VEDLEGG 1

DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref	Vår ref	Dato
	26/3219-	30. september 2026

Svar på Dokument 8:299 S (2025-2026) om å si opp trafikkavtalen med Go-Ahead Norge på Sørlandsbanen

Jeg viser til brev fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité datert 19. august 2026, og representantforslag 8:299 S (2025-2026) fra Remi Sølvberg, Mímir Kristjánsson og Marie Sneve Martinussen, om å si opp trafikkavtalen med Go-Ahead Norge (GAN) på Sørlandsbanen. I forslaget fremsettes følgende forslag:

Stortinget ber regjeringen si opp trafikkavtalen med Go-Ahead Norge på Sørlandsbanen med umiddelbar virkning og videreføre driften i offentlig regi.

Representantene viser til at jernbanereformen fra 2017 har gjort norsk jernbane dyrere å drifte og gitt passasjerene et dårligere tilbud. Det vises videre til at for at virksom konkurranse om trafikkavtaler på utvalgte strekninger skal fungere, må avtalepartene faktisk levere det tilbudet de har forpliktet seg til, og brudd på avtalen må få konsekvenser. Videre vises det til at GAN over tid har levert dårligere enn det trafikkavtalen krever, men at regjeringen til tross for dette ikke har valgt å benytte avtalens sanksjonsmidler. Fra desember 2027 tar Vy over driften, men forslagsstillerne mener passasjerene ikke skal måtte vente halvannet år på et bedre togtilbud.

Svar
Jeg vil starte med å si at også Arbeiderpartiet stemte mot jernbanereformen og den konkurranseutsettingen av persontogtilbudet det medførte. Nå mener jeg likevel det beste vi kan gjøre for togpassasjerene er å sikre at Go-Ahead Norge (GAN) leverer så godt som mulig i den korte tiden som er igjen av avtalen.

Postadresse: Postboks 8010 Dep 0030 Oslo
Kontoradresse: Akersg. 59 Telefon* 22 24 90 90
Org no.: 972 417 904

Kort oppsummert kan jeg slå fast at det etter Jernbanedirektoratets vurdering ikke foreligger et tilstrekkelig juridisk grunnlag for å si opp avtalen med GAN, slik representantforslaget går ut på. Risikoen for de reisende dersom avtalen sies opp med kort varsel er også betydelig. I praksis vil forslaget kunne føre til at de reisende vil stå uten et togtilbud på Sørlandsbanen. Det er imidlertid ikke det samme som at staten ikke følger tett opp kvaliteten på tjenestene den kjøper. Jeg vil nedenfor utdype hvilke krav som ligger i trafikkavtalen med GAN, hvordan GAN har levert og konsekvensene forbundet med å si opp avtalen med umiddelbar virkning.

Trafikkavtalen mellom GAN og Jernbanedirektoratet for Trafikkpakke 1 Sør gjelder fra desember 2019 til desember 2027. Avtalen omfatter persontog på Sørlandsbanen, Jærbanen og Arendalsbanen. Jernbanedirektoratet har en ensidig opsjon til å forlenge avtalen med inntil to år, men vilkårene for å ta i bruk opsjonen er ikke oppfylt. Fra desember 2027 overtar Vygruppen trafikken i en midlertidig periode.

I trafikkavtalen med GAN er det stilt kvalitetskrav til kundeleveransen. Togoperatøren skal oppnå en operatøravhengig regularitet på minimum 99,5 prosent. Regularitet måler hvor stor andel av de planlagte avgangene som ble gjennomført uten å bli delvis eller helt innstilt. I avtalen med GAN er det følgelig kun gitt handlingsrom til å innstille 0,5 prosent av avgangene målt på årsbasis. Innstillinger utover dette, som skyldes forhold som togoperatøren selv har ansvar for, medfører trekk i vederlaget (malus) på i størrelsesorden 30.000 kroner pr. avgang.

Trafikkavtalen har videre målsettinger om punktlighet for togtilbudet. For fjerntogene på Sørlandsbanen måles punktlighet innenfor ankomst seks minutter til endestasjon, og for lokaltog på Jærbanen innenfor fire minutter fra ankomst til endestasjon. For alle linjer i trafikkavtalen er det en målsetting om 90 prosent punktlighet.

Driftsstabiliteten for togtilbudet på Sørlandsbanen i Trafikkpakke 1 Sør har vært vesentlig lavere enn forutsetningene i trafikkavtalen. I 2025 leverte GAN en operatøravhengig regularitet på 90,0 prosent for fjerntogene på Sørlandsbanen, og 98,6 prosent for lokaltogene på Jærbanen. For 1. tertial 2026 var tilsvarende regularitetstall 72,7 prosent for Sørlandsbanen, og 97,3 prosent for Jærbanen. Punktligheten i Trafikkpakke 1 Sør var i 2025 på 66,8 prosent for fjerntogene på Sørlandsbanen, og 86,3 prosent for lokaltogene på Jærbanen. 35 prosent av forsinkelsestimer på Sørlandsbanen skyldes forhold som togoperatøren er ansvarlig for, mens 65 prosent har sin årsak i infrastruktur, trafikkavvikling og ytre forhold. På Jærbanen er det kun 13 prosent av forsinkelsestimer som skyldes forhold hos togoperatøren.

Hovedårsak til manglende oppfyllelse av operatøravhengig regularitetskrav er feil og vedlikeholdsetterslep på togsett, og dette har bidratt til at GAN har manglet togsett til å kjøre avtalt rutetilbud. Med hjemmel i trafikkavtalens bestemmelser om mislighold, har Jernbanedirektoratet hatt løpende dialog med GAN for å bli enige om en plan for ekstraordinært vedlikehold på togsettene for å bedre driftsstabiliteten. Dessverre har det vist seg at arbeidet med å gjennomføre vedlikeholdsetterslepet har vært mer utfordrende enn

forventet, noe som skyldes en kombinasjon av manglende tilgang på reservedeler i leverandørmarkedet, og at det har oppstått nye systematiske feil på togsettene. Det er derfor enighet mellom Jernbanedirektoratet og GAN om at GAN kan kjøre et nedskalert rutetilbud på Sørlandsbanen frem til 22. november for at GAN skal få bedre handlingsrom til å gjennomføre vedlikehold og redusere vedlikeholdsetterslepet. Dette er også formidlet til lokale myndigheter. Denne endringen har medført bedret driftsstabilitet og at de reisende nå har større grad av forutsigbarhet for at avgangene de reiser med går ihht ruteplan.

Med hjemmel i trafikkavtalens bestemmelser har Jernbanedirektoratet avkortet utbetalt vederlag til GAN på grunn av operatøravhengige innstillinger som bryter kravet i trafikkavtalen. Omfanget av ilagt malus har økt det siste året.

Jernbanedirektoratets vurdering er at det ikke foreligger et tilstrekkelig juridisk grunnlag til å terminere trafikkavtalen med GAN. Manglende oppnåelse av punktlighetsmål er ikke å betrakte som mislighold av leveranseforpliktelser. Vesentlig avvik i oppnåelse av kravene til operatøravhengig regularitet kan være gjenstand for mislighold.

I 2025 utredet direktoratet konsekvensene av et operatørbytte på kort varsel. Utredningen viste at det er betydelig risiko for et lengre trafikkavbrudd dersom avtalen termineres eller GAN ikke oppfyller sine forpliktelser slik at avtalen må sies opp. Det vil blant annet ta tid å få på plass en avtale med en nødoperatør i tråd med regelverket, dersom Jernbanedirektoratet på kort varsel skulle si opp en avtale med nåværende operatør. I tillegg vil virksomhetsoverdragelse av personell ved et eventuelt spontant operatørbytte innebære et lengre trafikkavbrudd som vil ha store negative konsekvenser for de reisende.

I utredningen fra 2025 ble det estimert at et operatørbytte på kort varsel kan føre til et trafikkavbrudd på minst tre måneder. Det finnes ingen erfaringer fra tilsvarende situasjoner i Norge. Erfaringer fra Sverige viser imidlertid at operatørbytte midt i en avtaleperiode og påfølgende nødkjøp er svært krevende og har høy risiko for trafikkavbrudd.

Oppsummert mener jeg det ikke er mulig eller hensiktsmessig å terminere trafikkavtalen med GAN som foreslått. Det er ikke juridisk grunnlag for det, og det vil innebære stor risiko for at togtilbudet vil opphøre helt for en periode med store negative konsekvenser for de reisende. Det er kun i overkant av et år igjen av avtalen med GAN. Jernbanedirektoratet vil ha tett dialog med og oppfølging av GAN i den resterende avtaleperiode med mål om å bedre togtilbudet.

Med hilsen



Kamzy Gunaratnam

VEDLEGG 2

DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref	Vår ref	Dato
CVS/fg	26/3221-	1. oktober 2026

Dokument 8:302 S (2025-2026) om forenkling og avbyråkratisering i jernbanesektoren

Jeg viser til brev fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité datert 19. august 2026, og representantforslag 8:302 S (2025-2026) fra stortingsrepresentantene Geir Inge Lien og Bengt Fasteraune, om forenkling og avbyråkratisering i jernbanesektoren. I forslaget stilles forslagene:

1. *Stortinget ber regjeringen avvikle aksjeselskapet Norske tog AS og overføre eierskap og ansvaret for togmateriellet til Bane NOR SF.*
2. *Stortinget ber regjeringen overføre eierskapet til Mantena AS til Bane NOR SF.*
3. *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.*

Representantene viser til at oppdelingen av jernbanesektoren etter jernbanereformen innebærer at funksjoner som er tett integrert i den daglige togdriften, er organisert i separate selskaper. Representantene peker på at dagens organisering av jernbanen forutsetter omfattende koordinering mellom aktørene gjennom kontrakter og styringsdialog for å virke, siden jernbanen er et system der samspillet mellom blant annet infrastruktur, materiell og vedlikehold av spor og tog er avgjørende for kvaliteten på tilbudet som møter passasjerene. Jeg er enig premissene for forslagene, og vedkjenner at det har vært utfordringer i jernbanesektoren knyttet til blant annet gjennomføring av større investeringer i ny infrastruktur. Regjeringen har tatt grep for å bedre situasjonen. Organisatoriske tiltak som skisseres i representantenes forslag har imidlertid betydelige omstillingskostnader. Jeg mener de iverksatte tiltakene nå må få tid til å virke, før det vurderes andre grep.

Postadresse: Postboks 8010 Dep 0030 Oslo
Kontoradresse: Akersg. 59 Telefon* 22 24 90 90
Org no.: 972 417 904

Rotårsakene til utfordringene i jernbanesektoren er gamle tog, fullt utnyttet kapasitet særlig på Østlandet og slitt infrastruktur. Disse utfordringene kan vi ikke organisere oss vekk fra. Mye av dagens infrastruktur har ikke blitt tatt godt nok vare på. Forfallet er skjedd over mange år og under ulike regjeringer. Konsekvensen av dette er et stort vedlikeholds- og fornyelsesbehov. Dette har vi tatt tak i. Regjeringens viktigste prioritering for jernbanen i Nasjonal transportplan for perioden frem mot 2036 er nettopp å ta bedre vare på det vi har ved å øke innsatsen på drift, vedlikehold og fornying av infrastrukturen. Fra desember 2027 legger vi om regiontogtilbudet på Østlandet, med en betydelig økning i antall avganger for de store reisestrømmene. Så fort de nye togene er godkjent for drift, vil togene fases inn i tilbudet og gi bedre plass om bord, færre stoppende feil og trinnfri innstigning fra standard plattformhøyde. Det bidrar til at alle kan bruke de nye togene, uavhengig av funksjonsgrad, i tillegg til korte stasjonsopphold til det beste for driftsstabiliteten i ruteplanen.

Mer vedlikehold og fornying fører til behov for mer tid til å arbeide i sporet. I fjor gjennomførte vi eksempelvis regelendringer slik at Bane NOR kan bruke mer tid i sporet. I tillegg til å ta bedre vare på infrastrukturen, investerer vi tungt i nye tog. 85 nye tog er bestilt. Over de neste fem årene skal omtrent halvparten av togflåten byttes ut med nye tog. De skal vi ta godt vare på. De neste årene skal FLIRT-togene starte et kontinuerlig fornyelsesløp som skal sikre materiellets kvalitet og driftsstabilitet ut togenes levetid. I tillegg har sektoren i fellesskap iverksatt mange tiltak for å holde de gamle togene i drift lenger. I nye trafikkavtaler vil regjeringen også ta grep for å sikre at nye tog opprettholder passasjerenes forventinger til komfort og punktlighet gjennom levetiden.

Da regjeringen tiltrådte i 2021 var jernbanen i tillegg uten sterk statlig styring. Samferdselsdepartementet innhentet i 2023 en ekstern gjennomgang av jernbanesektoren for å sikre en uavhengig vurdering av sektorens tilstand. Denne viste at det manglet felles retning og mekanismene som skulle sikre helhet og samhandling var utilstrekkelige. Sammen med våre egne erfaringer fra de første årene i regjering, mener jeg vi har god oversikt over rotårsakene bak styringsutfordringene i sektoren.

De siste årene har vi derfor gjort omfattende grep for å sikre:

1. Felles mål og retning for ressursinnsatsen i jernbanen.
2. Bedre planlegging.
3. Bedre styring og etterlevelse.

I Nasjonal transportplan fra 2024 la vi en tydelig strategi for utviklingen av jernbanen. For å sikre god gjennomføring av strategien, har vi innført et gjennomgående plansystem i sektoren for å sikre at alle deler av togtilbudet henger sammen, og at prioriteringene til regjeringen og Stortinget blir gjennomførte på en effektiv måte. Jernbanedirektoratet oppdaterer årlig en Gjennomføringsplan for nasjonal transportplan som omfatter alle delene av jernbanen, som infrastruktur, verksted, togparkering, togmateriell og trafikkavtaler.

Virksomhetene skal innrette sine operative planer i tråd med strategien og målene satt av regjeringen. Vi gir årlige oppdragsbrev til Bane NOR, Norske tog og Entur som setter tydelig

retning for hver enkelt virksomhets bidrag til togtilbudet lagt frem i Nasjonal transportplan. Et helhetlig risikostyringssystem er etablert, og det samme gjelder nye arenaer for koordinering mellom virksomhetene. Vi har revidert jernbaneforskriften, satt i gang tiltak for bedre styring av drift, vedlikehold og fornying av infrastrukturen og fastsetter roller og ansvar i utvikling og gjennomføring av tilbudsforbedringer. I tillegg har regjeringen gjennomført to viktige organisatoriske grep – Spordrift AS ble i 2022 flyttet tilbake til Bane NOR og VY og Flytoget ble vedtatt slått sammen i 2025. I tillegg har Jernbanedirektoratet, Bane NOR og Norske tog gjennomført større omorganiseringer og endringer i ledelsen de siste årene. Det er viktig at de igangsette tiltakene får tid til å virke og gi den ønskede effekten, slik at de kan bidra til å løse de styringsmessige utfordringene i sektoren. Departementet tar sikte på å evaluere effekten av tiltakene.

Tiltakene nevnt over gir langt bedre forutsetninger for helhetlige prioriteringer på tvers i årlige statsbudsjett. Felles mål og prioriteringer, tydelige roller og ansvarsdragninger og nye koordineringsmekanismer på tvers av oppdragene gir også andre forutsetninger for god gjennomføring av regjeringens og Stortingets beslutninger på jernbanen, sammenlignet med da denne regjeringen tiltrådte. Samtidig er vi ikke helt i mål enda. I en sektor med lange ledetider må styringsmessige endringer sive helt ut i virksomhetene. Dette arbeidet pågår og vil stå sentralt i departementets styring av jernbanen i 2027.

En innlemming av Norske tog AS og Mantena AS i Bane NOR SF vil innebære en omfattende endring i dagens rolle- og ansvarsdeling i jernbanen. Bruk, vedlikehold og investeringer i materiell, infrastruktur og serviceanlegg henger tett sammen. Jeg er derfor enig forslagsstillernes utgangspunkt om at potensialet er stort for mer helhetlige prioriteringer og vellykket gjennomføring av aktiviteter ved bedre koordinering og samhandling mellom skinner og tog. Samtidig har staten inngått trafikkavtaler som tydelig slår fast at operatørene skal leie tog av Norske tog AS, og selv stå ansvarlig for det daglige vedlikeholdet av togene. Norske tog er nærmest monopolist for persontog, mens Mantena er én av flere vedlikeholdere av gods- og persontogmateriell. Sektorregelverket stiller samtidig krav til at infrastrukturforvalter (Bane NOR) ikke skal kunne påvirkes av interessekonflikter ved utøvelsen av sine grunnleggende funksjoner. Bane NOR ville fått et stort spenn av oppgaver, som kunne gått på bekostning av kjerneoppdraget som er å utvikle og holde åpen infrastrukturen for togtrafikk. Virksomheten ville blitt en blanding av oppgaver som har karakter av naturlig monopol, oppgaver vi i Norge avtalefester som monopoler og oppgaver som løses i et marked. I så fall ville Bane NOR måtte iverksette mange tiltak i virksomhetsstyringen for å etterleve alle krav og regler, med mer administrasjon og byråkrati som resultat.

Samtidig vet vi at all omorganisering har betydelige omstillingskostnader. Gitt tilstanden på infrastrukturen og deler av togparken, mener jeg fokus må ligge på kjerneoppgavene som er å få nye tog på plass så raskt som mulig og å forbedre infrastrukturen som gir passasjerene et bedre og mer stabilt togtilbud. Vi står i en kritisk fase for innfasingen av nye lokal- og regiontog, og en stor omorganiseringsprosess vil ta oppmerksomheten fra det viktige arbeidet som legges ned for å gjøre togtilbudet bedre. Det er viktig at inngripende tiltak er godt

begrunnet og bidrar til bedre måloppnåelse for sektoren, og ikke øker risikoen i gjennomføringen av de viktige tiltakene som er iverksatt for å ta vare på den norske togparken.

Med hilsen



Kamzy Gunaratnam

VEDLEGG 3

DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref	Vår ref	Dato
CVS/fg	26/3220-	28. september 2026

Dokument 8:303 S (2025-2026) om å legge ned Jernbanedirektoratet

Jeg viser til brev fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité datert 19. august 2026, og representantforslag 8:303 S (2025-2026) fra stortingsrepresentantene Geir Inge Lien, Ole Herman Sveian og Bengt Fasteraune, om å legge ned Jernbanedirektoratet. I forslaget fremsettes følgende forslag:

Stortinget ber regjeringen straks igangsette nedleggingen av Jernbanedirektoratet..

Representantene viser til at opprettelsen av Jernbanedirektoratet ikke har bidratt til økt gjennomføringsevne eller til å forenkle styringen av jernbanesektoren, men snarere har ført til et ekstra forvaltningsnivå som bidrar til uklare ansvarslinjer, økt byråkrati og mindre politisk styring. Forslagsstillerne mener at det trengs en forenkling av styringsstrukturen, med tydeligere ansvarslinjer og færre forvaltningsledd, der Samferdselsdepartementet og Bane NOR som infrastrukturforvalter overtar oppgavene som ligger hos Jernbanedirektoratet.

Jernbanedirektoratet ivaretar en rekke viktige oppgaver i jernbanesektoren, både som avtalepart, fagorgan og myndighetsorgan:

- overordnet langsiktig utvikling av togtilbudet og jernbanens rolle i transportsystemet, herunder arbeid med å fremme innovasjon og teknologisk utvikling i sektoren, bidra til at den oppfyller nasjonale klima- og miljømål og legge til rette for god sikkerhet på jernbanen
- nødvendig kjøp av ulønnsomme persontransporttjenester med tog
- kjøp av infrastrukturtjenester fra Bane NOR SF
- sikre tilgang på persontogmateriell til operatører som har avtale med staten om kjøp av ulønnsomme persontransporttjenester

Postadresse: Postboks 8010 Dep 0030 Oslo
Kontoradresse: Akersg. 59 Telefon* 22 24 90 90
Org no.: 972 417 904

- koordinering av togtilbudet mellom berørte aktører og opp mot annen kollektivtransport
- inngå takstsamarbeidsavtaler med fylkeskommuner og kollektivselskaper
- sikre nasjonale grunnleggende digitale tjenester for reiseplanlegging, billetteringsfunksjoner og kollektivdataforvaltning
- å dokumentere jernbanens historie i Norge og dens rolle for utviklingen av det norske samfunnet
- å være en pådriver for at utdanningssystemet møter sektorens behov for kompetanse
- være klageinstans for vedtak om byggegrenser etter jernbaneloven § 10 og vedtak om ekspropriasjon til jernbaneformål
- ved behov inngå avtaler om etterbruk av eiendommer som frigis til andre formål enn jernbaneformål

Jernbanedirektoratet har ansvaret for å vurdere og se alle innsatsfaktorene som skal til for å realisere togtilbudet i sammenheng, herunder infrastruktur, togmateriell, digital infrastruktur, trafikkavtaler, togparkering og verksteder. Alt dette må være på plass for at det planlagte togtilbudet kan realiseres som planlagt, og den jobben direktoratet gjør med å få aktørene til å trekke i samme retning og gå i felles takt er helt nødvendig for en vellykket tilbudsutvikling.

Forslagsstillerne peker på at punktlighet og regularitet over tid har utviklet seg negativt, og at antallet forsinkelser og innstillinger har økt. De grunnleggende problemene i jernbanesektoren skyldes gammelt materiell, nedslitt infrastruktur, en sterk vekst i antall togpassasjerer, og forsinkelser i vedlikeholds- og fornyelsestiltak. Da regjeringen tiltrådte i 2021 var jernbanen i tillegg uten sterk statlig styring. Denne regjeringen har derfor økt bevilgningene til drift, vedlikehold, fornyelser og mindre investeringer på jernbanen, kjøpt 85 nye tog, innført felles hovedprioriteringer i oppdragsbrev til selskapene og tildelingsbrev til etatene, og etablert flere fora for koordinering og samhandling under ledelse av Jernbanedirektoratet for å samle sektoren om felles retning. Jernbanedirektoratets årsrapport for 2025 viser også at arbeidet for bedre driftsstabilitet og avvikshåndtering, gir konkrete resultater. Driftsstabiliteten og punktligheten hadde fram til sommeren forbedret seg noe sammenlignet med 2024, og kundetilfredsheten økte, særlig som følge av bedre opplevd punktlighet og informasjon ved avvik. Samtidig har jernbanen i Norge aldri fraktet så mange passasjerer som i 2025. I 2025 ble det for andre år på rad satt ny rekord i antall reiser, med nesten 85 millioner togreiser.

Det fremgår ikke tydelig av forslaget hvilke av Jernbanedirektoratets oppgaver som er tenkt overflyttet til Bane NOR SF, og hvilke som er tenkt å flyttes til Samferdselsdepartementet. Forslagsstillerne ser ut til å ønske en modell som har visse likhetstrekk med sektorens organisering fra før jernbanereformen i 2017. Det tidligere Jernbaneverket, som ble opprettet i 1996, var både infrastrukturforvalter, byggherre, myndighetsorgan og fagorgan. Organiseringen innebar at den totale porteføljen til Jernbaneverket hadde et stort spenn, med flere ulike typer oppgaver. Videre medførte organiseringen en uheldig rolleblanding, der Jernbaneverket både hadde myndighetsoppgaver, og samtidig var leverandør av infrastrukturen som togoperatørene er avhengige av for å kjøre tog. I 2017 ble det derfor besluttet å etablere en tydeligere rollefordeling i sektoren, og etablere et klart skille mellom

styrende og utførende enheter. Det å overføre deler av Jernbanedirektoratets oppgaver til Bane NOR SF, vil gjøre dette skillet mindre tydelig. Sektorregelverket stiller samtidig krav til at infrastrukturforvalter (Bane NOR) ikke skal kunne påvirkes av interessekonflikter ved utøvelsen av sine grunnleggende funksjoner. Det er uklart om forslaget vil kunne medføre noen slike interessekonflikter, siden det ikke er angitt hvilke oppgaver som ønskes overflyttet til Bane NOR.

Samferdselsdepartementet har gjennomført en rekke tiltak som skal bidra til bedre statlig styring av jernbanesektoren. Noen av tiltakene er innføring av et gjennomgående plansystem i sektoren, årlige oppdragsbrev til Bane NOR SF, Norske tog AS og Entur, et helhetlig risikostyringssystem, nye arenaer for koordinering for lederne i jernbanesektoren, revidert jernbaneforskrift, tiltak for bedre styring av drift, vedlikehold og fornying og et tydeligere styringsrammeverk for utvikling og gjennomføring av tilbudsforbedringer. Videre innhenter regjeringen en ekstern gjennomgang av utsettelsen av prosjektet dobbeltsporet til Hamar. Gjennomgangen ferdigstilles i løpet av 2026, og skal gi lærings- og forbedringspunkter for styringen av store infrastrukturprosjekter. Det er viktig at de igangsatte tiltakene gis tid til å virke for å gi ønsket effekt, slik at de kan bidra til å løse de organisatoriske og styringsmessige utfordringene i sektoren.

Jernbanen er et integrert og komplekst system, med omfattende behov for styring og koordinering mellom trafikkavtaler, investeringer i togmateriell, infrastrukturen, togparkering og verksteder. Det tar lang tid fra et behov er definert til et nytt eller forbedret togtilbud kan realiseres, og det er derfor nødvendig med lange planleggingshorisonter. Dette skiller seg fra f.eks. veisektoren, hvor det i stor grad er private aktører som står for kjøretøyene og der disse skiftes ut oftere enn togmateriell. Vi står nå i en kritisk fase for innfasingen av nye lokal-, region-, og fjerntog, og en omorganisering av sektoren kan ta oppmerksomheten bort fra det viktige arbeidet som legges ned for å gjøre togtilbudet bedre. Aller viktigst er å lykkes med innlemmelsen av Flytogets ruteleier i regiontogtilbudet på Østlandet, som vil gi de reisende flere avganger, bedre kapasitetsutnyttelse og et vesentlig styrket togtilbud. Jeg mener vi bør la tiltakene som departementet har iverksatt få tid til å virke, før det vurderes andre grep i sektoren.

En velfungerende jernbane fordrer at alle innsatsfaktorene virker sammen som forutsatt. Jernbanedirektoratet er helt avgjørende for å sikre en strategisk, helhetlig og overordnet koordinering og planlegging av jernbanesektoren.

Med hilsen



Kamzy Gunaratnam