



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.

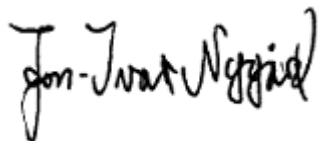
Jernbanedirektoratet opplyser om at fagetaten i desember samme år utarbeidet et notat til Buskerud fylkeskommune med en vurdering av mulighetsstudien. Direktoratet vurderte der at:

- 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