

Vedtatt 10. oktober 2025

Regionkonferansen i Akershus

En samlet jernbane for et sterkt fellesskap

Forslagsstiller: Norsk Lokomotivførerforbund Jernbanen har alltid vært et godt eksempel på fordelene av stordrift. Derfor var det bra å se at Støre-regjeringen 2021-25 tok flere grep for å samle den fragmenterte jernbanen. Med årets rød-grønne gjenvalg så har folket sagt sitt og arbeidet med å gjenreise norsk jernbane kan fortsette.

I løpet av forrige periode direktetildelte regjeringen Østland 1 og 2 til Vy som en samlet pakke, slo sammen BaneNor og Spordrift, omgjorde Flytoget til et datterselskap av Vy og annonserte en midlertidig stopp i anbudsrunden på sørlandsbanen. Disse tiltakene viser til en vilje og evne til å samle og gjenreise jernbanen. Kombinert med satsing på vedlikehold og ny utbygging, innkjøp av nye tog og noen støtteordninger for godstransport er det nå mulig å se lys i enden av tunnelen. Nå er det på tide å se fremover og ha en ekte fagstyrt jernbanepolitikk.

Jernbanen i Norge har fremdeles store utfordringer. Jernbanereformen fører til ansvarspulverisering og legger ikke til rette for konstruktiv samhandling. Konserndirektøren i BaneNor gikk av på dagen i 2025 som en direkte konsekvens av for mange kokker og for mye søl. Jernbanedirektoratet ble opprettet av Solberg-regjeringen med hensikt å styre anbudsoppsplittingen på jernbanen. Dette direktoratet har derfor utspilt sin rolle og skaper unødvendig byråkrati. Jernbanedirektoratet bør legges ned og funksjonene overføres tilbake til BaneNor og samferdselsdepartementet. Norske Tog er et selskap med eneste oppgave å skaffe tog som skal leies ut til aktørene, en oppgave de svikter gjentatte ganger. Enten det er prosessen med å skaffe lokomotiver til

Nordlandsbanen eller oppgradering av gamle lokaltog. Norske Tog bør avvikles og ansvarsområdet innlemmes i Samferdselsdepartementet. Vy må eie sine egne tog. Bare ved å eie togsettene vil de ha et ekte insentiv for godt vedlikehold. Kontrakten Norske Tog har med de private selskapene må omskrives snarest slik at Samferdselsdepartementet overtar vedlikeholdsansvaret for togene. Slik situasjonen er nå blir tog vedlikehold nedprioritert av økonomiske hensyn og resultatet er at folk besvimer i overfylte, forkortede togsett.

TØI sin rapport "Oppstyking av norsk jernbane [...]" ¹ stiller fem vilkår som bør være tilfredsstilt for at anbudskonkurranse skal gi de ønskede virkningene. Deres samlede vurdering er at vilkårene kun er oppfylt i liten til moderat grad i norsk jernbane per 2024, og at forholdene derfor ikke ligger særlig godt til rette for anbudsutsetting av persontransport. Regjeringen bør derfor annonsere at trafikkpakke 2 NORD som SJ trafikkerer i dag også skal settes på pause og direkte tildeles Vy imens man utreder dette videre. Bare ved å samle alle aktørene i ett selskap kan vi ha en helhetlig økonomisk og driftsmessig styring av jernbanen.

Gods på bane er i en dyp krise. Stadig flere aktører går konkurs og den største aktøren, CargoNet, gikk 260 millioner i minus i 2024. Godstogsnæringen trenger langt bedre rammevilkår. Det må komme på plass et mer rettferdig avgiftssystem, langsiktige støtteordninger, forutsigbare langtidsplaner og reelle kompensasjoner ved driftsavvik.

Regionkonferansen krever at jernbanen samles ved at:

- Jernbanedirektoratet legges ned og funksjonene overføres tilbake til BaneNor og samferdselsdepartementet
- Det ikke lyses ut ny anbudsrunde på trafikkpakke nord men at det direkte tildeles Vy

- Norske tog tar over vedlikehold av egne togsett og Vy overtar eierskap av sine togsett
- Godsnæringen gis mer rettferdige rammevilkår