



**NSB - Verkstedet Grorud**  
**Eilert Smiths vei**  
**0975 Oslo**  
**Bankgiro: 1440 10 34405**

**Telefon: 24 08 60 68**  
**Telefax: 24 08 60 48**  
svfgrd@mantena.no  
www.verkstedarbeideren.no

## **Statsbanenes Verkstedarbeiderforening, Oslo**

Grorud 16. mai 2012

### **Høringsuttalelse**

Statsbanenes Verkstedarbeiderforening, Oslo har følgende kommentarer til utredningen NOU 2012- 2 Utenfor og innenfor:

Europautredningen NOU 2 2012 beskriver EØS og jernbanen i kap. 20. pkt. 2.3 Norsk tilknytning til EU på samferdselsområdet 1994-2011

De to sidene som omhandler jernbanen i dette avsnittet er stort sett en grei gjennomgang av jernbanens utvikling de siste 18 år etter EØS-avtalen ble innført. Det er helt sikkert riktig at «Norge var et av de landene som var tidligst ute med å legge forholdene til rette for en åpning av jernbanenettet» (s. 600). Oppdelingen i 1996 mellom trafikkdelen og infrastrukturen kom tidlig. Etterpå er det flere som har sett på denne oppdelingen som uheldig. Den senere oppdelingen i forskjellige selskaper har gjort oversikten vanskelig og uten noen synlig positiv effekt. Oppdelingen kan være en fare for sikkerheten.

Et avsnitt omtaler NSB Anbud AS på Gjøvikbanen i positive vendinger med henvisning til TØIs rapport «På sporet av konkurranse» fra 2010 uten å nevne de betenklinger som rapporten tar med. «Utenfor og innenfor» gir derfor et skjevt bilde av fordelene med privatisering av produksjon på jernbanestrekninger. 5 år må sies å være en kort periode til å trekke sikre konklusjoner.

Økt konkurranse på jernbanen vil ikke sikre en større markedsandel for jernbanesektoren, slik en kan oppfatte meningen i «Utenfor og innenfor». («Bakgrunnen for økt konkurranse på jernbanen knytter seg til ønsket om å øke jernbanesektorens markedsandeler sammenlignet med andre transportformer.» s. 601)

På side 610 første spalte kommer en slutning som er svakt underbygd. Ut fra premisset om «internasjonale regler og samarbeid på tvers av landegrenser» kommer konklusjonen: «Det er derfor sannsynlig at mange av de endringer vi har sett ville kommet uavhengig av Norges tilknytningsform». Dette virker som en dårlig unnskyldning for EØS sin påvirkning på norsk transportsektor.

Lengre ned på samme siden kan vi si oss enige når de henviser til studier som «peker» «på at anbud kan gi dårligere arbeidsvilkår, særlig i form av jobbsikkerhet.» Når produksjonen settes ut på anbud, er dette en naturlig konsekvens som også har samfunnsmessige kostnader. De blir sjelden tatt med i regnestykket. Et annet forhold er diskontinuiteten i faglig kompetanse og dets uheldige virkninger for materiell og sikkerhet.

Innen EU (og EØS?) forventes en liberalisering av vegtransport og jernbanetransport å være fullført i løpet av 5-10 år.(s. 591) Vi er overbevist til at den liberaliseringen vi har sett hittil innen jernbanesektoren, har vært en ulempe for effektiv jernbanedrift. Vi hilser derfor ikke velkommen mer liberalisering.

#### **Konklusjon:**

Det er absolutt en svakhet ved rapporten at den ikke omhandler alternativer til EØS. For oss virker det som EU, og dermed EØS-avtalen, har lagt premissene for en del uheldige sider ved jernbanepolitikken i Norge fra 90-årene og framover.

Vennlig hilsen

Statsbanenes Verkstedarbeiderforening, Oslo  
avd 13 av Norsk Jernbaneforbund

Glenn Rygh  
leder

Ove Hansen  
sekretær