



## Saksframlegg

Arkivsak-dok. 26/40462-2  
Saksbehandler Ann Sherin Skollevoid

Utvalg	Møtedato
Fylkeseldrerådet	18.05.2026
Råd for likestilling, inkludering og mangfold i Agder	19.05.2026
Råd for personer med funksjonsnedsettelse i Agder	20.05.2026
Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet	28.05.2026
Fylkesutvalget	02.06.2026

## Høringsinnspill til fjerntogstrategi og godsstrategi for jernbanen

### Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak

1. Agder fylkeskommune tar fjerntogstrategien og godsstrategi for jernbanen til orientering som kunnskapsgrunnlag til neste nasjonale transportplan.
2. Agder ser positivt på de gjennomførte utredningene om jernbanens rolle i fremtiden, men understreker betydningen av reell regional medvirkning og at prioriteringer besluttet gjennom Nasjonal transportplan (NTP). Utredningene må være et kunnskapsgrunnlag og ikke være førende eller konkluderende for framtidige valg.
3. Agder fylkeskommune understreker behovet for bedre driftsstabilitet på Sørlandsbanen. Banen har en sentral funksjon for persontransporten som indre stamlinje i landsdelen. Det forutsettes at tiltak for økt driftsstabilitet og bedre punktlighet prioriteres i videre planlegging og oppfølging.
4. Sammenkoblingen av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen via Grenlandsbanen bør ligge fast som en langsiktig ambisjon, da dette vil være et viktig grep for å styrke jernbanens konkurransekraft og bidra til flere reisende og økt godstransport mellom de sentrale byene og havnene på Sør-Vestlandet, Sørlandet og Østlandet.
5. Korridoren Stavanger–Kristiansand–Oslo er en viktig nærings- og godskorridor. Ambisjonsnivået for godstransport på jernbane skal være høyt av hensyn til klima, kapasitet og veisikkerhet, og gods som kan gå på bane, bør overføres til jernbane. Korridoren er også sentral for forsyningsikkerhet og beredskap gjennom tilknytning til havnene i Kristiansand, Brevik og Larvik.
6. For å øke kapasiteten for gods- og persontransport på jernbane må effektpakken med tiltak for flere og lengre tog i korridoren prioriteres i neste NTP.

## **Vedlegg**

Godsstrategi-til-NTP2029-2040

Fjerntogstrategi - Jernbanen 2050

## Saksopplysninger

Jernbanedirektoratet har utarbeidet en fjerntogstrategi og en godsstrategi som del av kunnskapsgrunnlaget til Nasjonal transportplan (NTP) 2029–2040. Fjerntogenes rolle er vurdert på nasjonale og internasjonale strekninger, med særlig vekt på endepunktmarkeder, konkurranse med flyreiser og hvordan lange reiser kan videreutvikles for å bidra til måloppnåelse innen klima og omstilling til et lavutslippssamfunn. Strategiene belyser samtidig jernbanens rolle i transportsystemet i et langsiktig perspektiv, herunder betydningen av kapasitet, regularitet, klimaomstilling og samfunnssikkerhet.

I gjeldende NTP (2025–2036) ble det bestilt flere sentrale utredninger for å utvikle jernbanen strategisk fram mot 2050, som forberedelse til neste NTP for perioden 2029–2040.

**Fjerntogstrategien** er utarbeidet på grunnlag av omfattende arbeid og analyser, med utgangspunkt i at togtilbudet skal bidra til å nå Norges klimamål for 2035 og 2050. Det er vurdert ulike tiltak og virkemidler for å forbedre fjerntogtilbudet, blant annet ny teknologi og nytt togmateriell, billett- og prisløsninger, økt komfort, nye ruteplaner, internasjonalt samarbeid og infrastrukturtiltak som gir kortere reisetid og økt kapasitet. Virkemidlene kan kombineres i tre ambisjonsnivåer:

- **Ambisjonsnivå 1** tar sikte på et pålitelig og kundeorientert fjerntogtilbud på kort sikt, innenfor begrensede investeringsrammer. Fokus er på bedre billettløsninger, sømløse reiser og økt komfort.
- **Ambisjonsnivå 2** har som mål å gjøre fjerntoget relevant for flere kundegrupper. Tiltakene vurderer hvordan tog i større grad kan konkurrere med fly, særlig i endepunktmarkedet og for tjenestereiser.
- **Ambisjonsnivå 3** viser hva som kreves for at tog skal bli et foretrukket reisemiddel, definert ved at over halvparten av markedet velger tog. Ambisjonsnivået er analysert for utvalgte strekninger og representerer en langsiktig utvikling.

Agder berøres særlig gjennom Sørlandsbanen og korridoren Stavanger–Kristiansand–Oslo, som er en sentral akse for både person- og godstransport. Sørlandsbanen har en sentral funksjon for persontransporten som indre stamlinje i landsdelen, og er et viktig virkemiddel for å nå målene i Regional plan for mobilitet 2023-2033 om økt bruk av kollektivtransport og mer bærekraftige reisevalg.

Dagens situasjon med dårlig driftsstabilitet, innstilte avganger og lav punktlighet svekker tilbudets pålitelighet og konkurranseevne. Det framgår at strekningen i dag har lang reisetid, og at konkurranse med både fly og vei innebærer at det kreves relativt mange tiltak og virkemidler for å oppnå effekt. Ambisjonsnivå 1 anbefales, med mindre forbedringer i tilbudet, blant annet nytt togmateriell. For ambisjonsnivå 2 er infrastrukturtiltak på strekningen Oslo–Stavanger anslått til 47 mrd. kroner. I tillegg er det estimert 70,3 mrd. kroner for en enkeltsporet Grenlandsbane og kryssingsspor.

I **godsutredningen** er det i hovedsak forbedringer innen markedssegmentet for kombitog som er analysert. Dette omfatter blant annet containere, vekselflak eller semitrailere som kan overføres mellom ulike transportformer. Kombitog utgjør den største delen av jernbanetransporten målt i transportarbeid, og det er også her den største veksten forventes.

I godsstrategien i NTP 2022–2033 ble det analysert en tiltakspakke for økt tog lengde og kapasitet i korridoren, men pakken ble ikke prioritert. Begrunnelsen var en kombinasjon av høyt investeringsbehov og lav forventet effekt.

Det er definert tre ambisjonsnivåer for utviklingen utover tiltak i gjeldende NTP. Videre er det lagt fram ulike strategiske ambisjonsnivåer med forskjellig nivå av etterspørsel i 2050, omtalt som tiltaksalternativ 0, 1 og 2, med henholdsvis lav, høyere og høyest etterspørsel. Investeringsbehovene er anslått til 1,3 mrd. kroner for nivå 0, 1,9 mrd. kroner for nivå 1 og 9 mrd. kroner for nivå 2. Hoveddelen av kostnadene i nivå 2 knytter seg til etablering av dobbeltspor mellom Ganddal og Nærbø på Jærbanen. Etterspørselen etter godstransport er fortsatt høy i et langsiktig perspektiv. Strategien anbefaler derfor å utrede en tiltakspakke med kapasitetsøkende tiltak som legger til rette fo/r flere og lengre tog i korridoren.

Begge strategiene er for tiden ute på høring, og saken gjelder Agder fylkeskommunes høringsinnspill. Ordinær høringsfrist er 15. juni, men fylkeskommunen har fått innvilget utsatt frist til 20. juni.

## **Vurderinger**

Agder er positiv til at det er gjennomført helhetlige utredninger om jernbanens framtidige rolle. Samtidig er det viktig å understreke at strategiene utgjør faglige kunnskapsgrunnlag, og ikke beslutninger. Endelige prioriteringer må fastsettes gjennom NTP, med reell politisk og regional medvirkning.

Strategiene for fjerntog og gods bygger på flere premisser. Blant annet legges det hovedsakelig vekt på overgang fra fly til tog, mens potensialet for overgang fra buss og bil til tog i liten grad er vurdert, til tross for et langt tidsperspektiv frem mot 2050. For Sørlandsbanen undervurderes underveis- og delmarkeder, og trafikkgrunnlaget beskrives hovedsakelig som fritidsreiser (84 prosent), med lav andel arbeidsreiser. Samtidig anbefaler fjerntogstrategien nytt togmateriell med krengeteknologi for svingete strekninger, selv om fjerntogmateriellet som nå er bestilt av Norske Tog AS ikke har slik teknologi. En oppdatert status for materiellsituasjonen bør derfor inngå i strategiens faktagrunnlag.

Det er opplyst i arbeidet at Grenlandsbanen, som er sammenkoblingen mellom Sørlandsbanen og Vestfoldbanen mellom Porsgrunn og Skorstøl i Agder, bygger på en konseptvalgutredning (KVU) fra januar 2017 og en kvalitetssikringsrapport (KS1) fra mai 2017. Disse er snart ti år gamle og vurderes derfor ikke som tilstrekkelig oppdaterte. Agder fylkeskommune mener likevel at både KVU-en og KS1 bør inngå som del av beslutningsgrunnlaget, inntil oppdatert utredningsmateriale foreligger.

Agder mener at sammenkoblingen av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen via Grenlandsbanen må videreføres som en langsiktig ambisjon. En slik forbindelse vil styrke

sammenhengen i det nasjonale jernbanenettet og gi bedre forutsetninger for både person- og godstransport mellom Sør-Vestlandet, Sørlandet og Østlandet.

For Agder er det særlig viktig å løfte betydningen av korridoren Stavanger–Kristiansand–Oslo. Korridoren har høy næringsaktivitet og betydelige godsmengder, og jernbanen har et stort potensial for å bidra til klimavennlige transportløsninger, avlastning av veinettet og økt forsyningssikkerhet. Tilknytningen til viktige havner i Kristiansand, Brevik og Larvik understøtter dette.

I flere av tiltaksalternativene er etterspørselsveksten høy og overstiger kapasiteten på strekningen. Godsstrategien peker derfor på behovet for en samlet effektpakke med kapasitetsøkende tiltak i korridoren Oslo–Kristiansand–Stavanger, for å muliggjøre flere og lengre godstog. Dette vurderes som et viktig grep som bør prioriteres i neste NTP. Samtidig understrekes behovet for konkrete og trinnvise tiltak.

Det anbefales å utrede en helhetlig effektpakke med kapasitetsøkende tiltak som legger til rette for økt togkapasitet i korridoren. Agder fylkeskommune mener at videre utredning bør omfatte flere og lengre kryssingsspor, oppgradering av sporveksler samt utbedring av svingete kurvatur på jernbanen, for å bidra til økt kapasitet og bedre framkommelighet.

## **Regionplan for mobilitet 2023-2033**

Regional plan for mobilitet 2023-2033 legger vekt på å styrke togets funksjon som indre stamlinje i kollektivtransporten. Sørlandsbanen er av nasjonal betydning for både gods- og persontransport, og er for mange i Agder det viktigste – og i enkelte områder eneste – kollektive transporttilbudet for arbeid og utdanning.

Økt godstransport på bane bidrar til måloppnåelse innen klima og miljø, reduserer belastningen på veinettet og styrker trafikksikkerheten. Samtidig vil bedre jernbanekapasitet og økt pålitelighet styrke beredskap og forsyningssikkerhet, som også regionalt er blitt stadig viktigere hensyn

## **Økonomiske konsekvenser**

Saken gjelder et høringsinnspill og politiske prioriteringer, og har ingen direkte økonomiske konsekvenser for Agder fylkeskommune. Eventuelle investeringer og tiltak vil bli vurdert og finansiert gjennom statlige prioriteringer i NTP.

## **Konklusjon**

Agder støtter arbeidet med fjerntogstrategien og godsstrategien som viktige kunnskapsgrunnlag for videre utvikling av jernbanen. Samtidig er det avgjørende at strategiene ikke er førende for politiske valg, og at regionale prioriteringer ivaretas gjennom behandlingen av NTP.

Agder vektlegger særlig behovet for en høy ambisjon for gods på bane i korridoren Stavanger–Kristiansand–Oslo, videreføring av Grenlandsbanen som langsiktig ambisjon, samt prioritering av en effektpakke med kapasitetsøkende tiltak i neste NTP.

Kristiansand, 11.05.2026

Tine Sundtoft  
fylkeskommunedirektør

Inger Ann Fidjestøl  
konst. fylkesdirektør