



Vestfold og Telemark

FYLKESKOMMUNE

JERNBANEDIREKTORATET
Postboks 16
0101 OSLO

Seksjon for strategi og utvikling

Vår dato: 29.09.2023
Deres dato:
Vår referanse:
Deres referanse: 23/11884-10
Vår saksbehandler:

Hilde F. Andersen

Uttalelse fra hovedutvalg Telemark til utredning av stoppmønster på Vestfoldbanen

Hovedutvalg for Telemark viser til utredningen «Tiltaksanalyse til NTP 2025-2036 – vurderinger av stoppmønster i Vestfold» oversendt fra Jernbanedirektoratet 4. september 2023 og invitasjon i Togforum Vestfoldbanen og Bratsbergbanen til å svare på utredningen innen 30. september 2023.

Bedre tilbud for flertallet reisende

Hovedutvalg for Telemark støtter utredningens anbefaling om å opprettholde en strategi med *differensiert* stoppmønster på Vestfoldbanen fra R25 (ny ruteplanperiode fra desember 2024), som har ligget til grunn siden 2012. Strategien innebærer at regiontog stoper på alle stasjoner, mens regionekspresstog har færre stopp (kjører direkte forbi Sande, Horten/ Skoppum og Holmestrand). Denne rutemodellen ivaretar potensialet for størst mulig trafikk- og passasjervekst på sikt, ved å redusere reisetid for lengre reiser på det største markedsgrunnlaget på samtlige stasjoner fra Skien til Tønsberg. Kommunene nord i Vestfold har protestert på forslaget, som vil medføre bytte i Tønsberg for reiser sør for Tønsberg inkludert Torp, og bytte for å nå Oslo lufthavn. Nytt ruteforslag vil samtidig øke frekvensen på stasjonene mellom Tønsberg og Drammen, sammenlignet med i dag.

Hovedutvalg for Telemark kan ikke akseptere at Jernbanedirektoratet bestiller et togtilbud som gir en forbedring for et fåtall reisende, på bekostning av det store flertallet. Et differensiert stoppmønster vil gi fordeler for alle passasjerer langs Vestfoldbanen – reisende fra Tønsberg og nordover får økt frekvens, flertallet reisende får redusert reisetid og samtlige passasjerer får redusert trengsel.

Hovedutvalg for Telemark viser også til uttalelse fra Grenlandssamarbeidet og slutter seg til denne. Etter åpning av Eidangerparsellen har Grenlandskommunene sørget for størst passasjervekst på Vestfoldbanen. Grenland er ett av ni prioriterte byområder i NTP som kan forhandle om byvekstavtale. Byområdet Grenland vil jobbe for å nå nullvekstmålet og øke antall reisende med miljøvennlige transportmidler, men forventer også at et forbedret togtilbud vil være en del av statens bidrag i en framtidig byvekstavtale.



Urettferdig fordeling av goder og ulemper

Dagens rutetilbud innebærer 1 tog i grunnrute på alle stasjoner i Telemark og Vestfold. Ny infrastruktur fra Tønsberg og nordover er snart gjennomført for å oppfylle effektpakke 04 *Flere og raskere tog på Vestfoldbanen*. Forbedringene er etterlengtet, men byggingen har også medført avvik og ulemper for reisende langs hele banen i en årrekke. Fra R25 muliggjør den nye infrastrukturen 4 tog i grunnrute fra Tønsberg mot Oslo og 2 tog i grunnrute på stasjoner mellom Tønsberg og Drammen. Dette differensierte stoppmønsteret gir ca. 10 minutter redusert reisetid for de lengre reisene fra Tønsberg og sørover. Grenland og stasjoner sør for Tønsberg vil dermed ikke få økt frekvens, men får glede av ny infrastruktur ved en reisetidsgevinst.

Dersom fullstoppende rutemodeller innføres vil den største andelen reisende, fra alle stasjoner fra Tønsberg og sørover, hverken få flere avganger eller raskere tog. Det innebærer det motsatte av hva effektpakken skulle oppfylle. Det gir dårlig utnyttelse og skjevfordeling av goder fra store statlige investeringer når 3 stasjoner får alle fordeler, og reisende ved andre stasjoner får alle ulemper.

Vi noterer oss at regionekspresstog på Østfoldbanen kjører direkte mellom Ski og Moss. Selv om to av stasjonene det ikke stoppes ved har betydelig større passasjergrunnlag enn Sande, Holmestrand og Skoppum, anses det tilstrekkelig å tilby to avganger per time i grunnrute.

Økt stoppmønster hindrer utviklingsmuligheter på sikt

Utredningen omtaler en *integrert* rutemodell fra 2028 når Flytogets konsesjon opphører, som gir nye muligheter til å utnytte ledig kapasitet i Oslo-navet. Større frihetsgrader gjør det lettere å få til mer optimale ruter. Siden det fortsatt er mye enkeltspor i Vestfold vil reisetiden fortsatt påvirkes av kryssingsmønsteret. Ekstra stopp mellom Tønsberg og Drammen kan bety at man må flytte en kryssing, som gjør at tidstapet ved ekstra stopp blir betydelig større. Selv om utredningen viser økt nytte de nærmeste årene for reisende som får flere togstopp, konkluderer den med at samfunnsnyttene blir negativt av å innføre et ekstra stopp i en mer fleksibel rutemodell fra 2028 (effektpakke E15 *Flere tog i Oslo-navet*).

Planlegging av togtilbudet kjennetegnes av lange tidshorisonter. Vi er helt enige med Jernbanedirektoratet i at det er dumt å innføre et stoppmønster mellom Drammen og Tønsberg som gir uheldige bindinger for framtidig utvikling. Et slikt stoppmønster gjør det mye vanskeligere å oppnå et enda mer attraktivt togtilbud med rask reisetid og økt komfort for flertallet av reisende.

Vi ser at det også er mer kundesvennlig å redusere stoppmønsteret samtidig med at stasjonene i Horten og Holmestrand får økt frekvens, enn å fjerne tilbudet etter at frekvensen er økt. Vi støtter som Jernbanedirektoratet foreslår at det utarbeides en langsiktig stoppmønsterstrategi som kan tydeliggjøre en satsing og sikre konsistens i utviklingen over tid.



Gjensidige forpliktelser i framtidig byvekstavtale

Hovedutvalg for Telemark viser til vedtak i fylkestinget den 13.juni 2023 i sak 110/23 om videreføring av bypakke Grenland og innspill til NTP 2025-2036, om at forpliktende avtaler mellom de offentlige aktørene er viktig for å nå mål om framkommelighet, byutvikling og klima. Tilsvarende vedtak er fattet av Porsgrunn, Skien og Siljan kommuner. Vedtaket uttrykker eksplisitt at Grenland ønsker et bedre togtilbud i byområdet og vil lokalt satse på tiltak som øker kundegrunnlaget til tog, ved bl.a. knutepunktsutvikling i Porsgrunn og Skien. Togtilbudet som Jernbanedirektoratet har stor myndighet over er et viktig premiss som påvirker muligheten for å nå nullvekstmålet i Grenland og betyr mye for regional utvikling i hele Telemark.

Vi ser at utredningen om stoppmønster tar høyde for økt passasjergrunnlag ved ny togstasjon i Horten. Tilsvarende kunne det vært utredet potensiale for passasjervekst ved et sentralt togstopp i Skien, som allerede er dokumentert både vil gi flere togreisende og redusere bilkjøring mellom Skien og Vestfold.

Konklusjon

Fullstoppmønster gir et dårligere togtilbud med lengre reisetid for alle stasjoner fra Tønsberg og sørover. Jernbanedirektoratet må derfor opprettholde sin opprinnelige strategi med differensiert rutemodell som gir et mer attraktivt tilbud for flertallet reisende i begge fylker på sikt, som et bidrag i å styrke togets langsiktige konkurransekraft. Dette vil bidra til utvikling av bærekraftige og fremtidsrettete byområder i både Telemark og Vestfold.

Med hilsen

Sven Tore Løkslid (Ap)

Gunn Marit Helgesen (H)

Leder hovedutvalg Telemark

Nestleder hovedutvalg Telemark

Hilde F. Andersen

Rådgiver samferdsel

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.

Mottaker	Kontaktperson	Adresse	Post
JERNBANEDIREKTORATET		Postboks 16	0101 OSLO

Kopimottaker	Kontaktperson	Adresse	Post
--------------	---------------	---------	------



Vestfold og Telemark

FYLKESKOMMUNE

SKIEN KOMMUNE	Postboks 158 Sentrum	3701 SKIEN
PORSGRUNN KOMMUNE	Postboks 128	3901 PORSGRUNN

Postadresse:
Postboks 2844
3702 Skien

Besøksadresse:
Torggata 18, 3717 Skien
Svend Foyngate 9, 3126 Tønsberg

Sentralbord:
35 91 70 00
post@vtfk.no

Org. no.:
821 227 062

vtfk.no