

# Skriftlig spørsmål fra Sverre Myrli (A) til samferdselsministeren

Dokument nr. 15:1508 (2015-2016)

Innlevert: 30.08.2016

Sendt: 30.08.2016

Besvart: 08.09.2016 av samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen



## Spørsmål

Sverre Myrli (A): I nyhetssak 24. august kommer det fram at det nye infrastrukturforetaket i jernbanesektoren, Bane NOR, har brukt 545 000 kr for å utvikle nytt navn og logo. Kan statsråden gjøre rede for de forventede totale kostnadene ved å skifte navn fra Jernbaneverket til Bane Nor SF, inkludert nytt navn på alle stasjoner, bygninger, biler og maskinpark mv. Det bes videre opplyst anslag for totale kostnader ved navneskiftet for øvrige enheter i sektoren. Mener statsråden dette er god anvendelse av skattebetalernes penger?



## Svar

Ketil Solvik-Olsen: Jernbanen skal spille en nøkkelrolle i å løse transport- og miljøutfordringene i Norge. Gjennom økte investeringer og bedre tilbud skal flere velge å bruke jernbanen til pendling og godstransport. Bevilgningene til jernbanesektoren har økt markert de siste årene. For første gang på tiår reduseres nå forfallet på jernbanen og det investeres stortilt i nye strekninger og materiell. I inneværende statsbudsjett brukes over 21 milliarder kroner på jernbanen, en økning på om lag 7 milliarder kr siden regjeringsskiftet. Jeg er svært opptatt av at disse midlene benyttes effektivt.

For å få mer igjen for pengene og en tydeligere ansvarsdeling, la Regjeringen derfor fram forslag til reform av sektoren (Meld. St. 27 (2014-2015) På rett spor) våren 2015, hvor man legger opp til en bedre struktur i jernbanesektoren. Statlig eierskap og kontroll ligger fortsatt til grunn for det meste av aktiviteten. I ny organisering videreføres mesteparten av dagens

jernbanelinjer som et statsforetak som også får ansvar for eiendommene i sektoren gjennom at ROM Eiendom AS overføres fra NSB. Virksomhetene togmateriell, togvedlikehold og salg og billett overføres fra NSB til tre selskap eid av Samferdselsdepartementet. Dette gjøres for å legge til rette for like konkurransevilkår og rimelige etableringshindringer for togoperatørene i de kommende konkurranser om persontogtrafikk.

Det påløper naturlig nok noen kostnader når man endrer strukturer og fornyer profileringen. Tilsvarende skjedde under forrige regjering da Avinor gjennomførte en endring i sin profil. Jernbaneinfrastrukturforetaket Bane NOR SF (Bane NOR) opplyser at de totale forventede kostnadene til grafisk design og profilering ved opprettelsen av Bane NOR er 36,5 millioner kroner, fordelt på 545 000 kr i utvikling av nytt navn og logo/grafisk profil, 6 millioner kroner til utrulling i 2016 og 15 millioner kroner i hhv. 2017 og 2018 knyttet til bl.a. nye skilt på bygninger, på digitale flater og på merkantilt materiell. Bane NOR understreker at anslagene for utrulling i 2017 og 2018 er usikre. Bane NOR opplyser videre at uniformer og arbeidstøy vil bli skiftet ut naturlig og derfor ikke vil representere en økt kostnad.

Jernbanedirektoratet opplyser at kostnadsramme på avtale om utvikling av visuell identitet for Jernbanedirektoratet er på omlag 1 million kroner. Kostnadene for visuell identitet kan fastslås når overordnet visuell identitet er besluttet og kan ikke estimeres/anslås på nåværende tidspunkt.

To av selskapene som skal skilles ut fra NSB er etablerte selskaper: ROM Eiendom AS og Mantena AS. NSB opplyser at det ikke er planlagt noen kostnader til reprofiling av disse selskapene. Det vil være opp til nye styre og ledelse å avgjøre om selskapene skal reprofileres.

Salgs- og billetteringsselskapet er et nyopprettet selskap. NSB opplyser at de har gjennomført aktiviteter knyttet til utvikling av navn og profil til dette selskapet. Dette arbeidet er ikke sluttført. NSB opplyser videre at det ikke er utviklet noe nytt navn for materiellselskapet. NSB legger heller ikke opp til at togparken reprofileres nå. Det vil være opp til nytt styre og ledelse å avgjøre om selskapet skal reprofileres.

Jernbanereformen gjennomføres for å oppnå en mer effektiv og mer kundeorientert sektor. Jeg har tillitt til at styrene vurderer kostnader knyttet til reprofiling opp mot andre formål, og holder seg innenfor en hensiktsmessig ramme. Regjeringen legger til grunn at gevinstene ved reformen langt vil overstige dens kostnader.