



STORTINGET

Representantforslag 27 S

(2026–2027)

fra stortingsrepresentantene Remi Sølvberg, Geir Jørgensen og Bjørnar Moxnes

Dokument 8:27 S (2026–2027)

**Representantforslag fra stortingsrepresentantene
Remi Sølvberg, Geir Jørgensen og Bjørnar Moxnes
om å gjenreise norsk jernbane**

Til Stortinget

Bakgrunn

Dyrere, mindre punktlig og mindre fornøyde reisende

Høyre og Fremskrittspartiet lovte at jernbanereformen skulle gi et bedre togtilbud, samtidig som de påsto at den skulle spare staten milliarder av kroner. Det motsatte har skjedd. Statens utgifter til kjøp av persontogtrafikk har økt betydelig. Utgiftene er nesten doblet på et drøyt tiår. Andelen persontog i rute har gått ned over tid når innstilte tog regnes med. Og mens punktligheten går ned, blir kundene mindre tilfredse.

Jernbanereformen fragmenterte jernbanen

Jernbanereformen økte antallet virksomheter med ansvar fra fem til over tjue. Bare i de statlige virksomhetene nesten doblet antallet direktører seg. I tillegg kommer et enormt privat byråkrati. Reformen utløste 3 mrd. kroner i konsulentutgifter mellom 2016 og 2020, og kostnaden per togkilometer har økt 19 prosent i faste kroner siden 2012. Hvert selskap har eget styre og egne mål, og ingen har ansvar for helheten. Riksrevisjonen har beskrevet en fragmentert organisering der aktørene mangler insentiver til å handle til beste for jernbanen som helhet.

Etterslepet vokser

Høyre og Fremskrittspartiet skrev i Innst. 327 S (2021–2022) at staten over en tiårsperiode var ventet å spare om lag 12 mrd. kroner på anbudene, og at pengene «igjen kan investeres i sårt tiltrengt fornying og opprusting av jernbanen». Resultatene i dag viser at det motsatte har skjedd. En dyr reform bidrar til at det brukes mindre på infrastruktur.

Feil i infrastrukturen er hovedårsaken til forsinkelser og innstillinger, ifølge Riksrevisjonen. Vedlikeholdsetter-slepet var 35,4 mrd. kroner ved utgangen av 2025. Bane NOR anslår at fornyelsen må ligge på 8,4 mrd. kroner i året for at etterslepet ikke skal vokse, mens bevilgningen i 2026 er på 6,3 mrd. kroner. Etter to år ligger jernbanen 4,8 mrd. kroner under sin ramme i Nasjonal transportplan, mens riksveiinvesteringene ligger 6,74 mrd. kroner over sin ramme.

Det finnes et handlingsrom

Den 16. september 2026 konkluderte ESA med at direktetildelingen av Sørlandsbanen bryter EØS-avtalen. Dagen etter sendte regjeringen togtrafikken på Sørlandet, i nord og på Vestlandet ut på anbud, med begrunnelsen at alle juridiske dører er stengt. Det er en halv sannhet. EUs fjerde jernbanepakke gjør anbud til hovedregelen for store persontogkontrakter, men den krever ikke at jernbanen er delt i over tjue virksomheter, at staten kjøper vedlikehold av sitt eget foretak, eller at det statlige togselskapet svekkes.

Etter 25. desember 2023 er den eneste måten å unngå privat konkurranse på jernbanen, innenfor rammene av dagens EØS-avtale, å direktetildele strekningene etter noen få unntak. Ett av disse unntakene gjelder strukturelle og geografiske særtrekk ved nettet og markedet,

slik som lange enkeltsporstrekninger og et dårlig markedsgrunnlag. Egenregi, der staten gjør alt selv, er ikke lenger mulig. For togdrift er dette bare tillatt for lokale myndigheter, ikke for staten. For vedlikehold er dette bildet noe annerledes. Når en statlig jernbaneetat gjør arbeidet med egne ansatte, er det ikke et innkjøp. Det betyr at det ikke kreves anbud. Reservasjonsretten i EØS-avtalen lar Norge si nei til nye EU-regler, men tillater ikke at Norge opphever regler som allerede er tatt inn. Forslagsstillerne vil peke på at forslag 1, 3, 4 og 5 i dette representantforslaget kan gjennomføres innenfor dagens regelverk. Forslag 2 krever i tillegg at Norge tar kampen overfor EU.

Andre land viser veien

Sveits og Østerrike har like krevende terreng som Norge, men de har en punktlighet på over 93 prosent, mot rundt 88 prosent i Norge. Samtidig har de mer enn dobbelt så stor andel av godstransporten sin på jernbane. Ingen av dem har splittet opp jernbanen slik Norge har gjort. Begge har samlet skinner og tog i ett statlig selskap, SBB og ÖBB. Østerrike gjør det innenfor det samme EU-regelverket som binder Norge. Storbritannia, som var først ute med å dele opp jernbanen, samler den nå igjen.

Jernbanereformen åpnet døren på vidt gap for private selskaper som ville tjene penger på jernbanen. Britiske Go-Ahead vant anbudet for Sørlandsbanen med store løfter om flere reisende. Veksten kom aldri. Tvert imot har passasjerene forsvunnet fra Sørlandsbanen fordi tilbudet ble så dårlig. Da Go-Ahead innså at de ikke tjente nok, saksøkte de staten for å få mer penger.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

1. Stortinget ber regjeringen i løpet av 2027 legge fram forslag om å gjøre Bane NOR SF om til en statlig

jernbaneetat under Samferdselsdepartementet og legge Jernbanedirektoratet, Norske tog AS, Mantena AS, Entur AS og Baneservice AS inn i etaten. Etaten skal ha ansvaret for spor, vedlikehold, togmateriell, verksteder, billetter og kjøp av togtrafikk. Vedlikeholdet skal gjøres av egne ansatte, og konsulentbruken skal halveres. Vy skal eies direkte av Samferdselsdepartementet som statens togselskap. Eiendom uten tilknytning til jernbanen skilles ut, og verdiene brukes til vedlikehold og fornyelse av sporet.

2. Stortinget ber regjeringen prøve adgangen til direktetildeling etter unntaket for strukturelle og geografiske særtrekk for trafikkpakkene Sør, Nord og Vest, før nye konkurranser kunngjøres, og legge de rettslige vurderingene fram for Stortinget. Regjeringen bes opprettholde direktetildelingen av Sørlandsbanen og la EFTA-domstolen avgjøre saken, og arbeide overfor EU for nasjonal adgang til direktetildeling av persontogtrafikk, blant annet ved å bruke reservasjonsretten mot nye EU-regler som svekker nasjonal styring av jernbanen.
3. Stortinget ber regjeringen legge fram en plan for å ta igjen vedlikeholdsetterlepet på jernbanen, og et årlig etterslepsregnskap som viser tilstanden og behovet for vedlikehold og fornyelse på den enkelte banestrekning. Vesentlige endringer i prioriteringsrekkefølgen i Nasjonal transportplan skal legges fram for Stortinget før de gjennomføres.
4. Stortinget ber regjeringen fastsette et mål om at minst 20 prosent av innenlands godstransport på land skal gå på jernbane innen 2035, vise i kommende nasjonale transportplaner hvordan målet skal nås, og rapportere årlig til Stortinget om utviklingen.
5. Stortinget ber regjeringen sette ned et uavhengig utvalg som skal gjennomgå jernbanereformen, og legge utvalgets utredning fram før neste nasjonale transportplan. Gjennomgangen skal vise hvilke deler av dagens organisering som følger av EØS-avtalen, og hvilke som er norske valg.

22. oktober 2026

Remi Sølvberg

Geir Jørgensen

Bjørnar Moxnes