



STORTINGET

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

Dokument 8:111 S (2024–2025)

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

Til Stortinget

Bakgrunn

I 2024 var ett av fire tog rundt Oslo forsinket i rush-tiden, og i tillegg var mange avganger innstilt. Altfor mange pendlere lurer hver dag på om de kan stole på toget. Samfunnet fungerer ikke hvis så mange mennesker står på perrongen hver dag og lurer på om de rekker frem til jobb i tide, eller om de får hentet barna i barnehagen.

Selv om norske togkunder relativt hyppig opplever forsinkelser og innstillinger, er det et stort underforbruk av passasjerrettighetene. Svært få 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. Det kan dermed bli et disinsentiv til å forbedre punktligheten. I noen europeiske land er refusjon av jernbanebilletter når toget ikke går som det skal, mer eller mindre

automatisert. Passasjerrettighetene må opprettholdes overfor passasjerene uavhengig av hvem som har skyld i forsinkelsen eller innstillingen.

At toget går når det skal, er selvfølgelig også viktig for å øke tilliten til jernbanen. De viktigste årsakene til forsinkelser og innstillinger de siste årene har vært feil på infrastruktur og mangel på materiell. Bane NOR bør ha fokus på sin kjerneoppgave, som er å sørge for at jernbaneinfrastrukturen fungerer. Man har sett at mange tog kjøres med færre togsett enn planlagt. Forklaringen har vært at mange tog ble ødelagt i fjor vinter, og at vedlikeholdet har vært for dårlig over tid. Togsettene har stått i lang kø for å bli reparert, og man må basere seg på mer enkeltsett enn ønskelig også fremover. Det er verdt å merke seg at Flytoget, som har eid sine egne tog, har den eldste togparken, men også den som fungerer best. Vedlikeholdet av togmateriell fungerer ikke godt nok i dag, og det bør derfor vurderes hvordan man gjennom insentiver og avtaler kan forbedre dette med mål om bedre oppetid og verdibevaring. Det må også lages en materiellplan som sikrer nok tilgjengelige tog for fremtiden.

For å bedre tilbudet på den enkelte jernbanestrekning kan det være flere mindre tiltak som sammen vil gi effekt. Disse kan iverksettes mens man venter på de større langsiktige tiltakene som Bane NOR har ansvaret for. På Sørlandsbanen er det etablert en «task force» som har identifisert hele 150 slike tiltak. Alle aktører i regionen jobber mot et felles mål om å oppnå en punktlighet på 90 pst. Det bør gjøres flere steder.

Flere hendelser 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. Som eksempel kan man nevne Randklev bru og 1. juledag 2024 da alle tog stod stille.

Gjennom Vy eier staten et skandinavisk transportkonsern i sterk utvikling. At eierskapet er organisert gjennom Samferdselsdepartementet, som også har rollen som regulator, skaper uklarhet og kompleksitet i styringslinjene. 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 bør derfor statens eierskap til Vygruppen flyttes fra Samferdselsdepartementet til Nærings- og fiskeridepartementet.

Forslag

På denne bakgrunn 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.

5. mars 2025

Erna Solberg

Erlend Larsen

Liv Kari Eskeland

Ingjerd Schie Schou

Anne Kristine Linnestad

Mahmoud Farahmand

Trond Helleland

