



Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård
Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Storingsrepresentanter fra Østlandsfylker

Deres ref.:

Vår ref. (saksnr.):

Saksbeh.:

Eva Næss Karlsen, 900 63 086

Dato:

17.02.2026

Politisk uttalelse - Jernbane som ryggraden i kollektivsystemet på Østlandet

Innledning

Interessepolitisk utvalg i Osloregionen interkommunalt politisk råd (IPR) er svært bekymret for manglende satsing på jernbanen på Østlandet. Jernbanen er ryggraden i kollektivsystemet i hovedstadsregionen. Vi viser til tilsvarende uttalelse fra ordførerne i de 14 kommunene på Romerike og Hadeland, datert 7. januar 2026. Interessepolitisk utvalg i Osloregionen IPR støtter også representantforslaget fra stortingsrepresentantene Abid Raja og Guri Melby om et forutsigbart togtilbud i Oslo-området (Dokument 8:62 S (2025-2026)).

Osloregionen IPR er et strategisk samarbeid som består av 62 kommuner, inkludert Oslo kommune og medlemmer i alle Østlandsfylker. Regionen har til sammen 2,3 millioner innbyggere, 42 % av Norges befolkning, og er den regionen med størst vekst i landet. Vi har gjennom innspill over mange år løftet fram behovet for satsing på jernbane på Østlandet og grensekryssende jernbane. Dette var også et sentralt tema i innspill til NTP 2025-2036, våren 2024. Jernbane er vedtatt av Representantskapet i Osloregionen som en politisk prioritert sak i 2025 og 2026.

Rikstunnel må prioriteres, samtidig løse utfordringer på kortere sikt

Vårt hovedinnspill på jernbanesatsing er at planlegging av ny rikstunnel må ha høyeste prioritet, da overbelastet infrastruktur fører til stans og forsinkelser som forplanter seg videre i det nasjonale jernbanesystemet. Basert på informasjon fra Jernbanedirektoratet vil ny rikstunnel kunne åpnes rundt år 2050. Vi mener at det må legges opp til en prosess for raskest mulig realisering.

Osloregionen mener at det samtidig er behov for satsinger på jernbane som løser utfordringene frem til realisering av rikstunnel. Mer enn 8 av 10 togreiser i Norge er på lokal- og regiontogene i Osloregionen. Hver gang det er innstillinger og forsinkelser i togtrafikken i denne regionen rammer det mange tusen reisende og fører til store utfordringer for privatpersoner og næringsliv.

Manglende prioritering av oppgradering og utvikling av jernbanen (InterCity og grenbaner) gjør at toget i mindre grad er et foretrukket alternativ for arbeids- og fritidsreiser i regionen. Dette bidrar til økt biltrafikk som betyr mer klimagassutslipp, dårligere luftkvalitet og fremkommelighet i veitrafikken.

Vi ber om at regjeringen prioriterer denne regionen med tanke på dobbeltspor og forbedrede krysningsløsninger, slik at jernbanen kan bli et mer pålitelig alternativ for både person- og næringstransport.

Kommunene tar ansvar – staten må følge opp sitt ansvar for kollektivtilbudet

Kommunene i Osloregionen har tatt sitt ansvar og lagt til rette for fortetting ved knutepunkt og satt av areal til infrastruktur, basert på prinsippet om flerkjernet utvikling og en regional struktur med prioriterte byer og steder som skal ta hoveddelen av veksten i boliger og arbeidsplasser. Manglende statlige prioriteringer og forsinkelser i jernbaneprosjekter har store konsekvenser for kommunene, innbyggerne og næringsliv.

Vi etterlyser at staten tar et større ansvar for jernbanen som den statlige delen av kollektivtilbudet i regionen. Vi ber spesielt om at regjeringen sikrer at ruteomlegginger gjøres i dialog med berørte kommuner. Det er dessverre flere eksempler der ruteomlegginger er gjort uten dialog med berørte kommuner, der kollektivtilbud forsvinner eller blir betydelig dårligere. Et eksempel på dette er ruteomleggingen fra 13.12.25, der nesten 90 prosent av togtilbudet ved Svingen stasjon i Lillestrøm kommune ble borte over natten. Dette er i et område der alternativ kollektivtransport er begrenset, og som vil føre til økt biltrafikk. Et annet eksempel er ruteomlegging på InterCity-strekningen Oslo-Hamar, der togstasjoner i Stange kommune, får et betydelig redusert tilbud, samtidig som kommunen har lagt til rette for fortetting ved disse stasjonene. Denne ruteendringen berører også et stort omland som bruker tog fra Stange som startpunkt for sin kollektivreise. En konsekvens av denne omleggingen vil være økt biltrafikk til Hamar stasjon og/eller økt biltrafikk på E6 mot Oslo. Dette er en uønsket utvikling.

Osloregionen IPR vil også uttrykke stor bekymring knyttet til den nylige offentliggjorte forsinkelsen om 5 år av InterCity-utbygging med dobbeltspor til Hamar stasjon, der det gjenstår noen kilometer. Dette var ikke Hamar kommune og Stange kommune kjent med før pressemelding kom den 15. januar. Det er nok et eksempel på at kommunene ikke er informert om fremdrift i prosjektet, og som i dette tilfelle har stor betydning for byutvikling på Hamar. Vi ber om at regjeringen sikrer at berørte kommuner blir informert og involvert i større jernbaneprosjekter, som har stor betydning for utviklingsprosesser i kommunene.

Styret i Osloregionen IPR vedtok den 23. oktober 2025 et håndnotat om jernbane som presenterer organisasjonens hovedsynspunkter om jernbanesatsing på fire tema; Ny rikstunnel, Inter City og grenbaner, grensekryssende jernbane og godstransport.

Vennlig hilsen

Elin Såheim Bjørkli

Leder Interessepolitisk utvalg Osloregionen IPR
Ordfører Kongsvinger kommune

Kopi til:
Bane NOR SF
Jernbanedirektoratet