



Innst. 433 S

(2012–2013)

Innstilling til Stortinget frå transport- og kommunikasjonskomiteen

Meld. St. 31 (2012–2013)

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om verksemda til NSB AS

Til Stortinget

Samandrag

Bakgrunn

Regjeringa legg med dette fram ei stortingsmelding om verksemda til NSB AS med dotterselskap. Formålet er å orientere Stortinget om utviklinga i selskapet og rammevilkåra etter førre stortingsmelding, orientere om planane til selskapet, presisere regjeringa sine transportpolitiske mål med eigarskapen, avklare kva forventningar regjeringa har til selskapet si økonomiske avkastning og gjere greie for utbyttepolitikken til regjeringa.

Den førre stortingsmeldinga om NSB, St.meld. nr. 21 (2008–2009) Om virksomheten til NSB AS, blei lagd fram våren 2009. Her blei det foreslått at det for framtida normalt berre skulle leggjast fram ei melding per stortingsperiode, og at ein mellom stortingsmeldingane kunne gi annan nødvendig informasjon i samband med statsbudsjettet.

Meld. St. 31 (2012–2013) byggjer på NSB sine årsrapportar frå 2008 til 2011 og NSB sin strategiplan for perioden 2013–2017. Samferdselsdepartementet har vidare engasjert Deloitte AS til å gjere ei verdivurdering av NSB.

Regjeringa varslar i meldinga ingen vesentlege endringar i regjeringa sin politikk for eigarskapen i NSB. NSB-konsernet spelar ei viktig rolle i norsk samferdsel, og regjeringa ønskjer å bruke eigarskapen som ein del av transportpolitikken. Det er for tida ingen planar om å endre selskapsstrukturen eller inn-

føre konkurranse på innanlands persontrafikk med tog.

Den generelle transportpolitikken til regjeringa går fram av Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan. Stortingsmeldinga om NSB er knytt til den statlege eigarskapen i selskapet.

Statens eigarskap i NSB

Kapittel to i meldinga omhandlar statleg eigarskap i NSB. Det blir trekt fram at hovudgrunningvinga for at staten eig NSB, er at staten gjennom eigarstyringa har eit verkemiddel for å nå dei transportpolitiske måla som Stortinget og regjeringa har sett.

Samfunnsoppdraget til selskapet er å sørge for effektiv, tilgjengeleg, sikker og miljøvennleg transport av personar og gods. Kapitlet beskriv òg viktige element ved eigarstyringa.

Konsernet NSB AS driv i konkurranse på fleire verksemdsområde. Persontogverksemda konkurrerer i første rekkje mot andre transportmiddel og berre i svært liten grad mot andre togselskap. Dei andre togselskapa er Flytoget på strekninga Drammen–Gardermoen og det svenske SJ på strekninga Oslo–Kongsvinger. Godstransporten med tog er i sterk konkurranse både med andre togselskap og andre transportmiddel. Egedomsverksemda og vedlikehaldsverksemda opererer både på den eksterne marknaden og internt, mens bussdrifta driv i konkurranse på lik linje med private busselskap. Interne leveransar mellom selskapa i konsernet skal skje på marknadsvilkår.

For NSB er ein stor del av inntektene knytt til offentleg kjøp av persontransporttenester med tog. Ved avtalen om kjøp legg ein til grunn at det skal vere råd å oppnå normal fortjeneste på denne delen av verksemda.

Eigedomsverksemda er ein viktig inntektskjelde for NSB. For eigedomsverksemda er det nær samanheng med jernbaneinfrastrukturen fordi eigedomane består av jernbanestasjonar og områder ved jernbanen. NSB-konsernet driver knutepunktsutvikling og fortetting som gir auka trafikkgrunnlag for toget og andre kollektivmiddel.

Marknad og rammevilkår

NSB har hovudverksemda si i den norske marknaden, men er òg til stades i den svenske og danske marknaden. I 2011 var fordelinga mellom desse marknadene slik: 87 prosent av omsetninga i Noreg, 11 prosent i Sverige og 2 prosent i Danmark. NSB har verksemd innanfor fem verksemdsområde: persontog, buss, gods, eigedom og togvedlikehald. Persontogverksemda, godsverksemda og (tog)vedlikehaldsverksemda blir driven i Noreg og Sverige, bussverksemda i Noreg, Sverige og Danmark og eigedomsverksemda i Noreg.

Kapittel tre i meldinga presenterer marknaden og rammevilkåra. Transportmarknaden for persontransport er i vekst, mens godstransportmarknaden på jernbane har hatt ei negativ utvikling dei siste åra.

Trafikkavtalen med staten for 2012–2017 legg opp til at NSB Persontog tilbyr auka transportkapasitet i perioden. Avtalen har ein total verdi på 15,4 mrd. kroner (2012-kroner) og sikrar togpassasjerane ei vidareføring av det eksisterande togtilbodet i store delar av landet i tillegg til eit betre tilbod i form av fleire avgangar og auka setekapasitet på Austlandet.

Overføring av driftsansvaret for godsterminalane til Jernbaneverket er venta å sikre like konkurranse-tilhøve på terminalane.

Frå 2007 blei godstrafikk på jernbane liberalisert. Alle selskap som oppfyller fastsette tryggleikskrav, kan operere på jernbanen.

30. januar 2013 blei EU-kommisjonen sitt forslag til Jernbanepakke IV offentleggjort. Der blir det gjort framlegg om at innanlands persontransport på bane skal liberaliserast innan desember 2019. Det blir òg foreslått at alt offentleg kjøp av persontransporttenester skal ut på anbod. Denne lovgivingspakken skal behandlast i EU-parlamentet og Rådet. Det er usikkert kor lang tid behandlinga vil ta, og kva som blir det endelege resultatet.

Organisering av NSB

Kapittel fire i meldinga omtaler organiseringa av NSB. NSB AS er eit aksjeselskap som staten ved Samferdselsdepartementet eig fullt ut. NSB-konsernet er organisert med NSB AS som morselskap med persontogverksemd, konsernstab og fellestenester for konsernet. Dotterselskapa CargoNet, Nettbuss, Rom Eiendom og Mantena (vedlikehaldsverksemda)

er ansvarlege for dei fire andre verksemdsområda til konsernet: gods, buss, eigedom og togvedlikehald.

Verksemda sidan førre stortingsmelding om NSB

Kapittel fem i meldinga presenterer utviklinga i NSB i perioden 2008–2011. Konsernet hadde i perioden ein omsetningsvekst på 6,1 prosent per år og ei gjennomsnittleg årleg avkasting på verdijustert eigenkapital på om lag 2 prosent per år. Persontogverksemda og godstransportverksemda hadde negative driftsresultat i perioden, mellom anna på grunn av dårleg pålitelegheit i infrastrukturen. Bussverksemda, eigedomsverksemda og vedlikehaldsverksemda hadde positive driftsresultat i perioden. Kapitlet gir også ein del opplysningar om året 2012.

NSB sine planar for 2013–2017

I den strategiske planen, som rullerer kvart år og blir lagd fram for samferdselsministeren i samsvar med § 10 i selskapsvedtektene, beskriv NSB planane til konsernet for dei kommande fem åra. § 10-planen er vedlagt stortingsmeldinga. I samband med arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) 2014–2023 har NSB utarbeidd dokumentet «Oftere, raskere og mer miljøvennlig», som er eit innspel i arbeidet med NTP. I dette dokumentet viser NSB korleis toget kan vere ein del av løysinga på utfordringane som følgjer av ein venta stor befolkningsvekst i og omkring dei største byane i landet.

Regjeringa er einig med NSB i at tog gir størst nytte der det er store trafikkstraumar. Grensekostnadene er små når togtilbodet først er etablert. Det er størst miljøgevinst ved å satse på elektriske tog og der trafikantnyttan er størst. Derfor legg regjeringa i NTP opp til at jernbanen skal ha ei sentral rolle når det gjeld å forbetre tilbodet for arbeidsreiser i lokalt og regionaltrafikken rundt dei større byområda.

Kapittel seks i meldinga orienterer nærmare om planane til selskapet for 2013–2017, og korleis Samferdselsdepartementet vurderer dei.

Samferdselsdepartementet støttar opp om NSB som eit breitt transportkonsern og meiner det er formålstenleg å halde fram med dei verksemdsområda konsernet har i dag. Regjeringa legg likevel vekt på at det primære målet til staten med eigarskapen i NSB er å sørgje for eit velfungerande transporttilbod for personar og gods på jernbane i Noreg, og at andre aktivitetar i Noreg og utlandet må støtte dette målet.

I perioden skal det skaffast fleire nye persontog for å auke kapasiteten og bidra til å handtere befolkningsveksten i dei største byane.

CargoNet skal vidareførast som eit viktig selskap for gods på bane. Det er viktig for staten at CargoNet opererer i marknaden på lang sikt, då det truleg er vanskeleg for konkurrentane å etablere eit like omfattande godstogtilbod.

For bussverksemda vil ein fokusere på lønnsemd i anbudskontraktar og på å utnytte moglege synergi-effektar mellom buss og tog når det ikkje kjem i konflikt med konkurranselovgevinga, regelverket for offentlege anskaffingar og statsstøttereglane.

I eigeomsverksemda blir det lagt større vekt på å behalde eigeidommar, særleg eigeidommar som er strategisk viktige, og som kan brukast til å støtte opp om transportverksemda til konsernet og annan kollektivtrafikk.

Vedlikehaldsverksemda planlegg ein å vidareføre om lag på dagens nivå.

Vurderingar av økonomien til NSB i perioden 2013–2017

Kapittel sju i meldinga omfattar vurderingar av økonomien til NSB for 2013–2017. Lønnsemd for NSB Persontog, CargoNet og Nettbuss er venta å bli betre. Lønnsemd for Rom Eiendom og Mantena er venta å vere stabil. NSB-konsernet planlegg å investere 16 mrd. kroner i perioden. Dersom desse investeringane skulle gjennomførast, ville eigenkapitaldelen bli redusert til om lag 28 prosent med dagens utbyttepolitikk. Tilrådd nivå for eigenkapitaldel er 30–35 prosent.

Regjeringa held fast ved dagens utbyttepolitikk med å taka utbytte på 50 prosent av konsernresultatet etter skatt.

Regjeringa legg til grunn at investeringane i NSB blir tilpassa slik at ein opprettheld ein eigenkapitaldel på 30–35 prosent samtidig som regjeringas utbyttepolitikk blir gjennomført. Vidare meiner regjeringa at investeringane må vere bedriftsøkonomisk lønnsame.

Merknader frå komiteen

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiten, Gorm Kjernli, Magne Rømmetveit og Tone Merete Sønsterud, frå Framstegspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sortevik, frå Høgre, Trond Helleland, Lars Myraune og Ingjerd Schou, frå Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, frå Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og frå Kristeleg Folkeparti, leiaren Knut Arild Hareide, meiner det er viktig å ha ei sterk og vel fungerande jernbane i Noreg. Eit godt kollektivtilbod og overføring av gods frå veg til bane er nødvendig for å utvikle gode transportløysingar for folk og næringsliv og redusere store samfunnsmessige problem knytt til klima, miljø, trafikksikkerheit og effektiv trafikkavvikling.

Etter komiteen si vurdering er NSB-konsernet si verksemd, strategi og utvikling av stor betydning for alle hovudmåla i Nasjonal transportplan.

Komiteen vil peike på at det er òg nødvendig å satse på jernbanen for at folk skal komme seg fram i byområda. I tillegg er meir persontrafikk og gods på bane eit viktig bidrag til å redusere alvorlege trafikkulykker på vegnettet og sikre ei effektiv trafikkavvikling.

Komiteen meiner det er nødvendig med eit nært og forpliktande samarbeid mellom NSB og Jernbaneverket slik at transportbehova blir dekt og infrastrukturen utnytta og utvikla effektivt til beste for norsk jernbane. Komiteen vil òg understreke NSB sitt eige ansvar for å innfri mål frå eigar og forventningar frå kundane.

Komiteen vil gje honnør til NSB for måten dei har gjennomført universell utforming på i dei nye toga i nært samarbeid med brukarorganisasjonane.

Komiteen viser til at persontransport på jernbane har hatt ei positiv utvikling dei siste åra sjølv om det har vore store vanskar med både brot på lineane, feil og avvik som har gitt stans i togtrafikken. Komiteen har merka seg at talet på passasjerar har auka med 16 pst. frå 2000 til 2011.

Komiteen vil peike på at det framleis er store utfordringar når det gjeld punktlegheit. Komiteen er kjent med at årsaken til mange av forseinkingane i stor grad er problem med infrastruktur. Komiteen vil peike på at det er viktig å løyse desse utfordringane, slik at ikkje den gode utviklinga og tilliten selskapet har opparbeidd seg dei siste åra, stoppar opp eller går tilbake fordi kundane mister tilliten på grunn av feil og manglar ved tilbodet.

Komiteen vil vise til dei relative andelane av høvesvis gods- og persontransport oppgjewe i forslag til ny NTP 2014–2023 side 47:

«Markedsandelen i godstransportarbeidet i 2011 er om lag 42 % på sjø, 50 % på vei og 7 % på jernbane». Og «Markedsandelene i persontransportarbeidet er om lag 88 % på vei, 6 % på luftfart, 5 % på bane og 1 % på sjø. I bane inngår alle skinnegående kollektivtrafikk. NSB er den viktigst aktøren nasjonalt, mens trikk og t-bane har stor betydning i Osloområdet.»

Komiteen vil elles vise til behandlinga av Meld. St. 26 Nasjonal transportplan (2014–2023).

Komiteens flertall, medlemene fra Framskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil peke på at en av hovedutfordringene i norsk samferdsel er konsekvensene av manglende statlig investering i moderne infrastruktur og manglende vedlikehold finansiert av staten. Dette gjelder så vel innenfor jernbanen som for vegsektoren.

ren og reflekterer mangelfull samferdselspolitikk under mange tidligere regjeringer.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil vise til at ei av jernbanens hovudutfordringar er langvarig manglande prioritering av jernbanen under tidlegare regjeringar, og at ein no er godt i gang med ei kraftig utbygging og fornying av norsk jernbane.

Desse medlemene viser til at det har skjedd ei kraftig auke i løyvingane til vedlikehald, og investeringane i nye toglinjer er auka monaleg. Dette blir følgd opp i regjeringa sitt forslag til Nasjonal transportplan 2014–2023 med ytterlegare kraftig vekst i løyvingane til jernbanen, jf. Meld. St. 26 (2012–2013).

Miljø – klima

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti, vil særleg framheve jernbanen sitt store miljøfortrinn og betydning for å nå klimapolitiske mål og forpliktingar om utsleppsreduksjonar frå transportsektoren.

Persontrafikk – anbodspolitikk

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener at togmonopolet bør avvikles, og at andre enn NSB og Flytoget bør få lov til å frakte norske togpassasjerer. Flertallet viser til at dette også er fremsatt som et krav fra EU i Jernbanepakke 4, og skal bidra til bedre styring og lavere kostnader innenfor jernbanesektoren. Flertallet mener at flere jernbanestrekninger bør konkurranseutsettes gradvis, og at det på sikt vil kunne bli aktuelt å konkurranseutsette alle norske jernbanestrekninger. Samtidig er det viktig å understreke at flertallet ikke ønsker en modell som i New Zealand, der et offentlig togmonopol ble erstattet av et privat monopol. Det tjener ikke samfunnets beste. Det er viktig med en sunn konkurranse med utgangspunkt i best mulig kvalitet til brukerne.

Flertallet viser til at det i dag bare er driften på Gjøvikbanen som er konkurranseutsatt i Norge. Flertallet mener at flere jernbanestrekninger bør utsettes for konkurranse. Erfaringen fra Gjøvikbanen og andre land har vist at dette vil kunne gi bedre effektivitet, bedret regularitet og et bedre tilbud for de reisende. NSB og andre operatører, som f.eks. Flytoget (som topper punktlighetsstatistikken), vil konkurrere om passasjerene og godstrafikken på de ulike strekningene.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet meiner at EU-kommisjonen sitt forslag til Jernbanepakke IV som blei offentliggjort 30. januar 2013, på sentrale område inneber ei overkøyring av nasjonal sjølvråderett i jernbanepolitikken.

Desse medlemene vil peike på at EU-kommisjonen sitt forslag inneber mellom anna full konkurranse om persontrafikk på bane innan 2019, obligatorisk anbod ved offentlege kjøpskontraktar og rigide grenser for kor høg del av togtrafikken eit selskap kan drive. Desse medlemene ser det som naudsynt at Noreg arbeider svært aktivt saman med allierte i Europa for å endre desse delane av jernbanepakka. Pakka vil neppe verte vedteken før i 2014 eller 2015, og Noreg har tid til å påverke slik at ein skaffar seg fleksibilitet og nasjonalt handlingsrom. Mykje tyder også på at pakka slik den no ligg føre, ikkje vil verte vedteken i EU.

Desse medlemene vil vise til at det ikkje er aktuelt for regjeringa å sette fleire strekningar for persontrafikk på bane ut på anbod, og stør dette. Desse medlemene meiner det er gode grunnar til dette. Jernbanedrift har høge etableringskostnader, og det er naturleg å utnytte stordriftsfordelane i eitt selskap. I ein situasjon der kapasiteten i store delar av infrastrukturen er høgt utnyttat, er det særlege gevinstar gjennom effektiv samordning av ressursar og tilbod i eit stort trafikkselskap.

Desse medlemene viser til at det låg inne ei betring av togtilbodet som krav i anbodsutsettinga av Gjøvikbanen. I evalueringsrapporten (TØI-rapport 1004/2010) vert erfaringane m.a. omtala slik.

«Gjøviksbanen ble kanskje først og fremst valgt ut som forsøksområde ut fra at det var det enkleste området å avgrense og gjennomføre en konkurranse, samtidig som Samferdselsdepartementet trolig var ute etter et eksempel der sannsynligheten for positive effekter var høye.»

Det står vidare i rapporten:

«Hvis det er slik at Gjøvikbanen blir gitt uforholdsmessig høy tids- og ressursbruk innenfor jernbanesektoren, må dette betegnes som samfunnsøkonomisk uheldig»

Og vidare:

«Det totale administrasjonskostnadene med å forbedre, gjennomføre og følge opp konkurranseutsettingen av Gjøvikbanen er ikke kjente»

Desse medlemene meiner at erfaringane med konkurranseutsettinga er uklare, og ikkje minst umoglege å generalisere og overføre til heile jernbanenettet.

Transportkonsern – eigarskap

Fleirtalet i komiteen, medlemmene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti, er samd med regjeringa om at det er strategisk viktig å vidareutvikle NSB som eit statleg transportkonsern både for persontog, buss og godstrafikk. Dette gir moglegheiter for å hente ut synergieffektar, og med ein brei kompetanse om kollektivtrafikk å utvikle eit meir heilskapleg tilbod for kundane. For å realisere måla om å overføre ein større del av transportarbeidet frå veg til bane og bidra til klimaforlikets mål om null auke i personbiltrafikken i våre største byar, meiner fleirtalet at staten sitt eigarskap skal ha eit langsiktig og samferdslepolitisk perspektiv.

Fleirtalet meiner statleg eigarskap sikrar store nasjonale aktørar innafor både godstrafikk på bane og i kollektivtransport med buss. Dette gir også store moglegheiter for samspel mellom buss og bane som styrkjer det samla kollektivtilbodet.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet kan ikke se at det i et marked preget av sunn konkurranse mellom flere aktører, er nødvendig med et så omfattende statlig eierskap for å sikre toget en sterk posisjon i konkurranse med andre transportmidler. Disse medlemmer viser videre til at det kan være svært fornuftig for selskapet å kunne få inn private eiere, og at dette kan være med på å styrke selskapet med hensyn til fremtidig konkurranse, samtidig som det kan bidra til ny og økt kompetanse inn i selskapet.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2013 legge frem en sak om statlig nedsalg og børsnotering av NSB.»

Disse medlemmer vil peke på at NSBs ekspressbussvirksomhet drives i konkurranse med en rekke andre selskaper, og at denne tilfører selskapet betydelige inntekter. Tilsvarende peker disse medlemmer at konkurranse er åpnet innenfor godstransporten. Det er disse medlemmers syn at dette tilsier at en bør ha en langt mer utstrakt bruk av konkurranse også på togstrekninger.

Disse medlemmer viser videre til at det i dag er en god og velfungerende konkurranse og mange aktører i ekspressbussmarkedet, og er usikker på hvorvidt det er nødvendig for NSB som statlig jernbaneselskap, å ha busstjenester som en del av sin kjernevirksomhet.

Disse medlemmer vil også vise til at Nettbuss AS har hatt en meget god utvikling de siste åre-

ne. Disse medlemmer vil videre vise til at ekspressbussvirksomheten har vært en skikkelig suksess som har hatt en formidabel utvikling siden tilbudet ble etablert. Disse medlemmer er derfor bekymret over at situasjonen de siste årene har snudd noe, og har merket seg at det har vært en nedgang i bruken av ekspressbusstilbudet i Norge. Disse medlemmer vil derfor peke på at dette er et tilbud som man må se nærmere på; hva kan man gjøre og hva bør man bidra med for å snu den negative trenden, slik at dette viktige tilbudet kan få utvikle seg videre. Konseptet med «Timebusser» og ekspressbuss er tilbud som både er rimelige, raske og med mange avganger. Disse medlemmer mener derfor at Nettbuss er et svært godt selskap som kan drives like godt av andre som av NSB, i tillegg til at selskapets virksomhet også i stor grad konkurrerer med NSBs øvrige virksomhet. Disse medlemmer mener således at det vil være en fordel for alle om Nettbuss skilles ut og selges.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med et nedsalg i NSB vurdere om man bør skille ut NSB Buss i et eget selskap som selges separat.»

Disse medlemmer viser til at NSB eier en rekke eiendommer, og er av den formening at drifts-uavhengige eiendommer bør selges, og at midlene fra dette benyttes til kjernevirksomheten i selskapet.

Disse medlemmer viser til at NSB i de kommende årene vil foreta store investeringer. Dette for at selskapet skal være rustet til å møte morgendagens utfordringer og konkurranse. I den forbindelse registrerer disse medlemmer at regjeringen holder fast ved dagens utbyttepolitikk med å ta ut 50 pst. av konsernresultatet etter skatt. Dette for å tilpasse investeringene slik at en opprettholder en egenkapital på 30–35 pst. av totalkapitalen, samtidig som regjeringens utbyttepolitikk blir gjennomført.

Disse medlemmer foreslår:

«Stortinget ber regjeringen selge ut all NSBs eiendomsmasse som man ikke har behov for, som ledd i å sikre selskapets kjernevirksomhet.»

Komiteens medlemmer fra Høyre ser det som problematisk at et statlig togselskap er i ferd med å få en såpass dominerende markedsposisjon innenfor bussmarkedet. Det er viktig at statlige virksomheter er med og legger til rette for sunn konkurranse innenfor denne sektoren, både på lokale, regionalt og landsdekkende strekninger. Det er derfor nødvendig at NSB selger ut en stor del av sitt buss-selskap.

Komiteen vil vise til Sveits, som har ei samla statleg eid jernbane og der persontrafikken ikkje er satt ut på anbod. Sveits, med ein krevjande topografi, har det suverent beste jernbanesystemet i Europa. Toget sin del av all trafikk er på nær 18 pst, tre gonger så høgt som gjennomsnitt i EU. Sveitsisk jernbane har utvikla gode forretningsmodellar med kundar og trafikk i fokus, men byggjer òg på nært samspel og samarbeidskultur mellom togtrafikk, infrastruktur og annan kollektivtrafikk. Komiteen meiner Noreg kan lære mykje på viktige område av korleis Sveits har utvikla si jernbane.

Persontransport – samordning

Komiteen vil vise til at NSB etter planen vil ha motteke og sett i trafikk 66 nye tog i løpet av 2015. Desse skal nyttast i nær- og regiontrafikk på Austlandet. NSB har utover dette vurdert eit behov på om lag 130–150 nye tog i planperioden 2014–2023, og kor om lag halvparten vil kome til erstatning for gamle tog og halvparten vil utvide materiellparken for direkte auke i transportkapasiteten. For å møte behovet for persontransport i byområda vil det vere behov for nytt rullande materiell i det omfang som er skissert.

Komiteen er samstundes oppteken av at det blir lagt til rette for at NSB kan investere i nye og eigna tog for å møte trafikkveksten i tide og utnytte auka kapasitet i infrastrukturen på ein god måte.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti, vil peike på at dette vil bidra til å nå målet i klimaforliket om null vekst i biltrafikken i våre største byar framover.

Komiteen vil vise til at NSB i sitt innspel til Nasjonal transportplan understreka at det er viktig å kome raskt i gang med nye bestillingar, og at det blir ei nokså jamn takt i kjøp av nye tog dei neste åra. Komiteen vil òg be regjeringa vurdere nærare behov for nye tog til lokaltogstrekningane utanfor Austlandet, der NSB har bede om å få nye tog i drift på Vossebanen i 2016, Trønderbanen i 2017 og etter kvart på Jærbanen.

Komiteen viser til at eit viktig hinder for god samordning av togtilbodet og kollektivtransporten elles er at det ikkje ligg gode nok insentiv i systemet til at dei ulike aktørane byggjer opp om tilbodet til kvarandre. For å betre samordninga er det eit vilkår at alle aktørane har interesse av å spele på lag med kvarandre. Komiteen vil peike på at det framover bør utviklast insentivordningar, gode system for taktsamarbeid og praktiske samarbeidsløysingar.

Komiteen vil trekkje fram eit spanande samarbeidsprosjekt mellom Ruter AS og NSB AS om ut-

vikling av kollektivtilbodet i Sørkorridoren. Tilsvarende modellar bør vere eit utgangspunkt for samarbeid i storbyområda elles der toget inngår som ein del av det samla kollektivtilbodet.

Komiteen vil vise til storbyregionane der alle opplever ein kraftig vekst i folketalet. Komiteen meiner at for å sikre desse regionene bærekraft på sikt, og for at storbyane ikkje skal kvelast av kø, er det avgjerande at det vert tenkt nytt rundt transportløysingane for både by og pendlingsomland. I tillegg må kapasiteten på eksisterande kollektivtilbod aukast for å tilfredsstille eksisterande og komande etterspurnad.

Komiteen vil be styresmaktene om å samarbeide tett med kommunar og fylke for å sikre ei utbygging av nye bustadar og nye kollektivløysingar som heng saman.

Komiteen meiner at kvaliteten på knutepunkta er viktige; både gangavstandar, universell utforming, kort ventetid, fysisk komfort og gode parkeringsmoglegheiter for sykkel og bil. Undersøkingar har vist at dette senker brukarterskelen, slik at fleire reiser kollektivt. Komiteen ønskjer å gjere det attraktivt for kommunane å legge til rette for intermodal transport.

Komiteen vil vise til at eit effektivt kollektivnett føreset god trafikantinformasjon og felles, enkle betalingsløysingar som senker brukarterskelen og som gjer det enklare å reise kollektivt.

Komiteen viser til at det er utvikla nasjonale retningslinjer for elektronisk billettering i handbok 206, som m.a. vert nytta i samarbeidet mellom NSB og Ruter. Komiteen vil understreke betydinga av at fylkeskommunane følgjer nasjonale standardar for elektroniske billettering, og at det blir vurdert om dette kan kombinerast med Autopass-systemet.

Komiteens flertall, medlemene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at regjeringa har valgt konflikt fremfor samarbeid med storbyene i arbeidet med å bygge ut kollektivtilbudet. Det bør etableres strategiske måltall for utviklingen i kollektivtilbudet, og slik gjere det enkelt å sammenlikne storbyregionenes resultater opp mot kvarandre. Flertallet vil prioritere utbygging av InterCity- og pendlertog til storbyene, og at kollektivsatsingen ses i sammenheng med jernbanesatsingen spesielt rundt og i de største byene.

Det innebærer at flertallet vil opprette en lønnsordning for kommuner som fører en areal- og transportpolitikk som bidrar til å forenkle overgangen fra en transportform til en annen. Dette gjelder både for tilgjengelighet til og samordning av godsterminaler, og for persontransport, hvor holdeplasser og passasjerterminaler må utvikles helhetlig.

Godstransport

Komiteen vil vise til at det òg har vore ei auke i gods på bane i lengre tid, men i den siste perioden har auka konkurransekraft og manglande stabilitet i infrastrukturen ført til at veksten har stagnert og gitt svak lønnsemd for CargoNet.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti, viser til at utbygging av dobbeltspor og kryssingsspor vil føre til betre regularitet for godstransporten. For å få opp godsandelen meiner fleirtalet det er heilt nødvendig med fleire og lengre kryssingsspor fleire steder i landet. Dette er avgjerande for å få betra økonomien og gjere fraktmetoden meir forutsigbar.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener at godstog skal kunne prioriteres i nettet mellom kl. 18.00 og kl. 05.00, i tillegg til langdistansetog, for å gjøre jernbane til et mer konkurransedyktig transportmiddel. Det er i dag en viss konkurranse om godstransporten på jernbane. NSBs datterselskap Cargo Net har allikevel tilnærmet monopol på mange strekninger. Konkurrenter melder om dårlig lønnsomhet grunnet uforutsigbarhet og ugunstige konkurransevilkår.

Disse medlemmer viser til at Høyre og Kristelig Folkeparti har foreslått en egen handlingsplan for en slik målrettet utbygging.

Disse medlemmer mener at det ikke er gunstig for konkurransen at dominerende aktører i markedet drifter terminalene. Disse medlemmer mener det er viktig å få på plass en konkurransenøytral eierstruktur av alle offentlige godsterminaler, med like driftsvilkår overfor alle operatører. Termi-

naltjenestene bør enten settes på anbud eller være mulig for togoperatørene å utføre selv.

Utbyttepolitikk

Komiteen viser til at regjeringa står fast ved dagens utbyttepolitikk, og støttar dette.

3. Forslag frå mindretal

Forslag frå Framstegspartiet

Forslag 1

Stortinget ber regjeringa i løpet av 2013 legje frem en sak om statlig nedsalg og børsnotering av NSB.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringa i forbindelse med et nedsalg i NSB vurdere om man bør skille ut NSB Buss i et eget selskap som selges separat.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringa selge ut all NSBs eien- domsmasse som man ikke har behov for, som ledd i å sikre selskapets kjernevirksomhet.

4. Tiltråding frå komiteen

Tiltrådinga frå komiteen vert fremma av ein samla komité.

Komiteen viser til meldinga og merknadene og rår Stortinget til å gjere slikt

vedtak:

Meld. St. 31 (2012–2013) – om verksemda til NSB AS – vert å leggje ved protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 6. juni 2013

Knut Arild Hareide

leiar

Hallgeir H. Langeland

ordførar

