

**Politisk uttalelse om jernbane som del av kollektivsystemet på Østlandet
(skisse til sak)**

Innstilling fra interessepolitisk utvalg

Forslag til vedtak kommer

SAKSFREMSTILLING

Innledning/bakgrunn

Denne presentere kort bakgrunn for utfordringer på ulike jernbanestrekninger på Østlandet knyttet til ruteendringer, eventuelt forsinkelser. På grunnlag av dette legges det frem forslag til uttalelse fra styret i Osloregionen som sendes til Samferdselsdepartementet, Stortingets transport- og kommunikasjonskomite, til Stortingsbenker som representerer Østlandsfylker.

Bakgrunn

Osloregionen IPR har gjennom innspill over mange år løftet fram behovet for satsing på jernbane på Østlandet og grensekryssende jernbane. Jernbanen, med både InterCity og grenbanene, er ryggraden i transportsystemet. Dette var et sentralt tema i innspill til NTP 2025-2036, våren 2024. Jernbane er også vedtatt av Representantskapet i Osloregionen som en politisk prioritert sak i 2025, og videreført i 2026. I 2025 vedtok styret i Osloregionen [et håndnotat om jernbane](#) som presenterer Osloregionens hovedmomenter om jernbanepolitikk.

Det vises til styresak 18/25, der Osloregionen IPR ba om å bli tettere involvert i Jernbanedirektoratets utredningsarbeid om jernbanetilbudet mot 2050; for fjerntog, gods og kollektivtilbudet på Østlandet. Osloregionen har etter hatt to bilaterale møter (september 2025 og februar 2026), samt arrangert webinar om utredningsarbeidet (juni 2025) og deltatt i referansegruppemøte om fjerntog.

Forslag til uttalelse tar for seg utfordringer i dagens togtilbud eller tilbud som er planlagt i nær fremtid, og som er blitt aktualisert særlig i forbindelse med ruteendringer som gjelder Kongsvingerbanene (Svingen stasjon) og InterCity-strekning, som særlig berører Tangen og Stange stasjon i Stange kommune. Uttalelsen er også mer generell om togtilbudet som del av kollektivsystemet på Østlandet.

Forslag til uttalelse om jernbane

Momenter som vurderes innarbeidet i uttalelsen:

- Noe må gjøres på kort sikt.
- Toget er ryggraden i kollektivtilbudet i hovedstadsregionen.
- 8 av 10 togreiser i Norge er på lokal- og regiontog 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
- Vise til byutredninger 2025 og om jernbanens rolle. Forventer størst befolkningsvekst nord for Oslo
- Ruteendringer eller mangelfullt tilbud får store konsekvenser. Noen eksempler:
 - Som følge av den siste ruteomleggingen 13.12.25, ble nesten 90 prosent av togtilbudet ved Svingen stasjon i Lillestrøm kommune borte over natten. Begrunnelsen er behovet for bedre punktlighet for de andre reisende på Kongsvingerbanen. Alternativt kollektivtilbud finnes ikke
 - IC og redusert antall stopp på stasjoner i Stange kommune. Berører innbyggere og næringsliv i Stange og et stort omland som bruker stasjoner i Stange som sin start på togreisen.
 - Vil få store konsekvenser med økt trafikk til Hamar
 - Hovedbanen/Jessheim. Manglende kapasitet på tog. Har ikke bussalternativ, så når togtilbud er for dårlig, øker biltrafikken på E6 mot Oslo
 - Mange historier/eksempler på trengsel på tog, der folk besvimer på grunn av fulle tog.
 - 5-års forsinkelse på dobbeltspor til Hamar, varslet 16. januar.
 - Flere eksempler?
- Kommunene har fulgt opp nasjonale og regionale føringer om fortetting ved kollektivknutepunkt (jernbane) og båndlegging av arealer, men forventet kollektivtilbudet blir ikke fulgt opp.
 - For dårlig kollektivtilbud har konsekvenser som gir utfordringer for hverdagen til folk
 - Økt biltrafikk pga manglende eller for dårlig tilbud
 - Kommunene gjør store investeringer som har store konsekvenser for kommunenes økonomi, samtidig som forsinkelser i jernbaneutbygging ikke gir forventede inntekter
- Det er en mangel på dialog mellom Jernbanedirektoret og/eller Bane Nor med berørte kommuner og fylkeskommuner når det foreslås endringer som er en del av kollektivsystemet i regionen.
- Kommende utredning om kollektivtilbudet på Østlandet og om Jernbanetilbud mot 2050 er bra, men det trengs tiltak på kort sikt for å løse problemene i kollektivsystemet i Osloregionen.