

## Stortinget. Møte torsdag den 11. april 2013 kl. 10 (midlertidig)

President: Dag Terje Andersen

### **Dagsorden (nr. 70):**

1. Interpellasjon fra representanten Ingjerd Schou til samferdselsministeren:

«I planlegging og styring av norsk infrastruktur får våre statlige etater sette premissene, samtidig som de også leverer varene. En ny rapport slår nå fast at syv av ti vei- og jernbaneprosjekter er forsinket: «Vi kan langt på vei konstatere at regjeringens økte bevilgninger ikke umiddelbart gir seg utslag i raskere fremdrift for vedtatte prosjekter.» Norske kommuner har erfaringer med at Jernbaneverket og Statens vegvesen ikke svarer godt nok på deres spørsmål. Alternative miljøer som Railconsult AS og Norsk Bane AS sammen med Deutsche Bahn får f.eks. oppdrag fra norske kommuner som står foran arealplanlegging av nye store infrastrukturprosjekter.

Hvordan vil regjeringen imøtekomme alternativ kompetanse, og sørge for at denne kan bidra til å gi oss flere og bedre veier - og en raskere jernbane?»

Utdrag fra debatten, med vår merking i gult (som også ovenfor):

### **Schou (H):**

Norske kommuner har erfaringer med at Jernbaneverket og Statens vegvesen ikke svarer godt nok på deres spørsmål. Alternative miljøer som Railconsult AS og Norsk Bane AS sammen med Deutsche Bahn får f.eks. oppdrag fra norske kommuner som står foran arealplanlegging av nye store infrastrukturprosjekter.

Hvordan vil regjeringen imøtekomme alternativ kompetanse, og sørge for at denne kan bidra til å gi oss flere og bedre veier - og en raskere jernbane?

### **Arnstad (Sp):**

Jeg mener ut fra dette at det ikke stemmer at det ikke benyttes alternativ kompetanse i planleggingen av prosjekter. Railconsult er, som nevnt i interpellasjonen, nettopp ett av de konsulentfirmaene som har vært benyttet av Jernbaneverket. Det vil allikevel bestandig være slik at det er fagetatene, transportetatene, som står ansvarlig for de anbefalingene som så gis til Samferdselsdepartementet, og som regjeringen i sin tur gir til Stortinget.

Det er, så vidt jeg vet, svært sjelden at kommuner engasjerer private i utførelsen av arealplanlegging fordi de ikke synes Statens vegvesens eller Jernbaneverkets utredninger har vært tilstrekkelige. Det er derimot ikke uvanlig at ulike interessegrupper bruker konsulenter for å bistå ved utarbeidelsen av rapporter for bedre å kunne fremme sitt syn på utviklingen av transportsystemet. I den type interessegrupper kan kommuner og fylkeskommuner til en viss grad inngå.

Det er verken mulig eller ønskelig at Statens vegvesen og Jernbaneverket skal sitte på all den kompetanse som er nødvendig ved gjennomføringen av ulike utredninger. Jeg er derfor innforstått med at etatene bruker ekstern kompetanse der de finner det nødvendig. Valg av konsulenter skjer ut fra gjeldende regelverk om offentlige anskaffelser, dvs. etter konkurranse, der alle interesserte kan gi tilbud. Jeg ser også positivt på at interesseorganisasjoner engasjerer eksterne miljøer for å få utredet viktige spørsmål som de mener ikke blir godt nok belyst gjennom de statlige transportetatenes arbeid. Det er en

viktig demokratisk mulighet som bør ligge der, og som bør være en premiss også for debatten.

**Schou (H):**

Men vi kan gå til mange av næringsforeningene som vi har i landet vårt, i Trondheim, Ålesund, Bergen, Haugesund, Stavanger, Kristiansand og Oslo, som hadde konferanse i midten av mars, og som tok opp nettopp disse tingene. De sier at de ønsker å se nærmere på det som er lagt til grunn for bl.a. Jernbaneverkets utredning om et fremtidig IC-triangel rundt Oslo og et høyhastighetsnett mellom de største byene i Sør-Norge, og de ønsker å bringe dette inn for Brennpunkt, bl.a. De sier at de gjerne vil ha intercitytriangelet, men understreker at det samtidig må bygges dobbeltspor til Halden, Lillehammer og Skien, og at det blir stoppested i et fremtidig høyhastighetsnett som også er beregnet for gods- og underveistraffikk.

Jeg er noe overrasket over at statsråden ikke er mer ydmyk, og ikke er ute etter å finne gode og bedre løsninger, når de rapportene som foreligger, så tydelig faktisk viser at forsinkelsene er til stede og store.

**Susanne Bratli (Ap):**

Interpellanten er opptatt av det hun kaller alternativ kompetanse. Med det forstår jeg kompetanse utenfor etatene. Den finnes flere miljøer utenfor Jernbaneverket og Vegvesenet som også innehar kompetanse som Samferdsels-Norge kan nytte seg av, både norske og utenlandske miljøer. Jeg er enig i at det kan være fornuftig å trekke veksler på den kompetansen de innehar.

Eksterne kompetansemiljøer brukes i dag. Spørsmålet er vel heller om vi skal ha enda mer av det. Jeg mener vi skal legge til rette for at miljøer med stor kompetanse på feltet skal kunne bidra. Med de ambisiøse planene denne regjeringa har for samferdselsutbygging, kommer vi nok ikke utenom at vi er nødt til å bruke den kompetansen som finnes, for å få prosjektene klare. Men samtidig mener jeg også at vi i framtida skal ha robuste fagmiljøer i etatene som håndterer brorparten. Det handler om synergier, stordriftsfordeler og kompetanse, men også om økonomi.

Der jeg mener vi har en vei å gå – og som vi bør legge til rette for – er å få utenlandsk kompetanse inn. Vi begynner å se at utenlandske kompetansemiljøer synes Norge kan være et spennende land å bruke sin kompetanse i. Vi ser det på utbygging, der et østerriksk firma har en av tre entrepriser på vei- og banebygging langs Mjøsa. Jeg tror utenlandske miljøer hadde hatt noe å bidra med også i planleggings- og designfasen. Deutsche Bahn har gjort mye utredningsarbeid på jernbane, og deler av den kompetansen og kunnskapen de har, kan være verdifull i den storstilte jernbaneutbygginga vi står overfor.

Det viktigste vi kan gjøre, er å løfte fram framtidige prosjekter som framstår attraktive for utenlandske kompetansemiljøer å være med på, og vi må sørge for at etatene har en åpen holdning til å nyttiggjøre seg den kompetansen.

Men vi må fortsatt sørge for at etatene sjøl er kompetente og robuste. Det er også en verdi over år at man har den kompetansen også i egne rekker. Sammen med ekstern kompetanse,

som kan være med på løfte dette fagmiljøet ytterligere, kan vi raskere få enda mer vei og bane for pengene.

**Bård Hoksrud (FrP):**

Så var statsråden opptatt av dette med konsulenter, og at det i hvert fall i Statens vegvesen kunne se ut som det hadde vært på grensen til konsulentfest. Fra 2010 til 2012 økte konsulentutgiftene fra 1,5 mrd. kr til 2,4 mrd. kr. Det er en økning på 900 mill. kr på to år. I tillegg har Statens vegvesen ansatt over 200 mennesker hvert år siden 2008, og det kulminerte i 2012 med at man ansatte 380 mennesker internt i egen organisasjon utover dem som gikk ut av arbeidslivet. Det viser at det både er ansatt en masse mennesker i etatene og at man samtidig har brukt masse penger på konsulenter. Nå gleder jeg meg snart til å se det i realiteten i form av nye og skikkelige veier og jernbaner. Der går det fortsatt veldig sent – 15 km firefelts motorvei i 2013 og 19 km med midtdeleere er ikke veldig mye å rope hurra for med tanke på hvor mange mennesker man nå har ansatt for å følge opp dette.

Jeg synes også det er spennende å se hvordan man kan bruke private på en bedre måte. Jeg tror det er mye i det interpellanten har tatt opp som vi bør se nærmere på, og om vi kan få gjort enda mer for de pengene vi har til rådighet. For Fremskrittspartiet er det viktig å bruke de pengene vi har, på en mest mulig effektiv og rasjonell måte, slik at vi får mest mulig vei og jernbane for de pengene vi bruker. Da må vi ta i bruk nye metoder, som gjør at vi ikke holder på med klattvis og delt utbygging, men bygger skikkelig – store prosjekter. Vi vet at å planlegge 70 km tar nesten like lang tid som å planlegge 6 km, så det er mye å hente og et stort potensial i en ny, mer effektiv og rasjonell planlegging.

**Halleraker (H):**

Jeg har til slutt lyst til å fokusere på det siste temaet som tas opp i denne interpellasjonen, nemlig vilkårene for uavhengig kompetanse innenfor transportsektoren. Her er innovasjon og nytenking stikkord. En fornuftig statsadministrasjon ville la nye ideer, innovasjon og nyskaping få utvikle seg og blomstre. Ikke et vondt ord sagt om Oljedirektoratet, men den fantastiske innovasjon og nyskaping vi har sett på offshore-siden, olje og gass, som har brakt oss helt i verdenstoppen på mange områder, er ikke skapt i Oljedirektoratet. Den er skapt hos de private aktørene som har et incitament for å få dette til. I dag opplever private aktører faktisk at de blir hilst velkomne med sine ideer, men de blir også parkert på siden: ikke forvent at dere får noen form for enerett til dette. Det er ikke egnet til å skape innovasjon og få løst tingene på smartere måter i framtiden.

**Ingjerd Schou (H):**

Det er nettopp det som går fram av denne avslutningen til Halleraker om å være åpen for både innovasjon og andre fagmiljøer, som jeg tror lå til grunn da økonomen fra Econ Pöyry etter konferansen som var i regi av alle næringsforeningene 14. mars i år, sa: «Min interesse for Haukeli-alternativet våknet fordi både Deutsche Bahn og Jernbaneverket hadde dette alternativet med i sine utredninger, men de to utrederne kom frem til diametralt forskjellig resultat. Begge kunne umulig ha rett. I en analyse av tallmaterialet ble det ganske klart at det var relativt lett å komme frem til resultater som støttet opp under Deutsche Bahns analyse, og ditto vanskelig å komme frem til resultater som støttet opp under Jernbaneverkets analyse.»

Under den samme konferansen uttalte representanten Langeland at han opplevde så mange manipuleringer fra Jernbaneverket i denne saken at han ville be Brennpunkt i NRK om å se nærmere på dette.

Jeg skal ikke ta stilling til hvorvidt den ene eller den andre har rett tallmateriale. Men det understreker den hverdagen som næringsforeninger, kommuner, regioner og fylkeskommuner opplever landet rundt når større prosjekter skal planlegges. Det burde vært unødvendig å måtte kalle på alternativ kompetanse for å få koblet på østre linje til en ny Follo-bane i 2013, da man ikke klarte å koble på skinnene på toget. Det har kommet til forlik og enighet, ja vel, men det var ikke Jernbaneverket som sto først, eller som dro, eller som sa: Oi sann, her har vi glemt å sikre at vi skal få en moderne jernbane for framtiden i 2013, slik at vi sikrer at 60 000 innbyggere med til-og-fra-pendling til østlandsområdet og hovedstaden blir koblet på en ny jernbane. Det samme har vi i Oppegård kommune. Vi behøver ikke å gå lenger enn til Lysaker–Sandvika, som kunne vært bygd mer helhetlig, og dermed kunne en spart vel 2 mrd. kr. Vi har de samme diskusjonene i Ålesund-området. Nå er veien godt i gang, og både vei og jernbane langs Mjøsa. Jeg gleder meg stort over det, men både miljøene rundt og alternativ kompetanse påviste andre traseer, som man opplevde ble avvist, og som det ble trukket på skuldrene av. Det blir sågar sagt at man ikke kjenner til det når alternative miljøer kom med rapporter som synliggjør noe annet når det gjelder løsninger for å bygge intercitytriangelet, eller Haukeli-veien, som jeg nå omtalte.

Jeg tror det er viktig at vi lærer av oljeindustrien, og at vi i langt større grad er rause, ydmyke og inkluderer de som er uenig. Der ligger også muligheten til fortreffelig å kunne argumentere fram det som er løsninger fra statlige institusjoner, eventuelt justere dem, slik at vi får gode løsninger for landet.

Referat fra hele debatten kan lastes ned her: <http://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Publikasjoner/Referater/Stortinget/2012-2013/130411/>