



STORTINGET

Innst. 327 S

(2021–2022)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:182 S (2021–2022)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås, Ingrid Fiskaa, Grete Wold, Andreas Sjalg Unneland og Freddy André Øvstegård om å evaluere jernbanereformen

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen iverksette en uavhengig evaluering av jernbanereformen.
2. Stortinget ber regjeringen gjennomgå selskapsstrukturen og organiseringen av jernbanesektoren, med mål om å sikre en overordnet organisasjon som har styring på både togdrift, verksted, vedlikehold, beredskap, infrastruktur, innkjøp og eieendom.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Kirsti Leirtrø og Nils Kristen Sandtrøen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, Geir Adelsten Iversen, Geir Inge Lien og lederen Erling

Sande, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, og fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, viser til representantforslag fra Mona Fagerås, Ingrid Fiskaa, Grete Wold, Andreas Sjalg Unneland og Freddy André Øvstegård om å be regjeringen iverksette en uavhengig evaluering av jernbanereformen og gjennomgå selskapsstrukturen og organiseringen av jernbanesektoren, og til departementets svarbrev av 27. april 2022. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen.

Komiteen er opptatt av å sikre en best mulig jernbane for fremtiden og et jernbanetilbud som er til for kundene. Samtidig skal de ansatte sikres trygge og gode arbeidsforhold.

Komiteen viser til departementets svarbrev og vil understreke at eventuelle endringer i jernbanesektoren skal basere seg på god kunnskap om utfordringene og ryddige prosesser overfor alle berørte parter i jernbanesektoren.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, mener det er viktig å gjennomgå dagens organisering av jernbanesektoren. Det er åpenbart at det er behov for en enklere organisering og tydeligere ansvarsfordeling mellom departement, direktorat og Bane NOR.

Flertallet mener at en gjennomgang av selskapsstrukturen i jernbanesektoren med en målsetting om færre selskap er viktig for å få en enklere hverdag for de reisende, en mer effektiv drift og sikre gode lønns- og arbeidsforhold for de ansatte.

Flertallet er opptatt av at den planlagte konkurranseutsettingen av oppgaver innen drift, vedlikehold

og beredskap knyttet til jernbanens infrastruktur stanses.

Flertallet viser til departementets svarbrev der statsråden opplyser at departementet nå arbeider med å avklare hvordan gjennomgangen av selskapsstrukturen og organiseringen av jernbanesektoren bør iverksettes.

Flertallet er opptatt av at toget er en klimavinner og en viktig del av overgangen til et mer rettferdig og grønnere samfunn. Flertallet viser til at under regjeringen Solberg har oppsplitting, privatisering og konkurranseutsetting vært førende for jernbanesektoren, på tross av at det er en samlet styring av jernbanen som gir best resultater. Flertallet viser til at erfaringer fra andre land viser at oppsplitting, konkurranseutsetting og privatisering ikke fører til en mer effektiv jernbane. Internasjonale erfaringer konkluderer med at jernbanens kompleksitet medfører at en velfungerende jernbane er avhengig av svært tette bånd mellom infrastruktur og trafikk. Flertallet viser til at oppsplittingen har ført til mer byråkrati og bidrar til en mer uoversiktlig reisehverdag for passasjerene. Flertallet vil også peke på at antallet direktører i jernbanesektoren har nesten tredoblet seg siden jernbanereformen.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet, er opptatt av at de avklaringene som departementet nå er i gang med, gis nødvendig tid slik at man kan iverksette de nødvendige tiltakene på en god måte.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet viser til at samferdselsstrategien under regjeringen Solberg var historisk. Infrastruktur ble i perioden bygget ut i et tempo som aldri før, bevilgningene til jernbane ble doblet og hele sektoren er fornyet og forbedret. Disse medlemmer viser også til at jernbanereformen er en suksess. Flere strekninger ble konkurranseutsatt, og reformen resulterte i at staten over en tiårsperiode var ventet å spare om lag 12 mrd. kroner på disse anbudene. Disse medlemmer viser til at jernbanereformen bidro til både et bedre togtilbud for passasjerene og at staten fikk mer jernbane for hver krone som ble brukt på sektoren. Disse medlemmer ønsker at flere jernbanestrekninger skal åpnes for konkurranse. En mer åpen jernbanesektor med mer konkurranse er et gode for brukerne av jernbanen, som får et billigere og bedre tilbud. Samtidig sparer staten penger som igjen kan investeres i sårt tiltrengt fornying og opprustning av jernbanen.

Disse medlemmer er enige med forslagsstillerne i at folks tillit til toget er avhengig av at det kommer og går når det skal. God punktlighet og regularitet i togtrafikken er derfor viktig for at de reisende skal fortsette å ta toget. I tillegg til satsing på vedlikehold vil inn-

føringen av ERTMS gi økt driftsstabilitet, hastighet, kapasitet og sikkerhet. Disse medlemmer understreker imidlertid at en opptrapping av satsingen på vedlikehold må vurderes i neste rullering av NTP.

Disse medlemmer viser til at dagens jernbaneinfrastruktur må tåle økt bruk, slitasje og klimapåkjenninger.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at det, selv om presset på infrastrukturen øker, i Nasjonal transportplan 2022–2033 er lagt opp til at nivået på vedlikehold og fornyelse stanser veksten i vedlikeholdsetterslepet i første planperiode. I andre planperiode vil etterslepet på vedlikehold og fornyelse av jernbanen reduseres. Mot 2033 skal etterslepet reduseres med over en tredel.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Fremskrittspartiet konsekvent prioriterer jernbanen og vedlikehold i sine budsjetter. Fremskrittspartiet foreslo i sitt alternative budsjett for 2022 å sette av 1,1 mrd. kroner mer enn regjeringen til innhenting av vedlikeholdsetterslepet på jernbane. Disse medlemmer viser til at vedlikeholdsetterslepet er anslått å øke med 1,1 mrd. kroner til 24,4 mrd. kroner ved utgangen av 2022. Fremskrittspartiet foreslo derfor å sette av 1,1 mrd. kroner ekstra for å stoppe økningen i vedlikeholdsetterslepet. Dette ville blant annet ha bidratt til å øke tempoet i fornying av signalanlegg og utbedre det som i dag oppleves som flaskehalser.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at mens det før var to direktører som hadde ansvaret for billettsystem og materiell, er det nå ti direktører med ansvar for dette i Norske tog AS og Entur AS.

Dette medlem mener det er på tide å evaluere effektene av jernbanereformen og legge en ny plan for framtidens jernbane. Dette medlem mener økonomiske midler over tid er oppskriften for at jernbanen skal bli framtidens transportvinner. Vedlikehold, oppgradering og nyinvesteringer i infrastruktur samt en samlet, overordnet styring er det som er oppskriften på en god jernbane. Dette medlem mener Norge bør hente inspirasjon fra Sveits, Tyskland og selskapet Sporveien AS, som alle har klart å få til viktige løsninger på skinner. Dette medlem mener folk tar toget når det går raskt, punktlig og til en fornuftig pris. Dette medlem mener derfor at man må bygge flere nye spor og øke kapasiteten i infrastrukturen.

Dette medlem mener delingen av Bane Nor og Spordrift ikke fungerer, og at dagens organisering svekker vedlikeholdet av infrastrukturen på jernbanen. Dette medlem peker på at det vil være en forholdsvis enkel prosess å slå disse to selskapene sammen. Dette medlem mener derfor regjeringen snarest må sette i

gang arbeidet med å slå sammen Bane Nor og Spordrift med mål om at sammenslåingen skal kunne tre i kraft fra 1. januar 2023.

Dette medlem fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en evaluering av konsekvensene av jernbanereformen i løpet av 2022.»

«Stortinget ber regjeringen gjennomgå selskapsstrukturen og organiseringen av jernbanesektoren, med mål om å sikre en overordnet organisasjon som har styring på togdrift, verksted, vedlikehold, beredskap, infrastruktur, innkjøp og eiendom, og komme tilbake til Stortinget med dette i løpet av 2023.»

Dette medlem stiller seg spørrende til Jernbane-direktoratets beslutning om å forhandle videre med Flytoget og Vy om Østlandet 1 og Østlandet 2. Dette medlem mener tildeling av kjøring i og rundt Oslo bør gå til Vy, som har denne kjøringa i dag. Dette medlem mener for øvrig at Flytogets tilbringertjeneste bør utredes, og målsettingen bør være å slå sammen Vy og Flytoget for å utnytte kapasiteten maksimalt og sikre fleksibilitet spesielt på materiellbruk og personell. Dette medlem mener det er avgjørende at trafikken i og rundt Oslo ikke deles opp. Dette medlem peker på at det allerede har vært altfor mye oppsplitting av jernbanen, og at det er viktig å føre en politikk som samler og ikke bidrar til videre oppsplitting.

Dette medlem fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre at trafikken på jernbanen i og rundt Oslo ikke deles opp, og at kjøringen tildeles Vy, som har denne kjøringen i dag.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en evaluering av konsekvensene av jernbanereformen i løpet av 2022.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen gjennomgå selskapsstrukturen og organiseringen av jernbanesektoren, med mål om å sikre en overordnet organisasjon som har styring på togdrift, verksted, vedlikehold, beredskap, infrastruktur, innkjøp og eiendom, og komme tilbake til Stortinget med dette i løpet av 2023.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen sikre at trafikken på jernbanen i og rundt Oslo ikke deles opp, og at kjøringen tildeles Vy, som har denne kjøringen i dag.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmer fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Fremskrittspartiet.

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

vedtak:

Dokument 8:182 S (2021–2022) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås, Ingrid Fiskaa, Grete Wold, Andreas Sjalg Unneland og Freddy André Øvstegård om å evaluere jernbanereformen – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 19. mai 2022

Erling Sande

leder

Jone Blikra

ordfører



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
22/964-3

Dato
27. april 2022

Dokument 8:182 S (2021-22) fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås, Ingrid Fiskaa, Grete Wold, Andreas Sjalg Unneland og Freddy André Øvstegård

Jeg viser til brev av 7. april 2022 fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité der det bes om min vurdering av ovennevnte representantforslag om å evaluere jernbanereformen.

Det har over tid vært flere utfordringer i norsk jernbanesektor. 2009 og 2010 var særlig krevende år, hvor store driftsproblemer medførte omfattende innstillinger og forsinkede tog. Tidligere samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa satte derfor i gang en større utredning om jernbanens utfordringer og hvordan disse kunne håndteres. Utredningen munnet ut i rapporten *Hovudutfordringer for norsk jernbane* i 2011, hvor det ble pekt på utfordringer knyttet til manglende kapasitet i nett og materialpark, nedslitt infrastruktur, uklar oppgavefordeling, svake insentiver for Jernbaneverket og NSB til å drive kostnadseffektivt, for lite langsiktig planlegging, mye politisk detaljstyring og lite kundefokus. Rapporten ble fulgt opp gjennom flere grep i 2012 og 2013, bl.a. økte bevilgninger, ny rutemodell og strategi for videre utvikling av jernbanen. Da Solberg-regjeringen overtok i 2013, initierte de en jernbanereform som hadde til hensikt å ta tak i de strukturelle utfordringene og legge til rette for mer konkurranse, jf. Meld. St. 27 (2014–2015) *På rett spor*. Det viktig at vi er bevisste om at jernbanen også hadde utfordringer før jernbanereformen.

Sektoren har de senere årene vært gjennom store omorganiseringer ifb. jernbanereformen. Gjennomføringen av slike omfattende prosesser tar bort fokuset fra kjerneoppgavene om å levere gode tjenester til passasjerer og godstransporten. Omorganiseringer skaper usikkerhet, og kan være krevende for både arbeidsmiljø og bevaring av kompetanse. Organisasjonsendringer er i tillegg kun ett av flere virkemidler staten har til rådighet for å

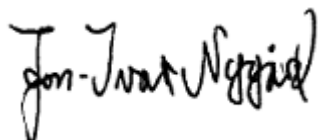
bedre tjenesteproduksjonen på et område. Effektiv ressursbruk, regulatoriske grep og avtalemessige insentiver er eksempler på virkemidler som kan være vel så viktige.

I Hurdalsplattformen fremgår det at regjeringen vil gjennomgå organiseringen og selskapsstrukturen i jernbanesektoren. Regjeringen har stanset den planlagte konkurranseutsettingen av persontogtransporten på Østlandet og av drift- og vedlikeholdsarbeidet. Ettersom et av de viktigste elementene ved jernbanereformen nå er fjernet, mener jeg at gjennomgangen vi skal gjøre av jernbanesektoren ikke nødvendigvis bør gjennomføres som en evaluering av jernbanereformen og det som har vært, men heller være fremoverskuende med det formål å finne forbedringspotensialet i sektoren i en ny situasjon uten anbud. En uavhengig evaluering slik det foreslås kan skape usikkerhet og ny uro i en sektor som nå trenger arbeidsro til effektivt å løse mange viktige oppgaver.

Samferdselsdepartementet arbeider nå med å avklare hvordan gjennomgangen bør innrettes. Flere aktører med interesser i sektoren har gitt innspill til departementet om enkelte større og mindre problemer, men før det konkluderes om eventuelle endringer er det viktig å få identifisert konkrete utfordringer med tilhørende mulige forbedringer. Vi skal gjennomføre ev. endringer som trengs, men vi skal gjøre det basert på god kunnskap om utfordringene og ryddige prosesser mot alle berørte i jernbanesektoren.

Jeg vil i lys av dette fraråde Stortinget å fatte vedtak i tråd med forslaget fra representantene.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive, flowing style.

Jon-Ivar Nygård

