

VEDLEGG



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité

Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

21/1334-2

20. mai 2021

Svar på spørsmål 1–3 til Prop. 193 S (2020–2021) Nokre saker om luftfart, veg, særskilte transporttiltak og jernbane

Under følger svar på Transport- og kommunikasjonskomiteens spørsmål til Prop. 193 S (2020–2021).

Spørsmål 1

I følge proposisjonen skal det signeres kontrakt for kjøp av 30 nye lokaltog i 2021.

Hvordan er rollefordelingen mellom Stortinget, Samferdselsdepartementet, Jernbanedirektoratet og Norske tog AS ved slike togkjøp, og hvordan finansieres togkjøpene?

Svar:

Stortinget ga Samferdselsdepartementet fullmakt til å inngå forpliktelser opp til kostnadsrammen for anskaffelsen av nye lokaltog ifm. behandlingen av Prop. 23 S (2019–2020) *Endringer i statsbudsjettet 2019 under Samferdselsdepartementet* og Innst. 103 S (2019–2020) på 4 200 mill. 2020-kroner. Styringsrammen er 3000 mill. 2020-kroner. Kostnadsrammen ble deretter delegert til Jernbanedirektoratet. Det er Norske tog AS som gjennomfører anskaffelsen. De skal gjennomføre anskaffelsen til styringsrammen, men kan søke Jernbanedirektoratet om å kunne forvalte en større andel av usikkerhetsavsetningen opp til kostnadsrammen.

Stortinget ga i Prop. 117 S (2019–2020) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2020* og Innst. 360 S (2020–2021) restverdigaranti for togene. Restverdigaranti er en garanti for at Norske tog vil bli kompensert for en andel av togenes verdi dersom Stortinget i fremtiden skulle beslutte at togene ikke skal tas i bruk.

Togkjøpene finansieres gjennom låneopptak som nedbetales i løpet av togenes levetid på om lag 30 år. Nedbetalingen inngår i leieprisen togselskapene betaler Norske tog for bruk av togene. Vederlaget staten gir togselskapene i tråd med trafikkavtaler og direktetildelte avtaler bevilges over kap. 1352, post 70 Kjøp av persontransport med tog.

Spørsmål 2

Er det baskiske selskapet CAF, som har fått i oppdrag å utvide og drive den svært omstridte forstadsbanen som knytter ulovlige israelske bosettinger sammen med Vest-Jerusalem, en aktuell leverandør for disse 30 nye lokaltogene?

Svar:

CAF er en av 6 leverandører som er kvalifisert til å levere tilbud. Det er planlagt at kontrakt skal inngås med en av leverandørene i september 2021.

Norske tog AS (Norske tog) er underlagt lov om offentlige anskaffelser og må følge dette regelverket. Norske tog har orientert departementet om at selskapet har foretatt en grundig bakgrunnssjekk av selskapene som ønsket å prekvalifisere seg til konkurransen om lokaltogsanskaffelsen. Norske tog har brukt en ekstern rådgiver til å gjennomføre en strukturert gjennomgang av selskapene, «integrity due dilligence» (IDD), hvor også elementer knyttet til menneskerettigheter og integritet inngår. Det ble i prosessen avdekket at CAFs involvering i Israel utgjorde en negativ eksponering. Forholdet medførte ikke avvisning av CAF som tilbyder, blant annet fordi det ikke foreligger rettskraftig domfellelse, jf. forskrift for offentlige anskaffelser. Norske tog opplyser at det før inngåelse av kontrakt vil bli utført en ny IDD/kontroll av innstilte leverandører.

Det følger av regjeringens eierskapspolitikk, jf. Meld. St. 8 (2019–2020) *Statens direkte eierskap i selskaper – Bærekraftig verdiskaping*, at staten forventer at selskapene i statens eierportefølje er ledende i sitt arbeid med ansvarlig virksomhet. Å være ledende i sitt arbeid med ansvarlig virksomhet innebærer blant annet at selskapene identifiserer og håndterer vesentlige risikoområder, også innenfor leverandørkjeden, for de som påvirkes av virksomheten. Staten forventer at selskapene gjennomfører aktsomhetsvurderinger i tråd med anerkjente metoder, slik Norske tog har gjort. Videre forventer staten at selskapene er åpne om vesentlige områder, mål og tiltak innenfor sitt arbeid med ansvarlig virksomhet.

Spørsmål 3

I følge proposisjonen legges det opp til at Valdresbanen på strekningen Røste–Dokka og Namsosbanen legges ned og tas ut av det nasjonale jernbanenettet.

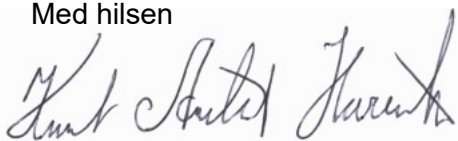
Hvordan er den formelle prosessen for slik nedleggelse, og hva er status for Valdresbanen på strekningen Dokka–Bjørgo, der skinnegangen så vidt vites fortsatt ligger mens den er fjernet på strekningen Bjørgo–Leira–Fagernes?

Svar:

Jernbanedirektoratet og Bane NOR har gitt anbefaling til Samferdselsdepartementet om å ta Valdresbanen på strekningen Røste–Dokka og Namsosbanen ut av det nasjonale jernbanenettet. Det er også gjennomført høring. Samferdselsdepartementet har vurdert anbefalingen og høringsinnspill i dialog med Jernbanedirektoratet og besluttet å ta anbefalingen til følge. Stortinget orienteres om beslutningen om at banestrekningene tas ut av det nasjonale nettet, i dette tilfellet gjennom Prop. 193 S (2020–2021). Etter stortingsbehandlingen vil Samferdselsdepartementet gi føringer til Jernbanedirektoratet om at strekningene skal frigjøres til andre formål enn togtrafikk. Formelle prosesser knyttet til delvis vederlagsfri avhending og etterbruk settes i gang av Jernbanedirektoratet, og gjennomføres av Bane NOR i samråd med berørte kommuner og eventuelt andre interessenter. Videre vil direktoratet i samråd med departementet angi i avtalene med Bane NOR hvilke strekninger de skal drive og vedlikeholde som en del av det nasjonale jernbanenettet.

Strekningen på Valdresbanen fra Dokka–Bjørge er tatt ut av det nasjonale jernbanenettet tidligere. Sporet ligger der, men er i dårlig forfatning som følge av at det ikke har vært vedlikeholdt på lang tid. Jernbanespetet mellom Leira og Fagernes ble fjernet i 1991, mens sporet mellom Bjørge og Leira ble fjernet i 2002. Beslutning om etterbruk for disse strekningene vil bli tatt i samråd med kommunene og andre parter og interessenter på en hensiktsmessig måte.

Med hilsen



Knut Arild Hareide