



Arkivsak

26/03403-3

Sakshandsamar

Hilde F. Andersen

Saksgang

Hovedutvalg for samferdsel

Fylkeskommunalt eldreråd

Fylkeskommunalt råd for personer med
funksjonsnedsettelse

Telemark ungdomsråd

Fylkesutvalg

Fylkestinget

Møtedato

27.05.2026

19.05.2026

20.05.2026

22.05.2026

10.06.2026

18.06.2026

Årlege regionale innspel til transporttilbodet på jernbane – 2026

Innstilling frå fylkesdirektøren

1. Generelt om togtilbodet

- a. Telemark fylkeskommune vil som før understreke behov for tett dialog med Jernbanedirektoratet, andre statlege togaktørar og operatørar. Styrka innsats for betre punktlegheit, komfort, internett, informasjon og marknadsføring må til for å få tilbake tilliten til togtilbodet.
- b. Auka statleg innsats på finansiering av billettsamarbeid og reduserte billettprisar på tog må til for at fleire skal velje å reise miljøvennleg, og for at byane skal nå nullvekstmålet.
- c. Telemark fylkeskommune vil framheve tyding av vedlikehald og fornying av jernbane og materiell.

2. Forventningar til togtilbodet på Sørlandsbanen

- a. Som før ber Telemark fylkeskommune om at stoppmønster i framtidige ruteplanar minst er på nivå med R23.
- b. Driftsstabilt materiell og styrka infrastruktur er naudsynt for å auke punktlegheit på Sørlandsbanen, som var dårlegast i landet i 2025.
- c. Alternativ rutemodell lagt fram av Vygruppen for Sørlandsbanen som gir lengre reisetid men betre punktlegheit og eit kundenvenleg stoppmønster støttast, men ber om at ettermiddagsavgangen frå Oslo behaldast klokka 13:25 som i dag for å ivareta skuleskyss mellom Bø, Lunde og Drangedal.
- d. Initiativ om trekking av togpendel frå Kongsberg mot Bø kan støttast om ein ser på utvidinga som eit heilskapleg supplement til grunntilbodet på Sørlandsbanen.

3. Forventningar til Vestfoldbanen

- a. Telemark støttar som før innføring av eit differensiert stoppmønster som planlagd i løpet av 2026.

- b. I tillegg til kjent behov for kryssing på strekninga mellom Stokke og Sandefjord bes det om å satse på mindre investeringstiltak mellom Tønsberg og Skien som kan bidra til å få to tog i timen til Skien raskare.
 - c. Togstopp Skien og knutepunktsatsing er viktige statlege bidrag i ei framtidig byveksttale.
- 4. Forventningar til Bratsbergbanen
 - a. Tilbodet er konkurransedyktig med bil på strekninga og det bør sjåast på om nokre avgangar kan starte og slutte på Notodden.
 - b. I Grenland er det viktig med korrespondanse mot tog på Vestfoldbanen til og frå Oslo. For korrespondanse mellom Sørtoget og tog på Bratsbergbanen på Nordagutu blir det bede om å prioritere reisande på pendlaraksen Grenland-Kongsberg.

Bakgrunn og saksgang

Jernbanedirektoratet har eit heilskapleg ansvar for styring og koordinering av jernbanesektoren, og skal sjå tilbod, infrastruktur og materiell i samanheng på vegne av staten. Jernbanedirektoratet ber i e-post av 23. april 2026 Telemark fylkeskommune om årlege innspel til utvikling av togtilbodet med frist innan 19. juni. Jernbanedirektoratet ber om innspel som gjeld både langsiktige endringar av togtilbodet, så vel som mindre justeringar som kan gjennomførast ved ruteendringar dei kommande åra. Dei ber og om at fylkeskommunen samordnar eventuelle innspel frå kommunane og andre regionale interessentar.

Fylkeskommunalt råd for eldre, fylkeskommunalt råd for personar med funksjonsnedsettingar og Telemark ungdomsråd får saka til uttale. Hovudutval for samferdsel handsamar saka og gjer endeleg vedtak. For å kunne innarbeide evt. endringsforslag etter felles møte om Sørlandsbanen med Agder 5. juni innstiller fylkesutvalet til fylkestinget som fattar endeleg vedtak.

Saksopplysningar

Sidan tilsvarande sak i 2025 er det gjennomført dialogmøte med Jernbanedirektoratet, samt møte med togoperatørane Vygruppen AS (Vy tog) og Go-Ahead Nordic AS (Go-Ahead). Det har vore dialog med stasjonskommunane langs Sørlandsbanen i fleire møte og anna korrespondanse både i 2025 og gjennom vinteren, då tilbodet på Sørlandsbanen har vore spesielt ustabilt. Det er planlagt eit felles møte med Agder fylkeskommune om togtilbodet på Sørlandsbanen 5. juni 2026 i Gjerstad. Vy tog informerte dei frammøtte frå kommunar og fylkeskommune på kveldsmøte i regi av Bystrategi Grenland hausten 2025.

Sørlandsbanen

Ustabilt tilbod

Under Togforumsmøte som blei arrangert 6. juni 2025 la Go-Ahead fram ei positiv utvikling i passasjertal og kundenøyde samanlikna med førre året. I etterkant har utviklinga snudd, og punktlegheita på Sørlandsbanen var lågast i landet med 66% i 2025. Då er ikkje innstelde tog telt med. Tidigare oversiktar har vist årsaker til forseinkingar delt på drift, infrastruktur og

materiell. Go-Ahead overtok ansvaret for vedlikehald av togsett 1. juni 2025 etter at det statlege vedlikehaldsselskapet Mantena (heileigd statsføretak) sa opp avtala før opphavleg planlagd. I vinter var 4 av 8 daglege avgangar fast innstilt grunna mangel på fungerande togsett, i tillegg til andre avvik og meir uføresette innstillingar. Go-Ahead har opplyst at dei har utmaningar med å få tak i delar og komponentar, men har dialog med andre operatørar og har styrka bemanning på verkstad. Ved skrivefrist meldast framleis om innstillingar på Go-Ahead sin heimeside om trafikkmeldingar. Innstelde avgangar skal erstattast med buss for tog, men det er vanskeleg å halde rutetidene med alternativ transport. I tillegg er det mange planlagde strekningsvise stengingar fram mot sommaren på Sørlandsbanen grunna vedlikehaldsarbeid på infrastrukturen ved Bane Nor, som gir buss for tog.

Stoppmønster

Go-Ahead har elles søkt om å stoppe på alle stasjonar ved kommande ruteendring i desember 2026, men har ikkje fått lov til dette. Jernbanedirektoratet svarer i brev av 24. februar 2026 (vedlagt) følgande, etter oversendt frågestelling i samarbeid med stasjonskommunane i Telemark: «Med dagens infrastrukturkapasitet på strekningen Drammen-Egersund, er det dessverre ikke mulig å få inn igjen togstoppene som ble sløyet for fjerntogene på Sørlandsbanen i 2024. Bane NORs vurdering er at justering i stoppmønster i 2024 er nødvendig for å opprettholde frekvens og reisetid for fjerntogene og samtidig sikre muligheter for fremføring av godstog.» Det er Bane Nor som tildeler spor og setter rammer for rutetilbodet. Bane Nor har og definert Sørlandsbanen som overbelasta, då fleire har søkt om å køyre der enn det er plass til på sporet. Neste ruteplan, R27, blir dermed tilnærma lik dagens ruteplan med redusert stoppmønster.

Evt. ny rutemodell med stopp – men uten skuleskyss på tog

Vy tog overtar køyring på Sørlandsbanen frå 12.12.2027 i ei mellombels avtale med Jernbanedirektoratet i inntil 5 år, med krav om å køyre dagens tilbod og stoppmønster. Vy tog informerte på dialogmøte 4. mars 2026 at dei vurderer å køyre langsamare, med lengre reisetid frå start til slutt, for bl.a. å rekke å stoppe på alle stasjonar undervegs. Løysinga har vore føreslått frå Telemark tidigare, men svaret har vore at materiellrotasjonen ikkje vil gå opp med lengre reisetider. Vy tog svarar at dei kan løyse dette med å utvide driftsdøgnet, dvs. at dei første toga startar tidigare, og dei siste toga når endestasjonen seinare. Vy tog opplyste om at ei slik løysing gir auka mogelegheit for å halde ruteplanen. Den gjer og at ein er mindre avhengig av krengeteknologien i togsetta, som er nytta i materiellet i dag på Sørlandsbanen for å kunne halde høgare fart trass i mye svingar. Nye fjerntog som er bestilt av Norske Tog har ikkje krengeteknologi, men har andre eigeskaper for å t.d. starte og bremse meir effektivt.

I ei skisse til ny ruteplan har Vy tog beholdt morgontoget som nyttast til skuleskyss i dag, men dei vil flytte dagens avgang som nyttast til skuleskyss frå Oslo til ein time seinare, med forventa høgare kundegrunnlag. Det er rimelegare i dag å kjøpe tenesta på toget i både retningar, enn å sette opp egne bussruter. Å kjøpe togbillettar i ei retning, og sette opp buss i ei anna, blir fordyrande. Mest sannsynleg vil fylkeskommunen då tilby busstilbod til elevane i både retningar. Viss totalkostnad går opp kan ruter og måtte bli tilpassa og redusert andre stader.

Evt. trekke pendel til Bø frå Kongsberg

I kommunestyret i Midt-Telemark blei det elles i 2025 gjennom ein interpellasjon i kommunestyret bedt om å sjå på mogelegheit for å trekke pendelen på Kongsbergbanen frå Kongsberg til Bø på morgon og ettermiddag. Det er ønskeleg at toget og stopper på Gvarv og Nordagutu stasjonar. Telemark fylkeskommune er kontakta av politikarar i Midt-Telemark og bedt om å vurdere innspelet i sine årlege vedtak som sendast til Jernbanedirektoratet. Frå desember 2027 køyrer som nemnt Vy tog på både Sørlandsbanen og på Austlandet, slik at kontraktsmessige hindringar før dette ikkje lenger gjeld.

Ein tidigare avgang mellom Bø og Kongsberg kan sørge for at pendlarar får eit tilbod med innkost i Oslo om lag 8:30, som gir tilnærma timesfrekvens i rush mot Oslo. Vy tog opplyser at det er mogeleg så lenge ein unngår tider på døgnet kor alt materiell er i bruk. På kveldstid kan ein fylle ein del av opphaldet mellom avgangar frå Oslo klokka 17:25 og 22:25.

Vestfoldbanen

Og på Vestfoldbanen har det vore nedgang i tal på passasjerar frå 2024 til 2025. Vy tog vurderer at nedgangen bl.a. skyldast eit forlenga brot i tilbodet i samband med bygging av ny Drammen stasjon og andre tiltak på Vestfoldbanen. Brotet ga og redusert tilgang til togverkstader som har gått utover tilgang til nok materiell. Det har gitt ulemper med køyring med enkle – i staden for doble – togsett, som har ført til fulle tog som har fått mye negativ oppmerksomd og reduserte trafikkinntekter for Vy tog, særleg i august. Nedgangen gjennom året var større i Skien enn i Porsgrunn (3,5 % mot 0,6%). Punktlegheita på Vestfoldbanen var 82 % i 2025.

Når det gjeld kommande ruteterminskifte i desember 2026, blir det ved oppstart av ruteplan R27 inga større endringar då planlagde ruteendringar føreset ferdig infrastruktur mellom Tønsberg og Drammen, og tilgang på nok materiell. I brev av 21. januar 2026 opplyser Vy tog (vedlagt) at dei legg til grunn å kunne køyre nytt ruteopplegg frå 30. mars 2027, eller seinare i 2027 om det blir utsettingar. Vy tog foreslår å køyre 3 tog i timen til og fra Tønsberg stasjon med såkalla «differensiert stoppmønster». Det inneberer at regiontoget til Skien får redusert reisetid til under 2 timar Skien-Oslo, utan stopp mellom Drammen og Tønsberg, medan lokaltoga som går om lag kvar halvtime heile dagen stopper på alle stasjonar nord for Tønsberg. Første og siste avgang Oslo-Skien køyrast med fullt stoppmønster. Det blir og nokre andre justeringar – der bl.a. to av ekspressavgangane i dag går ut av ny ruteplan, men det blir halvtimes avgangar Skien-Oslo i Osloretta rush, i ein 3 timar lang rushperiode. Kortare reisetid gjer at faste avgangstider frå Skien og Porsgrunn stasjonar endrast til kl. XX:22 og XX:30. Administrativt svar til Vy tog blei sendt 20. mars 2026 (vedlagt).

Om ein ser lengre fram skal ruteplanar til Vy tog og Flytoget fusjonerast frå 12.12.2027, dvs. frå R28. Då er planen at dagens ruteavgangar frå Skien og Porsgrunn «gjenopprettast», til om lag kl. XX:09 og XX:17 igjen. Samstundes vil Tønsberg etter planen få fire tog i timen til og frå Oslo. Det vil då settast tilbake ein halvtimesavgang som gir to tog i timen til Skien i Osloretta rush – i fire timer.

Bratsbergbanen

Bratsbergbanen har og redusert tal på passasjerar i 2025 samanlikna med året før. Det har vore fleire innstillingar og køyring med buss for tog då materiell frå banen har vore nytta andre stader på Austlandet grunna utmaningane med nok materiell omtalt over. Det er kun planlagt minuttjusteringar i kommande ruteplanar, som har vore i god dialog for tilpassing til skuleskyss og betre korrespondanse med bussruter køyrd av Telemark fylkeskommune.

Økonomiske, administrative og juridiske konsekvensar

Innspel til persontogtilbodet har ingen direkte juridiske eller økonomiske konsekvensar for Vestfold og Telemark fylkeskommune. Fylkeskommunen kjøper skuleskyss med tog på Sørlandsbanen og Bratsbergbanen for ca. 500 000 kr.

Som nemnt over vil det vere fordyrande å kjøpe togbillettar ein veg og buss ein anna for skuleskyss mellom Drangedal, Lunde og Bø. Dersom eit meirtilbod t.d. fører til kjøp av ein ekstra buss vil dette føre til høgare månadsbetaling uavhengig av om den køyrer ein eller to vegar skuleskyss, då Telemark fylkeskommune må dekkje fulle kapitalkostnader for innsett av ekstra buss. Evt. kjøp av togbillettar vil då komme på toppen av dette,

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. 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

Jernbanedirektoratet har bedt om årlege innspel til togtilbodet i lang tid, og Telemark fylkeskommune har spela inn endringar kring mykje av dei same omsyna over fleire år. Fylkesdirektøren ser at i år er det ein del nye moment og faktorar som skal vurderast.

For det første er det daglege tilbodet på Sørlandsbanen verre enn nokon gong. Stoppmønsteret har vore redusert i fleire år, men sidan innbyggjarane ikkje heller kan stole på toga som skulle gått blir det ein svært negativ spiral med både færre passasjerar, dårlegare kundegrunnlag og mindre inntekter. Samstundes er Sørlandsbanen erklæra overbelasta av Bane Nor, sjølv om det i realiteten er falt ut mange avgangar med tog på sporet.

Det er difor lett å la seg freiste av Vy tog sitt tilbod om å køyre langsamare for å betre punktlegheita, rekke å stoppe, og gje tilbake tilliten til tilbodet. Det er truleg akseptabelt for Telemark, men det vil vere fordyrande og gje dårlegare komfort for skuleskyssen for dei vidaregåande elevane. Om ein først må betale ein operatør for å sette inn ein ekstra buss med sjåfør blir det mest rimeleg å nytte dei både skuleveggar for å utnytte kapasiteten best mogeleg. Fylkesdirektøren rår difor til å be om at seinare reisetider aksepterast, men at ettermiddagsavgang frå Oslo må bli lik som i dag for å framleis kunne nytte toget til skuleskyss.

Når det gjeld å kunne trekke pendelen på Kongsbergbanen vidare til Bø og stasjonar i mellom er fylkesdirektøren ikkje framand for tanken, men vurderer at det må vere eit tydeleg premiss at

løysinga ikkje må bli ei kvilepute for eit dårlegare tilbod på andre stasjonar langs Sørlandsbanen. Tilbodet vil måtte vere eit supplement i rushtid for å auke frekvensen i retning Oslo/ Kongsberg og for å gi fleire togreisande totalt, ikkje for å kompensere vekk eit grunntilbod sørover i fylket.

På Vestfoldbanen er det planlagd nokre endringar som har vore kjend i lengre tid. Det er positivt at Jernbanedirektoratet har stått fast på «differensiert stoppmønster», som gir best tilbod til fleirtalet reisande på banen. Dei lengste reisene frå Skien-Oslo får redusert reisetid grunna ingen stopp mellom Tønsberg og Drammen, medan reisande til desse stasjonane får høgare frekvens med to tog i timen gjennom heile driftsdøgnet. På denne måten får reisande i både Vestfold og Telemark nytte av dei store investeringane i ny infrastruktur, og det blir mindre trengsel for alle når ein fordelar seg på ulike ruter.

At det er færre reisande på både Vestfoldbanen og Bratsbergbanen er heller ikkje så rart grunna avvik med mykje buss for tog. Det er viktig å få stabiliteten tilbake i tilbodet, og fylkesdirektøren rår staten til å satse vidare på vedlikehald av både spor og materiell.

Samstundes har det vore skapt mye usikkerheit rundt statlege investeringar på infrastruktur sør for Tønsberg, og særleg dobbeltsporsparsellen Stokke-Sandefjord som er vedtatt gjennomført og er tildelt planleggingsmidlar av Stortinget. Det skal fleire tiltak til for å etter kvart få to tog i timen til Skien, og fylkesdirektøren rår til å halde fram og med mindre investeringstiltak på andre strekningar. Slike tiltak vil og betre punktlegheita, auke universell tilgjenge på stasjonar og redusere risiko for sikkerheitsrelaterte hendingar.

Om ein ønskjer meir detaljar om endringsforslaga er det anbefalt å sjå tilbake på tilsvarande saker når problemstillingar har vore løfta fram i tidigare fasar.

Vedlegg:

Svar fra Jernbanedirektoratet til Telemark fylkeskommune på spørsmål om Sørlandsbanen
Telemark fylkeskommune om ruteplan R27

Svar - høring rutetermin R27 – Vestfoldbanen og Bratsbergbanen