



STORTINGET

Innst. 105 S

(2025–2026)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:62 S (2025–2026)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Abid Raja og Guri Melby om et forutsigbart togtilbud i Oslo-området

Til Stortinget

Innledning

I dokumentet 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.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

Komiteens behandling

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård har uttalt seg til forslaget i brev av 22. desember 2025. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen. Det ble åpnet for skriftlige innspill. De mottatte innspillene er sammen med sakens dokumenter tilgjengeliggjort på sakens side på stortinget.no.

Sakens dokumenter er tilgjengelige på sakssiden på stortinget.no.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Fremskrittspartiet, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen, lederen Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen og Frank Edvard Sve, fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Kamzy Gunaratnam, Tom Einar Karlsen og Anniken Refseth, fra Høyre, Trond Helleland og Anne Kristine Linnestad, fra Senterpartiet, Geir Inge Lien, fra Rødt, Remi Sølvberg, og fra Miljøpartiet De Grønne, Oda Indgaard, viser til representantforslag fra representanter fra Venstre om et forutsigbart togtilbud i Oslo-området.

Komiteen viser til at forslagsstillerne mener at togtilbudet i og rundt Oslo er avgjørende for et velfungerende kollektivtilbud og for det sammenhengende bo- og arbeidsmarkedet i regionen.

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

Komiteen viser samtidig til statsrådets svarbrev og de skriftlige høringsinnspillene som har kommet i behandlingen av saken.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Senterpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen instruere Bane NOR vedrørende rutetilbudet ved Svingen stasjon slik at tilbudet til de togreisende kommer opp på samme nivå som før ruteendringen som ble gjennomført i desember 2025.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at Bane NORs nye praksis med å rasere rutetilbudet ved stasjoner i Oslo-området er uholdbar og svekker togets konkurransekraft som daglig transportmiddel. Situasjonen for Svingen stasjon i Akershus er et eksempel på dette og gjør at færre får mulighet til å benytte toget til daglig transport.

Disse medlemmer mener det er bra at folk kan velge mellom flere transportmidler, og er motstandere av nullvekstmålet for biltrafikk. Folk må selv få velge transportmiddel med utgangspunkt i egen hverdag i både by og bygd. Disse medlemmer mener at myndighetens prioriterte oppgave i bytransporten ikke skal være å gjøre reisehverdagen vanskeligere for bilistene, men heller gjøre reisehverdagen enklere for både bilister og kollektivreisende. Regjeringen velger å gjøre det motsatte når stasjonstilbudet kuttes, for mange reisende blir toget mindre relevant. Toget har allerede mistet mye troverdighet med lav punktlighet og mange driftsavbrudd. Det er imidlertid ikke stasjonene som er jernbanens problem, det er gammel infrastruktur og et elendig vedlikehold som er bakgrunnen for dette.

Disse medlemmer viser til at med Arbeiderparti-regjeringens budsjett for 2026 vil vedlikeholdsettersepet fortsette å øke kraftig for 2026. Med dette som bakgrunn vil det kunne gå fra vondt til verre for jernbanen. Disse medlemmer forventer at regjeringen nå endrer prioritering og ressursbruk fra å redusere i stasjonskapasitet og til heller å redusere vedlikeholdsetterselep.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener at større endringer i rutetilbudet må drøftes med lokalbefolkning, kommuner og fylkeskommuner, og at pendlere og lokalt næringsliv må høres.

Disse medlemmer viser til at Samferdselsdepartementet har, innenfor rammer fastsatt av Stortinget i lover og andre vedtak, hovedansvaret for å sette de langsiktige målene og den strategiske retningen, samt fastsette rammevilkår og overordnede forskrifter. Statsforetaket Bane NOR er infrastrukturforvalter for det nasjonale jernbanenettet og har dermed det faglige ansvaret for drift, trafikkstyring og ruteplanlegging. Disse medlemmer mener denne rollefordelingen er viktig og nødvendig for å opprettholde en effektiv og sikker ruteplanlegging på jernbanen.

Disse medlemmer viser til Jernbanedirektoratets rapportering på tiltaksplan for driftsstabilitet og kundeopplevelse ved avvik som ble presentert

10. oktober 2025 og som tar for seg utviklingen innen punktlighet og regularitet. Rapporten viser at vi har et stykke igjen for å nå målene om bedre driftsstabilitet, til tross for at dette har vært en prioritert oppgave hos alle aktørene i jernbanesektoren i 2025. Disse medlemmer støtter en helhetlig og koordinert innsats for å styrke punktlighet og regularitet på jernbanen. Disse medlemmer peker på at om flere skal velge toget, er det viktig at reisende kan stole på at det kommer og går til avtalt tid. Målet om at ni av ti tog skal være i rute, blir vanskelig å nå om det ikke jobbes målrettet i hele jernbanesektoren med tiltak for å bedre punktligheten.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Miljøpartiet De Grønne støtter Akershus fylkeskommunes frustrasjon over manglende involvering i arbeidet med ny ruteplan for togene som trafikkerer Akershus.

Disse medlemmer påpeker at det også er flere andre kommuner og fylkeskommuner som i lignende saker har opplevd dårlig eller manglende involvering i arbeidet med nye ruteplaner.

Disse medlemmer påpeker at Akershus med sine 740 000 innbyggere er Norges mest folkerike fylke. Gjennom Ruter AS, og sammen med Oslo kommune, har de ansvaret for nærmere 60 pst. av alle kollektivreiser i Norge.

Samarbeidet mellom stat (tog) og fylke (lokal kollektivtransport) har vært en god løsning for begge parter, og ikke minst for innbyggerne og de kollektivreisende. Samarbeidet beskrives av Akershus fylkeskommune som selve ryggraden i kollektivsystemet.

Disse medlemmer viser til at Akershus hatt en befolkningsvekst på 43 pst. siden 2007. På tross av dette har biltrafikken i hovedstadsregionen nærmest holdt seg uendret. Samtidig har antallet passasjerer med kollektivtrafikk i Akershus økt med 99 pst. Matestrategien er en viktig del av dette. Konsekvensen er at veksten i biltrafikken i hovedstadsregionen har holdt seg lav, slik at innbyggerne ikke bruker særlig mer tid i bilkø i dag enn man gjorde for 20 år siden.

Disse medlemmer påpeker at Bane NOR er forpliktet til å følge målene i byvekstavtalene staten har inngått med de største byområdene.

Disse medlemmer påpeker at Akershus fylkeskommune, Lillestrøm kommune og staten er forpliktet til å nå nullvekstmålet, noe som innebærer at de må jobbe for å nå dette målet i fellesskap. Nullvekstmålet legger til rette for at flere av innbyggerne kan planlegge for et liv med minimal bilbruk, noe som krever statlig forutsigbarhet. Jernbanen er en svært viktig del av arbeidet som lokale myndigheter legger ned for å møte nasjonale og lokale forventninger.

Disse medlemmer forutsetter derfor en tett dialog mellom kommunen, fylkeskommunen, trans-

portselskapene og jernbanemyndighetene for et godt, forutsigbart kollektivtilbud i hele hovedstadsregionen.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Miljøpartiet De Grønne har forståelse for Bane NORs ønske om å bedre punktlighet og regularitet i togtilbudet. I storbyområder er tog avgjørende for å sikre framkommelighet, også for de som er avhengige av bil. Øvrig kollektivtransport bygger opp under togtilbudet og samarbeider heller enn å konkurrere om reisende for å sikre innbyggerne et best mulig kollektivtilbud.

Kommunene rundt storbyene er pålagt å sentrere boligutvikling og arbeidsplasser i hovedsak rundt de store kollektivknutepunktene, men også langs kollektivakser som toglinjene representerer. Til gjengjeld skulle togtilbudet styrkes og bidra til at nullvekstmålet i privatbilisme nås.

Disse medlemmer understreker at Bane NOR ikke kan planlegge å nå punktlighetsmålet ved å redusere togtilbudet og antallet reisende. I 2025 var punktligheten på 87,6 pst., altså kun 2,4 pst. under målet.

Komiteens medlemmer fra Rødt og Miljøpartiet De Grønne viser til at reell medvirkning fra berørte lokalsamfunn er en grunnleggende forutsetning for legitime og treffsikre transportpolitiske beslutninger. Disse medlemmer mener at hensynet til punktlighet og marginale tidsbesparelser ikke kan gå foran behovet for at tog faktisk stopper der folk bor. Når stoppmønster svekkes eller fjernes, undergraves både

kollektivtilbudet, distriktshensyn og nasjonale mål om redusert bilbruk. Disse medlemmer understreker at effektivitet i jernbanen ikke må måles ensidig i minutter spart, men også i tilgjengelighet, brukervennlighet og samfunnsmessige konsekvenser for berørte innbyggere.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at det er mange av stoppestedene langs Kongsvingerbanen som kun tilbyr 10 pst. av avgangene, og ingen motstrøms. Svingen stasjon er den siste ut. Banen er over 160 år, og i sin klokskap i 1862 sikret man at toget stoppet på begge sider av Glomma.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Fremskrittspartiet, Senterpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til dokumentet og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Stortinget ber regjeringen instruere Bane NOR vedrørende rutetilbudet ved Svingen stasjon slik at tilbudet til de togreisende kommer opp på samme nivå som før ruteendringen som ble gjennomført i desember 2025.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 3. februar 2026

Bård Hoksrud

leder

Anne Kristine Linnestad

ordfører



**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.

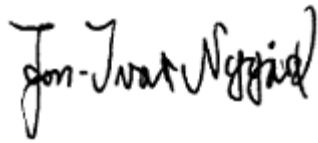
Bane NOR samordner innkomne søknader, og sender sitt høringsforslag med tentativ ruteplan til søkerne i begynnelsen av juli måned, og med høringsfrist ca. en måned senere. Eventuelle gjenstående rutekonflikter løses fortrinnsvis gjennom samordningsmøter i august/september, eller ved å følge prioriteringsreglene 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

