



Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

25/884-

14. februar 2025

Svar på Dokument 8:48 S (2024-2025) om en uavhengig evaluering av jernbanereformen

Jeg viser til brev av 30. januar 2025 om Dokument 8:48 S (2024-2025) om en uavhengig evaluering av jernbanereformen. Forslagsstillerne anfører at jernbanereformen ble vedtatt i 2016 uten konsekvensanalyser og uten økonomiske beregninger, og at det derfor er behov for en evaluering av reformen.

I tråd med Hurdalsplattformen har regjeringen gjort en grundig gjennomgang av organiseringen og selskapsstrukturen i jernbanesektoren. På oppdrag fra Samferdselsdepartementet gjennomførte konsultentselskapet KPMG en kartlegging av organisatoriske og styringsmessige utfordringer i jernbanen i 2023. Gjennomgangen viste at rolledelingen ikke var tilstrekkelig avklart. Styringslinjene var ikke godt nok koordinert, og det manglet en helhetlig strategi for sektoren.

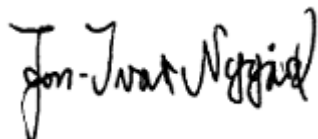
Regjeringen har tatt flere grep for å rydde opp i dette. Vi har endret jernbaneforskriften for nettopp å gjøre styringsmodellen og rolle- og ansvarsdelingen i sektoren tydeligere. Vi har innført et oppdragsbrev til Bane NOR som blant annet fastsetter mål, vilkår og krav til rapportering. Det er innført et helhetlig risikostyringssystem for at utviklingen av infrastruktur, materiell, digitale tjenester, billettsystemer og rutetabeller henger bedre sammen, og at utfordringer og risikoer løftes opp tidlig nok. I Meld. 14 S (2023-2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* (NTP) la vi frem en helhetlig jernbanestrategi. Denne staker ut en ambisiøs kurs for utviklingen av jernbanetilbudet frem til 2050. Basert på jernbanestrategien har vi innført en gjennomføringsplan for NTP, og et forbedret rammeverk for utvikling og gjennomføring av tilbudsforbedringer. Dette gir et tydeligere bindeledd mellom NTP og de konkrete tiltakene som gjennomføres i sektoren, hvor utviklingen av alle de nødvendige innsatsfaktorene (infrastruktur, kjøretøy, ruteplaner mv.) ses i sammenheng.

Regjeringen har stanset konkurransen om persontogtilbudet på Østlandet og direktetildelt togtilbudet til Vygruppen. Konkurransene om drift og vedlikehold av landets jernbaneinfrastruktur er stanset. Dette er kritisk kjernekompetanse Bane NOR bør ha direkte kontroll over. Spordrift AS er tilbakeført til Bane NOR for å sikre helhetlig kontroll over tilstanden på jernbaneinfrastrukturen. Senest fra tidspunktet for når tjenstekonsesjonskontrakten med Flytoget går ut i februar 2028 samles togtrafikken på Østlandet for å gi flere et bedre reisetilbud. Regjeringen er nå i ferd med å slå sammen Vy og Flytoget for å bidra til dette.

Videre har vi i NTP 2025–2036 varslet en betydelig økt satsing på drift, vedlikehold og fornying av jernbaneinfrastrukturen over de kommende årene. Dagens infrastruktur er slitt, som gir dårlig driftsstabilitet. Klimaendringer over de kommende årene stiller også økte krav til robusthet i infrastrukturen. Regjeringen har i 2025-budsjettet fulgt opp denne satsingen med en kraftig økning i bevilgningene til drift, vedlikehold og fornying, med en økning på 3,2 mrd. kroner i forhold til saldert budsjett 2024.

Jeg ser ikke behov for å starte noen ny utredning av jernbanesektoren nå, eller en bakoverskuende evaluering av reformen. Det er allerede tatt kraftfulle grep, som gjør en evaluering av reformen som ble presentert for snart ti år siden mindre relevant. Jeg mener at aktørene i sektoren nå trenger arbeidsro til å få de nylig gjennomførte tiltakene til å virke, og til å sette de økte bevilgningene til vedlikehold og fornyelse i arbeid.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård