



## STORTINGET

# Innst. 358 S

(2025–2026)

Innstilling til Stortinget  
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:282 S (2025–2026)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Guri Melby, Abid Raja og Grunde Almeland om bedre togtilbud og gjenåpning av togstrekninger på Østlandet

Til Stortinget

## Innledning

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- Stortinget ber regjeringen prioritere aktuelle investeringer og utvidelse av togtilbudet på Hovedbanen, inkludert å gjøre en ny vurdering av gjenåpning av strekningen Eidsvoll–Dal for persontrafikk.
- Stortinget ber regjeringen utrede gjenåpning av togstrekningen mellom Hokksund og Roa for persontransport, på bakgrunn av mulighetsstudien Togring Viken Vest.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

## Komiteens behandling

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård har uttalt seg til forslaget i brev av 5. mai 2026. 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.

## 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 om bedre togtilbud og gjenåpning av togstrekninger på Østlandet.

Komiteen viser til at det i forslaget fremstår som nødvendig å gjenåpne to togstrekninger der det bor folk, slik at tusenvis av mennesker slipper å ta bilen til jobb.

Komiteen viser til at forslagsstillerne påpeker at det er gjort flere store investeringer for å få en bedre pendlervei inn mot Oslo, men at Øvre Romerike ikke har fått et bedre togtilbud. I forslaget pekes det på et behov for å gjenåpne strekningen mellom Hokksund og Roa for persontogtrafikk, på bakgrunn av mulighetsstudien Togring Viken Vest.

Komiteen viser til at statsråden deler vurderingen av at togtilbudet på Hovedbanen nord er en viktig del av transportsystemet på Øvre Romerike for å møte lokale behov, men at utfordringene i hovedsak er knytta til rushtiden. Statsråden viser til at konseptvalgutredningen for Hovedbanen nord peker på at Hovedbanen en kritisk godskorridor nordover.

Komiteen viser til at statsråden legger vekt på Jernbanedirektoratets faglige vurderinger av forslaget

om gjenåpningen av strekningen mellom Hokksund og Roa. Disse baseres på mulighetsstudien «Togtilbud Hokksund–Roa» som ble laget av Norconsult, på oppdrag fra Ringeriksregionen og Hadelandsregionen interkommunale politiske råd i januar 2024.

Komiteen viser til at det er kommet inn to høringsspill i saken.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Senterpartiet, mener at etablert jernbaneinfrastruktur skal brukes og ivaretas best mulig for å bidra til et effektivt transportsystem for både personer og gods.

Flertallet viser til at Hovedbanen på strekningen Eidsvoll–Dal har vært stengt for persontrafikk siden 2004.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Rødt ser positivt på at flere ønsker å kjøre med tog i Norge. Det er positivt for miljøet, og for hverdagsreisene våre er det også helt avgjørende for å frakte folk inn og ut av de store byene våre.

Disse medlemmer mener det må legges til rette for at flere skal kunne reise med tog i hverdagen sin. Disse medlemmer viser til at den norske jernbanen står overfor flere utfordringer i tiden fremover, der manglende vedlikehold og fornying er årsaken til store deler av forsinkelsene.

Disse medlemmer mener det fremover er viktigere å prioritere drift, vedlikehold og fornying, fremfor store nye jernbaneprosjekter. Disse medlemmer mener derfor at forslagene heller bør vurderes i forbindelse med behandling av neste Nasjonal transportplan.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Rødt viser til statsrådets svar og de faglige vurderinger som er innhentet fra Jernbanedirektoratet.

Disse medlemmer viser til forslaget om gjenåpningen av strekningen Eidsvoll–Dal. Behovet er vurdert til at det stort sett gjelder rushtidsperiodene. Forslaget gir høye investeringskostnader til blant annet flere kryssningsspor og tilstrekkelig vendekapasitet, systembegrensninger som vil kreve ytterligere investeringer. Disse medlemmer viser til svakt trafikkgrunnlag og manglende anbefaling i tidligere utredninger da bane-strekningen ble stengt. Videre vises det til at dagens kapasitetsproblemer ligger i Oslo-kjernen, og at dette forslaget om gjenåpning blir negativt påvirket av flere avganger inn mot Oslo. Det vil kunne føre til forsinkelser for flere tog da linjen ikke kan isoleres, og dette påvirker igjen punktligheten.

Disse medlemmer vil at jernbanen i Norge skal være et godt tilbud, som er punktlig, og et tilbud folk har tillit til. Disse medlemmer er av den oppfatning at tiltak som fører til store forsinkelser og dårligere punkt-

lighet, er med på å skape mindre tillit til toget. Disse medlemmer mener derfor at det er viktig å få på plass en god infrastruktur og nytt materiell før man åpner opp allerede godt vurderte jernbanestrekninger som ikke har kundegrunnlag. Det vil være å prioritere i feil rekkefølge.

Disse medlemmer viser til forslag om å utrede togtilbudet Hokksund–Roa og støtter seg på statsrådets svar som viser til resultatet i mulighetsstudien «Togtilbud Hokksund–Roa». Funnene i rapporten viser at det er svak etterspørsel, at det er kapasitetsbindinger på enkeltspor, og at det vil bli krevende på Alnabru for godstogene. Dette vil blant annet føre til store investerings-spørsmål som oppgraderinger av enkeltstasjoner og kreve mer materiell.

Disse medlemmer støtter statsrådets svar fullt ut:

«Etter direktoratets vurdering er hovedargumentene mot å etablere et nytt togtilbud som foreslått et lavt passasjergrunnlag, høye kostnader og begrenset klimagevinst. Norconsult konkluderer selv med at de samlede effektene av et nytt togtilbud på strekningen Hokksund–Roa trolig vil være av begrenset omfang, noe direktoratet støtter.»

Disse medlemmer vurderer derfor på lik linje med statsråden at det dermed ikke er behov for nye utredningsoppdrag knyttet til gjenåpning av togstrekningen mellom Hokksund og Roa for persontransport.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at på bakgrunn av at både befolkning og næringsvirksomhet har økt solid både lokalt og regionalt, er det av kapasitetsgrunner fornuftig å åpne delstrekninger for persontrafikk på ny.

Disse medlemmer viser til at det fra Hovedbanen ved Hauer seter er et etablert sidespor inn mot næringsområdet ved Oslo lufthavn Gardermoen. Disse medlemmer mener det er god grunn til å bruke denne kapasiteten som med nødvendige oppgraderinger kan åpnes for godstransport.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre at det på strekningen Eidsvoll–Dal på Hovedbanen R13, som er Norges eldste jernbanestrekning, åpnes for persontrafikk.»

«Stortinget ber regjeringen sikre at sidesporet fra Hovedbanen ved Hauer seter inn til Oslo lufthavn Gardermoen oppgraderes og åpnes for godstransport.»

Disse medlemmer er positive til etablering av persontrafikk mellom Hokksund og Roa som en del av et styrket regionalt togtilbud. Disse medlemmer mener gjenbruk og videreutvikling av eksisterende jernbaneinfrastruktur, herunder skinnegang og stasjoner, kan være bra både for regional utvikling og for å

styrke kollektivtilbudet over tid. Disse medlemmer mener at spørsmålet om etablering av et slikt togtilbud må vurderes som del av de ordinære prioriteringene i arbeidet med nasjonal transportplan og fremtidige jernbaneinvesteringer.

Komiteens medlemmer fra Høyre anerkjenner at både befolkning og næringsvirksomhet har økt i regionen, og at det er grunnlag for å vurdere å øke kapasiteten på Hovedbanen og å vurdere å åpne delstrekninger for persontrafikk på nytt.

Disse medlemmer viser til at det fra Hovedbanen ved Hauer seter er etablert sidespor inn mot næringsområdet ved OSL Gardermoen. Disse medlemmer mener det er god grunn til å vurdere å bruke dette sidesporet til godstrafikk dersom sporet bli oppgradert.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen vurdere å åpne strekningen Eidsvoll–Dal på Hovedbanen R13 for persontrafikk i forbindelse med behandlingen av neste Nasjonal transportplan.»

«Stortinget ber regjeringen vurdere åpning og oppgradering av sidesporet fra Hovedbanen ved Hauer seter inn til OSL Gardermoen i forbindelse med behandlingen av neste Nasjonal transportplan.»

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne viser til høringsinnspill fra Akershus fylkeskommune hvor det uttrykkes støtte til å utrede gjenåpning av de foreslåtte togstrekningene. Dette medlem viser til at tog er et effektivt og miljøvennlig transportmiddel for både store folkemengder og gods. Sammenlignet med veitransport medfører tog mindre mikroplast- og kjemikalieforurensning, mindre svevestøv og mindre energibruk. I tillegg er arealbehovet langt mindre sammenlignet med samme kapasitet på vei. På Østlandsområdet har det vært en stor økning i antall togpassasjerer, og toget har vært en avgjørende faktor for å holde biltrafikkveksten nede.

Dette medlem mener på bakgrunn av togets gode kvaliteter at det er gode grunner for å, i tillegg til å bygge nye og forbedrede linjer der det er behov, også gjøre nye vurderinger av gjenåpning av gamle linjer. Samtidig som jernbanen står i en krevende situasjon med stort vedlikeholdsetterslep og store behov for nyinvesteringer, skal jernbanen kunne frakte både flere folk og mer gods og også kunne være et konkurransedyktig alternativ til fly på lengre distanser.

Dette medlem mener det derfor er behov for å se disse strekningene i sammenheng og i første omgang sikre en oppgradering av eksisterende baner som gjør at togene går som de skal. Dette medlem viser til at det etter nytt ruteopplegg fra 2028 vil være flere tog som vil snu i Drammen, som kunne fortsatt videre mot Hokksund–Vikersund. Dette området er tett befolket, men med dårlig kollektivdekning, og en forlengelse av enkelte tog hit kunne gitt et godt kollektivtilbud her. Dette medlem mener det er vesentlig at en slik gjenåpning sees i sammenheng med eventuelt behov for dobbeltspor på jernbanen mellom Drammen og Hokksund og også tilgjengelig togmateriell. Dette medlem forventer at dette blir en del av vurderingen når Nasjonal transportplan skal rulleres.

Dette medlem viser også til Kollektivstudie for Østlandet som peker på at det desidert viktigste grepet man kan ta for å sikre et godt togtilbud i hele landet, er å starte arbeidet med Rikstunnelen snarest. For alle som ønsker et bedre togtilbud langs de skinnene som allerede ligger der, er dette et essensielt grep for å kunne bedre tilbudet. Dette medlem mener derfor at reguleringsarbeidet for Rikstunnelen må starte omgående.

## Forslag fra mindretall

### Forslag fra Fremskrittspartiet:

#### *Forslag 1*

Stortinget ber regjeringen sikre at det på strekningen Eidsvoll–Dal på Hovedbanen R13, som er Norges eldste jernbanestrekning, åpnes for persontrafikk.

#### *Forslag 2*

Stortinget ber regjeringen sikre at sidesporet fra Hovedbanen ved Hauer seter inn til Oslo lufthavn Gardermoen oppgraderes og åpnes for godstransport.

### Forslag fra Høyre:

#### *Forslag 3*

Stortinget ber regjeringen vurdere å åpne strekningen Eidsvoll–Dal på Hovedbanen R13 for persontrafikk i forbindelse med behandlingen av neste Nasjonal transportplan.

#### *Forslag 4*

Stortinget ber regjeringen vurdere åpning og oppgradering av sidesporet fra Hovedbanen ved Hauer seter inn til OSL Gardermoen i forbindelse med behandlingen av neste Nasjonal transportplan.

## Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

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

vedtak:

Dokument 8:282 S (2025–2026) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Guri Melby, Abid Raja og Grunde Almeland om bedre togtilbud og gjenåpning av togstrekninger på Østlandet – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 26. mai 2026

**Bård Hoksrud**

leder

**Anniken Refseth**

ordfører



Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité

Deres ref

Vår ref

Dato

26/1780-

5. mai 2026

## **Svar på Dokument 8:282 S (2025-2026) om bedre togtilbud og gjenåpning av togstrekninger på Østlandet**

Jeg viser til brev av 28. april 2026 med representantforslag dokument 8:282 S (2025 – 2026) om bedre togtilbud og gjenåpning av togstrekninger på Østlandet. Representantene fremmer følgende forslag:

1. Stortinget ber regjeringen prioritere aktuelle investeringer og utvidelse av togtilbudet på Hovedbanen, inkludert å gjøre en ny vurdering av gjenåpning av strekningen Eidsvoll–Dal for persontrafikk.
2. Stortinget ber regjeringen utrede gjenåpning av togstrekningen mellom Hokksund og Roa for persontransport, på bakgrunn av mulighetsstudien Togring Viken Vest.

Nedenfor følger mine vurderingen av representantforslagene.

### **Vurdering av representantforslag nr. 1:**

1. *Stortinget ber regjeringen prioritere aktuelle investeringer og utvidelse av togtilbudet på Hovedbanen, inkludert å gjøre en ny vurdering av gjenåpning av strekningen Eidsvoll–Dal for persontrafikk.*

Jeg har innhentet faglige vurderinger fra Jernbanedirektoratet på forslaget som fremmes. Innledningsvis vil jeg poengetere at jeg deler vurderingen av at togtilbudet på Hovedbanen nord er en viktig del av transportsystemet på Øvre Romerike, og at utviklingen i befolkning og bo- og arbeidsmarkedet tilsier behov for et godt og robust kollektivtransporttilbud. Samtidig vil jeg peke på at Jernbanedirektoratets vurdering er at utfordringene på strekningen i hovedsak er knyttet til rushtidsperiodene.

Dagens regiontogtilbud på Hovedbanen nord består av to tog i timen i grunnrute, samt ett ekstra innsatstog i morgenrushet. Togtilbudet utenfor rush, dvs grunnrutetilbudet, vurderes i hovedsak som tilfredsstillende. Utfordringene oppstår i morgen- og ettermiddagsrushet, der togene tidvis er svært fulle. Dette er også identifisert i konseptvalgutredningen for Hovedbanen nord (KVU Hovedbanen nord). Utredningen anbefalte å etablere et mer robust rushtidstilbud med til sammen fire tog i timen i to sammenhengende timer morgen og ettermiddag, for å møte etterspørselen og sikre et attraktivt og pålitelig pendlertilbud.

Samtidig er Hovedbanen en kritisk godskorridor. All godstrafikk nordover fra Alnabru mot Trondheim, Bodø og Åndalsnes går via Hovedbanen. Banestrekningen er derfor belastet både av hyppig persontrafikk og av gjennomgående godstrafikk, noe som tidligere har bidratt til at infrastrukturforvalter Bane NOR måtte erklære strekningen overbelastet.

KVU Hovedbanen nord konkluderte med at det først og fremst er gjennom større, kapasitetsøkende infrastrukturtiltak – og et bedre samspill mellom Hovedbanen og den parallelle Gardermobanen – at transportbehovet kan dekkes på en måte som dekker behovet og støtter overordnede transportpolitiske mål.

Muligheten til å forbedre togtilbudet på Hovedbanen nord begrenses ikke bare av forholdene på selve banestrekningen. Det er også betydelige kapasitetsutfordringer i Oslo-navet, både når det gjelder mottakskapasitet på Oslo S, vendemuligheter og kapasitet for gjennomgående tog gjennom knutepunktet. Disse systembegrensningene innebærer at tiltak på én banestrekning må ses i sammenheng med kapasiteten i resten av jernbanenettet.

Fra rutetermin R28 (2028) gjennomføres en omfattende omlegging av rutemodellen på Østlandet, gjennom integrering av Flytogets ruteleier i det ordinære regiontogtilbudet. Denne omleggingen tilfører ny kapasitet for reisende mellom Drammen og Lillestrøm i den mest belastede delen av nettet.

Selv om rutemodellen ikke innebærer en direkte frekvensøkning på Hovedbanen nord, forventes den å gi indirekte positive effekter for reisende mellom Øvre Romerike og Oslo sentrum. Når færre reisende vil benytte R13 mellom Lillestrøm og Oslo i rushtid, vil dette bidra til bedre plass og økt komfort for de som reiser til stoppesteder videre nordover på Hovedbanen.

Når det gjelder gjenåpning av strekningen Eidsvoll–Dal for persontrafikk så viser jeg til at strekningen Eidsvoll–Dal ble stengt for persontrafikk i 2004, blant annet som følge av begrenset lokalt kundegrunnlag og etableringen av et raskere tilbud mellom Oslo og Eidsvoll via Gardermobanen. En forlengelse av regiontogtilbudet til Eidsvoll ble vurdert i KVU Hovedbanen nord, men ble ikke anbefalt. Dette skyldtes høye investeringskostnader knyttet til behov for økt kryssingskapasitet mellom Dal og Eidsvoll, samt etablering av tilstrekkelig vendekapasitet på Eidsvoll stasjon som forutsettes for å gjenåpne tilbudet.

Jernbanedirektoratet har nylig ferdigstilt Kollektivstudie for Østlandet som vurderer togets rolle i kollektivsystemet på Østlandet mot 2050. Studien viser hvordan ulike utviklingskonsepter, inkludert Hovedbanen Nord, virker sammen i et helhetlig transportsystem, og anbefaler at kapasiteten i kjernen av jernbanenettet prioriteres først, da dette gir størst effekt for systemet som helhet. Samtidig understrekes det at forbedringer på enkeltstrekninger er viktige for å møte lokale behov, men at slike tiltak er mest effektive når mottakskapasiteten i Oslo-sentrum er tilstrekkelig styrket. Frem mot neste rullering av Nasjonal transportplan vil Jernbanedirektoratet arbeide videre med å se på de ulike transporttjenestene som benytter infrastrukturen i sammenheng, for å vurdere hvordan de samlede transporttilbudet på jernbanen best kan utvikles.

Min vurdering er at representantforslaget berører problemstillinger som allerede er grundig belyst gjennom tidligere konseptvalgutredning, pågående planlegging og nylig gjennomførte analyser. Jeg mener derfor at det ikke er behov for nye utredningsoppdrag knyttet til togtilbudet på Hovedbanen Nord eller gjenåpning av Eidsvoll–Dal for persontrafikk. Videre utvikling av togtilbudet bør skje innenfor rammen av pågående plan- og strategiarbeid, og i tett sammenheng med kapasiteten i Oslo-navet og de overordnede prioriteringene i transportsystemet på Østlandet i kommende rullering av Nasjonal Transportplan.

## **Vurdering av representantforslag nr. 2:**

- 2. Stortinget ber regjeringen utrede gjenåpning av togstrekningen mellom Hokksund og Roa for persontransport, på bakgrunn av mulighetsstudien Togring Viken Vest.*

Jeg har innhentet faglige vurderinger fra Jernbanedirektoratet på forslaget som fremmes. Mulighetsstudien «Togtilbud Hokksund-Roa» ble laget av Norconsult, og levert oppdragsgiverne som var Ringeriksregionen og Hadelandsregionen interkommunale politiske råd i januar 2024. Dette er altså ikke en rapport som Jdir eller SD har bestilt. Slik jeg forstår det, så Norconsult på mulighetene og effektene av å etablere et sammenhengende togtilbud på strekningen Hokksund-Roa, med korrespondanse til Gjøvikbanen og regiontoget Kongsberg-Eidsvoll gitt dagens jernbaneinfrastruktur. Jernbanedirektoratet opplyser også om at det ble sett på to hovedprinsipper for rutetilbud – et matetilbud med tog der passasjerene bytter tog på Hokksund og Roa, og et tilbud med skjøting og deling av togsett. Skjøting og deling innebærer at det kjøres doble togsett på det sentrale avsnittet mens det deles på en grenstasjon for å kunne betjene to ulike endepunkter med et enkelt togsett. For eksempel kan det kjøres doble togsett Eidsvoll-Oslo-Hokksund i regiontoget, og at det deles i Hokksund slik at ett togsett fortsetter til hhv. Hønefoss og Kongsberg. En slik løsning vil medføre et lengre stasjonsopphold i Hokksund og binde opp infrastrukturkapasitet på enkeltsporet strekning, samt at det vil medføre redusert robusthet i ruteplanen.

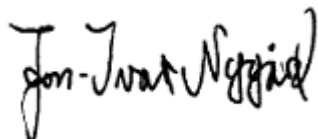
Jernbanedirektoratet opplyser om at fagetaten i desember samme år utarbeidet et notat til Buskerud fylkeskommune med en vurdering av mulighetsstudien. Direktoratet vurderte der at:

- Et nytt persontogtilbud forutsetter passasjerutveksling på Jevnaker, faste intervaller og korrespondanser på Roa og Hokksund. Godstog på strekningen Alnabru–Bergen må samtidig tilpasses krysningsmønsteret på både Gjøvik- og Bergensbanen, der små justeringer kan få store konsekvenser. Slike virkninger for godstogene er ikke vurdert i Norconsults studie.
- Videre kreves det infrastrukturiltak for å kunne kjøre dobbeltsett på RE30 (Oslo S-Gjøvik), og skjøting og deling av tog på Roa og Hokksund øker risikoen for følgeforsinkelser og redusert driftsstabilitet.
- Togtilbudet vurderes hovedsakelig som attraktivt for reisende uten tilgang til bil, og gir i stor grad kun overgangsmuligheter fra buss. Norconsult konkluderer selv med at effektene for nærings- og boligutvikling er begrensede, noe som ifølge direktoratet fremstår som en robust vurdering.
- Det er også usikkert hvor mange togsett som kreves, men alternativene med skjøting og deling innebærer et betydelig økt materiellbehov. Sammen med lave passasjertall gir dette høye kostnader.
- I tillegg er investerings- og vedlikeholdskostnader, blant annet knyttet til stasjonsoppgraderinger, ikke vurdert i mulighetsstudien, noe som tilsier at kostnader og tilskuddsbehov er underestimert.
- Siden trafikken i hovedsak overføres fra buss til tog, kan tilbudet vanskelig begrunnes som et effektivt klimatiltak.

Etter direktoratets vurdering er hovedargumentene mot å etablere et nytt togtilbud som foreslått et lavt passasjergrunnlag, høye kostnader og begrenset klimagevinst. Norconsult konkluderer selv med at de samlede effektene av et nytt togtilbud på strekningen Hokksund–Roa trolig vil være av begrenset omfang, noe direktoratet støtter.

Min vurdering er derfor at det ikke er behov for nye utredningsoppdrag knyttet til gjenåpning av togstrekningen mellom Hokksund og Roa for persontransport.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård

Kopi

Celine Vallet Sogge  
Fredrik Giertsen