



STORTINGET

Innst. 306 S

(2024–2025)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:111 S (2024–2025) og Dokument 8:123 S (2024–2025)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Erna Solberg, Erlend Larsen, Liv Kari Eskeland, Ingjerd Schie Schou, Anne Kristine Linnestad, Mahmoud Farahmand og Trond Helleland om å gjenreise tilliten til jernbanen og om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås og Lars Haltbrekken om å styrke togberedskapen i Norge

Til Stortinget

Bakgrunn

Dokument 8:111 S (2024–2025)

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen sikre at utbetaling av refusjon til reisende på jernbanen kan automatiseres for både periodebillett og enkeltbilletter, slik at de reisende får utbetalt det de har krav på, raskt og enkelt ved forsinkelser og innstillinger.
2. Stortinget ber regjeringen gjennomgå Bane NORs oppgaver med mål om at selskapet skal fokusere på sin kjernevirksomhet og forbedre leveransen av infrastruktur til sine kunder.
3. Stortinget ber regjeringen sørge for at Jernbanedirektoratets rolle og mandat for samordning av sektoren tydeliggjøres.
4. Stortinget ber regjeringen opprette regionale 'task forces' under ledelse av Jernbanedirektoratet

innenfor de ulike regionene, for å systematisere samarbeidet og identifisere tiltak som kan bedre tilbudet på kort sikt.

5. Stortinget ber regjeringen legge frem en materiellplan som sikrer nok tilgjengelige tog for fremtiden.
6. Stortinget ber regjeringen vurdere hvordan man gjennom insentiver og avtaler kan forbedre vedlikeholdet av togmateriell med mål om bedre oppetid og verdibevaring.
7. Stortinget ber regjeringen gjøre en beredskapsanalyse av jernbanesektoren og sørge for bedre samarbeid og samhandling mellom aktørene i sektoren.
8. Stortinget ber regjeringen vurdere å overføre eierskapet av Vy fra Samferdselsdepartementet til Nærings- og fiskeridepartementet.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

Dokument 8:123 S (2024–2025)

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen innen juni 2025 legge frem en plan for togmateriellberedskap som inkluderer bruk av opsjon for kjøp av ytterligere materiell under eksisterende avtaler, samt plan for innleie og reserveløsninger som kan styrke beredskapen i påvente av nytt materiell og ved ytterligere forsinkelser av det nye materiellet, og følge dette opp i statsbudsjettet for 2026.
2. Stortinget ber regjeringen snarest legge frem en plan for hvordan en kan øke kapasiteten på Nordlandsbanen og Rørosbanen, som bl.a. inkluderer flere og lengre kryssningsspor og sikring av planoverganger.

3. Stortinget ber regjeringen benytte opsjonen som finnes i eksisterende fjerntogkontrakt, til å bestille nytt fjerntogmateriell til Rørosbanen, som også kan fungere som ekstramateriell for Nordlandsbanen.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

Komiteens behandling

Komiteen besluttet å behandle de to representantforslagene samlet i én innstilling. Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård har uttalt seg til forslaget i Dokument 8:111 S i brev av 20. mars 2025, og til forslaget i Dokument 8:123 S i brev av 27. mars 2025. Brevene følger som vedlegg til denne innstillingen. Det ble åpnet for skriftlige innspill om begge forslag. De mottatte innspillene er sammen med sakens dokumenter tilgjengeliggjort på sakenes sider på stortinget.no.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Tom Einar Karlsen og Marte Mjøs Persen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, lederen Sigbjørn Gjelsvik, Geir Adelsten Iversen og Geir Inge Lien, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra Venstre, André N. Skjelstad, viser til Representantforslag 111 S (2024–2025) fra stortingsrepresentantene Erna Solberg, Erlend Larsen, Liv Kari Eskeland, Ingjerd Schie Schou, Anne Kristine Linnestad, Mahmoud Farahmand og Trond Helleland om å gjenreise tilliten til jernbanen samt Representantforslag 123 S (2024–2025) fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås og Lars Haltbrekken om å styrke togberedskapen i Norge. Komiteen viser videre til statsrådets svarbrev av henholdsvis 20. mars 2025 og 27. mars 2025. Komiteen merker seg forslagsstillernes bekymring for jernbanens beredskapssituasjon både når det gjelder infrastruktur, materielltilgang og vedlikehold samt ivaretagelse og fordeling av beredskapsarbeid i jernbaneforvaltningen.

Komiteen viser også til at gjeldende utfordringer med driftssituasjonen kan svekke troverdigheten til jernbanen som pålitelig transportalternativ. Det er viktig at passasjerrettighetene ivaretas og at refusjonsordninger fungerer etter hensikten. Komiteen viser videre til særskilte bekymringer for både materiell og infrastrukturensituasjonen for især Røros- og Nordlandsbanen.

Komiteen viser også til at det har vært gjennomført skriftlig høring knyttet til representantforslagene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til statsrådets detaljerte svar på forslagene.

Disse medlemmer er opptatt av at norsk jernbane må ha en kvalitet og en driftssituasjon som gir brukerne et godt tilbud og en jernbane som fyller sin rolle i beredskapssammenheng. Det å styrke drift og vedlikehold er en av flere viktige prioriteringer som er hensyntatt i Nasjonal transportplan. I tillegg er det iverksatt flere tiltak, som beskrevet i statsrådets svar, som i stor grad svarer opp forslagene som er beskrevet i representantforslagene.

Refusjon til reisende

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Senterpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at det i 2024 var over 80 millioner påstigninger på norske tog. De fleste av disse reisene er pendlerreiser. Mer enn en tredjedel av alle togreiser er imidlertid forsinket eller innstilt, i tillegg kommer avganger som kjøres med for få vogner slik at passasjerer må stå som sild i tønne. Det betyr at svært mange togkunder altfor ofte opplever at tilbudet de betaler for svikter. Det svekker tilliten til jernbanen.

Flertallet merker seg at det er et stort underforbruk av passasjerrettighetene, på tross av at norske togkunder hyppig opplever forsinkelser og innstillinger. Svært få togkunder ber om refusjon når toget ikke går som det skal. Det kan være flere grunner til det. Det kan være lite kjennskap til hvilke rettigheter man har, eller det kan være komplisert å søke om refusjon for å få tilbake en relativt liten sum. Små engangssummer kan imidlertid bli mye på et år. Forbrukerrådet beregnet i januar 2024 at norske togpassasjerer årlig går glipp av opptil 100 mill. kroner i refusjoner. Når få krever refusjon, merker heller ikke jernbaneselskapene den fulle negative konsekvensen av forsinkelsene.

Flertallet registrerer at statsråden viser til et nytt felles skjema for refusjon og mener dette ikke er godt nok. Folk opplever store ulemper når togtilbudet svikter, og dagens refusjonsordning står ikke i forhold til disse ulempene.

Flertallet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre at utbetaling av refusjon til reisende på jernbanen kan automatiseres for både periodebillett og enkeltbilletter, slik at de reisende får utbetalt det de har krav på, raskt og enkelt ved forsinkelser og innstillinger.»

Et annet flertall, medlemmene fra Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, mener det er viktig at passasjerene enkelt kan få utbetalt refusjonen de har krav på ved forsinkelser og innstillinger på jernbanen. Dette flertallet mener et automatisk system vil være et viktig tiltak i så måte, og når passasjerene automatisk får utbetalt det de har krav på vil kostnadene som følge av forsinkelser og innstillinger bli enda mer synlige.

Organisering av jernbanesektoren

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Senterpartiet og Fremskrittspartiet, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjennomgå Bane NORs oppgaver med mål om at selskapet skal fokusere på sin kjernevirksomhet og forbedre leveransen av infrastruktur til sine kunder.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at majoriteten av forsinkelser og driftsstans på jernbanen skyldes gammel eller dårlig infrastruktur. For å øke driftsstabiliteten og punktligheten vil Arbeiderpartiet og Senterpartiet prioritere drift, vedlikehold, fornying og mindre tiltak foran store utbyggingsprosjekter. Disse medlemmer vil vise til at Nasjonal transportplan 2025–2036 har en klar dreining i denne retning og at dette også ble fulgt opp i statsbudsjettet for 2025. Disse medlemmer mener denne dreiningen må videreføres og forsterkes i årene fremover.

Disse medlemmer mener videre at dagens kritiske materiellsituasjon på jernbanen i Norge i betydelig grad skyldes regjeringen Solbergs feilslåtte jernbanereform som medførte en pulverisering av ansvarsforhold, uklare styringsstrukturer og for mye byråkrati. Disse medlemmer viser til at Arbeiderpartiet og Senterpartiet i forkant av reformen advarte mot disse konsekvensene.

Disse medlemmer viser til forslaget om å overføre eierskapet av Vy fra Samferdselsdepartementet til Nærings- og fiskeridepartementet (NFD). Disse medlemmer mener en overføring til NFD vil redusere det politiske handlingsrommet for styringen av selskapet, og samtidig bane vei for en ytterligere oppsplitting og salg av Vy-gruppens verdier og eiendommer. Disse medlemmer viser til at Vy-gruppen har et svært viktig samfunnsoppdrag, og at det også i et beredskapsperspektiv er i felleskapets interesse at man har offentlig eierskap og en viss politisk styring av selskapet.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet mener jernbanereformen har gitt mer søkelys på togkundenenes behov og at reformen

skal videreutvikles for å gi mindre byråkrati og frigjøre mer ressurser til drift og vedlikehold slik at forfallet som også øker i 2025, kan stanses.

Disse medlemmer viser til at staten gjennom Vy eier et skandinavisk transportkonsern i sterk utvikling. Disse medlemmer mener det skaper uklarhet og kompleksitet i styringslinjene at eierskapet er organisert gjennom Samferdselsdepartementet, som også har rollen som regulator. Det bidrar også til å skape usikkerhet og mistillit mellom de ulike aktørene i jernbanesektoren. For å styrke Vys videre utvikling og jernbanesektorens forutsetninger for å lykkes, mener derfor disse medlemmer at statens eierskap til Vy-gruppen bør flyttes fra Samferdselsdepartementet til Nærings- og fiskeridepartementet. Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen vurdere å overføre eierskapet av Vy fra Samferdselsdepartementet til Nærings- og fiskeridepartementet.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til at gjennomgangen som er gjort av jernbanesektoren har identifisert flere sentrale utfordringer og at styringslinjene mellom Samferdselsdepartementet, Jernbanedirektoratet og Bane NOR må tydeliggjøres. Det har vært oppmerksomhet rundt styringen av Bane NOR, disse medlemmer mener det også er behov for å se på Jernbanedirektoratets rolle og mandat. Disse medlemmer viser til beskrivelsen av direktoratets rolle i Meld. St. 27 (2014–2015). Dersom man skal ha et eget direktorat er det en suksessfaktor at Jernbanedirektoratet får det nødvendige spillerommet for å ta ansvaret som en tydelig koordinerende aktør i sektoren. I dag kan det virke som at også direktoratet styres fra dag til dag av oppdragsbrev på både små og store saker. Dette fratar direktoratet muligheten til å styre samhandlingen. Disse medlemmer mener derfor at Jernbanedirektoratets rolle og mandat må tydeliggjøres.

Disse medlemmer viser til at det kan være flere mindre tiltak som sammen vil gi effekt på oppetiden på den enkelte strekning. På Sørlandsbanen er det etablert en «task force» som har identifisert 150 slike tiltak. Alle aktører i regionen jobber mot et felles mål om å oppnå en punktlighet på 90 pst. Disse medlemmer mener dette bør gjøres flere steder.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at Jernbanedirektoratets rolle og mandat for samordning av sektoren tydeliggjøres.»

«Stortinget ber regjeringen opprette regionale 'task forces' under ledelse av Jernbanedirektoratet innenfor de ulike regionene, for å systematisere samarbeidet og identifisere tiltak som kan bedre tilbudet på kort sikt.»

Komiteens medlemmer fra Høyre mener det er behov for å fortsette arbeidet med å utvikle jernbanesektoren. Disse medlemmer mener at svaret på disse utfordringene ikke ligger i å gjenopprette ett stort statlig monopolselskap, slik de rødgrønne partiene ønsker. Disse medlemmer vil med grunnlag i jernbanereformen vurdere hvordan økonomiske insentiver i avtalene mellom dagens aktører kan sikre en mer enhetlig og samordnet jernbanesektor. Risikoen må plasseres hos den aktøren som har best forutsetninger for å redusere den, for å få alle aktørene til å agere til det beste for kunden.

Disse medlemmer registrerer at de rødgrønne partiene ofte forklarer utfordringene på jernbanen med mange aktører og grensesnitt. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til at de viktigste årsakene til forsinkelser og innstillinger på jernbanen er feil på infrastruktur og materiell. Det er kun Bane NOR som har ansvaret for infrastrukturen. Disse medlemmer mener at Bane NOR bør ha mer fokus på sin kjerneoppgave, som er å levere infrastruktur til sine kunder (togoperatørene). Dersom togoperatørene ikke leverer på sitt tilbud, eller forårsaker feil på infrastrukturen, får de bøter. På samme måte bør Bane NOR kompensere togoperatørene dersom Bane NOR ikke leverer det de skal. Disse medlemmer mener det bør vurderes om det er hensiktsmessig å inngå en kommersiell avtale mellom Bane NOR og deres kunder, der Bane NOR forplikter seg til å levere en gitt oppetid. Dersom Bane NOR ikke leverer oppetid som avtalt, må de kompensere sine kunder for tapte inntekter og direkte kostnader. Disse medlemmer ser at dette kan gå utover andre planlagte tiltak, men mener det kan gi et tydelig og mer effektivt insentiv for Bane NOR til å levere økt kvalitet.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til forslag om tydeliggjøring av Jernbanedirektoratets rolle og mandat for samordning av jernbanesektoren, og opprettelse av innsatsgrupper under direktoratets ledelse. Disse medlemmer mener at å overføre nye oppgaver til Jernbanedirektoratet bare vil lappe på jernbanereformen, som er en vesentlig del av det underliggende problemet på jernbanen i Norge, og at dette ikke vil være tilstrekkelige grep for å rydde opp i problemene. Disse medlemmer viser til at Senterpartiet tidligere har fremmet forslag om å igangsette arbeidet med å legge ned Jernbanedirektoratet, jf. Dokument 8:48 S (2024–2025) og Innst. 212 S (2024–2025), og mener at ingen nye oppgaver bør tildeles direktoratet i påvente av nedleggelse.

Disse medlemmer viser til at Senterpartiet i regjering var med på en gjennomgang av organiseringen og styringen i jernbanesektoren, der viktige grep ble tatt for å redusere antallet selskaper og klargjøre ansvarsforhold. Disse medlemmer mener likevel det er grunn

til å gå gjennom Bane NORs oppgaver for å sikre at selskapet har fullt fokus på kjernevirksomheten. Disse medlemmer mener videre at det er behov for en særskilt gjennomgang av strukturene knyttet til ansvar og forvaltning av togmateriellet, slik at togmateriellet og vedlikehold forvaltes i et helhetlig perspektiv. Disse medlemmer mener man i den sammenheng også må vurdere om Norske togs oppgaver kan løses på en bedre måte enn i dag. På denne bakgrunn fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen senest i forbindelse med statsbudsjettet for 2026 legge frem forslag som sikrer en mer helhetlig og effektiv forvaltning av togmateriell og jernbaneinfrastruktur, der ett av alternativene som skal inngå i vurderingen er å legge ned Norske tog og samle ansvaret og eierskapet for togmateriell under Bane NOR.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener det bør vurderes å avvikle Jernbanedirektoratet og at disse oppgavene kan ivaretas av Samferdselsdepartementet. Disse medlemmer viser i denne forbindelse til Dokument 8:79 S (2023–2024) og Innst. 240 S (2023–2024) Representantforslag fra Fremskrittspartiet om endringer i jernbanereformen, der følgende forslag ble fremmet:

«Stortinget ber regjeringen fremme en sak med følgende momenter for en enklere struktur og mer konkurranse om å løse jernbanens oppgaver:

- En utredning av hvorvidt Jernbanedirektoratets oppgaver kan overføres Samferdselsdepartementet
- Det etableres en infrastrukturkonkurrent til Bane Nor, herunder vurderes etablering av en fast struktur for jernbane hos Nye Veier AS.
- Norske tog gis større finansiell frihet til selv å kunne anskaffe kundetilpasset materiell tilpasset tog-selskapenes driftskonsept.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti mener at mange av utfordringene i jernbanesektoren må sees som en konsekvens av oppsplittingen av sektoren som har skjedd som følge av jernbanereformen som regjeringen Solberg innførte uten konsekvensanalyser og uten økonomiske beregninger. Dette medlem viser til at Sosialistisk Venstreparti ved flere anledninger har fremmet forslag om at jernbanereformen må evalueres, og mener det er nødvendig for å identifisere de riktige tiltakene for å bedre organiseringen av sektoren. Dette medlem mener derfor det ikke er fornuftig å lappe på en feilslått reform gjennom enkelttiltak, slik forslagene i denne innstillingen fra Høyre og Senterpartiet vil innebære, før det er gjennomført en grundig evaluering og vurdering av nødvendige tiltak. Dette medlem vil vise til Sosialistisk Venstrepartis merknader og forslag i Dokument 8:48 S (2024–2025) og Innst. 212 S (2024–2025), hvor Sosialistisk Venstreparti fremmet følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen iverksette en uavhengig evaluering av jernbanereformen, med særlig oppmerksomhet på hvilke konsekvenser selskapsstrukturen og organiseringen av sektoren har for blant annet drift og vedlikehold, beredskap, infrastruktur og de ansattes arbeidsforhold.»

«Stortinget ber regjeringen gjennomgå selskapsstrukturen i og organiseringen av jernbanesektoren og identifisere tiltak som kan redusere sårbarheter og styrke insentivene til at aktørene i sektoren handler til det beste for jernbanesystemet samlet sett.»

Togmateriell og beredskap

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Senterpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjøre en beredskapsanalyse av jernbanesektoren og sørge for bedre samarbeid og samhandling mellom aktørene i sektoren.»

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, mener at prioritering av flere krysningsspor og sikring av planoverganger er gode tiltak som både styrker forutsigbarheten, konkurransekraften og redundansen i jernbanenettet.

Dette flertallet viser til rapporten Jernbanens rolle i nasjonal beredskap, hvor Jernbanedirektoratet understreker betydningen av jernbanen som kritisk infrastruktur og av å kunne opprettholde sin funksjon i ulike typer kriser. Dette flertallet er bekymret for at oppsplittingen av sektoren som jernbanereformen førte til, gjør det vanskeligere å sørge for at overordnede hensyn, som beredskap, blir vektlagt av alle aktørene i sektoren, og mener det trengs tydeligere føringer for aktørene i sektoren om betydningen av å jobbe for økt beredskap i jernbanesektoren samlet sett.

Et tredje flertall, medlemmene fra Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en plan for togmateriellberedskap, senest i statsbudsjettet for 2026, som inkluderer bruk av opsjon for kjøp av ytterligere materiell under eksisterende avtaler, samt plan for innleie og reserveløsninger som kan styrke beredskapen i påvente av nytt materiell og ved ytterligere forsinkelser av det nye materialet. Planen må også ta høyde for Forsvarets behov for materiell.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre vil vise til at jernbanen er sentral for beredskapen i landet vårt, slik at folk og varer kommer frem dit det trengs. I

en eventuell krigssituasjon er jernbanen avgjørende for å kunne transportere militært utstyr og personell effektivt. Disse medlemmer vil vise til at Forskrift om nasjonal beredskap på jernbane stiller krav til jernbanevirksomhetene om å ha beredskap for å kunne bidra med jernbanetjenester ved ekstraordinære hendelser, krise og krig. Norge er dessuten et mottaker- og transittland for militære ressurser innenfor rammen av «NATO i nord», og en fungerende jernbane er avgjørende for å kunne oppfylle denne forpliktelsen. Det enorme vedlikeholdsetterslepet, store materiellutfordringer og klimaendringer som gjør jernbanen mer sårbar for skred, ras og utfordrende kjøreforhold, bidrar slik disse medlemmer ser det til at beredskapen på jernbanen i dag er utfordret og langt fra god nok.

Disse medlemmer er bekymret for situasjonen for togmateriell i Norge. Mye av materialet som kjører på norske skinner er over 40 år gammelt og har for lengst passert levetiden. I tillegg er nytt materiell forsinket. Ifølge Norske tog er alt tilgjengelig materiell utlånt til operatørene, og materiellberedskapen lik null. I Jernbanedirektoratets rapport Jernbanens rolle i nasjonal beredskap fra desember 2024 går det frem at:

«Jernbanedirektoratet har per i dag ingen samlet oversikt over hvor stort behov Forsvaret har for rullende materiell med stor trekk- og lastekraft i et livsløpsperspektiv.»

Disse medlemmer viser til statsrådens svarbrev av 27. mars 2025, hvor statsråden viser til Jernbanedirektoratets gjennomføringsplan for Nasjonal transportplan 2025–2036 som skal inneholde en oversikt over:

«hvilke tog som trengs for å realisere regjeringens jernbanestrategi og de tilbudsforbedringene som ligger i transportplanen.»

Disse medlemmer mener det er viktig å så raskt som mulig få på plass en materiellplan som styrker beredskapen og forutsigbarhet på jernbanen for å sikre full oversikt over den samlede materiellkapasiteten sammen med behovet for vedlikehold og anskaffelser. En slik plan må inneholde tiltak for å styrke beredskapen på kort og lang sikt, gjennom innkjøp av nytt materiell, innleie og reserveløsninger, samt sees i sammenheng med Forsvarets behov.

Disse medlemmer mener at siden framleggelsen av NTP 2025–2036 har materiellberedskap blitt aktualisert gjennom hendelser på jernbanen som har ført til langvarige materiellproblemer, som på Nordlandsbanen, samt den generelle økte bevisstheten om jernbane som kritisk for beredskapen.

Dovrebanen er helt sentral for transporten mellom nord og sør i landet. Disse medlemmer viser til at i løpet av de siste to årene har strekninger på Dovre-

banen vært stengt over lengre tid på grunn av flom, noe som har redusert godstransporten på Dovre- og Raumbanen betydelig, og fått store konsekvenser for persontogtilbudet. Disse medlemmer viser til at stengingen av Randklev bru etter uværet «Hans» i 2023 kostet samfunnet 1,4 mrd. kroner. Klimaendringene vil føre til flere og større flommer i fremtiden, noe som vil medføre at Dovrebanen kommer til å bli stengt oftere. Disse medlemmer mener derfor at det er viktig å få fortgang i moderniseringen av Rørosbanen, som alternativ til Dovrebanen. Det vil bidra til å styrke beredskapen på jernbanen betydelig. Disse medlemmer vil videre vise til at Nordlandsbanen er kritisk infrastruktur for regionen. Etter den fatale ulykken på Hemnes i oktober 2024 har alle nattog på Nordlandsbanen vært innstilt, og regulariteten på Nordlandsbanen har vært på 37 pst., og materiellmangelen er prekær. Per i dag er det uklart om tilbudet på Nordlandsbanen vil kunne komme tilbake til normalen før de nye fjerntogene kommer i 2029/2030.

Flere og lengre kryssningsspor vil gi bedre driftsstabilitet og punktlighet på strekningene, og tilrettelegge for økt kapasitet. I statsrådens svarbrev 27. mars 2025, viser statsråden til at ett nytt kryssningsspor på Nordlandsbanen ligger inne i andre planperiode i NTP. Statsråden viser også til Bane NORs arbeid med sikring av planoverganger og vurdering av tiltak for å tilrettelegge for mer gods på Rørosbanen. Disse medlemmer mener dette er gode initiativ, men at det bør utarbeides en mer langsiktig plan for å styrke kapasiteten på Nordlandsbanen og Rørosbanen.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen snarest legge frem en plan for hvordan en kan øke kapasiteten på Nordlandsbanen og Rørosbanen, som bl.a. inkluderer flere og lengre kryssningsspor og sikring av planoverganger.»

Disse medlemmer er spesielt bekymret for materiellsituasjonen på de ikke-elektrifiserte banestrekningene i Norge, og mener det er riktig at man bruker opsjoner i eksisterende avtaler for å finne materiell som kan betjene både Røros- og Nordlandsbanen. For å øke konkurransekraften til jernbanen trengs det bedre kapasitet for både gods- og persontog. Disse medlemmer viser til at Stortinget høsten 2023 vedtok at regjeringen skulle bestille nye fjerntog til Rørosbanen, men at regjeringen kun planlegger for at dagens regiontog på Trønderbanen skal flyttes til Rørosbanen, tidligst i 2030. Disse medlemmer vil vise til at materiellet på Rørosbanen for lengst har passert levetiden og er svært utsatt for feil, og at det er for lenge å vente til 2030 med å skifte ut materiellet på Rørosbanen.

På strekninger som ikke er elektrifisert, som Nordlandsbanen og Rørosbanen, vil det være hensiktsmessig å ha bimodale tog som kan kjøre både på strøm og drivstoff, fram til strekningene er elektrifisert. Disse medlemmer vil vise til høringsinnspillet fra Spekter som peker på at den eksisterende bestillingen av fire bimodale togsett til Nordlandsbanen kun erstatter dagens tog én til én, og dermed ikke tar høyde for behovet for styrket materiellberedskap. Dagens situasjon på Nordlandsbanen viser tydelig hvor sårbart systemet er når ett tog tas ut av drift. Disse medlemmer mener derfor at å bestille flere bimodale tog, vil kunne bidra til å styrke beredskapen, samt å møte det store behovet for nytt materiell på Rørosbanen.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen benytte opsjonen som finnes i eksisterende fjerntogkontrakt, til å bestille nytt fjerntogmateriell til Rørosbanen, som også kan fungere som ekstramateriell for Nordlandsbanen, og tilrettelegge for dette i statsbudsjettet for 2026.»

«Stortinget ber regjeringen gjennomgå oppdragsbrev og målsettinger for aktørene i jernbanesektoren, og sørge for at hensynet til beredskap for jernbanen som kritisk infrastruktur blir en del av målsettingene for alle aktørene i sektoren.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet viser til at det altfor ofte kjøres togavganger med færre togsett enn planlagt. Dette medfører store ulemper for de reisende. Forklaringen på manglende togsett har vært flere, blant annet dårlig vedlikehold over tid, kapasitet ved verkstedene og for lite materiell. Disse medlemmer viser til at togselskapene har ansvaret for vedlikehold av materiellet de leier fra Norske tog i dag. Det er også togoperatørene som har det største incentivet for å levere best mulig vedlikehold. De to selskapene Flytoget AS og NSB Gjøvikbanen AS har levert betydelig bedre vedlikehold enn andre selskap, selv om de har gamle tog. Det er imidlertid også noen felles utfordringer med materiellet, på tvers av operatører. Her bør det vurderes om Norske tog er aktive nok som eier. Disse medlemmer viser til at innkjøp av togmateriell er en stor investering for staten. Norske tog må jobbe tettere med operatørene for å sikre verdibevaring av ressurser som staten har investert milliarder i. Målet må være best mulig oppetid og verdibevaring.

Disse medlemmer understreker at overfylte avganger og plassmangel som følge av kortere tog enn planlagt er med på å svekke tilliten til jernbanen, og reduserer kvaliteten for de reisende betraktelig. Disse medlemmer mener det bør settes opp buss for tog på de avgangene der det er risiko for overfylte tog for å sikre

nok kapasitet, og at togkundene får en tjeneste som er mer i tråd med det de har betalt for.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen vurdere hvordan man gjennom insentiver og avtaler kan forbedre vedlikeholdet av togmateriell med mål om bedre oppetid og verdi-bevaring.»

Disse medlemmer viser til at flere hendelser de siste årene har reist spørsmål ved om beredskapen er god nok i jernbanesektoren, og om man har gode nok planer for hva som skal skje ved en krise. I etterkant har Statens jernbanetilsyn og Bane NOR identifisert tiltak for å forbedre beredskaps- og hendelseshåndteringen. Det er viktig at hendelser evalueres og at man lærer av erfaringene som gjøres.

Disse medlemmer mener det må sikres moderne og tilpasset togmateriell på Rørosbanen, og at opsjonen på kjøp av ytterligere togsett knyttet til fjerntogbestillingen bør benyttes for raskere å få dette på plass. Disse medlemmer viser i denne sammenheng til Dokument 8:242 S (2022–2023), jf. Innst. 52 S (2023–2024), Representantforslag fra Fremskrittspartiet om å anskaffe nye togsett til Rørosbanen. Stortinget vedtok ved behandlingen av denne saken å be regjeringen så raskt som mulig fremme forslag om å gi Norske tog handlingsrom til å kunne bestille nye fjerntog til Rørosbanen. Bestillingen knyttes til anskaffelsen Norske tog gjennomfører for flere av de andre fjerntogstrekningene. Videre bes regjeringen sikre universell utforming av alle tog som bestilles til norske jernbanestrekninger.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser for øvrig til Sosialistisk Venstrepartis merknader i justiskomiteens behandling av Meld. St. 9 (2024–2025) Totalberedskapsmeldingen – Forberedt på kriser og krig.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen snarest legge frem en plan for hvordan en kan øke kapasiteten på Nordlandsbanen og Rørosbanen, som bl.a. inkluderer flere og lengre kryssningsspor og sikring av planoverganger.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen benytte opsjonen som finnes i eksisterende fjerntogkontrakt, til å bestille nytt fjerntogmateriell til Rørosbanen, som også kan fungere

som ekstramateriell for Nordlandsbanen, og tilrettelegge for dette i statsbudsjettet for 2026.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen gjennomgå oppdragsbrev og målsettinger for aktørene i jernbanesektoren, og sørge for at hensynet til beredskap for jernbanen som kritisk infrastruktur blir en del av målsettingene for alle aktørene i sektoren.

Forslag fra Høyre og Fremskrittspartiet:

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen vurdere å overføre eierskapet av Vy fra Samferdselsdepartementet til Nærings- og fiskeridepartementet.

Forslag 5

Stortinget ber regjeringen vurdere hvordan man gjennom insentiver og avtaler kan forbedre vedlikeholdet av togmateriell med mål om bedre oppetid og verdi-bevaring.

Forslag fra Høyre og Venstre:

Forslag 6

Stortinget ber regjeringen sørge for at Jernbanedirektoratets rolle og mandat for samordning av sektoren tydeliggjøres.

Forslag 7

Stortinget ber regjeringen opprette regionale «task forces» under ledelse av Jernbanedirektoratet innenfor de ulike regionene, for å systematisere samarbeidet og identifisere tiltak som kan bedre tilbudet på kort sikt.

Forslag fra Senterpartiet:

Forslag 8

Stortinget ber regjeringen senest i forbindelse med statsbudsjettet for 2026 legge frem forslag som sikrer en mer helhetlig og effektiv forvaltning av togmateriell og jernbaneinfrastruktur, der ett av alternativene som skal inngå i vurderingen er å legge ned Norske tog og samle ansvaret og eierskapet for togmateriell under Bane NOR.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding I og III fremmes av medlemmene i komiteen fra Høyre, Senterpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre.

Komiteens tilråding II fremmes av medlemmene i komiteen fra Høyre, Senterpartiet og Fremskrittspartiet.

Komiteens tilråding IV fremmes av medlemmene i komiteen fra Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslagene og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

I

Stortinget ber regjeringen sikre at utbetaling av refusjon til reisende på jernbanen kan automatiseres for både periodebillett og enkeltbilletter, slik at de reisende får utbetalt det de har krav på, raskt og enkelt ved forsinkelser og innstillinger.

II

Stortinget ber regjeringen gjennomgå Bane NORs oppgaver med mål om at selskapet skal fokusere på sin

kjernevirksomhet og forbedre leveransen av infrastruktur til sine kunder.

III

Stortinget ber regjeringen gjøre en beredskapsanalyse av jernbanesektoren og sørge for bedre samarbeid og samhandling mellom aktørene i sektoren.

IV

Stortinget ber regjeringen legge frem en plan for togmateriellberedskap, senest i statsbudsjettet for 2026, som inkluderer bruk av opsjon for kjøp av ytterligere materiell under eksisterende avtaler, samt plan for innleie og reserveløsninger som kan styrke beredskapen i påvente av nytt materiell og ved ytterligere forsinkelser av det nye materiellet. Planen må også ta høyde for Forsvarets behov for materiell.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 13. mai 2025

Sigbjørn Gjelsvik

leder

Morten Stordalen

ordfører



Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
25/1730-

Dato
20. mars 2025

Dokument 8:111 S (2024-2025) om å gjenreise tilliten til jernbanen

Jeg viser til brev av 6. mars 2025 om Dokument 8:111 S (2024-2025) om å gjenreise tilliten til jernbanen. I dokumentet fremmer forslagsstillerne forslag som Stortingets transport- og kommunikasjonskomité ber om Samferdselsdepartementets vurdering av. Jeg svarer på de åtte forslagene enkeltvis under.

Forslag: Sikre at utbetaling av refusjon til reisende på jernbanen automatiseres for både periodebillett og enkeltbilletter, slik at de reisende får utbetalt det de har krav på raskt og enkelt ved forsinkelser og innstillinger.

For at jernbanen skal være et attraktivt og enkelt valg for de reisende, er det viktig at alle deler av reisen fungerer godt. Jernbanepassasjerrettighetsforskriften er nylig endret for å innføre et nytt refusjonsskjema. Togpassasjerer kan nå kreve refusjon og kompensasjon ved hjelp av et felles skjema. Dette gjør det enkelt for passasjerene å sende inn klager, refusjoner og krav om erstatning. Videre kan passasjerer som kjøper billetter gjennom vårt statseide selskap Entur, enkelt søke om refusjon i Entur-appen. Jernbanedirektoratet skal bidra til innovasjon og teknologisk utvikling i jernbanesektoren, og jeg tar i løpet av 2025 sikte på å gi Jernbanedirektoratet et oppdrag om å se på muligheten for å automatisere utbetaling av refusjon til reisende på jernbanen.

Forslag: Ha en omfattende gjennomgang av Bane Nors oppgaver. Høyre mener selskapet må fokusere på sin kjernevirksomhet og bedre leveransen av velfungerende infrastruktur.

I tråd med Hurdalsplattformen har regjeringen foretatt en grundig gjennomgang av organiseringen og styringen i jernbanesektoren. Regjeringen har som oppfølging av denne gjennomført en rekke tiltak som legger til rette for at Bane NOR kan fokusere bedre på sine kjerneoppgaver. Regjeringen har:

- Stanset konkurransene om drift og vedlikehold av landets jernbaneinfrastruktur. 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, noe som er viktig for Bane NORs kjernevirksomhet.
- Endret jernbaneforskriften for å gjøre styringsmodellen samt rolle- og ansvarsdelingen mellom de ulike aktørene i sektoren tydeligere. Det er innført et oppdragsbrev til Bane NOR. Gjennom oppdragsbrevet setter Samferdselsdepartementet mål, gir oppdrag og knytter vilkår til den statlige finansieringen til Bane NOR. Oppdragsbrevet gjør det tydeligere hvilke forventninger og krav eier setter til foretaket.
- Lagt frem en helhetlig strategi for jernbanesektoren i Nasjonal transportplan 2025-2036. Det gir en tydeligere retning for Bane NOR sin virksomhet. Nasjonal transportplan innebærer en tydelig prioritering av vedlikehold og fornying av jernbanen, noe regjeringen har fulgt opp i statsbudsjettet for 2025. Som del av satsingen på økt vedlikehold og fornying ble Bane NOR bedt om å legge frem konkrete planer for dette arbeidet. Jernbanedirektoratet utarbeider etter oppdrag fra departementet nå en gjennomføringsplan for å følge opp Nasjonal transportplan.
- I oppdragsbrevet for 2025 er Bane NOR bedt om å forbedre virksomhetsstyringen i konsernet, bl.a. for å sikre bedre kostnadskontroll og oppfølging av risiko. Bane NOR er også i oppdragsbrevet bedt om redegjøre for hvordan foretaket har innrettet egen virksomhet på sikkerhetsområdet, hvilke endringer foretaket har gjennomført i løpet av de siste årene og hvilke ev. ytterligere forbedringstiltak foretaket planlegger å gjennomføre på dette området.

Bane NOR er også i ferd med å implementere en større omorganisering av foretaket som skal gi tydeligere fokus på kjerneoppgavene og bedre organisatoriske forutsetninger for å lykkes med dette. Jeg mener at Bane NOR nå trenger arbeidsro for å få ta ut effektene av sammenslåingen med Spordrift og organisatoriske endringer som styret og ledelsen har gjort i foretaket.

Forslag: Tydeliggjøre Jernbanedirektoratets rolle og mandat for samordning av sektoren.

Jernbanedirektoratet skal ivareta den strategiske og helhetlige koordineringen av og planleggingen i jernbanesektoren, og utøver sine oppgaver gjennom avtaler, som myndighetsorgan og som fagorgan. Med utgangspunkt i utfordringene som ble identifisert knyttet til styring og organisering i gjennomgangen av jernbanesektoren i 2023, har jeg gjennomført en rekke grep for å styrke direktoratets koordinerende og strategiske rolle:

- Rolle- og ansvarsdelingen mellom Jernbanedirektoratet, Bane NOR og Samferdselsdepartementet er tydeliggjort i jernbaneforskriften.

- Fra og med 2024 ble det innført et helhetlig risikostyringssystem for jernbanesektoren for å identifisere, vurdere og håndtere forhold som påvirker prioriteringene og måloppnåelsen i sektoren. Systemet forvaltes av Jernbanedirektoratet. Aktørene i jernbanesektoren rapporterer på risiko og avvikshåndtering for alle innsatsfaktorer de har ansvaret for og som er nødvendige for gjennomføring og utvikling av togtilbudet. Systemet benyttes av Jernbanedirektoratet for å vurdere det samlede risikobildet for sektoren, og bidrar til at relevante risikoer løftes opp tidlig.
- Jernbanedirektoratet er i ferd med å ferdigstille en gjennomføringsplan for Nasjonal transportplan 2025–2036. Planen skal sikre at alle innsatsfaktorene blir sett i sammenheng og bidra til at planlagt utvikling av togtilbudet blir realisert både på kort og lang sikt. Planen skal følges opp i Jernbanedirektoratets årlige innspill til statsbudsjettet.
- Jernbanedirektoratet er i gang med å utarbeide et rammeverk for utvikling og gjennomføring av forbedringer i togtilbudet. Dette rammeverket skal beskrivelse overordnede rammer, roller, ansvar og myndighet samt sentrale beslutningsprosesser som skal gjennomføres fra «idé til effekt».

I tildelingsbrevet til Jernbanedirektoratet for 2025 og oppdragsbrevet til Bane NOR for 2025 har departementet gitt nærmere avklaring av roller og ansvar mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR. I tillegg skal de gjennomføre et felles arbeid for å forbedre samhandlingen mellom seg. Departementet har særlig pekt på behovet for å tydeliggjøre forholdet mellom direktoratets ansvar for å ivareta den helhetlige og strategiske utviklingen av sektoren, og Bane NORs ansvar for den operative driften og utbyggingen av infrastrukturen innenfor inngåtte avtaler med direktoratet.

I tillegg gjennomførte direktoratet i 2022 en større omorganisering for å ivareta sin rolle best mulig og bidra til bedre ressursutnyttelse og samhandling i sektoren.

Forslag: Opprette regionale «task forces» under ledelse av Jernbanedirektoratet. Gjennom å utarbeide felles mål, definere ansvar innenfor verdikjeden og jobbe mer som et kollegium, kan samarbeidet i de ulike regionene systematiseres og man kan lettere identifisere tiltak som kan bedre tilbudet på kort sikt.

Et slikt arbeid er i stor grad igangsatt allerede. På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har Jernbanedirektoratet utarbeidet tiltaksplaner for bedre driftsstabilitet og bedre kundeopplevelser ved avvik. Dette er et løpende arbeid som direktoratet rapporterer på regelmessig til departementet. Som del av dette arbeidet har Jernbanedirektoratet etablert et programråd med jevnlig møter med deltakere fra de ulike aktørene i sektoren. Jernbanedirektoratet leverte en rapport om dette arbeidet i fjor høst, med over 50 sentrale tiltak for å bidra til å redusere forsinkelser og innstillinger på jernbanen. En viktig del av planen for bedre driftsstabilitet er Bane NORs punktlighetsprosess, hvor Bane NOR gjennom dialog med togoperatørene i fellesskap identifiserer problemer, årsaker og tiltak lokalt. Dette arbeidet er forankret i tre geografiske områder – Øst/Stor-Oslo, Sør-Vest og Midt/Nord.

Som del av satsingen på økt vedlikehold og fornying som regjeringen la frem i Nasjonal transportplan, er Bane NOR bedt om å legge frem konkrete planer for dette arbeidet. Bane NOR gjennomfører også en særskilt innsatspakke for økt punktlighet og regularitet i Oslo-området. Bane NOR har med utgangspunkt i dette utarbeidet flerårige fornyelsesplaner, fordelt på strekningsområder og fagområder og en konkret produksjonsplan for 2025. Jernbanedirektoratet arbeider med å videreutvikle sitt oppfølgingssystem av disse planene slik at de får ønsket effekt på driftsstabiliteten på jernbanen.

Forslag: Be regjeringen legge frem en materiellplan som sikrer nok tilgjengelige tog for fremtiden

På oppdrag fra regjeringen ferdigstiller Jernbanedirektoratet nå gjennomføringsplanen for Nasjonal transportplan 2025-2036. Planen vil inneholde en oversikt over hvilke tog som trengs på hvilke strekninger for å realisere tilbudsforbedringene. Planverket vil sikre nok tog til å realisere regjeringens målsettinger for jernbanen, oppdateres fortløpende og ligge til grunn for Stortingets årlige behandlinger av statsbudsjettet.

Forslag: Se på hvordan vedlikeholdet av togmateriellet kan ivaretas bedre enn i dag, gjennom insentiver og avtaler.

Mange av togene som kjører på norsk jernbane er gamle, og opplever som følge av det et økende antall feil. Når materiellet ikke fungerer som det skal, svekkes punktligheten og tilbudet til passasjerene. Det er derfor viktig at togene vedlikeholdes tilstrekkelig, og til riktig tid. Togene har en forventet levetid på om lag 30 år, og har behov for jevnlig vedlikehold i denne perioden. Det kan da i utgangspunktet være en utfordring at togoperatørene – som har det overordnede ansvaret for at vedlikeholdet blir gjort – har trafikkavtaler med en betydelig kortere varighet enn dette. Det er viktig at operatørene har insentiver til å sørge for at vedlikeholdet gjennomføres tidsriktig. For å kunne vedlikeholde trengs det også egnede verksteder for materiellet. Ulikt materiell kan ha ulike verkstedbehov, og når nytt materiell anskaffes, er det gjerne behov for å etablere eller videreutvikle verksteder. De ulike innsatsfaktorene knyttet til materiell må med andre ord være godt koordinert på tvers av aktørene i jernbanesektoren.

Disse utfordringene har regjeringen tatt tak i, og flere forbedringstiltak er i ferd med å gjennomføres.

- Det viktigste tiltaket er at vi har bestilt nye tog. Nye lokal- og regiontog leveres fra 2026, og nye fjerntog fra 2028. Dette vil gi et betydelig bedre tilbud til de reisende som i dag opplever dårlig punktlighet og komfort som følge av gammelt materiell.
- Norske tog gjennomfører flere inspeksjoner av togene underveis i leieforholdet, for å følge opp leieavtalenes vilkår knyttet til tilstanden på togene og togoperatørenes vedlikehold.
- Det er i ferd med å etableres et nytt samarbeidsråd mellom Jernbanedirektoratet, Norske tog og Bane NOR for bedre samordning av beslutninger og informasjonsdeling knyttet til togmaterieell og relatert infrastruktur.

- Jernbanedirektoratet utarbeider en gjennomføringsplan for Nasjonal transportplan 2025–2036, hvor innfasing av nytt togmateriell skal inngå som en integrert del av planene for utvikling av togtilbudet.
- Jernbanedirektoratet er i gang med å lage en nasjonal verkstedplan. Den skal bidra til at verksteder etableres i tråd med nasjonale behov, og gi forutsigbarhet for aktørene i sektorene om hvor og hva slags verksteder som etableres når.

I tillegg til tiltakene over gjennomfører Jernbanedirektoratet, Norske tog og Vy ekstraordinært vedlikehold av de eldste lokaltogene på Østlandet. Tiltakene inkluderer blant annet økt bemanning på verkstedene, flere skift og mer effektivt vedlikehold og fornying av kritiske deler. Samferdselsdepartementet har også gitt Jernbanedirektoratet i oppdrag å vurdere om det kan iverksettes tiltak på kort sikt for å følge opp mangler i togtilbudet som skyldes togmateriell. Direktoratet skal også vurdere om det kan iverksettes ytterligere tiltak fra statens side for å forbedre situasjonen på kort og mellomlang sikt knyttet til klargjøring av grensesnitt, roller og ansvar innenfor vedlikehold av tog.

Forslag: Gjøre en beredskapsanalyse av jernbanesektoren, og sørge for bedre samarbeid og samhandling i sektoren mellom aktørene.

Sikkerhet og beredskap er et område der det er uttrykt forventninger til at transportvirksomhetene jobber målrettet, og det er bestilt flere analyser og utredninger for å bedre samhandlingen i beredskapsarbeidet. Departementet har blant annet bedt Jernbanedirektoratet om å vurdere sin rolle i krisehåndtering og beredskap i samråd med Bane NOR og Statens jernbanetilsyn og om vurdering av beredskapsforhold knyttet til vedlikehold av togmateriell. I tillegg har direktoratet utarbeidet et kunnskapsgrunnlag for jernbanens rolle i nasjonal beredskap, som ble ferdigstilt like før jul i fjor.

Ansvar for beredskap på det nasjonale jernbanenettet ligger hos Bane NOR som infrastrukturforvalter. Foretaket koordinerer dette arbeidet med øvrige jernbaneaktører i samsvar med nasjonale beredskapsprinsipper. Det innebærer både forebygging, beredskap, krisehåndtering og gjenoppretting.

Arbeidet med beredskap omfatter håndtering av natur- og klimarelaterte hendelser samt trusler og uønskede, tilsluttede hendelser, og dimensjoneres ut fra risiko- og beredskapsanalyser som kartlegger risiko og sårbarhet som grunnlag for forbedringstiltak og nødvendig beredskap. Konkret består Bane NORs forbedringsarbeid blant annet i jevnlig oppdateringer av risiko- og trusselbilder for jernbanen, sårbarhetsvurderinger og scenarier. Det er med andre ord en rekke ulike typer analyser som inngår i vurdering av beredskapen i jernbanesektoren og det omfatter flere ulike innsatsfaktorer.

Det har vært økt oppmerksomhet om jernbanesektorens beredskaps- og krisehåndtering i lys av togstansen i Romeriksporten (desember 2022), Randklev bru (august 2023), avsporingen ved Arna stasjon (mars 2024), togstansen 1. juledag 2024 og konsekvenser av klimaendringer. I etterkant av hendelsene har både Statens jernbanetilsyn og Bane NOR

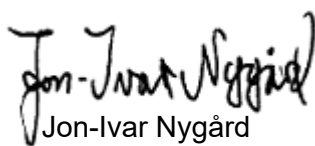
identifisert muligheter for forbedringer av beredskaps- og hendelseshåndtering, herunder både å redusere sannsynligheten for og konsekvensen av hendelser. Dette er sammen med nyere trusselvurderinger og regulatoriske krav viktige grunnlag for oppdatering av planverk for beredskap- og krisehåndtering, herunder kontinuitetsplanlegging og øvingsplaner.

Dette er et område i stadig utvikling, og vi legger vekt på å evaluere hendelser og lære av erfaringene vi gjør oss for å forbedre beredskapen sammen med aktørene i sektoren i tråd med etablerte ansvarsforhold.

Forslag: Overføre eierskapet av Vy fra Samferdselsdepartementet til Nærings- og fiskeridepartementet.

Selskaper som primært opererer i konkurranse med andre (kategori 1 selskap) forvaltes vanligvis av den sentrale eierskapsenheten i Nærings- og fiskeridepartementet, så fremt ikke særskilte hensyn taler for andre løsninger, jf. Meld. St. 6 (2022-2023) *Et grønnere og mer aktivt eierskap*, delkapittel 12.9. Jeg vurderer at slike særlige hensyn foreligger ettersom Vy (som er et kategori 1-selskap) driver sin persontogvirksomhet på Østlandet med utgangspunkt i en direktetildelingsavtale og denne regjeringen har stoppet konkurranseutsettingen av persontogtrafikken. Samferdselsdepartementet er, i tråd med statens prinsipper for god eierutøvelse, opptatt av å tydelig skille mellom rollen som departementet utøver som eier og departementets øvrige roller. Det innebærer blant annet at hensyn som ikke er begrunnet ut fra statens mål som eier, skal fremmes ved bruk av andre virkemidler enn statlig eierskap. Jeg vil i denne forbindelse også bemerke at ansvaret for å forvalte statens eierskap i Vy lå i Samferdselsdepartementet også under Solberg-regjeringen, samtidig med at Solberg-regjeringen gjennomførte konkurranseutsetting av persontogtrafikken.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Stortinget
Postboks 1700 Sentrum
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
25/1936-

Dato
27. mars 2025

Dokument 8:123 S (2024-2025) om å styrke togberedskapen i Norge

Jeg viser til brev av 17. mars 2025 om Dokument 8:123 S (2024-2025) om å styrke togberedskapen i Norge. I dokumentet fremmer forslagsstillerne forslag som Stortingets transport- og kommunikasjonskomité ber om Samferdselsdepartementets vurdering av. Jeg svarer på de tre forslagene enkeltvis under.

Forslag: Stortinget ber regjeringen innen juni 2025 legge frem en plan for togmateriellberedskap som inkluderer bruk av opsjon for kjøp av ytterligere materiell under eksisterende avtaler, samt plan for innleie og reserveløsninger som kan styrke beredskapen i påvente av nytt materiell og ved ytterligere forsinkelser av det nye materiellet, og følge dette opp i statsbudsjettet for 2026.

Regjeringen la i Nasjonal transportplan 2025-2036 frem en ambisiøs strategi for jernbanen. Gamle tog som opplever hyppige feil fører flere steder i landet til et svekket togtilbud. Materiell på bl.a. Bergens- og Nordlandsbanen er gammelt og må skiftes ut. Lokaltogene på Østlandet får stadig større vedlikeholdsbehov og flere feil som følge av høy alder. I tillegg har flere nyere regiontog hatt tekniske problemer. Togmateriell må også tas ut midlertidig for å bygges om til å kunne kjøre på nytt, digitalt signalsystem (ERTMS). Samtidig er togene som er kjøpt til erstatning for fjern- og lokaltogene forsinket. Veksten i antall passasjerer, i kombinasjon med faktorene nevnt over, bidrar til en presset materiellsituasjon.

På oppdrag fra regjeringen ferdigstiller Jernbanedirektoratet nå gjennomføringsplanen for Nasjonal transportplan 2025-2036. Planen inneholder en oversikt over hvilke tog som trengs for å realisere regjeringens jernbanestrategi og de tilbudsforbedringene som ligger i transportplanen. Planen vil inneholde en oversikt over tidspunkt for når opsjoner i eksisterende

avtaler om anskaffelse av nye tog skal vurderes faglig og senere legges frem for Stortinget i forbindelse med behandlingen av statsbudsjettene. Planen vil være offentlig tilgjengelig.

I tillegg gjennomfører Norske tog og Jernbanedirektoratet årlig en felles prosess som sikrer at sektoren gjennom innkjøp av nye tog og forvaltning av eksisterende tog har en tilstrekkelig beholdning av tog eid av Norske tog og leid ut til togselskaper med trafikkavtaler. Det utarbeides også planer som kan benyttes for å motvirke eller kompensere for uventede hendelser på togmateriellsiden. Det er viktig å nevne at hver togoperatør i utgangspunktet har fått tildelt togmateriell som inkluderer en andel reservetog.

Både før og etter ulykken på Nordlandsbanen i oktober 2024 er det gjentatte ganger forsøkt å leie inn togmateriell for å styrke beredskapen på denne strekningen. Regjeringen åpnet i nysalderingen for 2024 for innleie av lokomotiver. Denne prosessen pågår. Til nå har det vist seg krevende å finne leverandører med togmateriell med egenskaper som passer for å kjøre persontog under norske forhold. Lokomotiver og tog som brukes i persontogtrafikk har andre krav til drift og trafiksikkerhet enn for eksempel godslokomotiver. Arbeidet fortsetter imidlertid for fullt.

Forslag: Stortinget ber regjeringen snarest legge frem en plan for hvordan en kan øke kapasiteten på Nordlandsbanen og Rørosbanen, som bl.a. inkluderer flere og lengre kryssningsspor og sikring av planoverganger.

Regjeringens plan for tilbudsforbedring/kapasitetsøkning på Nordlandsbanen er lagt frem i NTP 2025-2036. I tråd med strategien for utvikling av jernbanen skal jernbanen styrkes der den er den beste løsningen på mobilitets- og transportutfordringene. For Nordlandsbanen betyr det blant annet at det skal legges til rette for flere godstog mellom Trondheim og Bodø og at arbeidet skal starte opp i andre NTP-periode. Et av de kapasitetsøkende tiltakene er et nytt kryssningsspor. I tillegg vil regjeringens satsing på vedlikehold og fornyelse bidra til en robust og pålitelig infrastruktur. I 2025 planlegger Bane NOR å bruke om lag 340 mill. kr på vedlikehold og fornyelse i strekningsområdet Nordland. Dette omfatter blant annet sporfornyelser og fornyelser av dreneringsanlegg som vil redusere antall feil og sikre driftsstabilitet og klimatilpasning.

I 2025 er det også satt av planleggingsmidler til elektrifisering av den sørligste delen av Nordlandsbanen, strekningen mellom Stjørdal og Steinkjer. Dette reduserer klimautslippene fra trafikk på Nordlandsbanen og gjør det mulig å overføre nytt og moderne togmateriell til Rørosbanen.

Rørosbanen har den senere tiden vist seg å være en viktig omkjøringsbane for gods. Infrastrukturen på Rørosbanen har imidlertid kapasitetsbegrensninger som gjør at banen ikke kan ha like mye trafikk som Dovrebanen. Dersom Dovrebanen i perioder stenges, kan derfor ev. økt godstransport på Rørosbanen i slike perioder ha konsekvenser for persontogtilbudet. Bane NOR startet høsten 2024 et arbeid med å identifisere aktuelle tiltak for å legge til rette for mer gods på bane, inkludert vurderinger av flaskehalser på Rørosbanen. Aktuelle tiltak

omfatter nye kryssingsspor og forlengelser av eksisterende kryssingsspor og arbeidet skal videreføres gjennom våren 2025.

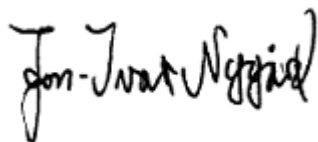
Sanering av planoverganger er et viktig tiltak for å bedre sikkerhet og driftsstabilitet på jernbanen. For Nordlandsbanen planlegger Bane NOR å gjennomføre tiltak med mål om nedleggelse av minimum 18 planoverganger. På Rørosbanen planlegger Bane NOR å gjennomføre tiltak med mål om nedleggelse av fem planoverganger og ytterligere 12 tiltak er planlagt for prosjektering. Prioritering av tiltak for nedleggelse utføres årlig og baseres på risiko. Planoverganger med særlig høy risiko, og de som påvirker driftsstabiliteten, prioriteres først. Deretter prioriteres det etter kost-/nyttevurderinger.

Forslag: Stortinget ber regjeringen benytte opsjonen som finnes i eksisterende fjerntogkontrakt, til å bestille nytt fjerntogmateriell til Rørosbanen, som også kan fungere som ekstramateriell for Nordlandsbanen.

Jeg har i tidligere svar til Stortinget redegjort for vår plan for å få nye tog til Rørosbanen. Regiontogene som i dag brukes på Trønderbanen vil være godt tilpasset trafikken og infrastrukturen på Rørosbanen. Vi legger opp til at materiellet omdisponeres dit når Trønderbanen er elektrifisert.

Regjeringen vurderer behovet for å kjøpe flere tog gjennom utløsning av opsjoner i de pågående avtalene om materiellanskaffelser. Gjennomføringen av togtilbudet som er prioritert i Nasjonal transportplan vil kreve flere tog på flere strekninger. Gjennomføringsplanen for Nasjonal transportplan vil også vise togmateriellanskaffelser og planen skal oppdateres årlig. Beslutninger om kjøp av nye tog eller omdisponeringer mellom togstrekninger tas da på et oppdatert og modnet faglig grunnlag, og innenfor et plansystem som tar høyde for at endringer i antall passasjerer, fremdriften i andre prosjekter og lignende som kan påvirke behovet for tog underveis i transportplanperioden. På denne måten sikrer vi at rett og nok tog står klare den dagen en gitt tilbudsforbedring skal realiseres. Der behovet ev. dekkes ved utløsning av opsjoner, vil Stortinget ta stilling til dette i forbindelse med de årlige budsjettbehandlingene.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård

