



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

22/964-3

27. april 2022

Dokument 8:182 S (2021-22) fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås, Ingrid Fiskaa, Grete Wold, Andreas Sjalg Unneland og Freddy André Øvstegård

Jeg viser til brev av 7. april 2022 fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité der det bes om min vurdering av ovennevnte representantforslag om å evaluere jernbanereformen.

Det har over tid vært flere utfordringer i norsk jernbanesektor. 2009 og 2010 var særlig krevende år, hvor store driftsproblemer medførte omfattende innstillinger og forsinkede tog. Tidligere samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa satte derfor i gang en større utredning om jernbanens utfordringer og hvordan disse kunne håndteres. Utredningen munnet ut i rapporten *Hovudutfordringer for norsk jernbane* i 2011, hvor det ble pekt på utfordringer knyttet til manglende kapasitet i nett og materialpark, nedslitt infrastruktur, uklar oppgavefordeling, svake insentiver for Jernbaneverket og NSB til å drive kostnadseffektivt, for lite langsiktig planlegging, mye politisk detaljstyring og lite kundefokus. Rapporten ble fulgt opp gjennom flere grep i 2012 og 2013, bl.a. økte bevilgninger, ny rutemodell og strategi for videre utvikling av jernbanen. Da Solberg-regjeringen overtok i 2013, initierte de en jernbanereform som hadde til hensikt å ta tak i de strukturelle utfordringene og legge til rette for mer konkurranse, jf. Meld. St. 27 (2014–2015) *På rett spor*. Det viktig at vi er bevisste om at jernbanen også hadde utfordringer før jernbanereformen.

Sektoren har de senere årene vært gjennom store omorganiseringer ifb. jernbanereformen. Gjennomføringen av slike omfattende prosesser tar bort fokuset fra kjerneoppgavene om å levere gode tjenester til passasjerer og godstransporten. Omorganiseringer skaper usikkerhet, og kan være krevende for både arbeidsmiljø og bevaring av kompetanse. Organisasjonsendringer er i tillegg kun ett av flere virkemidler staten har til rådighet for å

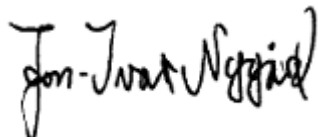
bedre tjenesteproduksjonen på et område. Effektiv ressursbruk, regulatoriske grep og avtalemessige insentiver er eksempler på virkemidler som kan være vel så viktige.

I Hurdalsplattformen fremgår det at regjeringen vil gjennomgå organiseringen og selskapsstrukturen i jernbanesektoren. Regjeringen har stanset den planlagte konkurranseutsettingen av persontogtransporten på Østlandet og av drift- og vedlikeholdsarbeidet. Ettersom et av de viktigste elementene ved jernbanereformen nå er fjernet, mener jeg at gjennomgangen vi skal gjøre av jernbanesektoren ikke nødvendigvis bør gjennomføres som en evaluering av jernbanereformen og det som har vært, men heller være fremoverskuende med det formål å finne forbedringspotensialet i sektoren i en ny situasjon uten anbud. En uavhengig evaluering slik det foreslås kan skape usikkerhet og ny uro i en sektor som nå trenger arbeidsro til effektivt å løse mange viktige oppgaver.

Samferdselsdepartementet arbeider nå med å avklare hvordan gjennomgangen bør innrettes. Flere aktører med interesser i sektoren har gitt innspill til departementet om enkelte større og mindre problemer, men før det konkluderes om eventuelle endringer er det viktig å få identifisert konkrete utfordringer med tilhørende mulige forbedringer. Vi skal gjennomføre ev. endringer som trengs, men vi skal gjøre det basert på god kunnskap om utfordringene og ryddige prosesser mot alle berørte i jernbanesektoren.

Jeg vil i lys av dette fraråde Stortinget å fatte vedtak i tråd med forslaget fra representantene.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

Jon-Ivar Nygård