

Vedtatt 6. november 2025

Regionkonferansen i Oslo

En samlet jernbane for et sterkt fellesskap

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 nyutbygging, 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.

For å ha et velfungerende samfunn i Oslo og regionen rundt er et godt fungerende kollektivtilbud essensielt. Dette inkludere i stor grad jernbanen som står for en stor del av transporten i Oslo. Men 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 togvedlikehold

nedprioritert av økonomiske hensyn og resultatet er at folk besvimer i overfylte, forkortede togsett.

Transportøkonomisk Institutt (TØI) sin rapport "Oppstyking av norsk jernbane [...]" 1 stiller fem vilkår som bør være tilfredsstillende 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 direktetildeles 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 det totale underskuddet for bransjen var på over 300 millioner 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 direktetildeles Vy
- Utleieselskapet Norske tog må ta over vedlikehold av togsettene de leier ut til de utenlandske togselskapene. Vy må overta eierskap av sine togsett.
- Godsnæringen gis mer rettferdige og langsiktige rammevilkår