

Skriftlig spørsmål fra Eirik Sivertsen (A) til samferdselsministeren

Dokument nr. 15:664 (2016-2017)

Innlevert: 13.02.2017

Sendt: 13.02.2017

Besvart: 24.02.2017 av samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen



Spørsmål

Eirik Sivertsen (A): Jeg viser til oppslag 9.2 i E24 hvor det kommer fram at BaneNor SF etter bare en måneds operativ drift må kutte kostnader for 500 mill. kr.

Når ble statsråden kjent med de økonomiske utfordringene i foretaket, var dette kjent for statsråden da statsbudsjettet for 2017 ble behandlet i Stortinget, hva vil statsråden konkret gjøre med situasjonen og kan statsråden garantere at dette ikke vil føre til lavere aktivitet enn forutsatt i budsjettet for 2017 og at ingen ansatte mister jobben i foretaket?

Begrunnelse

Lederen i foretaket, Gorm Frimannslund, er i den samme artikkelen sitert på at «Vi kan ikke utelukke at det vil få konsekvenser for bemanningen» og «vi må komme i balanse så fort som mulig.» I et intervju med Dagsavisen 10.2.2015 går det fram at «Statsråden sier det ikke vil være behov for færre folk som jobber med norsk jernbane, selv om porteføljen til Jernbaneverket kan bli mindre.- Målet er at vi skal produsere mer jernbane per ansatt, sier Solvik-Olsen.»



Svar

Ketil Solvik-Olsen: Regjeringen har store ambisjoner for jernbanen. Det gjenspeiles både i arbeidet med å sikre bedre organisering og høyere økonomiske rammer til jernbanesektoren. Bevilgningene til jernbanen har økt betydelig de siste årene, og er nominelt rundt 7,5 milliarder kroner høyere i 2017 enn ved regjeringsskiftet. Dette økte økonomiske handlingsrommet gir mulighet til økt aktivitet, samtidig som vi stadig skal jobbe for at pengene brukes mest mulig effektivt. Derfor pågår det kontinuerlig effektiviseringsprosesser

samtidig som det økonomiske handlingsrommet øker.

Den nye styringen av Bane NOR SF (Bane NOR) innebærer at Jernbanedirektoratet inngår avtaler med Bane NOR om kjøp av planlegging, utbygging, forvaltning, drift og vedlikehold av jernbanenettet.

Bane NOR holder nå på med sitt budsjettarbeid. Som statsforetak må Bane NOR sette opp sine regnskaper etter andre prinsipper enn det Jernbaneverket gjorde. Regnskapene til Bane NOR gir viktig styringsinformasjon for Bane NORs styre. Oppslaget representanten Sivertsen viser til var første utkast til budsjett i Bane NOR. Foretaket har vært tydelig på at dette ikke er det endelige budsjettet. Jeg mener det derfor er for tidlig å trekke noen konklusjoner verken om økning eller kutt på hvert enkelt område.

Bane NOR har i sakens anledning ikke henvendt seg til hverken Jernbanedirektoratet eller Samferdselsdepartementet for å få endrede rammebetingelser (herunder økte bevilgninger). Foretaket har meldt til departementet at prosessene som nå pågår er håndterbare for foretaket.

Samferdselsdepartementet er eier av Bane NOR. For staten er det særdeles viktig at den er ryddig i sin rolleutøvelse overfor Bane NOR. Departementet ble i et møte 30.januar i år gjort oppmerksom på at Bane NOR planla med et lavt nivå på fornyelse. I avtalen mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR ble merforbruk på fornyelse i 2016 fratrukket fornyelsen i 2017. Jernbaneverket har hatt fullmakt til å kunne omdisponere midler mellom fornyelse og investeringer. Bane NOR og Jernbanedirektoratet har i ettertid funnet en mer smidig løsning der den tidligere handlefriheten som Jernbaneverket hadde er videreført i samarbeidet mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR. For eksempel har Bane NOR, siden artikkelen ble publisert, inngått kontrakt om ytterligere 400 millioner kroner til jernbanefornyelse.

Bane NOR vil fremover jobbe videre med hvordan de skal håndtere omdisponering av midler mellom ulike aktiviteter. Dette sammen med bl.a. overgangen til nye regnskapsprinsipper og behov for avsetninger til pensjoner, er saker som Bane NOR har varslet de jobber med i budsjettprosessen, slik at de kommer i regnskapsmessig balanse i 2017