

Oppsummering fra møte med Norges Jernbaneforbund og Norsk Lokomotivmannsforbund 2. desember 2022

Deltakere: NJF ved forbundsleder Jane Sæthre og nestleder Torfinn Håverstad
NLF ved forbundsleder Rolf Ringdal og forbundssekretær Grethe Thorsen
SD ved samferdselsministeren, statssekretær Vasara, politisk rådgiver Vorren, Are Forbord, Sigrid, Grønnevet Dahl, Cecilie Taule Fjordbakk, Herman Westrum Thorsen, Stine Ruud Eriksen, Kathrine Marie Reksterberg, og Sigbjørn Helstad Aabø

Statsråden innledet møtet med å orientere om gjennomgangen, herunder at NJF og NLF hadde kommet med en rekke relevante innspill i innspillsmøtet 15. september.

NJFs sitt hovedbudskap var følgende to innspill:

1) Delingen av Østlandet

- Dersom Flytoget får direktetildelt Østlandet 2 vil de velge Stadler framfor Mantena som leverandør for vedlikehold. Mantena sliter allerede i dag.
- I dag lånes det tog mellom Østlandet 1 og Østlandet 2. På denne måten unngår man å innstille 6 mill. seter i året. Dette blir ikke lenger mulig med en oppsplitting. To aktører blir nødt til å ha hvert sitt reservesett.

2) BN og Spordrift

- Spordrift må legges tilbake til BN.
- NJF er kritiske til Spordrift Prosjekt, de mener selskapet ikke er liv laga.
- Det er ingen dirigent for jernbanen i Norge i dag. Styrene styrer kun etter sorte tall, og ser ikke helheten.
- Et evt. transportdirektorat må ha som hovedmål å se på den sømløse reisen, og må bidra til å vinne kampen mot bilen.

NLF:

- NLF ønsker å samle Østlandet 1 og 2 til én pakke. Å dele produksjonen til Vy på Østlandet i to er å «splitte», som det refereres til i Hurdalsplattformen. NLF ser ingen god begrunnelse for en slik oppsplitting, og ber om at denne oppsplittingen ikke gjennomføres. Oppsplitting fører til at flere aktører bruker energi på å konkurrere og samspille med de andre aktørene, og mindre energi på å levere til kundene. NLF ønsker en bekreftelse på lengden av oppsplittingen.
- NLF er positive til å slå sammen Vy og Flytoget, men det må gjøres i en annen rekkefølge. Det er vanskelig å forstå hvorfor det er vanskeligere å samle VY og Flytoget enn å dele Østlandet.
- NLF er skeptiske til NT-modellen. Operatørene må ha kontroll over produksjonsmidlene. Man bygger ned beredskapen med togmateriell, og det blir særlig en utfordring om man splitter opp vedlikeholdet. Hvis Flytoget vinner vil de velge Stadler framfor Mantena for vedlikehold.
- SD må bruke unntakene i EUs 4. jernbanepakke, og det er viktig at Regjeringen følger opp dette.
- NLF mener at man ikke må gjøre endringer i personalbilletter, da det er lite å spare på dette.
- NLF mener at BN ikke tar hensyn til godsoperatørenes virksomhet når de gjennomfører planlagte stengninger, jf. stengning av Bergensbanen under de travleste ukene ifm. Black week.

Når det gjelder oppsplitting svarte samferdselsministeren at de hadde ulike tilnærminger til hvordan Hurdalsplattformen skal tolkes, og at regjeringen ser begrepet «oppsplitting» å gjelde selskaper. Når det gjelder Flytoget er man opptatt av å få opp kapasiteten på jernbanenettet gjennom Oslo. Regjeringen har gjort EU-systemet oppmerksomme tidlig på at Norge ikke ønsker konkurranseutsetting. Videre repliserte JIN at et transportdirektorat er en interessant tanke, og at Sverige har et transportdirektorat, men det er ikke noe som ligger på bordet nå.