



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Stortinget
Postboks 1700 Sentrum
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
25/5751-

Dato
22. desember 2025

Dokument 8:62 S (2024-2025) om et forutsigbart togtilbud i Oslo-området

Jeg viser til brev fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité datert 08. desember 2025, og representantforslag 8:62 S (2025-2026) fra stortingsrepresentantene Abid Raja og Guri Melby, om et forutsigbart togtilbud i Oslo-området.

I forslaget fremmes følgende forslag:

- Stortinget ber regjeringen sikre at det statlig eide Bane NOR følger målene i byvekstavtalene staten har inngått med de største byområdene, og sikrer at store endringer i rutetilbudet skjer i dialog og forståelse med berørte kommuner og reisende, herunder tilbudet på Svingen stasjon i Lillestrøm kommune.

For at de reisende og næringslivet skal velge toget, er det viktig at de kan stole på at det kommer og går til avtalt tid. I Norge har vi et mål om at ni av ti tog skal være i rute. Dette klarer vi dessverre ikke i dag, og det er derfor viktig at vi jobber målrettet i hele jernbanesektoren for å øke punktligheten. Dette innebærer blant annet satsingen på vedlikehold og fornying av infrastrukturen, og innfasing av nytt togmateriell. Bane NOR og øvrige jernbaneaktører har de siste årene intensivert det viktige arbeidet med å analysere og identifisere store potensielle punktlighetsforbedrende tiltak.

Bane NOR gjør endringene i ruteplanen for å bedre punktligheten og gjøre togtilbudet bedre for svært mange reisende. Bane NOR har gjort beregninger som viser at ved å redusere antall togstopp ved Svingen stasjon, vil det gi betydelige forbedringer i punktligheten både for denne linjen, og andre linjer inn mot og gjennom Oslo.

Bane NOR har som infrastrukturforvalter ansvaret for årlig å tildele infrastrukturkapasitet på det norske jernbanenettet. Samferdselsdepartementet har ikke myndighet til å overprøve infrastrukturforvalters tildeling av ruteleier. Bane NORs ansvar for tildeling av

infrastrukturkapasitet følger av jernbaneforskriften. Det er egne bestemmelser om infrastrukturforvalters uavhengighet. Verken jernbaneforetak eller andre skal, direkte eller indirekte, kunne utøve avgjørende innflytelse på infrastrukturforvalters beslutninger i forbindelse med ivaretagelsen av de grunnleggende funksjonene, herunder fordeling av infrastrukturkapasitet. Dette følger av jernbaneforskriften § 3-4.

Sløyfing av enkelte togstopp er noen ganger nødvendig for å bidra til at togene kan gå i rute, og at det ikke oppstår forsinkelser som sprer seg til andre tog. Reisende fra Svingen stasjon vil dessverre få et redusert tilbud, men det vil fortsatt være to stopp i rushtid om morgenen og to om ettermiddagen. Stasjonen er en del av linje R14 (Asker-Kongsvinger), som er en linje med betydelige forsinkelser. Punktligheten i 2024 var på 79,4 prosent, noe som er langt under målet for alle persontog på 90 prosent. I tillegg til at de reisende på R14 opplever utfordringer med punktligheten, er det slik at forsinkelser fra R14-togene gir følgeforsinkelser for øvrig toggang.

Ifølge Jernbanedirektoratet var det hittil i år (per 11. desember 2025) om lag 88 000 av- og påstigninger ved Svingen stasjon (alle dager). Til sammenligning var det om lag 7,6 millioner av- og påstigninger på linje R14 som helhet. Dette sier noe om forholdet mellom de som berøres negativt og positivt (*antall av- og påstigninger på Svingen stasjon utgjør dermed 1,2 prosent av alle av- og påstigninger på linje R14*). Med tanke på hvor viktig punktlighet er for de reisende, vil tiltak som bidrar til å øke punktligheten for de store reisestrømmene også bidra til at flere velger å droppe bilen og heller reise klimavennlig med tog – selv om det dessverre betyr et dårligere togtilbud for de som mister sin avgang.

Det er Bane NOR som planlegger og beslutter togrutene hvert år. Jernbaneforskriften regulerer hvordan ruteplanprosessen skal foregå: Togselskapene har frist i april måned med å bestille kapasitet for ruteendringen i desember samme år. I trafikkavtalen mellom Jernbanedirektoratet og togselskapene er det krav om involvering av fylkeskommunen dersom togselskapet planlegger endringer i rutetilbudet, og eventuelle endringer skal godkjennes av Jernbanedirektoratet. Endringene i stoppmønster som trer i kraft fra 14. desember i år er imidlertid initiert og besluttet av Bane NOR som følge av manglende infrastrukturkapasitet.

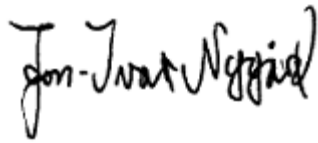
Bane NOR samordner innkomne søknader, og sender sitt høringsforslag med tentativ ruteplan til søkerne i begynnelsen av juli måned, og med høringsfrist ca. en måned senere. Eventuelle gjenstående rutekonflikter løses fortrinnsvis gjennom samordningsmøter i august/september, eller ved å følge prioriteringsreglene i jernbaneforskriften dersom det ikke oppnås enighet. Endelig fastsettelse av ruteplanen skjer i slutten av september. Jernbanedirektoratet orienterer fylkeskommunene så snart beslutningen er fattet.

Jeg er enig med representantene om at endringer i rutetilbudet i størst mulig grad bør skje i dialog og forståelse med berørte kunder og kommuner. Jernbanedirektoratet og Bane NOR har nå evaluert ruteplanprosessen, og blitt enige om å justere denne for å gi

fylkeskommunen, som er ansvarlig for øvrig kollektivtrafikk, større forutsigbarhet og lengre tid til å forberede eventuell alternativ transport. Dette innebærer at Jernbanedirektoratet blir innkalt til et formelt dialogmøte med Bane NOR i forkant av at ruteplanforslaget sendes på høring, og at direktoratet informerer fylkeskommunene om eventuelle endringer i forslaget før høringsperioden, det vil si i begynnelsen av juli.

Jernbanedirektoratet og Bane NOR vil også evaluere effekten av endringene i stoppmønster fra og justere eller revurdere dersom det viser seg at de ikke har forventet effekt.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive, flowing style.

Jon-Ivar Nygård