



Arkivsak

26/08616-1

Saksbehandler

Marit Synnes Lindseth

Saksgang

Ungdomsrådet

Eldrerådet

Råd for personer med

funksjonsnedsettelse

Hovedutvalg for samferdsel

Fylkesutvalget

Fylkestinget

Møtedato

01.06.2026

24.08.2026

01.06.2026

03.06.2026

09.06.2026

16.06.2026

Innspill til ruteplan for persontogtrafikken på Vestfoldbanen - R27 og R28

Innstilling fra fylkesdirektøren

Vestfold fylkeskommune understreker betydningen av god og samordnet dialog med Jernbanedirektoratet og togoperatøren Vy om utvikling av togtilbudet på Vestfoldbanen. Dette gjelder også nødvendig materiell, infrastruktur og andre forhold som påvirker stoppmønster og endringer i tilbudet. God regularitet, frekvens, komfort, tilgang til internett, billettsamarbeid, god informasjon og markedsføring er viktige for at flere skal velge toget.

Forventninger til togtilbudet på Vestfoldbanen:

- a) Vestfold fylkeskommune registrerer at forholdene for de reisende er, som kjent, svært krevende på grunn av manglende regularitet og kapasitet på Vestfoldbanen. Dette er en situasjon som nå har vart over lengre tid, uten at den varslede forbedringen har kommet. Tre tog i timen mellom Tønsberg- Oslo fra august 2027 (R27) og fire tog i timen fra desember 2027 (R28) som øker kapasiteten, vil i utgangspunktet være en positiv utvikling av togtilbudet på denne delen av Vestfoldbanen.
- b) Antall reisende på Vestfoldbanen er redusert med mellom 6,7 og 2,9 prosent fra 2024 til 2025, og reduksjonen er størst i nordfylket. Manglende komfort og regularitet tilsier bruk av privatbil fremfor tog, stikk i strid med nasjonale mål om at flere skal reise kollektivt.
- c) Vestfold fylkeskommune er bekymret for konsekvensene av det vedtatte togtilbudet i R27 og R28, som i praksis betyr at alle reisende mellom nord og sør i fylket må bytte tog i Tønsberg. Vestfoldbanen blir med dette delt i to, og muligheten for å videreutvikle et felles bo- og arbeidsmarked internt i regionen reduseres. Det nye togtilbudet gir ikke lenger direkteforbindelse til flyplassene på Torp og Gardermoen for reisende fra Horten,

Holmestrand og Sande. Dette berører særlig næringslivet i de berørte kommunene. Det foreslåtte togtilbudet vil kunne svekke regionens konkurransekraft når det gjelder å tiltrekke seg attraktive arbeidstakere og nye næringsetableringer.

- d) To tog i timen til og fra Skien forutsetter utbygging av dobbeltspor på strekningen Stokke-Torp-Sandefjord, inkludert ny stasjon ved terminalen på Torp Sandefjord lufthavn. Vestfoldbanen betjener flere større byområder på ca. 300.000 innbyggere sør for Tønsberg. En dobling av frekvensen til to tog i timen vil kunne gi mange nye togreisende, både for interne reiser i regionen og for reiser til og fra Oslo-området.
- e) Prosjektet for dobbeltspor Stokke-Torp-Sandefjord er under planlegging, med forventet snarlig oppstart av reguleringsplanarbeidet. Det har oppstått usikkerhet rundt prosjektet, til tross for Stortingets vedtak om at det skal prioriteres i første seksårs periode av NTP 2025-2036. Vestfold fylkeskommune forventer at Jernbanedirektoratet følger opp Stortingets vedtak, og at planarbeidet fortsetter uten opphold.
- f) Prisutviklingen har gjort at billettprisene, særlig for enkeltbilletter, oppleves som svært høye. Bruk av privatbil fremstår som et rimeligere alternativ. Jernbanedirektoratet bes vurdere muligheten for å innføre rabatter for reiser utenom rushtid, når belegget på togene er lavere.

Sammendrag

Vestfold fylkeskommune er invitert til å gi innspill til nye ruteplaner for togtilbudet på Vestfoldbanen.

Jernbanedirektoratet planlegger, gjennom å forlenge og samordne eksisterende ruter, et nytt rutetilbud fra desember 2027 (R28) med fire tog i timen til og fra Tønsberg. To av avgangene blir region-ekspressstog uten stopp mellom Tønsberg og Drammen, med ca. én times reisetid mellom Tønsberg og Oslo. Øvrige stasjoner som Horten, Holmestrand og Sande vil bli betjent av regiontog med halvtimesfrekvens.

Vestfold fylkeskommune og berørte kommuner har gjentatte ganger uttrykt bekymring for negative konsekvenser av det vedtatte tilbudet. Saken har også vært løftet politisk til samferdselsministeren. Til tross for dette har staten opprettholdt sine anbefalinger.

Bakgrunn og saksgang

Jernbanedirektoratet har et helhetlig ansvar for styring og koordinering av jernbanesektoren. Direktoratet skal på vegne av staten vurdere tilbud, infrastruktur og materiell i sammenheng. Fylkeskommunen har fått frist til 19. juni for å gi innspill til togtilbudet på kort og lang sikt. Jernbanedirektoratet legger til grunn at fylkeskommunen vektlegger samspill med eget kollektivtilbud.

Eldrerådet, ungdomsrådet og rådet for personer med funksjonsnedsettelse uttaler seg til saken. Hovedutvalg for samferdsel innstiller til fylkesutvalget. Fylkesutvalget innstiller til fylkestinget, som fatter endelig vedtak.

Saksopplysninger

Vestfold fylkeskommune har avholdt dialogmøter med Vy 19.02.2026 og Jernbanedirektoratet 09.12.2025 og 28.04.2026, der status for togtilbudet og fremtidig forslag til ruteendringer ble presentert. Presentasjonen fra dialogmøtet 28.04.2026 er vedlagt saken.

Utviklingen på Vestfoldbanen

Antall reisende på Vestfoldbanen er redusert med mellom 6,7 og 2,9 prosent fra 2024 til 2025, og reduksjonen er størst i nordfylket. Dette skjer etter stabil vekst over flere år i reiser på Vestfoldbanen.

Færre passasjerer fra 2024 til 2025



2023: 1 846 518

2024: 1 880 733 ▲ 1,9%

2025: 1 816 571 ▼ 3,4 %

Antall påstigninger



Sande



- 5,9 %

Totalt: 132 078

Tønsberg



- 2,9 %

Totalt: 592 007

Holmestrand



- 6,4 %

Totalt: 194 486

Sandefjord



- 3,2 %

Totalt: 326 579

Skoppum



- 6,7 %

Totalt: 140 746

Larvik



+ 0,3 %

Totalt: 220 638

Antall påstigninger i 2025, og prosentvis endring fra 2024

Kundetilfredsheten for denne delen av Østlandsområdet ligger, i år som i fjor, på 78%, til tross for de utfordringene jernbanen har hatt det siste året. Utfordringene med overfylte tog, som skyldes at mange avganger kjører med enkle togsett, ble påpekt i dialogmøtene. Årsaken er hovedsakelig manglende verkstedkapasitet og et stort etterslep i vedlikeholdet av vognsett.

Muligheten for å sette inn busser for å avbøte manglende kapasitet på toget er etterlyst, sist i brevet fra fylkesordfører og leder av hovedutvalg for samferdsel til statsråden av 26.03.2026 (vedlagt saken).

Fylkeskommunen har i stor grad innrettet den lokale og regionale kollektivtrafikken med tanke på effektiv mating til toget.

Togtilbud i ruteplan R27

Fra august 2027 er det planlagt tre tog i timen fra Tønsberg. To av togene starter og stopper i Tønsberg og stopper på alle stasjoner, inkludert Brakerøya og Lier. Ett tog blir gjennomgående fra Skien og stopper ikke mellom Tønsberg og Drammen. Dersom levering av nye togsett blir forsinket, er det risiko for at tilbudet ikke kan gjennomføres som planlagt. I påvente av nye togsett vil dagens tilbud på Vestfoldbanen bli videreført.

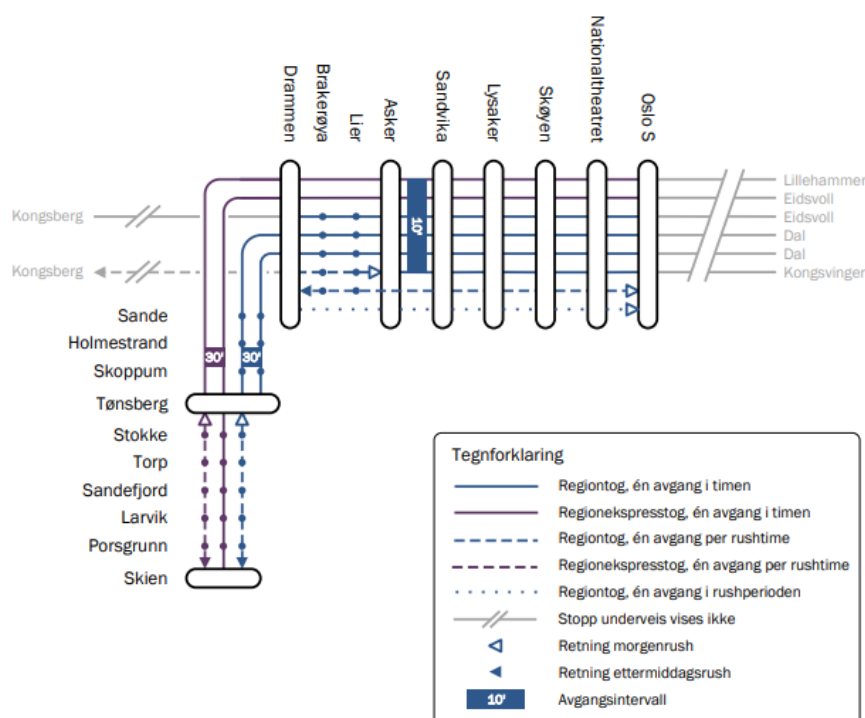
Togtilbudet i ruteplan R28

Jernbanedirektoratets vedtatte rutetilbud fra desember 2027 (R28) utnytter dagens togmateriell og ulike linjer:

- R13 Dal-Drammen forlenges til Tønsberg (2 tog per time)
- RE10 Lillehammer-Drammen forlenges til Tønsberg (1 tog per time)
- RE11 Eidsvoll-Skien (1 tog per time, som i dag)
- RE10 og RE11 kjøres med 30 min. intervall

Det foreslåtte tilbudet innebærer fire tog i timen til og fra Tønsberg og vesentlig økning av kapasiteten om bord på togene. To av togene vil være såkalte region-ekspressstog uten stopp mellom Tønsberg og Drammen. De andre to avgangene vil være regiontog med start og stopp i Tønsberg. Disse togene vil stoppe på alle stasjoner, inkludert Brakerøya og Lier.

Reisetiden med region-ekspressstogene mellom Tønsberg og Oslo S vil være ca. én time. Dagens InterCity-tog vil fortsette som før for byene sør for Tønsberg. Stasjonene Horten, Holmestrand og Sande kun vil bli betjent av regiontog med start og stopp i Tønsberg. Regiontogene vil få halvtimesfrekvens, og vil være vogntypen 2+3 seter. Jernbanedirektoratets forslag til togtilbud fra desember 2027 (R28) er framstilt grafisk under.



Fylkeskommunen og kommunene i Vestfold har ved flere anledninger overfor Jernbanedirektoratet vært tydelige på de uheldige ringvirkningene av det fremtidige togtilbudet, som fremtvinger bytte av tog i Tønsberg for reiser mellom nord og sør i fylket. Det har også vært politisk engasjement overfor samferdselsministeren, uten at dette har endret statens anbefalinger.

Økonomiske, administrative og juridiske konsekvenser

Utvikling av persontogtilbudet har ingen direkte juridiske eller økonomiske konsekvenser for Vestfold fylkeskommune.

Konsekvenser for fylkets klimamål og FNs bærekraftsmål

Tog er en miljøvennlig og effektiv transportform, i tråd med bærekraftsmål nr. 13 om å stoppe klimaendringene. Gode togforbindelser er viktige for både byer og tettsteder fordi de gir tilgang til et større bo- og arbeidsmarked. Dette er i tråd med bærekraftsmål nr. 11 om bærekraftige byer og lokalsamfunn.

Konsekvenser for CRPD

Et bedre togtilbud vil være komme alle reisende til gode, også personer med nedsatt funksjonsevne. Det planlagte togbyttet som vil komme i Tønsberg for reisende mellom nord- og sørfylket vil være svært uheldig med tanke for personer med nedsatt forflytnings- eller orienteringsevne.

Fylkesdirektørens vurdering

Det økte tilbudet med flere togavganger til og fra Tønsberg er positivt for Vestfoldbanen. Tilbudet vil gi mindre trengsel om bord i togene og gi toget økt konkurransekraft sammenlignet med bil, særlig for reiser til og fra Oslo.

Fylkesdirektøren vil fortsatt utrykke bekymring for at togtilbudet mellom Vestfoldbyene vil bli delt i Tønsberg, og for at stasjonen i Horten, Holmestrand og Sande kun blir betjent av to av togene som starter og stopper i Tønsberg. Dette er attraktive byer som i dag opplever befolkningsvekst, noe som til dels kan tilskrives forventningene til et stadig bedre togtilbud.

Det foreslåtte togtilbudet vil anses å være negativt for interne reiser i regionen. Dette kan få betydning for utvikling av et felles bo- og arbeidsmarked. Tilbakemeldinger fra næringslivet er at et slikt togtilbud vil gi innbyggere og arbeidstakere i den nordre delen av regionen et dårligere tilbud for reiser internt i fylket. Det blir særlig krevende for reisende som er avhengige av flyreiser i jobbsammenheng, enten det gjelder reiser til og fra Torp Sandefjord lufthavn eller til og fra Oslo lufthavn. Det foreslåtte togtilbudet vil kunne svekke regionens konkurransekraft når det gjelder å tiltrekke seg attraktive arbeidstakere og nye næringsetableringer.

Selv om løsningsforslaget ser ut til å gi økt frekvens og kortere reisetid til Oslo for et flertall av de reisende på Vestfoldbanen, er fylkesdirektøren bekymret for hvordan motstand mot togbytte vil påvirke interne reiser i fylket. Dersom færre tar toget, kan biltrafikken i byområdene øke. Dette vil undergrave nullvekstmålet. Fylkesdirektøren vil også påpeke at

togbytte vil være en betydelig utfordring for personer med funksjonsnedsettelse. Dette er ikke i tråd med nasjonale mål om å tilrettelegge for et inkluderende og aldersvennlig samfunn.

Fylkesdirektøren forventer at planleggingen av nytt dobbeltspor Stokke-Torp-Sandefjord fortsetter uten opphold. Prosjektet er viktig for å få en ny stasjon knyttet til terminalen på Torp Sandefjord lufthavn, og åpner muligheten for å kjøre to tog i timen mellom Tønsberg og Skien.

Fylkesdirektøren opplever at prisutviklingen har gjort at billettprisene, spesielt for enkeltbilletter, anses som svært høye. Dette gjør det ofte for dyrt for familier og andre å velge tog, særlig når bil fremstår som et betydelig rimeligere alternativ. Jernbanedirektoratet bes derfor å se på muligheten for å innføre rabatter for reiser utenom rushtid når belegget på togene er lavere.

Konklusjon/anbefaling

Fylkesdirektøren anbefaler at Vestfold fylkeskommune oversender uttalelse til Jernbanedirektoratet om utviklingen av persontogtilbudet på Vestfoldbanen, i tråd med innstillingen.

Vedlegg:

1. Jernbanedirektoratets presentasjon i møtet 28.04.2026
2. Brev til samferdselsministeren av 26.03.2026