



Eidsvoll Arbeiderparti

Togtilbudet i Eidsvoll: krav om tiltak, svar og et tydelig ansvar

Til:

Samferdselsdepartementet v/ statsråd Jon-Ivar Nygård
Jernbanedirektoratet v/ jernbanedirektør Anne Iren Fagerbakke
Bane NOR SF v/ konsernsjef Agnete Johnsgaard-Lewis
Vygruppen AS v/ konsernsjef Gro Bakstad og Vy Tog AS v/ administrerende direktør Erik Røhne
Norske tog AS v/ administrerende direktør Øystein Risan

Kopi:

Storingsrepresentantene fra Akershus Arbeiderparti: Tonje Brenna, Tuva Moflag, Sverre Myrli, Mani Hussaini, Ragnhild Bergheim og Tobias Hangaard Linge
Akershus fylkeskommune v/ fylkesråd for samferdsel Håkon Snorheim og fylkesrådsleder Anette Marie Solli
Eidsvoll kommune v/ ordfører Nina Kristengård

Fra: Eidsvoll Arbeiderparti

Svarfrist: 1. oktober 2026

1. Derfor skriver vi

Eidsvoll er en jernbanekommune. Vi har tre stasjoner med persontrafikk, Eidsvoll, Eidsvoll Verk og Dal, og kommunen er endepunkt for både Hovedbanen og Gardermobanen. Kommunen har 28 827 innbyggere per andre kvartal 2026, og 9 350 av dem pendler ut av kommunen for å jobbe. Det er nesten en tredel av befolkningen. For dem er ikke toget et tilbud. Det er premisset for at hverdagen henger sammen.

Det premisset holder ikke lenger. Denne sommeren og denne måneden har pendlerne fra Eidsvoll ikke visst når de kommer på jobb, og de har ikke visst om de rekker henting i barnehage og SFO. Det er en belastning som rammer familier, arbeidsgivere og barn. Og den har vart lenge nok til at folk innretter seg: de kjøper bil nummer to, de takker nei til jobber i Oslo, de slutter å stole på ruteplanen. Hver av disse tilpasningene er et tap for klimaet, for familieøkonomien og for jernbanen selv.

Deler av dette ble tatt opp muntlig med statsråden i møtet 20. august, av vår egen representant. Dette brevet følger opp de samme punktene skriftlig, og utdyper dem for vår kommune.

Vi sender samme brev til alle aktørene samtidig, fordi det er nettopp der problemet ligger. Når noe svikter, blir eidsvollingen sendt i ring. Bane NOR viser til sporet, Vy viser til Bane NOR, Jernbanedirektoratet viser til avtalene, og departementet viser til etatene. Ansvaret er pulverisert. Det er ikke vår formulering: Bane NORs tidligere konsernsjef Gorm Frimannslund beskrev i oktober 2025 en toppsjef med tre overordnede, departementet, direktoratet og styret, og kalte det «ansvarspulverisering satt i system». Forgjengeren Thor Gjermund Eriksen sluttet etter 16 måneder fordi «det er ikke rammene for å utføre lederskapet jeg kan». Vi ber ikke om

unnskyldninger. Vi ber om tall, om framdrift, og om at én aktør påtar seg å svare de reisende i Eidsvoll.

2. Dette handler ikke lenger bare om sommervedlikehold

Punktligheten for persontog var over 90 prosent i mai 2026, og målet ble nådd. Deretter falt den: 87,6 prosent i juni, 83,2 prosent i juli, og 80,1 prosent hittil i august. I rushtiden i Osloområdet, der alle våre tog må gjennom, viser Bane NORs eget nøkkeltall 66,5 prosent i august, mot et mål på 85. Hittil i år ligger punktligheten samlet på 87,1 prosent, altså lavere enn året endte på i fjor.

Vi merker oss at mai viser at det går an. Kurven fra mai til august viser at det likevel ikke skjedde.

Sommerens store arbeider er en åpenbar del av forklaringen. Gardermobanen mellom Oslo S og Lillestrøm var stengt fra 27. juni til 9. august for arbeider i Romeriksporten, der to av fire spor falt bort og all trafikk mot Eidsvoll ble ledet over Hovedbanen. Fra 31. juli til 9. august var i tillegg Hovedbanen mellom Lillestrøm og Dal og Eidsvoll stengt, med brubytte ved Dal og Eidsvoll. I ti dager var begge innfartsårene til kommunen vår berørt samtidig.

Vi bestrider ikke at arbeidene er nødvendige. Vi har heller ingen interesse av å svartmale et tilbud vi vil at flere skal bruke. Men det avgjørende poenget nå er dette: problemene fortsatte etter at arbeidene var ferdige. Første uke med ordinær drift ble det meldt om problemer seks av sju dager, og uken etter startet med signal- og strømfeil mellom Skøyen og Nationaltheatret på en mandag morgen. Da er ikke lenger sporarbeid forklaringen. Da er det oppstarten, testingen og robustheten i systemet som svikter.

Statsråden har uttalt at han har «full forståelse for at folk blir frustrert når de opplever forsinkelser og innstillinger», og at han forventer at Bane NOR «har en konkret plan med tiltak som kan iverksettes raskt, slik at vi ikke havner i en slik situasjon neste gang». Vi deler den forventningen. Vi ber om å få se planen, med datoer.

3. For Eidsvoll er dette et normalår, ikke et unntak

For oss er ikke det nasjonale gjennomsnittet det relevante tallet. Alle våre tog går gjennom den mest belastede delen av nettet. Jernbanedirektoratet skriver i årsrapporten for 2025: «I Oslokorridoren mellom Asker og Lillestrøm bidrar derimot høy kapasitetsutnyttelse til at måloppnåelsen er lavere, typisk mellom 80 og 85 prosent.»

Vi har altså ikke 90 prosent som utgangspunkt. Vi har 80 til 85 i et normalår, og under 70 i august.

Deres egne månedsrapporter bekrefter det for våre linjer. Fire linjer betjener Eidsvoll: R12 Eidsvoll til Kongsberg, RE11 Eidsvoll til Skien, RE10 Asker til Lillehammer og R13 Drammen til Dal. Til sammen har de 28 månedsresultater i 2026. Ett eneste nådde målet på 90 prosent, R13 i mai. Hittil i år ligger RE11 på 79,4 prosent, RE10 på 79,5, R12 på 83,7 og R13 på 86,9. I juli falt RE11 til 72,3 og R12 til 74,6.

Rushtidstallet fortjener en presisering. Bane NORs eget nøkkeltall, oppdatert 20. august 2026, viser 66,5 prosent i august, 77,9 prosent hittil i år og 78,4 i fjor. Ett av tre tog er altså forsinket i rushtiden nå, og mer enn ett av fem var det i et helt normalt år.

I juli sto infrastruktur for 46 til 51 prosent av forsinkelsestimene på våre linjer, mot 35 prosent på landsbasis. Signalfeil sto for 32 prosent av forsinkelsestimene på Gardermobanen i 2024 og 23 prosent i 2025, mot 14 prosent nasjonalt.

Og dette er ikke nytt av året. Punktligheten på Hovedbanen har falt jevnt gjennom fem år: 92,0 prosent i 2021, 90,3 i 2022, 89,6 i 2023, 85,4 i 2024 og 87,0 i 2025.

Gardermobanen forteller en annen og viktigere historie. Der steg punktligheten til 88,5 prosent i 2023, det beste på flere år. Bane NOR skriver selv at dobbeltsporet Venjar til Eidsvoll, som åpnet høsten 2022, «har hatt en positiv effekt for trafikken på strekningen», og at åpningen av Eidsvoll til Langset i oktober 2023 «har hatt en positiv påvirkning på punktligheten». Året etter falt banen til 84,2 prosent, det svakeste i hele perioden.

Utbygging på vår strekning virker altså. Det er ikke vår påstand, det er målt og dokumentert av dere selv. Og så ble gevinsten spist opp igjen på ett år. Det er nettopp derfor spørsmålet om Hovedbanen Nord er avgjørende for oss.

Vi merker oss også at sviktende planlegging av sporarbeider går igjen. I juni 2025 ble mange tog innstilt på grunn av «en feil i planleggingen av sommerbruddet». I oktober 2025 ble «planlagt arbeid på Hovedbanen ikke ferdig i tide», med 1 172 innstillinger. Og den største enkelthendelsen i hele landet i juli 2026 var kapasitetsbegrensningen mellom Hellerud og Lillestrøm, som påvirket 1 577 tog. Dette er tredje året på rad.

Dette er heller ikke nytt, og det er allerede påtalt. Riksrevisjonen konkluderte i Dokument 3:14 (2023–2024) av 30. mai 2024 med at det er «kritikkverdig at ein stor del av toga ikkje er i rute». I 2023 var ett av fire persontog forsinket eller innstilt, togene var forsinket til sammen 37 000 timer, og hovedårsaken var at «jernbaneinfrastrukturen er dårleg halden ved like og manglar fornying». Riksrevisjonen pekte også på at aktørene og virkemidlene var for dårlig samordnet. Kontroll- og konstitusjonskomiteen sluttet seg til dette 19. desember 2024, og slo fast at forsinkelser og innstillinger rammet nærmere 19 millioner passasjerreiser i 2023.

Det er nå halvannet år siden Stortinget behandlet saken.

4. Strekningen vår er offisielt overbelastet

Bane NOR skriver selv om Hovedbanen nord at «Hovedbanen har hatt en vesentlig økning i person- og godstrafikken de seneste årene. Strekningen Lillestrøm–Eidsvoll er definert som overbelastet.»

Det er ikke en beskrivelse. Det er en juridisk kategori. Etter jernbaneforskriften kapittel 9 skal infrastrukturforvalteren erklære infrastrukturen overbelastet når søknadene om kapasitet ikke kan imøtekommes, og deretter gjennomføre en kapasitetsanalyse etter § 9-6 og en kapasitetsforbedringsplan etter § 9-7. Vi ber om å få se begge for vår strekning, med dato, tiltak og framdrift.

Videre: Regjeringen besluttet allerede 16. juni 2022 hvilket konsept som skulle planlegges videre for Hovedbanen Nord. Konseptet omfatter dobbeltspor mellom Leirsund og Lindeberg, opprusting av Leirsund og flytting av Frogner stasjon, en ny forbindelse mellom Hovedbanen og Gardermobanen og flere kryssingsspor. Effekten var beregnet til to ekstra avganger i rushtid, reisetid Jessheim til Lillestrøm ned fra 25 til 11 til 14 minutter, og godskapasitet mer enn doblet,

fra 23 til 49 tog i døgnet. Kostnaden var anslått til rundt 6,5 milliarder kroner, og beslutningsgrunnlaget skulle oversendes departementet innen 31. mars 2023 med sikte på neste Nasjonal transportplan.

Fire år senere, i Jernbanedirektoratets gjennomføringsplan lagt fram 23. juni 2026, kan vi ikke se at Hovedbanen Nord er omtalt blant satsingene som følges opp. Tar vi feil, retter vi det gjerne. Har vi rett, er dette et prosjekt som er utredet, kvalitetssikret og konseptvalgt av regjeringen, og som deretter er blitt liggende, mens strekningen det gjelder er erklært overbelastet av dem som eier den.

Til sammenligning er fornyelsesbehovet på jernbanen anslått til 132,6 milliarder kroner de neste tolv årene, mens det brukes 35,7 milliarder kroner på jernbane i 2026. Vi forstår at ikke alt kan gjøres samtidig. Men da må noen si hva som skal gjøres når, og for hvem.

5. Materiellet

Jernbanedirektoratet opplyste i februar 2026 at togparken i snitt er 20 år gammel, at mange tog har passert sin tekniske levetid på 30 år, og at lokaltogene i Oslo-området er fra 1970- og 1980-tallet. De 36 nye lokaltogene fra Alstom er forsinket med inntil sju måneder, fra juni 2026 til mulig desember 2026, og de settes først inn på linjene L1 og L2. Fungerende jernbanedirektør uttalte at «togene vi kjører i dag har for lengst passert sin levetid».

Vi anerkjenner at det er kjøpt 85 nye tog, og at det er en betydelig satsing. For Eidsvoll er spørsmålet likevel enkelt og ubesvart: når kommer de til oss? I mellomtiden kjøres det enkeltsett der ruteplanen forutsetter dobbeltsett, med trengsel som resultat.

Fra ruteplanen i desember 2027 skal Vy overta flytogtrafikken, og det loves ti minutters frekvens mellom Drammen og Oslo lufthavn. For vår del er løftet formulert slik: «Det vil også bli bedre plass på toget for reisende mellom Lillestrøm og Dal, og til Eidsvoll og Eidsvoll verk.» Bedre plass er bra. Men det er ikke flere avganger, og det er ikke bedre punktlighet.

6. Trengsel, verksteder, ERTMS og konflikthet

Kapasiteten er ikke bare et spørsmål om komfort. Togene er tidvis så fulle at folk står tett i tett, og vi får tilbakemeldinger om reisende som besvimer om bord. Da er dette ikke lenger forsinkelser og irritasjon. Det er sikkerhet og arbeidsmiljø, både for de reisende og for personalet om bord.

Vi får høre at det skal komme flere togsett. Fra tillitsvalgte får vi et annet bilde. Dette er ikke hyllevare. Det er meldt om kritiske feil på nye togsett, om etterslep i testingen og om at opplæring må flyttes. Slik vi forstår det, er det snakk om togsett som etter planen skulle vært i drift, men som ikke er det. Da blir det vanskelig for pendlerne å forstå hvordan nye tog skal løse kapasitetssituasjonen her og nå.

Samtidig står jernbanen midt i et systemskifte med ERTMS. Det er brukt store ressurser over mange år, og det er fortsatt leveranseproblemer og forsinkelser. Fra fagmiljøer og fagforeninger reises det spørsmål ved om innføringen kan gi færre tog i timen i Oslo-området, fordi sikkerhetsmarginene endres. Vi ber om et klart og etterprøvbart svar på om det stemmer, og hva det i så fall betyr for antall avganger til og fra Eidsvoll.

Den samme bekymringen har en bredere side. Flere i fagmiljøene spør om det bygges for mye nytt, i stedet for å få dagens jernbane til å virke bedre. Det er en reell problemstilling når store ressurser bindes opp i langsiktige prosjekter mens hverdagsjernbanen svikter.

Verkstedkapasiteten er et eksempel på det samme. I Lodalen er vedlikeholdet spredt på flere selskaper: Bane NOR, Mantena og eksterne leverandører som Alstom og Stadler Service Norway. Bane NOR opplyser at foretaket tilbyr lik og ikke-diskriminerende tilgang til verkstedanlegg og tjenester for alle togselskaper med tillatelse til å kjøre på norsk jernbaneinfrastruktur. Formelt er det riktig. I praksis får vi beskrevet at den ene ikke vet hva den andre gjør, at ansvaret flyter ut, og at det er vanskelig å få noen til å ta en avgjørelse. Når et togsett blir stående, er det sjelden en formell tilgangsrett som mangler. Det er noen som må bestemme.

Kostnaden ved alt dette bæres av den enkelte. Vi kjenner til pendlere som er trukket i lønn, og til folk som sitter utover kveldene for å bygge opp igjen fleksitid de har tapt på å stå på en perrong. En raskere refusjonsordning er bra, og vi støtter den. Men den dekker billetten, ikke arbeidstiden, og den dekker ikke tapet for arbeidsgiverne i og utenfor kommunen. Eidsvoll er en pendlerkommune, og når toget svikter, svikter også arbeidsdagen til folk og leveransene til bedriftene.

Til sist registrerer vi at meklingen i Vygruppen er berammet til 31. august og 1. september, at det er varslet permitteringer, og at Vy og Flytoget fortsatt har ulike tariffavtaler etter sammenslåingen. En konflikt vil ramme de samme pendlerne en gang til. Vi ber partene om å strekke seg, og vi ber eier om å legge til rette for at de kan det.

7. Vi ber om svar på dette

Til Samferdselsdepartementet

- 1.** Vi støtter arbeidet med en automatisk refusjonsordning, og ber om at den innføres raskt. Når trer den i kraft, hvilke forsinkelser utløser den, og gjelder den også ved innstilling og ved buss for tog?
- 2.** Hvordan er Riksrevisjonens anbefalinger og kontroll- og konstitusjonskomiteens merknader fulgt opp, og hvilke målbare resultater kan vises for Oslo-korridoren?
- 3.** Hva er statusen for Hovedbanen Nord etter konseptvalget i 2022, og når kommer prosjektet inn i gjennomføringsplanen?
- 4.** Hvem har ansvaret for å svare en pendler i Eidsvoll når tilbudet svikter? Vi ber departementet peke ut én adressat, og si det høyt.
- 5.** Hvordan vurderer departementet balansen mellom nye, langsiktige utbygginger og tiltak som får dagens jernbane til å virke bedre på kort sikt?

Til Bane NOR SF

- 6.** Vi ber om å få se den konkrete planen statsråden har etterlyst, herunder gjennomgangen av rutinene for oppstart av togtilbudet etter store fornyings- og vedlikeholdsarbeider, og gjennomgangen av testregimet. Når foreligger de, og hva er tiltakene?

7. Foreligger kapasitetsanalyse etter jernbaneforskriften § 9-6 og kapasitetsforbedringsplan etter § 9-7 for Lillestrøm til Eidsvoll? Vi ber om innsyn i begge.
8. Hvem besluttet at Gardermobanen og Hovedbanen skulle stenges samtidig i perioden 31. juli til 9. august 2026, og hvilken samlet konsekvensvurdering for Eidsvoll lå til grunn?
9. Hva er framdriften for de varslede tiltakene på Dal, det vil si nedleggelse av planovergangen og forlengelse av kryssingssporet, og for tiltakene på Hauer seter og Jessheim?
10. Hvor stort er vedlikeholdsetterslepet på Hovedbanen nord og på Gardermobanen, oppgitt i kroner?
11. Vil innføringen av ERTMS gi flere eller færre tog i timen gjennom Oslo-korridoren, og hva blir konsekvensen for antall avganger til og fra Eidsvoll?
12. Punktlighetstallene teller ikke innstilte tog, og regularitetstallene teller ikke planlagte innstillinger. Bane NOR har tidligere varslet arbeid med et samlet nøkkeltall som viser punktlighet, regularitet og planlagte innstillinger under ett. Vi ber om status for dette arbeidet, og om et slikt samlet tall for linjene som betjener Eidsvoll.
13. Hvordan sikres det at et togsett som står til vedlikehold i Lodalen faktisk kommer i drift igjen, når arbeidet er fordelt på flere selskaper? Hvem tar avgjørelsen når aktørene er uenige, og hvor lang er gjennomsnittlig ventetid?

Til Jernbanedirektoratet

14. Vi ber om punktlighets- og regularitetstall spesifikt for linjene R12 og R13 og for regiontogene i korridoren, for 2024, 2025 og hittil i 2026, med årsaksfordeling.
15. Hva innebærer ruteplanen fra desember 2027 konkret for Eidsvoll, Eidsvoll Verk og Dal, målt i antall avganger per time i og utenfor rush, og i setekapasitet?
16. Hvilke kvalitetskrav, insentiver og sanksjoner ligger i trafikkavtalen for Østlandet, som løper til 2031, og i hvilken grad er de brukt i 2025 og 2026?

Til Vy Tog AS

17. Hvor mange avganger på R12 og R13 var forsinket eller innstilt i 2025 og hittil i 2026, og hvor stor andel ble kjørt med enkeltsett der ruteplanen forutsatte dobbeltsett?
18. Hvordan vurderer dere at erstatningstransport og sanntidsinformasjon fungerte for reisende fra Eidsvoll i sommer, og hva endres til neste sporarbeidsperiode?
19. Hvor mange refusjons- og reisegarantisaker er registrert fra våre tre stasjoner, og hva er gjennomsnittlig behandlingstid?
20. Hvor mange av de nye togsettene er i faktisk drift i dag, hvor mange står, og hva er årsaken?

Til Norske tog AS

21. Når settes nytt materiell inn på linjene som betjener Eidsvoll, og hva er reserveløsningen fram til det skjer?

8. Vi ber også om et møte

Eidsvoll Arbeiderparti inviterer aktørene til et felles møte i Eidsvoll høsten 2026, sammen med kommunen og pendlerne. Vi stiller lokale og folk. Vi ber om at dere stiller med noen som kan svare på tvers av selskapsgransene, ikke bare for eget ansvarsområde.

Vi ber om skriftlig svar innen 1. oktober 2026. Eidsvoll Arbeiderparti følger saken opp i kommunestyret, formannskapet og de utvalgene partiet er representert i, overfor Akershus fylkeskommune og Akershus Arbeiderparti, og offentlig.

Vi slutter oss til de fem punktene som ble løftet overfor statsråden i møtet 20. august: lytt til de ansatte og fagforeningene, samle jernbanen mer og reduser oppsplittingen, få opp standarden på det vi allerede har før vi bygger nytt, se helheten og ikke bare enkeltprosjekter, og sikre nok verkstedkapasitet, vedlikehold og tog i drift.

Eidsvoll har sendt folk med toget til jobb i over 170 år. Nå trenger de å vite når de kommer fram.

Med vennlig hilsen

Eidsvoll Arbeiderparti

Tove Heranger, leder av Eidsvoll Arbeiderparti

Rune Bjerkestrand, ordførerkandidat, Eidsvoll Arbeiderparti

Lena Frantzen, gruppeleder og varaordførerkandidat, Eidsvoll Arbeiderparti

Kilder: Bane NOR, punktlighetstall 3. og 20. august 2026 og punktlighetsrapporter; NTB/Aftenposten og TU 19. august 2026 om punktligheten i august; ABC Nyheter 21. august 2026 om Oslo-området, fornyelsesbehov og bevilgning; Jernbanedirektoratet, årsrapport 2025, statusside for driftsstabilitet per 1. juli 2026 og tiltaksplan «Tiltak for en mer driftsstabil jernbane» 2026; Riksrevisjonen, Dokument 3:14 (2023–2024) av 30. mai 2024; Innst. 108 S (2024–2025) av 19. desember 2024; Bane NOR, prosjektsiden «Tiltak langs Hovedbanen nord» og oversikt over buss for tog sommeren 2026; Samferdselsdepartementets pressemelding om konseptvalg for Hovedbanen Nord av 16. juni 2022; regjeringens pressemelding om ruteplan 2028 av 16. februar 2026; Jernbanedirektoratets gjennomføringsplan av 23. juni 2026; Jernbanedirektoratet om forsinkede lokaltog 21. november 2025 og om togparken 5. februar 2026; jernbaneforskriften kapittel 9; SSB kommunefakta Eidsvoll.