

PRESSEMELDING

10.03.2023

STØTTER ENHETLIG ORGANISERING AV NORSK JERNBANE

For Jernbane støtter at persontogtilbudet i pakkene "Østlandet 1 og 2" er tildelt¹ ett selskap. For Jernbane har vært kritisk til Solbergregjeringens Jernbanereform. Reformen har gitt mange selskaper, direktører, styrer og større lederlønninger. For Jernbane mener målet heller må være mange nok ansatte i spor, verksteder og på togene. Vi er skeptisk til for stramme anbud, og mener det fra et kundeperspektiv er bedre med en fagarbeider for mye enn en for lite.

Jernbane er et transportsystem med tett samspill og stor avhengighet mellom enkeltdelene for å få ut en attraktiv transporttjeneste. Denne kjensgjerningen bør også gjenspeile seg i organiseringen. Det er verd å merke seg at EU-medlemmene Tyskland fortsatt er et DB² og Frankrike et SNCF³ med ansvar for både infrastruktur og tog, riktignok bestående av flere datterselskaper, men under ett konsern. Oslo Sporveier har også beholdt en enhetlig organisering, og har vært framholdt som et norsk forbilde.

For Jernbane mener derfor også det var riktig av Støreregjeringa å gjøre Spordrift AS til en del av Bane NOR, og at "vaktmesteroppgavene" på jernbanenettet ikke anbudsutsettes. Vi mener at en infrastrukturforvalter som også har hendene ned i pukken har bedre kunnskap og kontroll. Erfaringene med konkurranseutsetting av disse oppgavene i Sverige, har ikke vært bare gode. Den forrige svenske regjeringa hadde en prosess med å ta vaktmesteroppgavene tilbake i egen regi. Vi kjenner ikke status etter regjeringsskiftet.

Om 2,5 år kan landet ha fått en ny regjering. For norsk jernbane trekker det krefter og fokus stadig å skulle omorganisere. Tenk deg stadig å skulle flytte, pusse opp, ommøblere og skifte jobb. Vi vil derfor oppfordre til en tverrpolitisk enighet om hvordan norsk jernbane skal være organisert.

Som et apropos er det verd å merke seg at Sveits er et land hvor jernbanen står sterkt. Det statlige SBB/CFF/FFS er enhetlig organisert. Landet er politisk styrt etter formannskapsprinsippet (regjeringa består av medlemmer fra flere/alle partier). Folkeavstemninger har en viktig plass i statsstyret. Folket har konsekvent prioritert jernbanen.

For Jernbane er også begeistra for persontogtilbudet for Østlandet som Vy foreslo den 21. februar⁴. Tilbudet kan først kjøres fra 2026, når pågående prosjekter på Vestfoldbanen er fullført. Forslaget innebærer vesentlig flere avganger. Ikke minst liker vi forslaget om direkte ruter mellom Østfold og Romerike/OSL. Vi ser at forslaget bygger på at Vy overtar Flytogets ruteleier, og at Flytoget og Vy-gruppen fusjoneres. For Jernbane anerkjenner den gode jobben Flytoget har gjort siden 1998. Det er

¹ <https://www.jernbanedirektoratet.no/no/aktualiteter/2023/vy-far-tildelt-togtilbudet-pa-hele-ostlandet/>

² <https://www.deutschebahn.com/de/konzern/konzernprofil/Konzernunternehmen#>

³ <https://www.sncf.com/en/group/profile-and-key-figures/about-us/who-we-are>

⁴ <https://www.vy.no/vygruppen/presse-og-nyheter/pressemeldinger/2023/vy-har-ambisiose-planer-for-togtrafikken-pa-ostlandet>

en sterk merkevare med høy kundetilfredshet. På den annen side mener vi tida godt kan være inne for å avslutte en eksklusiv tilbringertjeneste til Gardermoen på spor med svært høy belastning. I de 25 åra som er gått har det også vært en betydelig befolkningsøkning rundt strekningen Flytoget trafikkerer, noe som tilsier at alle persontog på strekningen bør være tilgjengelige for alle. Det er da også flere år sida tanken om å slippe allmenheten til på Flytoget første gang ble ytret i det offentlige rom. Vi mener alle ansatte i Flytoget må få tilbud om jobb i Vy, også på ledelsesnivå, for å videreføre det beste fra bedriftskulturen i Flytoget.

Flere av togselskapene som konkurrerer om offentlige anbud eies også av respektive stater. Vi vil anta at ved å samle kreftene til Vy-gruppen og Flytoget vil den norske stats togselskap stå bedre rustet i konkurransen om framtidige anbud.