

Referat

Dialogmøte om: Jernbanereformen

Saksnr.: 15/2870- -

Til stede: Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen
Statssekretær John-Ragnar Aarseth
Politisk rådgiver Toril Charlotte Ulleberg Reynolds
Fra Samferdselsdepartementet for øvrig: Villa Kulild, Carlo Thomsen,
Kjerstin Bretteville Jensen, Kjell Brataas, Tormod Urdahl

Fra Norsk Jernbaneforbund: Kjell Atle Brunborg, Jane Sæthre, Kjell Næss
Fra Norsk Lokomotivmannsforbund: Rolf Jørgensen, Julie-Isabell
Løvdal, Grethe Thorsen
Fra Stafo: Jens Heiberg, Ove Carstensen, Tom Kenneth Rudihagen
Fra Tekna: Iain Vartun, Kjetil Nyseth
Fra NITO: Morten Lønnes, Jan Åge Eriksen

Fra Jernbaneverket: Christoffer Serck-Hanssen og Bjørn Røtnes
Fra NSB: Sverre Harvei og Ståle Rooth
Fra Flytoget: Kari Skybak

Dato: 07.12.2015

Møteleder: Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen

Referent: Kjerstin Bretteville Jensen

Referat fra statsrådens dialogmøte med arbeidstakerorganisasjonene

1. Status i gjennomføringsarbeidet

Statsråden takket for gode innspill som er kommet gjennom dialogmøtene.

Det arbeides ut fra en plan hvor jernbanedirektorat og jernbaneinfrastrukturforetak opprettes tidlig i 2016 for at disse skal være fullt operative fra 1.1.2017. Alle ansatte i dagens Jernbaneverk vil få jobb enten i direktoratet eller foretaket. Videre viste Statsråden til at

- Alle ansatte i Jernbaneverket vil kunne beholde sitt medlemskap i Statens pensjonskasse. Det opprettes en lukket ordning for de som skal over til jernbaneinfrastrukturforetaket, jf omtale i meldingen til Stortinget.
- Lokaliseringen av direktoratet er besluttet å være i Oslo. (Men det som i dag er lokalisert regionalt skal fortsatt være det.)

Departementet er nå i ferd med å opprette en egen web-side for å sikre god informasjonsflyt om arbeidet med reformen. Departementet jobber for øvrig nå særlig med:

- Å få på plass en detaljert oppgavedeling mellom direktoratet og foretaket

- Styrende dokumenter for direktorat og infrastrukturforetaket
- Rekruttering av et styre til foretaket og ledelse til direktoratet
- Spørsmål knyttet til eierskapet til rullende materiell
- Rammebetingelser for konkurranse til sporet
- Hvordan de områder som er bestemt skal løftes ut av NSB kan løftes ut på en best mulig måte for selskap og ansatte
- Salg - billettering i en jernbanesektor med flere togselskaper som ikke gjør det vanskeligere for de reisende enn i dag
- Sikkerhet og beredskap i en reorganisert jernbanesektor

2. Salg- og billettering

Synspunkter fra organisasjonene:

Jernbaneforbundet: Bør ha ett felles system for salg og billettering som tar utgangspunkt i det NSB har i dag. Kunden må være premissgiver, ansvaret må ligge hos et selskap som har nærhet til kunden. Å legge salg og billettering til statsforetaket eller et eget selskap er ikke en god løsning. Å legge denne oppgaven til det innovative miljøet i NSB vil gi det beste resultatet på sikt.

Lokmannsforbundet: Sluttes seg til Jernbaneforbundets synspunkter. Når det gjelder personalbilletten (som opplyses å kunne benyttes i stort sett alle Europeiske land) må denne videreføres. I Storbritannia får de dette til selv om det er mange private leverandører. Lokmannsforbundet påpekte også at det var ønskelig at det var mulig å kjøpe billett på annen måte enn digitalt. Det er i samfunnet fortsatt mennesker som ikke bruker smarttelefoner, pc, kredittkort. Det kan være for de er unge, gamle, handicapet osv.

Stafo: Støtter NSBs innspill. Avgjørende at salgskanalen drives av et selskap som er selvstendig og uavhengig av togselskapene. Selskapet kan gjerne være et datterselskap til infrastrukturetselskapet – bør også kunne drive billettkontroll og inntektssikring.

Nito: Det bør tenkes offentlig kommunikasjon generelt. Et nasjonalt billettsystem er nødvendig. Organisasjonsmessig bør et eventuelt selskap for salg og billettering ligge under departementet siden Statens vegvesen og Jernbaneverket har forskjellige ansvarsområder.

Tekna: Deler synspunktene fra NSB og Nito.

2. Sikkerhet og beredskap

Statsråden understreket at regelverket knyttet til sikkerhet ikke vil bli endret som følge av reformen, og at sikkerhet vil ha høy prioritet i arbeidet med reformen.

Synspunkter fra organisasjonene:

Lokmannsforbundet: Forbundet er bekymret for fallgruver ifm organisasjonsendringer der formelle og uformelle forhold endres – dette kan føre til at noe svikter. Statens jernbanetilsyn sin rolle blir mer krevende med flere aktører, samtidig som tilsynet skal håndtere både sikkerhet og konkurranse. Opplæringsregimene ift sikkerhetsrelaterte yrker bør forskriftsfestes tydeligere for å unngå at sikkerhet reduseres på grunn av økt konkurranse. Det bør forskriftsfestes et system med uhildede sensorer for eksaminering av personale i sikkerhetsrelaterte yrker. Når det gjelder beredskap er Lokomotivmannsforbundet komfortabel med synspunktene fra Jernbaneverket og NSB.

Jernbaneforbundet: Enig i synspunktene fra Lokomotivmannsforbundet.

Stafo: Gode innspill fra LO-forbundene. Sektoransvaret må etter Stafos syn ligge i direktoratet eller annen offentlig myndighet.

Nito: Klare grensesnitt og tydelige roller- og ansvarsavgrensning er viktig, og fagmiljøene må ikke være for fragmentert. Det kan være grunn til å vurdere om funksjonelle krav bør settes av direktoratet.

Tekna: Direktoratet må ha noe sikkerhetsfaglig kompetanse for å kunne stille krav til sektoren og følge opp gjennom kontraktene (foretaket kan ikke sitte med alt). Å tydeliggjøre roller og ansvar blir viktig. Omorganiseringen gir en mulighet til å gjøre roller og ansvar tydeligere enn i dag.

3. Øvrige synspunkter

Innspill fra organisasjonene:

Lokomotivmannsforbundet: Det enkelte togselskap bør eie sitt eget materiell. Hvis ikke må departementet sikre at de ansatte får medvirke i utforming og teknisk innretning av materiellet. Dette vil vi ha inn helt konkret.

Referatet fra sist pkt 4. Lov- og avtaleverket. Her skulle org tas med på råd og det etterlyses Carlo: dette vil være i alles interesse og det kan skje på ulike måter

Tekna: Ønsker utredning om it-systemene i tog. De investeringer og tekniske systemer som er anskaffet må bli videreført på en god måte. Tekna mener for øvrig det kan være behov for en omstillingsavtale som bla kan beskrive hvordan en har til hensikt å kjøre denne reformen.

Departementet peker på at det i en omorganisert sektor vil være flere aktører, og at direktoratet må sikre godt samarbeid mellom disse på alle aktuelle områder. Departementet har så langt kommet til at det ikke er behov for en omstillingsavtale i forbindelse med reformen, men den vil bli vurdert fortløpende. Det vil over nyttår bli etablert et forum ledet av departementet for informasjonsutveksling om arbeidet i reformen mellom arbeidstakerorganisasjonene og arbeidsgiversiden i de berørte virksomhetene.

Vedlegg: Skriftlige innspill fra organisasjonene, overlevert statsråden i møtet:

1. To innspill fra Norsk Jernbaneforbund og Norsk Lokomotivmannsforbund om salg og billettering, og om sikkerhet og beredskap
2. To innspill fra NITO om salg og billettering, og om sikkerhet og beredskap
3. Innspill fra Tekna om salg og billettering, og om sikkerhet og beredskap
4. Innspill fra Stafo om salg og billettering, og om sikkerhet og beredskap