

 Statens vegvesen	 Jernbandedirektoratet	 Statsforvalteren i Oslo og Viken	 AKERSHUS FYLKESKOMMUNE
 Oslo	 Lillestrøm kommune	 Nordre Follo kommune	 BÆRUM KOMMUNE

Prosjektark Byvekstsamarbeidet og Oslopakke 3

Flere tog i Oslo-Navet (Ny rutemodell Østlandet)

Tiltakshaver: Bane Nor

Link til prosjektside hos tiltakshaver: [Hva betyr «Ny rutemodell Østlandet» for de reisende? - Bane NOR](#)

Revisjonsdato prosjektark: 11.12.2023

Beskrivelse

Effektpakken *Flere tog i Oslo-Navet* (tidligere kalt Ny rutemodell Østlandet) er prioritert for oppstart i første seksårsperiode i forslaget til NTP 2022-2033. Den er foreslått for oppstart i første seksårsperiode også i jernbanesektorens innspill til kommende NTP, for perioden 2025-2036, (datert 3. okt. 2023). Tilbudsforbedringene krever en rekke investeringstiltak som sammen med nytt signalsystem (ERTMS) og nytt togmateriell utgjør en helhet.

For å realisere tilbudsforbedringene kreves en rekke investeringstiltak i infrastrukturen. Dette kan omfatte:

- Ombygging av Brynsbakken til retningsdrift
- Sportiltak mellom Oslo S og Brynsbakken og rundt Lillestrøm stasjon
- Ombygging av Sandvika stasjon fra fire til seks spor til plattform
- Vendespor og robustiserende tiltak på Asker stasjon
- Ventespor Grorud
- Planskilt avgreining sør for Ski stasjon til Østfoldbanens Østre linje

Det pågår en kvalitetssikring av hvilke tiltak som er nødvendige for å realisere ny rutemodell. Det er startet planlegging for flertallet av tiltakene.



Figur 1 Deler av Oslo S - Foto Øystein Grue

Formålet med effektpakken

Tiltakene effektpakken utløser skal løse flaskehalsen i systemet på Østlandet og åpne for tilbudsforbedringer og bedre utnyttelse av jernbanenettet i Oslo-navet, før en eventuell kapasitetsøkning mellom Oslo S og Lysaker realiseres.

Flere tog i Oslo-Navet vil gjøre det mulig å øke fra tre til fire tog i timen i grunnrute fra Moss. Lokaltogene fra henholdsvis Ski, Lillestrøm og Asker inn til Oslo S vil kunne gå fra femten- til timinutters-intervall. Ski vil også bli en del av timinutterssystemet for regiontog. Videre blir det mulig med flere rushtidsavganger mellom Oslo S og Moss, Halden, Tønsberg, Drammen, Eidsvoll og Jessheim.

Ifølge beregninger vil antall togpassasjerer i 2030 øke med 8 % som følge av at disse prosjektene gjennomføres. Jernbanedirektoratet jobber med å identifisere forskjellige, alternative rutemodeller, der blant annet tilbringertjenesten til Oslo lufthavn innlemmes i det øvrige togtilbudet.

Kostnad

Tiltakene for å realisere effektpakken *Flere tog i Oslo-Navet* er i forbindelse med grunnlagsarbeidet til NTP 2025-2036 beregnet å koste 15 380 mill. 2024-kr.

Nytte/kostnad

Jernbanedirektoratet og Bane NOR har gjennomført flere samfunnsøkonomiske analyser av effektpakken til innspill til NTP 2025-2036. Målt opp mot referansebanen viste resultatet en negativ netto nåverdi (NNV) på – 3,4 mrd. kr. og negativ netto nytte per budsjettkrone (NNB) på -0,16. Målt opp mot den såkalte «klimabanen» - en alternativ referansebane som transportvirksomhetene også skulle bruke, er effektpakken beregnet lønnsom, med en netto nåverdi (NNV) på 7,6 mrd.kr. og en netto nytte per budsjettkrone (NNB) på 0,50.

Prosjektstatus/planlagt framdrift

Alle tiltakene er planlagt gjennomført slik at tilbudet kan iverksettes i planperioden for NTP 2025-2036.