



Jernbane-  
direktoratet



# KVU Økt kapasitet i regiontog

Behovsanalyse

Dokument nr: 20220521-8

Dato: 25.9.2023

Problembeskrivelse

Behovsanalyse

Strategiske mål

Rammebetingelser  
for konseptvalg

Mulighetsstudie

Alternativanalyse

Føringer for  
prosjektfasen

Utarbeidet av Norconsult	Saksnummer 20220521
Godkjent av Bente Bukholm, Jernbanedirektoratet	Dokumentnummer 20220521-8
Dato 25.9.2023	Versjon 03
Endringslogg:	03 Oppdatert etter samkjøring med hovedrapport

# Innhold

<b>Sammendrag</b> .....	<b>4</b>
<b>1 Innledning</b> .....	<b>5</b>
1.1 Bakgrunn .....	5
1.2 Om denne temarapporten .....	5
<b>2 Behovsvurdering</b> .....	<b>6</b>
2.1 Normative behov .....	6
2.1.1 <i>Supplerende tildelingsbrev nr.3</i> .....	6
2.1.2 <i>FNs bærekraftsmål og Paris-avtalen</i> .....	6
2.1.3 <i>NTP 2022-2033 og nasjonal jernbanepolitikk</i> .....	7
2.1.4 <i>Bærekraftsmål Bane NOR og Norske tog</i> .....	8
2.1.5 <i>Regionale myndigheters behov</i> .....	8
2.1.6 <i>Oppsummering av normative behov</i> .....	11
2.2 Etterspørselsbaserte behov .....	12
2.2.1 <i>Befolknings- og arbeidsplassframskriving</i> .....	13
2.2.2 <i>Analyse av høy og lav utviklingsbane</i> .....	14
2.2.3 <i>Etterspørsel og kapasitetsmangel</i> .....	14
2.2.4 <i>Oppsummering av etterspørselsbaserte behov</i> .....	16
2.3 Interessentgruppers behov .....	17
2.3.1 <i>Primære interessenter</i> .....	17
2.3.2 <i>Sekundære interessenter</i> .....	18
2.3.3 <i>Tertiære interessenter</i> .....	19
2.3.4 <i>Oppsummering av interessenters behov</i> .....	20
<b>3 Oppsummering</b> .....	<b>22</b>
3.1 Behovene i sammenheng .....	22
3.2 Prosjektutløsende behov .....	23
3.3 Andre behov .....	23
<b>Referanser</b> .....	<b>24</b>

# Sammen drag

Samferdselsdepartementet har i supplerende tildelingsbrev 3 datert 4. april 2022, gitt Jernbanedirektoratet i oppdrag å utarbeide konseptvalgutredning (KVU) for nye kjøretøy som gir økt kapasitet i regiontogene på Østlandet [1], forkortet til KVU Økt kapasitet i regiontog.

## Denne rapporten beskriver behovet

Behovsanalysen tar utgangspunkt i tre typer behov:

- Normative behov, basert på overordnede politisk vedtatte mål, se kapittel 2.1
- Etterspørselsbaserte behov, basert på prognoser for etterspørselen etter togreiser, se kapittel 2.2
- Interessentgruppers behov, basert på identifisering av ulike kategorier interessenter og en analyse av deres behov, se kapittel 2.3

Samlet vil disse utgjøre grunnlaget for å identifisere det prosjektutløsende behov og andre viktige behov, se kapittel 3.

## Kartlegging av behov

Interessentanalysen viser at det viktigste behovet for brukerne av regiontogene er knyttet til plass og komfort.

Problembeskrivelsen viser at etterspørselen etter togreiser er høyere enn transportkapasiteten på flere toglinjer, på konkrete avganger og langs fellestrekningene. De reisende opplever trengsel på reisen og ubehag i form av at komfortkrav ikke overholdes. Etterspørselen er størst i rush og på de innerste strekningene. Dette gjelder i dagens situasjon (2019) og forsterkes i fremtidig situasjon (2033). Opplever de reisende at det ikke er tilstrekkelig plass og komfort om bord i togene, vil de kunne velge alternative transportmidler, og da gjerne privatbil. Dette vil ikke være i tråd med det overordnede mål om at veksten i persontrafikken skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange.

## Det prosjektutløsende behovet

Med det prosjektutløsende behov menes det samfunnsbehovet som utløser planlegging av tiltak til et bestemt tidspunkt. På bakgrunn av problembeskrivelsen og behovsanalysen er det prosjektutløsende behovet formulert slik:

***Oppnå tilstrekkelig plass i regiontogene på Østlandet, med tilfredsstillende komfort***

## Andre behov

Ut fra sammenstillingen av behov i kapittel 3.1 kan andre behov sammenfattes som følger:

- bidra til et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050
- enklere reisehverdag for reisende, trygge og effektive reiser
- økt konkurranseevne for næringslivet gjennom tilgang til større arbeidsmarked
- gode pendlemuligheter innen et felles arbeid-, service- og boligmarked
- bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
- transporttilbud skal ikke kreve store utbyggingsprosjekter som for eksempel nye dobbeltsporstrækninger, men heller forsøke å utnytte eksisterende infrastruktur

# 1 Innledning

## 1.1 Bakgrunn

Samferdselsdepartementet har gjennom supplerende tildelingsbrev nr. 3 [1] datert 4.april 2022, gitt Jernbanedirektoratet i oppdrag å utarbeide konseptvalgutredning (KVU) for nye kjøretøy som gir økt kapasitet i regiontogene, forkortet til *KVU økt kapasitet i regiontog*. KVUen skal utarbeides i tråd med Finansdepartementets rundskriv R-108/19. I tildelingsbrevet beskrives situasjonen slik:

*Selv om passasjerprognosene er redusert som følge av koronaepidemien, er det trolig at kapasitetsbehovet er høyere enn det som kan møtes med planlagt infrastruktur, og nye store investeringer i infrastrukturen ligger langt frem i tid. I tillegg vil en del av dagens kjøretøy som benyttes i rushtrafikk i IC-nettet måtte fornyes/skiftes ut rundt 2030.*

KVUen skal blant annet

- Undersøke potensialet for å møte kapasitetsbehovet for regiontogene på Østlandet gjennom mindre investeringer i infrastruktur og valg knyttet til kjøretøy, herunder:
  - Trippelsett
  - Toetasjertog
  - Lange enkeltsett
- Vurdere behov langs de ulike banestrekningene
- Undersøke begrensningene for kapasitetssterke kjøretøy i infrastrukturen, spesielt ytterst på pendlene
- Vurdere kostnader knyttet til bruk av store togstammer
- Undersøke potensialet som ligger i økt fleksibilitet i forutsetninger for ruteplan.

## 1.2 Om denne temarapporten

Denne rapporten dokumenterer en av flere faser som inngår i konseptvalgutredningen, som vist i **Error! Reference source not found..** Problembeskrivelse, mål og rammebetingelser, konseptutvikling og konseptanalyse presenteres i egne rapporter. En samlet oppsummering gis til slutt i hoveddokumentet Konseptvalganalyse.

Behovsanalysen er sammen med problembeskrivelsen [2] de første fasene i KVU-arbeidet. Behovsanalysen munner ut i det prosjektutløsende behovet. Det prosjektutløsende behovet er et viktig grunnlag for neste fase i KVU-arbeidet: Mål og rammebetingelser.

I arbeidet med konseptvalgutredningen ble det 13.september 2022 arrangert et verksted knyttet til behov. I verkstedet var det deltakere fra berørte fylkeskommuner, kollektivselskap langs regiontogstrekningene, organisasjoner i tillegg til Jernbanedirektoratet, Bane NOR og Norske tog. Det er laget en egen rapport fra verkstedet [3], men hovedinnholdet er inkludert i kapittel 2.



Figur 1-1 Fasene i arbeidet med KVU for økt kapasitet

## 2 Behovsvurdering

I tråd med veiledning og praksis for utarbeiding av KVVU, tar behovsanalysen utgangspunkt i tre typer behov:

- normative behov, basert på overordnede politisk vedtatte mål
- etterspørselsbaserte behov, basert på prognoser for etterspørselen etter togreiser
- interessentgruppers behov, basert på identifisering av ulike kategorier interessenter og en analyse av deres behov

Samlet vil disse utgjøre grunnlaget for å identifisere det prosjektutløsende behovet og andre viktige behov.

### 2.1 Normative behov

Normative behov er knyttet til nasjonale mål for transportpolitikken og Norges forpliktelser knyttet til bærekraftsmål slik den er nedfelt i statlig, nasjonal politikk. Videre er normative behov også knyttet til regionale myndigheters vedtatt planer og strategier for de enkelte fylkene innenfor regiontogstrekningene. I dette kapitlet er det trukket fram det som er mest relevante bestillingen fra Samferdselsdepartementet når det gjelder denne KVVUen.

#### 2.1.1 Supplerende tildelingsbrev nr.3

Samferdselsdepartementet har gjennom supplerende tildelingsbrev nr. 3 [1], datert 4.april 2022, gitt Jernbanedirektoratet i oppdrag å utarbeide konseptvalgutredning (KVVU) for nye kjøretøy som gir økt kapasitet i regiontogene. I brevet presiseres det fra departementets side følgende:

KVVUen skal blant annet:

Undersøke potensialet for å møte kapasitetsbehovet for regiontogene på Østlandet gjennom mindre investeringer i infrastruktur og valg knyttet til kjøretøy

Dette innebærer at prosjektet ikke skal undersøke muligheter/konsepter som krever store utbyggingsprosjekter som for eksempel nye dobbeltsporstrekninger. Mindre tiltak som for eksempel plattformforlengelser, sporjusteringer, hensettingsplasser, verksteder og profilutvidelse kan betegnes som mindre investeringer. Listen over mindre investeringstiltak er ikke utfyllende.

#### 2.1.2 FNs bærekraftsmål og Paris-avtalen

FNs bærekraftsmål og Paris-avtalen er et felles globalt grunnlag for innsatsen for en bærekraftig utvikling fram mot 2030. Bærekraftsmålene ser miljø, økonomi og sosial utvikling i sammenheng. I tillegg er Norge forpliktet gjennom Paris-avtalen til å begrense den globale oppvarmingen til under 2 grader, helst 1,5 grader. Paris-avtalen og FNs bærekraftsmål kan sees i sammenheng ved at en rekke av bærekraftsmålene handler om å redusere klimafotavtrykket.

Følgende bærekraftsmål og underpunkter er mest aktuelle for jernbanesektoren:

- Bærekraftsmål 9: Industri, innovasjon og infrastruktur.  
Bygge solid infrastruktur, fremme inkluderende og bærekraftig industrialisering og innovasjon  
9.1: Utvikle pålitelig, bærekraftig og solid infrastruktur av høy kvalitet, inkludert regional og grensekryssende infrastruktur, for å støtte økonomisk utvikling og livskvalitet med vekt på overkommelig pris og likeverdig tilgang for alle.  
9.4: Innen 2030 oppgradere infrastruktur og omstille næringslivet til å bli mer bærekraftig, med en mer effektiv bruk av ressurser og større anvendelse av rene og miljøvennlige teknologiformer og industriprosesser, der alle land gjør en innsats etter egen evne og kapasitet.

- Bærekraftsmål 11: Bærekraftige byer og lokalsamfunn  
Gjøre byer og lokalsamfunn inkluderende, trygge, robuste og bærekraftige.  
11.2: sørge for at alle har tilgang til trygge, lett tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer til en overkommelig pris  
11.a: Støtte positive økonomiske, sosiale og miljømessige forbindelser mellom byområder, omland og spredtbygde områder ved å styrke nasjonale og regionale planer
- Bærekraftsmål 13: Stoppe klimaendringene  
Handle umiddelbart for å bekjempe klimaendringene og konsekvensene av dem.  
13.2: Innarbeide tiltak mot klimaendringer i politikk, strategier og planlegging på nasjonalt nivå

Bærekraftsmål 9 tolkes slik at det å utnytte eksisterende infrastruktur i stedet for å bygge mye nytt, bidrar positivt til oppnåelse av dette målet.

I tillegg til de tre bærekraftsmålene der jernbanen bidrar til FNs bærekraftsmål og delmål er det vurdert at følgende overordnede bærekraftsmål er relevante i prosjektet:

- Bærekraftsmål 3: God helse og livskvalitet  
Sikre god helse og fremme livskvalitet for alle, uansett alder.  
Hvordan helsen vår er, påvirkes av miljø, økonomi og sosiale forhold og mål 3 inkluderer mennesker i alle aldre og ivaretar alle dimensjonene.
- Bærekraftsmål 15: Livet på land.  
Beskytte, gjenopprette og fremme bærekraftig bruk av økosystemer, sikre bærekraftig skogforvaltning, bekjempe ørkenspredning, stanse og reversere landforringelse samt stanse tap av artsmangfold.

Disse to målene er trukket frem ettersom prosjektet kan bidra positivt ved at flere velger tog i stedet for bil. Økt kapasitet på togene bidrar til at flere kan reise uten utbygging av omfattende arealinngrep. Dessuten stimulerer kollektivreiser til mer fysisk aktivitet hos de reisende som får lengre avstand å gå til reisemidlene. Det anses likevel at bærekraftsmålene 3 og 15 er mindre relevante enn bærekraftsmålene 9, 11 og 13.

### 2.1.3 NTP 2022-2033 og nasjonal jernbanepolitikk

Bærekraftsmålene er innarbeidet i Nasjonal transportplan 2022-2033 [4]. Det samme gjelder i arbeidet med NTP 2025-2036 som pågår i 2023.

Planen skal bygge opp under verdens bærekraftsmål og Norges klima- og miljømål. Det overordnede målet for Nasjonal transportplan 2022-2033 er: Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050 (Meld. St. 20 2020 – 2021).

I klimaforliket i 2012 fastsatte Stortinget målet om at veksten i persontransporten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gange, ofte omtalt som nullvekstmålet for persontransport med bil. Dette er videreført i NTP 2022-2033 og nedfelt i byvekstavgiftene mellom stat, fylke og kommuner i de største byområdene. I østlandsområdet gjelder dette Oslo-området, Buskerudbyen, Grenland og Nedre Glomma.

NTP legger vekt på utvikling av togtilbudet gjennom ulike effektpakker for jernbanesektoren. Effektpakker er en samlet pakke der infrastruktur, rutemodell og togmateriell henger sammen for å realisere en effekt for de reisende. For utvikling av gode bo- og arbeidsmarkedsregioner (kap. 8.1) er et godt jernbanetilbud viktig og gjør det mulig å pendle med tog over lengre avstander. Det understrekes at et kapasitetssterkt og kostbart system som jernbanen bør utvikles der det er marked for et slikt tilbud, og Østlandsområdet nevnes spesielt (sammen med de tre andre storbyområdene).

Etter at NTP 2022-2033 ble lagt fram i juni 2021, er det tiltrådt ny regjering og deler av jernbanepolitikken er endret. Dette gjelder i første rekke avlysning av konkurranseutsetting av persontogtilbudet. Ellers er det tverrpolitisk enighet om at satsing på jernbane er viktig for å nå bærekraftsmålene. I regjeringsplattformen til Regjeringen Støre står det at det skal legges til rette for at jernbanen kan ta en større andel av både persontrafikk og godstrafikken og at det på Østlandsområdet må jobbes med vesentlige tilbudsforbedringer [5].

#### **2.1.4 Bærekraftsmål Bane NOR og Norske tog**

I Bane NORs bærekraftstrategi «Bærekraft – Veikart 2021-2025» [6] trekkes det fram tre punkter der Bane NOR kan bidra til økt bærekraft i samfunnet og transportsektoren

1. videreutvikle jernbanes miljøfortrinn
2. Sikre punktlighet og forutsigbarhet.
3. styrke knutepunktutvikling og sømløs reise.

For denne KVUen er det vurdert at punktene 1 og 2 er relevante i tillegg til målet om å bidra til en sømløs reise fra punkt 3.

Norske tog har fire satsningsområder for sitt bærekraftarbeid [7]. Tre av disse vurderes relevant for denne KVUen:

1. Utvikling av jernbanen. Dette handler om å bidra til at jernbanen i Norge når sitt overordnede mål om å flytte persontrafikk fra bil og fly til tog. Det er særlig på to områder Norske tog kan bidra til dette, nemlig gjennom:
  - tiltak som er med på å skape økt brukertilfredshet, slik at flere velger tog
  - å bidra til økt kapasitet på jernbanen gjennom anskaffelser og tiltak som bidrar til bedre utnyttelse av tog og infrastruktur
2. Ansvarlig drift og utvikling. Dette omfatter Norske togs ansvar knyttet til miljø, klima og ansvarlige innkjøp. Området dekker hele Norske togs verdikjede, inkludert
  - etiske, sosial og miljømessige krav til anskaffelser
  - tiltak for å redusere kjøretøyenes klimaavtrykk i driftsfasen
3. Kvalitet og driftssikkerhet. Punktlighet og driftssikkerhet er blant de viktigste driverne for at operatørene skal lykkes med å gi et tilbud passasjerene opplever som godt. Norske tog kan bidra til dette på flere måter, blant annet gjennom
  - tiltak som kan bedre pålitelighet og tilgjengelighet
  - tiltak for å effektivisere drift og øke vedlikeholdsvennlighet

#### **2.1.5 Regionale myndigheters behov**

En stor del av reisene i området er regionale og lokale reiser innenfor et felles service-, bolig og arbeidsmarked og dermed viktige for regionale og lokale myndigheter. Regionale og lokale myndigheter har en sentral rolle i å fastsette utviklingsmål og utforming av en politikk for utvikling av sine områder. Dette er vanligvis forankret i nasjonale mål og retningslinjer, men konkretisert og spesifisert for de geografiske områder og det forvaltningsansvar lokale og regionale myndigheter har. Regionale og lokale behov er nedfelt gjennom planer og vedtak. Nedenfor presenteres relevante regionale behov slik de kommer frem av vedtatte planer. Gjennomgangen avgrenses til regionale dokumenter ettersom de skal være førende for lokale planer og lokale planer er i stor grad forankret i regionale planer og strategier.



## **Innlandet**

Regionplan for Innlandet [8] bygger på FNs 17 bærekraftsmål som legges til grunn for prioritert politikk fram mot 2024. Blant handlingspunktene er behov for sømløst kollektivtilbud basert på et solid stamnett bestående av toglinjer, regionlinjer og bylinjer, og videreutvikle dialogen med Jernbanedirektoratet for bedre samordning av tog og annet kollektivtilbud.

Flere av regionene i fylket har eksplisitte mål om bærekraft, men ikke spesielt avgrenset til samferdsel. Gjøvikregionen har gjennom prosjektet «Stor-Oslo Nord» [9] påpekt behovet for ny trasé og dobbeltspor på Gjøvikbanen mellom Oslo S og Roa, og på lang sikt sammenkobling av Gjøvikbanen og Dovrebanen.

Tilgang til arbeidsmarkedet rundt Oslo gjennom gode kommunikasjoner med gode pendlemuligheter med kollektivtransport fremheves av flere regioner bl.a. i Kongsvingerregionenes strategidokumenter. Reduserte reisetider og mer kapasitet gir økt bruk av jernbane, til både person- og godstransport. Det gjør at flere vil bosette seg langs hele strekningen fra Oslo og nordover, og boligpresset i Oslo dempes.

Innlandet fylkeskommune har en egen mobilitetsstrategi [10]. Den har som mål å løse personers transportbehov i tråd med visjonen om at alle i Innlandet skal kunne reise bærekraftig, trygt og effektivt.

De langsiktige utviklingsmål for mobilitet i Innlandet er:

- I Innlandet er det mulig å nå reisemålet uten egen bil
- Det er tilrettelagt for gode og sømløse reiser innad i Innlandet og på tvers av fylkes- og landegrensener
- Klima- og miljøbelastningene fra persontransport er vesentlig redusert

## **Oslo**

Kommuneplanen for Oslo [11] skal følge opp planstrategiens tre sentrale temaområder [12]:

1. Taktskifte i klima- og miljøpolitikken
2. Aktiv og bærekraftig kommune
3. Sosialt bærekraftig by med like muligheter

Kommuneplanen understreker behovet for økt kapasiteten i det regionale jernbanenettet. Vekst i befolkning og arbeidsplasser i Oslo og i regionen innebærer betydelig økt trafikkbelastning, spesielt på grunn av økt pendling mellom Oslo og nabokommuner.

I planstrategien blir det vist til Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus [13] for samordning av areal- og transportutvikling i regionen. Planperioden går frem mot 2030, med perspektiv mot 2050. Den regionale planen peker bl.a. på behovet for høy frekvens og god fremkommelighet for å unngå forsinkelser, og høy kapasitet på de viktigste regionale forbindelsene. For gradvis å få plass til flere og lengre tog, må det settes av midler og arealer til hensettingsspor, vendespor og stasjonsutvidelser og plattformforlengelser. Slike «avgrensede tiltak» er viktig for å øke kapasitetsutnyttelsen på dagens baner i pendlingsområdet til Oslo,

## **Viken**

FNs bærekraftsmål danner rammen og premissene for regional planstrategi for Viken [14]. Fra mål for flere innsatsområder, kan disse trekkes ut som behov knyttet til transport:

- Tilgang på miljøvennlige og arealeffektive mobilitetsløsninger som er sikre og universelt utformede
- Oppfylle innbyggernes transportbehov.
- Redusert transportbehovet og lagt om til grønn mobilitet, økt bruken av gange, sykkel og kollektivtransport og faset ut fossile drivstoff.

Samferdselsstrategien for Viken [15] har følgende samfunns mål:

Viken er en konkurransedyktig og bærekraftig transportregion med

- effektiv og miljøvennlig bruk av areal og infrastruktur
- mobilitetsløsninger som er funksjonelle, enkle og sikre å bruke for alle trafikanter og kjøretøygrupper
- gode bomiljøer og attraktive omgivelser

Hovedstrategien i areal- og transportplanen er at framtidig vekst skal skje i prioriterte utviklingsområder tilknyttet jernbanen. Det understrekes også at jernbanen spiller en sentral rolle for interntrafikken (særlig i Oslo og Akershus) og for inn- og utpendling, og at pågående jernbanesamarbeid vil være viktig å videreføre. Bedre koordinering mellom fylkeskommunene og staten på jernbaneområdet vil bidra til at begge parter når målene innenfor kollektivområdet.

### **Vestfold og Telemark**

I Regional planstrategi (RPS) for Vestfold og Telemark fylkeskommune er det understreket at fylket skal styre etter FNs bærekraftsmål for å løse de regionale samfunnsutfordringene [16]. Målene og behovene for transportutviklingen i fylket står i Regional plan for samordna areal og transport i Telemark (ATP Telemark) 2015-2025 [17], Regional transportplan for Vestfold (RTP) [18] og Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA) [19].

Et av hovedmålene er at innen 2030 skal utslippene reduseres med 60 prosent. Regional plan for klima og energi i Vestfold og Regional klimaplan for Telemark har reduksjon i utslipp fra veitrafikk som overordnede delmål.

Transportplan for Vestfold peker på tre hovedutfordringene for utvikling av transportsystemet:

- et mer effektivt, miljøvennlig og sikkert transportsystem
- reduserte negative virkninger fra transport
- tilstrekkelig med midler til å utvikle transportsystemet

I transportplanen er samfunns målet for transportsystemet i fylket:

Et miljøvennlig, sikkert og effektivt transportsystem som fremmer folkehelse, by- og tettstedsutvikling, næringsutvikling og en bærekraftig arealutvikling.

Basert på samfunns målene er det definert fem effektmål med sine tilhørende resultatmål.

Jernbanen utgjør «ryggraden» i kollektivsystemet i Vestfold. Ny infrastruktur har bidratt til at Grenland har kommet innenfor pendlingsavstand til Oslo-området. Det er behov for å tilby god arbeidspendling med tog for å knytte fylket sammen og sikre tilgjengelighet til et større arbeidsmarked.

Strategiene i transportplanen for Vestfold er blant annet:

- Ulike transportmidler med ulike egenskaper (gange, sykkel, tog, buss, båt og bil) skal supplere hverandre og bidra til et transportsystem som binder regionen sammen og mot tiliggende regioner
- Eksisterende og planlagt infrastruktur på vei og jernbane skal utnyttes på en effektiv måte slik at persontransportkapasiteten øker og arealinngrepene minimeres.
- For å utvikle et fremtidsrettet og attraktivt kollektivtilbud vektlegges:
  - høy frekvens - god framkommelighet, konkurransedyktig reisetid
  - tilstrekkelig kapasitet
  - enkelhet i informasjon, billettsystem/betaling og omstigning
- Lokal kollektivtrafikk mellom byer og tettsteder skal utvikles der potensialet for overgang fra bil er størst.
- Knutepunkter for tog og buss tilrettelegges for enkel og effektiv overgang mellom transportmidler for å øke kollektivtransportens konkurransekraft. God korrespondanse ivaretas gjennom høy frekvens.

- Arbeidsreiser med tog skal være forutsigbare. Morgen- og ettermiddagstilbudet må utvides slik at det blir attraktivt å pendle sørover til søndre del av Vestfold og Grenland med tog.

Plan for samordna areal- og transport for Telemark 2015-2025 [17] har to overordna mål:

- Befolkningsvekst skal skapast ved å velje løysingar som sikrar attraktivitet for bedrifter, bebuarar og besøkande.
- Bærekraft skal skapast ved å velje areal- og transportløysingar som fremmer miljøvenleg transport, trafikktryggleik, god folkehelse, og god samfunnsøkonomi.

Videre inneholder dokumentet en overordnet strategi knyttet til fem punkter:

- satse på hovudferdselsårer for større mobilitet for arbeidsreisande og næringstransport
- trygging av skuleveggar for betre folkehelse og trivsel
- styrke kollektivknutepunkt for eit meir brukarvenleg og effektivt kollektivtilbod
- effektivisere transportsystemet for meir miljøvenleg transport, god forvaltning og god framkome
- styrke byar og tettstader for trivsel, miljø og utvikling

### ***Byvekstavtaler og tilskuddsordninger til kollektivtrafikken, nullevestsmål for biltrafikken***

I Stortingsmelding om Nasjonal transportplan (2022-2033) er det lagt opp til en sterk satsing på byområdene. Som ledd i dette er det inngått byvekstavtaler og belønningsordninger for kollektivtrafikken.

Det er i dag inngått byvekstavtaler med de fire største byområdene deriblant Oslo-området [20]. I tillegg til lokale forpliktelser om miljø- og transportvennlig byutvikling, ligger det i byvekstavtalen for Oslo-området betydelig satsing på tog, både investeringer og togtilbud. Nullvekstmålet ligger også til grunn i avtalen om belønningsordningen for kollektivtrafikken mellom staten og byområdene Grenland, Buskerudbyen og Nedre Glomma.

#### **2.1.6 Oppsummering av normative behov**

De viktigste normative behovene for økt kapasitet i regiontogene på Østlandet:

- Bidra til et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem
- Enklere reisehverdag for reisende, trygge og effektive reiser
- Økt konkurranseevne for næringslivet gjennom tilgang til større arbeidsmarked
- Gode pendlemuligheter innen et felles arbeid-, service- og boligmarked
- Bidra til oppfyllelse av Norges klima og miljømål
- Transporttilbudet skal ikke kreve store utbyggingsprosjekter som for eksempel nye dobbeltsporstrækninger, men heller forsøke å utnytte eksisterende infrastruktur.

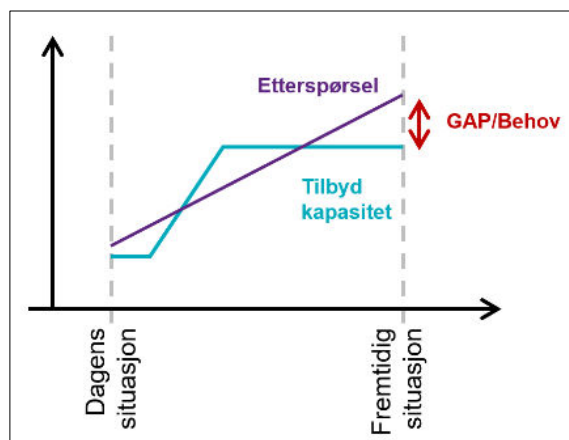
## 2.2 Etterspørselsbaserte behov

Etterspørselsbaserte behov er knyttet til endringer i reisebehov slik det gir seg uttrykk i passasjergrunnlag og trafikkprognoser. Sammen med tilbudet og kapasiteten i transportsystemet, gir det grunnlag for å analysere gapet mellom fremtidig etterspørselsbehov og det planlagte tilbudet.

Befolkningsutvikling, økonomisk utvikling og fremtidig arealbruk er de viktigste driverne for fremtidig transportetterspørsel. Men også andre endringer i samfunnet kan endre forutsetningene for fremtidens transportsystem. Følgende liste viser mulige utviklingstrekk som kan påvirke transportetterspørselen:

- prisutvikling på energi, både fossilt drivstoff og strøm
- avgiftspolitik for bilbruk: bompenger, kilometerbaserte avgifter og parkeringsrestriksjoner.
- utvikling disponibel realinntekt (kjøpekraft)
- nytt bilhold via bildelingsordninger
- geografisk omfordeling av veksten
- vedvarende pandemieffekt: intimsoner om bord, redusert etterspørsel eller reising utenfor rush, nye preferanser for kollektivreiser
- preferanseendringer mot mer hjemmekontor og mer fleksible arbeidsdager.
- elektrifisering av bilparken
- utvikling av automatiserte kjøretøy
- tilbringertransport og mulighet for bytte eller integrerte reisekjeder. Mer bruk av mikromobilitet og bestillingstransport
- mer netthandel og hjemlevering

Noen av disse faktorene vil påvirke passasjergrunnlag for tog i større grad enn andre. I tillegg vil de påvirke på forskjellige måter i ulike transportkorridorer som betjenes med regionale tog. Figuren under viser noen av de viktigste faktorene som kan påvirke passasjergrunnlag for tog og hvordan vi vurderer at de vil påvirke i de forskjellige korridorene.



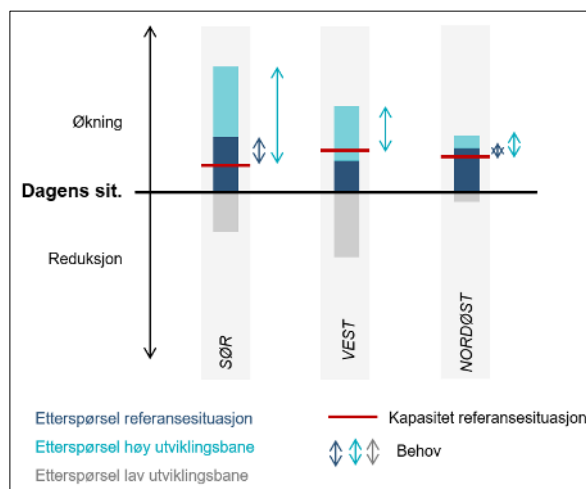
Figur 2-1 Teoretisk fremstilling av forskjellen mellom tilbudt kapasitet og etterspørsel

	Passasjer- grunnlag for tog	Virknings vil variere		
		VEST	SØR	NORDØST
<b>Økt kjørekostnad for privatbil</b> F.eks. veiprisering mht. nullvekstmål for biltrafikken eller vedvarende høye priser på energi	▲	Middels	Middels	Høy
<b>Mer tilrettelegging for matetransport til tog</b> med integrerte reisekjeder (bussmating, mikromobilitet, bestillingstransport, osv)	▲	Middels	Høy	Lav
<b>Økt bruk av hjemmekontor</b> fleksibel arbeidshverdag og vedvarende pandemieffekt for kollektivtransport	▼	Høy	Middels	Lav
<b>Alternativ befolkningsutvikling og arealbruk</b>	▲▼			

Figur 2-2. Utvalgte faktorer som kan påvirke passasjergrunnlag for tog. Med vest menes Vestfoldbanen, med sør menes Østfoldbanen, med nord menes Gjøvikbanen og Dovrebanen

Fremtidig etterspørsel er usikker på grunn av omstillingene som vi står ovenfor. Det betyr at utviklingen kan gå i forskjellige baner. Dette håndteres som et spenn, med en forventet situasjon (referanse) og to ytre situasjoner:

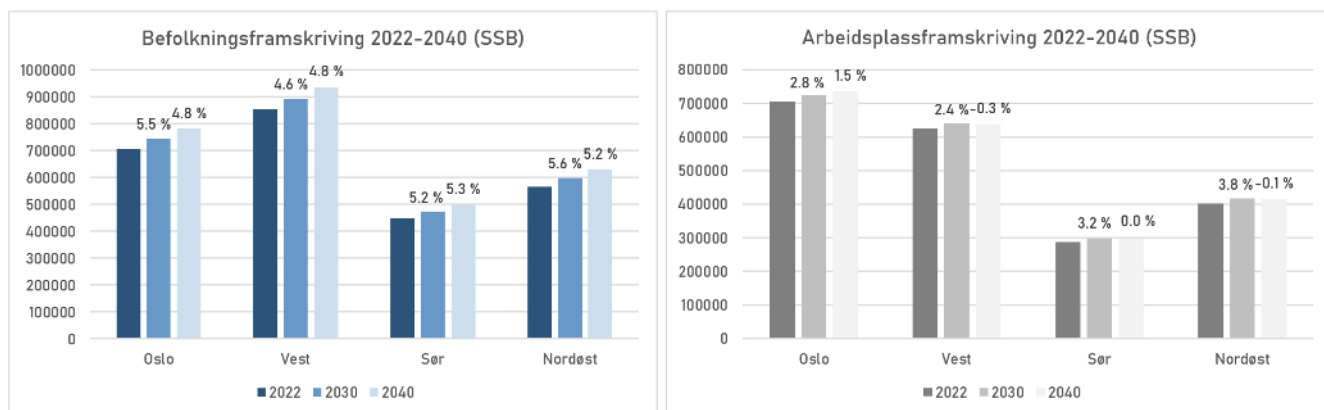
- 1. Referansesituasjon.** Trendbasert utvikling – det vil si en forutsetning om at økonomien, befolkningsveksten, bilholdet mv. utvikler seg i tråd med framskrivningene fra Statistisk sentralbyrå og andre offisielle kilder.
- 2. Høy utviklingsbane.** Etterspørsel blir høyere enn referansesituasjonen på grunn av blant annet mer mating til tog og flere bilrestriktive tiltak for å oppfylle nullvekstmål.
- 3. Lav utviklingsbane.** Etterspørsel blir lavere enn på referansesituasjon på grunn av blant annet mer hjemmekontor, fleksibel arbeidshverdag og lavere bilkostnad.



Figur 2-3. Eksempel om hvordan behov kan variere avhengig av etterspørsels utviklingsbane (fiktive tall)

### 2.2.1 Befolknings- og arbeidsplassframskrivning

Datasettene for befolkning og arbeidsplasser er basert på offisielle framskrivninger fra SSB fra 2020. Figuren under viser de gjeldende SSB-framskrivningene for Oslo og kommunene i de tre aktuelle korridorene. Generelt er det en større økning i Oslo, spesielt når det gjelder arbeidsplasser.



Figur 2-4. Befolknings- og arbeidsplassframskriving. Kilde: SSB

### 2.2.2 Analyse av høy og lav utviklingsbane

De viktigste påvirkningsfaktorene for etterspørsel etter togreiser er avhengig av en rekke usikkerheter. Det er viktig å gjøre vurderinger gjennom følsomhetsanalyser som fanger opp høy og lav utviklingsbane når det gjelder passasjergrunnlag for tog.

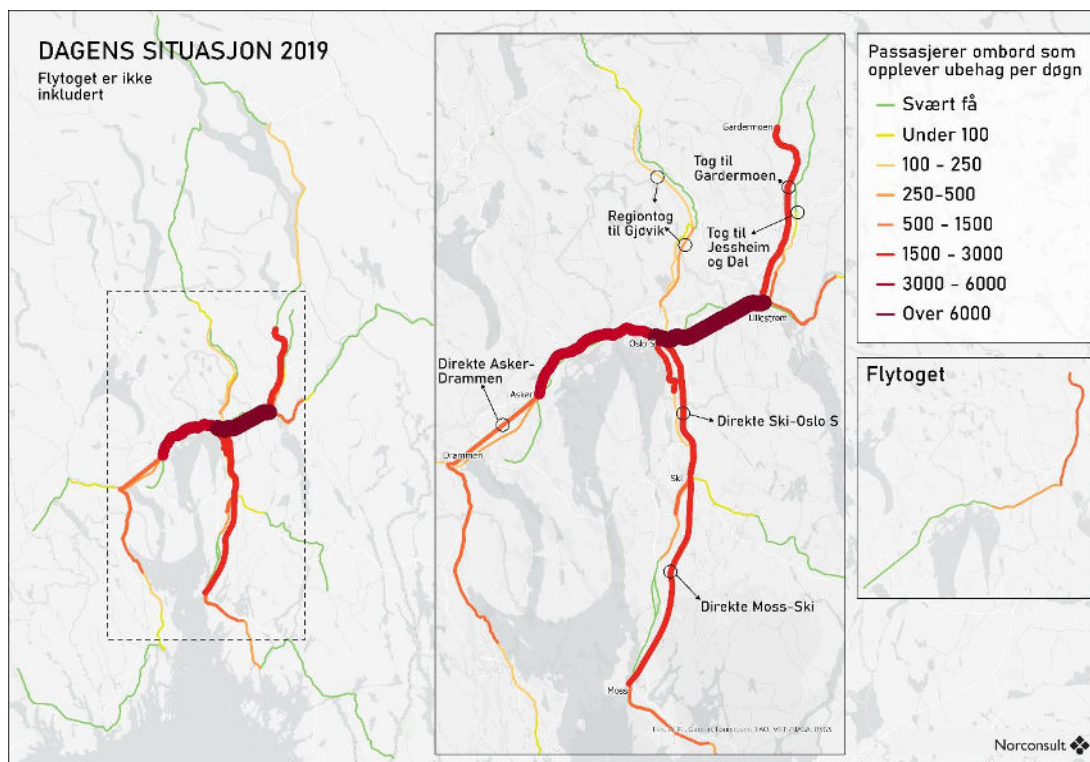
Jernbanedirektoratet tenker det er aktuelt å analysere endring i referanse som følge av:

- høy befolkningsvekst, SSB prognose med høyest vekst
- pandemieeffekt, mer bruk av hjemmekontor m.m. som kan gi redusert etterspørsel fra referanse
- rushtidsprising tog – for eksempel redusert takst/pris utenom rush
- økte kostnader ved bilbruk på grunn av for eksempel avgifter, rushtidsprising (nullvekstmål)
- kombinasjon av de to ovennevnte

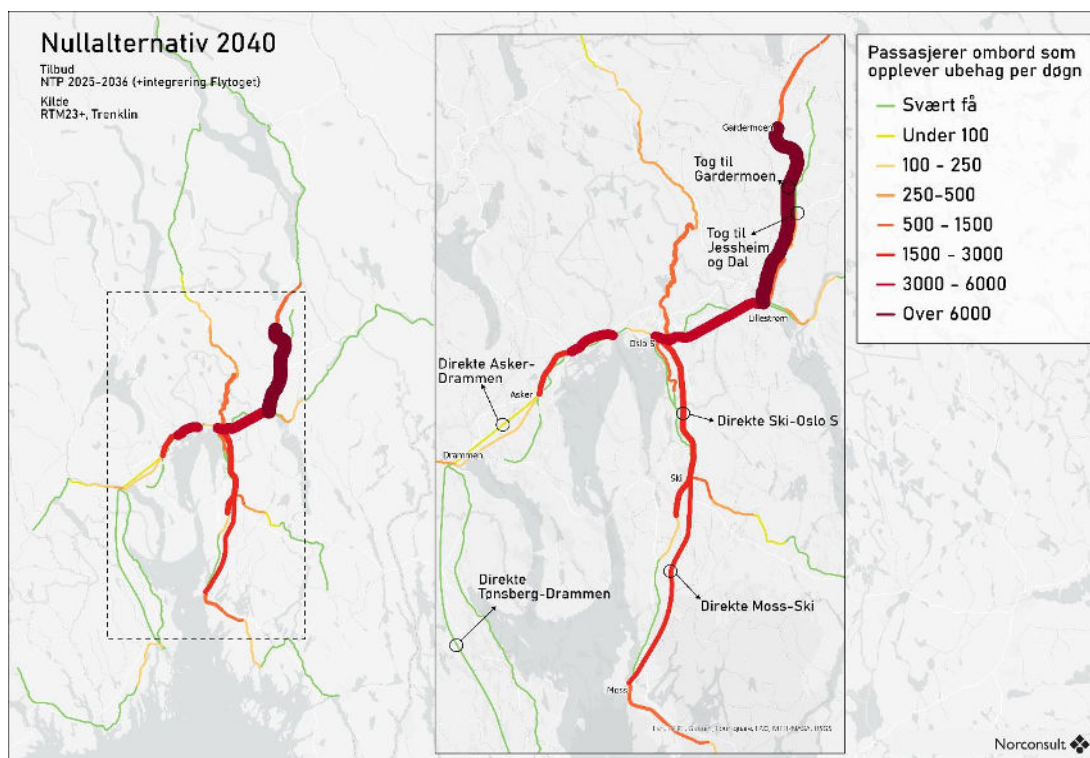
Det finnes også andre forhold og usikkerheter som vil kunne påvirke reiseetterspørselen med tog i positiv eller negativ retning. Som for eksempel utviklingstakten i elektrifisering av bilparken og innfasing av autonome kjøretøy. Men kulepunktene over er forutsetninger vi anser som mest aktuelle å trekke inn i følsomhetsanalyse for å vurdere kapasitetsbehov.

### 2.2.3 Etterspørsel og kapasitetsmangel

Det er utarbeidet en egen problembeskrivelse [2]. Rapporten beskriver kapasitetsmangel, dvs. når belegget er høyere enn transportkapasiteten i de ulike transportkorridorene for regiontogene for dagens situasjon (2019) og fremtidig situasjon (2040). Transportkapasitet tar hensyn til komfort for de reisende ut ifra gitte kriterier i forhold til reisetid. Kapasitetsmangel uttrykker seg mest som ubehag for de reisende. Kriteriene for hva som er akseptabelt er satt slik at ubehaget ved manglende kapasitet skal gi en avvisningseffekt for å reise med tog. I figurene på neste side vises analyser av geografiske fordelinger av kapasitetsmangel fremstilt som opplevd ubehag, fordelt over døgnnet:



Figur 2-5 Passasjerer ombord som opplever ubehag per døgn, delt på strekninger (2019).  
Kilde: KapMon



Figur 2-6 Antall Passasjerer som opplever ubehag i nullalternativet (2040) (tilbringertjenesten er inkludert). Kilde: KapMon

#### 2.2.4 Oppsummering av etterspørselsbaserte behov

Analysen av *dagens situasjon* viser at etterspørselen er høyere enn transportkapasiteten på flere toglinjer, på konkrete avganger og langs fellestrekningene. De reisende opplever trengsel på reisen og ubehag i form av manglende komfort. Etterspørselen er størst i rush og på de innerste strekningene. Strekningen Oslo S - Lillestrøm er den som har størst kapasitetsmangel med over 6 000 passasjerer per døgn som opplever ubehag. Passasjerene på strekningen Asker - Nationaltheatret opplever også stor kapasitetsmangel. Det er også stor kapasitetsmangel på strekningen Kjelsås-Nittedal i en time i morgenrushet. En del av passasjerer på regiontoget til Moss og til Gardermoen opplever også ubehag og trengsel.

Analysen av foreløpige tall for *fremtidig situasjon* forutsetter at alle tiltak under bygging og tiltak som er prioritert i første periode av NTP 2022-2033 er gjennomført<sup>1</sup>. Det ventes vekst i etterspørselen som følge av befolkningsveksten. Disse tallene tar ikke hensyn til konsekvenser av store prosjekter utenfor jernbane og heller ikke geografisk fordeling av befolkningsveksten regionalt og internt i hver kommune. Selv om tallene inneholder en del usikkerheter, viser de tydelig at det vil øke presset i det sentrale Østlandsområdet og det vil fortsatt være kapasitetsmangel på regiontogene.

Oslo S - Lillestrøm ventes fortsatt å være strekningen med flest passasjerer som opplever ubehag. I sør blir det stor kapasitetsmangel på strekningen sør for Ski. Det fører til en ujevn fordeling av passasjerer på strekningen Oslo S - Ski, med mye større belegg i togene fra Moss som stopper på Ås. Lignende situasjon ser man på strekningen Asker-Nationaltheatret med kapasitetsmangel på enkelte toglinjer.

Oppsummert kan dette formuleres som følgende etterspørselsbasert behov:

- Tilstrekkelig transportkapasitet med tilfredsstillende komfort

---

<sup>1</sup> Det omfatter Follobanen, dobbeltspor Sandbukta-Moss-Såstad, dobbeltspor Drammen-Tønsberg, dobbeltspor Venjar-Åkersvika, Ringeriksbanen og tiltak som muliggjør ny rutemodell på Østlandet.



## 2.3 Interessentgruppers behov

Det er utarbeidet en interessentanalyse for å kartlegge interessenter og deres antatte behov [21]. Brukerperspektivet er knyttet til hvilke spesifikke behov som er viktige for brukere av transportsystemet, primærinteressentene, og de som blir påvirket av prosjektet.

Kartleggingen av interessentgruppens behov er delvis basert på innspillene fra KVV-verkstedet 13.september 2022 [3], samt generell kunnskap om deres behov.

### 2.3.1 Primære interessenter

Primære interessenter er i denne sammenhengen definert som de reisende. Transporttilbudet først og fremst skal tilfredsstillende behovene til brukerne av togtilbudet, og er sentralt for det prosjektutløsende behovet. Primære interessenter og deres behov er beskrevet i tabellen nedenfor.

Type	Interessent	Beskrivelse	Behov
Primær	Reisende (pendlere, forretningsreisende, studenter og skoleelever).	De som reiser ifm. jobb og studier, ofte på tider med størst trafikk og trengsel.  Deriblant reisende med behov for tilpasninger knyttet til syn, hørsel eller redusert mobilitet.	Effektiv, punktlig og forutsigbar reise også på vinteren. God internett- og mobildekning på reisen. Mulighet for å jobbe eller sove på toget for de som reiser langt. Tilfredsstillende komfort om bord. Gode overgangsmuligheter.  Universell utforming med blant annet tilrettelagt og trinnfri av- og påstigning og tilgjengelighet i togsett tilpasset behov. Fasiliteter som automater og toalett, spesielt på lengre reiser. Informasjon om hvor i toget det er ledig plass.
Primær	Turister og fritidsreisende.	Reiser gjerne utenfor tider med størst trafikk og trengsel. Deriblant reisende med behov for tilpasninger knyttet til syn, hørsel eller redusert mobilitet.  Reiser gjerne med bagasje, sykler eller barnevogn.	Tilfredsstillende komfort om bord. Tydelig informasjon som ikke bare er på norsk. Universell utforming med blant annet tilrettelagt og trinnfri av- og påstigning og tilgjengelighet i togsett tilpasset behov. Tilstrekkelig plass til bagasje, sykler og barnevogn.

### 2.3.2 Sekundære interessenter

Sekundære interessenter er interessentgrupper som blir påvirket av prosjektet, men som ikke er brukere av togtilbudet. Identifiserte sekundære interessenter og deres behov er beskrevet i tabellen nedenfor.

Type	Interessent	Beskrivelse	Behov
Sekundær	Norske tog	Anskaffer, eier og forvalter togmateriellet som skal kjøpes inn. Rådgiver ved kjøp av materiell.	Pålitelige og sikre togsett som sikrer økonomisk lønnsomhet og sikrer god kvalitet for passasjerer. Ønske om standardisering
Sekundær	Bane NOR	Drifter, vedlikeholder og bygger jernbane i Norge.  Bane NOR Energi sikrer tilstrekkelig og stabil strømforsyning.	Bevilgninger til å gjennomføre tiltak/tilpasninger av infrastrukturen dersom nye regiontog utløser et behov.  Behov for informasjon om strømforbruk på nytt materiell.
Sekundær	Bane NOR Eiendom (verksted)	Eier, utvikler og forvalter jernbaneverksteder i Norge.	Informasjon om nye regiontog for å kunne vurdere eventuelle behov for tilpasninger i deres verksteder.
Sekundær	Persontogoperatører	Ansvar for persontrafikk på jernbanen i henhold til avtaler med Jernbanedirektoratet. Leier togsett av Norske tog.	Regiontog som er sikre, pålitelige, attraktive, rimelige å drifte og vedlikeholde. Gode løsninger for informasjon om bord.
Sekundær	Arbeidstakerorganisasjoner	Representanter for ansatte som vedlikeholder togsett eller har togsettet som arbeidsplass (renholdere og ombordpersonell).	Funksjonelle togsett med godt arbeidsmiljø.
Sekundær	Ombordpersonell	Lokomotivførere og konduktører.	Tilfredsstillende arbeidsmiljø.

### 2.3.3 Tertiære interessenter

Tertiære interessenter er interessentgrupper som påvirkes indirekte. Identifiserte tertiære interessenter og deres antatte behov er beskrevet i tabellen nedenfor.

Type	Interessent	Beskrivelse	Behov
Tertiær	Samferdselsdepartementet.	Premissgiver. Godkjenner prosjekts effekt -og samfunns mål.	Togtilbud som er i tråd med politiske mål.
Tertiær	Jernbanedirektoratet.	Ansvarlig for utvikling av jernbanetilbudet inkludert tilstrekkelig materiell i Norge. Ivaretar statens interesser.	Sørge for et togtilbud som er i tråd med offentlige myndigheters mål for togtrafikken.
Tertiær	Fylkeskommunen.	Har ansvar for kollektivtilbudet i fylket. Jobber med knutepunktutvikling.	Attraktivt regionalt kollektivtilbud med gode overgangsløsninger.
Tertiær	Kommuner.	Har ansvar for bla. knutepunktutvikling og planprosesser i kommunen.	Attraktivt kollektivtilbud som bygger oppunder bosetting og næringsutvikling. Kontroll på arealbruksendringer i kommunen.
Tertiær	Andre offentlige myndigheter.	Statsforvaltere og andre offentlige myndigheter.	Informasjon om prosjektet.
Tertiær	Næringsliv.	Arbeidsgivere.	Tilgang til stort arbeidsmarked. Avhengig av arbeidskraft med rett kompetanse.
Tertiær	Tilstøtende kollektivselskap.	Kollektivselskaper som har grensesnitt mot regiontogtilbudet. Viktig for et helhetlig kollektivtilbud.	Informasjon om nytt tilbud. Punktlige tog bidrar til gode overganger mellom tog og øvrig kollektivtransport,
Tertiær	Bane NOR Eiendom (eiendomsutvikling).	Eier, utvikler og forvalter all jernbaneeiendom i Norge. Ansvar for arealet rundt stasjonene.	Informasjon om fremtidig utvikling som kan påvirke bruk, drift og forvaltning av eiendommene.
Tertiær	Eiendomsutviklere og forvaltere.	Aktører som eier og forvalter eiendom som blir påvirket av regiontogtilbudet.	Informasjon om planlagt utvikling av eiendommer.
Tertiær	Godsoperatører.	Transporterer gods. Konkurrerer om trafikkapasitet.	Tilstrekkelig kapasitet på linja.
Tertiær	Togprodusent/leverandør.	Produserer og leverer togmateriell.	Oversikt over krav og regler knyttet til nytt materiell. Ønske om å standardisere materiell.

Type	Interessent	Beskrivelse	Behov
Tertiær	ERA (Det europeiske jernbanebyrået).	Gir tillatelse til nye og ombygde jernbanekjøretøy som skal brukes på det europeiske jernbanenettet.	Tidlig informasjon om nye regiontog. Involveres ifm. godkjenning og eventuelle regelverksendringer.
Tertiær	Vedlikeholdsleverandører.	Vedlikeholder togsettene på vegne av persontogoperatørene.	God beskrivelse av vedlikeholdsprogrammet for materiellet. Tekniske spesifikasjoner av togmateriell og verksted. Forutsigbar inntekt for vedlikehold av materiell. Ønske om standardisering.
Tertiær	Entur.	Leverer en nasjonal reiseplanlegger.	Informasjon om informasjonsløsninger på nytt materiell.
Tertiær	Naturvernforbundet.	Miljøvernorganisasjon.	Informasjon om fysiske inngrep.
Tertiær	Naboer.	De som bor i nærheten av jernbanen som regiontogene trafikkerer.	Godt kollektivtilbud.
Tertiær	Grunneiere.	De som eier grunn langs jernbanelinjene regiontogene trafikkerer.	Informasjon om eventuelle behov for tilpasninger av infrastrukturen som krever at Bane NOR erverver grunn.

#### 2.3.4 Oppsummering av interessenters behov

KVU-ens formål er å avklare behovet for nye toginnkjøp med økt kapasitet, og i dette inngår eventuelle konsekvenser for bl.a. infrastrukturen. Det er dermed et overordnet perspektiv som legges til grunn. Etter at konseptanalysen, anbefaling for konsept og føringer er lagt for videre arbeid, vil mer detaljerte løsninger utarbeides. Flere av interessentenes behov peker mot en mer detaljert fase, etter at KVU-en ferdig og valg av konsept for videre planlegging er avklart. Dette gjelder bl.a. spesifikasjon av togmateriell, togenes innredning og fasiliteter ombord, og ikke minst sikre tilgjengelighet og så langt som teknisk mulig universell utforming for sikre behovene til reisende med nedsatt funksjonsevne. Dette er forhold som det ikke kan eller skal skilles på ved utforming av ulike overordnede konsepter. Blant annet skal krav til universell utforming uansett oppfylles for alle løsninger i tråd med gjeldende regler og retningslinjer. Behovene som er rettet mot neste fase etter KVUen, er derfor utelatt fra behovsoversikten nedenfor.

De primære interessentenes behov kort kan oppsummeres til tilfredsstillende komfort og plass.

- Tilstrekkelig plass, komfort, tilgjengelighet og mulighet til å jobbe eller hvile på lengre reiser
- Pålitelighet

De sekundære interessentene trekker fram behov som:

- rimelig drift og vedlikehold
- tilpasninger til eksisterende infrastruktur, herunder verksted

De tertiære interessentene har behov som:

- gode overgangsmuligheter
- tidlig informasjon om framtidige løsninger
- tilstrekkelig kapasitet for tog på jernbanenettet
- informasjon om eventuelle behov for tilpasninger av infrastruktur
- bidra til et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050
- økt konkurransevne for næringslivet gjennom tilgang til større arbeidsmarked
- gode pendlemuligheter innen et felles arbeid-, service- og boligmarked
- transporttilbud som utnytter eksisterende infrastruktur i størst mulig grad

# 3 Oppsummering

I dette kapitlet ses de kartlagte behovene på ulike nivåer i sammenheng. Ut fra en samlet vurdering formuleres et prosjektutløsende behov. Deretter beskrives andre viktige behov.

## 3.1 Behovene i sammenheng

### Normative behov

- et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem
- enklere reisehverdag for reisende, trygge og effektive reiser
- økt konkurranseevne for næringslivet gjennom tilgang til større arbeidsmarked
- gode pendlemuligheter innen et felles arbeid-, service- og boligmarked
- oppfylle Norges klima og miljømål
- et transporttilbud som ikke krever store utbyggingsprosjekter som for eksempel nye dobbeltsporstrækninger, men heller forsøke å utnytte eksisterende infrastruktur

### Etterspørselsbaserte behov

- tilstrekkelig transportkapasitet med tilstrekkelig komfort

### Interessentgruppers behov

De primære interessentenes behov kan kort oppsummeres til tilfredsstillende komfort og plass.

- komfort, tilstrekkelig plass og muligheter til å jobbe eller sove/hvile på lengre reiser
- Pålitelighet

De sekundære interessentene trekker fram behov som:

- rimelig drift og vedlikehold
- tilpasninger til eks infrastruktur, herunder verksted

De tertiære interessentene har behov som:

- gode overgangsmuligheter
- tidlig informasjon om framtidige løsninger
- tilstrekkelig kapasitet for tog på jernbanenettet
- informasjon om eventuelle behov for tilpasninger av infrastruktur (perronger, signalanlegg mm, verksted, hensetting mm)
- bidra til et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050
- økt konkurranseevne for næringslivet gjennom tilgang til større arbeidsmarked
- gode pendlemuligheter innen et felles arbeid-, service- og boligmarked
- transporttilbud som utnytter eksisterende infrastruktur i størst mulig grad

### 3.2 Prosjektutløsende behov

Med det prosjektutløsende behovet mener vi samfunnsbehovet som utløser planlegging av tiltak til et bestemt tidspunkt. På bakgrunn av problembeskrivelsen og behovsanalysen er det prosjektutløsende behovet formulert slik:

***Oppnå tilstrekkelig plass i regiontogene på Østlandet, med tilfredsstillende komfort***

Interessentanalysen viser at behovet for brukerne av regiontogene er knyttet til plass og komfort.

Problembeskrivelsen viser at etterspørselen er høyere enn transportkapasiteten på flere toglinjer, på konkrete avganger og langs fellestrekningene. De reisende opplever trengsel på reisen og ubehag fordi komfortkrav ikke overholdes. Etterspørselen er størst i rush og på de innerste strekningene mot Oslo S. Dette gjelder i dagens situasjon (2019) og forsterkes i fremtidig situasjon (2040). Dersom de reisende opplever at det ikke er tilstrekkelig plass og komfort om bord i togene, vil de kunne velge alternative transportmidler, og da gjerne privatbil. Dette vil ikke være i tråd med det overordnede mål om at veksten i persontrafikken skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

### 3.3 Andre behov

Andre behov kan sammenfattes som følger:

- bidra til et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050
- enklere reisehverdag for reisende, trygge og effektive reiser
- økt konkurranseevne for næringslivet gjennom tilgang til større arbeidsmarked
- gode pendlemuligheter innen et felles arbeid-, service- og boligmarked
- bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
- transporttilbud skal ikke kreve store utbyggingsprosjekter som for eksempel nye dobbeltsporstrekkninger, men heller forsøke å utnytte eksisterende infrastruktur

# Referanser

- [1] Samferdselsdepartementet, «Statsbudsjettet 2022 - Supplerende tildelingsbrev nr. 3,» Samferdselsdepartementet, Oslo, 2022.
- [2] Jernbanedirektoratet, «KVU økt kapasitet i regiontog. Problembeskrivelse,» Jernbanedirektoratet, 2022.
- [3] Jernbanedirektoratet, «KVU økt kapasitet i regiontog. Verksted om behov, mål og rammebetingelser,» jernbanedirektoratet, 2022.
- [4] Samferdselsdepartementet, Meld.St.20 (2020 - 2021) Nasjonal transportplan 2022-2033, Oslo: Samferdselsdepartementet, 2021.
- [5] Regjeringen, Hurdalsplattformen. For en regjering utgått fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet 2021-2025, Regjeringen Støre, 2021.
- [6] Bane NOR, Bærekraft Strategi 2021-2025, Bane NOR, 2021.
- [7] Norske Tog, Årsrapport 2021, Norske Tog, 2021.
- [8] Innlandet fylkeskommune, Innlandsstrategien. regional planstrategi for Innlandet 2020-2024, Innlandet fylkeskommune, 2020.
- [9] Stor-Oslo nord, Regional utviklingsanalyse for stor-Oslo nord, NyAnalyse AS, 2019.
- [10] Innlandet fylkeskommune, Mobilitetsstrategi for Innlandet 2021-2030, Innlande fylkeskommune, 2021.
- [11] Oslo kommune, Vår by, vår fremtid. Kommuneplan for Oslo 2018, Oslo kommune, 2018.
- [12] Oslo kommune, Planstrategi for Oslo kommune 2020-2023, Oslo kommune, 2020.
- [13] Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, «Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus,» Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, 2015.
- [14] Viken fylkeskommune, «Veien til et bærekraftig Viken - regional planstrategi 2020-2024,» Viken fylkeskommune, 2020.
- [15] Viken fylkeskommune, «Samferdselsstrategi 2022-2033 Temastrategi for Viken fylkeskommune.,» Viken fylkeskommune, 2020.
- [16] Vestfold og Telemark Fylkeskommune, Å utvikle Vestfold og Telemark - verdiskapning gjennom grønn omstilling, 2020.
- [17] Telemark fylkeskommune, «Regional plan for samordna areal- og transport for Telemark 2015-25,» Telemark fylkeskommune, 2015.
- [18] Vestfold fylkeskommune, «Regional transportplan for Vestfold.,» Vestfold fylkeskommune, 2019.



- [19] Vestfold fylkeskommune, «Regional plan for bærekraftig arealpolitikk, RPBA,» Vestfold fylkeskommune, 2019.
- [20] Oslo kommune m.fl og Staten, Byvekstavtale mellom Oslo kommune, Viken fylkeskommune, Bærekommune, Lilestrøm kommune, Nordre Follo kommune og Staten, Oslo kommune m.fl og Staten, 2020.
- [21] Jernbanedirektoratet, «KVU økt kapasitet i regiontogene. Interessentanalyse,» Jernbanedirektoratet, 2022.