

## Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029

### Spørsmål 68

På side 87 gjøres det rede for at omlegging ifm jernbanereformen medfører redusert bevilgningsnivå. Hovedforklaringen på redusert behov på jernbane er at inntekter som tidligere tilfalt staten ved Jernbaneverket nå går direkte til statsforetaket Bane NOR SF. I 2017 ga dette en reduksjon i bevilgningsbehovet på 321,9 mill. kr som er forutsatt videreført flatt i planperioden.

- a) Det bes om at dette utdypes og hvordan departementet kommer fram til 321,9 mill. kr for 2017, jf tabell 5.32 side 161 i statsbudsjettet for 2017. Både tabell og redegjørelse. Det bes samtidig om en vurdering av hvor robust det er å legge til grunn dette beløpet flatt i perioden.
- b) Hvordan legger regjeringen opp til å håndtere inntektene fra Bane NOR Eiendom?
- c) Hva er regjeringens strategi for utviklingen av eiendomsmassen til Bane NOR Eiendom?

### **Svar:**

a) Tabell 5.32 side 161 i Samferdselsdepartementets Prop 1 S (2016-2017) viser sammensettingen av ny post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold på kap 1352 Jernbanedirektoratet sammenliknet med budsjettstrukturen for Jernbaneverket.

321,9 mill. kr er forskjellen mellom det som ville ha vært bevilgningen i 2017 på kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og videlikehold, og *summen* av bevilgningene i 2017 på kap. 1352 Jernbanedirektoratet, postene 01 Driftsutgifter, post 21 Spesielle driftsutgifter – planer og utredninger, og post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold. Tabell 5.28 på side 152 i Prop 1 S (2016-2017) viser bevilgningsforslaget for 2017 etter gammel struktur. Tabellen under viser forskjellen i bevilgningsforslag og Saldert budsjett 2017 mellom gammel og ny struktur for tidligere kap. 1350, post 23:

	Prop. 1 S 2017	Budsjettforlik 2017 *	I mill. kr Saldert budsjett 2017
Kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehold	7 718,3	+295,7	8 014,0
<b>Kap. 1352 Jernbanedirektoratet</b>			
Post 01 Driftsutgifter	372,1	-1,2	370,9
Post 21 Spesielle driftsutgifter – Planlegging og utredning	200,0	-0,7	199,3
Post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold	6 824,3	+ 297,6	7 121,9
Sum Kap. 1352, postene 01, 21 og 71	7 396,4	+ 295,7	7 692,1
<b><i>Differanse Kap.1350, post 23 – kap. 1352, postene 01, 21 og 71</i></b>	<b>- 321,9</b>	<b>0</b>	<b>- 321,9</b>

\*) Budsjettforliket på post 71 er netto av økt bevilgning for å ta igjen etterslep i 2017 med 320 mill. kr, ekskl. mva. og økt ABE-kutt med 22,401 mill. kr. Endringen på postene 01 og 21 gjelder økt ABE-kutt.

Denne tekniske korreksjonen består av (jf. tabell 5.26 i Prop. 1 S (2016-2017):

<b>Benevning</b>	<b>I mill. kr</b>
Kap. 1350, post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen *	131,0
Inntekter kap. 4350 Jernbaneverket *	- 675,9
Netto inntekter kap. 4350	- 544,9
Pensjon	273,0
Forsikring	100,0
Ny kjørevegsavgift	- 150,0
<b><i>Sum differanse mellom kap. 1350, post 23 og kap.1352, postene 01, 21 og 71</i></b>	<b>- 321,9</b>

\*) Utgiftene til drift og vedlikehold av Gardermobanen hadde motpost på kap. 4350 Jernbaneverket post 07 Betaling for bruk av Gardermobanen. Utgiftene og inntektene inngikk heller ikke i planrammene i tidligere NTPer.

Denne korreksjonen er robust for alle endringer i inntektene som har like store motsvarende utgifter, dvs. som nettobudsjetteres med kr 0,- Dette gjelder for eksempel brukerbetaling av Gardermobanen, samt videresalg av kjørestrom. Korreksjonen er mindre robust for inntektsendringer som ikke motsvares av like store utgifter, dvs. der summen av inntekter og utgifter er vesentlig forskjellig fra null, der økningen i netto inntekter til BaneNOR SF kommer til fratrekk for Jernbanedirektoratets utgifter til kjøp av drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen på kap. 1352, post

71. Dette kan for eksempel gjelde økte kjørevegsavgifter og økt betaling for bruk av infrastruktur, når de ikke motsvares av tilsvarende økte utgifter til infrastrukturen. Økte avgifter og brukerbetalinger kan motsvares av økte utgifter for Jernbanedirektoratet til kjøp av transporttjenester med tog på kap. 1352, post 70, da togselskapene får økte kostnader for bruken av infrastrukturen.

b) Kommersiell eiendomsvirksomhet i Bane NOR konsernet er i hovedsak lagt til datterselskapet ROM Eiendom AS. Selskapet opparbeider inntekter fra både utleie, reklame, utvikling og salg av eiendom.

I Meld. St. 27 (2014-2015) heter det at *"Eiendommer som ikke er relevante for jernbanevirksomheten avhendes. Før eiendommene overføres til foretaket gjøres en gjennomgang av hvilke eiendommer som skal selges (...) inntektene fra denne avhendingen tilfaller staten."*

Det heter videre i meldingen at *"Infrastrukturforetakets muligheter til å skaffe inntekter fra eiendom hensyntas når rammene for den statlige finansieringen fastsettes."*

Dette er reflektert i gjeldende avtale mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR. Vederlaget fra direktoratet vil ta hensyn til at foretaket har øvrige inntekter. Eventuelle høyere inntekter enn forventet fra andre kilder enn direktoratet kommer ikke til fradrag i rammen for vederlaget i avtaleperioden.

I arbeidet med NTP 2018-2029 ble det forutsatt at foretaket benytter løpende inntekter fra eiendomsvirksomheten til programområdet "Stasjoner og knutepunkter". For hele 12-års perioden ble dette anslått til å utgjøre om lag 3,2 mrd. kr.

Departementet arbeider med å gå igjennom helheten i håndtering av inntektene fra Bane NORs eiendomsvirksomhet.

c)  
Aksjene i ROM Eiendom AS er overført fra NSB AS til Bane NOR Eiendom 1 AS. Samferdselsdepartementet er p.t eier av aksjemajoriteten i Bane NOR Eiendom 1 AS. Aksjemajoriteten er imidlertid planlagt overført til Bane NOR SF i løpet av juni 2017.

Eiendomsmassene som tidligere var fordelt mellom ROM Eiendom AS og Jernbaneverket vil med dette samles på én hånd under Bane NOR SF. Departementet legger til grunn at dette skaper muligheter for betydelige synergier og bedre utnyttelse av denne samfunnsressursen.

Eiendomsvirksomheten i Bane NOR - konsernet er organisert på følgende måte:

All eiendomsvirksomhet er samlet i én forretningsenhet i Bane NOR SF, divisjon Eiendom. Virksomheten er delt i fire avdelinger; stasjoner, verksteder, driftseiendom og utviklingsseiendom.

Den legale strukturen består av tre underliggende aksjeselskap, hvor eiendommene er plassert. Medarbeiderne er imidlertid ansatt i Bane NOR SF. De kommersielle inntektene kommer fra leie på stasjoner og verksteder samt salg av ferdig utviklede eiendommer som ikke behøves til jernbane. I foretakets vedtekter heter det at *"Jernbane- og eiendomsvirksomheten skal sammen bygge opp om foretakets formål."*

I Meld. St. 27 (2014-2015) heter det at *"Infrastrukturforetaket skal løpende vurdere hvilke eiendommer som er nødvendig for kjernevirksomheten og hvilke som kan frigis til utvikling."* I meldingen fremgår det også en avgrensning for anskaffelse av eiendom: *"Infrastrukturforvalter skal som hovedregel kun anskaffe eiendom som:*

- *er nødvendig og planlagt i forbindelse med prosjekter som er finansiert med bevilgninger til utbyggingsformål*
- *er regulert til jernbaneformål, eller*
- *er nødvendig for drift og vedlikehold av jernbanen"*

Regjeringen legger til grunn at Bane NOR gjennom sin eiendomsvirksomhet både har fokus på eiendom som understøtter foretakets samfunnspålagte oppgaver som planlegging, utbygging, forvaltning og drift av det nasjonale jernbanenettet, samt at foretaket har fokus på å utvikle jernbaneknutepunktene i videre forstand. Utvikling av jernbaneknutepunktene i videre forstand er et bidrag til å nå de transportpolitiske målene, fordi den økte aktiviteten i samfunnet da i større grad blir kanalisert rundt kollektivknutepunkter, , noe som bidrar til å ta økt transportbehov gjennom kollektivtransport, sykkel og gange. Dette gir grunnlag for redusert utslipp av klimagasser.