

Effektpakke: Ny rutemodell Østlandet (R2027)

Jernbane

Kort beskrivelse av prosjektet

Prosjektet: R2027 innebærer innføringen av en ny rutemodell på Østlandet, inklusiv nytt hovedgrep for togtrafikken i og gjennom Oslo, og videre tilbudsforbedringer til Østfoldbanen og Vestfoldbanen. Tilbudet forutsetter økning i transportkapasiteten i rush gjennom doble sett i totimers rush på hele Østlandet unntatt Gjøvikbanen, samt triple sett i rush på IC-togene på Østfoldbanen. Tiltakspakken vil **redusere reisekostnadselementer som ventetid, trengsel og forsinkelser**. Tiltakspakken forventes å øke antall togreiser med 3% sammenlignet med referansebanen.

Tiltaksutløsende behov: N/A

Vil du vite mer? [j-jernbanedirektoratet-og-bane-nor---prioriteringer-i-jernbanesektoren.pdf](#) ([regjeringen.no](#))

Samfunns mål: N/A

Effektmål: Den gjennomsnittlige reisende på Østlandet vil oppleve en **økning på 1 avgang per time** fra togstasjoner vektet (vektet etter påstigende) som betyr redusert gjennomsnittlig ventetid og trengsel. Dette følger av 1) Fra 15 til 10-minuttersintervall for lokaltog Ski/Lillestrøm/Asker–Oslo S, 2) Ski blir en del av timinuttersystemet for regiontog, 3) Fra tre til fire tog i timen til Moss, 4) Flere rushtidsavganger til Moss, Halden, Tønsberg, Drammen, Eidsvoll og Jessheim, 5) Kortere framføringstid på Østfoldbanen

Avhengighet av andre tiltak: Forutsetter at tiltakene og forbedringer i den bundne pakken som gir ett tog i timen Oslo S–Gjøvik, samt pakkene for Raskere og flere tog på Østfoldbanen (dvs. Follobaneutbyggingen og dobbeltspor Sandbukta–Moss–Såstad) er gjennomført.

Fakta

Togstrekning: Alle på Østlandet
Kommuner: Påvirker det nasjonale togsystemet
Fylker: Påvirker det nasjonale togsystemet, men primært Oslo, Viken, Innlandet og Vestfold-Telemark
Omfang: ?
Fase: Varierer for deler av pakken, fra utredning til reguleringsplan
Finansiering: Stat og markedsinntekter
NTP: Omtalt i NTP 2022-33



* +oppnåelse
nullvekstmål

Hovedresultater

Nettonåverdi [mill. NOK]			Nettonytte per budsjett-krone	Nettonytte per investerings-krone	Samlet vurdering av ikke-prissatte virkninger
Lav*	Trafikkvekst: Basis	Høy*			
4 980	2 628	24 314	0,19	n.a.	Noe positiv konsekvens

Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [mill. NOK]		Investeringskostnader	
Trafikant- og transportbrukernytte		14 875	(udiskontert, uten mva.)	[mill. NOK]
Operatørnytte		0	Basiskostnad	n.a.
Det offentlige	-14 182		P50	9 223
Samfunnet for øvrig		1 937	P85	n.a.
Ikke-prissatte virkninger	Konsekvensvurdering av de tre mest utslagsgivende			
Konsekvenser i avvikssituasjoner for trafikantene	++	Det er flere konsekvenser som følger av trengsel og fulle avganger enn ulemper for de som står trangt om bord, enn det som fanges opp av prissatte virkninger.		
Sikkerhet for å kunne ta unna etterspørsel - nullvekstmålet	+	Om en lykkes med å innføre restriktive tiltak som gir nullvekst for personbiler, vil dette gi en overføring av trafikanter til kollektivtrafikken og konseptet øker kapasitet til å ta imot den økte etterspørselen.		
Godskapasitet jernbane	+	Dette er målt som endring i antall godsruteleier		

Indikatorer for klima, natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO ₂ -utslipp, [1000 ton CO ₂ e]			Endring i antall drepte og hardt skadde		Regionale fordelingsvirkninger?
Anleggsfasen	Åpningsåret		i åpningsår		
n.a.	-4,182		-0,4		To be defined
NNV følsomhet for karbonprisbane			Netto antall dekar inngrep i		Noen grupper som opplever
Lav	[mill. NOK]	Høy	Verdifull naturområde	Dyrket mark	
n.a.	n.a.		0	0	n.a.

Sentrale prosjektspesifikke forutsetninger

Åpningsår	2026	Levetid [år]	75	Bruker-finansiering	30%
Sammenligningsår	2022	Transportmodell - dato		Trenklin 3.1 og RTM23+	05-05-2020
Prisår	2019	Beregningsverktøy - dato		SAGA v.2.3	05-05-2020

Grønne tall = Positivt; Røde tall = negativt for samfunnet. Ikke-fet tall = lav/høy rundt sentral verdi. Kurserte tal = tidspunkter.