Landsorganisasjonen i Norge

Alle politiske partier

Jernbanealliansen

Oslo, 8. november 2016

Sak 80.3

**Uttalelse**

**Norsk Jernbaneforbunds 62. landsmøte 23.-26. oktober 2016**

**Samferdselspolitisk uttalelse**

**Grønt skifte**

Samferdselssektoren sto i 2014 for en fjerdedel av de norske klimagassutslippene (SSB). Det er vedtatt flere politiske mål for å kutte i utslippene fra sektoren, og det er bred tverrpolitisk enighet om at det trengs et grønt skifte i Norge. Norsk Jernbaneforbund vil være en pådriver for dette.  
Utvikling av jernbanen i Norge vil være et viktig grep for å nå målene Norge har forpliktet seg til gjennom den internasjonale miljøavtalen «Paris avtalen» som ble ratifisert av tilstrekkelig antall land (som står for ca. 55 % av utslippene) den 4.oktober i år.

Jernbanen i Norge er lite utviklet. Kun 6,3 % av jernbanens nett med regulær trafikk er dobbeltsporet, noe som innebærer en kraftig begrensning både på togfrekvens og hastighet. Hovedstrekningene i Norge mellom Oslo-Bergen, Oslo-Stavanger, Oslo-Trondheim, Oslo-Gøteborg og Nordlandsbanen må rustes opp til dobbeltspor og å tåle høye hastigheter. Norge kan erstatte hoveddelen av innenlands flytrafikk mellom de store byene med et godt utbygd høyhastighets- tognett og knytte seg til høyhastighetsnettet i Europa. Et slikt høyhastighetsnett vil også gi godstransport på jernbane langt bedre konkurranseforhold opp mot godstransport på vei. Høyhastighetsnettet vil samtidig gi god muligheter for distriktsutvikling, og motvirke fraflytting.

Befolkningen i byområdene øker, og forventes å øke kraftig i årene som kommer. Dette medfører en sterk trafikkvekst, som vil gi transportsystemene store utfordringer. Beregninger viser at antall kollektivreiser må dobles innen 2030 for å hindre et sammenbrudd i transportsystemene rundt byområdene. For å møte denne utfordringen, mener NJF at det må utarbeides en helhetlig nasjonal kollektivtransportstrategi. Staten må medvirke sterkere gjennom etablering av flere nasjonale virkemidler og tiltak, for å sikre at kollektive transportløsninger kan ta veksten i persontransporten.

NJF mener følgende tiltak må vurderes:

Behovet for statlig tilskudd, utover dagens rammeoverføringer.

Rammeoverføringer til kollektivtransport bør skje via Samferdselsdepartementet.

Øremerking av midler kanalisert gjennom fylkeskommunene og de større byene.

Kraftig økning av belønningsordninger og egne bypakker.

2)

Kapasitetsøkninger i t-bane- og trikkesystemet.

Langsiktig strategi for rekruttering til sjåfør-/føreryrket.

Kontantfrie busser og tog.

Framkommelighetstiltak, lyssignalprioritering, kollektivfelt og busstraseer.   
Bergensbanen, Sørlandsbanen, Nordlandsbanen, Dovrebanen og Ofotbanen er viktige transportårer for godstransporten i Norge. Godstransporten på jernbanen over grensen til Sverige er avviklet, (bortsett fra på Ofotbanen). Dette er stikk i strid med Stortingets ambisjon, og NJF mener denne transporten må opparbeides igjen. Dette er over 100 år gamle og sårbare jernbanestrekninger med utdatert infrastruktur, noe som fører til hyppige innstillinger og forsinkelser.   
Den siste godsanalysen viser at uten å satse på skinnegående transport, er det fare for full kollaps i deler av transportsektoren.

NJF krever:

\* Fortgang i planene for opprusting/bygging av godsterminalene på Alnabru, i Trondheim og i Bergen.

\*Etablering av alternative omlastingsplasser langs Bergensbanen, Dovrebanen og Nordlandsbanen.

\* Tilrettelegging for smartere transportløsninger for tømmer, metall, papir, kjemiske produkter, fisk og andre råvarer.

\*Rørosbanen, Gjøvikbanen og Solørbanen oppgraderes som alternativ transportåre for gods.

\* Sammenkobling av Gjøvikbanen og Dovrebanen for mer effektiv togframføring.

\* Lengre krysningsspor for å få mer gods per togavgang.   
\* Reetablering av jernbanetransport av gods over Kornsjø til/fra Sverige

**Jernbanereform, oppsplitting og anbud**

Høyre/FRP-regjeringen er i full gang med å omorganiser hele jernbanesektoren gjennom oppsplitting av NSB AS i mange selskaper og anbudsutsette togtransporten i minimum 6 pakker, hvor to anbudspakker legges ut i 2017.   
NJF avviser Jernbanereformen og ønsker en reform som samler jernbanen i Norge med staten som ansvarlig for utvikling og drift.

Regjeringen forskutterer gjennomføringen av EUs jernbanepakke 4, som er tenkt implementert i EØS avtalen mellom EU og Norge. NJF krever at Norge reserverer seg mot Jernbanepakke 4.

Jernbanepakke 4 har i seg en forpliktelse til å legge ut all kollektivtrafikk på anbud innen 2019. Dårligere arbeidsvilkår er ofte et resultat av et anbudsregime. Det innebærer arbeid på ugunstige tidspunkt. Dette kan medføre delte dagsverk med en ramme på opptil 12 timer pr skift. Den lange friperioden midt på dagen er i prinsippet ubetalt.

Ved små anbudspakker risikerer de ansatte reduserte stillingsandeler. Et eksempel på redusert arbeidstid er tilbud om å jobbe hver dag fem dager i uka, men ikke mer enn fra 60 prosent pr. dag.

3)

NJF krever:

\* Der anbudet gjelder rutegående transportmidler, skal alle rutepakker være så store at de kan tilbys alle - i overtagende selskap med den stillingsandelen de hadde.

\* Der anbudet gjelder annen virksomhet, er kravet om stillingsandel det samme.

\* Lønns-, pensjons- og arbeidsvilkår skal være det samme i det nye selskapet som i avgivende.

\* Delte skift skal ikke brukes i rutegående transportmidler.

Med vennlig hilsen

NORSK JERNBANEFORBUND

Jane Sæthre Kjell Næss