



STORTINGET

Representantforslag 228 S

(2025–2026)

fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen og Tor André Johnsen

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 infrastrukturelskapet.

Til Stortinget

Bakgrunn

Veireformen innebar opprettelsen av veiselskapet Nye Veier AS og innføring av målestokkonkurranse i veisektoren. Ifølge regjeringens evaluering av veireformen (Menon-publikasjon nr. 159/2023) har etableringen av veiselskapet gitt mer vei for pengene, som også var hovedformålet med opprettelsen. Nye Veier AS bygger nye hovedveier raskere og sammenhengende og bidrar med dette til utviklingen av et høyhastighetveinett som binder landsdelene sammen. Selskapets portefølje har over tid blitt betydelig utvidet, og med tildelingen av ansvaret for utbygging av fellesprosjektet FRE16 har selskapet også fått ansvaret for utbygging av Ringeriksbanen.

Jernbanereformen hadde som formål å skape klare ansvarsforhold i sektoren samt bidra til at mangfoldet som man finner i godssektoren av jernbanen, også blir muliggjort i persontrafikken. Dette er gjennomført med gode resultater. På infrastrukturensiden ble det ikke innført noen målestokkonkurranse for Bane NOR, og mens det har skjedd betydelige kostnadsreduksjoner for mange veiprosjekter, er situasjonen motsatt for flere

store jernbaneutbygginger. Forslagsstillerne mener at målestokkonkurranse nå også bør innføres for jernbanesektoren, og at det bør etableres en fast infrastrukturkonkurrent til Bane NOR. Behovet for dette er åpenbart når man ser på resultatene av prosjekter på InterCity-utbyggingen. Dobbeltspor til Moss skulle koste omtrent 6 mrd. kroner og ta 5 år. Det er nå grunn til å tro at prosjektet vil koste inntil 30 mrd. kroner, og ferdigstillelse i 2024 har blitt til tidligst 2030. Nylig er dobbeltspor på Dovrebanen ved Åkersvika utsatt med 5 år samtidig som kostnadene øker. Follobanen er et annet eksempel, der et prosjekt som skulle koste 11 mrd. kroner, endte på mer enn 36 mrd. kroner. Kort tid etter åpning i 2022 måtte tunnelen stenges grunnet tekniske problemer, og oppgraderinger måtte gjennomføres. Det brukes mye penger på jernbane, men måten ressursene brukes på, gjør dessverre at man får lite igjen for ressursene. InterCity-prosjektet har svak fremdrift, Ringeriksbanen er vedtatt, men venter fortsatt på oppstart, og vedlikeholdsetterslepet fortsetter å øke med mer enn 2 mrd. kroner i 2026.

Forslagsstillerne mener at innføring av målestokkonkurranse også for jernbaneutbygging vil kunne skape ny dynamikk og alternative løsninger. Nye Veier AS er vant til å være utfordrer og er allerede tildelt oppgaven med utbygging av Ringeriksbanen. Etablering av en fast banestruktur hos Nye Veier for jernbaneutbygging vil kunne gi denne målestokkonkurransen. En slik etablering av Nye Baner vil gi konkurranse om løsninger og gjennomføring av prosjektene som vil kunne gi både lavere kostnader og kortere gjennomføringstid. Dette vil kunne komme alle deler av jernbanesektoren til gode gjennom både mer ny infrastruktur og samtidig frigjorte midler som kan brukes til vedlikehold. I Sverige arbeides det nå med et grunnlag for å etablere et utbyggings-

selskap bygd på den norske modellen med Nye Veier AS og der utbygging av jernbaneinfrastruktur kan bli en sentral del av oppstartsporteføljen.

Nye Veier AS har oppfylt sin hovedmålsetting i vei-sektoren om mer for pengene. Selskapet fikk opprinnelig en oppstartsportefølge av viktige hovedveistreknin-ger på E6, E18 samt E39 og er godt i gang med utbygging av disse. Siden oppstarten er selskapets portefølge mer enn fordoblet og består nå av 1 269 km riksvei og 40 km med jernbane. Gradvis får også selskapet mer ansvar for drift og vedlikehold når prosjekter ferdigstilles. For-slagsstillerne viser til at Fremskrittspartiet vil likestille veiselskapet med Statens vegvesen også som premissle-verandør i veisektoren for å sikre et større menings-mangfold og alternative løsninger. Forslagsstillerne men-ner at opprettelsen av Nye Baner skal bidra til målestok-konkurranse for både utbygging og drift av jernbanen. Videre bør Nye Baner også bli en premissleverandør for utvikling av jernbanesektoren for å bidra til et større meningsmangfold når det gjelder både utbygging, ma-teriell og trafikkavvikling.

Ringeriksbanen, som del av fellesprosjektet med E16, er allerede en del av porteføljen til infrastruktursel-skapet. Samtidig som Nye Baner opprettes, bør selskap-et få en utvidet portefølge for utbygging. Forslagsstiller-

ne mener at utbygging av Ofotbanen bør inngå i en opp-startsportefølge. Jernbanen har en viktig rolle for bered-skap og forsvarsevne, og det er viktig med en rask utbyg-ging av strekninger med stor betydning for dette. Forslagsstillerne vil her vise til Fremskrittspartiets alter-native transportplan, jf. Meld. St. 14 (2023–2024) og Innst. 439 S (2023–2024), der en fullverdig utbygging av Ofotbanen med dobbeltspor inngår i en bered-skapsportefølge av både vei- og banestrekninger.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

1. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om opp-rettelse av Nye Baner som en avdeling under infra-strukturselskapet for vei med ansvar for både utbyg-ging og drift av jernbanen.
2. Stortinget ber regjeringen etablere en oppstartspor-tefølje for selskapet Nye Baner som utover Ringe-riksbanen bør få ansvaret for en fullverdig utbyg-ging av Ofotbanen.

26. mars 2026

Bård Hoksrud

Dagfinn Henrik Olsen

Frank Edvard Sve

May Helen Hetland Ervik

Mats Henriksen

Tor André Johnsen

