



STORTINGET

Innst. 269 S

(2025–2026)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:228 S (2025–2026)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen og Tor André Johnsen om opprettelse av Nye Baner som en del av det etablerte infrastrukturselskapet

sakens dokumenter tilgjengeliggjort på sakens side på stortinget.no

Til Stortinget

Innledning

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om opprettelse av Nye Baner som en avdeling under infrastrukturselskapet for vei med ansvar for både utbygging og drift av jernbanen.
2. Stortinget ber regjeringen etablere en oppstartsportefølge for selskapet Nye Baner som utover Ringeriksbanen bør få ansvaret for en fullverdig utbygging av Ofotbanen.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

Komiteens behandling

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård har uttalt seg til forslaget i brev av 21. april 2026. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen. Det ble åpnet for skriftlige innspill. De mottatte innspillene er sammen med

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Fremskrittspartiet, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen, lederen Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen og Frank Edvard Sve, fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Kamzy Gunaratnam, Tom Einar Karlsen og Anniken Refseth, fra Høyre, Trond Helleland og Anne Kristine Linnestad, fra Senterpartiet, Geir Inge Lien, fra Rødt, Remi Sølvberg, og fra Miljøpartiet De Grønne, Oda Indgaard, viser til representantforslag om opprettelser av Nye Baner som en del av det etablerte infrastrukturselskapet.

Komiteen viser til statsrådets svar og høringsinnspill.

Komiteen viser til lignende forslag fra Fremskrittspartiet, Dokument 8:110 S (2019–2020).

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet og Høyre understreker at Ringeriksbanen og ny E16 (FRE16) er et av landets viktigste samferdselsprosjekter. Flertallet mener det er helt avgjørende at FRE16 gjennomføres som et fellesprosjekt. Ved å bygge vei og bane samtidig oppnås store gevinster i form av reduserte kostnader, kortere anleggstid og mindre belastning på natur og miljø. Dette er selve kjernen i disse partiers politikk for å få «mer bane for pengene».

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne er uenige i forslaget om å opprette et nytt jernbaneselskap etter modell fra Nye Veier, med formål å fungere som en fast infrastrukturkonkurrent til Bane NOR. Disse medlemmer mener at forslaget innebærer en ytterligere liberalisering av jernbanesektoren og en videreføring av jernbanereformen fra 2015. Etter disse medlemmers syn har reformen ikke dokumentert at en slik organisering er den mest hensiktsmessige for drift og utvikling av jernbanen.

Disse medlemmer vil peke på at etableringen av et nytt infrastrukturetselskap vil medføre omfattende omorganisering og omstrukturering i sektoren. De ansatte i jernbanen har etter disse medlemmers vurdering behov for stabilitet og forutsigbare rammer for å kunne utføre sine oppgaver på en god måte.

Disse medlemmer viser til høringssvar fra RIF, som sier at det er behov for tydelig resultatstyring og bedre gjennomføringsmodeller og bedre eierstyring i jernbanesektoren. Statsråden viser i sitt svar til tiltak som er gjort for å bedre situasjonen betydelig knyttet til koordinering og styring. Disse medlemmer vil likevel peke på at det er behov for tett oppfølging og justering på dette området fremover, og forventer at Stortinget vil holdes orientert.

Disse medlemmer mener at et nytt infrastrukturetselskap ikke vil svare på de viktigste utfordringene ved utbygging og drift av jernbanen i dag. Disse medlemmer mener at riktig vei å gå er å heller samle mer av en allerede oppsplittet og fragmentert jernbanesektor. Dette er viktig for å sikre en god og stabil togfremføring, en oversiktlig planlegging og utbygging. Samspill og koordinering mellom de involverte aktørene må fungere, og sørge for en samlande jernbane der rollefordelingen er tydelig avklart. Dette er avgjørende fremover for å sikre at tog går dit de skal til riktig tid. Disse medlemmer påpeker at det er stor støtte i fagbevegelsen for at jernbanen trenger mer styring og ikke mer oppsplitting, noe som vil skape en helhetlig og forutsigbarhet for jernbanen.

Disse medlemmer mener at jernbanen ikke blir bedre av å opprette flere selskaper, men at prosjektene styres i tråd med Nasjonal transportplan og årlige budsjetter, hvor Stortinget setter de overordnede rammene. Det skal være politisk styring – ikke mer oppsplitting på utbygging av jernbane og sørge for stø kurs.

Disse medlemmer er sterkt kritiske til å få enda en aktør som skal forvalte infrastrukturen. Det vil bli svært problematisk på et jernbanenett som har ca. 90 pst. enkeltspor. Det vil være en krevende oppgave å håndtere i avvikssituasjoner både innenfor person- og godstog. Både persontog og gods vil alltid måtte dele sporkapasiteten. Og materiellforflytning vil kreve spor-

tilgang. Det vil bli en meget krevende oppgave med flere infrastrukturforvaltere.

Disse medlemmer viser til statsrådets vurdering som påpeker at utbygging av Ofotbanen vil kunne få forsinkelser dersom utbyggingsprosjektet skal legges inn i en portefølje under Nye Baner. For det første så må selskapet opprettes, noe som i seg selv vil ta tid og kreve tilgang på knappe ressurser. Et slikt organisatorisk grep vil for det andre være med å bidra til økt kompleksitet i en allerede kompleks sektor. Disse medlemmer er opptatt av å sikre at man har en grenseoverskridende banestrekning som sikrer materiellfremføring både i fredstid og i mer urolige tider. Man oppnår ikke det ved å ta ut en del av porteføljen til Bane NOR til en ny infrastrukturforvalter.

Disse medlemmer understreker betydningen av at det bygges tilstrekkelig med serviceanlegg, herunder verkstedkapasitet og hensettingsplasser, for å dekke behovene for dette framover. Disse medlemmer viser til at Samferdselsdepartementet har bedt Jernbanedirektoratet sørge for at gjennomføringsplanen for Nasjonal transportplan som skal oppdateres årlig, omfatter utvikling av alle serviceanlegg og redegjør for hvilken kapasitet av disse innsatsfaktorene som er nødvendig gitt ambisjonene om utvikling av togtilbudet. Disse medlemmer viser videre til at Samferdselsdepartementet har bedt Bane NOR SF utarbeide en plan for serviceanlegg som skal ta utgangspunkt i behovet for serviceanlegg, slik det fremkommer i gjennomføringsplanen for Nasjonal transportplan, og ta hensyn til markedssituasjonen og etterspørsel fra kommersielle togoperatører.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre at verkstedkapasiteten for tog i Norge utvikles i takt med planlagte tilbudsutvidelser og forventninger om økt etterspørsel (som følge av befolkningsvekst, ny infrastruktur og andre virkemidler for å styrke kollektivtransporten), og komme tilbake til Stortinget med detaljer i forbindelse med statsbudsjettet for 2027.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Rødt mener at opprettelsen av et nytt selskap vil kunne bidra til uklare ansvarsforhold og dobbeltroller. Etter disse medlemmers syn bør ansvaret for bygging og utvikling av jernbaneinfrastruktur fortsatt ligge hos Bane NOR.

Disse medlemmer mener at det å bygge opp et nytt selskap som skal raskt ut og konkurrere med Bane NOR, vil kreve mye tid til omstilling, og all erfaring tilsier at det blir kompetanseflukt fra det jernbanefaglige miljøet. Og i dag trenger man all kompetanse på å bygge jernbane samlet. Disse medlemmer mener ikke dette er den beste måten å bygge jernbane på.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Fremskrittspartiet tidligere har foreslått å overføre erfaringene fra Nye Veier til jernbanesektoren, jf. Dokument 8:110 S (2019–2020) og Innst. 55 S (2020–2021).

Disse medlemmer legger til grunn at jernbanesektoren over tid har vært preget av svak kostnadskontroll, forsinkelser og lav framdrift i store prosjekter, samtidig som vedlikeholdsetterslepet er betydelig. Etter disse medlemmers syn kan ikke disse utfordringene forklares med for lavt bevilgningsnivå alene, men må forstås i sammenheng med organisering, styring og gjennomføringsevne.

Disse medlemmer viser til erfaringene fra Nye Veier, hvor porteføljestyling, tydelig ansvar og større frihet i prosjektgjennomføringen har bidratt til bedre ressursutnyttelse. Etter disse medlemmers syn er det gode grunner til å legge til rette for tilsvarende prinsipper i jernbanesektoren, blant annet med sterkt fokus på kostnadseffektiv gjennomføring.

Disse medlemmer merker seg at statsråden i sitt svar viser til at jernbanens utfordringer først og fremst skyldes vedlikeholdsetterslep, kapasitetsutfordringer samt begrensede bevilgninger, og at endret organisering ikke vil løse disse utfordringene. Disse medlemmer deler ikke denne vurderingen. Etter disse medlemmers syn er det nettopp i en situasjon med store behov og begrensede ressurser avgjørende å sikre best mulig utnyttelse av midlene. Organisering og styringsmodell må anses som en viktig del av løsningen for utfordringene man opplever i norsk jernbanesektor.

Disse medlemmer merker seg videre statsrådens bekymring for økt kompleksitet og flere grenseflater ved etablering av en ny aktør. Etter disse medlemmers syn overvurderes denne risikoen. Jernbanesektoren er allerede organisert med flere aktører og etablerte mekanismer for koordinering, både nasjonalt og internasjonalt. Disse medlemmer vil understreke at forslaget ikke innebærer å bygge opp et nytt, omfattende byråkratisk nivå, men å etablere et alternativt utbyggingsmiljø innenfor eksisterende strukturer. Hensikten er å styrke gjennomføringsevnen og skape et nødvendig forbedringspress i sektoren.

Disse medlemmer registrerer også statsrådets advarsel mot nye organisatoriske endringer i en sektor som har vært gjennom reformer. Etter disse medlemmers syn kan ikke hensynet til ro i sektoren veie tyngre enn behovet for bedre resultater. Kostnadsoverskridelser og forsinkelser har vært betydelig over tid. Derfor mener disse medlemmer at det er nødvendig å se nærmere på organisering og styringsmodell, og virkemidler for kostnadseffektiv gjennomføring av jernbaneprosjekter.

Disse medlemmer vil særlig fremheve betydningen av å prioritere prosjekter med stor samfunnsnytte og strategisk betydning. Ringeriksbanen og Ofotbanen peker seg ut som naturlige prosjekter i en oppstartsportefølje. Ofotbanen har avgjørende betydning for gods, eksport og beredskap, noe også statsråden selv viser til. Etter disse medlemmers syn tilsier dette at prosjektet bør gis høy prioritet og en organisering som legger til rette for rask og kostnadseffektiv gjennomføring.

Disse medlemmer mener etableringen av Nye Baner vil kunne bidra til mer jernbane for pengene, bedre kostnadskontroll og økt framdrift i viktige prosjekter. En slik etablering vil kunne gi flere fagmiljøer og gi et bedre grunnlag for prioriteringer i sektoren.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om opprettelse av Nye Baner som en avdeling under infrastrukturselskapet for vei med ansvar for både utbygging og drift av jernbanen.»

«Stortinget ber regjeringen etablere en oppstartsportefølje for Nye Baner som utover Ringeriksbanen bør få ansvaret for en fullverdig utbygging av Ofotbanen.»

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at forslaget om å opprette et nytt selskap for å tildele jernbaneutbyggingen vil bryte opp fellesprosjektet slik man kjenner det i dag. En slik oppsplitting vil fjerne synergieffektene som ligger i en samlet utbygging. Disse medlemmer mener det er svært vanskelig å ta stilling til hensiktsmessigheten av et nytt selskap gjennom behandlingen av et representantforslag. Siden Nye Veier ennå ikke har igangsatt sitt første jernbaneprosjekt, er det naturlig å avvende erfaringer og se an fremdriften i FRE16 før man vurderer nye organisasjonsmodeller eller selskapsstrukturer.

Når det gjelder Ofotbanen, viser disse medlemmer til at Høyre konsekvent har prioritert denne strekningen i sine alternative statsbudsjetter. Ofotbanen er kritisk for både næringslivet og beredskapen i nord, og kapasiteten må økes raskt. Disse medlemmer mener imidlertid, på samme linje som for FRE16, at spørsmålet om Nye Veier skal overta ansvaret for Ofotbanen, krever en grundigere utredning enn det som ligger i dette forslaget fra Fremskrittspartiet.

Disse medlemmer vil påpeke at mens regjeringen Støre preges av utsettelse og manglende fremdrift i de store samferdselsprosjektene, er Høyre opptatt av forutsigbarhet og gjennomføringskraft. Høyre vil bygge ut infrastrukturen mer effektivt, men det må skje gjennom gjennomtenkte modeller som faktisk sikrer frem-

drift, ikke gjennom organisatoriske eksperimenter som risikerer å splitte opp velfungerende fellesprosjekter.

Komiteens medlem fra Senterpartiet vil ha en integrert, offentlig jernbanesektor i Norge. Dette medlem viser til at majoriteten av forsinkelser og driftsstans på jernbanen skyldes gammel eller dårlig infrastruktur. Dette medlem mener også at dagens organisering av sektoren er byråkratisk, og ikke bidrar til klare styringslinjer og effektiv ressursbruk.

For å øke driftsstabiliteten og punktligheten vil dette medlem prioritere drift, vedlikehold, fornying og mindre tiltak foran store utbyggingsprosjekter. Dette medlem mener derfor at opprettelse av et nytt infrastrukturselskap for jernbanen er en svært dårlig idé, og vil være en videreføring av den feilslåtte jernbanereformen som norske togpassasjerer lever med konsekvensene av i dag.

Dette medlem er ikke fornøyd med den jobben som er gjort i sektoren siden 2021, og mener det er nødvendig med en ytterligere opprydding i jernbanen. Dette medlem viser til at Senterpartiet tidligere har foreslått å legge ned Jernbanedirektoratet for å forenkle styringslinjene i sektoren. Videre mener dette medlem det må vurderes om Bane NOR og Norske tog fungerer etter hensikten.

Komiteens medlem fra Rødt mener jernbanereformen har vært en katastrofe for norske togreisende. Oppsplittingen i stadig flere selskaper har gitt høyere kostnader og et dårligere tilbud. Statens utgifter til jernbanen har økt, men en større andel av midlene går nå til administrasjon og anbudsrunder fremfor faktisk togdrift. Dette medlem mener forslaget peker i feil retning. Løsningen er å rensjonalisere jernbanen og samle alt i ett offentlig eid selskap, noe som vil gi bedre ressursbruk og et mer pålitelig tilbud.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen sikre at verkstedkapasiteten for tog i Norge utvikles i takt med planlagte tilbudsutvidelser og forventninger om økt etterspørsel (som følge av befolkningsvekst, ny infrastruktur og andre virkemidler for å styrke kollektivtransporten), og komme tilbake til Stortinget med detaljer i forbindelse med statsbudsjettet for 2027.

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om opprettelse av Nye Baner som en avdeling under infrastrukturselskapet for vei med ansvar for både utbygging og drift av jernbanen.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen etablere en oppstartsportefølge for Nye Baner som utover Ringeriksbanen bør få ansvaret for en fullverdig utbygging av Ofotbanen.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne.

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

vedtak:

Dokument 8:228 S (2025–2026) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen og Tor André Johnsen om opprettelse av Nye Baner som en del av det etablerte infrastrukturselskapet – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 12. mai 2026

Bård Hoksrud

leder

Anne Kristine Linnestad

ordfører



Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

26/1518-

21. april 2026

Vurdering av Dokument 8:228 S (2025-2026) om opprettelser av Nye Baner som en del av det etablerte infrastrukturselskapet

Jeg viser til brev fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité datert 9. april 2026, og representantforslag 8:228 S (2025-2026) fra stortingsrepresentant Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen og Tor André Johnsen, om opprettelser av Nye Baner som en del av det etablerte infrastrukturselskapet. I forslaget fremsettes to forslag:

1. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om opprettelse av Nye Baner som en avdeling under infrastrukturselskapet for vei med ansvar for både utbygging og drift av jernbanen.
2. Stortinget ber regjeringen etablere en oppstartportefølje for selskapet Nye Baner som utover Ringeriksbanen bør få ansvaret for en fullverdig utbygging av Ofotbanen.

1. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om opprettelse av Nye Baner som en avdeling under infrastrukturselskapet for vei med ansvar for både utbygging og drift av jernbanen

De underliggende utfordringene for jernbanen er nedslitt infrastruktur hvor vedlikehold har blitt underfinansiert i flere tiår, gamle togsett som gir mange stoppende feil og reduserte bevilgninger sett opp mot hva som er planlagt i gjeldende Nasjonale transportplan (NTP). I samme periode, har det vært en sterk vekst i antall passasjerer. I 2025 var det 84 mill. reisende, 2,7 pst. økning fra 2024, en økning på over 19 millioner reisende siden 2012. Flere passasjerer gir økt press på kapasitet og driftsstabilitet, samtidig som stor trafikk gir begrenset tid til å gjennomføre vedlikehold- og fornyingsaktivitet. Endret organisering av

jernbanesektoren vil ikke endre de grunnleggende utfordringene, men vil gi flere aktører å koordinere og dermed flere grenseflater og økte kostnader pga. dublering av funksjoner hhv. Bane NOR og Nye Baner.

Parallele statlige byggherreorganisasjoner vil svekke helhetlig styring av jernbaneinfrastrukturen. I tillegg vil et slikt selskap ha et snevert mandat, hvor utbygging av enkelte frittstående strekninger går på bekostning av å se helheten i jernbanenettet.

Organisasjonsendringer i en sektor som har vært i kontinuerlig omstilling det siste tiåret vil kunne føre til kompetanseflukt, forskyvning av oppmerksomhet fra å løse oppgaver til egen framtid/posisjon, noe som kan gi et betydelig fall i produktivitet og måloppnåelse. De to virksomhetene vil måtte konkurrere om mye av den samme kompetansen, som det allerede er begrenset av i markedet. Dette forventes å gi betydelig økte kostnader og risiko for svekket måloppnåelse.

Et nytt infrastrukturselskap som skal ha ansvar for både utbygging og drift av strekninger vil få rollen som infrastrukturforvalter etter jernbanelovgivningen. Dette innebærer ansvar for ruteplanlegging, kapasitetsfordeling, trafikkstyring, innkreving av avgifter og utførelse av drift og vedlikehold. Regelverket setter ingen begrensninger for hvor mange infrastrukturforvaltere som kan etableres, og inneholder bestemmelser som skal sikre samordning og koordinering av ruteleier, trafikkstyring osv. Dette gjelder særlig mellom de nasjonale jernbanenettene, men også internt der man har lokale jernbanenett med egne infrastrukturforvaltere som har ansvaret for lokale eller regionale nett eller avgreinede linjer. For eksempel er det derfor etablert mekanismer for å koordinere ruteplanlegging og trafikkstyring når tog skal kjøre mellom Norge og Sverige. I et system som foreslått der Nye Baner skal ha ansvaret for enkeltstående strekninger inne i det øvrige nasjonale jernbanenettet som Bane NOR er ansvarlig for, vil det oppstå større behov for koordinering og samordning både for den strategiske ruteplanleggingen, selve kapasitetsfordelingen og den praktiske trafikkstyringen. Dette fremstår etter min vurdering som unødig kompliserende i et lite jernbaneland som Norge, og vil kreve ekstra ressurser til koordinering og samordning som man ikke trenger når det er den samme infrastrukturforvalteren for det statlige, nasjonale jernbanenettet.

En annen sentral utfordring er at sektoren etter jernbanereformen har vært dårlig koordinert. Dette er bl.a. belyst i KPMGs rapport *Kartlegging av organisatoriske og styringsmessige utfordringer i jernbanesektoren* fra 2023. Regjeringen har nå gjennomført flere organisatoriske og styringsmessige grep, som allerede har begynt å gi resultater og som jeg forventer at vil gi god effekt på den statlige styringen av jernbanesektoren. Sammen med endret organisering i både Jernbanedirektoratet og Bane NOR forventer jeg at dette vil gi bedre resultater.

Følgende styringsmessige grep er tatt for å tak i utfordringene i styringen av jernbanens infrastruktur:

- En felles strategi for jernbanesektoren ble presentert i NTP.

- Plansystemet i sektoren. Med utgangspunkt i NTP og de årlige statsbudsjettene utarbeider Jernbanedirektoratet en gjennomføringsplan for NTP som omfatter alle innsatsfaktorene i jernbanen. Planen rulleres årlig og virksomhetenes planer skal innrettes i tråd med, og være konsistent med denne gjennomføringsplanen.
- Oppdragsbrev for Bane NOR SF, Norske tog AS og Entur AS. Departementet fastslår i disse oppdragsbrevene mål, sentrale styringsparametere, økonomiske rammer og fullmakter, rapporteringskrav og oppdrag. Oppdragsbrevene skal bidra til mer forutsigbar, transparent og koordinert styring og utgjør sammen med tildelingsbrevene til Jernbanedirektoratet og Statens jernbanetilsyn det samlede styringsbudskapet fra departementet til sektoren ved inngangen til året.
- Et helhetlig risikostyringssystem for å identifisere og følge opp risiko på tvers i sektoren. Virksomhetene skal bidra med informasjon til, og vurdere risikoanalysene fra dette systemet i egen virksomhetsstyring og risikohåndtering. Endringer i risiko skal meldes til Jernbanedirektoratet mens det fremdeles er tid til å vurdere og sette i gang risikoreduserende tiltak. Virksomhetene skal gi høy prioritet til arbeidet for å identifisere risiko så tidlig som mulig, minimere tiden fra risiko identifiseres til den rapporteres og tiden fra risikoen er rapportert til det iverksettes tiltak.
- Et styringsrammeverk for nye tilbudsforbedringer på jernbanen. Formålet med styringsrammeverket er å skape klarhet i roller og ansvar, bidra til effektive arbeids- og beslutningsprosesser og sikre at alle i sektoren har tilgang til samme beskrivelse av disse prosessene.
- Arenaer for koordinering under ledelse av Jernbanedirektoratet, herunder toppledermøtet, rådet for bedre driftsstabilitet, rådet for bedre kundeopplevelser ved avvik, samarbeidsarenaen for togmateriell og kommunikasjonsforum.
- Videre er jernbaneforskriften endret. Endringene tydeliggjør rollene i sektoren og forankrer bruk av oppdragsbrev overfor Bane NOR. Forutsigbare og tydelige rettslige rammer gir mindre rom for å tolke egne roller og ansvar, og færre omkamper i sektoren.
- Spordrift AS er tilbakeført til Bane NOR.

Jernbanen er et sammensatt system, der alt fra bygging, drift og vedlikehold av infrastrukturen, forvaltning av togmateriellet, avtaler med operatører, og styring av trafikken må henge sammen. Det er ikke sammenlignbart med utbygging og drift av veier, hvor veiutbygger ikke har ansvar for hverken trafikktilbudet, det kjørende materiellet eller planleggingen av svært kompliserte rutemodeller og daglig trafikkstyring. To infrastrukturforvaltere vil få store grenseflater som vil kreve betydelig koordinering.

Fokus nå bør være på å implementere og høste gevinster av de tiltakene vi har iverksatt, og å følge opp jernbanestrategien i NTP. Jakten på stadig nye tiltak vil skape usikkerhet i sektoren om rammebetingelsene og ta fokus ved fra hovedoppdraget – å jobbe for å bedre jernbane for kundene.

2. Stortinget ber regjeringen etablere en oppstartportefølje for selskapet Nye Baner som utover Ringeriksbanen bør få ansvaret for en fullverdig utbygging av Ofotbanen.

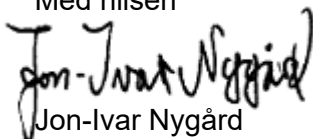
Ringeriksbanen er allerede overført til porteføljen til Nye veier. Ofotbanen går fra Narvik til Riksgrensen og er landets tyngst trafikkerte jernbane med malmtog fra Kiruna og varetransport mellom Sør- og Nord-Norge. Basert på Forsvarets behovsanalyse av militære behov for transportinfrastruktur, har Jernbanedirektoratet vurdert hvilke tiltak og i hvilken grad disse tiltakene kan bidra til både sivil og militær mobilitet. Ofotbanen vurderes som viktig av Forsvaret for forsyning av Nord-Norge og for internasjonal handel.

Representantene begrunner forslaget med at det er viktig med en rask utbygging av strekninger med betydning for beredskap og forsvarsevne. Det er ikke noe som tilsier at forslaget vil bidra til en tidligere oppstart eller raskere gjennomføring av utbygging av kapasiteten på Ofotbanen. Tvert imot vil forslaget gi risiko for forsinket oppstart. Oppbygging av ny organisasjon vil i seg selv ta tid og kreve tilgang på knappe ressurser. Dette kan også påvirke øvrig jernbaneutbygging negativt.

Når utbygging av Ofotbanetiltakene kan starte opp er et budsjettspørsmål, som må håndteres i den sammenheng. Viktige tiltak for å øke transportkapasiteten på Ofotbanen er å bygge nye kryssingsspor som Søsterbekk, Horisontalen og Katterat, og tiltak for å øke aksellasten fra 31 til 32,5 tonn. Søsterbekk er ferdig regulert. Katterat gir ikke mer kapasitet, men handler om å gjøre ting mer robust. Sammen med Horisontalen vil disse tiltakene legge til rette for ytterligere inntil 20 tog i døgnet (ti hver vei), fra 46 til 66 tog per døgn – tilsvarende forventet togtrafikk frem mot 2040. Full effekt forutsetter imidlertid tiltak på svensk side.

Etter min vurdering er det ikke hensiktsmessig å ta ut en del av porteføljen til Bane NOR til en ny infrastrukturforvalter.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård