

## Sak nr. 7 [13:44:23]

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Per Olaf Lundteigen, Janne Sjelmo Nordås, Heikki Eidsvoll Holmås og Kirsti Bergstø om endring av førerforskriften, jf. jernbaneloven 11. juni 1993 nr. 100 § 6 (Innst. 220 S (2016–2017), jf. Dokument 8:15 S (2016–2017))

Presidenten: Etter ønske fra transport- og kommunikasjonskomiteen vil presidenten foreslå at taletiden blir begrenset til 5 minutter til hver partigruppe og 5 minutter til medlemmer av regjeringen.

Videre vil presidenten foreslå at det – innenfor den fordelte taletid – blir gitt anledning til inntil seks replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av regjeringen, og at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Det anses vedtatt.

Nils Aage Jegstad (H) [\[13:45:13\]](#)(ordfører for saken): Dette representantforslaget er fremmet av stortingsrepresentantene Per Olaf Lundteigen og Janne Sjelmo Nordås fra Senterpartiet og stortingsrepresentantene Heikki Eidsvoll Holmås og Kirsti Bergstø fra SV. Forslaget om å endre førerforskriftens §§ 18 og 21 i jernbaneloven er etter flertallets oppfatning en omkamp i en sak som ble behandlet i Stortinget like før jul i fjor.

I Prop. 143 L for 2015–2016, Endringer i jernbanelova og einskilde andre lover (reform av jernbanesektoren), som ble behandlet i Stortinget den 1. desember 2016, og i Innst. 94 L for 2016–2017 ble denne problemstillingen reist. Her ga flertallet følgende merknad:

«Flertallet viser til statsrådets brev av 30. oktober 2016 med svar på anmodning fra partene i togstreiken. Det fremgår her at myndighetene vil ta initiativ til at det fastsettes en nasjonal standard for oppfyllelse av førerforskriftens krav til opplæring av lokførere.»

Komiteen viser videre til departementets brev av 5. desember 2016, hvor dette følges opp, og har merket seg følgende:

«Representantforslaget omhandler regelverket om opplæring av førere på det nasjonale jernbanenettet. Samferdselsdepartementet påpeker at det allerede foregår et arbeid med å se på det aktuelle regelverket. Departementet ga Statens jernbanetilsyn (SJT) den 20. mai i år» – altså i 2016 – «i oppdrag å foreta en gjennomgang av dagens krav til kompetanse for førere og sertifiseringsordninger. Dette arbeidet har kommet langt, og kan føre til endringer med tilsvarende virkninger som det representantforslaget tar sikte på.»

Representantforslaget innebærer at en her prøver å etablere et særnorsk regelverk som er spesielt tilpasset NSB. Det vil være uheldig av flere grunner. Vi står foran en massiv satsing på jernbane ikke bare her i Norge, men i aller høyeste grad i Sverige og Danmark. Med bygging av Femernbæltforbindelsen mellom Danmark og Tyskland og en ny forbindelse mellom Helsingborg og Helsingør vil jernbaneforbindelsen fra Norge til kontinentet kunne videreutvikles for både passasjertrafikk og godstrafikk. Skal en kunne utnytte dette fullt ut, må vi i tillegg til å fornye infrastrukturen på norsk side også sikre oss at regelverket i Norge blir harmonisert med regelverket i EU. Det må gjelde både infrastruktur og personale. Det er

ikke rasjonelt at man må bytte togpersonell på grensen når norsk gods skal til kontinentet eller varer fra kontinentet skal til Norge.

Komiteens flertall er tilfreds med det arbeidet som nå er satt i gang. Jeg regner med at mindretallet selv vil redegjøre for sitt syn. Jeg kan imidlertid konstatere at det brede flertallet som sto bak vedtaket fra juni 2015 og i desember i fjor, igjen befestes i denne sammenhengen.

Karianne O. Tung (A) [\[13:48:44\]](#): Jernbanedrift er en sentral del av norsk transportpolitikk og viktig for framføring av personer og gods. Fram til de siste årene har det vært et tillitsfullt samarbeid mellom de ansatte i NSB og NSBs ledelse, bl.a. når det gjelder forståelse av hvordan myndighetenes krav til sikkerhetsbestemmelser skal praktiseres.

Høsten 2016 gikk imidlertid lokomotivførerne til streik da det ble brudd i meklingen. Streikens kjerne var om Norge skulle få beholde de nødvendige, sterke kompetansekravene som praktiseres for lokomotivførere i Norge. Streiken ble avsluttet 30. oktober 2016 etter et møte med riksmeklingsmann Nils Dalseide da LO Stat og Arbeidsgiverforeningen Spekter oppnådde enighet.

Jeg vil gjerne benytte anledningen til spesielt å kommentere Arbeiderpartiets syn på punkt 3 i denne enigheten, om at svakheter i førerforskriften må utbedres da dagens ordlyd ikke i tilstrekkelig grad definerer en nasjonal standard for lokomotivførerkompetanse.

Arbeiderpartiet er helt enig med forslagsstillerne i representantforslaget fra Senterpartiet og SV om nødvendigheten av å presisere kravene til opplæring og ikke minst kompetanse for lokomotivførere. Vi er derimot ikke enig i forslaget utforming, der det foreslås at Stortinget skal vedta helt spesifikke formuleringer i selve forskriften. Vi har et maktfordelingsprinsipp og en arbeidsfordeling mellom Stortinget og regjeringen, der Stortinget vedtar lover, og regjeringen og forvaltningen fastsetter forskrifter. Arbeiderpartiet mener derfor det er en helt åpenbar forutsetning at regjeringen og forvaltningen fastsetter forskrifter innenfor det lovverk som er vedtatt av Stortinget som lovgiver.

Arbeiderpartiet mener regjeringen må etablere en nasjonal sertifiseringsordning for lokomotivførere, og at regelverket må endres slik at det klart kommer fram hvilke kvalifikasjoner og krav som skal stilles til en sertifisert lokomotivfører.

Jeg tar derfor opp forslagene fra Arbeiderpartiet i denne saken.

Presidenten: Representanten Karianne O. Tung har tatt opp de forslagene hun refererte til.

Janne Sjelmo Nordås (Sp) [\[13:51:19\]](#): For Senterpartiet er jernbanedrift en svært viktig del av norsk transportpolitikk for frakt av både personer og gods. Det har vært et tillitsfullt samarbeid mellom de ansatte i NSB og NSBs ledelse, bl.a. når det gjelder forståelse av hvordan myndighetenes krav til sikkerhetsbestemmelser skal praktiseres. Men fjorårets konflikt var langvarig, og det er avgjørende viktig å gjenskape tilliten. Senterpartiet mener at Stortinget har et medansvar i å bidra til at det skjer.

Kompetansekravet i norsk jernbanedrift er nedfelt i lov om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. av 11. juni 1993 nr. 100. Kompetansekravet framkommer spesielt i forskrift av 27. november 2009 nr. 1414 om

sertifisering av førere av trekraftkjøretøy på det nasjonale jernbanenettet. Kravene her må ligge innenfor rammen av loven.

Bakgrunnen for forslaget er avtalen mellom NSB AS og Norsk Lokomotivmannsforbund vedrørende inntakskrav, opplæring og kompetanseutvikling for lokomotivførere. Jeg påpeker at streikens kjerne var om man skulle beholde de nødvendige, sterke kompetansekrav som praktiseres for lokomotivførere i Norge. Det er pekt på at det fortsatt er en usikkerhet om hvorvidt man kan ha en nasjonal ordning, som Senterpartiet mener at vi absolutt bør ha. Det er på denne bakgrunn vi vil fremme forslaget i denne saken. Jeg erkjenner veldig gjerne at det er litt spesielt å være så detaljert, men det er en bakgrunn for at vi har valgt å gjøre det.

Vi fremmer herved forslaget, og vi stemmer subsidiært for Arbeiderpartiets forslag i saken.

Presidenten: Representanten Janne Sjelmo Nordås har tatt opp det forslaget hun refererte til.

Heikki Eidsvoll Holmås (SV) [\[13:53:20\]](#): Jeg vil bare redegjøre for stemmegivningen vår.

Vi kommer til å støtte Senterpartiets framlagte forslag. Deretter kommer vi subsidiært til å støtte Arbeiderpartiets forslag.

Det er spesielt å gå inn og drive med ordning av forskrifter på den måten som vi foreslår. Det skal samtidig sies at det ikke er første gang i løpet av mine 16 år her på Stortinget jeg har sett at partier både fra høyresiden og fra venstresiden har blandet seg inn i hvordan forskrifter skal være. Det er, som forrige taler ga uttrykk for, et uttrykk for den manglende tillit vi har til statsrådets måte å håndtere jernbanen i Norge på.

Det var bakgrunnen for at vi fremmet forslaget, for vi mener det er viktig å ivareta de kompetansekravene. Og det er bakgrunnen for vår stemmegivning nå.

Statsråd Ketil Solvik-Olsen [\[13:54:28\]](#): Jernbanen er en særdeles viktig del av transportsystemet i dette landet. Sammen med vei er det på jernbane folk blir transportert, kommer seg på vei til de aktivitetene de skal, og det har vært noe som regjeringen har prioritert opp. Budsjettet for jernbanen er 50 pst. høyere i 2017 enn det var i 2013. Det gir et enormt handlingsrom til å investere mer i nye skinner, bytte ut utslitt materiell, kjøpe flere tog, sette opp flere avganger. Bare på Oslo S er det over hundre flere avganger nå, hver dag, enn det var da vi overtok. Det vitner litt om hvordan vi tenker, at jernbanen skal spille en enda viktigere rolle framover. Spesielt handler det om transport av personer inn og ut av byene og transport av gods over lange distanser.

Jeg er stolt når CargoNet kan melde at uforutsette forsinkelser på godstransporten har gått ned med 80 pst. de siste årene, og de peker på at økt vedlikehold er hovedårsaken. Etter at jernbaneforfaller doblet seg de foregående åtte årene, har samlet forfall nå begynt å bli redusert. Gjennom godt samarbeid med borgerlig side i Stortinget ser vi nå resultatet.

Det er ingen grunn til å ha mistillit til den retningen som jernbanen nå tar. Gjennom investeringer og vedlikehold og gjennom bedre organisering får vi mer igjen for pengene, tydeligere ansvarsoppgaver, og vi ser at en allerede skisserer fordeler med det.

Tillit her er viktig – tillit mellom aktører, tillit ikke minst mellom passasjerer og togselskapene. Folk våger ikke gå inn i kjøretøy som de ikke opplever som trygge. Derfor må

materiellet vårt være bra. Vi kan ikke ha det slik som vi har hatt det, med materiell som er både 30 og 40 år gammelt, som en nesten ikke får tak i reservedeler til lenger. Derfor kjøper vi mer nytt togmateriell nå enn på lenge.

Men vi må også sørge for at de som jobber på jernbanen, har god kompetanse, kan jobben sin, inngir tillit og gir god service. Det er også noe av det som vi jobber med, sørger for at en har gode arbeidsplasser som gjør at folk synes det er attraktivt å jobbe, at folk rekrutteres inn i det yrket.

Det er dog mange ulike krav som skal møtes for å få lov til å være lokfører – krav om kompetanse generelt, en skal ha førerbevis, krav om kompetanse om materiellet en kjører, og krav om kompetanse på de strekningene en kjører. Dette finnes det mange regler om allerede. I førerforskriften er dette utbrodert ganske tydelig. Det er krav til hva du skal kunne, det er krav om at du skal kunne snakke norsk. Enkelte gir inntrykk av at nå kommer kineserne til å kjøre tog i Norge, og at det blir opprop på togstasjonen på kinesisk. Nei, kravet er at skal en jobbe på norsk jernbane, skal en snakke norsk. En skal snakke norsk også i en krisesituasjon. Det skal ikke være nok å kunne si hei og ha det; en skal kunne kommunisere når ting går galt. Ikke minst er det viktig da. Det sier seg selv at det er veldig få lokførere rundt om i verden som har norsk som hovedspråk, og som bare går og venter på å komme tilbake til Norge. Her har vi en relativt kontrollert gruppe med folk, 1 500, 1 600, 1 700, som kommer til å måtte gjøre den jobben videre. Men vi må sikre at når det rekrutteres flere, går de igjennom skikkelig opplæring med tydelige krav til hva de skal kunne, slik at standarden er god. Derfor ble det en del av avtalen når regjeringen ble forespurt av de streikende parter om den ville være med og bidra til en løsning. Jeg hadde kommunisert i lang tid under streiken at døren min alltid er åpen hvis staten kan være med og finne løsninger på konflikten. Vi fikk en henvendelse. Dagen etterpå kvitterte man ut, streiken var over, og man satte i gang et arbeid for å tydeliggjøre noen av de usikkerhetsmomentene som man pekte på var der.

Det er blitt gjort en jobb av aktørene med å se på førerforskriften for å fjerne de tolkningsmulighetene som var, som kunne tolkes slik at en kunne unngå noen krav. Tilsynet mente at dette hadde de kontroll på, men for å fjerne enhver tvil ble det gjort en jobb. Jernbanedirektoratet har vært med i dette arbeidet. Det stilles en rekke krav som blir enda tydeligere nå, til hva en skal kunne. I tillegg utarbeides en nasjonal standard for hva en skal lære, hvordan utdanningen skal være, nettopp for at en skal fjerne tvil.

Så er det viktig her at det er tilsynet som skal hjelpe oss til å se at de aktørene som er med, ivaretar sikkerheten på en god nok måte. Men la oss aldri ta vekk ansvaret for at det er de som faktisk utøver oppgavene, som har det primære ansvaret. Det kan ikke være slik at det skal gå sport i å unngå å bli oppdaget og ha en dårlig kultur; målet må være at alle skal ta ansvar for at kulturen utvikler seg, og så skal tilsynet være det riset bak speilet som gjør at en vet at hvis en ikke gjør jobben sin, ser samfunnet en i kortene.

Presidenten: Flere har ikke bedt om ordet til sak nr. 7.