

Felles uttalelse fra Gardermoregionen interkommunalt politisk råd (GRIP), Hadeland IPR og Samarbeidsrådet for Nedre Romerike IPR (SNR):

Jernbanen på Romerike og Hadeland må prioriteres nå!

Vi, ordførerne i de 14 kommunene på Romerike og Hadeland, er svært bekymret for manglende satsing på jernbanen i våre regioner. Det bor nesten 370 000 mennesker i disse kommunene. Jernbanen er en sentral del av samferdselsløsningen her, i et område hvor befolkningen vokser mest i hele landet. Manglende prioritering av oppgradering og utvikling av både Hovedbanen Nord og grenbanene Kongsvingerbanen og Gjøvikbanen gjør at toget i mindre grad er foretrukket alternativ for arbeids- og fritidsreiser i regionen.

Jernbanetransporten er helt sentral for at Norge skal nå klimamålene. Byvekstavtalen for Oslo og Akershus skal bidra til at veksten i persontransporten i området tas med kollektivtransport, sykling og gange. Gjeldende regionale plan for areal og transport i Oslo og Akershus (RP-ATP) fra 2015 er et sentralt premiss for byvekstavtalen. Kommunene i Akershus har tatt sitt ansvar og fulgt opp RP-ATP og bidratt til et arealeffektivt utbyggingsmønster basert på prinsippet om flerkjernet utvikling og en regional struktur med prioriterte byer og steder som har tatt hoveddelen av veksten i boliger og arbeidsplasser. På samme måte må staten ta sitt ansvar for det statlige kollektivtilbudet i denne regionen - jernbanen. Men vi ser lite til dette og mener at den kraftige befolkningsøkningen de siste 25 årene i våre kommuner ikke gjenspeiles i jernbanesatsingen i regionen.

I juni 2025 oppsummerte daværende konsernsjef i Bane NOR, Jon-Erik Lunøe, i en [kronikk](#) på Bane NOR sine hjemmesider med at «Vi er ikke i mål, men på rett spor.» Han var først og fremst opptatt av punktligheten, som gjennomsnittlig var på 86,1 prosent i 2024 (og med det bedre enn Tyskland og på nivå med Sverige og Danmark). Videre pekte han på at Østfoldbanen, Follobanen og Arna-Bergen lå stabilt på over 90 prosent som følge av utbygging av nye tunneler og dobbeltspor. Men: *"På enkelte strekninger, særlig i Stor-Oslo, kjører det nå så mye tog at det ikke er rom for å ta igjen forsinkelser slik vi kunne da det gikk færre tog."* Med andre ord, i de områdene hvor befolkningstallet har økt mest er det satset relativt sett mindre på nye tunneler og dobbeltspor. Det er ingen planer i oppsummeringen i den samme kronikken om å bygge nettopp nye tunneler og dobbeltspor i vår region, men heller på Vestfoldbanen, Dovrebanen og Østfoldbanen. Det står riktignok at det jobbes med nye kryssningsspor på Kongsvingerbanen, men det bidrar tydeligvis ikke til å opprettholde stopp der folk bor på østsiden av Glomma.

Vi støtter derfor representantforslaget fra stortingsrepresentantene Abid Raja og Guri Melby om et forutsigbart togtilbud i Oslo-området (Dokument 8:62 S (2025-2026)). Toget er ryggraden i kollektivtilbudet i hovedstadsregionen. 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. Som det påpekes i forslaget – «Bane NOR nådde ikke ett mål for punktlighet i 2024 ..., Hvert tredje tog i 2024 var innstilt eller forsinket.» Dette danner også noe av utgangspunktet for den såkalte kapasitetsfordelingsprosessen som Bane NOR gjennomfører årlig og som legges til grunn for årlige ruteomlegginger. 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. I svar på et skriftlig spørsmål om ruteomleggingen henviser samferdselsministeren til Fetsund stasjon eller andre jernbanestasjoner i området, og til eksisterende busstilbud. Busstilbudet i området er begrenset og er i stor grad lagt opp som tilbringertjeneste til togstasjoner. Ruteomleggingen for Svingen stasjon vil bl.a. berøre skoleelever og andre som skal reise mellom Svingen og Sørumsand, og mest sannsynlig føre til økt bruk av privatbil. Det er også stort behov for økt antall avganger og stopp på Gjøvikbanen og Kongsvingerbanen. Det er kun forbedret infrastruktur, som dobbeltspor og bedre kryssningsspor, som kan bidra til dette.

Med dagens organisering av jernbanesektoren har Samferdselsdepartementet hovedansvaret for «... å sette de langsiktige målene og den strategiske retningen, samt fastsette rammevilkår og overordnede forskrifter.» ([regjeringen.no](https://www.regjeringen.no)) Representantforslaget peker derfor helt riktig på regjeringen for å ta det nødvendige ansvaret for at staten, gjennom statlig eide Bane NOR, bidrar til at målene i byvekstavtalen Oslo-Akershus kan nås. Staten må bidra til at samferdselsløsningene i Norges raskest voksende region ikke går på tvers av nasjonale klimamål. Jernbanen er ryddraden i kollektivsystemet vårt. Vi ber regjeringen sikre at ruteomlegginger gjøres i dialog med berørte kommuner. Og videre, at denne regionen prioriteres med tanke på dobbeltspor og forbedrede kryssningsløsninger, slik at jernbanen kan bli et mer pålitelig alternativ for både person- og næringstransport.

For de tre interkommunale politiske rådene Gardermoregionen interkommunalt politisk råd (Eidsvoll, Gjerdrum, Hurdal, Nannestad, Nes og Ullensaker kommuner), Hadeland IPR (Lunner, Jevnaker og Gran kommuner), og Samarbeidsrådet for Nedre Romerike IPR (SNR) (Aurskog-Høland, Lillestrøm, Lørenskog, Nittedal og Rælingen kommuner):

Karl Arne Johannessen, ordfører i Gjerdrum og leder av Gardermoregionen IPR (sign.)

Morten Lafton, ordfører i Jevnaker og leder av Hadeland IPR (sign.)

Rune Winum, ordfører i Nittedal og leder av SNR (sign.)