



**Slik vil Rødt
gjenreise
jernbanen**

Slik vil Rødt gjenreise jernbanen

Utgitt av Rødts stortingsgruppe, oktober 2026.

Rødts stortingsgruppe

Postadresse: Stortinget, Postboks 1700 Sentrum, 0026 Oslo

E-post: postmottak.rodt@stortinget.no

Telefon: 23 31 23 95

Rødt

Adresse: Storgata 33, 0184 Oslo

E-post: roedt@roedt.no

Telefon: 22 98 90 50

Innhold

Sammendrag	s. 5	3. Ta igjen etterslepet	s. 18
Slik gjenreiser vi norsk jernbane	s. 7	Sporet forfaller	s. 18
1. Samle jernbanen	s. 8	Handlingsrommet i EØS	s. 19
Over tjue virksomheter, ingen med ansvaret	s. 8	4. Mer gods på bane	s. 20
Landene som lykkes, har samlet jernbanen	s. 10	Godset går på vei	s. 20
En etat	s. 11	Handlingsrommet i EØS	s. 20
Egne folk	s. 11	5. Gjennomgå reformen	s. 21
Eiendom til spor og verksteder, ikke til hoteller	s. 11	Løftene som ikke ble holdt	s. 21
Handlingsrommet i EØS	s. 12	Vi må lære av feilene	s. 22
2. Ta kampen om anbudene	s. 14	Handlingsrommet i EØS	s. 22
Regjeringen ga opp	s. 14	Referanser	s. 24
Alternativene regjeringen ikke har prøvd	s. 15		
Anbud gir ikke bedre tog	s. 16		
Handlingsrommet i EØS	s. 17		



Foto: Ihne Pedersen

Sammendrag

Det har gått 12 år siden Solberg-regjeringens jernbanereform ble lansert. Nå er jernbanen i krise. Høyre og Frp lovde at jernbanereformen skulle gi et bedre togtilbud og påsto at den skulle spare staten for om lag 12 milliarder kroner.¹ Fasiten er det motsatte.

Statens utgifter til kjøp av persontogtrafikk har mer enn doblet seg.² Andelen persontog som holdt rutetiden, falt fra 84 prosent i 2016 til under 76 prosent i 2023, når innstilte tog regnes med.³ I august 2026 var punktligheten 80,1 prosent, den svakeste måneden på fem år.⁴

Reformen er sløsing, slik Rødt har vist i sløserirapporten fra våren 2026. Jernbaneverket ble nedbemannet, og Bane NOR leide inn de samme fagfolkene igjen som konsulenter.⁵ Fem virksomheter ble til over tjue, samtidig som prisen per passasjerkilometer økte med 13 prosent fra 2016 til 2024.⁶ Det er elendig pengebruk. Pengene trengs til å ruste opp jernbanen.

Det trengs en større innsats for å ta vare på jernbanen vår. Riksrevisjonen kaller det «kritikkverdig at jernbaneinfrastrukturen er dårleg halden ved like og manglar fornying».⁷

Jernbanereformen åpnet dørene for private selskaper som vil tjene penger på anbud i norsk jernbane, med sugerøret i statskassa. Det er på tide å ta et oppgjør med denne politikken.

Den 16. september sendte ESA en grunnlagt uttalelse til Norge. ESA mener den midlertidige direktetildelingen av trafikkpakke Sør til Vy bryter EØS-reglene.⁸ Dagen etter ga regjeringen Jernbanedirektoratet beskjed om at trafikken i Sør, Nord og Vest skal konkurranseutsettes. «Vi har selv sagt undersøkt alle muligheter for unntak fra regelverket, men nå er alle juridiske dører stengt», sa samferdselsminister Kamzy Gunaratnam.⁹

Det er bare en halv sannhet. EUs fjerde jernbanepakke gjør anbud til hovedregelen for store persontogkontrakter. Men EU krever ikke at jernbanen er delt i over tjue virksomheter, at staten kjøper vedlikehold av sitt eget foretak, eller at det statlige togselskapet svekkes. Oppsplittingen er norsk politikk, vedtatt av Høyre og Frp. Der EØS står i veien, må regjeringen ta kampen overfor EU. Når regjeringen sier at alle dører er stengt, sier den egentlig at den har gitt opp kampen.

Regjeringen varslet at de ville gi opp kampen etter at ESA presset på for privat konkurranse på Sørlandsbanen. Det er politikk som vi vet at ikke fungerer. Britiske Go-Ahead vant anbudet på Sørlandsbanen med fagre løfter om høye passasjertall. Men veksten i antall reisende slo ikke til. Tvert imot har passasjerene rømt fra Sørlandsbanen fordi tilbudet ble så dårlig. Da Go-Ahead innså at de ikke klarte å tjene nok penger, ba de om å få utbetalt ekstra penger fra staten. Det viser hvordan Høyre og Frp har sluppet tilkarringsindustrien inn i jernbanen.

Da jernbanereformen ble lansert i 2014 sa Høyres transportpolitiker Linda Hofstad Helleland at “Vi skal skvise så mye tannkrem ut av tuben at Ap ikke får puttet det tilbake”. Nå gir samferdselsministeren henne rett.¹⁰

Men Høyres politikk for jernbanen er like dårlig som politikken deres for tannhelse. Med nok politisk vilje går det an å reversere den dyre og byråkratiske jernbanereformen. Blant annet ved å satse på gode fellesskapsløsninger framfor konkurranse.

Her er Rødts plan for å gjenreise jernbanen.

Slik gjenreiser vi norsk jernbane

1) Samle jernbanen.

Spor, togmateriell, vedlikehold, billetter og kjøp av togtrafikk samles under én statlig eier. Bane NOR blir en statlig jernbaneetat med vedlikehold i egen regi, og Vy blir statens togselskap.

2) Ta kampen om anbudene.

Ingen utlysning av trafikkpakkene Sør, Nord og Vest før unntakene i regelverket er prøvd. Der EØS-reglene står i veien, skal Norge kreve endringer.

3) Ta igjen etterslepet.

En plan for å ta igjen etterslepet, med et årlig etterslepsregnskap behandlet av Stortinget.

4) Mer gods på bane.

20 prosent av innenlands godstransport skal gå på bane innen 2035.

5) Gjennomgå reformen.

En uavhengig gjennomgang av jernbanereformen før neste nasjonale transportplan.

EØS setter rammer, men de er ikke så trange som regjeringen hevder. Tiltakene våre følger ett eller flere av tre spor:

Spor 1: Innenfor rammene til EUs jernbanepakke.

Det Stortinget kan vedta i dag. Her kreves bare politisk vilje.

Spor 2: Endre jernbanepakken.

Forhandlinger med EU, og bruk av reservasjonsretten mot nye EU-regler som ennå ikke er tatt inn i EØS-avtalen.¹¹

Spor 3: Reforhandle EØS-avtalen.

Slik at Norge selv kan bestemme over offentlige tjenester som jernbane.

Fire av de fem tiltakene følger spor 1 og kan vedtas i dag. Bare tiltak 2 krever at vi også følger spor 2 og 3.

1. Samle jernbanen

Én statlig etat for spor, togmateriell, vedlikehold, billetter og kjøp av togtrafikk

Rødts tiltak

Rødt vil samle Bane NOR, Norske tog, Mantena, Entur og Baneservice i én statlig jernbaneetat, og gjøre Vy til statens togselskap. Begge eies direkte av Samferdselsdepartementet. Jernbanedirektoratet legges inn i jernbaneetaten. Rødt vil at etaten skal gjøre vedlikeholdet med egne fagfolk, og at eiendom uten tilknytning til jernbanen skilles ut.

Faktaboks: Mantena

I revidert nasjonalbudsjett 2026 ba regjeringen om fullmakt til å selge hele eller deler av Mantena, statens selskap for vedlikehold av tog.¹² Rødt stanset salget i budsjettforhandlingene mellom de røde og grønne partiene. Vedtaket slår fast: «Selskapet skal fremdeles eies av staten. Mantenas virksomhet i Norge skal ikke privatiseres eller delprivatiseres.»¹³ I tillegg slo flertallet fast at partiene har et felles mål om mer og ikke mindre statlig eierskap i jernbanen.

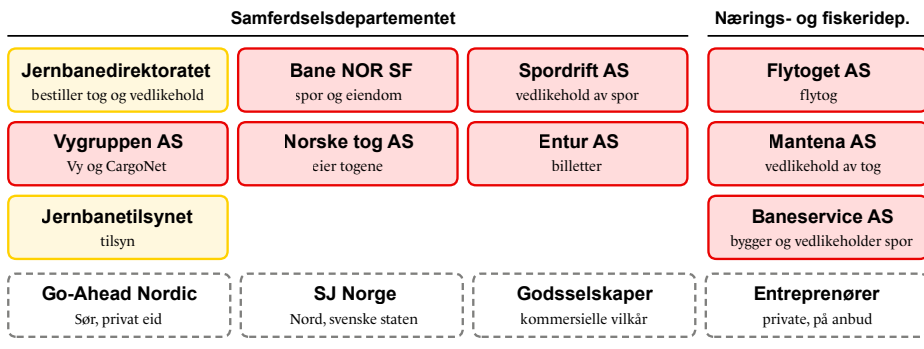
Over tjue virksomheter, ingen med ansvaret

Etter jernbanereformen eier Bane NOR sporet, Vy og andre selskaper kjører togene, Norske tog eier togene, Mantena vedlikeholder dem, Entur selger billettene og Jernbanedirektoratet bestiller. Baneservice, som også eies av staten, konkurrerer med private entreprenører om å bygge og vedlikeholde sporet. Nesten alt er eid av staten, men hvert selskap har eget styre og egne mål, og ingen har ansvar for helheten. Det gir dårligere koordinering. Feil blir liggende i skjæringspunktene mellom selskapene, mens hver virksomhet passer på sin egen del. Bare i de statlige virksomhetene økte antallet direktører fra 30 til 59.¹⁴

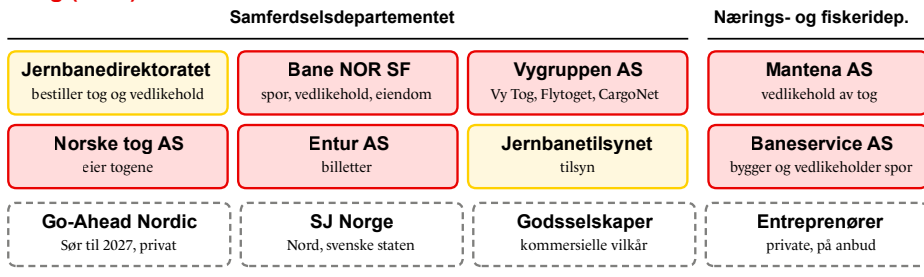
I tillegg kommer et stort byråkrati i privat sektor.

Riksrevisjonen beskriver «ei fragmentert organisering med mange aktører».¹⁵ KPMG fant at avtaleverket gjør det krevende å plassere ansvar.¹⁶ Selv samferdselsministeren har innrømmet at rollene ikke er avklart.¹⁷ Norsk Jernbaneforbund advarte mot oppsplittingen allerede da reformen ble behandlet.¹⁸ Figur 1 viser hvordan jernbanen er organisert i dag, hvordan det så ut da reformen var på sitt verste, og hvordan det blir med Rødts tiltak.

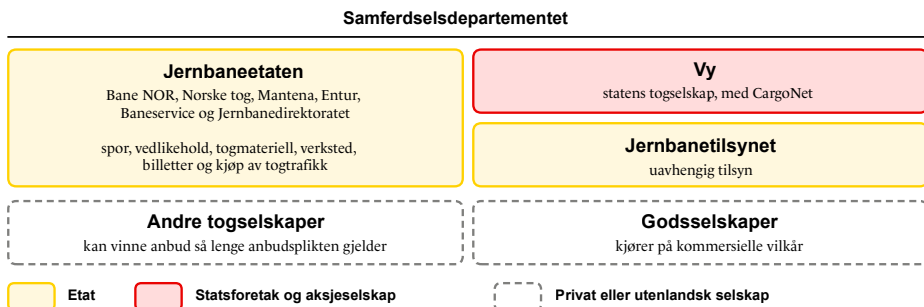
Reformen på sitt verste (2020)



I dag (2026)



Med Rødts tiltak



Figur 1. Jernbanen da reformen var på sitt verste (2020), i dag og med Rødts tiltak. I Rødts modell samles Bane NOR, Norske tog, Mantena, Entur og Baneservice i jernbaneetaten, og Jernbanedirektoratet legges inn i jernbaneetaten.

Kilde: Rødt, basert på Statens eierrapport 2025 og Utredningsseksjonen, oppdrag 2026166.

Landene som lykkes, har samlet jernbanen

Rødt har bedt Stortingets utredningsseksjon sammenligne Norge med fem land.¹⁹

Indikator	Enhet	Sveits	Øst.	Tysk.	Sver.	Storbr.	Norge
Punktlighet persontog	Prosent	93,2	93,5	82,5	87,1	91,2	88,3
Punktlighet godstog	Prosent		69,5	55,1	73,0	91,2	80,8
Innstilte langdistansetog	Prosent		18	9	2		5
Elektrifisert	Prosent av nettet	100	75	55	75	39	60
Tog per km bane	Per døgn	124	90	79	42	92	32
Passasjerkm per innbygger	Km per år	2 540	1 635	1 340	1 287	924	700
Andel av persontransport	Prosent	18,3	10,4	9,4	9,4		4,8
Andel av godstransport	Prosent	33,7	30,3	20,3	30,0		12,5
Banenett	1 000 km	5,3	5,6	38,9	10,9	16,3	4,2
Med i EU eller EØS		Nei	Ja	Ja	Ja	Nei	Ja

Tabell 1. Tallene gjelder 2024, innstilte langdistansetog 2022. Punktlighet er andelen tog i rute. Tog per km bane viser hvor tett trafikken er. Andelene gjelder all transport på land. Tomme felt: tall mangler.

Kilde: Utredningsseksjonen, oppdrag 2026166, vedlegg 1.

Sveits og Østerrike har like krevende terreng som Norge, men punktlighet over 93 prosent og mer enn dobbelt så stor andel av godset på bane. Sveits måler til og med strengere: Et tog er forsinket etter tre minutter, mot nesten seks minutter for norske fjerntog.²⁰ Sveits har spor og tog i samme statlige selskap.²¹ Østerrike, som er EU-medlem, har samlet alt i det statlige konsernet ÖBB.²² Storbritannia, som var først ute med å dele opp jernbanen, samler den nå igjen i Great British Railways.²³

En etat

Solbergs reform ga jernbanen en organisasjonsform hentet fra næringslivet, med egne styrer og resultatkrav. Statsråden styrer gjennom foretaksmøtet, ikke i den daglige driften.²⁴ Jernbanedirektoratet kjøper vedlikehold av Bane NOR gjennom avtaler, og KPMG peker på at staten mangler sanksjoner overfor sitt eget foretak.²⁵ Leieavtalene med Norske tog er kortere enn togenes levetid, og det gir togselskapene insentiv til å spare på vedlikeholdet.²⁶ Derfor vil Rødt gjøre Bane NOR om til en etat, styrt etter oppdraget fra Stortinget, og legge Jernbanedirektoratet inn i den. Da blir bestiller og utfører én virksomhet, og avtalene mellom dem forsvinner.

Sitat:

«Ting som før kunne løysast ved å ta ein tur over i andre enden av kontorlandskapet, er ting som no krev forhandlingar og kontraktsdiskusjonar på tvers av ulike organisasjonar. Det krev openbert meir av oss»

-Marius Holm, konserndirektør for marked og kommunikasjon i Vy, til Dag og Tid i februar 2025.²⁷

Egne folk

Jernbanedirektoratet brukte 20 prosent av driftsutgiftene på konsulenter i 2025.²⁸ Vedlikeholdet av sporet ble skilt ut i Spordrift AS i 2019 for å konkurranseutsettes, og lagt inn i Bane NOR igjen i 2023.²⁹

Jernbanedirektoratet er blitt en innkjøpsorganisasjon, som kjøper både togtilbud og infrastrukturtenester gjennom avtaler. Sverige, som delte opp jernbanen allerede i 1988, er nå på vei tilbake. I august 2026 gikk Socialdemokraterna og Miljöpartiet inn for å ta vedlikeholdet tilbake i egen regi, etter krav fra jernbanearbeiderne i fagforbundet Seko.³⁰ Rødt vil at vedlikeholdet i Norge skal gjøres av fast ansatte i jernbaneetaten, og at konsulentbruken halveres.

Eiendom til spor og verksteder, ikke til hoteller

Bane NOR utvikler boliger, hoteller, kontorer, rådhus, skoler og politistasjoner. Riksrevisjonen fant at de fleste prosjektene ikke er direkte jernbanerelaterte, og at avkastning er det viktigste for Bane NOR Eiendom.³¹ Markedsverdien av eiendommene har doblet seg fra 16,3 milliarder kroner i 2018 til 32 milliarder i 2025. Likevel har jernbanen på åtte år fått bare 300 millioner kroner i utbytte fra eiendomsvirksomheten.³² Da reformen ble vedtatt, var forutsetningen at eiendomsverdiene skulle finansiere jernbanen.³³ I stedet blir pengene stående i eiendomsprosjekter mens sporet forfaller. Før noe selges, må jernbanens eget behov for hensettingsspor, verksteder og terminaler kartlegges.

Handlingsrommet i EØS

Faktaboks: Dette sier regjeringen

Regjeringen skriver at norsk jernbane er underlagt sterk statlig styring, men at gjeldende regelverk om konkurranse må legges til grunn og dagens trafikkpakker videreføres. Samferdselsministeren sier at «alle juridiske dører er stengt».³⁴

Anbudsplikten gjelder hvem som kjører togene, se tiltak 2. Den bestemmer ikke hvordan staten organiserer skinnene, vedlikeholdet, togene og billettene. Påstanden om at «Alle juridiske dører er stengt» gjelder altså bare spørsmålet om hvem som kjører. Resten kan Norge fortsatt bestemme selv.

Jernbanedirektivet lar landene velge hvordan jernbanen organiseres.³⁵ Kravet er at infrastrukturforvalteren er juridisk atskilt fra togselskapene, med selvstendig myndighet over ruteplan og kjørevegsavgifter.³⁶ Det betyr at den som eier og driver skinnene, ikke kan være samme selskap som kjører togene. Det er skinneeieren som bestemmer hvem som får kjøre når, og hva det koster. En etat og et togselskap som begge eies direkte av departementet oppfyller kravet.³⁷ Vedlikehold med egne ansatte er ikke et innkjøp, og krever ingen anbud. Togmateriellet legges i etaten, slik at alle som vinner et anbud, får tilgang på like vilkår.³⁸

Statsråden kan styre etaten gjennom planer, penger og prioriteringer. Fordelingen av sporkapasitet og avgifter til hvert enkelt togselskap skal likevel være uavhengig.³⁹ Vy skal ha selvstendig ledelse, og staten styrer selskapet gjennom trafikkavtalen og eierskapet.⁴⁰ Skal staten kunne instruere togdriften direkte, må vi følge spor 2 eller 3.

Tiltaket kan gjennomføres innenfor dagens EØS-regler, altså etter spor 1. Skinnene ligger i jernbaneetaten, togkjøringen i Vy, og begge eies direkte av staten. Bare hvis skinnene og togkjøringen skal ligge i ett og samme selskap, må vi følge spor 2 eller 3. Det er modellen i Sveits, og som Storbritannia er i ferd med å innføre.

Jernbanedirektoratet bør legges inn i jernbaneetaten. EØS krever ikke et eget direktorat for å kjøpe togtrafikk. Sverige har ett statlig organ, Trafikverket, som både forvalter sporet og kjøper togtrafikk.⁴¹ Kjøpet får egen avdeling og eget regnskap i etaten, med regler mot inhabilitet. Statens jernbanetilsyn fortsetter som uavhengig tilsyn.⁴²



Foto: Hongbin / Unsplash

Dette fremmer vi i Stortinget: forslag 1

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. Ta kampen om anbudene

Rødts tiltak

Rødt vil stanse utlysningen av trafikkpakkene Sør, Nord og Vest til alle unntak i regelverket er prøvd, og la EFTA-domstolen avgjøre saken om Sørlandsbanen. Rødt vil at Norge skal kreve rett til å tildele persontogtrafikken direkte, og bruke reservasjonsretten mot nye EU-regler som svekker nasjonal styring av jernbanen.

Faktaboks: Sørlandsbanen

Go-Ahead overtok togene mellom Oslo og Stavanger etter anbud i 2019. Da trafikken falt under pandemien, ba selskapet staten om mer penger, og gikk til søksmål mot staten i 2024.⁴³ I 2025 var punktligheten 66 prosent, og antallet passasjerer har falt fra om lag én million til 700 000.⁴⁴ Nå forlater selskapet Norge.⁴⁵

Regjeringen ga opp

Jernbanen på Østlandet er tildelt Vy direkte til 2033. I Trøndelag og Nordland kjøres jernbanen av SJ Norge, som eies av den svenske staten, til 2028, og Bergensbanen kjøres av Vy til 2029.⁴⁶ Sørlandsbanen er tildelt Vy direkte fra desember 2027, som en midlertidig avtale på to år med opsjon på to år til. Etter det skal togtrafikken på anbud.⁴⁷ Den 16. september mente ESA at forholdene Norge viste til, er helt vanlige for jernbane, og ikke gir grunnlag for unntak.

Norge har to måneder på å svare, før ESA kan gå til EFTA-domstolen.⁴⁸

I stedet for å ta kampen, ga regjeringen opp dagen etter:⁴⁹

«Vi har selv sagt undersøkt alle muligheter for unntak fra regelverket, men nå er alle juridiske dører stengt. I stedet må flere togselskaper få lov til å konkurrere om å levere togtillbudet.»

Fagbevegelsen har krevd det motsatte. Norsk Jernbaneforbund har advart mot konkurranseutsettingen av jernbanen,⁵⁰ og LO i Oslo og Akershus vil at togtrafikken i nord skal tildeles Vy direkte.⁵¹

Alternativene regjeringen ikke har prøvd

Stortinget innførte den fjerde jernbanepakken i 2021.⁵² Siden 25. desember 2023 er anbud hovedregelen for offentlige kjøp av persontog.⁵³ Men regelverket har unntak. Tabell 2 viser hvilke som kan brukes for de norske trafikkpakkene.⁵⁴

Unntak	Varighet	Kan det brukes for Sør, Nord og Vest?
Ekstraordinære omstendigheter (art. 5 nr. 3a)	Inntil 5 år	Brukt for Sørlandsbanen fra 2027. ESA mener vilkårene ikke er oppfylt. Kan bare brukes midlertidig.
Bare én interessent etter kunngjøring (art. 5 nr. 3b)		Bare hvis ingen andre selskaper melder interesse.
Små kontrakter (art. 5 nr. 4)		Nei, grensen er for lav. Grensen er 7,5 millioner euro eller 500 000 togkilometer i året.
Strukturelle og geografiske særtrekk (art. 5 nr. 4a)	Inntil 10 år	Ja, det kan være mulig og er, ikke prøvd. Staten må dokumentere at særtrekk ved nett og marked gir bedre kvalitet eller lavere kostnad.
Operatør som også forvalter sporet (art. 5 nr. 4b)		Nei. Gjelder bare jernbanenett som er unntatt fra jernbanedirektivet.
Nødtiltak ved avbrudd (art. 5 nr. 5)	Inntil 2 år	Bare ved fare for avbrudd og ikke en varig løsning.
Egenregi (art. 5 nr. 2)		Nei. Gjelder bare lokale myndigheter, ikke staten.

Tabell 2. Unntakene fra anbudsplikten.

Kilde: Forordning (EF) nr. 1370/2007 artikkel 5, Europakommisjonens retningslinjer (2023/C 222/01) og Rødts vurdering.

Egenregi betyr at staten kjører togene selv eller gir oppdraget direkte til et selskap den eier. Anbud blir heller ikke brukt. Kollektivtransportforordningen tillater dette bare for lokale myndigheter og bare for trafikk i byområder og distrikter.⁵⁵ Egenregi etter kollektivtransportforordningen gjelder bare lokale myndigheter. For vedlikehold er bildet et annet. Når en statlig jernbaneetat gjør arbeidet med egne ansatte, er det ikke et innkjøp, og det krever ikke anbud. For vedlikeholdet er det annerledes. Når jernbaneetaten gjør arbeidet med egne ansatte regnes det ikke som et innkjøp og da kommer ikke kravene om anbud.

Unntaket for strukturelle og geografiske særtrekk er ikke prøvd ut. Det gjelder størrelse, etterspørsel og hvor komplisert og isolert nettet er.⁵⁶ Norge har Europas høyeste andel enkeltspor og et lite marked utenfor Østlandet.⁵⁷ Jernbanedirektoratet ser ingen operatør som vil kjøre på kommersielle vilkår, og anbefalte i mars 2026 direktetildeling på de fleste strekningene.⁵⁸

Kommisjonen tolker unntakene strengt.⁵⁹ Da Nederland ga hovednettet direkte til det statlige NS, ble landet stevnet for EU-domstolen i juli 2025.⁶⁰

Anbud gir ikke bedre tog

Transportøkonomisk institutt har satt opp fem vilkår for at anbud skal gi et bedre togtilbud. Norsk jernbane oppfyller bare to.⁶¹

Vilkår	Hva det betyr	TØIs vurdering
Det må være nok budgivere i anbudsprosessene	Flere selskaper må ville by på kontraktene.	Oppfylt
Det må finnes mangler i det gamle regimet som konkurransen kan rette	Anbud må kunne løse problemer som fantes før.	I betydelig grad
Togtrafikken må gå i et stabilt system med få driftsavbrudd	Sporet må fungere, ellers kan ingen operatør levere.	Ikke oppfylt
Togselskapene må ha reell kontroll over egne innsatsfaktorer	Selskapene må selv styre tog, verksted og personell.	I liten grad
Omorganiseringen må ikke skape nye styringsproblemer	Oppsplittingen må ikke skape mer rot enn den løser.	I liten grad

Tabell 3.

Kilde: Ydersbond, Tveit og Olsen, TØI rapport 2059/2024. Forklaringene i midten er Rødts.



Foto: Ihne Pedersen

Handlingsrommet i EØS

Spor 1: Prøv unntakene.

Vent med utlysningen av anbud til unntaket for geografiske og strukturelle særtrekk er prøvd for hver pakke, og la EFTA-domstolen avgjøre Sørlandsbanen. Så lenge anbud brukes, kan staten kreve at de ansatte følger med ved bytte av operatør.⁶²

Spor 2: Krev endringer.

Samferdselsdepartementet har selv tatt opp konkurranseutsettingen med Europakommisjonen.⁶³ EUs nye forordning om jernbanekapasitet fra mai 2026 skal vurderes for EØS-avtalen.⁶⁴ Svekker den nasjonal styring, må Norge kreve tilpasninger eller bruke reservasjonsretten.

Spor 3: Ut av anbudsplikten.

Skal all persontrafikk kunne tildeles ett statlig selskap, må EØS-avtalen reforhandles.

Dette fremmer vi i Stortinget: forslag 2

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. Ta igjen etterslepet

Rødts tiltak

Rødt vil at opprustingen av dagens spor skal skje i den rekkefølgen Stortinget har vedtatt i Nasjonal transportplan 2025–2036, med vedlikehold og fornyelse først. Planleggingen av ny tunnel gjennom Oslo skal starte som forutsatt.

Rødt vil ha en plan for å ta igjen etterslepet, og at regjeringen hvert år legger fram et etterslepsregnskap for Stortinget, strekning for strekning.

Faktaboks: Rødts gjennomslag

I revidert nasjonalbudsjett 2026 fikk Rødt gjennomslag for 300 millioner kroner ekstra til jernbanen, og stanset salget av Mantena.⁶⁵ Det er en start. Etterslepet er over hundre ganger så stort.

Sporet forfaller

Punktligheten falt fra 87,6 prosent i juni 2026 til 80,1 prosent i august.⁶⁶ Riksrevisjonen slår fast at «feil i infrastrukturen er hovedårsaka til forseinkingar og innstillingar».⁶⁷ I 2023 var togene 37 000 timer forsinket, 12 000 timer mer enn i 2016.⁶⁸ Over 90 prosent av nettet er enkeltspor, og der smitter hver feil over på togene i begge retninger.⁶⁹

Etterslepet var 32,2 milliarder kroner ved utgangen av 2024, nesten en fjerdedel mer enn i 2018.⁷⁰ Etter ny beregningsmetode oppgir Bane NOR 35,4 milliarder kroner ved utgangen av 2025.⁷¹

Nordlandsbanen viser hva forfallet betyr for folk. Banen går 729 kilometer mellom Trondheim og Bodø, og hele strekningen kjøres med diesel.⁷² Den 24. oktober 2024 kjørte et persontog inn i et steinskred ved Finneidfjord. Lokføreren omkom. Havarikommisjonen fant at sikringen mot skred ikke var god nok, og at Bane NOR ikke brukte kunnskapen selskapet selv hadde om risikoen.⁷³ I august 2025 gikk et ras ved Nesvatnet i Levanger, mens grunnen ble forsterket for et nytt kryssingsspor. En arbeider omkom, og banen var delt i to i ti måneder.⁷⁴ Samtidig var det for få lokomotiver. Staten måtte leie fire lok fra et godsselskap for å få togene i gang igjen.⁷⁵ I juni 2026 gikk det i praksis ett tog i døgnet til og fra Bodø.⁷⁶



Foto: Katja Ano / Unsplash

LO Nordland, LO Trøndelag og konduktørforeningen Nord i Norsk Jernbaneforbund kaller det et politisk valg. De mener dagtog og nattog kan komme raskt tilbake, og krever tydelig styring av SJ Norge og Norske tog. «Myndighetene kan ikke lenger skyve ansvaret over på selskaper og prosesser», skriver de.⁷⁷ Det er dette oppsplittingen har skapt. Bane NOR har sporet, Norske tog har togene, og SJ Norge kjører på kontrakt. Ingen av dem kan statsråden instruere direkte.

Handlingsrommet i EØS

Tiltaket følger spor 1. EØS sier ingenting om hvor mye staten skal bruke på vedlikehold. Jernbanedirektivet krever tvert imot en flerårig avtale med mål for drift, vedlikehold og fornyelse.⁷⁸ Et årlig etterslepsregnskap passer rett inn.

Dette fremmer vi i Stortinget: forslag 3

3. Stortinget ber regjeringen legge fram en plan for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet 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. Mer gods på bane

Rødts tiltak

Rødt vil ha et forpliktende mål om at 20 prosent av innenlands godstransport skal gå på bane innen 2035, med årlig rapportering til Stortinget.

Godset går på vei

Bare 12,5 prosent av innenlands godstransport går på bane. Gjennomsnittet i EU er 16,6 prosent, og Sveits, Østerrike og Sverige ligger på rundt 30 prosent.⁷⁹ Det er usikkert om malmtransporten fra Kiruna til Narvik er regnet med, og det må avklares før målet endelig fastsettes. Hvert fjerde godstog kom for sent i 2025, se figur 2.⁸⁰ Da velger kundene lastebil.

Gods er også beredskap. Togene til Narvik frakter om lag halvparten av dagligvarene som fordeles nord for Tysfjord, og godstogmateriell er det Forsvaret trenger mest.⁸¹

Nordlandsbanen er godsåren til Nord-Norge. Mellom Oslo og Bodø går om lag 76 prosent av godset på tog. Mellom Trondheim og Bodø er andelen 37 prosent. Nordover går stykkgoods og fullast, sørover mye fisk.⁸² Industrien på Helgeland og oppdrettsnæringen vil sende mer på bane.⁸³ Likevel er banen erklært overbelastet, og det er lite rom for mer gods. Om vinteren er vegen ofte dårlig farbar. Da er banen beredskap for hele landsdelen.⁸⁴ Et fullt godstog tar mange vogntog av E6. Hvert godstog som ikke får plass, blir til vogntog på vegen.

Handlingsrommet i EØS

Tiltaket følger spor 1. Et mål for godsandelen er nasjonal politikk. Økonomisk støtte må følge reglene om statsstøtte, slik dagens tilskudd til godsoverføring fra vei til jernbane gjør.⁸⁵

Dette fremmer vi i Stortinget: forslag 4

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.



Foto: Ihne Pedersen

5. Gjennomgå reformen

Uavhengig gjennomgang av jernbanereformen

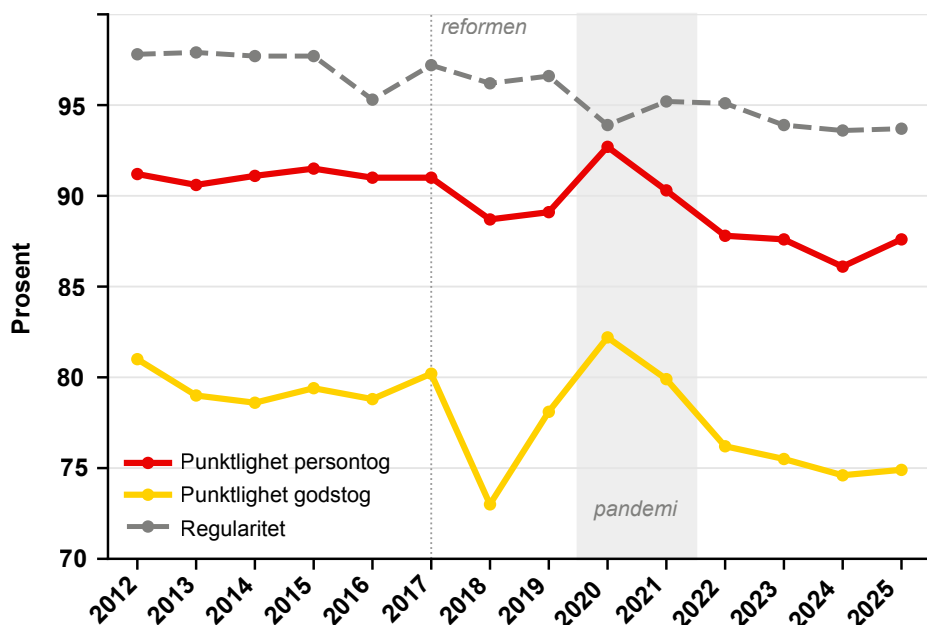
Rødts tiltak

Rødt vil at et uavhengig utvalg, utenfor departementet, statlige direktorater og foretak, og de private jernbaneselskapene, skal gjennomgå jernbanereformen og resultatene av den grundig, og legge dette fram før neste nasjonale transportplan. Vi må lære av feilene som er gjort.

Løftene som ikke ble holdt

Reformen skulle løse tre problemer: vedlikeholdsetterslepet, den uklare ansvarsfordelingen og manglende effektivisering.⁸⁶ Ti år senere beskriver Riksrevisjonen hvordan de samme tre problemene vedvarer.⁸⁷ Reformen var et norsk, politisk valg fra høyresiden. Den ble vedtatt i 2015, seks år før EUs fjerde jernbanepakke kom inn i norsk rett. EUs jernbanereform forsterket utviklingen, og har gjort arbeidet med å reversere den vanskeligere.

Utredningene Rødt bestilte fra Stortingets utredningsseksjon viser at punktligheten og kundetilfredsheten i 2024 var den svakeste siden 2012.⁸⁸ Siden 2018 har punktligheten for persontog bare vært over 90 prosent i de to pandemiårene, da færre reiste. I rushtiden kom bare 78,8 prosent av togene i rute i 2025.⁸⁹



Figur 2. Punktighet for persontog og godstog og regularitet på norsk jernbane, prosent, 2012–2025. Den prikkete lodrette linjen markerer reformen i 2017.

Kilde: Utredningsseksjonen, oppdrag 2026166, tabell 7.

Vi må lære av feilene

Ingen har vurdert reformen som helhet.⁹⁰ I 2025 skrev samferdselsministeren til Stortinget at han ikke så behov for «en bakoverskuende evaluering av reformen», og at aktørene trengte «arbeidsro».⁹¹ Forslaget falt.⁹² Heller ikke arbeidet med neste nasjonale transportplan skal se på organiseringen av jernbanen. I Storbritannia satte selv en konservativ regjering ned en gransking, og det endte med at jernbanen samles igjen.

Handlingsrommet i EØS

Tiltaket følger spor 1. Gjennomgangen bør gjøre det helt klart hvilke deler av organiseringen som følger av EØS, og hva som er opp til Norge selv. Det har også Tekna bedt om.⁹³ Et slikt kunnskapsgrunnlag styrker Norge i eventuelle forhandlinger med EU.

Dette fremmer vi i Stortinget: forslag 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.



Foto: Kevin Charit / Unsplash

Referanser

1. Innst. 327 S (2021–2022), merknad fra Høyre og Fremskrittspartiet.
2. Nettavisen, «Avslørende togtall: – En skandale-reform», 27. februar 2026, basert på to utredninger fra Stortingets utredningsseksjon bestilt av Rødt.
3. Nettavisen, 27. februar 2026.
4. NTB og VG, «Kan bli verste togsommer på fem år», 19. august 2026; NTB, «Bane Nor etter togmøte: Unnskyld», 19. august 2026.
5. Rødt, Rødts plan for å kutte i sløsing, mars 2026; Nettavisen, «Mimir raser mot statlig sløseri», 22. mars 2026.
6. Rødt, Rødts plan for å kutte i sløsing, mars 2026, kapittelet «Hvorfor ble jernbanereformen så dyr?».
7. Riksrevisjonen, Dokument 3:14 (2023–2024) Riksrevisjonens undersøkning av styresmaktene sitt arbeid med å redusere forseinkingar og innstillingar på jernbanen, 30. mai 2024, side 15.
8. NRK Sørlandet og Agderposten, 16. september 2026, om ESAs grunngitte uttalelse i saken om trafikkkpakke Sør.
9. Samferdselsdepartementet, «Jernbanedirektoratet får de overordnede rammene for fremtidige trafikktavaler på jernbanen», pressemelding 17. september 2026.
10. «Togministeren bekrefter: NSB-tida er forbi» Klassekampen 18. september 2026. <https://klassekampen.no/artikkel/2026-09-18/togministeren-bekrefter-nsb-tida-er-forbi>
11. EØS-avtalen artikkel 102.
12. Prop. 96 S (2025–2026) Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2026, lagt fram 12. mai 2026.
13. Innst. 450 S (2025–2026) Innstilling fra finanskomiteen om revidert nasjonalbudsjett 2026, med budsjettforliket av 7. juni 2026.
14. Eilertsen og Bjerke, Markedet overtar. Konsekvenser av jernbanereformen, De Facto rapport 2:2020, tabell 5.2.
15. Riksrevisjonen, Dokument 3:14 (2023–2024), side 16–17.
16. KPMG, Kartlegging av organisatoriske og styringsmessige utfordringer i jernbanesektoren, rapport til Samferdselsdepartementet, 15. august 2023.
17. Samferdselsministerens brev til transport- og kommunikasjonskomiteen, 14. februar 2025, vedlegg til Innst. 212 S (2024–2025).
18. Norsk Jernbaneforbund, «Modell for framtidig jernbane», njf.no.
19. Utredningsseksjonen, oppdrag 2026166, kapittel 1.1 og vedlegg 1.
20. Stortingets utredningsseksjon, Utviklingen i punktlighet og i kundetilfredshet på norsk jernbane i perioden 2012 til nå, notat 2025284, 9. desember 2025.
21. Utredningsseksjonen, oppdrag 2026166, kapittel 2.2.
22. Utredningsseksjonen, oppdrag 2026166, kapittel 3.2.
23. Utredningsseksjonen, oppdrag 2026166, kapittel 6.4.1; Railways Bill, tredje behandling i House of Commons 10. juni 2026.
24. Meld. St. 6 (2022–2023) Et grønnere og mer aktivt eierskap – Statens direkte eierskap i selskaper.
25. KPMG, 2023, side 3–4.
26. KPMG, 2023, side 42.
27. Eit jordskjelv av ei reform. 7. februar 2025. Dag og Tid. <https://www.dagogtid.no/samfunn/eit-jordskjelv-av-ei-reform/621962>
28. Jernbanedirektoratet, Årsrapport 2025, tabell 1.
29. Bane NOR, «Jernbanedriften konkurranseutsettes i ti områder», pressemelding 20. desember 2018; Nærings- og fiskeridepartementet, Endringer i statens direkte eierskap, per 9. april 2025.
30. Kampanjen Spårfel, fagforbundet Seko og tankesmien Arena Idé, 26. august 2026.
31. Riksrevisjonen, Dokument 3:19 (2025–2026) Riksrevisjonens undersøkelse av Bane NORs eiendomsvirksomhet, 25. juni 2026, side 17.

32. Riksrevisjonen, Dokument 3:19 (2025–2026) Riksrevisjonens undersøkelse av Bane NORs eiendomsvirksomhet, 25. juni 2026.
33. Meld. St. 27 (2014–2015) På rett spor – Reform av jernbanesektoren, jf. Innst. 386 S (2014–2015).
34. Samferdselsdepartementet, «Jernbanedirektoratet får de overordnede rammene for fremtidige trafikkavtaler på jernbanen», pressemelding 17. september 2026.
35. Direktiv (EU) 2016/2370, fortalen avsnitt 7.
36. Europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde, endret ved direktiv (EU) 2016/2370, artikkel 7 nr. 2 og artikkel 7a.
37. Direktiv 2012/34/EU, artikkel 3 nr. 31.
38. Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1370/2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei, endret ved forordning (EU) 2016/2338, artikkel 5a.
39. Direktiv 2012/34/EU, artikkel 4 nr. 2, artikkel 7 nr. 1 og artikkel 7 nr. 6.
40. Direktiv 2012/34/EU, artikkel 4 nr. 1.
41. Trafikverket, «Gällande trafikkavtal», bransch.trafikverket.se; Trafikverket, «Trafikverket säkrar nattågstrafiken till övre Norrland», juni 2026.
42. Direktiv 2012/34/EU, artikkel 55.
43. Jernbanedirektoratet, trafikkavtale for trafikkpakke 1 Sør, inngått 30. oktober 2018. Reforhandling 2022, søksmål 2024.
44. Teknisk Ukeblad, «Togveteraner mener Go-Ahead hadde for få tog til å lykkes», 19. juni 2026, etter NRK.
45. Teknisk Ukeblad, «Go-Ahead gir seg i Norge», 8. juni 2026, etter Stavanger Aftenblad.
46. Utredningsseksjonen, oppdrag 2026166, tabell 11.
47. Regjeringen, «Vy direktetildeles kontrakt på Sørlandsbanen, Jærbanen og Arendalsbanen fra 2027», 2024.
48. NRK Sørlandet og Agderposten, 16. september 2026.
49. Samferdselsdepartementet, «Jernbanedirektoratet får de overordnede rammene for fremtidige trafikkavtaler på jernbanen», pressemelding 17. september 2026.
50. Norsk Jernbaneforbund, «Modell for framtidig jernbane», njf.no.
51. LO i Oslo og Akershus, uttalelse om jernbanen, oktober 2025.
52. Høyesteretts betenkning HR-2021-655-P, 26. mars 2021; Samferdselsdepartementet, «Norge gjennomfører reglene i EUs fjerde jernbanepakke», pressemelding 11. juni 2021.
53. Forordning (EF) nr. 1370/2007, artikkel 5 nr. 6 og artikkel 8 nr. 2.
54. Forordning (EF) nr. 1370/2007, artikkel 5 nr. 2, 3a, 3b, 4, 4a, 4b og 5.
55. Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1370/2007, endret ved forordning (EU) 2016/2338, artikkel 2 bokstav j og artikkel 5 nr. 2.
56. Forordning (EF) nr. 1370/2007, artikkel 5 nr. 4a.
57. Bane NOR SE, Årsrapport 2023.
58. Jernbanedirektoratet, Markedsdialog. Forespørsel om informasjon om trafikkpakkeinnndeling, saksnummer 2026/238, 6. mars 2026.
59. Europakommisjonen, Retningslinjer for tolkningen av forordning (EF) nr. 1370/2007, 2023/C 222/01, punkt 2.5.3.3.
60. Europakommisjonen, vedtak om å bringe Nederland inn for EU-domstolen, 17. juli 2025 (IP/25/1648).
61. TØI rapport 2059/2024.
62. Forordning (EF) nr. 1370/2007, artikkel 4 nr. 5 og 6.
63. Samferdselsministerens svar på skriftlig spørsmål fra Geir Jørgensen (R) om bruk av unntaksbestemmelsene i EUs fjerde jernbanepakke, stortinget.no.
64. Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2026/1184 om bruk av jernbaneinfrastrukturkapasitet i det felles europeiske jernbaneområdet, 20. mai 2026.
65. Rødt, «Enighet om revidert budsjett», roedt.no, 7. juni 2026; Innst. 450 S (2025–2026).
66. NTB og VG, 19. august 2026, med tall fra Bane NOR.
67. Riksrevisjonen, Dokument 3:14 (2023–2024), side 12.
68. Riksrevisjonen, Dokument 3:14 (2023–2024), side 10.
69. Bane NOR SE, Årsrapport 2023.

70. Samferdselsdepartementet, svar på budsjettspørsmål nr. 103 fra Rødts fraksjon, 15. oktober 2025, gjengitt i Stortingets utredningsseksjon, Organisering av jernbanesektoren i Norge og utvalgte europeiske land, oppdrag 2026166, 24. august 2026, kapittel 7.5.1.
71. Bane NOR SF, Årsrapport 2025.
72. Jernbanedirektoratet, «Utslippsfri for tre milliarder», Jernbanemagasinet, 12. desember 2019, oppdatert 16. oktober 2024.
73. Statens havarikommisjon, Rapport om sammenstøt med steinskred ved Finneidfjord mellom Bjerka og Mo i Rana på Nordlandsbanen, 24. oktober 2024, rapport Bane 2026/01, 27. mai 2026.
74. Banenett, «Har vært stengt i ti måneder – mandag gikk toget igjen», 22. juni 2026.
75. Samferdselsdepartementet, «Skal leie fire lokomotiver til Nordlandsbanen», pressemelding 28. oktober 2025.
76. Geir Myrflott, Eric Berget og Erle Arnesen, «Nok er nok. Nordlandsbanen blir systematisk nedprioritert», Innherred, 11. juni 2026.
77. Myrflott, Berget og Arnesen, Innherred, 11. juni 2026.
78. Direktiv 2012/34/EU, artikkel 30 og vedlegg V.
79. Utredningsseksjonen, oppdrag 2026166, vedlegg 1, med tall fra Eurostat.
80. Utredningsseksjonen, oppdrag 2026166, tabell 7.
81. Jernbanedirektoratet, Jernbanens rolle i nasjonal beredskap, 2024, side 39 og 50.
82. Jernbanedirektoratet, Jernbanens rolle i nasjonal beredskap, 6. desember 2024, side 50.
83. Jernbanedirektoratet, Godsstrategi for jernbanen, 26. mars 2026, side 7.
84. Jernbanedirektoratet, Jernbanens rolle i nasjonal beredskap, 2024, side 50.
85. EØS-avtalen artikkel 61; Innst. 13 S (2025–2026), kapittel 1352 post 75.
86. Utredningsseksjonen, oppdrag 2026166, kapittel 7.3, jf. Meld. St. 27 (2014–2015) På rett spor – Reform av jernbanesektoren, side 12–15.
87. Riksrevisjonen, Dokument 3:14 (2023–2024), side 15–17.
88. Nettavisen, «Avslørende togtall: – En skandale-reform», 27. februar 2026.
89. Bane NOR SF, Årsrapport 2025, punktligghet i rushperioder.
90. Utredningsseksjonen, oppdrag 2026166, kapittel 7.5.
91. Samferdselsministerens brev til transport- og kommunikasjonskomiteen, 14. februar 2025, om Dokument 8:48 S (2024–2025), vedlegg til Innst. 212 S (2024–2025).
92. Innst. 212 S (2024–2025).
93. Tekna, høringsinnspill til transport- og kommunikasjonskomiteen om evaluering av jernbanereformen, 27. februar 2025.



Buss
for tog

Rail replacement bus

Buss
for tog

Replacement bus

Oslo S
Jaren

RE 30

Oslo S
Gjøvik

g Direction Snippen/Movatn:

ne fra Storo til Nydalen med overgang
gangavstand ca. 500 meter.

o from Storo to Nydalen with transfer to bus.
ately walking distance 500 meters.

Oslo S
Jaren

RE 30

Oslo S
Gjøvik

Direction Hakadal/Jaren/Gjøvik:

sholdeplassen Grefsen stasjon ved Ring 3.
and ca. 100 meter.

op Grefsen station at Ring 3.
walking distance 100 meters.

i Vy-appen eller på vy.no for inform
et search in Vy's app or on vy.no for

journey

NE NOR

BEYOND
THE
FUTURE

Foto: Ihne Pedersen

