

## Referat

---

Dialogmøte om: Jernbanereformen

Saksnr.: 15/2870- -

Til stede: Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen  
Statssekretær John-Ragnar Aarseth  
Fra Samferdselsdepartementet for øvrig: Villa Kulild, Fredrik Birkheim  
Arnesen, Carlo Thomsen, Elin Ludvigsen Kjenn, Kjell Brataas

Fra Norsk Jernbaneforbund: Kjell Atle Brunborg, Jane Sæthre, Kjell Næss  
Fra Norsk Lokomotivmannsforbund: Rolf Jørgensen, Julie-Isabell Løvdal  
Fra Stafo: Rune Bloch-Johsen, Jens Heiberg, Ove Carstensen  
Fra Tekna: Iain Vartun, Sven-Jøran Schrader  
Fra NITO: Morten Lønnes, Line Skeidsvoll

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

Dato: 28.10.2015

Møteleder: Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen

Referent: Elin Ludvigsen Kjenn

### Referat fra statsrådens dialogmøte med arbeidstakerorganisasjonene

#### 1. Status for gjennomføringsprosjektet

Stortingsmeldingen om reform av jernbanesektoren er nå delvis over i gjennomføringsfasen. Samtidig er det en del beslutninger som ikke er tatt. Stortinget har gjort sine vedtak, men mange detaljer skal falle på plass. Det er viktig å gi informasjon om status i den politiske prosessen og hva departementet vil være opptatt i det videre arbeidet, samt å lytte til organisasjonenes synspunkter og innspill.

Departementet (SD) har siden forrige dialogmøte brukt tid på å bemanne og å sette opp et prosjekt for gjennomføringen av reformen. Prosjektet ledes av Carlo Thomsen. SD har ressurser fra ulike miljøer i prosjektet, for at prosjektet skal ha tilgang til relevant kompetanse.

I tillegg har SD gitt en rekke oppdrag til Jernbaneverket, Statens jernbanetilsyn og NSB. Disse er gjennomgått og vurdert. SD har hatt møter med virksomhetene. Tidspunktet for dagens møte er valgt fordi SD ønsket å ha fått innspillene fra JBV og NSB først.

Dagens temaer er rullende materiell, Mantena og skillet mellom direktorat og foretak. Dette er en reell invitasjon til å komme med synspunkter før SD tar stilling til hvordan de delene av reformen skal håndteres.

SD har lagt planer for hvilke aktiviteter som må gjennomføres i det videre reformarbeidet. SD har spesielt arbeidet med å avklare hvilke aktiviteter som må gjennomføres for å opprette jernbanedirektoratet og infrastrukturforetaket. Det tas sikte på at både direktorat og foretak skal være operative fra 1.1.2017. Jernbanereformprosjektet har brukt høsten på å klargjøre hvilke "steg" som er nødvendige faktisk og rettslig for å nå målet om operative virksomheter 1.1.2017.

Det arbeides ut fra at det tidligst mulig i 2016 skal etableres både et interimforetak med et styre og en arbeidende styreleder, og et interimdirektorat med en ledelse som skal forberede etablering av de to virksomhetene. Det kommer en prp til Stortinget om opprettelse av interimorganisasjonene i høst.

#### Generelle innspill fra organisasjonene:

##### NJF og Lokmannsforbundet:

Leverte i møtet et felles, skriftlig innspill, som er vedlegg til dette referatet.

Enig i mye som står i meldingen, samordningen er viktig. Modellen NJF har spilt inn ivaretar dette behovet. Har funnet denne modellen i andre europeiske land. Forskjellen går på trafikkdelen. NJF mener hele NSB Trafikk bør legges inn under direktoratet, ikke bare Mantena. Så kan man eventuelt ut fra den modellen kunne konkurranseutsette strekninger. Dette vil gi bedre samordning av de ulike delene av jernbanesektoren.

Påpeker en del momenter knyttet til ansattes rettigheter, se vedlagte innspill punkt 4.

#### 2. Organisasjonenes synspunkter på noen konkrete temaer

##### *A) Plassering av eierskap til rullende materiell, og grensesnittet mellom materiellselskapet og andre aktører*

##### NJF og Lokmannsforbundet:

Mener at rullende materiell må tilhøre jernbaneselskapene (de som kjører togene). Dette er produksjonsmidlene til selskapene. Har man kontroll med produksjonsmidlene så vil de ansatte med sin kompetanse ha innflytelse på materiellet. Flere typer jernbanemateriell har blitt korrigert etter innspill fra de ansatte, både med hensyn til passasjerenes komfort, arbeidsmiljø og sikkerhet.

Hvis man legger rullende materiell et annet sted, må det være generelt. Det kan ikke være slik at noen togselskaper har eget materiell, mens andre ikke har det. Ønsker ikke at NSB skal komme dårligere ut på dette enn andre selskaper som kommer inn.

Ønsker at det skal ligge som en føring om at de ansatte må ha innflytelse når det skal anskaffes nytt materiell. Dette må sies tydelig så det ikke blir en diskusjon i den enkelte innkjøpssituasjon om de ansatte skal høres.

Hvis det først skal bli et materiellselskap, må det legges under foretaket, sammen med Mantena, slik at begge elementer er sammen. Da leverer man materiell til operatør sammen med vedlikehold.

Ønsker ikke at togoperatørens ansvar (som er forskriftsfestet i dag) blir svekket.

#### NITO:

Vanskelig å ha noen mening om plassering av rullende materiell før Mantena er plassert. Vedlikeholdsoperatøren må ha nært samarbeid med de som har ansvar for rullende materiell. Det er vedlikeholdsoperatøren som kvalitetssikrer materiellet. Krever daglig kontakt og robuste fagmiljøer. NITO stilte spørsmål om det ved plassering av eierskap til rullende materiell var tatt hensyn til ECM (Entity in Charge of Maintenance) i vurderingene.

Hvis det lages et eget materiellselskap, må man huske at det finnes en del gammelt materiell som er vedtatt utrangert. Kan vurderes om gammelt materiell kan fortsette i Mantena ut fungeringsperioden. I dag er det ikke reell konkurranse på vedlikehold, selv om NSB har spilt inn noe annet.

#### Tekna:

Må opprettes et materiellselskap som rullende materiell overføres til, og selskapet bør legges under foretaket. I motsetning til NSB mener Tekna at selskapet bør ha utvidet ansvar ut over å være et leasingselskap.

Det er konkurransefremmende dersom materiellselskapet har kompetanse på materiellutvikling. Dermed unngår man ulempen med at store selskaper har et konkurransefortrinn på dette.

Plasseringen i foretaket er viktig pga. tett interaksjon mellom infrastruktur og materiell. I tillegg har foretaket en egen materiellenhet som tar vare på foretakets arbeidsmaskiner. Fordel å se hele materielleierskapet som en helhet, vil kunne gi synergieffekter.

#### Stafo:

Materiellet bør legges inn under Mantena. Kan være en mulighet at togselskapene får tvungne eierandeler i materiellselskapet.

### *B) Ansvarsfordeling og grensesnitt mellom jernbanedirektorat og infrastrukturforetak*

NJF og Lokmannsforbundet:

Vil evt. komme tilbake til å utrede dette konkret, men vil komme med innspill til noen problemstillinger som er viktige i dette.

- Trafikksikkerhet: Man kan komme til å pulverisere ansvaret for trafikksikkerheten.
- Trafikkpakker og konkurranseutsetting: Hvordan kapasitetsøkning best skal utnyttes må framskrives i eventuelle trafikkpakker.
- Utdanning og etteropplæring: Den faglige kompetansen må ikke være en konkurransefaktor. Norsk jernbaneskole bør plasseres i direktoratet. Legger vekt på at de tre fagretningene (signal/elektro/bane, togstyrer/togleder og lokfører) må ligge der.

#### NITO:

Opptatt av at foretaket skal få et bra handlingsrom, ikke bare økonomisk. Bør ikke detaljstyres fra direktoratet. Opptatt av at overføring av ansvar fra direktorat til foretak gjøres så tidlig i prosjektene som mulig. Viktig å få på plass ledelsene for direktorat og foretak så raskt som mulig. Viktig med robuste fagmiljøer som ikke splittes for mye opp.

#### Tekna:

Har ikke skissert en egen modell, men viser noen punkter man må ta hensyn til. Levert skriftlig innspill, som er vedlegg til dette referatet.

Man må huske at i ny jernbanesektor vil alt være mer kontraktsstyrt enn i dag. Må derfor kartlegge de uformelle kontaktflatene som i dag finnes mellom JBV og NSB, Flytoget, osv. og sikre at de som er nødvendig i den nye organisasjonsstrukturen ivaretas.

Kompetanse- og fagmiljøer må være robuste og så langt som mulig ikke splittes opp. Det må allikevel være en speiling av fagkompetanse i direktorat og foretak som kan snakke sammen, utfordre hverandre, skjønner hverandre og kan diskutere på samme nivå.

Markedsinnsikt og nærhet til kunden: Viktig hvis reformen skal lykkes at man finner en løsning for å være kundeorientert og nær markedet når rutetilbud planlegges og infrastrukturtiltak vurderes. Om dette gjøres best i foretak eller direktorat mener ikke Tekna noe om, men det trengs en viss frihet (kan ikke være for regelstyrt) å jobbe med markedsrettede løsninger.

#### Stafo:

Opptatt av kompetanse. Stort behov for jernbanefaglig kompetanse også i direktoratet, for eksempel for å håndtere presset mellom sikkerhet og produksjon.

Norsk jernbaneskole: Mener at de jernbanefaglige utdanningene må ligge samlet og til direktoratet. Må ikke ta noen av dagens utdanninger ut av Jernbaneskolen, slik Jernbaneverket har foreslått. Stafo er veldig bekymret for hva det kan føre til mht. kompetanse og kvalitet.

NSB har sitt eget kompetansesenter som også har sensorvirksomhet på egne elevers eksamener. Har gitt noen uheldige situasjoner. Kan hende at sensorvirksomheten bør legges til direktoratet.

### *C) Prosess for utflytting av Mantena fra NSB*

#### NJF og Lokmannsforbundet:

Mantena og Persontog er i dag i NSB konsernet, dette bidrar til sikre tog og høy kvalitet på nytt og gammelt materiell. Det er avgjørende med en sterk nærhet mellom tog operatør og vedlikeholdsoperatør. Vår anbefaling er at materiellet skal ligge i operatørselskapene, det betyr at det ikke er behov for noe eget selskap for materiell. Skal eierskapet til materiellet ligge utenfor operatørselskapene, er det mest hensiktsmessig at vedlikeholdsselskapet eier materiellet. Begge disse alternativene sikrer kompetanse, og at fagmiljøene ikke splittes opp i mer en to miljøer.

#### NITO:

Mantena lever i et stort vakuumbil. Hvis det blir utskillelse bør det derfor skje så snart som mulig. Bør i en overgangsfase legges til SD, selv om konkurranseutsetting ligger i kortene.

#### Tekna:

Mantena bør tas ut at NSB-konsernet så raskt som mulig. Bør bli et statlig, heleid aksjeselskap som er sikret full kommersiell frihet til å tilby tjenester i Norge og utlandet. Nye Mantena bør være medlem i Spekter.

Mantena vil miste noen stordriftsfordeler ved å tas ut av NSB. Tekna forventer at staten utligner disse ulempene og sikrer at Mantena kan konkurrere på lik linje med andre.

#### Stafo:

Stafos mekanikere i Mantena mener at vedlikeholdet blir best om eierskap og vedlikehold av togmatriellet ivaretas av samme organisasjon.

### 3. Arbeidsgivertilknytning for infrastrukturforetaket

I dialogmøte med arbeidstakerorganisasjonene om jernbanereformen 17. juni 2015 signaliserte statsråden at det er naturlig at infrastrukturforetaket har arbeidsgivertilknytning hos Spekter. Det har ikke kommet nye momenter som tilsier noe annet. Statsråden mener derfor at infrastrukturforetaket bør meldes inn i Spekter.

Samferdselsdepartementet har sammen med Jernbaneverket hatt et møte med Spekter, og bedt om at det igangsettes forberedende arbeider for at foretaket skal kunne bli medlem av Spekter. Det vil ikke kunne tas formell kontakt med arbeidstakerorganisasjonene eller andre skritt som kan binde foretaket før foretakets ledelse er på plass.

Organisasjonene rundt bordet sluttet seg til at foretaket bør meldes inn i Spekter.

### 4. Videre opplegg for informasjon fra jernbanereformprosjektet

Departementet er opptatt av at gjeldende lov- og avtaleverk overfor arbeidstakerorganisasjonene følges. Statsrådets dialogmøte og det kommende dialogmøtet er imidlertid møter som har et annet formål enn å oppfylle krav i lov- og avtaleverket. Denne plikten påhviler i all hovedsak arbeidsgiverne.

Ettersom jernbanereformprosjektet er i departementet, vil arbeidsgiverne framover ha behov for en arena som sikrer at det gis tilstrekkelig informasjon om totalbildet av reformen til å kunne ivareta sine forpliktelser etter lov- og avtaleverk. Derfor vil prosjektet for gjennomføring av jernbanereformen, på vegne av Samferdselsdepartementet, opprette en formalisert samarbeidsgruppe der arbeidsgiversiden og arbeidstakerorganisasjonene som representerer ansatte i berørte virksomheter blir invitert til å delta.

Denne gruppen skal sikre at informasjon fra jernbanereformprosjektet blir gitt på samme tidspunkt til alle, slik at de ulike delene av prosessen ses i sammenheng av alle parter.

Jernbanereformprosjektet vil innkalle til regelmessige møter fram til jernbanereformen er slutført. Jernbanereformprosjektet er ansvarlig for dagsorden og administrasjon av møtene. I første møte vil deltakerne diskutere innretningen på møtene.

### 5. Invitasjon til neste dialogmøte med statsråden

Statsråden ønsker å ha ett dialogmøte til før jul med arbeidstakerorganisasjonene for å orientere om status i det politiske arbeidet (tilsvarende dette møtet) og ha dialog om dette.

I neste møte vil organisasjonene bli spesielt bedt om synspunkter på andre temaer innenfor reformen. Det vil antakelig dreie seg blant annet om salgs- og billetteringsløsninger, og sikkerhet og beredskap.

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

1. Innspill fra Norsk Jernbaneforbund og Norsk Lokomotivmannsforbund
2. Innspill fra Tekna