



Innst. 109 S

(2010–2011)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:175 S (2009–2010)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Knut Arild Hareide, Hans Olav Syversen, Kjell Ingolf Ropstad, Rigmor Andersen Eide og Geir Jørgen Bekkevold om å utrede etablering av en transportetat, etter modell fra Sverige og Finland, med ansvar for vei, kollektiv, luftfart og sjøtransport, for å sikre helhetlig planlegging, vedlikehold og utbygging i transportsektoren

Til Stortinget

Sammendrag

I representantforslaget fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede mulighetene for, og konsekvensene av, å etablere en transportetat etter modell fra Sverige og Finland, med ansvar for vei, kollektiv, luftfart og sjøtransport med formål å sikre helhetlig planlegging, vedlikehold og utbygging innen transportsektoren.»

Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiten, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Høyre, Elin Rodum Agdestein, Øyvind Halleraker og Ingjerd Schou, fra Sosialistisk Venstreparti, Lasse Kinden Endresen, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, viser til forslaget i dokument

8:175 S (2009–2010) og statsrådets svarbrev datert 20. oktober 2010 (vedlagt).

Flertallet deler forslagsstillernes intensjoner om en mer helhetlig og effektiv transportplanlegging. Et slikt fokus har stått sentralt i bestrebelsene etter å gjøre Nasjonal transportplan så helhetlig som mulig, men også her er det rom for en planlegging som i større grad ser transportmidlene i sammenheng og utnytter de enkelte transportmidlenes fortrinn. Norge er langt framme i den helhetlige planleggingen, og i 2009 vedtok Stortinget vår tredje 4-årige nasjonale transportplan (Nasjonale transportplan 2010–2019). Samtidig har Sverige nettopp vedtatt sin første transportplan som omfatter alle transportslagene.

Flertallet mener det er viktig å følge erfaringene fra Sverige, og da spesielt etableringen av Trafikverket. Flertallet viser i den forbindelse til statsrådets brev, og at Samferdselsdepartementet vil se nærmere på organiseringen blant annet i våre naboland for å se om det er elementer her som kan være relevante å implementere i Norge. Flertallet deler også departementets vurdering om at det svenske Trafikverket har eksistert i for kort tid til at det er hensiktsmessig å dra klare erfaringer fra etableringen. Trafikverket ble etablert 1. april 2010. Det er også viktig å understreke at norske og svenske forhold ikke uten videre kan sammenliknes. Et eksempel på dette er at Jernbaneverket i Norge har en betydelig anleggsvirksomhet, mens dette er skilt ut i egne selskaper i Sverige. Ulikheter i styringsrelasjoner er et annet moment flertallet mener det er vel verdt å merke seg.

Flertallet er opptatt av å sikre en mer effektiv ressursbruk og bedre samordning i transportsektoren, og mener derfor det er riktig å vurdere nye organisatoriske tiltak. Samtidig er det viktig å holde fokus på hva som er formålet med en gjennomgang av organiseringen, og at omorganisering ikke representerer en

løsning på alle de utfordringer vi står overfor. Det er også viktig å la omorganiseringsprosesser som allerede er gjennomført få tid til å virke.

Flertallet viser til at Samferdselsdepartementet har satt i gang et arbeid med å vurdere samordning og organisering av samferdselssektoren, og at statsråden vil komme tilbake til Stortinget med en orientering om resultatene av dette arbeidet på egnet vis.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har ellers ingen merknader, og foreslår:

«Dokument 8:175 S (2009–2010) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Knut Arild Hareide, Hans Olav Syversen, Kjell Ingolf Ropstad, Rigmor Andersen Eide og Geir Jørgen Bekkevold om å utrede etablering av en transportetat, etter modell fra Sverige og Finland, med ansvar for vei, kollektiv, luftfart og sjøtransport, for å sikre helhetlig planlegging, vedlikehold og utbygging i transportsektoren – vedlegges protokollen.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Høksrud og Arne Sortevik, viser til at Fremskrittspartiet allerede i 1993 i innstillingen fra samferdselskomiteen til Norsk jernbaneplan 1994–97, Innst. S. nr. 212 (1992–1993), fremmet forslag om etablering av en transportetat. Disse medlemmer viser til at forslaget lød som følger:

«Stortinget ber Regjeringen utrede en sammenlånning av administrasjonen av veg, jernbanens kjøreveg og luftfarten i ett direktorat.»

Disse medlemmer er derfor svært tilfreds med at forslagsstillerne fra Kristelig Folkeparti nå støtter opp om intensjonene i dette forslaget, og understreker at dette er ett av mange områder der de andre politiske partiene gradvis har nærmet seg Fremskrittspartiets politikk. Disse medlemmer viser til at forslaget fra 1993 ble fremmet igjen i forbindelse med statsbudsjettet for 2011 i Stortinget, Innst. 2 S (2010–2011), og at Kristelig Folkeparti går imot forslaget i denne innstillingen som ble avgitt 19. november 2010.

Disse medlemmer vil peke på at Fremskrittspartiet mener at det må gjøres større organisatoriske endringer innenfor transportsektoren. Disse medlemmer ønsker at det skal etableres et eget transportdepartement som får alt ansvaret for den samlede transportsektoren, ett transportdirektorat med ansvar for den totale infrastrukturen, og ett transporttilsyn med ansvar for kontroll av all trans-

port på infrastrukturen (vei, bane, luft, sjø, IKT og energi). Disse medlemmer viser til følgende forslag i Fremskrittspartiets representantforslag i Dokument 8:2 S (2010–2011) om etablering av selvstendig transporttilsyn:

«Stortinget ber regjeringen etablere et statens transporttilsyn som får til oppgave å drive tilsyn med og kontroll av all transport på vei, jernbane, innenfor luftfart og sjøtransport. Transporttilsynet skal årlig legge frem en rapport for Stortinget om måloppnåelse innenfor norsk samferdsel. Stortinget legger til grunn at slik rapportering baseres på konkrete mål og minstestandard for alle transportsektorer, og at tilsynet får konkrete sanksjonsmidler.»

Disse medlemmer ønsker dessuten å la vei-, bane- og kystetatene prosjektfinansiere store utbyggingsprosjekter ved hjelp av statlige lån, og viser til at dette kan gjøres ved å omdanne etatene til selskap eller statsaksjeselskap. Disse medlemmer viser til at man allerede har gjort dette med Avinor. En slik organisering vil også sikre forutsigbar og avklart finansiering for en mer effektiv, sammenhengende og helhetlig utbygging av større prosjekter. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til følgende forslag i Fremskrittspartiets forslag til alternativt statsbudsjett for 2011 i Innst. 2 S (2010–2011):

«Stortinget ber regjeringen legge frem sak om organisering av Vegdirektoratet som et statlig vegselskap eller statsaksjeselskap, og en ordning selskapet skal kunne prosjektfinansiere store utbyggingsprosjekter ved hjelp av rimelige, statlige lån som tilbakebetales over investeringsobjektets levetid.»

«Stortinget ber regjeringen legge frem sak om organisering av Jernbaneverket som et statlig selskap eller statsaksjeselskap, og en ordning der selskapet skal kunne prosjektfinansiere store utbyggingsprosjekter ved hjelp av rimelige, statlige lån som tilbakebetales over investeringsobjektets levetid.»

«Stortinget ber regjeringen organisere Kystverket som statlig selskap eller statsaksjeselskap, og en ordning der selskapet skal kunne prosjektfinansiere store utbyggingsprosjekter ved hjelp av rimelige, statlige lån som tilbakebetales over investeringsobjektets levetid.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener samferdselspolitikken i for stor grad bærer preg av sektortenkning. Bedre koordinering og mer helhetlig planlegging kan bidra til et mer effektivt, miljøvennlig og trafikksikkert transportnett. Ved å se transportformene mer i sammenheng kan den langsiktige planleggingen styres mer ut fra overordnede samfunnshensyn, og utbygging og vedlikehold kan optimaliseres. Disse medlemmer peker på at bygging av vei og bane i dag for ofte preges av kortsiktighet. En transportetat med et større og overordnet ansvar kan bidra til at

infrastruktur i større grad blir en del av samfunnsbyggingen og samfunnsutviklingen.

Disse medlemmer tror positive synergieffekter kan oppstå ved at kompetanse i større grad samles, og at en større enhet kan få styrke i kraft av sin størrelse. I et helhetlig samfunnsperspektiv kan dette bidra til å legge nødvendige og viktige premiser for et tiltrengt infrastrukturløft.

Disse medlemmer mener norsk samferdselspolitikk har hatt sin styrke i å se helheten innenfor hver enkelt kommunikasjonsform, men at det i mindre grad er utviklet planer der transportsystemet ses helhetlig og ut fra et overordnet samfunnsperspektiv.

Disse medlemmer mener prosessen som nå er i gang i Finland og Sverige, bør følges nøye. Løsninger som der er valgt, bør vurderes, og det bør igangsettes en utredning i Norge. Disse medlemmer viser til statsrådets svar og er enig i at det:

«I forbindelse med en vurdering av en evt. sammenslåing av transportetatene er (det) viktig å sortere hvilke utfordringer det er mulig å løse ved en slik sammenslåing, og hvilke utfordringer som best kan løses gjennom å videreutvikle eksisterende samordningsmekanismer mellom transportetatene. En slik sortering må etter min vurdering være et viktig ledd i et ev. videre utredningsarbeid.»

Videre er disse medlemmer enig med statsråden i at for å kunne vurdere om organisasjonsmodeller fra andre land, som for eksempel fra Sverige, kan være aktuelle også for Norge, må en også vurdere strukturelle og kulturelle likheter og forskjeller mellom landene. Disse medlemmer mener denne tematikken må analyseres grundig i utredningen.

Disse medlemmer er positiv til at Samferdselsdepartementet vil se nærmere på organiseringen bl.a. i våre naboland for å se om det er elementer her som kan være relevante å implementere i Norge. Disse medlemmer mener en utredning i tråd med forslaget i Dokument 8:175 S (2009–2010) vil være nyttig i det videre arbeidet med å sikre mer helhetlig planlegging, vedlikehold og utbygging innen transportsektoren.

Disse medlemmer understreker behovet for å se og avveie de ulike transportformene i helhet. En samlet transportplan betinger en større grad av organisatorisk samordning. Det er mye å hente på så vel planlegging og drifting ved en samordning av de ulike sektorer innen transport.

Komiteens medlemmer fra Høyre er imidlertid skeptiske til store enheter som kan bety

ytterligere byråkratisering. For å sikre enheter og etater som opptrer effektiv og målrettet med realisering av nasjonal politikk, betinger dette at Samferdselsdepartementet gir klare bestillinger og oppdrag, samt synliggjør resultatene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede mulighetene for, og konsekvensene av, å etablere en transportetat etter modell fra Sverige og Finland, med ansvar for vei, kollektivtransport, luftfart og sjøtransport med formål å sikre helhetlig planlegging, vedlikehold og utbygging innen transportsektoren.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet:

Forslag 1

Dokument 8:175 S (2009–2010) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Knut Arild Hareide, Hans Olav Syversen, Kjell Ingolf Ropstad, Rigmor Andersen Eide og Geir Jørgen Bekkevold om å utrede etablering av en transportetat, etter modell fra Sverige og Finland, med ansvar for vei, kollektiv, luftfart og sjøtransport, for å sikre helhetlig planlegging, vedlikehold og utbygging i transportsektoren – vedlegges protokollen.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti.

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til representantforslaget og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Stortinget ber regjeringen utrede mulighetene for, og konsekvensene av, å etablere en transportetat etter modell fra Sverige og Finland, med ansvar for vei, kollektivtransport, luftfart og sjøtransport med formål å sikre helhetlig planlegging, vedlikehold og utbygging innen transportsektoren.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 1. desember 2010

Knut Arild Hareide

leder

Anne Marit Bjørnflaten

ordfører

Vedlegg

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 20. oktober 2010

Representantforslag Dok. 8:175 S (2009-2010) fra stortingsrepresentantene Knut Arild Hareide, Hans Olav Syversen, Kjell Ingolf Ropstad, Rig-mor Andersen Eide og Geir Jørgen Bekkevold

Jeg viser til brev fra Transport- og kommunikasjonskomiteén av 4. oktober 2010 om ovennevnte.

Det er viktig å se de ulike transportformene i sammenheng. God koordinering av luftfarts-, sjø-, veg- og jernbanepolitikken bidrar til å sikre effektiv ressursbruk innen transportsektoren og legger grunnlaget for å løse samfunnets transportoppgaver for personer og gods på en god måte. En sammenslåing av transportetatene kan være ett mulig virkemiddel for bedre samordnet langsiktig planlegging og utbygging av transportinfrastrukturen. Selv om en sammenslåing vil kunne ha positive samordningseffekter på flere områder, er det også knyttet betydelig risiko og kostnader til så vidt store endringer i organisering og oppgaver. Dette gjelder både for overordnet myndighet og for den sammenslåtte virksomheten og de ansatte.

Det foregår allerede i dag et betydelig samarbeid mellom transportetatene. Ett viktig eksempel på et slikt samarbeid er utarbeidelsen av grunnlagsmaterialet til Nasjonal transportplan, men det samarbeides også på andre arenaer der departementet eller etatene finner det naturlig. Et alternativ til sammenslåing kan derfor være å styrke og videreutvikle eksisterende tverrgående koordineringsfunksjoner mellom etatene og/eller etablere nye.

I forbindelse med en vurdering av en evt. sammenslåing av transportetatene er det viktig å sortere hvilke utfordringer det er mulig å løse ved en slik sammenslåing, og hvilke utfordringer som best kan løses gjennom å videreutvikle eksisterende samordningsmekanismer mellom transportetatene. En slik sortering må etter min vurdering være et viktig ledd i et ev. videre utredningsarbeid. Eksempelvis vil spørsmålet om alternative finansieringsformer av transportinfrastruktur og drift og vedlikehold av denne, som har vært oppe i debatten i tilknytning til et ev. behov for sammenslåing av transportetatene, ikke ha direkte relevans for om etatene bør slås sammen eller ikke.

For å kunne vurdere om organisasjonsmodeller fra andre land, som f.eks. fra Sverige, kan være aktuelle for Norge, må en også vurdere strukturelle og kulturelle likheter og forskjeller mellom landene.

Som eksempel kan det trekkes frem at Banverket i Sverige, slik det fremsto før etableringen av Trafikverket, ikke uten videre kan likestilles med Jernbaneverket i Norge. Jernbaneverket har f.eks. en betydelig anleggsvirksomhet, som i Sverige allerede var skilt ut i et eget selskap. Et annet forhold er at det er ulikheter i styringsrelasjoner og tilknytning mellom departement og etat/verk i Sverige og Norge bl.a. ved at svenske virksomheter i hovedsak har noe mer omfattende fullmakter enn tilsvarende i Norge. Samferdselsdepartementet vil se nærmere på organiseringen bl.a. i våre naboland for å se om det er elementer her som kan være relevante å implementere i Norge. Det svenske Trafikverket ble etablert i april 2010 og har foreløpig eksistert for i kort tid til at det er hensiktsmessig å trekke ut klare erfaringer herfra.

Jeg er generelt åpen for å vurdere nye organisatoriske tiltak som kan medvirke til mer effektiv ressursbruk og bedre samordning i transportsektoren. Samtidig er det viktig å ha klart for seg hvilke problemer og utfordringer en ønsker å løse før en ev. setter i gang en omfattende omorganiseringsprosess. Før jeg tar stilling til om det kan være aktuelt å utrede mulighetene for og konsekvensene av å etablere en transportetat etter modell fra Sverige og Finland, mener jeg det er viktig å kartlegge forutsetningene for at en slik modell kan være aktuell i Norge. Bl.a. vil det være naturlig å vurdere om det er behov for å gjøre andre organisatoriske grep i forkant av ev. sammenslåing.

En felles etat for veg og jernbane vil bli en svært stor virksomhet, og kan – i hvert fall i en overgangsfase - bli tung å styre. En omorganiseringsprosess er i seg selv ressurs- og tidkrevende og bidrar underveis til slitasje og usikkerhet hos de ansatte. I tillegg har både Statens vegvesen og Jernbaneverket nylig vært igjennom interne omorganiseringsprosesser som må få tid til å sette seg. Det må derfor vurderes om det kan være mindre krevende grep som alternativt kan gjøres på kortere sikt for å bedre samordningen av den langsiktige planleggingen og utbyggingen på tvers av transportetatenes ansvarsområder.

Samferdselsdepartementet har satt i gang et arbeid med å vurdere samordning og organisering av samferdselssektoren. Jeg vil komme tilbake til Stortinget med en orientering om resultatene av dette arbeidet på egnet vis.