

# ***Forslag til korreksjon av grensesnittet mellom Forvaltning og BaneProduksjon***

## ***Presentasjon av høringsinnspill***

I det følgende presenteres høringsinnspill som er mottatt til forslaget til korreksjon av grensesnittet mellom Forvaltning og BaneProduksjon.

Det gis først en sammenfatning av innspillene, sortert under 5 hovedområder.

I tillegg er samtlige høringsinnspill gjengitt i sin helhet.

Jernbaneverket  
Biblioteket

## Høringsinnspill til forslag til korreksjon av grensesnittet mellom Forvaltning og BaneProduksjon

Det er mottatt 14 høringsinnspill fra hovedenheter og personalorganisasjoner til forslaget til korreksjon av grensesnittet mellom Forvaltning og Produksjon. Følgende har spilt inn sine synspunkter:

- Baneservice (BS)
- Region Øst (RØ)
- Region Sør (RS)
- BaneProduksjon (P)  
(Det vises også til notat av 02.04.2002 fra BaneProduksjon som fulgte høringsutkastet. Innspillene i notatet av 02.04.2002 er ikke gjengitt i dette dokumentet.)
- Utbygging (JU)
- BanePartner (BP)
- Hovedkontoret Sikkerhetsavdelingen (JS)
- Hovedkontoret Organisasjonsavdelingen (JRO)
- Hovedkontoret Økonomiavdelingen (JRØ)
- Signal- og Teleteknikernes Forening (STF)
- Norsk Jernbaneforbund (NJF)
- Narvik Fellesorganisasjon av Norsk Jernbaneforbund (NFO)
- NITOs etatsgruppe i Jernbaneverket
- Norske Sivilingeniørers Forening (NIF)

I det følgende gjengis høringsinnspillene fordelt på følgende områder:

1. **Konkurransetsetting**
2. **Kommentarer til overføring av kompetanse fra P til F**
3. **Kommentarer knyttet til signalmiljøet**
4. **Behov for analyser**
5. **Generelle kommentarer**

### 1. Konkurransetsetting

Baneservice:

- Baneservice støtter anbefalingene fra rapporten "Evaluering av forvaltningsorganisasjonen", som innebærer en videreutvikling av dagens modell, forutsatt at de fleste oppgaver som ligger innenfor BaneProduksjons tjenester konkurransetsettes i tråd med Jernbaneverkets strategi.
- For at kjøpsmodellen skal virke, må kjøperne profesjonaliseres ved å øke kompetansen innen for kontrakt og kontraktshåndtering. Forslaget om å standardisere (harmonisere) banesjefens organisasjon vil også bidra til mer profesjonalitet i kjøperrollen, i et marked med forhåpentligvis flere leverandører. Større grad av koordinering av kjøpere på tvers av banesjefene vil også gi en positiv effekt.
- Jernbaneverket har definert konkurransetsetting som strategi under to av de seks hovedmålene, både under Økonomi og effektivitet og Konkurranseskraft. Hoveddelen av markedet i JBV innenfor vedlikehold og investering har vært konkurransettsatt de siste år, og strategien er at også driftsoppgavene delvis vil bli konkurransettsatt i



2003 og fullt og helt i 2004. Med dette forslaget vil den planlagte konkurranseutsetting innenfor drift komme til å bli i et mindre omfang enn forventet.

- Baneservice ser med uro på at en viktig forventet utvidelse av dagens begrensede marked kan bli mindre enn forutsatt med dette forslaget. Dette innebærer stor risiko for svingninger i Baneservice sin fremtidige inntjening. I tillegg kommer risiko for at markedet ikke vil like interessant for andre leverandører, men den konsekvens av Jernbaneverket ikke får et fungerende marked å spille på, og mindre effekt av strategien om konkurranseutsetting enn forutsatt.
- Dagens marked innenfor jernbaneentrepriser er lite og sårbart for svingninger, og i tillegg utsatt for politiske instruksjoner. Dette gjør det i utgangspunktet mindre interessant for potensielle aktører i markedet å etablere seg. Jernbaneverket må være bevisst sin mulighet til å påvirke markedet, ved å tilrettelegge eller innskrenke muligheten for at leverandører kan etablere seg i markedet. For Baneservice synes det ikke som om det er tatt hensyn til dette i forslaget til endret grensesnitt.
- Baneservice vurderer det som svært uheldig at konkurranseutsettingen ser ut til å bli mer begrenset enn forutsatt. Dette både fra Jernbaneverkets side som kjøper og utvikler av et leverandørmarked, og fra Baneservice side som en aktør i et potensielt nytt marked.
- I rapporten "Arbeid uegnet for konkurranse" er det forutsatt at forvaltningen skal ta ansvar for full kapasitetsutnyttelse i BaneProduksjon (side 6, pkt 3, side 7, pkt III.2 og side 8, tredje avsnitt, siste setning). Dette er en forutsetning som er helt uakseptabel både sett fra forvaltningen og fra konkurrentene i markedets side.
- For Jernbaneverket må det være en målsetning å tilpasse ressursene til behovet for å oppnå reell effektivisering og kostnadsreduksjoner, noe som også er nedfelt i Jernbaneverkets strategi.
- Ut fra konkurransehensyn vil det være uakseptabelt at den største kunden i markedet skal "verne" eller forfordele "sin" egen leverandør. Dette er for øvrig også i strid med konkurransereglene. Det fremgår ikke i høringsutkastet om denne forutsetningen er lagt til grunn i forslaget til endret grensesnitt.
- Det viktigste elementet i dagens modell er ikke testet ut, nemlig å konkurranseutsette tjenestene slik at kjøperne har reelle valgmuligheter og kan bruke virkemiddelet i et fungerende marked. Kritikken av dagens modell er basert på en modell som er i startfasen og som derfor ikke har gitt de gevinstene som vil komme når konkurransen og markedsmekanismene får virke over tid.

#### Region Øst:

- Regionen savner en redegjørelse for hvilke betraktninger som er foretatt mht. valg av kontraktsformater. Selv om det per i dag ikke utnyttes funksjonsavtaler i stor stil i JBV, har regionen svært god erfaring med denne kontraktsformen på Gardermobanen. Vi fremhever derfor fordelene og viktigheten ved å ha denne muligheten også i fremtiden. Med de foreslåtte endringene synes det vanskeligere å utnytte dette alternativet. Årsaken er at flere av "verktøyene" som vil kunne forbedre resultatet for en entreprenør, ansvarsmessig vil bli overlatt til forvaltningens eget produksjonsapparat.
- I rapporten "Arbeid uegnet for konkurranse - og avtale med BaneProduksjon" finner vi på side 12 at det forventes avtaler hvor man effektivt skal kunne utnytte funksjonskrav, uten at det er sett nærmere på om en korleksjon i det hele tatt vil gi rom for det. På side 5, tredje avsnitt i samme rapport argumenteres det (som om det var en overraskelse) at en entreprenør uten funksjonskontrakt var opptatt av arbeidsordre og kontrakt. Man antar i dokumentet at sistnevnte har svekket tillitsforholdet mellom Forvaltning og BaneProduksjon.
- Med sistnevnte (dagens) kontraktsform er det desto viktigere at forvalter er kontraktsrettet, og sikrer at kontrakten inkluderer riktig fokus med jernbane. Dette leder oss til den erkjennelse at det ikke nødvendigvis er organiseringsmodellen som må endres, men forvalters mulighet til å sikre gode kontraktsvilkår og oppfølging.



- Ettersom dagens modell har fått rotfeste og utviklet seg både hos BaneProduksjon og Forvaltning, ser vi stadige forbedringer i utviklingen i kunde/leverandørforholdet. Vår erfaring er at man etter hvert har etablert et godt forhold som bør videreutvikles i takt med kontraktsform og økt konkurranseutsetting.
- Harmonisering: Et hovedmoment vil være å kunne utnytte tilførte ressurser i best mulig grad, samtidig som BaneProduksjon fremdeles er bemannet til å kunne være effektive og konkurransedyktige.

#### BaneProduksjon (P):

- Jernbaneverket bør videreføre konkurranseutsettingen innenfor nåværende grensesnitt i organisasjonen.
- Vi er enige i at alt på langt nær fungerer godt nok i dagens modell, men årsakene mener vi kan knyttes til kontraktsformer og utilstrekkelig profesjonalitet hos BaneProduksjon og Forvaltning, og ikke til dagens organisasjonsmodell.
- Profesjonaliteten i hele organisasjonen øker, og spesielt de miljøene som har rendyrket byggherrerollen over lang tid (Utbygging, prosjektavdelingene i regionene) har allerede høy grad av profesjonalitet i kjøperrollen.
- Entreprenørmarkedet kan gjøres levende ved at Jernbaneverket mer aktivt går inn for å utvikle dette markedet. Det er også fullt mulig for forvaltningen å håndtere BaneProduksjons "monopol" både gjennom kontrakter og eierskap.

#### Utbygging:

- Markedet for jernbanerelaterte oppgaver i Norge er lite. Vi tror derfor at det ikke vil være mulig å få en effektiv konkurranse innenfor alle fagfeltene innenfor drift og vedlikehold da volumet på flere av disse oppgavene er for lite. Kostnadene ved å konkurranseutsette denne type aktivitet blir derfor uforholdsmessig stor og gevinsten blir liten. Disse oppgavene bør utføres enten direkte av Forvaltningen selv eller ved rammeavtaler med leverandører.
- Vi mener at man bør kunne rendyrke de fagområdene hvor høy spesialkompetanse ikke er nødvendig og hvor det er flere aktuelle leverandører og basere seg på å konkurranseutsette disse fagområdene. Her må kjøperrollen profesjonaliseres for å få ut gevinsten slik det i dag er lagt opp til i Jernbaneverkets strategi. Dette medfører at kompetansen spesielt innenfor kontrakter og kontraktsoppfølging må heves betraktelig i Jernbaneverket.

#### Sikkerhetsavdelingen (JS):

- Dokumentet "Grensesnitt mellom forvaltning og BaneProduksjon: Av hensyn til andre lesere – bruk entreprenør om BaneProduksjon. Vi ønsker konkurranter. Da må både de og vi mentalt forberede seg på dette.
- Perspektiv: Tjenester som ikke hver region kan utføre i egen regi, men som heller ikke kan konkurranseutsettes. Konkurranseutsetting ikke mulig på grunn av manglende dokumentasjon/tegninger er betraktelig. Ref. rapporten fra JB. Her må noe gjøres.
- Dokument "Grensesnitt mellom forvaltning og produksjon": JS er nødvendigvis ikke enig i alle forutsetninger og konklusjoner, men synes at det er bra at det er gjort en seriøs og grundig vurdering av hva som bør/kan konkurranseutsettes.

#### Hovedkontorets Økonomiavdeling (JRØ):

- Jernbaneverket har definert konkurranseutsetting som strategi under to av de seks hovedmålene, både under Økonomi og effektivitet og Konkurranseskraft. Hoveddelen av markedet i JBV innenfor vedlikehold og investering har vært konkurranseutsatt de siste år, og strategien er at også driftsoppgavene delvis vil bli konkurranseutsatt i 2003 og fullt og helt i 2004.



- Med dette forslaget vil den planlagte konkurranseutsettingen innenfor drift komme til å bli i et mindre i omfang enn forventet. Dagens marked innenfor jernbaneanreiser er lite og sårbart for svingninger. Dette gjør det i utgangspunktet mindre interessant for potensielle aktører i markedet å etablere seg. Jernbaneverket må være bevisst sin mulighet for betydelig påvirkning på markedet, ved å både tilrettelegge for flere tilbydere eller innskrenke adgangen og muligheten for at leverandører kan etablere seg i markedet. Det synes ikke som det er tatt hensyn til dette i forslaget til endret grensesnitt.
- JRØ vurderer det som uheldig for etableringen av et fungerende marked, at konkurranseutsettingen ser ut til å bli mer begrenset enn tidligere antatt. Dette særlig fra Jernbaneverkets side som kjøper og som utvikler av et leverandørmarked.
- Forslaget innebærer at BaneProduksjon får en vesentlig lavere omsetning og følgelig lavere dekningsbidrag. Som JBV's største enhet, har BaneProduksjon måtte bygge opp et administrativt støtteapparat både innenfor økonomi og personalforvaltning, men også innenfor prosjektplanlegging. JBV har sannsynligvis totalt sett en overkapasitet innenfor disse funksjoner. Ved den foreslåtte endring vil denne overkapasiteten synliggjøres ved dårligere resultater for BaneProduksjon. Dersom det ikke gjøres noe med denne overkapasiteten innenfor BaneProduksjon, er det lite trolig at det er økonomisk grunnlag for å etablere BaneProduksjon som aksjeselskap fom. 01.01.04 – noe Jernbanedirektøren har gitt uttrykk for.
- I rapporten "Arbeid uegnet for konkurranse" er det forutsatt at forvaltningen skal ta ansvar for full kapasitetsutnyttelse i Bane Produksjon (side 6 pkt 3, side 7 pkt III.2 og side 8 tredje avsnitt, siste setning). Dette er en forutsetning som er helt uakseptabel både sett fra forvaltningen og fra konkurrentene i markedet sin side.
- Ut fra konkurransehensyn vil det være uakseptabelt at den største kunden i markedet skal "verne" eller forfordle "sin" egen leverandør. Dette er for øvrig også i strid med konkurransereglene. Det fremgår ikke i høringsutkastet om denne forutsetningen er lagt til grunn i forslaget til endret grensesnitt.
- JRØ støtter forslaget om ensretting av kontraktsformater. Forvaltningen bør utarbeide rammeavtaler med BaneProduksjon vedrørende "basisdriften". Bare innenfor RØ er det 3 ulike avtaleoppsett.

#### Narvik Fellesorganisasjon av Norsk Jernbaneforbund (NFO):

- NFO er av den formening at det er uheldig å splitte BaneProduksjon i Narvik. Ofotbanen er et lite område med få ansatte. En delvis overgang av personell til forvaltning vil sette BaneProduksjon i en slik situasjon at de ikke vil kunne opprettholde en levedyktig organisasjon, og derved ikke være en konkurransedyktig aktør i markedet, slik som BaneProduksjon er blitt etter noen famlende innkjøringsår. Dette vil, slik vi ser det, bidra til at prisene skrur opp ved at andre aktører som i dag taper konkurranse med BaneProduksjon, vil bli de aktørene Banesjefen må velge som leverandører. Dette vil gi mindre jernbane for pengene, som igjen kan være med på å svekke sikkerheten.
- NFO tror at Ofotbanen er mest tjent med at vi beholder den organisasjonen vi har i dag, subsidiært at hele BaneProduksjon blir overført forvaltning. Denne løsningen er egentlig ikke i tråd med stortingsets intensjoner om en forvaltningsdel og en produksjonsdel, bruk av anbudsprinsipp og fri konkurranse. En slik løsning vil for NFO, med hensyn til arbeidsplasser og funksjonalitet, være tilfredsstillende.

#### NITOs etatsgruppe i Jernbaneverket:

- Rapporten "Evaluering av forvaltningsorganisasjonen" er gjennomført god, og helt i tråd med NITOs tidligere anbefalinger. Styrking av Banesjefens organisasjon og videreutvikling av kjøpperollen vil gi Banesjefen tilbake nødvendige kontrolloppgaver for å kunne ivareta sitt ansvar på en bedre måte, samtidig som konkurranseutsetting fortsatt vil være i fokus.



## 2. Kommentarer til overføring av kompetanse fra P til F

### Baneservice:

- Det er ikke tydelig hvilke reelle endringer forslaget innebærer, da det ikke er konkretisert hvilke funksjoner som foreslås tilbakeført til forvaltningen, men kun listet det antall medarbeidere med definert kompetanse som skal overføres.
- Baneservice støtter forslaget om at banesjefene harmoniserer sine organisasjoner, forutsatt at dette innebærer at det klart defineres hvilke oppgaver som skal ivaretas av regionene og hvilke som skal utføres av andre. Forslaget er imidlertid ikke tydelig på oppgavefordelingen, og det er derfor vanskelig å vurdere konsekvensen av forslaget.

### Region Øst:

- Beredskapsbehovet, sportilgangsmuligheten og ressursbehovet er veldig ulikt for de ulike strekningene i regionen. På strekninger med høy trafikk og høyt beredskapsbehov (eksempelvis Flytogstrekningen) vil de foreslåtte korreksjoner kunne være svært ufordelaktige, mens det for regionens mer perifere strekninger vil finnes enkelte klare fordeler. Muligheten for lokale tilpasninger er derfor særdeles viktig for å kunne ta ut en positiv synergieffekt mht. korreksjon.
- Regionen benytter samtidig anledningen til å påpeke behovet for en effektiv arbeidsstokk, og ønsker derfor en aktiv rolle mht. videre diskusjoner omkring personaloverføringer fra BaneProduksjon. Vårt syn er at stillingsutlysninger bør benyttes for å få en ryddig prosess.
- Å overføre ansvaret for akutt feilretting og initial beredskap fra BaneProduksjon til Forvaltning gir noen utfordringer som har kommet tydelig frem i den regionale høringsrunden:
  - Oppsplitting av fagressursene vil ha følger for optimal bruk av disse ressursene:
    - Parallele organisasjoner med tilnæringsvis samme rolle kan lett gi utslag i større administrasjon og personaloppfølging
    - Lokalisering av mindre arbeidslag med tilhørende husleie vil kunne gi økte utgifter. For sentral-Oslo-området vil man sikkert få økte utgifter som følge av bl.a. ressursbehovet.
    - Uklarheter mht. oppgavefordeling kan svekke konkurranseevnen og ha uheldige konsekvenser for sikkerheten.
  - Lokale forhold knyttet til beredskap i sentral-Oslo-området vil fordre store ressursbehov, med de følger det gir for blant annet personaloppfølging. Sportilgang er en viktig faktor - dagtidsutnyttelsen kan bli svekket ved forslaget. Enda flere "entreprenører" på sporet på disse strekningene vil være en utfordring, spesielt med tanke på sportilgangen. Behovet for lokaltilpasning er viktig for eksempelvis strekningene Gjøvikbanen og Drammensbanen.
  - Tilgang til håndholdt utstyr og maskiner vil kreve ekstra innsats og ressurser ved en dobbelt-organisasjon for produksjonstjenester. Beredskap og KL vil medføre behov for tilgang til revisjonsvogner og servicebiler.
  - Økt lagerhold og oppfølging vil trolig bli en direkte følge av overføring av beredskapsutførelse.
- Med lokale tilpasninger for regionens perifere strekninger, kan det være fordelaktig med produksjonsapparat for akutt feilretting og initial beredskap for fagdisiplinen Linjen.

### Region Sør:

- Det er positivt at faglige ledere beholdes fagdelt da dette gir en tett kopling mellom banesjef og utfordringer for de respektive fag.



- Tallfesting av teknikere/oppsynsmenn innen linjen bør baseres på at all linjevisitasjon og inspeksjon av underbygningsanlegg og sporveksler skal utføres av eget personale.
- For overføring av KL og linjen er det nødvendig å presisere bedre hvilke funksjoner disse lagene skal ha. Spesielt gjelder dette for KL da det er forbundet med relativt store maskinkostnader med hensyn til å kunne drive akutt feilretting. Forvaltningens KL-personale må i tilfelle knyttes til mer akutt feilretting og intitiell beredskap da det er lav feilfrekvens innen fagområdet. Vi forutsetter at nødvendig verktøy, utstyr og maskiner/kjøretøy tilbakeføres til forvaltningen.
- Fagområdet Tele er ikke omtalt i JL-vedtaket. Vi mener at en eventuell grensesnittjustering også bør vurderes for dette fagområdet. Dagens grensesnitt synes å resultere i store kostnader forbundet med driften.

#### BaneProduksjon (P):

- BaneProduksjon er positive til at banesjefens organisasjon harmoniseres, men antall teknikere/oppsynsmenn pr. banesjef bør begrenses.
- Bemanningsbehovet er vanskelig å vurdere fordi det i JL-saken ikke fremgår hvilke oppgaver teknikerne/oppsynsmennene skal utføre, og hvilken kontraktsstrategi som skal velges for driften. Vi vurderer imidlertid at et snitt på 15 personer pr. banesjef er for høyt.
- Kontraktsform, lengde og omfang påvirker entreprenørens priser i stor grad. Vi anbefaler at Forvaltning tar BaneProduksjon aktivt med i arbeidet for å harmonisere driftskontraktene, slik at driften blir mest mulig kostnadseffektiv for Jernbaneverket.
- JL-vedtak punkt 1, strekpunkt 2 "Arbeidslag beredskap og feilretting": Dette punktet mener vi **må** strykes. Banesjefen bør ikke ha egne arbeidslag til å jobbe med feilretting og beredskap. Akutt feilretting og initial beredskapstjeneste er entreprenørtjenester som kan settes ut på konkurranse, og hvor flere entreprenører allerede i dag har kompetanse. Konsekvenser av å etablere arbeidslag i Forvaltningen kan bli:
  - **Økte kostnader.** Effekten av samordningen som er i BaneProduksjon i dag reduseres betraktelig. Både forvaltningen og entreprenører skal ha beredskap, produksjonsutstyr, lokaler og administrasjon/ledelse. I tillegg er det en stor fare for at gjenværende aktiviteter innenfor driftsavtalene nå blir så begrenset at kostnadene for disse øker. Grunne er at faste strukturkostnader med lokal tilstedeværelse ikke kan reduseres tilsvarende. Andre entreprenører som skal etablere seg vil også få høye strukturkostnader.
  - **Splitting av nøkkelpersonell.** Behovet for en del nøkkelpersonell øker fordi både entreprenør og forvaltning må ha kompetansen.
  - **Flere grensesnitt.** Både Forvaltningen og entreprenøren utfører daglig oppgaver som krever spordisponering på samme strekning. Kontraktsmessig blir det vanskeligere å etablere rene grensesnitt mellom partene når kunden både er byggherre og "sideentreprenør".
  - **Funksjonskontrakter kan ikke brukes.** Funksjonskontrakter bør være en aktuell fremtidig kontraktsform.
- Overføring av personell bør skje på en måte som på forhånd er avtalt mellom BaneProduksjon og Forvaltningen og som er akseptabel for begge parter. Vi forutsetter at måten det skal skje på avklares mellom partene *før* prosessen starter.

#### BanePartner (BP):

- Hvorfor skille mellom overføring av personalressurser innen signafeltet og øvrige fag ved overføring til forvaltning, kfr. pkt. 2 og 3 i brevet?

#### Hovedkontoret Organisasjonsavdelingen (JRO):

- Det må foretas en tydelig presisering av antall personer hver av de 11 banesjefenes organisasjoner skal bemannes opp med. Det må kartlegges hva som er eksakt antall



innen hvert fagfelt i dag og hvor stor økning det er snakk om for hvert fagområde under hver enkelt banesjef.

- Det må så tidlig som mulig utarbeides oversikt over arbeidsoppgaver og defineres kompetansebehov i gjenværende og fremtidig virksomhet.
- Det må etableres en mal for hvordan stillingene skal defineres.
- Alt personale som overføres må inngå nye arbeidsavtaler på nytt tjenestested.
- I henhold til tjenestemannslovens (tjml) § 12 er enhver tjenestemann forpliktet til å finne seg i endringer i arbeidsoppgaver og omorganisering av virksomheten. Når funksjonene KL/Lavspenning, linjen og signal overføres fra BaneProduksjon til banesjef, er utgangspunktet at tilsatte som har arbeidet under disse områdene i BaneProduksjon har rett og plikt til å følge sine arbeidsoppgaver over i forvaltningen. Det betyr at det *ikke* skal kunngjøres ledige stillinger innenfor de funksjoner som skal overføres fra BaneProduksjon, før det er kartlagt om behovet kan dekkes ved hjelp av interne ressurser i enten BaneProduksjon eller forvaltningen.
- Det bør også på et så tidlig som mulig utarbeides en bemanningsplan for den nye organisasjonsstrukturen under banesjefene i forvaltningen. En slik plan skal drøftes med personalorganisasjonene.
- Arbeidsgiver har plikt til å informere de tilsatte om organisatoriske endringer. Når det foreligger en bemanningsplan, bør det gjennomføres en samtale med den enkelte.

Hovedkontoret Økonomiavdelingen (JRØ):

- Virksomhet med stordriftsfordeler er kjennetegnet ved synkende gjennomsnittskostnader ved økende produksjon. At JBV får utnyttet det som måtte være av stordriftsfordeler er viktig uansett hvor funksjonene ligger.

Signal- og Teleteknikernes Forening (STF):

- Vi gjentar vårt krav om en egen Faglig leder IT/Tele. I praksis vil teknikere på IT/Tele fungere som Faglig leder, da kan man like godt ta skrittet fullt ut, også for at Telefaget skal få den oppmerksomheten det må ha. Ikke minst med de utfordringer som avtalen med BaneTele vil medføre.

Norske Sivilingeniørers Forening (NIF):

- Ved harmonisering av banesjefens organisasjon er det viktig at funksjoner og oppgaver legges til grunn for individuelle tilpasninger.
- Ved fordeling av personell må hensynet til opprettholdelsen av levedyktige fagmiljø veie tungt.
- Det må være et mål at ressursene utnyttes på best mulig måte.

### 3. Kommentarer knyttet til signalmiljøet

Baneservice:

- Forslaget til endret grensesnitt innebærer at størstedelen av signalkompetansen vil bli tilbakeført til forvaltningen. Forslaget er ikke begrunnet, men årsaken kan være at dagens knapphet på signalkompetanse gjør at forvaltningens behov for tjenester innenfor signalfaget best sikres ved å ha kompetansen i egen regi. Dersom dette er lagt til grunn, er Baneservice uenig i vurderingen. Erfaring fra konkurranseutsetting tilsier at knapphet på en bestemt kompetanse eller tjeneste vil utvikles i et marked over tid, dersom forholdene tilrettelegges for at dette skal skje. Her har Jernbaneverket en rolle i å bidra til å påvirke markedet og leverandørenes tjenester.



- Dersom forslaget om at singalkompetansen skal tilbakeføres til forvaltningen blir iverksatt, forutsetter Baneservice at de nødvendige hensyn til konkurransemessig likhet for aktørene som har behov for denne kompetansen i gjennomføring av andre entrepriser, blir ivare tatt.

#### Region Øst:

- For området signal vil argumentene under punkt 2. "Overføring av kompetanse fra P til F" over være relevante.
- Vi påpeker viktigheten av at BaneProduksjon får beholde en fagressursmengde som gjør dem i stand til å være konkurransedyktige på prosjektoppdrag.
- Regionens eget produksjonsapparat (Signal) må ikke utnyttes som entreprenører for eksempelvis Utbygging eller andre prosjektorganisasjoner, siden forvaltning da vil være den monopolist som søkes unngått i dag.

#### Region Sør:

- Region Sør er enig i å overføre tilstrekkelig antall signalmontører til forvaltningens "normale behov". Vi regner med at Hk kommer tilbake til spørsmålet om nødvendig antall etter en endelig beslutning om justert grensesnitt. På samme måte som for KL forutsetter vi at nødvendig verktøy, utstyr og maskiner/kjøretøy tilbakeføres til forvaltningen.

#### BaneProduksjon (P):

- JL-vedtak punkt 1, strekpunkt 3 (signal): Selv om det er vanskelig å få inn flere leverandører på basisdrift innen signal, er det absolutt mulig å få til konkurranse innen store deler av verdibevaring, vedlikehold og investering. Det er derfor viktig at Forvaltningen begrenser seg til å i hovedsak utføre *basisdrift* og aktiviteter knyttet til idriftsettelse av anlegg med eget personale. En slik løsning vil medføre:
  - **Entreprenører løser produksjonstopper.** Forvaltningen slipper å sitte med egen bemanning for å ta produksjonstopper, noe som er kostnadsdrivende. Basisdriften på signal er relativt konstant over året, mens etterspørselen er sterkt varierende i forhold til vedlikeholds- og investeringsprosjekter. Også prosjekter innen spor og strømforsyning kan medføre relativt mye arbeid innen signal.
  - **Enklere kontraktmessig grensesnitt med entreprenører.** Entreprenørene har i hovedsak egne signalressurser for å dekke behovet i tilknytning til arbeider innen vedlikehold og investering. Forvaltningen tar en stor og unødvendig risiko ved å påta seg å stille med nødvendige ressurser til alle signalarbeider i tilknytning til entreprenørenes egne arbeider. Mangelfulle byggherreleveranser er ofte lukrativt for tilleggskrav fra entreprenører.
  - **Mulighet for å sette ut basisdrift på lengre sikt.** Signalmiljøer hos flere entreprenører vil på sikt gjøre det enklere å sette ut også basisdriftaktiviteter i konkurranse.

Siste strekpunkt bør strykes og erstattes med: "BaneProduksjon skal opprettholde et markedstilpasset signalmiljø i egen organisasjon.

- Ca. 25% av signalmontørene må være igjen i BaneProduksjon. Noen av konkurrentene (Baneservice og TEAS A/S) har noen signalmontører, og det er viktig at BaneProduksjon gis anledning til å ha et tilstrekkelig antall i forhold til virksomhetens omfang. Beredskapsvaktene i forvaltning kan gjennomføres ved at gjenværende personell i BaneProduksjon inntil videre deltar i ordningen.
- Forvaltning og BaneProduksjon bør gå sammen om å øke rekrutteringen av signallæringer.

#### Utbygging:

- Vi ser en del utfordringer i at størsteparten av signalkompetanse vil bli tilbakeført til forvaltningen i og med at vi i dagens situasjon har knapphet på signalkompetanse og dette kan vanskeliggjøre andre nødvendige oppgaver hvor signalkompetanse er helt



avgjørende. Dette vil kunne gjelde for flere av våre investeringsprosjekter. Jernbaneverket har her i såfall en oppgave i å øke og videreutvikle signalkompetanse slik at det totale behovet blir dekket i hele Jernbaneverket.

Hovedkontoret Organisasjonsavdelingen (JRO):

- BaneProduksjon har etter etableringen gjort en betydelig innsats for å legge til rette for økt inntak av lærlinger innen signalmontørfaget. Dette fungerer i dag svært mye bedre enn i den perioden regionene hadde dette ansvaret. Det er viktig at dette fortsetter. Etter endring av grensesnittet som foreslått vil regionene mest naturlig få hovedansvar for nye lærlinger, og det må etableres et apparat for dette. Sentrale løsninger kan vurderes i stedet for regionale. Dette bør gjøres raskt, slik at inntak høsten 2002 kan muliggjøres.
- Bemanningen innen signalfaget for hver banesjef må utredes særskilt. Det er ca. 125 signalmontører i Jernbaneverket. Rollen til de 25% (ca. 30 medarbeidere) av signalpersonalet som skal bli igjen i BaneProduksjon må tydeliggjøres.
- Spesielt innen området signal må det tas stilling til hvem som tar det fortsatte ansvar for allerede inngåtte lærlingekontrakter, samt spørsmålet om hvor elektroarbeidere (hjelppearbeidere) mest hensiktsmessig plasseres.

Signal- og Teleteknikernes Forening (STF):

- STF ser det som helt nødvendig å samle signalmiljøet i forvaltningen. Det forslaget som foreligger fra JF nå, bidrar ikke til dette slik vi tolker det. Man snur bare ballen på hodet, det blir et større signalmiljø i forvaltningen på bekostning av BaneProduksjon, mens fagmiljøet blir oppsplittet.
- BaneProduksjon har ikke lykket med verken å rekruttere eller beholde tilstrekkelig med signalmontører. Dette er bakgrunnen for at det ikke er nok signalmontører til å dekke behovet både til BaneProduksjon og Forvaltningen.
- Hvis forvalter skal ivareta kontroll/visitasjon, vakt, beredskap og feilretting, finner man snart ut at det er for få signalmontører. En stor utfordring vil også være å kunne tilby signalmontørene som blir igjen i BaneProduksjon en faglig utfordring. Hvis de ikke lenger finner dette attraktivt, er vi redd en del vil slutte. Da har alle parter tapt. Vi har faktisk ikke råd til å miste noen signalmontører. Signalmiljøet må derfor samles på et sted. Det store flertallet av medlemmene mener at dette er i Forvaltningen.

NITOs etatsgruppe i Jernbaneverket:

- Det står i rapporten "Arbeid uegnet for konkurranse" at på lengre sikt synes særlig faget signal å være uegnet for konkurranseutsetting. NITO er enig når det gjelder gamle, tradisjonelle sikringsanlegg, men også innen dette faget vil man se økt standardisering. UIC arbeider med innføring av ETCS/ERTMS som felles europeisk standard for styring av sikringsanlegg, og når tiden er moden for dette i Norge, vil det sannsynligvis bety et større leverandørmarked for oppgaver i tilknytning til sikringsanlegg.

## 4. Behov for analyser

BanePartner (BP):

- Innen signalfaget vil overføring av ressurser for å dekke "normalt behov" tilsi at det kun blir oppgaver igjen for BaneProduksjon eller andre til å dekke "ekstraordinære behov". En slik løsning synes ikke å være lett å få til utfra et leverandørsynspunkt. Er konsekvensene for bl.a. BaneProduksjon og fagmiljøet tilstrekkelig vurdert?

Hovedkontoret Økonomiavdelingen (JRØ):



- JRØ er av den oppfatning at det fremlagte materiale ikke gir tilstrekkelig grunnlag for å foreta den foreslåtte endringen i grensesnittet mellom BaneProduksjon og Forvaltningen.
- Merknad til JL-sak 99/02: Det fremkommer ikke tydelig hvilke reelle endringer forslaget innebærer, da det ikke er konkretisert hvilke funksjoner som foreslås tilbakeført forvaltningen, men kun listet det antall medarbeidere med definert kompetanse som skal overføres

#### Hovedkontoret Organisasjonsavdelingen (JRO):

- Personalorganisasjonenes medbestemmelse er blant annet regulert gjennom §12 drøfting og §13 forhandling i Hovedavtalen (HA). For at en organisasjonsendring skal utløse forhandling må følgende tre vilkår være tilstede samtidig:
    1. Organisasjonskartet endres
    2. Endringen er ment å vare over seks måneder
    3. Endringen medfører omdisponering av personale og/eller utstyr
 Ettersom overføringen medfører endrede rapporteringslinjer, vil organisasjonskartet måtte endres. Overføringen er varig over seks måneder. For omdisponering av personale og/eller utstyr antar vi at noen av de berørte beholder sitt arbeidssted som i dag, mens andre vil få tildelt nye arbeidssteder. Omdisponering av utstyr er usikkert. Inntil spørsmålet som vedrører omdisponering av personale og/eller utstyr er avklart, vil det være åpent hvorvidt overføringen medfører drøfte- eller forhandlingsrett.
  - I tillegg til å informere personalorganisasjonene har arbeidsgiver et særlig ansvar for å gi nødvendig informasjon til de tilsatte som berøres av overføringen. En slik informasjon bør gis både muntlig og skriftlig.
- ⇒ De to foregående punktene viser at det er behov for mer fakta og presiseringer omkring de foreslåtte endringene for å kunne slå fast om endringene medfører drøfte- eller forhandlingsrett og for å kunne fastslå endelig om noen av stillinger kan utlyses eller om alle tilsatte må overføres. JRO kan bistå i det videre arbeid på dette området.
- Den foreslåtte overføringen av arbeidsoppgaver og funksjoner vil kunne medføre behov for overføring av maskiner fra BaneProduksjon til forvaltning. Dette kommer ikke klart fram i vurderingen. Det må vurderes/kartlegges/defineres:
    - I hvilken grad banesjefene blir "trafikkutøvere" og maskineiere
    - Nøyaktig hvilke maskiner (og antall) som skal overføres og til hvor.
    - Om dette gir dårligere utnyttelse av maskinparken enn i dag.
    - Om regionene må tilføres ressurser for vedlikehold og oppbevaring av maskinpark som overføres.
  - Det må vurderes om en endring med flere enheter som trafikkerer sporet vil kunne representere en sikkerhetsmessig risiko sammenlignet med dagens situasjon.
  - Det er helt nødvendig at forholdene rundt behov for maskiner og sportilgang vurderes nærmere. Det er dette området som inneholder de største problemene i forbindelse med kravet om at sikkerheten skal opprettholdes eller bedres med tanke på den endringsanalysen som må gjennomføres i forkant av endret grensesnitt

#### Norsk Jernbaneforbund (NJF):

- NJF krever at det må foreligge en endringsanalyse i henhold til Jernbaneverkets styringssystem før en slik omorganisering. Videre må Tilsynsmyndighetenes analyse av Endringsanalyse for etablering av Forvaltning Trafikk og (DBE) rapport, Systemrevisjon om Jernbaneverkets praksis knyttet til forskriftene for høyspentanlegg tas med i vurderingene. Avvikene som kommer frem i disse rapportene kan ha avgjørende betydning for hvilke beslutninger som vil være fornuftige. NJF vil med bakgrunn i dette be om at prosessene stoppes inntil det er foretatt en total gjennomgang av Jernbaneverkets organisasjon.

## 5. Generelle kommentarer

### Baneservice:

- De to rapportene "Arbeid uegnet for konkurranse" og "Evaluering av forvaltningsorganisasjonen" argumenterer for to ulike valg av grensesnitt. Dersom rapportene danner grunnlaget for valget av grensesnitt, er det vanskelig å se hvilke argumenter og prioriteringer som er vektlagt, da anbefalingene i rapportene går i hver sin retning.
- Arbeidsgruppen definerer BaneProduksjons marked til å være både drift, vedlikehold og investering. Dette er ikke i tråd med føringene som ble lagt da BaneProduksjon ble etablert. Markedet ble da begrenset til oppgaver innenfor drift og lettere vedlikehold. BaneProduksjon har ikke forholdt seg til denne avgrensningen i sin agering i markedet, men Baneservice forutsetter at Jernbaneverkets opprinnelige fordeling av markedet står ved lag.

### Region Øst:

- Harmonisering: I hovedprinsippene som er fastlagt finner regionen det særlig viktig at det på tross av harmoniseringen gis åpninger for lokale tilpasninger. Vår interne gjennomgang har avdekket svært differensierte behov innad avhengig av hva som blir endelig avklaring med hensyn til organisasjonskorreksjonen.

### Region Sør:

- Det er forutsatt at endringene skal skje relativt fort. Etter regionens vurdering vil det være lurt å legge endringene til årsskiftet da vi slipper å reforhandle eksisterende avtaler. Imidlertid er det viktig at personalet som skal overføres til forvaltningen gis mulighet til å delta i forvaltningens VPL-arbeid til høsten.
- I rapportene "Evaluering av forvaltningsorganisasjonen" og "Arbeid uegnet for konkurranse" er det mange utsagn/påstander vedrørende banene som vi ikke kjenner oss igjen i. Når det ble valgt å gå videre med tre baner i JBV, burde man ha sørget for en kvalitetssikring av påstandene for å sikre seg at disse ble korrekt oppfattet ved utarbeidelse av rapporten. Resultatet av tidsbruksanalysen skyldes trolig utformingen av spørreskjemaet.
- I rapporten "Evaluering av forvaltningsorganisasjonen" kom det frem at det ville være økonomisk gevinst ved å utføre en del oppgaver i egen regi. Anslagene for gevinsten spriker mellom de tre banene fra 2,9 til 8,5 mill. kr. Det er overraskende at man i rapporten ikke har anbefalt å ta ut denne effekten da man vet hvilket trykk det er på budsjetter, samt etterslep mht. å gjennomføre aktiviteter i anleggene.

### BaneProduksjon (P):

- Korreksjon av grensesnittet bør gjøres gjeldende fra 01.01.03. Da slipper vi endringer i eksisterende avtaler. Alle gjeldende driftsavtaler opphører fra 31.12.2002 med unntak av Gardermobanen som går fram til 01.04.2003. Imidlertid bør endelig avklaring av grensesnittet skje snarest mulig. Usikkerhet fører til lavere produktivitet, noe som allere er merkbart.
- Vi forutsetter at BaneProduksjon sitter igjen med nødvendige ressurser for å ivareta inngåtte avtaler med eksterne kunder, eventuelt at forpliktelsene overføres til Forvaltning.

### Utbygging:



- Vi er i det alt vesentlige enige i at grensesnittet mellom Forvaltning og BaneProduksjon bør justeres noe i forhold til dagens situasjon. Vi tror det er hensiktsmessig at banesjefene har en egen spesialenhet og utvidet "vaktmesterbemanning" som både kan foreta visitasjoner, nødvendige uttrykkinger og noe driftsrelatert arbeide innenfor spesielle fagområder. Hvor stor denne bemanningen bør være har vi ikke vurdert da dette ligger utenfor vårt kompetanseområde.

#### Sikkerhetsavdelingen (JS):

- Konklusjonen i rapporten "Evaluering av forvaltningsorganisasjonen": Dette er vel "ja takk begge deler". Anbefaler at banesjefens organisasjon styrkes = kontrollmodellen ... og videreutvikles innen rammen av dagens modell = kjøpsmodellen. Hva blir konklusjonen i praksis?
- Hvor er endringsanalysen som skal utføres?
- Rapporten "Arbeid uegnet for konkurranse", kap. III.2. 3. avsnitt: Meget viktig poeng. Det er JBV's oppgave som forvaltningsetat å på best mulig vis nyttegjøre seg sine ressurser, både menneskelige og økonomiske.
- Dokument "Grensesnitt mellom forvaltning og BaneProduksjon", 5. Vurdering/anbefaling, 3. avsnitt: Er produktet kunnskap evaluert for strømforsyning? Omformerstasjonene er vel ca. 40-50 år for det meste + noen nyere? Finnes det i markedet, utenfor JBV, noen som har kompetanse på slike anlegg?

#### Hovedkontoret Økonomiavdelingen (JRØ):

- I notatet er det skissert en vurderingsmodell basert på både unikhet og hyppighet. I selve vurderingen er det kun ta hensyn til unikhet. Dette må innebære at KL- og signalarbeidene må driftsmessig ha relativ stor hyppighet, hvis argumentasjonen skal være konsistent. JR mener dette sier mer om anleggenes beskaffenhet enn om hva som burde være hyppigheten ved slike arbeider.

#### Signal- og Teleteknikernes Forening (STF):

- Vi vil også tilkjenne at vi er enig i prinsippet om en harmonisering av stabene under banesjef. Vi gjør imidlertid oppmerksom på at det finnes forhold som krever lokal tilpasning.
- Vi forutsetter at Jernbaneverket følger Hovedavtalen i den videre prosess, blant annet ønsker vi å drøfte organiseringen i Forvaltningen.

#### Norsk Jernbaneforbund (NJF):

- Norsk Jernbaneforbund har hatt denne saken ute til høring i sine organisasjonsledd. Samtlige er avvisende til forslaget om korreksjon av grensesnittet mellom Forvaltning og Produksjon. Begrunnelsen for dette går i hovedsak på følgende:
  - mer oppsplittet fagmiljøer
  - produksjon vil bli svekket
  - sikkerhetsmessige- og arbeidsmiljømessige konsekvenser
  - gjennomgang av hele Jernbaneverket
- Det er ikke mulig å kunne trekke en konklusjon om et nytt grensesnitt mellom Produksjon og Forvaltning på bakgrunn av utredningen som ligger til grunn for forslaget. Strategien for det forskjellige forretningsenhetene og regionene må være klarlagt før en eventuell vurdering av nytt grensesnitt.
- NJF vil be om et møte med Jernbaneverket for å utdype våre synspunkter og få klarlagt alle sider av organiseringen i Jernbaneverket.

#### Narvik Fellesorganisasjon av Norsk Jernbaneforbund (NFO):

- Slik vi erfarer det, er alle parter fornøyd med den organiseringen Jernbaneløst har på Ofotbanen. Det er viktig å ta med slike erfaringer når utviklingen av organisasjonen skal vurderes. Det viktigste er at BaneProduksjon holdes samlet, enten innenfor eller utenfor forvaltning.

NITOs etatsgruppe i Jernbaneløst:

- NITO er enig i de prinsipper som legges til grunn for korreksjon mellom forvaltning og BaneProduksjon. Overføring til Forvaltning bør skje i samråd med det personalet som berøres, basert på frivillighet. Det er også viktig at Banesjef får tilført mest mulig riktig kompetanse. Der denne ikke kan hentes fra BaneProduksjon basert på frivillighet, må utlysning foretas. Dette vil gi Banesjefen motiverte medarbeidere med riktig kompetanse, som igjen er viktig for en mest mulig effektiv organisasjon.

Norske Sivilingeniørers Forening (NIF):

- Vi kan slutte oss til de hovedprinsipper som er lagt til grunn for nytt grensesnitt Forvaltning/BaneProduksjon.
- Vi forutsetter at personalorganisasjonenes medvirkning også blir ivaretatt i det videre arbeidet med saken.



30 3602

JRO: 06.05.02/ET

JROP

Jernbaneverket  
Forvaltning  
v/Jon Frøisland

<b>JERNBANEVERKET</b>		kass.kode
03 MAI 2002		
Sak/Doknr.: 01/7138	(5)	
Arkivbet. 2 011		

Kopi til: Ledergruppen, arkivet

Henvendelse til: Rigmor Gangsø  
Tlf: 56610  
Saksref.: 02/2366 is 011  
E-post: rkg@jbv.no

Dato: -2. 05. 2002  
Deres ref.:  
Vedlegg:

### HØRING - FORSLAG TIL KORREKSJON AV GRENSESNIITT MELLOM FORVALTNING OG BANE PRODUKSJON

Det vises til brev av 11. april 02 om forslag til korreksjon av grensesnittet mellom Forvaltning og Bane Produksjon. Som underlag til forslaget følger rapportene "Arbeid uegnet for konkurranse" og "Evaluering av forvaltningsorganisasjonen". Nedenfor følger Baneservice sin tilbakemelding på forslaget til endret grensesnitt.

#### Forutsetninger

De to rapportene som er vedlagt brevet argumenterer for to ulike valg av grensesnitt. Dersom rapportene danner grunnlaget for valget av endret grensesnitt er det vanskelig å se hvilke argumenter og prioriteringer som er vektlagt, da anbefalingene i rapportene går i hver sin retning.

Det er i tillegg ikke tydelig hvilke reelle endringer forslaget innebærer, da det ikke er konkretisert hvilke funksjoner som foreslås tilbakeført forvaltningen, men kun listet det antall medarbeidere med definert kompetanse som skal overføres. Tilbakemeldingen vil derfor være basert på Baneservice sine antagelser om konsekvenser av endringen.

#### Konkurransesutsetting - markedsadgang

Jernbaneverket har definert konkurransesutsetting som strategi under to av de seks hovedmålene, både under Økonomi og effektivitet og Konkurranseskraft. Hoveddelen av markedet i JBV innenfor vedlikehold og investering har vært konkurransesutt de siste år, og strategien er at også driftsoppgavene delvis vil bli konkurransesutt i 2003 og fullt og helt i 2004.

Med dette forslaget vil den planlagte konkurransesutsettingen innenfor drift komme til å bli i et mindre i omfang enn forventet. Dagens marked innenfor

jernbaneentrepriser er lite og sårbart for svingninger, og i tillegg utsatt for politiske instruksjoner. Dette gjør det i utgangspunktet mindre interessant for potensielle aktører i markedet å etablere seg. Jernbaneverket må være bevisst sin mulighet til å påvirke markedet, ved å tilrettelegge eller innskrenke muligheten for at leverandører kan etablere seg i markedet. For Baneservice synes det ikke som det er tatt hensyn til dette i forslaget til endret grensesnitt. Baneservice vurderer det som svært uheldig at konkurranseutsettingen ser ut til å bli mer begrenset enn forutsatt. Dette både fra Jernbaneverkets side som kjøper og utvikler av et leverandørmarked, og fra Baneservice side som en aktør i et potensielt nytt marked.

I rapporten "Arbeid uegnet for konkurranse" er det forutsatt at forvaltningen skal ta ansvar for full kapasitetsutnyttelse i Bane Produksjon (side 6 pkt 3, side 7 pkt III.2 og side 8 tredje avsnitt, siste setning). Dette er en forutsetning som er helt uakseptabel både sett fra forvaltningen og fra konkurrentene i markedet sin side. For Jernbaneverket må det være en målsetting å tilpasse ressursene til behovet for å oppnå reell effektivisering og kostnadsreduksjoner, noe som også er nedfelt i Jernbaneverkets strategi. Ut fra konkurransehensyn vil det være uakseptabelt at den største kunden i markedet skal "verne" eller forfordele "sin" egen leverandør. Dette er for øvrig også i strid med konkurransereglene. Det fremgår ikke i høringsutkastet om denne forutsetningen er lagt til grunn i forslaget til endret grensesnitt.

Baneservice registrerer for øvrig med forundring at arbeidsgruppen definerer Bane Produksjons marked til å være både drift, vedlikehold og investering. Dette er ikke i tråd med føringene som ble lagt da Bane Produksjon ble etablert, da markedet ble begrenset til oppgaver innenfor drift og lettere vedlikehold. Baneservice registrerer at Bane Produksjon ikke har forholdt seg til denne avgrensingen i sin agering i markedet, men Baneservice forutsetter at Jernbaneverkets opprinnelig fordeling av markedet står ved lag.

#### **Overføring av kompetanse**

Baneservice støtter forslaget om at banesjefene harmoniserer sine organisasjoner, forutsatt at dette innebærer at det klart defineres hvilke oppgaver som skal ivaretas av regionene og hvilke som skal utføres av andre. Forslaget er imidlertid ikke tydelig på oppgavefordelingen, og det er derfor vanskelig å vurdere konsekvensen av forslaget.

Baneservice oppfatter at forslaget til endret grensesnitt innebærer at størstedelen av signalkompetansen vil bli tilbakeført til forvaltningen. Forslaget er ikke begrunnet, men årsaken kan være at dagens knapphet på signalkompetanse gjør at forvaltningens behov for tjenester innenfor signalfaget best sikres ved å ha kompetansen i egen regi. Dersom dette er lagt til grunn er Baneservice uenig i vurderingen. Erfaring fra konkurranseutsetting tilsier at knapphet på en bestemt kompetanse eller tjeneste vil utvikles i et marked over tid, dersom forholdene tilrettelegges for at dette skal skje. Her har Jernbaneverket en rolle som nevnt over i å bidra til å påvirke markedet og leverandørenes tjenester.



I rapporten "Evaluering av forvaltningsorganisasjonen" fremkommer det at én av erfaringene med dagens grensesnitt er at fagkompetansen utnyttes betydelig bedre i Bane Produksjon enn i forvaltningen. En fagarbeider/tekniker bruker mer enn 50% av tiden til administrativt arbeid i forvaltning enn i Bane Produksjon. Det er derfor grunn til å spørre om det er optimal utnyttelse av en knapp fagressurs å trekke hele signalkompetansen tilbake til forvaltningen.

Det er ikke kun innenfor basisdrift at det er behov for signalkompetanse. En del oppgaver som i dag er konkurranseutsatt forutsetter at det utføres signalarbeider. Som en følge av at hele signalstyrken trekkes tilbake til forvaltningen vil det bli svært begrenset mulighet til å skaffe signalkompetanse i markedet, noe som vil skape konkurranseulikheter. Alternativt må forvaltningen som kjøper av større sammensatte entrepriser stille signalkompetanse til rådighet for de entreprenørene som skal konkurrere om oppdrag. Denne modellen er gjennomført i Banestyrelsen i Danmark og synes å bli en nødvendig konsekvens av forslaget til endring i Jernbaneverket. }

Det foreslås også å trekke inn teknisk fagpersonale fra de øvrige fagområdene og etablere ett til to lag pr. banesjef for å håndtere akutt feilretting og initial beredskapstjeneste. Det er vanskelig å se hvordan oppgavene skal gjennomføres i praksis; hvor skal laget plasseres geografisk, når på dagen /i uka skal de jobbe etc. Baneservice ser en fare for at denne styrken vil stadig bli utvidet, dersom strategien om at flest mulige tjenester skal konkurranseutsettes på denne måten blir lempet på.

#### **Kjøperkompetanse**

Rapporten "Evaluering av forvaltningsorganisasjonen" viser til at det er svært ulik kompetanse på kjøp av tjenester i forvaltningen. Rapporten konkluderer med at det er et betydelig potensiale for effektivisering i dagens modell, ved å rendyrke kjøperrollen og heve kompetansen innenfor etablering av kontrakter og oppfølgingen av disse.

Det viktigste elementet i dagens modell (omtalt som kjøpsmodellen i rapporten) er ikke testet ut, nemlig å konkurranseutsette tjenestene slik at kjøperne har reelle valgmuligheter og kan bruke virkemiddelet i et fungerende marked. Kritikken av dagens modell er etter Baneservice sin oppfatning basert på en modell som er i startfasen og som derfor ikke har gitt de gevinstene som vil komme når konkurransen og markedsmekanismene får virke over tid. Her har Jernbaneverket erfaring fra det markedet som ble etablert når Baneservice ble konkurranseutsatt, der det tok noen år med oppbygging av kjøperkompetansen og utvikling av leverandørene til at gevinstene ble synliggjort. For Jernbaneverket har det betydd gevinst i begge ender, både i form av lavere priser for kjøperen, og lavere produksjonskostnader i Baneservice. Dette er en utvikling som må forventes skjer også når driftsoppgavene konkurranseutsettes.

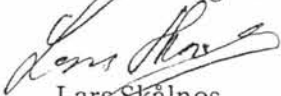
### Oppsummering – anbefaling

Baneservice ser med uro på at en viktig forventet utvidelse av dagens begrensede marked kan bli mindre enn forutsatt med dette forslaget. Dette vil innebære større risiko for svingninger i Baneservice sin fremtidig inntjening. I tillegg kommer risiko for at markedet ikke vil være like interessant for andre leverandører, med den konsekvens at Jernbaneverket ikke får et fungerende marked å spille på, og mindre effekt av strategien om konkurranseutsettingen enn forutsatt.

Baneservice støtter anbefalingene fra rapporten "Evaluering av forvaltningsorganisasjonen", som innebærer en videreutvikling av dagens modell, forutsatt at de fleste oppgaver som ligger innenfor Bane Produksjon's tjenester konkurranseutsettes i tråd med Jernbaneverket strategi. For at modellen skal virke må kjøperne profesjonaliseres ved å øke kompetanse innenfor kontrakt og kontraktshåndtering. Forslaget om å standardisere (harmonisere) banesjefenes organisasjon vil også bidra til mer profesjonalitet i kjøperrollen, i et marked med forhåpentligvis flere leverandører. Større grad av koordinering av kjøpene på tvers av banesjefene vil også gi en positiv effekt.

Dersom forslaget om at signalkompetansen skal tilbakeføres til forvaltningen blir iverksatt, forutsetter Baneservice at de nødvendige hensyn til konkurransemessig likhet for aktørene som har behov for denne kompetansen i gjennomføringen av andre entrepriser, blir ivaretatt. Forslaget som er skisser ovenfor ivaretar dette behovet.

Med vennlig hilsen



Lars Skålnes  
Direktør



Jernbaneverket Hovedkontoret

<b>JERNBANEVERKET</b>	kass.kode
<b>16 MAI 2002</b>	
Sak/Doknr.: 01/7138	
Arkivbet	IO11

(10)

Henvendelse til: John K. Tønnessen  
Tlf: 22 45 71 75  
Faks: 22 45 71 10  
E-post: jkt@jbv.no

Dato: 15.05.2002  
Saksref.: 02/2379 IO 011  
Deres ref.: Jon Frøisland  
Vedlegg:

### Forslag til korreksjon av grensesnitt mellom Forvaltning og BaneProduksjon. Høring

Vi viser til Deres brev av 11.04.02, basert på JL møte 08.04.02. Vi har gjennomgått forslaget og de tilhørende dokumentene og har følgende kommentarer og merknader:

#### Konklusjon:

Beredskapsbehovet, sportilgangsmuligheten og ressursbehovet er veldig ulikt for de ulike strekninger i regionen. På strekninger med høy trafikk og høyt beredskapsbehov (eksempelvis Flytogstrekningen) vil de foreslåtte korreksjoner kunne være svært ufordelaktige, mens det for regionens mer perifere strekninger vil finnes enkelte klare fordeler. Muligheten for lokale tilpasninger er derfor særdeles viktig for å kunne ta ut en positiv synergieffekt mht. korreksjonen.

Regionen benytter samtidig anledningen til å påpeke behovet for en effektiv arbeidstokk, og ønsker derfor en aktiv rolle mht. videre diskusjoner omkring personaloverføringer fra BaneProduksjon. Vårt syn er at stillingsutlysninger bør benyttes for å ha en ryddig prosess.

Nedenunder gis nærmere utdypning på de argumenter som danner grunnlaget for vår konklusjon, og representerer de diskusjoner vi har hatt internt i regionen.

#### Generelt:

Regionen savner en redegjørelse for hvilke betraktninger som er foretatt mht. valg av kontraktsformater. Selv om det per i dag ikke utnyttes funksjonsavtaler i stor stil i JBV, har regionen svært god erfaring med denne kontraktsformen på Gardermobanen. Vi fremhever derfor fordelene og viktigheten ved å ha denne muligheten også i fremtiden. Med de foreslåtte endringer synes det vanskeligere å utnytte dette alternativet. Årsaken er at flere av "verktøyene" som vil kunne forbedre resultatet for en entreprenør,

Besøksadresse:  
Stenersgt. 1A  
Postadresse:  
P.b. 1162 Sentrum  
0107 Oslo

Resepsjon  
Region Øst:  
22 45 71 00

Telefaks:  
22 45 71 10

Sentralbord  
Jernbaneverket:  
22 45 50 00

Reg.nr.:  
NO 971 033 533 MVA  
Bankgiro:  
7694.05.01926

ansvarsmessig vil bli overlatt forvaltningens eget produksjonsapparat. I rapporten "Arbeid uegnet for konkurranse – og avtale med BaneProduksjon" finner vi på side 12 at det forventes avtaler hvor man effektivt skal kunne utnytte funksjonskrav, uten at det er sett nærmere på om en korreksjon i det hele tatt vil gi rom for det. På side 5, tredje avsnitt i samme rapport argumenteres det som om det var en overraskelse at en entreprenør uten funksjonskontrakt var opptatt av arbeidsordre og kontrakt. Man antar i dokumentet at sistnevnte har svekket tillitsforholdet mellom Forvaltning og BaneProduksjon. Med sistnevnte (dagens) type kontraktsform er det desto viktigere at forvalter er kontraktsrettet, og sikrer at kontrakten inkluderer riktig fokus mot jernbane. Dette leder oss til den erkjennelsen at det nødvendigvis ikke er organiseringsmodellen som må endres, men forvalters mulighet til å sikre gode kontraktsvilkår og oppfølging. Etter hvert som dagens modell har fått rotfeste og utviklet seg både hos BaneProduksjon og Forvaltning, ser vi stadige forbedringer i utviklingen i kunde/leverandørforholdet. Vår erfaring er at man etter hvert har etablert et godt forhold som bør videreutvikles i takt med kontraktsform og økt konkurranseutsetting.

#### Harmonisering:

I hovedprinsippene som er fastlagt finner regionen det særlig viktig at det på tross av harmonisering gis åpninger for lokale tilpasninger. Vår interne gjennomgang har avdekket svært differensierte behov innad avhengig av hva som blir endelig avklaring med hensyn til organisasjonskorreksjonen. Et hovedmoment vil være å kunne utnytte tilførte ressurser i best mulig grad, samtidig som BaneProduksjon fremdeles er bemannet til å kunne være effektive og konkurransedyktige. I rapporten "Arbeid uegnet for konkurranse – og avtale med BaneProduksjon" finner vi på side 8, tredje avsnitt: "Forvaltning må sørge for vinterarbeid til BaneProduksjon". Vi mener en oppdeling av "produksjonen" som nevnt i hovedprinsippene vanskeliggjør denne muligheten både for BaneProduksjon og Forvaltning. Dette vil gjøre seg spesielt gjeldende på de mest trafikkerte strekningene. Spesifikke momenter som tydeliggjør dette er vist i avsnittet under, og vil i stor grad være dekkende for produksjon ved alle fagdisipliner.

#### Akutt feilretting og initial beredskap:

Ved regionens mer perifere strekninger synes det fordelaktig med en lokaltilpasset grensegang som gjør oss i stand til å ivareta enkelte kontroller, visitasjoner og korrektive tiltak av mindre omfang for fagfeltene KL/Lavspenning og Linjen. Slike "vaktmester-operasjoner" forutsettes gjennomført uten maskinelt utstyr. (Derav synes eksempelvis ikke visitasjon av KL med revisjonsvogn el. som en egnet oppgave for forvaltning.) Regionen er derimot svært skeptisk til å foreta samme justering for produksjonsapparatet knyttet til strekningen som trafikkeres av flytoget.

Å overføre ansvaret for akutt feilretting og initial beredskap fra BaneProduksjon til Forvaltning gir noen utfordringer som har kommet tydelig frem i den regionale høringsrunden:

- Oppsplitting av fagressursene vil ha følger for optimal bruk av disse ressursene.
  - Parallelle organisasjoner med tilnæringsvis samme rolle kan lett gi utslag i større administrasjon og personaloppfølging.



- Lokalisering av mindre arbeidslag med tilhørende husleie vil kunne gi økte utgifter. For sentral-Oslo-området vil man sikkert få økte utgifter som følge av bl.a. ressursbehovet (se under).
- Uklarheter mht. oppgavefordeling kan svekke konkurransevnen og ha uheldige følger for ivaretagelsen av sikkerheten.
- Lokale forhold knyttet til beredskap i sentral-Oslo-området vil fordre store ressursbehov, med de følger det gir for blant annet personaloppfølging. Herunder nevnes også sportilgang som en viktig faktor, hvor dagtidsutnyttelsen vil kunne bli vesentlig svekket ved forslaget. Enda flere "entreprenører" på sporet på disse strekningene vil være en utfordring i seg selv, spesielt med tanke på utnyttelse og koordinering av sportilgangen. Disse forholdene illustrerer veldig klart differansen mellom, og behovet for lokaltilpasning for eksempelvis strekningene Gjøvikbanen og Drammenbanen.
- Tilgang til så vel håndholdt utstyr som maskiner vil kreve ekstra innsats og ressurser ved en dobbelt-organisasjon for produksjonstjenester. Eksempelvis vil beredskap for KL medføre behov for tilgang til revisjonsvogner og servicebiler.
- Økt lagerhold og oppfølging vil trolig bli en direkte følge av overføring av beredskapsutførsel.

Selv med ovennevnte mulige uheldige forhold ser regionen at det med lokale tilpasninger for regionens perifere strekninger kan være fordelaktig med produksjonsapparat for akutt feilretting og initial beredskap for fagdisiplinen Linjen.

**Signal:**

For fagområdet signal finner vi at flere av de ovennevnte argumenter også er relevante. Selv om erkjennelsen av at BaneProduksjon kan være et aksjeselskap utenfor Jernbaneløpets kontroll gir oss noen føringer, påpeker vi viktigheten av at BaneProduksjon får beholde en fagressursmengde som gjør dem i stand til å være konkurransedyktige på prosjektoppdrag. Regionens eget produksjonsapparat (Signal) må ikke utnyttes som entreprenør for eksempelvis Utbygging eller andre prosjektorganisasjoner, siden forvaltning da vil være den monopolist som søkes unngått i dag.

Med vennlig hilsen

*Olav Werner Ruud*  
Olav Werner Ruud  
Regiondirektør





Jernbaneverket Hovedkontoret/JRO  
Stortorvet 7  
OSLO

<b>JERNBANEVERKET</b>		<small>kass.kode</small>
07 MAI 2002		
Sak/Doknr...	01/138	
Arkivbet.	1 011	

7

JRO : 08.05.02/E

Henvendelse til: Torkel Sandvei  
Tlf: 32 27 56 37  
Faks:  
E-post:

Dato: Drammen, 03.05.2002  
Saksref.: 00/1798 ID011  
Deres ref.:  
Vedlegg:

## Korreksjon av grensesnitt mellom Forvaltning og BaneProduksjon Høringsuttalelse

Vi viser til brev av 11.04.02 om ovenstående sak, og vil melde inn følgende synspunkter

### Foreslåtte hovedprinsipper for nytt grensesnitt

#### Harmonisering av banesjefenes organisasjon:

Det er etter regionens mening positivt at faglige ledere beholdes fagdelt da dette gir en tett kopling mellom banesjef og utfordringer for de respektive fag.

Når det gjelder tallfesting av teknikere/oppsynsmenn innen linjen, bør dette baseres på at all linjevisitasjon og inspeksjon av underbygningsanlegg og sporveksler skal utføres av eget personale.

#### Overføring av lag innen KL og linjen:

Her er det nødvendig å presisere dette bedre slik at det klart kommer fram hvilke funksjoner disse lagene skal ha. Spesielt vil det gjelde for KL da det er forbundet med relativt store maskinkostnader med hensyn til å kunne drive akutt feilretting.

Forvaltningens KL-personale må i tilfelle knyttes til mer enn akutt feilretting og initiell beredskap da det er lav feilfrekvens innen fagområdet. Vi forutsetter at nødvendig verktøy, utstyr og maskiner/kjøretøy tilbakeføres til forvaltningen.

#### Overføring av tilstrekkelige ressurser innen signalfaget:

Dette er et viktig punkt i vedtaket, og Region Sør er enig i å overføre tilstrekkelig antall signalmontører til forvaltningens "normale behov". Vi regner med at Hk. kommer tilbake til spørsmålet om nødvendig antall etter en endelig beslutning om justert grensesnitt. På samme måte som for KL forutsetter vi at nødvendig verktøy, utstyr og maskiner/kjøretøy tilbakeføres til forvaltningen.

Øvrige kommentarer:

Det er forutsatt at endringene skal skje relativt fort. Etter regionens vurdering vil det være lurt å legge dette til årsskiftet da vi slipper å reforhandle eksisterende avtaler. Imidlertid er det viktig at personalet som skal overføres til forvaltningen, gis mulighet til å delta i forvaltningens virksomhetsplanarbeid i løpet av høsten.

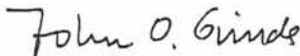
Fagområdet Tele er ikke omtalt i JL-vedtaket. Vi mener at en eventuell grensesnittjustering også bør vurderes for dette fagområdet. Dagens grensesnitt synes å resultere i store kostnader forbundet med driften av teleanleggene.

**Rapportene, Evaluering av forvaltningsorganisasjonen og Arbeid uegnet for konkurranse m.m.**

Det er mange utsagn/påstander vedrørende banene som vi ikke kjenner oss igjen i. Når man valgte å gå videre med tre Baner i JBV, burde man ha sørget for en kvalitetssikring av påstandene for å sikre seg at disse ble korrekt oppfattet ved utarbeidelse av rapporten. Blant annet skyldes resultatet av tidsbrukanalysen trolig også utforming av spørreskjema.

I rapporten fremkommer det at det vil være økonomisk gevinst ved å utføre en del oppgaver i egen regi. Anslaget for gevinsten spriker mellom de tre Banene som er studert, fra 2,9 til 8,5 mill. kr. Det er overraskende at man i rapporten ikke har anbefalt å ta ut denne effekten da man vet hvilket trykk det er på budsjetter, samt etterslep mht. å gjennomføre aktiviteter i anleggene.

Med vennlig hilsen

  
John Ole Grinde  
regiondirektør



JERNBANEVERKET	kass.kode
21 MAI 2002	
Sak/Doknr: 01/7138	(12)
Arkivbet. I 011	

Jernbaneverket  
Hovedkontoret

Henvendelse til: Thor Brækkan  
Tlf: 22 45 74 00  
Faks: 22 45 74 74  
E-post: thor.brækkan@jbv.no

15 MAI 2002  
Dato:  
Saksref.: 02/2365P011  
Deres ref.:  
Vedlegg: 1

## GRENSESNIITT MELLOM FORVALTNING OG BANEPRODUKSJON – HØRINGSUTTALELSE

### Innledning og oppsummering

Vi viser til Hovedkontorets brev datert 11.04.02, og gir våre bemerkninger til forslaget om korleksjon av grensesnittet mellom Forvaltning og BaneProduksjon.

Nedenfor har vi oppsummert BaneProduksjons synspunkter. Disse er nærmere grunnlagt i resten av brevet og i vedlegg 1.

- ⇒ Jernbaneverket bør videreføre konkurranseutsettingen innenfor nåværende grensesnitt i organisasjonen.
- ⇒ BaneProduksjon er positiv til at banesjefenes organisasjon harmoniseres, men antall teknikere/oppsynsmenn p.r. banesjef bør begrenses.
- ⇒ Banesjefene bør ikke ha egne arbeidslag til å jobbe med feilretting og beredskap.
- ⇒ BaneProduksjon bør opprettholde et markedstilpasset signalmiljø i egen organisasjon ved at ca 25 % av montørene er igjen i BaneProduksjon.
- ⇒ Overføring av personell bør skje på en måte som på forhånd er avtalt mellom BaneProduksjon og Forvaltningen.

Besøksadresse:  
Stenersgt. 1A  
Postadresse:  
P.b. 1162 Sentrum  
0107 Oslo

Resepsjon  
BaneProduksjon:  
22 45 74 01

Telefaks:  
22 45 74 74

Sentralbord  
Jernbaneverket:  
22 45 50 00

Reg.nr.:  
NO 971 033 533 MVA  
Bankgiro:  
7694.05.02191

BaneProduksjon er en  
forretningseenhet i  
Jernbaneverket

### Overordnet

Vi har i notat av 02.04.02 (vedlegg 1) begrunnet vårt syn på at nåværende grensesnittet mellom Forvaltning og Produksjon bør opprettholdes. Dette notatet ble vedlagt JL-saken, og var følgelig kjent da JL fattet sitt vedtak 08.04.02.

Vi mener fortsatt at Jernbaneverket er best tjent med å videreføre konkurranseutsettingen innenfor nåværende grensesnitt. Noen mindre korreksjoner av banesjefenes kontrollapparat kan dog være nødvendig for å ivareta kjøperrollen. Vi er enige i at alt på langt nær fungerer godt nok i dagens modell, men årsakene mener vi kan knyttes til kontraktsformer og utilstrekkelig profesjonalitet hos BaneProduksjon og Forvaltning, og ikke til dagens organisasjonsmodell. Profesjonaliteten i hele organisasjonen øker, og spesielt de miljøene som har rendyrket byggherrerollen over lang tid (Utbygging, prosjektavdelingene i regionene) har allerede en høy grad av profesjonalitet i kjøperrollen.

Entreprenørmarkedet kan gjøres levende ved at Jernbaneverket mer aktivt går inn for å utvikle dette markedet. Det er også fullt mulig for forvaltningen å håndtere BaneProduksjons "monopol" både gjennom kontrakter og eierskap.

Nedenfor har vi kommentert hvert punkt i JL-vedtaket.

#### JL-vedtak punkt 1, strekpunkt 1 (harmonisering, teknikere / oppsynsmenn)

Vi stiller oss i utgangspunktet positive til at banesjefenes organisasjon skal harmoniseres, og spesielt til harmonisering av kontraktene. Bemanningsbehovet er vanskelig å vurdere fordi det i JL-saken ikke framgår hvilke oppgaver teknikerne/oppsynsmennene skal utføre, og hvilken kontraktsstrategi som skal velges for driften. Vi vurderer imidlertid at et snitt på 15 personer p.r. banesjef er noe høyt.

Kontraktsform, lengde og omfang påvirker entreprenørens priser i stor grad. Vi anbefaler at Forvaltning tar BaneProduksjon aktivt med i arbeidet for å harmonisere driftskontraktene, slik at driften blir mest mulig kostnadseffektiv for Jernbaneverket.

#### JL-vedtak punkt 1, strekpunkt 2 (arbeidslag beredskap og feilretting)

Dette punktet mener vi *må* strykes. Akutt feilretting og initial beredskapstjeneste er entreprenørtjenester som kan settes ut på konkurranse, og hvor flere entreprenører allerede i dag har kompetanse.

Konsekvenser av å etablere arbeidslag i Forvaltningen kan bli:

- **Økte kostnader.** Effekten av samordningen som er i BaneProduksjon i dag reduseres betraktelig. Både forvaltningen og entreprenører skal ha beredskap, produksjonsutstyr, lokaler og administrasjon/ledelse. I tillegg er det en stor fare for at gjenværende aktiviteter innenfor driftsavtalene nå blir så begrenset at kostnadene for disse øker. Grunnen er at faste strukturkostnader med lokal tilstedeværelse ikke kan reduseres tilsvarende. Andre entreprenører som skal etablere seg vil også få høye strukturkostnader.



- **Splitting av nøkkelpersonell.** Behovet for en del nøkkelpersonell øker fordi både entreprenør og forvaltning må ha kompetanse.
- **Flere grensesnitt.** Både Forvaltningen og entreprenøren utfører daglig oppgaver som krever spordisponering på samme strekning. Kontraktsmessig blir det vanskeligere å etablere rene grensesnitt mellom partene når kunden både er byggherre og "sideentreprenør".
- **Funksjonskontrakter kan ikke brukes.** Funksjonskontrakter bør være en aktuell fremtidig kontraktsform.

#### JL-vedtak punkt 1, strekpunkt 3 (signal)

Selv om det er vanskelig å få inn flere leverandører på basisdrift innen signal, er det absolutt mulig å få til konkurranse innen store deler av verdibevaring, vedlikehold og investering. Det er derfor viktig at Forvaltningen begrenser seg til å i hovedsak utføre *basisdrift* og aktiviteter knyttet til idriftsettelse av anlegg med eget personale.

En slik løsning vil medføre:

- **Entreprenører løser produksjonstopper.** Forvaltningen slipper å sitte med egen bemanning for å ta produksjonstopper, noe som er kostnadsdrivende. Basisdriften på signal er relativt konstant over året, mens etterspørselen er sterkt varierende i forhold til vedlikeholds- og investeringprosjekter. Også prosjekter innen spor og strømforsyning kan medføre relativt mye arbeid innen signal.
- **Enklere kontraktsmessig grensesnitt med entreprenører.** Entreprenørene har i hovedsak egne signalressurser for å dekke behovet i tilknytning til arbeider innen vedlikehold og investering. Forvaltningen tar en stor og unødvendig risiko ved å påta seg i stille med nødvendige ressurser til alle signalarbeider i tilknytning til entreprenørers egne arbeider. Mangelfulle byggherreleveranser er ofte lukrativt for tilleggskrav fra entreprenører.
- **Mulighet for å sette ut basisdrift på lengre sikt.** Signalmiljøer hos flere entreprenører vil på sikt gjøre det enklere å sette ut også basisdriftaktiviteter i konkurranse.

Siste setning i punkt 3 bør strykes og erstattes med; "BaneProduksjon skal opprettholde et markedstilpasset signalmiljø i egen organisasjon."

Vi mener at minimum 20-25% av signalmontørene må være igjen i BaneProduksjon. Noen av våre konkurrenter (BaneService og TEAS A/S) har noen signalmontører og det er viktig at BaneProduksjon gis anledning til å ha et tilstrekkelig antall i forhold til virksomhetens omfang. Beredskapsvaktene i forvaltningen kan gjennomføres ved at gjenværende personell i BaneProduksjon inntil videre deltar i ordningen. Forvaltning og BaneProduksjon bør gå sammen om øke rekrutteringen av signallærlinger.

#### JL-vedtak punkt 2 (tidspunkt for iverksettelse).

Korreksjon av grensesnittet bør gjøres gjeldende fra 01.01.03. Da slipper vi endringer i eksisterende avtaler. Alle gjeldende driftsavtaler opphører 31.12.02 med unntak av

Gardemobanen som går fram til 01.04.03. Imidlertid bør endelig avklaring av grensesnittet skje snarest mulig. Usikkerhet fører til lavere produktivitet, noe som allerede er merkbart.

### Øvrig

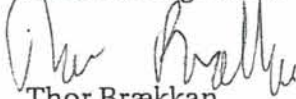
#### Overføring av personell

Overføring av personell bør skje på en måte som er akseptabel både for forvaltning og BaneProduksjon. Vi forutsetter at måten det skal skje på avklares mellom partene *før* prosessen starter.

#### Forpliktelser utenfor Jernbaneløst

Vi forutsetter at BaneProduksjon sitter igjen med nødvendige ressurser for å ivareta inngåtte avtaler med eksterne kunder, eventuelt at forpliktelsene overføres til Forvaltning.

Med vennlig hilsen



Thor Brækkan

direktør for BaneProduksjon



## Notat

Til: Jon Frøisland

Fra: Thor Brækkan

Dato: 02.04.2002

Saksref.:

Kopi til:

### GRENSESNITT MELLOM FORVALTNING OG PRODUKSJON

#### 1. Bakgrunn

Jernbaneverket sluttførte skille mellom forvaltning og produksjon 01.01.2000 ved at de regionale produksjonsenheterne underlagt (forvaltnings)regionene ble samlet i forretningsenheten BaneProduksjon. Prosessen med skille av forvaltnings og produksjon hadde vart i nesten 10 år med etablering av totalt 6 forretningsenheter. Jernbaneverket har ligget langt framme i denne utvikling både sett i et europeisk jernbaneperspektiv og i å utvikle en moderne offentlig forvaltning i Norge.

Formålet med denne utviklingen var primært å få "mer bane for pengene", dvs. effektivisering av virksomheten. Ved å skille mellom forvaltning og produksjon skulle man oppnå effektivisering gjennom ;

- at midlene skulle brukes til de riktige aktivitetene uten å måtte ta hensyn til sysselsetting av produksjonsressursene.
- at de reelle kostnadene ved å gjennomføre aktiviteter skulle synliggjøres.
- å konkurranseutsatte produksjonsoppgavene.

Jernbaneverket utarbeidet 2001 et eget strategidokument med 6 hovedmål og tilhørende strategier. Under hovedmålet Økonomi og effektivitet er to av strategiene;

- videreføre konkurranseutsettingen.
- styrke kjøperrollen.

Jernbaneverket er nå en prosess for å evaluere grensesnittet mellom forvaltning og produksjon. Det foreligger to viktige rapporter;

- Evaluering av forvaltningsorganisasjonen (januar 2002).
- Arbeid uegnet for konkurranse.

Delingen av produksjon og forvaltning og plassering av eksisterende grensesnitt mellom dem var et omstridt tema, ikke bare blant personale i de ytterste ledd, men også høyt opp i ledelsen. Dette har preget utviklingen i de siste årene og preger også diskusjonen og argumentene nå. Manglende måleparametre gjør det nesten umulig å få et reelt bilde av hvordan utviklingen har vært. I tillegg har dagens organisering av virksomheten vart en relativt kort periode.

## 2. Basisdrift - konkurranseutsetting og faren for BaneProduksjon i monopol.

Utviklingen av konkurranseutsetting i Jernbaneverket har gått via å først sette ut investerings og tyngre vedlikeholdsoppgaver. Etter hvert har man også satt ut "lettere" vedlikehold. Innen drift er konkurranseutsetting blitt tatt i bruk innen i første rekke verdibevaring og stasjonsdrift.

Foreløpig erfaring fra konkurranseutsetting må sies å være gjennomgående positiv. Selv om Jernbaneverket i liten grad aktivt har bearbeidet entreprenørmarkedet innen jernbanebransjen er det som regel 2-8 ulike leverandører som deltar i tilbudskonkurransene avhengig av type oppdrag og fagområde.

Imidlertid har mange i forvaltningsdelen av Jernbaneverket en oppfatning av at deler av basisdriften er umulig å sette ut i konkurranse. Dette begrunnes i hovedsak med at det er vanskelig å beskrive oppdragene og at det er mangel på kvalifiserte entreprenører innen denne delen av virksomheten.

Det er verd å merke seg at slike oppfatninger også i stor grad var utbredt i forhold til vedlikehold (fornyelse) før man begynte å konkurranseutsette slike oppdrag.

Den eneste banen hvor basisdriften har vært satt ut i konkurranse er Gardermobanen i 1997. Innen fagområdene spor, strømforsyning og signal, var antallet konkurrerende leverandører henholdsvis 2 (spor), 3 (strømforsyning) og 1 (signal). For signal var Siemens en stund med som aktuell leverandør. Det er i liten grad trukket erfaringer fra Gardermobanen over til driften av andre baner. Argumentasjonen mot dette har i stor grad gått på at Gardermobanen bare har nye og ensartede anlegg og dermed er enklere å beskrive, samt at kostnadene for drift av Gardermobanen er så høye at tilsvarende opplegg er uaktuelle for andre baner.

Imidlertid ble det gjort noen viktige grep ved konkurranseutsetting av Gardermobanen;

- Tilbudsforespørsel ut i relativt god tid (6 mnd før oppstart prøvedrift, 12 mnd før oppstart ordinær drift). Tiden ville nok blitt i knappeste laget for en entreprenør som måtte etablere seg helt fra grunnen av.
- Langsiktig avtale (5 år + opsjon 5 år).
- Kontrakt tilpasset oppgaven (basert på NF 92).
- Entreprenøren har stort ansvar (omsorgsforpliktelse).
- Leveransen omfattet både basisdrift og verdibevaring.
- Profesjonell kjøper (NSB Gardermobanen).

Erfaringene fra Gardermobanen er gjennomgående positive sett både fra kunde og leverandørens side.

Det har vært gjort noen forsøk på å konkurranseutsette basisdrift eller deler av denne på noen strekninger. Blant annet sendt region Nord ut tilbudsforespørsel på flere av sine baner senhøsten 2000. Dette ble stoppet av jernbanedirektøren ved tilbudsfristen utløp. I forhold til Gardermobanen var disse tilbudsforespørlene langt mindre interessante for entreprenørmarkedet da tilbudsfristen var svært kort, det var meget kort tid fra kontraktsinngåelse til oppstart, og kontrakten var bare ettårig. Det er også uklart om Region Nord i det hele tatt hadde gjort noe framstøt i leverandørmarkedet for å vekke interesse hos flere leverandører enn de som ga tilbud (NRS, BaneService og BaneProduksjon).

Region Vest gjorde høsten 2001 forsøk på å sette ut gjennomgående snørydding på Bergensbanens høyfjell. Denne tilbudsforespørselen hadde de samme grunnleggende manglende som tilbudsforespørlene i RN. BaneProduksjon fikk oppdraget, og det er uklart om noen andre leverandører i det hele tatt ga tilbud.



I Sverige satte Banverket ut basisdriften på de første to banene i Norra Regionen. Dette er riktig nok ikke elektrifiserte, lavtrafikkerte strekninger uten fjernstyring. Her var det flere aktuelle leverandører. Banverket var her ute i god tid og gjorde også framstøt i leverandørmarkedet å få flest mulig entreprenører interessert. SRS fikk den ene banen, mens Banverket Produktion fikk den andre. Norra Regionen har en konkret tidsplan for konkurranseutsetting av basisdriften på alle sine strekninger i årene framover.

I Jernbaneverket er det som nevnt pågående en prosess mot at forvaltningen skal utføre deler av basisdriften i egen regi, d.v.s. reversering av grensesnittet mellom produksjon og forvaltning. Det er betenkelig at man gjør dette uten å seriøst å ha prøvd å sette basisdriften ut på konkurranse. Man har heller ikke gjort noe omfattende arbeid med å prøve på å utvikle leverandørmarkedet.

I dag er det bare BaneProduksjon som er en kvalifisert entreprenør innen alle fagområdene på basisdrift. Det ville være klart fordelaktig å få til konkurranse også på basisdrift slik at det i hvert fall var 3-4 aktuelle leverandører innen hvert fagfelt. Dette ville utvilsomt være med å øke presset på effektivisering i BaneProduksjon. Da må det imidlertid legges ned et relativt omfattende arbeid i Jernbaneverket for å utvikle leverandørmarkedet, utvikle bedre og standardiserte kontraktsformer, styrke egen kompetanse og utvikle kompetanse hos leverandører.

Å få basisdriftkontrakten på en strekning bør være attraktivt for en leverandør. Det er ingen tvil på at man blir mer konkurransedyktig på andre oppdrag på strekningen hvis man har basisdriften i bunn for virksomheten. Dette er hovedgrunnen til at BaneProduksjon vinner en god del slike oppdrag i dag.

En måte å få utviklet en kvalifisert leverandør relativt raskt er å selge BaneService etter AS-dannelsen.

Hovedargumentet for at forvaltningen skal gjøre deler av basisdriften i egen regi er å hindre at BaneProduksjon er i en monopolsituasjon. Hvis dette mot formodning skulle vise seg å bli tilfelle også i framtiden, etter at man har forsøkt å konkurranseutsette basisdriften, er dette da utenfor Jernbaneverkets kontroll og en dyrere løsning enn at forvaltningen driver deler av basisdriften i egen regi?

Mange er av den klare formening av at BaneProduksjon utnytter monopolsituasjonen på basisdrift i dag. Her kan det bl.a. refereres til rapporten "Arbeid uegnet for konkurranse" hvor det står følgende; *BaneProduksjons målsetting er følgelig å ha størst mulig inntjening - også på monopol tjenestene.*

I.h.t Økonomihåndboken (1B-Øk, kap. 3) skal forretningsenhetene søke å maksimere sitt økonomiske resultat på lang sikt. Dette kan tolkes som om BaneProduksjon for så vidt har mandat til å utnytte monopolsituasjonen, men en slik politikk vil bare ha en kortsiktig økonomisk effekt. Langsiktig vil dette være ødeleggende kundeforholdet og følgelig også for lønnsomheten.

Jernbaneverket er å betrakte som en industriell eier av BaneProduksjon. Det viktigste er ikke å oppnå høyest mulig fortjeneste, men at BaneProduksjon skal bidra til at Jernbaneverket når sine overordnede mål. Det er ikke avgjørende for Jernbaneverkets virksomhet om BaneProduksjon har et overskudd på 20 eller 50 mill kr da dette bare tilsvarer 0,4-1,1% av Jernbaneverkets totale budsjett. Imidlertid er det avgjørende for Jernbaneverkets virksomhet at BaneProduksjon kan levere de tjenester som etterspørres og spesielt der hvor få andre



foreløpig kan levere, at BaneProduksjon driver effektivt og at BaneProduksjon er et priskorrektiv til andre leverandører.

BaneProduksjon er i dag en del av Jernbaneverket og ledes av et internstyre utpekt av jernbanedirektøren. Jernbaneverket har følgelig full kontroll med virksomheten. Det er ikke noe problem for Jernbaneverket å ha fullt innsyn i hvordan BaneProduksjons virksomhet drives, og herunder også prispolitikk. Allikevel opplever vi at en del av kundene er mistenksomme ovenfor at BaneProduksjon utnytter monopolsituasjonen på basisdrift og senker prisene hvor det er konkurranse. For å få dette avkreftet så ville det være en fordel at eieren ved styret fikk gjennomført en uhildet granskning av BaneProduksjons virksomhet. Hvis en slik granskning mot formodning skulle vise seg at BaneProduksjon delvis utnytter monopolsituasjonen er det uproblematisk for styret å gripe inn.

Så lenge BaneProduksjon er en del av Jernbaneverket bør det ikke være noen fare for at BaneProduksjon utnytter monopolsituasjonen. Problemet er mer knyttet til kommunikasjon mot kunder og øvrige deler av Jernbaneverket om hva Jernbaneverket vil med BaneProduksjon og om hvordan virksomheten drives. Imidlertid vil nok konkurrentene ha større grunn til mistanke om intern kryssubsidiering i BaneProduksjon, men grunnlaget for dette faller bort når også basisdriften settes ut i konkurranse.

Årsaken til at relativt mange innen forvaltningen mener at BaneProduksjon utnytter monopolsituasjonen kommer nok at de opplever at enkelte priser stiger, og da spesielt timeprisene. Dette kan dels forklares ved at BaneProduksjon etter hvert har måttet dekke alle sine egne kostnader, f.eks. stabsfunksjoner (gratis i regionene), fribillett, datasystemer mV. Samtidig har utviklingen gått mot at omfanget av basisdriften har blitt redusert uten at de ressursene som medgår til å opprettholde beredskap mV. kan reduseres tilsvarende. At BaneProduksjon Nord også gikk meget bra økonomisk i 2001, etter harde beskyldninger fra kunden om utnyttelse av monopolsituasjonen, har også bidratt til et negativt omdømme. Det er helt klart at BaneProduksjon har rom for store forbedringer, men det blir galt å trekke konklusjonen at det må foretas justeringer i grensesnittet mellom forvaltning og produksjon for å få til forbedringer.

Det er forholdsvis stor sannsynlighet for at BaneProduksjon blir AS fra 01.01.04 eller ett år senere. Med dagens politiske ledelse kan dette skje uavhengig av om Jernbaneverket ønsker dette eller ikke, jfr. Statens Vegvesen. Hvis BaneProduksjon blir AS så vil sannsynligvis Jernbaneverket være eier, alternativt vil Samferdselsdepartementet være eier. Hvis Jernbaneverket er eier har også Jernbaneverket full kontroll med virksomheten på omtrent samme måte nå. Eier kan da via styret om nødvendig gi pålegg om hvordan virksomheten skal drives for å hindre utnyttelse av en eventuell framtidig monopolsituasjon. Hvis Samferdselsdepartementet skulle bli eier av BaneProduksjon AS så må man anta at også Samferdselsdepartementet ville ivareta eierrollen på en måte som er til jernbanens beste.

Hvis Jernbaneverket eller en annen statlig eier selger hele eller deler av sin eierpost i BaneProduksjon vil Jernbaneverket miste kontrollen, og det blir da en fare for at BaneProduksjon vil utnytte en eventuell monopolsituasjon slik andre selskaper lett vil gjøre i samme situasjon. Imidlertid anses det som svært lite sannsynlig at et slikt skifte av eierskap vil skje før det eventuelt er et entreprenørmarked med flere langsiktige og kvalifiserte leverandører.

Konklusjonen må derfor bli at Jernbaneverket bør videreføre konkurranseutsettingen også innenfor basisdriften. Hvis BaneProduksjon mot formodning fortsatt skulle være i en monopolsituasjon så er dette fullt ut håndterbart i dagens modell og ved et eventuelt AS.



### 3. Alternativ hvor forvaltningen utfører deler av basisdriften selv.

Hvis Jernbaneverket beslutter at deler av basisdriften skal utføres av forvaltningen i egen regi bør omfanget begrenses mest mulig. Dette fordi all erfaring tilsier at konkurranse normalt øker effektiviteten mer enn man klarer å få til i en forvaltningsorganisasjon. Det man maksimalt bør strekkes seg til å overføre til forvaltningen er de deler av basisdriften man vurderer det ikke vil bli reell konkurranse på innen de første ca 5 år. Både innen fagområde linjen (spor) og strømforsyning vil det kunne bli konkurranse innefor omtrent 100% av aktivitetene på basisdrift.

En annen entreprenør enn BaneProduksjon vil i utgangspunktet ha mangelfull lokalkunnskap. Dette vil være problematisk i oppstarten. Imidlertid vil en ny entreprenør relativt raskt opparbeide seg lokalkunnskap. Hvis BaneProduksjon taper basisdriften på en strekning vil det i utgangspunktet ikke være behov for BaneProduksjon å ha personell på denne strekningen. Personalet vil få tilbud om arbeid andre steder i BaneProduksjon hvis det finnes nok oppdrag. Imidlertid er det stor sannsynlighet for at en del av personalet heller vil prøve på skaffe seg jobb hos den entreprenøren som har fått kontrakten på basisdrift. Dette betyr at lokalkunnskapen i så fall blir ivaretatt fra første dag.

Den største terskelen for å konkurranseutsette basisdrift er innen fagområde signal. Dette kommer av høyt krav til kompetanse og at det er veldig mange forskjellige anlegg i drift. Hvis man velger å utføre basisdriften på signal i regi av forvaltningen er det viktig at ikke alle signalmontører blir overført til forvaltningen. Det må være en fordel at flere entreprenører har signalmontører. I dag har BaneService og TEAS noen få signalmontører. BaneProduksjon bør ha igjen minst ca 20- 25% av signalmontørene. På denne måten utvikle et slagkraftig signalmiljø utenfor Jernbaneverkets forvaltning. Dette vil kunne medføre problemer å få avvirket beredskapsordninger, men dette kan delvis løses med omlegging av dagens ordninger med kombinasjon av leie av signalmontører til beredskapsvaktene i en overgangsperiode.

Hvis forvaltningen skal utføre deler av basisdriften selv, så må man være klar over at man over tid får problemer med utvikling av kompetanse. I BaneProduksjon er personalet med på både bygging og vedlikehold, og har dermed en mer kompetanseutviklende hverdag enn hva forvaltningens personale vil få.

En annen problemstilling med at forvaltningen skal utføre en del av basisdriften selv, er at Jernbaneverket vil ha 3 entreprenører med delvis overlappende grensesnitt mellom oppgaver. Dette må være kostnadsdrivende. Alle skal ha egen administrasjon, egne lokaler, eget teknisk utstyr og maskiner. Erfaring tilsier også at hvis forvaltningens driftsbudsjett reduseres, så kompenseres dette ved at forvaltningen overtar oppgaver som de før har kjøpt uavhengig av om dette er den beste løsningen totalt for Jernbaneverket.

### 4. Forvaltningen - bemanning og kompetanse for å ivareta kjøperrollen.

Dette vil naturlig nok være avhengig av hva forvaltningen skal kjøpe og hva de skal utføre i egen regi.

I rapporten "Evaluering av forvaltningsorganisasjonen" gjøres en evaluering av forvaltningsorganisasjonen med ulik grad av kjøp av kontrolltjenester. Det var på denne tiden ikke aktuelt å tilbakeføre andre deler av basisdriftoppgavene til forvaltningen enn visitasjon og kontroller.

Rapporten er ikke egnet som beslutningsunderlag for bemanning av banesjefens organisasjon. Dette fordi bemanningen vil være avhengig av hvilken kontraktstrategi som velges både for basisdrift, verdibevaring og vedlikehold. Spesielt er kontraktstrategien for basisdrift uklar. Hvis man velger en form for funksjonsentreprise så bør forvaltningen ha mindre behov for personell til å beslutte og beskrive tiltak, og også til å følge opp og kontrollere entreprenøren. Hvis man velger å detaljert beskrive hvilke aktiviteter som skal utføres så vil man ha et større behov for bemanning.

De foreløpige tallene for bemanningsbehov i forvaltningen som ble lagt fram på møte på Hafjell 13.03.02 viste at det ble lagt helt forskjellige vurderinger til grunn for hva forvaltningen skulle drive med.

Banesjefene har i dag en bemanning som utgjør 12-13 % av bemanningen i BaneProduksjon. I tillegg kommer bistand fra øvrige enheter i regionene og spesielt relevant er teknisk kontor. Den totale bemanningen i forvaltningen bør være tilstrekkelig, men bemanningen bør nok noe opp hos enkelte banesjefer med en tilsvarende reduksjon hos andre.

BaneProduksjon har også tilbakevist de påstandene som framkommer i rapportens økonomiske vurderinger. Disse viser klart hvor ulike oppfatninger det er mellom BaneProduksjon og enkelte deler av forvaltningen.

Ubevisste og bevisste misoppfatninger kan lett ødelegge mye av det positive som har skjedd i Jernbaneverket de siste 10-12 årene. BaneProduksjon må ta en del av ansvaret for dette, men for at Jernbaneverket skal lykkes framover må både forvaltnings og forretningsenheten erkjenne sin innbyrdes avhengighet av hverandre for at Jernbaneverket skal lykkes. En måte å få det til på er å skape gode arenaer for kommunikasjon. I dag er det bl.a. ikke noen felles arena for ledere av forvaltningsenhetene og forretningsenhetene.

## 6. Konklusjon - Forslag til tiltak.

- Basisdriften bør konkurranseutsettes snarest mulig (enkelte baner fra 01.01.03 eller 01.06.03).
- Det iverksettes en granskning av BaneProduksjons virksomhet for å klargjøre om monopolsituasjonen utnyttes.
- BaneProduksjon styres slik at monopolsituasjon ikke utnyttes (gjelder både ved dagens tilknytningsform og ved eventuelt AS eiet av Jernbaneverket eller Samferdselsdepartementet).
- Kontraktstrategi for basisdrift avklares og skal danne utgangspunkt for bemanning og kompetanse i forvaltningen.
- Det skapes arena for kommunikasjon mellom ledere for forvaltningsenhetene og forretningsenhetene.
- BaneService selges snarest mulig.





**Jernbaneverket**  
Utbygging

2/502

JRO: 06.05.02/ET  
JRO

<b>JERNBANEVERKET</b>		kass.kode
- 3 MAI 2002		
Sak/Doknr.:	0117138	
Arkivbet.	I 011	

6

Jernbaneverket  
Forvaltning  
Postboks 1162 Sentrum  
0107 Oslo  
v/Jon Frøisland

Henvendelse til: Rolf Kr. Jelstad  
Tlf: 22 45 59 01  
Faks: 22 45 58 60  
E-post: Rolf.Jelstad@jbv.no

Dato: 02.05.2002  
Saksref.: 02/2431 U008  
Deres ref.:  
Vedlegg:

## FORSLAG TIL KORREKSJON AV GRENSESNIITT MELLOM FORVALTNING OG BANE PRODUKSJON - HØRING

Det vises til brev av 11. april 02 om forslag til korreksjon av grensesnitt mellom Forvaltning og Bane Produksjon. Som underlag til forslaget har vi mottatt rapportene "Arbeid uegnet for konkurranse" og "Evaluering av forvaltningsorganisasjonen". Nedenfor følger noen korte kommentarer på forslaget til endret grensesnitt.

Vi er i det alt vesentlige enige i at grensesnittet mellom Forvaltning og Bane Produksjon bør justeres noe i forhold til dagens situasjon. Vi tror at det er hensiktsmessig at banesjefene har en egen spesialenhet og utvidet "vaktmesterbemanning" som både kan foreta visitasjoner, nødvendige utrykninger og noe driftsrelatert arbeide innenfor spesielle fagområder. Hvor stor denne bemanningen bør være har vi ikke vurdert da dette ligger utenfor vårt kompetanseområde.

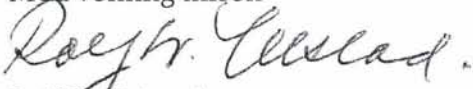
Vi oppfatter videre forslaget til endret grensesnitt dithen at størsteparten av signalkompetansen vil bli tilbakeført til forvaltningen. Vi ser en del utfordringer i dette i og med at vi i dagens situasjon har knapphet på signalkompetanse og dette kan vanskeliggjøre andre nødvendige oppgaver hvor signalkompetanse er helt avgjørende. Dette vil kunne gjelde for flere av våre investeringsprosjekter. Jernbaneverket har her i såfall en oppgave i å øke og videreutvikle signalkompetansen slik at det totale behovet blir dekket i Jernbaneverket.

Markedet for jernbanerelaterte oppgaver i Norge er relativt lite. Vi tror derfor at det ikke vil være mulig å få en effektiv konkurranse innenfor alle fagfeltene innenfor drift og vedlikehold da volumet på flere av disse oppgavene er for lite. Kostnadene ved å konkurranseutsette denne type aktivitet blir derfor uforholdsmessig stor og gevinsten blir liten. Disse oppgavene bør utføres enten direkte av Forvaltningen eller ved rammeavtaler med en leverandør. Vi mener at man bør rendyrke de fagområder hvor høy spesialkompetanse ikke er nødvendig og hvor det er flere aktuelle leverandører og basere seg på å konkurranseutsette disse fagområdene. Her må kjøpperollen

Besøksadresse:	Resepsjon	Telefaks:	Sentralbord	Reg.nr.:
Stenersgt. 1D	Utbygging:	22 45 58 00	Jernbaneverket:	NO 971 033 533 MVA
Postadresse:	22 45 59 00		22 45 50 00	Bankgiro:
0048 Oslo				7694.05.01969

profesjonaliseres for å få ut gevinsten slik det er lagt opp til i Jernbaneverkets strategi. Dette medfører at kompetansen spesielt innenfor kontrakter og kontraktsoppfølging må heves betraktelig Jernbaneverket.

Med vennlig hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Rolf Kr. Jelstad'.

Rolf Kr. Jelstad

Ass. utbyggingsdirektør



<b>JERNBANEVERKET</b>	kass.kode
21 MAI 2002	
Sak/Doknr: 01/7138	(13)
Arkivbet. I 011	

• BanePartner

## Notat

Til: JRO / Erling Hogstad

Fra: Lars Mørk

Dato: 2002-05-15

Saksref.:

Kopi til:

### Forslag til korleksjon av grensesnitt mellom Forvaltning og BaneProduksjon. Kommentarer til høringsutkast

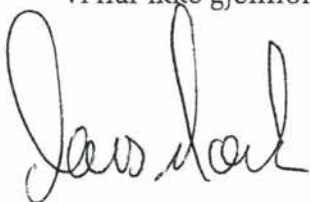
Vi viser til mottatt brev av 2002-04-11 med vedlegg og har følgende kommentarer:

#### Vedr. foreslått hovedprinsipp:

- Hvorfor skille mellom overføring av personalressurser innen signalfaget og øvrige fag ved overføring til forvaltning, kfr pkt 2 og 3 i brevet?
- Innen signalfaget vil overføring av ressurser for å dekke "normalt behov" tilsi at det kun blir oppgaver igjen for BaneProduksjon eller andre til å dekke "ekstraordinære behov". En slik løsning synes ikke å være lett å få til ut fra et leverandørsynspunkt. Er konsekvensene for bl.a. BaneProduksjon og fagmiljøet tilstrekkelig vurdert?

#### Vedr. vedlagte rapporter

- Vi har ikke gjennomgått disse i detalj.







JRO:



**Jernbaneverket**  
Hovedkontoret

## Notat

Til: Jon Frøisland - JF

Fra: Ove Skovdahl - JS

8.5.02 / OVS

Dato: 24.04.2002

Saksref.: 96/15562 I 011

Kopi til: Saken

### JS kommentarer til "Forslag til korrelasjon av grensesnitt mellom Forvaltning og BaneProduksjon. Høring.

Det følgende er en sammenstilling av kommentarene fra JS.

#### Dokument "Evaluering av forvaltningsorganisasjonen":

- Dette prosjektet har flere faser. Det framgår ikke hvilken fase dette er.
- Generelt:
  - Kontroll – hva ligger i uttrykket kontroll i rapporten. Definisjonen av ordet er viktig, for her er ikke kontroll brukt med samme betydning som i norsk ordbok.
- Sammendrag:
  - 2. avsnitt, en overgang fra...: Kontroll/visitasjon og endring av dokumenter er av natur forskjellige oppgaver. Kan deles – må ikke vurderes sammen.
  - 3. avsnittet. Dette avsnittet baserer seg på en del forutsetninger som sammendraget ikke tilkjenner (finnes ikke i rapporten heller). Forutsetningene må kunne evalueres og følges opp for å bekreftes eller avkreftes.
  - 8. avsnittet..... potensialet i kjøpsmodellen (dagens modell) ikke tatt ut da kjøpsmodellen aldri har vært fullstendig presisert...: Er sammenligningene gjort ut i fra at i vurdert kontrollmodell er effektiviteten fullt utnyttet?
  - 11. avsnitt: hvordan underbygges denne påstanden i rapporten.
  - 12. avsnitt: Hvordan er denne konklusjonen kommet fram? Hvordan kommer prosjektet fram til at kjøpsmodellen har størst potensiale i seg til å optimaliseres?
- Konklusjon:
  - Dette er vel "jatakk begge deler". ....anbefaler at banesjefens organisasjon strykes = går mot kontrollmetoden. ....og videreutvikles innen rammen av dagens modell = peker på kjøpsmodellen. Hva blir da konklusjonen i praksis?

#### Dokument "Grensesnitt mellom forvaltning og BaneProduksjon.

- 5. Vurdering/anbefaling:
  - 3. avsnittet: Er produktet kunnskap evaluert for strømforsyning?  
Omformerstasjonene er vel ca. 40-50 år for det meste + noen nyere? Finnes det i markedet, utenfor JBV, noen som har kompetanse på slike anlegg?
- 7. Forslag til vedtak:
  - JL anbefaler å fatte vedtak om.... Bør være: JL anbefaler å sende forslag om...
  - Av hensyn til andre lesere bruk entreprenør om BaneProduksjon. Vi ønsker konkurrenter. Da må både vi og de mentalt forberede seg på dette.

- Hvor er endringsanalysen som skal utføres?

JS er nødvendigvis ikke enig i alle forutsetninger og konklusjoner, men synes at det er bra at det er gjort en seriøs og grundig vurdering av hva som bør / kan konkurranseutsettes.

**Notatet fra Thor Brækkan** er godt godt og riktig. Må leses nøye. Mye visdom. Men kommentar til pkt 3, 2. avsnittet og pkt 4 siste avsnittet i hans notat:

- Pkt 3, 2. avsnittet: Slike antagelser har felt andre selskaper tidligere. Dette når antagelsen ble forstått å være absolutte sannheter.
- Pkt 4, siste avsnitt: Det gjøres oppmerksom på at JBV så dagens lys 1/12-1996 og ikke for 10 – 12 år siden.

Perspektiv: Tjenester som ikke hver region kan utføre i egen regi men som heller ikke kan konkurranseutsettes. Konkurransetsetting ikke mulig på grunn av manglende dokumentasjon / tegninger er betraktelig. Ref. rapport fra JB. Her må noe gjøres.

**Rapport: "Arbeid uegnet for konkurranse".**

- Kap III.2 3. avsnitt.
  - Meget viktig poeng. Det er JBV's oppgave som forvaltningsetat å på best mulig vis nyttegjøre seg sine ressurser, både menneskelige og økonomiske.

Med hilsen



Ove Skovdahl

Sikkerhetsdirektør.



## Notat

Til: Stein Nes

Fra: Erling Hogstad

Dato: 12.05.2002

Saksref.:

Kopi til: Gunnar Markussen, Anita Skauge

### GRENSESNITT MELLOM FORVALTNING OG PRODUKSJON - HØRING

I det følgende har JRO valgt å konsentrere meg om forhold som må følges opp dersom JL velger å gå inn for den foreslåtte modellen fra JF.

#### 1. Behov for tydeliggjøring av oppbemanningen hos banesjefene

- Det må foretas en tydelig presisering av antall personer hver av de 11 banesjefenes organisasjoner skal bemannes opp med. Det må kartlegges hva som er eksakt antall innen hvert fagfelt i dag og hvor stor økning det er snakk om for hvert fagområde under hver enkelt banesjef.
- Det må så tidlig som mulig utarbeides oversikt over arbeidsoppgaver og defineres kompetansebehov i gjenværende og fremtidig virksomhet.
- Bemanningen innen signalfaget for hver banesjef må utredes særskilt. Det er ca. 125 signalmontører i Jernbaneverket. Rollen til de 25% (ca. 30 medarbeidere) av signalpersonalet som skal bli igjen i BaneProduksjon må tydeliggjøres.
- Det må etableres en mal for hvordan stillingene skal defineres.
- Alt personale som overføres må inngå nye arbeidsavtaler på nytt tjenestested.
- Spesielt innen området signal må det i tillegg tas spesifikt stilling til om hvem som tar det fortsatte ansvar for allerede inngåtte lærlingekontrakter, samt spørsmålet om hvor elektroarbeidere (hjelparbeidere) mest hensiktsmessig plasseres.

#### 2. Lovbestemmelser som regulerer overføring av personale.

- I henhold til tjenestemannslovens (tjml) § 12 er enhver tjenestemann forpliktet til å finne seg i endringer i arbeidsoppgaver og omorganisering av virksomheten. Her er arbeidsgivers styringsrett betydelig. Når funksjonene KL/Lavspenning, linjen og signal overføres fra BaneProduksjon til banesjef, er utgangspunktet at tilsatte som har arbeidet under disse områdene i BaneProduksjon har rett og plikt til å følge sine arbeidsoppgaver over i forvaltningen. Det betyr at det *ikke* skal kunngjøres ledige stillinger innenfor de funksjoner som skal overføres fra BaneProduksjon, før det er kartlagt om behovet kan dekkes ved hjelp av interne ressurser i enten BaneProduksjon eller forvaltningen.
- Det bør også på et så tidlig som mulig utarbeides en bemanningsplan for den nye organisasjonstrukturen under banesjefene i forvaltningen. En slik plan skal drøftes med personalorganisasjonene.

- Arbeidsgiver har plikt til å informere de tilsatte om organisatoriske endringer. Når det foreligger en bemanningsplan, bør det gjennomføres en samtale med den enkelte.

### 3. *Avtalefestede krav til involvering av personalorganisasjonene.*

- Personalorganisasjonenes medbestemmelse er blant annet regulert gjennom §12 drøfting og §13 forhandling i Hovedavtalen (HA). For at en organisasjonsendring skal utløse forhandling må følgende tre vilkår være tilstede samtidig:
  1. Organisasjonskartet endres
  2. Endringen er ment å vare over seks måneder
  3. Endringen medfører omdisponering av personale og/eller utstyr

Ettersom overføringen medfører endrede rapporteringslinjer, vil organisasjonskartet måtte endres. Overføringen er varig over seks måneder. For omdisponering av personale og/eller utstyr antar vi at noen av de berørte beholder sitt arbeidssted som i dag, mens andre vil få tildelt nye arbeidssteder. Omdisponering av utstyr er derimot noe usikkert. Inntil spørsmålet som vedrører omdisponering av personale og/eller utstyr er avklart, vil det være åpent hvorvidt overføringen medfører drøfte- eller forhandlingsrett.

- I tillegg til å informere personalorganisasjonene har arbeidsgiver et særlig ansvar for å gi nødvendig informasjon til de tilsatte som berøres av overføringen. En slik informasjon bør gis både muntlig og skriftlig.

Som det fremkommer av det som er presentert over, er det behov for mer fakta og presiseringer omkring de foreslåtte endringene for å kunne slå fast om endringene medfører drøfte- eller forhandlingsrett og for å kunne fastslå endelig om noen av stillinger kan utlyses eller om alle må overføres. JRO kan bistå i det videre arbeid på dette området.

### 4. *Forhold knyttet til opplæring/inntak av lærlinger.*

- BaneProduksjon har etter etableringen gjort en betydelig innsats for å legge til rette for økt inntak av lærlinger innen signalmontørfaget. Dette fungerer i dag svært mye bedre enn i den perioden regionene hadde dette ansvaret. Det er samtidig viktig at dette fortsetter. Etter endring av grensesnittet som foreslått vil regionene mest naturlige få hovedansvar for nye lærlinger, og det må etableres et apparat for dette. Sentrale løsninger kan vurderes i stedet for regionale. Dette bør gjøres raskt, slik at inntak høsten 2002 kan muliggjøres.

### 5. *Behov for maskiner/banesjefene som trafikkutøvere.*

- Overføringen av arbeidsoppgaver og funksjoner som foreslått vil kunne medføre et behov for overføring av maskiner fra BaneProduksjon til regionene. Dette kommer ikke klart fram i vurderingen.
  - Det må vurderes og kartlegges i hvilken grad banesjefene blir "trafikkutøvere" og maskineiere
  - Det må i tilfelle defineres nøyaktig hvilke maskiner (og antall) som skal overføres og til hvor.
  - Det må vurderes om dette gir dårligere utnyttelse av maskinparken enn i dag.
  - Det må utredes om regionene må tilføres ressurser for vedlikehold og oppbevaring av maskinparken som eventuelt overføres.



- Spesielt må det vurderes om en eventuell slik endring – med flere enheter som trafikkerer sporet – vil kunne representere en sikkerhetsmessig risiko sammenlignet med dagens situasjon.
- Det er etter JROs mening helt nødvendig at forholdene rundt behov for maskiner og sportilgang vurderes nærmere. Med tanke på den endringsanalysen som må gjennomføres i forkant av endret grensesnitt er det uten tvil dette området som inneholder de største problemene i forbindelse med kravet om at sikkerheten skal opprettholdes eller bedres.







## Notat

---

Til: JF v/JRO

---

Fra: JRØ

---

Dato:

---

Saksref.:

---

Kopi til:

---

## GRENSESNITT MELLOM FORVALTNING OG PRODUKSJON - HØRING

### Hensikt

Hensikten med dette notatet er å gjøre rede for JRØs merknader til et revidert grensesnitt mellom Forvaltningen og BaneProduksjon.

### Bakgrunn

I JL-sak 99/02 har JF gjort følgende oppsummering vedrørende revisjon av grensesnittet mellom Forvaltningen og BaneProduksjon:

1. Banesjefenes organisasjon harmoniseres, hvor bemanning og oppbygging godkjennes sentralt. Grunnstammen er 1 Faglig leder for hhv Linjen, KL/Lavspenning og Signal/Tele, og i snitt 15 teknikere / oppsynsmenn fordelt på de samme faggrupper. Lokale variasjoner vil forekomme  
Administrative rutiner, herunder kontraktsformater enrettes (a) i størst mulig grad.
2. Det overføres et begrenset antall personer fra BaneProduksjon til Banesjef innen KL/Lavspenning og Linjen, for å kunne etablere 1 til 2 lag pr bane-sjef. Dette med tanke på å kunne håndtere akutt feilretting og inisiell beredskapstjenste (b)
3. Tilstrekkelig personalressurser innen Signalfaget overføres fra BanePro-duksjon til Forvaltning (b). Dette med den hensikt at Forvaltning med egne ressurser skal kunne betjene sitt normale behov. Det er viktig at BanePro-duksjon gis mulighet å opprettholde et begrenset men nødvendig fagmiljø innen egne rekker (c).

Bokstavene i parentes henspiller på JRØs merknader i neste punkt.

## JRØs merknader

### *Merknader til JL-sak 99/02*

- (a) Det fremkommer ikke tydelig hvilke reelle endringer forslaget innebærer, da det ikke er konkretisert hvilke funksjoner som foreslås tilbakeført forvaltningen, men kun listet det antall medarbeidere med definert kompetanse som skal overføres.
- (b) JRØ støtter forslaget om ensretting av kontraktsformater. Forvaltningen bør utarbeide rammeavtaler med BaneProduksjon vedrørende "basisdriften". Bare innenfor RØ er det 3 ulike avtaleoppsett.
- (c) JRØ tviler på at stordriftsfordeler innen BaneProduksjon ved denne og KL-overføring kan utnyttes. JRØ har berørt dette nærmere nedenfor under drøfting av vedlegg 2 til JL-saken: "Arbeid uegnet for konkurranse"

### *JBVs mål og strategier*

Jernbaneverket har definert konkurranseutsetting som strategi under to av de seks hovedmålene, både under Økonomi og effektivitet og Konkurranseskraft. Hoveddelen av markedet i JBV innenfor vedlikehold og investering har vært konkurranseutsatt de siste år, og strategien er at også driftsoppgavene delvis vil bli konkurranseutsatt i 2003 og fullt og helt i 2004.

Med dette forslaget vil den planlagte konkurranseutsettingen innenfor drift komme til å bli i et mindre i omfang enn forventet. Dagens marked innenfor jernbaneentrepriser er lite og sårbart for svingninger. Dette gjør det i utgangspunktet mindre interessant for potensielle aktører i markedet å etablere seg. Jernbaneverket må være bevisst sin mulighet for betydelig påvirkning på markedet, ved å både tilrettelegge for flere tilbydere eller innskrenke adgangen og muligheten for at leverandører kan etablere seg i markedet. Det synes ikke som det er tatt hensyn til dette i forslaget til endret grensesnitt. JRØ vurderer det som uheldig for etableringen av et fungerende marked, at konkurranseutsettingen ser ut til å bli mer begrenset enn tidligere antatt. Dette særlig fra Jernbaneverkets side som kjøper og som utvikler av et leverandørmarked.

### *Merknader til notatet "Arbeid uegnet for konkurranse"*

Ressursutnyttelse i BaneProduksjon

I rapporten "Arbeid uegnet for konkurranse" er det forutsatt at forvaltningen skal ta ansvar for full kapasitetsutnyttelse i Bane Produksjon (side 6 pkt 3, side 7 pkt III.2 og side 8 tredje avsnitt, siste setning). Dette er en forutsetning som er helt uakseptabel både sett fra forvaltningen og fra konkurrentene i markedet sin side.



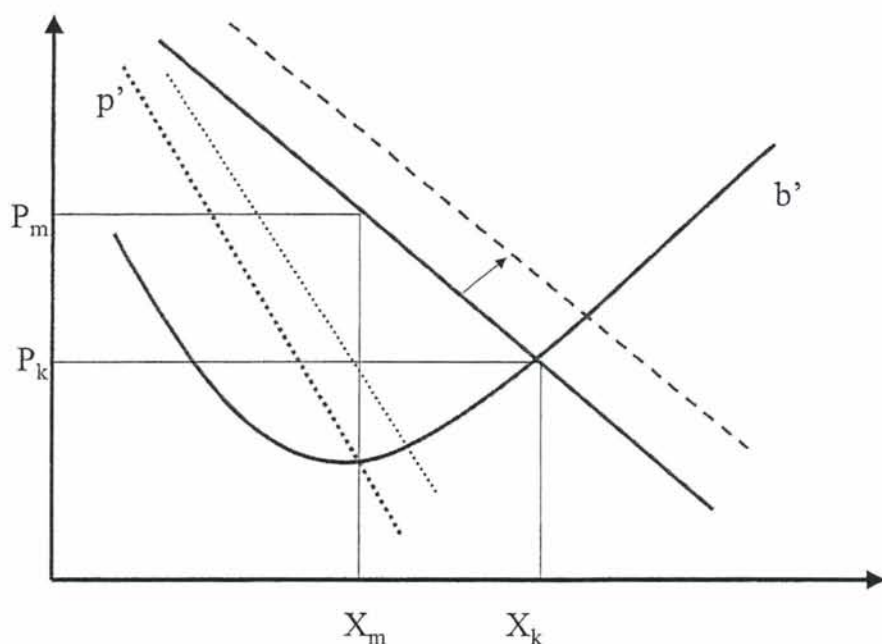
For Jernbaneverket må det være en målsetting å tilpasse ressursene til behovet for å oppnå reell effektivisering og kostnadsreduksjoner, noe som også er nedfelt i Jernbaneverkets strategi. Ut fra konkurransehensyn vil det være uakseptabelt at den største kunden i markedet skal "verne" eller forfordele "sin" egen leverandør. Dette er for øvrig også i strid med konkurransereglene. Det fremgår ikke i høringsutkastet om denne forutsetningen er lagt til grunn i forslaget til endret grensesnitt.

#### Ad markedsteori

Notatets presentasjon av markedsteorien er korrekt, men den tar ikke hensyn til at BaneProduksjon p.t. er en intern enhet. Fra teorien har vi følgende antakelser:

$$\text{Profitt} = \pi = px - b(x)$$

Enhets profitt ( $\pi$ ) er inntekt (pris x kvantum) minus kostnad (b). I konkurransesituasjonen er prisen gitt, mens i monopolsituasjonen benyttes prisen aktivt for å maksimere profitten. Dette gir i konkurransesituasjon at prisen er lik grensekostnad ( $b'$ ), mens i monopolsituasjonen er grenseinntekten ( $p'$ ) lik grensekostnadene. Dette er illustrert i nedenstående figur:



Så langt er notatet korrekt. Men "mer-profitten" av monopoltilpasningen vil i JBV-systemet (forhåpentligvis) kanaliseres tilbake til Forvaltningen gjennom økt ramme; dvs. økt etterspørsel – i figuren vist ved et skift i etterspørselen. Hvorvidt man ender opp i samme tilpasning som i konkurransealternativet, vil nok imidlertid være tilfeldig.

I ovenstående drøfting er det ikke tatt hensyn til stordriftsfordeler i de funksjoner som er foreslått overført til Forvaltningen, samt stordriftsfordeler i tilhørende støttefunksjoner. Virksomhet med stordriftsfordeler er kjenne-

tegnet ved synkende gjennomsnittskostnader ved økende produksjonen. At JBV får utnyttet det som måtte være av stordriftsfordeler er viktig uansett hvor funksjonene ligger.

Forslaget innebærer at BaneProduksjon får en vesentlig lavere omsetning og følgelig lavere dekningsbidrag. Som JBV's største enhet, har BaneProduksjon måtte bygge opp et administrativt støtteapparat både innenfor økonomi og personalforvaltning, men også innenfor prosjektplanlegging. JBV har sannsynligvis totalt sett en overkapasitet innenfor disse funksjoner. Ved den foreslåtte endring vil denne overkapasiteten synliggjøres ved dårligere resultater for BaneProduksjon. Dersom det ikke gjøres noe med denne overkapasiteten innenfor BaneProduksjon, er det lite trolig at det er økonomisk grunnlag for å etablere BaneProduksjon som aksjeselskap fom. 01.01.04 – noe Jernbanedirektøren har gitt uttrykk for.

Hvilke arbeider bør JBV gjøre selv?

I notatet er det skissert en vurderingsmodell basert på både unikheter og hyppighet. I selve vurderingen er det kun ta hensyn til unikheter. Dette må innebære at KL- og signalarbeidene må driftsmessig ha relativ stor hyppighet, hvis argumentasjonen skal være konsistent. JR mener dette sier mer om anleggenes beskaffenhet enn om hva som burde være hyppigheten ved slike arbeider.

Hva gjør jernbanen så spesiell? Det vises til at Gullfaks-plattformen vedlikeholdes av Aker Kværner – se nedenstående klipp fra Aker Kværners hjemmesider:

**Project description:**

The contract's scope of work is divided into four categories:

- Preventive Maintenance/Inspection - recommend maintenance - experience transfer
- Modification/Corrective maintenance - responsibility throughout the duration of the project
- Operational support - assistance to other units on the platform
- Operational services responsibility for scaffolding, insulation and NDT

JRØ er av den oppfatning at både miljø- og sikkerhetsmessig så er en oljeplattform minst like utsatt som en jernbanestrekning.

## Oppsummering

JRØ er av den oppfatning at det fremlagte materiale ikke gir tilstrekkelig grunnlag for å foreta den foreslåtte endringen i grensesnittet mellom BaneProduksjon og Forvaltningen.



<b>JERNBANEVERKET</b>	kass.kode
<b>16 MAI 2002</b>	
Sak/Doknr. 01/7138	
Arkivbet I 011	



**SIGNAL- OG  
TELETEKNIKERNES  
FORENING**

Jernbaneverket  
Postboks 1162 Sentrum  
0107 OSLO

Adresse:  
v/leder Bjørn Skauge  
Langarinden 170  
5132 Nyborg

Telefon 55530681      Telefaks: 55530682      Mobil tlf: 91666154

Enhetsregisteret: 980 874 397  
E-post: [bjorn.skauge@signalogtele.no](mailto:bjorn.skauge@signalogtele.no)  
Web side: [www.signalogtele.no](http://www.signalogtele.no)

Deres ref:

Vår ref:  
51/02

Dato:  
14. mai 2002

## **KORREKSJON AV GRENSESNIITT MELLOM FORVALTNING OG BANEPRODUKSJON**

Signal og Teleteknikerens Forening (STF) ser det som helt nødvendig å samle signalmiljøet i forvaltningen. Det forslaget som foreligger fra JF nå bidrar ikke til dette, slik vi tolker det. Man snur bare ballen på hodet, det blir et større signalmiljø i forvaltningen på bekostning av BaneProduksjon, mens fagmiljøet forblir oppsplittet.

BaneProduksjon har ikke lyktes med å verken rekruttere eller beholde tilstrekkelig med signalmontører. Dette er bakgrunnen for at det i dag ikke er nok signalmontører til å dekke behovet både til BaneProduksjon og Forvaltningen.

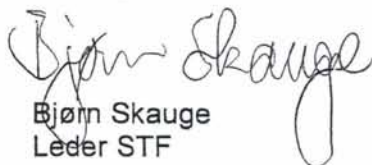
Problemet blir at hvis forvalter skal ivareta kontroll/visitasjon, vakt, beredskap og feilretting, finner man snart ut at det er for få signalmontører. En stor utfordring vil også være å kunne tilby signalmontørene som blir igjen i BaneProduksjon en faglig utfordring. Hvis de ikke lenger finner dette attraktivt er vi redd en del vil slutte. Da har alle parter tapt. Vi har faktisk ikke råd til å miste noen signalmontører. Signalmiljøet må derfor samles på et sted. Det store flertallet av medlemmene mener at dette er i Forvaltningen.

Vi gjentar vårt krav om en egen Faglig leder IT/Tele. I praksis vil tekniker på IT/Tele fungere som Faglig leder, da kan man like godt ta skrittet fullt ut, også for at Telefaget skal få den oppmerksomheten det må ha. Ikke minst med de utfordringer som avtalen med Bane Tele vil medføre.

Vi vil også tilkjenne at vi er enig i prinsippet om en harmonisering av stabene under banesjef. Vi gjør imidlertid oppmerksom på det finnes forhold som krever lokal tilpassing.

Vi forutsetter at Jernbaneverket følger Hovedavtalen i den videre prosess, blant annet ønsker vi å drøfte organiseringen i Forvaltningen.

Vennlig Hilsen

  
Bjørn Skauge  
Leder STF







# Norsk Jernbaneforbund

Jernbaneverket  
Hovedkontoret  
Stortorvet 7  
Oslo

<b>JERNBANEVERKET</b>		kass.kode
14 MAI 2002		
Sak/Doknr.:	01/7138	
Arkivbet.	I 011	

10. mai 2002

8

JRO: 14.05.02/ET

Sak nr: 51.1 /kab  
Deres ref:

## GRENSESNITT MELLOM FORVALTNING OG PRODUKSJON

Norsk Jernbaneforbund har hatt denne saken ute til høring i sine organisasjonsledd. Samtlige er avisende til forslaget om korleksjon av grensesnittet mellom Forvaltning og Produksjon. Begrunnelsen for dette går i hovedsak på følgende:

- mer oppsplittet fagmiljøer
- produksjon vil bli svekket
- sikkerhetsmessige- og arbeidsmiljømessige konsekvenser
- gjennomgang av hele Jernbaneverket

Jernbaneverkets ledersamling på Hafjell ga klare signaler om at det er nødvendig med en drastisk endring av Jernbaneverkets organisasjon, for å effektivisere og dermed få mer av de bevilgede midler "ut i sporet".

Det er ikke mulig å kunne trekke en konklusjon om et nytt grensesnitt mellom Produksjon og Forvaltning på bakgrunn av utredningen som ligger til grunn for forslaget. Strategien for de forskjellige forretningsenhetene og regionene må være klarlagt før en eventuell vurdering av nytt grensesnitt.

NJF krever at det må foreligge en endringsanalyse i henhold til Jernbaneverkets styringsystem før en slik omorganisering. Videre må Tilsynsmyndighetenes analyse Endringsanalyse for etablering Forvaltning Trafikk og (DBE) rapport, Systemrevisjon om Jernbaneverkets praksis knyttet til forskriftene for høyspenningsanlegg tas med i vurderingene. Avvikende som kommer frem i disse rapportene kan ha avgjørende betydning for hvilke beslutninger som vil være fornuftige.

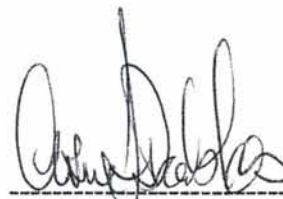
Norsk jernbaneforbund vil med bakgrunn i dette be om at prosessene stoppes inntil det er foretatt en total gjennomgang av Jernbaneverkets organisasjon

Vi vil også be om et møte med Jernbaneverket for å utdype våre synspunkter og få klarlagt alle sider av organiseringen i Jernbaneverket

Med hilsen



Norsk Jernbaneforbund  
Kjell Atle Brunborg



Arne Drabløs





# NARVIK FELLESGRANISASJON AV NORSK

## JERNBANEFORBUND

*SA 2604*

*JRO: 06.05.02/ET*

*↓  
JRO*

Til  
Jernbaneverket, Hovedkontoret, Oslo  
Baneproduksjon, Oslo  
Norsk Jernbaneforbund, Oslo

Narvik 26.04.2002

NFO sak. Nr. 26041

### OMORGANISERING JERNBANEVERKET

NFO er blitt gjort kjent med at Jernbaneverket ønsker å endre grenseskillet mellom forvaltning og produksjon. Selv om vi ikke er blitt utpekt som høringsinstans, representerer vi de fleste arbeidstakerne innenfor Jernbaneverket.

Vi vil i den anledning gi en kort kommentar som kort og greit skulle fange opp den holdningen som NJF's organiserte ved Ofotbanen føler.

NFO er av den formening at det er uheldig å splitte BaneProduksjon i Narvik. Ofotbanen er et lite område med få ansatte. En delvis overgang av personell til forvaltning vil sette BaneProduksjon i en slik situasjon at de ikke vil kunne opprettholde en levedyktig organisasjon, og derved ikke være en konkurransedyktig aktør i markedet, slik som BaneProduksjon er blitt etter noen famlende innkjøringsår. Dette vil slik vi ser det, bidra til at prisene skrus opp ved at andre aktører som i dag taper i konkurranse med BaneProduksjon, vil bli de aktørene Banesjefen må velge som leverandører. Dette vil gi mindre jernbane for pengene, som igjen kan være med på å svække sikkerheten.

NFO tror at Ofotbanen er mest tjent med at vi beholder den organisasjonen vi har i dag, subsidiært at hele BaneProduksjon blir overført forvaltning. Denne løsningen er egentlig ikke i tråd med stortingets intensjoner om en forvaltningsdel og en produksjonsdel, bruk av anbudsprinsipp og fri konkurranse. En slik løsning vil for NFO, med hensyn til arbeidsplasser og funksjonalitet være tilfredstillende.

Slik vi erfarer det er alle parter fornøyd med den organiseringen Jernbaneverket har på Ofotbanen. Det er viktig å ta med slike erfaringer når utviklingen av organisasjonen skal vurderes. Det viktigste er at BaneProduksjon holdes samlet, enten innenfor eller utenfor forvaltning.

Med hilsen  
Narvik Fellesorganisasjon

*John-Karstein Hansen*

John-Karstein Hansen  
Leder

Ole Carolin /s/  
sekretær

#### Adresse:

Narvik Fellesorganisasjon av NJF,  
Boks 789  
8501 Narvik

#### Internadresse:

NJF/FO  
v/John-K. Hansen  
Tele/Installasjon  
8512 Narvik

#### Telefoner:

Telefon: 76 92 30 21  
Mobil: 950 22937  
Fax: 76 94 53 00

*Satt 75000*  
*JRO 06.05.02/571*  
*JRCP*  
Jernbaneverket Hovedkontoret  
JRO  
PB. 1162 Sentrum  
0107 Oslo

JERNBANEVERKET		kass.kode
30 APR. 2002		
Sak/Doknr...	01/7138	(4)
Arkivbet.	I 011	

Deres ref.: 11. april 2002

Oslo, 29. april 2002

### Høringskommentarer "Forslag til korreksjon mellom Forvaltning og BaneProduksjon"

NITO har følgende kommentarer til ovennevnte høring:

#### Foreslåtte hovedprinsipper:

NITO er enige i de prinsipper som legges til grunn for korreksjon mellom forvaltning og BaneProduksjon. Overføring til Forvaltning bør skje etter samråd med det personalet som berøres, basert på frivillighet. Det er også viktig at Banesjef får tilført mest mulig riktig kompetanse. Der denne ikke kan hentes fra BaneProduksjon basert på frivillighet, må utlysning foretas. Dette vil gi Banesjefen motiverte medarbeidere med riktig kompetanse, som igjen er viktig for en mest mulig effektiv organisasjon.

#### Rapport "Arbeid uegnet for konkurranse"

Rapporten er godt skrevet, og gir god oversikt over dagens situasjon. Det står i rapporten at på lengre sikt synes særlig faget signal å være uegnet for konkurranseutsetting. NITO er enig når det gjelder gamle tradisjonelle sikringsanlegg, men også innen dette faget vil man se økt standardisering. UIC arbeider med innføring av ETCS/ ERTMS som felles europeisk standard for styring av sikringsanlegg, og når tiden er moden for dette i Norge, vil det sannsynlig bety et større leverandørmarked for oppgaver i tilknytning til sikringsanlegg.

#### Rapport "Evaluering av forvaltningsorganisasjonen"

Rapporten er gjennomført god, og helt i tråd med NITOs tidligere anbefalinger. Styrking av Banesjefens organisasjon og videreutvikling av kjøperrollen vil gi Banesjefen tilbake nødvendige kontrolloppgaver for å kunne ivareta sitt ansvar på en bedre måte, samtidig som konkurranseutsetting fortsatt vil være i fokus.

Med vennlig hilsen

Anne Nøkleberg  
Leder





**Norske  
Sivilingeniørers  
Forening**

NIFs etatsforening ved Jernbaneverket

Jernbaneverket  
Hovedkontoret v/JRO  
Stortorvet 7  
OSLO

<b>JERNBANEVERKET</b>	kass.kode
<b>16 MAI 2002</b>	
Sak/Doknr: 01/7138	
Arkivbet I 011	

(11)

Drammen, den 15.05.2002

### Korreksjon av grensesnittet mellom Forvaltning og BaneProduksjon - høring

Det vises til oversendelse av 11. april 2002, vedlagt rapportene Evaluering av forvaltningsorganisasjonen (januar 2002) og Arbeid uegnet for konkurranse (10.april 2002).

NIF vil innledningsvis få gi uttrykk for at vi ikke har bemerkninger til prosessen i denne saken. Vi kan også slutte oss til de hovedprinsipper som er lagt for nytt grensesnitt Forvaltning/BaneProduksjon.

Ved harmoniseringen av banesjefenes organisasjon er det viktig at funksjoner og oppgaver legges til grunn for individuelle tilpasninger. Ved fordeling av personell må hensynet til opprettholdelsen av "levedyktige" fagmiljø veie tungt. For øvrig må det være et mål at ressursene utnyttes på best mulig måte.

Utover dette har vi ingen flere bemerkninger på det nåværende tidspunkt, men vi forutsetter at personalorganisasjonenes medvirkning også blir ivaretatt i det videre arbeid med saken.

Med hilsen

Erik Schüller  
Leder NIFs etatsforening ved Jernbaneverket

