



## STORTINGET

# Innst. 381 S

(2017–2018)

Innstilling til Stortinget  
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:228 S (2017–2018)

---

**Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Freddy André Øvstegård og Solfrid Lerbrekk om å stanse privatiseringen av drift og vedlikehold på Østfoldbanen**

---

Til Stortinget

### Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen stoppe den planlagte privatiseringen av drift og vedlikehold av Østfoldbanen.
2. Stortinget ber regjeringen fremme en sak for Stortinget før eventuelle fremtidige planlagte privatiseringer av drift og vedlikehold på jernbanen gjennomføres.»

### Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Jonny Finstad, Anne Kristine Linnestad, lederen Helge Orten og Emilie Schäffer, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen, Bengt Rune Strifeldt og Johan Aas, fra Senterpartiet, Siv Mossleth og Ivar Odnes, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til

Representantforslag 228 S (2017–2018) om å stanse privatiseringen av drift og vedlikehold på Østfoldbanen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre viser til Meld. St. 27 (2014–2015) og Innst. 386 S (2014–2015), som inneholdt en rekke forslag for en betydelig omlegging av jernbanesektoren, herunder mer konkurranse med mål om større kundefokus, større dynamikk og mer effektiv utnyttelse av ressursene. Flertallet merker seg at Bane NOR som følge av jernbanereformen i april foreslo Østfoldbanen som en eventuell erfaringsstrekning for konkurranseutsetting av drift og vedlikehold. Flertallet har merket seg at forslaget er sendt på drøfting i fagforeningene, og at endelig beslutning skal tas i september. Flertallet merker seg at alle jernbanestrekninger i landet er vurdert, men at Bane NOR vurderer det slik at Østfoldbanen var den strekningen som pekte seg ut som best egnet som erfaringsstrekning.

Flertallet viser til at Bane NOR har satt i gang mange prosesser for å bli mer kostnadseffektive for å få bedre utnyttelse av jernbanebevilgningene, også bevilgningene til vedlikehold og drift. Flertallet viser til at Bane NOR ønsker å få mer igjen for hver investerte krone, slik at tilbudet til passasjerene blir bedre. Flertallet merker seg at Bane NOR mener konkurranseutsetting av drift og vedlikehold kan være en vei til målet om mer jernbane for pengene.

Flertallet viser til at forslaget innebærer at drift og vedlikehold av infrastrukturen på Østfoldbanen skal utføres av et selskap utenfor Bane NOR etter en anbudsprosess. Flertallet merker seg at de medarbeiderne i Bane NOR som i dag forestår drift og vedlikehold av Østfoldbanen, skal ansettes i det selskapet som vinner konkurransen om kontrakten. Flertallet merker seg at

Bane NOR ønsker en erfaringsstrekning for konkurranseutsetting som ikke er for komplisert, men samtidig såpass utfordrende at de kan skaffe seg nødvendige erfaringer som blir nyttige i det videre arbeidet med konkurranseutsetting.

Flertallet merker seg at Sosialistisk Venstreparti viser til erfaringene i Sverige. Flertallet ønsker å understreke at det kun er drifts- og vedlikeholdsoppgavene som skal konkurranseutsettes. Tilstandskontroll skal fortsatt være Bane NORs ansvar, og de skal ha aktiv oppfølging av leverandørene og finne arbeidsmodeller som ivaretar akutt feilretting og sikkerhet på en god måte.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti syner til at jernbanereforma har medført oppretting av ei rekke selskap: eitt for infrastruktur (Bane NOR), eitt for billetter (ENTUR), eitt for eigarskap til toga (Norske Tog) og eitt for vedlikehald av toga (Mantena). I tillegg har ein NSB som eit statleg operatørselskap, og ein har fått eit nytt direktorat som skal styre desse selskapa. Kwart av desse selskapa har sin direktør og ein stab for å handtere dei administrative tenestene. Desse medlemene meiner dette er ei oppbygging av byråkrati, ikkje ein reduksjon. Desse medlemene syner til at målsetjinga med reforma er å leggje til rette for å konkurranseutsette sjølve drifta av jernbana, med mål om ei betre og billigare teneste. Desse medlemene syner til at desse partia ved ei rekkje høve har spurt kvar kutta skal gjerast, utan at regjeringa har gitt gode svar. Desse medlemene meiner alternativa er få, då det berre står att drift. Det er dei tilsette sine løns-, arbeids-, og pensjonsvilkår som vil verte utfordra dersom servicen skal oppretthaldast. Desse medlemene meiner dette er uheldig. NSB har gjennom mange tiår levert god jernbaneservice til dei reisande. Det norske jernbanenettet er i europeisk samanheng lite og oversiktleg. Grunnlaget for konkurranse på marknadsmessige vilkår er lite, då dei fleste banene er avhengige av statlege rutekjøp for å kunne driftast. I dag styrer ein dette gjennom eit eige statleg selskap framfor å utlyse tenesta. Desse medlemene meiner norsk jernbane hadde styrka seg dersom ein hadde organisert den meir heilskapleg. Ein hadde kunna samla ansvaret under same selskap/konsern, slik ein ser i store jernbaneselskningar som Tyskland og Frankrike. Ansvar for drift, vedlikehald og styring i same organisasjon ville ha gitt stordriftsfordeler. Desse medlemene vil òg syne til Storbritannia, som har gjennomført ei liknande reform som Noreg no gjer. Der har staten sine kostnader til jernbana om lag dobla seg, og billettprisane for dei reisande er om lag 40 pst. høgare enn i andre europeiske land. Desse medlemene meiner ei tilpassing til eit slikt system med slike konsekvensar tener korkje jernbana eller dei reisande.

Disse medlemmer merker seg at privatisering av drift og vedlikehold ikke eksplisitt forankres i Stortinget, men gjøres av Bane NOR uten en egen politisk prosess. Disse medlemmer merker seg at beslutningen om å sette ut dette på anbud er forsøkt forankret i et vedtak i forbindelse med jernbanereformen om at Bane NOR skal privatisere oppgaver som er «egnet for det» (jf. Meld. St. 27 (2014–2015)). Disse medlemmer var motstandere av hele reformen fra starten av. Men, selv innenfor rammene for reformen, mener disse medlemmer at drift og vedlikehold på jernbanen ikke er «egnet» for privatisering, og ber derfor regjeringen stanse denne anbudsutsettingen. Disse medlemmer viser til at den planlagte privatiseringen er problematisk av flere årsaker, som forslagsstillerne beskriver i begrunnelsen for forslaget.

Disse medlemmer vil spesielt understreke at vi bør lære av anbudsutsettinger på dette feltet i andre land. I Sverige har mange fagpersoner og ansatte ute i felt pekt på et økende etterslep på vedlikehold. De peker også på ansvarsoppdelingen som fører til økt risiko for at feil gjøres, og at det er færre fagfolk ute på sporet.

Disse medlemmer vil peke på at Trafikverket gjennom flere år har fått kritikk av den svenske riksrevisjonen for voksende etterslep på vedlikehold. Antall sikkerhetsfeil pr. kilometer spor øker.

Disse medlemmer vil også påpeke at etter en privatisering vil de statlige etatene få stadig mindre fagkunnskap i egne rekker, og man blir en dårligere bestiller av tjenester. Manglende kunnskap hos bestiller kan bety at man har dårligere faglig vurderingsevne, slik at man ikke kan si nøyaktig om man får det man betaler for.

Disse medlemmer registrerer at utviklingen innen privatisering og oppsplitting av statlige selskaper nå er i ferd med å snu. Man har gjort smertelige erfaringer i flere land (blant annet Storbritannia), og det er beklagelig at regjeringen vil ha Norge gjennom samme dårlige oppskrift uten å ta til seg utenlandske erfaringer.

Alle disse innvendingene gjør at disse medlemmer mener drift og vedlikehold ikke er «egnet» for privatisering. Derfor bør den planlagte privatiseringen av Østfoldbanen stanses, og regjeringen må be om godkjenning av Stortinget dersom regjeringen ønsker å anbudsutsette drift og vedlikehold på andre strekninger.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen stoppe den planlagte privatiseringen av drift og vedlikehold av Østfoldbanen.»

«Stortinget ber regjeringen fremme en sak for Stortinget for eventuelle fremtidige planlagte privatiseringer av drift og vedlikehold på jernbanen gjennomføres.»

Disse medlemmer viser til en rekke presseoppslag den siste tida om den enorme pengebruken som den såkalte jernbanereformen medfører.

Disse medlemmer har advart mot dette lenge, mens regjeringen og dens støtteparti helt ukritisk har sittet og sett på denne utviklingen. Det kan tyde på at det så langt er brukt godt over 1 mrd. kroner på den såkalte jernbanereformen. Dette er midler som er gått til opprettelse av nye selskaper, enheter og foretak – med en rekke nye godt betalte direktører og styremedlemmer, samtidig som arbeidsfolk på jernbanen får dårligere pensjons- og arbeidsvilkår. Disse medlemmer registrerer at denne utviklingen skjer samtidig som en rekke viktige utbyggingsprosjekter på jernbanen utsettes med flere år, og konstaterer at vi har en regjering som stadig må justere ned sitt ambisjonsnivå for utbygging av jernbanen.

Etter disse medlemmers syn er alle midlene som nå brukes på den såkalte jernbanereformen, midler som heller burde vært brukt til å bygge mer moderne jernbane.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremlegge en fullstendig oversikt over hva regjeringens jernbanereform så langt har kostet, og hva som er planlagt brukt videre, og orientere Stortinget om dette.»

## Forslag fra mindretall

### Forslag fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

#### Forslag 1

Stortinget ber regjeringen stoppe den planlagte privatiseringen av drift og vedlikehold av Østfoldbanen.

#### Forslag 2

Stortinget ber regjeringen fremme en sak for Stortinget før eventuelle fremtidige planlagte privatiseringer av drift og vedlikehold på jernbanen gjennomføres.

#### Forslag 3

Stortinget ber regjeringen fremlegge en fullstendig oversikt over hva regjeringens jernbanereform så langt har kostet, og hva som er planlagt brukt videre, og orientere Stortinget om dette.

## Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og råder Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:228 S (2017–2018) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Freddy André Øvstegård og Solfrid Lerbrekk om å stanse privatiseringen av drift og vedlikehold på Østfoldbanen – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 5. juni 2018

**Helge Orten**

leder

**Jon Gunnes**

ordfører

