

Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033

Spørsmål 259:

Hva er de siste oppdaterte tall for kostnader ved gjennomføring av jernbanereformen fra starten og fram til reformen ble presentert, fordelt på interne og eksterne (innleide konsulentselskaper)?

Svar:

Vi er litt usikre på hva det spørres om her, men har lagt til grunn at det er de samlede gjennomføringskostnadene for reformen. I Meld. St. 14 (2020–2021) *Perspektivmeldingen 2021* på side 200 fremgår følgende om kostnader og gevinster for gjennomføring av reformen: "Gevinstene ved jernbanereformen ventes å overstige kostnadene. Netto samlet gevinst er anslått til 11 mrd. kroner i perioden 2014–2027, hvor beregnede reformkostnader på 1 mrd. kroner i årene 2014–2018 er trukket fra. Konkurransetsettingen av persontogtrafikken er anslått å medføre en reduksjon i kostnader til kjøp av persontogtjenester som summerer seg til 12,5 mrd. kroner for årene 2020–2031."

Spørsmål 260:

Hva har de totale kostnadene blitt for tilrettelegging og gjennomføring av konkurransene/anbudsutsettelsene av persontransport på jernbanestrekningene fram til nå, fordelt på interne og eksterne (innleide konsultentselskaper)?

Svar:

Ved etablering av Jernbanedirektoratet 1. januar 2017 ble det opprettet en seksjon for konkurranseutsetting av trafikkpakker og oppfølging av trafikkavtaler. For årene 2017 og 2018 var det 5-6 årsverk som arbeidet med konkurranseutsetting av trafikkpakkene 1 og 2. De påfølgende årene med supplerende trafikkpakker har antall årsverk vedr. interne ressurser gradvis økt, og i 2021 er det budsjettert med 10 årsverk for konkurranseutsetting av trafikkpakker og oppfølging av trafikkavtaler for gjennomførte konkurranser. I perioden 2017-2020 har det medgått ca. 30-32 årsverk til konkurranseutsetting av trafikkpakker og oppfølging av trafikkavtaler for gjennomførte konkurranser. Dette tilsvarer ca. 8 årsverk i snitt pr. år, eller en kostnad på kr 9,5-10 mill. I tillegg kommer interne ressurser fra andre seksjoner i Jernbanedirektoratet som i en tidsbegrenset periode og på deltid, har vært involvert i arbeidet med å gi faglige vurderinger på særskilte fagområder.

Jernbanedirektoratet har benyttet eksterne konsulenter i arbeidet med utarbeidelse av konkurransegrunnlag og evaluering av tilbud. I 2018 ble det inngått rammeavtale med 5 konsulentfirmaer for bistand ved konkurranseutsetting av trafikkpakker. I perioden 2018 – 2020 er det gjennomført avrop på til sammen kr 18 mill. I tillegg er det benyttet konsulenter på særskilte problemstillinger. Totalt forbruk av konsulenter til konkurranseutsetting for årene 2018 – 2020 er estimert til kr 8 mill. pr. år.

Oppsummert er det benyttet interne ressurser tilsvarende 9,5-10 mill. pr. år i gjennomsnitt for perioden 2017-2020 og ca. kr 8 mill. i konsulenter pr. år i perioden 2018-2020.

Gevinstene ved jernbanereformen ventes å overstige kostnadene. Netto samlet gevinst er anslått til 11 mrd. kroner i perioden 2014–2027, hvor beregnede reformkostnader på 1 mrd. kroner i årene 2014–2018 er trukket fra. Konkurranseutsettingen av persontogtrafikken er anslått å medføre en reduksjon i kostnader til kjøp av persontogtjenester som summerer seg til 12,5 mrd. kroner for årene 2020–2031.

Spørsmål 261:

Hvor mange nye lederstillinger i de nye, statlige etatene (fra seksjonsledere og oppover) har reformen medført, og hva er de økte lønnskostnadene til dette?

Svar:

Det er bare én ny statlig etat i jernbanesektoren, Jernbanedirektoratet. I 2017 var det 22 stillinger med lederfunksjon i direktoratet. Antallet var det samme i 2020. For disse stillingene økte de samlede lønnsutbetalingene med ca. åtte prosent i perioden.