



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets President

Karl Johansgate 22
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

23/2124-

27. oktober 2023

Spørsmål nr 163 til skriftlig besvarelse fra stortingsrepresentant Tobias Drevland Lund til samferdselsminister Jon-Ivar Nygård

Spørsmål:

Jeg tillater meg å stille følgende spørsmål til skriftlig besvarelse til samferdselsministeren:
Vil statsråden foreta seg noe for å hindre kutt i antall avganger på Sørlandsbanen?

Svar:

Jernbanesektoren arbeider hardt for å øke punktligheten slik at alle reisende skal kunne stole på at toget kommer og går når det skal. Sammen har Bane NOR, togselskapene og Jernbanedirektoratet laget en omfattende plan med formål å bedre stabiliteten i driften. Tiltakene i planen er fordelt på flere fylker og strekninger hvor punktligheten i dag ikke er god nok.

Jernbanen er et komplekst system med mange avhengigheter, og små endringer kan potensielt gi store konsekvenser. Eksempelvis vil det å spare inn tiden det tar å stoppe på enkelte mindre stasjoner kunne ha uventet stor positiv effekt langt utover den linjen stoppene ligger på. Sørlandsbanen er i hovedsak enkeltspor der togene kun kan passere hverandre på enkelte stasjoner. Dagens ruteplan for Sørtoget er derfor svært sårbar selv ved mindre forsinkelser. Forsinkelsene for Sørtoget kan lett forplante seg til øvrig togtrafikk siden ankomsten til Egersund og Drammen må passe inn i den tette togtrafikken inn mot hhv. Stavanger og Oslo. I arbeidet med å bedre punktligheten og driftsstabiliteten på jernbanen er det derfor viktig at alle tiltak vurderes, også stoppstruktur. Bane NOR og øvrige jernbaneaktører vil fortsette det viktige arbeidet med å analysere og identifisere alle potensielle punktlighetsforbedrende tiltak og komme med oppdaterte anbefalinger for å bedre reisehverdagen for de reisende og godskundene.

Jernbanedirektoratet opplyser om at de i sin trafikkavtale med Go-Ahead Norge har definert minimumskrav til stoppmønster for fjerntogene på Sørlandsbanen (Sørtoget). Trafikkavtalen forutsetter at alle avganger skal stoppe ved Nordagutu, mens færre avganger kan ha togstopp for stasjonene Lunde og Neslandsvatn i Telemark. De tre nevnte stasjonene i Agder (Vegårdshei, Gjerstad og Audnedal) har heller ikke krav om at togene skal stoppe for alle avganger.

Stasjon	Antall avganger per dag i grunnrute begge veier, inkl. nattog		
	Minimumskrav i avtale*	Dagens stoppmønster	Stoppmønster fra 10.12.23
Nordagutu	15	15	12
Lunde	12	13	11
Neslandsvatn	15	16	14
Vegårshei	15	16	14
Gjerstad	15	15	14
Audnedal	16	16	15

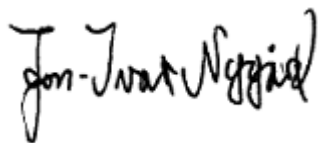
*Viser til rutetabell fra 2019

Endringer sammenlignet med ruteplanen i 2019 skal skje i dialog med berørt fylkeskommuner og godkjennes av Jernbanedirektoratet. Det må gis unntak fra minimumskravet dersom Bane NOR ikke finner det mulig å tildele søkt kapasitet i kapasitetsfordelingsprosessen. Go-Ahead Norge søkte om en videreføring av dagens rutetilbud i 2024. Etter at Bane NOR sammenstilte alle søknader om kapasitet på Sørlandsbanen, så Bane NOR seg nødt til å gjøre enkelte endringer i stoppmønster for å oppnå en akseptabel punktlighet for fjerntogene. I 2021 og 2022 var punktligheten for Sørtoget på 73 prosent, vesentlig under målet på 90 prosent. I samordningsprosessen mellom Go-Ahead Norge og Bane NOR i august, ble det konkludert med en løsning som gir økt punktlighet med færrest mulige negative konsekvenser. Ruteplanen ble deretter omforent med Jernbanedirektoratet og fastlagt i september – med virkning fra og med søndag 10. desember. Deretter sendte Jernbanedirektoratet informasjon om endringene til berørte fylkeskommuner.

De fleste av togstoppene som berøres har færre enn tre reisende per dag som benytter den enkelte stasjon og den aktuelle avgangen, og noen har én reisende i gjennomsnitt. Endring i ettermiddagsavgangen fra Oslo til Stavanger som ikke lenger vil stoppe på Nordagutu får størst konsekvens. Endringen berører i gjennomsnitt 4,5 reisende per avgang. Til sammenligning vil en bedret punktlighet forbedre reisehverdagen for svært mange flere reisende på sørlandsbanen.

Jernbanedirektoratet vil, sammen med Bane NOR, evaluere dette tiltaket i 2024 for å få innsikt i effekten på punktligheten ved å sløyfe togstopp. Færre stopp gir bedre robusthet i ruteplanen, og på strekninger med lang avstand mellom kryssingspunkter (som på Sørlandsbanen), forventes økt robusthet i ruteplanen å gi en god effekt på driftsstabiliteten, og dermed et bedre tilbud til mange reisende på Sørlandsbanen. Jeg vil følge denne prosessen nøye. Jeg vil også vurdere hvordan fylkeskommunene kan involveres bedre når det er nødvendig å gjøre endringer i rutemodellen av hensyn til kapasiteten i nettet.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård