



Arkivsak

26/10270-2

Sakshandsamar

Hilde F. Andersen

Saksgang

Hovedutvalg for samferdsel

Fylkesutvalg

Fylkestinget

Møtedato

27.05.2026

10.06.2026

18.06.2026

Høyring – Kollektivstudie Østlandet – utgreiing til NTP 2029-2040

Innstilling frå fylkesdirektøren

Telemark fylkeskommune tar kunnskapsgrunnlaget Kollektivstudie for Østlandet til orientering og har følgende 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. 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 punktleghet og tilgjenge på stasjonar, samt redusere risiko for hendingar knytt til sikkerheit på stasjonar.
3. 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.
4. Eit nytt togstopp sentralt i Skien vil både auke kapasitet og marknadsgrunnlag for kollektivtransport til ein relativt låg pris i jernbanesamanheng.

Bakgrunn og saksgang

Kollektivstudie for Østlandet er eitt av fleire kunnskapsgrunnlag utarbeide av Jernbanedirektoratet inn mot neste Nasjonal transportplan (NTP). Formålet med studien er å belyse korleis jernbanetilbodet i samspel med annan kollektivtransport på Austlandet kan utviklast på ein heilskapleg og samordna måte, slik at transportsystemet betre kan bidra til måloppnåingar innan tilgjenge, mobilitet, klima og arealutvikling, i eit langsiktig perspektiv. Kollektivstudien anbefaler bygging av ein såkalla Rikstunnel for større kapasitet på jernbane i og gjennom Oslo. Telemark fylkeskommune har vore administrativt representert i arbeidet i ei referansegruppe med andre fylkeskommunar og offentlege interessantar. Høyringsdokumenta ligg tilgjengeleg på Jernbanedirektoratet sine nettsider med frist for uttale innan 15. juni. Det er søkt om utsett frist til etter fylkestinget si handsaming.

Hovudutval for samferdsel har saka til uttale og fylkesutvalet innstiller til fylkestinget som fattar endeleg vedtak.

Saksopplysningar

Kollektivstudie for Østlandet vurderer kva togtilbod som er naudsynt for å møte venta etterspurnad på jernbane i framtida. Austlandet er landets mest folketett region, med om lag halvparten av Noregs innbyggjarar og arbeidsplassar. Folkeveksten er venta å halde fram mot 2050, som fører til større transportbehov innan både jernbane, vegnett og kollektivsystemet. Dagens kapasitet er allereie fullt utnytta i rushtidene, og utan nye tiltak vil trengsel, forseinkingar og sårbarheita berre bli større, og biltrafikken i de største byane liggje kring 20 prosent over nullvekstmålet i 2050. Samstundes vil togtilbodet i aukande grad pregast av forseinkingar, trengsel og minkande robustheit som følgje av folkeveksten. Den eksisterande Oslo-tunnelen utgjør i dag ein kritisk flaskehals i jernbanesystemet og avgrensar utvikling av togtilbodet til og gjennom Oslo.

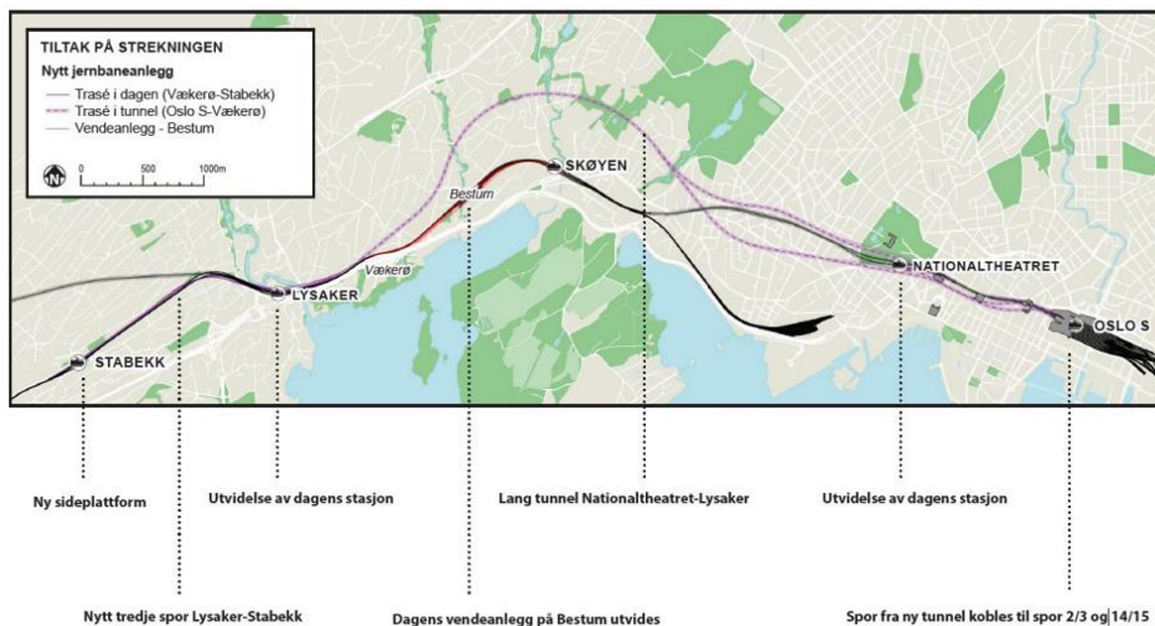
Analysane i kollektivstudien byggjer på fagnotat, scenarioanalysar, transportmodellering, samfunnsøkonomiske vurderingar og dialog med sentrale aktørar i sektoren. Det er undersøkt korleis ulike typar verkemiddel verkar saman og påverkar etterspurnaden. Vurderte verkemiddel er bilrestriksjonar, bussmating og knutepunkt, takst- og billettsystem, og areal- og knutepunktutvikling. Studien viser at nullvekstmålet ikkje blir nådd utan bilrestriktive tiltak, men at dei bilrestriktive tiltaka forsterkar presset på kollektivsystemet og særleg på togtilbodet. Utan auka kapasitet vil forseinkingar og trengsel auke mykje. Studien viser og at bussmating til store knutepunkt og eit meir integrert takstsystem gir ein stor etterspurnadseffekt. Dette bidreg til fleire kollektivreiser og auka samfunnsnytte, men forutset eit togtilbod med tilstrekkeleg kapasitet.

Det er vurdert tre ulike nivå av togtilbod for å møte etterspurnad i framtida:

- A. Samanlikningsalternativet: Tiltak som er fullfinansiert (nullalternativet) samt prosjekt som ligg inne i gjeldande NTP i første seksårsperiode. I dette er til dømes betre togtilbod til Tønsberg lagt til grunn.
- B. Tiltaksalternativ med ny Rikstunnel: Togtilbodet som kan realiserast dersom det blir bygd ein ny Rikstunnel gjennom Oslo.
- C. Tiltaksalternativ med korridorvise forbetringar: Togtilbodet som følgjer av åtte utviklingskonsept for kvar si banestrekning ut frå Oslo. Konseptane er sjølvstendige og kan gjennomførast kvart for seg. Her ligg til dømes alle tre Ytre Intercity strekningane, og til Skien inne, samt til dømes Ringeriksbanen og Drammen-Hokksund.

Ny Rikstunnel omtalt over i punkt B. omfattar tiltak med forventede investeringskostnader rekna til 66,7 milliardar kroner (2024-prisar), sjå og figur med skisser under:

- Nytt dobbeltspor for regiontog frå Oslo S via Nationaltheatret til Lysaker stasjon
- Eit tredje spor langs noverande trasé frå Lysaker stasjon til Stabekk og ny sideplattform på Stabekk
- Utviding av dagens vendeanlegg for lokaltog på Bestum



Jernbanedirektoratet erkjenner at Rikstunnelen er eit tiltak med svært høge investeringskostnader, men samstundes gir stor nytte for dei reisande. Gevinstar er kortare reisetid, mindre trengsel og store forbetringar i punktlegheta som følgje av færre forseinkingar for både lange og kortare reiser. Sjølv om den berekna samfunnsnytta med prissette verdiar er låg, er det fleire samfunnsgevinstar som ikkje målast i kroner og øre – særleg knytt til areal- og byutvikling, auka robustheit og styrkt beredskap. Samla sett vurderast difor tiltaket som lønsamt for samfunnet. Dersom planlegginga startast i nær framtid er tidlegast mogleg opning berekna til kring 2050.

Jernbanedirektoratet vurderer at rekkjefølgja under gir størst måloppnåing totalt og legg grunnlaget for eit transportsystem som kan møte veksten i etterspurnad mot 2050:

1. Ferdigstille tiltak i nullalternativet (nye lokal- og regiontog, gjennomføre ruteplan 2028 og integrering av tilbringartenesta (flytoget sin kapasitet), betre togtilbodet til Tønsberg, Hamar og Moss).
2. Realisere tiltaka som inngår i samanlikningsalternativet: Togtilbodet som følgjer av prosjekt i Nasjonal transportplan 2025–2036 med oppstart i første seksårsperiode.
3. Gjennomføre eit kapasitetsløft med Rikstunnelen.
4. Vidareutvikle togtilbodet på dei ytre banene på Austlandet.

I utklipp under ser ein forventa investeringskostnader for tiltak på ulike strekningar på ytre IC i milliardar kroner (ekskl. mva.), 2024-prisar, vist i kapittel 6.2 i kollektivstudien (lenke nedst i saka):

	Reiserelasjon	Forventet investeringskostnad, mrd. kr	Tiltak som er inkludert, forventet investeringskostnad (mrd. kr) i parentes
00	Rikstunnelen	66,7	Nytt dobbeltspor mellom Lysaker og Oslo S via Nationaltheatret
1	Hamar–Lillehammer	45,2	Dobbeltspor Hamar–Moelv (23,2) Dobbeltspor Moelv–Lillehammer (22,0)
2	Fredrikstad–Halden	38,0	Dobbeltspor Seut–Fredrikstad (1,8) Dobbeltspor Fredrikstad–Rolvøy (7,9) og dobbeltspor Rolvsøy–Sarpsborg (6,9) Dobbeltspor Sarpsborg–Halden (21,4)
3	Tønsberg–Skien	44,6	Kryssingsspor mv. Skien stasjon (2,1) Dobbeltspor Larvik–Sandefjord (15,3) og dobbeltspor Sandefjord–Tønsberg (21,3) Dobbeltspor Larvik–Martineåsen + Myrane–Porsgrunn + stasjonstiltak (5,9)
4	Ringeriksbanen	42,9	Dobbeltspor Sandvika–Hønefoss
5	Hovedbanen nord (Leirsund/Jessheim)	6,4	Dobbeltspor Kløfta–Langeland (4,5) Dobbeltspor Langeland–Jessheim (1,9)
6	Kongsvingerbanen	56,0	Dobbeltspor Leirsund–Sørumsand, avgrensing Hovedbanen (11,5) Dobbeltspor Sørumsand–Kongsvinger inkl. stasjonstiltak (44,4)
7	Nittedalsbanen og Gjøvikbanen	52,9	Nytt dobbeltspor Grorud–Hakadal, tiltak Hakadal stasjon, underveisstasjoner mv. (19,2) Grefsen–Hakadal: to kryssingsspor (0,7) Dobbeltspor Hakadal–Roa inkl. stasjonstiltak (18,9) Dobbeltspor Roa–Jaren (10,1) og 8 nye kryssingsspor Jaren–Gjøvik (4,1)
8	Drammen–Hokksund	9,1	Dobbeltspor Gulskogen–Hokksund inkl. stasjonstiltak
I alt		362,1 (295,4 + 66,7)	Kilde: Kostnadsberegninger i Kollektivstudien [15].

Økonomiske, administrative og juridiske konsekvensar

Saka har ingen direkte juridiske eller økonomiske konsekvensar for Telemark fylkeskommune.

Konsekvensar for fylkets klimamål og FNs bærekraftsmål

Å reise med tog er generelt miljøvennleg, areal- og energieffektivt i tråd med berekraftsmål nr. 13 om å stoppe klimaendringane, særleg når ein tek høgde for befolkningsvekst og planlegg langt fram i tid. Gode togsamband er viktig for tilgang på ein større bu- og arbeidsmarknad i tråd med berekraftsmål nr. 11 om berekraftige byar og lokalsamfunn.

Fylkesdirektørens vurdering

Kollektivstudie for Østlandet er eit omfattande arbeid med konklusjonar basert på mange analysar. Studien beskriv samanheng mellom nullvekstmål, bilrestriktive verkemiddel og påfølgande press på kapasiteten i kollektivtransportsystemet.

Kollektivstudien anbefaler tydeleg at sidan veldig mye av persontransport på både lokale og nasjonale reiser – samt godstransport – med jernbane skal gjennom Oslo vil mange få nytte av

ein utbetra flaskehals i hovudstaden. Det vil både møte framtidig auke i etterspurnad og samstundes redusere forseinkingar i heile togsystemet. Fylkesdirektøren er kjent med at både grunnlag for ruteplanar og mange forseinkingar på både Sørlandsbanen og Vestfoldbanen er årsaka av kapasitetsutfordringar i ein hardt nytta Oslo tunnel i dag.

Kollektivstudien seier vidare at når flaskehalsen i senteret er utbetra er det rasjonelt å gjere større investeringar på dei ytre banene på Austlandet. Fylkesdirektøren vurderer at verkelegheita ikkje er svart-kvitt på dette punktet. Mange av tiltaka som ligg inne i ulike modningsstadium i dagens NTP er kostbare og ressurskrevjande.

Ein bør vere oppmerksam på at ein med optimalisering og mindre investeringstiltak kan ein med relativt låg kostnad og innsats få mye igjen. I tillegg til eit kryssingsspor mellom Stokke og Sandefjord er det fleire mindre tiltak som er naudsynt for å kunne køyre to tog i timen til Skien. For kvart betringstiltak vil punktlegheit, tilgjenge og sikkerheit kunne betrast, t.d. om ein kan skilje gåande og togtrafikk i planskilte løysingar på stasjonar, forlenge ein togplattform osv. Det vil neppe være reelt at ein i fleire år kun skal planlegge, og så i fleire år berre bygge for ein Rikstunnel fram mot 2050. Togstopp Skien er i denne samanhengen og eit døme som kan både auka kapasitet og marknadsgrunnlag til ein relativt låg pris i jernbaneperspektiv, kostnadsestimert til rundt 0,5-1 mrd. kroner i tidleg fase, avhengig av enkelt- eller dobbeltspora løysing.

I Grenland viser undersøkingar og at biltrafikk vil auke i framtida utan restriktive verkemiddel. Togtransport kan og her spele ei større rolle for å sikre eit attraktivt transporttilbod samstundes som ein når nullvekstmålet.

Digitalt vedlegg:

<https://www.jernbanedirektoratet.no/utredninger/kollektivstudie-for-ostlandet/>