



STORTINGET

Innst. 55 S

(2020–2021)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:110 S (2019–2020)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Morten Stordalen, Tor André Johnsen og Hans Andreas Limi om å opprette Nye Baner AS

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen opprette et statlig aksjeselskap etter modell av Nye Veier AS for planlegging og bygging av jernbane, for å legge forholdene til rette for en raskere og mer samfunnsøkonomisk utbygging og vedlikehold av et effektivt, sikkert og miljøvennlig jernbanenett i Norge, basert på dagens jernbanekonsept. Stortinget legger til grunn at selskapet får langsiktige statlige lån med lav rente til sine prosjekter, og at selskapets utgifter til renter og avdrag for slike lån dekkes gjennom de årlige statsbudsjett.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Nils Aage Jegstad, lederen Helge Orten og Elizabeth Åsjord Sire, fra Fremskrittspar-

tiet, Bård Hoksrud, Tor André Johnsen og Morten Stordalen, fra Senterpartiet, Bengt Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til representantforslaget og statsrådets brev av 27. mai 2020.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, legger til grunn at denne saken må sees i sammenheng med Meld. St. 17 (2019–2020) Noen saker om jernbane. Her vedtok Stortinget følgende:

«Stortinget ber regjeringen vurdere styringsstrukturen mellom Jernbanedirektoratet, Bane NOR og Samferdselsdepartementet. Det er viktig at Bane NOR kan gjennomføre utbyggingsprosjekter og arbeid innenfor drift, vedlikehold og fornying på en måte som gir best mulig ressursutnyttelse, god kostnadskontroll og optimal prosjektgjennomføring. I dette arbeidet bør det også gjøres vurderinger av om Nye Veier-modellen kan benyttes i utbygging av jernbaneprosjekter.»

Et annet flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, har merket seg at statsråden i sitt brev peker på at det i oppfølgingen av dette vedtaket vil være naturlig å vurdere om etablering av Nye Baner AS vil bidra til å realisere jernbanereformens intensjoner.

Dette flertallet er enig med forslagsstillerne i at erfaringene med Nye Veier AS har vært gode, og at disse erfaringene også bør være overførbare til jernbanesektoren.

Et tredje flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet,

Sosialistisk Venstreparti og Venstre, vil spesielt peke på behovet for forutsigbar finansiering og økt handlingsrom gjennom porteføljestyring og utbyggingstakt.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre legger til grunn at en eventuell opprettelse av selskapet Nye Baner AS må sees i sammenheng med den brede gjennomgangen som departementet er i gang med, og foreslår at representantforslaget ikke vedtas.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener det ikke er riktig å opprette nok et selskap innen jernbanesektoren. De siste årene er det opprettet en rekke selskaper og enheter på jernbanen, med mange svært godt betalte direktører. Disse medlemmer mener antall selskaper og antall direktører nå nærmer seg det absurde, og støtter ikke opprettelsen av nok et selskap. Etter disse medlemmers syn bør man heller samle jernbanen i større grad istedet for å splitte opp ytterligere. Disse medlemmer er åpne for å gi Bane NOR endrede og større fullmakter og viser i så måte til forslaget om å vurdere endringer i styringsstrukturen i jernbanesektoren som ble vedtatt i Stortinget i vår.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre, mener utbygging av jernbane i Norge er overmoden for å høste de samme fordelene i utbyggingsprosessene som de Nye Veier AS har gitt i utbygging av veier. Ekspertisen og erfaringene som ligger i Nye Veier AS, gjør at man kan dra nytte av det samme i forbindelse med utbygginger også på jernbane.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet foreslår derfor at Nye Veier også får ansvaret for å bygge ut strekninger på jernbanenettet. Dette i konkurranse med Bane NOR for å utnytte fordelene ved å få inn konkurranse og se ting på en annen måte og utfordre dagens sannheter når det gjelder utbygging på jernbane.

Disse medlemmer forventer at det å legge jernbaneprosjekter inn som en del av porteføljen i Nye Veier vil bidra til både å få kontroll på kostnadene og å få bygget ut rimeligere jernbaneprosjekter. Ved å gi ansvaret for å bygge ut jernbanenettet til et eksisterende selskap, vil man spare betydelige midler med hensyn til administrasjon og kostnader knyttet til opprettelse av en ny organisasjon.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gi Nye Veier AS i oppgave å bygge ut jernbaneprosjekter på samme måte som på veisiden.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre, viser til at det i altfor lang tid har vært store overskridelser i utbyggingsprosjekter innen jernbanesektoren. Det er slike kostnadsoverskridelser som først og fremst reduserer midlene som kunne vært brukt på mer jernbane. Visere vises det til at konkurranse har vært svært bra for samfunnet, og konkurranseutsettingen på de jernbanestrekningene som er konkurranseutsatt, vil bety at man kan spare 12 mrd. kroner over en tiårsperiode. Det betyr 12 mrd. kroner som man får frigitt til å bygge ut enda mer jernbane enn det som ville vært mulig dersom man hadde gjort som de rød-grønne partiene gjorde i sine siste åtte år i regjering: ingen verdens ting.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet minner om at i Nasjonal transportplan 2014–2023, som ble vedtatt i 2013, kom Oslo–Ski (Follobaneprosjektet) inn i tolvte time med en altfor lav kostnadsramme. Historien viste at de rød-grønne var langt ute på jorden hva kostnadsberegninger angår. Kostnadene har økt enormt og viser hvor stort behovet er for nytenkning for å få kontroll på kostnadene og sikre fremtidig samfunnsøkonomisk gunstig utbygging på jernbane.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at det er store utfordringer med jernbaneutbyggingen i Norge. Samtidig som det brukes store summer på jernbane, øker etterslepet på vedlikehold og nødvendige investeringer utenfor de ytre InterCity-områdene. I regjeringens forslag til statsbudsjett for 2021 foreslås det å bruke 32,1 mrd. kroner på jernbane. Dette er 20 pst. høyere enn i 2020.

Disse medlemmer er svært kritiske til at det ikke er mulighet for nye satsinger selv om bevilgningene øker så mye. Også i Jernbanedirektoratets innspill til neste NTP ser man at viktige prosjekt er skjøvet ut i tid og tidligere løfter om utbygging blir brutt. Måten jernbanen styres på nå, og har vært styrt de senere årene, er ikke bærekraftig. Disse medlemmer viser også til at framdriften på ytre InterCity er usikker, og at vedlikeholdsetterslepet på jernbanen, ifølge Bane NOR, kommer til å øke også neste år.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at anslaget for hvor mye det ville koste å bygge jernbane mellom Haug i Råde kommune og

Klavestad i Sarpsborg kommune, i løpende kroner hadde økt fra en forventet kostnad på 12 mrd. kroner i 2012 til om lag 40 mrd. kroner i 2019.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser også til Meld. 17 (2019–2020) Noen saker om jernbane, som komiteen hadde til behandling i juni 2020. Der ble det orientert om økte kostnader for Follobanen og behov for å øke kostnadsrammen fra 28,7 mrd. kroner i 2019 til 35,7 mrd. kroner.

Disse medlemmer vurderer det slik at de utfordringene som beskrives ovenfor, ikke løses ved å opprette et nytt selskap med, i all hovedsak, samme formål som Bane NOR: å bygge jernbane. Disse medlemmer mener også det er en «for enkel» løsning å opprette et nytt selskap med andre rammevilkår i stedet for å ta tak i de reelle problemene som ligger i Bane NOR og måten jernbanesektoren er organisert på i dag.

Disse medlemmer mener det er underlig at Fremskrittspartiet, som hadde ansvar for jernbanesektoren i nærmere syv år fram til januar 2020, ikke tok tak i utfordringene når de satt med ansvaret. I stedet kommer de i etterkant med nye organisatoriske forslag som tilsynelatende skal løse problemene.

Disse medlemmer er av den oppfatning at de utfordringer og kostnadsoverskridelser som nå kommer for dagen, er et resultat av manglende styring og uklare ansvarsforhold. Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti har vært kritiske til oppsplittingen av jernbanesektoren som har kommet i kjølvannet av jernbanereformen, og mener at flere direktorater og statseide selskaper ikke er løsningen. Disse medlemmer mener tydeligere politisk ledelse og klarere ansvarsfordeling er det som skal til for å få jernbanesektoren på rett spor. Disse medlemmer mener det er behov for å gjøre alt annet enn å etablere flere selskaper. Det er behov for å gjennomføre en grundig og systematisk gjennomgang av ledelsen og ansvarsforholdet mellom aktørene i jernbanesektoren.

Disse medlemmer viser til at det i dag er en rekke offentlige selskaper med ansvar for jernbanesektoren: Bane NOR SF, som forvalter eksisterende og bygger ny jernbane, Norske Tog AS, som eier alle persontog, Mantena AS, som vedlikeholder tog, Entur AS, som har ansvar for billetter, og Jernbanedirektoratet, som koordinerer og har ansvar for operativ styring.

Disse medlemmer vil påpeke at flere av de positive grepene Nye Veier har bidratt med, kunne vært løst innenfor rammene av Statens vegvesen dersom Statens vegvesen hadde blitt gitt andre rammevilkår og vært utsatt for en annen eierstyring.

På denne bakgrunn fremmer komiteens medlemmer fra Senterpartiet følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen foreta en gjennomgang av ansvarsforhold mellom aktørene i jernbanesektoren, og særskilt forholdet mellom Jernbanedirektoratet, Bane NOR og Samferdselsdepartementet.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil peke på to av Bane NORs største utfordringer: De har liten frihet i prioritering av midler, og de har i liten grad en økonomisk buffer for å fange opp uventede utgifter, overskridelser og utsettelse. En porteføljestyling ville i langt større grad gitt etaten fleksibilitet, forutsigbarhet og bedre langsiktig planlegging. Dette er det ene punktet som karakteriserer Nye Veiers fortrinn, og som mange henviser til. En første grunnbevilgning av en god størrelse ville gitt Bane NOR den bufferen i bunnen som ville gitt mye større fleksibilitet og færre overraskelser for planlagte mål.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i sin gjennomgang av jernbaneorganiseringen vurdere å legge til rette for en budsjettering og organisering av jernbaneutbyggingen i Norge slik at Bane NOR får en porteføljestyling på hele eller deler av årlig bevilgning, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.»

Disse medlemmer vil også understreke det positive i de signalene som har kommet fra Bane NOR om at de nå i mye større grad «henter inn» eksterne konsulenter til egen fast ansettelse, og at kompetansen for egen planlegging og utbygging økes betydelig.

Disse medlemmer vil også understreke betydningen av at Bane NOR involverer aktuelle entreprenører på et tidligst mulig tidspunkt i planleggingen. Dette har også vist seg som en suksessfaktor i andre etater.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil peke på at modell og praksis fra Nye Veier AS slett ikke bør kopieres ukritisk. Denne modellen har først og fremst som mål en rask utbygging, men det medfører ofte snarveier som går ut over verdifulle arealer og lokaldemokratiet.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen i sin gjennomgang av jernbaneorganiseringen vurdere å legge til rette for en budsjettering og organisering av jernbaneutbyggingen i Norge slik at Bane NOR får en porteføljestyling på hele

eller deler av årlig bevilgning, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen gi Nye Veier AS i oppgave å bygge ut jernbaneprosjekter på samme måte som på veisiden.

Forslag fra Senterpartiet:

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen foreta en gjennomgang av ansvarsforhold mellom aktørene i jernbanesektoren, og særskilt forholdet mellom Jernbanedirektoratet, Bane NOR og Samferdselsdepartementet.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre.

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

vedtak:

Dokument 8:110 S (2019–2020) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Morten Stordalen, Tor André Johnsen og Hans Andreas Limi om å opprette Nye Baner AS – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 3. november 2020

Helge Orten

leder

Nils Aage Jegstad

ordfører



Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
20/1147-

Dato
27. mai 2020

Representantforslag 110 S (2019-2020) fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Morten Stordalen, Tor André Johnsen og Hans Andreas Limi om å opprette Nye Baner AS

Jeg viser til brev av 15. mai 2020 hvor Transport- og kommunikasjonskomiteen ber om min vurdering av representantforslag 110 S (2019-2020) fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Morten Stordalen, Tor André Johnsen og Hans Andreas Limi om å opprette Nye Baner AS.

Representantene viser til at Bane NOR SF har ansvaret for å planlegge, bygge og drifte jernbaneinfrastrukturen. Videre viser representantene til at det er på dette området de største utfordringene for jernbanen finnes, med blant annet store kostnadsøkninger i planlagte prosjekter og forsinkelser. Med henvisning til suksessen som etableringen av Nye Veier AS har vært for veisektoren, foreslår representantene at det etableres et tilsvarende selskap for planlegging og bygging av jernbane.

I Meld. St. nr. 17 (2019-2020) heter det at Samferdselsdepartementet vil gå gjennom relevante sider ved jernbanereformen basert på erfaringene etter tre år. I denne gjennomgangen vil det også være naturlig å vurdere om etablering av et slikt selskap som representantforslaget omhandler vil bidra til ytterligere å realisere jernbanereformens intensjoner. Likheter og forskjeller mellom vei- og banesektoren må vurderes nøye i denne forbindelse. Når vurderingen er gjennomført, vil jeg komme tilbake til Stortinget med saken på egnet måte.

Med hilsen

Knut Arild Hareide

