



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 Ofofbanen.

### **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.**

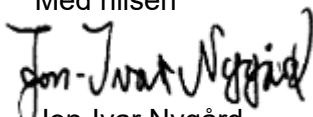
Ringeriksbanen er allerede overført til porteføljen til Nye veier. Ofotbanen går fra Narvik til Riksgrensen og er landets tyngst trafikkerte jernbane med malmtog fra Kiruna og varetransport mellom Sør- og Nord-Norge. Basert på Forsvarets behovsanalyse av militære behov for transportinfrastruktur, har 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