtilbud behandles derfor i stor grad som tilbringertjeneste til toget, og belyser i mindre grad kollektivsystemet som en (kompleks) helhet. Systemet som legges til grunn i kollektivstudie for Østlandet innebærer flere bytter og kan gi lavere trafikanthytte for noen reisende. Etter vår vurdering er disse konsekvensene i begrenset grad omtalt i studien.
- Behovet for Rikstunnel fremstår etter vår vurdering som svakt begrunnet og dokumentert. Anbefalingen bygger i stor grad på forutsetninger i sammenligningsalternativet med høy innsats, samtidig som Rikstunnelens isolerte bidrag til økt etterspørsel og trafikanthytte er begrenset. Studien gir begrenset innsyn i hvordan sentrale valg og anbefalinger er begrunnet, herunder vurderinger i tråd med UFF-rammeverket og firetrinnsmetodikken. Det fremgår i liten grad hvilke alternative tiltak som er vurdert på lavere trinn, og hvorfor disse eventuelt er valgt bort
- Når det kommer til pristiltak og matestrategi, er ikke det som legges til grunn i studien helt i tråd med Ruters strategi for utviklingen av kollektivtilbudet i Osloregionen. Mens studien legger opp til mer harmonisering, ser utviklingen hos oss og andre kollektivselskaper ut til å gå mer i retning av differensierte priser. I tillegg påpeker vi at pristiltakene i studien har et svært høyt ambisjonsnivå uten at finansieringsbehovet er tydeliggjort. Ruter har, som Jernbanedirektoratet, en matestrategi. Vi mener imidlertid at det også i fremtiden er viktig å prioritere noen regionbusser inn til sentrale Oslo.

1. Analyse og metode



Behovet for Rikstunnel begrunnes i stor grad med resultater fra sammenligningsalternativet (SA) med høy innsats, der både tiltaksnivået og etterspørselsforutsetningene er særlig høye.

Befolkningsprognosen HHH inngår i dette alternativet. Denne befolkningsprognosen anvendes i følsomhetsanalyser i andre analyser og utredninger, ikke i det som beregnes. Bruken her fremstår som lite konservativ og bidrar til å trekke resultatene i retning av høye etterspørselsanslag. Det fremgår samtidig i begrenset grad vurderinger av sannsynligheten for at disse forutsetningene inntreffer, noe som kan gi et misvisende bilde av risiko. Videre er nivået på virkemiddelbruken i høy innsats svært omfattende, blant annet knyttet til kollektivtakster, og fremstår som lite realistisk innenfor studiens tidshorisont.

Vedlegg 16 kapittel 4.1 viser den isolerte virkningen av Rikstunnelen. Her viser figur 4-1 at en betydelig del av veksten i kollektivreiser og endringer i transportmiddelfordeling allerede oppstår som følge av forutsetningene i SA med middels innsats. Dette tilsier at de observerte effektene i stor grad drives av tiltakene og rammebetingelsene i SA, snarere enn av Rikstunnelen isolert sett. Dette indikerer også at tilbudskapiteten i SA med middels innsats i stor grad er tilstrekkelig til å håndtere den beregnede etterspørselen på togreiser.

Figur 4-4 viser også at Rikstunnelen gir en relativt begrenset økning i antall kollektivreiser, med om lag 14 000 flere «korte» reiser og 3 800 «lange» reiser per hverdagsdøgn. Sett i sammenheng med SA med middels innsats fremgår det at forutsetningene bidrar med om lag syv ganger så mange nye kollektivreiser fra NTP sitt 0-alternativet til SA, som fra SA til Rikstunnelen. Et tilsvarende forhold gjelder for trafikanthytte og bidrag til nullvekstmålet.

Dette innebærer at begrunnelsen for Rikstunnelen i hovedsak knyttes til systemegenskaper i jernbanenettet, herunder forbedret regularitet, mindre trengsel, redusert sårbarhet og økt redundans. Basert på analysene over fremstår økt etterspørsel eller tradisjonell trafikanthytte i mindre grad som drivende for tiltaket. Vurderinger av systemkapasitet, regularitet, sårbarhet og behov for redundans fremstår imidlertid i liten grad eksplisitt dokumentert og begrunnet i studien. Gitt at det er nettopp disse forholdene som synes å være sentrale for anbefalingen av Rikstunnelen, mener vi at det er behov for en tydeligere redegjørelse av analysene som ligger til grunn. Manglende synliggjøring av disse vurderingene gjør det også vanskelig å etterprøve om tiltaket er tilstrekkelig vurdert opp mot alternative løsninger.

I tråd med prinsippene i UFF-rammeverket (som det henvises til i studien) og firetrinnsmetodikken burde det i slike tilfeller vurderes og utredes om det finnes andre tiltak som kan styre eller redusere etterspørselen, utnytte eksisterende kapasitet i infrastrukturen mer effektivt, eller innebære mindre ombygging av infrastrukturen (trinn 1–3), før større utbyggingstiltak vurderes (trinn 4). Studien gir begrenset innsyn i hvilke tiltak som er vurdert innenfor trinn 1–3 før konklusjonen om behovet for ny Rikstunnel trekkes. Ruter vurderer dette som en svakhet ved Kollektivstudie Østlandet, da det ikke fremgår om tiltak på lavere trinn – som redusert transportbehov eller mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur – kunne ha bidratt til å løse utfordringene eller utsette behovet for store investeringer.

Konklusjon

Samlet sett tilsier analysene at etterspørselsvekst og trafikanthytte i begrenset grad fremstår som drivende for Rikstunnelen. Effektene som fremheves i studien ser i stor grad ut til å være knyttet til forutsetningene i SA med høy innsats, som skaper høye etterspørselsforutsetninger. Behovet for Rikstunnel begrunnes derfor i trengsel, regularitet, sårbarhet og redundans. Disse forholdene er imidlertid i begrenset grad dokumentert eksplisitt i studien. Dette gjør det krevende å etterprøve vurderingene.

På dette grunnlaget er vår vurdering at beslutningsgrunnlaget har begrensninger, knyttet til manglende synliggjøring av alternativer tiltak og vurderinger i tråd med UFF-rammeverket og firetrinnsmetodikken.



2. Takstsystem og billettløsninger

Ambisjonsnivået for tiltak knyttet til billettpriser legges svært høyt i studien. Middels innsats innebærer blant annet harmonisering av eksisterende prisnivåforskjeller for kollektivtransporten mellom fylkene i BØR-avtalen (Brakar, Østfold kollektivtrafikk og Ruter). Dette er et sterkt tiltak som er vanskelig å gjennomføre, og etter vår vurdering bør det derfor omtales i høy innsats.

Høy innsats i studien innebærer at alle kollektivreiser får en prisreduksjon på 80 prosent, hvilket er et enda sterkere tiltak enn det foreslåtte nasjonale månedskortet til 499 kroner. En slik prisreduksjon og forenkling av systemet er langt mer enn høy innsats. Vi vurderer dette som svært krevende å realisere innenfor studiens tidshorisont.

Med slike sterke tiltak er det viktig å adressere og tydeliggjøre finansieringsperspektivet. De skisserte scenarioene forutsetter betydelig økt finansiering for å kunne realiseres. Nivået høy innsats innebærer for eksempel trolig vesentlig høyere kostnader enn nasjonalt månedskort til 499 kroner, som av Jernbanedirektoratet er beregnet å medføre et inntektstap på mellom 4,2 og 5 mrd. kroner. Det er en svakhet ved studien at finansieringsbehov, tilhørende problemstillinger og realisme ikke omtales mer eksplisitt.

Når det gjelder integrasjon av billettløsninger, kan det være grunn til å vurdere andre løsninger som ikke innebærer harmonisering av prisnivå, da det er et relativt krevende tiltak. Selv uten full harmonisering kan slik integrasjon innebære betydelig kompleksitet, både teknisk og organisatorisk. Dette er ikke i særlig grad vurdert i studien.

Videre er det relevant å merke seg at utvikling og forventninger om fremtiden innenfor pris og betaling hos kollektivselskaper, f.eks. hos Ruter, ser ut til å gå i retning av økt differensiering, mer personaliserte priser og kanskje avstandsbaserte priser. Denne retningen står i kontrast til tiltakene i studien om harmonisering av takster og produkter på tvers av geografiske områder og transportmidler.

En utstrakt harmonisering vil også få implikasjoner for dagens styringsmodell, blant annet knyttet til fylkeskommunenes rolle og prismyndighet. Det er heller ikke adressert i studien.

Konklusjon

Ruter mener at ambisjonsnivået for tiltakene knyttet til billettpriser er svært høyt, og stiller spørsmål ved om middels nivå bør regnes som høyt nivå. Det er en svakhet at finansieringsbehov ikke omtales eksplisitt. Løsninger for integrasjon av billettløsninger uten harmonisering av pris bør vurderes.

3. Mobilitetstiltak og bussmating i knutepunktene

En uttalt hensikt med kollektivstudien for Østlandet er å se det statlige jernbanetilbudet og det fylkeskommunale kollektivtilbudet samlet i et langsiktig utviklingsperspektiv mot 2050. Samtidig er studien avgrenset til de delene av kollektivtilbudet som har direkte grenseflater mot jernbanen. Dette innebærer at øvrig kollektivtransport i stor grad behandles som tilbringertjeneste til jernbanen. Vi mener dette gir et manglende helhetsbilde fordi de ulike transportformene i hovedsak vurderes i relasjon til toget, og ikke som selvstendige komponenter som ivaretar andre reisemønstre i et helhetlig system. Det komplekse systemet som kollektivsystemet i realiteten er, kommer derfor i liten grad frem.

Dette perspektivet kommer tydelig til uttrykk i vurderingen av økt mating. Jernbanedirektoratet har utredet to matestrategier – én med middels innsats og én med høy innsats – hvor begge innebærer økt mating til toget. I notat 11 «Mobilitetstiltak og bussmating i knutepunkt» konkretiseres det hvilke regionbusslinjer som termineres i knutepunktene utenfor Oslo sentrum.



Ruters matestrategi

Ruter ser i likhet med studien et potensial for å mate mer til knutepunkter utenfor Oslo sentrum, vår matestrategi skiller seg imidlertid fra det som er anbefalt av Jernbanedirektoratet. Mating utnytter kapasiteten i systemet bedre, samtidig som det reduserer antall busser i travle sentrumsgater. Ruter har derfor en overordnet matestrategi hvor vi vurderer potensialet og forutsetningene for å mate mer. I 2023 utarbeidet vi en rapport for å se på konsekvensene av å mate mer til knutepunktene utenfor sentrum (Bussterminalstruktur i Oslo-området).

Ved å mate mer påføres de reisende et bytte, noe som er en betydelig ulempe for de reisende. Ulempen tilsvarer omtrent 10 minutter ekstra reisetid i tillegg til den faktiske vente- og gangtiden til neste transportmiddel.¹ Utover reisetid påvirkes også bytte av gangavstand, fremkommelighet og den fysiske utformingen av knutepunktet. I utredningen for bussterminalstruktur vises det til at det kan være krevende å oppnå akseptabel reisetid i noen forbindelser dersom man legger opp til bytte i et knutepunkt, selv om det gjøres tiltak som reduserer reisetiden med flere minutter.

Mating har altså stor innflytelse på trafikanthytten og attraktiviteten til kollektivtransporten. Ruters strategi er derfor tydelig på at de største markedene bør prioriteres med direkte reiseforbindelser til sentrum uten bytter, for å unngå at mange får en for stor ulempe.

Kommentar til Jernbanedirektoratets anbefalinger om mating

I middels innsats i notat 11 terminerer alle regionbusslinjene fra vest utenom linje 160 fra Asker og Bærum ved knutepunktene, Sandvika eller Lysaker stasjon. Det samme gjelder alle linjene fra Drøbak som foreslås å terminere ved Ås eller Kolbotn stasjon. I praksis innebærer dette en løsning hvor majoriteten av regionbusslinjene ikke går direkte til Oslo sentrum. Dette er ikke i tråd med Ruters vurdering om at det også i fremtiden er viktig å prioritere noen regionbusser inn til Oslo, og hvordan vi ser for oss det fremtidige kollektivtilbudet. Tiltakene som skisseres her er ikke en moderat tilpasning av dagens kollektivtilbud, og vi stiller derfor spørsmål ved om middels innsats egentlig er å regne som høy innsats.

Bytteulempen, i form av økt reisetid dør til dør i tillegg til selve byttet som oppstår ved mer mating, omtales bare i begrenset grad av Jernbanedirektoratet. Det er beskrevet at det er viktig å tilrettelegge for god fremkommelighet, tilstrekkelig togtilbud og tilstrekkelig arealer i knutepunktene for å redusere reisetiden og minimere bytteulempen. Ruter støtter dette, men som tidligere nevnt, vil ikke nødvendigvis tiltak som reduserer reisetiden med tog alltid være nok til å oppnå en akseptabel reisetid. Et slikt system vil derfor innebære flere bytter og kan gi lavere trafikanthytte for noen reisende. Etter vår vurdering er disse konsekvensene i begrenset grad omtalt i studien.

Forutsetningene for å mate mer, som bedre fremkommelighet og tilstrekkelig arealer, er også i begrenset grad synliggjort hvordan skal realiseres i praksis. Vi stiller derfor spørsmål ved hvor realistisk det er å oppnå den nødvendige tilretteleggingen for den matestrukturen som legges til grunn. Vi mener videre det er viktig å skille tydeligere mellom lokale og regionale knutepunkter ved vurdering av potensial for økt mating. For lokale knutepunkter vil potensialet for økt busstilbud i stor grad være knyttet til lokal betjening, og ikke nødvendigvis til effektiv mating til tog. Dette kan innebære at potensialet for økt mating overvurderes i studien.

Flere av knutepunktene som trekkes frem ligger også geografisk tett, slik som Hauketo og Holmlia. I henhold til Ruters strategi er Holmlia et lokalt knutepunkt, mens Hauketo har potensiale for å utvikles til et regionalt knutepunkt med mating fra Oslo sør og Follo.

Bestillingstransport

Bestillingstransport er et fleksibelt supplement til det rutesatte kollektivtilbudet og kan styrke eller erstatte eksisterende løsninger der andre transportformer ikke er godt egnet. Tjenesten tilpasses faktisk etterspørsel og kan justeres dynamisk ut fra når og hvor kundene ønsker å reise.

¹ Ruter (2025): Strategi for mobilitetstilbudet



Jernbanedirektoratet omtaler bestillingstransportløsninger i forbindelse med mating. Studien viser til at det er et potensiale for å mate med bestillingstransportløsninger i områder hvor veinettet gjør at rutesatt kollektivtilbud ikke er egnet, med mange innbyggere og arbeidsplasser innenfor 1-5 km og det er høy frekvens på toget (lite behov for korrespondanse). Ruter er enig i at bestillingstransport kan fungere som mating i disse tilfellene. Vi vil samtidig påpeke at bestillingstransport har en større rolle enn kun mating til toget. Bestillingstransport vil også betjene egne reisemønstre. Ruter har identifisert fire behov der bestillingstransport kan bidra til et mer bærekraftig og helhetlig mobilitetssystem: effektivisere ressursbruk, geografisk tilgjengelighet i spredt befolkede områder (herunder mating), redusere bruk av bil i områder med mange bilreiser til tross for et godt kollektivtilbud, og komplementere et godt kollektivtilbud for å opprettholde lavt bilhold. Disse vurderingene er foreløpige og inngår i et pågående arbeid der hypoteser fortsatt utforskes.

Selvkjøringsteknologi vil endre mobilitetssystemet og åpne for nye muligheter. Det antas at selvkjørende løsninger over tid vil kunne drives til vesentlig lavere kostnader enn dagens bestillingstjenester. Dette åpner for store kjøretøyflåter og de tilhørende fordelene – uten nødvendigvis å øke kostnadene – slik at Ruter kan tilby regionens innbyggere et enda mer attraktivt og effektivt mobilitetstilbud. Selvkjøringsteknologi har dermed et potensial for å øke kollektivandelen frem mot 2050.

Konklusjon

Samlet sett innebærer Jernbanedirektoratets matestrategi en tydelig dreining mot økt mating til toget, hvor øvrig kollektivtilbud i stor grad tilpasses jernbanen. Etter vår vurdering gir dette økt kompleksitet for de reisende, flere bytter og risiko for redusert attraktivitet i kollektivtilbudet. Samtidig stiller den svært høye, og til dels urealistiske krav til gjennomføring. Vår vurdering er at disse konsekvensene og forutsetningene i begrenset grad er synliggjort i studien.

4. Samordning og samarbeid på tvers av aktørene

Studien legger opp til økt mating til jernbanen i fremtidig situasjon. En slik omlegging forutsetter at det finnes tilstrekkelig areal i knutepunktene det skal mates mer til. Studien peker overordnet på behovet for bedre fremkommelighet i notat 11 og 16, men omtaler i begrenset grad hvilke konkrete arealbehov og investeringer dette krever.

I dagens situasjon er ansvaret for planlegging og finansiering av tiltak i knutepunktene fordelt på flere ulike aktører. Dette fører til suboptimalisering, der hver aktør i stor grad ivaretar egne behov fremfor helheten. Som det er beskrevet i Ruter sitt innspill til utfordringsbildet, er vår erfaring at det ofte er en manglende forståelse for å prioritere arealer som ivaretar kollektivtrafikkens behov, som bedre fremkommelighet og reguleringsplasser.

Studien viser en ønsket framtidssituasjon uten å peke på hvilke barrierer som hindrer den ønskede utviklingen. Hvordan skal en slik utvikling med det samarbeidet det krever, realiseres? Dette gjelder særlig hvordan ansvaret skal samordnes, og hvilke mekanismer for samarbeid som må være på plass for å ivareta behovene i knutepunktene. Uten at dette er omtalt, skaper det stor usikkerhet rundt realismen til studien, ettersom dette er en sentral forutsetning som må være på plass for å nå studiens målsetting.



Med hilsen
Ruter As

Snorre Lægran
Plandirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent.

Arkivsak

26/08333-2

Saksbehandler

Marit Synnes Lindseth

Saksgang

Hovedutvalg for samferdsel

Fylkesutvalget

Fylkestinget

Møtedato

03.06.2026

09.06.2026

16.06.2026

Høring - Kollektivstudie for Østlandet

Innstilling fra fylkesdirektøren

1. Høringsuttalelsen oversendes Jernbanedirektoratet med de begrunnelser og vurderinger som fremkommer i saksutredningen.

Sammendrag

Kollektivstudien for Østlandet vurderer hvordan jernbanen, i samspill med øvrig kollektivtransport, bør utvikles for å møte framtidig transportbehov og bidra til mål om nullvekst i personbiltrafikken, klima og arealutvikling. Studien anbefaler å styrke jernbanens rolle som ryggrad i kollektivsystemet gjennom tydelig arbeidsdeling mellom tog og buss.

Studien anbefaler å gjennomføre planlagte tiltak i NTP 2025-2036 først, deretter realisere ny rikstunnel gjennom Oslo før det gjennomføres større investeringer på de ytre banestrekningene. For å øke kapasiteten gjennom Oslo, vurderes en ny rikstunnel som avgjørende for å sikre et robust og framtidsrettet kollektivsystem fram mot 2050.

For Vestfoldbanen innebærer anbefalingen i praksis at det vedtatte og modnede dobbeltsporprosjektet Stokke–Torp–Sandefjord skyves ut i tid til etter etablering av ny rikstunnel – tidligst rundt 2052. Dette skjer til tross for at Stortinget har prioritert prosjektet i første seksårsperiode i NTP 2025–2036. Vestfold fylkeskommune vurderer dette som svært alvorlig. Anbefalingen er ikke i samsvar med Stortingets vedtak og bygger etter fylkeskommunens vurdering på et utilstrekkelig analysegrunnlag. Særlig undervurderes etterspørselspotensialet og de regionale effektene utenfor Oslo-området.

Analysene viser at bilrestriktive tiltak er nødvendige for å nå nullvekstmålet, men at dette øker presset på togtilbudet. Det er derfor behov for økt kapasitet i jernbanesystemets kjerne.

Bakgrunn og saksgang

Jernbanedirektoratet har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet gjennomført Kollektivstudie for Østlandet, en strategisk utredning om jernbanens rolle i kollektivsystemet på Østlandet mot 2050 og videre. Jernbanedirektoratet ønsker innspill til studiens vurderinger og hovedkonklusjon før det videre arbeidet med oppfølging og eventuell videre planlegging. Høringsfristen for å gi innspill er 15. juni.

Hovedutvalg for samferdsel innstiller til fylkesutvalget. Fylkesutvalget innstiller til fylkestinget, som fatter endelig vedtak.

Saksopplysninger

Formålet med kollektivstudien for Østlandet er å belyse hvordan jernbanetilbudet, i samspill med øvrig kollektivtransport, kan utvikles på en helhetlig og samordnet måte. Studien skal svare ut hvordan transportsystemet bedre kan bidra til måloppnåelse innen tilgjengelighet, mobilitet, klima og arealutvikling i et langsiktig perspektiv. Vestfold fylkeskommune har vært informert underveis i arbeidet gjennom deltakelse i referanse- og styringsgruppe.

Kollektivstudien har vurdert hvordan ulike typer virkemidler virker sammen og påvirker etterspørsel. Disse virkemidlene er vurdert: bilrestriksjoner, bussmating og knutepunkt, takst- og billettsystemer, og areal- og knutepunktutvikling.

Studien viser at nullvekstmålet ikke nås uten bilrestriktive tiltak, men at de bilrestriktive tiltakene forsterker presset på kollektivsystemet og særlig på togtilbudet. Uten økt transportkapasitet på jernbanen vil forsinkelser og trengsel øke betydelig. Studien viser også at økt bussmating til store knutepunkt og et mer integrert takstsystem gir en betydelig etterspørselseffekt. Dette bidrar til flere kollektivreiser og økt samfunnsnytte, men forutsetter et togtilbud med tilstrekkelig kapasitet.

I kollektivstudien er tre ulike nivåer av togtilbud vurdert for å møte fremtidens etterspørsel:

1. Sammenlikningsalternativet (SA):

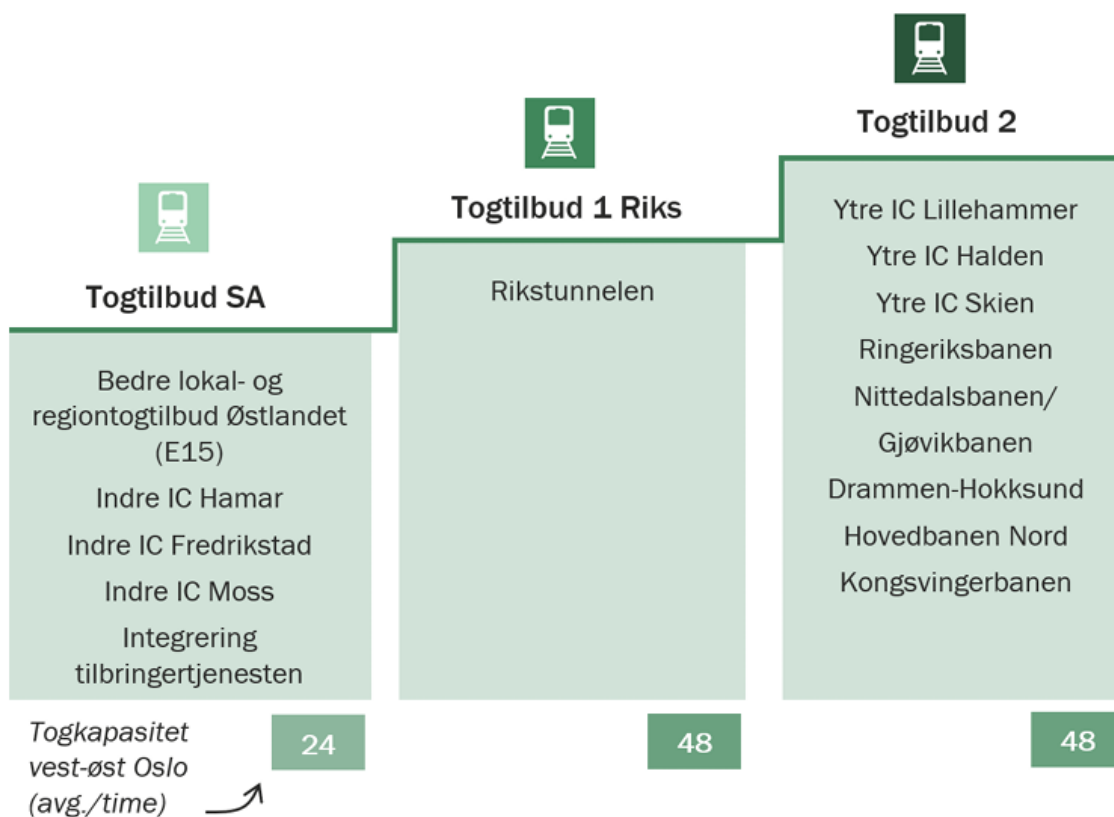
Togtilbud som følger av nullalternativet, kombinert med prosjekter i Nasjonal transportplan (NTP 2025–2036), som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode. (Unntaket er Stokke – Torp – Sandefjord som Stortinget vedtok i sin behandling av NTP.)

Sammenlikningsalternativet er utgangspunktet for studien, og som tiltaksalterantivene måles opp mot. Dette omfatter blant annet:

- Integrering av tilbringertjenesten
- Bedre togtilbud til Tønsberg
- Bedre togtilbud til Moss
- Bedre togtilbud til Hamar
- Bedre togtilbud til Fredrikstad
- Effektpakke E15 Bedre lokal- og regiontilbud på Østlandet

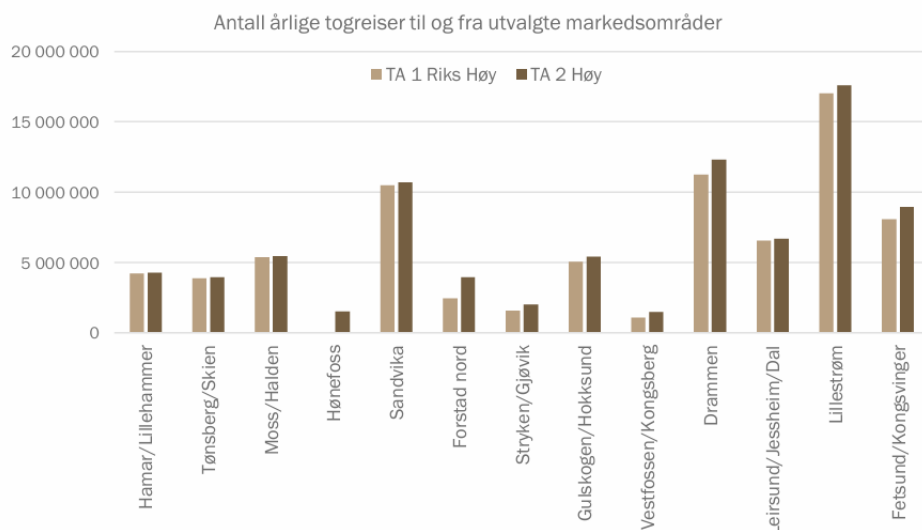
2. Tiltaksalternativ 1 Riks (TA1 Riks) – ny Rikstunnel:
Togtilbudet som kan realiseres dersom det bygges en ny Rikstunnel gjennom Oslo.
3. Tiltaksalternativ 2 (TA2) – korridorvis forbedringer:
Togtilbudet som følger av åtte utviklingskonsepter på hver sin banestrekning som går ut fra Oslo. Konseptene er uavhengige av hverandre og kan gjennomføres enkeltvis. Disse er:
- Ytre Intercity Lillehammer
 - Ytre Intercity Halden
 - Ytre Intercity Skien
 - Ringeriksbanen
 - Nittedalsbanen/Gjøvikbanen
 - Drammen–Hokksund
 - Hovedbanen Nord
 - Kongsvingerbanen

Kollektivstudien viser at lokal- og regiontogtilbudet på Østlandet bør utvikles med et kapasitetsløft i kjernen av jernbanesystemet for å håndtere befolkningsvekst og sikre et transporttilbud samtidig som vi når nullvekstmålet. Først når dette er gjort, er det ifølge Jernbanedirektoratet, rasjonelt å gjøre store investeringer på de ytre banene på Østlandet.



Figur 3-1 – Illustrasjon av tre nivå av togtilbud på Østlandet, og tilhørende nødvendige infrastruktur – og eller organisatoriske tiltak for å oppnå togtilbudet.

Den nasjonale transportmodellen som er brukt for å analysere tiltak på ytre IC (sør for Tønsberg) slår ikke nevneverdig ut i forhold til årlige togreiser for stekningen Tønsberg – Skien. Dette er vist i figuren under.



Figur 44-12. Antall årlige togreiser i Tiltaksalternativ 1 Riks Høy og Tiltaksalternativ 2 Høy, til og fra utvalgte markedsområder som får en endring i togtilbudet som følge av jernbanetiltak i Tiltaksalternativ 2

Kollektivstudien viser at rikstunnelen er avgjørende for å møte fremtidig etterspørselsvekst og samtidig redusere forsinkelser i hele togsystemet. Rikstunnelen er et tiltak med svært høye investeringskostnader, men er beregnet til å gi svært stor nytte for de reisende. Gevinstene består blant annet av kortere reisetid, mindre trengsel og betydelige forbedringer i punktligheten som følge av færre forsinkelser.

For å utvikle jernbanesystemet på Østlandet, anbefaler Jernbanedirektoratet følgende rekkefølge:

1. Ferdigstille tiltak i nullalternativet (nye lokal- og regiontog, gjennomføre ruteplan 2028 og integrering av tilbringertjenesten og forbedre togtilbudet til Tønsberg, Hamar og Moss).
2. Realisere tiltakene som inngår i sammenligningsalternativet: togtilbudet som følger av prosjekter i Nasjonal transportplan 2025–2036 med oppstart i første seksårs-periode (med unntak av Stokke – Torp – Sandefjord).
3. Gjennomføre et kapasitetsløft med rikstunnelen.
4. Videreutvikle togtilbudet på de ytre banene på Østlandet.

Jernbanedirektoratet mener at den anbefalte rekkefølgen er det som gir størst måloppnåelse totalt sett, og legger grunnlaget for et bærekraftig og robust transportsystem som kan møte veksten i etterspørsel mot 2050.

Økonomiske, administrative og juridiske konsekvenser

Kollektivstudien i seg selv har i ingen økonomiske, administrative eller juridiske konsekvenser for fylkeskommunen, men blir et faglig grunnlag inn mot prioriteringer i NTP 2029-2040. Fylkeskommunen bruker betydelige administrative ressurser inn i arbeidet med NTP for å ivareta fylkets interesser.

Konsekvenser for fylkets klimamål og FNs bærekraftsmål

Utvikling av jernbanen og togtilbudet på Østlandet vil bidra positivt til fylkes klimamål og flere av FNs bærekraftsmål.

Konsekvenser for CRPD

Utviklingen av togtilbudet på Østlandet vil være positivt for alle, inkludert mennesker med funksjonsnedsettelse. Nye prosjekter og togmateriell vil være universelt utformet.

Fylkesdirektørens vurdering

Fylkesdirektøren har følgende forslag til høringsuttalelse:

Kollektivstudien for Østlandet er en analyse av hvordan samfunnet skal møte fremtidige utfordringer med økt befolkningsvekst og transportetterspørsel i den mest befolkningstette delen av landet. Toget vil, sammen med den øvrige kollektivtransporten, ha en sentral funksjon i å løse fremtidens transportbehov på en areal-, miljø- og klimavennlig måte.

Vestfold fylkeskommune har vært informert underveis i arbeidet med studien gjennom administrativ deltakelse i referanse- og styringsgruppe. Fylkets viktigste innvending til analysen underveis har vært at dobbeltsporet Stokke – Torp – Sandefjord og to tog i timen til Skien ikke er tatt med i sammenlikningsalternativet for analysen, til tross for Stortingets vedtak om at prosjektet skal prioriteres i første seksårs periode av NTP 2025 - 2036. Når ett av kriteriene for sammenlikningsalternativet er at prosjekter i NTP skal være med, stiller vi oss uforstående til at Stokke- Torp – Sandefjord som eneste av de vedtatte prosjektene er utelatt. Dette er alvorlig, siden det har fått konsekvenser for Jernbanedirektoratets prioritering av prosjektet i den videre utvikling av jernbanen på Østlandet. Jernbanedirektoratet anbefaler at Stokke – Torp – Sandefjord først skal prioriteres etter at en ny rikstunnel er på plass, på lik linje med øvrige prosjekter i ytre Intercity-området. Det vil si tidligst etter 2052.

Stokke – Torp – Sandefjord har kommet langt i planleggingen, og prosjektet er modent for videre detaljplanlegging og gjennomføring. Det grundige arbeidet med grunnboringer og optimalisering av traseen bidrar blant annet til økt pålitelighet i kostnadsoverslag. Prosjektet er derfor å anse som langt mer modent enn øvrige prosjekter i Ytre IC. Dobbeltsporet, med ny stasjon knyttet til terminalen på Torp Sandefjord lufthavn, er beregnet til å koste 15 milliarder kroner. Prosjektene på Vestfoldbanen har til nå vært bygget innenfor budsjett.

En utvidelse av togtilbudet med to tog i timen mellom Tønsberg og Skien kan gjennomføres uten ytterligere belastning på Oslo-tunnelen, da det her handler om forlengelse av ett av de

allerede planlagte togsettene mellom Tønsberg og Oslo. Det er derfor ingen grunn til å vente på at rikstunnelen er realisert før dobbeltsporet Stokke – Torp – Sandefjord etableres.

Den utdaterte jernbanen med enkeltspor mellom Tønsberg og Skien innebærer stor risiko for uønskede hendelser som medfører betydelige forsinkelser på Vestfoldbanen. Dette er forsinkelser som forplanter seg til resten av jernbanesystemet inn mot Oslo. Det er behov for en større oppgradering av banen uavhengig av nytt dobbeltspor.

Fylkeskommunen registrerer at kollektivstudien har valgt å beregne kostnaden for videre utvikling av dobbeltspor på Vestfoldbanen for hele strekningen Tønsberg-Skien, ikke bare delstrekningen Stokke-Torp-Sandefjord. Dette er gjort til tross for at det er dobbeltspor på denne delstrekningen som utløser effektpakken med to tog i timen mellom Tønsberg og Skien. Når hele strekningen Tønsberg-Skien legges til grunn, inkluderes kostnader som går langt utover det vedtatte prosjektet Stokke-Torp-Sandefjord. Det gjør at den samfunnsøkonomiske nytten fremstår vesentlig svakere enn om beregningen tok utgangspunkt i det prosjektet Stortinget har vedtatt i NTP. Fylkeskommunen mener derfor at tiltaket fremstår som svakere samfunnsøkonomisk enn det reelt sett er. Analysen bør på denne bakgrunn, brytes ned på relevante delstrekninger, slik at kostnader og nytte vurderes mer presist

Flere av analysene i studien gir et systematisk for svakt bilde av etterspørselspotensialet i ytre IC-korridorene, særlig for Vestfoldbyene. Byene i Vestfold utgjør sammen med Grenland et samlet bo- og arbeidsmarked på 300.000 mennesker. Fylkeskommunen stiller seg derfor undrende til at dobbeltsporprosjektet som åpner for to tog i timen mellom Tønsberg og Skien ikke gir større utslag på reiseetterspørselen. Etter fylkeskommunens vurdering kan dette i stor grad skyldes metodiske valg i analysen:

- Etterspørselen er i hovedsak modellert med tyngdepunkt i reiser innen, samt til og fra Oslo og Akershus. Analysene fanger derfor ikke opp noen nytte for trafikanter med start og målpunkt utenfor dette området.
- Effektene av regioninterne reiser og arbeidsmarkedsintegrasjon utenfor Oslo og Akershus er ikke omfattet av analysene.
- Det etterlyses derfor supplerende beregninger med RTM innenfor området Grenland til Tønsberg for å inkludere effekten av tiltaket på jernbanen mellom Tønsberg og Skien innen denne regionen.

Fylkeskommunen vil peke på at kollektivstudien i begrenset grad synliggjør ringvirkninger av investeringer i ytre IC-korridorer. Studien omtaler riktignok areal- og knutepunktutvikling, utvikling av arbeidsmarked og hensynet til beredskap. Det er en svakhet at flere viktige virkninger for samfunnet ikke er inkludert i de samfunnsøkonomiske analysene.

Torp Sandefjord lufthavn vil med en sterkere integrering med jernbanen bli et fullverdig, regionalt knutepunkt, noe som vil være av stor betydning for tilgjengelighet og regional utvikling i et bredt omland. Ny stasjon knyttet til terminalen på Torp vil kunne øke kollektivandelen til flyplassen betydelig. Kun 10% av de reisende til flyplassen kommer med tog i dag, mot 70% til Oslo lufthavn. Dette representerer et betydelig uforløst potensial. Effekten av

et forbedret togtilbud, kombinert med knutepunktutvikling og bedre tilbringertjenester, fremstår som undervurdert i analysene.

Et attraktivt togtilbud vil kunne bidra betydelig til utviklingen av regionen som ett bo- og arbeidsmarked. Et kapasitetssterkt jernbanetilbud som sikrer robusthet og redundans, vil bidra til økt beredskap og motstandsdyktighet i møte de geopolitiske utfordringene vi står overfor. Dette er forhold som er av betydning for Vestfoldbanens rolle, og som tilsier at nytten av tiltak på ytre IC er høyere enn det analysene viser.

Fylkeskommunen ser et potensiale for gods på Vestfoldbanen, og å kunne overføre mer gods fra vei til bane. En mer kapasitetssterk og robust bane vil danne et viktig grunnlag for dette. Kollektivstudien omhandler i hovedsak persontransport, men peker selv på at utredningen har viktige berøringspunkter med godsstrategien, og at endelige anbefalinger må ses i sammenheng. I Notat 18A, som er ett av grunnlagene for kollektivstudien, presiseres det at analysene av ytre IC bare omfatter virkninger for personreiser, selv om investeringstiltakene også kan gi nytte for fjerntog og godstrafikk. Fylkeskommunen vil derfor understreke at Vestfoldbanens rolle må vurderes i sammenheng med Larvik havn, Grenland havn og Brevikterminalen. Det samme gjelder utviklingen av en multimodal korridor mot Danmark og kontinentet (Jyllandskorridoren). Dette vil bli utdype nærmere i fylkeskommunens høringsuttalelse til godsstrategien.

For å nå nullvekstmålet i byene i fylket, er jernbanen som ryggraden i kollektivsystemet vesentlig. Den regionale kollektivtrafikken er allerede innrettet for å mate til toget, noe som bygger opp om togmarkedet. Det foregår også en aktiv knutepunktutvikling rundt stasjonene som vil legge til rette for flere reisende med toget. I Vestfold foregår det et målrettet arbeid i flere byområder for å styrke miljøvennlige reiser. Bypakke Tønsberg-regionen etableres med bommer fra sommeren 2026, og inkluderer tiltak som legger bedre til rette for gange, sykkel og kollektivtransport. Det samme gjør bypakkene i Sandefjord og Larvik som er bypakker uten bompenger. Alle byene jobber med parkeringsstrategier som bygger opp om målene i bypakkene. Dette samsvarer med kollektivstudiens egne forutsetninger om betydningen av bilrestriktive tiltak, bussmating og knutepunktutvikling. Dette samspillet er i begrenset grad reflektert i modellberegningene for ytre IC, og bidrar til at etterspørselspotensialet undervurderes.

Oppsummering:

Det er kritikkverdigg at dobbelsporprosjektet Stokke – Torp – Sandefjord ikke er tatt med i sammenlikningsalternativet til tross for Stortingets vedtak om at dette prosjektet skal prioriteres i første 6 årsperiode av NTP 2025 – 2036.

Analysene gir etter fylkeskommunens vurdering et for konservativt bilde av nytten av investeringer på ytre deler av Vestfoldbanen. Effektene av regioninterne reiser og arbeidsmarkedsintegrasjon utenfor Oslo og Akershus er ikke omfattet av analysene. Det er derfor behov for supplerende beregninger for å inkludere effekten av tiltaket på jernbanen mellom Tønsberg og Skien innen denne regionen. Det anbefales derfor supplerende analyser med en mer finmasket oppdeling av strekningene og bedre modellering av regionale effekter.

Av hensyn til utviklingen i Vestfold og Grenland som region, kan ikke utbyggingen av dobbeltspor Stokke – Torp – Sandefjord vente til etter at rikstunnelen er realisert i 2052. Jernbanen utgjør ryggraden i kollektivsystemet i fylket, og vil være viktig for regional utvikling og mulighet for å nå nullvekstmålet i byområdene.

Togtilbudet på Vestfoldbanen kan utvides med to tog i timen mellom Tønsberg og Skien uten at dette medfører økning i antall tog gjennom Oslotunnelen. Det er derfor ingen grunn til å utsette prosjektet i påvente av rikstunnelen.

Konklusjon/anbefaling

Fylkesdirektøren anbefaler at høringsuttalelsen, slik det går frem av fylkesdirektørens vurderinger i denne saken, oversendes Jernbanedirektoratet.

Vedlegg:

Kollektivstudie for Østlandet

PS 52/2026 Høringsinnspill til Jernbanedirektoratet på tre studier - Kollektivstudie Østlandet, Fjerntogstrategi og Godsstrategi

Fylkestingets vedtak den 18.06.2026:

1.

Kollektivstudie: Buskerud fylkeskommune støtter anbefalingene i «Kollektivstudie for Østlandet». Rikstunellen vil løse opp en stor flaskehals for mesteparten av togtrafikken på Østlandet, og er det viktigste tiltaket for å sikre kapasitet, robusthet og et pålitelig togtilbud.

2.

Kollektivstudie: Buskerud fylkeskommune forventer at planlegging av Rikstunellen prioriteres og forseres slik at tunellen kan ferdigstilles tidligere enn estimert i rapporten. Prosjektet bør finne finansiering gjennom en særskilt ordning, slik at det også blir rom for andre jernbaneinvesteringer i planperioden.

3.

Kollektivstudie: Studien peker på Gulskogen-Hokksund som det prosjektet på Østlandet som gir størst årlig trafikantnytte per investert krone. Samtidig er Gulskogen-Hokksund det nest minste av de store investeringsprosjektene i studien. Planlegging av dette prosjektet må ferdigstilles hurtig slik at bygging kan starte når det er rom for dette på investeringsbudsjettet. En rask utbygging av kapasitet her vil også bedre situasjonen for fjerntog og godstog på strekningen. Dette gir økt nytte utover det som er beregnet for regiontogene alene.

4.

Kollektivstudie: Som påpekt ved oppstart av kollektivstudien savnet Buskerud fylkeskommune inkludering av jernbanestrekninger uten persontrafikk, herunder Randsfjordbanen. Med dobbeltspor til Hokksund vil det være mulig å forlenge flere pendeltog fra Drammen til Hokksund, og med det også kunne utvikle et bedre togtilbud både til Kongsberg og Vikersund/Hønefoss. Pendelforlengelse forutsetter dobbeltspor Gulskogen – Hokksund, men kan gjennomføres uavhengig av om Rikstunellen er ferdigstilt da en slik tilbudsforbedring vil være forlengelse av eksisterende tog som i dag snur i Drammen.

Buskerud fylkeskommune ber Jernbanedirektoratet om en utredning som ser på pendelforlengelse fra Drammen til Vikersund/Hønefoss.

For økt frekvens til Kongsberg er det foreslått ulike løsninger avhengig av om tiltaksnivå 1 (dobbeltspor) eller tiltaksnivå 2 (kryssningsspor) velges. Uansett løsning er det viktig å vurdere stasjon ved Gomsrud.

5.

Kollektivstudie: Buskerud fylkeskommune ønsker fortgang i arbeidet med takstsamarbeidsavtaler, og jobber nå med politisk avklaring for finansiering av en fylkesintern togavtale. For fylkeskryssende reiser, ber vi Jernbanedirektoratet ta initiativ til trinn 1 «Fri start og ankomstsone for overgang mellom buss og tog» som beskrevet i notat 7, inkludert

forslag til finansieringsløsninger for en slik modell på Østlandet. Ved fremtidige rullinger bør trafikkavtaler mellom Jernbanedirektoratet og togoperatør være basert på bruttokontrakter i takstsamarbeidsområder, som anbefalt i rapporten «Trafikkavtalegjennomgang» OsloEconomics m.fl. Oktober 2025.

6.

Fjerntogstrategi: Buskerud fylkeskommune støtter anbefalingene i «Fjerntogstrategi Jernbanen 2050», hvor det vises til at Bergensbanen har størst potensiale for å konkurrere mot fly og at dette er den første fjerntogstrekning hvor man bør utvikle ambisjonsnivå 2. I dette ambisjonsnivået er Ringeriksbanen det mest sentrale prosjektet. Dette er også den fjerntogstrekningen med høyest netto nåverdi per budsjettkrone fra de vurderte investeringsprosjekter for alle fjerntogene i ambisjonsnivå 2. Mange av prosjektene i ambisjonsnivå 2 er allerede ferdig planlagt, inkludert Ringeriksbanen, og det er viktig at man får investeringsbeslutning snarlig slik at tilbudet kan realiseres innenfor rimelig tid.

7.

Godsstrategi: Buskerud fylkeskommune støtter hovedinnholdet i godsstrategien. Jernbanen bør spille en økende rolle i godstransporten i et 2050-perspektiv, og både korridoren Oslo-Bergen og korridoren Oslo-Stavanger må få nødvendig innsats med utredning, tilrettelegging og andre tiltak. I tillegg kommer betydelige tiltak på Alnabru-terminalen, nytt materiell og økt verkstedkapasitet.

8.

Godsstrategi: Buskerud fylkeskommune savner en vurdering av godstransport på Vestfoldbanen. Dette bør sees i sammenheng med utvikling av en privat jernbaneterminal på Kopstad nord i Vestfold. En tydeligere struktur av jernbaneterminaler, med utviklingsplaner for disse, bør bli en del av godsstrategien.

9.

Ringeriksbanen er spesielt viktig for Buskerud og Buskerud fylkeskommune ber om at prosjektet prioriteres og at en investeringsbeslutning vedtas så raskt som mulig, for å sikre en tidligere oppstart av prosjektet enn skissert i fjerntogstrategien

Fylkestingets behandling i møte den 18.06.2026:

Hovedutvalg for samferdsel innstilling til fylkestinget

1.

Kollektivstudie: Buskerud fylkeskommune støtter anbefalingene i «Kollektivstudie for Østlandet». Rikstunellen vil løse opp en stor flaskehals for mesteparten av togtrafikken på Østlandet, og er det viktigste tiltaket for å sikre kapasitet, robusthet og et pålitelig togtilbud.

2.

Kollektivstudie: Buskerud fylkeskommune forventer at planlegging av Rikstunellen prioriteres

og forseres slik at tunellen kan ferdigstilles tidligere enn estimert i rapporten. Prosjektet bør finne finansiering gjennom en særskilt ordning, slik at det også blir rom for andre jernbaneinvesteringer i planperioden.

3.

Kollektivstudie: Studien peker på Gulskogen-Hokksund som det prosjektet på Østlandet som gir størst årlig trafikanthytte per investert krone. Samtidig er Gulskogen-Hokksund det nest minste av de store investeringsprosjektene i studien. Planlegging av dette prosjektet må ferdigstilles hurtig slik at bygging kan starte når det er rom for dette på investeringsbudsjettet. En rask utbygging av kapasitet her vil også bedre situasjonen for fjerntog og godstog på strekningen. Dette gir økt nytte utover det som er beregnet for regiontogene alene.

4.

Kollektivstudie: Som påpekt ved oppstart av kollektivstudien savnet Buskerud fylkeskommune inkludering av jernbanestrekninger uten persontrafikk, herunder Randsfjordbanen. Med dobbeltspor til Hokksund vil det være mulig å forlenge flere pendeltog fra Drammen til Hokksund, og med det også kunne utvikle et bedre togtilbud både til Kongsberg og Vikersund/Hønefoss. Pendelforlengelse forutsetter dobbeltspor Gulskogen – Hokksund, men kan gjennomføres uavhengig av om Rikstunellen er ferdigstilt da en slik tilbudsforbedring vil være forlengelse av eksisterende tog som i dag snur i Drammen.

Buskerud fylkeskommune ber Jernbanedirektoratet om en utredning som ser på pendelforlengelse fra Drammen til Vikersund/Hønefoss.

For økt frekvens til Kongsberg er det foreslått ulike løsninger avhengig av om tiltaksnivå 1 (dobbeltspor) eller tiltaksnivå 2 (kryssningsspor) velges. Uansett løsning er det viktig å vurdere stasjon ved Gomsrud.

5.

Kollektivstudie: Buskerud fylkeskommune ønsker fortgang i arbeidet med takstsamarbeidsavtaler, og jobber nå med politisk avklaring for finansiering av en fylkesintern togavtale. For fylkeskryssende reiser, ber vi Jernbanedirektoratet ta initiativ til trinn 1 «Fri start og ankomstsone for overgang mellom buss og tog» som beskrevet i notat 7, inkludert forslag til finansieringsløsninger for en slik modell på Østlandet. Ved fremtidige rullinger bør trafikkavtaler mellom Jernbanedirektoratet og togoperatør være basert på bruttokontrakter i takstsamarbeidsområder, som anbefalt i rapporten «Trafikkavtalegjennomgang» OsloEconomics m.fl. Oktober 2025.

6.

Fjerntogstrategi: Buskerud fylkeskommune støtter anbefalingene i «Fjerntogstrategi Jernbanen 2050», hvor det vises til at Bergensbanen har størst potensiale for å konkurrere mot fly og at dette er den første fjerntogstrekning hvor man bør utvikle ambisjonsnivå 2. I dette ambisjonsnivået er Ringeriksbanen det mest sentrale prosjektet. Dette er også den fjerntogstrekningen med høyest netto nåverdi per budsjettkrone fra de vurderte investeringsprosjekter for alle fjerntogene i ambisjonsnivå 2. Mange av prosjektene i

ambisjonsnivå 2 er allerede ferdig planlagt, inkludert Ringeriksbanen, og det er viktig at man får investeringsbeslutning snarlig slik at tilbudet kan realiseres innenfor rimelig tid.

7.

Godsstrategi: Buskerud fylkeskommune støtter hovedinnholdet i godsstrategien. Jernbanen bør spille en økende rolle i godstransporten i et 2050-perspektiv, og både korridoren Oslo-Bergen og korridoren Oslo-Stavanger må få nødvendig innsats med utredning, tilrettelegging og andre tiltak. I tillegg kommer betydelige tiltak på Alnabru-terminalen, nytt materiell og økt verkstedkapasitet.

8.

Godsstrategi: Buskerud fylkeskommune savner en vurdering av godstransport på Vestfoldbanen. Dette bør sees i sammenheng med utvikling av en privat jernbaneterminal på Kopstad nord i Vestfold. En tydeligere struktur av jernbaneterminaler, med utviklingsplaner for disse, bør bli en del av godsstrategien.

Stian Bakken (SP) fremmet følgende tilleggsforslag på vegne av Senterpartiet:

9.

Ringeriksbanen er spesielt viktig for Buskerud og Buskerud fylkeskommune ber om at prosjektet prioriteres og at en investeringsbeslutning vedtas så raskt som mulig, for å sikre en tidligere oppstart av prosjektet enn skissert i fjerntogstrategien

Følgende hadde ordet:

Christopher Amundsen Wand (H), Stian Bakken (Sp), Kjell Erland Grønbeck (Krf) og Vegard Persvold (Frp),

Votering:

Hovedutvalgets innstilling i 8 punkter ble enstemmig vedtatt.

Bakkens tilleggsforslag ble vedtatt med 45 (H, INP, Krf, Pp, Frp, V, Ap, Sp, SV, R) mot 2 (MDG) stemmer.

Avsender: Siemens Mobility v/ Birger Steffensen, epost: birger.steffensen@siemens.com

Dato: 06.05.26

Til: Jernbanedirektoratet

E-post: post@jernbanedirektoratet.no

Emne: Høring Kollektivstudie for Østlandet, 2024/1961

Høringsuttalelse

– Kollektivstudie for Østlandet, Hovedrapport (Dokument nr: 2024/1961-57)

Vi takker Jernbanedirektoratet for muligheten til å gi innspill til Kollektivstudie for Østlandet, Hovedrapport, som skal danne grunnlag for den videre utviklingen av jernbanestrategien i neste rullering av Nasjonal transportplan (NTP). Vi anerkjenner arbeidet som er lagt ned i å analysere utfordringene frem mot 2050.

Jernbanedirektoratets samfunnsoppdrag, som inkluderer å "bidra til innovasjon og teknologisk utvikling" og å "synliggjøre hvordan samfunnet kan få mest mulig jernbane for pengene", er et viktig premiss for denne studien. Det er med dette i tankene vi ønsker å fremheve noen sentrale punkter der vi mener rapporten er mangelfull, og hvor det er et betydelig uutnyttet potensial.

På denne bakgrunn mener Siemens Mobility at deler av rapporten bør styrkes gjennom en mer eksplisitt og etterprøvbart vurdering av teknologi og digitalisering som aktive virkemidler. Beslutningsgrunnlaget kan med fordel også inkludere tydeligere sensitivetsanalyser.

1. Teknologi, digitalisering og innovasjon som aktive virkemidler

Rapporten identifiserer kapasitet, effektivitet og punktlighet som kritiske utfordringer for jernbanen på Østlandet. Mens den foreslår betydelige infrastrukturtiltak som Rikstunnelen, er "teknologi, digitalisering og innovasjon" ikke behandlet som en egen, aktiv kategori av virkemidler i kapittel 3 ("Hvilke tiltak er relevante?"), på lik linje med bilrestriksjoner, bussmating, takstsystemer og arealutvikling.

I et langsiktig perspektiv mot 2050 og videre, er det avgjørende å anerkjenne at teknologisk utvikling ikke bare er en ytre rammebetingelse, men en fundamental og aktiv driver for å løse mange av de identifiserte utfordringene. Vi savner en grundig vurdering av hvordan moderne jernbaneteknologier kan bidra til å nå målene.

1.1 Kobling til NTPs mål om effektiv bruk av ny teknologi

Nasjonal transportplan 2025–2036 etablerer «Effektiv bruk av ny teknologi» som ett av hovedmålene for transportpolitikken, og beskriver digitalisering og ny teknologi som virkemidler for blant annet økt kapasitetsutnyttelse, bedre sikkerhet og mer effektiv ressursinnsats.

Vi anbefaler at Kollektivstudien i større grad speiler dette ved å:

- (i) beskrive relevante teknologi-/digitaliseringsgrep som kan påvirke kapasitet og punktlighet, og
- (ii) tydeliggjøre om – og i hvilken grad – slike grep er forutsatt, avgrenset eller utelatt i analysene.

1.2 Eksempler på konkrete og kostnadseffektive teknologiske og operasjonelle tiltak

For å gjøre beslutningsgrunnlaget mer operasjonelt, anbefaler Siemens Mobility at følgende tiltak vurderes eksplisitt som forutgående eller supplerende tiltak til ny jernbanetunnel gjennom Oslo:

- **Optimalisering av togfremføring med ATO og ETCS Hybrid Level 3 (HL3)**

Potensialet for å øke kapasiteten på jernbanenettet gjennom teknologiske løsninger er allerede grundig vurdert for norske forhold. En teknisk analyse fra 2021, utarbeidet for Bane NOR ("ERTMS Programme - Study report on the effects of ATO and ETCS Hybrid Level 3 Application"), har belyst hvordan Automatic Train Operation (ATO) i kombinasjon med ETCS Hybrid Level 3 (HL3) kan bidra til å optimalisere togføringen, redusere avstand mellom tog (headway) og forbedre punktligheten. Denne rapporten, som fokuserte spesifikt på Oslostunnelen (Lysaker - Oslo S), konkluderte med at en kombinasjon av HL3 og ATO kan øke antall tog i det undersøkte området med rundt 10% sammenlignet med dagens ETCS Level 2. Videre viser simuleringer i rapporten at forsinkelser kan reduseres ytterligere med ATO/HL3, og for eksempel kan lokaltog vestgående oppnå en gjennomsnittlig reduksjon i forsinkelse på 4,5 sekunder med L2 & ATO. Vi mener det er en svakhet at denne typen analyser ikke er videreført eller referert til i Kollektivstudien.

- **Avanserte trafikkstyringssystemer (CBTC/ERTMS/TPS)**

Kollektivstudien bør også trekke paralleller til tilsvarende kapasitetsutfordringer i Oslos kollektivsystem og hvordan disse løses med teknologi. For eksempel er Sporveien i Oslo i gang med implementeringen av et nytt digitalt signalsystem, såkalt «*Communication-Based Train Control (CBTC)*» og «*Trainguard MT*» på T-banen. Den første CBTC-linjen er nå offisielt i drift, og systemet er planlagt fullført for hele nettverket innen 2030. Denne teknologien vil øke kapasiteten gjennom den kritiske sentrumstunnelen fra 28 til 36 T-bane tog per time – en økning på nesten 30 prosent. Systemet har et teknisk potensial for opptil 40 T-bane tog per time, noe som representerer en kapasitetsøkning på over 40 prosent.

Sporveien selv fremhever at denne teknologien er «*avgjørende for å møte den økende etterspørselen etter kollektivtransport i Oslo, hvor 69,6 % av alle reiser allerede er bærekraftige*». Sporveien uttaler videre at «*ved å optimalisere den eksisterende infrastrukturen tilbyr CBTC-systemet også en enorm verdi ved å utsette behovet for tunge infrastrukturinvesteringer, som for eksempel bygging av nye tunneler under Oslo*».

Videre kan teknologier som ERTMS (European Rail Traffic Management System) og avanserte Train Planning Systems (TPS), som for eksempel «TPS Live» for optimalisering av jernbanetrafikk og ruteplanlegging, maksimere utnyttelsen av eksisterende og fremtidig infrastruktur. En grundig analyse av potensialet for kapasitetsøkning gjennom slike operasjonelle og digitale systemer, og en sammenligning av kost/nytte med massive nybygg som Rikstunnelen, er ikke omhandlet i Kollektivstudien.

- **Redusert oppholdstid på stasjon (Dwell Time Management)**

Måltrettede tiltak for å redusere togopphold på stasjon gjennom mer presis togstyring, bedre samspill mellom tog og plattform og mer forutsigbar trafikkavvikling. Selv moderate reduksjoner i gjennomsnittlig oppholdstid per tog (f.eks. 10–20 sekunder) kan gi merkbar økning i gjennomstrømming og robusthet, og i praksis bidra til høyere effektiv togkapasitet i høyt belastede snitt.

- **Økt passasjerkapasitet per tog gjennom materiellvalg**

Økning av passasjerkapasitet per tog gjennom valg av togtyper med høyere kapasitet, herunder bruk av toetasjes tog der dette er operasjonelt egnet (jf. KVVU for regiontog på Østlandet), samt lengre tog innenfor eksisterende plattformlengder. Tiltaket har dokumentert potensial for om lag 30–40 % økt passasjerkapasitet per tog, og kan dermed gi betydelig kapasitetsløft uten økt togfrekvens.

- **Forbedret robusthet og reduserte driftsavvik gjennom prediktivt vedlikehold**

Rapporten fremhever behovet for robusthet og samfunnssikkerhet, og at "teknologiske avvik" er en utfordring (side 5 i Kollektivstudien). Prediktivt vedlikehold, basert på sensorer og avansert dataanalyse, kan forutse feil på kritisk infrastruktur og rullende materiell før de oppstår. Dette reduserer uplanlagte driftsstans, forbedrer regulariteten og reduserer kostnadene ved vedlikehold, noe som direkte bidrar til et mer pålitelig togtilbud og styrket beredskap, som er et uttalt mål (side 13 i Kollektivstudien).

- **Energieffektivisering og et sterkere bidrag til klima- og miljømål**

Rapporten anerkjenner at miljømålene bare nås delvis (side 31 i Kollektivstudien), og at det er behov for bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur og lavere samlet energiforbruk per person som reiser (side 13 i Kollektivstudien). Den nevnte ATO-rapporten fra 2021 bekrefter at ATO har en "positive impact on the operational quality, which directly influences the necessary energy consumption", med dokumenterte reduksjoner i energiforbruk for ulike toglinjer. Videre vil teknologier som SidyTrack, som optimaliserer kjøring for å redusere energiforbruket, bidra betydelig til å senke det samlede energiforbruket og dermed styrke oppnåelsen av nasjonale klima- og miljømål. Dette representerer en konkret og målbar forbedring som bør vurderes.

2. Kostnadseffektivitet og «mest mulig jernbane for pengene»

Gitt det "reduserte økonomiske handlingsrommet" (side 11 i Kollektivstudien) og at Rikstunnelen har "negativ netto nytte under basisforutsetningene" (side 7 i Kollektivstudien), er det avgjørende å utforske alternativer som kan gi høyere nytte-kostnadsbrøk.

Siemens Mobility vil understreke at ovennevnte tiltak samlet sett er vesentlig mer kostnadseffektive enn en ny jernbanetunnel gjennom Oslo. I tillegg finnes det en rekke internasjonale eksempler fra Europa som underbygger det samme, - nemlig at teknologi kan bidra til økt kapasitet og mer jernbane for pengene.

Mens ny Rikstunnel har en anslått minimumskostnad på 60–70 milliarder kroner (2024-kroner) og først kan gi effekt tidligst 2050–2052, representerer de ovennevnte tiltakene mye lavere investeringer med potensial for langt tidligere realisering og bedre forhold mellom kostnad og nytte.

Dette tilsier etter Siemens Mobilitys vurdering at slike tiltak bør prioriteres og analyseres grundigere som del av en trinnvis og kostnadseffektiv kapasitetsstrategi, før beslutning om nye, irreversible infrastrukturinvesteringer fattes.

3. Manglende inkludering av teknologiselskaper i referansegruppen

Referansegruppen for studien har bestått av fylkeskommuner, Bane NOR, Vy og Statens vegvesen. Mens disse aktørene er sentrale for drift og planlegging i Norge, er det et fravær av globale teknologiselskaper som er ledende innen jernbane- og samferdselsteknologi.

Dette fraværet er en svakhet fordi:

- **Tapt "state-of-the-art" kunnskap og erfaring:** De globale teknologiselskapene er i front når det gjelder utvikling og implementering av de teknologiene som vil definere fremtidens jernbanedrift, som eksempelet med Sporveien og CBTC tydelig illustrerer, og som også er belyst i den tekniske analysen om ATO på norsk jernbane fra 2021. Deres ekspertise kunne gitt verdifull innsikt i hva som er teknisk mulig, hva som fungerer internasjonalt, og hvilke løsninger som er under utvikling.
- **Risiko for utdatert planlegging:** Uten direkte innspill fra de som aktivt driver den teknologiske utviklingen, risikerer studien å basere sine anbefalinger på et for snevert eller utdatert teknologisk grunnlag, noe som kan føre til suboptimale investeringer og tapte muligheter for å løse utfordringene på mer effektive måter.
- **Manglende utnyttelse av innovasjonspotensialet:** Jernbanedirektoratets eget mandat om å bidra til innovasjon og teknologisk utvikling blir mer krevende å oppfylle dersom man ikke aktivt rådfører seg med de fremste innovatørene på feltet i slike strategiske utredninger.
- **Forbedret samfunnssikkerhet og beredskap:** Teknologiske løsninger er ikke bare for effektivitet, men også for robusthet og sikkerhet. Ekspertene fra teknologiselskapene kunne bidratt med innsikt i hvordan digitale løsninger og avanserte systemer kan øke redundans, forbedre overvåking og responstid ved hendelser, og dermed styrke beredskapen.

Anbefalinger:

Basert på ovenstående, anbefaler vi Jernbanedirektoratet å:

1. **Inkludere et eget kapittel eller en utvidet del i rapporten** som eksplisitt analyserer potensialet for teknologi, digitalisering og innovasjon som aktive virkemidler for å møte utfordringene innen kapasitet, effektivitet, punktlighet, energieffektivisering og beredskap på jernbanen på Østlandet. Dette bør inkludere konkrete vurderinger av teknologier som ATO, ERTMS, avanserte TPS-systemer prediktivt vedlikehold og systemer for energieffektivisering og trekker lærdom fra relevante nasjonale og internasjonale casestudier.
2. **Gjennomføre supplerende analyser av kost/nytte-forholdet** ved å implementere avanserte teknologiske løsninger, og sammenligne disse med kostnadene og effektene av de foreslåtte infrastrukturtiltakene. Dette vil bidra til å sikre at man får "mest mulig jernbane for pengene".
3. **Etablere en bredere dialog med globale teknologiselskaper** i den videre prosessen med å utvikle jernbanestrategien, for å sikre at Norge utnytter det fulle potensialet som ligger i moderne jernbaneteknologi og digitalisering.

Vi er sikre på at en mer helhetlig og fremtidsrettet tilnærming, der teknologi og innovasjon fullt ut integreres, vil være avgjørende for å styrke grunnlaget for neste NTP og sammen skape et enda mer robust, effektivt, bærekraftig og pålitelig kollektivsystem på Østlandet.

Med vennlig hilsen,



Birger Steffensen

CEO, Siemens Mobility AS



Statens vegvesen

JERNBANEDIREKTORATET
Postboks 16

0101 OSLO

Label_Behandlende enhet:	Label_Saksbehandler/L_telefon:	L_Vår referanse:	L_Deres referanse:	L_Vår dato:
	Therese Ustvedt	26/110378-3	2024/1961	15.06.2026

Høring – Kollektivstudie for Østlandet

Vi viser til høring av rapporten «Kollektivstudie for Østlandet».

Vi oppfatter at oppdraget fra Samferdselsdepartementet er å se samlet på kollektivtransporttilbudet på Østlandet. Jernbanedirektoratet tar imidlertid utgangspunkt i at jernbanen skal utvikles videre, og at Rikstunnelen må bygges, og utreder så vidt vi kan se ikke alternativer med buss, samt andre rimeligere tiltak og virkemidler som kan gjennomføres raskere, som teknologi og prisvirkemidler på jernbane og annen kollektivtransport. Med tidshorisonten som skisseres, er det avgjørende at ikke hele utviklingsstrategien gjøres avhengig av ett stort og langsiktig grep alene.

Rapporten er omfattende med svært mange vedlegg. Dette høringsinnspillet bygger i hovedsak på hovedrapporten.

Det er laget to tiltaksalternativer hvor det er en forutsetning for begge alternativene at Rikstunnelen bygges. Ny Rikstunnel er et svært kostbart tiltak (anslått kostnad på 66,7 mrd. kr og netto nåverdi -17 mrd. kr), som det vil ta lang tid å gjennomføre¹. Nyten sies å være sammenliknbar med andre vei- og baneprosjekter, men forutsetningene er svært annerledes, bl.a. med sterke restriksjoner på biltrafikk. Når det gjelder Tiltaksalternativ 2 (Ta2) oppfatter vi at studien anbefaler utbygging på sikt, men samtidig viser den at bidraget til å løse utfordringene på Østlandet er små, og at nyten og trafikkveksten er svært varierende mellom strekningene. Vi savner en tydeligere begrunnelse av anbefalingen. Tiltaksalternativet omfatter blant annet utbygging av Ringeriksbanen, og har en anslått kostnad på 295 mrd. kr i tillegg til Rikstunnelen. I tillegg kommer drift og vedlikehold av nye

¹ Med planoppstart i 2027 er det anslått at tiltaket kan ferdigstilles i 2052.

strekninger, togmateriell, hensettingsplasser og eventuelt forbedret tilbud til innfarts- parkering og matetilbud. Netto nåverdi er ikke vist. Nytt ved tiltaksalternativene er avhengig av virkemidler som bilrestriksjon, at befolkningsveksten konsentreres i knutepunkter og at billettprisene reduseres med 80 prosent. Statens vegvesen vurderer at flere av forutsetningene kan være urealistiske. Avgifter på veitransport langt over de eksterne kostnadene mener vi at ikke bør legges til grunn av hensyn til konsekvensene for mobilitet og næringsliv.

Det hadde vært svært ønskelig å vise hvordan transportarbeidet endrer seg i tiltaks- alternativene for de ulike transportformene. I omtalen av Ta1 ser det ut til at effekten på personbilreiser er liten selv med høye restriksjoner.

Studien adresserer i hovedsak lokal- og regionaltrafikken på Østlandet, mens fjerntrafikk og gods behandles i andre prosesser. Kun reiser som kan tas med tog inngår, etter som vi forstår. Vår vurdering er at det er behov for en mer samlet planlegging av transportsystemet på Østlandet, der jernbane, vei, buss, knutepunkter og godstransport vurderes i sammenheng. Dette gjelder særlig i Oslo-området, hvor kapasiteten i transportsystemet allerede er presset, og hvor virkningene av endringer i én del av systemet raskt får konsekvenser for andre deler. Vi mener derfor at den tverrsektorielle samordningen må styrkes i en eventuell videre oppfølging.

Kapittel 2

Kapittel 2 bygger bl.a. på notat 1 som sier noe om utfordringsbildet i Østlandsområdet. Notatet viser kjente problemstillinger, men det kan på enkelte områder oppfattes som unyansert. Blant annet slås det fast at dagens kollektivtilbud ikke samsvarer fullt ut med brukernes behov og forventninger, og at lav frekvens på tilbudet hindrer mulig mating. Samtidig har det skjedd store tilbudsforbedringer som følge av bl.a. utbygging av Follobanen, som har bidratt til et økt tilbud for reisende sør for Oslo. Nytt togmateriell vil også gi et bedre tilbud på kort sikt.

Det er i liten grad omtalt hvordan prising av jernbane og annen kollektivtrafikk samt teknologi eller andre rimeligere tiltak kan brukes til tilbudsforbedringer som unngår eller utsetter behovet for nye investeringer, gitt at tiltakene er samfunnsøkonomiske lønnsomme. Et eksempel på dette er hvordan den pågående innføringen av ERTMS kan påvirke behovet for en ny rikstunnel, kombinert med buss, trafikantinformasjon og intelligente transportsystemer (ITS). I Oslo har innføringen av signalsystemet CBTC, prioritering av vedlikehold og oppgradering av dagens infrastruktur samt lavere prognoser for befolkningsvekst ført til at Ruter og Sporveien anbefaler å utsette bygging av ny sentrumstunnel for t-bane. Dette frigir midler til andre nødvendige tiltak, som f.eks. vedlikehold.

Sammenlikningsalternativet inkluderer tiltak som er under gjennomføring, noe som betyr at Fornebubanen er inkludert. Ny t-bane vil gi et godt t-banetilbud på samme strekk som Rikstunnelen når Lysaker og Skøyen blir nye t-banestasjoner og er på samme linjenett som Nationaltheatret og Jernbanetorget/Oslo S. Det hadde vært interessant med en enkel

vurdering av om dette kan ta av for rushtidstopper i sentrumsområdet, eller om det kan påvirke etterspørselen etter togreiser på andre måter. Om dette kunne redusert behovet for gjennomgående trafikk og utsatt behovet for en riktunnel, vil det kunne frigi behovet for store investeringsmidler til andre tiltak.

Det er heller ikke gjort noen vurderinger av tiltak som vil gi bedre utnyttelse av dagens jernbanetilbud, spesielt i rushtid. Slike tiltak kan gi økte inntekter uten større investeringsbehov. Det hadde vært interessant med nærmere forklaring på hva som ligger inne i prognoser av vurderinger rundt f.eks. bruk av hjemmekontor, fleksibel arbeidstid eller andre forhold, som eksempelvis prising som kan bidra til å redusere rushtidstoppene. Det hadde også vært interessant med mer informasjon om kapasiteten i jernbanesystemet i og utenfor rushtid, for å få et bilde av hvordan trafikkgrunnlaget fordeler seg over døgnet. Det ble gjort omfattende vurderinger av hvordan et helhetlig kollektivtilbud i Oslo-området kunne se ut i Konseptvalgutredningen for Oslo-navet (KVU Oslo-navet), og det er forståelig at denne kollektivstudien ikke har gått ned i samme detaljeringsnivå. Samtidig kunne studien gjerne bygget mer på erfaringene fra KVU Oslo-navet. Slik studien er nå er det i stor grad en analyse av hvordan jernbanetilbudet kan bli bedre, men vi savner en mer helhetlig vurdering av hvordan mobiliteten for kollektivpassasjerer på Østlandsområdet kan bli best mulig. Det innebærer også å se på hvordan de ulike transportformene kan bygge opp under hverandre, for å utnytte tilgjengelige midler best mulig og forbedre tilbudet så raskt som mulig.

Kapittel 3

Utredningsalternativene

Det er satt opp et sammenligningsalternativ og to tiltaksalternativer. Sammenligningsalternativet forutsetter at tiltakene i første seksårsperiode i Nasjonal transportplan gjennomføres og at tilbringertjenesten integreres. Det er beregnet netto nåverdi for Ta1 på – 17,05, mens det ikke er beregnet for Ta2. Trafikantnyttens for tiltakene er vurdert til middels og høy, noe som måler endringer i tid og pris for trafikantene. Sterke restriksjoner på bil er lagt inn som et nødvendig premiss uten at det fremgår av rapporten hvor store totale kostnader som vil legges på bilistene og hvilke konsekvenser dette får. I høyt alternativ foreslås det kilometerbasert avgift på personbiler i hele landet (jf. notat 16 s. 15). Vi er ikke enige i at det foreslås takster langt over de eksterne kostnadene, av hensyn til konsekvensene for mobilitet og næringsliv. Vi mener dessuten at strenge bilrestriksjoner ikke hører hjemme i sammenligningsalternativet.

Vi savner en oversikt over hvordan transportarbeidet endrer seg i tiltaksalternativene for de ulike transportformene. I omtalen av Ta1 ser det ut til at effekten på personbilreiser er liten selv med høye restriksjoner. Effekten på klima blir svært liten med åpning i 2050, da veitrafikken anslås å ha tilnærmet null klimagassutslipp fra første halvdel av 2040-tallet. Nyinvesteringene som foreslås vil medføre fremtidige forpliktelser til drift og vedlikehold, som ikke nevnes i rapporten. Behovet for investeringer i togmateriell og togparkering nevnes helt overordnet. Kostnader til eventuelle tiltak som innfartsparkering eller tilrettelegging for effektive knutepunkter for busser er ikke vurdert. Videre øker kostnadene til kjøp av kollektivtransport vesentlig.

Studien burde i større grad drøfte hvordan dagens utfordringer i jernbanesystemet skal håndteres frem mot 2050. Et betydelig vedlikeholdsetterslep på spor og signalanlegg, sårbarhet i togfremføringen og begrenset tilgang på materiell påvirker både punktlighet, robusthet og kapasitet.

Vi mener at grunnlaget for at «Høy innsats» skal ha et høyere ambisjonsnivå enn nullvekstmålet når det gjelder redusert trafikkvekst er for tynt. Det er allerede utfordringer med å oppnå nullvekst i samtlige byområder. Det virker derfor litt rart at «Høy innsats» forutsettes utover politiske vedtatte mål/ambisjoner. Vi stiller også spørsmål ved at «middels innstas» legger til grunn at vi skal erstatte dagens bompengesystem.

T-bane-utredningen fra Ruter, Sporveien og Norconsult som kom i år konkluderer bl.a. med at T-baneløftet vil gi et betydelig bedre tilbud til de reisende, og økt kapasitet, at vi ikke vil trenge mer kapasitet på T-banen mot 2050 og at kapasitetsutfordringer på lengre sikt kan løses med enklere tiltak enn en ny sentrumstunnel. Kollektivstudien for Østlandet har naturligvis en større avgrensning for sin utredning, og både dagens transporttilbud og mulige endringer i tilbudet fremover er forskjellig i de to områdene. Vi mener likevel at det er verdt å vurdere nærmere om det er mulig å løse utfordringene i Østlandsområdet uten alle de svært omfattende og kostbare tiltakene som ligger på jernbane (og prising av veitrafikk) i kollektivstudien for Østlandet.

Vi savner vurderinger av målene «mer for pengene» og «effektiv bruk av teknologi».

Arealutvikling

Når det gjelder arealutvikling, viser studien til føringene i regional planlegging i Oslo og Akershus. Statens vegvesen vil understreke at en stram arealpolitikk forutsetter at kollektivtilbudet faktisk kan dekke mobilitetsbehovet. Dette innebærer ikke bare satsing på de største intercity-strekningene, men også vurdering av potensialet for utvikling langs eksisterende lokallinjer og i knutepunkter utenfor de mest sentrale områdene. Etter vår vurdering bør det legges større vekt på hvordan kollektivsystemets kapasitet kan støtte opp under både bolig- og næringsutvikling i et bredere regionalt perspektiv.

Utredningen legger til grunn at 40–80 prosent av fremskrevet befolkningsvekst i kommunene vil skje i utvalgte vekstområder som kollektivknutepunkter, byer og tettsteder (vedlegg 10). Selv om dette kan gjøre toget mer attraktivt er det ikke gitt at de som bosetter seg i områdene vil benytte av togtilbudet for pendling eller fritid. Det ville derfor vært interessant å vite hvilke antagelser som legges til grunn for hvordan dette påvirker etterspørselen etter jernbanetilbud i disse byområdene. Byspredning kan også medføre økt personbilbruk, ettersom personbilbruken er høyere i tettsteder enn i sentrale byområder. Vi mener at dette er forhold som burde vært problematisert i utredningen.

Jernbanetilbudet som en del av et integrert transporttilbud

Når det gjelder mating til knutepunkter er det tenkt rutebuss, bestillingstransport eller innfartsparkering, mens det i liten grad er vurdert om mikromobilitetsløsninger eller autonome kjøretøy kan bli en billigere eller mer arealeffektiv løsning på sikt. På kortere distanser kan også attraktive sykkeltilbud være et alternativ, spesielt i sommersesongen. Utredningen legger i stor grad opp til at dagens transportmidler videreføres, uten å utforske nye mobilitetsløsninger – selv om tidshorisonten er mot 2050 og videre.

Studien er i stor grad innrettet mot å styrke jernbanens rolle som rygggrad i kollektivsystemet, med buss som mating til sentrale knutepunkter, uten at alternativer er analysert. Det er behov for en tydeligere vurdering av hvilke konsekvenser en slik strategi har for busskapasitet, terminalfunksjoner, fremkommelighet på veinettet og arealbehov i knutepunktene. Dersom flere reisende skal bytte mellom buss og tog, må disse overgangene fungere godt i praksis. Det krever tilstrekkelig kapasitet og frekvens i buss-systemet og god terminalutforming.

Rapporten anbefaler at det ikke bør gå busser parallelt med toget. For busser som har direktelinjer til Oslo (som Drøbaksbussen) vil imidlertid mating til nærmeste stasjon (i dette tilfellet Ås) fort gi økte reisetider og et dårligere tilbud. Det vil også kunne kreve tiltak i veinettet for å få en fornuftig avvikling av busstrafikken. I noen tilfeller mener vi derfor det kan være hensiktsmessig å opprettholde enkelte busslinjer som går parallelt med toget, fordi det kan gi et mer fleksibelt tilbud til passasjerer. Bussen har bedre flatedekning og kan nå et større omland. Det vil gjøre kollektivtilbudet mer attraktivt, fordi tilbudet blir mindre sårbart om bussen skulle bli stående fast i en kø, eller om det er signalfeil på jernbanen.

Takstsystem, billettløsninger og bilrestriktive tiltak

Byutredningene viser, med noen unntak, at enkeltvirkemidler ikke når nullvekstmålet alene, men må kombineres i helhetlige virkemiddelpakker for å gi ønsket effekt på nullvekstmålet. Virkemidler direkte rettet mot personbiltrafikk er de mest kostnadseffektive enkeltvirkemidlene for å oppnå nullvekstmålet. Samtidig bør det sees nøyer på konsekvenser for ulike befolkningsgrupper (fordelingsvirkninger) hvis virkemiddelbruken blir betydelig skjerpet.

Studien viser at svært store prisreduksjoner i kollektivtransporten kan gi høye offentlige kostnader uten tilsvarende stor effekt på reiseomfanget: Den sterke reduksjonen i billettprisene vil medføre et betydelig finansieringsbehov for det offentlige. Bidraget til flere kollektivreisende og togreisende blir noe mindre med dagens bompengenivå enn hvis vi forutsetter svært høye kilometerbaserte bompenger. Finansieringsbehov for det offentlige blir svært stort ved sterk prisreduksjon under begge antakelser om kilometerbaserte bompenger. Dette er etter vårt syn en viktig observasjon. Vi mener at 80 prosent prisreduksjon kan være urealistisk med de utfordringene som fylkeskommunene allerede har med finansiering.

Prisreduksjon på 80 prosent på alle kollektivreiser for hele Østlandet kan gi nyskapt trafikk om det blir attraktivt å flytte til steder til dels langt utenfor Oslo. Fordi biltrafikken er høyest i tettsteder utenfor Oslo, vil det bety at dette også kan gi nyskapt veitrafikk. Dette

problematiseres i liten grad. Nyskapt togtrafikk kan medføre større rushtidstopper, som betyr økt trengsel. Dette kan igjen kreve nyinvesteringer i vei- eller kollektivtilbud. Kostnadene til kollektivtrafikk på Østlandet vil øke og andelen som finansieres med billettinntekter vil reduseres pga. pristaket som er satt. Dette vil med stor sannsynlighet kreve økt statlig finansiering, som kunne vært brukt til alternative formål.

Studien viser til at bilrestriktive tiltak er blant de mest virkningsfulle grepene for å dempe biltrafikken. Vi støtter denne analysen, men vil understreke at slike tiltak forutsetter politisk forankring og må ses i nær sammenheng med kvaliteten i kollektivtilbudet og totale kostnader for de reisende. Restriksjoner på bilbruk uten et godt alternativ kan gi utilsiktede konsekvenser. Derfor er det viktig at virkemidlene utvikles og følges opp gjennom helhetlige bypakker og byvekstavtaler, der ansvar og gjennomføring er samordnet mellom stat, fylkeskommuner og kommuner. Vi støtter ikke økt prising av personbilreiser utenfor byområdet utover nivået på de eksterne kostnadene.

Kapittel 4

Metode og analyse

Valg av sammenligningsalternativ og forutsetninger har stor betydning for resultatene. Sammenlikningsalternativet benyttes som «0-alternativ» i stedet for referansebanen med vedtatte tiltak, og dette inkluderer en kilometerbasert avgift som «erstatte dagens bompenger». Dette fremkommer for øvrig ikke i beskrivelsen i notat 16. Det hadde vært ønskelig å beregne virkemidlene hver for seg i tillegg til samlet.

Alternativet «høy innsats» for bilrestriktive tiltak omfatter et høyere ambisjonsnivå enn nullvekstmålet, og gjelder hele Østlandsområdet. Disse forutsetningene mener vi er urealistiske, fordi det innebærer omfattende parkeringsrestriksjoner, nasjonal veiprising og dobling av veiprisingstakster sammenlignet med nivået som er gitt i «middels innsats». I praksis betyr dette at områder uten kollektivtilbud vil få høye transportkostnader, som bl.a. vil gi redusert aktivitet i næringslivet. Det kan være en god illustrasjon på hvor inngripende tiltak må være for å få store utslag i beregningene.

Nullvekstmålet er under press og byindeksen indikerer at trafikken de siste årene har hatt en økning for Nord-Jæren, Trondheims-området, Oslo-området og Bergens-området. Det er allerede krevende å nå nullvekst i byene, og vi mener det kan være urealistisk å legge en ambisjon som er strengere enn den som er politisk vedtatt til grunn.

Kapittel 5 og kapittel 7

Måloppnåelse

Etterspørselsberegningene viser en positiv trafikantnytte, men det forutsetter store investeringer. Forutsetningene i analysene krever tiltak som ligger langt frem i tid, er kostbare og til dels inngripende i folks hverdag, ved utbygging av ny rikstunnel, høye offentlige subsidier til reduserte billettpriser og svært høye kostnader på bilbruk. Realismen i tiltaksalternativene er lav om vi tar hensyn til at handlingsrommet i de offentlige budsjettene er begrenset framover. Dette kunne vært med i vurderingen av måloppnåelse.

I kapittel 7 er det gjort kostnadsvirkningsanalyser av de ulike alternativene. Her kommer kostnadene i større grad fram, selv om ikke kostnader til drift, vedlikehold, drift av togtilbudet og samfunnsøkonomisk skattekostnad er med. Dette gir et mer nyansert bilde av nytten av tiltakene. Det er også interessant å se hvor mye de ulike prognosene for befolkningsvekst påvirker nytten av Rikstunnelen.

Kapittel 8

Mulig tidspunkt for realisering av Rikstunnelen

Analysen av usikkerheten rundt realisering av Rikstunnelen er godt begrunnet, men som tidligere nevnt hadde analysen styrket seg med vurderinger av om det er andre tiltak som kan oppnå samme målsetting. Effektivisering ved bruk av teknologi, andre former for prising av tilbudet, samspill med andre transportformer i bysentrum mv. kunne vært vurdert for å redusere rushtidstopper.

Økonomi- og virksomhetsstyring

Med hilsen

Ove Myrvåg

Direktør

Klikk eller trykk her for å skrive inn tekst.

Tekst for godkjenning settes inn ved ekspedering.

JERNBANEDIREKTORATET

Postboks 16

0101 OSLO

Seksjon Vegforvaltning og transport

Vår dato: 23.06.2026

Deres dato:

Vår referanse: 26/10270-6

Deres referanse:

Vår saksbehandler: Hilde F. Andersen

Unntatt offentlighet iht.:

Melding om vedtak: Høyring – kollektivstudie Østlandet

Fylkestinget har handsama saka i møte 18.06.2026 i sak 79/26. Følgande vedtak blei fatta:

Vedtak

Telemark fylkeskommune tar kunnskapsgrunnlaget Kollektivstudie for Østlandet til orientering og har følgande innspel:

1. Anbefaling om bygging av ein ny Rikstunnel er naudsynt for å redusere Oslo som flaskehals for både korte og lange togreiser og støttast.
2. Vestfoldbanen må prioriterast for ferdigstilling til Skien.
3. Samstundes som ein planlegg for dei store prosjekta må ein utnytte lågterskel utbetringar med mindre investeringstiltak. På Ytre Intercity kan slike tiltak opne opp for to tog i timen til Skien, auka punktlegheit og tilgjenge på stasjonar, samt redusere risiko for hendingar knytt til sikkerheit på stasjonar.
4. Om sterkare restriktive verkemiddel skal iverksettast for å nå nullvekstmåla i dei store byane, må jernbanen spele ei større rolle i transportsystemet – og i byområdet Grenland.
5. Eit nytt togstopp sentralt i Skien vil både auke kapasitet og marknadsgrunnlag for kollektivtransport til ein relativt låg pris i jernbanesamanhang.

Med vennleg helsing

Hilde F. Andersen

hilde.f.andersen@telemarkfylke.no

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur

Mottakere:
JERNBANEDIREKTORATET



Saksprotokoll

Høring- Jernbanedirektoratets Fjerntogstrategi og Godsstrategi

Arkivsak-dok. 202618793
Saksbehandler Bjørn-Arve Raanes

Saksgang	Møtedato	Saknr
Hovedutvalg for samferdsel 2023-2027	28.05.2026	50/26

Hovedutvalg for samferdsel 2023-2027 har behandlet saken i møte 28.05.2026 sak 50/26

Hovedutvalg for samferdsel sitt vedtak

Høringssvar Jernbanedirektoratets strategier

Trøndelag Fylkeskommune takker for muligheten til å gi en uttalelse knyttet til Jernbanedirektoratets tre utredninger. Disse utredningene peker på hvordan befolkningens, næringslivets og Forsvarets transportbehov kan dekkes samtidig som klimamålene blir nådd.

Trøndelag Fylkeskommune støtter hovedretningen i de tre utredningene men vil samtidig presisere at tiltak og aktiviteter som er nødvendig å gjennomføre for å nå målene må samtidig forankres politisk og sikres finansiering i kommende statsbudsjetter. Utredningene er selvstendige hver for seg men de må sees i en sammenheng, dette kan eksemplifiseres ved at utbedring og tiltak som gjennomføres med bakgrunn i godstransport på en del av en strekning også kan ha positiv effekt for passasjertilbudet på en annen strekning.

De forskjellige ambisjonsnivåene i analysene brukt i fjerntogstrategien er et godt grunnlag for videre arbeid, Trøndelag Fylkeskommune vil likevel presisere at en forutsetning for måloppnåelse her er at tiltak og aktiviteter sikres finansiering gjennom de årlige statsbudsjettene. Et ambisjonsnivå 1 er sannsynligvis det mest realistiske mht finansiering på kort sikt.

Godsstrategien peker på behovet for å se strekninger og terminaler i en sammenheng. Trøndelag Fylkeskommune mener det er avgjørende at terminalkapasitet må prioriteres for at det skal være mulig å øke transporten av gods. Her er det også viktig å se på overganger mellom sjø og bane, spesielt knyttet til Forsvarets behov men også behovet for transport av gods mellom landsdeler.

Trøndelag fylkeskommune Trööndelagen fylhkentjielte

Kollektivstudien for Østlandet peker på grep som må tas for å håndtere økt bruk av kollektivsystemet i sentrale deler av landet. Trøndelag Fylkeskommune mener at det er avgjørende viktig å se jernbanen i et nasjonalt perspektiv og at tiltak som gjøres, eller velges å ikke gjennomføres, på en strekning også har betydning for andre strekninger.

Trøndelag fylkeskommune ber om at følgende presiseringer og tillegg blir vektlagt i det videre arbeidet:

Fjerntogstrategi:

1. Kapasitet og robusthet på strekningene Dovrebanen og Rørosbanen må sees i sammenheng, tiltak må prioriteres samlet for å kunne øke redundansen og ta ut potensialet i begge strekningene. En felles KVV for disse strekningene samlet sett for gods- og persontrafikk støttes, men det må ikke redusere/hindre arbeidet med å realisere allerede planlagte og budsjetterte tiltak for effektøkning. Her ønsker Trøndelag Fylkeskommune å peke spesielt på effektpakkene tilknyttet «to tog i timen» i Trøndelag og planlagt utbygging ved Hamar stasjon.
2. Elektrifisering av Rørosbanen er en forutsetning for videre arbeid og må prioriteres høyt. Planlagte utbygginger av kryssingsspor må sikres finansiering i de kommende statsbudsjettene.
3. Trøndelag Fylkeskommune ser fram til at dagens togmateriell på Nordlandsbanen og Rørosbanen blir erstattet og minner om at frist for å utløse opsjon på kjøp av flere togsett er nært forestående. Trøndelag Fylkeskommune mener at en ren en-til-en-erstatning av togsett ikke er tilstrekkelig for å nå overordna mål. Det bør derfor kjøpes inn minst to ekstra fjerntogsett til Nordlandsbanen og tre til fire fjerntogsett til Rørosbanen.
4. Nordlandsbanen er en nasjonal hovedåre med todelt funksjon for transport av gods, militært materiell og mennesker. Strekningen Bodø – Trondheim binder sammen landsdeler og skaper muligheter for daglige reiser til og fra arbeid, utdanning, helse og fritid. Strekningen må sikres nok materiell og oppdatert infrastruktur gjennom kommende budsjetter. Trøndelag Fylkeskommune mener at kapasiteten på nattog mellom Bodø og Trondheim må styrkes for å legge bedre til rette for miljøvennlig transport mellom landsdelene.
5. En styrking av øst-vest-forbindelser er avgjørende viktig for militær og sivil resiliens. Meråkerbanen har en sentral rolle i beredskapssammenheng og Trøndelag Fylkeskommune mener det er være avgjørende viktig å sikre finansiering av forsterkning og utbedring av denne strekningen for å kunne håndtere økt militær og sivil transport av gods og mennesker.
6. Tog må ta en betydelig større andel av transportarbeidet, inkludert underveismarkedet.
7. Det må gjennomføres undersøkelser som kan lede til tiltak for å øke gjennomføringshastighet innenfor investering, drift og vedlikehold.

Godsstrategi:

1. Arbeidet med å lage en fremtidsrettet og bærekraftig løsning for godsterminal i Midt-Norge må sikres oppstartsfinansiering. En endelig avklaring av hvilket område som skal kunne brukes må ferdigstilles av Trondheim kommune som

Trøndelag fylkeskommune
Trööndelagen fylhkentjïelte

reguleringsmyndighet i samarbeid med Staten før arbeidet med NTP 2029 – 2040 ferdigstilles.

2. Oppgradering av Meråkerbanen må også kunne gi muligheter for tømmertransport til og fra Sverige.
3. Trøndelag Fylkeskommune oppfordrer Jernbanedirektoratet til å se på samspill mellom havn og jernbane i en beredskapssammenheng.
4. Nordlandsbanen har høy beredskapsmessig betydning for militær og sivil transport av gods. Tiltak skissert i KVV Green og gjeldende NTP må sikres finansiering før arbeidet med neste NTP iverksettes.
5. Etter raset ved Nesvatnet i Levanger kommune i 2025 ble det etablert et midlertidig nødverksted i Bodø for å sikre drift og vedlikehold av materiell. Den midlertidige løsningen må erstattes av et permanent og fullverdig verksted slik at togtilbudet både for gods og mennesker kan fortsette å være robust, stabilt og pålitelig.
6. Trøndelag fylkeskommune merker seg at det er transportkorridoren Oslo – Trondheim/Åndalsnes som for godstransport har størst volum i dag, og der vekstpotensialet er størst. Det ligger godt til rette for forbindelse sjø – bane dersom Nordre kai og tilhørende infrastruktur på Åndalsnes styrkes. Det vil ha stor betydning for beredskap.

Kollektivstudie Østlandet:

1. Trøndelag Fylkeskommune er opptatt av at en utbygging av kapasitet på Østlandet også har ringvirkninger for andre landsdeler. Den planlagte utbygginga av Hamar stasjon må derfor ikke utsettes men heller prioriteres for å kunne utløse effekter av allerede igangsatte effektpakker som f.eks "to tog i timen" i Trøndelag.
2. Utbygging av dobbeltspor til Lillehammer (Ytre Intercity) er nasjonalt viktig og har stor betydning for reisetiden mellom Trondheim og Oslo.
3. 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 fylkeskommune er tydelige på at tunnelen ikke må gå på bekostning av, eller bli prioritert fremfor, anbefalte tiltak på de andre omtalte togstrekninger.

Behandling

Alternativt forslag fremmet av Guri Heggem (SP) på vegne av alle parti:

Høringssvar Jernbanedirektoratets strategier

Trøndelag Fylkeskommune takker for muligheten til å gi en uttalelse knyttet til Jernbanedirektoratets tre utredninger. Disse utredningene peker på hvordan befolkningens, næringslivets og Forsvarets transportbehov kan dekkes samtidig som klimamålene blir nådd.

Trøndelag fylkeskommune Trööndelagen fylhkentjielte

Trøndelag Fylkeskommune støtter hovedretningen i de tre utredningene men vil samtidig presisere at tiltak og aktiviteter som er nødvendig å gjennomføre for å nå målene må samtidig forankres politisk og sikres finansiering i kommende statsbudsjetter. Utredningene er selvstendige hver for seg men de må sees i en sammenheng, dette kan eksemplifiseres ved at utbedring og tiltak som gjennomføres med bakgrunn i godstransport på en del av en strekning også kan ha positiv effekt for passasjertilbudet på en annen strekning.

De forskjellige ambisjonsnivåene i analysene brukt i fjerntogstrategien er et godt grunnlag for videre arbeid, Trøndelag Fylkeskommune vil likevel presisere at en forutsetning for måloppnåelse her er at tiltak og aktiviteter sikres finansiering gjennom de årlige statsbudsjettene. Et ambisjonsnivå 1 er sannsynligvis det mest realistiske mht finansiering på kort sikt.

Godsstrategien peker på behovet for å se strekninger og terminaler i en sammenheng. Trøndelag Fylkeskommune mener det er avgjørende at terminalkapasitet må prioriteres for at det skal være mulig å øke transporten av gods. Her er det også viktig å se på overganger mellom sjø og bane, spesielt knyttet til Forsvarets behov men også behovet for transport av gods mellom landsdeler.

Kollektivstudien for Østlandet peker på grep som må tas for å håndtere økt bruk av kollektivsystemet i sentrale deler av landet. Trøndelag Fylkeskommune mener at det er avgjørende viktig å se jernbanen i et nasjonalt perspektiv og at tiltak som gjøres, eller velges å ikke gjennomføres, på en strekning også har betydning for andre strekninger.

Trøndelag fylkeskommune ber om at følgende presiseringer og tillegg blir vektlagt i det videre arbeidet:

Fjerntogstrategi:

1. Kapasitet og robusthet på strekningene Dovrebanen og Rørosbanen må sees i sammenheng, tiltak må prioriteres samlet for å kunne øke redundansen og ta ut potensialet i begge strekningene. En felles KVVU for disse strekningene samlet sett for gods- og persontrafikk støttes, men det må ikke redusere/hindre arbeidet med å realisere allerede planlagte og budsjetterte tiltak for effektøkning. Her ønsker Trøndelag Fylkeskommune å peke spesielt på effektpakkene tilknyttet «to tog i timen» i Trøndelag og planlagt utbygging ved Hamar stasjon.
2. Elektrifisering av Rørosbanen er en forutsetning for videre arbeid og må prioriteres høyt. Planlagte utbygginger av kryssingsspor må sikres finansiering i de kommende statsbudsjettene.
3. Trøndelag Fylkeskommune ser fram til at dagens togmateriell på Nordlandsbanen og Rørosbanen blir erstattet og minner om at frist for å utløse opsjon på kjøp av flere togsett er nært forestående. Trøndelag Fylkeskommune mener at en ren en-til-en-erstatning av togsett ikke er tilstrekkelig for å nå overordna mål. Det bør derfor kjøpes inn minst to

ekstra fjerntogsett til Nordlandsbanen og tre til fire fjerntogsett til Rørosbanen.

4. Nordlandsbanen er en nasjonal hovedåre med todelt funksjon for transport av gods, militært materiell og mennesker. Strekningen Bodø – Trondheim binder sammen landsdeler og skaper muligheter for daglige reiser til og fra arbeid, utdanning, helse og fritid. Strekningen må sikres nok materiell og oppdatert infrastruktur gjennom kommende budsjetter. Trøndelag Fylkeskommune mener at kapasiteten på nattog mellom Bodø og Trondheim må styrkes for å legge bedre til rette for miljøvennlig transport mellom landsdelene.
5. En styrking av øst-vest-forbindelser er avgjørende viktig for militær og sivil resiliens. Meråkerbanen har en sentral rolle i beredskapssammenheng og Trøndelag Fylkeskommune mener det er være avgjørende viktig å sikre finansiering av forsterkning og utbedring av denne strekningen for å kunne håndtere økt militær og sivil transport av gods og mennesker.
6. Tog må ta en betydelig større andel av transportarbeidet, inkludert underveismarkedet.
7. Det må gjennomføres undersøkelser som kan lede til tiltak for å øke gjennomføringshastighet innenfor investering, drift og vedlikehold.

Godsstrategi:

1. Arbeidet med å lage en fremtidsrettet og bærekraftig løsning for godsterminal i Midt-Norge må sikres oppstartsfinansiering. En endelig avklaring av hvilket område som skal kunne brukes må ferdigstilles av Trondheim kommune som reguleringsmyndighet i samarbeid med Staten før arbeidet med NTP 2029 – 2040 ferdigstilles.
2. Oppgradering av Meråkerbanen må også kunne gi muligheter for tømmertransport til og fra Sverige.
3. Trøndelag Fylkeskommune oppfordrer Jernbanedirektoratet til å se på samspill mellom havn og jernbane i en beredskapssammenheng.
4. Nordlandsbanen har høy beredskapsmessig betydning for militær og sivil transport av gods. Tiltak skissert i KVV Green og gjeldende NTP må sikres finansiering før arbeidet med neste NTP iverksettes.
5. Etter raset ved Nesvatnet i Levanger kommune i 2025 ble det etablert et midlertidig nødverksted i Bodø for å sikre drift og vedlikehold av materiell. Den midlertidige løsningen må erstattes av et permanent og fullverdig verksted slik at togtilbudet både for gods og mennesker kan fortsette å være robust, stabilt og pålitelig.
6. Trøndelag fylkeskommune merker seg at det er transportkorridoren Oslo – Trondheim/Åndalsnes som for godstransport har størst volum i dag, og der vekstpotensialet er størst. Det ligger godt til rette for forbindelse sjø – bane dersom Nordre kai og tilhørende infrastruktur på Åndalsnes styrkes. Det vil ha stor betydning for beredskap.

Kollektivstudie Østlandet:

Trøndelag fylkeskommune
Trööndelagen fylhkentjïelte

1. Trøndelag Fylkeskommune er opptatt av at en utbygging av kapasitet på Østlandet også har ringvirkninger for andre landsdeler. Den planlagte utbygginga av Hamar stasjon må derfor ikke utsettes men heller prioriteres for å kunne utløse effekter av allerede igangsatte effektpakker som f.eks "to tog i timen" i Trøndelag.
2. Utbygging av dobbeltspor til Lillehammer (Ytre Intercity) er nasjonalt viktig og har stor betydning for reisetiden mellom Trondheim og Oslo.
3. 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 fylkeskommune er tydelige på at tunnelen ikke må gå på bekostning av, eller bli prioritert fremfor, anbefalte tiltak på de andre omtalte togstrekninger.

Votering

Alternativ votering	
• Fylkesdirektørens innstilling	Ingen tilslutning
• Alternativt forslag fra Guri Heggem (SP)	Enstemmig vedtatt

Fylkesdirektørens innstilling:

Forslag til vedtak:

1. Hovedutvalg for samferdsel støtter hovedretningen i de tre utredningene fra Jernbanedirektoratet: fjerntog- og godsstrategien, og kollektivstudie for Østlandet, samtidig som det tydelig fremheves behov for prioritering av tiltak i Trøndelag som:
 - øker kapasitet og robusthet på Dovrebanen, Trønderbanen/Nordlandsbanen, Rørosbanen og Meråkerbanen
 - styrker evnen til Meråkerbanen til å ta en sentral rolle i en beredskapssammenheng
 - legger til rette for lengre og tyngre godstog
 - reduserer sårbarhet for driftsavbrudd og ekstremvær
 - sikrer samspill mellom fjerntog, gods og beredskap
 - avklarer samlokalisering av godsterminalene i Trondheim
 - peker på samspillet mellom havn og jernbane i en beredskapssammenheng.
2. Hovedutvalg for samferdsel ber om at det i det videre arbeidet med Nasjonal Transportplan og oppfølging av strategiene, også hensyntar toget sin funksjon for lokal og regional transport.
3. Hovedutvalg for samferdsel ber om at prisvirkemiddelet og bedre samordning med fylkeskommunal kollektivtrafikk, blir vektlagt i det videre arbeidet for oppfølging av strategiene.

Trøndelag fylkeskommune
Trööndelagen fylhkentjielte



Saksprotokoll

Arkivsak 26/08333
Saksbehandler Marit Synnes Lindseth

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for samferdsel	03.06.2026	35/26
2 Fylkesutvalget	09.06.2026	88/26
3 Fylkeetinget	16.06.2026	59/26

Høring - Kollektivstudie for Østlandet

Fylkeetinget har behandlet saken i møte 16.06.2026 sak 59/26

Møtebehandling

Tonje Granmo (AP) ble innvilget permisjon kl. 1529/etter behandling av sakene 50/26-53/26 og 56/26 Økonomisk ramme - videre arbeid med Harriet Backer vgs. Granmo var ikke til stede under behandling av sakene 45/26-49/26, 54/26 og 58/26-77/26.

Det var med dette 40 representanter til stede under behandling av sak 59/26

Votering

Innstillingen fra fylkesutvalget ble enstemmig vedtatt med 40 stemmer.

Vedtak

Vestfold fylkeskommune vil overordnet uttale følgende:

* Det er uakseptabelt at prioritering av strekningen Stokke-Torp-Sandefjord utsettes til 2052. *

Fylkeskommunen er sterkt kritisk til at Stokke-Torp-Sandefjord er holdt utenfor sammenligningsalternativet for analysen i strid med gjeldende NTP.

* To tog i timen mellom Tønsberg og Skien krever ingen økt kapasitet i Oslostunnelen, da det er snakk om en forlengelse av togsett som allerede kjører mellom Oslo og Tønsberg.

* Torp Sandefjord lufthavn vil med en sterkere integrering med jernbanen bli et fullverdig, regionalt knutepunkt som vil være av stor betydning for tilgjengelighet og regional utvikling i et stort omland.

* Analysene gir et for konservativt bilde av nytten av investeringer på ytre deler av Vestfoldbanen og effektene av regioninterne reiser og arbeidsmarkedsintegrasjon utenfor Oslo og Akershus er tatt ikke med.

* Ferdigstillelse av strekningen Stokke-Torp-Sandefjord vil bidra til å åpne opp for godstransport vest av Oslofjorden og utenfor Oslo og Oslotunnellen, som igjen vil styrke Norges totalberedskap og bidra positivt til økt forsvarsevne.

Fra: Lars Grimsgaard[Lars.Grimsgaard@vestby.kommune.no]
Mottatt: 26.06.2026 12:56:20
Til: Post[post@jernbanedirektoratet.no]
Tittel: Høring Kollektivstudie for Østlandet, 2024/1961 - Ettersending av vedtak

You don't often get email from lars.grimsgaard@vestby.kommune.no. [Learn why this is important](#)

Kommunestyrets vedtak vedlegges.

Med hilsen

Lars Grimsgaard

Kommuneplanlegger

Enhet for Plan, bygg og geodata

Kommunalområde Kultur og samfunn

Tlf: 64 98 02 69/ 905 29 043

E-post: lars.grimsgaard@vestby.kommune.no



Vestby kommune

Besøksadresse: Vestby kulturkvartal, Kulturpassasjen 15, 1540 Vestby

Pb 144, 1541 Vestby

[Vestby kommune](#) - [Facebook](#) - [LinkedIn](#)

Vær oppmerksom på at dette ikke er en privat e-postadresse.

Både inngående og utgående e-post blir vurdert for evt.

journalføring i kommunens sak- og arkivsystem.

Fra: Lars Grimsgaard

Sendt: mandag 15. juni 2026 11:53

Til: post@jernbanedirektoratet.no

Emne: Høring Kollektivstudie for Østlandet, 2024/1961

Kommunestyret i Vestby har i dag, 15.6.2026, fattet slikt vedtak:

1. Vestby kommune ønsker at jernbanen fortsatt skal være ryggraden i lokaltrafikken på Østlandet. Det må legges til rette for en stabil og pålitelig jernbane med økt frekvens, på Sonsveien og Vestby stasjon. Ny Rikstunnel må bygges.

Det må innføres et helhetlig takstsystem innenfor BØR (Brakar, Østfold kollektivtrafikk og Ruter). Prisene må settes så lavt at det blir en betydelig stimulering til økt kollektivtransport. Dette må kombineres med god bussmating og nok innfartsparkering.

Kapasiteten på godstransport på lengre strekninger må styrkes.

2. Vestby kommune ønsker å tilrettelegge for ny godsterminal i Vestby. Dette vil tilby regionalt næringsliv, fraktselskap, Moss havn og Borg havn det de etterspør av miljøvennlig og kostnadseffektiv distribusjon av gods. Dette vil også bidra til å nå nasjonale mål om reduserte klimagassutslipp og reduksjon av transportbehovet på vei, samt redusere kapasitetsutfordringene på Alnabru.

Fase II i bør starte opp straks departementet gjennom kommuneplan avklarer at arealene i Vestby kan brukes til godsterminal. Fase II vil ta for seg operatøransvar, leiemodeller, videre analyse av investeringsbehov, OPS-modeller, kapasitet på jernbanesporet mv.

Utbyggingen kan skje gjennom et OPS-samarbeid der et stort privat investeringssselskap kan være interessert i delfinansiering.

Saksutskrift fra møte vil bli ettersendt.

Med hilsen

Lars Grimsgaard

Kommuneplanlegger

Enhet for Plan, bygg og geodata

Kommunalområde Kultur og samfunn

Tlf: 64 98 02 69/ 905 29 043

E-post: lars.grimsgaard@vestby.kommune.no



Vestby kommune

Besøksadresse: Vestby kulturkvartal, Kulturpassasjen 15, 1540 Vestby

Pb 144, 1541 Vestby

[Vestby kommune](#) - [Facebook](#) - [LinkedIn](#)

Vær oppmerksom på at dette ikke er en privat e-postadresse.

Både inngående og utgående e-post blir vurdert for evt.

journalføring i kommunens sak- og arkivsystem.

HØYRINGSSVAR TE JERNBANEDIREKTORATET SINE NTP-FRAMLEGG FOR 2029-40 OM STRATESJIAR FOR GODS- OG FJERNTOGTRAFIKK, OG OM KOLLEKTIVTEBUDET PÅ ØSTLANDET – FRAM MOT 2050.

Eg har følgjande budskap:

1. Om 'Jernbanedirektoratet (J.dir) si rolle og samfunnsoppdrag' les eg at J.dir som **fagorgan på eige initsjativ** kan gje råd te Samferdsledepartementet om m.a. korleis få mest muleg Jernbane for pengane, og korleis oppfylle nasjonale klima- og miljømål.

Departemanget sine instruksar te J.dir e dels politisk motiverte, men trass i dette har J.dir mandat te å gje råd om tenleg bruk av pengane og ka som gagnar naturmiljøet og klimaet - uavhengig av regjeringa og da politiska fleirtalet sitt syn. J.dir kan m.a.o. påvirka politikarane og opinionen te å prioritera skjinnegåande løysingar høgare, fordi bilveiar og infrastruktur for flytrafikk bidrar meir negativt for naturmiljø og klima.

Konkret bør skjinnegåande løysingar framsnakkast særleg grunna a) lågare enersjiforbruk pr vekteining og fartsnivå, og b) mindre forureining av mikropartiklar inkludert mikroplast, som følge av slitasje/avfall når bildekk møter asfalt.

Og kollektive løysingar som tog, fly og rutebåtar bør framsnakkast av J.dir i møte med aksjonar for nye trafikkaukande bilveiar, fordi kollektivtransport e meir arealeffektiv enn privat-massebilisme.

Eg meina altso at Jernbanedirektoratet bør vera meir proaktiv på vegne av sin transportpolitiske sektor, i møte med politikarar og ein opinion som ivrar for nye trafikkaukande bilveiar og flyruter utan å ta heilskaplege omsyn.

1A. Men store budsjettøveskridingar på norske baneprosjekt dei seinare åra har svekka Jernbanedirektoratet og Banenor sitt omdømme, grunna manglande evne te å førutsjå øveskridingane. Konkret Follobaneprosjektet, Fornebubanen og ikkje minst utviding te dobbeltspor på Østfoldbanen ved Moss grunna dårlege grunnforhold. Vidareføring av dobbeltspor-planane mot Fredrikstad – område dar da åg e påvist dårlege grunnforhold, vil difor vera uklokt av omsyn te både kostnadane og Jernbanedirektoratet sitt omdømme.

Også Ringeriksbane-prosjektet Hønefoss-Sandvika vil truleg gje te nytt omdømmetap, jf grunngjevinga mi i ponkt 3.

2. Potensialet for auka togandel på strekninga Oslo-Gøteborg-København, e kraftig undervurdert. For visjonen om ny høg fartstrase på denne strekninga - i forholdsvis bein linja gjennom Østfold, og som kryssar svenskegrensa på Svinesund istadnfor Kornsjø, e fråverande – trass i at beinare og dobbeltspora hovudtrase på strekninga Oslo-Svinesund og i Vestre Bohuslän, kan bli mykje kortare, flatare og meir kapasitetssterk enn dagens hovudtrase som går ein omvei om Moss og Fredrikstad, og på svensk sida omvei om Mellerud ved Vänern.

Jf kap 5.6 i fjerntogstratesjien, som viser kun 4 % togandel og 2 % bussandel, men bilandel 52 % og 42 % flyandel, på strekninga Oslo-København. Også på Oslo-Gøteborg e togandelen låg; kun 8 %, og bilandelen heile 79 %. For Tistedalsbakken sør for Halden krev doble godslokomotiv,

og på ei ny beinare toglinja Gøteborg-Svinesund-Mysen-Fetsund-Lillestrøm/Kongsvinger, kan godstoga kjøra mykje meir uhindra enn på dagens trase både i Sverige og på Østfoldbanen Vestre linje, og militærtransport kan kjøra direkte utanom både Brynsbakken og lokaltrafikken på Vestre linje og Hovedbanen.

3. Kvifor bør me seia nei te noverande plan for Ringeriksbana Hønefoss-Kroksundet-Sandvika-Oslo S, og ja te alternativ Ringeriksbanetrase Hønefoss-Jevnaker-Harestua-Nittedal-Kjelsås-Oslo S?

Særleg av miljøomsyn bør planen om innkorting av Bergensbana mellom Sandvika og Hønefoss (FRE16), ikkje realiserast. For den vil bety katastrofe for fuglelivet og mykje av da rika biologiska mangfaldet elles, i da Ramsar-verna Nordre Tyrifjorden våtmarksområde. Og lausmassane som går svært djupt i detta elvedeltaet, medfører ekstra store vanskar med å få tilstrekkjeleg solid fundamentering for eit anlegg for dobbeltspora jernbane og 4-felts motorvei. Dessutan tunell Sandvika-Kroksundet planlagd i eit område med uoversiktlege og komplekse grunnforhold. Difor vil FRE16 truleg kosta uforsvarleg mykje.

I staden bør Jernbanedirektoratet satsa på den nevnte alternative traseen om Nittedal, med mi løysing på strekninga sør for Jenserud i nordenden av Nittedal kommune. For den går utanom dyrka mark både nord og sør i Nittedal kommune. Og med ny Nittedal stasjon i dalsøkket lika aust for Kruttverket, og tunell darfrå te Kjelsås, får me ein relativ kort trase som kan nytta eksisterande trase mellom Kjelsås og Oslo S – utvida te dobbeltspor mellom Kjelsås og Grefsen, og i tunellen ved Vålerenga.

Eg legg ved artikkelen 'Hastesak: detaljutgreiing av Ringeriksbana nord' (som sto på trykk i For Jernbane nr 1/2025), inkludert kart øve mitt traseframlegg i store delar av Nittedal kommune og på strekninga Jevnaker-Hønefoss.

NB: eg føreslår òg ny bru ved Hønefoss stasjon sør for dagens bru men i ein annan vinkel, for å kunna kjøra tog direkte mellom Hokksund og Jevnaker.

Rapporten 'Ringeriksbanen over Jevnaker' på miljørett.no, peikar på fordelane med oppgradert togtrase Hønefoss-Jevnaker-Nittedal-Oslo S, særleg samanlikna med noverande planar for ny bana Hønefoss-Kroksundet-Sandvika.

I kap 6.10 i denne rapporten kjem da tydeleg fram at alternativet om Nittedal skårar høgare både på miljø, kultur, nærmiljø og landskapsbilde – sjøl om den utgreidde togtraseen i rapporten kjem meir i konflikt med dyrka mark enn min variant av Ringeriksbana nord.

Vidare påpeikar denne rapporten at strekninga Harestua-Oslo kan delast på 2 banestrekninga: Gjøvikbanen og Bergensbanen, nåke som bidrar positivt te lønsemda på

Ringriksbana nord (RRB nord). Rett nok føreslår eg ein ny stasjon i Nittedal høgare i terrenget enn nede ved kommunesenteret.

Men togtrase med stasjon ved kommunesenteret vil leddja press på å byddja ned endå meir dyrkbar jord i nærleiken av Rv 4, og gjev dessutan bratt eller unødvendig lang trase opp mot dagens spor ved Jenserud.

Og RRB nord vil klart vera ein fordel for godstrafikken på strekninga Alnabru-Hallingdalen/Voss-Bergen, grunna direkte Alnabru-Hønefoss og vidare i Hallingdalen, utanom den svært travle Oslotunellen og resten av den travle vestkorridoren.

Stratesjiane for hhv gods-, fjerntog- og kollektivstudie Østlandet bør difor endrast te å fasa inn Ringeriksbanen som erstatning for dagens plan (Ringeriksbanen sør) for innkorting av Bergensbanen. Omsynet te både naturmiljø og fjern- og godstrafikken Vestland-Alnabru, bør vega tyngre enn å la antatt fleire reisande med lokaltog mellom Hønefoss og Bærum/Oslo Vest enn i korridoren Hønefoss-Jevnaker-Harestua-Nittedal-Oslo nord sør for Maridalsvannet, avgjera val av korridor mellom Hønefoss og Oslo S.

4. Kombinasjonen av manglande støtte frå J.dir og BaneNOR men sterkt ønskje frå andre aktørar m.a. Norsk Bane AS, om å byggja ny toglinje te både Harstad/Vesterålen, Tromsø og jamvel te Finnmark, bidrar te å framleis setja på dagsordenen tog også nord for Fauske.

Men full nytte av ei ny jernbane nord for Fauske, får me ikkje utan ei oppgradert Nordlandsbanen. Og eg har laga ei eiga detaljert traseutgreiing for ny høg fartstrase på strekninga Trondheim-Bodø.

Trafikk med både lokaltog, fjerntog og godstog mellom Trondheim og Steinkjer, talar for samanhenjande dobbeltspor på den strekninga. Og snøggtrasear utanom Hommelvik og nesten alle stasjonane mellom Stjørdal og Steinkjer, bidrar te sterkt redusert kjøretid for fjerntog og særleg for godstog.

På strekninga Steinkjer-Grong føreslår eg ein heilt ny og klart kortare trase, og mellom Grong og Mosjøen innkorta trase grovt sett langs dagens trase. Mellom Mosjøen og Mo i Rana i heilt ny og kortare trase, men innom Bjerka stasjon.

Mellom Mo og Bodø har eg greidd ut både ein trase om Glomfjord og ein trase i dagens korridor men under Saltfjellet, og nær Bodø føreslår eg ny bru/fylling øve Ytre Hopen vest for Løding, mellom Buskjæret og Tronliskjæran.

Med resultat 35,4 km kortare om Glomfjord enn om Dunderland og Fauske; te 148,5 km innkorta om Glomfjord og 113,1 km innkorta om Fauske (med 728,75 km Trondheim-Bodø som utgangspunkt) og slik fått høvesvis 580,2 km om Glomfjord og 615,6 km om Fauske.

Eg har brukt ein svært enkel metode for å finna reisetid på ei slik oppgradert Nordlandsbanen for marsjfart minst 250 km/t (men med nokre få unntak).

For eg antar snittfart 140 km/t, som e ei nesten dobling frå dagens 74 km/t (728,75 km/9,85 t), Kombinert med auke i snittfarten frå 74 te 140 km/t, og får 4 timar og 9 minutt om

Glomfjord, og 4 timar og 24 minutt om Fauske. M.a.o. minst ei halvering av dagens reisetid under denne enkle førsetnaden for snittfart, kombinert med min relativt detaljerte nye trase.

4A. Grunna relativt liten trafikk trur eg ny Nordlandsbana nord for Steinkjer bortsett frå Fauske-Bodø, i første omgang i stor grad kan byddjast som enkeltspora trase utanom stasjonane, i alle fall utanom dei lengre tunellane.

5. Høgfaststrasear som fjerntogstratesji: Plan om nye lengre strekningar (utanom lokaltogstrekningane) for togtrafikk i minst 250 km/t, e fråverande i denne utgreiinga. Rett nok krevst da store investeringar i ein ny trase for 250 km/t+ før ein kan få resultat som svarar te investeringane. Men i mellomtida bidrar store investeringar i motorveiar for fartsnivå kring 100 km/t, te å undergrava lønsemda for gods- og passasjertrafikk med tog på lengre strekningar; som normalt e for långe te dagpendling.

6. Her e Bergensbana øve Finse og strekninga Bergen-Oslo eit spesialtilfelle. For her har J.dir alt planlagt og dels vedtatt dyre oppgraderinga av strekningane Arna-Voss og Hønefoss-Sandvika, for å i leggja te rette for urbanisering som aukar dagpendlinga mellom hhv Bergen og Voss, og Hønefoss og Oslo.

Konkret utfordrar prosjektet Arna-Stanghelle Bergensbana sine reiselivskvalitetar, og i Bergens Tidende 18/5 i år påpeika Sven Nørgaard at Bergensbana som turistbana e iferd med å bli erodert vekk, grunna prosjektet Arna-Stanghelle som nesten heile veien skal gå i tunell (kun 2 % dagstrekning) – som på ein måte vil sabotera reiselivet sin suksessfaktor: utsikt for at dei reisande kan få oppleve natur og landskap, som ein eineståande del av reiseopplevinga.

Difor vil innkortingar - viss meir i tunell på kostnad av dagstrekning, på den resterande strekninga Voss-Finse-Hønefoss, bidra endå meir te å undergrava Bergensbana som ei internasjonal kjend reiselivsstrekning,

Nørgaard påpeika mangeln på einskapleg stratesji, særleg den manglande klokskapen i ambisjonsnivået om å konkurrera med flytrafikken, som har bidratt te da reiselivsuvenlega prosjektet Arna-Stanghelle (basert på konsept K5). Men pda ser ikkje Nørgaard kor skadeleg Ringeriksbanen om Hole og Sandvika e. Jf ponkt 3 ovanfor.

Som alternativ høgfaststrekning mellom Bergen/Stavanger og Oslo, vil eg istaden peika på Norsk Bane AS (norskbane.no) sine utgreiingar om Haukelibana/Vestlandsbana.

7. Eg føreslår å vurdere **attopning av gamle Bergensbane-trasen om Taugevatn** (som i 1993 vart nedlagd med Finsetunelln) på sommars- og dels haust-tid; i dei årstidene dar snø ikkje e nåke problem. Auka turist-etterspørsel for å reisa med Bergensbana og Flåmsbana, talar for attopning.

8. Eg føreslår åg å greia ut **togtrase mellom Voss/Urdland og Vangsnes** ved Sognefjorden. Eg viser te vedlagde artikkel og tehøyrande kart.

9. Eg føreslår å etablere stasjon på bakken ved Filipstad, for å kjøra ekstra 'innsats'-ruter i Vestkorridoren rusjtidene te/frå Filipstad, istadnfor gjennom Oslotunellen te/frå Oslo S. Konkret siktar eg te noverande avganga 854 og 856 frå vest om morgonen med siste stopp Oslo S, og avgangane 851, 853 og 855 frå Oslo S i middags-/ettermiddags-rusjet.

For med ny dagstasjon ved Filipstad kan ein utan store kostnada frijera plass i Oslotunelln. Som premiss for detta framlæddjæt legg eg te grunn at mange som brukar å reisa med desse innsatsavgangane, endar eller startar i Oslo sentrum i gangavstand frå Filipstad, eller i gangavstand frå stasjonar lenger vest - som Lysaker, Sandvika og Drammen stasjonar.

10. Oppretta direkteruter mellom Østfoldbanen og Gjøvikbanen via Loenga stasjon. For å oppretta eit rutetilbud mellom sørkorridoren og nordkorridoren, krev injen ny og dyr tunell – jf ønsket om nye tunellar i sentrale Oslo både for tog og T-bane i Oslo, for å redusera kjøretider og utvikla rutetebudet.

No veit eg ikkje korvidt eksisterande spor forbi Loenga har kapasitet te ei ny ruta i spor som tangera tog-parkeringsområdet i Lodalen. Men samanlikna med dyre tunellønske for område ikkje langt unna, vil ei slik nyetablering for å kopla sør- og nordkorridoren i hop, vera ei billeg investering og slik ha potensiale te stor samfunnsnytte pr investerte milliard.

Og med stopp på sæntrumsære Loenga stasjon – som kun ligg 1 km frå Oslo S, kan da òg opprettast direkteruter mellom Østfoldbanen (ikkje Follobanen) og nordaust-korridorane (Hovedbanen og Gardermobanen) om Lillestrøm.

11. Ny trase tunell for gods- og ekspress passasjertog i ein ny øvre korridor i Oslo:

Godstrase: Frå Alna terminal i tunell under Ulven, Hasle og vidare vestover.

Trase for ekspress passasjertog mot vest: Oslo S – Vålerenga – ny tunell som avgreining mot nordaust frå Gjøvikbane-tunelln under Vålerenga/Etterstad,

som går i hop med godstunellen søraust for under Hasle. Vidare under Torshov, Blindern/Gaustad, Øvre Smestad og nord for Radiumshospitalet, nord for Bekkestua og ut i dagen lika nord for Bærum sykehus, bru øve Bærumselva og i ny tunell under Tanumåsen sørvest for Emma Hjort, før parallelt med Tanumstunelln og kopling te dagens trase på den 600 m lange dagstrekinga mellom Tanumtunelln og Skaugumstunelln.

Stasjonar utanom Oslo S: Ensjø, Torshov/Sagene, Blindern/Rikshospitalet, Radiumshospitalet, Spesialsykehuset for epilepsi/Bærum sykehus, Asker og Drammen.

Og denne ekspresslinja kan supplerast med ein nordre Liertunell parallelt te noverande Liertunell men under Asker stasjon, direkte te Lier stasjon - før ekspresslinja går vidare i dagens trase te Drammen stasjon.

For slik kan me få ein ny togtrase som frå Oslo S som først går mot aust, før den går mot nord og vest i ein øvre korridor med tunellstasjonar for å dekkja Blindern/Forskningsparken/ Rikshospitalet, Radiumshospitalet, Spesialsykehuset for epilepsi og Bærum sykehus, i

kombinasjon med ein godstrase i vestkorridoren som går utanom den sterkt trafikerte lokaltogstrekninga Oslo S – Nationaltheatret – Skøyen – Lysaker – Sandvika – Asker – Lier. Kun dagstrekninga Lier – Drammen får denne togtraseen sams med dagens sterkt trafikerte lokaltogstrekning i nedre korridor om Sandvika, Lysaker, Skøyen og Nationaltheatret.

12. Ny toglinja Lillestrøm-Ahus-Lørenskog-Furuset-Oslo S/Øvre vestkorridor-Drammen.

Den nye øvre togkorridoren som eg skjisserte i punkt 11, kan frå Ulven vidareførast mot aust via Ahus sjukehus te Drammen, med kopling med dagens T-banelinja te Ellingsrudsåsen – ved å forlenja Furusetbana te Lørenskog sentrum og Ahus.

Trase for ny togtrase mot vest frå Lillestrøm: i ny bru øve Nittelva sør for dagens bru, og i tunell i ein stor sving (grunna høgdeskjilnaden) direkte te stasjon ved eller under Ahus, før dagtrase te stasjon ved Lørenskog sentrum, trase dels i tunell langs RV 159 og stasjonar ved Bakås/Furuset og Alfaset, før vidare i tunnelen i Øvre vestkorridor som skjildra i punkt 11.

13. Godsterminal i Bergen på Skolten-Bontelabo med kopling te skipskai.

Når godsspoet te Dokken e fjerna grunna storstilte planar om ny urban byutvikling på Dokken, står kun Bontelabosporet mot Skoltegrunnskaien att som havneteknyting for tog i nærleiken av Bergen sentrum.

Desverre har Bergen kommune og Vestland fylkeskommune vedteke ein bybanetrase i konflikt med Bontelabo-/Skolten-spoet, grunna sitt svært dårlege teknisk-politiske handverk om å la ein bybanetunell kryssa ein togtunell, lika innafor Koengen. No har heldigvis politikarane i Bergen sett i gang eit planarbeid for å flytta bybanetraseen vekk frå Bontelabotunellen, men utfallet av den nye bybaneplanen - samanlikna med gjeldande bybanevedtak som inneber konflikt med togtunellen frå Nygårdstangen, e uvisst.

Og desverre har Jernbanedirektoratet ikkje støtta Banenor i Bergen sin kamp for å bevare Bontelabosporet i møte med den lokal- og regionalpolitiske iveren etter å so snøggst som råd byddja bybanespor te Åsane.

Men ny godsterminal i teknytning te ein forlengd kai på Skolten – nåke som e teknisk muleg grunna små djupner utafor noverande kaiområde, kan gjera da truga Bontelabosporet verneverdigt dvs framtidsretta, i møte med kort-tenkte buytviklingspolitikara i Bergen og Vestland og med ein vernefundamentalistisk Riksantikvar, som vil freda so mykje som råd av området ved Bergenhus og Bontelabo/Skolten.

På vedlagde kart har eg skjissert korleis da e muleg å få eit 800 m langt rettlinja spor på ein 225 m i lengdo utvida Skoltegrunnskai som i breiddo e utvida minst 50 m mot nord, samt tvers øve noverande fryselager på Bontelabo. Og med kopling te nytt spor dels i ein vel 100 m lång tunell te eksisterande spor på Koengen, og gjennom Bontelabotunellen vidare te Nygårdstangen før Ulrikstunellen.

NB: da blir vanskjeleg å kunna kjøra direkte mellom dagens godsterminal på Nygårdstangen og min tenkte nye godsterminal te kai på Bontelabo-Skolten.



Saksnr:
2024/1961

Deres referanse:
2024/1961-60

Henvendelse til:
Ida Bøe

Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 Oslo

Oslo, 15.06.2026

Vys høringssvar til Kollektivstudie for Østlandet

Vygruppen AS (Vy) viser til Jernbanedirektoratets melding i Altinn av 16. april 2026, hvor direktoratet inviterer til å gi innspill til høringen om Kollektivstudie for Østlandet. Vy takker for muligheten til å komme med innspill til studiens vurderinger og hovedkonklusjon før det videre arbeidet med oppfølging og eventuell videre planlegging av jernbanens rolle i kollektivsystemet på Østlandet.

Vy vil innledningsvis berømme det omfattende arbeidet som er lagt ned i Kollektivstudie for Østlandet. Studien gir et samlet faglig grunnlag for utviklingen av kollektivsystemet fram mot 2050, og synliggjør behovet for å videreutvikle jernbanesystemet i lys av forventet befolkningsvekst, økt transportbehov og behovet for betydelige utslippsreduksjoner.

Vy deler vurderingen av at kollektivsystemet på Østlandet må utvikles helhetlig, der tog, buss og øvrige mobilitetsløsninger knyttes bedre sammen gjennom sterke knutepunkter. Økt kapasitet og et forbedret togtilbud vil være nødvendig dersom jernbanen skal kunne ta en større del av transportveksten og bidra til at nullvekstmålet nås.

Vy vil samtidig peke på enkelte forhold der det etter Vys syn er behov for videre avklaringer, nyanseringer og vurderinger før studiens analyser og anbefalinger legges til grunn for videre planlegging.

Studiens alternativer og videre utviklingsrekkefølge

Kollektivstudien vurderer tre hovednivåer for utvikling av togtilbudet på Østlandet.

Sammenligningsalternativet (SA) omfatter togtilbud som følger av nullalternativet, kombinert med prosjekter i Nasjonal transportplan 2025–2036 som er prioritert for oppstart i første seksårsperiode. Dette omfatter blant annet integrering av tilbringertjenesten, forbedret togtilbud til Tønsberg, Moss, Hamar og Fredrikstad, samt Effektpakke E15 Bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet, tidligere omtalt som «Flere tog i Oslo-avet» og «Ny rutemodell Østlandet».

Tiltaksalternativ 1 Riks (TA1 Riks) beskriver togtilbudet som kan realiseres dersom det bygges ny Rikstunnel gjennom Oslo.

Tiltaksalternativ 2 (TA2) omfatter korridorvise forbedringer gjennom åtte utviklingskonsepter på banestrekninger ut fra Oslo, blant annet ytre InterCity mot Lillehammer, Halden og Skien, Ringeriksbanen, Nittedalsbanen/Gjøvikbanen, Drammen–Hokksund, Hovedbanen nord og Kongsvingerbanen.

Vy kan tilslutte seg prinsippet og vurderer en slik rekkefølge som et relevant faglig utgangspunkt for videre arbeid, fordi den synliggjør behovet for å styrke kjernen av jernbanesystemet før de største korridorvise forbedringene kan få full effekt. Samtidig mener Vy at rekkefølgen ikke bør praktiseres for rigid. Det må fortsatt være rom for målrettede tiltak på eksisterende strekninger der utfordringene er størst i dag, og der mindre eller mellomstore tiltak kan gi betydelig nytte før større og mer langsiktige prosjekter er realisert.

Utfordringsbildet

Vy støtter studiens overordnede beskrivelse av utfordringsbildet. Østlandet står overfor sterk befolkningsvekst, økt transportbehov og behov for betydelige utslippsreduksjoner. Dette forutsetter en dreining fra bil til kollektivtransport, der jernbanen må ha en sentral rolle.

Det er positivt at studien legger til grunn et høyt ambisjonsnivå for markeds- og tilbudsutviklingen. Flere områder innenfor togets markedsområde har over tid hatt sterk befolkningsvekst, og mange kommuner har fulgt opp føringer for samordnet areal- og transportplanlegging gjennom utvikling i stasjonsnære områder og kollektivknutepunkter. Etter Vys vurdering gir dette et godt grunnlag for økt togtrafikk, og høye vekstforventninger i områder med god togbetjening bør derfor ikke uten videre anses som urealistiske.

Vy ser positivt på at jernbanens samfunnsbyggerrolle drøftes. Sett fra et togoperatørperspektiv er det ikke infrastrukturen alene som utløser trafikkvekst, men det konkrete togtilbudet kundene møter. Frekvens, reisetid, kapasitet, punktlighet og enkelhet i reisen er avgjørende for om jernbanen realiserer sitt markedspotensial. Etter Vys vurdering bør eldre vurderinger og beslutningsgrunnlag gjennomgås med dette perspektivet, særlig for tiltak som ligger langt fram i tid.

Vy støtter et tydelig budskap om at videre utvikling av InterCity-nettet må videreføres. Ferdigstillelse av pågående og planlagte InterCity-investeringer vil være viktig både for kapasitetsutvikling, markedsvekst og samfunnsnyttan.

Samspill mellom tog og buss

Studien legger til grunn at bussmating bør utvikles som et hovedprinsipp for arbeidsdelingen mellom buss og tog. Vy støtter dette som et godt prinsipp for videreutviklingen av det samlede kollektivtilbudet.

Samtidig mener Vy at vurderingen av bussmating ikke bør avgrenses for snevert. I studien knyttes potensialet for mating til tog, både med rutegående transport og bestillingstransport, i stor grad til høy frekvens i togtilbudet. Utenfor de mest sentrale områdene vil nettverksfrekvens, forstått som avgang minst hvert 10. minutt, i liten grad være realistisk. Dersom høy frekvens legges til grunn som en nødvendig forutsetning, vil bussmating kunne få begrenset anvendelse i store deler av markedet.

Dette gjelder særlig i områder hvor samordning mellom buss og tog kan gi betydelige gevinster. Redusert parallellkjøring over lengre avstander kan gi bedre ressursutnyttelse, og frigjorte bussressurser kan benyttes til å styrke lokal kollektivdekning og øke frekvensen også i mer trafikksvake deler av nettverket hvor det ikke finnes jernbane.

Vy anbefaler derfor at videre arbeid i større grad belyser hvordan samspillet mellom tog, buss og andre lokale mobilitetsløsninger kan utvikles under ulike geografiske og markedsmessige forutsetninger. Samtidig bør det vurderes konkret hvor bussmating faktisk gir et bedre kundetilbud. I flere markeder ivaretar buss viktige lokale behov underveis, og en rendyrket omlegging til mating kan svekke konkurransekraften mot bil dersom reisen blir mer tidkrevende eller mindre direkte.

Lokal- og regionaltogtilbudet

Studien legger til grunn at lokaltogtilbudet på L1 og L2 økes fra 4 til 6 avganger i timen i sammenligningsalternativet. Dette innebærer dette en betydelig økning i lokaltogtrafikken gjennom Oslo-området sammenlignet med dagens tilbud. En slik frekvensøkning vil beslaglegge en større del av den samlede kapasiteten i og gjennom Oslo S, og kan dermed begrense handlingsrommet for hvor mange regionaltog som kan tilbys.

Vy har tidligere uttrykt skepsis til den valgte rutemodellen for lokaltog. Modellen innebærer et mer komplekst driftsopplegg, med avhengigheter i ruteplan og kjøretøydistribusjon mellom linje L1 og L2. Rutemodellen kan også gi et tilbuds nivå som langt overskrider etterspørselen gjennom deler av driftsdøgnet, særlig i vestkorridoren. Flere av lokaltogstrekningene betjener forholdsvis smale korridorer, delvis avgrenset av parallelle T-banelinjer og/eller konkurransedyktige busstilbud på hovedveinettet med god flatedekning og kort reisetid. Særlig L1 Asker–Lillestrøm dekker en korridor med parallelle baner i Oslo og Bærum, samt busstilbud som i flere markeder gir rask fremføring og god flatedekning.

Langs L2 mellom Oslo og Ski kan toget ha et større markedspotensial enn i dag, men det vil fortsatt være behov for lokal busstrafikk for å sikre tilstrekkelig flatedekning. For enkelte større parallelle bussmarkeder, eksempelvis Oslo–Drøbak-korridoren, er det ikke gitt at kundene vil få et bedre samlet tilbud gjennom omstigning til tog dersom dette gir lengre reisetid, mindre direkte og mer lavfrekvent reisetilbud.

Økt lokaltogtilbud er ikke et nøytralt grep i et kapasitetsbegrenset system. Det er gjort store investeringer i raske firesporsløsninger ut fra Oslo, og på flere regionale strekninger har toget et betydelig konkurransefortrinn mot bil gjennom høy hastighet og kort reisetid. Før ny kapasitet gjennom Oslo er etablert, vil en prioritering av økt lokaltogtrafikk påvirke handlingsrommet for å utvikle regionaltogtilbudet på strekninger hvor toget har særlige konkurransefortrinn gjennom høy hastighet, korte reisetider og stor markedsdekning. Etter Vys vurdering bør konsekvensene av denne prioriteringen vurderes nærmere. Det bør derfor belyses nærmere om en større del av den begrensede jernbanekapasiteten gjennom Oslo bør prioriteres til regionaltrafikk.

Vy bestrider ikke betydningen av høy frekvens og gode omstigningsmuligheter i lokaltrafikken. Likevel må vektleggingen av lokaltog kontra regionaltrafikk gjennom Oslo før Rikstunnelen er etablert, ikke forsvinne i modellberegninger, men presenteres overfor beslutningstakere som et eksplisitt strategisk og transportpolitisk valg.

Modellresultater og trafikkvekst i lokaltrafikken

Transportmodellene viser stor vekst i lokaltrafikken, særlig fra sør. Denne veksten bygger på flere samtidige forutsetninger, blant annet befolkningsvekst, bilrestriktive tiltak, fortetting og betydelig økt bussmating til enkelte stasjoner.

Etter Vys vurdering bør robustheten i disse modellresultatene vurderes nærmere. Når flere forutsetninger trekkes i samme retning, kan resultatene bli særlig følsomme for endringer i ett eller flere premisser. Det bør derfor gjennomføres ytterligere sensitivitetsanalyser og alternative utviklingsbaner for å vurdere hvor robuste trafikkprognosene er.

Vy vil særlig peke på at enkelte stasjoner og korridorer synes å få svært høy beregnet vekst, blant annet Kolbotn og Vevelstad på grunn av økt togtilbud gjennom sentrum i kombinasjon med forutsatt økt mating. Erfaringer fra markedet bør inngå aktivt i kvalitetssikringen av slike resultater. For eksempel har trafikkutviklingen ved Vevelstad etter åpningen av Blixtunnelen vist at kundene i praksis kan velge andre reisemønstre enn modellene forutsetter, blant annet dersom buss til Ski gir en raskere eller mer attraktiv reise enn omstigning til lokaltog.

Vy mener derfor at modellresultatene for lokaltrafikken bør realitets orienteres mot observerte reisevaner, kundepreferanser og faktisk markedsutvikling. Dette er viktig for å sikre at beslutninger om bruk av begrenset jernbanekapasitet bygger på et best mulig faglig grunnlag.

Prioritering av tiltak og utvikling av de ytre banene

Vy vurderer ny Rikstunnel som et viktig tiltak for å styrke kapasitet, robusthet og fleksibilitet i jernbanesystemet gjennom Oslo. Vy tilslutter seg den faglige begrunnelsen for at økt kapasitet gjennom Oslo vurderes som avgjørende for å kunne ta ut full effekt av mange framtidige tilbudsforbedringer.

Samtidig mener Vy at prioriteringen av Rikstunnelen før korridorvise forbedringer reiser viktige spørsmål. Flere strekninger utenfor Oslo-området står allerede i dag overfor kapasitets- og kvalitetsutfordringer som påvirker kundetilbudet, punktligheten og jernbanens konkurransekraft. Dersom tiltak på de ytre banene i praksis blir liggende som siste trinn, er det risiko for at nødvendige forbedringer skyves for langt fram i tid.

Vi har erfart at selv tiltakene som inngår i nullalternativet har vist seg krevende å realisere finansielt og planmessig. Når sammenligningsalternativet i tillegg legger til grunn en betydelig styrking av lokaltogtilbudet, og Rikstunnelen prioriteres før korridorvise forbedringer, blir det særlig viktig å sikre at tiltak med høy nytte på eksisterende strekninger ikke faller ut av den videre prioriteringen.

De korridorvise tiltakene som beskrives i studien er på flere områder svært ambisiøse. Dobbeltspor mot Skien, Lillehammer og Halden, samt Drammen–Hokksund, har lenge vært pekt på som viktige langsiktige utviklingsmål. Etter Vys vurdering er dette fortsatt sentrale langsiktige mål for å styrke togtilbudet på Østlandet, særlig for de tre sistnevnte strekningene.

Tiltaksalternativ 2 innebærer svært omfattende investeringer og lang plan- og gjennomføringstid, herunder ny bane Leirsund–Sørumsand med videre dobbeltspor mot Kongsvinger, og ny bane Grorud–Hakadal kombinert med dobbeltspor videre mot Jaren. Sett opp mot historisk investeringsnivå og dagens økonomiske rammer bør slike konsepter vurderes nøye med hensyn til realisme, gjennomførbarhet og prioriter barhet.

Etter Vys vurdering bør eksisterende konseptvalgutredninger og øvrig beslutningsgrunnlag for enkelte strekninger, herunder Gjøvikbanen og Kongsvingerbanen, vurderes fortløpende i lys av oppdatert

kunnskap om transportbehov, etterspørsel, kostnader, nytte og gjennomførbarhet. Det er viktig at den langsiktige utviklingen bygger på et realistisk og prioriterbart tiltaksgrunnlag som er tilstrekkelig forankret i de faktiske behovene.

Vy vil særlig understreke risikoen for at mindre tiltak med umiddelbar eller nær tids nytte ikke blir realisert dersom de vurderes å komme i konflikt med langsiktige, ideelle løsninger. Dersom slike langsiktige konsepter legges til grunn som framtidig endemål, kan mindre tiltak på papiret få redusert beregnet nytteperiode, selv om de i praksis kan gi betydelige forbedringer for kundene og driften på kort og mellomlang sikt.

Flere av strekningene står overfor kapasitetsutfordringer allerede i dag. Vy mener derfor at videre arbeid bør legge større vekt på å identifisere og prioritere gjennomførbare tiltak som kan avhjelpe dagens kapasitets- og kvalitetsutfordringer, og som kan gi målbare forbedringer for de reisende innenfor en kortere tidshorisont.

Avsluttende kommentar

Vy ser frem til videre arbeid med et tydelig og gjennomførbart grunnlag for neste Nasjonal transportplan, der ambisjonsnivået for kollektivtilbudet holdes høyt samtidig som dagens utfordringer håndteres.

Vy vil særlig fremheve følgende:

- Avveiningen mellom lokal- og regionaltogtilbudet i Oslo-området bør synliggjøres tydeligere slik at det framstår som et reelt politisk konseptvalg.
- Modellresultatene for lokaltrafikken bør kvalitetssikres gjennom sensitivitetsanalyser, alternative utviklingsbaner og vurdering opp mot observerte reisevaner og faktisk markedsutvikling.
- Samspillet mellom tog og buss bør videreutvikles med utgangspunkt i regionale forskjeller, lokale markedsforhold og kundens samlede reise.
- Videre utvikling av jernbanetilbudet bør bygge på et realistisk og gjennomførbart tiltaksgrunnlag, hvor nytte, gjennomførbarhet, økonomiske rammer og kundeeffekt vurderes samlet.
- Kortsiktige og mellomlangsiktige tiltak med konkret nytte for de reisende må ikke overskygges av svært ambisiøse og langsiktige idéer og mål.

Vy ser frem til det videre arbeidet med utviklingen av et robust, attraktivt og gjennomførbart kollektivsystem for Østlandet.

Vennlig hilsen

Sigurd Bay

Kommersiell Direktør, Tog

E: sigurd.bay@vy.no

T: (+47) 918 84 186

JERNBANEDIREKTORATET
Postboks 16
0101 OSLO

Vår ref.: 2025/4471-12

Deres ref.:

Dato: 01.07.2026

Høring - kollektivstudie for Østlandet

Østfold fylkeskommune viser til brev av 15. april, med invitasjon til å komme med høringsinnspill til kollektivstudien for Østlandet.

Østfold fylkeskommune avgir ett felles høringssvar til samtlige 3 utredninger, som hadde leveringsfrist 1. april. Dette på grunn av at noen vedtakspunkter kan ha innhold som berører flere enn en utredning.

Saken PS 67/26 ble behandlet i fylkestinget onsdag 17. juni.

Som grunnlag for høringssvarene på de tre utredningene vektlegges følgende:

1. Østfold fylkeskommune vil peke på viktigheten av å prioritere og gjennomføre tiltak som allerede er planlagt gjennom NTP og ulike effektpakker, dette gjelder både Vestre og Østre linje.
2. Ny Rikstunnel må planlegges og realiseres innen 2052 uten at tiltak og utvikling av ytre InterCity settes på vent.
3. En KVVU på strekningen Oslo-Stockholm må gjennomføres i samarbeid med Trafikverket, uten å vente på behandling i ny NTP.
4. Prisene på tog må være konkurransedyktig ift. Andre transportmidler.
5. Godsstrategien bør se på muligheten for å mer enn doble godstransporten på Østfoldbanen. Utrede ny godsterminal på Vestby, utrede spor til Moss havn og Borg havn.
6. Et nytt kryssingsspor mellom Aspedammen og Kornsjø må prioriteres og realiseres, for å bedre vilkårene for gods- og fjerntog.
7. Det må etableres en permanent tømmerterminal på Hauerseter i Ullensaker kommune for å understøtte skognæringen i Østfold.

SAMF mobilitet

Postadresse: Postboks 220, 1702 SARPSBORG

Besøksadresse: Oscar Pedersens vei 39, 1721 SARPSBORG

Telefon: 69 11 70 00

E-post: post@ofk.no

Internett: www.ofk.no

Org.nr.: 930580694

8. Jernbanestrekningen mellom Rakkestad og Sarpsborg må åpnes for rutegående trafikk, for å bedre kapasiteten på Østfoldbanen.

9. Østfoldbanen må videreutvikles som et sentralt sikkerhetspolitisk virkemiddel særskilt med tanke på å sikre et robust transportalternativ for tropper og materiell fra Gøteborg, Borg og Moss mot Østersjøen.

10. Som et samfunnsøkonomisk lønnsomt alternativ må transportkorridoren Oslo - Gøteborg, og videre til København, Berlin og resten av Europa umiddelbart videreutvikles med tanke på rutetilbud inkludert natt-tog og kapasitet. Sporkapasiteten må forsterkes med mål om dobbeltspor på hele strekningen.

11. Det må legges stor vekt på å sikre tilgang nok vognmateriell på Østfoldbanen Østre og Vestre linje, både gjennom fornyelser og vedlikehold, inklusiv natt-togvogner.

Representanten Kåre Inge Andersen (R) framsatte følgende tilleggsforslag:

Nytt punkt 12:

Utrede ny alternativ trase mellom Råde-Sarpsborg-Berg(Halden)- Sverige. Beholde dagens planlagte dobbeltspor til Fredrikstad. Beholde dagens spor fra Fredrikstad til Halden for Intercity og kjøring til Borregaard og Saugbrugs.

Representanten Niklas Memic-Eriksen (FrP) framsatte følgende tilleggsforslag:

Tillegg til punkt 4:

"....uten at det gjøres mindre attraktivt å kjøre bil".

Votering:

Ved alternativ votering ble fylkesutvalgets innstilling punkt 1-10 ble vedtatt med 37 (H, Ap, Sp, SV, uavh. Arnstein Koch-Engbreetsen, nå medlem av DNI, INP, R, KrF, MDG, PP, V) mot 6 (FrP) stemmer avgitt for Niklas Memic-Eriksens (FrP) forslag.

Fylkesutvalgets innstilling punkt 11 ble enstemmig vedtatt.

Forslaget fra Kåre Inge Andersen (R) fikk 8 (uavh. Arnstein Koch-Engbreetsen, nå medlem av DNI, INP, R, MDG, 1 KrF, PP) stemmer og falt.

Følgende hadde ordet i saken: Kåre Inge Andersen (R), Niklas Memic-Eriksen (FrP), Erik Unaas (H), Siv Henriette Jacobsen (Ap), Benedicte Lund (MDG), Bjørn Lande (KrF) og Mattis Minge (Sp).

Protokollen fra fylkestingets behandling ligger vedlagt.

Vennlig hilsen

Håkon Bjarne Johnsen
Fylkesdirektør

Hans Arne Bjerkemyr
Seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Vedlegg

1

Saksprotokoll_FT