

Organisering av stasjons- og godsterminalfunksjoner i det nasjonale jernbanenettet.

Delt innstilling

Norsk Jernbaneforbund og Norsk Lokomotivmannsforbund merker seg at arbeidsgruppa kommer ut med en delt innstilling. Vi beklager at arbeidsgruppa og særlig Jernbaneverket og NSB ikke har oppnådd konsensus i denne saken. Jernbanen i Norge har et begrenset nedslagfelt, og alle aktører som tidligere var en del av Norges Statsbaner utgjør til sammen det som kundene innenfor både gods- og persontrafikken definerer som Jernbanetransport i Norge. I utgangspunktet kan vi si at operatører ikke burde eie stasjoner og annen infrastruktur. Det ligger vel også i kortene at eierskapet på sikt vil bli dreid i retning av operatøruavhengighet. Det er vanskelig å hevde at delingen mellom NSB og Jernbaneverket som ble besluttet i 1997 er et feilgrep, så lenge eiendommene ble definert som en del av NSBs egenkapital. Privatrettslige avtaler mellom NSB og JBV er mer usikkert enn lovregulering. Oppfølging av avtalene krever mye ressurser både fra JBV og NSB. NSB har et konkurransefortrinn gjennom å eie stasjonene i forhold til Flytoget. Prinsippet om at største aktør bør ha de beste rammebetingelser er etter vår vurdering akseptabelt. Det statlige eierskapet til alle dagens aktører gjør saken fra vårt ståsted mer "ufarlig". Vi ser på en videreføring av dagens praksis som et utsettelsesforslag.

Vekst og forutsigbarhet

For forbundene er det forutsigbarhet og vekst innenfor jernbanetransport som sikrer arbeidsplasser på kort og lang sikt. Vi er derfor opptatt av at rammebetingelsene i sektoren bedres, og at alle politiske regimer ser verdien av å utvikle en infrastruktur som kan ivareta og bidra til vekst i kollektivtransporten rundt de store byene og i intercitytriangelet i Østlandsområdet. Det er også store miljømessige gevinster gjennom å overføre både gods og personer til jernbanetransport på lengre strekninger. Dette stiller krav til utbedringer og kapasitetsøking på godsterminaler og jernbanestrekninger mellom Oslo-Bergen, Oslo-Trondheim, Oslo-Stavanger og Trondheim-Bodø.

Vil flere aktører bidra til vekst?

Vi er ikke overbevist om at flere operatører i jernbanesektoren er ensbetydende med økt trafikk og økte markedsandeler. Dette er lagt til grunn i forhold til Jernbaneverkets argumentasjon om nøytralitet og et gjennomregulert statlig eierskap. Med en begrenset skinnegang i et så langstrakt land med spredt bosetting, vil kampen om de mest lønnsomme strekningene bli mer interessante enn å bevare et helhetlig tilbud. En oppsplitting vil kunne bidra til tap av fleksibilitet og helhetstenking. Noe som i dag gir både NSB og Cargonet mulighet til å tilby gode produkter, der hvor det finnes jernbane.

Tilgang på økonomiske midler

Eierskapet handler i stor grad om hvilke selskaper som skal ha tilgang på økonomiske midler. Forutsigbare finansieringsordninger må ligge til grunn for at planer og ferdigstilling av påbegynte anlegg blir realisert innenfor rimelige tidsrammer. Forbundene etterlyser føringer som legges til grunn for utvikling og utbedring av stasjoner, holdeplasser og godsterminaler. Vi er ikke kjent med at det er satt opp en systematisk landsoversiktlig plan for et slikt arbeid. Det samme gjelder samspillet mellom de forskjellige aktørene innen kollektivtransport. Mangel på en slik plan bidrar etter vår vurdering til at beslutning om ansvar og eierskap kan bli en teoretisk øvelse uten krav til å levere varen. NSB har i dag et avkastningskrav/krav om utbytte som bør gi konsernet incitament til effektiv drift,

vedlikehold og utvikling av stasjonsområdene. Det bør legges føringer på at et eventuelt overskudd skal øremerkes til stasjons- og terminalutvikling.

Krav til statlig eierskap

Delt eierskap og utskilt drift har vist seg å skape et konglomerat av aktører og uklar ansvarsdeling. "Teigblanding" i plan- og regulerings spørsmål mellom JBV og NSB. Dette gjelder stasjonsbygninger, plattformer, parkeringsplasser og tilkomstveier rundt jernbanestasjonene. Kunder som i en eller annen sammenheng blir involvert i dette systemet opplever det som uoversiktlig og byråkratisk. Vi er allikevel noe usikre på hva en modell med overføring av eierskap til den ene eller andre aktør vil føre til. Det overordnede og mest forutsigbare for de ansatte i denne sammenheng er at staten sitter med et overordnet ansvar for all infrastruktur. Dersom private aktører skal ta over stasjonsområder i egenskap av å ha vunnet et anbud, vil kortsiktige grep og lettvinne løsninger for den aktuelle aktør kunne gi uheldige utslag.

Oppsummering:

- Det stilles krav til at nåværende aktører og eiere oppnår konsensus i denne saken for jernbanens beste.
- Eierskap og drift kan deles gjennom prinsippet at største bruker får ansvar for drift.
- Det må utarbeides en helhetlig plan for utvikling og drift av stasjoner, holdeplasser, tilkomst- parkeringsarealer og terminaler. Deler av aktørenes avkastning kan øremerkes til dette.
- Forutsigbare finansieringsordninger må ligge til grunn.
- Vi stiller krav til statlig eierskap og drift, uavhengig av aktør.