



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Kontroll- og konstitusjonskomiteen  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref  
10/63- MA

Dato  
12.05.2010

**Kritisk situasjon for norsk jernbane**

Jeg viser til brev av 27. april d.å. fra Stortingets kontroll- og konstitusjonskomité.

Komiteen stiller følgende spørsmål:

1. Innhentet Samferdselsdepartementet en uavhengig utredning eller vurdering av konsekvensene av å stanse den pågående omorganiseringen? Og
2. Ble de antatte konsekvensene av å stanse den pågående omorganiseringen forelagt Jernbaneverket selv?

Ad. spørsmål 1: I regjeringserklæringen til den første rødgrønne regjeringen/ Stoltenberg II (Soria Moria-erklæringen) heter det bl.a.: "Regjeringen vil stoppe privatiseringen og konkurranseutsettingen av drift og vedlikeholdsoppgavene i Jernbaneverket".

Dette ble fulgt opp ved at det i St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006) ble fremmet forslag om at nye oppgaver utover det som allerede var konkurranseutsatt av drifts- og vedlikeholdsoppgaver fra Bondevik II-regjeringens side, ikke skulle konkurranseutsettes. I framlegget ble det presisert at dette konkret betydde at alt vedlikehold på eksisterende tele-, signal- og kontaktledningsanlegg, alt øvrig korrektivt vedlikehold og de fleste driftsoppgaver fortsatt skulle drives i regi av Jernbaneverket.

Regjeringserklæringen innebar i dette tilfellet en politisk beslutning som ikke forutsatte at departementet skulle gjennomføre en uavhengig utredning for å vurdere konsekvensene.

Jeg viser også til at i St.prp. nr. 1 (2005-2006), jf. side 156, fra Bondevik II-regjeringen er gitt en orientering om status for konkurranseutsettingen av drift og vedlikehold av

jernbanenettet. Her framgår bl.a. at det har vist seg krevende å gjennomføre gode konkurranser og framforhandle gode kontrakter, og at økt konkurranseutsetting derfor krever styrket kompetanse og kapasitet på kontraktssiden. Det framgår av orienteringen at konkurranseutsettingen skulle skje på en slik måte at den ikke reduserte driftsstabiliteten og at sikkerheten har første prioritet. I orienteringen står det også at på enkelte områder var leverandørmarkedet for mindre jernbanetekniske vedlikehold lite utviklet, og det ble lagt vekt på at konkurranseutsettingen må skje på en måte som stimulerte til utvikling av leverandørmarkedet. Bondevik II-regjeringen konkluderte likevel med at konkurranseutsettingen skulle fortsette og departementet skulle sammen med Jernbaneverket løpende vurdere erfaringene med konkurranseutsettingen.

Som en konsekvens av Bondevik II-regjeringens beslutning i 2004 om konkurranseutsettingen av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet innen 2009, med unntak av fagområdene signal og tele, startet Jernbaneverket i 2005 en nedbemanningsprosess med tilbud om sluttvederlag, etableringsstøtte og studiestøtte for ansatte som valgte å slutte, jf. St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2004-2005). Jernbaneverket sendte ut oppsigelsesvarsel til om lag 1000 ansatte. 208 personer valgte tilbud om støtte, i hovedsak sluttvederlag. Samlet kostet det staten om lag 142 mill. kr å gjennomføre Bondevik II-regjeringens beslutning om omstillingen av Jernbaneverket.

Jernbaneverket har opplyst at nedbemanningen etter beslutningen om konkurranseutsettingen gikk raskere enn forventet og at Jernbaneverket nådde sommeren 2005 et kritisk bemanningsnivå på enkelte steder og innenfor enkelte fagområder. Etter avtale med departementet ble det derfor satt en midlertidig stopp i nedbemanningen.

Ad. spørsmål nr. 2: Det er en kjent sak at daværende ledelse i Jernbaneverket var uenig i måten Bondevik II-regjeringen la opp konkurranseutsettingen på. Etter det jeg er kjent med, fikk ikke Samferdselsdepartementet noe signal fra Jernbaneverket som tilsa at etaten var uenig i at ytterligere konkurranseutsetting av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet ble stanset.

Med hilsen



Magnhild Meltveit Kleppa