



Arkivsak

26/10138-2

Sakshandsamar

Hilde F. Andersen

Saksgang

Hovedutvalg for samferdsel

Fylkesutvalg

Fylkestinget

Møtedato

27.05.2026

10.06.2026

18.06.2026

Høyring – Fjerntogstrategi mot 2050 – utgreiing til NTP 2029-2040

Innstilling frå fylkesdirektøren

Telemark fylkeskommune tar fjerntogstrategien til orientering som eit kunnskapsgrunnlag til neste nasjonale transportplan, og har nokre innspel til forbedringspunkt:

1. Samankoplinga mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen via Grenlandsbanen må haldast fram som ein ambisjon på lengre sikt for å nå mål om fleire reisande og meir godstrafikk på jernbane mellom dei store byane og hamnene på Sørvest-, Sør- og Austlandet. Likelydande innspel er gitt i høyringsuttale til godsstrategien.
2. Vurderingar på Sørlandsbanen må sjåast i lys av marknaden og dels forsvaret sitt behov for godstransport og redundans. Som omtala i innspel til godsstrategi har tidigare prioriteringar i stor grad redusert konkurranseevna til bana samanlikna med tiltak på parallelle motorvegar. Likevel er Sørlandsbanen allereie i dag vurdert som overbelasta då fleire har søkt om å køyre på sporet enn det er plass til.
3. Høyringsforslag på fjerntogstrategien anbefaler nytt fjerntogmateriell med krengeteknologi som kan køyre raskt på svingete jernbanespor på Sørlandsbanen. Telemark fylkeskommune vil påpeike at fjerntogmateriellet som no er satt i bestilling av Norske Tog AS ikkje har krengeteknologi. Ein oppdatert status om materiell kan med fordel komme fram og vurderast kort i strategien, som ei realitetsorientering i faktagrunnlaget.

Bakgrunn og saksgang

Fjerntogstrategien er eitt av fleire kunnskapsgrunnlag utarbeida av Jernbanedirektoratet inn mot neste Nasjonal transportplan (NTP). Fjerntoga si rolle er vurdert på nasjonale og internasjonale strekningar med størst vekt på endepunktsmarknader og konkurranse med flyreiser, og korleis lange reiser kan endrast for å nå klimamål og lykkast i omstilling til eit lågutsleppssamfunn. Telemark fylkeskommune har vore administrativt representert i arbeidet i ei referansegruppe med andre fylkeskommunar og offentlege interessantar. Høyringsdokumenta ligg tilgjengeleg på Jernbanedirektoratet sine nettsider. Det er 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

I gjeldande NTP (2025-2036) blei det bestilt fleire sentrale utgreiingar for å utvikle jernbanen strategisk fram mot 2050 i førebuing av neste NTP (2029-2040). Fjerntogstrategien er laga på bakgrunn av omfattande arbeid og analyser, med utgangspunkt i at togtilbodet skal bidra til å nå Noregs klimamål i 2035 og 2050. Eit premiss har difor vore å sjå på korleis persontog kan erstatte flyreiser, i tråd med Miljødirektoratet sin oversikt over klimatiltak for å nå klimamåla i 2035. Dei har lagt til grunn at i 2035 er det fjerna 20 daglege flyavgangar mellom dei største byane i Noreg. I fjerntogstudien er tala framskrivne for å sjå på behov og utvikling mot 2050, som svarer til ein reduksjon på 40 daglege flyavgangar, eller 34 % av flyavgangar og reiser (internt) i Noreg.

Det er og sett på ulike tiltak og verkemiddel for å betre tilbodet, slik som ny teknologi, nytt togmateriell, billett- og prisløysingar, komfort, nye ruteplanar, internasjonalt samarbeid og infrastrukturtiltak for kortare reisetid og auka kapasitet. Verkemidla kan kombinerast for å nå ulike ambisjonsnivå som vist under:

- **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 vi ser at fly dominerer i endepunktsmarkedet. Vi undersøker 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.

Ulike strekningar er vurdert i fjerntogstrategien (Ytre IC (intercity) låg inne i første oppdragsbrev, men er i prosessen tatt ut og heller inkludert i Kollektivstudie for Østlandet, sjå parallell sak):

- Oslo-Bergen
- Oslo-Trondheim
- Oslo-Stockholm
- Oslo-Gøteborg/København
- Trondheim-Bodø
- Oslo-Kristiansand-Stavanger
- Trondheim/Narvik-Stockholm

Det er og viktige premiss i utgreiinga at ein som utgangspunkt held seg til infrastrukturtiltak som er vedtatt utbygd av Stortinget. Det vil seie at Ringeriksbanen (ny parsell mellom Sandvika og Hønefoss som forkortar Bergensbanen) er lagt til grunn i oppdraget frå Samferdselsdepartementet. Det er opplyst i arbeidet at Grenlandsbanen (samankoplinga mellom Sørlandsbanen og Vestfoldbanen mellom Porsgrunn og Skorstøl i Agder) med ein KVV (konseptvalutgreiing) frå januar 2017, og ein KS1 (kvalitetssikringsrapport) frå mai 2017, snart er 10 år gamle og difor ikkje oppdaterte nok. Telemark fylkeskommune har i referansegruppe bedt om at Grenlandsbanen inngår i relevante analysar.

Fjerntogstrategien konkluderer med at det i all hovudsak er på strekningane Oslo-Bergen og Oslo-Trondheim at auka kapasitet og eit betre tilbod bidrar til nasjonale klimatiltak for overføring av flytrafikk/reduksjon i CO₂-utslipp. Oslo-Bergen er tilrådd ambisjonsnivå 2, med kostnadsestimat lik 32 mrd. kr. For Oslo-Trondheim er det tilrådd ein ny KVV for å avklare framtidig trasé. Kostnadene her er estimerte til 43,5 mrd. kr for ambisjonsnivå 2, og 162 mrd. kr for ambisjonsnivå 3.

På strekninga Oslo-Kristiansand-Stavanger inngår Sørlandsbanen som går gjennom Telemark i kommunane Notodden, Midt-Telemark, Nome og Drangedal. Det står om strekninga at ho har lang reisetid i dag, og at konkurranse mot både fly og veg gjer at det skal relativt mange tiltak og verkemiddel til for å få effekt. Ambisjonsnivå 1 er tilrådd, med mindre forbetringar i tilbodet, med bl.a. nytt togmateriell. Ved ambisjonsnivå 2 er infrastrukturtiltak på strekninga Oslo-Stavanger estimerte til 47 mrd. kr. Ytterlegare 70,3 mrd. kr er estimerte for ein enkeltspora Grenlandsbane og kryssingsspor.

Det er påpeika at nye fjerntog som er i bestilling vil gje auka kapasitet samanlikna med dagens tilbod, men at materiellet må utformast med krengeteknologi av omsyn til at dette er ei svært svingete strekning. Norske Tog AS har tidigare opplyst til Telemark fylkeskommune at dei nye fjerntoga som skal settast inn om nokre år på Sørlandsbanen ikkje har krengefunksjon, men har betre akselerasjons- og bremseeigenskapar.

På kort sikt seier fjerntogstrategien mellom anna at dei prioriterte strekningane (Oslo-Bergen og Oslo-Trondheim) sikrast tilstrekkeleg materiellkapasitet, og at ei realisering av Ringeriksbanen kan gje Oslo-Bergen eit løft. Mellom Trondheim og Oslo er det tilrådd ein felles KVV for gods- og persontrafikk, og at ein KVV og vurderast mellom Oslo-Stockholm. På mellomlang sikt mellom 2035 og 2050 er det tilrådd å satse på strekningane med størst potensiale, og prioritere tiltak for reisetidsreduksjonar. På lang sikt, gitt at ein ny Rikstunnel er realiserte, kan ein tilpasse ruteplanar for auka kundenytte med færre bindingar enn i dag.

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 bærekraftsmål nr. 13 om å stoppe klimaendringane, særleg om ein erstattar flyreiser. Gode togsamband er viktig

for tilgang på ein større bu- og arbeidsmarknad i tråd med berekraftsmål nr. 11 om berekraftige byar og lokalsamfunn. Sørlandsbanen har i tillegg mykje undervegstrafikk, mellom anna for elevar frå Drangedal til Lunde og Bø.

Det er gjort ei kartlegging av verknader av dei ulike tilbodskonseptane for natur og miljø som er lagt ved fjerntogstrategien. Dei er spesielt aktuelle når ein planlegg nye traséar på lengre strekningar.

Fylkesdirektørens vurdering

I gjeldande NTP (2025-2036) blei det i kapittel 14.2 bestilt fleire sentrale utgreiingar for å utvikle jernbanen strategisk fram mot 2050 i førebuing av neste NTP (2029-2040).

Vestfold og Telemark fylkeskommune vedtok i sak 98/23 om «Nasjonal transportplan 2025-3026 – høring av transportvirksomhetens svar på NTP-opppdrag», i punkt 1.e: *Sammenkoblingen mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen via Grenlandsbanen må prioriteres for å nå målene om flere reisende og mer godstrafikk på jernbane*. Dette har vore fylkesdirektøren sitt utgangspunkt i arbeidet, men samstundes ser ein at det er store behov fleire stader. Det kan diskutertast kva som hastar mest, og kva det er økonomisk handlingsrom til, gitt den tryggleikspolitiske situasjon og strammare nasjonale budsjettprosessar. Sidan KVV og KS1 for Grenlandsbanen blei lagt fram i 2017 er det bygd nye strekningar på E18 mellom Oslo og Stavanger. Fylkesdirektøren ser og utfordringa med at jernbanen på Sørlandsbanen har mange flaskehalsar utover strekninga som Grenlandsbanen kunne erstatta, særleg ned mot Kristiansand. Som omtala i strategien vil difor konkurransekraftig reisetid med tog krevje svært omfattande tiltak, og mange vel bil og busstransport på strekninga i dag.

Samstundes treffer ikkje dagens trase på Sørlandsbanen dei store befolkningsområda i korridoren mellom Sørlandet, Grenland og Vestfoldbyane. Grenlandsbanen kunne hjelpt, med lågare reisetid, betre beredskap og alternativ for gods, sidan Sørlandsbanen nå er erklært overbelasta. Kommunane langs Sørlandsbanen måtte fått eit kompenserte tilbod ein kunne lite på, som omtala i anna parallell sak om årlege innspel til togtilbodet.

Sjølv om Grenlandsbanen tilsynelatande har lugge i ein skuff sidan 2017 har Bane Nor nyleg fremma fråsegn til planar ved Knutepunkt Porsgrunn for å halde av plass til framtidige spor på Grenlandsbanen. Om staten vurderer at Grenlandsbanen ikkje er aktuell for *nær* framtid er det og positivt om ein kan seie det, med eit tydeleg langsiktig tidsperspektiv for meir konstruktiv planlegging. Om ein til dømes vil bygge på areal sett av til bane, kan ein rekke å utnytte areala i mange år før ein slik bane blir aktuell, om staten er tydeleg nok i sine langsiktige planar.

Fylkesdirektøren vurderer at fjerntogstrategien vert oppdatert med rett informasjon om fjerntogmateriell som eventuelt skal nyttast på banen i 25 år, tilsvarende dagens togsett.

Digitalt vedlegg:

<https://www.jernbanedirektoratet.no/utredninger/fjerntogstrategi/>

