

Vedlegg

Referat fra åpen høring i kontroll- og konstitusjonskomiteen om

**Dokument 3:2 (2020–2021) Riksrevisjonens kontroll med forvaltningen av statens
interesser i selskaper – 2019.**

**Rapportvedlegg til Dokument 3:2 (2020–2021) Riksrevisjonens undersøkelse av Bane
NORs drift, vedlikehold og investeringer.**

Høring mandag 22. februar 2021 kl. 09.00:

Høring med Norsk Jernbaneforbund v/Jane B. Sætre	*1
Høring med konsernsjef i Bane NOR Gorm Frimannslund	*6
Høring med tidligere samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen.....	*12
Høring med samferdselsminister Knut Arild Hareide	*18

**Åpen høring i kontroll- og konstitusjonskomiteen
mandag den 22. februar 2021 kl. 9**

Møteleder: Dag Terje Andersen (A) (komiteens leder)

Sak:

Dokument 3:2 (2020–2021) Riksrevisjonens kontroll med forvaltningen av statens interesser i selskaper – 2019.

Rapportvedlegg til Dokument 3:2 (2020–2021) Riksrevisjonens undersøkelse av Bane NORs drift, vedlikehold og investeringer.

Møtelederen: Velkommen til dagens høring!

På vegne av kontroll- og konstitusjonskomiteen skal jeg ønske velkommen til høringen. Den er et ledd i komiteens behandling av den såkalte selskapskontrollen, jf. Dokument 3:2 for 2020–2021 Riksrevisjonens kontroll med forvaltningen av statens interesser i selskaper – 2019.

Riksrevisjonen har gjennomført en delundersøkelse av Bane NORs drift, vedlikehold og investeringer, som følger som et rapportvedlegg til Dokument 3:2. Komiteen bestemte seg den 19. januar for å avholde åpen kontrollhøring som ledd i behandlingen av denne delundersøkelsen.

Vi har besluttet at høringen skal omhandle – men ikke begrense seg til – følgende problemstillinger:

1. I hvilken grad når Bane NOR målet for bevilgningen til drift og vedlikehold om å bidra til en driftsstabil jernbane?
2. Har Bane NOR etablert et tilfredsstillende system for å måle produktiviteten i drifts- og vedlikeholdsarbeidet?
3. Hva er status for Bane NORs arbeid for å nå målet om å gjennomføre investeringsprosjekter innenfor kostnadsrammene?
4. Har Samferdselsdepartementet tilstrekkelig styringsinformasjon til å følge opp effektiviteten i Bane NORs drift, vedlikehold og investeringer?
5. Hvordan fungerer styringslinjene til henholdsvis Samferdselsdepartementet og Jernbanedirektoratet?

Følgende av de inviterte møter til høringen i dag:

- samferdselsminister Knut Arild Hareide
- tidligere samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen
- konsernsjef Bane NOR Gorm Frimannslund
- Norsk Jernbaneforbund v/forbundsleder Jane B. Sætre

Komiteen har også invitert tidligere jernbanedirektør Elisabeth Enger, men hun takket nei til å delta i høringen.

På grunn av koronasituasjonen gjennomføres de første tre bolkene i høringen som videokonferanse på Zoom.

I den siste bolken, med samferdselsministeren, blir det fysisk oppmøte.

Det er komiteens håp at denne høringen skal gi nyttig tilleggsinformasjon i saken – som bakgrunn for de konklusjoner komiteen skal treffe i sin innstilling til Stortinget.

De prosedyrene som er fastsatt i Reglement for åpne kontrollhøringer, vil bli fulgt.

Jeg minner for ordens skyld om at dette er en åpen høring, og at komiteen bare kan motta taushetsbelagte opplysninger i lukket møte. Dersom et spørsmål ikke kan besvares uten å røpe opplysninger undergitt taushetsplikt, bør den inviterte gjøre komiteen oppmerksom på det og anmode om å få avgi forklaring for lukkede dører.

Det vil bli tatt stenografisk referat fra høringen. Referatet vil følge som vedlegg til komiteens innstilling.

Høring med Norsk Jernbaneforbund v/Jane B. Sætre

Møtelederen: Da er vi klare til å starte opp, og jeg ønsker velkommen til Norsk Jernbaneforbund v/Jane B. Sætre. Du har med deg som bisitter nestleder Torfinn Håverstad. Velkommen til deg også.

Du får først 5 minutter til en innledning. Etter innledningen starter komiteen utspørring i en åpen spørsmålsrunde på 25 minutter. Og helt til slutt får du ordet til en kort oppsummering.

Av hensyn til lydanlegget og de som skal referere dette, er det viktig at alle husker å bruke mikrofonen og slå den på når man snakker, og av når man er ferdig. Det er viktig for referentene.

Så sier jeg fra når det er 30 sekunder igjen av talletida.

Da sier vi vær så god til deg, Sætre.

Jane B. Sætre: Tusen takk for at Norsk Jernbaneforbund ble invitert til denne høringen. For dem som ikke vet det, har vi 7 000 medlemmer som er ansatt i jernbanerelatert virksomhet i hele Norge, og de er spredt på alle virksomheter – alt fra operatørene til dem som driver med infrastruktur.

Jeg vil si at hovedproblemet for norsk jernbane er et enormt etterslep på vedlikehold ute i sporet. Det er stipulert til alt fra 21 mrd. kr til 24 mrd. kr. Tilstandsrapporter avdekker ekstremt mange feil ute i sporet. Dette får vel ikke veldig mye fokus – i hvert fall er det det Jernbaneforbundet opplever. Vi gjør som best vi kan gjennom å samarbeide både i Godsalliansen og i Jernbanealliansen for å få aktører til å fremme at dette

er et hovedproblem som må tas tak i, og som må få mer fokus.

Så er det sånn at jernbanereformen fokuserer på – jeg velger å si – tre hovedpunkter:

- et bedre togtilbud
- mer penger ut i sporet
- det å legge til rette for konkurranse

Det som ble etablert av selskaper og rammer og strukturer for rapportering, viser seg vel ikke å fungere optimalt. Det er i hvert fall de tilbakemeldingene vi får, uavhengig av hvem vi snakker med av disse aktørene. Jeg mener at det også er veldig viktig å dra inn operatørene i denne diskusjonen. Det er jo de som har ansvar for å frakte folk og gods, og som har samarbeidet med næringslivet for å fokusere på hva som må prioriteres først og sist for at vi skal få et bedre togtilbud, og at flere skal kunne bruke jernbanen.

Det vi opplever, er vel at direktoratets rolle har blitt noe uklart. De sitter på pengesekken og har avtalene. Det er der beslutningene tas i stor grad om hva som skal prioriteres, selvfølgelig i dialog med partene, men dette henger ikke alltid sammen med hva det er som ville gitt best resultater ut til dem som bruker toget. Og da snakker jeg både om dem som bruker persontog, og om næringslivet som bruker godstogene.

Vi har også et inntrykk av at dialogen mellom aktørene – og da snakker jeg spesielt om Bane NOR og Jernbanedirektoratet – kunne vært bedre. Når man skal prioritere bort noe – det er jo det som har blitt diskusjonen det siste året – er det veldig viktig at det ikke bare tas beslutninger basert på at man her kan få spart penger fort, kvikkfiks, hvis det viser seg å resultere i at store deler av funksjonaliteten i jernbanen generelt sett blir berørt av det. For å kunne ta de riktige beslutningene må dialogen ut til dem som opererer jernbanen, de som har jernbanekunnskapen, de som skal få rutetabellen til å være den kontrakten som den er med kundene, til å fungere.

Vi opplever vel at jernbanereformen ikke har bidratt til bedre dialog i forhold til hva som skal diskuteres for å ta de riktige beslutningene – snarere det motsatte. Oppsplittingen har ført til at hvert selskap bygger seg opp – det er viktig for meg å presisere at det er bare dyktige folk i alle jernbaneselskaper –

Møtelederen: Da er det et halvt minutt igjen!

Jane B. Sætre: – og de leverer innenfor de målsettingene som de opplever at de skal gjøre. Men når dette ikke henger sammen, fungerer ikke urverket, som vi velger å kalle jernbanen, hvor alle selskaper er avhengig av hverandre, og hvor ingen selskaper evner å levere hver for seg en god jernbane.

Møtelederen: Takk skal du ha – det var akkurat på tida.

Da går vi i gang med en åpen spørsmålsrunde, begrenset til 25 minutter. Da er det sånn at saksordføreren først får anledning til å stille to spørsmål. Deretter blir det ett spørsmål til hvert parti. Og så får vi se om vi rekker noe mer enn det. Det er en fordel med korte både spørsmål og svar.

Vi starter da med sakens ordfører, som er Magne Rommetveit, som altså kan stille to spørsmål, vær så god.

Magne Rommetveit (A): Mange takk for innleiinga. Jernbanereforma har ført til betydelege endringar for dei tilsette i heile sektoren. Det er bl.a. oppretta eit nytt direktorat, og nye selskap og eksisterande selskap er delte opp. Korleis har endringane påverka dei tilsette i jernbanesektoren?

Jane B. Sæthre: Det har vært litt forskjellig. Vi har jobbet fra første dag etter beslutning med å sikre de ansattes lønns- og arbeidsvilkår, og det gjør man best gjennom å få gjennomført virksomhetsoverdragelser. For en del av personalet har dette gått på skinner. Konduktørpersonalet og lokomotivførere ble håndtert på en veldig real og ordentlig måte. Når det gjelder underleverandører, snakker jeg om renholdere, de som jobber med vedlikehold av tog, og vi snakker nå også etter hvert om dem som jobber med vedlikehold av infrastrukturen, altså om dem som skal inn i selskapet Spor-drift, og som er i selskapet Spordrift. Det som ble sagt fra politikerne da jernbanereformen ble vedtatt, var at dette skulle ikke være en konkurranse om lønns- og arbeidsvilkår. Det kan man vel ikke si er etterlevd. Men vi har sterke organisasjoner, vi har veldig høy organisasjonsgrad, sammen med Lokomotivmannsforbundet opp mot 80–90 pst., så vi har holdt igjen – vi har kjørt rettssaker, og vi har drevet en kamp som i det store og hele har ført til at lønns- og arbeidsvilkår i jernbanen er opprettholdt. Nå har vi også vunnet en rettssak som gjelder renholderne, så det kan godt hende at de også får beholde sine lønns- og arbeidsvilkår etter reglene for virksomhetsoverdragelse.

Magne Rommetveit (A): Du var inne på det litt innleiingsvis, men korleis opplever de tilsette i Bane NOR å måtte tilpassa dykk til eigarstyring frå Samferdselsdepartementet, samtidig som de får midlane frå Jernbanedirektoratet? Er dette fungerande, og er det hensiktsmessig? Du var litt inne på det innleiingsvis, men kan du seia litt meir om det?

Jane B. Sæthre: Hvem det er som styrer, og hvem det er som beslutter, opplever ikke de ansatte så veldig

på kroppen. Men det vi opplever, er at de selskapene vi er ansatt i, har mye mindre kontroll, og de tar færre beslutninger enn det som tidligere var tilfellet. Så man er lenger nede i rekka. Det besluttes på et veldig overordnet nivå, og vi får jo en opplevelse av at når de som beslutter, ikke har de ansatte ansatt, er det også av mindre betydning hvordan de ansatte blir behandlet, for å si det sånn.

Møtelederen: Takk skal du ha, da går vi videre til Høyre, og der er det Svein Harberg som stiller spørsmål. Vær så god.

Svein Harberg (H): Takk komitéleder, og takk for innledningen. Jeg skjønner at når det er store endringer, som det har vært i denne sektoren, er det krevende. Det jeg hadde tenkt å spørre litt om, var det som saksordføreren var inne på, altså linjene for hvor en skal melde ting, og om en kan få tilbakemelding, altså dialog om de utfordringene dere står oppe i. Spørsmålet er: Føler dere at dere blir hørt når dere melder noe, og føler dere at dere kan ha en dialog om hvordan ting bør løses bedre?

Møtelederen: Nå hører vi deg ikke, Sæthre, vi ser du prater, men hører ikke noe.

Jane B. Sæthre: Vi har god dialog i de selskapene hvor vi jobber. Men som jeg var inne på tidligere, er det lagt en del rammevilkår som fører til at det er andre som beslutter hva som skal gjelde. Vi har en opplevelse av at hele denne reformen er preget av at det er lagt rammer, og det er et enormt tidspress spesielt på å få gjennomført konkurranseutsettingen før det er nytt stortingsvalg. Da klarer ikke vi å la være å tenke på den berømte tannkremtuben – at her skal så mye som mulig gjennomføres, og det skal ikke være mulig å reverse-re noe som helst i etterkant. Så opplever vi at i den settingen blir ikke de ansatte hørt, men vi opplever også at selskapets ledelse ikke blir hørt. Og så er vel ikke de i en posisjon til å kunne si fra om det, de skal jo beholde jobbene sine, så vi sier ikke noe negativt om dem som leder disse selskapene. Direktører og ledelse gjør så godt de kan, men de har fått rammer som fører til at vi ikke har den påvirkningsmuligheten som vi tidligere hadde, og som vi mener fører til en bedre jernbanedrift.

Møtelederen: Takk, da går vi videre til Fremskrittspartiet og Solveig Horne. Vær så god.

Solveig Horne (FrP): Ja takk, leder, og takk for innledningen. Du var inne på det selv, at en av hovedutfordringene er etterslepet på vedlikehold på jernbane. Så vet vi at i de siste årene har det vært en formidabel økning i budsjettene på akkurat vedlikehold. Men det en får inntrykk av, er at det blir veldig mye slik at folk skyl-

der på hverandre når det gjelder hvorfor ting går litt tregt. Kunne du sagt noe om det ikke er klare nok ansvarsforhold mellom disse linjene – dine synspunkter på det?

Jane B. Sæthre: Jeg har fått et bilde hvor jeg ikke får «unmute» – hører dere meg nå?

Møtelederen: Ja.

Jane B. Sæthre: Jeg lurer på om jeg skal overlate til min kollega, Torfinn Håverstad, å si noe om de ansvarslinjene knyttet til hvordan disse vedlikeholdsmidlene blir påvirket. Vær så god, Torfinn.

Torfinn Håverstad: Hei, takk for invitasjonen. Jeg heter Torfinn Håverstad og er nestleder i Norsk Jernbaneforbund. Når det gjelder bevilgninger til drift og vedlikehold, påpeker vi hvert år at det er stort behov. Jeg har bare lyst til å si at vi har en jernbane på 4 200 km i Norge. Over 90 pst. er bygd for mer enn 60 år siden. Det betyr at det er et enormt etterslep, og det er et enormt behov for vedlikehold. Vi vet jo at det er kommet mye penger de siste årene, men i mange, mange år tidligere var det veldig lite penger som kom til drift og vedlikehold. Selv om det er kommet mye penger de siste årene, er det likevel gitt uttrykk for at det er et ekstrasbehov på ca. 1 mrd. kr hvert år. Og som Jane nevnte i stad, er det beregnet å være et etterslep på ca. 23 mrd. kr. Det betyr at det er ikke enkelt, når en ikke nå får nok penger, å kunne få dette i orden. Det gis jo innspill i forhold til årlige budsjetter, det kommer mye penger, men det fordeles mye penger også til nye prosjekter og de prosjektene som pågår.

Møtelederen: Takk skal du ha. Da går vi videre til Nils T. Bjørke, vær så god.

Nils T. Bjørke (Sp): Takk for det, og takk for gode innleiingar. Spordrift AS har jo vorte oppretta. Det har bidratt til ei ganske sterk kostnadsauking frå 2018 til 2019. Kva er dykkar vurdering av korleis det har fungert?

Jane B. Sæthre: Jeg tror Torfinn skal svare på det spørsmålet også.

Torfinn Håverstad: Ja, opprettelsen av Spordrift har jo pågått. Den satte egentlig litt fart i 2018, og det ble lagt en plan for prosess og når det skulle settes i gang, når det skulle opprettes et selskap, og når det skulle overføres til departementet. Det var det en plan for.

Vi må kunne si at vi synes den prosessen har gått veldig fort, altfor fort. Vi har også påpekt at vi har eksempler fra noen land rundt oss, Storbritannia og

Sverige, som viser at det ikke er bare-bare å opprette konkurranseutsetting av drift og vedlikehold. Der er det mange utfordringer.

Vi har f.eks. fått en rapport fra riksrevisjonen i Sverige, der de har pekt på utfordringer med konkurranseutsetting og økonomi – at mange prosjekter ble dyrere enn antatt. Vi skulle ønske at det hadde vært en bedre utredning før vi opprettet Spordrift og gikk i gang med konkurranseutsetting. Vi har tross alt en gammel jernbane, og vi er utrygge på prosessen og på om vi får en bedre punktlighet og kvalitet sånn saken ligger nå.

Møtelederen: Vi går videre til Freddy André Øvstegård, fra SV.

Freddy André Øvstegård (SV): Takk for det, og takk for gode innledninger fra dere. Jeg har et spørsmål om hvordan dere vil beskrive effekten som disse nye selskapene, oppsplittingen og konkurranseutsettingen har på fagmiljøene i disse bedriftene – både når det gjelder tap av fagfolk, at folk går ut, om det går ut over helse, trivsel og sykefravær, og om disse tingene igjen kan gå ut over produktiviteten, sånn dere ser det.

Jane B. Sæthre: Fagmiljøet i jernbanen i Norge er veldig begrenset. Når det blir etablert flere selskaper, er det jo sånn at alle knives om de flinke folka. Det fører også til at det blir færre fagfolk i de enkelte selskapene, og litt avhengig av hvor det er ledig arbeidskraft, rekrutteres det inn til jernbanen. Det var mye ledig arbeidskraft i oljeindustrien, når vi går tilbake til 2017, og det ble rekruttert inn mange flinke fagfolk «fra olja», som vi sier. Det har også ført til at en del av det som tidligere ble konstruert og jobbet fram av driftsfaglige jernbanefolk med spesifikk jernbanekunnskap på ingeniørsiden, kanskje ble erstattet av dem som var spesialister på olje, og at de dro med seg sine erfaringer inn i jernbanen.

Det har nok også ført til både forsinkelser og at ting er blitt dyrere, og ulike oppfatninger i fagmiljøene om hva som er den beste veien for å gjøre dette så effektivt og raskt og ikke minst kostnadseffektivt som mulig.

Når det gjelder hvordan dette påvirker sykefraværet, har jeg ikke belegg for å kunne si at det er blitt mer sykdom i jernbanen. Folk jobber stort sett på som maur. Jernbanefolk er veldig lojale. De stiller opp, og de utfører sitt arbeid ut fra de beslutninger som tas, og følger linjene. Men man kan kanskje ane at det er for lite penger ute i sporet, at det brukes mye mer penger på nye anlegg og investering i ny jernbane, og, som jeg nevnte i innledningen tidligere, at det får mest fokus – at det på et vis er det som er mest artig å jobbe med strategisk, og at det hele veien gjør at det blir et etterslep på

drift og vedlikehold og det at togene skal være punkt-lige.

Møtelederen: Takk skal du ha. Jeg tror ikke vi har med oss noen fra Venstre nå, så da er det spørsmål om Ulf Leirstein ønsker å stille spørsmål. Vær så god.

Ulf Isak Leirstein (uavh): Takk skal du ha, og takk til Jernbaneforbundet for god orientering og en god innledning. Når vi har fått denne rapporten fra Riksrevisjonen, er det jo mye negativt og noe positivt. Det jeg er opptatt av, er: Ut fra Jernbaneforbundets synspunkt – hva vil være de viktigste organisatoriske endringene man kan gjøre for faktisk å prøve å gjøre noe med det som er de negative funnene i Riksrevisjonens rapport?

Jane B. Sæthre: Med fare for at man ikke har den fulle og hele oversikt, opplever vi at direktoratets rolle er uklar, det er blitt en type bremsekloss, og at dialogen med både Bane NOR og operatørene – altså Vy, SJ, Go-Ahead, og dem som driver med godstransport – er betydelig svekket. Hva som skal gjøres organisatorisk, har jeg ikke oppskriften på, men det fungerer ikke bra med den trekantmodellen som ligger der nå. Vår påstand er at den har svekket produktiviteten til jernbanen, at det er blitt mer komplekst, og at man bruker for mye ressurser og også midler som skal gå til jernbanen, til selve driften, altså dialogen mellom partene, beslutningsveier. Men dette går jeg ut fra at direktørene i Bane NOR kan si mer om enn vi kan.

Møtelederen: Takk skal du ha. Da tror jeg alle har fått stilt sine første spørsmål, så da fortsetter vi på en ny runde, som må være kort og konsis i spørsmål og svar. Vi starter med sakens ordfører, Magne Rommetveit. Deretter er det Svein Harberg og Nils T. Bjørke som har tegnet seg foreløpig. Rommetveit, vær så god.

Magne Rommetveit (A): I stortingsmeldinga om jernbanereforma presenterte regjeringa ei rekkje eigenskapar dei vil at norsk jernbane i framtida skulle kjenneteiknast ved. Det var at jernbanen skulle vera ei sentral løysing på transportutfordringane, eit offentleg ansvar som skal vareta behova til samfunnet, brukarane og kundane og sjå hen til meir enn reine bedriftsøkonomiske vurderingar.

Det som vert spørsmålet, er: Korleis opplever de frå eit tillitsvaldnivå at jernbanereforma har vore med på å nå desse måla som vart sette?

Jane B. Sæthre: Vi opplever ikke at jernbanereformen har bidratt til å nå de målene. Vi opplever at pengene ute i sporet, som ble lovet, og som er det aller viktigste her ... Altså, vi må få punktlig tog. Kontrakten vår er rutetabellen, og det er Bane NOR som har ansvaret

for å levere punktlig tog. Det er den daglige driften de som bruker jernbanen, er opptatt av. Vi opplever at det fokuset er blitt dårligere.

Møtelederen: Svein Harberg, vær så god.

Svein Harberg (H): Takk, komitéleder. Jeg tegnet meg fort etter forrige spørsmål, for jeg lurte på om vi snakket litt forbi hverandre, men så kom du inn på det på slutten. Jeg var opptatt av dialogen fra Bane NOR til de to andre når det var noe dere ville ta opp. Jeg har skjønnet at det er god dialog internt. Så svarte du på det, helt på slutten, på for meg en skremmende måte, for du sa at dere har god dialog med sjefene deres, og dere sitter vel også selv representert høyt i systemet, men at de jo er opptatt av jobbene sine.

Betyr det at det er en fryktkultur her, og at hvis en tar opp noe, mister en jobben, så har vi jo et alvorlig problem. At den tanken i det hele tatt dukker opp, skremmer meg veldig. Jeg lurte på om du kan si litt om det, og i tilfelle hvilken del av trekanten som er skremmende.

Jane B. Sæthre: Jeg vil ikke kalle det fryktkultur, det synes jeg ikke er noe fint ord å bruke. Men noe av det vi som sitter i organisasjonene, har vært forundret over, er at ledelsene i de forskjellige selskapene sitter med ledergrupper rundt seg som har masse kunnskap. Og i de forumene vi snakker med dem, lurte vi alltid på: Er det ikke en del av jobben å drive med kunnskapsoverføring og komme med gode råd og korrigerende innspill – eller handler det bare om å følge de beslutningene som tas i direktoratet og i departementet? Er det ikke også deres jobb å gi råd og komme med gode innspill, slik at vi alle spiller hverandre gode? Det er liksom mantraet i en organisasjon. Det får vi ikke så veldig gode svar på.

Men om det skal beskrives som en fryktkultur, eller om dette er en måte å lede jernbanen på som er annerledes enn det den var før, har ikke jeg noe behov for å utdype. Jeg vet ikke om Torfinn har noe å tilføye.

Torfinn Håverstad: Nei, jeg vet ikke helt hva jeg skal svare på det spørsmålet. Men hvis en tenker på trekantmodellen – hvis det var det som var spørsmålet – har jeg bare lyst til å si at jeg tror nok iallfall utfordringen for oss som tillitsvalgte er at i trekantmodellen foregår mye av avtalestyringen direkte mellom administrasjonen og Jernbanedirektoratet.

Jeg kan også nevne at det tross alt er ganske mange avtaler som skal gjennomgås og inngås. Per i dag tror jeg vi har ca. 100 avtaler mellom Bane NOR og Jernbanedirektoratet, og det er de som legger føringene for

arbeidet vårt. Så vår påvirkning akkurat når det gjelder avtalene, er redusert – hvis det var spørsmålet.

Møtelederen: Da går vi videre til Nils T. Bjørke, som så langt er den siste jeg har inntegnet. Dette møtet foregår jo ved at noen av komiteens medlemmer sitter her i rommet, og noen sitter på Zoom. – Da tegnet jeg Solveig Horne i tillegg, så da må vi være raske både i spørsmål og svar.

Bjørke, vær så god.

Nils T. Bjørke (Sp): Eg vil fylgja opp litt det som vart teke opp om den trekanten. Det verkar på meg – og det står jo òg i rapporten – som at ein god del av utfordringane for Bane NOR ligg utanfor herredømmet deira. Er det slik at det har vorte viktigare å oppretthalda kvar enkelt avtale enn å sjå heilskapen for jernbanen, med den oppsplittinga som har vore?

Jane B. Sæthre: Der er svaret ja. Det er klart at når det blir så mange selskaper og så mange grensesnitt, og det inngås avtaler om kjøp og salg mellom alle selskapene, er det ekstremt krevende, og det er ikke alltid enkelt å få kart og terreng til å stemme. Så det operative med hele jernbanedriften har vært skadelidende. Jeg tenker jeg kan beskrive det sånn.

Møtelederen: Kort spørsmål fra Solveig Horne til slutt.

Solveig Horne (FrP): Du var inne på det med direktoratet, at de rollene var uklare. Men kunne du ha utdypet litt mer hva du mener med at Jernbanedirektoratet er blitt en bremsekloss? Du var litt inne på at nye prosjekter prioriteres foran drift og vedlikehold av dagens linjer, så kunne du bare utdype det litt mer?

Jane B. Sæthre: Det er et inntrykk vi har når vi ser hvordan pengene fordeles, og hvor lite det fokuseres på det å drive med daglig drift i jernbanesystemet, til tross for at man vet om dette etterslepet som er på mellom 21 mrd. kr og 24 mrd. kr. Det står jo svart på hvitt, og man ser det i planer: Her er det et enormt etterslep, og det bare videreføres og blir ikke fokusert på. Gorm Frimannslund har også i flere sammenhenger uttalt at det er helt nødvendig at vi får mer penger til daglig drift og vedlikehold.

Så opplever jeg at det sier seg selv at direktoratet er mer opptatt av det som er spennende og høytravende, for å bruke det begrepet – utredning av dobbeltdekkerkjøring og sånne saker som er litt på siden for oss som jobber i jernbanen. Vi skjønner at det svinger når man beskriver i avisen at nå skal vi få dobbeltdekkere, og det blir plass til flere passasjerer – og så visste vi vel i utgangspunktet at vi i Norge har en del begrensninger,

bl.a. i infrastruktur og tunneler. Så dette er bare tøys å drive med.

Møtelederen: Da er tida ute, men til gjengjeld er det sånn at den siste posten på denne bolken er at du har inntil 5 minutter til å komme med tilleggskommentarer. Så sånn sett kan du bare fortsette å ta opp det du ønsker, og eventuelt kommentere hva du synes vi burde ha spurt om. – Vær så god, inntil 5 minutter.

Jane B. Sæthre: Takk for det.

Vi beskriver det å drive jernbane mest ved å sammenligne det med et urverk. Alt som foregår, er helt i symbiose – det er ingen selskaper innenfor jernbanesektoren som kan lykkes hver for seg. Leveranser inn som bidrar til det å få togene til å rulle og gå, til å kunne ha punktlig og gode tog og til å kunne levere etter ruteplan – det er det som er jobben vår. Den oppsplittingen hvor dette konkurranseelementet har fått veldig fokus, har slått feil ut. Det har vært viktigere å få inn nye aktører for å kunne drive jernbanen, det har vært viktigere å få inn flere som skal drive med vedlikehold, enn å fokusere på at vi skal ha en punktlig jernbane med best mulig leveranser, og at produktiviteten skal være så god som mulig. Årsaken til det, vil jeg tro, er at nå blir det for mange selskaper som har sine bokser og sitt ansvarsområde, og de leverer på det. Til sammen fører ikke dette til at jernbanen leverer bedre, men kanskje heller dårligere – og dyrere.

Så pleier noen å si til oss at dere må vel være lykkelige for at det ble flere ansatte i jernbanen da det ble flere selskaper. Det burde vi kanskje ha vært, men det er vi ikke, for vi ser at dette bidrar til at vi driver jernbanen på en mye mer tungvint måte, og at leveransene ikke er blitt bedre – snarere dårligere på enkelte punkter.

Det har også gått ut over de ansatte – som personalorganisasjon må man også nevne det. Det er en kamp om lønns- og arbeidsvilkår, spesielt når vi kommer til det som handler om underleveranser, vedlikehold av tog, renhold og andre oppgaver som skal leveres inn i systemet.

Møtelederen: Da skal dere ha takk, begge to, for at dere stilte på høring og bidrar til å opplyse saken for oss. Det blir pause fram til kl. 09.50.

Høringen ble avbrutt kl. 09.38.

Høringen ble gjenopptatt kl. 09.50.

Høring med konsernsjef i Bane NOR Gorm Frimannslund

Møtelederen: Da er vi klare til å starte opp igjen.

Jeg ønsker velkommen til konsernsjef i Bane NOR, Gorm Frimannslund. Du får først 5 minutter til innledning. Etter den innledningen blir det utspørring – en åpen spørsmålsrunde på 25 minutter. Så får du ordet helt til slutt med en oppsummering på inntil 5 minutter.

Når det er et halvt minutt igjen av din taletid, gjør jeg oppmerksom på det. Vær så god, Frimannslund.

Gorm Frimannslund: Takk for invitasjonen.

Bane NOR er et statsforetak som startet opp i 2017. Som et statsforetak er vi et selvstendig rettssubjekt som drives etter forretningsmessige prinsipper, med eget styre og vedtekter. Vår eierstyring er direkte med Samferdselsdepartementet, og i tillegg har vi en kompleks avtalestyring med Jernbanedirektoratet.

Vi synes at Riksrevisjonen har gjort et grundig arbeid med delrapporten om Bane NOR. Utfordringene som Riksrevisjonen peker på, er derimot verken overraskende eller nye for Bane NOR. De er snarere midt i kjernen av forhold Bane NOR har jobbet aktivt med og forbedret siden oppstarten i 2017.

Bane NOR er en del av en sektor som åpnes og markedstilpasses. Det opplever vi som positivt. Samtidig er det endringer både i styring av sektoren og endringer i selskapene i sektoren. Bane NOR er i gang med moderniseringen for å justere kurs fra forvaltning til forretning. Det er et arbeid vi er godt i gang med, men vi er ikke i mål ennå.

Jeg tenkte bare kort å komme innom spørsmålene:

I hvilken grad når Bane NOR målet for bevilgningen til drift og vedlikehold om å bidra til en driftsstabil jernbane? En av hovedutfordringene for norsk jernbane og de reisende er at det er et økende vedlikeholdsetterslep. Vedlikeholdsetterslepet er kostnadene ved å bytte ut alle de deler og komponenter som har passert den økonomisk-tekniske levetiden. Det vil, som det allerede er antydnet, ved utgangen av 2021 være på anslagsvis 23 mrd. kr. Driftsproblemene blir flere, og punktligheten og regulariteten blir negativt påvirket. Forventningene til punktlighet og regularitet er dessverre i utakt med bevilgningene, gitt det betydelige økende vedlikeholdsetterslepet.

Så er det spørsmålet om vi har tilfredsstillende systemer for å måle produktiviteten i drifts- og vedlikeholdsarbeidet. Produktivitet er en del av den faste rapporteringen fra Bane NOR til departementet og Jernbanedirektoratet, og vi måler drifts- og vedlikeholdskostnader per tonnkilometer hver måned internt.

Bane NOR har fulgt opp jernbanereformens intensjoner om å skille ut og konkurranseutsette drift og vedlikehold. Fra 2021 kjøper Bane NOR drift og vedlikehold i det jernbanetekniske entreprenørmarkedet og følger opp effektiviteten som en byggherre. Så er det et anbudsregime med god konkurranse som presumptivt skal gi de beste prisene i markedet.

Bane NOR vil i 2021 gjennomføre målinger av de ti anbudsområdene som vi nå kan si at vi kjøper tjenester på, som etter hvert vil bli konkurranseutsatt.

Hva er status for Bane NORs arbeid med å nå målet for å gjennomføre investeringsprosjekter innenfor kostnadsrammen? I dag er det Jernbanedirektoratet som har ansvaret for å gjennomføre konseptvalgutredninger og ekstern kvalitetssikring 1. Bane NOR vil overta prosjektet og har ansvaret for videre arbeid og kostnadsestimering fram mot kvalitetssikring 2 og prosjektgjennomføring. Dermed er Jernbanedirektoratet ansvarlig for det første anslaget, og Bane NOR ansvarlig for det andre kostnadsanslaget i KS2.

Ansvaret for kostnadsutviklingen i prosjektene bør etter vår oppfatning være plassert i én enhet. Det er ellers verdt å nevne at Bane NOR siden etableringen i 2017 har endret prosjektstruktur fra enkeltstående, autonome prosjekter med egne styrer, som det var i Jernbaneverket, til en divisjonsbasert samordnet matriseorganisasjon, som gjør at vi får den beste praksis og en mye mer systematisk måte å jobbe på, med en felles risikostyring. Prosjektmodellen i Bane NOR er også vesentlig endret. Innføring av faste uavhengige verdianalyser og uavhengige prosjektgjennomganger er noen av de viktigste tiltakene som vi har gjennomført. Disse analysene øker presset på alle deler av prosjekter som ikke er verdiskapende, og sikrer at usikkerheter fanges opp så tidlig at vi kan gjøre noe med det.

Hvordan fungerer styringslinjen i henhold til Samferdselsdepartementet og Jernbanedirektoratet? Vi har en eierstyring mot departementet og avtaler mot Jernbanedirektoratet. Vi opplever eierstyringen mot departementet som profesjonell og ryddig. Vi har et eget styre, oppnevnt av departementet, og regelmessige kontaktmøter.

Avtalestyringen mot direktoratet oppleves som mindre hensiktsmessig. Det er krevende med mer enn hundre avtaler, som i svært stor grad detaljstyrer hvordan Bane NOR skal gjennomføre prosjektene – og det uten at det foreligger en porteføljebasert tilnærming i disse avtalene. Modellen oppleves ikke å være i tråd med intensjonene i jernbanereformen.

Møtelederen: Du har et halvt minutt igjen.

Gorm Frimannslund: Dette er adressert av partene selv og departementet, og det pågår et arbeid for å forenkle det. Hensikten skal fortsatt være å sikre at Jernbanedirektoratet har det overordnede koordinerende ansvaret i sektoren, samtidig som Bane NOR får økt og nødvendig handlingsrom når det gjelder kostnadsstyring og effektivisering.

For god kostnadsstyring har Bane NOR for øvrig adressert mulige løsninger for å dekke behovet for økt likviditetsbuffer, samt en frihetsgrad for å gjennomføre oppdragene som gjør at konsekvenser i større grad kan fanges opp i selskapet og jevnes ut, og i mindre grad da treffe statsbudsjettet.

Takk for oppmerksomheten.

Møtelederen: Da starter vi en åpen spørsmålsrunde på inntil 25 minutter. Vi starter med ordfører for saken, som er Magne Rommetveit. Som saksordfører får han anledning til å stille to spørsmål.

Magne Rommetveit (A): Mange takk for ei flott innleiing.

Det vart gjort betydelege investeringar i jernbanen, og Bane NOR har ansvaret for ei rekkje svært omfattande investeringsprosjekt. Har jernbanereforma gjort at skattebetalarane får meir jernbane for pengane?

Gorm Frimannslund: Jeg oppfatter at ved den måten vi bygger ut prosjektene på nå, bygges enkeltprosjektene på en fornuftig måte, og det er god styring på de delene. Samtidig sammenliknes Bane NOR ofte med Nye Veier. Da må jeg bare si at hvis man skal sammenlikne Bane NOR med Nye Veier, burde man sørget for at Bane NOR faktisk hadde hatt de samme rammebetingelsene som det Nye Veier har hatt – ellers blir sammenlikningen helt meningsløs, sett fra mitt ståsted. Men prosjekt for prosjekt mener jeg at vi har gode prosjektmodeller for å følge opp prosjektene, som jeg var inne på i min korte redegjørelse.

Magne Rommetveit (A): Ei rekkje jernbaneprosjekt er anten forseinka eller har store kostnadsaukar – eller begge delar. Til dømes kan ein nemna Follobanen og utbygginga av Østfoldbanen. Kva meiner du er årsaka til dette? Kva gjer de for å få betre kontroll med kostnadane og betre samsvar mellom planar, utbygging og ferdigstilling?

Gorm Frimannslund: Sett fra mitt ståsted – og det er for så vidt underbygd av Dovre Group, som gjorde en analyse på bakgrunn av oppdrag fra departementet gitt til direktoratet, som ga oppdraget til Dovre Group – er det gjort vesentlige, hva skal vi si, underestimeringer i arbeidet med å se på hva Østfold-prosjektene faktisk skulle koste. Dette mener vi ligger latent i dagens mo-

dell, ved at man lar én organisasjon gjøre dette overordnet, og så skal en annen organisasjon, med en mengde driftserfaring, komme inn etterpå og finne ut hva det faktisk kommer til å koste. Den modellen mener vi er feil. Man kunne sannsynligvis unngått den typen store utfordringer. Nå ligger noen av disse utredningene tilbake i tid, men sånn er arbeidsdelingen mellom direktoratet og Bane NOR.

Hvis vi ser på Follobane-prosjektet, er det en lang rekke enkelttilfeller som har gjort at vi har kommet dit vi er – bl.a. Condotte-konkursen og kvikkleiresituasjonen – og nå er vi midt i en pandemi, så det får vi heller komme tilbake til. Men det er enkeltstående tilfeller som har gjort dette.

Sist var Oslo Economics inne og gjorde en utredning, som nettopp er ferdig, for å se på hvordan styringen av Follobane-prosjektet er, og vi oppfatter at de sier at vi har en riktig prosjektmodell for den typen prosjekt. Dette er et megaprojekt i norsk sammenheng.

Møtelederen: Da går vi videre til Svein Harberg, som stiller spørsmål på vegne av Høyre.

Svein Harberg (H): Det er mange utfordringer – det er mye som skal bygges, og mye som skal vedlikeholdes. Jeg skjønner at det kan være krevende både å prioritere og å få dette til å gå rundt. Men det er ting som tyder på at man ligger litt bakpå med å få avtaler på plass – nå tenker jeg mer på private underleverandører. Ser du at dere kunne hatt en større portefølje i gang der, kontinuerlig, for at man fortere kan komme i gang når ting er klart?

Gorm Frimannslund: Nå er jo systemet sånn at først bevilges pengene i statsbudsjettet, så er det et tildelingsbrev til direktoratet, så skal direktoratet inngå avtale med oss, og så kan vi gå ut i markedet. Dette blir det litt treghet i systemet av, og Bane NOR kan jo ikke forplikte underleverandører og starte konkurranser før vi i prinsippet er helt sikre på at det kommer en avtale. Så det er en treghet i dette systemet som er noe uheldig, bare for å ha gitt uttrykk for det.

Møtelederen: Vi går videre til Fremskrittspartiet. Solveig Horne stiller spørsmål – vær så god.

Solveig Horne (FrP): Takk for innledningen.

Vi har i dag tre ulike offentlige organisasjoner som styrer jernbaneprosjektene. De er Samferdselsdepartementet, Jernbanedirektoratet og Bane NOR. Jeg lurer på: Opplever Bane NOR at mandatet og rollen som Jernbanedirektoratet har, er tydelig og rett? Og har den organiseringen ført til uklare ansvarsforhold som medfører at alle skylder på alle?

Gorm Frimannslund: Min oppfatning er at ansvarsforholdene har blitt uklare ved at det er helt tydelig en forventning til Bane NOR at man skal kunne starte opp prosjekter og se prosjekter mer i sammenheng og gjøre mange flere ting selvstendig enn det modellen i dag tillater. Så jeg tror at det partene nå har kommet fram til, nemlig at vi må gjøre dette vesentlig mer overordnet, er riktig vei å gå. Dagens veldig detaljerte modell gjør at Bane NOR holdes ansvarlig for veldig mange ting som Bane NOR egentlig ikke er ansvarlig for. Dette blir utydelig for våre omgivelser. Derfor er det viktig for oss å få én stor portefølje for jernbaneinvesteringsprosjektene og driften av jernbanen, så stor som mulig, for at vi skal kunne ha et nødvendig handlingsrom.

Nils T. Bjørke (Sp): Takk for innleiinga.

Jernbaneforbundet var innom at dei meinte at Spordrift vart starta opp altfor fort, og at dette har gått fort. Det viser seg òg at det har vore ein stor kostnadsauke frå 2018 til 2019. Kva konkrete planar hadde Bane NOR for å oppnå auka lønsemd ved danninga av Spordrift?

Gorm Frimannslund: Det som ligger inne i jernbanereformen, er at gjennom å konkurranseutsette drift og vedlikehold vil, som jeg sa, presumptivt et marked sørge for at man hele tiden får det laveste anbudet. Nå eier jo ikke Bane NOR Spordrift lenger, men det vi så, i hvert fall fram til mitt siste styremøte, er at Spordrift har jobbet veldig effektivt med å effektivisere egen drift og forberede seg på konkurranseutsetting. Så der er det gjort et betydelig arbeid.

Det vi fikk, spesielt i 2019, var en god del høyere administrasjonskostnader ved at vi måtte gjøre en kraftinnsats for å forberede Spordrift, og Bane NOR, for den konkurranseutsettingen som er en del av jernbanereformen. Så det er den direkte bakgrunnen for det.

Møtelederen: Da går vi videre til Sosialistisk Venstreparti. Freddy André Øvstegård – vær så god.

Freddy André Øvstegård (SV): Takk for innledningen.

Bane NOR er ett av etter hvert mange selskaper innen jernbanen, så jeg lurte på om du kunne si noe om hvor mye ressurser du opplever går til dialogen, inngåelser av avtaler, koordinering, bestillinger, kontroll og rapportering mellom de ulike virksomhetene. Bare ett eksempel er Spordrift, som du nevnte har fått noen administrative merkostnader, i opprettelsen av det. Det er bare ett av mange nye selskaper som opererer i jernbanen.

Gorm Frimannslund: Sett fra mitt ståsted opplever jeg at de administrative kostnadene som har kommet ved etableringen av Spordrift, er mer forbigående i sin karakter, for Spordrift har tilpasset sin virksomhet egentlig fra første stund. De bare overtok akkurat de administrative personene de trengte for akkurat den virksomheten, og så er det på Bane NORs side at vi er nødt til å gjøre tilpasninger i vår administrasjon, som delvis allerede er gjort.

Når det gjelder kostnader ved å ha denne modellen, er det klart at når vi har en veldig stor grad av detaljstyring mellom oss og Jernbanedirektoratet, mener jeg det skaper en unødvendig, uhensiktsmessig kostnad, ved at man får for mye dobbeltarbeid, i to organisasjoner.

Møtelederen: Ulf Isak Leirstein – vær så god.

Ulf Isak Leirstein (uavh): Takk til Bane NORs direktør for innledningen.

Selv bor jeg i Moss. Her holder Bane NOR på med å bygge ny jernbane. Lenge etter at man har satt i gang, ser man nå med grunnundersøkelser i ettertid at nå vil det mest sannsynlig bli en voldsom kostnadsøkning og ikke minst også usikkerhet blant en del innbyggere. Noe av Riksrevisjonens argumenter og kritikk her går nettopp på den voldsomme kostnadsøkningen vi ser i flere prosjekter. Da er spørsmålet mitt til Bane NOR: Er man fornøyd med hvordan man har kontroll på disse prosjektene, sett i lys av f.eks. prosjektet i Moss?

Gorm Frimannslund: Da må jeg bare si med en gang at den situasjonen vi er kommet opp i i Moss, er vi selvfølgelig ikke fornøyd med. Det er ikke bra. Vi hadde gjort grunnundersøkelser, vi visste at det var kvikkleire, og det var igangsatt tiltak for det, men det var vesentlig mer kvikkleire enn det vi hadde greid å oppdage. Vi har satt i gang en egen undersøkelse for å finne ut av hvordan i alle dager vi ikke oppdaget det totale bildet, kan en si, i Moss. Det må jeg si er en situasjon som vi absolutt ikke ønsker å komme opp i en gang til, og som burde vært unngått. Så definitivt tar jeg selvkritikk på det.

Møtelederen: Da har vi kommet igjennom den første runden og fortsetter. De som har tegnet seg så langt, er saksordfører Rommetveit, Svein Harberg og Nils T. Bjørke. Rommetveit – vær så god.

Magne Rommetveit (A): Eg har eit spørsmål som eigentleg er tre spørsmål, men det kan kanskje nesten vera same svaret.

Jernbaneforbundet skildra jernbanen som eit urverk. Er dette ei skildring som Bane NOR kjenner seg igjen i? Vert Bane NOR styrt av heilskaplege målsetjingar eller av spesifiserte avtalar og oppdrag, og kva er

eventuelt dei viktigaste i kvardagen din? Bidrar eventuelt avtalar og oppdrag til heilskapen på ein god måte, eller kan det verta opplevd som motsetningsfylt?

Gorm Frimannslund: Jeg er helt enig i at jernbanen er et urverk. Alt henger sammen med alt. Det er veldig integrert tidstabellarbeid – altså spor er ganske stivt. Så Jane har helt rett i sin beskrivelse.

Det er slik at det er Bane NOR som styrer den daglige trafikken. Vi har togledersentralene og sportilgangsavtale med togselskapene. Min opplevelse er at enkeltstående avtaler som styrer akkurat hva som skal bygges ut, ikke er hensiktsmessig i den totalvurderingen, hvor man egentlig må sitte tett på togselskaper som kunder. Så svaret er ja, det er et tett integrert system, og da må det også virke på den måten.

Møtelederen: Svein Harberg – vær så god.

Svein Harberg (H): Vi hadde en spørsmålsrunde med forbundslederen i Norsk Jernbaneforbund om å bli hørt og ha dialog når utfordringer blir tatt opp, og spesielt når det gjaldt fra Bane NOR og til de andre i trekanten. Da opplevde jeg at det var meldt tilbake at kanskje spesielt mot direktoratet manglet den dialogen, en fikk ikke god nok anledning til å gjøre hverandre gode. I tillegg var det vel en kommentar om at sjefene i Bane NOR var opptatt av å beholde jobbene sine. Jeg vil tro at du kanskje vil kommentere det.

Gorm Frimannslund: Takk for det spørsmålet, det satte jeg pris på. Min opplevelse er at dialogen med Jernbanedirektoratet er god, og Jernbanedirektoratet har veldig mange dyktige medarbeidere. Men modellen er feil, og så lenge modellen er feil, greier vi ikke å gjøre hverandre gode på en god måte. Det blir for tregt system ut av det. Det mener jeg.

Samtidig synes jeg at dialogen med tillitsvalgte osv. er bra i Bane NOR, og jeg opplever at den er bra også i mange andre selskaper. Når denne jernbanereformen er gjennomført på relativt kort tid – bl.a. med utskillelsen av Spordrift, osv. – går det fort for seg. Det er ikke alle som vil være enige til enhver tid, men jeg mener at vi har greid å gjennomføre dette på en best mulig måte gitt den tiden vi faktisk har brukt.

Jeg opplever absolutt ikke, i hvert fall ikke i min ledergruppe, og nå snakker jeg også for min egen del, at det er noen frykt for å miste jobben. Det kan jeg si med hånden på hjertet.

Møtelederen: Da er neste Nils T. Bjørke, deretter Freddy André Øvstegård og Magne Rommetveit.

Nils T. Bjørke (Sp): Denne oppsplittinga av jernbanen har ført til mange produktivitetsindikatorar.

Bane NOR spelte inn i Prop. 1 S frå Samferdselsdepartementet at auka vedlikehald er ønskjeleg for å innhenta vedlikehaldsetterslepet, sjølv om dette påverkar produktivitetsindikatorane negativt. Har produktivitetsindikatorane vorte justerte, eller har ein mange indikatorar som faktisk ikkje eigentleg viser kva som hjelper for å betra driftssituasjonen på jernbanen?

Gorm Frimannslund: Vi har i dag punktlighet og regularitet som vi følger tett opp. Hver eneste mandag følges det opp i mitt ledermøte. Vi har et vedlikeholdsetterslep som øker. Det betyr at vi kommer til å få dårligere regularitet og punktlighet på sikt. Vi kommer til å måtte bruke mer penger på feilretting, beredskap og den typen innsatser fordi dette vedlikeholdsetterslepet øker. Så ja, produktivitetsindikatorene kommer til å gå feil vei, og produktivitetsindikatorene er laget ut fra en normalsituasjon hvor du har et – kan du si – minimalt vedlikeholdsetterslep. Da er det du virkelig kan bruke disse indikatorene på en effektiv måte. Men nå er det sånn at forbruket til drift og vedlikehold strengt tatt kommer til å øke hvis vedlikeholdsetterslepet blir værende der det er, eller, sånn som det nå gjør, øker jevnt og trutt.

Møtelederen: Da går vi videre til Freddy André Øvstegård.

Freddy André Øvstegård (SV): Norsk Jernbaneforbund nevnte at vi har et ganske lite jernbanemiljø i Norge, sånn sett at vi har få fagfolk innenfor de forskjellige nisjene. Det er mye teknisk spisskompetanse av forskjellige typer som man er avhengig av for å drive dette urverket. Så har man en modell hvor stadig flere av de oppgavene som før ble gjort i huset, for å si det sånn, i én større virksomhet – og det var Jernbaneverket tilbake i tiden – har blitt satt ut til andre selskaper og kjøpes inn. Ser dere at de forventede markedsmekanismene funker mindre etter hensikten når det er snakk om dette lille jernbanemiljøet med nisjer med kompetanse, som stort sett ofte er de samme menneskene som før var ansatt i huset?

Gorm Frimannslund: Vi i Bane NOR har innenfor vår portefølje også Jernbaneskolen, så vi følger tett med på hvor mange som utdannes, hvor mange lærlinger som finnes i systemet, osv. Vi er veldig opptatt av den problemstillingen, og det er en risiko for, når man deler opp i selskaper og jobber med anbud, at man kommer i en situasjon hvor fagkompetansen plutselig kan forringes. Det er derfor vi nå har lagt inn i det første anbudet som skal ut innenfor drift og vedlikehold, som et krav at det skal være virksomhetsoverdragelse. Men vi følger tett med. Det å få en flukt av folk med fagbrev innenfor

jernbaneteknikk er noe vi absolutt ikke ønsker. Og da må vi ha kompensierende tiltak, hvis det skulle innrette. Så langt ser det ut til å være stabilt.

Møtelederen: Da er det Rommetveit, vær så god.

Magne Rommetveit (A): Takk. Elisabeth Enger har takka nei til å delta på denne høyringa. Har du noka meining om kvifor ho ikkje vil vera med?

Gorm Frimannslund: Elisabeth Enger har jeg hatt som min sjef da jeg var i Jernbaneverket, og som kollega i Jernbanedirektoratet. Det er en meget dyktig person. Jeg vet ikke hvorfor hun ikke ønsket å delta, så det må dere nesten spørre henne om.

Møtelederen: Det får vi da ikke gjort. Neste spørsmål kommer fra Nils T. Bjørke.

Nils T. Bjørke (Sp): Eg vil fylgja opp litt dette med produktivitetsindikatorane, for du seier at dei vil verta påverka negativt. Men er det ikkje noko feil med indikatorane når ein veit at ein faktisk er nøydd til å handtera dette på ein annan måte? Burde ikkje dei verta endra då? Når det gjeld indikatorane for driftsstabilitet òg, har jo de påpeika at det er mange forhold der som ligg utanfor dykkar moglegheit for påverknad. Er det ikkje noko feil med indikatorane?

Gorm Frimannslund: Vi har veldig mange ulike indikatorer, vi måler jo hele tiden på samtlige feilkoder som vi rapporterer til direktoratet hvert tertial. Så vi har veldig mange indikatorer, som gir ulike typer svar. Men utfordringen er hvis du har en feilretting og beredskap som blir nesten å sammenligne med, hva skal man kalle det for noe, et brannvesen, at hvis du får stadig flere branner hele tiden, er det veldig vanskelig å måle produktivitet på de brannfolkene som rykker ut. Vi sliter med akkurat den delen av det. Når det gjelder effektivitet og dette med kostnader per investeringsprosjekt osv., er det mye lettere å følge med. Vi kommer jo til å sette disse ti – skal vi si – anbudsområdene opp mot hverandre og måle. Det vil gi oss nyttig informasjon. Det er vi i stand til fra og med fra inneværende år. Så det starter vi med i løpet av våren. Takk.

Møtelederen: Da er det Harberg, så Horne, og deretter har jeg tegnet meg selv, hvis det blir tid.

Svein Harberg (H): Takk. Vedlikeholdsetterslep – der snakker dere jo om tall på noen-og-tjue milliarder kroner. Det ideelle ville jo være null, men jeg tror ikke det er noe reelt mål å jobbe etter. Kunne du si litt om hva som ville være godt å leve med når det gjelder det – om du kan anslå noe på det?

Gorm Frimannslund: Ideelt sett burde det jo vært ned mot null, men et vedlikeholdsetterslep oppfatter jeg at vi kommer til å ha, men vi måtte vært nede på noen få milliarder hvis det skal ned på et hensiktsmessig nivå. Men eksakt nivå, der har ikke jeg noe regnestykke hvor det blir to streker under svaret. Det jeg helt sikkert kan si, er at dette går ikke veldig mye lenger, sånn som det holder på nå. Takk.

Møtelederen: Da er det Horne.

Solveig Horne (FrP): Takk, leder. Jeg vil tilbake igjen til det svaret som du ga meg på mitt spørsmål, for du sa at dagens organisering var uheldig. Men kan du utdype litt mer, er det mandatet og rollen som Jernbanedirektoratet har, som ikke er rett eller tydelig, og opplever Bane NOR at det er grensesnittet mellom Bane NORs styre og Jernbanedirektoratets ledelse som ikke er tydelig nok?

Gorm Frimannslund: Jeg mener at det avtaleregimet hvor man skal få enkeltavtaler med en rett og plikt til å gjennomføre, med relativt detaljerte beskrivelser av hva som skal utføres, ikke innebærer at man alltid prioriterer de riktige prosjektene, og ikke nødvendigvis gjør det riktig innenfor det enkelte prosjektet, og at en mye mer fleksibel modell der hadde gitt mer jernbane for pengene. Så det er den delen som jeg er mest opptatt av. Men hele designet her er feil, og vi greide jo ikke å forutse det helt. Det var feil helt fra starten av da direktoratet og Bane NOR startet på sin ferd i 2017, men det ble tydeligere og tydeligere underveis og har blitt adressert en del ganger i løpet av denne tiden. Takk.

Møtelederen: Da er det ikke andre som har tegnet seg, men da varslet jeg at jeg kanskje hadde spørsmål selv.

Både du og Jane B. Sæthre har beskrevet jernbanesektoren som et urverk. Det er dere enige om. Og det er jo kjennetegnet ved mange små tannhjul som skal arbeide sammen for å vise riktig tid. Da sitter jeg med spørsmålet: Er det mer eller mindre sannsynlighet for at en får urverket til å fungere dersom en bestemmer seg for at det skal være forskjellig eier til det enkelte tannhjul, og at de må forhandle seg imellom for å bli enige om når de skal gripe inn i hverandre?

Gorm Frimannslund: Min opplevelse er at når du har – hva skal man si – et monopol, altså du har en situasjon mellom to parter hvor den ene dikterer hva den andre gjør, så blir ikke det heldig på sikt. Derfor mener jeg med tanke på det å få tannhjulene til å gli, at man risikerer at tannhjulene plutselig står ute av posisjon eller ikke går helt ideelt i hverandre. Bane NOR har altså det overordnede ansvaret for at togene går på tid, det er

vi som forteller togselskapene – eller togselskapene søker oss om ruteleier, og så gir vi dem ruteleier, ikke sant, vi har denne koordinerende jobben. Da ønsker jeg at Bane NOR skal ha muligheter for å ta denne jobben også for å få dette til å henge sammen med de investeringsprosjektene som er nødvendig å gjennomføre for å få økt kapasitet ut til togpassasjerene. Så ja, det er et urverk, og ja, jeg mener Bane NOR bør ha en mer sentral rolle i den delen.

Møtelederen: Da tror jeg vi har kommet gjennom alle dem som har tegnet seg til spørsmål, og da får du til slutt anledning til, hvis du ønsker det, å gi ytterligere kommentarer eller meddele andre ting du ønsker, til komiteen – inntil 5 minutter.

Gorm Frimannslund: Tusen takk for alle de gode spørsmålene. Jeg har fått sagt veldig mye i løpet av denne runden, og vi har fått belyst sakene på mange måter. Jeg vil bare stresser noen få ting. Det ene er at bevilgningene til jernbanen må tilpasses sånn at vedlikeholdsetterslepet kan bygges ned, og at vi faktisk kan nå realistiske mål for punktlighet og regularitet. Og så er det veldig viktig for oss at det etableres nødvendige rammebetingelser sånn at prosjektene kan styres på en mer hensiktsmessig måte, hvor prosjektene blir sett på som én portefølje og måles opp mot ønsket effekt. Da er det mye lettere å holde Bane NOR ansvarlig. Og så er det viktig at KVVU-er og KS1-er og KS2-er gjøres av samme organisasjon. Da er det også lettere å holde én organisasjon ansvarlig.

Så er vi i en situasjon som vi ikke har vært så mye innom, hvor Bane NOR ønsker noe mer likviditetsreserve, sånn at man faktisk ikke får store innslag rett inn i statsbudsjettet hver gang vi har en utfordring, men kan jevne dette mer ut over tid og prosjekter.

Så vil jeg helt til slutt si at vi har en organisasjon i god utvikling. Det er tydelige mål og tiltak for økt profesjonalisering og markedsorientering av Bane NOR. Vi er i gang med den reisen. Organisasjonen utvikler seg, og det er et stort engasjement i organisasjonen, så jeg synes totalt sett at Bane NOR er på riktig vei. Med det ønsker jeg å takke for oppmerksomheten.

Møtelederen: Da sier vi takk til deg for ditt bidrag til vårt arbeid med rapporten. Vi tar pause i høringen fram til kl. 10.35.

Høringen ble avbrutt kl. 10.22.

Høringen ble gjenopptatt kl. 10.35.

*Høring med tidligere samferdselsminister
Ketil Solvik-Olsen*

Møtelederen: Da er vi klare til å starte opp igjen, og da ønsker jeg velkommen til tidligere samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen. Som kjent får du først 5 minutter til en innledning, og så blir det en 25-minutters spørsmålsrunde etterpå. Helt til slutt får du anledning til å komme med ytterligere innspill hvis du ønsker det.

Når det er 30 sekunder igjen av taletida, gjør jeg oppmerksom på at vi nærmer oss slutten av rutetabelen.

Tidligere statsråd Solvik-Olsen – vær så god.

Ketil Solvik-Olsen: Tusen takk for det, ærede komité.

Dette er en viktig høring. Jernbanen er en sentral del av vår infrastruktur, og for alle som er opptatt av god mobilitet, er det viktig å tenke på helheten.

Min rolle i dette var som samferdselsminister fra 2013 til 2018. Jeg var med i en regjering som hadde som ett av sine hovedpunkter at vi skulle bygge landet. Jeg hadde selv gått til valg på at vi skulle oppgradere infrastrukturen, vedlikeholde det vi har, utvide kapasitet der det trengtes, og ikke minst redusere reisetid der det var stort potensial. Når det gjelder jernbanen, var målsettingen at vi skulle få flere til å reise med den og være mer fornøyd, og få en bedre jernbane som spesielt kunne avlaste i rushtiden inn og ut av store byer og tettsteder. I tillegg ville en ha mer gods på jernbane.

Vi visste at det ville være en stor oppgave å få til dette, fordi jernbanen hadde vært stemoderlig behandlet i mange tiår, noe også Jernbaneforbundet har bekreftet tidligere i dag. Det var økende forfall på infrastrukturen, og jeg må innrømme at selv om jeg ikke stemte på tidligere statsråder, hadde jeg sympati med dem når de gang på gang, vinter etter vinter, måtte stå på Oslo S og forklare hvorfor jernbanen enda et år nærmest kollapset. Et enormt etterslep i vedlikehold ga en rekke driftsavbrudd og dårlig omdømme for alle involverte, og jeg syntes det var bekymringsfullt at nettopp til tross for så mye problemer viste ikke vedlikeholdsatsingen så veldig stor økning. Det var mye brannslukking, men veldig lite langsiktig tenkning.

Det andre jeg syntes var bekymringsfullt for jernbanen, var enorme, ukommuniserte politiske ambisjoner om å bygge nytt, men veldig dårlige planleggingsressurser i jernbanen. Det var åpenbart et stort avvik mellom hvor mye penger som ble bevilget for å planlegge et prosjekt i detalj, sammenlignet med hvilke forventninger som ble skapt. Det gjorde også at grunnlaget for å få store kostnadsprekker var stort, fordi veldig mange prosjekter ble kommunisert ut basert på forventet

gjennomsnitt i kilometerkostnader, framfor at en faktisk hadde gjort skikkelig grunnarbeid i de aktuelle områdene. Det ser vi bl.a. på Østfoldbanen, der en ikke hadde gjort grunnboringer, men likevel hadde gjort anslag over hvor mye kvikkleire som var der.

I tillegg gjorde manglende planleggingskapasitet at en også hadde dårlig oversikt over helheten. Dette gjør at en ikke nødvendigvis bygger ut i riktig rekkefølge, men mer etter når ting er blitt lovet politisk. Så for vår del handlet dette om å øke bevilgningene til infrastrukturen i seg selv, men også om å styrke organisasjonen så den kunne tenke mer langsiktig på jernbanen.

Det tredje momentet – som gjerne er mer relevant for denne høringen, fordi det handler om Bane NORs måloppnåelse – handler om organisering av ansvar og oppgaver. Under statsråd Meltveit Kleppa ble det igangsatt en grundig evaluering av jernbanesektoren, og i det arbeidet var det tung norsk fagkompetanse inne. Den rapporten anbefalte til dels store justeringer i måten en organiserte jernbanen på. Dessverre lot den daværende regjeringen dette bli liggende – de tok ikke med seg de faglige anbefalingene. Men det arbeidet satte vi i gang med.

I tillegg så vi til erfaringer fra utlandet. Det er mange steder en har organisert jernbanen ulikt. Jeg var i Sveits, Sverige, Østerrike, Tyskland og England for å se på hva de hadde fått til og ikke fått til, og det er ikke noen tvil om at mange av disse landene har ulike modeller. Vi ønsket å hente det beste og tilpasse det en norsk jernbane. For eksempel er Sveits en viktig inspirasjonskilde til Jernbanedirektoratet, med en langsiktig, strategisk organisering som tenker helhet. Bane NOR fikk derimot alt ansvaret for selve infrastrukturen. Det fant jeg spesielt nødvendig etter å ha besøkt en rekke norske jernbaneprosjekter og jernbanestasjoner. Jeg husker at da jeg var på Klepp stasjon på Jæren, var Jernbaneverket der og skulle vise fram at de bygde et nytt venteskur. Da jeg så pekte på stasjonsbygningen, som også står på stasjonsområdet, fikk jeg beskjed om at nei, den tilhørte NSB, og den var blitt leid ut til en frimenighet, så den kunne ikke brukes til jernbaneformål akkurat da.

For meg er det ganske tydelig at selv om en oppfattet at en hadde én jernbane, var det ulike enheter som hadde ulikt ansvar og tenkte på sin egen økonomi i stedet for på jernbanen som helhet. Det var for meg i seg selv en bekreftelse på at ting burde endres. En hadde også det med togmateriell, der NSB, som var det store togselskapet, styrte sin vognpark, mens Flytoget, som også er en egen aktør, styrte sin. Da er det bedre at det blir samlet på ett sted og i norske tog. Så det var mange aktører før også, men med et oppsplittet ansvar. Vi ønsket å samle det.

Vi skal også huske at Entur er et resultat av jernbanereformen, og de «server» nå hele kollektivsektoren i stedet for bare én jernbaneaktør.

Det er mange ting som kanskje burde ha truffet planken bedre. Bane NOR har selv påpekt dette med porteføljestyling. Jeg er enig i at der burde vi i enda større grad ha brukt Nye Veier-modellen, og det er noe jeg ser regjeringen er i gang med.

Møtelederen: Takk skal du ha for innledningen så langt. Da går vi over til en åpen spørsmålsrunde, begrenset til 25 min. Vi starter med sakens ordfører, som er Magne Rommetveit, og Rommetveit kan stille inntil to spørsmål. Vær så god.

Magne Rommetveit (A): Mange takk for innleiinga. Regjeringa har brukt 1,3 mrd. kr på jernbanereforma. Så langt er det god grunn til å stilla spørsmål om det har vorte betre. Det er òg tydeleg av Riksrevisjonens rapport at Bane NOR sjølv ikkje har verktøy for å måla produktiviteten. Då de innførte jernbanereforma – når venta de at denne reforma skulle verta lønsam? Eller sagt på ein annan måte: Når venta du at desse 1,3 mrd. kr skulle vera tente inn?

Ketil Solvik-Olsen: Når representanten Rommetveit peker på 1,3 mrd. kr, er det totalkostnaden for hele reformen, sånn jeg har oppfattet det. Nå sitter ikke jeg på innsiden i noe departement e.l., så jeg har ikke kilde-dokumentet tilgjengelig, naturlig nok. Men hvis en ser på totale besparelser fra jernbanereformen, er de pengene allerede blitt tjent inn. Hvis en ser på anbudene som har gått på togpakkene, vet vi at vi har spart mer enn de 1,3 mrd. kr som hele reformen kostet. I tillegg er det viktig at mye av utgiftene i reformen gjelder ting en burde gjort uansett, hvis en ønsket å gjøre forbedringer i organiseringen.

Magne Rommetveit (A): Kritikken frå Riksrevisjonen rettar seg særleg mot manglande system for å måla produktiviteten og manglande kontroll med kostnadene i store investeringar. Eg lurar på korleis jernbanereforma var meint å møta behovet for kostnadskontroll, og korleis ho skulle sikra produktiviteten i sektoren. Vidare er det fint viss du òg seier noko om korleis departementet arbeidde for å sikra gode system for å måla produktiviteten i Bane NOR og kontrollen med kostnadene i dei store investeringane.

Ketil Solvik-Olsen: Det er et veldig stort spørsmål, som jeg skal prøve å svare kort på. Kostnadskontroll og det å få mer for pengene var jo et av hovedmålene med å gjøre disse endringene. Det handlet bl.a. om å samle ansvaret. I stedet for, som nevnt, at NSB hadde ansvaret for litt av infrastrukturen og Jernbaneverket hadde an-

svaret for andre deler av infrastrukturen, og en måtte ha dobbelt opp med folk for å følge opp vedlikehold o.l., fikk en samlet alt hos Bane NOR. Det er en av de store tingene.

En annen ting er å sørge for at en får samlet kompetansen. Det gjør en også innenfor Bane NOR. Jeg merker meg at Gorm Frimannslund selv har påpekt at hvert prosjekt tidligere var en egen enhet i Jernbaneverket, med eget styre o.l. og liten samhandling på tvers av de ulike prosjektene. Nå har en en divisjonsstyring, som gjør at en får samlet kompetanse som kan de ulike tingene og kan bruke den mer inn i ulike prosjekter. Det gjør jo at den kompetansen en besitter, når bredere ut, og over tid vil det gi en effekt. Nå er det ikke sånn at alle vedtak som ble gjort i jernbanereformen, ble igangsatt den første dagen. Det var veldig viktig at vi behandlet de ansatte skikkelig. Det har også Jernbaneforbundet påpekt, at dette ikke skulle være en reform der en primært sparte penger ved å betale folk mindre og ta pensjonen deres, men at en skulle få ut synergieffektene. Det betyr at det var en del grep som kunne igangsettes ganske raskt, mens det også var en del grep som det har tatt mye lenger tid å komme i gang med, og der resultatene også vil utebli.

Det en i ettertid gjerne kan si at burde vært gjort tidligere, er jo å se på Nye Veier-modellen, der Bane NOR skulle fått enda større autonomi til å prioritere innenfor en portefølje, og Jernbanedirektoratet burde vært en enda tydeligere strategisk aktør, som kanskje ikke skulle gjort tallberegninger i det hele tatt, men bare bestilt dem fra Bane NOR. Det får, i hvert fall etter min vurdering fra utsiden, være en lærdom at Nye Veier-modellen er en kjempesuksess som bør inspirere til at mer av offentlig sektor som leverer tjenesteproduksjon og anleggproduksjon, får frihet innenfor politisk gitte rammer til å gjøre gode prioriteringer.

Møtelederen: Da går vi videre til Svein Harberg, som stiller et spørsmål på vegne av Høyre. Vær så god.

Svein Harberg (H): Takk, komitéleder, og takk til Solvik-Olsen for innledning og svar så langt. Jeg lurar på om du kunne kommentere ut fra ditt ståsted – med historien fra før det var omlegging, i hvert fall fra begynnelsen av omleggingen – hvorfor vi nå sitter med et så stort vedlikeholdsetterslep, altså på i overkant av 20 mrd. kr. Det er noen som konkluderer med at det er på grunn av f.eks. omleggingen, men hva er din tanke rundt det?

Ketil Solvik-Olsen: Når en skal diskutere både store organisasjoner og andre samfunnsutfordringer, er det for det første viktig å få øyeblikksbildet: Er ting bra eller ikke? Men en annen ting er også å stille spørsmål-

let: Har ting blitt bedre enn de var, eller går det i feil retning?

Jeg synes enkelte av debattene som handler om jernbanen, gir inntrykk av at alt var veldig bra før, og så har en fått problemer først i det siste. Men faktumet er jo det motsatte. Jeg vet at folks tilfredshet med jernbanen har steget gradvis. Ja, det har gått litt opp og ned, men den generelle trenden er en forbedring. Det er langt flere avganger på jernbanen nå enn det var før. Det betyr også at slitasjen blir større.

Det i seg selv er kanskje ikke et problem, men det betyr at når en har en jernbane som ikke har fått økt kapasiteten, men en allikevel har flere avganger, blir marginene mellom togene mindre. Det betyr at hvis det blir en forsinkelse eller et problem med én avgang, forskyver det på en måte problemene i mye større grad nå enn før. Da en hadde mer tid mellom avgangene fordi det var færre avganger, kunne en ha betydelige forsinkelser på én avgang uten at det fikk konsekvenser for den neste, for den kom så mye senere uansett.

Det er jo også det Riksrevisjonen påpeker – at mye av utfordringen her skyldes en økt belastning på jernbanen, noe som gjør at en ikke får tatt inn så mye av vedlikeholdsetterslepet som en skulle. Men bevilningene er jo økt, og sånn sett er det egentlig oppsiktsvekkende bra at Bane NOR har sørget for at oppetiden ikke går betydelig ned, når en vet hvordan belastningen på jernbanen har gått betydelig opp.

Det andre poenget jeg vil ta opp, er: En har jo også lest i de tidligere revisjonene fra Riksrevisjonen, fra 2017 og 2012. Da ser en at problemene faktisk var mye større. Spesielt 2012-revisjonen hadde enormt mye påpekning av mangler for perioden som var fra 2006 og fram mot 2012. Der påpekte en hvordan en nesten fullstendig manglet dokumentasjon på hvordan jernbanen var, det var dårlig koordinering av prosjektene, det var betydelig mangel på vedlikehold, det var for mye nedetid. For å sitere Aftenposten er denne riksrevisjonsrapporten som kontrollkomiteen nå diskuterer, betydelig mildere i sin kritikk enn noen gang før. Det tyder på at ting går i riktig retning i det lange løp, selv om en ikke er i mål.

Spørsmålet da er jo: Har en igangsatt nødvendige tiltak for å klare å rette opp de problemene Riksrevisjonen nå påpeker? Selv om jeg ikke sitter i regjering eller mitt parti representerer regjeringen, ser jeg at regjeringen har påpekt f.eks. dette med porteføljestyring og å kunne gi Bane NOR enda bedre verktøy og større frihet til å prioritere det som haster mest.

Møtelederen: Da går vi til Fremskrittspartiet og Solveig Horne. Vær så god.

Solveig Horne (FrP): Takk skal du ha, leder, og takk til Solvik-Olsen. Det er jo sant som du sier, at det har vært en formidabel økning i jernbanesektoren, spesielt til vedlikehold, noe som også var veldig nødvendig.

Men i høringen vi har i dag, har det vært flere som sier at dagens organisering er uheldig. Bane NOR er blitt holdt ansvarlig for ting de liksom ikke har kontroll over, det blir brukt for mye midler til drift, altså til å snakke sammen, og Jernbanedirektoratet er blitt en bremsekloss.

Når du ser rapporten i dag, som er mildere i kritikken enn den som var før, kunne du sagt om du mener vi har lyktes med denne reformen, eller hvis du skulle gjort dette på nytt igjen, om du ville gjort det annerledes? Du har vært inne på Nye Veier – kunne du sagt om du mener vi skulle gått direkte på Nye Veier-modellen i stedet for den reformen vi har nå, og litt om dagens organisering?

Ketil Solvik-Olsen: Jeg mener at ting er blitt betydelig bedre enn de var, men det er ingen tvil om at det fortsatt er store mangler i jernbanen. Spørsmålet er likevel: Har ting gått i riktig retning, eller ikke? Slik jeg ser bildet, er det ingen tvil om at ting har gått i riktig retning.

Det betyr likevel ikke at en treffer blink hver gang en prøver seg på noe nytt. Når en ser på hvor mange tusen mennesker som er involvert i jernbanen, ser en hvor viktig det er at en har en strategi – det er det ene. Det andre er at en har en kultur der en sørger for at folk blir fortrolige med oppgavene sine. Der går noen steder ting raskere enn andre steder. Når jeg ser tilbake, litt som jeg forsøkte å nevne også i forrige svar, tror jeg nok at en skulle ha vært enda tydeligere på at Jernbanedirektoratet på en måte skal være sveitserne i systemet – de skal tenke langsiktig på hva vi vil med jernbanen, ha det overordnede koordineringsansvaret og bestille de riktige tingene – mens Bane NOR kanskje skal få enda mer ansvar for å gjøre all talknusingen og heller levere tallene til Jernbanedirektoratet, framfor at direktoratet selv sitter og skal ha sin egen kalkulator. Det er viktig at den regnekompetansen sitter ett sted. Det ansvarliggjør også dem som gjør regnestykkene, i stedet for at en kan skylde på hverandre.

Vi burde ha sørget for at Bane NOR hadde enda større grad av frihet til å gjøre sine prioriteringer innenfor politisk oppsatte rammer. Noe av den store suksessen med Nye Veier, men også med OPS-prosjektene som Statens vegvesen har gjort, er nettopp at en får en overordnet politisk bestilling, og så får en stor faglig frihet til selv å løse oppgaven – men med en klar forventning om at en ikke får mer penger hvis en gjør det dyrere. Ergo må en også prioritere. Men det vi ser, er at når det ansvaret legges på fagfolkene i en etat eller i et

statlig selskap, evner de å gjøre det. Nye Veier har spart samfunnet for rundt 30 mrd. kr i utgifter, i tillegg til at nytteverdien av prosjektene de har bygd og planlegger, vil øke med rundt 30 mrd. kr – altså en sum på 60 mrd. kr. OPS-prosjektene viser jo også milliardbesparelser. Jeg har stor tro på at Bane NOR ville kunne ha vist det samme hvis de hadde fått sjansen.

Hvorfor ble det ikke sånn fra første runde? Vel, til alle som husker Gorm Frimannslunds prøveballonger i mediene: Han hadde kronikker og lignende der han selv mente at vi kanskje burde ha tenkt Intercity litt annerledes og bygd flere krysningsspor i stedet for dobbeltspor helt fram, og at en da raskere kunne ha fått gevinstene med flere avganger fra ytre Intercity. En vet at politisk ble dette mer eller mindre halshugd i stortingsdebatter, for Bane NOR skulle ikke sitte og gjøre sine egne vurderinger av dette, selv om det altså var fagfolkene som gjorde sine vurderinger. Da er det ikke rart at Bane NOR trekker inn litt av sin innovasjonsevne, når en ser på det politiske ønsket om fortsatt å detaljstyre for mye på ett og ett prosjekt, framfor å la fagfolkene få løse oppgavene best mulig innenfor gitte rammer.

Møtelederen: Nils T. Bjørke stiller spørsmål på vegne av Senterpartiet – vær så god.

Nils T. Bjørke (Sp): Takk for innleiinga.

Ut frå kva den tidlegare statsråden seier no, er det litt overraskande at de før valde ein modell der Jernbanedirektoratet har ansvar for KS1, mens Bane NOR har KS2 og gjennomføring av prosjekt. Så kom Innst. 47 S frå kontroll- og konstitusjonskomiteen i 2016–2017, der det vart understreka at «det ved oppstart av Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF fra starten av må etableres bedre rutiner for datainnhenting og -behandling, at resultatmålbarhet sikres». Vart dette fylgt opp?

Ketil Solvik-Olsen: For å ta det siste først, hvis jeg oppfattet spørsmålet riktig: Det å ha bedre data om jernbanen var en av de viktigste tingene vi grep fatt i, også før reformen ble et faktum. Det vi opplevde, var at på veldig mange jernbanestrekninger satt kunnskapen om den lokale strekningen i hodet på den lokale operatøren. Det betyr at når vedkommende pensjonerte seg, var det veldig lite dokumentasjon som kunne gjenbrukes, og det var i hvert fall veldig lite som kunne brukes til en helhetlig koordinering.

Ut fra det jeg leser og hører fra Bane NOR, oppfatter jeg det slik at den jobben nå er gjort – at en har fått samlet informasjon som gjør at en også mye bedre vet hva som er av ressurser, hva som er av materiell, og hva som er av utstyr. Da får en bedre kartlagt hvor slitt det er, og når det må byttes ut. Når en ser på det jernbanen har

gjort med hensyn til å kunne drive preventivt vedlikehold, er det en veldig viktig jobb å kunne digitalisere mer av tjenestene sånn at en nå mer kan forutse når en sporveksler blir dårlig, og fikse den før togene står som følge av det.

Vi skal også huske at jeg brukte mye tid som statsråd på å reise rundt i Norge, både på veien, i lufta, på sjøen og ikke minst på jernbanen, og – og dette var for meg surrealistisk – da jeg fikk være med i lokomotivet fra Bodø til Trondheim og sitte framme og se på hvordan en sto med flagg for å signalisere om toget kunne fortsette på sporet eller måtte stoppe, følte jeg at jeg var satt tilbake til 1950-tallet og ikke befant meg i 2018. For meg er det en helt surrealistisk tilnærming at vi ikke har bedre signalanlegg. Det gjelder også noe av det som Bane NOR sliter med, at de rett og slett har en jernbane som har vært stemoderlig behandlet lenge, noe som gjør at de ikke hadde det tekniske utstyret de trengte. Men nå har en i hvert fall kartlagt hva situasjonen er, og dermed vil en bedre kunne håndtere den.

Til det første spørsmålet, om hvorfor en beholdt KS1 i Jernbanedirektoratet og KS2 i Bane NOR: I ettertid mener jeg at det viktigste her er hva slags tallgrunnlag en har, og det å samle det ansvaret mener jeg er riktig. Det var også litt av den diskusjonen og det dilemmaet vi holdt på med da vi jobbet med Nye Veier: Når skulle de overta ansvaret fra Statens vegvesen, som da var det eksisterende organet som gjorde KS-prosessen? Når burde Nye Veier få det, med tanke på at de var en ny organisasjon som kanskje ikke hadde all kompetansen på plass fra dag én? Erfaringene nå tilsier at alt som Nye Veier har ansvar for, bør Nye Veier ha ansvar for fra dag én. Alt som Vegvesenet har ansvar for, bør de ha ansvar for fra dag én. Det samme bør gjelde Bane NOR. Jernbanedirektoratet må da være veldig tydelige i sine bestillinger og etterspørre dokumentasjon. Så må Jernbanedirektoratet, som er den statlige aktøren som skal koordinere jernbanen, kunne få det tallgrunnlaget de trenger, og det bør kanskje være slik at Bane NOR sitter og regner på det.

Hvorfor gjorde vi ikke det fra dag én? Jo, rett og slett fordi Jernbanedirektoratet tross alt er politisk styrt. Bane NOR er et statlig selskap, men det styres gjennom et styre. Da var det i hvert fall en slags risikoreduksjon i at Jernbanedirektoratet hadde førstehåndsansvaret tidlig i prosessene, og da kunne en håndtere det politisk mye mer direkte enn om en la det ansvaret til Bane NOR. Erfaringene nå tilsier at vi nok burde ha gitt det ansvaret til Bane NOR fra dag én, når vi ser hvor godt Nye Veier har håndtert nettopp den typen ansvar.

Møtelederen: Da er det Freddy André Øvstegård som stiller spørsmål på vegne av SV – vær så god.

Freddy André Øvstegård (SV): Takk til Solvik-Olsen for en nyttig innledning.

I flere av svarene dine har du vært inne på dette med om ting går riktig vei eller ikke, når man ser på utviklingen over tid. Så er det to funn i denne rapporten som jeg lurte på om du ville kommentere. Vi har snakket mye om vedlikeholdsetterslep – at det er stort, og at det er et problem, og det er alle enige om. Men Riksrevisjonen finner altså at vedlikeholdsetterslepet har økt med om lag 12 pst. siden 2017. I tillegg finner de at en av indikatorene for produktivitet, den som vurderer forholdet mellom drifts- og vedlikeholdskostnader på den ene siden og antall kjørte togkilometer på den andre, har hatt en negativ utvikling etter at Bane NOR ble etablert. Så vedlikeholdsetterslepet øker, og man får færre kjørte togkilometer per krone til drift og vedlikehold. Er dette et tegn på at det er noe med denne reformen som ikke fungerer?

Ketil Solvik-Olsen: Det er vel flere argumenter som også må tas med i en sann analyse. Det ene er alderen på det tekniske materiellet. Jeg brukte mye tid på å forstå hvordan en regner vedlikeholdsetterslep. Gjør en det basert på at ting faktisk er utslitt, eller gjør en det basert på en vurdering av hver enkelt komponent eller lignende? Vi vet at i gjennomsnitt kan f.eks. en sporveksler ha en levetid på la oss si 50 år, men det kan bety at den i et sørlandsområde med relativt stabilt vær kan leve i 70 år, mens den i Nord-Norge, med mye snø og – f.eks. hvis den ligger i Bodø – mye salt og sjøsprøyt, kan leve i 30 år.

Men slik jeg oppfatter det, regner Bane NOR fortsatt vedlikeholdsetterslep basert på at hvis en komponent er ment å vare i 50 år, er det ikke forfall på den før den har nådd akkurat 50 år. Da slår det plutselig inn. Når en vet hvordan mye av signalanlegget og strømmettet i Norge ble bygd i store bolker, betyr det at en i en del år kan redusere vedlikeholdsetterslepet ved å holde normalt tempo. Men så når en et gitt år der det ble satt opp veldig mange signalanlegg eller veldig mange strømlinjer, og så hopper plutselig dette tallet for vedlikeholdsbehov kraftig, fordi en stor mengde komponenter nådde akkurat den levetidsalderen som gjør at de etter budsjettene er blitt foreldet.

Derfor må en ta dette med i betraktningen og se på: Er det faktisk utslitt? Noe blir utslitt raskere enn en tror, andre ting varer lenger enn en tror. Spørsmålet er da: Klarer en å måle det på oppetid? Og oppetid må en også vurdere opp mot hvor mange togavganger det er, og hvor mye slitasje som faktisk skjer. Der sier Bane NOR, i hvert fall slik jeg oppfatter det, at hvis en justerer for at det går fryktelig mange flere tog nå enn det gjorde før, er oppetiden noenlunde uendret. Det tyder på at en iso-

lert sett gjør en bedre jobb enn før, men det kommer ikke på samme måte til uttrykk i at forfallet faktisk går ned, fordi det er en del teoretiske tall.

Så er det selvsagt ingen unnskyldning, for over mange år burde en ha sørget for at jernbanevedlikeholdet gjorde at fornyelsen skjedde fortløpende, og at en var mer preventive. Men inntrykket mitt er at det nå er mindre brannslukking i jernbanen, og at det er mer forebygging – men at etterslepet som en startet med, var så enormt etter mange tiår at det fortsatt tar en stund før en har fått det på plass.

Møtelederen: Da går vi videre til uavhengig representant Ulf Leirstein – vær så god.

Ulf Isak Leirstein (uavh): Takk for det, komitéleder, og takk til tidligere samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen for en god orientering og gode svar.

Basert på den riksrevisjonsrapporten vi har nå, blir det vist spesielt til kostnadsøkningene som en stor utfordring. Jeg tror veldig mange av oss, ikke minst de av oss som bor i Østfold, er ganske oppskjørtet også over mangelen på grunnundersøkelser som har vært i forhold til de kostnadsanslagene som har vært skissert tidligere, og så må man i ettertid komme inn og gjøre nye grunnundersøkelser bl.a.

Du har jo vært litt inne på eventuelle organisatoriske grep, men kunne du utdype litt hvilke eventuelle nye organisatoriske grep som bør gjøres for at man skal prøve å unngå dette i framtiden?

Ketil Solvik-Olsen: Takk for det.

Jeg skal love dere at hvis det var én ting som frustrerte meg, var det nettopp det at en fikk beskjed om at et prosjekt koster 5 mrd. kr, så går det ett år, de har fått grønt lys til å sette i gang arbeidet, så begynner de å gjøre grunnboringer, og så begynner de å avklare mye av de tekniske forholdene som ikke har noe med politikk å gjøre, men bare rett og slett hvordan en ingeniør skal bygge dette. Da først får en gått i dybden, får klarhet i hvordan de faktiske forholdene er, og så kommer en tilbake og sier: Oi, nei, det kostet visst 2 mrd. kr mer. Bare se på Østfold- og Akershus-området og det å gå fra at Follobanetunnelen skulle koste 10 mrd. kr, til 20 mrd. kr, til over 30 mrd. kr – det er vanvittig mye penger. Når en ser på det som skjer i Moss, som er Ulf Leirsteins hjemområde, og ser hvordan en plutselig oppdager kvikkleire etter å ha hatt så mange runder – jeg har selv vært i Moss mange ganger for å diskutere konflikten mellom rv.19 og jernbanen, og en får beskjed gang på gang: Nei, sånn ser Moss ut, ferdig med det, så politisk er det ikke noe vi kan gjøre med det. Og så finner en plutselig ut: Oi, det var visst masse kvikkleire. Det samme gjelder ned mot Fredrikstad, der mål-

settingen var å bygge jernbane, og så får en høre at nei, det var noe dypere kvikkleire enn det en trodde.

Som politiker blir en kjempefrustrert, for en må jo anta at dette er ting som jernbanesektoren har fått gjort grundige undersøkelser av i forkant, og at en kan gi oss gode faglige råd. Så må vi gjøre de politiske prioriteringene basert på knappe ressurser – hvor begynner du, og hvor slutter du. Gang på gang opplevde en jo at det en selv hadde ...

Møtelederen: Nå må tidligere statsråd snart gå inn for landing, for vi har fremdeles spørsmål igjen, og tida er knapp.

Ketil Solvik-Olsen: Jeg skal komme til stasjonen ganske kjapt. Poenget var bare å peke på at politisk kan en gjøre prioriteringer, men en er avhengig av de faglige rådene som en får, basert på hva en tror ting koster. Jernbanesektoren har også åpenbart gjort for mange generelle betraktninger om kilometerkostnader framfor å gi oss spesifikke betraktninger om de konkrete prosjektene.

Møtelederen: Da har jeg to på talerlisten etter at vi er ferdig med den første runden. Det går veldig dårlig når det gjelder tid, så vi tar to spørsmål nå før statsråden får anledning til å svare. Det neste svaret går ut over statsrådets mulighet til å ha 5 minutter til slutt. Da starter vi med saksordfører Rommetveit, deretter er det Nils T. Bjørke. Rommetveit først – vær så god.

Magne Rommetveit (A): Du sa innleiingsvis, viss eg hørte rett, at toga til både NSB og Flytoget skulle samlast i selskapet Norske tog. Men det gjorde ein ikkje. Flytoget eig vel i dag sine egne tog. Så gjer du eit poeng no av at kritikken frå Riksrevisjonen no er mildare enn det han har vore før, når det har kome saker frå Riksrevisjonen. Meiner du då at me i Stortingets kontrollkomité helst bør vera fornøgde? Me har trass alt ei riksrevisjonssak der det er peika på klare og store avvik, og det er jo ein grunn til at me har høyring her i dag.

Møtelederen: Da tar vi også et kort spørsmål fra Bjørke før Solvik-Olsen får anledning til å svare. Vær så god.

Nils T. Bjørke (Sp): Ja takk. Du snakka om at noko av målet med desse omleggingane var å samla kompetanse. No fekk me høyra frå Jernbaneforbundet at det var motsett, det som skjedde, at ein splitta kompetansen på Bane NOR og på Jernbanedirektoratet og ikkje minst då ein starta Spordrift, og at viss ein skal setja ut mange selskap, splittar ein tvert imot eit lite miljø i plassen for å samla det. Kva er di forklaring på at opp-

retting av Spordrift AS bidrog til ein sånn kostnadsauke?

Møtelederen: Da gir jeg ordet til Solvik-Olsen, som har 4 minutter både til å besvare spørsmål og til eventuelle tilleggskommentarer til slutt – vær så god.

Ketil Solvik-Olsen: Takk for det.

Når det gjelder Norske tog, som representanten Rommetveit spør om, er det riktig at per i dag er det ikke samlet, men målsettingen på sikt er at det skal samles. Det handler litt om respekt for at Flytoget var i gang med en fornyelsesprosess, og det var mye diskusjon om hvordan en kan sikre Flytogets organisasjon og de prosessene de var i gang med. Det var mye pragmatisme i dette for å sørge for at ting blir best mulig, og at prosesser som er i gang, kan gjennomføres uten at en flytter det fra en organisasjon til en annen.

Når det gjelder kontrollkomiteens rolle: Det er kjempeviktig at kontrollkomiteen følger opp de rapportene som Riksrevisjonen har, men når enkelte har forsøkt å gjøre dette til noe politisk, til at det nærmest har blitt verre på grunn av reformen, påpeker jeg at da må en også lese tidligere riksrevisjonsrapporter om hvordan ting var under det gamle systemet. Der viser altså Riksrevisjonens tidligere rapporter at det var betydelig større utfordringer som måtte håndteres, betydelig mindre kontroll med hvordan jernbanen var, hvilke ressurser som fantes. Og som rapporten sa i 2012: Det manglet betydelig med nøkkelpersonale for nettopp å kunne gjøre den type jobb. Derfor mener jeg at en må se historikken her med tanke på å vurdere: Når det gjelder de tiltak som er satt i gang, er det sannsynlig at de vil bidra til å løse det? Da er mitt svar ja. Betyr det at vi skal være fornøyd med alt sånn som det er? På ingen måte, nei. Noen av de anbefalingene som jeg ville gitt, er å lære av Nye Veier-reformen, stole på at jernbanesektoren også kan håndtere den type ansvar hvis de får det.

Når det gjelder kostnader, er det ingen tvil om at kostnadene øker for mye. Da burde en igjen se på hvordan en kan gi frihet til Bane NOR til å gjøre enkelte prioriteringer som kan redusere kostnadene, men samtidig bedre tilbudet på jernbanen.

Spordrift synes jeg det er litt for tidlig nå å konkludere med ikke har fungert, når det knapt har blitt opprettet og en har brukt veldig lang tid på å få det på plass.

Til slutt: Flere av dere stilte spørsmål om dette med urverk og jernbanen, hvordan en kan sikre at det tikker som en klokke. Jernbanen er annerledes enn veisystemet, for jernbanen er et lukket system der en ikke bare kan kjøre rundt noe som står i veien, mens vei er et veldig fleksibelt system ved at det går på gummihjul, og alle kan komme og bruke veien når de vil, uten å bestille. Det mener jeg er ivaretatt. Urverktenkningen

var også viktig i det vi gjorde, nettopp ved at vi sa at Jernbanedirektoratet skal være overordnet ansvarlig for den strategiske utviklingen. Vi sa at staten skal eie all infrastrukturen på jernbanen, staten skal bestemme hva slags tilbud som skal være, en skal ha kontroll på hvem som får operere, en skal bestille hvor mange avganger det skal være, og en skal være med og subsidiere de avgangene som ikke står på egne bein. Dermed har mye av den overordnede tilnærmingen som alle i komiteen gjennom spørsmål har berørt, vært en del av også vår tenkning.

Men vi så behovet for å samle oppgavene annerledes enn sånn det var før, rett og slett fordi det var åpenbart at det ikke ble løst på en god måte tidligere. Så tror vi også at det er mer kreativitet hvis en lar flere aktører få lov til å være med og diskutere hvordan løsningene skal være. Derfor er det med porteføljestyring i Bane NOR viktig, framfor at en har noen få som sitter og bestemmer alt. En får med kreativiteten og sørger for at også de aktørene som er i privat næringsliv, kan være med og levere tjenester og ideer. Vi bygger veiene våre i Norge ved at private aktører er sentrale i det, uten at noen tenker at veinettet vårt er privatisert. På samme måten kan vi gjøre det på jernbanen.

Jeg tror at vi ser en retning nå på jernbanen som er riktig, men det er bra at Riksrevisjonen påpeker det der en er langt fra i mål, og det er viktig at Stortinget da også følger opp ved å se på de anbefalingene som kommer. Jeg tror at det regjeringen har levert av dokumentasjon i det siste, også tyder på at regjeringen ser på muligheter for at reformens intensjoner kan oppfylles bedre. Det skriver jo også regjeringen i et dokument til Stortinget, at det ikke er alle intensjonene som en klarte å innfri gjennom de første grepene en gjorde, og dermed er det å la seg inspirere av Nye Veier en måte en kan innfri intensjonene enda bedre på.

Jeg ønsker både jernbanen og Stortinget lykke til videre med å gi oss et enda bedre mobilitetstilbud basert på skinnebaserte kjøretøy.

Møtelederen: Da skal du ha takk for ditt bidrag. Vi tar nå en pause. Høringen starter opp igjen kl. 11.30.

Høringen ble avbrutt kl. 11.11.

Høringen ble gjenopptatt kl. 11.30.

*Høring med samferdselsminister
Knut Arild Hareide*

Møtelederen: Da er tida der, vi starter høringen igjen og ønsker velkommen til samferdselsminister

Knut Arild Hareide, som har med seg tre bisittere. Det er statssekretær John-Ragnar Aarset, avdelingsdirektør Stine Ruud Eriksen og avdelingsdirektør Marit Rønning. Velkommen til alle sammen!

Da skal statsråden først få inntil 10 minutter til innledning. Etter det blir det utspørring fra komiteen, før du til slutt får anledning til en kort oppsummering hvis du skulle ha behov for det.

Jeg sier fra når det er 30 sekunder igjen av taletiden. Vær så god, statsråd.

Statsråd Knut Arild Hareide: Takk for det.

Gode komitéleiar, gode komité. Eg har lyst til å takke for anledninga til å gi ei utgreiing og svare på spørsmål frå kontrollkomiteen.

Åra 2009 og 2010 var svært krevjande for norsk jernbane, med massive driftsproblem, innstilte og forseinka tog. Det blei ein vekkjar for heile det politiske Noreg. Daverande samferdselsminister, Magnhild Meltveit Kleppa, sette ned eit utval for å sjå på jernbanesektoren, og utvalet var samstemt om at situasjonen var kritisk. Rapporten blei følgd opp med ein jernbanestrategi, auka løyvingar og ei stor omlegging av togtilboda. Men dei strukturelle endringane rapporten peikte på, blei i liten grad tatt tak i. Først da jernbanereforma blei lagd fram i 2015, med Meld. St. 27, På rett spor, fekk me dei strukturelle endringane som var nødvendige for at oppgåvene skulle løysast på ein betre måte.

Sidan 2010 er løyvingane til jernbanen meir enn tredobla. Me har fått fleire og moderne togsett, fleire reiser med tog, og talet på avgangar har auka betydeleg. Berre inn og ut av Oslo har det blitt om lag 100 fleire togavgangar dagleg. Det har eigentleg skjedd ei formidabel utvikling på norsk jernbane dei siste ti åra. Likevel er utfordringane mange og store.

Eg er einig i Riksrevisjonens hovudfunn. Me har ikkje kome langt nok med å oppfylle intensjonane i jernbanereforma. Dette blei eg raskt gjord merksam på da eg tiltredde i januar 2020, og sidan har problemstillingane Riksrevisjonen peiker på, stått høgt på min agenda. I den første stortingsmeldinga eg la fram, Meld. St. 17 for 2019–2020, Noen saker om jernbane, varsla eg ein gjennomgang av enkelte sider ved jernbanereforma. I dette arbeidet har me avdekt fleire utfordringar, som me no gjer noko med. Ei ny organisering kan ikkje aleine løyse dei grunnleggjande utfordringane i jernbanesektoren, men eg har klare forventningar til at organiseringa av Bane NOR som eit føretak framfor ein etat skal endre måten me byggjer, driftar og vedlikeheld jernbanen på slik at me får meir jernbane igjen for pengane. Dette har Nye Vegar vore eit godt eksempel på på vegsida.

Samferdselsdepartementet er opptatt av at Bane NOR skal utvikle tydelege mål og strategiar, og at grunnmuren i foretaket er godt nok utvikla til å levere på desse. I eigardialogen har departementet på jamleg basis tatt opp spørsmål og gitt innspel på område av stor betydning for måloppnåinga til Bane NOR. Departementet har òg engasjert ein ekstern rådgivar, som no gjennomfører ein selskapsgjennomgang av Bane NOR for å avdekkje om Bane NORs system, rutinar og kompetanse er gode nok.

Eg vil no gi nokre kommentarar til problemstillingane som er utgangspunktet for høyringa i dag. Trass i ein betydeleg auke i løyvingane til drift og vedlikehald opplever togpassasjerane, og særleg dei på Austlandet, framleis altfor mange innstillingar og forseinkingar. Til det er det tre hovudgrunnar. For det første: Me køyrer no mange fleire tog på det allereie gamle og slitne jernbanenettet vårt, fordi stadig fleire vil ta tog. Dette har gitt oss eit vedlikehaldsetterslep som veks raskare enn antatt. Jernbanens suksess har på mange måtar òg blitt jernbanens problem. For det andre: Signalanlegga er utdaterte og gir mange feilmeldingar. Og for det tredje: Strekninga Lillestrøm–Drammen har store utfordringar, og feila her påverkar stabiliteten på heile jernbanenettet. Om lag 80 pst. av alle driftsfeil kan sporast til denne jernbanestrekninga.

Alle desse utfordringane gjer me no noko med. Me byter ut signalanlegget på heile det norske jernbanenettet – strekning for strekning – og innfører det heil digitale felleseuropeiske systemet ERTMS. For dei reisande betyr dette ein meir stabil jernbane. Me prioriterer tiltak på den viktige problemstrekninga Lillestrøm–Drammen. Og sist, men ikkje minst, tar me fleire grep for å handtere det stadig veksande vedlikehaldsetterslepet.

Med store løyvingar og stort vedlikehaldsetterslep er det ekstra viktig å utnytte løyvingane på ein effektiv måte. Hovudstrategien i jernbanereforma for å få dette til er å konkurranseutsetje drifts- og vedlikehaldstenestene. I 2019 skilde Bane NOR ut drift og vedlikehald i selskapet Spordrift for å leggje til rette for konkurranse. Konkurranseutsetjinga vil ifølgje Bane NOR kunne gi ein effektiviseringsgevinst på 500 mill. kr fram mot 2027. Bane NOR har òg sett i gang eit effektiviseringsprogram som ifølgje foretaket skal frigjere 500 mill. kr årleg til vedlikehald av infrastrukturen.

Bane NOR har òg utvikla verktøyet InfraStatus for å kartlegge tilstanden på infrastrukturen og prioritere innsatsen der han får mest effekt. Verktøyet kan òg måle Bane NORs produktivitet innan drift og vedlikehald, og ein bør snarleg sjå gode effektar og raskare framdrift når det gjeld nettopp dette. Det forventar me.

Konkurranseutsetjinga vil bidra til synleggjering og måling av vedlikehaldsinnsatsen. Med eit forretningsmessig bestillar–leverandør-forhold vil me få ei riktigare prising av tenestene og ei meir systematisk og betre rapportering.

Dei store kostnadsoverskridingane dei siste åra viser at Bane NOR ikkje har god nok kostnadskontroll i dei store investeringsprosjekta sine. I Samferdselsdepartementet går me derfor no igjennom styringa av sektoren for å identifisere tiltak som vil gi riktige insentiv til god økonomistyring og effektiv oppgåveløysing. Dette varsla me i stortingsmeldinga Noen saker om jernbane. Avtaleregimet mellom dei to aktørane består i dag av eit stort antal avtalar, og Jernbanedirektoratets oppfølgingsregime er for omfattande. Bane NOR har derfor i praksis lite handlingsrom til å gjere eigne prioriteringar og avgrensa insentiv til å halde kostnadene i prosjekta nede.

Departementet vurderer altså no fleire tiltak. I tillegg har Bane NOR sjølv gjennomført fleire organisatoriske tiltak for å styrkje kostnadskontrollen i investeringsprosjekta. Bane NOR har lenge hatt utfordringar med å måle produktivitet innan drift og vedlikehald. Da er det òg utfordrande å få opp gode indikatorar. Utvikling av gode indikatorar for å måle effektiviteten i arbeidet er eit regelmessig tema i eigardialogen. Vår forståing er at Bane NOR jobbar godt med dette. Bane NOR reviderer no føretaksstrategien sin og vil jobbe vidare med å tilpasse og forbetre indikatorane for ein best mogleg styringsinformasjon. Me har stilt tydelege forventningar til Bane NOR om at me ønskjer fortgang i dette arbeidet.

Bane NOR har ei styringslinje til Samferdselsdepartementet gjennom eigarstyringa. Departementet har delegert økonomiske rammer og ansvaret for å inngå avtalar med Bane NOR til Jernbanedirektoratet. Eigaroppfølginga av Bane NOR skjer i tråd med statens prinsipp for god eigarstyring.

Departementet bruker mykje tid og ressursar på å gjere forventningane våre tydelege. Me har tett dialog med foretaket om kor raskt me forventar at endringar skal skje, kva for faktorar me meiner må vere på plass for at Bane NOR skal nå måla sine, og kva for informasjon me som eigar bør kunne få for å vere ein god sparingpartner.

Vår evaluering viser at det er eit forbettringspotensial i denne trekantmodellen, og at avtaleforholdet mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR ikkje er blitt praktisert i tråd med intensjonane i jernbanereforma. Departementet vil derfor gjennomføre nødvendige tiltak.

Til slutt: Det siste tiåret har det vore ei massiv satsing på jernbanen. Løyvingane er meir enn tredobla, til over 32 mrd. kr i 2021. Me har fått mange nye togsett,

stadig fleire vel å reise med tog, og talet på avgangar har auka. I 2019 blei det gjennomført om lag 80 millionar persontogreiser, ein auke på over 20 pst. frå 2013. Samtidig har me gjennomført ei stor og krevjande reform av jernbanesektoren. Staten vil dei neste ti åra spare milliardbeløp, som me kan bruke på å gi kundane eit betre togtilbod.

Me er utolmodige og ønskjer å reversere gevinstane frå jernbanereforma så raskt som mogleg. Men omstilling tar tid. Eg er likevel trygg på at me vil lykkast. Oppsummert vil eg seie at det siste tiåret har me gått frå å halde norsk jernbane så vidt i live, til reelt sett å utvikle han.

Møtelederen: Takk for det så langt.

Da blir det, som jeg sa, en runde med spørsmål. I denne bolken disponerer hvert parti inntil 5 minutter, bortsett fra saksordføreren, som er Magne Rommetveit, som disponerer inntil 10 minutter. Han er også først ute – vær så god Rommetveit.

Magne Rommetveit (A): Mange takk, leiar. Og takk til statsråden for ein grundig gjennomgang.

Eg registrerer at statsråden sluttar seg til Riksrevisjonen sine analysar og anbefalingar, og det kan nok vera at statsråden delvis har svart på nokre av spørsmåla våre, også mine spørsmål, iallfall vore innom dei, men me har jo ei høyring for å få vita meir om det.

Regjeringa har brukt 1,3 mrd. kr på jernbanereforma, og det er god grunn til å stilla spørsmål ved om det har vorte betre. Det er også tydeleg at Bane NOR sjølv ikkje har dei verktøya som skal til for å måla produktiviteten. Når veit de om målsetjingane er nådd? Og når forventar de å ha tent inn igjen alle pengane som er brukte på reforma?

Statsråd Knut Arild Hareide: Takk for spørsmåla.

Det er sånn at jernbanereforma faktisk vil gi oss milliardinnsparingar på ein del av konkurranseutsetjinga framover. Det er beløp fram mot det neste tiåret som gjer at me har ein betydeleg effekt berre på den delen.

Så veit me at me gradvis vil oppfylle ein del av det som Riksrevisjonen her peiker på. Eg trur at styringsindikatorane vil me ha ganske snarleg på plass – det heng saman med drifts- og vedlikehaldssida. Me opplever at Bane NOR jobbar godt med den delen, som me trur at det ikkje vil ta så lang tid før me har på plass.

Dei utfordringane me ser på investeringsida, er dei største og dei mest krevjande. Men det er heller ikkje noko spesielt for jernbanen. Me har hatt nokre av dei same utfordringane òg på vegsida, med store kostnadsoverskriddingar, sjølv om eg i dag vil seie at me har

betre kontroll på vegsida enn me har på jernbanen akkurat no.

Magne Rommetveit (A): Kva for vurderingar har departementet gjort når det gjeld gevinstar av reforma og kva tid dei skal visa seg? Då tenkjer eg ikkje berre økonomisk. I Meld. St. 27 for 2014–2015 teiknar departementet opp ei rekkje eigenskapar som skal kjenne-teikna norsk jernbane i framtida. Kor langt på veg er de no? Og når kan me venta at de er i mål?

Statsråd Knut Arild Hareide: Eg meiner at den utviklinga som har vore i norsk jernbane sidan Magnhild Meltveit Kleppa stod på Oslo S og peikte på utfordringane hausten 2010, kjem av at ho starta ein snuoperasjon. Noko av det viktigaste me gjorde da, var reelt sett å auke løyvingane. Me såg at dei hadde vore på eit for lågt nivå.

På vedlikehaldssida har me auka frå 2 mrd. kr i 2010 – det er 7 mrd. kr. Sjølv det har vist seg ikkje å vere nok.

På drifts- og investeringsida har òg beløpa auka betydeleg – frå i underkant av 4 mrd. kr til at me no er på nesten 18 mrd. kr. Det er store investeringar som gjer at me kan nå måla.

Eg skal ikkje sitje her og gi eit svar på kva tid me er i mål, men eg meiner at det går i rett retning. Eg meiner òg at det er alvorleg, det som Riksrevisjonen peiker på i rapporten, ikkje minst den mangelen på kontroll me har på investeringsprosjekta. Men viss me òg les tidlegare rapportar frå Riksrevisjonen, ser me at det går i rett retning.

Så tar den typen omstillingar tid. Me såg det på helse-reforma, der det òg var litt av det same. Det arbeidet som Tore Tønne gjorde der, var eit grunnleggjande viktig arbeid. Da Dagfinn Høybråten kom, var det likevel behov for endringar, det var behov for å gi føretaka den reelle fridomen. Nokre av utfordringane ser me no. Å gi Bane NOR den reelle fridomen handlar òg dette om.

Magne Rommetveit (A): Ei lita oppfølging av dette siste: Korleis arbeider statsråden med å sikra seg betre styringsinformasjon om løyvingane til drift, vedlikehald og investeringar i jernbaneinfrastrukturen og at det vert nytta effektivt av Bane NOR?

Statsråd Knut Arild Hareide: Dette er ein av dei grunnleggjande delane. Det me har sett, er at – kall det – trekantmodellen med departementet, Bane NOR og Jernbanedirektoratet ikkje har vore optimal. Eg har lytta til høyringa tidlegare i dag, der me har fått beskrivinga frå Bane NOR om at dei opplever at her får dei direktiv, og så følgjer dei opp direktiva.

Heile intensjonen med jernbanereforma var å få ei nær dynamisk tilnærming, altså at Jernbanedirektoratet kom med sine føringar. Men dei føringane skulle Bane NOR utfordre. Det me ser, er: Det er mykje positivt med ein etatskultur, men me ser at den etatskulturen er vidareført i større grad enn det me hadde ønskt. Me hadde ønskt reelt sett at Jernbanedirektoratet og Bane NOR skulle utfordre kvarandre. I staden ser me at det som har skjedd, er at Jernbanedirektoratet har gitt sine direktiv, dei er mottatt av Bane NOR, som har gått i gang med arbeidet sitt, og viss dei ikkje har greidd å følge opp det, har dei sendt meldingane sine eitt og eit halvt, to og eit halvt, tre år i etterkant, i staden for at ein hadde fått ei meir dynamisk tilnærming, der dei reelt sett hadde utfordra på det når dei inngjekk avtalane. Det trur eg er ein av dei tingane som me må lykkast betre med no – korleis skal me gi den handlefridomen til Bane NOR, korleis skal me utvikle eit avtaleregime som gir den fridomen og moglegheita? Samtidig må eg òg seie at intensjonen med denne reforma er å få til dette på ein betre måte. Eg trur ingen er tent med den situasjonen me har i dag, med langt over hundre avtalar. På mange måtar er det ein del av situasjonen som var før jernbanereforma, berre vidareført i ny struktur.

Magne Rommetveit (A): Litt spesifisering av dette: Bane NOR er underlagt departementet si eigarstyring, men er avhengig av løyvingar frå Jernbanedirektoratet. Korleis meiner statsråden dette bidreg til å nå målsetjingane med jernbanereforma? Du har jo vore inne på det: Er dette eigentleg ei hensiktsmessig organisering? Korleis ser statsråden for seg at ein no kan møte desse utfordringane og løysa dei?

Statsråd Knut Arild Hareide (KrF): Eg trur at organiseringa er hensiktsmessig. Eg trur at det at me har dette selskapet direkte underlagt departementet, og at me har etatsstyringa gjennom Jernbanedirektoratet, som er delegert å inngå avtalar med Bane NOR, gjer at departementet har alle moglegheiter til å sjå det heilskaplege biletet på jernbanesektoren.

Når det gjeld dei avtalane som blir inngått mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR, synest eg Frimannslund i utgreiinga si peikte på nokre av dei utfordringane me har sett ved det. Det er den delen me no ser på: Korleis kan me få eit betre avtaleregime? Me har altså over hundre avtalar. Det må bli langt færre. Og når me inngår den typen avtalar, må det ikkje vere slik at Jernbanedirektoratet gir ein ordre som Bane NOR tar imot utan motspørsmål. Dei må få ein dynamikk inn i det. Litt overordna må me gå frå å ha ein etatskultur til å få ei litt meir forretningsmessig føring. Det trur eg alle partar er tente med.

Det er eigentleg dette me jobbar med no i departementet. I stortingsmeldinga som me la fram for i underkant av eitt år sidan, peiker me på at det er det me jobbar med no. Eg trur eit første steg for å løyse dei utfordringane me no ser med jernbanereforma, nettopp er å gjere noko med det – kall det – trekantforholdet, eller den firkanten det i realiteten blir no, når Spordrift òg er eit sjølvstendig selskap og ikkje lenger eit dotterselskap under Bane NOR, men direkte underlagt departementet.

Magne Rommetveit (A): Departementet skriv til Riksrevisjonen at de i oppfølginga dykkar har engasjert ein ekstern rådgjevar, som du òg nemnde innleiingsvis, som skal gjennomføra ein selskapsgjennomgang av Bane NOR. Kan du fortelja meir om kva arbeid denne konsulenten gjer, og kva som er kostnaden for denne konsulenten?

Statsråd Knut Arild Hareide: Dette er vel konsultentselskapet KPMG, som gjennomfører ein ekstern analyse. Eg har ikkje den direkte kostnaden for det, men eg trur det er ein veldig nyttig gjennomgang for departementet – å få eit eksternt blick. Me har ein veldig tett dialog med Bane NOR gjennom eigarstyringa vår, og kostnaden for den rapporten er 1,3 mill. kr.

Eg trur det er veldig viktig å få den typen eksternt blick. Ikkje minst når me no skal ta viktige avgjerder som kan få konsekvensar for både milliardbeløp og andre ting, er det veldig nyttig for vår del.

Møtelederen: Da klokke vi akkurat inn på tida. Vi går vidare til Svein Harberg. Som statsråden har forstått: Den som disponerer tida, disponerer den selv uten innblanding fra møteledelsen, så dere får sørge for korte spørsmål og svar. Vær så god.

Svein Harberg (H): Takk for det, komitéleder, og takk til statsråden for en god innledning.

Det er et erfaringsbasert, gammelt uttrykk som heter: Den vet best hvor skoen trykker, som har den på. Det dukket opp i dialogen med Jernbaneforbundet at det kanskje var en manglende kultur for å gjøre hverandre gode. Det fungerte ikke godt nok å ta med erfaring og praktisk kunnskap, og jeg hører at statsråden selv er inne på det i flere av sine svar nå.

Det jeg hadde tenkt å utfordre litt på, er hvordan statsråden tenker at en konkret kan gripe fatt i det.

Statsråd Knut Arild Hareide: Tidlegare i denne høyringa har fleire vore inne på suksessen til Nye Vegar, og det er ikkje tvil om at Nye Vegars suksess har vore den kulturen dei har greidd å skape – både fordi dei henta personar frå Statens vegvesen, som hadde jobba med prosjekt, og fordi dei henta inn nye miljø.

Det skapte ein dynamikk og ei moglegheit for ei kulturrendring.

Det er ikkje tvil om at Bane NOR har hatt langt større fridom og langt større moglegheiter til å gjennomføre ein god jernbanepolitikk enn Jernbaneverket hadde i si tid. Så er det moglegheita til å greie å skape den nye kulturen til å gjere det. Eksempelvis er det sånn at Bane NOR kjem inn på kommuneplannivå når dei jobbar med prosjekt, medan Nye Vegar kjem inn på reguleringsplannivå. Nye Vegar kjem altså seinare inn enn det Bane NOR gjer. Så Bane NOR har veldig mange moglegheiter i forbetningsarbeidet for prosjekta dei har. Men så er det evna til å sjå den moglegheita, og det er noko av det som det er viktig at me får til – at me greier å få til den kulturen, sjå moglegheitene til å skape fornying og endring.

Svein Harberg (H): Takk for det.

En litt annen ting: Som en ser i rapporten, har vi indikatorer som måler en del ting, samtidig som det har vært en voldsom trafikktvikling. Det kan virke som om trafikktviklingen utfordrer indikatorene en bruker. Vi vil jo at flest mulig skal bruke toget framover, og nå er det et etterslep på godt over 20 mrd. kr. Hva tenker statsråden om å greie å fange opp dette i indikatorene?

Statsråd Knut Arild Hareide: Me har berre sett tala frå 2020. På grunn av pandemien er det langt færre som har reist, og da ser me at ein del av tala blir positive på både regularitet og oppetider. Det viser jo sammenhengen i dette. Eg synest likevel det er viktig å få fram at snuoperasjonen som starta med Meltveit Kleppa, har vore veldig positiv. Det er langt fleire som reiser med jernbanen. Han er viktigare for det norske samfunnet i 2021 enn han var i 2020, berre på grunn av trafikkauken. Me treng dei indikatorane for styringsinformasjonen. Det har tatt for lang tid å få dei på plass, men som eg òg sa, meiner eg Bane NOR jobbar godt med det, og me trur at me skal ha dei indikatorane på plass.

Så er det òg viktig at me på f.eks. drifts- og vedlikehaldssida måtte gjere ei kartlegging før me kunne gå i gang med den reelle konkurransetsetjinga der. Ting heng jo saman. Eg meiner likevel me er på riktig veg, men eg innrømmer at det har tatt for lang tid.

Svein Harberg (H): Takk.

Møtelederen: Takk for det. Da går vi videre til Solveig Horne, som disponerer inntil 5 minutter. Vær så god.

Solveig Horne (FrP): Takk skal du ha, leder, og takk for innledningen.

Du har jo fått med deg de foregående innleggene i denne høringen. Veldig mye av det som har kommet fram, er at dagens organisering var uheldig, at det ble brukt for mye midler på drift, eller på å snakke sammen, og at Jernbanedirektoratet var blitt en bremsekloss.

Så var du i ditt innlegg inne på Nye Veier-konseptet og at løsningen kan være at en får samme måte å drive jernbanesektoren på. Kunne du utdype litt mer hvordan du tenker at bruken av Nye Veier AS-konseptet kan gjøre at jernbanesektoren blir bedre i framtida, og også litt om i hvilket tidsløp du ser for deg at vi kan få en endring fra dagens utfordringer?

Statsråd Knut Arild Hareide: Dette er noe me ser på akkurat no, for me ser at Nye Vegar-tenkinga kan vere ein god modell for måten me kan organisere jernbanen på framover. Nye Vegar har jo fått eit handlingsrom som dei har brukt veldig godt. Dei har greidd å utnytte ressursane, og som eg sa, kjem dei faktisk seinare inn i planprosessane enn det Bane NOR gjer i dag. Likevel har dei greidd å få til endringar i prosjekta. Dei har greidd å redusere kostnadene med nesten 20 pst. Det er ganske imponerende. Me som sat i transportkomiteen for ti år sidan, ville nesten ikkje trudd det skulle vere mogleg. Eg trur me bør få inn noko av den same dynamikken òg på jernbanesida.

Så har eg lyst til å seie – når spørsmålsstillaren seier at Jernbanedirektoratet har vore ein bremsekloss: Ja, det har det vore, men det har òg vore Bane NORs jobb å utfordre det. Det er noko av den dynamikken me ikkje har lykkast godt nok med i dag. Det er det me ser på korleis me kan få til. Da ser me bl.a. på om me kan bruke Nye Vegar-modellen i det arbeidet for jernbanen, og korleis me kan ha eit avtaleregime mellom dei tre eller fire partane, sånn at det blir større handlefri-dom reelt sett for Bane NOR.

Eg vil òg seie at sidan mange peiker på at me bruker toga mykje, trur eg me skal vere ærlege og seie at me køyrer med eit nivå på toga som er akkurat på grensa av kva det gamle systemet toler. Dette huset har på ti år auka løyvingane til drift og vedlikehald frå 2 mrd. kr til 7 mrd. kr, og det er likevel ikkje nok. Det viser berre at det er absolutt på grensa – med det høge nivået me køyrer med tog, og med det gamle jernbanenettet me har.

Solveig Horne (FrP): Takk for svar. Kunne du sagt litt om hvilket tidsforløp du ser for deg nå? Det var jo veldig stor motstand mot at vi skulle ha den jernbanereformen vi har, og det har vært sagt både positivt og negativt i det politiske miljøet om Nye Veier var det rette konseptet. Det viste seg likevel at det var det. Hvordan tror du at du skal kunne klare å få en positivitet rundt tenkingen om et Nye Veier-konsept på jernbanen, og hvilket tidsforløp ser du for deg?

Statsråd Knut Arild Hareide: Me la fram ei stortingsmelding i fjor vinter, som blei behandla våren 2020, og me håper at me kan kome med føringar på dette i løpet av 2021. Det er viktig, og eg synest det Riksrevisjonen peiker på her, viser at dette er noko me må prioritere. Dette er den første saka eg tok fatt på i realiteten da eg kom inn i departementet i januar 2020 – det å få til ei endring her. Det handlar eigentleg om å få ein politikk der ein følgjer opp det som er intensjonane i jernbanereforma. Jernbanereforma har vore omdiskutert, men eg trur ikkje at ei tydelegare arbeidsdeling er det som har vore mest omdiskutert. Det er noko me må få levert på, så det vil eg berre seie hastar. Derfor er målet mitt å gjere det i løpet av 2021.

Møtelederen: Da går vi vidare til Nils T. Bjørke, som disponerer 5 minuttar på vegne av Senterpartiet. Vær så god.

Nils T. Bjørke (Sp): Takk for det. Og takk for ei god innleiing.

Korleis har departementet følgd opp kontroll- og konstitusjonskomiteens understreking i Innst. 47 S for 2016–2017 av at det ved oppstart av Jernbanedirektoratet og Bane NOR måtte etablerast betre rutinar for datainnhenting og -behandling, at resultatmålbarheita måtte sikrast – at dette skulle vera på plass før ein starta opp?

Bane NOR var tydeleg her før i dag på at indikatorane er tilpassa ein normalsituasjon, medan det i dag er eit stort etterslep, og det visste ein jo godt om då ein skipa Bane NOR og skipa desse indikatorane. Korleis kan det ha seg at dei laga indikatorar som ikkje var tilpassa den reelle situasjonen?

Statsråd Knut Arild Hareide: Tusen takk.

For å svare på det siste først: Ja, me ser at etterslepet aukar, og etterslepet aukar fordi det var eit større etterslep enn me trudde. Eg trur at viss nokon hadde sagt til meg da eg satt i transportkomiteen for ti år sidan, at me skulle auke løyvingane til vedlikehald frå 2 til 7 mrd. kr, ville eg tenkt at da har me ikkje store utfordringar med vedlikehaldet. Resultatet i 2021 er altså at me har gått frå 2 til 7 mrd. kr, og så veit me at det i realiteten er for lite. Det er realitetane i dette.

Så er det ikkje tvil om at den informasjonen som departementet treng for å ha styringsinformasjon, og som er påpeikt i ulike rapportar frå Riksrevisjonen, er noko som me har etterspurt. Som eg òg sa, det har me gjort i eigardialogen heile vegen. Me har kontinuerleg etterspurt det. Det som er bra no, er at me opplever at det no blir jobba godt i Bane NOR, og at me skal kunne få dette innan rimeleg kort tid – eg vil ikkje seie i løpet av 2021, men me forventar at det i løpet av dei neste åra

kjem på plass. Det er jo ikkje på plass, sjølv om dette blei påtalt òg i Riksrevisjonens rapport 2016–2017.

Nils T. Bjørke (Sp): Det er òg påpeikt i dag at det er ein del av desse indikatorane på driftsstabilitet som er knytte til forhold som Bane NOR ikkje kan påverka, og ein har sett no at ein gjerne ikkje har kome skikkeleg i gang med desse. Endringar tek tid, men likevel har ein hatt veldig hastverk med å starta Spordrift, som ein har sett har hatt store kostnader, og det er jo ikkje tvil om at det er større utfordringar med å ha vedlikehald på det som er konkurranseutsett, enn med investeringar. Trur ein at ein må skipa endå eit selskap, der du no sjølv sa at det vert ein firkant i staden for ein trekant når ein ser dei utfordringane som ligg i den trekanten, i forhold til berre ei rein eigarstyring frå departementet? Kan dette faktisk gjera at ein risikerer å splitta opp miljøet, der ein er mest oppteken av å eiga resultatet i eige bedrift i staden for å sjå jernbanen totalt sett?

Statsråd Knut Arild Hareide: No vil det vere ein diskusjon om kor fort det har gått med Spordrift. Det er vel no over fire år sidan dette blei avgjort. Det blei eit eige selskap i 2019 og blei skilt ut av Bane NOR 1. januar 2021, så det har ikkje gått så veldig fort. Det som har vore viktig for oss, er at me må kartleggje dei ulike delane før me kan gå i gang med ei konkurranseutsetjing, og det trur eg er klokt. Så eg vil nok ikkje seie at det har vore eit veldig stort hastverk. Nokon vil vel kanskje seie det motsette, at det har tatt for lang tid. Men eg har jo òg lytta til dei tilsette tidlegare i dag, som for så vidt peiker på at dei synest det har gått for fort. Mi vurdering er iallfall at det ikkje har gått for fort.

Eg synest det som blir tatt opp i spørsmålet, er viktig, for det er ikkje tvil om at det er ein samanheng mellom investeringar og det me bruker på vedlikehald. Det er nok sånn at det politiske Noreg har vore veldig glad i investeringsprosjekt, og me har satsa veldig store investeringar. Viss me går tilbake igjen til 2010, hadde me altså vedlikehald på 2 mrd. kr, og me hadde investeringar på 3,9 mrd. kr. No har me investeringar på nesten 18 mrd. kr og vedlikehald på opp mot 7 mrd. kr. Så det er ikkje tvil om at det at me har valt å bruke så mykje på investeringar, og at det er eit politisk ønske om det, har gått ut over vedlikehaldssida, sjølv om me veit kva behov det er for investeringar i ein jernbane som blir eldre og eldre.

Møtelederen: Takk for det. Da går vi vidare til Freddy André Øvstegård, som spør på vegne av SV. Vær så god.

Freddy André Øvstegård (SV): Noe som har vært mye diskutert, er gevinster av jernbanereformen og når

de realiseres, de løftene om store gevinster som kom i forbindelse med jernbanereformen. Riksrevisjonen har sett på dette, og etter Riksrevisjonens vurdering gir ikke departementets gevinstrealiseringsplan en reell oversikt over gevinstene ved jernbanereformen for investeringsobjekter når det bare er ett investeringsobjekt med gevinster som tas med i Bane NORs og departementets gevinstberegning. Mitt første spørsmål til statsråden er om vi da kan stole på om de løftene om store effektiviseringsgevinster av jernbanereformen som regjeringen har framført, faktisk blir målt og er sanne?

Statsråd Knut Arild Hareide: Tusen takk.

No blei jo desse tre trafikkpakkene gjennomførte før eg kom inn, og mi oppleving er at dei pakkene gjekk langt over det som var forventa, òg da reforma blei lagd fram i Stortinget. Her er det altså snakk om 12 mrd. kr i det neste tiåret som me får store innsparingar for, så den delen av jernbanereforma vil eg seie er blitt overoppfylt. Så er det klart at det me i realiteten har store utfordringar på, er den delen som går både på drift og vedlikehald og på investeringssida. Men viss me samanliknar f.eks. med det som har skjedd på vegsida, trur eg veldig få ønskjer seg tilbake til den tida da Statens vegvesen hadde alt som gjekk på drift og vedlikehald, òg på den sida. Me ser jo at den fordelinga som har vore på vegsida, har blitt positivt mottatt. Ulike regjeringar har valt å vidareføre den politikken, og me ser jo eigentleg gode resultat av det.

Når det gjeld det som går på drift, antyda eg eit beløp på 500 mill. kr fram til 2027. Så trur eg òg det blir ryddig, for me får ei oversikt, me får tydelege tilbakemeldingar år for år om kva som er statusen, òg med ei konkurranseutsetjing, og det meiner eg er ein positiv sideeffekt.

Freddy André Øvstegård (SV): Takk for svaret.

Det er forskjellige deler der, og mitt spørsmål dreide seg om gevinstene ved investeringsprosjektene når Riksrevisjonen peker på at det er tre prosjekter som følges, men at det bare er det ene sporet hvor det er en positiv gevinst som departementet måler.

Men jeg har et annet spørsmål: Kan du nå dokumentere noen effektiviseringsgevinst som går utover kostnadene ved å opprette alle disse selskapene? Én ting er den forventede effektiviseringsgevinsten i ti år som er lovet av disse anbudspakkene, men ser man en gevinst ved effektivisering allerede i dag?

Statsråd Knut Arild Hareide: Viss me ser på status på jernbanen no, meiner eg det har vore ei positiv utvikling, men me har fortsatt store utfordringar. Men det er veldig få av dei tinga som jernbanereforma har gjen-

nomført som eg meiner har hatt ein negativ effekt. Det mest krevjande er at me ikkje har fått gjennomført alt som har vore i tråd med intensjonen i jernbanereforma.

På drift og vedlikehald er det ikkje tatt ut nokon effektar enno, og der må me sjå framover kva det er. Det anslaget er tatt noko ned. Me forventar at me får ein gevinst med – kall det – ryddigare arbeidsforhold, men me har tatt noko av gevinsten ned på konkurranseutsetjinga på drift og vedlikehald. På investeringssida er utfordringane at me i realiteten har fått store kostnadsoverskridingar, og jernbanesektoren har større kostnadsoverskridingar enn bl.a. vegsida og for så vidt også andre statlege prosjekt, og det er jo ei stor utfordring med den situasjonen me har. Eg vil seie at me har tatt ut ein del effektar, men me har ikkje på langt nær tatt ut alt og det me forventar at me kan ta ut til slutt.

Møtelederen: Takk for det.

Da skal vi gå videre til Ulf Leirstein, som er uavhengig, og som disponerer inntil 5 minutter. Vær så god.

Ulf Isak Leirstein (uavh) [12:10:27]: Takk for det, komitéleder, og takk til samferdselsministeren for en god redegjørelse og gode svar.

Jeg vil fortsette der han slapp, med de store kostnadsoverskridelsene vi ser. Riksrevisjonens rapport påpeker veldig tydelig dette, ikke minst knyttet til intercityprosjektene.

Kan statsråden si litt om sine betraktninger rundt hvilke konsekvenser det vil få med den typen store overskridelser vi har sett nå den siste tiden?

Statsråd Knut Arild Hareide: Det er eit godt spørsmål.

Det politiske Noreg har peikt på å løysing knytt til intercity: full dobbeltsporutbygging i heile intercityområdet. Me ser at beløpa det vil medføre, er veldig store. Eg trur det er ekstremt vanskeleg å få full utbygging med dei tala fagetatane no peiker på. Eg trur ein må sjå på kva som er det realistiske tilbodet me byggjer ut for.

Det er ikkje tvil om at det å tenkje ein meir optimalisert IC, den typen tenking, vil få ut ein veldig stor del av tilbodsforbetringa, men me slepp å ta heile kostnaden. Det Jernbanedirektoratet i realiteten peiker på, er at for intercity kan me få halvert rekninga for full dobbeltsporutbygging, og me får 75 pst. av tilbodet. Det å byggje intercity fullt ut vil sannsynlegvis koste opp mot 150 mrd. kr – altså enorme beløp for å få det til. Det må vere ein samanheng mellom det som er realistisk, og det me kan få til.

Det er fleire grunnar til det. Grunnforholda er éin av grunnane. Eg trur òg me har sett KVU-ar som er

komne på eit tidleg stadium som har lagt føringar for kva me skal byggje, og så, når dei riktige kostnadsanslaga er komne på bordet, har det vore heilt andre summar. Sidan spørsmålet kjem frå Østfold, er det berre der ei strekning, som me no held på å byggje ut, som me så seint som i 2017 trudde skulle koste 12 mrd. kr, viser seg vil koste over 40 mrd. kr. Det skaper nokre utfordringar.

Så kan me òg seie at dei som kvalitetssikra tala, sa i sine analysar at det ikkje var sikkert at 12 mrd. kr stemde, men at det aldri ville bli over 20 mrd. kr. Den dobbeltkontrollen me da fekk, viste seg altså å vere fullstendig feil.

Ulf Isak Leirstein (uavh): Takk til statsråden for godt svar.

Statsråden har sikkert fulgt høringen tidligere i dag. Jeg har vært opptatt av dette med grunnforhold, ikke minst i Østfold, som er mitt eget valgdistrikt og der jeg bor. Vi har sett at i flere av prosjektene, ikke minst her nede, har det vært slik at man har fått en kalkyle, og så har man drevet med grunnundersøkelser i ettertid som har presset opp kostnadene voldsomt, med kostnadsøkninger i ettertid. Kan du si litt mer om hvilke tydelige grep du vil ta for at man skal unngå dette for ettertiden?

Statsråd Knut Arild Hareide: Eg vil seie til representanten Leirstein at noko av tenkinga her er at me nettopp skal få eit avtaleregime mellom Bane NOR og Jernbanedirektoratet som utfordrar på dette tidlegare i fasen. Det som i for stor grad har skjedd i dag, er at når Jernbanedirektoratet har kome med – kall det – sine føringar, har Bane NOR sagt at det tar me imot, og så har dei levert feilmeldinga to–tre år etterpå. No må me få den dynamikken meir inn idet avtalane i realiteten blir inngått.

Så trur eg òg me skal vere ærlege og seie at det er noko med at me skal byggje godt, men me skal òg byggje godt nok. Det er ikkje berre grunnforholda som har hatt betydning, eg trur det òg gjeld måten me byggjer jernbane på, og talet på stasjonar. Me må tenkje at dei pengane me bruker, er midlane til fellesskapet. Dei må me ta best mogleg vare på.

Det har vore ein debatt her tidlegare i dag, for det er bl.a. sånn at det ikkje er Bane NOR som gjer KVVU-ane. KVVU-ane er konseptvalutgreiingar, det er overordna strategiske føringar. Eg meiner det er rett at det skjer på direktoratsnivå. Det er der den typen tenking skal vere. Og så skal Bane NOR, som byggherre, naturleg nok sjå på KS2-rundane. Men det er på eit anna nivå, eit riktig nivå.

Ulf Isak Leirstein (uavh): Da vil jeg takke statsråden for veldig gode svar.

Møtelederen: Da går vi over til en åpen spørsmålsrunde, der folk ber om ordet etter hvert. Den er begrenset til 15 minutter, og vi starter nok en gang med sakens ordfører, Magne Rommetveit.

Magne Rommetveit (A): Jernbaneforbundet beskriver jernbanen som eit urverk. Gjennom jernbanereforma har regjeringa forsøkt å skapa meir konkurranse mellom aktørane i jernbanen. Det er også litt behov for å styra langt meir gjennom konkrete avtalar, og det er oppretta ei rekkje nye selskap. Kven er det som sikrar heilskapen i jernbanen i dag, og korleis gjer vedkommande det?

Statsråd Knut Arild Hareide: Det er departementets jobb. Med den tydelege arbeidsfordelinga at direktoratet gjer myndighetsoppgåver, Bane NOR er byggherre og ulike selskap driftar og driv med både gods- og personstransport, blir det vår jobb å sjå heilskapen. Og heilskapen for norsk jernbane meiner eg er langt betre i 2021 enn han var i 2010. Det er fordi me har hatt ei stor satsing. Me har auka løyvingane etter, vil eg seie, fleire tiår før 2010, da me ikkje hadde ei stor nok satsing på jernbanen.

Me har brukt nokre av dei mekanismane me har hatt på vegsida, med ein positiv konkurranse, både på det å byggje ut og det å drive med drift og vedlikehald, og me ser på vegsida, der me har kome lenger, at det har gitt positive resultat. Eg trur det er veldig få på vegsida som tenkjer at me no skal tilbake til det regimet me hadde tidlegare. Eg trur ein konkurranse med gitte føresetnader kan vere bra. Men det som òg er bra med den typen konkurranseutsetjing, er at me får ei oversikt over forholda. Og det er ikkje tvil om at hadde me visst kor ille det var i 2010, trur eg me ville vore enda meir sjokkerte da Meltveit Kleppa-rapporten i si tid kom. Dei store beløpa me har investert, har vist seg å vere veldig, veldig viktige. Situasjonen var altså enda meir kritisk enn me trudde, òg i 2010.

Møtelederen: Da går vi videre til Svein Harberg, vær så god.

Svein Harberg (H): Takk skal du ha.

Det er viktig når vi får sånne rapporter og har sånne høringer, at vi også tenker framover. Det er tross alt der vi skal løse ting. Statsråden sier at vi må se på om vi kan ta med oss modellen og tenkningen i Nye Veier. Jeg la merke til at heller ikke Frimannslund var fremmed for det, men var opptatt av rammene. Jeg vet ikke om statsråden kunne tenke litt høyt om hva en skal ta med seg,

og hva som må til for at de skal kunne adoptere den måten å jobbe på.

Statsråd Knut Arild Hareide: Eg trur noko av det som Nye Vegar-modellen peiker på, er at ein da får eit tydeleg ansvar, og at ein har moglegheit til å løyse oppgåvene slik ein sjølv meiner er best, utan at ein er bunden på hender og føter med detaljert å følgje opp dei enkelte delane. Eg trur at å sleppe til fagmiljø, som kan sjå heilskapen, utan – kall det – politisk detaljstyring, har Nye Vegar fått moglegheit til, og så har dei nytta seg av den moglegheita.

Noko av det same var òg intensjonen i jernbanereforma – nettopp at den dialogen som skulle vere mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR, skulle vere prega av aktørar med handlefridom til å få eit større rom. No ser me at det ikkje har blitt det rommet. Det har eigentleg blitt ei vidareføring av sånn det var før jernbanereforma, det er berre vidareført i ein ny struktur. Målet mitt er å sikre ein struktur der me får ut den handlefridomen.

Noko av det som er bra for Nye Vegar, er at dei veit at om dei lykkast med å få eit prosjekt billegare, så beheld dei ressursane, pengane, og kan byggje ut andre strekningar. Det gir eit insentiv. Noko av den insentivstrukturen som Bane NOR har hatt, har ikkje vore god nok, og det er eit mål for det.

Så trur eg òg, til noko av det som Rommetveit stilte spørsmål om i stad, at det som er bra med jernbanereforma, er at no er ansvaret tydelegare fordelt. No veit me kvar ansvaret ligg, me veit at direktoratet har det ein kan kalle myndigheitsoppgåva, å sjå det strategiske, sjå den føringa. Bane NOR skal vere byggherre, men skal ta prosjekta, optimalisere dei og byggje dei ut på ein best mogleg måte. Vy, NSB, skal vere dei som drifrar gods- og persontog, som driv med det. Eg trur det er ein meir ryddig struktur enn det me hadde før jernbanereforma.

Møtelederen: Nå går vi vidare til Nils T. Bjørke. Det er fremdeles to til på lista. Vær så god, Bjørke.

Nils T. Bjørke (Sp): Dette med indikatorar har me diskutert ein god del. Dei er det vel departementet som har laga, og ein var jo heilt ærleg på at dei burde vore på plass før dette vart starta. Bane NOR har gjeve tydeleg beskjed om at auka vedlikehald er heilt avgjerande for å innhenta vedlikehaldsetterslepet. Men burde ikkje då indikatorane vore endra, slik at dei slo positivt ut når dei klarte å auka? I dag slår dei jo negativt ut når dei aukar.

Dette med vedlikehald er ein spesiell ting i forhold til nybygg. Korleis skal ein sikra at ikkje kontrollmekanismen for å kunna konkurranseutsetja vedlikehaldet

vert større enn gevinsten ved å fordela det på ulike selskap?

Statsråd Knut Arild Hareide: Eg trur at konkurranseutsetjing på Spordrift er det to effektar av. Det eine er den effekten at me forventar at det vil gi oss eit handlingsrom som me òg kan bruke på å byggje jernbane, til å forbetre tilbodet, om me lykkast med det på ein god måte. Den andre er at når me no har gjort den kartlegginga som har vore heilt nødvendig for at me kan konkurranseutsetje, har me òg betre oversikt. Det er det me i realiteten har sett her, at det ikkje har vore god nok oversikt på drifts- og vedlikehaldssida. Me trudde at dei milliardbeløpa me har sett inn, skulle vore nok. Det har vist seg at det ikkje har vore nok.

Så kan eg seie om f.eks. Bane NOR: Dei har i vedtekene sine at det skal vere forretningsmessig drift. Det meiner eg er viktig. Det er eit viktig prinsipp som er lagt til grunn der, og det er òg med på å sikre at me bør få meir igjen for dei midlane som me har sett opp her.

Eg er einig i det spørsmålsstillaren tar opp her – me burde hatt dei indikatorane på plass tidlegare. Men som eg òg peiker på her, no meiner me at Bane NOR jobbar godt med dei. Det har vore ein jamleg dialog i eigardialogen med Bane NOR for å få dei indikatorane på plass, og det er noko me forventar skal skje om ikkje så lang tid.

Møtelederen: Da er neste spørsmål fra Freddy André Øvstegård, vær så god.

Freddy André Øvstegård (SV): Takk for det.

Jeg har sett at det har blitt ganske mange flere direktører i jernbanen, flere selskaper. Sist jeg sjekket, hadde det økt fra 11 til 50 – jeg vet ikke om det har kommet noen siden den gang, det kan hende. Ser statsråden, hittil, at det brukes mer tid og flere ressurser i dette jernbanebyråkratiet på bestillinger, avtaleinngåelser, koordinering og rapportering internt mellom forskjellige selskaper, som egentlig driver med jernbane?

Statsråd Knut Arild Hareide: No kan eg roe Øvstegård med at det ikkje er eit så stort antal nye direktørar som har kome. Men det er òg ei stor endring. Beløpa til jernbanen er altså meir enn tredobla no. Det er langt større business, om ein kan bruke det uttrykket, i norsk jernbane i 2021, over 32 mrd. kr, og me var på rundt 10 mrd. kr i 2010. Det er realiteten.

Eg trur noko av det som er bra, er å få tydelege ansvarsforhold. Da kan me utvikle ein struktur. Me ser at innanfor andre transportformer har ein i realiteten akkurat det same. Det er ingen som reagerer på måten norsk luftfartssektor er organisert på – det er tydelege ansvarsforhold når det gjeld kven som eig lufthammer,

kven som eig flyselskap. Den typen tenking, om å ha tydelege ansvarsforhold, og at me har fått den strukturen på plass, meiner eg er ei reell forbetring. Men me må hente ut effektane av det. Det meiner eg er hovudutfordringa sånn som det ligg no.

Så handlar det om at me sannsynlegvis tar investeringsavgjerder på eit for tidleg tidspunkt, når prosjekta ikkje er heilt modne, når me ikkje veit kva kostnadene for desse prosjekta i realiteten er. Det har vore ei utfordring, spesielt på jernbanen, men òg til dels på vegsida, at me får KVVU-ar som legg tydelege politiske føringar. Så tar me ei avgjerd, og så viser det seg at når me kjem til sluttrekninga, blir den ei heilt anna. Da er det ikkje sikkert me hadde landa på det konseptet me gjorde. For å gjere noko med det kjem det ei tydeleg porteføljestyring når me legg fram Nasjonal transportplan. Eg meiner det er eit felles gode for heile Noreg at me får tatt avgjerder på den typen prosjekt på riktig tidspunkt, når me veit kva kostnadene er, slik at me vel dei beste prosjekta når me skal velje.

Møtelederen: Rommetveit, vær så god.

Magne Rommetveit (A): Du sa i stad at satsing på investeringar har gått ut over vedlikehald, og langt på veg gav statsråden skulda til Stortinget, eit storting som statsråden sjølv har vore medlem av veldig lenge. Men spørsmålet er: I kva grad er nyinvesteringar også med på å redusera framtidige vedlikehaldskostnader når det er så veldig gamalt og skrøpeleg, det som er frå før? Då tenkjer eg litt lokalt, eg òg, som på strekninga Arna-Voss, Ringeriksbanen og heile Bergensbanen, å få den shina opp. Kuttar ein ikkje ein masse framtidige vedlikehaldsutgifter ved å gjera det?

Statsråd Knut Arild Hareide: Eg har ikkje kritisert Stortinget for at dei har satsa på investeringar, for det er det veldig behov for innanfor norsk jernbane. Paradokset er berre at det er stort behov òg for drift og vedlikehald, ikkje minst på austlandsområdet, som har betydning for heile jernbanen. Eg peikte på strekninga Drammen-Lillestrøm, som har 80 pst. av utfordringane knytte til oppetid og nedetid – berre den strekninga. Det viser kor stort behov det er.

Det er ikkje eit problem at me har satsa på investeringar, problemet er at me burde satsa enda meir på drift og vedlikehald. Så kan me stille spørsmål, når me bruker ein gitt sum, men det som òg har skapt reelle utfordringar – det kan eg vere ærleg på òg når det gjeld det første budsjettet eg fekk leggje fram – er at når me har kostnadsoverskridingar på investeringsprosjekta, må me dekkje dei inn. Det å stoppe opp, pakke ned, ta pause i eitt til to år og så pakke opp igjen og begynne å byggje igjen, er det dyraste av alt. Me må prioritere og

bli ferdige med det me held på med. Dermed kan det i nokre budsjett gå ut over den optimale løyvinga til f.eks. vedlikehald. Sånn sett hadde eg gjerne ønskt at vedlikehaldsbudsjettet for 2021 skulle vore enda større, for å ta ned etterslepet. Men det er vanskeleg når ein har store kostnadsoverskridingar, sjølv med eit 2021-budsjett der me aukar jernbanebudsjettet frå 26 til 32 mrd. kr, altså med over 6 mrd. kr.

Møtelederen: Det kunne være fristende å kaste inn flere strekninger som åpenbart må ha dobbeltspor, men isteden skal jeg la Nils T. Bjørke stille et kort spørsmål og få et kort svar på det.

Nils T. Bjørke (Sp): Eg synest ikkje eg fekk svar. Du snakka om at Bane NOR er i gang med indikatorane, men det må jo vera departementet som lagar indikatorar for Bane NOR dersom dei skal følgja dei opp. Det er vel ikkje vanleg at det er selskapa sjølve som skal leggja premissane for dei indikatorane. Då er det jo ikkje rart at de slit med oppfølging av selskapa.

Statsråd Knut Arild Hareide: Når det gjeld indikatorane, er det Bane NOR som jobbar med strukturen for å få det på plass. Me har følgt det opp i vår eigen dialog og etterspurt det, og så er det sjølv sagt ein dialog mellom Jernbanedirektoratet og departementet om det. Men den typen indikatorar er det Bane NOR som har eit hovudansvar for å få plass. Det er der det ligg, og me har etterspurt det gong på gong. Heldigvis er signala – og det meiner eg òg – at dei jobbar godt med det, det er ei viktig føring for meg. Eg seier at det vil vere på plass ganske snarleg, og det vil vere ein viktig del av vår styringsinformasjon for å seie noko om utviklinga på norsk jernbane.

Møtelederen: Da sier vi takk for det. Statsråden har vært forbilledlig når det gjelder rutetabellen. Vi er akkurat på tida.

Jeg bare tillater meg en kort kommentar, for statsråden var inne på at vi bør få klargjort tydelig hvor ansvaret ligger. For oss er det klart at det ligger hos statsråden. Skylda kan nok ligge litt forskjellige steder, men hva gjelder Stortinget, kjenner vi bare statsråden, og det er derfor vi ønsket deg på høring her. Vi takker for ditt bidrag til denne høringen.

Referat vil følge innstillinga når den tid kommer. Så takk til statsråden. Takk til alle som har deltatt på høringen. Da er vi ferdig med den første høringen i dag.

Svein Harberg (H): Statsråden har anledning til 5 minutter.

Møtelederen: Som jeg blir minnet på her, skal statsråden få anledning til 5 minutter oppsummering til slutt hvis han har noe ytterligere å tilføye.

Statsråd Knut Arild Hareide: Takk for det, komitéleder.

Eg skal vere kort mot slutten. Eg synest det har blitt stilt mange gode spørsmål, og eg synest det har kome fram ein god heilskap i dette. Det er at me har store utfordringar med norsk jernbane. Det er så mange som tar jernbanen. Me køyrer med ny ruteplan frå 2012 og 2014, som gjer at me eigentleg bruker det ytste av den kapasiteten me har. Me har behov for å gjere meir for ta ned vedlikehaldsetterslepet, som eg trur i dag er antyda til 23 mrd. kr. Me gjennomfører store og nødvendige investeringsprosjekt. Me kan diskutere samanhengen mellom størrelsen på investering og det me gjer på vedlikehaldssida for å ta ned etterslepet, men eg synest òg det er ein del positive element me ser.

Eg har lyst til å seie at når det gjeld Bane NOR, har dei utarbeidd ein ny vedlikehaldsstrategi. Dei er i ferd med implementere systemet InfraStatus, som skal gi ei betre oversikt over tilstanden på infrastrukturen. Det er heilt nødvendig. Og me gjennomfører tiltak på – eg vil seie – den største problemstrekninga: Lillestrøm–Drammen. Det nye systemet InfraStatus vil gjere det mogleg å måle produktiviteten i drifts- og vedlikehaldsarbeidet på ein betre måte. Eg trur òg at Spordrifts konkurranseutsetjing, utskiljing, gjer at det blir betre synleggjort. Så får me sjå kva tala blir, men me får iall-

fall ei synleggjering, noko som i seg sjølv er veldig viktig.

Så har eg òg lyst til å seie at Bane NOR no har ei eiga organisering av utbyggingseininga og deira store prosjekt. Og me er no i gang med, som eg seier, å sjå på kva styringsdialog me skal ha mellom Bane NOR og Jernbanedirektoratet og departementet, og for så vidt òg Spordrift, der me ønskjer at me skal gå frå ein etatskultur til meir ein forretningskultur. Dei vil la seg inspirere av suksessen bak Nye Vegar. Etter mi meining er norsk jernbane på rett spor. Jernbanereforma og tenkinga rundt den er med på å tydeleggjere ansvarsforholda. Utfordringa er at me ikkje heilt har greidd å oppfylle alle intensjonane i reforma. Men det er ikkje ulikt andre reformer som me har vore igjennom, det har tatt noko tid før me har fått til alle føringar. Eg trur det viktigaste som har skjedd, er at Stortinget i løpet av desse ti åra har gått frå å ha eit altfor lågt beløp for jernbanen, til reelt sett å ville prioritere han. Men det er òg eit stort ansvar, for me bruker no altså over 32 mrd. kr på denne sektoren, så det er viktig at me veit at me får igjen noko for dei midlane. Eg trur at ved neste rapport frå Riksrevisjonen vil me oppleve det me har opplevd òg ved denne rapporten, at ja, det er ein del krevjande ting, men eg trur me likevel vil sjå at utviklinga kjem til å vera positiv.

Møtelederen: Da sier jeg nok en gang takk til statsråden og til alle andre som har bidratt på høringen. Som sagt, komiteen møtes til neste høring i kinosalen kl. 14.

Høringen slutt kl. 12.36.