Norsk Jernbaneforbunds 61. ordinære landsmøte

18. – 21. november 2012

Tett på i 120 år NORSK JERNBANEFORBUND

Beretning

2008 - 2009 - 2010 - 2011

Innhold

Innledning 5
Organisasjon 9
Lønnsoppgjør i Staten, Spekter og NHO 2008 - 2011 14
Jernbaneverket 2008 - 2011 126
Beretning fra Cargo Landsråd 162
- ” Baneservice Fellesforening 166
- ” Konduktørenes Landsrådet 168
- ” ALF 170
- ” Salgspersonalets fagforening 172
- ” Bilpersonalets landsråd 174
- ” Verkstedarbeidernes landsråd 175
- ” Klargjøringspersonalets fagforening 177
- ” Banepersonalets landsråd 179
- ” Elektropersonalets landsråd 180

Organisasjonstilpasninger i Banedivisjonen 184
Statsbudsjett 2009-2012 197
Nasjonal Transportplan 207
Endringer indre organisasjon 216
Forsikringssaker 226
Helsefondet 227
Kvinnenettverket 231
Valgkamp, arbeidsplassbesøk og fagforeningsmøter 241
Opplysningsvirksomheten 246
Sjursøyaulykken 258
Jernbanealliansen 260
Ungdomssatsing 266
Lillo og Turheim 269
Diverse korrespondanse og høringssvar 2008 - 2011 271
Medlemsutviklingen 316

Innledning

Forbundsstyret legger med dette fram til behandling beretning over Norsk Jernbaneforbunds virksomheten for årene 2008, 2009, 2010 og 2011. Beretningen er som vanlig inndelt i hovedkapitler, og tar for seg de viktigste saksområdene som forbundet har vært opptatt av i perioden. Som beretningen viser har tariff og lønnssaker også vært et viktig område i denne periode.

Landsmøteperioden startet med at regjeringen presenterte statsbudsjettet for 2009 midt under vårt landsmøte. Vi kalte det for tidenes jernbanebudsjett med en økning på 4,3 milliarder (21,7 %) fra forrige år. Regjeringen ble med dette budsjettet den første regjering i nyere tid som har klart å oppfylle Nasjonal Transportplan. I februar 2009 la regjeringen frem en ny Nasjonal Transportplan for årene 2010 - 2019. Jubelen sto i taket i alle leirer over satsingen som planen la opp til. Norsk Jernbaneforbund hadde foreslått å bruke 90 milliarder i de kommende 10 år. Regjeringen la frem en samlet ramme på 92,14 milliarder. NHO, LO de fleste miljøorganisasjonene og politiske partier var godt fornøyd med planen. Opposisjonspartiene hadde ikke stort annet å frembringe enn at de ikke trodde regjeringen kom til å oppfylle planen og at de 92,14 milliardene var lekepenger. I tillegg mente FRP at det ikke må komme høyhastighetstog i Norge, og da burde det heller ikke utredes. Det største politiske skille under debatten gikk på organisering av Jernbaneverket og konkurranseutsetting av persontrafikken. De rødgrønne forsvarte dagens system. De borgelige partiene hadde de samme synspunkter i 2009 som de vedtok i stortinget i 2004. Legg ned drift og vedlikehold i Jernbaneverket, si opp de ansatte og konkurranseutsett jernbanens persontrafikk. Budsjettene for årene 2010, 2011 og 2012 har bevist at planen er blitt følgt opp, og at opposisjonen tok feil. Regjeringen har også vist at de er enig med oss i å beholde dagens system vedrørende den overordnende organisering av Jernbaneverket, og ikke konkurranseutsette persontrafikken. Vi må imidlertid erkjenne at de 92,14 milliardene som vi alle jublet for i 2009 viser seg å være for lite til å oppfylle alle de gode jernbaneprosjektene. Noe skyldes at dagens jernbane i ettertid har visst seg å være i en mye dårligere forfatning enn det som låg til grunn for avsetting til vedlikehold og fornyelse. Dette har medført at vedlikeholdsbudsjettet er blitt større enn det som låg til grunn i planen og derved har det gått ut over investeringene.

I forbindelse med landsmøte i 2008 ble Jernbanealliansen etablert. Norsk Jernbaneforbund har gjennom hele landsmøteperioden vært representert i styre for alliansen. Jernbanealliansen har gjennom hele landsmøteperioden vært en viktig aktør for å sette jernbanen på dagsorden. Vi anser Jernbanealliansen som en viktig samarbeidspartner for å få fart på jernbaneutbyggingen i Norge.

Norsk Jernbaneforbund mener at det er viktig å bygge ut kollektivtrafikken spesielt i de største byene. Vi har i hele landsmøteperioden vært representert i kollektivkampanjen og gitt økonomisk støtte til denne. Kollektivkampanjen er et samarbeidsprosjekt mellom

organisasjoner knyttet til kollektivtrafikk og Natur og Ungdom. Målsettingen er å få politiske myndigheter til å satse mer penger på å utvikle en god kollektivtrafikk der folk velger å reise kollektivt istedenfor å bruke privatbil.

Klima har stått i fokus i landsmøteperioden. Norsk Jernbaneforbund har deltatt aktivt i forskjellige fora der klima spørsmålet har vært oppe til debatt. Transportsektoren i Norge står for over 30 % av klimagassutslippene. Regjeringens målsetting er å redusere utslippene kraftig innen 2020. Vi har gjennom debatter og skriftlige innspill påpekt viktigheten av å satse på jernbane og kollektivtrafikk for å få ned utslippene slik at regjeringens klimamål nås. LO har i perioden laget sin egen klimamelding der våre innspill har blitt godt ivaretatt.

Norsk Jernbaneforbund har alltid vært en politisk aktiv organisasjon. Vårt arbeid i landsmøteperioden bærer sterkt preg av det. Jernbane og kollektivtransport er viktige politiske saker derfor mener vi at det er viktig at Norsk Jernbaneforbund er på denne arenaen.

Vi har i perioden tatt opp mange viktige saker med politikere og med LO. Av politiske saker som vi har tatt opp og fått gjennomslag for vil vi spesielt nevne at vi fikk staten til å overta det offentlige kjøpet til Bratsbergbanen, hadde ikke det skjedd ville banen sannsynligvis blitt nedlagt. I godt samarbeid med LO fikk vi Regjeringen med på å øke det offentlige kjøpet til NSB betraktelig. Dette var nødvendig for å sikre NSB økte inntekter etter kjøp av nye tog.

Vi har i perioden hatt mange møter med samferdselsministeren, transportkomiteen og den rødgrønne fraksjonen i transportkomiteen. I tillegg til faste møter om statsbudsjettet vil vi spesielt nevne at vi har hatt møter om utfordringene for godstrafikk på jernbane og da spesielt situasjonen i Cargonett. Vi har hatt møter om utviklingen vedrørende kabotasje kjøring både innenfor godstrafikk og busstrafikk.

Norsk Jernbaneforbund engasjerte seg sterkt i stortingsvalget høsten 2009. Landsmøte bevilget penger til alle de tre rødgrønne partiene og gav et klart signal om viktigheten av at den rødgrønne regjering fikk fire nye år. Vi laget egne løpesedler til bruk i valgkampen. Sammen med lokale foreninger ble det arrangert en rekke valgkampmøter rundt om i landet. Vi fokuserte sterkt på forskjellene mellom de rødgrønne og de borgelige partier på for oss tre viktigste saker. Konkurranseutsetting av persontrafikk, privatisering av Jernbaneverket og arbeidsmiljølovens bestemmelser vedrørende ansattes rettigheter. De rødgrønne fikk fornyet tillit, hovedgrunnen til det var fagbevegelsen (LO) sitt sterke engasjement i valgkampen.

Det har i perioden blitt gjennomført to hovedtariffoppgjør og to mellomoppgjør. I tillegg til sentrale og lokale oppgjør i staten. Lønnsoppgjørene er blitt ført etter de retningslinjer som til en hver tid har blitt vedtatt i Landsorganisasjonens representantskap og i vårt forbundsstyre. Det har vært et overordnet mål i LO å gjennomføre ansvarlig lønnsoppgjør

for å sikre landets konkurranse evne og minske arbeidsløsheten. Frontfagsmodellen har vært retningsgivende. Kjøpekraftsforbedring for alle medlemmer har vært et krav i samtlige oppgjør. Norsk Jernbaneforbund har gjennom sin lønnspolitikk fulgt opp vedtak i LOs representantskap. I perioden har våre medlemmer hatt kjøpekraftsforbedring i samtlige oppgjør.

Mellomoppgjøret i staten i 2009 ble spesiell da den offentlige tjenestepensjonsordningen var oppe til behandling. Resultatet fra forhandlingene skulle også ut på uravstemning, noe som er uvanlig i ett mellomoppgjør. Norsk Jernbaneforbund hadde et klart landsmøte vedtak om å videreføre bruttoordning. Det ble en svært vanskelig mekling der partene valgte å ta en ukes pause midt i meklingen. Resultatet ble en videreføring av bruttoordningen med nødvendige tilpasninger som følge av den nye pensjonsreformen. Forbundsstyre var tilfreds med resultatet og anbefalte at det ikke ble sendt ut til uravstemning. Dette ble også standpunktet til de øvrige organisasjonene i LO Stats forhandlingsutvalget, og uravstemningen ble ikke gjennomført.

Landsmøteperioden ble også preget av en tragisk jernbaneulykke.

Onsdag 24. mars 2010 mistet tre personer livet da 16 godsvogner ukontrollert trillet av seg selv fra Alnabru godsterminal og inn i en bygning på Sjursøya. Statens havarikommisjon for transport konkluderte med at mangel på sikkerhets- og kommunikasjonsrutiner var avgjørende for det voldsomme utfallet ulykken fikk. Både Jernbaneverket og CargoNet fikk bøter for manglende tiltak for å hindre ulykken. Jernbaneverket godtok boten mens CargoNet nektet å betale og måtte gjennom en rettssak før de betalte. Det involverte personalet fikk god hjelp og støtte fra våre tillitsvalgte og fra vernetjenesten.

Fredag 22. juli 2011 ble det norske samfunn rammet av terror. Dagen vil stå som den verste i norsk historie etter andre verdenskrig. Terroren var rettet mot det norske demokratiet, og mot de som har bygget opp det norske samfunn. AUF, Arbeiderpartiet og fagbevegelsen som står for de gode verdier i samfunnet som demokrati, solidaritet, antirasisme, mangfold og likhet fikk unngjelde for høyre ekstremist hat til disse verdier. AUF ble svært hardt rammet da morderen tok livet av 69 av deres medlemmer som var på sommerleir på Utøya. Ytterlig 8 ble drept i bombeangrepet mot regjeringskvartalet. Norsk Jernbaneforbund vil hedre deres minne ved å arbeide videre for de verdier som disse gode menneskene sto for.

Norsk Jernbaneforbund har hatt en god medlemsutvikling i landsmøteperioden. Fra 2008 til 2012 har vårt medlemstall økt med 10 %. Antall unge medlemmer har vokst betraktelig i perioden, og ca. 15 % av våre medlemmer er nå under 30 år. Vi har holdt ungdomskurs og etablert et uformelt organ for ungdom. I forbindelse med dette arbeid ble det blitt etablert en NJF facebook side med veldig god respons og høy deltagelse.

Norsk Jernbaneforbund har i landsmøteperioden hatt et godt samarbeid med øvrige forbund innenfor samferdsels og transport både i Norge og internasjonalt. Vi er medlemmer av jernbaneseksjonen og veiseksjonen innenfor NTF, ETF og ITF. Saker som behandles på europeisk plan i ETF og internasjonalt plan i ITF blir først tatt opp blant våre nordiske jernbaneforbund gjennom NTF.

Av saker det har vært arbeidet med i perioden vil vi spesielt nevne, sertifisering av ombordpersonalet, arbeidstid ved grenseoverskridende kjøring, liberalisering av internasjonal persontrafikk (jernbanepakke3) og sosial dumping.

Norsk Jernbaneforbund vil takke alle våre tillitsvalgte og samarbeidspartnere for et godt samarbeid i landsmøteperioden.

Organisasjonen

Forbundsstyret 2008 – 2011

På landsmøtet i 2008 fikk forbundsstyret følgende sammensetning:

Leder:	Kjell Atle Brunborg
Nestleder:	Jane Brekkhus Sæthre
Opplysningssekretær:	Arne Drabløs
Sekretær:	Tor Pålerud
Sekretær:	Kjell Næss
Tilsattes representant:	Brit Langerud

		Vararepresentant
Banepersonalet	Jan Georg Daae Hansen	Trond Andreassen
Bilpersonalet	Jan Audun Strand	Arild Kjempekjenn
Elektropersonalet	Janina Hortman	Baard Thorkildssen
Salg	Tore Mentyjærvi	Bente Sandaker
ALF	Anniken Refseth	Anne Eeg Rexhbogaj
Konduktørene	Audun Sør-Reime	Rolf Ellingsen
	Rolf Rypern	Asmund Rindal
LTTA	Torfinn Håverstad	Gulleik Ølmheim
	Gernot Klinger	Terje Wold
Cargonet	Kåre Wikdahl	Kjell Nilsen
Verkstedpersonalet	Håvard Libæk	Helge Kornbråten
	Jomar Kvitland	Petter Trønnes
Baneservice	Jon Jessesen	Henning Kristiansen
Klargj.pers.	Wenche Bye	Ingalill Skjeflo
Narvik Fellesorg	Fred Roger Sivertsen	Benny Stokkedal

Endringer i forbundsstyret i perioden

Tore Mentyjærvi gikk ut og Bente Sandaker møtte i forbundsstyret fra 4.6.09 og Ola Sande gikk inn som vara.

Jon Jessesen sluttet i Baneservice og fra 4.6.2009 møtte Geir M Jacobsen i forbundsstyret med Tom Bragen som vara.

Ved Rolf Ryperns sykdom og død 14.2 2010, møtte Asmund Rindal i forbundsstyret fra 4.6.09 med Edel Anne Grinaker som vara.

Asmund Rindal gikk ut av forbundsstyret og Edel Anne Grinaker møtte i forbundsstyret fra 1.2.11 med Ove Lund som vara

Gernot Klinger gikk av med pensjon og Terje Wold møtte i forbundsstyret fra 1.2.2010 med Arne Jostein Eggen som vara.

Vararepr. Ingalill Skjeflo trakk seg som vararepresentant til forbundsstyret for Trafikkservice og Kai Kristiansen gikk inn som vararepresentant fra 28.4.10

Kontrollkomiteen

Leder	Kari Karlsson, ALF
Medl	Svein Erik Kristiansen, Cargonet
	Nils Are Magerøy, LTTA

Vararepresentanter

Ove Hansen, Verksted
Ola Skorem, Bil
Ola Rune Kleiven, Bane

Medlemmer til LOs representantskap

Representant	**Vara**
Jane Brekkhus Sæthre, NJF	Kjell Næss, NJF
Janina Hortman, Elektropersonalet	Jan Audun Strand, Bil

Representanter til LO-kongressen 2009

Representant	**Vara**
Jane Brekkhus Sæthre, NJF	Kjell Næss, NJF
Torfinn Håverstad, LTTA	Kåre Wikdahl, Cargonet
Edel Anne Grinaker, Flytoget	Anne Eeg Rexhbogaj, ALF
Kjell Atle Brunborg, LOs sekretariat	

LO stats styre	**Vara**
Leder Kjell Atle Brunborg	Tor Pålerud
Nestleder Jane Sæthre	Kjell Næss

Landsmøter, delegasjonsbesøk

2008

Landsmøte i Dansk Jernbaneforbund 8.-10. oktober
Kjell Atle Brunborg deltok

2009

Landsmøte mai i Finsk Jernbaneforbund
Arne Drabløs deltok.

Landsmøte i Norsk Transportarbeiderforbund 5.-7. juni i Tromsø.
Jane Sætre deltok.

Kongress i SEKO 15.-17. september
Kjell Atle Brunborg deltok

Klimakonferanse i København 14.-16. desember
Kjell Atle Brunborg, Jane Sæthre og Arne Drabløs deltok.

2010
Norsk Sjømannsforbunds landsmøte 22.-25. september
Kjell Næss deltok

Norsk Tjenestemannslags landsmøte 1.-5. november
Kjell Atle Brunborg deltok.

2011
El & IT Landsmøte 10.-14. mars
Kjell Næss deltok

Ungarsk Jernbaneforbunds landsmøte i Budapest 7.-9. april
Kjell Atle Brunborg og Arne Drabløs deltok

Norsk Arbeidsmandsforbunds landsmøte 10.-14. mai i Oslo
Tor Pålerud deltok

Norsk Lokomotivmannsforbunds landsmøte 11-12. juni i Oslo
Kjell Atle Brunborg og Jane Sæthre deltok.

LO delegasjon til Zimbabwe, Sør Afrika, 14.-20. september
Kjell Atle Brunborg deltok

Nordområdeutvalget i LO – delegasjonsbesøk i Murmansk 31. oktober – 2. november
Jane Sæthre deltok

Nordisk Transportarbeiderfederasjon (NTF)

2008

NTF møte i Stockholm 12. februar
Kjell Atle Brunborg og Jane Sæthre deltok.

NTF møte i Brüssel 19. mai
Kjell Atle Brunborg deltok

NTF møte i Oslo 26. august
Kjell Atle Brunborg, Jane Sæthre, Arne Drabløs og Audun Sør Reime deltok.

NTF møte i Helsinki, Finland 11.-12. november
Kjell Atle Brunborg og Jane Sæthre deltok.

2009

NTF møte i Brüssel, 18. mars
Jane Sætrhe deltok.

NTF kongress i Stockholm 2.-3. august
Kjell Atle Brunborg deltok.

NTF møte i Brüssel 11. november
Kjell Atle Brunborg og Arne Drabløs deltok.

2010

NTF kongress i Bergen 18.-19. mai
Kjell Atle Brunborg, Jane Sæthre og Arne Drabløs deltok

NTF møte i København 7. september
Jane Sæthre deltok.

NTF møte i Brüssel 16. november
Kjell Atle Brunborg deltok

2011

NTF møte i Stockholm 4. februar
Kjell Atle Brunborg og Jane Sæthre deltok

NTF møte i Brussel 10. mai
Kjell Atle Brunborg og Jane Sæthre deltok.

NTF møte i Riga 24. oktober
Kjell Atle Brunborg og Arne Drabløs deltok

Commitee of Transport Worker's Union in the European Community (ETF)

2008

ETF møte i Brüssel 20.-21. mai
Kjell Atle Brunborg deltok

2009
ETF-kongress i Ponta Delgado, Azorene Portugal
Kvinnekongress 26.5.
Hovedkongress 27.-29.5.
Jane B Sæthre, Kjell Næss og Tor Pålerud deltok

ETF kongress i Brussel 11.-12. november
Kjell Alte Brunborg deltok.

2010
ETF konferanse i Brüssel 16.-17. november
Kjell Atle Brunborg og Jane Sæthre deltok

2011
ETF kongress i Brussel 10.-11. mai
Kjell Atle Brunborg og Jane Sæthre deltok

ETF møte i Riga 25.-26. oktober
Kjell Atle Brunborg og Arne Drabløs deltok

International Transportarbeider Federasjon (ITF)

2010

ITF konferanse i Berlin 19.-21. januar
Jane Sæthre og Tor Pålerud deltok

ITF kongress i Mexico City
5.-12. august
Kjell Atle Brunborg, Jane Sæthre og Kjell Næss deltok

Lønnsoppgjørene i staten, Spekter og NHO

Staten 2008 -2011

Hovedoppgjøret 2008

Den 29.04. brøt LO Stat, YS Stat og Unio Stat lønnsforhandlingene med staten. Det var ikke grunnlag for videre forhandlinger. Årsaken var for lite penger, for dårlig profil, for lite til kvinner og ingen løsning i AFP-saken.
Tariffoppgjøret i staten gikk dermed til mekling, og Riksmeklingsmann fikk i oppgave å finne en løsning. De tre hovedsammenslutningene har til sammen ca 100 000 medlemmer i staten.
Løsningen ble et generelt tillegg fra 16 000 kroner til 32 000 kroner, en fordeling mellom kronetillegg og prosenttillegg. For øvrig en fordeling som Norsk Jernbaneforbund krevde. Forbundet anbefaler resultatet.

Rammen ble på 6,1 %, som var noe mindre enn forventet.
Det ble i tillegg avsatt en pott på 1 % til sentrale justeringer pr. 01.08.
I tillegg en pott til lokale forhandlinger på 1,3 % pr. 01.08.
Alle lønnsspenn heves med to trinn i bunn og to trinn i topp med virkning fra 1. mai 2008.
Partene er enige om en AFP-avtale for statlig sektor gjeldende fra 2010.
Medlemmer i Statens pensjonskasse kan nå få inntil 1,5 millioner kroner til boliglån.

Blant NJFs krav var å få bedre kompensasjon for ubekvem arbeidstid. Resultatet ble brukbart i prosent, men ikke så veldig mange kroner. Lørdag- og søndagstillegget øker fra 27 til 35 kroner per time, skumringstillegget går opp fra 10 til 12 kroner per time og tillegget for delt dagsverk heves fra 80 til 100 kroner.
NJF er også fornøyd med at kravet om en bedre seniorpolitikk har gitt resultater. Alle fra 62 år og oppover får åtte dager ekstra ferie per kalenderår. Ut over det kan det gis inntil seks dager lokalt.

Sentrale justeringsforhandlinger pr. 01.07.2008:
Her ble det justeringer på de lønnsrammer der medlemmer på lønnsrammene 09, 10, 11,13, 14, 17 og 22. Det ble også noen endringer på en del lønnspenn som formann, driftteknikker, driftleder ogfagspesialist,

Lokale forhandlinger pr. 01.08.2008:
Lokalt lønnsoppgjør for JBV startet i slutten av september og ble avsluttet i slutten av oktober.
Landsrådene gjorde et godt forarbeid med kravene og oppnådde mange av kravene. Sum til fordeling mellom landsrådene var ca 2 millioner kroner..

Mellomoppgjør 2009

Det var tidlig klart at det ikke ville være mye penger å forhandle om i årets oppgjør for staten, da "overhenget" fra i fjor var stort. Så det oppgjøret ville dreie seg om denne gang, var pensjon. Oppgjøret endte ganske for i mekling da forhandlingene omkring pensjonen viste seg å være svært kompliserte. Det ble løsning i tariffoppgjøret. Dagens regler for offentlig tjenestepensjon (bruttoordningen) videreføres, noe som var et hovedkrav fra hovedsammenslutningene i offentlig sektor.
I protokollen heter det blant annet: Dagens regler for offentlig tjenestepensjon (bruttoordningen) og AFP i offentlig sektor videreføres med nødvendige tilpasninger til innføring av fleksibel alderspensjon i folketrygden fra 2011 og med de tilpasninger som følger av Stortingets vedtak fra mai 2005.

I tråd med Stortingets vedtak skal alderspensjon fra offentlige tjenestepensjonsordninger levealdersjusteres og reguleres etter nye regler på samme måte og fra samme tidspunktsom alderspensjon fra folketrygden.

I tillegg til pensjon har det også vært forhandlet om penger i dette oppgjøret. Slik ble resultatet her.:
Det gis et kronetillegg på 2400 kroner fra lønnstrinn 1-45, et prosenttillegg på 0,68 prosent fra lønnstrinn 46-80 og et kronebeløp på 4800 kroner fra lønnstrinn 81-95. Inkludert et høyt overheng utgjør dette en ramme på rundt 4,4 prosent.

Hovedoppgjøret 2010

Et lønnstillegg på 3,3 prosent og 300 millioner kroner i kvinnetillegg.

Et generelt tillegg med virkning fra 1. mai 2010. Det starter på rundt 8500 kroner på de laveste lønnstrinnene hvor LO Stat har medlemmer, stigende til 9 700 kroner på lønnstrinn 59. For lønnstrinnene 60 - 98 justeres lønningene opp med 2,1 prosent.

Det avsettes 1,0 % pr. dato til sentrale justeringer pr. 1.juli.

Med virkning fra 1. september 2010 er partene enige om at det forhandles innenfor en ramme på 0,8 % pr. dato av lønnsmassen til lokalt lønnsoppgjør. I tillegg avsettes 0,1 % pr. dato i resirkulerte midler.

Lørdags- og søndagstillegget økes til kr. 36,- pr. time.

Arbeidstakere utbetales kr 110,00 pr. hver arbeidsdag de har delt dagsverk dersom dagsverket inklusive opphold og hvilepauser, strekker seg over minst 9 timer.

Boliglån med sikkerhet ytes fra Statens pensjonskasse med inntil 1,7 mill. kroner. Lånet gis etter regler fastsatt av FAD.

Sentralt justeringsoppgjør pr. 01.07.2010
Føringene for årets justeringsoppgjør var vel de mest konkrete noengang;
I første avtaleår føres sentrale forhandlinger pr 1. juli 2010 innenfor en økonomisk ramme på 1,0 % pr. dato.

Av dette avsettes kr 300 millioner, hvorav kvinner skal ha mer enn 66 %, til særskilte likelønnstiltak som i hovedsak tilgodeser stillingskoder med mer enn 60 % kvinner og hvor flertallet har 3 årig utdanning eller mer.
Resten av potten til sentrale justeringer gis en føring slik at kvinner får minst 60 %

Med dette som føringer, kunne vi ikke forvente det aller beste resultat for Jernbaneverkets del. Heldigvis fikk *noen* noe, men vi skulle selvfølgelig ønsket mange flere og mye mer:

1. Generelt
Staten forutsetter at dersom lønnsendringer i dette oppgjøret medfører at sikringsbestemmelsene utløses, dekkes kostnadene av de midler som er avsatt til lokale 2.3.3 forhandlinger pr. 01.09.2010. (Dette betyr i praksis at formann skal ha minst 2 ltr. høyere lønnsplassering enn fagarbeider st.kode 1203.)

2. Stillinger på Lønnsramme
- Stillinger på LR 03 er gitt lønnsopprykk med 1 ltr. (For NJF betyr dette bl.a. at fagarbeider, st.kode 1117 gis 1 ltr. opprykk.)
- Stillinger på LR 10 er gitt lønnsopprykk med 2 ltr. (For NJF betyr dette bl.a. at trafikkstyrer, st.kode 1374 og førstesekretær, st.kode 1063 gis 2 ltr. opprykk.)
- Stillinger på LR 11 er gitt lønnsopprykk med 1ltr. (For NJF betyr dette at fagarbeider m/ fagbrev, st.kode 1203 gis 1 ltr. opprykk.)
- Stillinger på LR 13 er gitt lønnsopprykk med 1ltr. (For NJF betyr dette bl.a. at konsulent, st.kode 1064 gis 1 ltr. opprykk.)
- Stillinger på LR 14, har alle med tjenesteansiennitet 24 år eller mer gitt 1 ltr. opprykk. (For JBV betyr dette at Trafikkstyrer, st.kode 1444 og toginformatør, st.kode 1506, med 24 års tjenesteansiennitet eller mer, gis 1 ltr. opprykk.)
- Stillinger på LR 15 er gitt lønnsopprykk med 2 ltr. (For NJF betyr dette bl.a. at bibliotekar, st.kode 1410 gis 2 ltr. opprykk.)
- Stillinger på LR 17 er gitt lønnsopprykk med 1 ltr. (For NJF betyr dette bl.a. at konsulent, st.kode 1065 gis 1 ltr. opprykk)
- Førstekonsulent, st.kode 1408, overføres til LR 21, og gis 1 eller 2 ltr. lønnsopprykk, avhengig av tjenesteansiennitet. (NJF har vel 60 medlemmer på denne st.koden.)

3. Stillinger på Lønnsspenn
Gjennomgående stilllinger:
Følgende lederstillinger gis 1 ltr. Opprykk:
st.kode 1054 Kontorsjef, st.kode 1056 Økonomisjef, 1407 Avdelingsleder.
St.kode 1211 Seksjonssjef, her gis opprykk med 1 ltr. for alle f.o.m. ltr. 48 t.o.m. ltr. 65.

St.kode 1363 Seniorkonsulent, st.kode 1409 Sekretær, st.kode 1433 Seniorsekretær, gis opprykk med 1 ltr.
St.kode 1434 Rådgiver; alle gis 2 ltr. opprykk f.o.m. ltr. 41 t.o.m. ltr. 49. Alle gis 1 ltr. opprykk f.o.m. ltr. 50 t.o.m. ltr. 69.
St.kode 1364 Seniorrådgiver; alle gis 1 ltr. opprykk f.o.m. ltr. 58 t.o.m. ltr. 61.

Stillinger med Etatskode
Lønnspennet på etatskoder er utvidet med 3 ltr. for topplønn, men ingen ansatte med etatskode på lønnsspenn har fått lønnsopprykk.
Jernbaneverket har ca 3200 ansatte. I sentralt justeringsoppgjør fikk 1183 ansatte ett eller to lønnstrinn.

Lokalt lønnsoppgjør pr. 01.09.2010
For Jernbaneverket sin del, utgjorde en ramme på 0,8% (i tillegg til 0,1% resirkulerte midler), *12,7 millioner* for *HELE* bedriften.

Dette utgjør ikke veldig mye penger for SÅ mange. I grove trekk ble resultatet for det lokale lønnsoppgjøret slik:
Av potten på 12,7 millioner, fikk Norsk Jernbaneforbund totalt ca. 7,5 millioner.
En del enkeltkrav innfridd helt eller delvis, men dessverre fikk vi ikke alle kravene innfridd, hverken i forhold til enkeltkrav eller gruppekrav med en så liten pott.

Ledelsen hadde i år sterke føringer på å prioritere kritisk kompetanse. I tillegg ses resultatet fra det *sentrale justeringsoppgjøret* i en viss sammenheng.

Mellomoppgjøret 2011
Årets lønnsoppgjør er et mellomoppgjør, og det betyr at oppgjøret i all hovedsak dreier seg om lønnsmidler (og ikke justeringer i Hovedtariffavtalen).

Fire timer før fristen ble det løsning i det statlige tariffoppgjøret. Resultatet sikret reallønnsvekst for alle statstilsatte.

De lavest lønte i staten fikk et tillegg på 7000 kroner, mens det ble litt ekstra til de lønnstrinnene der de store kvinnegruppene befinner seg.

De høytlønnede fikk et tillegg på 1,72 prosent. Det ble også avsatt en liten pott på 0,15 % til lokale forhandlinger – med de samme føringene som ble avtalt i fjor, hvor likelønn var sentralt. For våre medlemmer i NJF utgjør dette mellom 2 og 3 millioner. Dette er en av de laveste lokale pottene vi har hatt på mange år.

Lokalt lønnsoppgjør
I forbindelse med mellomoppgjøret pr. 01.05.11, ble det avsatt en pott til lokale forhandlinger innenfor en økonomisk ramme på 0,25 % av lønnsmassen pr. dato med virkning fra 01.10.2011.

Av dette er 0,15 % sentralt avtalte avsetninger og 0,1 % resirkulerte midler. Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet opplyste ved brev av 15.06.2011 at avsetningen til dette lønnsoppgjøret utgjorde totalt for hele Jernbaneverket kr 4.054.015,-.
JBV og NJF startet opp 8.11. og forhandlingsprotokollen ble underskrevet fredag 18.11, med sperrefrist satt til 25.11. kl. 12.00.

Sperrefristen settes for at alle parter skal ha gjennomført sine forhandlinger, at navnelistene skal bli kontrollert, og at partene skal kunne gå ut med resultatet samtidig. Årets lønnsforhandlinger var lik i gjennomføringen med de senere år.

I forbindelse med forhandlingene vurderes og drøftes krav for alle grupper og enkelt-medlemmer, blant annet med bakgrunn i de føringer som ble gitt fra mellomoppgjøret.

Hovedtariffoppgjøret 2008

Krav til hovedtariffoppgjøret i Staten og Spekter A-del.

Vi forutsetter at frontfagsmodellen i tillegg til å ivareta næringer som er utsatt for internasjonal konkurranse, også bidrar til vekst og kvalitet i de kommunale og statlige oppgaver og tjenesteytende sektorer.

Norsk Jernbaneforbund vil stå for en lønnspolitikk som er kollektiv og samordnet der hoveddelen av lønnsmidlene tas ut sentralt. Vi krever en sterkere lønnsutvikling for lavlønnsgrupper enn gjennomsnittet, og at det jobbes systematisk for å utjevne lønnsforskjeller mellom kvinner og menn.

Vi krever at alle medlemmer skal sikres en betydelig heving av kjøpekraften. For å ivareta dette foreslår vi en kombinasjon av kronetillegg og prosentvise tillegg.

Lederlønninger skal ikke øke mer enn den generelle lønnsutvikling.

AFP-ordningen må opprettholdes i nåværende form. Vi forutsetter at AFP-vedtaket fra Fellesforbundets landsmøte i 2007 legges til grunn.

Vi vil arbeide for et mer humant arbeidsliv som legger forholdene til rette for et bredere spekter arbeidstakere. Det må være en målsetning å etablere gode fleksible ordninger både for seniorer og arbeidstakere som av ulike årsaker får redusert arbeidsevne av varig eller midlertidig karakter. Alle skal ha rett til 100% jobb ved ufrivillig deltid.

Staten:

- En kombinasjon av %-vise tillegg og kronetillegg
- Avsetting av midler til sentrale forhandlinger og lokale forhandlinger (mest til lokale)
- Avtalen gjøres 2-årig med reguleringsbestemmelser for 2.avtaleår
- Lørdags- og søndagstillegget økes til 45%, innslag for helgearbeid endres til: fredag kl 20.00 til mandag kl 06.00 (Fellesbestemmelsene §15-4.)
- B-tabellen reguleres likt med A-tabellen
- Overtidsarbeid på natten skal også utløse nattillegg.
- Lønnspennet heves med 10 trinn på topp for følgende stillingskoder: 1137 Driftsleder, 1136 Driftstekniker, 0503 Oppsynsmann, 1153 Elektrotekniker, 1376 Fagspesialist, 1443 Anleggsleder, 1319 Avdelingsleder, 1119 Formann, 1375 Gruppeleder, 1294 Byggeleder, 0485 Sportekniker
- Fagarbeider kode 1203 flyttes fra lønnsramme 11 til lønnsramme 13.
- Fagarbeider kode 1117 flyttes fra lønnsramme 03 til lønnsramme 10.
- Tjenestepensjonsordningen inklusive særaldersgrense vurderes tariffestet Begynnerlønn i Staten heves til ltr. 38 (301.000,-)
- Arbeidstakere over 62 år gis tilbud om 6-timers dag, eventuelt 30 timers uke med 100% lønn.

Fellesbestemmelsene øvrige:
§8-pnkt 1c) Reisetid på frilørdag, -søndag, ekstrafridag, ukefridag osv..
§15 – 6.Delte dagsverk søkes begrenset, summen økes til kr 200,-, og dagsverket skal kun deles i 2 deler.
§20 – 15 dager ved omsorg for 2 eller flere barn

HTA 5 pnkt 5.4:
Boliglån. Ytelsen fra SPK mht lånerammen, økes fra 1.250.000,- til 2.000.000,-.

Vedlegg 4
111 punkt 2 endres trinn 8 til trinn 1
punkt 3 fjernes trinn 70 (taket)

Spekter:

- En kombinasjon av %-vise tillegg og kronetillegg
- Avtalen gjøres 2-årig med reguleringsbestemmelser for 2.avtaleår
- Arbeidstakere over 62 år gis tilbud om 6-timers dag, eventuelt 30 timers uke med 100% lønn.
- Begynnerlønn i Spekter heves til kr 300.000,-
- Tjenestepensjonsordningen inklusive særaldersgrense skal tariffestes. *)
  Ved bruk av forbundenes lønnsmasse som beregningsgrunnlag vil lønnsforskjeller forholdsmessig øke på bakgrunn av lønnsnivået totalt i det enkelte forbund.
- Den totale lønnsmasse i det enkelte selskap skal ligge til grunn for beregning av lønnsgrunnlag *)
- Ny tariffavtale for selskapet Terminaldrift A/S skal ligge i område 7
- Det utredes fordeler og ulemper med bransjeavtaler i Spekter i løpet av 2-års perioden

Vedtak: Godkjent

Forhandlingsansvarlige for Hovedtariffoppgjøret 2008.

Hovedansvar for resultatet i Staten: Kjell Atle Brunborg
Hovedansvar for resultatet i NSB-konsernet område 7: Jane Brekkhus Sæthre
Hovedansvar for resultatet i Nettbuss område 5: Kjell Atle Brunborg
Hovedansvar for resultatet i Posten område 8: Kjell Atle Brunborg
Hovedansvar for resultatet i Øvrige område 9: Kjell Atle Brunborg

Forhandlingsledere i det enkelte selskap i Spekter:
NSB Persontog og NSB Gjøvikbanen: Leder Jane Brekkhus Sæthre, Arne Drabløs

Flytoget: Arne Drabløs

CargoNet: Jane Brekkhus Sæthre
Terminaldrift: Jane Brekkhus Sæthre

Mantena: Kjell Næss
MiTrans: Kjell Næss
Trafikkservice: Kjell Næss
Ofotbanen: Kjell Næss

Baneservice: Knut Svardal
Strukton: Knut Svardal

BaneTele: Kjell Atle Brunborg
Nettbuss/Nettlast: Kjell Atle Brunborg

Forhandlingsleder i Malmtrafikk: Kjell Atle Brunborg
Forhandlingsleder i Staten: Kjell Atle Brunborg

Forbundet dekker utgiftene for inntil 4 personer i NSB og inntil 2 personer i de øvrige selskapene. Det oppnevnes forhandlingsutvalg i det enkelte landsråd/landsforening. Oppnevningene bør gjenspeile bredden av yrkesgrupper som skal ivaretas.

Krav til mellomoppgjøret i Staten og Spekter A-del.

Vi forutsetter at frontfagsmodellen i tillegg til å ivareta de næringer som er utsatt for negative virkninger av den internasjonale finanskrisa, også bidrar til vekst og kvalitet i de kommunale og statlige oppgaver og tjenesteytende sektorer.

Norsk Jernbaneforbund vil stå for en lønnspolitikk som er kollektiv og samordnet der hoveddelen av lønnsmidlene tas ut sentralt.

Vi krever at alle medlemmer skal sikres en heving av kjøpekraften. For å ivareta dette foreslår vi en kombinasjon av kronetillegg og prosentvise tillegg.

Lederlønninger skal ikke øke mer enn den generelle lønnsutvikling.

Krav til Offentlig Tjenestepensjon og AFP i Staten og Spekter-området oversendes i eget vedlegg.

Staten:
- En kombinasjon av %-vise tillegg og kronetillegg
- Avsetting av midler til sentrale forhandlinger og lokale forhandlinger (mest til lokale)
- B-tabellen reguleres likt med A-tabellen
- Fagarbeider kode 1203 flyttes fra lønnsramme 11 til lønnsramme 13, alternativt heve lønnsramme 11 på alle alternativer
- Fagarbeider kode 1117 lønnsramme 3, heves på alle alternativer.
- Trafikkstyrer kode 1444 lønnsramme 14, heves på alle alternativer.
- Lønnsnivået på følgende stillingskoder reguleres opp: 1118, 1119, 1136, 1137,1083,1087,1088
- Begynnerlønn i Staten heves til ltr. 34 (300.400,-)
- Det kreves fullt innsyn i Jernbaneverkets lønnsvilkår for alle ansatte
- Forhandlingene skal ta utgangspunkt i virksomhetens samlede lønnsmasse ved lokale forhandlinger

Spekter:
- En kombinasjon av %-vise tillegg og kronetillegg
- Begynnerlønn i Spekter heves til minimum kr 300.000,-
- Tjenestepensjonsordningen inklusive særaldergrense skal tariffestes.
- Det kreves fullt innsyn i bedriftenes lønnsvilkår for alle ansatte
- Forhandlingene skal ta utgangspunkt i virksomhetens samlede lønnsmasse

Forhandlingsutvalg

Forhandlingsansvarlige for Mellomoppgjøret 2009
Hovedansvar for resultatet i Staten: Kjell Atle Brunborg
Hovedansvar for resultatet i NSB-konsernet område 7: Jane Brekkhus Sæthre
Hovedansvar for resultatet i Nettbuss område 5: Kjell Atle Brunborg
Hovedansvar for resultatet i Posten område 8: Kjell Atle Brunborg
Hovedansvar for resultatet i Øvrige område 9: Kjell Atle Brunborg

Forhandlingsledere i det enkelte selskap i Spekter:
NSB Persontog og NSB Gjøvikbanen: Leder Jane Brekkhus Sæthre, Arne Drabløs

Flytoget: Arne Drabløs

CargoNet: Jane Brekkhus Sæthre
Terminaldrift: Jane Brekkhus Sæthre

Mantena: Kjell Næss
MiTrans: Kjell Næss
Trafikkservice: Kjell Næss
Ofotbanen Drift A/S: Kjell Næss

Baneservice: Tor Egil Pålerud
Strukton: Tor Egil Pålerud

BaneTele: Kjell Atle Brunborg
Nettbuss/Nettlast: Kjell Atle Brunborg

Forhandlingsleder i Malmtrafikk: Kjell Atle Brunborg
Forhandlingsleder i Staten: Kjell Atle Brunborg

Forbundet dekker utgiftene for inntil 4 personer i NSB og inntil 2 personer i de øvrige selskapene. Det oppnevnes forhandlingsutvalg i det enkelte landsråd/landsforening. Oppnevningene bør gjenspeile bredden av yrkesgrupper som skal ivaretas.

Hovedtariffoppgjøret 2010.

Krav til hovedtariffoppgjøret i Staten og Spekter A-del.

Forbundsstyret i Norsk Jernbaneforbund vedtok 17.02.10 følgende krav:

Vi forutsetter at frontfagsmodellen i tillegg til å ivareta næringer som er utsatt for internasjonal konkurranse, også bidrar til vekst og kvalitet i de kommunale og statlige oppgaver og tjenesteytende sektorer.

Norsk Jernbaneforbund vil stå for en lønnspolitikk som er kollektiv og samordnet der hoveddelen av lønnsmidlene tas ut sentralt. Vi krever en sterkere lønnsutvikling for lavlønnsgrupper enn gjennomsnittet. En eventuell likelønnspott må finansieres med friske penger fra regjeringen.

Vi krever at alle medlemmer skal sikres en heving av kjøpekraften.

Lederlønninger skal ikke øke mer enn den generelle lønnsutvikling.

Dagens AFP-ordning og uførepensjon må ikke svekkes.

Vi vil arbeide for et mer humant arbeidsliv som legger forholdene til rette for et bredere spekter arbeidstakere. Det må være en målsetning å etablere gode fleksible ordninger både for seniorer og arbeidstakere som av ulike årsaker får redusert arbeidsevne av varig eller midlertidig karakter. Alle skal ha rett til 100 % jobb ved ufrivillig deltid.

Staten:

- Kronetillegg, likt for alle.
- Avsetting av midler til sentrale forhandlinger og lokale forhandlinger (mest til lokale)
- Avtalen gjøres 2-årig med reguleringsbestemmelser for 2.avtaleår
- Lønnspennet heves med 10 trinn på topp for følgende stillingskoder: 1137 Driftsleder, 1136 Driftstekniker, 0503 Oppsynsmann, 1153 Elektrotekniker, 1376 Fagspesialist, 1443 Anleggsleder, 1319 Avdelingsleder, 1119 Formann, 1375 Gruppeleder, 1294 Byggeleder, 0485 Sportekniker, 1373 Trafikkleder
- Lønnsramme 03, 11, 14, 16, 22 økes med to trinn på topp, maks opptjening bør ikke overstige 16 år.
- 1429 Aspiranter overføres til lønnsramme 02
- Pensjonsgrunnlaget for de samlede variable tillegg skal heves til B 110(tak)

<u>Fellesbestemmelsene:</u>

- Overtidsgodtgjøring natt til søndag heves til 145% (§13.2)
- Lørdags- og søndagstillegget økes til 45 %.
- Innslag for helgearbeid endres til: fredag kl 20.00 til mandag kl 06.00 (§15-4.)
- Overtidsarbeid på natten skal også utløse nattillegg.

- Tillegg for arbeid mellom kl 06.00-07.00 og mellom kl 17.00 og 20.00 økes til kr 15,- (§15.3)
- Stedfortredertjeneste utbetales fra første dag(§ 12.3)

HTA §2.3.4 pkt. 2:

"..Kommer partene ikke til enighet, kan tvisten ankes. Arbeidsgivers siste tilbud skal da gjelde. Det skal settes opp protokoll fra møtet."

Endres til:

..Kommer partene ikke til enighet, kan tvisten ankes til Statens lønnsutvalg. Det skal settes opp protokoll fra møtet.

Spekter:

- En generell heving av kjøpekraften for alle medlemmer
- Avtalen gjøres 2-årig med reguleringsbestemmelser for 2.avtaleår
- Arbeidstakere på 62 år og eldre skal inngå en senioravtale med arbeidsgiver for å stimulere til å stå lenger i arbeid.
- Pensjonsgrunnlaget for de samlede variable tillegg skal følge grunnbeløpet i folketrygden, 1,2 G (tak)
- Bedriften skal dekke kostnadene og tilrettelegge for at arbeidstakere tar relevante fagbrev for å øke kvaliteten på tjenestene.
  *)
  Ved bruk av forbundenes lønnsmasse som beregningsgrunnlag vil lønnsforskjeller forholdsmessig øke på bakgrunn av lønnsnivået totalt i det enkelte forbund.
- Den totale lønnsmasse i det enkelte selskap skal ligge til grunn for beregning av lønnsgrunnlag *)
- Ny tariffavtale for selskapet Arrive skal ligge i område 7.

Vedtak: Enstemmig godkjent

Forhandlingsansvarlige for Hovedtariffoppgjøret 2010.

Hovedansvar for resultatet i Staten: Kjell Atle Brunborg
Hovedansvar for resultatet i NSB-konsernet område 7: Jane Brekkhus Sæthre
Hovedansvar for resultatet i Nettbuss område 5: Kjell Atle Brunborg
Hovedansvar for resultatet i Posten område 8: Kjell Atle Brunborg
Hovedansvar for resultatet i Øvrige område 9: Kjell Atle Brunborg

Forhandlingsledere i det enkelte selskap i Spekter:
NSB Persontog og NSB Gjøvikbanen: Leder Jane Brekkhus Sæthre, Arne Drabløs

Flytoget: Arne Drabløs

CargoNet: Jane Brekkhus Sæthre
Terminaldrift: Jane Brekkhus Sæthre
CargoLink: Jane Brekkhus Sæthre

Mantena: Kjell Næss
MiTrans: Kjell Næss
Trafikkservice: Kjell Næss
Arrive: Kjell Næss
OBAS Drift: Kjell Næss

Baneservice: Tor Pålerud

Ventelo: Tor Pålerud

Nettbuss/Nettlast: Kjell Atle Brunborg

Forhandlingsleder i Malmtrafikk: Kjell Atle Brunborg
Forhandlingsleder i Staten: Kjell Atle Brunborg

Forbundet dekker utgiftene for inntil 3 personer i NSB og inntil 1 personer i de øvrige selskapene.

Krav til mellomoppgjøret i Staten og Spekter A-del.

Norsk Jernbaneforbund vil peke på utfordringer knyttet til rekruttering av fagfolk generelt i industrien, transportsektoren og spesielt innenfor jernbanesektorens infrastruktur. Økende bevilgninger til investeringer, drift og vedlikehold får ikke full effekt så lenge det mangler kvalifisert arbeidskraft. Fagarbeideryrkene må gjøres mer attraktive både når det gjelder fleksibilitet i utdanningssystemet, arbeidsforhold og det generelle lønnsnivået.

Norsk Jernbaneforbund vil stå for en lønnspolitikk som er kollektiv og samordnet der hoveddelen av lønnsmidlene tas ut sentralt.

Vi krever:
- En heving av kjøpekraften for alle medlemmer

- En kombinasjon av egne sentrale tillegg, bedring av minstelønnsatser og garantiordninger som fremmer likelønn og bekjemper lavlønn.

- Lederlønninger skal ikke øke mer enn den generelle lønnsutvikling.

Staten:
- Likt kronetillegg til alle
- Avsetning av midler til lokale etatsvise oppgjør
- Det kreves fullt innsyn i Jernbaneverkets lønnsvilkår for alle ansatte
- Forhandlingene skal ta utgangspunkt i virksomhetens samlede lønnsmasse ved lokale forhandlinger

Spekter:
- Det åpnes for ulike kronetillegg
- Det kreves fullt innsyn i bedriftenes lønnsvilkår for alle ansatte
- Forhandlingene skal ta utgangspunkt i virksomhetens samlede lønnsmasse

Vedtak: Godkjent. Krav til B-dels forhandlingene sendes forbundet sentralt innen 31.3.11

Forhandlingsutvalg

Forhandlingsansvarlige for Mellomoppgjøret 2011

Hovedansvar for resultatet i Staten: Kjell Atle Brunborg
Hovedansvar for resultatet i NSB-konsernet område 7: Jane Brekkhus Sæthre
Hovedansvar for resultatet i Nettbuss område 5: Kjell Atle Brunborg
Hovedansvar for resultatet i Posten område 8: Kjell Atle Brunborg
Hovedansvar for resultatet i Øvrige område 9: Kjell Atle Brunborg

Forhandlingsledere i det enkelte selskap i Spekter:
NSB Persontog og NSB Gjøvikbanen: Jane B. Sæthre og Arne Drabløs

Flytoget: Arne Drabløs

CargoNet: Jane B. Sæthre

Terminaldrift: Jane B. Sæthre

Mantena: Kjell Næss

MiTrans: Kjell Næss

Trafikkservice: Kjell Næss

Arrive: Kjell Næss

CargoLink: Jane B. Sæthre

Baneservice: Tor Egil Pålerud

Ventelo: Tor Egil Pålerud

Nettbuss/Nettlast: Kjell Atle Brunborg

Forhandlingsleder i Malmtrafikk: Kjell Atle Brunborg

Forbundet dekker utgiftene for inntil 3 personer i NSB og inntil 1 personer i de øvrige selskapene. Det oppnevnes forhandlingsutvalg i det enkelte landsråd/landsforening. Oppnevningene bør gjenspeile bredden av yrkesgrupper som skal ivaretas.

Vedtak: Godkjent

Uravstemning 2008: NSB område 7 versjon 3.									
NSB AS									
Antall st.ber	Ant avg.st	JA	Nei	Forkastet					
438	254	122	97	35	kond.oslo				
135	79	40	19	19	Kond.dr.				
142	90	58	25	7	Kond.Tr.				
90	45	32	12	1	kond.berg.				
40	27	11	9	7	kond.hamar				
60	25	17	8	0	kond.kr.s.				
73	42	21	9	12	kond.stav.				
39	26	12	12	2	Gjøvikb.				
1017	588	313	191	83	Totalt	57,8 % deltagelse. Ja 53,2%, Nei 32,5%			
198	90	87	3	0	Salg.pers	45,5% deltakelse. Ja 96,7%, Nei 3,3%			
308	161	128	20	13	ALF	52,3% deltakelse. Ja 79,5%, Nei 12,4%			
1523	**839**	**528**	**214**	**96**	**Totalt NSB**	**55,1% deltakelse. Ja 62,9% Nei 25,5%**			
Trafikkservce AS									
125	**61**	**54**	**7**	**0**	**Totalt TFS**	**48,8% deltakelse. Ja 88,5%, Nei 11,5%**			
Mitrans AS									
62	54	47	6	1	Vst. Oslo				
22	21	21	0	0	Vst. Hamar				
84	**75**	**68**	**6**	**1**	**Totalt Mitrans**	**89,3% deltakelse. Ja 90,7%, Nei 8%**			
Mantena AS									
391	287	203	81	3	Mantena Oslo				
161	105	76	20	9	Mantena Dr.				
177	119	85	34	0	Mantena Tr.h.				
27	22	20	2	0	Mantana Skien				
32	27	18	9	0	Mamtena Berg.				
12	11	5	6	0	Mantena Stav.				
800	**571**	**407**	**152**	**12**	**Totalt Mantena**	**71,4% deltakelse. Ja 71,3%, Nei 26,6%**			
CargoNet AS									

63	47	11	33	3	CargoNet Pl.gt.				
150	94	26	55	13	CargoNet Oslo				
51	44	13	29	2	CargoNet s/v	Terminaldrift i disse tallene(12-12-5-7-0)			
96	59	22	37	0	CargoNet Nord				
100	79	27	46	6	CargoNet Vst.Gr.				
20	20	0	20	0	CargoNet Vst.Trh				
16	16	1	14	1	Cargonet Narvik				
496	**359**	**100**	**234**	**25**	**Totalt CargoNet**	**71,4% deltakelse. Ja 27,9%, Nei 65,2%**			
3028	**1905**	**1157**	**613**	**134**	**Totalt område 7**	**62.9% deltakelse.Ja 60,7%, Nei 32,2%**			

MOTTATT
6 JUN 2008
1

PROTOKOLL

Fra møte mellom NSB AS og Norsk Jernbaneforbund 30. mai 2008

Til stede:

Fra NSB AS:
Roald Mikkelsen

Fra Norsk Jenbaneforbund:
Kjell Atle Brunborg

I tillegg møtte fra de sentrale parter:

Arbeidsgiverforeningen Spekter:
Anne-Kari Bratten og Bjørn Myhre

LO-Stat:
Øystein Gudbrands og Tone Sønsterud

Partene er enige om at overenskomstrevisjonen 1. april 2008 skal gjennomføres slik i NSB AS:

I
Overenskomstens B-del videreføres med følgende endringer:

Pkt.3.9.1 i B-del for NJF erstattes med følgende tekst:

"Gjeldende pensjonsordning videreføres, jf styrevedtak i NSB i desember 2007. Høsten 2008 nedsettes det et partsammensatt utvalg i NSB som skal vurdere eventuelle alternative pensjonsløsninger i konsernselskapene. Utvalget skal også vurdere eventuell fremtidig økning av taket for variable tillegg i pensjonsberegningen."

II
Den økonomiske delen av tariffoppgjøret gjennomføres slik:

1. Alle som er omfattet av overenskomsten, unntatt de som er nevnt i de nedenstående punktene, gis en årlig lønnsøkning på kr 20.000 (inkl tilleggene gitt i A-delen mellom Spekter og LO Stat). Dette gjelder ikke for ansatte i Assistor hvor det gis en

årlig lønnsøkning på kr 21.500 (inkl tilleggene gitt i A-delen mellom Spekter og LO Stat).

2. Alle overkonduktører med mer enn 4 års ansiennitet som overkonduktør gis en årlig lønnsøkning på kr 23.500 (inkl tilleggene gitt i A-delen mellom Spekter og LO Stat)

3. Øvrige overkonduktører gis kr 15.000 (inkl tilleggene gitt i A-delen mellom Spekter og LO Stat)

4. Lønnsklassen for overkonduktør utvides med ett nytt trinn – 8 år som overkonduktør (kr 340.000). Dette innebærer at alle overkonduktører som har minst 8 års ansiennitet som overkonduktør plasseres i dette trinnet.

5. Konduktøraspiranter gis en årlig lønnsøkning på kr 10.000 (inkl tilleggene gitt i A-delen mellom Spekter og LO Stat)

6. Lønnsklasse 1 og 2 – servicemedarbeider og billettør slås sammen til en ny lønnsklasse 1 – Togassistent. Den har slik opptjening: 0, 2 og 4 år. Berørte medarbeidere i disse lønnsklassene skal minst ha kr. 20000,- inkl. systemendringen, i årlig lønnsøkning, inkludert tilleggene gitt i A-delen mellom Spekter og LO Stat)

7. Det avsettes kr 2,0 mill kr til lønnsjusteringer for administrativt personale og selgere.

8. Tillegget for svensk autorisasjon innføres med kr. 300,- pr. måned.

9. Lønnstilleggene gis med virkning fra 1. april 2008. Lønnsjusteringer i henhold til pkt 7 gjennomføres med virkning fra 1. juni 2008.

10. Etterbetaling av tillegg gjennomføres på samme måte som i 2007.

11. Særavtaler som følger overenskomsten prolongeres.

III
Den spesielle ordningen i NSB AS med OU midler videreføres i tariffperioden

IV
Ordningen med omgjøring av H-dag til tjeneste i protokoll av 11.12.07 videreføres i tariffperioden.

V
Helgeavtalen innarbeides i overenskomsten.

For NSB AS

Roald Mikkelsen

For Norsk Jernbaneforbund

Kjell Atle Brunborg

MOTTATT
- 6 JUN 2008
1

PROTOKOLL

Fra møte mellom CargoNet AS og Norsk Jernbaneforbund 4. juni 2008

Til stede:

Fra CargoNet AS:
Sven Skøld

Fra Norsk Jenbaneforbund:
Jane B. Sæthre

I tillegg møtte fra de sentrale parter:

Arbeidsgiverforeningen Spekter:
Sverre Harvei

LO-Stat:
Øystein Gudbrands

Partene er enige om at overenskomstrevisjonen 1. april 2008 skal gjennomføres slik i CargoNet AS:

I
Overenskomstens B-del videreføres med følgende endringer:

Pkt.pensjon for NJF erstattes med følgende tekst:

"Gjeldende pensjonsordning videreføres, jf styrevedtak i NSB i desember 2007. Høsten 2008 nedsettes det et partsammensatt utvalg i NSB konsernet som skal vurdere eventuelle alternative pensjonsløsninger i konsernselskapene. Utvalget skal også vurdere eventuell fremtidig økning av taket for variable tillegg i pensjonsberegningen."

II
Den økonomiske delen av tariffoppgjøret gjennomføres slik:

1. Alle som er omfattet av overenskomsten av administrativt personale, gis en årlig lønnsøkning på kr 20.900 (inkl tilleggene gitt i A-delen mellom Spekter og LO Stat).

2. Alle øvrige ansatte gis en årlig lønnsøkning på kr 20.300 (inkl tilleggene gitt i A-delen mellom Spekter og LO Stat).

3. Lørdag-/søndagstillegget økes til et prosenttillegg på 50 % med virkning fra 1.9.2008.

4. Etterbetaling av tillegg gjennomføres på samme måte som i 2007.

III
Partene vektlegger betydningen av relevant fagkompetanse. Partene er enige om å arbeide videre med et mer kompetansebasert avlønningssystem, i perioden fram mot neste hovedoppgjør.

For CargoNet AS

Sven Skøld

For Norsk Jernbaneforbund

Jane B. Sæthre

PROTOKOLL

Fra møte mellom Terminaldrift AS og Norsk Jernbaneforbund 4. juni 2008

Til stede:

Fra Terminaldrift AS:
Halfdan Blytt

Fra Norsk Jenbaneforbund:
Jane B. Sæthre

I tillegg møtte fra de sentrale parter:

Arbeidsgiverforeningen Spekter:
Sverre Harvei

LO-Stat:
Øystein Gudbrands

Partene er enige om at overenskomstrevisjonen 1. april 2008 skal gjennomføres slik i Terminaldrift AS:

I
Overenskomstens B-del videreføres med følgende endringer:

Pkt.pensjon for NJF erstattes med følgende tekst:

"Gjeldende pensjonsordning videreføres, jf styrevedtak i NSB i desember 2007. Høsten 2008 nedsettes det et partsammensatt utvalg i NSB konsernet som skal vurdere eventuelle alternative pensjonsløsninger i konsernselskapene. Utvalget skal også vurdere eventuell fremtidig økning av taket for variable tillegg i pensjonsberegningen."

II
Den økonomiske delen av tariffoppgjøret gjennomføres slik:

1. Alle som er omfattet av overenskomsten av administrativt personale, gis en årlig lønnsøkning på kr 20.900 (inkl tilleggene gitt i A-delen mellom Spekter og LO Stat).

2. Alle øvrige ansatte gis en årlig lønnsøkning på kr 20.300 (inkl tilleggene gitt i A-delen mellom Spekter og LO Stat).

3. Lørdag-/søndagstillegget økes til et prosenttillegg på 50 % av timelønn med virkning fra 1.9.2008.

4. Etterbetaling av tillegg gjennomføres på samme måte som i 2007.

III
Partene vektlegger betydningen av relevant fagkompetanse. Partene er enige om å arbeide videre med et mer kompetansebasert avlønningssystem, i perioden fram mot neste hovedoppgjør.

For Terminaldrift AS

Halfdan Blytt

For Norsk Jernbaneforbund

Jane B. Sæthre

Protokoll

Dato: 04. juni 2008.
Sted: Spekters lokale Oslo

Sak: Hovedlønnsoppgjør 2008

Tilstede:

NJF:	Håvard Libæk, Jomar Kvitland, Helge Kornbråten, Kjell Næss
LO Stat:	Øystein Gudbrands
Mantena AS:	Ole Edvardsen, Tomm Bråten, Roar Aasen, Tone Sande.
Spekter:	Bjørn Myhre

Partene er enige om følgende endringer i forhold til lønn.

- Økning av årslønn med kr. 20000,- med virkning fra 01.01.08.
- Variable tillegg reguleres med virkning fra 01.07.2008.
- Det gis et engangsbeløp à kr 500,- til alle, som kompensasjon for underregulering av variable tillegg, for perioden 01.01.2008 – 31.06.2008.
- Økning av årslønn er inkludert tillegg på kr. 3900,- gitt gjennom forhandlinger til A-delen.
- Det avsettes en sum på kr. 591.812,- til justeringer, se vedlagt liste.

Partene er enige om følgende tekstendringer i overenskomst mellom Norsk Jernbaneforbund og Mantena AS med gyldighet fra 01.04.2008 til 31.03.2010:

Pkt. 7.1.1, Tillegg for ekstra fagbrev strykes fra overenskomsten.
Alle fagarbeidere som kun har et fagbrev gis et tillegg på kr. 5000,- med virkning fra 01.12.2008. Hensikten er lik avlønning for fagarbeidere. Det gjenstår kr. 10000,- får nivået er nådd. Alle med to fagbrev beholder tillegget som en personlig ordning. Dette gjelder fagarbeidere i gruppene 103, 104, 105, 106, 107, 301.

Pkt. 6.4 **Lønnsgrupper og minstelønnssatser.**
Det foretas en gjennomgang av garantilønnssatsene med sikte på å justere opp til laveste lønnsplassering i aktuell gruppe, dette skal ikke medføre lønnsøkning for noen. Dette betyr også at noen av stillingskodene må vurderes markedsmessig før justering.
Det tas inn følgende nye stillingskoder i overenskomsten:
110 Teknikker
304 Prosjektleder

Pkt. 1. **Virkeområde**
Det utarbeides egen protokoll med navnliste på de som er unntatt fra overenskomst.

Pkt. 4. **Opplæring og teknologisk utvikling.**
Fra neste inntak av lærlinger høsten 2008 avlønnes disse slik: 50% de første 6 mnd., og deretter 75% resterende av læretiden.

Pkt. 4,1. **Lønn under opplæring.**
Ansatte beholder lønn og tillegg etter oppsatt turnus når de tar kurs pålagt av bedriften.

Pkt. 6.5. **Lønn for ferieavløsere og vikarer.**
1. Timelønn for ferieavløsere under 18 år, kr. 100,-
2. Timelønn for ferieavløsere mellom 18 og 25 år, kr. 120,-
3. Uendret.

Pkt. 7.1.1 **Tillegg for sertifikat for skiftetraktor.**
Partene vil ha en gjennomgang av trafikksikkerhetssertifikater, i henhold til nye kompetansekrav fra SJT.

Pkt. 12.2.4 **Ukentlig fritid.**
Det innføres en prøveordning med anledning til å avtale andre tidspunkter for avvikling av kompensasjonstid etter pkt. 12.2.4.

Pkt. 5 **Likestilling mellom kvinner og menn.**
I andre setning tilføres og lønnsplassering etter videreutdanning.

Andre forhold:
Gjeldende pensjonsordning videreføres, jf styrevedtak i NSB i desember 2007. Høsten 2008 nedsettes det et partsammensatt utvalg i NSB som skal vurdere eventuelle alternative pensjonsløsninger i konsernselskapene. Utvalget skal også vurdere eventuell fremtidig økning av taket for variable tillegg i pensjonsberegningen.

Mantena AS
Ole Edvardsen

Norsk Jernbaneforbund
Kjell Næss

Protokoll

Dato: 04. juni 2008.
Sted: Spekters lokale Oslo

Sak: Hovedlønnsoppgjør 2008

Tilstede:

NJF:	Håvard Libæk, Jomar Kvitland, Helge Kornbråten, Kjell Næss
LO Stat:	Øystein Gudbrands
Mantena AS:	Ole Edvardsen, Tomm Bråten, Roar Aasen, Tone Sande.
Spekter:	Bjørn Myhre

Øvrige forhold:
Partene er enige om at virksomhetens faktiske overheng for NJFs medlemmer skal legges til grunn for lønnsoppgjøret i 2009

Mantena AS
Ole Edvardsen

Norsk Jernbaneforbund
Kjell Næss

Protokoll

Dato: 04. juni 2008.
Sted: Spekters lokale Oslo

Sak: Hovedlønnsoppgjør 2008
Tilstede:

NJF:	Kjell Næss, Magne Høgsveen, Nils Bull, Terje Røysgård
LO Stat:	Øystein Gudbrands
MiTrans AS:	Ole Morten Wiger
Spekter:	Bjørn Myhre

Partene er enige om følgende endringer i forhold til lønn.

- Økning av årslønn med kr. 20.000,- med virkning fra 01.04.08.
- Det gis et årlig tillegg for fagarbeidere, gruppeledere, ingeniører og produksjonsledere på kr. 5.000 med virkning fra 1.9.2008.
- Økning av årslønn er inkludert tillegg på kr. 3900,- gitt gjennom forhandlinger til A-delen.
- Det avsettes en sum på kr. 80.000,- til justeringer med virkning fra 1.9.2008.

Partene er enige om følgende tekstendringer/tilføyelser i overenskomst mellom Norsk Jernbaneforbund og MiTrans AS med gyldighet fra 01.04.2008 til 31.03.2010:

Pkt. 3.0	**Opplæring og teknologisk utvikling.** Fra neste inntak av lærlinger høsten 2008 avlønnes disse slik: 50% de første 6 mnd., og deretter 75% resterende av læretiden.
Pkt.14	**Arbeidstid** For personale med stasjoneringssted Grorud er arbeidstiden 37,5 timer pr. uke inklusiv spisepause
Pkt. 17	**Overtidsarbeid** Tillegg for å arbeide lørdag/søndag kompenseres med 45% pr. time Lørdag/søndagstillegg skal beregnes fom fredag kl 2000 tom mandag kl 0600
Pkt 21.1	**Lønn for ferieavløsere og vikarer** Ferieavløsere under 18 år kr.110,- Ferieavløsere mellom 18 og 25 år kr 135,-

Øvrige forhold

- Lønnssatsene i overenskomsten skal endres i tråd med virkeligheten.
- Vaske- og sandblåsetillegget økes fra kr 10,- til kr 13,-
- Gjeldende pensjonsordning videreføres, jfr styrevedtak i NSB i desember 2007. Høsten 2008 nedsettes det et partsammensatt utvalg i NSB som skal vurdere eventuelle alternative pensjonsløsninger i konsernselskapene. Utvalget skal også vurdere eventuell fremtidig økning av taket for variable tillegg i pensjonsberegningen.

MiTrans AS
Ole Morten Wiger

Norsk Jernbaneforbund
Kjell Næss

1

Protokoll

Dato: 04. juni 2008.
Sted: Spekters lokale Oslo

Sak: Hovedlønnsoppgjør 2008

Tilstede:

NJF:	Kjell Næss, Magne Høgsveen, Nils Bull, Terje Røysgård
LO Stat:	Øystein Gudbrands
Mantena AS:	Ole Morten Wiger
Spekter:	Bjørn Myhre

Øvrige forhold:
Partene er enige om at virksomhetens faktiske overheng for NJFs medlemmer skal legges til grunn for lønnsoppgjørene i 2009-2011.

MiTrans AS
Ole Morten Wiger

Norsk Jernbaneforbund
Kjell Næss

PROTOKOLL

Fra møte mellom NSB Trafikkservice as og Norsk Jernbaneforbund 4. juni 2008

Til stede:

Fra NSB Trafikkservice as:
Stig Ronander

Fra Norsk Jernbaneforbund:
Kjell Næss

I tillegg møtte fra de sentrale parter:

Arbeidsgiverforeningen Spekter:
Sverre Harvei

LO-Stat:
Mona Fagerheim

Partene er enige om at overenskomstrevisjonen 1. april 2008 skal gjennomføres slik i NSB Trafikkservice as:

I
Overenskomstens B-del videreføres med følgende endringer/tillegg:

1. Varighet på ukentlig fridag fra kl. 1700 dagen før, til kl. 0700 dagen etter (§3.6).

2. Feriepenger utbetales i juni (§8).

3. Siste ferieuke (restferie) kan avvikles som enkeltdager (§8).

4. Bedriften holder nødvendig verneutstyr, arbeidstøy og sko. Arbeidstøyet og verneutstyret skal være tilpasset bruker i den hensikt å gi den enkelte en best mulig arbeidssituasjonen (§21).

5. Deltidsansatte og ansatte med redusert arbeidstid skal få utarbeidet en arbeidsplan hvor uke- og ekstrafridager er avmerket (§3.10).

6. "Gjeldende pensjonsordning videreføres, jf styrevedtak i NSB i desember 2007. Høsten 2008 nedsettes det et partsammensatt utvalg i NSB konsernet som skal vurdere eventuelle alternative pensjonsløsninger i konsernselskapene. Utvalget skal også vurdere eventuell fremtidig økning av taket for variable tillegg i pensjonsberegningen." (§13.5).

II
Den økonomiske delen av tariffoppgjøret gjennomføres slik:

1. Alle ansatte som omfattes av Overenskomsten gis en årlig lønnsøkning på kr 17.500,- (inkl tilleggene gitt i A-delen mellom Spekter og LO Stat).

For NSB Trafikkservice as
S. Ronander
Stig Ronander

For Norsk Jernbaneforbund
Kjell Næss
Kjell Næss

Protokoll fra forhandlinger om del B i overenskomst mellom NAVO / Flytoget AS og Norsk Jernbaneforbund (NJF)

År 2008, den 21. 22. 25. og 29 april, samt 07. og 08 mai ble det holdt forhandlingsmøte mellom Flytoget AS og Norsk Jernbaneforbund (NJF).

Forhandlingene ble fort på grunnlag av bestemmelsene i hovedavtalen mellom NAVO og LO Stat, samt protokoll fra de sentrale forhandlinger om overenskomstens del A av 7. og 8. april 2008.

MOTTATT
- 9 MAI 2008
1

Til stede i ett eller flere møter:
For Flytoget AS:
Hans Kristensen
Odd Erik Haugland
Kari Skybak
Hilde Norsted
Sverre Harvei (bistand fra NAVO)

For Norsk Jernbaneforbund (NJF):
Edel Anne Grinaker
André Luis Frantzen
Arne Drabløs
Rolf Ellingsen
Sigrunn Torjussen(bistand fra LO)
Lars Børseth (bistand fra LO)

Partene er enige om følgende:

1. Det gjøres endringer i lønnsstigen (nivå A – E). Nivåskifte skjer etter reglene i overenskomstens § 7. Økningen i lønnsmassen i mellomperioden (01.04.XX – 01.04.YY) hensyntas i alle fremtidige lønns- og tariffoppgjør.

2. Endringer i FTV's arbeidsoppgaver med virkning fra 01.05.08, er innbakt i ny lønnsstige som er effektiv fra 01.04.08.

3. Det skal i fremtidige lønnsoppgjør arbeides med å redusere tiden det tar for å nå høyeste nivå (pr i dag 10 år). I tillegg skal det skal i fremtidige lønnsoppgjør arbeides med å redusere antall lønnsnivåer.

4. FTV/KV som får endrede arbeidsoppgaver/økt ansvar kan etter vurdering mellom partene innplasseres på høyere lønnsnivå enn det vedkommende etter ansiennitetsreglene tilkommer jfr overenskomstens § 8. Denne endringen kan gjøres tidsbestemt (gjeldende for en gitt periode).

5. Reglene om delt dagsverk etter §11.2 gjelder kun for Flytogets nåværende togproduksjon/kjøremønster. Dersom dette endres, kan nevnte paragraf reforhandles dersom en av partene ber om det. Reforhandlingen er uavhengig av overenskomstens gyldighetsperiode.

6. Partene er enige om å tilstrebe et godt samarbeidsklima som åpner for lokale tilpasninger til beste for driften av Flytoget AS og de ansatte.

7. Partene er enige om å se på kompensasjon/tillegg for veilederfunksjonen i lys av hvordan denne rollen utformes og utvikles i Flytoget AS.

8. Endringene i § 12.3 – dagsverk skal ikke påbegynnes i tidsrommet mellom kl 24.00 – kl 04.30 tas i bruk f.o.m. rutetermin R158.2.

for Flytoget AS

Hans Kristensen

for Norsk Jernbaneforbund (NJF)

Arne Drabløs

Protokoll

Det ble den 23. april 2008 avholdt møte med representantene fra Ofotbanen AS og Norsk Jernbaneforbund. I Møllergt.10 i Oslo.

Tilstede på møtet var:

Fra Ofotbanen AS:	Terje Østensen
	Kjell Mårtensson
	Brynjar Wiik
Fra NJF:	Kjell Næss

Tariffoppgjøret pr. 01.04.08

1.
Det gis et tillegg på kr.1700 pr. mnd. gjeldende fra 01.04.08 på alle garantilønnssatser i NJFs overenskomst med Ofotbanen AS § 4.2.

2.
Lønnstigene reguleres i tråd med dette. A-tillegget på kr. 3900.- er inkludert.

Ofotbanen AS:

Terje Østensen

Norsk Jernbaneforbund :

Kjell Næss

Kjell Næss

MOTTATT

2008

1

Protokoll

fra lokale forhandlinger i mai 2008 mellom BaneTele AS (arbeidsgiver) og NJF. Til stede var:

For BaneTele (arbeidsgiver):

Alvhild Misund
Cecilie Bjørneflaten Medbø
Marit Brodal

Fra Spekter

Sverre Harvei

For NJF/EL&IT :
Lene Berg
Erik Gulbrandsen
Kjell Atle Brunborg

Fra LO Stat
Mona Fagerheim

Partene er enige om:

For 11 navngitte personer gis det fom. 1. april 2008 minst et nivåløft på 8,5%.

For de øvrige medlemmene gis det med virkning fom 1.april 2008 et nivåløft på 5,9%.

I begge tilfellene er A-dels-tillegget inkludert.

Oslo 13/5-2008

Lene Berg Erik Gulbrandsen Kjell Atle Brunborg

Alvhild Misund

Protokoll

År 2008, den 22 april ble det gjennomført forhandlinger mellom Baneservice AS og Norsk Jernbaneforbund om overenskomst 2008-2010.

Til stede

Fra Norsk Jernbaneforbund	Jon Jessesen Knut Svardal Henning Kristiansen
Fra Baneservice AS:	John-Erik Johnsen Ole Øyvind Mustorp Terje Wilhelmsen

Hovedavtale

Hovedavtalen mellom SPEKTER og LO STAT gjelder i Baneservice AS.

Overenskomst

Partene er enige om vedlagt overenskomst.

Lønnsoppgjøret 2008

Det gis et generelt tillegg på kr 25.000,- inklusive tillegg gitt i A-delen.

Varighet

Overenskomsten og lønnstillegget gis med virkning fra 1.4.08. Overenskomsten gjelder fram til 31.03.2010.

For Baneservice AS

For Norsk Jernbaneforbund

MOTTATT
25 APR 2008

Protokoll

B-delsforhandlingene i overenskomstområde 5
mellom
Nettbusskonsernet og Norsk Jernbaneforbund, Norsk Transportarbeiderforbund samt Fagforbundet

År 2008, den 23. april ble det holdt forhandlingsmøte etter hovedavtalens § 7 mellom Nettbusskonsernet(Nettbuss) og Norsk Jernbaneforbund, Norsk Transportarbeiderforbund samt Fagforbundet vedrørende overenskomstens Del B.

Forhandlingene ble ført felles med Yrkestrafikkforbundet
Tilstede i ett eller flere møter:

For Nettbusskonsernet/Borg Buss:
Øivind Leet
Bjørn Vestly
Per Nilsen
Ole Engebret Haugen

For forbundene:
Roger Hansen
Jan Audun Strand
Ole Roger Berg
Bjørg Aspås
Knut Arve Malvik
Ove Andreas Solberg
Einar Åhlander
Roger Larsen
Jonny Johnsen
Yngvar Venemyr
Stein Guldbrandsen
Ole I Haugen
Kjell Atle Brunborg
Arild Kjempekjenn

Partene ble enig om følgende revideringer fra 1. april 2008:

Lønn

Det gis et generelt tillegg på kr. 10.725,- pr. år til alle yrkesgrupper i overenskomsten unntatt sjåførene. I beløpet inngår tillegg gitt i A-delsprotokoll av 8.4.2008.

Garantilønnssatsene endres tilsvarende.

Tabellendringer

Garantilønnstabell for sjåfører i rutevirksomhet i overenskomstens Vedlegg 3 endres til:

Garantilønn, sjåfører i rutevirksomhet
Følgende lønnstabell gjelder:

	Lønn per år Uten fagbrev	*Lønn per år med fagbrev*
6 år +	*276 132*	*288 984*
3 – 6 år	*270 264*	*283 116*
0 – 3 år	*264 396*	*277 248*

Det følges vanlig lønnsansiennitets- og godskrivningsregler i pkt 2.2 ved innfasingen av ny tabellstruktur.

Omfangsbestemmelser

1. OVERENSKOMSTENS OMFANG

1.1 Overenskomsten gjelder for arbeidstakere i følgende bedrifter:

Averøy Billag AS
Drammen Rutebilstasjon AS
Nettbuss AS
Nettbuss Drammen AS
Nettbuss Lillestrøm AS
Nettbuss Møre AS
Nettbuss Ringerike AS
Nettbuss Sør AS
Nettbuss Trøndelag AS
Nettbuss Travel Drammen AS
Nettbuss Vest AS
Nettbuss Østfold AS
Team Trafikk AS
Team Verkstedsenter AS
Telemark Kollektivtrafikk AS

1.2 Konsern
Med konsern menes de selskaper som til enhver tid omfattes av denne overenskomsten.

1.3 Følgende ledere/lederkategorier unntas fra overenskomsten

Administrerende direktører, direktører og ledere for AS.
Ledere som rapporterer til stillingene nevnt under pkt 1.3, herunder fagsjefer i konsernstaben.

Godssjåfører
Godssjåfører lønnes i tråd med overenskomsten pkt 3.5.5

Kompetanse

Partene anbefaler den enkelte bedrift etter lokale forhandlinger å iverksette Bussbransjeavtalens system med kompetansemoduler og den avtalte kompensasjon for disse.

For Norsk Transportarbeiderforbund

For Nettbuss

For Norsk Jernbaneforbund

For Fagforbundet

PROTOKOLL

MOTTATT
29 APR 2008
1

År 2008 den 28. april, ble det avholdt forhandlingsmøte
mellom Nettlast AS og YTF / NJF / NTF vedrørende lønnsoppgjøret 2008.

Til stede for bedriften: Olav Bleken, Håkon Hellum, Jørn Cato Greaker, Kristin Granum, Tore Nerland

For YTF / NJF / NTF: Henrik Dahle, Jan Audun Strand, Kjell Atle Brunborg, Kåre Pedersen, Stein Erik Haugom og Roger Hansen

Det er enighet om følgende endringer i overenskomstens del B:

2.8.2	Tidspunkt beholdes som før, tillegg økes fra kr.20,- til kr. 25,-
2.8.3	Flerdagstillegg øker fra kr. 13,- til kr. 15,-
2.10.1	Diettsats økes fra kr. 100,- til kr. 125,-

Det er enighet om å utsette spørsmålet om dekning av utgifter til fornyelse av Kompetansebevis til neste hovedtariffoppgjør

Etter forhandlinger er partene enige om følgende:

Det vises til A-delens generelle tillegg på kr. 3.900,- og lavtlønnstillegget på kr. 5.850,-.
I tillegg til dette gis det et tillegg på kr. 975,- pr. år til alle.

Dette utgjør kr. 5,50 pr. time. Tillegget utbetales til alle som er omfattet av overenskomsten uavhengig av lønnsnivå.

Partene er i tillegg blitt enige om å endre tabellen fra 6 til 3 trinn, slik at topplønn oppnås etter 6 år. Videre er 1 trinn 0-4 år, 2 trinn er 4-6 år.

Personell innplasseres i ny tabell etter overenskomstens godskrivningsregel.

					37,5 t/uke
Anslenitet	Brt. reg lønn år	Brutto reg lønn mnd	Ferie dag sats 260	Dag sats 360	Timelønn 1956
0 år	270 170	20 184	931,60	672,80	138,12
> 0 år m/fagr.	282 102	20 851	962,40	695,10	144,22
4 > år	273 350	20 714	956,10	690,50	139,75
4 > år m/fgbr.	285 282	21 709	1 002,00	723,70	145,85
6 år +	279 710	21 244	980,50	708,20	143,00
6 år + m/fagbr.	291 648	22 239	1 026,50	741,30	149,10

Oslo 28.04.08

For bedriften
Olav Bleken

For YTF / NJF / NTF

MOTTATT
17 APR 2008
4.4

Thor Chr. Hansteen

Fra: kjellatle.brunborg@njf.no
Sendt: 11. mars 2008 19:21
Til: Thor Chr. Hansteen
Emne: Ad: Forbundsvise tilpasningsforhandlinger mellom LTL og NJF - MTAS

ÅR 2008, den 11. mars, ble det avholdt forbundsvise tilpasningsforhandlinger mellom LTL og NJF for MTAS Jernbanepersonell (avtale 416) i tilknytning til årets sentrale tariffrevisjon mellom LO og NHO

Til stede:
For MF: Kjell Atle Brunborg
For LTL: Thor Chr. Hansteen

Partene er enige om å gjøre følgende endringer i overenskomsten:
Generelt tillegg:
Partene er enige om at det utbetales et generelt tillegg på kr. 0,50, og den forbundsvise potten på kr. 0,50 er benyttet.

Overtidsarbeid
Satsen for matpenger i § 6 nr. 1 økes til kr. 70,

Oslo, 11. mars 2008

For LTL

Kjell Atle Brunborg

For NJF

Protokoll

Den 16., 22., 27. og 29. april 2009 ble det avholdt møte mellom representanter fra NSB AS, Spekter, NJF og LO Stat i Prinsensgt 7-9.

MOTTATT
30 APR 2009
1

Tilstede:
(på ett eller flere møter)

Fra NSB AS: Roald Mikkelsen
Rune Naustdal
Jan Batalden
Gunn Elin D Forsell
Ingvild Øyehaug Vik

Fra Spekter: Bjørn Myhre
Sverre Harvei

Fra NJF: Jane B Sæthre
Arne Drabløs
Audun Sør-Reime
Asmund Rindal
Tore Mentyjærvi
Anniken Refseth

LO Stat: Øystein Gudbrands
Sigrid Torrissen

Tariffoppgjøret pr 01.04.2009

1. Overkonduktør innplassert på topp i lønnsrammen for overkonduktører – kr 340000,- gis et generelt tillegg på kr 10800,- pr år med virkning fra 01.04.2009
2. Øvrige medlemmer av NJF gis kr 8800,- pr år med virkning fra 01.04.2009
3. Det avsettes kr 1,1 mill kr til lønnsjusteringer for administrativt personale i NSB AS med virkning fra 01.04.2009.
4. Alle tilleggene er inklusiv tilleggene gitt i A-delen mellom Spekter og LO Stat
5. Disse lønnsjusteringene gjelder tilsvarende for medlemmer av NJF på Gjøvikbanen, utenom pkt 3.

For NSB AS:

For NJF:

PROTOKOLL

Avsluttende sentrale forhandlinger om overenskomst i område 7 NSB

År 2009, den 30. april, ble det holdt forhandlingsmøte mellom Arbeidsgiverforeningen Spekter og Landsorganisasjonen i Norge v/ LO Stat vedrørende overenskomst i område 7 NSB.

Forhandlingene ble ført på grunnlag av hovedavtalens § 7 fjerde ledd.

Tilstede:

For Spekter:
Bjørn Myhre

For LO Stat:
Øystein Gudbrands

Partene konstaterte at de lokale parter har oppnådd enighet i de lokale forhandlingene mellom følgende virksomheter og organisasjoner:

- NSB AS og Norsk Jernbaneforbund
  Omfatter også NSB Gjøvikbanen AS
- NSB AS og Norsk Lokomotivmannsforbund
  Omfatter også NSB Gjøvikbanen AS
- NSB Trafikkservice AS og Norsk Jernbaneforbund

Partene konstaterte at det ikke var oppnådd enighet i de lokale forhandlingene mellom følgende virksomheter og organisasjoner:

- CargoNet AS og Norsk Jernbaneforbund
- CargoNet AS og Norsk Lokomotivmannsforbund
- Mantena AS og Norsk Jernbaneforbund
- MiTrans AS og Norsk Jernbaneforbund

Partene konstaterte at det ikke var mulig å finne en forhandlingsløsning i de avsluttende sentrale forhandlingene.

Som følge av dette meddelte LO Stat at forhandlingene i overenskomstområde 7 var brutt.

For Arbeidsgiverforeningen Spekter

Bjørn Myhre

For LO Stat

Øystein Gudbrands

ok. 23949

RIKSMEKLINGSMANNENS MØTEBOK

MOTTATT
19 MAI 2009

i sak 2009-017 mellom

LO Stat
på den ene side

og

Spekter
på den annen side

vedrørende tariffrevisjonen 2009 – overenskomstområde 7, NSB/CargoNett

14. og 15. mai 2009 ble det avholdt meklingsmøter i Riksmeklingsmannens lokaler, Grensen 3, Oslo under ledelse av meklingsmann Inger Tellefsen.

Til stede for partene:
LO Stat:
Øystein Gudbrands, Jane Brekkhus Sæthre, Kåre Wikdahl, Petter Trønnes, Kjell Nilsen, Hans Even Grødtlien, Harald Færstaul, Rolf Jørgensen, Eirik Larsson, Roald Nyheim og Øystein Aslaksen.

Spekter:
Bjørn Myhre, Sven Skøld, Martina Ahlberg, Halfdan Blytt, Kjell Solheim og Sverre Harvei.

Det ble fremlagt:
1. Melding om plassoppsigelse fra LO Stat, mottatt 30. april 2009.
2. Riksmeklingsmannens forbud mot arbeidsstans, datert 30. april 2009.
3. LO Stats begjæring om at meklingen avsluttes, datert 8. mai 2009.
4. Diverse dokumenter.

Meklingen fant sted i fellesmøter og særmøter.

Meklingsmannen fremla forslag i overensstemmelse med vedlegg til møteboken. Partene aksepterte forslaget.

Meklingen ble avsluttet kl. 0445.

Inger Tellefsen

MEKLINGSMANNENS FORSLAG

I sak 2009-017

LO Stat, NJF
på den ene side

og

Spekter
på den annen side

Vedrørende tariffrevisjon 2009, overenskomstområde 7 NSB, CargoNet AS.

1. Det gis et generelt tillegg på kr. 7000 pr. år med virkningsdato fra 01.04.2009. Tillegget inkluderer tilleggene i overenskomstens A-del.
2. Det gis et fagbrevtillegg på kr. 5000 pr. år med virkningsdato fra 01.12.2009.
3. Transportledere gis samme generelle tillegg som lokomotivledere.
4. Protokollførsel med vedlegg.

Protokolltilførsel.

Fagarbeidere er ansatte med offentlige godkjente fagbrev. I tillegg omfatter det ansatte med tidligere internt godkjent fagbrev d.v.s. vognvisitører som i dag er plassert i lønnsgruppe terminalarbeidere. Tillegget gjelder for terminal- og verkstedsorganisasjonen fra arbeidsledernivå (gruppeleder/teamleder) og de som rapporterer til disse.

Partene er enige om å etablere et nytt kompetansebasert lønnssystem med virkning fra 01.04.2010 jfr. felles arbeidsnotat mellom partene. Fagarbeidertillegget er første skritt i etableringen av et nytt lønnssystem.

Det utbetales et fagarbeidertillegg for terminalansatte på kr 5000 fra 01.12.2009 i tillegg til dagens lønn. Fagarbeiderlønn i verkstedet økes med samme beløp fra 01.12.2009.

Felles godkjent arbeidsnotat mellom partene følger som vedlegg til denne protokolltilførselen av 14. mai 2009.

VEDLEGG TIL OVERENSKOMST

Lønnssystem

- Lønnssystemets gyldighetsområde er alle tilsatte i CargoNet som omfattes av overenskomsten.
- Ved ansettelse foretas innplassering på lønnsplan for vedkommende. For stillinger innen overenskomstområde skal de fastsatte lønnstitler benyttes.
- Ved pålagt tjenestegjøring i en høyere stilling, utbetales arbeidstaker den høyere stillings lønn fra første dag, såfremt arbeids- og ansvarsområde overtas fullt ut.
- Ansiennitet i lønnssystemet er basert på antall års tjeneste i CargoNet.
- I spesielle tilfeller som krever ekstra kompetanse for eksempel i form av flere fagbrev, sveisesertifikater m.m. kan partene avtale høyere lønn. Dette kan også skje i tilfeller med endret stillingsinnhold og/eller økt ansvar og i situasjoner hvor det er nødvendig å rekruttere/beholde ønsket kompetanse

Nytt

Kompetanse i terminaltjenesten som kompenseres utover grunnlønn*

Kompetanse	Kompensasjon i kroner	
Relevant fagbrev		
Skinnetraktor kjøring		
Funksjoner	Utøvende (mest av arbeidstiden)	Kompetanse 30 %
Skifting		
Truck kjøring		
Kran kjøring		
Klargjøring		

Relevant fagbrev kompenseres med et fast kronebeløp.
Det skilles mellom havende kompetanse og utøvelse av kompetanse. Med utøvende kompetanse menes at den funksjonen som utføres mest av arbeidstiden er den kompetansen som er bestemmende.
Eksempel; en ansatt har godkjent for truck kjøring men hovedfunksjon i arbeidstiden er kran. Kompetansetillegg blir da 100 % for utøvelse av kranfunksjon og i tillegg 30 % for resterende kompetanse.
En forutsetning for å få 30 % tillegg for kompetanse utover hovedfunksjon er at denne kompetansen anvendes jevnlig.

Lønnstitler i CargoNet

Lønnstittel	Minstelønnsgaranti		
Lærling/aspirant	Lønnes etter overenskomstens pkt. 3.3		
	Garantert begynnerlønn		
Vikar / timelønnet sesong	Alder under 18 år kr. 105.- pr. time, Alder over 18 år kr. 120.- pr time		
	Minstelønns-garanti	Etter 2 år	
Maskinoperatør	300 100	311 300	
Terminalarbeider [1]	300 100	311 300	
Kundebehandler	305 900	322 900	
Lokomotivfører [1]			
Lokomotivfører under opplæring[1]			
Lokomotivleder			
Spesialarbeider	314 500		
Fagarbeider med internt fagbrev [2]	325 300		
Fagarbeider (med offentlig fagbrev)	332 600		
Verkstedkontrollør [2]	332 600		
Konsulent	322 300		
Førstekonsulent [2]	322 300		
Gruppeleder	333 200		
Selger	333 200		
Produksjonsleder	349 000		
Planlegger	343 200		
Rådgiver	349 000		
Controller	349 000		
Ingeniør	333 200		
Sivilingeniør	349 000		
Fagsjef			
Godssjef			
Direktør			

1 lønnstittlen har særaldersgrense 65 år

[2] Lønnstittel er personlig og det foretas ikke ny rekruttering i disse lønnstitler.

MEKLINGSMANNENS FORSLAG

I sak 2009-017

LO Stat, NLF
på den ene side

og

Spekter
på den annen side

Vedrørende tariffrevisjon 2009, overenskomstområde 7 NSB, CargoNet AS.

1. Det gis et generelt tillegg på kr. 800 pr. måned med virkningsdato fra 01.04.2009. Tillegget inkluderer tilleggene i overenskomstens A-del.
2. Lokomotivledere og assisterende lokomotivførerledere gis et generelt tillegg på kr. 950 pr. måned med en virkning fra 01.04.2009. Minstelønnssatsene reguleres tilsvarende.
3. Lokomotivføreraspiranter gis et generelt tillegg på kr. 645 pr. måned med en virkning fra 01.04.2009.
4. Øvrige administrativt personale gis samme lønnsmessige behandling som tilsvarende personale som er medlemmer av Norsk Jernbaneforbund.

PROTOKOLL

Avsluttende sentrale forhandlinger i overenskomstområde 7 NSB

År 2009, den 15. mai, ble det holdt forhandlingsmøte mellom Arbeidsgiverforeningen Spekter og Landsorganisasjonen i Norge v/ LO Stat vedrørende lønnsreguleringer for annet avtaleår i område 7 NSB.

Forhandlingene ble ført på grunnlag av hovedavtalens § 7 fjerde ledd. Partene viste til protokoll fra avsluttende sentrale forhandlinger datert 30. april 2009 som erstattes av denne protokoll.

Tilstede:

For Spekter
Bjørn Myhre

For LO Stat
Øystein Gudbrands

Partene konstaterte at de lokale parter har oppnådd enighet i de lokale forhandlingene mellom følgende virksomheter og organisasjoner:

- NSB AS og Norsk Jernbaneforbund
  Omfatter også NSB Gjøvikbanen AS
- NSB AS og Norsk Lokomotivmannsforbund
  Omfatter også NSB Gjøvikbanen AS
- NSB Trafikkservice AS og Norsk Jernbaneforbund
- Terminaldrift AS og Norsk Jernbaneforbund

Partene viser videre til protokoller mellom Spekter og LO Stat datert 13. mai 2009 der det fremgår enighet vedrørende:

- Mantena AS og Norsk Jernbaneforbund
- MiTrans AS og Norsk Jernbaneforbund

Partene viser til protokoller fra de lokale forhandlingene og godkjenner resultatet slik det fremgår av protokollene.

De avtalte tilleggene gis ikke til arbeidstakere som er fratrådt før vedtakelsen, med mindre fratredelsen skyldes pensjonering. Det foretas ikke omregning og etterbetaling av overtidstillegg, skifttillegg m.v. for arbeid utført før vedtakelsen.

Spekter og LO Stat har godkjent forhandlingsresultatet.

Dok. 24367

Partene viste videre til Riksmeklingsmannens møtebok datert 15. mai 2009 der det fremgår at partene har akseptert meklingsmannens forslag vedrørende:

- CargoNet AS og Norsk Jernbaneforbund
- CargoNet AS og Norsk Lokomotivmannsforbund

For Arbeidsgiverforeningen Spekter

Bjørn Myhre

For LO Stat

Øystein Gudbrands

Dok. 24367

Protokoll

Dato: 13. mai 2009
Sted: Spekters lokaler i Oslo

Sak: Mellomoppgjør 2009 mellom NJF og Mantena AS

Tilstede:
Spekter: Bjørn Myhre
LO/Stat: Øystein Gudbrands

Partene konstaterer at det er oppnådd lokal enighet om følgende:

- Økning av årslønn med kr 10.000,- med virkning fra 01.01.09
- Økning av årslønn er inkludert tillegg kr 1950,- gitt gjennom forhandlinger i A-delen
- Det gis et fagarbeidertillegg på kr 5000,- til fagarbeidere som kun har et fagbrev i stillingsgruppene 103, 104, 105, 106, 107, 301 – med virkning fra 1/12-09.
- Engangsbeløp som kompensasjon for underregulering av variable tillegg utbetales ikke i 2009 og 2010.
- Partene er enige om at virksomhetens faktiske overheng skal legges til grunn for lønnsoppgjøret i 2010

De sentrale parter fastslår dermed at det oppnådd enighet i forhandlingene mellom NJF og Mantena AS om årets lønnsoppgjør, og at den varslede plassfratredelse vil bli trukket.

Spekter
Bjørn Myhre

LO/STAT
Øystein Gudbrands

Protokoll

År 2009, 13. mai ble det holdt forhandlingsmøte om lønnsoppgjør 2009 for MiTrans AS.

Til stede:

Fra LO Stat:	Øystein Gudbrands
Fra NJF:	Kjell Atle Brunborg Jane B. Sæthre Kjell Næss
Fra MiTrans AS:	Ole M. Wiger
Fra Spekter:	Bjørn Myhre

Lønnsoppgjør for medlemmer av NJF ved MiTrans AS

Partene har i dagens møte blitt enige om følgende lønnsoppgjør:

1. Det gis en økning i årslønn på kr 6.500,- med virkning fra 01.06.09. Tillegget inkluderer sentralt avtalte tillegg.
2. Det gis en ytterligere økning i årslønn på kr 5.000,- med virkning fra 01.12.09 for fagarbeidere.

Partene er enige om at virksomhetens faktiske overheng skal legges til grunn for lønnsoppgjøret i 2010.

De sentrale parter fastslår dermed at det er oppnådd enighet i forhandlingene mellom NJF og MiTrans AS om årets lønnsoppgjør, og at den varslede plassfratredelsen vil bli trukket.

For LO Stat:

For Spekter:

Protokoll

Den 17., 23. og 29. april 2009 ble det avholdt møte mellom representanter fra NSB Trafikkservice as, Spekter, NJF og LO Stat

Tilstede:
(på ett eller flere møter)

NSB Trafikkservice AS:	Stig Ronander Steinar Hansen
Fra Spekter:	Bjørn Myhre
Fra NJF/KPF:	Kjell Næss Wenche Bye Kai Kristiansen Ingalill Skjeflo
Fra LO Stat:	Sigrid Torrissen Øystein Gudbrands

Tariffoppgjøret pr 01.04.2009

1. Fagarbeidere gis et generelt tillegg på kr 8800,- pr år.
2. Øvrige gis et generelt tillegg kr 8100,- pr år.
3. Alle tilleggene er inklusiv tilleggene gitt i A-delen mellom Spekter og LO Stat.

For NSB Trafikkservice as:

S. Ronander

For NJF:

Kjell Næss

MOTTATT

Protokoll fra forhandlinger om del B i overenskomst mellom SPEKTER / Flytoget AS og Norsk Jernbaneforbund (NJF)

År 2009, den 30. april. og 04. mai ble det holdt forhandlingsmøte mellom Flytoget AS og Norsk Jernbaneforbund (NJF).

Forhandlingene ble ført på grunnlag av bestemmelsene i hovedavtalen mellom SPEKTER og LO Stat, samt protokoll fra de sentrale forhandlinger om overenskomstens del A av 02. april 2009.

Til stede i ett eller flere møter:
For Flytoget AS:
Hans Kristensen
Odd Erik Haugland
Kari Skybak

For Norsk Jernbaneforbund NJF
Edel Anne Grinaker
André Frantzen
Arne Drabløs

Partene er enige om følgende:

1. Fra 01.04.2009 reguleres alle lønnsnivåer med kr 8.700.- pr år (kr 725,- pr mnd).
2. Overtidssats på hverdager mellom kl 20.00 og 06.00, samt på lørdag og søndag økes til 125%
3. Lønnsglidningen i perioden skal regnes inn i rammen i fremtidige lønns- og tariffoppgjør.
4. Videre vurdering av lønnsstrukturen; spesielt med tanke på redusert antall nivåer og krav som legges til grunn for opprykk mellom nivåene.
5. FTV: Lønnsnivå A legges inn under lønnsnivå B, som endres til 0 – 2 år.
6. KV:Lønnsnivå 1 legges inn under lønnsnivå 2, som endres til 0 – 4 år.
7. Lønnsnivå E endres fra >10 år til >8 år.
8. Resultatavhengig utbetaling etter følgende skala:
   - Nivå 1: Budsjettmålet nås kr. 2000,-
   - Nivå 2: Budsjettmålet overskrides med + 5 mill NOK kr. 3000,-
   - Nivå 3: Budsjettmålet overskrides med + 15 mill NOK kr. 6000,-

for Flytoget AS

Hans Kristensen

for Norsk Jernbaneforbund (NJF)

Arne Drabløs

MOTTATT

27 APR 2009

1

Protokoll

fra lokale forhandlinger i april 2009 mellom BaneTele AS (arbeidsgiver) og Tekna, NITO, NJF og EL&IT. Til stede var:

For BaneTele (arbeidsgiver):
Alvhild Misund
Marit Hermansen
Per Magne Olsen

For Tekna
Jan Helge Rød

For NITO
Andre Vighals
Bjørn Myhre

For NJF
Lene Berg

For EL&IT
Turid Janne Solvær

Partene er enige om:

1. I samsvar med det sentralt fremforhandlede resultat (A-tillegget) gis det et generelt tillegg på kr. 1 950,- pr. år.

   Det gis videre et tillegg på kr. 1 950,- pr. år til arbeidstakere med en årslønn lavere enn kr. 319 000,-.

   Tilleggene gis med virkning fom. 1. april 2009.

2. Det gjennomføres nye forhandlinger innen 15. november 2009 for å vurdere om det er rom for ytterligere lønnstillegg.

3. Det skal gjennomføres reelle lønnssamtaler, dvs at samtaler mellom hver enkelt arbeidstaker og nærmeste leder. Målsettingen er at samtalene er gjennomført innen 15. 06.2009.

4. Ledelsen skal aktivt legge til rette for den enkelte medarbeider utvikler sin kompetanse innenfor selskapets strategi. Ledelsen skal sikre at de tillitsvalgte minst to ganger i året får en gjennomgang av hvordan kompetansebudsjettet er disponert.

5. Ledelsen i BaneTele AS skal tilstrebe at selskapet oppfyller sin lønnspolicy som et selskap som ikke skal være lønnsledende, men ha konkurransedyktige betingelser. Det skal tilstrebes at interne skjevheter skal rettes opp utenfor potten til lønnsoppgjør.

Oslo 24.04.2009

Jan Helge Rød Bjørn Myhre Andre Vighals Lene Berg

Turid Janne Solvær

Alvhild Misund Per Magne Olsen

PROTOKOLL

Avsluttende sentrale forhandlinger i overenskomstområde 9 Øvrige virksomheter

År 2009, 19., 27. og 28. mai ble det holdt forhandlingsmøter mellom LO Stat og Arbeidsgiverforeningen Spekter vedrørende lønnsreguleringer for annet avtaleår i overenskomstområde 9 Øvrige virksomheter.

Til stede:

Fra LO Stat: Øystein Gudbrands

Fra Spekter: Bjørn Myhre

Forhandlingene ble ført på grunnlag av hovedavtalens § 7 fjerde ledd.

Det vises til protokoller fra de lokale B-dels forhandlingene.

De sentrale partene konstaterte at de lokale parter har oppnådd enighet i B-dels forhandlingene bortsett fra i følgende saker som de sentrale parter er enige om skal løses som følger:

Foreningen Drammens Teater og Fagforbundet
Med virkning fra 1. juli 2009 gis et generelt tillegg til årslønn på kr 11.000,-. Deltidsansatte gis forholdsmessig tillegg. Tillegget inkluderer tillegg gitt i de sentrale forhandlingene. Partene legger til grunn at det ved neste års forhandlinger skal benyttes Spekters beregnede overheng.

ErgoGroup og EL&IT
Med virkning fra 1. april 2009 gis et generelt tillegg til årslønn på kr 5.200,-. Ansatte med årslønn lavere enn kr 375.000,- gis ytterligere et tillegg til årslønn på kr 1.950,-. Deltidsansatte gis forholdsmessig tillegg. Tilleggene inkluderer tillegg gitt i de sentrale forhandlingene.

Ruter og NTL og Fagforbundet
Med virkning fra 1. april 2009 gis et generelt tillegg til årslønn på kr 13.000,-. Deltidsansatte gis forholdsmessig tillegg. Tillegget inkluderer tillegg gitt i de sentrale forhandlingene.

Ofotbanen Drift og NLF
Med virkning fra 1. april 2009 økes månedslønnen for lokomotivførere med kr 900,-. Tillegget inkluderer tillegg gitt i de sentrale forhandlingene.
Fribillettordningen etter overenskomstens pkt. 10 og særavtale om egenandel på fribillett, datert 09.09.2008, iverksettes fra og med august 2009. Egenandelen settes til kr 3.900,- pr år

forutsatt at prisen fra NSB på fribilletter står ved lag. Alternativt vil egenandelen måtte bli endret.

Ofotbanen Drift og NJF
Med virkning fra 1. april 2009 gis et generelt tillegg til årslønn på kr 10.800,-. Deltidsansatte gis forholdsmessig tillegg. Tillegget inkluderer tillegg gitt i de sentrale forhandlingene. Garantilønnssatsene økes tilsvarende tilleggene i årslønn.

Saker uten forhandlingsløsning
I de lokale forhandlingene mellom Relacom og EL&IT er det ikke oppnådd enighet. Partene konstaterte at det heller ikke var mulig å finne en forhandlingsløsning i de avsluttende sentrale forhandlingene.

Som følge av dette meddelte LO Stat at forhandlingene i overenskomstområde 9 var brutt.

For LO Stat:

For Spekter:

MOTTATT
27 APR 2009
1

Protokoll

B-delsforhandlingene i overenskomstområde 5
mellom
Nettbusskonsernet / Borg Buss AS og Norsk Jernbaneforbund, Norsk Transportarbeiderforbund samt Fagforbundet

År 2009, den 15. april ble det holdt forhandlingsmøte etter hovedavtalens §7 mellom Nettbusskonsernet (Nettbuss) / Borg Buss AS og Norsk Jernbaneforbund, Norsk Transportarbeiderforbund samt Fagforbundet vedrørende overenskomstens del B.

Forhandlingene ble ført felles med Yrkestrafikkforbundet.

Tilstede på møtet:

For Nettbuss:
Øivind Leet
Kai Finstad
Ole Engebret Haugen
Per Nilsen
Øystein Tyssen

For Forbundene:
Roger Hansen
Kjell Atle Brunborg
Stein Guldbrandsen
Jan Audun Strand
Yngvar Venemyr
Einar Åhlander
Bjørg Aspås
Finn Arne Solberg
Ola Skorem

Partene ble enig om følgende revideringer fra 1. april 2009:

Lønn

Generelt tillegg gitt i de sentrale innledende forhandlingene (A-del), jfr. protokollens pkt. 2 første ledd, på kroner 1 950,- per år, implementeres som forutsatt i A-delsprotokollen.

Tillegget etter protokollens pkt. 2 andre ledd (lavtlønnstillegget) på kroner 1 950,- gis til alle ansatte som omfattes av denne avtalen

Tabellendringer

Garantilønnssatsene i overenskomstens vedlegg 3 økes fra fra 01.04.2009 med kr 3 900,-

Kompetanse

De sentrale parter oppfordrer de lokale parter i hver enkelt bedrift til å oppta forhandlinger om iverksettelse av bussbransjeavtalens system med kompetansemoduler og den avtalte kompensasjon for disse.

Innfasing bussbransjeavtale i Borg Buss

Innfasing i Borg Buss skal være gjennomført senest 01.04.2012. Det opptas forhandlinger i god tid før dette.

Partssammensatt utvalg lønnsslipp

Det nedsettes et sentralt partssammensatt utvalg som skal gjennomgå og fremme forslag som gjør lønnsslippen lettere å forstå for den enkelte. Utvalget har oppstart mai 2009. Iverksettelse senest innen 01.01.2010.

For Nettbusskonsernet

For Norsk Transportarbeiderforbundt

For Borg Buss AS

For Norsk Jernbaneforbund

For Fagforbundet

Protokoll

Bussbransjeavtale
mellom
Nettbusskonsernet og Norsk Jernbaneforbund, Norsk Transportarbeiderforbund samt Fagforbundet

År 2009, den 15. april ble det holdt forhandlingsmøte mellom Nettbusskonsernet (Nettbuss) og Norsk Jernbaneforbund, Norsk Transportarbeiderforbund samt Fagforbundet.

Forhandlingene ble ført felles med Yrkestrafikkforbundet.

Tilstede på møtet:

For Nettbuss:
Øivind Leet
Kai Finstad
Ole Engebret Haugen
Per Nilsen
Øystein Tyssen

For Forbundene:
Roger Hansen
Kjell Atle Brunborg
Stein Guldbrandsen
Jan Audun Strand
Yngvar Venemyr
Einar Åhlander
Bjørg Aspås
Finn Arne Solberg
Ola Skorem

Partene ble enig om følgende revideringer fra 1. april 2009:

Lønn

Det gis generelt tillegg på kr 1,- per time.

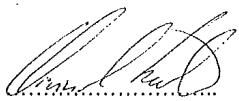
Tabellendringer

Lønnssatsene i Bussbransjeavtalen økes fra fra 01.04.2009 med kr 1,- per time

Partssammensatt utvalg lønnsslipp

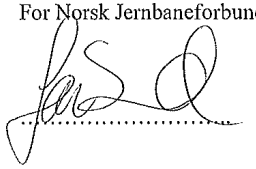
Det nedsettes et sentralt partssammensatt utvalg som skal gjennomgå og fremme forslag som gjør lønnsslippen lettere å forstå for den enkelte. Utvalget har oppstart mai 2009. Iverksettelse senest innen 01.01.2010.

For Nettbusskonsernet

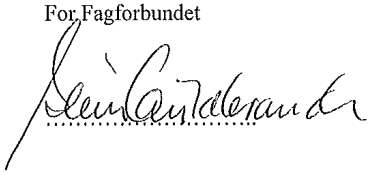


For Norsk Transportarbeiderforbundt

For Norsk Jernbaneforbund



For Fagforbundet



PROTOKOLL

År 2009 den 23. april, ble det avholdt forhandlingsmøte mellom Bring Logistics Nettlast AS og NJF / NTF vedrørende lønnsoppgjøret 2009.

Til stede for bedriften: Olav Bleken, Håkon Hellum, Kristin Granum og Tore Nerland.

For NJF / NTF: NJF: Kjell Atle Brunborg, Jan Audun Strand og Geir Raknem.
NTF: Roger Hansen, Geir Kvam og Stein Erik Haugom.

Etter forhandlinger er partene enige om følgende:

I henhold til A-delsforhandlingene gis det et generelt tillegg på kr. 1,00 pr. time, pluss et lavtlønnstillegg på kr. 1,00 pr. time.
I tillegg gis det kr. 1,00 pr. time i B-delsforhandlingene.
Totalt utgjør dette kr. 3,00 pr. time.

Lokale særavtaler er ikke berørt av denne protokollen.

Spekter - lønnsregulativ 2009 — **Bring Logistics Nettlast AS**

Med till. fra 01.04.2009 pr år: kr 5 868 — Pr. time kr 3,00

Lønnstabellen gjelder for sjåførene.

Ansienitet	Brt.reg lønn år	Brutto reg lønn mnd	Ferie dag sats 260	Dag sats 360	37,5 t/uke Timelønn 1956	37,5 t/uke Ot/1956 50 %	37,5 t/uke Ot/1956 100%
0 år	276 038	23 003	1 061,68	766,77	141,12	211,69	282,25
> 0 år m/fagr.	287 970	23 997	1 107,58	799,92	147,22	220,84	294,45
4 > år	279 218	23 268	1 073,91	775,60	142,75	214,12	285,50
4 > år m/fgbr.	291 150	24 262	1 119,81	808,75	148,85	223,27	297,70
6 år +	285 578	23 798	1 098,38	793,27	146,00	219,00	292,00
6 år + m/fagbr.	297 516	24 793	1 144,29	826,43	152,10	228,16	304,21

Till. for fagbrev utgjør; kr 6,10

Oslo 23.04.09

For bedriften

Olav Bleken

For NJF / NTF

Roger Hansen

Protokoll

År 2009, den 28 april ble det gjennomført lokale lønnsforhandlinger mellom Baneservice AS og Norsk Jernbaneforbund

Til stede

MOTTATT
30 APR 2009

Fra Norsk Jernbaneforbund
Tor Egil Pålerud
Geir Meling Jacobsen
Tom Bragen

Fra Baneservice AS:
John-Erik Johnsen
Ole Øyvind Mustorp
Terje Wilhelmsen

Lønnsoppgjøret 2009

Det gis et generelt tillegg på kr 6500,- inklusive tillegg gitt i A-delen.

I tillegg til det generelle tillegget er det gitt enkelte individuelle tillegg.

Det er i tillegg gjort endringer i stillingstitler på noen stillinger.
Driftsledertittelen utgår for personell iht vedlegg. I stedet skal tittelen formann benyttes. Personell som ikke har reell funksjon som formann/driftsleder vil få ny stillingstittel iht kompetanse.

Tilleggene og stillingsendringene fremgår av vedlagt oversikt.

For Baneservice AS

For Norsk Jernbaneforbund

PROTOKOLL FRA LØNNSFORHANDLINGER 2009 MELLOM LKAB NORGE AS/MTAS OG FAGFORENINGENE VED LKAB NORGE AS OG MTAS

LKAB Norge AS	Foreningene:	
Magne Leinan	Karl M Nilsen	FLT
Martin Kajander	Kjell M Johansen	Parat
Bjørn-Harald Næss	Tommy Strøm	Parat
	Bjørnar Johansen	N Sjøoff. For
	Karl Olsen	N Maskinist Forb.
	Dag B Eriksen	Lokp. For.
	Joar Bruland	Lokp. For.
	Bjørn Sivertsen	MTAS Jernb
	Morten Olsen	MTAS Jernb

LOKALE LØNNSFORHANDLINGER MELLOMOPPGJØR 2009

Partene var møtt for å gjennomføre lokale lønnsforhandlinger for 2009.

Det ble ved de sentrale forhandlinger gitt et tillegg på kr. 1,00 pr. time.

Foreningene hadde levert inn følgende krav til bedriften:

1. 4,5% lønnsøkning inkl. det sentrale tillegget.
2. Krav fra MTAS Jernbaneforening, Lokforening:
   Endring av avtale om helgearbeid til arbeid hver 3. helg slik andre jernbaneselskap har innført.
3. Krav fra Sjøoffiserforbundet, Maskinistforbundet:
   Endring av turnusordning.

Bedriften oppsummerte LKAB og MTAS's situasjon ut fra de fire kriterier som ligger til grunn ved lokale forhandlinger.:

- Økonomi
- Konkurranseevne
- Fremtidsutsikter
- Produktivitet

Bedriften bemerket at det har vært en normal lønnsutvikling sammenlignet med den øvrige industrien de seneste 5-10 årene og at bedriften fortsatt har et lønnsnivå som er over gjennomsnittet sammenlignet med industrien på landsbasis.

Foreningene mener at de har hatt en dårligere lønnsutvikling enn øvrige og dokumenterte dette med tall fra Teknisk beregningsutvalg.
Foreningene aksepterer ikke at de skal ha en dårligere lønnsutvikling enn andre sammenlignbare bedrifter.

Foreningen mente at det gode resultater fra 2008 samt bedriftens overskudd fra 1. kvrt. skulle påvirke lønnsveksten for den ansatte.

Bedriften mener at det har vært gjennomført reelle forhandlinger mellom partene men klarte ikke å enes.

Det har vært gjennomført og skrevet referat fra følgende forhandlingsmøter:
- 1 innledende forhandlingsmøte dato 09.juni.09
- 2 forhandlingsmøter dato 11 og 17.juni.09

Foreningens siste krav var 3,0% inkl. sentrale tillegget per 01.04.2009 og 1,5% per 01.10.2009.
Kravet ble avvist av bedriften.

Bedriftens endelige tilbud og som ble avvist av foreningen gjøres gjeldende:
- 1,0% inkl. sentralt tillegg på kr. 1,00 per 01.04.2009
- 1,5% per 01.10.2009

Kravene 2 og 3 fra foreningene ble fra bedriftens side avvist da kravene griper inn i Overenskomsten noe som bedriften ikke ønsker å forhandle om ved dette lokale mellomoppgjøret.
Her ble partene enige om å påstarte arbeidet med å se om dette er gjennomførbart.

Da partene ikke kom til enighet om lønnsfastsettelsen ble det enighet om å skrive en uenighetsprotokoll.

Foreningene ønsket følgende tekst til protokollen:
Hvis andre foreninger får mer enn hva som er fremforhandlet nå skal dette også gjøres gjeldende for de foreninger som er med på denne forhandlingen

Narvik, 23.06.2009

LKAB Norge AS/MTAS
Magne Leinan

Martin Kajander

Bjørn-Harald Næss

Parat

Norsk Sjøoffisersf.

MTAS Jernbanef.

FLT

Norsk Maskinisf.

MTAS Lokpersf.

Vedlegg til protokoll av 17.06.2009

Lokale lønnsforhandlinger 2009, mellomoppgjør.

Med bakgrunn i protokoll av 17.06.09:

- *Hvis andre foreninger får mer enn hva som er fremforhandlet nå skal dette også gjøres gjeldende for de foreninger som er med på denne forhandlingen.*

vil årets lokale mellomoppgjør 2009 bli følgende:

- 2,0% inkl. sentralt tillegg på kr. 1,- per 01.04.2009
- 0,5% per 01.10.2009

Dette gjøres gjeldende for følgende foreninger:

- Parat
- FLT
- Norsk Sjøoffisersforbund
- Norsk Maskinistforbund
- MTAS Lokpersonalets forening
- MTAS Jernbaneforening

25.06.2009

Magne Leinan
Forhandlingsleder

LØNNSOPPGJØRET 2010

	Ant St.be	JA	%	Nei	%	Fork-%	% avgitt
NSB AS	1483	539	61.5	277	31.6	61-6.9	59.1
Nettbuss	695	378	72.8	104	20.0	37-7.2	74.7
Nettlast	28	23	92	1	4	1-4	89.3
Trafikkservice	115	51	50	20	19.6	31-30.4	88.7
Gjøvikbanen	42	18	69.2	6	23.1	2-7.7	61.9
Mantena	782	459	79.4	85	14.7	34-5.9	73.9
Mitrans	57	38	69.1	16	29.1	1-1.8	96.5
Baneservice	212	39	45.8	15	17.7	31-36,5	40.1
Ventelo	21	13	61.9				61.9
MTAS	22	20	91.0				91.0
Flytoget	135	38	73.0	7	13,5	7-13.5	38.5
Cargonet	440	192	57.7	114	34.2	27-8.1	75.7
Terminaldrift	12	6	66.7	3	33.3		75.0
	4044	**1814**	**67.3**	**648**	**24.1**	**232 8.1**	**66.6**
Staten	1986	844	59.8	521	36.9	46-3.3	71.1%
Totalt	6030	2658	64.8	1.169	28.5	278 6,7	68.1

Protokoll

I perioden fra 16. april – 5. mai 2010 ble det avholdt møte mellom representanter fra NSB AS, Spekter, NJF og LO Stat i Prinsensgt 7-9

Tilstede på ett eller flere møter:

Fra NSB AS: Roald Mikkelsen
Rune Naustdal
Ann Kristin Hjortbakk
Anita Krosby
Asle Nordbotten
Ingvild Ø Vik
Emil Eike

Fra Spekter: Sverre Harvei

Fra NJF: Jane B Sæthre
Arne Drabløs
Tore Mentyjærvi
Audun Sør-Reime
Asmund Rindal
Anniken Refseth
Lasse Oliversen

Fra LO Stat: Øystein Gudbrands
Eivind Gran

Tariffoppgjøret pr 01.04.2010

1. Alle assisterende konduktørledere og vaktledere i Drops Drift gis et generelt tillegg på kr 12.912,- pr år med virkning fra 1. april 2010.
2. Planleggere i Drift og konsulent 2 i Drops Drift gis et generelt tillegg på kr 11.700,- pr år med virkning fra 1. april 2010
3. Alle selgere gis et generelt tillegg på kr 9.400,- pr år med virkning fra 1. april 2010.
4. Alle togkontrollører gis et generelt tillegg på kr 11.700,- pr år med virkning fra 1. april 2010
5. Alle togassistenter gis et generelt tillegg på kr 8.500,- pr år med virkning fra 1. april 2010
6. Alle konduktøraspiranter gis et generelt tillegg på kr 1.950,- pr år med virkning fra 1. april 2010
7. Øvrige administrativt personale, som ikke er nevnt i pkt 1 og 2 gis et generelt tillegg på kr 9.400,- pr år med virkning fra 1. april 2010
8. Overkonduktørramma endres slik (årslønn etter årets tariffoppgjør):

0 år	2 år	4 år A	4 år B	6 år
305300	326 900	347 500	356 400	361 000
8500	9100	9400	9800	10200

9. Alle tilleggene er inkludert tillegget i A-delen mellom Spekter og LO Stat.
10. Det avsettes en pott på kr 700.000,- til individuelle lønnsjusteringer med virkning fra 01.04.10 blant NJFs medlemmer i NSB AS, som går inn under pkt 7 i denne protokoll.
11. Nylig inngått godtgjørelse for instruktørvirksomheten tas inn i overenskomsten

12. Spesiell arbeidstidsordning: På de stasjoneringsstedene det er behov opprettes det en reserveordning som innebærer at noen overkonduktører ikke får varslet egen tjeneste før kl. 14.00 dagen før. Behov for antall deltakere i reserveordningen på det enkelte stasjoneringssted, avgjøres av regionsjefen. Dette er en frivillig ordning. Overkonduktører som deltar i ordningen gis et fast månedlig tillegg på kr. 5.000,-, eventuelt kr. 1.250 pr uke. Den enkelte overkonduktør som deltar i ordningen binder seg til ordningen for en rutetermin. Denne ordningen er en prøveordning i tariffperioden.
13. Overenskomstens pkt. 5.2.2 Omlegging av plan på kort varsel: Dette punktet kommer ikke til anvendelse dersom omleggingen skjer fordi vedkommende arbeidstaker midlertidig pålegges arbeidsoppgaver av administrativ karakter, eller hvor omlegginger skjer etter eget ønske fra arbeidstaker og arbeidsgiver. Administrativt arbeid er ikke tjeneste som instruktør.
14. NSB AS vil i tariffperioden utarbeide nærmere retningslinjer om seniorpolitikk i selskapet i samråd med de ansattes organisasjoner.
15. NSB AS vil ivareta ansatte som pga uførepensjon går over på deltid mht. arbeidsplan (§5.2).
16. Det vil bli gjennomført endringer av urealistisk lave minstelønnssatser og modernisering av lønnssystemet for administrative stillinger i overenskomsten
17. Vedlagt følger ny Helgeavtale. Implementering av nye bestemmelser: 4.9, 4.10, 5.4.4.1 og 5.4.3.5. I 2010 gjennomføres kartleggingen før sommeren med implementering av ny helgeordning ved ruteendring desember 2010. Den spesielle godtgjørelsen fredag kl. 12 – 17 og mandag 06- 14 bortfaller. Innføringen av prosent tillegg ref 4.9 og 4.10 skal ikke ha innvirkning på eventuelle fremtidige krav knyttet til skift eller ulempetillegg, dersom ikke partene er enige om noe annet.
18. Partene skal i tariffperioden se på utfordringene i forbindelse med ferie og frihelger
19. I tariffperioden skal en partssammensatt arbeidsgruppe evaluere helgeavtalen
20. Lavlønns-/likestillingspotten jfr. protokoll fra de innledende forhandlingene mellom Spekter og LO Stat, vedr. overenskomstrevisjon 2010 av 13. og 14. april del III , har blitt lagt til grunn når de lokale partene, NSB AS og NJF har foretatt kartlegging av de lokale forhold. NJF leverte den 22. april 2010 inn en navnliste over medlemmer som de mener er lavlønnede og/eller er omfattet av likelønnsproblematikken. Partene er i overenskomstforhandlingene enige om at disse og eventuelt andre skal vurderes særskilt. Det avsettes en pott på kr 40.000,- til dette. I tråd med A dels protokollen forhandles det om de avsatte midlene innen 01.07.10. Forhandlingene gjennomføres mellom NSB AS og ALF.
21. Den spesielle ordningen i NSB AS med OU midler videreføres i tariffperioden
22. Dersom Staten endrer sin øvre grense for pensjonsgivende variable tillegg i tariffperioden 01.04.10-31.03.12, vil NSB AS innenfor denne tariffperioden endre sin grense for pensjonsgivende variable tillegg med samme beløp.
23. Partene lokalt i NSB AS Salg vil sammen se på anvendelsen av lønnssystemet for selgere.
24. Særavtaler som følger overenskomsten prolongeres.
25. Etterbetaling av tillegg gjennomføres på samme måte som tidligere etablert praksis.
26. Gjeldende pensjonsordning videreføres, jfr styrevedtak i NSB desember 2007.
27. Dersom andre organisasjoner i NSB AS gjennom forhandlinger/megling får en løsning på områder hvor det er kryssende hensyn, tilbys NJF samme løsning.

NSB AS:

NJF:

Vedlegg til protokoll tariffoppgjøret 2010

Helgeavtale

Ny 5.4.4.1

Helgefriperioden defineres til fredag kl.17.00 – mandag kl. 06.00

Før oppstart av turnusbygging gjennomføres en kartlegging av overkonduktører, togassistenter og turnuspersonell på Drops sine ønsker om arbeid henholdsvis hver 2. eller hver 3.helg på hvert stasjoneringssted.

Helgefri for overkonduktører, togassistenter og turnuspersonell på Drops skal i størst mulig grad tilpasses tildelt produksjon og den enkeltes behov. Ved hvert enkelt stasjoneringssted settes det opp turnuser som tilpasses dette.

I forbindelse med drøfting av dagsverk tildeles helgeproduksjon pr. stasjoneringssted. I dette arbeidet vektlegges jevn fordeling av helgeproduksjon mellom stasjoneringsstedene.

Dersom det ikke er samsvar mellom produksjonsbehov og ønsker vil overkonduktører, togassistenter og turnuspersonell på Drops sin ansiennitet legges til grunn for fordelingen.

Ved arbeid mer enn 2. hver helg kreves det enighet.

Overkonduktører, togassistenter og turnuspersonell på Drops som jobber 2.hver helg gis et tillegg jfr. 4.10

Dersom den enkelte ønsker det kan det månedlige tillegget – jfr 4.10 - erstattes med en H- fridag hver 6 uke. I den grad turnusen er kortere/ lengre enn 6 uker tilpasses antall H-dager til dette. Valg av fritid eller betaling gjelder for hele ruteterminen.

Ny tekst 5.4.3.5 H-fridag

Fridag for helgearbeid etter overenskomstens pkt 5.4.4.1 markeres på tjenestelistene med "H" for de som velger å ta dette ut som fridag. Slike fridager skal gå over dato og vare minst 24 timer.

H- fridagen inngår i turnus med 8 timer.

Ved arbeid på H-fridag utbetales forhøyet overtidsgodtgjørelse (se pkt 5.3.6.1 og 5.4.4)

Nytt 4.9 Spesiell godtgjørelse

I tariffoppgjøret 2010 ble tidligere overtidsgodtgjørelse for ordinært arbeid i forbindelse med frihelg fredag 12.00 – 17.00 og mandag 06.00 – 14.00, erstattet med ett fast månedlig prosent tillegg.

Det gis et tillegg på 6% av grunnlønn til overkonduktører, togassistenter og turnuspersonell på Drops som går i turnus. Tillegget utbetales månedlig.

Nytt 4.10 Godtgjørelse etter pkt 5.4.4.1

5.5.2010

Overkonduktører, togassistenter og turnuspersonell på Drops som i ruteterminen arbeider hver 2. helg eller hyppigere jfr 5.4.4.1 gis et tillegg på 5% av grunnlønn . Tillegget utbetales månedlig.

RAM

Mantena

Protokoll

MOTTATT
-7 MAI 2010
1

Dato: 6. mai 2010,
Hvor: Prinsensgt 7-9, Oslo

Tilstede fra Mantena:	Ole Edvardsen Per Lillegård Tone Sande Trond Anders Solberg
Tilsted fra Spekter:	Bjørn Myhre
Tilstede Fra NJF:	Kjell Næss Håvard Libæk Helge Kornbråten
Tilstede fra LO:	Øistein Gudsbrands
Referat:	Tone Sande

Lønnsoppgjør 2010 mellom Mantena AS og Norsk Jernbaneforbund

- Generelt tillegg kr 11000,- fra 1. april 2010. Tillegget inkluderer tillegg gitt i A-delen.
- Fagarbeidertillegg kr 5000,- fra 1. desember 2010
    - Gis til alle med et fagbrev i stillingsgruppene 103, 104, 105, 106, 107 og 301
- Pott til individuelle justeringer kr 600.000,- fordelt etter en omforent liste
- Partene er enige om at virksomhetens faktiske overheng skal legges til grunn for lønnsoppgjøret i 2011
- Engangsbeløp kr 1000,- som kompensasjon for å flytte oppgjøret fra 1.januar til 1. april
- Partene er enige om oppgjør med virkning fra 1.4. ved de kommende tariffoppgjørene

Partene var enige om følgende endringer i overenskomsten:

6.4	Garantilønn justeres for lønnsgruppe 1.
6.5	Satsene økes med kr. 15,-
7.2	Ansatte som spyler materiell etter menneskepåkjørsler utbetales et tillegg på kr. 2.000,- pr. gang.
8.4	Endre til: utgangen av fratredelsesmåneden.
9.1.4	Den til enhver tid gjeldene avtale om "Inkluderende Arbeidsliv" mellom myndighetene og hovedpartene i arbeidslivet.
10.0	I henhold til ferieloven.

12.2.4 Dersom arbeidstaker ønsker det, kan det avtales at ny fritid gis i perioden 8 uker før eller etter den fridagen det skal gis fri for. Ny fridag avmerkes på turnuskartet på vanlig måte.

12.6.2 Tillegget på dette punktet økes til kr. 15.- pr arbeidet time.

Mantena AS

Ole Edvardsen

NJF

Kjell Næss

PROTOKOLL
Fra forhandlinger om B-delen i overenskomsten mellom CargoNet AS og Norsk Jernbaneforbund 2010.

Det ble avholdt forhandlingsmøter mellom CargoNet AS og Norsk Jernbaneforbund (NJF) den 19., 20., 23 og 26. april 2010.

Til stede i ett eller flere møter:

Fra CargoNet AS:
Sven Skøld
Halfdan Blytt
Kjell Solheim
Bjørn Riiber
Morten Knudsen

Fra NJF:
Jane Brekkhus Sæthre
Kåre Wikdahl
Kjell Nilsen
Petter Trønnes
Erik Lien

Partene er enige om at overenskomstrevisjonen 1. april 2010 skal gjennomføres slik i CargoNet AS:

1. Overenskomstens B-del videreføres med endringer i henhold til revidert overenskomst. Overenskomstens satser justeres og etterbetales fra hhv 1. april og 1. september 2010.

2. §5.8.4. Fridag på helge eller høytidsdag.
Hvis driften tillater det skal fritiden fortrinnsvis gis enten i foregående eller etterfølgende uke.

3. Partene er enige om at det i perioden skal gjøres et arbeid for å vurdere eventuelle seniorpolitiske tiltak i CargoNet.

Den økonomiske delen av tariffoppgjøret gjennomføres slik:

1. Terminalarbeidere gis et tillegg på årslønn med kr 6000,- inkludert tillegget i A-delen med virkning fra 1.4.2010.

2. Verkstedsarbeidere gis et tillegg på årslønn med kr. 7000 inkludert tillegget i A-delen med virkning fra 1.4.2010. Fagbrevtillegget for denne gruppen økes med kr. 5000 fra 1.september 2010.

3. Administrativt personale (inkludert transportledere og adm. personale i operativ drift) gis et tillegg på årslønn med kr. 8000 inkludert tillegget i A-delen med virkning fra 1.4.2010. Det avsettes en pott på kr. 100 000 til fordeling fra 1. september 2010. Partene utveksler navnelister.

4. Tillegget for faddere og instruktører økes til kr. 600 pr. tjeneste under utførelse av slik virksomhet.

5. Kompensasjon for delt dagsverk økes til kr. 90 pr. vakt.

6. Det innføres et kompetansebasert lønnssystem ihht vedlegg fra 1. september 2010.

7. Satsene for loss of lisence heves med 50%.

8. For lønnsoppgjøret 2011 legges CargoNets overheng til grunn for forhandlingene.

For CargoNet AS

Sven Skøld

For Norsk Jernbaneforbund

Jane Brekkhus Sæthre

PROTOKOLL
Fra forhandlinger om B-delen i overenskomsten mellom Terminaldrift AS og Norsk Jernbaneforbund 2010.

Det ble avholdt forhandlingsmøter mellom Terminaldrift AS og Norsk Jernbaneforbund (NJF) den 19., 20., 23 og 26. april 2010.

Til stede i ett eller flere møter:

Fra Terminaldrift AS:
Sven Skøld
Halfdan Blytt
Kjell Solheim
Bjørn Riiber
Morten Knudsen

Fra NJF:
Jane Brokkhus Sæthro
Kåre Wikdahl
Kjell Nilsen
Petter Trønnes
Erik Lien

Partene er enige om at overenskomstrevisjonen 1. april 2010 skal gjennomføres slik i Terminaldrift AS:

1. Overenskomstens B-del videreføres med endringer i henhold til revidert overenskomst. Overenskomstens satser justeres og etterbetales fra hhv 1. april og 1. september 2010.

2. §5.8.4. Fridag på helge eller høytidsdag.
Hvis driften tillater det skal fritiden fortrinnsvis gis enten i foregående eller etterfølgende uke.

3. Partene er enige om at det i perioden skal gjøres et arbeid for å vurdere eventuelle seniorpolitiske tiltak i CargoNet.

Den økonomiske delen av tariffoppgjøret gjennomføres slik:

1. Terminalarbeidere gis et tillegg på årslønn med kr 6000,- inkludert tillegget i A-delen med virkning fra 1.4.2010.

2. Verkstedsarbeidere gis et tillegg på årslønn med kr. 7000 inkludert tillegget i A-delen med virkning fra 1.4.2010. Fagbrevtillegget for denne gruppen økes med kr. 5000 fra 1.september 2010.

3. Administrativt personale (inkludert transportledere og adm. personale i operativ drift) gis et tillegg på årslønn med kr. 6000 inkludert tillegget i A-delen med virkning fra 1.4.2010. Det avsettes en pott på kr. 100 000 til fordeling fra 1. september 2010. Partene utveksler navnelister.

4. Tillegget for faddere og instruktører økes til kr. 600 pr. tjeneste under utførelse av slik virksomhet.

5. Kompensasjon for delt dagsverk økes til kr. 90 pr. vakt.

6. Det innføres et kompetansebasert lønnssystem ihht vedlegg fra 1. september 2010.

7. Satsene for loss of lisence heves med 50 %.

8. For lønnsoppgjøret 2011 legges CargoNets overheng til grunn for forhandlingene.

For Terminaldrift AS

Sven Skøld

For Norsk Jernbaneforbund

Jane Brekkhus Sæthre

RIKSMEKLINGSMANNENS MØTEBOK

i sak 2010-047 mellom

LO STAT
på den ene side

og

SPEKTER
på den annen side

vedrørende Tariffrevisjonen 2010 – Overenskomstområde 7 NSB

Den 31. mai og 1. juni 2010 ble det avholdt meklingsmøter i Riksmeklingsmannens lokaler i Grensen 3 under ledelse av meklingsmann Nils Dalseide.

Til stede for partene:
LO Stat:

Eivind Gran, Øystein Gudbrands, Kjell Atle Brunborg, Jane B. Sæthre, Wenche Bye, Kai Kristiansen, Nils Bull, Magne Gunnar Høgsveen, Erling Knive, Kjell Næss

Spekter:

Bjørn Myhre, Johan Geir Haugan, Roald Mikkelsen, Stig Ronander, Ole Morten Wiger, Wendy Bjønness, Sverre Harvei

Det ble fremlagt:
1. Melding om plassoppsigelse fra Fellesforbundet, mottatt 10. mai 2010.
2. Riksmeklingsmannens forbud mot arbeidsstans, datert 12. mai 2010.
3. Fellesforbundets begjæring om at meklingen avsluttes, datert 27. mai 2010.
4. Diverse dokumenter.

Meklingen fant sted i fellesmøter og særmøter.
Meklingsmannen fremla, for så vidt gjelder MiTrans AS og Norsk Jernbaneforbund, forslag i overensstemmelse med vedlegg til møteboken.
Begge partenes representanter meddelte at de anbefalte forslaget. For så vidt gjelder Trafikkservice AS, oppsto det enighet mellom partene i samsvar med partenes egen protokoll.
Svarfrist ble satt til torsdag den 1. juli 2010 kl. 12.00.

Meklingen ble avsluttet kl 04:45.

Nils Dalseide

I. MiTrans AS og Norsk Jernbaneforbund

Overenskomstens A-del gjøres gjeldende i henhold til protokoll av 13. april 2010 mellom LO Stat og Arbeidsgiverforeningen Spekter.

Den økonomiske delen av tariffoppgjøret gjennomføres som følger:

1. Med virkning fra 01.04.2010 gis et tillegg på kr 4 500 for heltidsansatte. Deltidsansatte gis forholdsmessige tillegg.
2. Med virkning fra 01.12.2010 gis et tillegg på kr 5 000 til fagarbeidere i heltidsstilling. Deltidsansatte gis forholdsmessige tillegg.
3. Med virkning fra 01.12.2010 gis et spesialarbeidertillegg på kr 3 000 til Erling Knive og Arild Kinnsbekken.
4. Lønnstillegg som følger av overenskomstens A-del er inkludert i dette. Inkludert i dette er også likelønns-/lavlønnstillegget på kr 0,50.

Overenskomstenes B-del videreføres med følgende endringer:

1. Garantilønn for fagarbeider oppjusteres til kr 352 500. Avhengig av kvalifikasjoner kan lønnen stige til kr 363 500 etter avtale mellom partene og i henhold til individuell lønnsplassering i pkt 19.
2. Garantilønn spesialarbeider heves til kr 334 500.
3. § 22.1 timelønn for ferieavløser under 18 år, kr 125,-.
   Timelønn for ferieavløser mellom 18 og 25 år, kr 150,-.
5. § 19 arbeidet med vasking og sandblåsing i vaskehall eller sandblåserom på kr 15 pr arbeidet time, for den faktiske tiden arbeidet tar.
6. Pensjon – gjeldende pensjonsordning videreføres, jfr. styrevedtak i NSB i desember 2007. Høsten 2008 nedsettes et partsammensatt utvalg i NSB som skal vurdere eventuelle alternative pensjonsløsninger i konsernselskapene. Utvalget skal også vurdere eventuell fremtidig økning av taket for variable tillegg i pensjonsberegningen.

II. Øvrige krav

Øvrige krav tas ikke til følge

III. Gjennomføring

Lønnsreguleringene gis ikke til arbeidstakere som har fratrådt før overenskomstenes vedtakelse, med mindre fratreden skyldes permittering. Det foretas ikke omregning og etterbetaling av overtidstillegg, skifttillegg m.v.

IV. Svarfrist

Svarfrist settes til ddmm 2010.

PROTOKOLL

År 2010, 1. juni, ble det holdt forhandlingsmøte mellom Arbeidsgiverforeningen Spekter og Landsorganisasjonen i Norge v/LO Stat vedrørende overenskomst for overenskomstområde 7 (NSB).

Tilstede:

For Spekter:
Bjørn Myhre, Roald Mikkelsen, Stig Ronander, Johan Geir Haugan, Ole Morten Wiger, Sverre Harvei, Wendy Bjønness

For LO Stat:
Eivind Gran, Øystein Gudbrands, Kjell Atle Brunborg, Jane B. Sæthre, Kjell Næss, Wenche Bye, Kai Kristiansen

Overenskomstrevisjon for NSB-Trafikkservice AS

Partene er i dagens møte enige om følgende lønnsregulering:

1. Det gis et generelt tillegg på kr 11 000 for heltidsansatte med virkning fra 01.04.2010. Deltidsansatte gis forholdsmessige tillegg.

Overenskomsten prolongeres for perioden 01.04.2010-31.03.2012.

Lønnsreguleringene gis ikke til arbeidstakere som har fratrådt før overenskomstenes vedtakelse, med mindre fratreden skyldes permittering. Det foretas ikke omregning og etterbetaling av overtidstillegg, skifttillegg m.v.

For Spekter

For LO Stat

MOTTATT

28 JUN 2010

1

Protokoll

Tirsdag 22. juni 2010 ble det avholdt møte mellom representanter fra Arrive - klubben, Norsk Jernbaneforbund (NJF) og Arrive AS i Stenersgaten 1 D, 7 etg. Oslo City.

Tilstede på møtet:

Fra Arrive - klubben:	Jan Petter Brevik Vidar Flåm
Fra NJF:	Kjell Næss
Fra Arrive AS:	Eyvind Ranvig Bent Syver Halden

Tariffoppgjøret pr 01.04.2010

1. Medlemmer i Arrive - klubben/NJF gis et generelt tillegg på kr 12.963,- pr år med virkning fra 1. april 2010.
2. Tillegget er inkludert tillegget i A-delen mellom Spekter og LO Stat.

Oslo 22. juni 2010

Eyvind Ranvig
Arrive AS

Kjell Næss
Norsk Jernbaneforbund

PROTOKOLL

Avsluttende sentrale forhandlinger om overenskomster i overenskomstområde 9 (Øvrige virksomheter) i Spekter området

År 2010, den 11 juni, ble det holdt forhandlingsmøte mellom Arbeidsgiverforeningen Spekter og Landsorganisasjonen i Norge v/ LO Stat vedrørende overenskomst for overenskomstområde 9 (Øvrige virksomheter).

Forhandlingene ble ført på grunnlag av hovedavtalens § 7 femte ledd, protokoll fra de innledende sentrale forhandlingene mellom Spekter og LO Stat den 13. og 14. april 2010 og protokoller fra de lokale forhandlingene.

Tilstede:

For Spekter
Bjørn Myhre
Sverre Harvei

For LO Stat
Lise Olsen

Avslutning av de lokale forhandlingene
Partene konstaterte at det var oppnådd enighet i de lokale forhandlingene mellom:

- Apotekproduksjon og Norsk Tjenestemannslag
- Baneservice og Norsk Jernbaneforbund
- Cargo Link og Norsk Lokomotivmannsforbund
- Curato og Fagforbundet
- Det Norske Myntverket og Fellesforbundet
- Electronic Chart Centre og Norsk Tjenestemannslag
- Entra Eiendom og Norsk Tjenestemannslag
- ErgoGroup og El & It forbundet
- Finnmarkseiendommen og Norsk Tjenestemannslag
- Flytoget og Norsk Jernbaneforbund
- Flytoget og Norsk Lokomotivmannsforbund
- Fubi og El & It forbundet
- Garantikassen for fiskere og Norsk Tjenestemannslag
- Geomatikk og El & It forbundet
- Hektor Rail AB og Norsk Lokomotivmannsforbund
- Innovasjon Norge og Norsk Tjenestemannslag
- Kollektivtransportproduksjon og Fagforbundet
- Konsentra og Norsk Tjenestemannslag
- Mediq og Norsk Tjenestemannslag
- MIC og Musikernes Fellesorganisasjon
- NKVTS og Fellesorganisasjonen
- NKVTS og Norsk Tjenestemannslag
- NMD og Norsk Tjenestemannslag
- Norges Forskningsråd og Norsk Tjenestemannslag
- Norges Håndballforbund og Handel & Kontor
- Norsk Folkemuseum og El & It forbundet

- Norsk Folkemuseum og Norsk Tjenestemannslag
- Norsk Folkemuseum og Fellesforbundet
- Norsk Forfattersentrum og Norsk Tjenestemannslag
- Norsk Form og Norsk Tjenestemannslag
- Norsk Telemuseum og El & It forbundet
- Oslo Konserthus og Fagforbundet
- Oslo Pensjonsforsikring og Fagforbundet
- Relacom og El & It forbundet
- Ruter og Fagforbundet
- Ruter og Norsk Tjenestemannslag
- Sem Gjestegård og Fellesforbundet
- Studentsamskipnaden i Bergen og Norsk Tjenestemannslag
- Studentsamskipnaden i Oslo og Fellesorganisasjonen
- Studentsamskipnaden i Østfold og Norsk Tjenestemannslag
- Studentsamskipnaden i Ås og Norsk Tjenestemannslag
- SIVA og Norsk Tjenestemannslag
- Sophies Minde Ortopedi og Fagforbundet
- Statnett og El & It forbundet
- Statnett og Norsk Tjenestemannslag
- Statnett Transport og El & It forbundet
- Statskog og Fellesforbundet
- Statskog og Norsk Tjenestemannslag
- Stiftelsen ASTA og Norsk Tjenestemannslag
- Studia og Norsk Tjenestemannslag
- Trøndelag Ortopediske Verksted og Fagforbundet
- VESO og Fellesforbundet
- Vinmonopolet og Handel & Kontor

Partene konstaterte at det ikke var oppnådd enighet i de lokale forhandlingene mellom:

- Akademika/Unipub og Norsk Tjenestemannslag
- ENOVA og Norsk Tjenestemannslag
- Foreningen Drammens Teater og Fagforbundet
- Norsk Tipping og Norsk Tjenestemannslag
- Studentsamskipnaden i Oslo og Norsk Tjenestemannslag
- Studentsamskipnaden i Stavanger og Norsk Tjenestemannslag
- Studentkafeene og Norsk Tjenestemannslag
- Trygg Trafikk og Norsk Tjenestemannslag
- Ventelo Networks og Norsk Jernbaneforbund

Partene er enige om å løse uenigheten for **Studentsamskipnaden i Stavanger** slik:

Med virkning fra 01.04.10 gis et generelt tillegg på kr. 9300,- inkludert A-del og lavlønn/likestilling.

Med virkning fra 01.12.10 gis 4 individuelle lønnstrinn og et individuelt tillegg på kr. 4500,- iht. til liste.

Overenskomstens Del B
§ 9 lønn og lønnsansiennitet
Tilføyes: For stige A godskrives all tidligere yrkespraksis

DM 30279

§ 15 Arbeidstøy
Endre satsen for sko og arbeidstøy fra kr. 1828,- til kr. 2828,- med virkning fra 01.09.10.

Partene er enige om å løse uenigheten for **Trygg Trafikk** slik:

Med virkning fra 01.04.10 gis et generelt tillegg på kr. 8000,- inkludert A-del og lavlønn/likestilling. Fra samme dato gis dessuten individuelle tillegg tilsvarende kr. 5000,- pr årsverk.

Endringer i overenskomstens B-del er regulert i lokal protokoll.

Protokolltilførsel fra LO Stat:
Arbeidstakerorganisasjonene konstaterer uenighet med arbeidsgiversiden om forståelsen av lønnssystemet i Trygg Trafikk, datert 28.112008. Uenigheten omhandler hvilke lønnsopplysninger de tillitsvalgte skal ha tilgang på som grunnlag for årlige lønnsforhandlinger. Arbeidstakersiden vil vurdere søksmål i anledning denne rettstvisten.

Partene er enige om å løse uenigheten for **Ventelo Networks** slik:

Med virkning fra 01.08.10 gis et generelt tillegg på kr. 11250,- inkludert A-del og lavlønn/likestilling.

Partene konstaterte at det ikke var mulig å oppnå enighet vedrørende overenskomstens del B for:

- Akademika/Unipub og Norsk Tjenestemannslag
- ENOVA og Norsk Tjenestemannslag
- Foreningen Drammens Teater og Fagforbundet
- Norsk Tipping og Norsk Tjenestemannslag
- Studentsamskipnaden i Oslo og Norsk Tjenestemannslag
- Studentkafeene og Norsk Tjenestemannslag

Partene konstaterte at det ikke var mulig å oppnå enighet i overenskomstområdet.

LO Stat meddelt derfor at forhandlingene var brutt.

For Arbeidsgiverforeningen Spekter

Bjørn Myhre

For LO Stat

Lise Olsen

DM 30279

baneservice

År 2010, den 29. april ble det gjennomført lokale lønnsforhandlinger mellom Norsk Jernbaneforbund (NJF) og Baneservice AS

PROTOKOLL

MOTTATT
29 APR 2010
1

Til stede

Fra Norsk Jernbaneforbund	Tor Egil Pålerud Geir Meling Jacobsen Tom Bragen Ole Strøm
Fra Baneservice AS:	John-Erik Johnsen Ole Øyvind Mustorp Terje Wilhelmsen

Lønnsoppgjøret 2010

Partene er enige om revidert overenskomst og lønnsjustering med virkning fra 1 april 2010.

Det gis et generelt tillegg på kr 7.500,- inklusive tillegg gitt i A-delen.
I tillegg til det generelle tillegget er det gitt enkelte individuelle tillegg.

Det er i tillegg gjort endringer i stillingstitler på noen stillinger.
Tilleggene og stillingsendringene fremgår av vedlagt oversikt.
Stillingstittelen fagspesialist utgår og personell som innehadde denne tittelen benevnes som fagarbeider.

Overenskomstens pkt 3.1.3 åpner for nattskift inntil 10 timer. Dersom dette ikke er iht aml, må partene søke nødvendig godkjenning.

Når hele område 9 i Spekter har oppnådd enighet, vil oppgjøret effektueres. Fastlønn etterbetales med virkning fra 1 april 2010.

Tor Egil Pålerud, NJF

John-Erik Johnsen, Baneservice AS

MOTTATT
16 JUN 2010

Protokoll fra forhandlinger om del B i overenskomst mellom SPEKTER / Flytoget AS og Norsk Jernbaneforbund (NJF)

År 2010, den 20. 21. 26. 27. 28. og 29. april ble det holdt forhandlingsmøte mellom Flytoget AS og Norsk Jernbaneforbund (NJF).

Forhandlingene ble ført på grunnlag av bestemmelsene i hovedavtalen mellom SPEKTER og LO Stat, samt protokoll fra de sentrale forhandlinger om overenskomstens del A av 13. og 14. april 2010.

Til stede i ett eller flere møter:

For Flytoget AS:	*For Norsk Jernbaneforbund NJF*
Kari Skybak	Edel Anne Grinaker
Hilde Norsted	André Frantzen
Odd Erik Haugland	Arne Drabløs

Partene er enige om følgende:

1. Fra 01.04.2010 reduseres antall lønnsnivåer fra 4 til 3 nivåer for FTV. Lønnsnivå A fjernes. Nytt nivå A (tidligere nivå B) endres til 0 til og med 3 år. Tidligere nivå C endres til nytt nivå B. Tidligere nivå D endres slik: Fra og med 9 år endres til fra og med 7 år, og benevnes som nytt nivå C.

2. Fra 01.04.2010 reguleres alle nye lønnsnivåer for FTV med kr 1.950.- pr år, Lønnstillegg inkludert oppgjørets A-del

3. Fra 01.04.2010 reguleres lønnsnivåene for kundeveiledere slik: Lønnstillegg inkludert oppgjørets A-del: Kr 9.750 på nivå 1 og kr 8.950 på nivå 2 pr år.

4. Etterbetaling gjøres på ordinær lønnsutbetaling i august 2010.

5. Endringer i overenskomsten utover punkt 1, 2 og 3 gjøres med virkning fra 01.06.2010.

6. Lønnsglidningen i perioden skal regnes inn i rammen i fremtidige lønns- og tariffoppgjør.

7. Videre vurdering av lønnsstrukturen; spesielt med tanke på redusert antall nivåer og krav som legges til grunn for opprykk mellom nivåene.

8. Det nedsettes et partsammensatt utvalg som skal utrede alternative turnusløsninger ("ønsketurnus"), basert på økt fleksibilitet for Flytoget og den ansatte. Utvalget skal ha sitt arbeid ferdig innen 01.01.2011.

9. Det etableres en midlertidig resultatavhengig utbetaling for FTV basert hovedsakelig på fleksibilitet ved planlagte avvik. Avtalen spesifiseres i egen protokoll mellom partene.

10. Det etableres en midlertidig resultatavhengig utbetaling for KV. Avtalen spesifiseres i egen protokoll mellom partene.

for Flytoget AS

Kari Skybak

for Norsk Jernbaneforbund (NJF)

Arne Drabløs

MOTTATT

19 JUL 2010

1

Protokoll

I forbindelse med lønnsoppgjøret mellom Cargolink AS (CL) og Norsk Jernbaneforbund (NJF) for 2010

Den 25. juni og 2. juli har det vært forhandlet om lønnstillegg for 2010.

Følgende har deltatt:

Fra CL: Trond Kopseng og Kenneth Gulbrandsen

Fra NJF: Jane Brekkhus Sæthre og Kåre Wikdahl

Det er enighet om følgende:

1. Fra 01.04.2010 gis en månedelig grunnlønnsøkning for alle NJFs medlemmer på kr 850,- pr måned, inkludert det sentrale tillegget i A-delen.
2. Etterbetaling gjøres på ordinær lønnsutbetaling i juli 2010.

Drammen 02.07-2010

For Cargolink AS

Trond Kopseng

For Norsk Jernbaneforbund

Jane Brekkhus Sæthre

Protokoll

År 2010, den 18. mars ble det holdt forhandlingsmøte mellom LO Stat og Arbeidsgiverforeningen Spekter.

Til stede:

Fra LO Stat: Lise Olsen
Øystein Gudbrands

Fra Spekter: Bjørn Myhre
Sverre Harvei

Avtaleforhold i overenskomstområde Nettbuss / Borg Buss

Det vises til protokoll av 17. februar 2010 hvor partene har avklart prinsippene for gjennomføring av overenskomstrevisjonen i område 5: Nettbuss / Borg Buss.

Partene drøftet i dagens møte den praktiske gjennomføringen av året forhandlinger i overenskomstområde 5, og det er enighet omfølgende:

1. Forhandlinger for Bussbransjeavtalen i Spekter-området
   Avtalen er formelt sagt opp ved brev fra LO Stat av 17. desember 2009. Forhandlingene om ny avtale starter opp den 22. mars med frist for sluttføring den 26. mars, dvs samme frister som er fastlagt for forhandlingene for Bussbransjeavtalen i NHO-området. Eventuelle endringer i forhandlingsfrister for Bussbransjeavtalen innen NHO-området vil bli gjort gjeldende for forhandlingene om Bussbransjeavtalen innen Spekter-området.

   Ved eventuelt brudd i forhandlingene den 26. mars vil varsel om plassfratredelse for Bussbransjeavtalen i Spekter-området kunne gis direkte uten avsluttende sentrale forhandlinger mellom LO Stat og Spekter.

   Eventuell mekling vil bli å gjennomføre med felles frister for de to avtalene, jf protokollen av 17. februar.

2. Forhandlinger om B-delene i overenskomstområde 5
Forhandlingene om B-delene i Nettbuss / Borg Buss gjennomføres med de samme frister som er fastlagt for Bussbransjeavtalen i Spekter-området.

Ved eventuelt brudd i forhandlingene vil varsel om plassfratredelse gis på samme måte som for Bussbransjeavtalen i Spekter-området.

Eventuell mekling vil bli å gjennomføre med samme frister som for Bussbransjeavtalen i Spekter-området.

3. Forholdet til A-dels forhandlingene i Spekter
For B-delene i overenskomstområde 5 vil følgende legges til grunn:

- Lønnstillegg forhandles lokalt (jf pk 2) og det gis garanti for at disse tilleggene minst skal utgjøre de tillegg som eventuelt avtales i Spekters A-del.
- Ny A-del som forhandles mellom LO Stat og Spekter vil bli gjort gjeldende for de som omfattes av B-delene i Nettbuss / Borg Buss.
- I Bussbransjeavtalen i Spekter-området er deler av Spekters A-del inntatt som vedlegg til Bussbransjeavtalen, jf vedlegg 2, 3, 4 og 7. Ved eventuelle endringer i disse bestemmelsene i Spekters A-del vil de bli gjort gjeldende for disse vedleggene. Vedlegg 5 omhandler OU-ordningen i Spekter, og eventuelle endringer i denne avtalen vil på tilsvarende måte bli gjort gjeldende for dette vedlegget.

For LO Stat: For Spekter:

MOTTATT

27 APR 2010

4

PROTOKOLL

År 2010 den 21. april, ble det avholdt forhandlingsmøte mellom Bring Logistics Nettlast AS og NJF/NTF vedrørende lønnsoppgjøret 2010.

Til stede for bedriften: Olav Bleken, Håkon Hellum, Kristin Granum, Arnt Myrann og Tore Nerland.

For NJF: Kjell Atle Brunborg, Jan Audun Strand og Geir Raknem
For NTF: Yngvar Venemyr

Etter forhandlinger er partene enige om følgende:

I henhold til A-delsforhandlingene gis det et generelt tillegg på kr. 1,00 pr. time fra 01.04.10.
I tillegg er partene enige om at lavt/likelønnstillegget fra A-del på kr. 0,50 pr. time gis til alle fra 01.04.10.
I tillegg gis det kr. 5,50 pr. time i B-delsforhandlingene.
Totalt utgjør dette kr. 7,00 pr. time.

Alle sjåfører er garantert en lønnsøkning på kr. 4,50 pr. time fra 01.04.10, uavhengig av om de lønnes gjennom tariff eller særavtale.

Spekter - lønnsregulativ 2010

Med till. fra 01.04.2010 pr år:	kr 13 692	Pr. time kr 7,00					
					37,5 t/uke	37,5 t/uke	37,5 t/uke
Ansienitet	Brt.reg lønn år	Brutto reg lønn mnd	Ferie dag sats 260	Dag sats 360	Timelønn 1956	Ot/1956 50 %	Ot/1956 100%
0 år	289 730	24 144	1 114,34	804,80	148,12	222,19	296,25
> 0 år m/fagr.	301 662	25 138	1 160,24	837,95	154,22	231,34	308,45
4 > år	292 910	24 409	1 126,58	813,64	149,75	224,62	299,50
4 > år m/fgbr.	304 842	25 403	1 172,47	846,78	155,85	233,77	311,70
6 år +	299 270	24 939	1 151,04	831,30	153,00	229,50	306,00
6 år + m/fagbr.	311 208	25 934	1 196,95	864,47	159,10	238,66	318,21
Till. for fagbrev utgjør;		kr 6,10					

I tillegg er det enighet om følgende:

Punkt 2.10.1
Tekstendring:
På flerdagsturer skal sjåføren utbetales kostgodtgjøring i henhold til det myndighetene til enhver tid godkjenner som skattefri diett. Det utbetales 1/3 diettsats pr. påbegynte 8. time. Diett skal ikke inngå som en del av den ordinære lønn.

Partene er enige om å ajourføre tariffavtalens vedlegg 3, bestemmelser om tjenestepensjon og gruppelivsforsikring i henhold til gjeldende avtaler.

Oslo 21.04.10

For bedriften

For NJF / NTF

År 2010, den 14. og 15. oktober, ble det ført forhandlinger mellom NJF og LTL om revisjon av MTAS-overenskomsten.

Til stede:

MOTTATT
18 OKT 2010
4.4

For NJF: Kjell Atle Brunborg
Bjørn Sivertsen
Morten Olsen
Odd Skarsfjord

Fra LTL: Thor Chr. Hansteen
Magne Leinan
Svein Ivar Sivertsen
Martin Kajander
Bjørn-Harald Næss

Det er ført forhandlinger mellom NJF og LTL vedrørende revisjon av MTAS-overenskomsten, avtale nr. 416.

Partene ble enige om følgende endringer i MTAS-overenskomsten:

1. Det gis et generelt tillegg på kr. 1,00 med virkning fra 01.04.2010.

2. Det gis et lav- og likelønnstillegg på kr. 0,50 med virkning fra 01.07.2010.
3. § 2: Det inntas nytt pkt. 4 om 6-skift:

   Årskontinuerlig 6-skiftsordning

   Det arbeides 21 skift på 6 uker.

   Skiftplan skal drøftes på forhånd og skal tilfredsstille AML.

   Det gis 5 ukers ferie i året. Det vil på 6-skift bety 18 skift ferie. Det gis tre ukers sammenhengende ferie i ferieperioden. Resten kan tas ut som enkeltdager uten tilførsel av annet personell.

   Det betales full lønnskompensasjon ved overgang fra 5-skift til 6-skift, men det gis ikke avspaseringsdager. 15 avspaseringsdager i året bortfaller i forhold til 5-skift.

   Bedriften kan disponere inntil 10 skift, utenom skiftplan, i året til kompetanseheving.

   Tidspunktet for disse skiftene fastlegges av bedriften så tidlig på året som mulig. Ubrukte dager kan ikke overføres til neste kalenderår. Uavhengig av kursdagens lengde skal hver påbegynt kursdag regnes som 1 dag.

   Arbeidstiden fremgår av den til enhver tid følgende skiftplan. Den ordinære arbeidstid skal være gjennomsnittlig 33,6 t. pr. uke.

TCH kl. Bull

Skiftuken begynner og slutter søndag kl. 22.00

Første skift	kl.	06.00 - kl. 14.00
Andre skift	"	14.00 - kl. 22.00
Tredje skift	"	22.00 - kl. 06.00

Spisetiden inkluderes i arbeidstiden og avvikles under arbeidets jevne gang.

Gammelt pkt. 4 blir pkt. 5.

4. § 6 nr. 1 pkt. e endres til: Dagarbeidere og skiftarbeidere gis 150% tillegg for overtid i storhelg og på høytidsdager, samt ekstra tillegg på 100% jfr. § 2 nr. 6 b.

5. §6 nr. 5 endres til § 6 nr. 3. Det inntas nytt andre avsnitt: Det 100% tillegg for overtid på friskift (fridag) med virkning fra 01.01.2011.

6. § 12 nr. 3, b: Lagledertillegg økes til 11,0%.

7. § 12 nr. 4: Skifttillegget for 5-skift økes fra 7,81% til 8,81%.

8. Matpengesatsen ved overtid i overenskomstene endres til kr. 74,-.

9. Bilag om korte velferdspermisjoner endres tilsvarende som for frontfagsoppgjøret mellom Fellesforbundet og Norsk Industri.

10. Protokolltilførsel – arbeid hver 3. Helg:
MTAS påpekte at det ikke er mulig å gjennomføre overgang til arbeidsplan med arbeid hver 3. Helg med nåværende togordning og fordeling av togene i MTAS / MTAB.
De lokale parter vil følge utviklingen nøye, og vil vurdere problemstillingen på nytt i drøftelser mellom NJF og MTAS dersom driftsforutsetningene endres i fremtiden.

11. Dersom andre foreninger/forbund innenfor LKAB/MTAS skulle oppnå bedre forhandlingsresultater enn NJF ved årets tariffoppgjør, skal disse også gjøres gjeldende for NJF.

12. Varighet og reguleringsbestemmelse for annet avtaleår

Varighet
Overenskomsten gjelder fra 1. april 2010 til 31. mars 2012 og videre ett år om gangen hvis den ikke av en av partene blir sagt opp skriftlig med 2 - to - måneders varsel.

Reguleringsbestemmelse for 2. avtaleår
Før utløpet av første avtaleår, skal det opptas forhandlinger mellom NHO og LO, eller det organ LO bemyndiger, om eventuelle lønnsreguleringer for 2. avtaleår. Partene er enige om at forhandlingene skal føres på grunnlag av den økonomiske situasjon på forhandlingstidspunktet og utsiktene for 2. avtaleår samt pris- og lønnsutviklinga i 1. avtaleår.

Endringene i tariffavtalen for 2. avtaleår tas stilling til i LOs representantskap, eller det organ LO bemyndiger, og NHOs representantskap.

Hvis partene ikke blir enige, kan den organisasjon som har fremsatt krav innen 14 – fjorten - dager etter forhandlingenes avslutning, si opp de enkelte tariffavtaler med 14 – fjorten - dagers varsel (dog ikke til utløp før 1. april 2011).

13. Frist for uravstemming settes til mandag 1. November 2010 kl 16.00.

Kjell Atle Brunborg

Thor Chr. Hansteen

År 2010, den 15. oktober, ble det ført forhandlinger mellom NJF-klubben og MTAS om årets lokale forhandlinger for MTAS-overenskomsten.

Til stede:

Fra NJF-klubben:	Bjørn Sivertsen
	Morten Olsen
	Odd Skarsfjord
Fra LKAB:	Magne Leinan
	Svein Ivar Sivertsen
	Bjørn-Harald Næss
	Martin Kajander

Partene ble enige om følgende endringer i forbindelse med årets lokale forhandlinger:

1. Det gis et lokalt tillegg på grunnlønn på 6,50 % med virkning fra 01.04.2010.

2. Frist for uravstemming settes til mandag 1. November 2010 kl. 16.00.

Bjørn Sivertsen

Magne Leinan

Protokoll

I perioden 11. til 14. april 2011 ble det avholdt møte mellom representanter fra NSB AS og NJF i Prinsensgt 7-9.

Tilstede:
(på ett eller flere møter)

Fra NSB AS: Roald Mikkelsen
Rune Naustdal
Anita Krosby
Ingvild Øyehaug Vik

Fra NJF: Jane B. Sæthre
Arne Drabløs
Audun Sør-Reime
Andreas Grythe
Bente Sandaker
Ola Sande
Anniken Refseth
Lasse Oliversen

Tariffoppgjøret pr 01.04.2011

1. Alle assisterende konduktørledere og vaktledere i Drops Drift gis et generelt tillegg på kr 18.480,- pr år med virkning fra 01.04.2011.
2. Planleggere i Drift og konsulent II i Drops Drift gis et generelt tillegg på kr 15.000,- pr år med virkning fra 01.04.2011.
3. Konduktøraspiranter gis et generelt tillegg på kr 8.000,- pr år med virkning fra 01.04.2011.
4. Togkontrollører gis et generelt tillegg på kr 15.600,- pr år med virkning fra 01.04.2011.
5. Selgere gis et generelt tillegg på kr 13.000,- pr år med virkning fra 01.04.2011.
6. Overkonduktørramma endres slik med virkning pr 01.04.2011:

O år	2 år	4 år A	4 år B
314 800	336 400	356 500	376 600

7. Øvrige medlemmer av NJF gis et generelt tillegg på kr 13.000,- pr år med virkning fra 01.04.2011.
8. Med virkning fra 01.04.2011 avsettes det en pott på kr 950.000,- til individuelle lønnsjusteringer for administrativt personale blant NJFs medlemmer i NSB AS, som går inn under pkt 7 i denne protokoll.
9. Alle tilleggene er inklusiv tilleggene gitt i A-delen mellom Spekter og LO Stat.
10. Timelønnede selgere justeres tilsvarende prosentvis som selger.

For NSB AS:

For NJF:

PROTOKOLL

Det ble avholdt forhandlingsmøter mellom CargoNet AS og Norsk Jernbaneforbund (NJF) den 7, 8 11 og 12. april 2011.

Til stede i ett eller flere møter:

Fra CargoNet AS:
Sven Skøld
Halfdan Blytt
Kjell Solheim
Bjørn Riiber
Petter Blytt Jerven
Nils Kavli
Asbjørn Valderhaug
Ole Gussiaas
Kristin Moe

Fra NJF:
Jane B. Sæthre
Kåre Wikdahl
Erik Lien
Kjell Nilsen
Petter Trønnes
Amanda Eldnes

MELLOMOPPGJØRET 2011 I CARGONET AS

Partene er enige om følgende økonomiske reguleringer gjeldende fra 1. april 2011.

1. Det gis et tillegg med NOK 10000,- per år inkludert tillegget i A-delen (SPEKTER – LO-Stat).

2. For ansatte med Skiftetraktor kompetanse (SKD) økes tillegget med NOK 1500,- per år til NOK 8500,-.

3. For ansatte med fagbrev på terminal økes tillegget med NOK 1000,- per år til NOK 6000,-

4. Det innføres kompetanse tillegg i vedlikehold med følgende satser:
- Skifting (kompetanse for skifting på åpen linje) NOK 5000,-.
- Ultralyd nivå 1 NOK 7000,- nivå 2 NOK 7000,-.
- Sveising, offentlig godkjente NOK 7000,-.
- Kompetansetillegg gis som tillegg til minstelønn, hvis ikke personlig årslønn er høyere.

5 Det avsettes en lønnspott med NOK 120 500,-.

6 Det avsettes en lønnspott til vedlikehold med NOK 50 000,- som skal heve minstelønn for spesialarbeidere.

7 Forhandlinger om lønnspott skal være sluttført innen 20. mai 2011.

Som gruppe skal ikke NJF`s medlemmer komme dårligere ut enn de øvrige gruppene i CargoNet As.

For CargoNet AS

Halfdan Blytt

For Norsk Jernbaneforbund

Jane B. Sæthre

PROTOKOLL

Det ble avholdt forhandlingsmøter mellom Terminaldrift AS og Norsk Jernbaneforbund (NJF) den 7, 8 11 og 12. april 2011.

Til stede i ett eller flere møter:

Fra Terminaldrift AS:
Sven Skøld
Halfdan Blytt
Kjell Solheim
Bjørn Riiber
Petter Blytt Jerven
Nils Kavli
Asbjørn Valderhaug
Ole Gussiaas
Kristin Moe

Fra NJF:
Jane B. Sæthre
Kåre Wikdahl
Erik Lien
Kjell Nilsen
Petter Trønnes
Amanda Eldnes

MELLOMOPPGJØRET 2011 I TERMINALDRIFT AS

Partene er enige om følgende økonomiske reguleringer gjeldende fra 1. april 2011.

1. Det gis et tillegg med NOK 10000,- per år inkludert tillegget i A-delen (SPEKTER – LO-Stat).

2. For ansatte med Skiftetraktor kompetanse (SKD) økes tillegget med NOK 1500,- per år til NOK 8500,-.

3. For ansatte med fagbrev på terminal økes tillegget med NOK 1000,- per år til NOK 6000,-

   Som gruppe skal ikke NJF`s medlemmer komme dårligere ut enn de øvrige gruppene i Terminaldrift AS.

For Terminaldrift AS

Halfdan Blytt

For Norsk Jernbaneforbund

Jane B. Sæthre

Mantena

Protokoll

Dato: 12. april 2011.
Sted: Møterom 3, Grorud
Når: Kl. 14:00
Tilstede fra Mantena:

Ole Edvardsen
Tone Sande
Trond Anders Solberg
Roar Aasen
Ørnulf Martinsen.

Tilstede Fra NJF:

Kjell Næss
Håvard Libæk
Jomar Kvitland
Helge Kornbråten

Referat: Ørnulf Martinsen

SAK: Lønnsoppgjør 2011 - Mantena AS og Norsk Jernbaneforbund

Partene er enige om følgende resultat:

- Det gis et generelt tillegg a/kr. 11.500,- med virkning pr. 1.4.2011
- Generelt tillegg inkluderer kr. 3.900, - gitt i sentrale forhandlinger.
- Det settes av en pott a/kr. 900.000,- med virkning pr. 1.10.2011
- Partene skal være omforent om disponering av potten.
- Det gis en engangssum a/kr. 500,- til alle.

Partene er enige om å benytte Spekters overheng ved oppgjøret 2012.

Oslo 13. april 2011

For Mantena AS
Ole Edvardsen

For NJF
Kjell Næss

Protokoll

Dato: Onsdag 13/4-2011

Sted: Mitrans AS, Verksted Grorud

Tilstede: Morten Wiger, Mitrans

Svein Sem, Mitrans

Nils Bull, NJF Mitrans

Magne Høgsveen, NJF Mitrans

Kjell Næss, NJF

Lønnsoppgjøret 2011:

Det gis et generelt tillegg med virkning fra 1. april 2011 på kr. 12.000.-. Dette beløpet inkluderer A-tillegget.

Ved hovedoppgjøret i 2012 vil partene ta utgangspunkt i bedriftens overheng.

Det gis en pott fordelt på navngitte personer på kr. 54.000.- med virkning fra 1.7.2011.

Roar Lunde, Arild Follinglo og Ole Johan Johansen får 10 000 hver.

Lars Løvlien, Arild Kinsbekken og Knut Andersen får 3000 hver.

Thorleif Johnsen, Kjell Haugen og Harald Dahlen får 5000 hver.

Morten Wiger
Mitrans AS

Kjell Næss
Norsk Jernbaneforbund

Protokoll

Dato: Torsdag 14/4-11

Sted: NSB Trafikkservice as, Kristian Augustsgt. 5

Tilstede: Stig Ronander, NSB Trafikkservice AS (TFS)

Steinar Hansen TFS

Kai Kristiansen, Klargjøringspersonalets Forening(KPF)

Kjell Næss, Norsk Jernbaneforbund (NJF)

Lønnsoppgjøret 2011:

Det gis et generelt tillegg med virkning fra 1. april 2011 på kr. 11.000,-. Dette beløpet inkluderer A-tillegget.

I tillegg økes helgetillegget fra kr. 22,- til kr. 25,- med virkning fra 1. juli 2011.

S. Ronander

Stig Ronander

NSB Trafikkservice AS

Kjell Næss

Kjell Næss

Norsk Jernbaneforbund

Protokoll

Dato: Mandag 23/5-2011

Sted : Arrive AS, Oslo

Tilstede: Margareth Norby-Kringli, Arrive AS

Espen Myhre, Arrive AS

Vidar Flåm, NJF Arrive AS

Anniken Refseth, NJF ALF

Kjell Næss, NJF sentralt

Lønnsoppgjøret 2011.

Partene, Arrive AS og Norsk Jernbaneforbund(NJF), har gjennom en rekke møter forhandlet om overenskomst og kommet til enighet om overenskomst for de ansatte som er medlemmer av Norsk Jernbaneforbund med hjemmel i hovedavtalen mellom Spekter og LOStat. Overenskomsten ligger som vedlegg til protokollen.

Partene har blitt enige om det økonomiske i mellomoppgjøret 2011, hvor det gis en pott på kr. 504.000.- som i snitt gir NJFs medlemmer et lønnstillegg på kr. 18.000.- gjeldende fra 1.4.2011, hvor A-tillegget er inkludert. Se vedlagte liste over lønnstillegg pr. 1.4.2011.

For Arrive AS	For Norsk Jernbaneforbund
Margarteh Norby- Kringli	Kjell Næss

Vedlegg: Liste over lønnstillegg 1.4.2011 (28+ 4 ansatte)

Vedlegg: Overenskomst mellom Arrive AS og Norsk Jernbaneforbund

MOTTATT!

15 APR 2011

1

Protokoll fra forhandlinger om del B i overenskomst mellom SPEKTER / Flytoget AS og Norsk Jernbaneforbund (NJF)

År 2011, den 08. 11. 13. og 14. april ble det holdt forhandlingsmøte mellom Flytoget AS og Norsk Jernbaneforbund (NJF).

Forhandlingene ble ført på grunnlag av bestemmelsene i hovedavtalen mellom SPEKTER og LO Stat, samt protokoll fra de sentrale forhandlinger om overenskomstens del A av 04. april 2011.

Til stede i ett eller flere møter:

For Flytoget AS:	*For Norsk Jernbaneforbund NJF*
Kari Skybak	Edel Anne Grinaker
Sverre Høven	Kathinka Kececi
Odd Erik Haugland	Arne Drabløs
	Jane B. Sæthre (08.04)

Partene er enige om følgende:

1. Fra 01.04.2011 reguleres alle lønnsnivåer for flytogverter slik:
   - Nivå A: Ny lønn er kr 282.650,- pr år.
   - Nivå B: Ny lønn er kr 296.650,- pr år.
   - Nivå C: Ny lønn er kr 324.650,- pr år.
   - De nye lønnsnivåene innbefatter det generelle tillegget på kr 3.900,- samt lavtlønnstillegget på kr 1.950,- gitt i A-delen.

2. Fra 01.04.2011 reguleres begge lønnsnivåer for kundeveiledere slik:
   - Nivå 1: Ny lønn er kr 278.600,- pr år.
   - Nivå 2: Ny lønn er kr 299.600,- pr år.
   - De nye lønnsnivåene innbefatter det generelle tillegget på kr 3.900,- samt lavtlønnstillegget på kr 1.950,- gitt i A-delen.

3. Lønnsglidningen i perioden skal beregnes inn i rammen for fremtidige lønns- og tariffoppgjør.

4. Det nedsettes et partsammensatt utvalg som skal utrede muligheten til å redusere lønnsavstanden mellom flytogvert og konduktør.

5. Lønnsnivået for administrative medlemmer økes med kr 11.400 pr år.

6. Etterbetaling for medlemmer av NJF gjøres på ordinær lønnsutbetaling i august 2011.

for Flytoget AS

Kari Skybak

for Norsk Jernbaneforbund (NJF)

Arne Drabløs

10/68-231

baneservice

År 2011, den 11. april ble det gjennomført lokale lønnsforhandlinger mellom Baneservice Fellesforening (BFF) inn under Norsk Jernbaneforbund og Baneservice AS

PROTOKOLL

Til stede

Fra Norsk Jernbaneforbund	Geir Meling Jacobsen Ole Strøm
Fra Baneservice AS:	John-Erik Johnsen Ole Øyvind Mustorp Terje Wilhelmsen

Lønnsoppgjøret 2011

Partene er enige om lønnsjustering med virkning fra 1. april 2011.

Generelt tillegg
Det gis et generelt tillegg på kr 12 000,- inklusive tillegg gitt i A-delen. For ansatte med lønn under kr 340 715,- er det generelle tillegget på kr 13 950,-.
I tillegg til det generelle tillegget er det gitt enkelte individuelle tillegg.

Tillegg maskinfører kl A
Det etableres et tillegg på kr 20 000,- for personell som har godkjenning som maskinfører kl A (fører av skinnegående materiell) og som i tillegg jevnlig praktiserer som maskinfører kl A. Pr i dag er det Jernbaneverket som utsteder autorisasjonsbevis for fører klasse A.

Tillegget gis til personell som er ansatt som maskinfører kl A, fagarbeider eller som formann. Personell som er godkjent som maskinfører kl A men som ikke ønsker å føre maskiner, har mistet sikkerhetstjenesten eller av andre årsaker ikke utfører tjenesten som maskinfører kl A, vil ikke motta dette tillegget.
Tillegget er pensjonsgivende og inngår i feriepengegrunnlaget, men inngår ikke i overtidsgrunnlaget.

Endring av stillingstitler
Det er gjort endringer i stillingstitler på noen stillinger.
Tilleggene og stillingsendringene fremgår av vedlagt oversikt.

Når hele område 9 i Spekter har oppnådd enighet, vil oppgjøret effektueres. Fastlønn og funksjonstillegg etterbetales med virkning fra 1. april 2011.

Geir Jacobsen, BFF

John-Erik Johnsen, Baneservice AS

Protokoll

fra lokale forhandlinger i april 2011 mellom NJF og Ventelo (arbeidsgiver). Til stede var:

For NJF
Erik Gulbrandsen
Lene Elisabeth Berg
Tor Pålerud

For Ventelo (arbeidsgiver)
Kjersti Jørgensen – HR- og administrasjonsdirektør
Oddny Svergja – HR
Pål Schage - Controller
Kristin Riisnæs – HR-rådgiver (referent)

Partene er enige om:

1. Det gis f.o.m. 1. august 2011 et generelt kronetillegg på kr 1.200 per måned til alle som er fast ansatt. Dette utgjør kr 14.400 på årsbasis fra 2012. Det generelle tillegget inkluderer sentralt framforhandlet resultat (A-tillegget).

2. I tillegg gis f.o.m. 1. august 2011 en ramme på 2,16 % av lønnsmassen per april i hvert forretningsområde til individuell justering. Rammen skal benyttes til sikring av kritisk kompetanse og nøkkelpersonell i Ventelo.

Før iverksetting skal det forhandles med NJF iht. ovenfor nevnte kriterier (kritisk kompetanse og nøkkelpersonell) med hensyn til resultatet for egne medlemmer. Det skal sikres at medlemmene samlet har en justering på 2,16 % av egen lønnsmasse.
Lønnsmassen er beregnet til kr 9 743 811 basert på 21 medlemmer med gjennomsnittslønn kr 463 991 per april 2011.

Oslo 15.04.2011

Erik Gulbrandsen | Lene Elisabeth Berg | Tor Pålerud

Kjersti Jørgensen | Oddny Svergja | Pål Schage

MOTTATT
16 MAI 2011
1

Protokoll

I forbindelse med lønnsoppgjøret mellom Cargolink AS (CL) og Norsk Jernbaneforbund (NJF) for mellomoppgjøret 2011

Den 6. mai har det vært forhandlet om lønnstillegg for mellomoppgjøret 2011.

Følgende har deltatt:

Fra CL: Trond Kopseng

Fra NJF: Jane Brekkhus Sæthre og Gunnar Skotvold (tillitsvalgt for NJF i CL)

Det er enighet om følgende:

1. Fra 01.04.2011 gis en månedelig grunnlønnsøkning på kr 1.000,- inkludert det sentrale tillegget i A-delen, til de av NJFs medlemmer som er omfattet av særavtale om lønns og arbeidsvilkår. Disse er:

   I Mo i Rana: Gunnar Skotvold, John Richard Helgesen, Geir Drevland og Oddbjørn Paulsen.

   I Drammen: Lasse Lundgreen og Tom Ellingsen.

2. For ansatte som har begynt etter 01.01.201, gis det sentrale tillegget fra A-delen på kr 2,- pr time, med virkning fra 01.04.2011.

3. Etterbetaling gjøres på ordinær lønnsutbetaling i mai 2011.

Drammen 06.05-2011

For Cargolink AS

Trond Kopseng
Trond Kopseng

For Norsk Jernbaneforbund

Jane B. Sæthre
Jane Brekkhus Sæthre

MOTTATT

-5 APR 2011

1

Protokoll

B-delsforhandlinger i overenskomstområde 5
mellom
Nettbusskonsernet /Borg Buss og Norsk Transport-arbeiderforbund, Norsk Jernbaneforbund samt Fagforbundet..

År 2011, den 04. april ble det holdt forhandlingsmøte etter hovedavtalens §7 mellom Nettbusskonsernet (Nettbuss) / Borg Buss AS og Norsk Transportarbeiderforbund, Norsk Jernbaneforbund samt Fagforbundet.

Forhandlingene ble ført felles med Yrkestrafikkforbundet.

Tilstede på møtet:

For Nettbuss:
Arne Veggeland
Harald Vålandsmyr
Svein Arne Bergh
Øystein Tyssen
Sverre Harvei

For forbundene:
Roger Hansen
Kjell Atle Brunborg
Fredrik Stellander
Jan Audun Strand
Yngvar Venemyr
Arild Kjempekjenn
Torbjørn Reigstad
Unni Rasmussen
Geir Mosti

Partene ble enige om følgende revideringer fra 01.04.2011 (inkl. A-del):

Lønn
Det gis et generelt tillegg på kr 3 900,-
Det gis et lavtlønnstillegg på kr 1 950,-

Tabellendringer
Garantilønnsatsene i overenskomsten økes fra 01.04.2011 med kr 5 850,-

Innfasing av Bussbransjeavtalen
Organisasjonene tok opp spørsmålet om innfasing av bussbransjeavtalen for enheter som pr. 1.4.2012 ikke er omfattet av denne.
Nettbuss henviste til at dette spørsmålet må forhandles parallelt med NHO Transport og vil ta kontakt med dem om dette.

For Nettbusskonsernet

For Norsk Transportarbeiderforbund

For Borg Buss AS

For Norsk Jernbaneforbund

For Fagforbundet

MOTTATT
-5 APR 2011
1

Protokoll

Bussbransjeavtale
mellom
Nettbusskonsernet og Norsk Transportarbeiderforbund,
Norsk Jernbaneforbund samt Fagforbundet.

År 2011, den 04. April ble det holdt forhandlingsmøte mellom Nettbusskonsernet (Nettbuss) og Norsk Transportarbeiderforbund, Norsk Jernbaneforbund samt Fagforbundet.

Forhandlingene ble ført felles med Yrkestrafikkforbundet.

Tilstede på møtet

For Nettbuss:
Arne Veggeland
Harald Vålandsmyr
Svein Arne Bergh
Øystein Tyssen
Sverre Harvei

For forbundene:
Roger Hansen
Kjell Atle Brunborg
Fredrik Stellander
Jan Audun Strand
Yngvar Venemyr
Arild Kjempekjenn
Torbjørn Reigstad
Unni Rasmussen
Geir Mosti

Partene ble enige om følgende revideringer fra 01.04.2011:

Lønn
Det gis et generelt tillegg på kr 2,- per time
Det gis et lavtlønnstillegg på kr 1,- per time.

Tabellendringer
Lønnsatsene i Bussbransjeavtalen økes fra 01.04.2011 med kr 3,- per time

For Nettbusskonsernet

For Norsk Transportarbeiderforbund

For Norsk Jernbaneforbund

For Fagforbundet

MOTTATT
13 APR 2011
1

Protokoll

Fra forhandlinger mellom Bring Logistics Nettlast AS og Norsk Jernbaneforbund (NJF) og Norsk Transportarbeiderforbund (NTF) 12. april 2011.

Tilstede fra Bring Logistics Nettlast AS	Olav Bleken
	Håkon Hellum
	Arnt Petter Myrann
	Kristin Granum
Tilstede fra NJF	Kjell Atle Brunborg
	Jan Audun Strand
	Geir Ivar Raknem
Tilstede fra NTF	Torbjørn Reigstad

Etter forhandlinger er partene enige om følgende:

I henhold til A-delsforhandlingene gis det et generelt tillegg på kr. 2,- pr. time fra 01.04.2011.
I tillegg er partene enige om at lavtlønnstillegget fra A-del på kr. 1,- pr. time gis til alle fra 01.04.2011.
I tillegg gis det kr. 3,- pr. time i B-delsforhandlingene.
Totalt utgjør dette kr. 6,- pr. time.

Alle sjåfører er garantert en lønnsøkning på kr. 4,50 pr. time fra 01.04.2011, uavhengig av om de lønnes gjennom tariff eller særavtale.

Vedlegg: Ny lønnstabell pr. 01.04.2011.

Bring Logistics Nettlast AS

Olav Bleken

Olav Bleken

Norsk Jernbaneforbund

Kjell Atle Brunborg

Norsk Transportarbeiderforbund

Torbjørn Reigstad

Spekter - lønnsregulativ 2011 — **Bring Logistics Nettlast AS**

Med till. fra 01.04.2011 pr år: | kr 11 736 | Pr. time kr 6,00 |

Ansienitet	Brt.reg lønn år	Brutto reg lønn mnd	Ferie dag sats 260	Dag sats 360	37,5 t/uke Timelønn 1956	37,5 t/uke Ot/1956 50 %	37,5 t/uke Ot/1956 100%
0 år	301 466	25 122	1 159,48	837,40	154,12	231,19	308,25
> 0 år m/fagr.	313 398	26 116	1 205,38	870,55	160,22	240,34	320,45
4 > år	304 646	25 387	1 171,71	846,24	155,75	233,62	311,50
4 > år m/fgbr.	316 578	26 381	1 217,61	879,38	161,85	242,77	323,70
6 år +	311 006	25 917	1 196,18	863,90	159,00	238,50	318,00
6 år + m/fagbr.	322 944	26 912	1 242,09	897,07	165,10	247,66	330,21

Till. for fagbrev utgjør; kr 6,10

Illustrasjon: www.colorbox.com

Jernbaneverket 2008 -2011

2008

Infrastrukturen i Norge sliter etter mange års "sulteforing"/ manglende bevilgninger. Det er synkende standard på infrastrukturen, noe som gjør at det relativt ofte blir signal- og KL-feil med tilhørende saktekjøringer og forsinkelser. NJF er ikke redd for at ikke sikkerheten blir prioritert, men for standarden og de kostnadene et etterslep vil koste. Det har ikke vært populistisk for politikerne å bruke penger på vedlikehold. De ønsker å klippe snorer på nye strekninger!! Heldigvis har dagens rød-grønne regjering skjønt problemet og har bevilget mye ekstra penger. Men det er ikke tvil om at dette må vedvare for å komme opp på et stabilt godt nivå. Det er fortsatt en lav satsing på nye strekninger som kan forkorte reisetiden og øke kapasiteten. Tenk hvilke samfunnsmessige muligheter en større utbygging av raske strekninger rundt tettbebygde områder kan gi av muligheter. Vi har på flere strekninger mange stasjoner med korte kryssingsspor (300 meter). Med stor etterspørsel fra godssiden om flere og lengre godstog, har Jernbaneverket måtte si nei til mange av disse ønskene, da det rett og slett ikke er mulig å fremføre disse pga plassmangel. Vi prøver derfor i alle mulige fora å løfte behovet for kryssingsspor som et svært viktig arbeid for å øke frekvensen for et "skrikende" marked.

I 2008 har det vært en jevn positiv stigning i antall reisende med toget og økning av gods på jernbanen. Dette er svært gledelig. Dette har medført et sterkt behov for å fokusere på en bedre og mer moderne jernbane. Dette er langsiktige mål, så derfor har bl.a. NJF fokusert på kryssingsspor som mer kortsiktige realistiske mål. Med flere stasjoner på bare 300 meters kryssingsspor, blir det ikke lange godstog med tilhørende dårlig økonomi. På grunn av den internasjonale økonomiske krisen, har også godstransporten merket dette i form av noe redusert godsmengde, og noe redusert togproduksjon siste del av 2008.

Internasjonal aksjonsdag for jernbanen ble gjennomført 6. mars 2008. Denne dagen var flere av våre medlemmer med og delte ut foldere for slagordet "Tog er miljø, miljø er framtida" på de største stasjonene. Dette i forhold til Nasjonal Transportplan 2010 – 2019 og hva som kan gjøres for og bedre både miljø og framtidige dobbelspor, kryssingsspor og drift og vedlikehold framover, med forskjellige investeringsrammer. De reisende var svært positive på denne aksjonsformen, og på den folderen som NJF og NLF hadde utformet sammen.

Etter en svært lang tilsettingsprosess ble Elisabeth Enger tilsatt som ny jernbanedirektør og sjef for Jernbaneverket i statsråd den 28.mars 2008. Hun tar over stillingen etter Steinar Killi som har vært sjef for Jernbaneverket siden juli 1999. Enger kommer fra stillingen som rådmann i Bærum kommune og har bred erfaring som leder i offentlig sektor.NJF ønsker vår nye jernbanedirektør velkommen og ser fram til godt og konstruktivt samarbeid.

Samferdselsdepartementet og Jernbaneverket arbeider videre med flere delutredninger for eventuelle høyhastighetsbaner i Norge. Samferdselsdepartementet ønsker nå å få

utredet hvilke metoder som bør benyttes for å få fram nytte og kostnader ved bygging av høyhastighetsbaner i Norge. I tillegg arbeider Jernbaneverket med å se nærmere på mulige driftsformer, transport- og markedsanalyser. I løpet av høsten 2008 ble ulike delutredninger i høyhastighetsspørsmålet lagt fram. Jernbaneverket vil arbeider videre med alternativer. Disse utredningene foretas både som en del av grunnlaget for den kommende Nasjonal transportplan for perioden 2010 -2019, men også som en del av det videre arbeidet med å avklare hva slags togtilbud vi skal ha på lengre distanser i Norge i framtida. Jernbaneverket har knyttet til seg flere firma med ekstern ekspertise i forbindelse med disse utredningene som nå pågår.

På slutten av året ble det også igangsatt et arbeid for å gjøre Jernbaneverket mer "linje-styrt", hvor tanken er å få lederne på de ulike nivåene til å ta flere avgjørelser ved å få mer ansvar. Her vil også organisasjonene bli involvert.

På forsommeren 2008 gikk LO-leder Roar Flåten ut og krevde at Regjeringen oppretter et fond på 50 milliarder kroner for å sikre en langsiktig utbygging av jernbanen. I sitt høringsbrev om Nasjonal transportplan setter LO jernbaneutbygging kraftig på dagsordenen. Med 850 000 medlemmer i ryggen krever landets største arbeidstakerorganisasjon nå en skikkelig jernbanesatsing. Dersom Norge skal nå sine klima-målsettinger og dersom vi skal kunne overlevere et bedre samfunn til neste generasjon kommer vi ikke utenom en lagsiktig jernbanesatsing, sier LO-leder Roar Flåten. Vi må nå få til et system der jernbaneutbygging vedtats i en lagsiktig plan og der det stilles nødvendige penger til disposisjon uavhengig av de årlige statsbudsjettene, sier Flåten. Det er veldig positivt at LO støtter jernbanen i Norge på en så direkte måte.

Utbyggingen av fjernstyring på Nordlandsbanen. Dette er et stort og tidkrevende prosjekt som over tid vil berøre mange av våre medlemmer blant trafikkstyrerne. LTTA har vært med i prosessen for å ivareta medlemmenes interesser på en best mulig måte og fått til en økonomisk kompensasjon for å stå i jobben inntil Nordlandsbanen er ferdig fjernstyrt. Midt under innspurten av lokalt lønnsoppgjør, ble landsrådslederen innkalt til møte med Trafikkdirektøren der han ble informert om at Trafikkdivisjonen hadde økt sine personalkostnader betydelig fra regnskap 2004 til budsjett 2009. Med denne bakgrunnen ville det bli igangsatt en prosess for å effektivisere trafikkdivisjonen. Det ble også sagt fra Trafikkdirektøren at han hadde samtidig besluttet å legge ned Kristiansand trafikkstyringssentral og besluttet å ikke ville bygge noen fjernstyringspult på Mo I Rana. Etter hardt press fra NJF måtte beslutningene trekkes tilbake og man skulle begynne med "blanke ark". Fram mot årsskifte ble det fremlagt forslag fra ledelsen på fire arbeidsgrupper som skulle gjennomgå "hele" Trafikkdivisjonen; 1. Fjernstyring av stasjoner, 2. Trafikkstyringssentralene, 3. Bemanning operativt og 4. Bemanning administrativt. Dette vil bli et omfattende arbeid hvor medlemmer kan bli berørt i større eller mindre grad.

13.12.2009 skal det innføres nye trafikksikkerhetsregler for jernbanen i Norge. Prosjektet har foregått over lengre tid i JBV i samarbeid med Jernbanetilsynet. Dette er et svært

omfattende arbeid hvor mange av våre medlemmer sitter i ulike arbeidsgrupper. Det er et mål om å samle de nye reglene i én bok.

2009

Slutten av året 2008, ble svært positivt for jernbanen i Norge. Den rødgrønne regjeringen la fram budsjett for 2009 som viste en betydelig økt satsing;
8,84 milliarder kroner til jernbaneformål, en vekst på 17,4 prosent fra 2008. Innenfor disse midlene er det foreslått nærmere 3,2 milliarder kroner til investeringer i jernbanenettet, en økning på 36,2 prosent.
Bevilgningen til jernbaneinvesteringer i 2009 er økt med 140 pst. og mer enn doblet sammenliknet med Bondevik II-regjeringens forslag til budsjett for 2006, samtidig som bevilgningene til drift og vedlikehold av jernbanenettet har økt med over 30 prosent. Det er første gang i historien at en regjering har innfridd en Nasjonal Transportplan.
Og ikke nok med det. Det nye året 2009 begynte med enda flere positive signaler fra vår rødgrønne regjering om ytterlige økt satsing på jernbanen. Pga av den finansielle krisen, ga regjeringen en tilleggsbevilgning på 1,301 milliarder for å gi både mer punktlige tog og flere arbeidsplasser i distriktene. Midlene er fordelt med 483 millioner kroner til investeringer og 818 millioner til drift og vedlikehold. Med økningen i det ordinære statsbudsjettet, økte de dermed med 2,5 milliarder over bevilgningene for 2008. Regjeringen sa samtid at de vil bruke over nitti milliarder kroner på jernbane de neste ti årene.

Punktlighet

Dessverre går det ikke like bra med punktligheten. Med en tydelig nedslitt infrastruktur, ga det utslag for punklighetstallene for 2008. I sum var 87 prosent av alle persontog i rute ved ankomst Oslo S, mot 90 prosent i 2007. For mellomdistansetogene endte det med en nedgang fra 86 til 84 prosent, mens lokaltogene gikk tilbake fra 87 til 85 prosent. De beste strekningene var Østfoldbanen til Halden, Gjøvikbanen, lokaltogene i Trøndelag, Bergen og Salten, samt Flytoget, som alle nådde sine mål. Flytogets mål er 95 prosent, og snittet for 2008 ble 96 prosent.
Langdistansetogene på Bergensbanen gikk tilbake fra 84 til 74 prosent. På Jærbanen endte lokaltogene med 75 prosent i gjennomsnitt. De omfattende anleggsarbeidene mellom Sandnes og Stavanger får noe av skylden for det dårlige resultatet. Når nytt dobbeltspor står klart lover Jernbaneverket både hyppigere avganger og bedre regularitet. Heller ikke Ofotbanen kom godt ut med et snitt på 77 prosent. I rushtida er det fullt på skinnegangen i Oslo-området. Resultatet for Drammenbanen endte på 73 prosent punktlighet, mens 78 prosent av togene på Østfoldbanen holdt seg innenfor marginene.

Finanskrisen

I starten av 2009 så det ut som at finanskrisen ikke hadde slått ut så aller verst i Norge. Vi hadde en fortsatt relativt lav arbeidsledighet pr. juni 2009. Da var det 70 200 ledige (2,7 %), noe som er 31 400 flere enn samme tid i fjor. Ved slutten av året hadde det økt til 86 000 ledige (3,3%).

Etter en positiv trafikkutvikling for NSB de siste årene viser trafikktallene, for de fire første månedene i 2009 en nedgang for alle strekninger under ett på 1,8 prosent. I årets fire første måneder ble det gjennomført 16 044 000 reiser med NSBs tog. NSB mener nedgangen først og fremst skyldes en redusert reisevirksomhet forårsaket av finans- og økonomikrisen. Samtidig hadde vi i vinter store utfordringer med punktlighet og derigjennom leveransen til kundene.
Når det gjelder godstransporten, er det vanskelig å få fram noe eksakt tall, men de har nok blitt rammet i relativt stor grad. Men de anser sitasjonen som midlertidig og spår stor økning (opp i mot en tredobling) i framtiden.

Trafikkdivisjonen bestemte seg høsten 2008 å nedsette arbeidsgrupper hvor målet var å finne mulighet for reduserte kostnader. NJF ble representert i arbeidsgruppene. Planene for gruppene skulle være klar innen 1. november 2009.
De fire arbeidsgruppene var;

1. Fjernstyring av stasjoner
2. Trafikkstyringssentraler (inkl. betjeningspult på Mo I Rana)
3. Bemanning operativt
4. Bemanning administrativt

I 2009 ble kun to av arbeidsgruppene satt i gang. Det gjaldt Trafikkstyringssentraler og Bemanning operativt. Den første avventer utredning på kostnadsberegninger fra Banedivisjonen. Den siste ble i stedet en del av Utviklingsarbeidet i Jernbaneverket.

Nye trafikksikkerhetsregler

13.12.2009 ble det innført nye trafikksikkerhetsregler for jernbanen i Norge. Prosjektet har foregått over lengre tid i JBV i samarbeid med Jernbanetilsynet og jernbaneforetakene. Dette var et svært omfattende arbeid hvor mange av våre medlemmer satt i ulike arbeidsgrupper. Det er et mål om å samle de nye reglene i én bok, og kom et godt stykke på vei ved dette arbeidet.
Det ble en omfattende prosess hvor ALLE ansatte (og innleide) måtte gjennomgå opplæringen.

Utviklingsarbeid i Jernbaneverket

I begynnelsen av året, ble det klart at den nye jernbanedirektøren ønsket en gjennomgang av Jernbaneverkets organisasjon, og se på mulighet for en såkalt ”utvikling” av denne. I det pågående utviklingsarbeidet la en egen prosjektgruppe fram et forslag til hovedprinsipper for roller og ansvar i Jernbaneverket. Arbeidet tok utgangspunkt i at dagens hovedstruktur med tre likestilte divisjoner ligger fast. I tillegg opprettholdes et antall staber som bidrar i Jernbanedirektørens virksomhet og beslutninger, og en enhet for felles støttefunksjoner. Både stabene og en enhet med felles støttefunksjoner legges direkte under Jernbanedirektøren.
Jernbanedirektøren la opp til en åpen prosess hvor alle kunne komme med innspill. Organisasjonene ble også selvsagt med i den videre prosessen.

Følgende prosess ble planlagt:

Fase 1	Innspill fra divisjoner, JDs staber og støttefunksjonene, arbeidstakerorganisasjoner.	Juni 2009
Fase 2	Utarbeidelse av forslag inkl. ulike alternativer. Høring hos divisjoner, JD's staber og støttefunksjonene, arbeidstakerorganisasjoner	Høst 2009
Fase 3	Oppsummering, konklusjon og beslutning etter drøfting i JL	Vinter 2009
Fase 4	Iverksettelse av beslutning	Januar 2010

I Fase 1 ønskes tilbakemeldinger på følgende 4 spørsmål;
1. Hvilke oppgaver bør ligge i henholdsvis Utbyggings-, Bane- og Trafikkdivisjonen?
2. Hvilke administrativ støtte og lederstøtte er det hensiktmessig at divisjonene har i egen enhet?
3. Hvilke oppgaver bør ligge i JDs staber?
4. Hvilke oppgaver bør ligge i felles støttefunksjoner?

I november ble følgende prosjektgrupper og tiltak vedtatt å skulle gjennomføres:

De forslagene til vedtak om organisasjonsendringer som JL presenterte i november, ble drøftet med personalorganisasjonene og vernetjenesten. På bakgrunn av dette ble det gjort noen mindre endringer og presiseringer. De vedtatte organisasjonsendringene i Jernbaneverket ble utformet.

For samtlige vedtak er det angitt hvem som er ansvarlig for gjennomføringen. Det ble presisert at det med dette menes ansvar for regi og planlegging av gjennomføringen, inkludert å fordele ansvar for deloppgaver til andre der dette var hensiktsmessig. Det forutsettes at organisasjons- og personalstaben bistår ved overføring av personell fra en organisasjonsenhet til en annen.

De endelige vedtakene ble:

1. Nye Trafikk etableres med trafikkstyring, ruteplanlegging og ansvar for all trafikk- og kundeinformasjon i henhold til forslaget i høringsutkastet. Endringen iverksettes fra 01.01.2010. Trafikk skal ha et samlet kundefokus, og dermed også ha ansvar for kvaliteten på alle tjenester vi leverer til publikum på stasjoner, men det må vurderes nærmere hvilke roller, funksjoner og virkemidler som må ligge i Trafikk for at Trafikk kan ivareta dette ansvaret. Denne vurderingen omfatter også spørsmålet om "eierskapet" til infrastrukturen, inkludert plassering av budsjettansvar, drifts- og vedlikeholdsansvar for fysisk infrastruktur knyttet til trafikk- og kundeinformasjon.

Trinn 1 (etablere nye Trafikk): Ansvar: Arne Habberstad. Frist for gjennomføring 01.01.2010.

Trinn 2 (utrede stasjonsansvar og eierskap til infrastruktur): Ansvar: Arne Habberstad. Frist for utredning 01.04.2010. Frist for gjennomføring 01.07.2010.

2. Det etableres en arbeidsgruppe som gjennomgår og vurderer hvordan de ulike eiendomsfunksjonene best kan organiseres. Som utgangspunkt for gjennomgangen legges til grunn at det skal etableres en felles støtteenhet for eiendom, men det må vurderes nøyere hvilke oppgaver og funksjoner som bør ligge i denne enheten og hvilke som skal ligge i divisjonene. Det forutsettes at dette arbeidet underveis i prosessen samordnes med den utredningen av stasjonsansvaret som er omtalt under punkt 1 over.

Ansvar: Wenche Ombudstvedt. Frist for utredning 01.04.2010. Frist for gjennomføring 01.07.2010.

3. En ny Plan- og utviklingsenhet etableres. Regional utvikling inngår i denne nye enheten, med tilsvarende geografisk plassering som i dag. Arbeidsdelingen internt skal gjennomgås med sikte på å styrke de regionale fagmiljøene. Etablering av ytterligere lokale enheter innen Plan og utvikling drøftes ikke nå. Som ledere av de regionale enhetene vil det være regionale direktører i Øst, Vest og Nord som rapporterer til plan- og utviklingsdirektør. De regionale direktørene for Plan og utvikling forutsettes å holde en samlet oversikt, på tvers av divisjoner, over Jernbaneverkets virksomhet innen sin geografiske region.
Ansvar: Anita Skauge. Frist for gjennomføring 01.01.2010.

4. I Banedivisjonen opprettes det 3 stillinger som assisterende banedirektører i henholdsvis Øst, Vest og Nord. Vedkommende får som hovedoppgave å lede og følge opp Banes virksomhet i den enkelte region, inklusiv banesjefer, driftssjef og eventuelle prosjekter i regi av Bane. Ansvaret for regionale beredskapssystemer legges til stillingene som assisterende banedirektør. Vedkommende vil også kunne ha tilleggsoppgaver i divisjonen som helhet i kraft av funksjonen som assisterende banedirektør. Det opprettholdes dermed et regionalt ledd i Banedivisjonen.

Ansvar: John Ole Grinde. Frist for gjennomføring 01.01.2010.

5. Det foretas en gjennomgang av PPB-prosessen. Siktemålet er å forenkle, og å harmonisere Jernbaneverkets prosesser med Plan- og bygningslovens plannivåer. PPB-prosessen skal videre vurderes med hensyn til RAMS-krav og behov for kvalitetssikringsrutiner. JL ber om et snarlig mandat for gjennomgangen. Gjennomgangen danner grunnlaget for grenseoppgangen mellom Plan og utredning og Utbygging med hensyn til fordeling av oppgaver og ressurser innen planarbeidet.

Ansvar: Anita Skauge. Frist for utredning 01.04.2010. Frist for gjennomføring 01.07.2010.

6. Det opprettes en ny stilling som teknologidirektør. Stillingen rapporterer til jernbanedirektør og inngår i jernbanedirektørens ledergruppe. Når vedkommende er ansatt, og det igangsatte arbeidet med signalprosjekter har kommet videre, kommer vi nærmere tilbake til framtidig organisering av det totale tekniske støtteapparatet i Jernbaneverket.

Ansvar: Elisabeth Enger.

7. Det etableres en ny enhet for felles støttefunksjoner. Enheten ledes av administrasjonsdirektør. Administrasjonsdirektør rapporterer til jernbanedirektøren, og inngår i jernbanedirektørens ledergruppe. Dagens Fellestjenester, Jernbaneverket IKT, Juridisk avdeling samt Forsyning legges til denne enheten med rapportering til administrasjonsdirektør fra 01.01.2010. Det forutsettes at enheten gjennomgår og utarbeider forslag til intern organisering samt navn og betegnelser på avdelingen og de ulike underenhetene. Forsyning organiseres etter en matrisemodell, hvor forsyningsenhetene i divisjonene rapporterer til den sentrale forsyningsdirektøren.

Ansvar: Wenche Ombudstvedt. Frist for forslag til intern organisering: 01.04.2010.

8. Det igangsettes et arbeid for nærmere vurdering av fullmaktsstrukturer, roller, kvalitetssikrings- og kontrollrutiner i forbindelse med Jernbaneverkets innkjøp.

Ansvar: Gunnar Markussen. Frist for utredning 01.04.2010.

9. Stillingen som assisterende jernbanedirektør opprettes som en egen stilling, uten dagens kombinasjon med stillingen som leder av EtatsController. Det tilsettes ny leder for EtatsController.

Ansvar: Elisabeth Enger.

10. Det foretas en gjennomgang av stabsenhetene EtatsController, Sikkerhet og kvalitet, Organisasjon og personal og Marked og kommunikasjon med sikte på å redusere omfang og rendyrke fokus på oppgaver og støtte til jernbanedirektøren knyttet til strategisk utvikling og kontroll. Det tas sikte på en samling av dagens ulike revisjonsmiljøer, men den organisatoriske plassering av revisjonsoppgavene besluttes i forbindelse med gjennomgangen av stabene. Også organisatorisk plassering av det overordnede ansvaret for HMS skal vurderes i forbindelse med denne gjennomgangen.

Ansvar: Vigdis Saure. Frist for gjennomføring 01.04.2010.

11. Bane Energi overføres til Bane med virkning fra 01.01.2010. Elkraftsentralene bør overføres til Bane, men det gjennomføres en nærmere vurdering før endelig beslutning fattes.

Ansvar: John Ole Grinde. Frist for utredning av elkraftsentralene 01.04.2010.

12. JBV Nett etableres som en linjeenhet i Bane med virkning fra 01.01.2010.

Ansvar: John Ole Grinde.

13. Rullende materiell organiseres som i linjeenhet i Bane med virkning fra 01.01.2010.

Ansvar: John Ole Grinde.

14. Det vedtas at fram mot 01.07.2012 skal det gjennomføres et langsiktig arbeid med en mer grunnleggende vurdering av organiseringen i Bane, inkludert spørsmålene om en geografisk helhetlig organisering, om landsdekkende fagdelte instruksjonslinjer, om mulige modeller for å ivareta både sterke fagmiljøer og helhet på tvers av fag, både når det gjelder linjeenhetene, faglige støttefunksjoner og ressurser for daglig drift, vedlikehold og beredskap. Dagens modell med skillet mellom banesjefene og Drift skal evalueres som en del av dette arbeidet. Jernbanedirektøren vil senere komme tilbake til når dette arbeidet skal startes opp og hvordan det skal organiseres.

Ansvar: Elisabeth Enger.

15. Det forutsettes samtidig at Bane fortsetter arbeidet med en intern gjennomgang av egne stabs- og støtteressurser med sikte på tydelig ansvarsplassering og effektivisering.

Ansvar: John Ole Grinde.

16. Internasjonal stab organiseres som en egen seksjon i Marked og kommunikasjon med virkning fra 01.01.2010.

Ansvar: Svein Horrisland.

17. Det gjennomføres en kartlegging og vurdering av oppgaver innen Jernbaneverkets miljøarbeid, med sikte på mest mulig hensiktsmessig plassering av strategiske og operative oppgaver innen dette fagfeltet.

Ansvar: John Ole Grinde. Frist: 01.04.2010.

18. Det vedtas at sekretærtjenestene kan tas ut av Fellestjenester og overføres til de enhetene sekretærene betjener der dette vurderes som ønskelig. Dette er ikke til hinder for at flere enheter kan avtale samarbeid om sekretærtjenester. Konkrete forslag til endringer avklares mellom Fellestjenester og de aktuelle divisjoner eller stabsenheter.

Ansvar: Wenche Ombudstvedt.

19. For Informasjon beholdes dagens organisering. Informasjonsmedarbeiderne inngår i en felles informasjonsvaktordning, og informasjonsmedarbeiderne regionalt skal

levere informasjonsfaglige tjenester til samtlige av Jernbaneverkets enheter, på tvers av divisjoner og avdelinger.

20. Linjeenhetene Trafikk, Bane og Utbygging betegnes fortsatt som divisjoner.
Det forutsettes at betegnelsens på de ulike organisasjonsenhetene gjennomgås og harmoniseres med sikte på å få et helhetlig preg (jevnfør eksempelvis dagens betegnelser på Bane Energi og JBV Nett).

Ansvar: Svein Horrisland. Frist 01.01.2010.

Valgkamp 2009

Også ved høstens valg, har forbundene i LO bestemt seg for å gå aktivt inn i valgkampen for å bidra til et gjenvalg av den rødgrønne regjering. Det er bevilget penger til partiene og LO vil bidra med oppfordringer til sine medlemmer og delta på stands og lignende. Det er ikke uproblematisk å engasjere seg politisk, men LO ønsker å bidra til en ny regjering som jobber for oss og ikke en ny regjering som vil jobbe mot oss. Dagens regjering har vist at de innfrir og ønsker et samarbeid.

2010

Ulykka på Sjursøya 24.mars 2010.

Det går ikke an å oppsummere 2010 uten å begynne med den tragiske ulykka på Sjursøya 24.mars.Ulykker av slik karakter påvirker og berører så mange mennesker.

Hendelsesforløp

Onsdag 24. mars 2010 rundt klokken 13.15 begynte et sett med 16 jernbanevogner å rulle ukontrollert under skifting på Alnabru. Trafikkstyringssentralen valgte å lede vognsettet i retning Sjursøya, langs Loenga–Alnabrulinjen, en strekning på ca 8 kilometer, hvor det sporet av og rullet gjennom en bygning på terminalområdet ved Sjursøya.
Tre personer omkom i ulykken, mens fire personer ble skadet. Vognsettet på 16 vogner tilhørende CargoNet skal ha stått parkert på Alnabru godsterminal i påvente av bruk senere på dagen. Vognsettet rullet nedover fra Alnabru (ca. 90 moh.), langs ***Loenga–Alnabrulinjen*** og ned til Sjursøya havneterminal. På det meste skal vognsettet ha hatt en fart på 90–140 km i timen. Jernbaneverket (Togleder) prøvde å spore av toget ved hjelp av en sporsperre, uten å lykkes på grunn av den høye farten.

Ulykkesrapport

Den 3. mai 2010 ble den foreløpige ulykkesrapporten lagt frem av Statens havarikommisjon for transport ***(http://www.aibn.no/jernbane/rapporter/2004-10)***.
Den slo fast at uklarheter mellom togpersonalet på Alnabru var en utløsende årsak. Det var en «uklarhet mellom skiftelederen og togekspeditøren» som fikk godsvognene til å rulle. Togekspeditøren skal ha løsnet bremsene på vognene i tro om at de var koblet til et skiftelokomotiv, noe de ikke var. Da det løpske toget først ble oppdaget, hadde

det skiftet til spor A5, ett av to spor på Alnabru godsterminal som ikke har forbindelse til et såkalt «nødspor». Deretter var det ingen barrierer i nærheten som kunne stoppe ferden til det løpske vognsettet. Menneskelig svikt blir dermed ansett som hovedårsaken til ulykken. Vedkommende trafikkekspeditør fikk etter en politietterforskning en såkalt "påtaleunnlatelse".
I politiets pressemelding (se vedlegg) står følgende: *"Den ansatte har handlet i tråd med interne rutiner, men i følge påtalemyndigheten er ikke dette tilstrekkelig".*
Dette var en formulering mange fant vanskelig å akseptere. Er det slik at den enkelte tjenestemann/kvinne kan stilles rettslig til ansvar for en ulykke på tross av at alle forskrifter, interne regler, prosedyrer og instrukser var etterlevd?
Jernbaneverkets juridiske seksjon kom derfor med en juridisk vurdering (se vedlegg). Svaret vi fikk sier at man som hovedregel ikke vil bli stilt personlig ansvarlig dersom man har fulgt alle regler til punkt og prikke. Når man tar et lite forbehold er det fordi det siktes mot de vanlige erstatningsregler som sier at alle er ansvarlige for sine handlinger. Dette er ikke noe nytt, og det gjelder ingen strengere regler for Jernbaneverkets ansatte enn for andre i samfunnet.
For å tydeliggere forklare hva dette i praksis betyr skriver Juridisk seksjon følgende:
" Noen ganger kan aktsomhetsreglene tilsi at man må gjøre noe mer enn det som står "i boka". Et eksempel kan være der vi oppdager en farlig situasjon, for eksempel der vi ser noen krysse sporet eller på en annen måte skaper risiko. Da er vi nøldt til å gripe inn selv om det ligger utenfor våre arbeidsoppgaver og rutiner.Forsømmer man seg i slike situasjoner kan det resultere i et personlig ansvar, men man vil aldri kunne pållegges et ansvar for situasjoner man ikke kunne forutse eller gjøre noe med. (...) Ansatte i Jernbaneverket kan derfor føle seg trygge på at de ikke kan bli ansvarlige dersom de gjør jobben sin på en forsvarlig måte, og i henhold til vårt regelverk".
Oppsummert betyr dette at å utføre jobben på en forsvarlig måte, og i henhold til regelverk reduserer risikoen for å bli stilt personlig ansvarlig for en ulykke til lik null.
For de som utfører operativ trafikkavvikling er dette en betryggende avklaring å få på bordet.

Strafferettslig etterspill
Statsadvokaten i Oslo ila Jernbaneverket en bot på 15 millioner kroner og CargoNet en bot på sju millioner kroner. CargoNet vedtok ikke boten.

Budsjett 2010

Regjeringen bevilget i overkant av ti milliarder til jernbanen. Både investeringer og vedlikehold øker. Satsingen på godstrafikken fortsetter.
Økningen er på 1,34 milliarder kroner, litt over 15 prosent sammenliknet med 2009. Forslaget til investeringer i infrastrukturen er på nesten fire milliarder kroner, en økning på 23 prosent i forhold til 2009. Neste år ligger investeringene på 82,4 prosent av Nasjonal transportplan. En årsak til at prosenten ikke blir høyere, er at dobbeltsporet Oslo–Ski er i planleggingsfasen. Her må bevilgningene øke når selve byggingen kommer i gang fra 2011.

Regjeringen setter også av 80 millioner for å forbedre informasjonen til de reisende, først og fremst på sentrale stasjoner i InterCity-triangelet.
Neste år kommer en ny ordning med tilskudd til utbygging av private sidespor. Målet er å få mer gods fra vei til bane.
Budsjettet utgjør 180 prosent av 2005-budsjettet, som var det siste Bondevik-regjeringen la fram.

Mer til jernbane i revidert budsjett

Regjeringen gikk inn for 210 millioner friske kroner til vedlikehold og fornyelse. I tillegg kom 64 millioner til nytt dobbeltspor Oslo–Ski, og overføring av 200 millioner fra fjorårets budsjett.
Samferdselsministeren lover tettere oppfølging av Jernbaneverket. Penger som bevilges skal brukes på infrastrukturen.
En kritisk faktor er den vanskelige situasjonen med å skaffe nok og kvalifiserte fagfolk. Det gjelder både ingeniører og folk til bane-, elektro- og signalfagene.
På tross av historisk høye bevilgninger fra den rødgrønne regjeringer, er Norge en sinke i JernbaneEuropa. Og det faktum at vi i snitt over flere år har brukt MYE mindre penger enn de aller fleste andre land på jernbane, gjør at både nye spor og traseer og vedlikeholdet ligger langt etter.

Danskene bruker nesten dobbelt så mange kroner per hode til å bygge jernbane. (I forhold til neste NTP (de ti neste år) skal Danmark bruke 101,6 milliarder, men Norge skal bruke 50,3 milliarder). Også Sverige ligger godt over Norge i antall kroner per hode i landet. Kun Finland ligger under Norge

Investeringer i prosent av danske kroner:

Danmark	Sverige	Finland	Norge
100 %	84,6 %	41,6 %	52,5 %

Andelen av brutto nasjonalprodukt (BNP) som brukes til jernbaneinvesteringer i Norge er en tredel av Danmark og på absolutt jumboplass i Norden. Norge har sterkere investeringsevne enn de øvrige nordiske land.
Dersom vi sammenligner jernbaneinvesteringer med de enkelte lands BNP per hode, får vi følgende resultat:

Investeringer i forhold til landenes BNP i perioden 1992 - 2007. (Prosent av Danske kroner).

Danmark	Sverige	Finland	Norge
100 %	100 %	51 %	33 %

I forhold til Europa ser det slik ut for perioden 1997 - 2007;

Land	Investeringer	Folketall	Investering pr. hode (NOK)
Sveits	213,7	7,5 mill	28.490
Østerrike	137,1	8,5 mill	16.134
Danmark	77,5	5,6 mill	13.831
Sverige	108,8	9,3 mill	11.700
Norge	34,2	4,7 mill	7.269

Eierskap

NJF er heller ikke like fornøyd med utbyttepolitikken. Av NSBs resultat på 345 millioner kroner for regnskapsåret 2009 vil Samferdselsdepartementet ha 172 millioner, en økning på 27 millioner fra saldert budsjett.

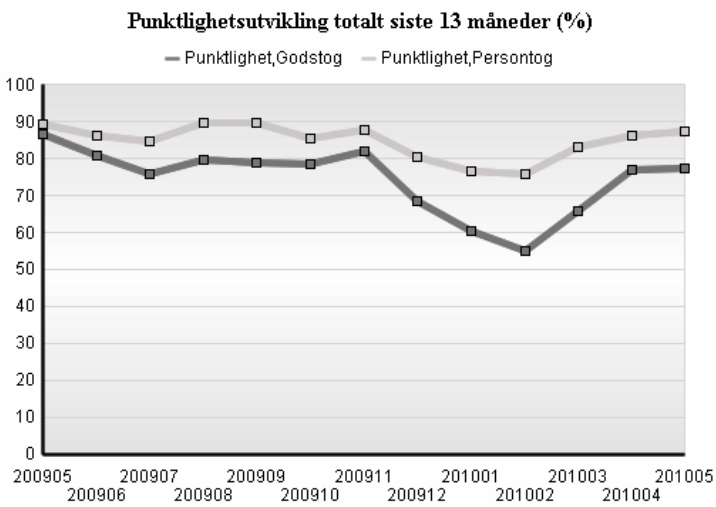
Også fra Baneservice AS ønsker departementet sin andel, og går inn for 20,4 millioner i utbytte for 2009.

Det positive er at virksomhetene går bra og gir overskudd. Men særlig NSB burde få beholde midlene nå som de står foran store investeringer i nytt materiell.

Punktlighet

Dessverre går det ikke så bra med punktligheten. Med en tydelig nedslitt infrastruktur, ga det utslag for punklighetstallene også for 2009 og langt inn i 2010. Vinteren ble spesielt ille, med punktlighet helt ned i 35% på enkelte banestrekninger.

Pr. juni ligger persontogene totalt på et snitt på 83%, godstogene noe lavere.



Et tog regnes som i rute dersom det ankommer endestasjonen innenfor en margin på tre minutter og 59 sekunder. For langdistansetog er denne marginen fem minutter og 59 sekunder. Målsettingen for persontog er at 90% av togene skal nå endestasjonen i rute, mens målet for Flytoget er 95%.

Gradvis bedring

Jernbaneverket ser en viss bedring i togenes punktlighet i andre halvår 2010. Særlig i lokaltrafikken var bedringen merkbar. Dette tyder på at resultatene av den store innsatsen på vedlikehold og fornyelse nå begynner å komme. Som kjent pågår det en rekke omfattende vedlikeholdstiltak over hele jernbanenettet for å ta igjen på det store etterslepet i vedlikeholdet som har oppstått over lengre tid. I Oslo-området er dette samlet som et eget fornyelsesprosjekt under navnet Prosjekt Stor-Oslo. Til sammen brukes det vel to milliarder kroner på fornyelse av jernbanen i Oslo-området fram til 2014. Arbeidene på strekningen gjennom Oslo, Etterstad – Oslo S – Lysaker, skal være ferdige i løpet 2012. I løpet av 2010 ble det her utført arbeider for oppunder 480 millioner kroner. Målet er en robust og driftsstabil jernbane gjennom Oslo som skal gi en punktlig og pålitelig togtrafikk. De viktigste tiltakene er utskifting av skinner, sviller, pukk og kontaktledningsanlegg. Kabler i signalanlegg, bedre strømforsyning og etablering av akseltellere og strømskinne i taket gjennom Oslotunnelen er også store og viktige tiltak. Etter hvert som dette arbeidet skrider framover, skal det bli en gradvis bedring i togenes

punktlighet, men jobben er omfattende og det gjenstår ved inngangen til 2011 ennå mye av arbeidet.Etter snart to måneder med kulde og skikkelig vinter på Østlandet, ser det også ut til at de tiltakene for å bedre driftsstabiliten og beredskapen som er satt i verk fungerer etter hensikten. Jernbaneverket og jernbanen har likevel blitt rammet av ras og enkelthendelser som har skapt forstyrrelser de siste dagene, uten at dette kan relateres til samme type driftsproblemer som sist vinter.
Jernbaneverket vil fortsatt ha bedring av punktligheten i togtrafikken som en av sine viktigste oppgaver framover.

Finanskrisen/Diverse tall
I starten av 2010 så det fortsatt ut som at finanskrisen ikke hadde slått ut så aller verst i Norge. Vi har fortsatt en fortsatt relativt lav arbeidsledighet pr. april 2010, men hadde økt med 7000 nye fra nyttår til april, til totalt 93 000 (3,7%). Det har med andre ord vært en jevn stigning fra januar 2009 da det var 70 200 ledige (2,7 %), (noe som var 31 400 flere enn samme tid i 2008). Ved slutten av 2009 hadde det økt til 86 000 ledige (3,3%).

Sykefraværet 1.kvartal var på 7,0%, derav 1,2% egenmeldt og 5,8% legemeldt.
Det totale sykefraværet gikk ned fra 7,7 til 7 prosent fra 3. kvartal 2009 til 3. kvartal 2010. Årsaken til nedgangen er blant annet det høye sykefraværet på grunn av svineinfluensa i 2009.
Sykefraværet hadde en nedgang på rundt 10 prosent i 1. og 2. kvartal 2010 i forhold til de samme kvartalene i 2009. Tallene for 3. kvartal 2010 viser en tilsvarende stor nedgang, men når man tar hensyn til svineinfluensaen i 2009, blir nedgangen noe mindre enn i de to foregående kvartalene.
Et grovt anslag tilsier at nedgangen i sykefraværsprosenten reduseres fra 10 til rundt 7 prosent. Dette bildet bekreftes ved å se på utviklingen i sykefraværet fra kvartal til kvartal i 2010. Den vanlige sesongmessige veksten i sykefraværet fra 2. til 3. kvartal er noe sterkere i 2010 enn for tidligere år (med unntak av 2009).
Om vi sammenligner med kvartalstall for 2001, som var året den første IA-avtalen ble inngått, (for JBV sin del inngikk vi avtalen første gang 03.03.03) ,viste tallene for 1. og 2. kvartal 2010 en nedgang på henholdsvis 7,9 og 9,4 prosent, mens tallet for 3. kvartal viste en nedgang på 6,6 prosent.

Årsaken til svekket resultat for NSB A/S er store driftsavvik og økte driftskostnader i årets åtte første måneder som følge av ustabil infrastruktur og en streng vinter. En lang periode med vedlikehold og stenging av jernbanestrekningen Oslo S-Drammen i sommer har også påvirket i negativ retning. Dette har gitt et svekket resultat fra togvirksomheten i NSB-konsernet. Bedret driftsresultat i bussvirksomheten og gevinst ved salg av eiendommer bidrar likevel til et positivt totalresultat for NSB-konsernet.

Omsetningen i persontogvirksomheten har kun økt med 0,6 prosent. Den svake inntektsutviklingen gir sammen med økte vedlikeholds- og avvikskostnader et driftsresultat etter to tertialer på -208 millioner kroner (54 millioner kroner), en reduksjon på 262 millioner kroner.

Godsvirksomheten har på grunn av konjunktursituasjonen redusert produksjonen. Sammen med betydelige driftsforstyrrelser har dette medført en inntektsreduksjon på 6,5 prosent. Driftsresultatet på -76 millioner kroner (-74 millioner kroner) preges også av økte driftskostnader på grunn av store driftsforstyrrelser.

Bussvirksomheten økte omsetningen med 8 prosent, mens kostnadene økte med 3,5 prosent. Driftsresultatet er 178 millioner kroner (59 millioner kroner). Det er en bedring på 119 millioner kroner, som dels kan knyttes til reduserte pensjonskostnader grunnet oppløsning av AFP-avsetninger og dels en bedret drift med økte inntekter fra avvikskjøring for tog.

Ny IA-avtale fra 1.mars 2010 til 31.12.2013

- Ingen karensdager
- Ikke nedsatt lønn under sykdom
- Ikke økte utgifter for arbeidsgiver
- Ny IA avtale som har som hovedmål å redusere sykefraværet, styrke jobbnærværet og bedre arbeidsmiljøet samt hindre frafall og utstøting fra arbeidslivet

Delmål

- Sykefraværet skal reduseres med 20% dvs. ned fra dagens 7,7% til 5,6%
- Øke sysselsettingen for personer med nedsatt funksjonsevne
- Øke pensjoneringsalderen med 6 måneder

Tiltak

- Gradert sykemelding
- Arbeidsgiver får et forsterket ansvar for å tilrettelegge slik at sykemeldte kan jobbe så mye som mulig
- Utarbeide oppfølgningsplaner og gjennomføre dialogmøter
- Utarbeide faglige veiledere for leger og andre sykemeldere for å sikre en lik praksis

2011

Fortsatt økning for jernbanen

Regjeringen foreslår i alt 11,5 milliarder kroner til jernbanesektoren i 2011. Det er en økning på 13,4 prosent sammenliknet med det vedtatte budsjettet for 2010.

Til drift og vedlikehold blir det bevilget 4,9 milliarder kroner, en økning på drøyt 12 prosent fra i år. Regjeringen vil også bruke 557 millioner til å fornye infrastrukturen i Oslo-området.

Investeringene blir på 4,2 milliarder kroner, en økning på knappe 9 prosent. Her settes det av 366 millioner til nytt dobbeltspor Oslo–Ski.

Høyere hastighet

Under stortingsbehandlingen av Nasjonal transportplan 2010–2019 gikk flertallet inn for at det skal kunne kjøres i 250 km/t eller mer på alle intercity-strekningene. Det blir nå gjennomført i Vestfold, der nytt dobbeltspor Barkåker–Tønsberg og Holm–Holmestrand får henholdsvis 580 og 660 millioner kroner.
Regjeringen vil også vurdere om traseen Farriseidet–Porsgrunn bør få samme standard. Det gir en kostnadsøkning på minst 40 prosent sammenliknet med anslaget i NTP, og ny prislapp er beregnet til 53 milliarder 2010-kroner. Samferdselsdepartementet går inn for en vurdering av ulike alternativer. En mulig oppstart kommer tidligst i 2012-budsjettet.

At Jernbaneverket mangler fagfolk, spesielt innefor signal og elektro, har ført til forsinkelser i forhold til framdriften som er vedtatt i NTP.

I revidert budsjett ble det i mai foreslått å bruke 40 millioner kroner mer til vedlikeholdsoppgaver på jernbanen, blant annet på Vestfoldbanen, Sørlandsbanen og Østfoldbanen.

Utfordringer for norsk jernbane

I november fremla en arbeidsgruppe bestående av sentrale personer fra næringslivet og samferdselsdepartementet en rapport til regjeringen om hovedutfordringene for norsk jernbane. Arbeidsgruppen konkluderte i korte trekk med følgende:

- ✓ Nødvendig med langt høyere bevilgningsnivå dersom vi skal realisere et vesentlig bedre togtilbud
- ✓ Bevilgningene må være forutsigbare og i tråd med de mål og den strategi som blir vedtatt for jernbanen
- ✓ Når prosjekt er startet opp, må de sikres bevilgninger som gir rasjonell anleggsdrift og effektiv ressursbruk
- ✓ Muligheter for alternative finansieringskilder, finansieringsordninger og utbyggingsorganiseringer bør utredes nå. Utredninger bør skje i tilknytning til konkrete jernbaneprosjekt.

I tillegg til denne rapporten, har det blitt jobbet med to andre store utredninger som skal fremlegges rett over nyttår.

Den første er utredningen om Høyhastighetstog i Norge.

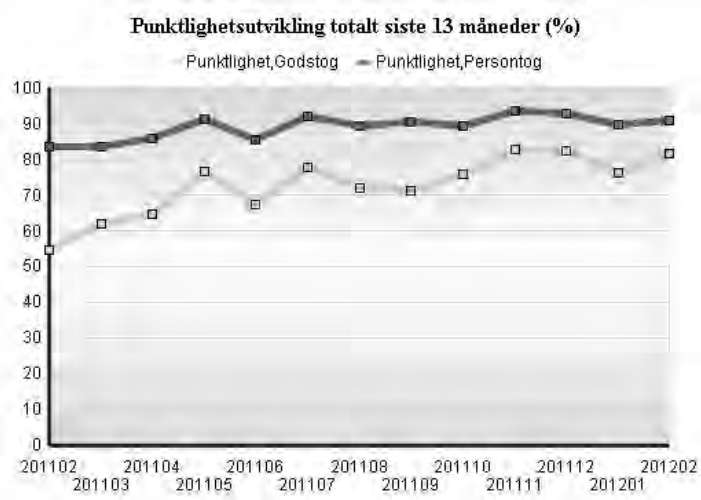
Den andre er ICE utredningen for intercity-strekningene rundt Oslo (Oslo – Lillehammer, Oslo – Skien, Oslo – Halden).

Og så vil det bli lagt fram et samlet forslag til NTP 2014 – 2023 fra Avinor, Kystfartsverket, Statens vegvesen og Jernbaneverket.

Punktlighet

Det har vært en positiv bedring når det gjelder punktligheten for togene i Norge. Det økte vedlikeholdet begynner å gi effekt. Vi er fortsatt sårbare da størsteparten av jernbanesporene i Nore er over 100 år gamle. Av 4200 km. jernbanespor er 2700 km. 100 år eller mer.

Et tog regnes som i rute dersom det ankommer endestasjonen innenfor en margin på tre minutter og 59 sekunder. For langdistansetog er denne marginen fem minutter og 59 sekunder. Målsettingen for persontog er at 90% av togene skal nå endestasjonen i rute, mens målet for Flytoget er 95%.



Finanskrisen/Diverse tall

Norge har en stor del av den voksne befolkningen i arbeid sammenliknet med andre land. Det skyldes først og fremst at flere norske kvinner er yrkesaktive. Syv av ti kvinner og nesten åtte av ti menn er i arbeidslivet i dag. For 30 år siden var under halvparten av norske kvinner sysselsatte eller aktive arbeidssøkere. Mennene er omtrent like yrkesaktive i dag som de var på midten av 1970-tallet.

Vi har fortsatt en fortsatt relativt lav arbeidsledighet pr. utgangen av 2011 på ca. 3 %. Dette tallet har holdt seg ganske stabilt.

Sykefraværet gikk ned fra 7 til 6,6 prosent fra 3. kvartal 2010 til 3. kvartal 2011. Dette tilsvarer en nedgang på 4,9 prosent.

Det legemeldte sykefraværet gikk ned fra 6,1 til 5,8 prosent, mens det egenmeldte fraværet holdt seg uendret på 0,8 prosent.

Siden 3. kvartal 2001, året da den første IA-avtalen ble inngått, har sykefraværet gått ned med 11,2 prosent.

Sykefraværet for menn gikk ned siste år fra 5,6 til 5,2 prosent. Fraværet for kvinner gikk ned fra 8,6 til 8,4 prosent. Dette tilsvarer en nedgang på henholdsvis 7,1 og 2,7 prosent.

Omorganisering i Jernbaneverket

Jernbaneverket er en bedrift i stadig endring når det gjelder organisering. Vi blir stadig involvert i større og mindre omorganiseringer. Dette gjelder blant annet innenfor Banedivisjonen hvor det ble gjennomført en endring av organiseringen mellom det som kalles drift og forvaltning.

Vårt utgangspunkt var at Jernbaneverket må ha fokus på å bli sikkerhetsgodkjent, hindre en ny vinter med togkaos og bedre sitt omdømme betraktelig. Hvordan de operative funksjoner er organisert er viktig for å oppnå gode resultatet på de områdene.
Norsk Jernbaneforbund mener at Banedivisjonens viktigste oppgave er å stille en infrastruktur til disposisjon fri for feil og mangler, slik at togene går i henhold til de rutetider som kunden er forspeilet.

Jernbaneverkets viktigste dokumentasjon overfor kunder og politisk myndighet er slik NJF ser det, oppetiden. Oppetid må være retningsgivende for de oppgaver Banedivisjonen skal levere innenfor de politiske rammer for egenproduksjon innen Jernbaneverkets drifts- og vedlikeholdsoppgaver. Organiseringen av drift og vedlikehold må tilpasses slik at målene for oppetid nås.

Det er vanskelig å sammenligne produktivitet mellom JBV Drift og eksterne entreprenører da hovedfokus for JBV Drift er den daglige togdrift. Derfor mener vi at en kan styre og måle produktivitet etter virksomhetsplaner og derved fjerne bestiller – utføremodellen. Da må det opprettes en ny boks i linje under Banesjef som har ansvar for alle operative medarbeidere innenfor en strekning. Vi ønsket en full integrering i Banesjeforganisasjonen.

Det som ble vedtatt i 2011, var at i sørvest legges drift som en enhet inn under banesjefen på henholdsvis Sørlands- og Bergensbanen. Samme organisering gikk det mot i nord.
Øst mente at organisasjonen var for omfattende, og at de heller ønsket å videreføre nåværende organisering.

Ellers ble også alle teleressursene overført til Bane Nett tidlig på året.

I forbindelse med prosessen for å se på muligheten for å samle IKT-miljøene, ble denne lagt på is da det dukket opp sikkerhetskritiske momenter som kompliserte ”bildet”.

Ved nyttårsskifte 2011-12 ble IKT-enheten overført fra Administrasjon til Teknologi.

Vi takker Torfinn Håverstad for gode innspill til dette sammendraget.

Nye/endrede særavtaler i Jernbaneverket 2008 -2011

Avlønning av fagarbeidere med st.kode 1117 og 1203 innen signal ved Oslo S og Alnabru

Partene er enig om at medarbeidere innen signal med st.kode 1117 fagarbeider og 1203 fagarbeider m/fagbrev som er stasjonert ved Oslo S eller Alnabru, tilstås tillegg etter Hovedtariffavtalens B-del, lønnstrinn 40.

Vaktordning i Bane energi

For å sikre kostnadseffektive løsninger i forbindelse med vaktordninger i Bane Energi er partene enig om følgende:

Fast godtgjørelse for å stå på vaktlisten er kr. 1000,- pr mnd, inkl. telefonhenvendelser utenom arbeidstid.

Godtgjørelse for beordret utrykning er kr. 3.200,- pr. utrykning, inkludert de 4 første arbeidstimene.

Det godskrives overtidsgodtgjørelse for faktisk medgått tid fra og med 5 time.
Alle som står på vaktlisten plikter å ha mobiltelefonen påslått utenom normal arbeidstid.

Bane Energi bestemmer hvem det til enhver tid er behov for på vaktlisten. Gjensidig oppsigelsestid for enkeltpersoner er 3 mnd.

Utrykning iht. avtalen skal, dersom ikke annet er avtalt, kun skje etter ordre fra vakthavende på Bane Energis driftssentral.

Avtalen inngås med virkning fra 01.03.2010 og gjelder kun for tilsatte i Bane Energi.

Vakttillegget skal ikke legges til grunn ved beregning av overtid og andre variable tillegg, og er heller ikke pensjonsgivende.

Utilsiktede virkninger av avtalen tas opp mellom partene.

Tillegg for godkjenning som skinnesveiser, ST.KODE 1117

Ansatte med st.kode 1117 fagarbeider som utfører sveisearbeider og som i dag har ltr. B 16 for denne funksjonen, beholder ltr. B 16 som en personlig ordning.

Tillegg for godkjenning som "leder av EL sikkerhet

Medarbeidere som i henhold til elsikkerhetskort for høyspenningsanlegg har godkjenning i ett eller flere av følgende sertifiseringskoder tilstås et tillegg etter B-tabellens trinn 8:

Tekst	Sertifiseringskode
Leder for kobling ihht FSE § 11	2430
Leder for EL-sikkerhet ihht FSE § 12	2431
2 person ved frakobling. FSE § 12	2432
Lfs ved snørydding	2433
Lfs ved bruk av isstøter	2434
Lfs ved bruk av forbikoblingslisse	2435
Lfs ved bruk av løfteredskap	2436
Brytere på stasjoner og lastespor	2437
Lfs ved brann og ulykke	2438

Det forutsettes at de medarbeidere som får tillegg etter ovenstående utfører de oppgaver som godkjenningene/sertifikatene tilsier som en fast del av sitt arbeid.
Tilleggene bortfaller dersom en medarbeider får annen stilling/stillingskode, eller ikke lenger er godkjent for å utføre oppgavene knyttet til tillegget.

Ansatte i tjenestegruppe 41 som har godkjenning i sertifiseringskode 2431 i forbindelse med godtgjøring som "Leder for El-sikkerhet" gis opprykk fra ltr. B 8 til ltr. B 16. Denne endringen gjelder fra 01.11.2011.

Ansatte i tjenestegruppe 42 som har st.kode 1117 Fagarbeider, og st.kode 1203 Fagarbeider/fagbrev, som har godkjenning i sertifiseringskode 2431 i forbindelse med godtgjøring som "Leder for El-sikkerhet" gis opprykk fra ltr. B 8 til ltr. B 16. Denne endringen gjelder fra 01.11.2011.

Tilleggene skal ikke legges til grunn ved beregning av overtid og andre variable tillegg. Protokollen inngås med virkning fra 01.03.2007.

Avlønning av instruktører i trafikkforvaltning

I forbindelse med innføring av ny læreplan og etter- og videreopplæring i Trafikkdivisjonen er det behov for å velge ut instruktører. Disse skal gjennomgå kurs for instruktører.

Medarbeidere som blir valgt ut til instruktører i Trafikkdivisjonen tilstås et tillegg etter B-regulativets trinn 25. Tillegget bortfaller når vedkommende ikke lenger innehar denne funksjonen.

Instruktørtillegget på kr 270,- pr. dag utbetales i tillegg til de som har ltr. B 25 for å være veileder/instruktør.
Tillegget skal ikke legges til grunn ved beregning av overtid og andre variable tillegg.

Utilsiktede virkninger tas opp mellom partene.

Særskilt avlønning for spesielle stillinger
Det er for følgende stillinger i JBV avtalt særskilt avlønning innefor den enkelte stillings lønnsramme med virkning fra 01.08.2011:

St.kode	Tittel	Minimumslønn ved tilsetting	Lønn etter 5 års lønnsansiennitet	Tj.gruppe
1153/1376	*Elektrotekniker/ Fagspesialist*	**A 45**	**A 46**	*43/44*
1376	*Fagspesialist*	**A 47**	**A 48**	*42/45*
1119	*Formann*	**A 45**		*41/46*
1119	*Formann m/ fagbrev signal eller tele*	**A 50**		*42/45*
1119	*Formann*	**A 48**		*43*
1203	*Fagarbeider m/fagbrev*	*Minimum LR 11, alt 19*	*Minimum LR 11, alt 20*	*41/46*
1203	*Fagarbeider m/ andre fagbrev enn signal og tele*	*Minimum LR 11, alt 19*	*Minimum LR 11, alt 20*	*42/45/46*
0485	*Sportekniker*	**A 44**		*41/42/46*
0503	*Oppsynsmann*	**A 44**		*41/42/46*
1376	*Fagspesialist*	**A 43**		*41/42/46*

Fagspesialist, stillingskode 1376 i tjenestegruppe 41 opprettholder samme lønnsutvikling som fagarbeider 1203 i tjenestegruppe 41.

Fagarbeider, stillingskode 1117 gis minimum lønn etter LR 03, alt. 20.
Alle i stillingskode 1116 – Spesialarbeider omgjøres til stillingskode 1117 – Fagarbeider, og gis minimum lønn i LR 03, alt. 18.

Ansatte i stillingskoder nevnt ovenfor med høyere avlønning enn minimum lønnsplassering, beholder sin nåværende lønnsplassering.
For alle de ovennevnte tjenestegruppene er det forutsatt at de som har stillingskode

1203, fagarbeider har fagbrev innen de respektive fag. Dersom det tilsettes medarbeidere som har stillingskoden men ikke "det tilhørende fagbrevet" innenfor den enkelte tjenestegruppe skal hvert enkelt tilfelle vurderes særskilt.

Protokoll av 01.03.2010 angående særskilt avlønning for spesielle stillinger faller med dette bort.

Utilsiktede virkninger tas opp mellom partene.

Avlønning av trafikkstyrere med toglederkompetanse

Partene er enige om følgende:

Denne protokoll erstatter protokoller med Norsk jernbaneforbund av 30.10.2006, 01.04.2008, 03.11.2008, 01.03.2010 og 06.04.2011, for de deler av disse protokollene som omhandler avlønning av trafikkstyrere med toglederkompetanse.

Godtgjøring til Trafikkstyrer med godkjent toglederkompetanse

Trafikkstyrer med godkjent togleder- og fjernstyringsprøve avlønnes 2 lønnstrinn under trafikkleder.

Trafikkstyrer, med godkjent toglederprøve, under opplæring som fjernstyringsoperatør avlønnes 3 lønnstrinn under trafikkleder.

Trafikkstyrer med godkjent toglederprøve, men uten godkjent fjernstyringsprøve avlønnes 4 lønnstrinn under trafikkleder.

Trafikkstyrer under opplæring til toglederprøve avlønnes 5 lønnstrinn under trafikkleder.

Trafikkstyrere som omfattes av denne avtalen skal beholde stillingskode 1444 inntil de ansettes i fast stilling som trafikkledere.

Dersom lønnsrammen ikke strekker til, utbetales differansen på A-tabellen som et pensjonsgivende kronetillegg.

Som hovedregel skal en medarbeider som søker en annen stilling lønnes i stillingens lønn.

Dersom arbeidsgiver har behov for at medarbeideren opprettholder kompetansen som trafikkleder og vedkommende tjenestegjør jevnlig som trafikkleder, skal vedkommende avlønnes i henhold til avlønning av trafikkstyrere med toglederkompetanse. Behovet for å opprettholde kompetansen skal som hovedregel fastsettes ved tilsetting i den nye stillingen.

Dersom vedkommende søker seg til et nytt stasjoneringssted hvor det ikke er behov for kompetansen, bortfaller avlønning etter denne protokollen.

Dersom trafikkstyrer med godkjent toglederprøve (ruteskrivingskompetanse) søker stilling ved stasjoneringssted hvor denne kompetansen ikke kan benyttes, bortfaller avlønning etter denne protokoll.

Dersom trafikkstyrer med godkjent toglederprøve (ruteskrivingskompetanse) søker stilling ved stasjoneringssted hvor kompetansen kan benyttes, er det arbeidsgivers behov for å benytte kompetansen som er styrende for om vedkommende skal lønnes i henhold til denne protokoll.

Partene er enige om at denne nye praksisen gjøres gjeldende for tilfeller oppstått etter protokollens inngåelse gjeldende fra 01.09.2010.

Uforutsette virkninger av avtalen drøftes mellom partene sentralt.

Instruktørtillegg kr. 270,- per dag i Trafikkdivisjonen

I henhold til Særavtaler i Jernbaneverket punkt 2. særskilt avlønning for veiledere reform 94 og lærlinger i 3.5 opplæringsloven, instruktører og timelærer, kan arbeidstakere som tas ut lokalt som instruktører for praktisk/teoretisk opplæring, herunder f.eks trafikkstyrer, trafikkleder,…….og andre jernbanespesifikke fagområder tilstås et instruktørtillegg på **kr. 270,-** per dag.

Partene er enige om å ta i bruk et slikt instruktørtillegg på **kr. 270,-** i Trafikkdivisjonen, for stillingsgruppene trafikkstyrer, trafikkleder, toginformatør, driftsoperatør og elektrotekniker, under forutsetning av at kravene i særavtalen er oppfylt.

Særavtalen forutsetter at instruktørene skal sørge for at de medarbeidere de er satt til å lære opp, gis nødvendig informasjon og veiledning og følger de fastsatte retningslinjer i den enkelte opplæringsplan. Dette innebærer derfor at det må foreligge skriftlige opplæringsplaner på det enkelte arbeidssted, som beskriver hva instruktøren skal gjennomgå med aspiranten under den tiden instruktøren har ansvar for opplæringen.

Utbetaling forutsetter at merarbeid og overtid i forbindelse med for- og etterarbeid samt retting av prøver etc. ikke kompenseres ytterligere.

Tillegget skal ikke legges til grunn ved beregning av overtid og andre variable tillegg.

Instruktørtillegget på kr 270,- pr. dag utbetales i tillegg til de som har ltr. B 25 for å være veileder/instruktør.

Tillegget skal ikke legges til grunn ved beregning av overtid og andre variable tillegg.

Uttak av instruktører til praktisk opplæring skal skje i samarbeid mellom den enkelte linjeleder og trafikksjefen.

Den lokale opplæringen skal evalueres underveis mot slutten av opplæringsperioden med hensyn til faglig innhold og kvalitet på opplæringen. Det er opptil den enkelte linjeleder lokalt i samarbeid med trafikksjefen og fastsette retningslinjer for dette.
Utilsiktede virkninger kan tas opp mellom partene sentralt.

Utbetaling av instruktørtillegget på kr. 270,- gjøres gjeldende fra og med **17.04.2008.**

Lønnstillegg for signalpersonale som har særskilte godkjenninger i henhold til Jernbaneverkets styringssystem

Partene er enig om følgende lønnstillegg:

Sporvekselkontrollør:	L.tr B 10
Sikkerhetskontrollør:	L.tr. B 15
Sluttkontrollør: F	L.tr. B 20
Sluttkontrollør S:	L.tr. B 35

Søknad om å få godkjenning som kontrollør må underskrives av vedkommende person og dennes leder. Med underskriften bevitner leder at vedkommende tilfredsstiller de krav som er angitt i Jernbaneverkets styringssystem, STY-5180 /STY-5190.

Sakkyndig leder skal ved godkjenning av kontrollører ha en helhetlig bedømming av søkeres kvalifikasjoner ut fra vedkommendes egenskaper, kunnskaper og erfaringer, jf. Jernbaneverkets styringssystem, STY-5180 /STY-5190, og de enkelte godkjenningskrav som kreves for hver gruppe (type) kontrollører.
Skriftlig kunnskapsprøve som beskrevet i Jernbaneverkets styringssystem, STY-5180 /STY-5190, må også være bestått før godkjenning kan gis.

Lønnstillegg blir kun tilstått til de kontrollører som har godkjenninger som foreskrevet i henhold til Jernbaneverkets styringssystem, STY-5180 /STY-5190.
Det presiseres at det kun utbetales ett B-tillegg (jf ovenfor) pr. person, som utgjør det høyeste tillegget vedkommende er berettiget til.

Lønnstillegget bortfaller når en person ikke lenger utøver kontrollfunksjonen og/eller at vedkommende ikke lenger har de nødvendige godkjenninger.

Lønnstillegget skal ikke legges til grunn ved beregning av overtid og/eller andre variable tillegg.

Utilsiktede virkninger tas opp mellom partene.

Lønnstillegget gjelder med virkning fra 01.05.2011.

KRONETILLEGG INNEN SIGNAL FOR INFRASTRUKTUR DRIFT ØST, STOR-OSLO INKL. ALNABRU

På grunn av fortsatt særlige vansker med å beholde kompetansen innen fagområdet Signal for medarbeidere i Infrastruktur, Drift Øst, med stasjoneringssted i Stor-Oslo inkl. Alnabru, er partene enige om at **kronetillegget på kr 4 666,- pr. mnd. videreføres til 31.12.2010 for berørt personale**, jf. bl.a. også tidligere protokoller av 12.12.2006, 08.05.2007 og 14.06.2007. (Godtgjørelsen blir også gjeldende for de deler av Ski som tilhører Stor-Oslo).

Medarbeidere fra andre stasjoneringssteder, som arbeider mer enn 50 % pr. måned på stasjoneringsstedene Stor-Oslo, tilkommer også kronetillegget kr 4 666,- pr. måned, gjeldende fra 01.01.2008.

Partene er enige om at for anleggsledere i Bane Øst innen fagområdet Signal i Stor-Oslo, inkl. Alnabru, reduseres kronetillegget fra kr 4 666,- pr. mnd til kr 1 533,- pr. mnd. Dette med bakgrunn i at deler av dette kronetillegget i stedet tilstås som lønn på A-regulativet.

Tillegget bortfaller dersom en medarbeider ikke lenger utfører oppgaver knyttet til fagområdet Signal innen disse områder, ved overgang til ny stilling eller ved arbeid på andre stasjoneringssteder.

Tillegget skal ikke legges til grunn ved beregning av overtid og andre variable tillegg.

Utilsiktede virkninger av avtalen tas opp mellom avtalepartene.

Avtalen utløper den 31.12.2010 uten forutgående oppsigelse etter tjenestetvistloven.

STREKNINGEN STAVANGER – NESLANDSVATN

Partene er enige om at protokoll av 28. april 2009 vedr. produktivitetsavtale innen fagområdet signal på strekningen Stavanger – Neslandsvatn utgår og erstattes av følgende avtale:

For å opprettholde nødvendig bemanning til beredskap og feilretting innen fagområdet signal på strekningen Stavanger – Neslandsvatn er partene enige om at ansatte fra Drift Vest som inngår i vaktordningen tilstås et kronetillegg stort kr 1 850,- pr. mnd. Drift Vest må sørge for at ansatte som er med i vaktordningen blir innmeldt til Fellestjenester på vanlig måte.

Tillegget skal også tilkomme andre i den periode vedkommende tjenestegjør i vaktordningen.

Berørte personer forplikter seg bl.a. til å:
- Bistå i vaktordning på tvers mellom avdelingene i Kristiansand og Stavanger.
- Utføre hjemmevakt på/fra andre steder enn sitt hjemsted.

Det forutsettes for øvrig at Arbeidsmiljølovens bestemmelser følges.

Kronetillegget skal ikke legges til grunn ved beregning av overtid eller andre variable tillegg, og er heller ikke pensjonsgivende.

Utilsiktede virkninger av kronetillegget tas opp mellom partene.

Avtalen om dette produktivitetstillegget gjelder i perioden f.o.m. 01.04.2010 og utløper 31.03.2011 uten forutgående oppsigelse etter tjenestetvistloven.

Partene skal evaluere avtalen før utløpsdatoen.

SENIORPOLITISKE TILTAK

Med bakgrunn i at Hovedtariffavtalens pkt,. 5.9.1- Seniorpolitiske tiltak i staten, er videreført for perioden 01.05.2010 – 30.04.2012, er partene enige om å videreføre de seniorpolitiske tiltak i protokoll av 03.06.2008, for å motivere eldre arbeidstakere til å utsette sin fratreden og stå lenger i arbeid.

Fra 62 år gjelder:
Sentralt avtalt 8 dager pr. år fra det kalenderår ansatt fyller 62 år.
Lokalt avtalt 6 dager pr. år fra det kalenderår ansatt fyller 62 år.

Til sammen tilstås 14 dager tjenestefri med lønn som seniorpolitisk tiltak.

Uttak av tjenestefri med lønn foretas enten som hele dager eller som redusert arbeidstid etter avtale mellom arbeidsgiver og arbeidstaker. Alternativt kan det avtales mellom arbeidsgiver og arbeidstaker at dagene godtgjøres med lønn etter årsskiftet dersom det ikke har vært mulig å avvikle disse fridagene, da uavviklede dager ikke kan overføres som fridager til neste kalenderår.

Deltidsansatte arbeidstakere får rett til fridager forholdsmessig.

Utilsiktede virkninger tas opp mellom partene.

Avtalen gjelder til og med 30.04.2012.

Godtgjøring til sakkyndige ledere innen elektro høyspent og lavspent

Medarbeidere som innehar funksjonen ”sakkyndig driftsleder elektro høyspent”, tilstås tillegg etter ltr. B 20.

Medarbeidere som innehar funksjonen ”driftsansvarlig lavspenningsanlegg”, tilstås tillegg etter ltr. B 15.

Medarbeidere som innehar begge funksjoner, tilstås tillegg etter ltr. B 35.

I særlige tilfeller kan partene vurdere høyere tillegg for sakkyndig driftsleder elektro høyspent og/eller lavspent og/eller for begge funksjoner, dersom funksjonen innebærer større kompleksitet m.v.

Ansatte som har høyere tilleggsavlønning på B-tabellen som sakkyndig driftsleder elektro høyspent, beholder dette tillegget inntil videre.

Det forutsettes at de medarbeidere som får tillegg etter ovenstående utfører de oppgaver som godkjenningene/sertifikatene tilsier som en fast del av sitt arbeid.

Tilleggene bortfaller dersom en medarbeider får en annen stilling hvor funksjonen ikke inngår eller vedkommende ikke lenger utfører oppgaven(e) knyttet til tillegget.

Tilleggene skal ikke legges til grunn ved beregning av overtid og andre variable tillegg

Utilsiktede virkninger tas opp mellom partene.

Protokoll av 07.04.2005 vedr. godtgjøring til sakkyndige ledere høyspent, bortfaller.

Denne protokollen gis med virkning fra 01.11.2008.

ØKONOMISK KOMPENSASJON FOR TRAFIKKSTYRERE PÅ NORDLANDSBANEN

Det er i dag en personalsituasjon på Nordlandsbanen med mangel på trafikkstyrere. Bakgrunnen er at Jernbaneverket har valgt å ikke rekruttere medarbeidere som ved utbygd fjernstyring vil bli overtallige. Jernbaneverket har derfor bemannet stasjoner ved hjelp av medarbeidere fra trafikkområdene Øst og Vest.

I utbyggingsperioden er det et stort behov for at medarbeidere som er stasjonert på Nordlandsbanen fortsetter inntil utbyggingsarbeidet er ferdig til Fauske. Deretter vil vi få en overkapasitet på strekningen. Som følge av en usikker framtidig arbeidssituasjon, med mulig overtallighet på grunn av fjernstyringen, samt for å beholde medarbeidere på Nordlandsbanen i denne perioden, er partene enig om å tilstå en særskilt kompensasjon for å stå i stilling som trafikkstyrer på strekningen.

Kompensasjonen gis pr. hele kalenderår og utbetales etterskuddsvis på desember lønn slik det framgår av nedenstående tabell:

År	**Kompensasjon**
1. januar til 31. desember 2008	Kr. 30.000,-
1. januar til 31. desember 2009	Kr. 50.000,-
1. januar til 31. desember 2010	Kr. 70.000,-
1. januar til 31. desember 2011	Kr 90.000,-
1. januar til 31. desember 2012	Kr 110.000,-

Partene er videre enige om at det kun er trafikkstyrere som i dag er stasjonert på Nordlandsbanen som omfattes av ordningen.

Hvis en medarbeider slutter som trafikkstyrer på Nordlandsbanen før året det skal kompenseres for er gått, bortfaller kompensasjonen i sin helhet for angjeldende år.

Dersom en trafikkstyrer går av med pensjon ved fylte 65 år i løpet av året skal kompensasjonen for året det gjelder deles på antall måneder det er arbeidet.

Ved forsinkelser i utbyggingsarbeidet utover 2010 vil avtalen reforhandles.

Tillegget er ikke pensjonsgivende og skal ikke legges til grunn ved beregning av overtid og andre variable tillegg.

LØNNSTILLEGG FOR TOGEKSPEDITØRER PÅ STASJONENE DRAMMEN, SKI, ALNABRU,TRONDHEIM OG TOGINFO OSLO

Medarbeidere som tjenestegjør ved Toginfo Oslo tilstås et tillegg etter B-tabellens trinn 10.

Trafikkstyrere som er stasjonert i Ski og Trondheim tilstås et tillegg etter B-tabellens trinn 20.

Trafikkstyrere som er stasjonert i Drammen og Alnabru tilstås et tillegg etter B-tabellens trinn 40.

Tilleggene skal ikke legges til grunn ved beregning av overtid og andre variable tillegg.

31. KOMPENSASJON FOR HJEMMEVAKT – ANSATTE I BANEDIVISJONEN DRIFT,TOGLEDER/FAGLEDER JERNBANE I BEREDSKAP, ELKRAFTOPERATØRER VED TSS OSLO S, VED TSS OSLO S, ANSATTE I BANEDIVISJONEN, JERNBANEVERKETS DRIFTSOPERATIVE SENTER (DROPS), UHELL-KOMMISJONENS MEDLEMMER, JBV BANE NETT, UTBYGGINGSDIVISJONEN.

Kompensasjon for hjemmevakt – satser

I forbindelse med kompensasjon for hjemmevakt er partene enige om følgende satser, jf. særavtale om arbeidstid i Jernbaneverket, pkt. 4, hjemmevakt.

"Høy bundethet"

For å opprettholde en forsvarlig drifts- og beredskapsordning, er partene enige om at kompensasjon for hjemmevakt med "høy bundethet" skal gjelde for:

- Ansatte i Banedivisjonen Drift i tj.gr. 41, 42, 43, 44 og 45. Når personale fra andre tjenestegrupper i Banedivisjonen går i hjemmevaktordning tilsvarende de som er i tj.gr. 41 – 45, tilstås disse kompensasjon tilsvarende de som er i tj.gr. 41 – 45.
- Personale som tjenestegjør som togleder eller fagleder jernbane i beredskap.
- Elkraftoperatører ved Trafikkstyringssentralen på Oslo S.
- Ansatte i Banedivisjonen, Jernbaneverkets Driftsoperative senter (DROPS).
- Uhellkommisjonens medlemmer.
- JBV Bane Nett
- Utbyggingsdivisjonen

Kompensasjon for hjemmevakt utbetales etter følgende satser (jf. nedenfor) og er uavhengig av den enkeltes avlønning etter Hovedtariffavtalen.

Satser:

Pr. uke (f eks fredag kl 15.00 til fredag kl 15.00):	kr 8 100,-
Pr. døgn i uken (f eks fra 15.00 til 15.00):	kr 1 015,-
Helgevakter (f eks fredag kl 15.00 til mandag kl 07.00):	kr 4 050,-

Helgedøgnsvakt i deler av perioden fra fredag kl. 15.00 til mandag
Kl. 07.00, kr 1 350,- pr. døgn, eller minimum 7,5 timer inn på nytt døgn.

Ved bevegelige helge- og høytidsdager utbetales et tillegg på 370,- pr. døgn.

Arbeidstid på den ubetalte vakten beregnes etter forholdet 1:4.

”Mindre bundethet”
For å opprettholde en forsvarlig hjemmevakt for administrativt personale, de med ”mindre bundethet”, er partene enige om at kompensasjon for administrativ hjemmevakt utbetales etter følgende satser (jf. nedenfor) og er uavhengig av den enkeltes avlønning etter Hovedtariffavtalen:

Satser:

Pr. uke (f eks fredag kl 15.00 til fredag kl 15.00):	kr 4 050,-
Pr. døgn i uken (f eks fra 15.00 til 15.00):	kr 510,-
Helgevakter (fredag kl 15.00 til mandag kl 07.00):	kr 2 025,-

Helgedøgnsvakt i deler av perioden fra fredag kl. 15.00 til mandag
Kl. 07.00, kr 675,- pr. døgn, eller minimum 7,5 timer inn på nytt døgn.

Ved bevegelige helge- og høytidsdager utbetales et tillegg på 185,- pr. døgn

Arbeidstid på den ubetalte vakten beregnes etter forholdet 1:5.

Felles for hjemmevakt
Enhetene må i tillegg til det som er avtalt foran til enhver tid vurdere behovet for hjemmevakt og om satsene for ”høy eller mindre bundethet” skal gjelde.

Vanligvis er det satsene for ”mindre bundethet” som skal gjelde.

Kompensasjon for hjemmevakt skal ikke legges til grunn ved beregning av overtid og andre variable tillegg, og er heller ikke pensjonsgivende.

Avtalen gjelder f.o.m. 01.07.2011.

Avtalen sies opp i henhold til Tjenestetvistlovens § 12.

Utilsiktede virkninger tas opp mellom partene.

Denne protokollen erstatter protokoll av 30.04.2009 vedr. satsene for kompensasjon for hjemmevakt.

Partene er enige om at protokoll av 23.03.2010 vedr. kompensasjon for beredskapsvakt ved Utbyggingsdivisjonen i forbindelse med planlagte brudd i togtrafikken utgår fra 01.07.2011.

Protokoll av 23.03.2010 vedr. kompensasjon ved planlagte utbyggingsarbeider som gjennomføres ved planlagte brudd i togtrafikken opphører fra 01.09.2011.

Rekrutteringstillegg (kronetillegg) og endring av l.tr B 40 til l.tr B 48 for å rekruttere og beholde trafikkledere ved

TRAFIKKSTYRINGSSENTRALEN OSLO S

Partene viste til protokoller av 30.06.2009, 15.06.2010 og 03.11.2010.

Med bakgrunn i fortsatt vansker med å rekruttere og beholde trafikkledere (st.kode 1373) til Trafikkstyringssentralen Oslo S, er partene enige om å forlenge avtalen med utbetaling av et rekrutteringstillegg (kronetillegg) stort kr 892,- pr. måned i tillegg til endring av lønnstrinn B 40 til lønnstrinn B 48.

Medarbeidere i stillingskode 1373 trafikkleder fra andre stasjoneringssteder, som arbeider mer enn 50 % pr. måned på Trafikkstyringssentralen Oslo S, tilkommer også rekrutteringstillegget (kronetillegget), stort kr 892,- pr. måned, samt B 48.

Trafikkdivisjonen gir beskjed til Administrasjonsavdelingen om hvilke personer som tilkommer rekrutteringstillegget (kronetillegget) og lønnstrinn B 48.

Rekrutteringstillegget (kronetillegget) og B 48 bortfaller dersom medarbeidere i stillingskode 1373 trafikkleder ikke lenger tjenestegjør ved Trafikkstyringssentralen i Oslo og bortfaller ved ansettelse/overgang til andre stillinger. Rekrutteringstillegget (kronetillegget) og B 48 legges ikke til grunn ved beregning av overtid og andre variable tillegg og er heller ikke pensjonsgivende etter vedlegg 4 i Hovedtariffavtalen.

Rekrutteringstillegget (kronetillegget) og B 48 gjelder fra 01.11.2010 og utløper 31.12.2012 uten forutgående oppsigelse etter tjenestetvistloven.

Utilsiktede virkninger tas opp mellom partene.

l.tr B 48 for å rekruttere og beholde elkraftoperatører ved Trafikkstyringssentralen Oslo S

Partene viste til protokoll av 30.06.2009,15.06.2010 og 03.11.2010.

Med bakgrunn i fortsatt vansker med å rekruttere og beholde elkraftoperatører (st.kode 1153) til Trafikkstyringssentralen Oslo S, er partene enige om å forlenge avtalen med utbetaling av et rekrutteringstillegg (kronetillegg) stort kr 917,- pr. måned i tillegg til endring av lønnstrinn B 40 til lønnstrinn B 48.

Medarbeidere i stillingskode 1153 fra andre stasjoneringssteder, som arbeider mer enn 50 % pr. måned på Trafikkstyringssentralen Oslo S, tilkommer også rekrutteringstillegget (kronetillegget) stort kr 917,- pr. måned, samt B 48.

Trafikkdivisjonen gir beskjed til Administrasjonsavdelingen om hvilke personer som tilkommer rekrutteringstillegget (kronetillegget) og lønnstrinn B 48.

Rekrutteringstillegget (kronetillegget) og B 48 bortfaller dersom medarbeidere i stillingskode 1153 ikke lenger tjenestegjør ved Trafikkstyringssentralen i Oslo og bortfaller ved ansettelse/overgang til andre stillinger. Rekrutteringstillegget (kronetillegget) og B 48 legges ikke til grunn ved beregning av overtid og andre variable tillegg og er heller ikke pensjonsgivende etter vedlegg 4 i Hovedtariffavtalen.

Dette rekrutteringstillegget (kronetillegget) og B 48 gjelder fra 01.11.2010 og utløper 31.12.2012 uten forutgående oppsigelse etter tjenestetvistloven.

Utilsiktede virkninger tas opp mellom partene.

LØNNSTILLEGG FOR VAKTLEDER VED TSS DRAMMEN

Den som innehar funksjonen som vaktleder ved Trafikkstyringssentralen i Drammen, tilstås lønnsplassering med 4 lønnstrinn på A-regulativet over stillingen som trafikkleder på samme sted.
Vaktlederfunksjonen kunngjøres internt ved trafikkstyringssentralen i Drammen.

ETTERLØNN TIL LÆRLINGER I BANEDIVISJONEN SOM IKKE FÅR TATT FAGPRØVEN I HENHOLD TIL INNGÅTT KONTRAKT

Det vises til at fagprøven for lærlinger som hovedregel avvikles ved læretidens slutt, og skal normalt være avsluttet senest innen 2 måneder etter dette tidspunkt.

Dersom Jernbaneverket har ansvaret for at fagprøve til lærlinger i Banedivisjonen ikke avlegges etter at læretiden er utløpt, skal vedkommende lærling få etterbetalt lønn som fagarbeider for medgått tid utover 1 måned etter læretidens (kontraktens) sluttdato, etter at vedkommende er fast ansatt i Jernbaneverket.

Slik utbetaling av etterlønn gjelder ikke ved fornyet fagprøve eller hvor det er lærlingen selv som er årsak til at prøve ikke er avlagt til rett tid.
Denne avtalen gjelder fra 1. januar 2009.
Når det gjelder avtalens gyldighet m.v., vises det til lov om offentlige tjenestetvister § 12.

LØNNSTILLEGG FOR FAGOMRÅDET SIGNAL VED DRIFT VEST, DRIFTSOMRÅDET BRYNE OG KRISTIANSAND

For å rekruttere og beholde kompetansen innen fagområdet Signal for medarbeidere i Banedivisjonen, Drift Vest, ved Driftsområdet Bryne og Driftsområdet Kristiansand,

er partene enige om at ansatte med fagbrev som signalmontør som er stasjonert ved Driftområdet Bryne og/eller Driftsområdet Kristiansand og som i tillegg inngår i beredskap (hjemmevakt) innen disse driftsområdene, tilstås et kronetillegg stort kr 4 666,- pr. mnd.

Medarbeidere fra andre stasjoneringssteder, som arbeider mer enn 50 % pr. måned ved Driftsområdet Bryne og/eller Driftsområdet Kristiansand og som i tillegg inngår i beredskap (hjemmevakt) ved disse driftsområdene, tilkommer også dette kronetillegget.

Kronetillegget bortfaller ved overgang til ny stilling eller ved arbeid på andre stasjoneringssteder. .

Tillegget skal ikke legges til grunn ved beregning av overtid og andre variable tillegg, og er ikke pensjonsgivende etter vedlegg 4 i Hovedtariffavtalen.

Utilsiktede virkninger av avtalen tas opp mellom avtalepartene.

Avtalen gjelder fra 01.05.2010 og utløper den 31.12.2012 uten forutgående oppsigelse etter tjenestetvistloven.

KRONETILLEGG FOR Å REKRUTTERE PERSONALE TIL OPPLÆRING TIL TOGLEDER PÅ TSS OSLO S

På grunn av særlige vansker med å rekruttere personale til opplæring til togleder på togledersentralen på Oslo S (TSS Oslo), er partene enige om at personale som starter på opplæring til togleder på togledersentralen på Oslo tilstås et

kronetillegg på kr 4 666,- pr. mnd., med virkning fra 01.04.2009.

Dette kronetillegget kommer i tillegg til lønnsvilkårene til opplæring til togleder, jf. protokoll av 01.06.2011.

Trafikkdivisjonen gir beskjed til Fellestjenester om hvilke personer som tilkommer dette kronetillegget.

Dette kronetillegget bortfaller dersom en medarbeider av en eller annen årsak avbryter/ må avbryte opplæringen til togleder på togledersentralen på Oslo S.
Tillegget skal ikke legges til grunn ved beregning av overtid og andre variable tillegg.

Utilsiktede virkninger av avtalen tas opp mellom avtalepartene.

REKRUTTERINGSTILLEGG (KRONETILLEGG) FOR Å REKRUTTERE OG BEHOLDE TOGEKSPEDITØRER VED ALNABRU

Med bakgrunn i vansker med å rekruttere og beholde togekspeditører (st.kode 1444) til Alnabru, er partene enige om å inngå avtale om utbetaling av et rekrutteringstillegg (kronetillegg) stort kr 2 000,- pr. måned.

Medarbeidere i stillingskode 1444 fra andre stasjoneringssteder, som arbeider mer enn 50 % pr. måned på Alnabru, tilkommer også rekrutteringstillegget (kronetillegget) stort kr 2 000,- pr. måned.

Trafikk og marked gir beskjed til Administrasjonsavdelingen Lønn og Personal om hvilke personer som tilkommer rekrutteringstillegget (kronetillegget).

Rekrutteringstillegget (kronetillegget) bortfaller dersom medarbeidere i stillingskode 1444 ikke lenger tjenestegjør ved Alnabru og bortfaller ved ansettelse/overgang til andre stillinger. Rekrutteringstillegget (kronetillegget) legges ikke til grunn ved beregning av overtid og andre variable tillegg og er heller ikke pensjonsgivende etter vedlegg 4 i Hovedtariffavtalen.

Dette rekrutteringstillegget (kronetillegget) gjelder fra 01.11.2010 og utløper 31.12.2012 uten forutgående oppsigelse etter tjenestetvistloven.

Utilsiktede virkninger tas opp mellom partene.

INNPLASSERING AV NYTILSATTE TRAFIKKSTYRERE OG TOGINFORMATØRER

Partene viste til protokoll av 01.03.2010 og er enige om å videreføre følgende avlønning for innplassering av nytilsatte trafikkstyrere og toginformatører:

Alle nytilsatte Trafikkstyrer, st.kode 1444, lønnsplasseres i LR 14, alternativ 8.

Alle nytilsatte Toginformatører, st.kode 1506, lønnsplasseres i LR 14, alternativ 6.

Protokoll av 01.03.2010 om innplassering av nytilsatte trafikkstyrere og toginformatører utgår.

Uforutsette virkninger av avtalen drøftes mellom partene sentralt.

REKRUTTERINGSTILLEGG – BANE ENERGI

På grunn av særlige vansker med å rekruttere og beholde maskinsjefer, maskinsjefassistenter og driftsteknikere i Bane, Bane Energi, tilstås disse et lønnstillegg etter ltr. B 25. Dette gjelder tilsatte som innehar nevnte stillinger og som er tilsatt i st.kode 1136 Driftstekniker, 1137 Driftsleder og 1375 Gruppeleder.

Tillegget legges til grunn ved bergning av overtid og andre variable tillegg.

Tillegget bortfaller ved tilsetting/overgang til andre stillinger.

Tilsatte som fikk lønnstillegg på ltr. B 25 etter HTA 2.3.4, pkt. 2, ved protokoll av 30.03.2007, tilkommer ikke ltr. B 25 etter denne protokollen.

Når det gjelder avtalens gyldighet m.v., vises det til lov om offentlige tjenestetvister § 12.

Utilsiktede virkninger tas opp mellom partene.

Beretning Cargo Landsrådet 2008-2011

Landsrådets arbeidsutvalg har i perioden bestått av.

Leder	*Kåre Wikdahl*	*nord*
Nestleder	*Kjell Nilsen*	*sør/vest*
Kasserer	*Inger Tveit-Hansen*	*afc*
Sekretær	*Bjørn Olav Bergsløkken*	*øst*

Vara: Helga Godøy, Erik Lien, Jan Fossum

Til møtene i Cargo landrådet, har følgende møtt i tillegg til AU

Nord	*Jan Fossum*
Afc	*Hans Even Grøtlien/Amanda Eldnes/*
Sør/vest	*Per Otto Ose/Kurt Kjeldsen*
Øst	*Erik Lien*
Narvik	*Hans Olav Vold (deltar i møter hvor lønnskrav fastsettes)*

Fra verkstedklubben Grorud har Petter Trønnes deltatt under AU og rådsmøter fram til 31.12.2011

Hovedtilitsvalgt i CargoLink, Gunnar Skotvold deltok i rådsmøtene under Riga turen. Jane B. Sæthre fra NJF har deltatt på rådsmøter.

Svein Erik Kristiansen har vært revisor for Cargo landsrådet i perioden

Rådets representant i NJF forbundstyret er Kåre med Kjell som vararepresentant.

I NJF sin kontrollkommite er Svein Erik Kristiansen representant.
Rådet har medlemmer i CargoNet, CargoLink, Rail Care.

I perioden har rådet endret navn fra Cargonet Landsrådet til Cargo Landsrådet.

Det er i perioden avholdt 13 møter i arbeidsutvalget (AU) og 11 rådsmøter. I tillegg er det avholdt kvartalsvise møter med ledelsen i CN. Flere av Landsrådets møter er avholdt i tilknytning til møter CN ledelsen har innkalt til. Dette har bidratt til at reiseutgiftene for Landsrådet er redusert i forhold til om landsrådet skulle ha avholdt separate møter. To rådsmøter har vært utvidede møter hvor foreningene har hatt anledning til å stille med medlemmer fra foreningsstyrene i tillegg til de som møter fast i rådsmøtene. På begge turene har Jane deltatt. Turene har vært lagt til Riga og Praha. Et tredje rådsmøte ble lagt til Danskebåten og tur til København. Under alle rådsmøter har saker fra foreningene stått på dagsorden, likeså aktuelle landsrådssaker og aktuelle saker i NJF.

Rådet har et godt samarbeid med foreninger og klubber.
Vi har et godt samarbeid med NJF sin ledelse og med NLF.

Styrearbeid i CargoNet as. Vi har fellesliste med NLF for å velge ansatterepresentanter i Cargonet styret. Det er viktig for rådet å være i bedriftens styre og vi er fornøyd med at nestleder i NJF deltar i styrearbeidet. Dette sikrer oss innflytelse.

Vedlikehold. Fra 311211 ble ansatte i CN vognvedlikehold og lokvedlikehold ved virksomhetsovertakelse overført til Mantena as med unntak av 12 vognvisitører på Alnabru som fortsetter i CN.

Samlokalisering i CN. Tjenestekontor ble flyttet fra Bergen og fra Oslo sentrum til Nyland der lokførere og operativt senter er.

Regnskap i CN. Ved virksomhetsovertakelse ble flere funksjoner og ansatte flytta fra CN til Assistor i NSB.

Alnabru. Har hatt og har store utfordringer. Tøft arbeidsmiljø med høyt sykefravær, mange konflikter mellom ansatte og ledere, mellom vår klubb og lokal ledelse og til dels mellom våre og STAFO. Dette er den eneste avdelingen hos oss hvor STAFO har styrke og aktiviteter. Medlemsinteressen er økende på Alnabru. Rådet har sammen med forbundets ledelse avholdt en egen skolering i klubben på Alnabru. Nytt kurs skal avholdes.

Drift av terminaler. Som et resultat av flere togoperatører i godstogbransjen ble det også flere selskap som driver egne terminaltjenester eller selger terminaltjenester. Dette fører til plunder og heft på terminalene og økt bruk av ansatte og utstyr og totalt økte kostnader totalt. Vi vil at drift terminaler skal være en del av jernbanens infrastruktur for godstransport og driftes av JBV. Rådet ønsker ikke konkurranseutsetting av terminaler. Terminaltjenester skal være alt arbeid mellom innenfor togs ankomst i A-spor og togs avgang i A-spor.

Åndalsnes terminalen er under hardt press på grunn av dårlig inntjening på strekningen. Rådet jobber for å bedre driftsopplegget slik at kostnadene reduseres som et bidrag for å opprettholde trafikken og arbeidsplassene.

Narvik terminalen har utfordringer med flere togoperatører og flere terminaloperatører og en planlagt betydelig økning ved at det skal startes utskipning av malm fra terminalen.

Gods fra vei til bane. Så å si hele det politiske Norge ønsker mer gods fra vei til bane men ingen kommer med virkemidler som bidrar til dette. Vi ønsker at infrastrukturen må bedres vesentlig slik at togene kommer fram til riktig tid. At lange kryssingsspor for godstog bygges, at terminaler moderniseres, at Alnabruterminalen prioriteres først og at

det fra politisk hold kommer virkemidler som stimulerer til mer bruk av godstransport på jernbane, samt erstatning for innstilt tog på grunn av at infrastruktur ikke gjør det mulig å kjøre godstog. I 2011 ble over 250 godstog innstilt på grunn av feil med infrastruktur.

Store underskudd. Både CargoLink og CargoNet har hatt store underskudd og sliter økonomisk. I CargoNet ble lønns og arbeidsvilkår satt under press som resulterte i at betalt matpause ble fjernet på terminalene.

Usakelige oppsigelser i CN. Fire av våre medlemmer i Bergen ble oppsakt da CN ønsket å sentralisere de fra Bergen til Oslo. Vi mente at oppsigelsene var usakelig begrunnet. De oppsakte fikk stor hjelp fra NJF sentralt og LO sin juridiske avdeling og vant første runde i rettsaken som fulgte. CN anket og det ble deretter inngått forlik mellom de oppsakte og CN.

CargoLink - rådet har et mål om å etablere en egen CargoLink NJF-avdeling i rådet. Vi har foreløpig 15 medlemmer og tre tillitsvalgte. Rådet har bistått i flere drøftemøter i bedriften.

Organisasjonen – Forsvar offentlig pensjon. Rådet er tilsluttet og deltar på deres møter.

Manifest – senter for samfunnsanalyse støttes av rådet ved at vi er abonnenter for kr.2500 på år og deltar på deres årskonferanse.

Støtte til Monica Okpe. Monica ble avskjediget som aktiv tillitsvalgt for Norsk Transportarbeiderforbund på DHL Supply Chan. Rådet bidro økonomisk og med deltakelse i støtte arrangementer.

Streikestøtte. Det var streik for å få opprettet tariffavtale på bedriften Bekken og Strøm på Gjøvik. Representant fra rådet deltok i støttearrengement på Gjøvik.

Verneorganisasjonen. Hovedtillitsvalgt i CargoLink og i CargoNet sitter i bedriftenes arbeidsmiljøutvalg. Arbeidsmiljøsaker jobbes det med i lokale og sentrale utvalg. Hovedtillitsvalgt i CN deltar på bedriftens verneombudsamling. Rådet prøver å bidra til at tillitsvalgte og verneombud samarbeider godt.

Skolering. Forbundskolen og de andre NJF kursene er populære for våre. Leder deltar i LO sin toppskolering for tillitsvalgte i arbeidsrett. Vi ville avholde eget ungdomskurs i rådet men la eget kurs på hylla og valgte å oppfordre våre til å delta på NJF sine ungdomskurs. Rådet har svært begrensede økonomiske muligheter til å avholde egne kurs/samlinger.

Systemtog. Har bemanning i Sarpsborg, Kongsvinger, Elverum og Hamar. Her er det tømmer og flistransporten som står for hoveddelen av arbeidet. Kistog for Rana Gruber , Mo i Rana er også et systemtog produkt. Likeså er kalktransporten i Brevik underlagt

systemtog. Fram til 1.1.10 var Peterson, Borregaard, Rana Gruber kunder. Høsten 2009 ble det klart at CargoNet / Systemtog tapte anbud av transport for disse kundene, noe som ga store konsekvenser og betydde overtallighet. Personalet i Mo i Rana fikk mulighet til å skifte arbeidsgiver til Cargo Link som tok over kistogene. I Sarpsborg og Kongsvinger ble det forespeilt overtallighet for sju personer. Disse fikk tilbud om stillinger på Alnabru, noe alle skrev avtale om. Personlige avtaler med de som ble berørt ble gjennomført, tillitsvalgte bisto på møtene. Temaet under denne prosessen fra arbeidstakerne var at det nødvendigvis ikke var overtallighet. Hvorfor ikke selge terminaltjenester til de aktørene som overtog togtransporten for kundene. Dette var et tema som ledelsen i CargoNet ikke var villige til å diskutere eller gjøre, men etter endringer i ledelsen ble det klart for salg av terminaltjenester. Dette betydde at fem personer i Sarpsborg og to personer på Kongsvinger kunne fortsette uten endring av arbeidssted. Fra våren 2010 er det blitt solgt terminaltjenester til Peterson Rail og Hector Rail. Chartertog, transport av skinner og sviller for JBV og militærtransport for forsvaret er også underlagt systemtog. Det har over tid blitt stilt spørsmål om ledelsen ønsker at systemtog skal bestå. Ofte tap av anbud og følelsen av å ikke ville inngå transportavtaler gjør dette, men fra våren 2011 ble det inngått avtale med Södra om tømmertransport fra Hedmark til Brakerøya. Dette var transport som tidligere hadde benyttet bil. Woodlog en del av Norske Skog er benytter jernbane.

Kåre Wikdahl

Baneservice Fellesforening 2008 -2011

Ved periodens innløp hadde foreningens styre flg. sammensetning;

Leder	Jon Jessesen
Nestleder	Henning Kristiansen
Kasserer	Kjell Birger Dybvik
Sekretær	Jan Frode Voldseth
Styremedl.	Randi Willersrud, Kjell Øimoen, Jon A. Balchen og Ove Snarheim

På årsmøtet våren 2009 overtok Geir M. Jacobsen ledervervet etter Jon Jessesen, som da hadde sittet i denne posisjonen siden foreningens stiftelsesdato 01.04.2005

Valget våren 2012, ga med mindre endringer fra 2009, et styre med bestående av;

Leder	Geir M. Jacobsen
Nestleder	Finn Falkenhaug
Kasserer	Ole Strøm
Opplysn.sekr.	Merethe Innervik
Sekretær	Christian Paulsen
Styremedl.	Linda Kristiansen, Tom Bragen og Jon Otto Furunes

BSF har de seneste årene vektlagt å skape et trygt økonomisk fundament og en stabil drift. Dette må vi sies å ha lykkes med, dels ved en strammere kostnadsoppfølging og dels ved et godt rekrutteringsarbeide.
BSF har i dag ca 215 medlemmer, et tall som representerer 2/3 av alle Baneserviceansatte i Norge.

Perioden ble innledet med bedriftens utmelding av Statens Pensjonskasse, gjeldende fra 01.01.09. Utmeldingen må sies å ha vært økonomisk gunstig for bedriften, men den har skapt uro blant mange av våre ansatte. Mange har følt seg fristet til å søke seg over i bedrifter som er fremdeles er tilknyttet SPK.

BSF har videre arbeidet hardt for å motsette seg innføringen av et nytt timeregistreringssystem, alias timefangstsystem, der eksempelvis ferie og fritid timeberegnes. Systemet oppfattes som en svekkelse av ferieloven, og flere bedrifter har opplevd de samme vanskelighetene vi nå synes å stå ovenfor. Motstanden synes dessverre å ha vært forgjeves.

En annen gjenganger i foreningslivet synes å være en innbitt motstand mot innføring av GPS - overvåking av bilparken. Så også hos oss. Dessverre måtte vi gi tapt for store, stygge styringsretten.

I det daglige har vi vært opptatt av konfliktløsninger mellom bedrift og ansatt på ulike plan. De fleste gjetter seg vel til hvilke typer saker dette dreier seg om.

Videre har vi vektlagt kursvirksomhet for styret og foreningen har bidratt med økonomisk støtte til kurs/studieturer til våre øvrige medlemmer.

Det har vært arrangert en rekke temakvelder av aktuell - og underholdende art.

Foreningen må sies å være ved god helse ved inngangen til 2012. Skulle bare mangle når man er 7 år.

Aktivitetsnivå, økonomi og medlemstall anses meget tilfredsstillende.

Geir Meling Jacobsen 20/5/12

Beretning 2008-2011 fra Konduktørenes Landsråd:

- Avgangsprosedyren og «isolering av dør» (ombordansvarlig har kontroll på egen dør) som NSB vedtok innført i 2006 ble omgjort. Dette var et stort tilbakeslag for konduktørenes og kundenes sikkerhet. Alt materielle er nå klargjort for denne prosedyren, så langt til ingen nytte. Sikkerhetsmiljøet i NSB laget en analyse som er brukt som grunnlag for avgjørelsen. Denne analysen mener vi er svært mangelfull, og innrettet for å få ønsket svar. Denne saken jobbes det videre med.
- I perioden har vi inngått en ny instruktøravtale. Etter mye murring rundt betalingen for instruktørene kontra yrkesveilederne, trakk flere av instruktørene seg. Dette resulterte i møter med NSB, som igjen resulterte i et nytt instruktørtillegg på kr 1200 per måned.
- Endring på arbeidsplan har vært en stor utfordring i denne perioden. Etter oppgjøret i 2006 trodde vi dette var på plass. Dessverre mente ikke NSB at den enkelte kunne si nei til endringer som ble gjort med mer en 14 dager. Dette var vi overbevist om at var konklusjonen i 2006. Siden har diskusjonen gått. Dette blir et viktig punkt i lønnsoppgjøret 2012.
- I perioden har vi samarbeidet godt med våre nordiske kollegaer. Vi har hatt to møter i året. Her jobber vi med felles utfordringer som sertifisering, arbeidsforhold, og problemene med vold og trussel for å nevne noen. Vi deltar også i et årlig møte på europeisk nivå. Her har vi sammen med ca. 13 andre nasjoner lenge jobbet for at disse møtene skal bli et offisielt talerør overfor Europeisk Transportføderasjon, ETF. Dette er nå på plass, og møtet i 2012 blir det første «offisielle» møte. Målet er at konduktørene skal ha et felles talerør, slik at mest mulig kan bli koordinert, slik at ETF står best mulig rustet når de skal forhandle med arbeidsgiverne.
- Denne perioden har vært sterkt preget av bortgangen til Rolf Rypern. Han ble syk i mars 2009, og døde etter 1 års sykdom. Dette var for oss alle, og ikke minst familien et stort og tungt tap. Asmund Rindal overtok etter Rolf. I 2011 valgte Asmund å trekke seg av helsemessige grunner. Etter han overtok Edel Anne Grindaker fra Flytoget. Siden NSB er den dominerende operatøren, valgte landsrådet å oppnevne Ove Sindre Lund som 2. nestleder. Dette er en spesiell ordning for denne perioden.
- NSB Persontog valgte å omorganisere driften og fra 01.06.11 ble det innført en ny organisasjon. Det som før ble kalt NSB Drift, heter nå NSB Riks og NSB Øst. Vi er fornøyd med at Drift ble omorganisert, og at vi fikk nye ledere. Det er ingen hemmelighet at vi slet med tilliten til daværende ledelse i Drift, og vi var i to år nesten uten kontakt med øverste leder. Vi er optimistiske med tanke på ny organisasjon, men vi må nok være våken på utviklingen. Det er klare tegn på en subkultur allerede, ledelsen i de to enhetene har veldig fokus på sitt, og glemmer etter vår mening at vi er en organisasjon kalt NSB Persontog.
- I denne perioden har vi startet opp med kurs for nye medlemmer. Dette er et to dagers kurs, med fokus på vår rolle i toget, arbeidstidsbestemmelser etc. Dette er også gjort

for at nye medlemmer skal få møte tillitsvalgte og bli kjent med systemet. Kurset har blitt godt mottatt.

- Turansiennitet. I perioden har vi blitt enige om hvordan turansienniteten skal håndteres mellom medlemmene i de forskjellige selskapene. Dette er spesielt viktig dersom/når flere strekninger blir lagt ut på anbud.
- NJF har i denne perioden vunnet to viktige seiere i rettsapparatet. Den første gjaldt en kollega i Trondheim som ble oppsagt. Denne saken gjaldt vekselbeholdningen og håndteringen av den. Her tapte NSB enstemmig, med bakgrunn i for dårlige interne rutiner.

  Den andre saken, Bergerud saken, gjald også et medlem som var sagt opp. Her var bakgrunnen at Bergerud ikke lenger kunne jobbe som konduktør, og NSB «klarte» ikke å finne annet arbeid. Her tapte også NSB på alle punkter. NSB hadde ikke gjort nok, i og med at ca. 80 personer i perioden var blitt ansatt i diverse stillinger. Dette er en meget viktig dom.
- NSB valgte i fra desember 2010 å overdra serveringen til RGT. Dette var vi sterkt imot. Vi mente at NSB kunne ansette nye servicemedarbeidere. NSB innså nok på dette tidspunktet at motstanden mot forsøket på å lage en ensartet gruppe i region lang togene var for sterk. De som var igjen i NSB som servicemedarbeidere ville fortsatt være det, og nye blir ansatt i RGT. Dette betyr at de ansatte som driver med servering i NSBs tog går på to forskjellige tariffer. NJFs overenskomst og Riksavtalen. Dette har skapt og skaper store utfordringer. De ansatte i RGT er våre medlemmer, mens det er Fagforbundet som forhandler Riksavtale.
- NSB får mot slutten av denne perioden levert de første av 50 togsett fra Stadler. I dette prosjektet har vi til tider vært svært god involvert. Men mot slutten, i opplæringsgruppen har det vært så som så. Et av togsettene sporet av ved Nykirke under testkjøring. Antatt årsak var for høy hastighet. Men i skrivende stund er toget godkjent, og blir satt inn i trafikk.
- Flytoget har økt sin kapasitet med en ekstra mellomvogn. Det er en stor utfordring med høy turnover blant service vertene. Det andre store tilbakevendende problemet i Flytoget, er det, i forhold til NSB, lavere lønnsnivået. Her er utfordringene store.
- Sammenslåing av Flytoget og NSB har hatt mye fokus den senere tid. At staten har to selskaper som «konkurrerer» med hverandre, og kapasitetsutfordringene under Oslo og vestover gjør kampen om sporet til feil sak.
- Statens Jernbanetilsyns helsekravforskrift er ikke blitt fulgt av NSB de siste årene når det gjelder konduktørene. Vi er nødt til å innfri helsekravene for å kunne ha sikkerhets og beredskapsoppgaver i tog. Dette gjelder også den såkalte 2.mann. Her er en fremtidig Loss of lisens viktig.
- Fokus på hva som kan skje etter stortingvalget i 2013 har blitt diskutert mye i perioden. Det samme gjelder hvordan vi skal organisere oss dersom det skjer.

Audun Sør-Reime

Beretning for Avd. 85 av NJF i perioden 2008 - 2011, Administrasjons- og Ledelsespersonalets Fagforening (ALF).

ALF organiserer i hovedsak alle ansatte på administrativt og ledernivå i NSB Persontog, Assistor, Rom Eiendom og Arrive AS.
I perioden 2008 til 2011 har vi økt medlemsmassen fra 319 til 352 medlemmer og vi er i stadig vekst.
Styret har i perioden bestått av:

	2008:	2011:
Leder:	Anniken Refseth	Anniken Refseth
Nestleder:	Anne Eeg Rexhbogaj	Lars Oliversen
Sekretær:	Jose Beltran	Anne Eeg Rexhbogaj
Kasserer:	Kjell Harry Larsen	Kjell Harry Larsen
Opplysningssekretær:	Reidun Sandal	Reidun Sandal
Styremedlem:	Jan Petter Brevik (Leder Klubb Arrive)	Vidar Flåm (Leder Klubb Arrive)
Styremedlem:	Tore Ludvigsen	Roger Aaserud
Vara:	Erik Birkenes	Tore Ludvigsen
Vara:	Kari Vucic	Kirsten Sivertsen

ALF har i perioden hatt stedstillitsvalgte i ulike avdelinger, og vi har en egen klubb i Arrive. Til sammen i styret, tillitsvalgte og de ulike komiteene våre har vi vært ca 15-20 stk til enhver tid.

Frem til Landsmøtet i Norsk jernbaneforbund (NJF) 2008 bestod Jernbanens Kontorpersonalets Landsråd av ALF og Salgspersonalets Fagforening. Etter forslag fra ALF ble det på Landsmøtet vedtatt å legge ned JKL og la ALF og SPF fortsette som frittstående Landsforeninger med hver sin representant i forbundsstyret.

Denne organisasjonsendringen har vært viktig for ALF fordi vi ønsket å synliggjøre de administrative medlemmene på jernbanen og i NJF. Dette har vi jobbet hardt med og etter hvert har vi blitt en synlig og oppegående fagforening som får mange henvendelser og blir dratt inn i ulike prosjekter og aktiviteter.

Vi leier i perioden et kontor i ”Jernhuset”, sammen med Salgspersonalets Fagforening.

Styret og tillitsvalgte avholder hvert år tillitsvalgtsamlinger. Vi forsøker å legge møtene til der hvor medlemmene våre er, blant annet i Trondheim og Bergen. Dette prøver vi kombiner med medlemsmøter og arbeidsplassbesøk.

Vi arrangerer årlig et organisasjonsfaglig kurs for alle våre medlemmer. Vi har vært på båttur til Kiel to ganger og vi har også vært på Vatnahalsen/Flåm og i Arendal. Kursene har vært populære og det har vært mellom 30 - 60 medlemmer, samt forskjellige foredragsholdere. Temaene er stort sett dagsaktuelle ting som lønn, ny ruteplan for Østlandsområdet, organisasjon etc.

ALF er med i et nordisk samarbeid, der forbund fra Sverige (SACO –trafik og järnveg), Danmark (HK Trafik og Jernbane) og Finland (Rautatievirkamiesliitto ry (RVL)) er representert med sine jernbaneansatte. I den forbindelse har vi representantskapsmøter og kurs. Her diskuteres aktuelle tema og ulike problemstillinger på tvers av landegrensene.

ALF har i perioden satset på verving. Vi har avholdt vervekurs for tillitsvalgte, vervekampanje og laget en egen vervebrosjyre.

ALF har vært representert i et felles forum for tillitsvalgte i region Nord (NJF Nordflanken).

Dette forumet diskuterer og ivaretar felles saker for region Nord.
Det blir hvert år avholdt i "tradisjon tro" pensjonistjulebord i kantina på Grorud i desember. Pensjonistene setter alltid stor pris på tradisjonsrik julemat og kake til dessert.
ALF har fokus på medlemspleie og kjøper noen strøartikler med egen logo som vi deler ut til medlemmene våre. Vi sender også ut en julehilsen til alle våre medlemmer.
I perioden har det vært nedsatt en gruppe som har sett på muligheter å få til en god seniorpolitikk i NSB. Denne jobben tar lang tid, og vi arbeider fortsatt med den.
Klubb Arrive var ved inngangen av 2008 15 medlemmer og har nå økt til å bli 31 stk.
I perioden har det vært stort fokus på å få til en overenskomst med bedriften. Denne jobben har vært en langtekkelig prosess over mange år, men avtalen ble tilslutt inngått og underskrevet ved lønnsoppgjøret i 2011.

Anniken Refseth
Leder i ALF

Beretning for Avd. 86 Salgspersonalets Fagforening i perioden 2008-2011

Vi er en landsforening som organiserer ansatte i billettsalg på stasjonene til NSB AS, og ansatte på kundesenteret til NSB AS.

Vårt styre har bestått av:

	Inngangen 2008	**Slutten av 2011**
Leder	Tore Mentyjærvi	Bente Sandaker
Nestleder /opplysningssekretær	Bente Sandaker	Ola Einar Sande
Kasserer/ sekretær	Øystein Fjæra	Lene Vollan
Styremedlem	Frode Alvsaker	Frode Alvsaker
Styremedlem	Unni Jakobsen	Mikael Larsen
Styremedlem	Jan Freddy Gulbrandsen	Jan Freddy Gulbrandsen
Styremedlem		Tanya Sjøberg

På landsmøtet i NJF i 2008 ble Jernbanens Kontorpersonalets Landsråd (JKL) oppløst, og vi har siden da vært en frittstående landsforening direkte underlagt forbundet. Det betyr at vi i denne landsmøteperiode har hatt egen representant i forbundsstyret.

Vi har gjennom perioden slitt med medlemsaktiviteten. I Oslo og på Lillehammer, der vi har mange medlemmer på ett sted, går det an å opprettholde et godt aktivitetsnivå, men vi sliter ellers i landet. Dette er noe vi jobber med kontinuerlig, og informasjon og tilbud skal være det samme hvor du enn bor i landet.

Reduksjonen i antall ansatte i salgsapparatet til NSB, har også denne fireårsperiode fortsatt. Grunnen til det er den økte satsningen på nsb.no, billettautomater og nå sist mobil-billett. Nedbemanning har skjedd både på selgernivå og ved at et ledernivå er fjernet. Ved inngangen til 2008 var vi ca 200 medlemmer, og ved utgangen av 2011 er vi ca 150 medlemmer. Vi har derfor økt fokus på verving, og studentmedlemskap er et fint tilbud som vi selger inn hos flere.

I starten av perioden hadde vi kontor i LO-bygget i Youngsgate 11. Etter ett par år uten kontor, deler vi nå kontor med Adm. Og Ledelsespersonalets Forening (ALF) i Jernhuset. Det er vi godt fornøyd med, da vi anser det viktig for oss å være i et fagmiljø.

I perioden har vi deltatt på TJNSs (Jernbanens tjenestemenns nordiske sammenslutning) årlige representantskapsmøter og kurs, og i 2010 var vi arrangør av samlingene sammen med LTTA og ALF. Det ble et spektakulært opplegg med Vestlandsnatur og Norge i et nøtteskall-opplevelser i løpet av samlingene. Faglige var temaet den norske modellen, og hvordan vi jobber faglig-politisk i Norge. Heikki Holmås fra SV fortalte og

Trondheimsmodellen ble gjennomgått. Å høre hva nordiske kollegaer holder på med er nyttige innspill for oss.

Organisatorisk har vi i perioden delt inn lederne/adm.ansatte i et eget tillitsvalgtsområde. En representant fra dette området er med i foreningsstyret, som dermed er utvidet med ett medlem.

Nedslitt infrastruktur som i perioden har ført til store forsinkelser og innstilte tog har rammet våre medlemmer hardt. Medlemmer i kundefront har måtte tåle både aggresjon og utskjelling utover det som er forsvarlig. Etter hvert fikk vi på plass kompenserende tiltak, selv om det kom noe seint.

Bente Sandaker
Leder Spf

Bilpersonalets Landsråd

Beretning 2008-2011

Etter at Bussbransjeavtalen ble etablert i 2007 har den i løpet av denne landsmøteperioden vært "grunnpilaren" i tarifforhandlingene. Både sjåfører og tillitsvalgte i hele bransjen har til dels sett av denne type tariffavtale trygger våre lønns- og arbeidsavtaler i en hverdag hvor våre arbeidsplasser i større og større grad blir anbudsutsatt.

Lønnstabellen i denne tariffavtalen har som mål å ligge på linje med gjennomsnittlig industriarbeiderlønn. Når det ovenfor beskrives - *til dels* gjenspeiler dette virkningen av at vår bransje ikke har lokale reguleringer av lønnen etter at de ordinære tariffoppgjørene er avsluttet, slik som for eksempel i industrien. Dette resulterer at vi må ta igjen dette etterslepet i påfølgende års oppgjør. Derfor er det nå svært viktig å få på plass en reguleringsbestemmelse for å forhindre at dette skjer i fremtiden.

Under tariffoppgjøret i 2010 ble nettopp denne sammenligningen mellom gjennomsnittlig lønn for bussjåførene og industriarbeideren. Oppgjøret gikk til mekling og resultatet fra denne gikk til uravstemning med en delt anbefaling fra de fire forbundene som organiserer medlemmer i vår bussbransjen. Resultatet viste et knapt ja-flertall som stemte over ens med vår anbefaling.

Noe av det som krever mye resurser innenfor området (Nettbuss AS) hvor vi organiserer ansatte er nettopp dette med organisering/verving av nye medlemmer. I perioden har vår gruppe økt medlemsmassen med ca. 230 nye organiserte. Dette skyldes i hovedsak at det er etablert en ny forening i Østfold, avdeling 44 av NJF. En stor og sterk forening som i hovedsak organiserer bussjåfører i Nettbuss Østfold AS og Borgbuss AS.

En annen utfordring for oss i denne sammenheng er den stadige anbudsutsettingen bedriften er utsatt for. Det er dessverre slik at når selskapet taper et anbud til konkurrerende bedrift i privat sektor mister vi alle våre medlemmer til andre forbund da NJF ikke har tariffavtaler der. Heldigvis vinner også vår arbeidsgiver noen anbud fra bedrifter i privat sektor slik at vi får en tilflyt av nye medlemmer. Disse forhold resulterer til en stor grad av inn og utmeldinger.

Etter at Nettbuss i 2011 kjøpte opp 51% av Fjord1 sin bussvirksomhet har vi fått nye medlemmer i denne bedriften. Dette vil igjen si at vi må utvide vårt organisasjonskart til også å omfatte en egen og ny forening i vest som vil omfatte Bergen, Molde og Otta.

Med hilsen
Bilpersonalets Landsråd
Jan Audun Strand

BERETNING VERKSTEDARBEIDERNES LANDSRÅD

Landsrådet har medlemmer fra de ansatte i Mantena, Mitrans og Cargonet verksted organisert i foreninger i Stavanger, Bergen, Skien, Drammen (inkl.Filipstad), Oslo (inkl. Grorud, Lodalen, Alnabru), Hamar og Trondheim.

Foreningene tilsluttet rådet har til sammen i underkant av 1000 medlemmer.

Rådet ledes av et arbeidsutvalg som i perioden 2008 – 2012 har bestått av:

Leder	Håvard Libæk (Mantena)
Nestleder	Jomar Kvitland (Mantena)
Sekretær	Helge Kornbråten (Mantena)
Kasserer	Petter Trønnes (Cargonet/Mantena)
Observatør	Nils Bull (Mitrans)

Verkstedarbeiderne er representert i Forbundsstyret med Jomar Kvitland og Håvard Libæk.

De ansattes representanter i Styret i Mantena har vært Kjell Næss, Jomar Kvitland og Håvard Libæk. De ansattes representanter i styret i Mitrans har vært Nils Bull, Magne Gunnar Høgsveen og Alf Solfjell. Petter Trønnes har vært 1.vara til styret i Cargonet.

Fra 01.01.12 ble verkstedvirksomheten til Cargonet overtatt av Mantena. Alle ansatte fulgte med og ble lagt inn i Mantenas lønnssystem med til dels betydelige gevinster.

Lønnsutvikling i perioden for noen utvalgte grupper:

	2008	2012
Fagarbeider	343050	400550
Spesialarbeider/skifter	325150	380650
Gruppeleder	356850	419350
Avdelingsleder	392050	447500
Planlegger	365150	421650
Innkjøper	365150	419650
Ingeniør	354850	406500

De viktigste sakene i perioden.

Arbeidet har i stor grad bestått i å forsvare allerede opparbeidede rettigheter.

Arbeidet mot rasering av AFP i privat og offentlig sektor.

Arbeidet mot den nye pensjonsreformen.
Arbeidet mot svekking av offentlig tjenestepensjon og uførepensjon.

Arbeidet for å forhindre at Rom Eiendoms utbyggingsplaner på Marienborg gjennomføres med negative konsekvenser for videre verksteddrift.

Arbeidet for å beholde Vartpengeordningen i Mantena og Mitrans.

Arbeidet mot konkurranseutsetting og privatisering av vedlikeholdet og derigjennom kampen mot konkurranseutsetting av våre lønns- og arbeidsforhold.

Arbeidet mot NSBs forsøk på å gi bort vedlikeholdet av de nye Flirttogene til Stadler.

Arbeidet for å forhindre sosial dumping enten gjennom innleie eller utsetting av arbeidsoppgaver.

Etablering av ordning med særaldersgrenser i Mantena.

Etablering av fleksitidsordning for turnusarbeidere i Mantena.

Avtale om elektronisk tidregistrering i Lodalen og Skien.

En kritisk undersøkelse av fortid og nåtid knyttet til helsefarlig arbeid/stoffer med utgangspunkt i saken ”Døden på Marienborg”.

Etablering av samarbeid med de ansatte i Mantana Sverige (Helsingborg) og TBT (tunnelbanan i Stockholm) som følge av Mantenas etablering i Sverige.

Alt i alt en arbeidskrevende 4-årsperiode.

Håvard Libæk

BERETNING FOR AVD.77 KLARGJØRINGS-PERSONALETSFAGFORENING 2008-2011

Klargjørings Personalets Fagforening er en landsforening som organiserer alle medlemmer i togrenhold i hele landet 11 baser.

Bodø, Trondheim, Lillehammer, Oslo Lodalen
Gjøvikbanen,Fillipstad,Skien,Halden,Stavanger,Kristiandsand,Bergen.

Totalt 135 Medlemmer.

Styret har bestått av :

	2008	2011
Leder	Wenche Bye	Wenche Bye
Nestleder	Ingalill Skjeflo	Kai Kristiansen
Kasserer	Kai Kristiansen	Kai Kristiansen
Sekretær	Ingalill skjeflo	Arne Rokne
Styremedlem	Wenche Karlstad	Gry Larsen
Styremedlem	Randi Brurok	Marjan Bredesen
Opplysningssekretær		Arne Rokne

Til Landsmøtet i Njf 2008 trakk Klargjørings personalets fagforening ut av Cargonets Landsråd.

Og ble en frittstående landsforening direkte underlagt NJF.

Vi fikk da vår egen representant i forbundsstyret.

Trafikkservice gikk inn i perioden med ettårige kontraktsavtaler med opsjon.

I 2009 ble det forhandlet frem en service nivå avtale mellom NSB A/S og Trafikkservice A/S dette medførte til at vi fikk en kontrakt på 5 år (gjeldene inn i 2014).

ISS er en deleier i selskapet med 45%.

Alle ansatte i Trafikkservice A/S er medlemmer i NJF.

Vi har tillitsvalgte, verneombud og Akan representanter ved alle baser.

TFS er en IA- Bedrift.

Foreningen er deltagende i et foreningssamarbeide med andre foreninger av Njf i nord gjennom Nordflanken.

Medlemmer oppfordres og deltar i Njf`s kurs og møtevirksomhet og et medlem deltar i NJF ungdomsgruppe.

Medlemmer har vært fornøyd med periodens mellomlønnsoppgjør men opplevde etter Hovedoppgjøret som nesten endte med konflikt etter forhandlinger hos riksmeklingsmannen, kravet om 45 % på helg . Dette for og stå likt med NSB ansatte og andre datterselskaper

Klargjøringspersonalet vil fremme dette som rettferdighetskrav ved neste Hovedoppgjør.

KPF har i perioden samarbeidet med ledelsen om manglende prosedyrer og regler for Trafikkservice A/S .

Vi har jobbet med bedriftens bruk av vikarer og fikk en tvisteprotokoll på at all vikarbruk skal avtales med forening, hver mnd.

Vi har i perioden hatt utfordringer med foreningsvirksomheten ved basene dette for at det er langt mellom basene og tillitsvalgtapparatet blir ensomt.

Foreningen jobber med økning av aktiviteten og engasjementet ved å samle alle tillitsvalgte og verneombud til fellesmøter med informasjon rundt aktiviteter og inviterer eksterne til div. gjeldne temaer.
Njf er representert i styremøtene og det har fungert positivt, men rekruttering inn i styreverv er fremdeles en stor utfordring noe vi skal jobbe videre med.

Mvh
Wenche Bye
Klargjørings Personalets Fagforening

Beretning
Banepersonalets Landsråd 2008 – 2011

Banepersonalets Landsråds arbeidsutvalg har bestått av følgende personer i perioden:

Leder: Sportekniker Jan Georg Daae Hansen Voss
Nestleder: Byggeleder Trond Andreassen Rognan
Kasserer/sekretær: Anleggsleder Ola Rune Kleiven Otta

Pr. 31.12.2011 var det 673 medlemmer som organiseres under Banepersonalets Landsråd. Banepersonalets Landsråd har i perioden hatt 13 landsrådsmøter.

Banepersonalets Landsråd har hatt 2 turer til Jønkøping og den store jernbanemessen Nordic Rail som arrangeres der. Dette skjedde i 2009 og 2011.

Banepersonalets Landsråd arrangerte den tradisjonelle Landsrådsturen midt mellom Landsmøtene høsten 2010. Denne gangen ble turen arrangert i sammen med Banepersonalets Forening Sør som sto for det meste av opplegget på turen. Her ble det Landsrådsmøte i Kristiansand, samt utfart til Kristiansand Kanonmuseum "Batterie Vara" på Møvig utenfor byen. Det ble også en kjempeflott båttur fra Kristiansand til Arendal gjennom Blindleia i et helt utrolig flott høstvær. Alt i alt en kjempetur.

Følgende saker har vært de mest fremtredende i perioden:

- Bekymringer for Maskinsentralen
- Ny IA-avtale
- Hoved tariffoppgjøret 2008
- "B-32"tillegget som elektro fikk. Prøvde å få til det samme uten at ledelsen imøtekom oss.
- Uroligheter i Region Sør og Nord
- Hoved tariffoppgjøret 2010
- Prosjektarbeid i Maskinsentralen (Trond Andreassen og Ørnulf Øyen var med)
- Kompetanseplaner for fagarbeider Bane
- Evaluering av Banesjefs-/Driftsorganisasjon
- Gruppe som skulle inngå ny klesavtale (Ola Rune Kleiven var med)
- Ny AMU struktur som ble satt i gang mot Banepersonalets Landsråd stemme
- Endringer i Banesjef-/Driftsorganisasjon i Region Øst ble tilslutt vedtatt med bruk av ledelsens styringsrett. De andre regionene inkluderte Drift innunder Banesjefen
- UR-23 tillegg/sveisetillegg

Jan Georg Daae Hansen

Beretning fra Elektropersonalets landsråd i perioden 2008 – 2011

Innledning:
Vi er fornøyd med hvordan Landsrådet har fungert i perioden. Vi er blitt en samkjørt gruppe av engasjerte, dyktige foreningsledere, og vi er supplert med saksbehandlere som fungerer som "spesialister" innen forskjellige arbeidsområder. JBV har rekruttert de siste årene, og vi har hatt en jevn medlemsvekst. De små foreningene i Vest og Sør er kommet over "kneika", og er nå igjen fullt oppegående foreningsledd. I Nord har vi klart å få vervet signalmontører, som tradisjonelt har vært hos STAFO. Det er heller ikke noen problemer med å få medlemmer til å ta på seg verv i foreningene. Vi er spesielt glad for alle de unge medlemmene som har kommet inn i foreningsstyrene. Vi gjennomfører seks landsrådsmøter årlig, hvor et legges utenfor Oslo. I tillegg arrangerer vi dagskonferanser for saker som trenger spesielt fokus. AU møter avholdes 8-10 ganger årlig. Vi er fornøyd med at samarbeidet med landsrådet for Bane i nå fungerer bedre. Vi har i perioden etablert en egen hjemmeside for Landsrådet, og har en egen Facebook- gruppe for elektropersonalets medlemmer. Dette er noe vi vil prioritere og skal videreutvikle. Elektropersonalets landsråd hadde 60 års jubileum i 2009.

Perioden har ikke vært preget av de store slagene. Det er gode tider for jernbanen i Norge, hvor budsjettene har økt betraktelig. Men vi har allikevel utfordringer, og jobber jevnt og trutt. Dette er saker som har satt sitt preg på perioden:

Kompetanse, sikkerhet og opplæringsplaner
Noe av det viktigste vi arbeider med i Elektropersonalets landsråd er å kjempe for ordnede forhold innen kompetanse, opplæring og EL – sikkerhet. KL opplæring for energimontører, etteropplæring for Kl-montører , kompetansekrav leder å jobbe med høyspentanlegg, og leder for EL-sikkerhet kan nevnes som eksempel.

Vi opplever et press på utvanning av fagene og uthuling av forskrifter knyttet til EL-sikkerhet. Dette arbeidet byr på utfordringer. Kompetanse er fordyrende og den som har kompetanse vil også få makt. Siden New Public Management gjorde sitt inntog i offentlig sektor på 1990-tallet har ledelse og produksjon i stor grad skilt lag. Faglige vurderinger har måttet vike for de nye lederne med bakgrunn fra utdanningsinstitusjoner innenfor økonomi og fra det private næringsliv. Båndene mellom fagfolk på ulike nivå i bedriften er sterkt svekket og de tillitsvalgte har få steder å ta opp faglige problemstillinger.

Vi har også store utfordringer med alle de eksterne aktørene som opererer ute i anleggene. Vi har ikke mulighet for å vite om de følger lover og regler. Vi har rapportert i inn forhold vi har observert, hvor vi har sett tilfeller av "cowboyvirksomhet", men JBV følger ikke dette opp tilfredsstillende. Vi mangler både kontrollapparat, varslingssystemer og ikke minst reaksjoner ovenfor eksterne som bryter lover og regler.

Teleressursene overføres til Bane Nett, Lavspentressursene kommer ikke med
Teleanleggene ble i 2010 overført fra banesjef til Bane Nett. I forbindelse med gjennomgang av organisasjonen i Banedivisjonen, ble det satt i gang en prosess hvor man skulle vurdere å overføre alle telemontørene til Bane Nett. Vi har vært involvert i dette i arbeidsgrupper, risikoanalyse og drøftemøter. Vi har også arrangert egen dagskonferanse for berørte medlemmer. Det har vært en god prosess, og utsiktene til å få en faglig ledelse og samlet fagmiljø, gjorde at medlemmene var overveiende positive. Vi ønsket at også lavspentmontørene skulle overføres til Bane Nett, men det fikk vi dessverre ikke gjennomslag for. Dette har vært et fagområde som har en tendens til å bli oversett. Det er positivt at man nå etablerer lavspentmontørene i egne enheter med egne anleggsledere.

Kampen mot bestiller / utførermodellen og mot New Public Management
Organisering, den uendelige historien Etter at den rødgrønne regjeringen reverserte vedtaket om å privatisere driftsapparatet, har JBV hatt kontinuerlige prosesser og prosjekt i gang for å finne en organisering av drift. Man har ensidig fokusert på at vi skal bevise at Drift skal være konkurransedyktig, og glemt å tenke på om resten av organiseringen er fornuftig. Det kan virke som om JBVs ledelse sitter helt fast i New Public Management tenkning. De har ikke benyttet sjansen til å få samlet fagmiljøene igjen, og få bort den byråkratiske bestiller/utfører modellen. Det meste av arbeidet utføres av eksterne firmaer, selv om JBV ville vært tjent med større egenproduksjon.

I alle arbeidsgrupper og drøftinger knyttet til organisering, har vi kontinuerlig prøvd å dokumentere, og argumentere for at systemet med internt kjøp og salg, A og B lag, og oppsplitting av fagmiljø må avvikles. Vi har besøkt Stortingsrepresentanter fra SV for å få fokus på New Public Management i JBV. Vi har også jobbet med å sette oss inn i konsekvenser av innføring av bedriftsøkonomiske regnskapsprinsipp i staten.

Lønn og kompetanse
Vi prøver stadig å få arbeidsgiver med på et fornuftig system for kompensasjon av tilleggskompetanse. Vi har sendt inn veldokumenterte krav i hht. HTA §234 for blant annet tilleggskompetanse i form av flere fagbrev, sertifisering for klatring I GSMr master, lokførerutdanning, leder for EL-sikkerhet/kobling, hovedsikkerhetsvakt, signalmontører med mange typegodkjenninger.

Noen av kravene har blitt overført til en partssammensatt arbeidsgruppe knyttet til kompetanse /lønn, hvor vi har vært representert. Det har også blitt nedsatt en partssammensatt gruppe som ser på kompensasjonen for lokførere av arbeidsmaskiner. Vi er ikke fornøyd med hverken fremdrift eller resultatet av denne måten å diskutere med arbeidsgiver på. Det virker som krav bare koker bort.

Det var en skikkelig nedtur og har skapt sterke reaksjoner blant Elektropersonalets medlemmer at arbeidsgiver ga en økt kompensasjon (B16) for leder for EL sikkerhet bare til banepersonalet, og at NJF undertegnet protokoll på dette!
Pensjonskampen

Landsrådet har engasjert seg i kampen for å bevare offentlig pensjon. Denne kampen resulterte i at vi klarte å beholde dagens bruttopensjon. Det må regnes som en seier, selv om den ble svekket av levealdersjustering og indeksering. Kampen om uførepensjonen i offentlig sektor og særaldersgrensene er så vidt i gang.

Ungdomsarbeid

NJF har hatt fokus på å engasjere unge medlemmer. Vi har fulgt opp dette med å arrangere egne kurs for ungdom. Det første kurset ble avholdt på Skiphelle våren 2011. Det var 25 ungdommer som deltok. Vi konkluderer med at kurset var vellykket, for flere av deltakerne har nå kommet inn i foreningsstyrene!

Internasjonalt arbeid

Vi prøver å løfte blikket og se hva som foregår utenfor landets grenser. Sekretær i landsrådet, Sverre Kringtrø, var delegat på en studietur til Palestina. Landsrådet har arrangert studietur til Liverpool, hvor vi hadde et spennende møte med representanter fra engelske fagforeninger. Sammen med andre foreninger har vi arrangert et foredrag/ møte med den svenske forfatteren av boken "Det stora Tågrånet". Kunnskap om hva som har skjedd med jernbanen i Sverige er meget nyttig, og dette er noe vi ønsker å følge opp.

GPS overvåking av tjenestebiler

JBV satte i gang et prosjekt de kalte "innføring av elektronisk kjørebok". Våre medlemmer luktet lunta fort da det var snakk om GPS overvåking av tjenestebilene, og forsto faren for uønsket overvåking. Det finnes ikke avtaler som beskytter mot misbruk av systemet. Vi har protestert mot innføringen av systemet i drøftemøte, og etter at denne protesten ble understøttet av at medlemmer i Elektro og Bane samlet inn ca. 400 underskrifter på et opprop mot GPS overvåking, har planene foreløpig blitt lagt på is.

FJEL prosjektet

Høsten 2010 satte Bane Energi i gang arbeidet med felles teknisk plattform for Elkraftsentralene i Jernbaneverket i et prosjekt som ble kalt: Felles sentralsystem for fjernkontroll av Jernbaneverkets elkraftanlegg, forkortet til: FJEL. Håkon Gilberg og Arne Holmefjord har representert NJF i dette prosjektet. Oslo Elkraft er planlagt å være den første Elkraftsentralen som går over på nytt system i mai/juni 2013 og Trondheim/Fron er planlagt å være de siste som legges inn våren 2015. Vi følger nøye med på utviklingen her, for det kan ha konsekvenser for organiseringen av EL - kraft og togledersentraler i fremtiden.

Anskaffelse av nye arbeidsmaskiner

Vi er involvert i et prosjekt med fornyelse av maskinparken. Det skal kjøpes inn nye revisjonsvogner, og noen skal bygges om. Sverre Kringtrø, Roy Wexhall og Per Åge Noet representerer Elektropersonalet i forskjellige prosjektgrupper.

Jania Hortman

Illustrasjon: www.colorbox.com

Organisasjonstilpasninger i Banedivisjonen

I perioden 2010 til skrivende stund har de tillitsvalgte i Jernbaneverket brukt mye tid og krefter på en organisasjonstilpasning i Banedivisjonen.

Bakteppet for dette arbeidet er de mange årene med nedbemanning, etterslep på vedlikehold og økonomisk sulteforing, og da elendigheten toppet seg i 2004, ved at Bondevik regjeringen vedtok å sparke nesten alle ansatte som jobber innen driftsapparatet i JBV. Arbeidsoppgavene skulle outsourses. At det ikke var noe marked til å ta disse oppgavene, tok de ikke så tungt.

Heldigvis stoppet den rødgrønne regjeringen denne prosessen. De vedtok at Jernbaneverket skulle utføre driftsoppgavene/ kjerneoppgavene selv. De skulle imidlertid dokumentere at de var effektive.

Til tross for at regjeringen besluttet at Jernbaneverket skulle ha eget personale til å urføre driftsoppgavene, valgte man å prosjektrette driftsoppgavene, organisere arbeidet i bestiller / utførermodell. Banesjef som eier av anleggene som bestiller, og drift som utfører. Driftspersonalet skulle være i ressurspooler, og vi fikk en todelt ledelse. Personalledelse og anleggsledelse.

Dette systemet hadde vi levd med i 6 år, og det fungerte dårlig. Det var preget av:

- Ansvarsoppsmuldring.
- Voksende administrasjon. Byråkrati knyttet til prising av alle oppgaver, kjøp og salg og rapportering.
- Små fagmiljøer er splittet
- Motivasjonsvikt hos driftspersonalet. Som sitter igjen uten innflytelse, selv om de representerer viktig lokalkunnskap og den fagkunnskap. Erfaringene deres blir ikke brukt i oppfølging av uønskede hendelser.

Det verserte (og verserer fremdeles) mange molbohistorier om, ineffektivitet, lange ordreveier etc. Jernbanefolk som oppdager en feil og må la den stå, fordi det ikke foreligger en bestilling etc.

Etter å ha sett hvordan byråkratiet, ansvarsoppsmuldring og frustrasjon har gjort seg gjeldene, har vi tillitsvalgte tatt opp dette i mange sammenhenger.

Ledelsen begynt å høre på oss etter vinteren med togkaos i 2009/2010. Vi kunne påpeke sammenhenger mellom kaoset og måten vi er organisert på.

Jernbaneverket var under press fra Statens Jernbanetilsyn, som ikke var fornøyd med sikkerhetskulturen, og etterlevelse av eget styringssystem. Vi har hatt kun en midlertidig

sikkerhetsgodkjenning, inntil vi får orden på dette. I denne sammenheng kom Veritas med en rapport om sikkerhetskulturen i JBV. Denne ga også tydelige signaler om at delingen drift / banesjef har negativ påvirking på sikkerhetskulturen i form av manglene samarbeid og helhetstenking i Banedivisjonen.

Det ble besluttet at man skulle evaluere organiseringen med bestiller/ utførermodellen. Man gjennomførte en spørreundersøkelse i form av en erfaringsinnhenting, som også i stor grad bekreftet ulempene ved organiseringen.

Det ble nedsatt en arbeidsgruppe som skulle utarbeide en rapport som skulle gi beslutningsgrunnlag for ledelsen. Tillitsvalgte skulle være representert i arbeidsgruppen. Jan Gerorg Daae Hansen og Janina Hortman representerte NJF.

Arbeidsgruppens mandat:

På bakgrunn av resultatene fra erfaringsinnhentingen, og som ett ledd i arbeidet med å vurdere framtidig organisering og styring av driftsapparatet, besluttet Banedirektøren i samråd med Jernbanedirektøren å sette ned en prosjektgruppe hvor drift, banesjeforganisasjonen og personalorganisasjonene er representert. Prosjektgruppen fikk i oppdrag å:

med utgangspunkt i det som framkommer i oppsummeringen av "Erfaringsinnhenting 2010 vedrørende skillet mellom Banesjef og Drift" å vurdere:
Det organisatoriske forholdet mellom Banesjef og Drift:

- *Vurdere fordeler og ulemper med rapportering til ass. Banedirektør i Øst, Sør/Vest og Nord (som i dag)*
- *Vurdere fordeler og ulemper ved en alternativ rapportering fra driftsleder til Banesjef*
- *Vurdere eventuelle andre mulige organisasjonsformer*

Prosjektgruppen kan tilrå ett av alternativene.

Gruppen bes drøfte det som er framkommet om uklare ansvarsforhold i Driftsområdene og foreslå tiltak som klargjør ansvarsforhold mot nærmeste leder.

Prosjektgruppen ble også bedt å ta med i vurderingen:

Grad av detaljering for prosjektretting av vedlikeholdsoppgavene. Det anbefales at prosjektgruppen orienterer seg om pågående arbeid vedrørende dette emnet.

Hvordan produktiviteten i Drift fortsatt kan måles og sammenlignes med andre enheter/eksterne entreprenører? Gruppen bes om å ta utgangspunkt i dokumentet "Rammeverk for oppfølging av produktivitet i vedlikeholdet".

Gruppen skal ta hensyn til de forhold som er framkommet i Det Norske Veritas' rapport vedrørende sikkerhetskulturen i JBV og som har relevans for prosjektarbeidet.

Alle vurderingene skal skje med forutsetning om at Drift i hovedsak skal utføre de vedtatte kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold: Snørydding av spor, beredskap, feilretting, kontroller iht. generiske arbeidsrutiner/lokale tilpasninger, øvrig forebyggende vedlikehold (ekskl. maskinelt sporvedlikehold) og mindre fornyelser.

Det forutsettes også i mandatet at gruppens rapport legges ut på åpen høring i Banedivisjonen før beslutning fattes.

På dette tidspunktet var vi egentlig optimistiske. Det virket så innlysende for oss at man burde få bort den interne kjøp/salg modellen, styrke fagmiljøene, og få en mer enhetlig ledelse. Men så enkelt var det ikke. I arbeidsgruppen begynte de tillitsvalgte å ane hvilke motkrefter vi sto ovenfor. Den var sammensatt av ledere fra begge sider av kjøp og salg modellen. (Banesjef og driftsledelse). I tillegg var personalledere fra ressurspoolsystemet (DVT apparatet) sterkt representert. Prosjektet gikk over 6 uker, med møte hver torsdag. Arbeidsgruppen var preget av sterke meninger og mye krangling, og av at gruppedeltakerne hadde posisjoner å forsvare.
De tillitsvalgte ble nærmest latterliggjort i vår naive tro på at en verden uten bestiller/leverandørmodell er mulig. De valgte å komme med egne anbefalinger og kommentarer i egne tillegg til rapporten, da de ikke opplevde å få noen reell innflytelse i arbeidsgruppen.

Arbeidet resulterte i en rapport uten noen samlet anbefaling. Den beskrev fordeler og ulemper ved forskjellige modeller:
- Rapportering som i dag,
- Alternativ rapportering fra Driftsleder til Banesjef
- Andre modeller: Fullintegrering av driftsområdet i Banesjeforganisasjonen og Landsdekkende Driftsenhet.

Rapporten ble sendt ut på en åpen høring med ca 14 dager høringsfrist.

NJFs representanters tillegg til rapporten

NJFs representanter i arbeidsgruppen mener at deres synspunkter og argumenter som er fremlagt i gruppen ikke kommer frem i rapporten, og velger derfor å komme med dette tillegget.

Vi ser at en modell med full integrering av personalet som i dag er i drift inn i banesjefens organisasjon er modellen som kan ivareta dette. Arbeidsgiveransvaret bør være hos banesjef. DVT apparat plasseres i stab, og opererer som et personalkontor for alle ansatte.

Dette alternativet var ikke et av hovedalternativene i mandatet, og det har blitt brukt nok tid på dette alternativet i arbeidsgruppen. Fordelene med denne modellen er de samme som er skissert ved alternativet hvor drift rapporterer til banesjef. (Alt 2) Men vi tror det må en full intergrering til, hvis man skal får en organisasjon som sikrer oss en organisasjon som ivaretar det som er viktig for være medlemmer:

- *En velfungerende Banedivisjon*
- *Å få fjernet bestiller – utførermodellen*
- *Fornuftig bruk av ressurser og fagkompetanse*
- *Involvering og innflytelse for alle ansatte, motivasjon.*
- *Få fjernet opplevelsen av A og B lag*
- *Samle fagmiljøer*
- *Få tilbake eierskapsfø*lelse hos driftspersonalet, og dra nytte av lokalkunnskap.

Vi mener at vi må ta innover oss det trusselbildet som JBV står ovenfor; med en midlertidig sikkerhetsgodkjenning, dårlig omdømme, togkaos, og stortingsvalg i 2013. Vi mener at de signalene som kommer frem i erfaringsinnhentingen og Veritasrapporten ikke er tillagt nok vekt i gruppearbeidet.

I Veritasrapporten kommer Bane dårlig ut innen feltene: kontinuerlig forbedring, brukervennlighet av prosedyrer, samarbeid organisasjon, og tilbakemelding på rapportering.
Vi mener at disse negative signalene om sikkerhetskulturen i stor grad kan knyttes til at vi er en delt organisasjon, hvor små fagmiljøer er splittet, og den kritiske kompetansen som er i drift har liten innflytelse.
I gruppen ser det ut som om man tolker negativt resultat for samarbeid organisasjon, som et problem med samarbeid mellom divisjoner, og ikke internt i bane. Det er lite gehør for at dette også kan ha med skillet mellom banesjef og drift å gjøre.

Erfaringsinnhentingen blir blant annet beskrevet som " ikke plagsomt valid". Det som kommer frem i erfaringsinnhentingen bekrefter det vi som tillitsvalgte over lang tid har fått av signaler uheldige konsekvenser av skillet mellom banesjef og drift, som en bestiller -utførermodell. NJF organiserer ca1200 medlemmer i Bane, og vi tillitsvalgte opplever store krav/ forventninger fra medlemmene om at det må skje forandringer.

Det hevdes stadig at vi <u>må</u> ha skille mellom banesjef og drift for å kunne bevise for departementet at vi utfører driftsoppgaver like effektivt som eksterne, og dokumentere produktivitetsutvikling. I rapporten hevdes det at det er en hovedulempe at det vil bli vanskeligere å måle produktivitet. Dette er vi sterkt uenig i. Det er driftsoppgaver som skal måles ikke en driftsavdeling. Måling av oppgavene kan gjøres på akkurat like godt uten internt kjøp og salg. Opplysningene ligger tilgjengelig i prosjektdatabasen og Agresso. Det er kun mindre justeringer som skal til. Vi mener at hele organisasjonen må fokusere på det JBV skal måles på: Oppetid. (Drift måles kun på kroner).

JBV har definert kjerneoppgaver som skal utføres av JBVs egne ansatte. Det for oss som om deler av JBVs ledelse driver en stadig omkamp på dette, i og med at de tviholder på en organisering som er tilpasset et annet politisk regime, hvor man ønsket å konkurranseutsette disse oppgavene. Denne organiseringen medfører unødig byråkrati og et splittet JBV. Produktivitetsutviklingen vil utvilsomt bli bedre uten internt kjøp, salg og kontraktsregime.

JBV må lykkes med å implementere Styring og ledelse i Jernbaneverket. Dagens skille kan gjøre dette vanskelig. Eks. Resultatkultur:

"Vi arbeider aktivt med forbedringer og lærer av feil" og "Vi gir tilbakemelding og følger opp gode og dårlige resultater"

Små fagmiljøer er splittet og fragmentert. Personalet ansatt i Drift har ingen innflytelse eller innsikt i dette. Der fokuseres det på økonomisk resultat. Disse foregår hos Banesjef, og største delen av fagkompetansen er ikke involvert i slike prosesser. Skillet er til hinder for å utvikle fagmiljøer, og utveksling av læring. Dagens organisering er også et hindrer for god oppfølging av uønskede hendelser.

Rapporten ble sendt ut på en åpen høring.

NJFs svar på høringen**:**

Jernbaneverket v/ Grinde

Norsk Jernbaneforbund kan ikke se å ha mottatt prosjektrapporten av 9. november til formell høring.

Vi velger allikevel å gi en tilbakemelding basert på de innspill vi har mottatt fra organisasjoner og enkelt medlemmer.

Vårt utgangspunkt er at Jernbaneverket må ha fokus på å bli sikkerhetsgodkjent, hindre en ny vinter med togkaos og bedre sitt omdømme betraktelig. Hvordan de operative funksjoner er organisert er viktig fore å oppnå gode resultatet på de områdene.

Norsk Jernbaneforbund mener at Banedivisjonens viktigste oppgave er å stille en infrastruktur til disposisjon fri for feil og mangler, slik at togene går i henhold til de rutetider som kunden er forespeilet.
Jernbaneverkets viktigste dokumentasjon overfor kunder og politisk myndighet er slik NJF ser det, oppetiden. Oppetid må være retningsgivende for de oppgaver Banedivisjonen skal levere innenfor de politiske rammer for egenproduksjon innen Jernbaneverkets drifts- og

vedlikeholdsoppgaver. Organiseringen av drift og vedlikehold må tilpasses slik at målene for oppetid nås.
Det er vanskelig å sammenligne produktivetet mellom JBV Drift og eksterne entreprenører da hovedfokus for JBV Drift er den daglige togdrift. Derfor mener vi at en kan styre og måle produktivitet etter virksomhetsplaner og derved fjerne bestiller – utføremodellen.

Med det som bakgrunn mener vi at alternativ 3.3.1 vil være den beste måte å organisere drifts og vedlikeholdsoppgavene på.
Alternativt kan de 3 boksene med faglig leder legges i stab (faglige kontorer) under Banesjef. Da må det opprettes en ny boks i linje under Banesjef som har ansvar for alle operative medarbeidere innenfor en strekning.

Begge modeller vil bety full integrering i Banesjeforganisasjonen.

Når det gjelder personalfunksjoner herunder DVT må vi komme tilbake til hvordan de bør organiseres etter valg av modell er på plass.

Norsk Jernbaneforbund regner med at vi blir innkalt til et møte om saken.

Mvh

Kjell Atle Brunborg
NJF

Etter høringen ble personalorganisasjonene orientert om resultatet fra høringen i et avklaringsmøtemøte med Banedivisjonen 7.12.2010. Der var enighet om at delt arbeidsgiveransvar har vært en utfordring, og at personalansvaret burde føres tilbake til driftsledere og anleggsledere, og at personalledere (DVT) legges i stab. Videre var det enighet om at man skulle søke å knytte Drift tettere opp mot Banesjef.

Saken ble behandlet i Banedivisjonens ledelse og videre i JBVs ledergruppe i januar 2011. I etterkant av vedtakene som ble gjort der fikk NJF 7.2. 2011 tilsendt et notat fra Banedirektøren, hvor det ble redegjort for videre prosess for organisasjonsjustering Baneområder og Drift. Det ble også redegjort for den videre prosessen i et informasjonsmøte 7.2.2011. Prosessen ble nå delt opp i forskjellige regionale utredningsprosjekt med lokale tillitsvalgte representert, og lokale drøftinger. Region Nord og Øst fikk et mandat, og region Sør/ Vest et annet mandat. (I tillegg kom overføring av teleressurser fra Drift til Bane Nett inn som et eget mandat. Denne prosessen blir beskrevet i eget avsnitt i Elektropersonalets landsråds beretning)

Det ble etablert en styringsgruppe for disse delprosjektene, hvor NJF var representert ved Kjell Atle Brunborg.

Notat vedr.
Organisasjonsjusteringer Baneområder og Drift og
Overføring av
telepersonell til Bane Nett .
Fra: Banedirektør John Ole Grinde
Til : Personalorganisasjonene i Bane

Telefonnr:
Dato: 11.02.2011
Saksbehandler: Grethe Sperre

Kopi til: Karstein Søreide, Tony Dæmring og Brede Nermoen,
Anita Viken , Liv Hilsen , Bjørg Vikenes

Organisasjonsjustering Baneområder og Drift

Basert på i resultatene fra erfaringsinnhentingen, arbeidsgruppens vurderinger og diskusjoner på banedivisjonsmøter og i møter med personalorganisasjonene, ønsker Banedirektør å justere organiseringen av driftsområdene.

Drift skal vise positiv produktivitetsutvikling ved kostnadseffektiv gjennomføring av kjernevirksomheten innen vedlikehold. Driftsområdene skal være organisert på den måte som i størst mulig grad støtter opp om dette. Dette innebærer at en organisasjonsjustering skal bidra til en organisasjonsmodell som i større grad fremmer resultatoppnåelse og tydeliggjør ansvarsforhold.

Det vises til flere møter i sakens anledning om følgende:

- *Gjennomføring av erfaringsinnhenting, herunder enighet om temaene i spørreskjemaet.*
- *Behandling av respons på erfaringsinnhenting*
- *Vurdering av rapporteringslinjer og justering av DVT, jf rapport fra arbeidsgruppe.*
- *Personalansvaret i Drift – diskusjon*
- *Rapporteringslinjer*

Etter siste avklaringsmøte med personalorganisasjonene 7. januar 2011, ble saken behandlet på Banedivisjonsmøtet den 11. januar 2011 der det ble besluttet at Bane ønsker å gå inn for følgende justeringer:

1. *Personalansvaret overføres fra DVT til driftsleder i alle Driftsområder.*
2. *Driftsleder Bergensbanen rapporterer til Banesjef Bergensbanen.*
3. *Driftsleder Sørlandsbanen rapporterer til Banesjef Sørlandsbanen.*

4. Telepersonalet overføres fra Drift til Bane Nett.
5. Bane Øst og Nord utreder videre hvordan økt samhandling mellom Banesjef og Drift kan skje.

Jernbanedirektøren er orientert i notat av 13. januar 2011 og ga 17. januar 2011 sin tilslutning til at Bane arbeider videre med gjennomføring.

Saken ble igjen behandlet på banedivisjonsmøtet den 24. januar 2011 og det er ønskelig å drøfte videre prosess for organisasjonsendring i Bane.

Videre framdrift

Banedirektør vurderer det slik at en linjeorganisasjon der resultat- og personalansvar er samlet, gir en tydeligere organisering med klarere ansvarsforhold.

På bakgrunn av dette, vil Banedirektør be om at organiseringen justeres i hhv. Bane Øst, Bane Nord og Bane Sør/Vest med føring om at ovennevnte prinsipp legges til grunn. Det skal ikke gjennomføres nedbemanning, men det skal oppnås en mer effektiv bruk av ressurser. Dette innebærer at noen vil få endrede arbeidsoppgaver og ansvar. Det forusettes at tjenestemannsloven følges.

Det må vurderes hvordan organisere på mest mulig hensiktsmessig måte, gitt prinsipp om samlet resultat- og personalansvar.

Det skal også vurderes hvordan det oppnås tettere samhandling mellom baneområdene og Drift. Det må vurderes nærmere hvordan dette kan oppnås.

Bane Øst og Bane Nord bes utrede nærmere hvordan økt samhandling mellom baneområdene og Drift kan skje, herunder om det er hensiktsmessig å endre rapporteringslinjen fra driftsleder direkte til banesjef eventuelt om økt samhandling kan oppnås med dagens rapporteringslinjer.

Når det gjelder den landsdekkende føringen om at personalansvaret skal overføres fra DVT til driftsleder, kan det være hensiktsmessig å drøfte/forhandle dette forslaget på sentralt nivå.. Prosessen må samordnes sentralt.

<u>Spesielt for Bane Sør/Vest</u>

I Bane Sør/Vest synes det hensiktmessig å allerede nå dele driftsenheten mellom baneområdet Sørlandsbanen og baneområdet Bergensbanen og endre rapporteringslinjen slik at driftsleder (og midlertidig også leder DVT, 50 % stilling pr.bane) rapporterer direkte til banesjef.

Dette vil innebære at dagens funksjon som driftssjef faller bort.

Personalorganisasjonene tok opp på møtet 07.01.11 om DVT også kunne bidra med personal /-og kompetanseutviklingsstøtte til f.eks oppsynsmenn og faglige ledere på Sørlandsbanen og Bergensbanen. Forslaget kan vurderes inn i helheten.

Banedirektør vil be assisterende banedirektør i Bane Sør/Vest så snart som mulig å initiere drøftinger med partene om gjennomføring av denne organisasjonsendringen, kun med nødvendige tilpasninger i organisasjonskartet. Berørte ansatte må informeres og følges opp.

Organisasjonsendringer for å oppnå samlet resultat- og personalansvar skal vurderes nærmere før partene drøfter det endelige organisasjonskartet.

1. Mandat for utredningsprosjekter i Bane Øst og Bane Nord 2011
a. Bakgrunn

Med utgangspunkt i notat av 14.12.10 "Høringer og oppfølging vedr. prosjektrapport Erfaringsinnhenting vedr. skille Banesjef og Drift " og møter med personalorganisasjonene Bane etableres det utredningsprosjekter i Bane Øst og Bane Nord.

Det etableres et felles prosjektråd for utredningene.

Prosjektråd : Banedirektør John Ole Grinde,
Organisasjon og personaldirektør JBV Vigdis Saure,
Organisasjon og personalsjef Bane Grethe Sperre
Assisterende banedirektør Øst Karstein Søreide (prosjektansvarlig i Øst)
Assisterende banedirektør Nord Brede Nermoen (prosjektansvarlig i Nord)

b. Mandat

Det skal være et overordnet mål for utredningene om økt samhandling mellom Baneområdene og hhv Drift Øst og Drift Nord, ved blant annet å vurdere følgende temaer:

- *konkretisering av muligheter og utfordringer ved økt samhandling*
- *skissere aktuelle rapporteringslinjer, herunder endret rapporteringslinje der driftsleder rapporterer direkte til banesjef.*
- *tiltak i Drift for økt samhandling*
- *tiltak hos Banesjef for økt samhandling*

Utredningene skal også vurdere hvordan driftsenheten mest hensiktsmessig kan organiseres for best mulig oppgaveløsning. Det er i den forbindelse en føring at resultat- og personalansvar samles i én rapporteringslinje.

Det skal ikke gjennomføres nedbemanning, men det skal oppnås en mer effektiv bruk av ressurser.

Det er en forutsetning at vedtak og tiltak har en god sikkerhetsmessig forankring og kvalitetssikres i prosessen.

Det forutsettes at Tjenestemannsloven, Arbeidsmiljøloven og Hovedavtalen følges i prosessen.

*Utredningsrapporten leveres Banedirektør innen **1.10. 2011***

c. Prosess

Assisterende banedirektør anbefales å nedsette en arbeidsgruppe som utformer forslag iht. mandat, der også representant for de ansatte inviteres til å delta og verneombud involveres etter behov.

Det forutsettes at de ansatte, linjevei og/eller gjennom sin forening, får mulighet til å uttale seg og kunne komme med innspill. Partene drøfter hvordan dette skal gjennomføres.

Arbeidsgiver sørger for god oppfølging av de ansatte, herunder gjennomføres samtaler med de som får endrede oppgaver som en konsekvens av organisasjonsjustering/endring. Partene i hhv. Bane Nord og Bane Øst samarbeider om informasjonsopplegg.

Arbeidsgiver skal sørge for en god oppfølging av de ansatte, herunder gjennomføres samtaler med de som får endrede arbeidsoppgaver som en konsekvens av organisasjonsjustering.
Når det gjelder innplassering i nye stillinger må det gjøres sammenlignede vurderinger mellom nye og gamle stillinger og de ansattes rettigheter må vurderes.

Partene i hhv.. Bane Øst og Bane Nord drøfter nytt organisasjonskart.
Det gjennomføres endringsanalyse før iverksettelse av endringer.

Saken behandles videre i tråd med Hovedavtalen i staten, § 12 drøftinger og § 13 forhandlinger.

Stillingsbeskrivelser oppdateres iht. nytt organisasjonskart.

2. Mandat for prosess i Bane Sør/Vest

a. Bakgrunn

Med utgangspunkt i notat av 14.12.10 "Høringer og oppfølging vedr. prosjektrapport Erfaringsinnhenting vedr. skille banesjef og Drift " samt møter med personalorganisasjonene er det ønskelig å endre rapporteringslinjer mellom Drift Sør/Vest og baneområdet Sørlandsbanen og Bergensbanen.

b. Mandat

Partene i Bane Sør/Vest bes først om å drøfte deling av Drift Sør/Vest mellom baneområdet
Sørlandsbanen og Bergensbanen, herunder endring i rapporteringslinje slik at driftsleder (midlertidig også leder DVT, 50 % pr. bane) rapporterer direkte til banesjef på hhv, baneområdet Sørlandsbanen og baneområdet Bergensbanen.

Føringer:

- *Driftsleder Bergensbanen rapporterer til banesjef Bergensbanen.*

- *Driftsleder Sørlandsbanen rapporterer til banesjef Sørlandsbanen*

Det skal i denne omgang foretas nødvendige tilpasninger i organisasjonskartet.

Det skal vurderes nærmere hvordan driftsenheten best hensiktsmessig kan organiseres for best mulig oppgaveløsning. Det er også en føring at resultat- og personalansvar i Driftsområdene bør samles i en rapporteringslinje.

Det skal ikke gjennomføres nedbemanning, men det skal oppnås en mer effektiv bruk av ressurser. Det forutsettes av tjenestemannsloven følges.

c. Prosess

Fungerende ass. banedirektør anbefales å nedsette en arbeidsgruppe som utformer forslag iht Bane Sør/Vest mandat, der også representant for de ansatte inviteres til å delta. Verneombud involveres etter behov. Det skal i denne omgang kun foretas nødvendige tilpasninger i organisasjonskartet.

Det et forutsettes at de ansatte, linjevei og/eller gjennom sin forening, får mulighet til å uttale seg og å komme med innspill. Partene drøfter hvordan dette skal gjennomføres.

Arbeidsgiver sørger for en god oppfølging av de ansatte, herunder gjennomføres samtaler med de som får endrede arbeidsoppgaver som en konsekvens av organisasjonsendringen.

Når det gjelder innplassering i nye stillinger må det gjøres sammenlignede vurderinger mellom nye og gamle stillinger og de ansattes rettigheter må vurderes ift.

Tjenestemannsloven.

Partene i hhv. Bane Sør/Vest drøfter nytt organisasjonskart.
Det gjennomføres endringsanalyse.
Sakens behandles videre i tråd med hovedavtalen i staten, § 12 Drøftinger evt. § 13 Forhandlinger.

Stillingsbeskrivelser oppdateres iht. nytt organisasjonskart.

Oppsummering av prosessen:

De lokale utredningsprosjektene prosjektene har pågått gjennom hele resten av 2011, og er i skrivende stund inne i sluttfasene. De forskjellige prosjektene har levert sine rapporter, og gjennomført drøftinger lokalt. Det pågår nå arbeid sentralt i NJF med å ivareta medlemmer som blir berørt av organisasjonstilpasningene. Det lyses ut nye stillinger, og det noen som har mulig fortrinnsrett etc.

Det positive er at man har gått bort fra det delte arbeidsgiveransvaret, legge personalledere i stab, og gå tilbake til en mer rendyrket linjeledelse uten ressurspool. Videre er det positivt at man har i Bane Nord og region Sør /Vest lar Driftsleder rapportere til Banesjef. Banesjefen vil bli ansvarlig for en god ressursutnyttelse, og kan ikke ukritisk bruke eksterne firma hvis man har kapasitet i Drift.

Det negative er at arbeidsgiversiden insisterer på å ha Drift i egne identifiserbare "bokser" på organisasjonskartet. Vi har ikke oppnådd å få avviklet den interne bestiller/ leverandørmodellen. Vi har også endt opp med forskjellig organisering fra region til region. I Bane Øst har man faktisk kommet med en modell hvor man lager skillet mellom Banesjef og Drift enda større enn før. Dette anses fra vår side som et arbeidsmiljøproblem, og har også blitt tatt opp i Bane AMU, hvor ledelsen igjen slo fast at organiseringen av Bane Øst skulle være slik de hadde bestemt.

Det har vært prosesser hvor de tillitsvalgte har blitt overkjørt, og arbeidsgiversiden har brukt styringsretten sin i tide og utide. Vi fikk ikke engang gjennomslag for vår protest mot å gjeninnføre det betente navnet Produksjon på Driftsavdelingen.

Hva har vi lært? Det kan synes som om Banesjefene har mye makt, og at de er svært så bekvemme med å ikke ha ansvaret for personalet, og å være "innkjøpere" som kan skylde på leverandøren. Vi har også spurt oss selv om ønsker å ha Drift som en politisk buffer. Nye privatiseringsforsøk vi ramme dem og ikke oss.

De som skal ta de endelige beslutningene, er nok mer enig med oss enn det ledersjiktet vi har forholdt oss til i arbeidsgrupper og drøftinger har vært. Men beslutningstakerne har nok vært usikre, og sett seg nødt til å støtte seg til "småkongene"

Vi burde jobbet mer med et klart alternativ, som kunne gjort beslutningene enklere for de. Det er ikke nok å bare si NEI, man må si JA til noe også. Vi burde ha en mer detaljert fremstilling av hvordan arbeidet kan organiseres. Det er lite salgbart å si at vi vil tilbake til gamle modeller. Da må vi i så fall gi de nye betegnelser. (Og det var jo ikke alt… som var på stell før heller)

Kommentarer til prosjektrapport fra NJFs representanter i prosjektgruppen for Bane Øst (Per Åge Noet og Johnny Flatmo)

NJF representanter i gruppen ønsker at også Bane Øst følger hovedprinsippet om at banesjefene har totalansvaret for hele strekningen. Dette kan løses ved å gjøre tilpasninger i banesjefstrukturen.Det er viktig å ha samme organisasjonsmodell i hele JBV dette for å sikre lik og styrket fokus på sikkerhetskultur, faglig ledelse, faglig utvikling og eierskap til anleggene i Jernbaneverket.

Ny organisasjon bør fortsatt hete Drift da dette gir en mer riktig benevnelse av oppgavene som utføre

I anbefalt modell er det er lagt vekt på og få et sterkere skille mellom bestiller og utfører. Dette vil skape en enda større avstand mellom Banesjefen og Drift. Utgangspunktet for at JBV ønsket å vurdere organiseringen var de sterke signalene om at dette skillet hadde negative konsekvenser for sikkerhetskulturen, førte til unødig byråkrati og gjorde at den viktige fagkompetansen i Drift ikke ble brukt.

Det er lagt opp til en mengde samarbeids møter/fora på alle leder nivå i mellom Banesjefens organisasjon og Drifts organisasjon. For å skape et godt samarbeid. Men det er ikke lagt nok vekt på å involvere fagarbeiderne for å få eierskapet til anleggene i gjen.

Det heller ikke tatt nok hensyn til ønske om sterkere og synlig faglig ledelse.

Statsbudsjetter 2009-2012

Statsbudsjett 2009 Sysselsettingstiltak

Norsk Jernbaneforbund viser til LOs krav om økte bevilgninger til bygg og anlegg i forbindelse med sysselsettingstiltakspakken som skal legges frem 26. januar 2009.

Norsk Jernbaneforbund mener at en del av midlene må gå til å styrke jernbanens infrastruktur, bedre tilgjengeligheten for de reisende, og sikkerhetsmessige tiltak.
Med bakgrunn i det vil vi foreslå at det settes av **2 milliarder kroner** ekstra til følgende jernbaneformål:

Drift og vedlikehold

Utbedring av infrastrukturen for å få bort saktekjøringer, gjelder alle strekninger. Det må være en målsetting at antall saktekjøringer grunnet dårlig skinnegang eller kontaktledning kommer ned mot null ved årets utgang. Stor effekt for reisende og godskunder.
Vil gi sysselsettingseffekt og opplæringseffekt. Jernbaneverket må rekruttere mange lærlinger de kommende år grunnet økt satsing på jernbanen og at gjennomsnittsalderen på havende personal er meget høy. Rekrutteringen bør forseres ved at det tas inn flere lærlinger i 2009.
Sysseleffekt. I tillegg til styrking av eget personell vil det bli behov for folk fra eksterne firma, spesielt fra anleggssektoren.

Bygging av nye og øke lengden på en del av dagens krysningsspor vil gi bedre kapasitetsutnyttelse for godstrafikken. I tillegg vil det gi bedre punktlighet.
Sysseleffekt ved at en i tillegg til eget personal må bruke eksterne firma

Utbedre stasjoner, spesielt plattformer slik at de blir tilpasset dagens og fremtidens tog. Bygge parkeringsplasser i tilknytting til stasjoner. Jernbaneverket må i løpet av de nærmeste årene bygge om de fleste plattformer for å imøtekomme krav som stilles for av og påstigning. Dette arbeid bør forseres i 2009.
For å få folk til å nytte tog isteden for bil må det legges til rette for gode parkeringsmuligheter på stasjoner. Dette er også et godt klimatiltak.
Vil gi stor sysselsettingseffekt for de som jobber innenfor bygg og anleggsnæringen.

Utbedre rasfarlige strekninger og bygge nye rasvarslingsanlegg. Klimaendringen har medført større rasfare på en del strekninger. Tiltak vil bedre sikkerheten for reisende og ansatte og gi bedre punktlighet.
Sysseleffekt for ansatte innenfor bygg og anlegg.

Investeringstiltak

I tillegg bør en forsere utbygging av følgende strekninger:
Ny trase Farriseidet - Porsgrunn (Eidangertunellen)

Holm - Holmestrand
Barkåker - Tønsberg
Eidsvoll - Hamar
Gevingåsen tunell
Oslo - Ski
Ringeriksbanen

Dette gir en god sysseleffekt innenfor en rekke bransjer både på utbyggingssiden og leverandørsiden.

Ressurser på planlegging/utredning av framtidas jernbane må forseres. Fremskyvning av jernbane utbygging krever dette.

Statsbudsjett 2010

NJF er svært godt fornøyd med at regjeringen øker det totale budsjettet for jernbaneformål med 1,3 milliarder kroner, som tilsvarende 15,2 %. Til Jernbaneverket er det foreslått bevilget 8 380,3 mill. som er en økning på 18,5 % sammenlignet med saldert budsjett for 2009.

Budsjettforslaget for 2010 fordeler seg med 4.387 milliarder til drift- og vedlikehold, som er en økning på 15,4 % fra 2009. For investeringssiden er det satt av 3.918 milliarder, som tilsvarer en økning på 22,5 %.

NJF mener budsjettet gir en god start på NTP spesielt på vedlikehold der en faktisk ligger litt over nivået i planperioden. Det mener vi er helt nødvendig for at Jernbaneverket skal kunne levere en mer pålitelig infrastruktur til sine kunder. Investeringsbudsjettet er tross en økning på 22,5 %, noe under nivået i NTP. Det er bekymringsfullt, men vi forventer at bevilgningene økes betraktelig når en kommer i gang med byggingen av Oslo-Ski. Det offentlige kjøpet av er på ca. 1,75 milliarder, omtrent på samme nivå som 2009.

Investeringer
Investeringsmidlene går blant annet til videreføring av dobbeltsporet Barkåker – Tønsberg, Gjevingåsen tunnel, Vestkorridoren, dobbeltspor Bergen - Fløen og prosjektering av nytt dobbeltspor Oslo - Ski. For å bedre framkommeligheten for godstrafikk er det foreslått flere og lengre krysningsspor. Det vil være et godt tiltak for å nå målsettingen om en dobling av godstrafikken på jernbanen innen 2020. NJF er bekymret for at utbyggingen av ny godsterminal på Alnabru trekker ut i tid. Alnabru er navet i godstrafikken og vi vil be om at tiltak settes i verk slik at utbyggingen kan forseres. NJF er fornøyd med at det avsettes 868 millioner til kapasitetsøkende tiltak, herunder bedret kundeinformasjon og tiltak innenfor sikkerhet. Grunnet store utbygginger og vedlikehold av infrastrukturen vil det kunne oppstå forsinkelser på tog, og det er derfor helt nødvendig å sette fokus på kundeinformasjon.

Tiltak innenfor sikkerhet omfatter blant annet rassikring som grunnet klimaendringer blir

mer og mer nødvendig. NJF mener utviklingen i klimaendringer må følges nøye og flere tiltak og økte bevilgninger må om nødvendig settes i verk.

Drift og vedlikehold
Vedlikeholdsmidlene for 2010 skal i hovedsak brukes for å ha en sikker og driftsstabil trafikkavvikling. I tillegg er det viktig å bedre punktligheten i Oslo område. NJF mener at avsettingen til vedlikehold er et godt utgangspunkt til å oppnå de målene.

Driftsmidlene har økt med 17,5 % sammenlignet med saldert budsjett for 2009. Jernbaneverket har de siste årene stadig fått flere oppgaver lagt til driftsbudsjettet. GSM-R, Jernbaneskolen og utredning om høyhastighetstog er noen av de oppgaver som medfører økte kostnader. NJF mener at dette ikke må gå ut over den daglige driften av jernbanen som trafikkstyring og drift av infrastrukturen.

Økonomistyring
Jernbaneverket har gjennomført fire år med periodisert regnskap basert på den statlige standarden for denne type regnskap. "Tabell 5.6 Opprettholdelsesgrad av jernbanekapital" viser at avskrivingen har økt fra 526 millioner i 2005 til 846 millioner i 2008. Det fremgår videre at den vil passere 1 milliard i 2010. I den sammenheng ber derfor NJF om en klargjøring av hvilken betydning dette har for Jernbaneverkets budsjetter, før det blir bestemt hvilke regnskapsprinsipper Jernbaneverket skal bruke.

Offentlig kjøp
Regjeringen foreslår å bevilge 6 millioner til Telemark fylkeskommune for bortfall av statlig kjøp av persontrafikk. Det betyr at persontrafikken blir avviklet på Bratsbergbanen og den blir nedlagt i løpet av første halvår 2010. Hovedtyngden av reisende på denne banen er pendlere og studenter. NJF vil gå sterkt i mot en politikk som medfører at disse reisende må ut på veien og vi krever at det bevilges nok penger til at denne trafikken opprettholdes. En avvikling vil ikke bare ha betydning for brukere av Bratsbergbanen, men vil også gi totale negative effekter for togtilbudet i Grenlandsområdet.

Sovevogntilbudet til NSB har falt i kvantitet gjennom nytt konsept og lavere offentlig kjøp, samtidig som etterspørselen har steget. Det er nå et positivt gap mellom tilbud og etterspørsel. Regjeringen burde i avtalen for offentlig kjøp stimulert NSB til å øke nattogskapasiteten.

Grenseoverskridende trafikk mellom hovedstedene Stockholm, København og Oslo er svak, hovedårsaken til dette er et for dårlig tilbud. Regjeringen burde her stimulert NSB, eller eventuelle andre selskaper til å bedre dette tilbudet.

Regjeringens forslag til utbytte fra NSB AS, er beregnet til 145 millioner i 2010. NSB står overfor store investeringer til nytt materiell og et eventuelt overskudd burde forbli i bedriften.

Revidert statsbudsjett for 2010:

Bratsbergbanen:

Offentlig kjøp:
Regjeringer foreslo i budsjettet for 2010 å bevilge kr. 6 millioner til Telemark fylkeskommune for bortfall av statlig kjøp av persontrafikk. Det betyr at persontrafikken på Bratsbergbanen blir nedlagt, sannsynligvis fra 1.7 2010. Hovedtyngden av reisende på denne banen er pendlere og studenter. Norsk Jernbaneforbund vil gå sterkt i mot en politikk som medfører at disse reisende må ut på veien og vi krever at det løyves nok penger til at den trafikken opprettholdes. En avvikling vil ikke bare har betydning for brukere av Bratsbergbanen, men vil også gi negative effekter for tog tilbudet i Grenlandsområdet.
Vi foreslår at det bevilges nok penger i revidert budsjett for 2010 til at persontrafikken opprettholdes på Bratsbergbanen.

Jernbaneverket:

Vi viser til budsjettet for 2010 der stortinget bl.a.. sier følgende:

I de siste årene har det samlet sett vært en stor vekst i jernbanetransport i Norge, både for person- og godstransport. Den positive trafikkutvikling og den økte oppmerksomheten om tog som transportmiddel bidrar til å øke forventningene til jernbanen. For å imøtekomme disse forventningene står jernbanen overfor store utfordringer spesielt når det gjelder å oppfylle krav til punktlighet og regularitet i togtrafikken, kapasitet og reisetid. Tilstanden på dagens jernbanenett er ikke tilfredsstillende. Store deler har høy gjennomsnittsalder som medfører at det ofte oppstår feil i anleggene, noe som forstyrrer togtrafikken.
Norsk jernbaneforbund kan si seg helt enig i stortingets uttalelse vedrørende dette, og vinterens tog kaos bekrefter hvor dårlig det står til med jernbanens gamle og utslitte infrastruktur. Vi mener det må satses enda sterkere på forebyggende vedlikehold og fornyelse. Ekstra tiltak innenfor disse områder er helt nødvendig dersom punktlighet, regularitet og kapasitet skal bli bedre.
Med bakgrunn i det mener vi at det må bevilges ekstra midler i revidert budsjett for 2010 til disse områder. Vi vil foreslå 500 millioner kroner.

Statsbudsjettet for 2011:

Drift og vedlikehold
I budsjettet for 2010 står det følgende ”I de siste årene har det samlet sett vært en stor vekst i jernbanetransport i Norge, både for person- og godstransport. Den positive trafikkutvikling og den økte oppmerksomheten om tog som transportmiddel bidrar til å øke forventningene til jernbanen. For å imøtekomme disse forventningene står jernbanen overfor store utfordringer spesielt når det gjelder å oppfylle krav til punktlighet og

regularitet i togtrafikken, kapasitet og reisetid. Tilstanden på dagens jernbanenett er ikke tilfredsstillende. Store deler har høy gjennomsnittsalder som medfører at det ofte oppstår feil i anleggene, noe som forstyrrer togtrafikken".

Norsk Jernbaneforbund er enig i stortingets uttalelse vedrørende dette punkt. Vinterens togkaos bekrefter hvor dårlig det står til med jernbanens gamle og utslitte infrastruktur. Vi mener det må satses enda sterkere på forebyggende vedlikehold og fornyelse. Ekstra tiltak innenfor disse områder er helt nødvendig dersom punktlighet, regularitet og kapasitet skal bli bedre. Skal jernbanen lykkes med den nye rutemodellen fra 2012 må det satses betydelig på forebyggende vedlikehold og fornyelse av dagens infrastruktur. I tillegg til Oslo område må det også skje betydelig forebyggende vedlikehold og fornyelse på andre strekninger, og da spesielt på Vossebanen og Trønderbanen slik at de kommer opp på samme nivå som Jærbanen.
I tillegg er det et stort behov for forebyggende vedlikehold og fornyelse på langdistanse strekningene. Skal NSB sikre at person- og godskundene ikke kommer opp i samme situasjon som i vinter må det satses betydelig beløp på kontaktledning, spor og sporveksler.

Norsk Jernbaneforbund foreslår 1 milliard kroner mer i 2011 budsjettet enn i 2010 budsjettet til post 23 Drift og vedlikehold.

Investeringer

Norsk Jernbaneforbund krever at investeringsnivået vedtatt i Nasjonal transportplan ikke forringes.
I tillegg bør en forsere planlegging og utbygging av følgende strekninger:

Ny trase Farriseidet- Porsgrunn (Eidangertunellen)
Holm - Holmestrand
Barkåker - Tønsberg
Eidsvoll - Hamar
Dobbelspor Bergen stasjon - Arna
Ringeriksbanen
Oslo - Ski

Mangel på signalresurser går ut over prosjektet Bergen stasjon - Fløen som skulle vært startet opp i vinter. Dette prosjektet er en del av prosjektet dobbelspor Bergen - Arna som også omfatter bygging av ny Ulrik tunell. Vi mener at midlene til Bergen stasjon - Fløen må overføres tunell prosjektet slik at bygging av ny tunell kan starte opp tidligere enn forutsatt.

Offentlig kjøp:

Vinteren har synliggjort at NSB har problemer med stabiliteten på gammelt togmateriell og medfølgende ressursproblemer. Offentlig kjøp fra staten må ligge på et høyere nivå slik at ressursene som settes inn fra NSBs side kan gi tilfredsstillende togmaterielldekning.

Situasjonen nå oppleves som håpløs fra kundenes side sett i sammenheng med infrastruktur problemene.

Norsk Jernbaneforbund krever at Bratsbergbanen legges inn i avtalen mellom Staten og NSB om kjøp av persontransport med tog, og at post 70 økes tilsvarende.

Begrunnelse:
De siste årene er det blitt skapt usikkerhet vedrørende bevilgninger til persontrafikken på banen. Bevilgningene til Telemark fylkeskommune har vært på et slik nivå at driften bare har vært sikret for et halvt år om gangen. Vi innser at Telemark fylkeskommune ikke vil opprettholde trafikken uten bevilgninger fra Staten. Da mener vi at det eneste rette er å legge ansvaret for persontrafikken over på Staten under avtalen med NSB om kjøp av persontrafikktjenester.
Hovedtyngden av reisende på denne banen er pendlere og studenter. Det blir en feilslått politikk å føre reisende over på veien. En nedleggelse av togtrafikken på Bratsbergbanen vil ikke bare har betydning for brukere av Bratsbergbanen, men vil også gi negative effekter for tog tilbudet i Grenlandsområdet.

Godstransport
Det må settes inn tiltak fra regjeringen som hindrer at godstransport går fra bane til vei, slik de større transportørene i Norge varsler.
Utbygging av nye kryssingsspor må forseres

Flytoget
Kapasiteten på infrastrukturen i Oslo område er sprengt, spesielt gjelder dette kjøring gjennom Oslo tunellen. For å utnytte kapasiteten på en best mulig måte må det bli en bedre samordning mellom Flytoget og NSB. Vi vil foreslå at Flytoget blir et datterselskap i NSB konsernet.

Samfunnsøkonomien i Jernbaneutbygging
Finansdepartementet har lagt inn forutsetninger som gjør jernbanen lite lønnsom.(25 års nytte, med avtagende nytte)
Forutsetninger i England: 60 års nyttegrense. Ville betydd at Oslo-Ski gikk fra minus 4,7 mrd til pluss 13,3 mrd (Kilde: Jernbanealliansen)
Eksempel: Oslotunellen ble bygd for 25 år siden, og skulle følgelig ikke ha noen nytte i dag.

Finansiering:
Blanding av bevilgninger over statsbudsjettet, eller statslån.
Utrede Prosjektfinansiering for en helhetlig og kostnadseffektiv utbygging av jernbanetraseer, herunder den svenske ordningen med Riksgälden.
Vurdering av hvordan dette kan inkluderes i en eksisterende eller ny norsk institusjon
Investeringsfond på minimum 50 milliarder kroner til jernbane utbygging.

Det må også vurderes å finansiere større utbygginger med bompenger. En kombinasjon av statlige midler og bompenger der tog passasjerene betaler en ekstra avgift på den strekning som skal bygges bør utredes. Vi vil mene at Eidangertunellen, ny Ulrikstunell og Ringeriksbanen vil være godt egnede prosjekter å prøve ut.

Kollektivtransport

Belønningsordningen for å bedre kollektivtransporten i de større byene slik at flere velger kollektivtransport fremfor egen bil må økes betraktelig.
Prisene for å reise kollektivt må senkes. Staten må bidra til at det skjer.

Statsbudsjettet 2012.

Norsk Jernbaneforbund viser til statsbudsjettet for 2011 der regjeringen skriver følgende: Økt bruk av jernbanetransport er viktig for å nå regjeringens mål om et mer effektivt og miljøvennlig transportsystem. Regjeringen ønsker å legge til rette for overføring av transport fra veg til bane. Det er forventet kraftig vekst i transportbehovene i byområdene fram mot 2020. Dette stiller store krav til utviklingen av jernbane-infrastrukturen og togtilbudet for å unngå at stadig flere reiser må skje på et allerede overbelastet vegnett. På dagens jernbanenett er imidlertid kapasiteten fullt utnyttet på de trafikktunge strekningene. I Nasjonal transportplan 2010–2019 er det derfor lagt opp til å øke investeringene på jernbanenettet betydelig i årene framover.

Tilstanden på store deler av dagens jernbanenett er ikke god nok til å levere et tilfredsstillende togtilbud med høy punktlighet og regularitet. Store deler av infrastrukturen er nedslitt, noe som fører til hyppige feil som reduserer oppetiden i infrastrukturen og punktligheten og regulariteten i togtrafikken. De gamle tekniske anleggene er utsatt for økende feilrater og er mer krevende å vedlikeholde enn nye anlegg. De er også tilpasset en lavere trafikktetthet og et annet trafikkmønster enn dagens trafikk på jernbanenettet

Det er et viktig mål for regjeringen å bedre framkommeligheten i transportsystemet. På jernbane innebærer dette å gjennomføre tiltak som reduserer reisetiden, i første rekke på de strekningene hvor trafikkgrunnlaget er størst. På jernbanenettet er det et samspill og en avveining mellom trafikksammensetting (ulike togslag), kapasitetsutnyttelse og framføringshastighet som påvirker den effektive reisetiden. Spesielt gjelder dette i InterCity-triangelet og rundt de større byene. Reisetidsreduksjon er i tillegg til økt kapasitet og en mer driftsstabil infrastruktur bakgrunnen for den videre utbyggingen av dobbeltspor i disse områdene.

Norsk Jernbaneforbund støtter regjeringen fult ut i disse uttalelser og vi forventer at dette følges opp i statsbudsjettet for 2012.

Med bakgrunn i det krever Norsk Jernbaneforbund følgende:

Drift vedlikkehold

Opptrappingen av vedlikeholde må forsette og vi krever at budsjettet økes med 500 millioner til fornyelse i forhold til 2011 budsjettet.

Investeringer

Som regjeringen selv påpeker er det viktig å utvikle jernbaneinfrastrukturen slik at den er i stand til å ta den forventende sterke veksten i transportbehovet rundt de største byene. Det er i den sammenheng viktig å få den nye ruteplanen i Oslo område innført så snart som mulig.

Godstrafikken på Ofotbanen er stadig økende, spesielt innenfor malmtrafikken. Flere selskaper er kommet til innenfor godssektoren og det er sterke signaler som tyder på at malmtrafikken vil øke sterkt i de kommende år.

Kryssings mulighetene er begrenset og trafikken er sårbar. Ofotbanen må videre utvikles med lengre og flere kryssingsspor. Det bør også utredes om dobbelspor ville være det mest fornuftige.
Med bakgrunn i det mener vi at 2012 budsjettet må økes med følgende i forhold til 2011:

Oslo- Ski	200 millioner
Holm-Nykirke	250 ”
Ny ruteplan	700 ”
Ofotbanen	200 ”

Ofotbanen

Utvikling av Ofotbanen er viktig både for malmtrafikk, godstrafikk og persontrafikk. På sikt kan dette også være en attraktiv strekning for chartertrafikk i kombinasjon med cruistrafikk over Narvik hav. (som Flåmsbanen).
Norsk Jernbaneforbund mener at malmtrafikken må ta en del av utbyggingskostnadene på Ofotbanen. Grunnet stor tonnasje på hver vogn er slitasjen på denne strekning mye større enn på det øvrige jernbanenett.
Kjøreveisavgift er innført på tonnasje over 25 tonn, den bør økes betraktelig og avgiften bør inngå som en del av utbygging og vedlikehold av Ofotbanen.

Godsterminaler

Norsk Jernbaneforbund og Norsk Lokomotivmannsforbund ser med uro på de utfordringer godsoperatørene på jernbane står overfor.

Myndighetene bør slik vi ser det vurdere stimuleringstiltak/endrede rammebetingelser i bransjen. Konkurransekraften mot bil, er betydelig svekket, dette skyldes flere forhold. Jernbanens ustabile og nedslitte infrastruktur, lite funksjonelle godsterminaler som ikke er tilpasset at flere operatører skal betjene sine kunder separat, i tillegg til at en modernisering av Alnabru terminalen er utsatt i mange år. Målsetningen til regjeringen

om å overføre godstransporter fra vei til jernbane går i feil retning. Det miljømessige perspektivet knyttet til ulykker, støy, forurensning og bilkøer, spesielt rundt de store byene er økende. Det er i dag ingen selskaper som driver med godstransport på jernbane som tjener penger.
Vi mener at sittende regjering må gå fra ord til handling når det gjelder tilrettelegging for godstrafikk på jernbane, og det haster.

Vi har følgende forslag til tiltak som bør innarbeides i budsjettet for 2012.

Godsterminalene bør overføres til myndighetene og bli en del av jernbanens infrastruktur på lik linje med skinnegang og krysningsspor. På denne måten sikres konkurransenøytrale, kostnadsfrie terminalfunksjoner, samtidig som totalkostnaden for kombinerte transportløsninger blir redusert.

Offentlig kjøp

NSB har for tiden store kostnader til kjøp av nye tog noe som er helt nødvendig for å realisere nytt togtilbud, som både NSB og regjeringen har forespeilet kundene. NSB må de kommende år kjøpe adskillig flere tog, både for å ta den økte trafikken rundt de største byene, og for å skifte ut gammelt materiell.
NSB vil være i en vanskelig situasjon de neste årene grunnet de store investeringene som må foretas. Det er derfor meget viktig at det offentlige kjøpet av persontogtjenester økes. I budsjettet for 2011 ble det en økning på ca 500 mill. Vi mener budsjettet for 2012 må økes med ytterlige 500 millioner kroner.

Utbytte

Grunnet de store investeringer som NSB må gjøre for å skaffe nytt materiell er det viktig at eier ikke tar utbytte i denne situasjonen.

Finansiering:

- Blanding av bevilgninger over statsbudsjettet, eller statslån.
- Utrede Prosjektfinansiering for en helhetlig og kostnadseffektiv utbygging av jernbanetraseer, herunder den svenske ordningen med Riksgälden.
  * Investeringsfond på minimum 100 milliarder kroner over 10 til jernbane utbygging.

Det må også vurderes å finansiere større utbygginger med bompenger. En kombinasjon av statlige midler og bompenger der tog passasjerene betaler en ekstra avgift på den strekning som skal bygges bør utredes. Vi mener at Ringeriksbanen vil være godt egnede prosjekter å prøve ut.

Kollektivtransport

Belønningsordningen for å bedre kollektivtransporten i de større byene slik at flere velger kollektivtransport fremfor egen bil må økes betraktelig.
Prisene for å reise kollektivt må senkes. Staten må bidra til at det skjer.

Fra venstre: Samferdselsminister Liv Signe Navarsete, Statsminister Jens Stoltenberg og forbundsleder Kjell Atle Brunborg 2009

Nasjonal Transportplan 2010-2019

Den 13. mars 2009 ble Nasjonal Transportplan for 2010 – 2019 lagt frem.
Norsk Jernbaneforbund hadde krevd 40 milliarder til drift og vedlikehold og 50 milliarder til investeringer. Vi ble positivt overrasket da regjeringen la frem en plan der det ble foreslått en samlet ramme på 92,14 milliarder i planperioden. Av dette går 41,8 milliarder til drift og vedlikehold. Av viktige forslag vil vi nevne:

Nytt dobbeltspor Oslo–Ski blir framskyndet, det samme gjør viktige utbygginger rundt Bergen og Trondheim. Jernbaneinvesteringene dobles sammenliknet med den gjeldende transportplanen. På Østlandet skal Intercity-triangelet Halden–Lillehammer–Skien prioriteres. Det skal bygges drøyt 144 kilometer nye banestrekninger, av dette er 116 kilometer dobbeltspor.

Det skal investeres for 50,3 milliarder, en økning på 2,5 milliarder kroner i året, eller 98,8 prosent i forhold til NTP 2006-2015. Utbyggingen av nytt dobbeltspor Oslo–Ski er alene beregnet til 11,6 milliarder.

Regjeringen legger opp til en konsentrert satsing i Vestfold, Østfold og på Dovrebanen.

I tillegg kommer viktige utbygginger mellom Voss og Bergen, og på Trønderbanen.

Høyhastighetsbane skal utredes videre, men det foreligger ikke noe forslag om byggestart.

Alle skal med.

I planen foreslås det å bruke 3,47 milliarder kroner i tiårsperioden til å oppgradere stasjoner og sikre tilgjengeligheten for alle reisende. Innsatsen kommer først der passasjergrunnlaget er størst.

Nye utbygginger som er med i NTP:
- 45 kryssingsspor.
- 144 kilometer dobbeltspor.
- Oppstart Oslo–Ski, Sandbukta–Moss–Såstad, og på Dovrebanen sør for Hamar.
- Oppgradering av Ulrikstunnelen og av strekningen Trondheim–Steinkjer.

Fullføring av prosjekter som alt er i gang:
- Dobbeltspor Lysaker–Sandvika, Sandnes–Stavanger, Barkåker–Tønsberg og Gjevingåsen tunnel nord for Trondheim.
- Utbygging av godsterminalen på Alnabru.
- Økt kapasitet mellom Bergen og Fløen.
- Fjernstyring Mosjøen–Bodø

Norsk jernbaneforbunds merknader til NTP

Norsk jernbaneforbund er i hovedsak godt fornøyd med NTP.

Generelt
Vi har merket oss at regjeringa vil fase satsinga så raskt inn som mulig, men innenfor de avgrensinger et forsvarlig økonomisk opplegg setter. Avhengig av de økonomisk konjunkturene blir det derfor lagt opp til ei gradvis opptrapping i første del av plan perioden.

Vi mener at jernbanesatsingen må være forutsigbar og reell og ikke bare motkonjunkturpolitikk

Ringeriksbanen:
Den må prioriteres høgere og all planlegging må skje i første del av NTP, slik at bygging kan starte i andre del Ringeriksbanen må inngå som den fremtidige høyhastighets korridor mellom Oslo og Bergen.

Alnabru-terminalen
Regjeringen er svært tydelig på at Alnabru- terminalen er et nav for godstrafikken på jernbane i Norge og det viktigste anlegget for å sikre den politiske målsettingen om overgang av godstransport fra veg til bane.
Det er ikke uvanlig at planarbeid for slike anlegg med kommunale og statlige interesser kan ta uforholdsmessig lang tid. Vi mener det må legges et betydelig press på partene for å få en rask avklaring. En mulig måte å gjøre dette på er at regjeringen forberede en statlig reguleringsplan for Alnabru-terminalen med tilhørende veisystem i tilfelle det ikke blir lokal avklaring innen august 2009.

Kap6.3. 1.1 Drift og vedlikehold

Drift
En årlig ramme som gir en økning på kun 10.3% i forhold til NTP 2006-2015 er ingen vekst og kan føre til at Jernbaneverket for problemer med å oppfylle sine forpliktelser innenfor viktige områder. Det vil bli økte kostnader til drift av sambandssystemet GSMR og til drift av Jernbaneskolen. I tillegg må Jernbaneverket satse mye mer på å utvikle systemer for god publikum informasjon. I tillegg vil det i forbindelse med de store utbygginger som skal foregå i NTP perioden vil det bli økte kostnader til trafikkstyring dvs, togledelse, togekspedisjon og publikums informasjon samt kapasitets fordeling og ruteplanlegging. Rammen til drift bør økes.

6.4 Mer effektiv utnyttelse av ressursene og sammenhengende utbygging av lengre strekninger.

Utbygging av jernbanetraseer berører ofte flere kommuner og fylker. Eksempelvis vil det som gjøres i Oslo område både innenfor persontrafikk og godstrafikk (Alnabru

terminalen) ha stor betydning for trafikken ellers i landet derfor er det viktig at statlige reguleringer brukes for å få fortgang i planarbeid og utbygging

6.6. Alternativ finansiering av infrastruktur

Det bør utredes alternative prosjektfinansieringsformer for helhetlig og kostnadseffektiv utbygging av jernbanetraseer, vi viser herunder til LOs forslag om et statlig fianiseringsfond. Vi ber om at
dette senest blir redegjort for i Statsbudsjettet for 2010.

Ringeriksbanen bør vurderes bygget ved låneopptak. Kundene som reiser på den nye strekningen betaler ned lånet gjennom billettprisen. (samme prinsipp som ble nyttet ved bygging av Ulrikstunnelen og Lieråstunnelen).

10 Hastighetsstandard

Vi stiller oss bak den tekniske definisjonen som grunnlag for høy hastighet. minimum 250 km på nye strekninger, 200 km på oppdaterte strekninger eller evt. så høy hastighet som mulig.

Politiske aktivitet
Norsk Jernbaneforbund har i perioden tatt opp en rekke saker politisk både skriftlig og muntlig. Vi har vært på en rekke høringer om statsbudsjettene i Transport og Kommunikasjonskomiteen. Vi har hatt politiske møter med samferdselsdepartementet bla. om situasjonen for godstrafikk. Vi har hatt møte med leder av Transport og Kommunikasjons komiteen Hareide om Jernbanens situasjon, konkurranseutsetting og organisering av Jernbaneverket. Vi har hatt flere møter med den rød-grønne fraksjonen i Transport og Kommunikasjonskomiteen om bla. jernbane, buss og kollektivtrafikk samt situasjonen for godstrafikk og konkurranseutsetting av verkstedene.

Vi gjengir her noen av de viktigste politiske skriv:

Utflytting av statlige virksomheter og funksjoner fra Oslo

Vi viser til Samferdselsdepartementes brev av 1. juli 2009 til Jernbaneverket vedrørende mulig utflytting av statlige virksomheter og funksjoner fra Oslo.

Vi vil med dette understreke vår prinsipielle motstand mot tvangsflytting av statlige arbeidstakere. Imidlertid er vi åpne for at eksisterende stillinger i Oslo som blir ledige på grunn av naturlig avgang eller nyopprettede stillinger kan vurderes plassert utenfor Oslo.

Vi vil samtidig berømme Jernbaneverkets ledelse som har holdt oss fortløpende informert om utviklingen i denne saken.

Høring om endring i yrkestransportloven og jernbaneloven

Norsk Jernbaneforbund ser i hovedsak positivt på de forslag til endringer Regjeringen foreslår i *"Lov om endringer av 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy"* og *"Lov om endringer i lov av 11.juni 1993 nr. 100 omanlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m"*

Norsk Jernbaneforbund har følgende kommentarer til endringene:

I § 37a i Yrkestrafikkloven foreslås det at aldersgrensen for å få kjøreseddel skal økes fra 70 år til 75 år. NJF kan ikke se at det foreligger noe saklig grunnlag for å heve denne aldersgrensen i forhold til de forutsetninger som den nåværende aldersgrense er basert på.
Norsk Jernbaneforbund foreslår derfor at setningen "*for personer som er fylt 70 år blir kjøresetelen utferda for 1 år, men ikkje lenger enn til innehaver fyller 75 år"* i ny § 37a strykes.
NJF ønsker ikke noe utvidelse av aldersgrensen på dette området.

I Yrkestrafikkloven (§ 8)og Jernbaneloven (kap II B, § 8g) er det foreslått inntatt arbeidstakernes rettigheter ved bruk av konkurranse. NJF ser svært positivt på dette. Forbundet forstår det slik at loven omfatter alle selskap som får tildelt avtale/løyve og de underleverandører som brukes i leveransen, og forstår det slik at dersom f.eks et jernbaneselskap som blir tildelt en avtale om persontransport med ansvaret for underleveransene som renhold og vedlikehold (av det transportmiddelet som benyttes), også må følge AMLs kap. 16-2 til 16-7 for underleveransene. NJF er av den oppfatning at det er viktig å få presisert dette i tilhørende forskrifter.
NJF mener dette er svært viktig, fordi *"For 2008-02-08 nr. 112: Forskrift om lønns- og arbeidsvilkår i offentlig kontrakter"* ikke er gjeldende for kommunale administrasjonsselskap eller statlige og kommunale aksjeselskap, fordi § 4 i forskriften ikke inkluderer slike offentlige selskap.

Slik NJF forstår forslaget til lovendring i Yrkestransportloven og Jernbaneloven, så henvises det til prosessregler i forhold " *Lov om offentlig anskaffelser"* i høringens p. 5.5.2, hvor NJF må konkludere med at også offentlige aksjeselskap må forholde seg til ovenstående forskrift.

INNSPILL TIL REGJERINGSERKLÆRING

Norsk Jernbaneforbund har følgende innspill til regjeringserklæringen 2009-2013:

Klimavennlige transportløsninger

Transport står for nær en fjerdedel av klimagassutslippene. Bærekraftig utvikling av transportsektoren, med en sterk satsing på klimavennlige kollektive transportløsninger, er helt nødvendig. Regjeringen vil satse betydelige ressurser på kollektive transportløsninger, som jernbane, trikk/t-bane og bussfiler. Det er et stort behov for

å videreutvikle og oppruste dagens jernbanestrekninger. Regjeringen vil følge opp jernbanesatsingen i henhold til Nasjonal Transportplan.

Høring - forslag til endringer i lisensforskriften og fordelingsforskriften

Norsk Jernbaneforbund har ingen merknader til de foreslåtte endringene lisensforskriftene.

§ 2A-3 knyttet til begrensningsretten av internasjonal jernbanetrafikk og vurderingen av de økonomiske konsekvenser av slik trafikk, foretas av nasjonalt Jernbanetilsyn. Dette er viktige reguleringsmekanismer som må brukes, dersom internasjonale selskap ønsker å konkurrere på kommersielt lønnsomme nasjonale jernbanestrekninger ved hjelp av transitt/internasjonale persontransportruter.

VURDERING AV NEDLAGE TOGSTASJONER I RELASJON TIL DISKRIMINERINGS- OG TILGJENGELIGHETSLOVEN

Norsk Jernbaneforbund ønsker å be Samferdselsdepartementet om å vurdere om bemanning og åpningstider på NSBs stasjoner er i tråd med diskriminerings- og tilgjengelighetsloven.

NSB har over de siste årene nedbemannet selgerkorpset og lagt ned en rekke mindre stasjoner, men også knutepunktstasjoner slik som Gol. Dette har vært begrunnet med teknologisk utvikling, først og fremst internettsalg og innføring av automater. Grunnen for nedbemanningene er ikke omstridt, men dette har hatt som konsekvens at NSB personale er til stede på langt færre stasjoner og over kortere tidsrom enn før.

Vårt spørsmål er om dagens bemanning kan anses tilfredsstillende til å ivareta lovens bestemmelser, og om departementet vil vurdere å legge inn krav til bemanning på de viktigste knutepunktstasjonene i offentlig kjøpavtalen mellom Samferdselsdepartementet og NSB. Da dette etter vår mening vil gjøre det lettere for rørelse- og synshemma å bruke toget som transportmiddel

Forslag til forordning om et europeisk jernbanenett for konkurransedyktig godstransport

Norsk Jernbaneforbund og Norsk Lokomotivmannsforbund har følgende innspill:

Målsetningen om å øke mengden internasjonale transporter på jernbane, og få et mer integrert nordisk og europeisk marked på alle områder, krever deltagelse i overnasjonale strukturer også på jernbanesiden.

Behovet for mer miljøvennlig godstransport stiller økte krav til norsk deltagelse internasjonalt.

Vi mener det er positivt at landet deltar i grensekryssende infrastruktur etter mønster av TEN-T.

For å kunne høste norske fordeler av det arbeidet som gjøres internasjonalt for grenseoverskridende transportløsninger må vi også bidra med økonomiske midler. Flere TEN-prosjekter har allerede fått betydning for Norge. Dette gjelder spesielt Øresundbroen med veg- og baneforbindelse mellom Danmark og Sverige og den planlagte forbindelsen mellom Danmark og Tyskland som skal erstatte ferjen Rødby-Puttgarden.

Utenriksministrene i Russland, Island og Norge og EU har etablert Partnerskap for transport og logistikk. Partnerskapet, som skal etableres fra 1.1.2010, vil også være en viktig brikke i utvikling av transportforbindelser og korridorer mellom EU og Norge.

Transportnæringen etterspør Norges deltakelse i utvikling av internasjonal transport og logistikk og vi bør følgelig slutte opp om forordningen med følgende begrunnelse:

- Grenseoverskridende jernbanetrafikk av gods er meget lav (6-7 %)
- Tilslutning til det europeiske TEN-T er viktig for å styrke jernbanetrafikken i, til og fra Norge
- Stryking av godstrafikk med bane kan bidra til bedre miljø og færre utenlandske lastebiler i Norge
- Behov for bedre godsprioritering på jernbane
- 95 % av jernbanenettet i Norge har enkeltspor og kun 30 % av nettet tillater hastigheter over 100 km pr time. I Norge er det 4200 km jernbane, mens EU har 215.400 km.

TEN-T er et tiltak for å styrke det europeiske transportnettverket og redusere utslipp av klimagasser. Godstrafikken med bane er videre avhengig av effektive intermodale terminaler.

Norge bør slutte seg til TEN-T gjennom korridorprosjekter og bidra med finansiering av infrastruktur i samarbeid med de øvrige deltagende land i korridorprosjektene. Følgende prosjekter bør prioriteres.

- Oslo-Gøteborg-Malmø/Øresund/Hamburg: Ferdigstille Alnabruterminalen som internasjonal hub, dobbeltspor
- Oslo-Stockholm/Helsingfors: krysningsspor, dobbeltspor
- Narvik-Sverige-Oslo (ARE): Demonstrasjonsprosjekt fiskeeksport
- Prioritere tilknytningsstrekninger: Oslo-Bergen/Stavanger/Trondheim/Lillehammer/Drammen

Samtidig må vi styrke våre nasjonale kanaler til korridorene, slik at vi kan tilføre korridorene økt trafikk både inn til landet og på eksport.

Dette krever et forpliktende internasjonalt samarbeid. Norge kan ikke ta risikoen ved

å stå utenfor oppbygging av internasjonale jernbanekorridorer. Deutsche Bahn AG har eksempelvis drevet forsøk med tog mellom Hamburg og Kina via Russland. Vi kan hekte oss på slike direkte forbindelser til Hamburg ved å samarbeide med våre naboland og EU.

Tiltak som legger til rette for økt grenseoverskridende godstrafikk på bane vil videre ha positive nasjonale effekter, da dette vil medføre økt innenlandsk banetransport. Satsning på internasjonale korridorer er på denne måten et viktig verktøy for å realisere nasjonale mål om overføring av transporter fra vei til bane.

Norske Transportører vil kunne tilføre jernbanen betydelige godsmengder i grenseoverskridende trafikk dersom regularitet og kapasitet utbygges. Norsk eksport av fisk på veg kan med kombinerte trafikkopplegg i langt større grad enn i dag benytte jernbane. Det samme gjelder treforedling og annen industri med potensial for økt banetrafikk.

Den 31. mai 2011 skrev Norsk Jernbaneforbund og Norsk Lokomotivmannsforbund følgende til Samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa

RAMMEBETINGELSER FOR GODSTRANSPORT PÅ JERNBANE

Norsk Jernbaneforbund og Norsk Lokomotivmannsforbund ser med uro på de utfordringer godsoperatørene på jernbane står overfor.

Myndighetene bør slik vi ser det vurdere stimuleringstiltak/endrede rammebetingelser i bransjen. Konkurransekraften mot bil, er betydelig svekket, dette skyldes flere forhold. Jernbanens ustabile og nedslitte infrastruktur, lite funksjonelle godsterminaler som ikke er tilpasset at flere operatører skal betjene sine kunder separat, i tillegg til at en modernisering av Alnabru terminalen er utsatt i mange år. Dette skjer samtidig med at det åpnes for at tillat lengde på lastebiler er økt til 25 meter, og ekstremt lavtlønte sjåfører, som bor i bilen, bemanner langtransportene på veien med minimal kontroll av overholdelse av hviletider og teknisk standard på kjøretøyene. Målsetningen til regjeringen om å overføre godstransporter fra vei til jernbane går i feil retning. Det miljømessige perspektivet knyttet til ulykker, støy, forurensning og bilkøer, spesielt rundt de store byene er økende. Vi mener at sittende regjering må gå fra ord til handling når det gjelder tilrettelegging for godstrafikk på jernbane, og det haster. **Godsterminalene bør overføres til myndighetene og bli en del av jernbanens infrastruktur på lik linje med skinnegang og krysningsspor. På denne måten sikres konkurransenøytrale, kostnadsfrie terminalfunksjoner, samtidig som totalkostnaden for kombinerte transportløsninger blir redusert.** Det er i dag ingen selskaper som driver med godstransport på jernbane som tjener penger. Forbundene forutsetter at myndighetene ikke ønsker en utvikling i retning av at store deler av godstrafikken på jernbane legges ned. Det vil ramme industri og lokalsamfunn på en uheldig måte. CargoNet vil i sitt styremøte den 22.juni 2011 legge fram forslag til betydelige kutt i sitt produksjons- og terminalnettverk som vil medføre betydelige overføringer av gods til vei.

Med henvisning til ovennevnte ber forbundene om et snarlig møte med statsråden, fortrinnsvis i forkant av den 22.juni 2011.

Vi har også tatt opp situasjonen for godstransport med LO, som skrev den 4. juli 2011 følgende brev til Samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa

Godstransport på jernbane

Landsorganisasjonen i Norge (LO) er svært bekymret for utviklingen innen godstransport på jernbane.
I Nasjonal Transportplan har det vært en overordnet politisk målsetning om å overføre mer gods fra vei til bane, en målsetning som også er programfestet i regjeringserklæringen. Et stadig økende transportbehov og utfordringer knyttet til klimagassutslipp i transportsektoren har ytterligere aktualisert behovet for tiltak for økt godstransport på jernbane. Denne målsetningen utgjør også hovedelementet i regjeringens godstransportstrategi i Nasjonal Transportplan 2010-2019.
Konkurranseforholdene i godssektoren gir oss god grunn til å tro at det motsatte er i ferd med å skje.
Slik LO ser det er det flere grunner til at jernbanen ikke er konkurransedyktig i forhold til andre transportformer. Jernbanen taper konkurransekraft som følge av en nedslitt infrastruktur. Det er for liten kapasitet på terminalene og for korte krysningsspor. I tillegg er driften ustabil, med mange signalfeil, saktekjøringer, ras, flomskader og særskilte problemer vinterstid.
Godstransporten på vei har fått gradvis bedre infrastruktur, med større kapasitet og fleksibilitet. Spesielt på strekningene fra hovedstadsområdet og nordover til Trøndelag, samt til utlandet via Göteborg, gir tilstanden i infrastrukturen store utslag. LO registrerer også en økende grad av utenlandske selskaper (landtransport) som konkurrerer om transportoppdrag på helt andre vilkår enn de norske transportselskapene. Det at vi opplever en kraftig vekst i den forurensende delen av landtransporten, kan i hovedsak relateres til lave og stadig synkende arbeidskraftskostnader. I en slik konkurranse taper de norske selskapene både på vei og bane mot den utenlandske tungtransporten.
Målsetningen om å overføre mer gods fra vei til bane vil vanskelig la seg realisere, hvis forurensende transportformer kan utkonkurrere miljøvennlig transportformer ved å dumpe kostnadene for arbeidskraften.
Alle disse faktorene bidrar til at godstransport på jernbane ikke er en konkurransedyktig transportform selv på de lengre strekningene. LO frykter at hvis det ikke blir lønnsomt å transportere gods på jernbane over lange strekninger, vil det få store konsekvenser for både miljø og klima samt norske arbeidsplasser innen transportsektoren.
LO ber derfor regjeringen om å sette inn tiltak som kan motvirke en slik utvikling og oppfylle målsetningen i regjeringserklæringen.

Den 11.01. 2012 skrev Norsk Jernbaneforbund og Norsk Lokomotivmandsforbund følgende til Samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa

UTVIKLINGEN I GODSSEKTOREN PÅ JERNBANE

Målsetningen om å overføre godstransporter fra vei til bane går dessverre i negativ retning.

Det er store utfordringer knyttet til svakheter i infrastrukturen, som følge av etterslep på vedlikehold, stengning av Oslo S i sommer, ekstremvær, samt ekstra ordinære sikkerhetstiltak på Alnabru knyttet til Sjursøya ulykken. De ustabile leveransene har rammet kundene hardt, og ført til at flere av de store bærende kundene har sett seg nødt til å overføre transportene fra bane til vei.

Godsselskapene viser til negative økonomiske resultater, til tross for gjennomførte effektiviseringstiltak og strukturendringer. Prisøkninger aksepteres ikke av de store kundene, som viser til ustabil infrastruktur og uforutsette avvikskostnader.

Flere av godsselskapene vil måtte redusere sitt nettverk, og legge ned betjeningen av banestrekninger og terminaler, dersom denne utviklingen ikke stopper.

Forbundene mener at myndighetene må se nærmere på rammebetingelsene for sektoren. Det har siden 2007/2008 vært en nedgang i antall containere på jernbane. Dette skyldes i tillegg til dårlig infrastruktur, at veiene har blitt bedre, at sjåfører fra Øst Europa tilbyr svært lave transportpriser, og jobber under uakseptable arbeidsforhold, og at det er gitt dispensasjoner for trailere over 25 meter på mange strekninger.

Forbundene er i positiv dialog med alle godsselskapene, og ser med bekymring på utviklingen.

Vi ønsker å diskutere følgende tiltak:

1. Drifting av godsterminalene overføres til det offentlige, og ses på som en del av jernbanens infrastruktur. Eksempelvis har Cargonet i dag en terminalkostnad på 300mill. En halvering av denne kostnaden vil føre selskapet i økonomiske balanse.
2. Se på kompensasjonsordninger til selskapene for ikke planlagte innstillinger av tog.
3. Vurdere incitamentsordninger til kunder som bruker jernbane, som kompensasjon for dårlig driftsstabilitet. Prisreduksjon pr transportert TEU kan være et tiltak.
4. Vurdere kompensasjonsordninger direkte til kundene, der forsinkelsene ikke skyldes planlagt infrastruktur nedbrudd.

Forbundene ber om et snarlig møte for å diskutere innspillene, og situasjonen for godssektoren nærmere.

Det er blitt holdt et møte med statssekretæren til Samferdselsministeren og et møte med den rød-grønne fraksjonen i transportkomiteen om situasjonen i godssektoren.

Endringer indre organisasjon NJF

Forbundsstyrets møte den 24.09.08, kl 10.00.

Sak 81 Organisasjon

Kjell Næss redegjorde for organisasjonsendringer i Klargjøringspersonalets Fagforening. Klargjøringspersonalets Fagforening går ut av CargoNet landsrådet og defineres som en frittstående landsforening fra og med landsmøtet i forbundet 2008.
Vedtak: Godkjent

Forbundets landsmøte 16. – 21. november 2008.

§ 3. Medlemskap.

5. Elever på lærlingkontrakt under utdannelse i fagområder som kommer inn under forbundets virkeområde, kan tilmeldes forbundet som medlemmer. De registreres som lærling- medlemmer.[1]

§ 5. Landsmøtet.

3. Landsmøtet består av forbundsstyret og de tilsluttede foreningenes representanter og velges etter følgende skala: 1 for hvert påbegynt 1002. Ved valg av representanter legges medlemstallet for det første kvartal i landsmøteåret til grunn ved beregningen. Pensjonister som er medlemmer av foreningen, regnes ikke med i medlemstallet. Forbundsstyrets medlemmer har ikke stemmerett ved behandlingen av beretningene og regnskapene.

4. Til landsmøtet innkalles landsråd-/landsforeningenes[3] nyvalgte ledere, samt de i siste landsmøteperiode sittende ledere, og kontrollkomiteen. Disse har tale- og forslagsrett, men ikke stemmerett.

§ 6 Landsmøtets myndighetsområde

3. velge forbundsstyret som skal bestå av representanter fra hvert landsråd og frittstående landsforeninger samt 1 representant fra Narvik fellesorganisasjon, uten stemmerett. Frittstående landsforeninger må ha minst 100 medlemmer for å bli representert i forbundsstyret. Landsråd med mer enn 800 medlemmer velger 2 representanter til forbundsstyret. For forbundsstyret velges personlige vararepresentanter. Ved sammenslutning av grupper i landsmøteperioden beholder gruppene sin representasjon fram til og med første ordinære landsmøte.[4]

1 Vedtak LM – forslag 5.1c
2 Vedtak LM – forslag 5.3
3 Justering av paragraf i forhold til LM vedtak - forslag 5b.1b
4 Justering av paragraf i forhold til LM vedtak – forslag 5b.1b

§ 9. Forbundsstyrets virksomhet.
1. Forbundsstyret består av forbundets faste tillitsvalgte og representanter fra hvert landsråd og frittstående landsforeninger samt 1 representant fra Narvik Fellesorganisasjon.[5]

§ 13. Lønnskrav og tariffrevisjoner.
1. Foreningene skal fremme sine krav om endringer i lønnsregulativet, og andre krav i forbindelse med tariffrevisjonen gjennom landsrådene/landsforeningene. Landsrådene/ landsforeningene samordner kravene i den utstrekning det er mulig, før disse videresendes til forbundet. Dog har en forening anledning til å fremme sine forslag direkte til forbundet. Setter forbundet fram krav om ny tariffavtale, må kravet godkjennes av sekretariatet i LO på forhånd.[6]

Normalvedtekter for Fagforeninger/frittstående Landsforeninger[7]

§ 1. Oppgaver.
11. Landsforeningene skal i tillegg:

a. opprettholde landsforbindelse mellom tjenestegreners organiserte lønnstakere ved opplysninger av tjenestelig art som måtte ha betydning for gruppen.

b. samordne de krav medlemmene fremmer i forbindelse med tariffrevisjoner og andre saker som er av felles karakter for vedkommende gruppe.

c. bistå forbundsstyret med råd og utredninger i saker som blir oversendt landsforeningen eller som landsforeningen selv tar opp.

Ved forhandlinger med den enkelte arbeidsgiver og LO innkalles landsforeningens leder for å tiltre forbundets forhandlingsutvalg. Forbundets administrasjon delegerer forhandlingsrett til landsforeningen når det gjelder saker som berører egen gruppe.[8]

7.B. Frittstående Landsforeninger kan velge å erstatte medlemsmøter med representantskapsmøter, også årsmøtet.[9]

5 Justering av paragraf i forhold til LM vedtak – forslag 5b.1b
6 Justering i forhold til LM vedtak – forslag 5b.1b
7 LM vedtak – forslag 5b.1e
8 LM vedtak – forslag 5b.1e
9 LM vedtak 5b.1f

Forbundsstyrets møte den 5.mars 2009 kl 10.00

Sak 80 Forbundets vedtekter – redigering som følge av vedtak i landsmøtet 2009

Kjell Næss redegjorde for redigering av vedtektene.
Vedtak: Godkjent

Forbundsstyrets møte 26.3.09 kl 12.00

Sak 76
Vedtektsendringer i lokale foreninger

Kjell Næss redegjorde for vedtektsendringer i Elektropersonalets Forening Oslo avd. 16 og TAF, Oslo avd 01. Endringene fraviker ikke normalvedtektene for foreninger.
Vedtak: Godkjent

Forbundsstyrets møte den 04.06.09 kl 12.00

Sak 76
Vedtektsendringer i lokale foreninger

Kjell Næss redegjorde for endringer i Avd 02, Foreningen for trafikk,teknikk og administrasjon, Sør og Avd 45, Bergensbanens Konduktørforening.
Vedtak: Godkjent

Forbundsstyrets møte den 28.04.10, kl 13.00

Sak 45
Navne endring, CargoNet personalets Landsråd.

CargoNet personalets Landsråd endrer navn til Cargo Landsrådet. Navneendringen gjelder fra dags dato.
Vedtak: Godkjent

Sak 76
Vedtektsendringer

Elektropersonalets Forening Drammen, avd 26. Bilpersonalets Forening Oslo, avd 14. Kjell Næss redegjorde for vedtektsendringer.
Vedtak: Godkjent

Forbundsstyrets møte ble avholdt i Krakow, 14.september 2010

Sak 76
Foreningenes vedtekter

Elektropersonaltes Forening, Drammen distrikt. Vedtektsendringer vedtatt på foreningens årsmøte den 24.3.2010. Kjell Næss redegjorde for endringnene.
Vedtak: Godkjent

Sak 81
Organisasjon - Rekruttering av uorganiserte

Ved gjennomgang av ansatte lister i Jernbaneverket og medlemsbedrifter i Spekter med tariffavtaler i NJF, er det avdekket et betydelig antall uorganiserte. Uten at det er foretatt en systematisk kartlegging, er tendensen at dette er ansatte med noe mer utdanning, som jobber i linjelederfunksjoner, og stab/støtte funksjoner i administrative stillinger. Vi fanger opp de som begynner i bedriftene som konduktører, fagarbeidere og mer generelle kontorfunksjoner, men ikke nytilsatte i andre mer administrative stillingskategorier.

Vi henviser till forslag 5.b.7 fra landsmøtet i 2008:
"AFC foreslår at det jobbes mot en samling av alt personale innen administrasjon og ledelse i NSB og CN systemet til en landsforening med opprettelse av for eksempel klubber innen de forskjellige foretak. Leder av landsforeningen tiltrer forbundsstyret med like rettigheter som rep. Fra landsrådene."

Forbundsstyret innstilling var følgende:
"Forslaget avvises. Det nye forbundsstyret anbefales i perioden å etablere et samarbeidsorgan som kan ivareta medlemmer i ledelse og administrative stillinger på tvers av organisasjonen."

Forbundsstyrets forslag ble enstemmig vedtatt.

Kjell Næss tok tidlig i landsmøte perioden initiativ til å lage en gruppe for å diskutere "samarbeidsorganet" uten og lykkes.

Vertikale tariffavtaler.

De vertikale tariffavtalene i Spekter dekker hele kjeden av medlemmer i den enkelte virksomhet.

Hovedfokuset fra NJF er å ivareta de store yrkesgruppene som er knyttet til stillingskategorier med stor del av likhet og dermed kollektive lønnsjusteringer og kronetillegg. De medlemmene som ikke faller inn under en gruppering, håndteres enkeltvis med lokale tillegg utover dette.

Vi har i tillegg til dette definert deler av administrative medlemmer ut av overenskomsten. Dette kan gjelde ledere som rapporterer til ledergruppa, personalfunksjoner, terminalsjefer etc. Noe ulikt besluttet i den enkelte bedrift.

Vi har gjennom bedriftsrettinga ingen organisasjonsstruktur ut fra hvilken stillingskategori/ jobb det enkelte medlem innehar.

I NSB har vi etablert en Adm. og ledelsesforening (Alf), i tillegg til Salg og Konduktørgruppa. Det er også åpnet for at tidligere konduktører på frivillig basis melder

overgang fra Kond.forening til Alf hvis de går over i linjeleder stillinger og stabsfunksjoner. Det er i tillegg etablert en egen klubb i Arrive, som har representasjon i Alf sitt styre. Det er derimot ikke definert fra Salgspersonalet hvor vidt det skal være frivillig for adm.personale og melde overgang til Alf. I CargoNet er det en administrativ forening i Platousgt. Denne foreningen er pr i dag ikke et landsdekkende tilbud.

I Mantena, MiTrans og Trafikkservice er det ikke organisert noen adm klubb.

Nettbuss, Baneservice og Flytoget har ingen adm.klubb.

Staten – Jernbaneverket
Det er i dag en administrativ forening på Stortorvet/Oslo. De andre foreningene i Jernbaneverket har ikke egne klubber for adm personale.

Kontorpersonale
Kontor var tidligere en betydelig enhet i Jernbaneforbundet. Før delinga av Norges Statsbaner hadde Togledere, TXP, og alt administrativt personale sin tilhørighet i Kontor. Ved delinga i ble det satt et klart skille mellom kontoransatte i Jernbaneverket og NSB, og foreningene innen kontor fikk en ny struktur. Neste steg ble gjennomføring av bedriftsretting. Resultatet av den beslutningen er at vi i dag har 2 adm foreninger, Alf i NSB som er landsdekkende og Adm forening i CargoNet for ansatte i Platousgt og transportledelsen. Til sammen utgjør dette ca 400 medlemmer.

Konsekvenser
Jernbaneforbundet har i dag ikke noe landsdekkende tilbud til adm personale. Dette er dessverre en utfordring når vi skal rekruttere nye medlemmer i den kategorien. Det forekommer tilfeller av uenigheter i lokale fagforeninger om hvilke medlemmer som har tilgang på medlemsmøter, kan innstilles til styrevalg i virksomhetene, og prioriteringer under lønnsforhandlingene. Forbundets administrasjon får fra tid til annen henvendelse fra medlemmer som ønsker en endring, via direkte medlemskap i forbundet, til ønske om overføring til en forening som ivaretar deres interesser på en bedre måte.

Adm ber om at følgende problemstillinger drøftes internt i forkant av forbundsstyremøtet i Krakow.

1. ***Skal det være en målsetning for NJF å organisere og ivareta alle ansatte i de Jernbanerelaterte virksomheter vi har tariffavtale?***
2. ***På hvilken måte sikrer landsråd/landsforeninger som ikke har adm. personale som hoved målgruppe at disse blir ivaretatt når det gjelder lønnsforhandlinger, medbestemmelse og deltakelse i beslutningsprosesser i gruppen?***
3. ***Drøft om det kan være aktuelt å etablere et administrativt samarbeidsorgan på tvers av alle virksomheter og Jernbaneverket i Norsk Jernbaneforbund. Beskriv fordeler og ulemper.***
4. ***Drøft om det kan være aktuelt å etablere en administrativ landsdekkende klubb i ditt landsråd/landsforening. Beskriv fordeler og ulemper.***

Vi inviterer til en konstruktiv debatt med stor takhøyde. Målsetningen er å rekruttere, samt etablere et vel fungerende mottakerapparat for nye adm medlemmer. Dette vil styrke vår organisasjon i alle ledd, og bidra til at organisasjonsgraden i Norsk Jernbaneforbund, i de bedrifter vi har tariffavtale, forblir så høy som mulig (100%).

Forbundsstyrets medlemmer pekte på sammensatte utfordringer og konstruktive innspill som tas til følge i det videre arbeid.

Vedtak: Adm. gis fullmakt til å sette ned et utvalg. Det utarbeides et mandat som ivaretar følgende problemstillinger; rekruttering, tilbud til adm.personale, medlemmer med høyere utdanning, 1.linje ledere, samt definering av nivåer/stillinger og grensesnitt i forhold til nåværende organisasjonsledd. Utvalget presenterer et forslag for forbundsstyret i forkant av forbundets lederkonferanse, februar 2011.

Forbundsstyrets møte den 18.11.10 kl 10.00

Sak 51
Trekkordningen for selskaper i NSB-konsernet (unntatt Nettbuss)

Kjell Næss redegjorde for endring i trekkordningen som følge av nytt lønns- og personalsystem i NSB.

NSB er i ferd med å innarbeide et nytt HR – system. Dette innebærer at kontingent – og trekkordninger til ulike formål må endres. NSB vil fra 1.1.2011 foreta beregning og trekk av kontingenten(med forsikringen) for NJFs medlemmer i NSB konsernets selskaper(NSB AS, Mantena, Cargonet,Trafikkservice,Mitrans,Terminaldrift, Gjøvikbanen og Arrive).

For Jernbaneverket, Flytoget, Baneservice, Nettlast, Nettbuss og Ventelo vil det ikke skje noen endringer.

NSBs trekkordning endrer ikke tredelingen(todeling) av kontingenten, slik at den fordeles fremdeles mellom forbund, landsråd(landsforening) og lokalforening etter fastsatte prosentsatser.

Trekkordningen medfører at alle andre trekk enn kontingent(og forsikring) må gjøres særskilt av det enkelte organisasjonsledd. Dette kan strengt tatt gjøres på tre mulige måter:

1) Lokalleddet overtar medlemmenes (dersom det er en kollektiv trekk) trekkbelastning uten endring i kontingent.
2) Lokalleddet sender ut faktura til det enkelte medlem for trekk til formålet.
3) Lokalleddet justerer sin prosentvise kontingent tilsvarende kollektiv trekk til formålet.

Administrasjonen foreslår at justeringer i tråd med ovennevnt tre muligheter ikke krever forbundsstyrets behandling utover lokalleddets behandling og vedtak, og at vedtak om endringene innrapporteres til Forbundet.

Forbundet gir melding til NSB om endringer i trekkordningen.

Vedtak: Godkjent

Sak 81
Rekruttering av uorganiserte
Arne Drabløs redegjorde for mandat utarbeidet av arbeidsgruppe. Delmål 1, er primært å rekruttere medlemmer blant administrativt ansatte i Jernbaneverket. Det henvises til vedtak i Sak 81 fra forbundsstyremøte den 14.09.10. **" Vedtak: Adm. gis fullmakt til å sette ned et utvalg. Det utarbeides et mandat som ivaretar følgende problemstillinger; rekruttering, tilbud til adm.personale, medlemmer med høyere utdanning, 1.linje ledere, samt definering av nivåer/stillinger og grensesnitt i forhold til nåværende organisasjonsledd. Utvalget presenterer et forslag for forbundsstyret i forkant av forbundets lederkonferanse, februar 2011"**

Vedtak: Godkjent. Det bevilges inntil kr 50.000,- i vervemateriell.

Forbundsstyrets møte den 23. februar 2011, kl 10.00

Sak 76 Vedtektsendringer
Kjell Næss redegjorde for vedtektsendringer i Gjøvikbanen. Vedtektsendringene er ikke i strid med NJF,s normalvedtekter, og foreslås godkjent.

Vedtak: Godkjent

Forbundsstyrets møte Oslo 27.september 2011

Sak 80.3
Arbeidsgrupper til landsmøtet 2012

Vedtekter:
Leder: Kjell Næss
Odd Fjeldsbø/Kond Bergen
Håvard Libæk/Vst LR
Gulleik Ølmheim/Trafikk Bergen
Truls Kleven/Alf
Roy Wexhall/Elektro Drammen
Ole Jan Lehne/Bil Drammen

Opplæring og skolering
Leder: Arne Drabløs
Ronny Løvstad/Vst Oslo Mitrans
Rene de Vries/Kond Stavanger
Terje Wold/Trafikk Oslo

Strategi-inkl. Ungdomspolitisk Handlingsprogram
Leder: Jane Brekkhus Sæthre
Anita Lie/Kond Oslo
Glenn Rygh/Vst Oslo Mantena
Benny Stokkedal/Trafikk Narvik
Anniken Refseth/Alf
Arild Kjempekjenn/Bil Oslo
Sverre Kringtrø/Elektro Trondheim
Amanda Eldnes/CargoNet Oslo

Forsikring:
Leder: Tor Egil Pålerud
Ove Hansen/Vst Oslo Mantena
Torfinn Håverstad/Trafikk LR
Lars Oliversen/Alf

Ola Einar Sande/Salg Oslo
Janina Hortman/Elektro LR
Jan Audun Strand/Bil LR
Kjell Nilsen/Cargonet Bergen

Intern organisasjon:

Leder: Kjell Næss
Jomar Kvitland/Vst Trondheim Mantena
Arne Jostein Eggen/Trafikk Trondheim
Anne Eeg Rexhbogaj/Alf
Bente Sandaker/Salg Lillehammer
Erling Moen/Bil Trondheim
Fred Roger Sivertsen/Fellesorg Narvik
Jan Fossum/CargoNet Trondheim
Audun Sør-Reime/Kond LR
Arne Meådal/Bil Trondheim
Inger Tveit Hansen/CargoNet Oslo
Ove S. Lund/Kond Hamar
Trond Adreassen/Bane Trondheim

Samferdselspolitisk dokument:

Leder: Kjell Atle Brunborg
Edel Anne Grinaker/Flytogforeningen
Petter Trønnes/Vst CargoNet
Knut Ole Kristoffersen/Trafikk Sør/Øst
Vidar Flåm/Alf Arrive
Eva Hagen Haugen/Salg Lillehammer
Baard Thorkildssen/Elektro Oslo
Geir Raknem/Bil Molde
Kåre Wikdahl/CargoNet LR

Forslag til vedtak:
Forbundets administrasjon får fullmakt til å utarbeide mandat for gruppene i samråd med landsråd og landsforening, og innspill.

Vedtak: Godkjent

Sak 80.3 a)
Utestående behandling av forslag fra Landsmøtet 2008

Oppfølging vedtak fra landsmøtet 2008, som ble oversendt forbundsstyret for behandling i perioden.

Forslag 8.8 Bransjeavtale
NJF må sørge for at det blir opprettet bransjeavtale for ombordpersonell innenfor jernbane, vedlikehold og terminalarbeidere på jernbanen. Avtalene må være gjeldende for alle bedrifter som opererer innenfor de tre ovennevnte områder.

Innstilling til forbundsstyret:
Følgende redegjørelse fra LO Stat omtaler forhandlingsordningen i Spekter. Regulering av avtaleforhold mellom Privat og offentlig sektor vil bli gjenstand for vurdering i kommende LO kongress.et, samt forLOs organisasjonsavdeling

Forslag 5b.7 Administrativt personale samarbeid på tvers
Det nye forbundsstyret anbefales i perioden å etablere et samarbeidsorgan som kan ivareta medlemmer i ledelse og administrative stillinger på tvers i organisasjonen.

Innstilling til forbundsstyret:
Det henvises til forbundsstyret den 14.9.10 i Krakow. Vedtaket fra Sak 81 i protokoll 14.9.10 oversendes utvalget som skal se på intern organisasjon fram mot landsmøtet 2012.

”Vedtak: Adm. gis fullmakt til å sette ned et utvalg. Det utarbeides et mandat som ivaretar følgende problemstillinger; rekruttering, tilbud til adm.personale, medlemmer med høyere utdanning, 1.linje ledere, samt definering av nivåer/stillinger og grensesnitt i forhold til nåværende organisasjonsledd. Utvalget presenterer et forslag for forbundsstyret i forkant av forbundets lederkonferanse, februar 2011”.

Forslag 10.2 Handlingsplaner
Det skal utarbeides en sentral handlingsplan bygd på strategidokumentet til NJF.
Planen revideres årlig og presenteres på lederkonferansen. Forslag: Det nedsettes arbeidsgrupper på lederkonferansen for får i oppgave å bryte ned dokumentene til lokal aktiviteter.

Innstilling til forbundsstyret:
Det tas kontakt med en innleder til lederkonferansen i januar 2012, som kan gi forbundet ideer og forslag til arbeidet med å bryte ned strategidokumentene til lokale aktiviteter. Hvordan sette seg mål, bryte ned planer, iverksette tiltak og nå mål?

Forslag 8.5 Særaldersgrenser i JBV
NJF må arbeide for at alt personale i Jernbaneverket må ha særaldersgrense.

Innstilling til forbundsstyret:
Dette er en statlig ordning som ikke vil bli utvidet i nåværende form. Ordningen med særaldersgrenser vil på sikt bli tilpasset nye pensjonsordninger. Jernbaneforbundet vil jobbe for at de yrkesgrupper som har særaldersgrense beholder dette.

Forslag 5b.5 Nettbasert arkivsystem
Det nye forbundsstyret oppfordres til å vurdere et sentralt elektronisk/nettbasert arkivsystem i løpet av perioden.

Innstilling til forbundsstyret:
Forbundet har kontaktet LO forbund med samme omfang saksgang/pairflyt/e-post mengde. Transportarbeiderforbundet har startet arbeidet med nytt nettbasert arkivsystem. Vi vil følge opp arbeidet, blant annet basert på erfaringene de høster.

Vedtak: Til orientering

Sak 80.4
Søknad om å opprette ny forening i Rail Gourmet Train.
NSB har outsourcet sin tog servering til Rail Gormet Train(RGT). Det ble i den forbindelse enighet mellom NJF og Fellesforbundet at RGTs ansatte i tog serveringen skal organiseres i NJF. Tog serveringen gjennomføres nå med NSB ansatte og RGT ansatte med ulik tariffavtale. Blant de NJF organiserte RGT ansatte er det nå 44 medlemmer som ledes av et interimsstyre. Dette styret ber om å bli godkjent som forening i Norsk Jernbaneforbund og medlem av Konduktørenes Landsråd.

Foreningen godkjennes som: RGT foreningen avd. 87 av NJF, forutsatt godkjenning foreningens vedtekter og at det gjennomføres ordinære valg i tråd med NJFs normalvedtekter.

Vedtak: Godkjent

Sak 80.4a)
Godkjenning av vedtekter for Bilpersonalets Forening Østfold, avd.44.
Bilpersonalets Forening Østfold, avd. 44, har søkt om godkjennelse av sine vedtekter. Vedtektene er i ikke strid med forbundets normalvedtekter og godkjennes av forbundsstyret.
Vedtak: Godkjent

Sak 80.4b)
Omgjøring av trekkordning til %
1. Vestbanenes Verkstedarbeiderforening, Drammen ønsker å gjøre om fast trekk på kr. 15.- til prosenttrekk på 0,06 % på grunn av endret trekkrutine i NSB konsernet.

Forbundsstyret godkjenner kontingentendringen.

2. Statsbanenes Verkstedarbeiderforening, Oslo ønsker å endre sine vedtekter knyttet til økonomisk støtte til solidaritetsprosjekt og handikappede. Følgende tekst er vedtatt endret:

Gammel tekst:	Foreningen fastsetter selv kontingenten så lenge den holder seg til det som er skrevet i forbundets vedtekter, § 17 og 19.
Ny tekst:	Foreningen fastsetter selv kontingenten, f**or tiden 0,45 % av beregningsgrunnlaget,** så lenge den holder seg til det som er skrevet i forbundets vedtekter, § 17 og 19.

Dette innebærer en kontingentøkning på 0,02 % ved at det faste legges inn, dette på grunn av endret trekkrutine i NSB konsernet.

Forbundsstyret godkjenner kontingentøkningen og endringene i vedtektene.

Vedtak: 1 og 2 Godkjent

Forsikringssaker

Kollektiv ulykke- og gruppeliv forsikring, yrkesskade/ yrkessykdom forsikring.

Forbundet har brukt en god del tid og ressurser knyttet til saker, hvor medlemmer har hatt krav til ytelser fra Forbundets kollektiv ulykkes- og gruppelivsforsikring og saker hvor medlemmer har hatt behov for juridisk bistand ved krav til bedriftenes yrkesskade/ sykdom forsikring. Spesielt i yrkesskade/sykdom saker er forsikringsselskapene svært forbeholdne til å foreta utbetalinger på tross av vedtak fra Trygdekontorene/NAV kontorene. Slike saker vurderes av NJF i nært samarbeid LOs juridiske kontor som har meget høy kompetanse på området.

Saksmengden var i landsmøteperioden 2008- 2012:

4 saker avsluttet i 2008.
1 saker avsluttet i 2009.
0 saker avsluttet i 2010.
2 saker avsluttet i 2011.

Forbundet har foreløpig 6 pågående saker i 2012.

Kjell Næss

HELSEFONDET

GENERELT OM JERNBANEPERSONALETS HELSEFOND

Jernbanepersonalets Helsefond ble etablert fra 1. januar 2006, som en tilpasset videreføring av Jernbanens Sykekasse. Sykekassen ble avviklet fra samme dato. Helsefondet yter refusjon for utgifter til tannlege, lege/røntgen og medisin, til dem som var medlemmer av Sykekassen pr. 31. desember 2005, og som ønsket å være medlemmer i Helsefondet. Det tas ikke opp nye medlemmer i fondet.

Refusjonen fra Helsefondet dekkes gjennom midler tilført av NSB, Jernbaneverket m.fl. ved etableringen, og en månedlig kontingent fra medlemmene.

Målet ved opprettelsen var at virksomheten skulle kunne drives i 15 år. Det viste seg imidlertid etter et par års drift at refusjonskostnadene ble vesentlig høyere enn forutsatt, og Helsefondets styre har løpende vurdert ulike tiltak som kan medføre at levetiden kommer opp mot målet. Kontingenten som betales er bl.a. økt to ganger, og tannlegerefusjonen er redusert èn gang.

Det er avgjørende for driften av Helsefondet at medlemmene synes at refusjonsnivået er fornuftig i forhold til den kontingenten de betaler. Styret mener at dette hensynet er viktigere enn målet om at ordningen skal vare i 15 år. På denne bakgrunn har styret i januar 2011 besluttet at ytelsene heretter ikke skal endres, og at medlemskontingenten heretter bare skal justeres for å kompensere for kostnadsutviklingen i samfunnet, tilsvarende utviklingen av Grunnbeløpet i Folketrygden. Denne justeringen skal skje pr. 1. juli hvert år. For 2011 er det i tillegg bestemt at kontingenten skal økes med kr. 10 pr. medlem pr. år.

Det vil framtidig ikke bli foretatt endringer i fondets ytelser og kontingent utover det som framgår av avsnittet ovenfor.

Med vennlig hilsen
Jernbanepersonalets Helsefond

Harald Sjom
Styrets leder

Refusjonsordning m.v. for Jernbanepersonalets Helsefond

Gjelder fra januar 2011.

Endring fra 1. januar 2011:

- ***Nedre grense for refusjon av tannlegekostnader er opphevet.***

Ytelser

a. Lege, røntgen og laboratorieprøver

Det ytes refusjon av egenandeler til lege, røntgen og laboratorieprøver med inntil kr 1.500,- pr. år pr. ytelsesberettiget, inkl. ytelser til ektefelle, registrert partner og barn under 18 år, dvs. pr. husstand.

b. Tannbehandling

For tannbehandling hos tannlege/tannpleier/tanntekniker refunderes 30 % av betalte utgifter. Maksimum inntil kr 7 000,- pr. år pr. ytelsesberettiget, inkl. ytelser til ektefelle, registrert partner og barn under 18 år, dvs. pr. husstand.

c. Medisiner

Medisiner utskrevet på hvit resept refunderes med inntil 50 % ved framvisning av Helsekortet i Helsefond på apoteket. Ved kjøp av medisin til ektefelle, registrert partner, samt til barn under 18 år som bor hos og forsørges av deg, må ditt Helsekort framvises på apoteket.

Ved utlevering av legemidler vil apoteket skrive Helsekortets nummer på resepten.
Dersom medisinen betales fullt ut på apoteket, refunderer Helsefondet den fastsatte andel av kostnaden ved innsendelse av spesifisert kvittering.

Det er ingen refusjon for egenandel for medisin på blå resept selv om egenandelen er innført i egenandelskortet. Medisiner kjøpt i utlandet, uregistrerte legemidler, prevensjonsmidler, potensmidler, slankemidler og preparater for røykeavvenning refunderes heller ikke.

Månedlig betaling til Jernbanepersonalets Helsefond

Månedlig trekk er p.t. (fra 1. juli 2010) kr 140,- pr. ytelsesberettiget, som også dekker ektefelle, registrert partner og barn under 18 år.

For ansatte trekkes månedlig betaling til Helsefondet i lønnen. Pensjonister med pensjons-utbetaling fra Statens Pensjonskasse trekkes i pensjon. De som ikke kan trekkes får halvårig faktura.

Generelle bestemmelser

Refusjon fra trygdekontor, forsikringsselskap eller andre kommer alltid til fradrag i utbetaling fra Helsefondet. Det må derfor alltid søkes trygdekontoret, forsikringsselskapet m.v. først, hvor dette er aktuelt.

Når du som er ansatt fratrer med pensjon, kan du fortsette som ytelsesberettiget i Helsefondet på vanlig måte om du selv ønsker det. Månedlig betaling til Helsefondet vil bli da bli trukket i pensjonen i Statens Pensjonskasse. Helsefondet skal derfor ha beskjed om at du fratrer med pensjon.

Ved dødsfall vil etterlatt ektefelle eller registrert partner kunne fortsette som ytelsesberettiget i Helsefondet om vedkommende ønsker det. Etterlatte bes henvende seg til Helsefondet om de fortsatt ønsker å være ytelsesberettiget. Inngår etterlatt ektefelle eller registrert partner nytt ekteskap eller registrert partnerskap, bortfaller retten til å være med i Helsefondet. Slike forhold skal meddeles Helsefondet.

Søknad om refusjon av tannlegeregninger, og medisiner som er betalt fullt ut på apoteket, skal være Helsefondet i hende senest 6 måneder etter at regningen er betalt. Krav om refusjon for egenandeler til lege, røntgen og laboratorieprøver kan sendes inn når maksimumsbeløpet er oppnådd, eller senest være Helsefondet i hende innen 30. juni etterfølgende år.

Originalkvittering/-regning som sendes inn må inneholde følgende opplysninger:

- Navn og fødselsnummer på ytelsesberettiget og hvem regningen gjelder for.
- Bekreftelse på at regningen er betalt.

JERNBANEPERSONALETS HELSEFOND

Antall pr. aldersgruppe, fordelt på menn, kvinner og i alt.

10/11/2011	**< 30**	**30 - 39**	**40 - 49**	**50 - 59**	**60 - 69**	**70 - 79**	**> 79**	**Sum**
Menn	14	224	1 004	2 731	2 056	1 699	2 544	10 272
Kvinner	5	106	333	370	399	737	2 127	4 077
I alt	19	330	1 337	3 101	2 455	2 436	4 671	14 349
1/17/2012	**< 30**	**30 - 39**	**40 - 49**	**50 - 59**	**60 - 69**	**70 - 79**	**> 79**	**Sum**
Menn	11	174	874	2 434	1 954	1 542	2 107	9 096
Kvinner	4	96	325	380	414	756	1 980	3 955
I alt	15	270	1 199	2 814	2 368	2 298	4 087	13 051
3/6/2012	**< 30**	**30 - 39**	**40 - 49**	**50 - 59**	**60 - 69**	**70 - 79**	**> 79**	**Sum**
Menn	9	174	847	2 394	1 934	1 525	2 082	8 965
Kvinner	4	91	315	375	414	732	1 913	3 844
I alt	13	265	1 162	2 769	2 348	2 257	3 995	12 809
3/29/2012	**< 30**	**30 - 39**	**40 - 49**	**50 - 59**	**60 - 69**	**70 - 79**	**> 79**	**Sum**
Menn	9	174	846	2 387	1 932	1 521	2 073	8 942
Kvinner	4	91	314	374	414	732	1 898	3 827
I alt	13	265	1160	2761	2346	2253	3971	12 769
4/26/2012	**< 30**	**30 - 39**	**40 - 49**	**50 - 59**	**60 - 69**	**70 - 79**	**> 79**	**Sum**
Menn	6	163	802	2 314	1 922	1 512	2 047	8 766
Kvinner	3	89	304	369	397	734	1 907	3 803
I alt	9	252	1106	2683	2319	2246	3954	12 569

KVINNENETTVERKET 2011

Kvinnenettverkskonferanse for Norsk Jernbaneforbund på Storefjell

28.-30.mars 2011

Den første dagen ble litt annerledes enn forventet. Forsinket tog gjorde at vår forbundsleder Kjell Atle Brunborg ikke nådde Storefjell i tide til sitt foredrag. Det førte til vi gikk glipp av Kjell Atles tanker om EU-direktiv og andre internasjonale videreverdigheter. Som tillitsvalgt i Nei-bevegelsen og dermed også ihuga EU-motstander hadde jeg sett fram til dette. Uansett, det var ikke EU denne konferansen skulle handle om i hovedsak.

Nestleder Jane B Sæthre innledet konferansen ble noen ord om hvordan kvinnenettverket oppstod på slutten av 1990-tallet, og at vi har hatt samlinger hvert 2. år siden den gang.

I John Kamsvåg bok ”100 år i kamp for jernbanefolkene”, Norsk Jernbaneforbunds historie 1892 - 1992, er det et kapittel som heter ”De tause medlemmer? Kvinnene i Jernbaneforbundet”. Og det er ingen tvil om at det har vært vanskelig å hevde seg for kvinner som har tatt jobb på tradisjonelle mannsdominerte arbeidsplasser i jernbanen. At vi også er i klart mindretall som tillitsvalgte i NJF er også sant. Dette er heldigvis i ferd med å endre seg, vi går ikke lenger så stille i dørene. Og det gjaldt som absolutt ikke denne konferansen. Stille var det ikke, men likevel så merket i alle fall jeg at alt fløt så lett, ingen formelle avgjørelser. Vi bare var her for å snakke om utfordringer vi står ovenfor, samtidig som vi skulle bli kjent og ha et pusterom fra en travel hverdag.

Når Kjell Atle ikke kom, ble ettermiddagen isteden brukt ute i strålende vær på Golsfjellet. Vi koste oss sammen med vinterleker, der vi ble satt på både psykiske og fysiske utfordringer samtidig som vi måtte samarbeide. Dette lovet bra for disse dagene. En naturlig og avslappende måte å bli litt kjent på.

Dag 2 startet med at Nina Skjermstad fra Astrologisk Center i Trondheim gav oss et innblikk i astrologiens verden. Spørsmålene hun skulle få oss til å tenke over var ”hvem er vi, samspillet mellom oss, og hva påvirker våre valg”.

Vi fikk vite at de tolv stjernetegnene er delt opp i elementene ild, jord, luft og vann. Dette symboliserer bevissthetstilstander. Stjernetegn i samme element deler noen grunnleggende egenskaper.

Stjernetegn i elementet ild er Væren, Løven og Skytten:
Disse stjernetegnene er fulle av energi, pågangsmot og entusiasme.

Stjernetegn i elementet luft er Tvillingene, Vekten og Vannmannen:
Disse stjernetegnene er fulle av intellektuell, er sosiale og liker å treffe nye folk.

Stjernetegn i elementet jord er Tyren, Jomfruen og Steinbukken;
Disse stjernetegnene preges av realisme, være jordnær , ha praktiske evne og det fornuftige, samt være rolig og forsiktig. Kan også være sta og egen.

Stjernetegn i elementet vann er Krepsen, Skorpionen og Fiskene:
Disse stjernetegnene preges av følelser, er vennlige og mottagelige.

Ut fra dette, er det ikke rart om kommunikasjonen kan bli en utfordring når en nærmest er på hver sin planet. Skjermstad mente at vi måtte bli mer bevisst hva dette har å bety for oss. Rett og slett, handler det om å bli bedre kjent med deg selv.

Skjermstad snakket også om at vi må ta vare på oss selv, og gjøre det som gir oss energi tilbake. Hun nevnte viktige ting som vil gi deg overskudd som:
- Familie, venner, kollegaer, naboer, andre
- Turer i naturen, vann, alenetid
- Trening, kosthold, yoga, hvile, meditasjon
- Blomster, trær, dyr, barn, lek og latter
- Deg selv, tankens kraft, disiplin, grenser
- Forelskelse, romantikk, bøker og musikk.

Hva er viktig for at et parforhold skal lykkes:
- Fortell om dine ulike ønsker og behov
- God dialog
- Vilje til å lykkes
- Felles mål
- Støtte hverandre
- Styrke hverandre
- Nærhet, intimitet

I et parforhold kan vi komme inn i forskjellige arketype-roller:
- Mors/fars-roller
- Søster/bror-roller
- Venn-kompisforhold
- Offer/overgriper-roller
- Sjefen/ansatte-rollen
- Madonna, primadonna
- Martyrroller
- Helterollen
- Lærer/elev

Du må stille deg spørsmålene "hvilken rolle har du tatt i forholdet? Hvilken rolle har din partner?" Det er en grunn til at nettopp dere har møtt hverandre.

Det er også viktig å bli bevisst at du utstråler det du føler:
Føler du sorg, smerte, sinne, aggresjon, bitterhet, hat, offer, tomhet og likegyldighet vil du utstråle det.
Om du derimot kan klare å føle glede, fred, lykke, kjærlighet, mestring, medfølelse, innlevelse og fullkommenhet vil du også utstråle det.

Kjærlighet – løsningen på alle problemer?
Vi må fylle oss selv med kjærlighet. Dersom du mangler kjærlighet til deg selv, føler du heller ikke at du får kjærlighet fra andre. Kjærligheten til livet er det største potensialet for god helse, framgang, livsglede og suksess. Den er ikke avhengig av at utenforstående skal få det frem i deg.

Det er viktig å tenke over "hvilke konflikter sliter jeg med?". Kroppen er et fantastisk selvhelbredende system. Glede og latter skaper friskere celler enn alvor og tristhet. Den indre dialogen betyr alt. Nuet er der kroppen er. Dvs at du må holde tankene der kroppen er, og leve i nuet.

Så hennes råd er, identifiser og definer problemene. Følelsene dine sier deg hva det er. Ikke la forholdet skure, det blir ikke bedre av det. Vær ærlig! Et annet råd var at la stormen legge seg, før du tar dramatiske valg.

Likevel er det i samfunnet i dag flere faresignaler som gjør at det er vanskelig for oss alle sammen å beholde energien og fokusere på det positive. Hun nevnte som eksempel: Usikkerhet i økonomien, en natur som ikke er bærekraftig, genmodifisert mat og usunn mat og en uforutsigbarhet for hva som venter oss. Det er en urolig tidsalder med store forandringer. Dataindustrien er i stor utvikling. Vi blir lettere slitne, og har ikke tid og overskudd til å absorbere alt som skjer.

Timene fløy av gårde i møte med Nina Skjermstad. Undertegnede har aldri vært interessert i astrologi, men i møte med henne fikk jeg opp interessen flere hakk. Til slutt fikk to av oss et personlig overordnet horoskop. Det er nok flere at oss som antagelig vil ta det på et senere tidspunkt. Så tusen takk for noen engasjerende timer, Nina!

Etter lunsjen var det viseadm.direktør og forhandlingsleder i Arbeidsgiverforeningen Spekter, Anne Kari Bratten`s tur til å fortelle oss om det kjønnsdelte arbeidslivet.

Oppdraget hun også hadde fått var å snakke om kvinnens plass og utfordringer i arbeidslivet. Heltid/deltid, kvinnelønn.

Ufrivillig deltid og Det kjønnsdelte arbeidsmarkedet

Hun startet innlegget med påstanden om at 80-85% av deltidsarbeid i Norge er frivillig deltid, og at dermed kun 15-20% av deltidsarbeidet utføres som ufrivillig deltid.

Problemet med ufrivillig deltid er at de som jobber deltid ikke vil jobbe mer enn hver tredje helg. Dermed kan ikke stillingene økes når behovet om bemanning er der. I tillegg mente Bratten at "deltid avler deltid". Jo flere som vil jobbe frivillig deltid jo større blir behovet for andre deltidsstillinger til å fylle opp hullene i turnusene. Om det kunne være interesse for å drøfte tilpasninger med å jobbe mer enn hver tredje helg kunne problemet med ufrivillig deltid vært løst, mente Bratten.

Utfordringen ligger i at familiepolitikken vår gjennomsyres av underliggende strukturelle forventninger om at mannen skal være forsørger og kvinnen skal ha ansvaret for omsorg. Målet må være å få på plass ordninger som gjør at norske kvinner kan jobbe mer og dermed øke sin arbeidsinntekt. Da vil vi få et mer likestilt samfunn hvor menn også tar større del i ansvaret for arbeidet på hjemmebane.

Søkningen til videregående skoler viser at det kjønnsdelte arbeidsmarkedet vil fortsette. Gutter og jenter gjør fortsatt ulike valg. Vi vet *hvordan* de velger, men mindre entydig er *hvorfor* de velger som de gjør (NOU 2008). Kvinner har begynt å søke seg inn på mannsdominerte yrker, men det samme skjer ikke blant menn. Det er veldig få menn som søker seg inn på typiske kvinneyrker.

Hun viste også til en undersøkelse gjort av Postbanken nylig der 7 av 10 norske kvinner synes det er ok å bli forsørget av en mann. Det viser seg også at jo flere barn en kvinne får jo mindre jobber hun. Derimot jobber mannen mer jo flere barn han får…

Mange kvinner slutter også å jobbe når mannen pensjonerer seg, selv om de selv ikke har nådd pensjonsalderen.

Dette viser også at vi må fokusere på den store likestillingsutfordringen vi har, nemlig hvordan vi kan styrke kvinners tilknytning til arbeidslivet ved å legge forholdene til rette for at norske kvinner kan jobbe mer.

Kvinnelønn

Vi har i Norge et kjønnsdelt arbeidsmarked der 70 % av ansatte i offentlig sektor er kvinner, og der 63 % av ansatte i privat sektor er menn. Dette fører i seg selv med seg en lønnsforskjell mellom kvinner og menn, fordi lønningene er høyere i privat enn i offentlig sektor. I tillegg så befinner menn seg høyere på rangstigen, og kun 19 % av toppledere i Norge er kvinner. Kvinners yrkesinntekt er mye lavere enn mennenes, og det kan forklares ved at kvinner jobber mer deltid, har lavere lønnede stillinger og at få kvinner er toppledere.

Hvis vi ser videre på inntekter blant kvinner og menn viser det seg at
- Kvinners timelønn er 85 % av menns timelønn
- Kvinners yrkesinntekt er 65 % av menns yrkesinntekt
- Kvinners kapitalinntekt er 40 % av menns kapitalinntekt.

71,7 % menn er sysselsatt i Norge
65,5 % kvinner er sysselsatt i Norge
41 % av kvinner i Norge jobber deltid, mens kun 14 % av mennene jobber deltid.

Bratten viste også til at lønnsforskjellene mellom kvinner og menn vokser i foreldrefasen. Dette fordi lange fravær fra jobben har negativ effekt på lønnsutviklingen, og også på mulighetene til opprykk til høyrer stillinger når du har permisjon.

Norge har flest sysselsatte kvinner i Europa, og Norge har også høyest fødselsrate. Likevel er vi det landet som har mest deltid i Europa.

I 1950 var 1.mai parolen "Kvinner og menn skal ha lik lønn for likt arbeid". Problemet ligger hvordan definerer vi likt arbeid?

Oppsummering fra Bratten
Dette viser i klarhet at kvinnedominerte grupper må prioriteres i lønnsoppgjørssammenheng!

Vi trenger en kvinnerevolusjon!
- Bedre likestilling i hjemmet
- Bryte deltidskultur
- Tiltak rettet mot kvinners tilknytning til arbeidslivet.

Til slutt kom hun med en påstand om at det var da vi gikk ned fra 40 timers arbeidsuke til 37,5 timers arbeidsuke at deltid oppsto.

Selv om det er delte meninger om det hun sa i foredraget sitt, er det forfriskende å høre andre sine synspunkter. Det er kun gjennom motstand vi kan skjerpe våre egne argumenter. Anne Kari Bratten har det synspunktet at vi må få bukt med deltid, både ufrivillig og frivillig deltid. Dette fordi hun mener at det er på tide å opp-prioritere verdien av arbeid. Hun kaller det en dugnad, at her må vi brett opp ermene for å få nok arbeidskraft i norsk arbeidsliv.

Er det noe fagbevegelsen er kjent for så er det jo nettopp dugnad og fellesskap. Der er vi i alle fall enige om noe.

Hege Salthella – terminalarbeider, Cargonet Trondheim
Hege Salthella holdt den siste dagen et innlegg om hennes tanker både om sin

arbeidsplass og rundt kvinnenettverket. Hun jobber som terminalarbeider i Cargonet i Trondheim, og vi fikk høre om hennes arbeidshverdag gjennom skiftende tider. Det er en mannsdominert arbeidsplass, og hun trives veldig godt der. Det er synd at ikke flere kvinner søker seg til dette yrket. Hege var utsatt for ei ulykke for noen få år siden, og hun fortalte om veien tilbake. Også det at flere aktører har kommet inn på Cargonets terminaler fikk vi høre om. Et veldig engasjerende og tankevekkende innlegg var det. Skulle ønske jeg kunne yte henne den rettferdighet at jeg kunne skrive mer detaljert om det. Dette viser i alle fall vi har mange dyktige jenter i NJF. Måtte de bare komme mer fram, og ta den plassen de som absolutt fortjener.

Til slutt vil jeg takk Jane for en fremragende samling! Fortsatt denne gode jobben med dette viktige møtepunktet for oss jenter. Vi jenter gleder oss allerede til neste samling om to år, og jeg tipper det også da blir kamp om plassene.

Lillehammer, 2.mai 2011
Bente Sandaker

Nettverkssamling 2011

Mandag 28. mars 2011

Kl 12.30	Møtestart
Kl 13.00	Lunsj
Kl 14.00	Du store verden så små vi er! EU-direktiv og andre internasjonale viderverdigheter v/forbundsleder Kjell Atle Brunborg
Kl 15.00	Uteaktiviteter/konkurranser
Kl 19.30	Middag

Tirsdag 29. mars 2011

Kl 09.00	Hvem er vi, samspillet mellom oss, og hva påvirker våre valg! Et innblikk i astrologiens verden v/Nina Skjemstad
Kl 11.00	Kaffe
Kl 11.15	Hvem er vi…….forts.
Kl 13.00	Lunsj
Kl 15.00-17.00	Kvinnens plass og utfordringer i arbeidslivet! Heltid/deltid, kvinnelønn, kjønnsdelt arbeidsliv m.m v/Anne Kari Bratten
Kl 19.30	Middag

Onsdag 30. mars 2011

Kl 09.00	Tanker jeg har gjort meg! En kvinne i nettverket. v/Hege Salthella
Kl 11.00	Møteslutt

2009

Program - Kvinnekonferansen – Storefjell Høyfjellshotell 2009

Mandag 9. november

Ankommer hotellet
Kl 12.30 Lunch
Kl 14.00 Oppstart
Kl 15.00 Foredrag v/Forbundsleder Kjell Atle Brunborg
Kl 16.00 Kaffe
Kl 16.15 Egen kvinnepott? Gruppearbeid
Kl 18.00 Møteslutt
Kl 19.30 Middag

Tirsdag 10. november

Kl 09.00 Velvære, trening og yoga/ teori og praksis v/Henriette Ottesen
Kl 10.30 Kaffe
Kl 10.45 Velvære osv. fortsetter
Kl 12.30 Lunch
Kl 14.00 Kvinnen bak sløret v/Farida Ahmadi
Kl 15.30 Kaffe
Kl 15.45 Kvinnen bak sløret fortsetter
Kl 17.00 Møteslutt
Kl 20.00 Middag

Onsdag 11. november

Kl 09.00 NSB jobben min og tanker jeg har gjort meg v/Bianca Fedje
Kl 09.30 Evaluering og oppsummering
Kl 10.20 Avreise til Bergen
Kl 11.00 Avreise til Oslo

VALGKAMP, ARBEIDSPLASSBESØK OG FAGFORENINGSMØTER

Administrasjonen har også i denne landsmøteperioden vært på besøk rundt i landet for å snakke med tillitsvalgte og medlemmer. Vi må innrømme at det settes av for lite tid til slik aktivitet. Det er alltid like lærerikt og givende å møte engasjerte medlemmer og tillitsvalgte ute på arbeidsplassene, på årsmøter og medlemsmøter.

Høsten 2009 ble det gjennomført en valgkamprundtur i nært samarbeid med landsråd, fagforeningene og LO Stat. Den rød/grønne regjeringen har vært en drivkraft og fått fart på investeringene og midler til drift og fornying av jernbanens infrastruktur. De viste også handlekraft når det gjaldt å stoppe privatiseringen av drftsapparatet i Jernbaneverket, og slo tilbake endringsforslagene til Bondevik II regjeringen som gikk på et dårligere vern av ansatte i Arbeidsmiljøloven. Regjeringen hadde levert både på arbeidsliv og jernbanepolitikk. Det var derfor viktig å belyse dette og samtidig oppfordre jernbaneforbundetS medlemmer til å stemme på de rød/grønne også i 2009. Som kjent ble dette et vellykket prosjekt. Hovedtema på møtene var; Nasjonal Transportplan med fokus på jernbane- og kollektivsatsingen. Kulturelt innslag med fast trubadur; Tore Mentyjærvi

Høsten 2011 gjennomførte vi en serie med fagforeningsmøter, i nært samarbeid med LO Stat og de lokale organisasjonsleddene. Møtene ble avholdt regionalt på tvers av faggrupper og foreninger. Lokale politikere var innkalt som innledere, i tillegg til varierte kulturelle innslag. Vi hadde lagt opp til møter i Bergen, Oslo, Hamar, Tønsberg, Kristiansand, Stavanger, Trondheim og Narvik. Møtene i Bergen, Hamar og Stavanger ble dessverre avlyst, grunnet laber påmelding. På de øvrige arrangementene var det god oppslutning, og vi vil spesielt nevne møtet på Marienborg som ble noe annerledes. Det møtte opp et stort pressekorps, da det på samme tidspunkt ble offentliggjort at arbeidstakere på Marienborg over tid hadde vært utsatt for helseskadelige stoffer og gasser gjennom arbeidet med dieselmateriell.

Det er lagt ved innbydelser og utklipp fra fagbladet som illustrerer dette kapitlet.

Norsk Jernbaneforbund inviterer til

valgkamparrangement

i Hommelvika 9. september kl. 19.00-21.30 på Cafe Rampa

SE HVA SOM SKJER!!!

Kl. 19.00 Kulturelt innslag ved trubadur Tore Mentyjærvi
Kl. 19.10 En effektiv samferdsel i Midt Norge. Hva med jernbanens plass i dette bildet?
v/Merethe Storødegaard, direktør i NHO
Kl. 19.30 Spørsmålsrunde ledet av forbundsleder Kjell Atle Brunborg
Kl. 19.45 Dag Arne Johansen leser fra sin egen bok; «Ukjent vennskap»
Kl. 20.00 Pause med bevertning
Kl. 20.30 Har de rød/grønne og de borgerlige partiene den samme samferdselspolitikken?
v/Susanne Bratlie (Aps tredjekandidat i Nord-Trøndelag) og
Torhild Aarbergsbotten (Høyres tredjekandidat i Sør-Trøndelag)
Kl. 21.00 Ny spørsmålsrunde….
Kl. 21.15 Trubaduren slipper til igjen
Kl. 21.25 Allsang
Kl. 21.30 Møtet slutt

MØTET ER ÅPENT FOR ALLE.

Jernbaneansatte, medlemmer og tillitsvalgte i Norsk Jernbaneforbund er spesielt invitert. Velkommen til en hyggelig og interessant kveld med spennende innledere og gode kulturinnslag.

Norsk Jernbaneforbund inviterer til fagforeningsmøte, 12. oktober 2011, Velferdssalen, Verkstedet Grorud, Nyland stasjon kl 14.00-16.00.

Medlemmer på tvers av grupper og foreninger inviteres sammen.
Samhold gir styrke, nettverk bygges og mangfoldet utnyttes!

Tema til debatt:

Jernbaneforbundets policy i følgende saker

- Konkurranseutsetting av støttefunksjoner
- Utskilling av Nettbuss
- Finansiering av jernbanens framtidige infrastruktur
- Konkurranseutsetting av persontrafikken

- Innledning av Ap politiker **Siri Hov Eggen**, Tema: Kollektivtrafikksatsing i Akershus og Østlandsområdet.
- Kulturelt innslag ved **Harry Korslund**
- Servering

Bindende påmelding innen **1. oktober 2011** til ellen.bergli@njf.no

Husk å søke fri innen 14 dagersfristen.

Med vennlig hilsen

Administrasjonen i Norsk Jernbaneforbund

Kjell Atle Brunborg

Jane Sæthre

Arne Drabløs

Kjell Næss

Tor Pålerud

Døden på Marienborg

De ansatte på jernbaneverkstedet Marienborg i Trondheim **har mistet 83 kollegaer** siden 1980. **Flere er syke.**

NINA HANSSEN (tekst og foto)
nina.hanssen@lomedia.no

«All my friends have left. I'm alone» synger verkstedarbeider Marius Austad. Teksten beveger de fagorganiserte i Trondheim som er samlet på medlemsmøte i NJF første gang siden Adresseavisen presenterte statistikk over døde kolleger.

Brutal virkelighet. Tall avisen har gravd fram viser at 36 arbeidstakere ved lokomotivverkstedet Marienborg i Trondheim har dødd av kreft, 30 av hjertelidelser og 17 av andre årsaker. I tillegg har mange jernbanefolk i Trondheim blitt uføretrygdet, førtidspensjonert eller delvis sykemeldt.

Jomar Kvitland.

De tillitsvalgte er nå i gang med å finne ut om det er en sammenheng mellom sykdom, død og farlige arbeidsforhold. Jomar Kvitland (56), lederen av verkstedforeningen på Marienborg og nestleder i landsrådet, har hatt en travel tid etter at Adresseavisen slapp nyheten om at 83 av hans kolleger døde før de ble 68 år. Kvitland har vært foreningsleder siden 2001, men aldri hatt så mye å gjøre som de siste ukene.

Krever helsesjekk. Nå krever NJF helse- og arbeidsmiljøundersøkelse av alle verkstedarbeiderne i NSB-konsernet. De ønsker å få avdekket yrkesbetingete sykdommer. Kvitland mener de fleste verkstedene er drevet på samme måte som på Marienborg, og at hans medlemmer i tillegg er utsatt for dieseleksos.

Presseoppslagene har fått arbeidsminister Hanne Bjurstrøm til å reagere. Foreløpig er det ikke påvist en direkte sammenheng, men leger ved St. Olavs hospital mener det bør igangsettes en epidemiologisk undersøkelse av tidligere verkstedarbeidere.

Mange av de syke har fortalt sin historie i lokalpressen. Solfrid Roaldseth, en av de pårørende, har opprettet en egen facebookside «NSB Marienborg, hva skjuler dere?» i håp om å få frem sannheten om hva som har skjedd.

Flere medlemmer er bekymret fordi de har jobbet med løsemidler, kjemikalier eller blitt utsatt for dieselgasser over lengre tid. De har jobbet med rengjøring og vedlikehold av dieselokomotiver og motorvogner. Men selv om mange kan dokumentere uførhet og vesentlig dårligere livskvalitet, blir det ikke lett for de sentrale tillitsvalgte å kreve yrkesskadeerstatning for de som allerede er rammet.

Kritikkverdig. Forbundssekretær Kjell Næss mener NSB har syndet mot den lovpålagte plikten til å føre register over kreftfremkallende stoffer som arbeiderne utsettes for.

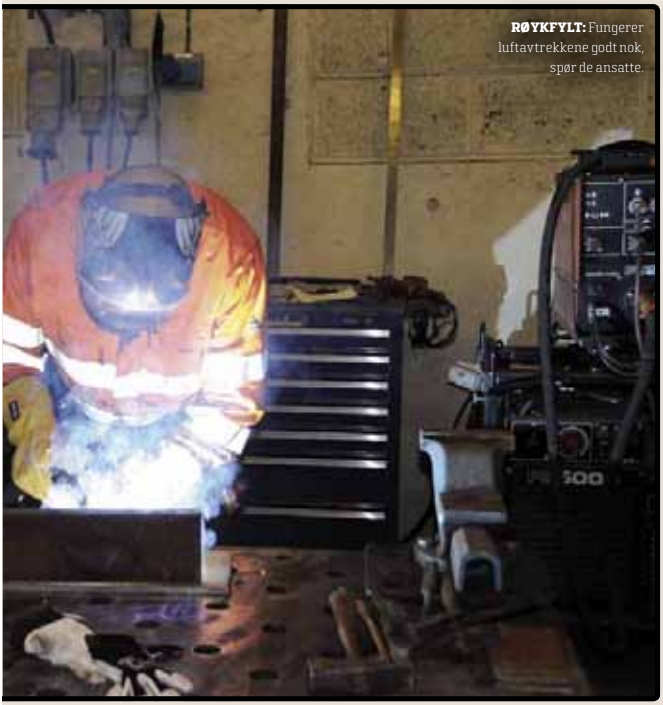
– NSB har ikke hatt en god nok oversikt over hvilke helsefarlige stoffer den enkelte har blitt utsatt for. Dette er kritikkverdig, sier han.

For ti år siden hadde NJF en sak der tre arbeidstakere ved Lodalen verksted krevde erstatning etter symptomer på løsemiddelskade. Den saken førte ikke fram.

– Avslaget skyldtes at verkstedledelsen ikke kunne fremskaffe dokumentasjon på hvilke type kjemikaler og løsemidler arbeiderne hadde vært i kontakt med over tid. I saker hvor løsemidler eller gasser er involvert er det avgjørende å få et bilde av hvilke stoffer og eksponeringsgrad den yrkesskadede har vært utsatt for, sier han.

Næss presiserer at hovedansvaret for slike rutiner ligger hos arbeidsgiver. Loven er krystallklar. Hovedansvaret for et godt, og ikke minst

> NSB har ikke hatt en god nok oversikt over hvilke helsefarlige stoffer den enkelte har blitt utsatt for.
>
> **Forbundssekretær Kjell Næss**



RØYKFYLT: Fungerer luftavtrekkene godt nok, spør de ansatte.

sikkert og helsefremmende arbeidsmiljø, ligger hos arbeidsgiver.

NJF og NSB vil følge opp. På et medlemsmøte i Trondheim lover forbundsleder Kjell Atle Brunborg å ta med seg innspillene. De ansattes representanter vil kreve helsesjekk for alle verkstedarbeidere på styremøtet i Mantena 6. desember. Etter press fra NJF skal NSB ta tak i dette.

– Det er alltid trist og leit å høre om folk som er døde eller blir syke, men det er ikke påvist noen sammenheng mellom sykdom og arbeidsforholdene ved verkstedene. Vi er i dialog med NJF om dette, og er nødt til å se om det er noen sammenheng, vurdere ulike tiltak og finne løsninger, sier kommunikasjonssjef i NSB BA, Åge Christoffer Lundeby.

Han bekrefter at NSB tar statistikken fra Trondheim svært alvorlig.

– Jeg forstår at mange føler utrygghet. Det er en belastning for arbeidstakere ved verkstedet og deres familier. Vi må nå få fakta på bordet, slik at vi kan påvise eller avise en sammenheng. Kanskje må vi sette i gang forskning, sier han.

Lundeby har foreløpig ikke mottatt noen erstatningskrav, men sier de vil behandle dette på en profesjonell måte om det kommer. Det er ikke bare verkstedarbeiderne som er bekymret. Sverre Kringtrø, leder av Elektropersonalets forening i Trondheim sier at også hans medlemmer som jobber med kontroll og vedlikehold av kjøreledningen er utsatt for eksos når de arbeider i lange tunneler med dårlig trekk.

– Under lange opphold i tunnelene ser vi at lyset i munningen på tunnelen har et gulskjær, og når vi kjører igjennom er det «tåkedotter» etter oss. I etterkant har vi skaffet oss verneutstyr for å unngå å bli forgiftet, men det har vært en periode uten slikt utstyr, forteller han.

Dette gjelder også andre faggrupper i Jernbaneverket som er avhengig å bruke tunge maskiner.

Forringet livskvalitet og kols. Trond Andreassen, tillitsvalgt i Banepersonalets forening har fått konstatert kols. Han forteller at det gule arbeidslyset i tunnelene fikk rødfarge fra dieseleksosen. På de kalde dagene ligger det en blå dis over sporene. Andreassen mener det er en sammenheng mellom lungesykdommen og dieselpartiklene og eksos som han har blitt utsatt for på Nordlandsbanen og i Bergenstunnelene.

BEMYMRET: Verneombud Svein Roger Kleven og de andre tillitsvalgte ble overrasket over de dystre tallene.

– Vi registrerte at det var mye eksos, men ingen sa til oss at dette var helsefarlig. Partiklene gjorde ikke utslag på dieselmålerne vi hadde på, forteller han.

Det ble arbeidsdager med mye ubehag.

– Jeg sluttet å røyke i 1978, men fikk påvist kols først i vinter. Da hadde jeg gått i mange år med slim og ubehag i systemet. Sykdommen har forringet livskvaliteten min. I dag bruker jeg astmamaskin og prøver å holde meg i fysisk form. Frisk luft på arbeidsplassen bør være en viktig fagforeningssak, sier han.

Også renholderne på jernbanen frykter de er blitt utsatt for farlige løsemiddelstoffer fra dampen på renholdsmidler.

Yrkesskadeerstatning. Kjell Næss sier de vil fokusere på tre grupper. Den første gruppen er de som er skadet eller kanskje døde som følge av dette. De og deres etterlatte bør få erstatning.

– Da trenger vi å få bevist at dette er yrkesrelatert. Den andre gruppa som bør ha rett til erstatning er de som jobber der i dag og er skadet, eventuelt hvis skaden viser seg over tid. Her må vi også ha bevis. Men det er viktig for forbundet å sikre de som ikke er skadet. Vi må forebygge, sier forbundssekretæren.

Selv om han har hørt og sett kolleger blitt syke, tror Næss det kan bli vanskelig å bevise sammenhengen mellom dårlig luft, løsemiddelskader og sykdom.

– Vernetjenesten jobber jevnt og trutt, men får ikke alltid gjennomslag. En helseundersøkelse som vi nå krever utløser ikke automatisk erstatning. LO reiser bare yrkesskadesaker der det er en viss sannsynlighet for å få tilkjent erstatning, minner han om.

– «I said to myself: I had to hold on. Hi man, can you please tell me whats your plan», synger gitaristen videre.

– Det er nok NSB-sjefen og styreleder i Mantena, Geir Isaksen, som må gi oss det svaret, hvisker en jernbanemann i øret mitt.

Les mer på neste side

OPPLYSNINGSVIRKSOMHETEN 2008 – 2011

FORORD

NJF har også i denne perioden hatt høy aktivitet på skolering med en rekkes sentrale kurs. Det har blitt fellesarenaer for de forskjellige grupperingene innen Jernbanesektoren i Norge, det eneste stedet man kan møte kollegaer - bygge nettverk – lære av hverandre. Dette er det viktig at fortsettes inn i kommende periode.

Elles var 2008 det året vi avsluttet et 10 årig samarbeid med Sanderstølen høyfjells hotell som ble overtatt av nye eiere. Men da de nye eierne ikke kunne legge frem gyldige tariff avtaler for de ansatte ble samarbeidet av helt naturlige grunner avsluttet.

Vi innledet da ett samarbeid med Storefjell hotell også på Golsfjellet hvor det er en aktiv Fellesforbund fagforening som vi er i halvårlig kontakt med og hvor avtale verket blir fulgt.

Det har også i perioden vært en økende forespørsel etter lokale og regionale kurs, da økonomien i de lokale organisasjonsledd varierer betydelig. Og som i forrige periode er det organisasjonsledd som har årlige kurs og tillitsvalg samlinger, mens andre ikke har hatt noen aktivitet innen området.

Det mest gledelige i perioden er at vi har fått i gang Ungdomskurs og begynt å bygge ett system for alle de flotte yngre medlemmene som er rekruttert i de senere år.
NJF har sittet i LO Stat sitt studieråd i hele perioden

2008

Avholdt forbundet:

Lederkonferanse
Veiledersamling
Kassererkurs
Turnuskurs
Verneombud og Tillitsvalgt kurs
Forbundsskolen

Veileder i 2008 som ble nyttet på kurs var Hanne Nerland, Åge Rolf Øberg og Geir Morten Foldnes

Vi hadde også deltakere på Toppskoleringen til AOF og på Yorkshire skolen

NJF var godt representert på kurs i regi av LO Stat

AOF

Vår dato
14.03.2008
Saksbehandler
Mike Barker
Deres dato

Vår referanse

Telefon
Deres referanse

Norsk Jernbaneforbund
Møllergata 10

0179 OSLO

MOTTATT

Utvikling av den nye LO-skolen
Oppfølging av høringssvarene fra forbundene

Prosessen
I vedtaket fra LO sekretariatet heter det at
"Forbundenes høringssvar oversendes AOF Norge for videre dialog med forbundene og legges til grunn for den endelige utformingen av LO-skolen"

AOF Norge setter pris på dialogen med forbundene i forbindelse med utviklingen av LO-skolen og takker for innspillene som er kommet gjennom høringsrunden. AOF Norge opplatier at dialogen har vært et viktig element i prosessen hittil, ikke minst gjennom arbeidsgruppa.

Nå det er sagt, betyr ikke det at der har vært full enighet om hvordan den nye LO-skolen skal se ut. Saksvurderingen som ble lagt fram for LO Sekretariatet om at, *"arbeidsgruppen som har utarbeidet forslaget til ny LO skole ikke ha vært så samstemte som AOFs framstilling gir inntrykk av"*, må bygges på en misforståelse. AOF Norge har vært og er fortsatt fullt klar over uenighetene og har ikke prøvd å gi noe annet bilde. Der hvor vi oppnådde enighet i arbeidsgruppa var på 3 punkter:

a) å prøvekjøre modeler høsten 2007 og våren 2008 på bakgrunn av de læreplanene som forelå med hensikt å evaluere dem i gruppa
b) å ikke legge Yrkeshøgskolen fm under LO-skolen
c) å fortsette å arbeide i arbeidsgruppa (nå kalt referansegruppe) ikke minst for å fortsette dialogen rundt de punktene hvor det er uenighet

Referansegruppa har fortsatt sitt arbeid og sett på læreplanen, gjennomføringsplanen og deltakernes evalueringer fra den første modulen (Organisasjon) som ble gjennomført november/desember 2007. AOF Norge ønsker at denne gruppa fortsetter på denne måten for å fungere som diskusjonsarena for innhenting av innspill og oppfatninger om rammer, form og innhold i LO-skolen.

Utviklingen av LO-skolen skal være en kontinuerlig prosess som endrer seg i sammenheng med aktuelle temaer, samfunnsutvikling, innspill fra referansegruppa og, for å sitere, vi *"forutsetter at kursmodulene kan tilpasses deltakernes forutsetninger og forventninger"* (FLT).

Struktur
Med unntak av SL, er alle forbund enige med den nye strukturen. Skolen gir fortsatt den unike muligheten til å bli kjent på tvers av forbundsgrenser og gir rom for å ta faglige elementer med seg fra modul til modul (dette har vi allerede opplevd etter 2 moduler). At

AOF Norge

Postadresse
Youngs gate 11
0181 Oslo

Besøksadresse
Youngs gate 11
0181 Oslo

Telefon
+47 23 06 12 50
Telefax
+47 23 06 12 70

Bankgiro
9001 07 00295
E-postadresse
aofnorge@aof.no

Organisasjonsnr.
985 491 436 mva

deltakerne på hver modul møter både tidligere medstudenter fra en annen modul og ukjente med nye innspill er en berikelse for helheten i LO-skolen.

De andre forbundene som har uttalt seg, ser fordeler med fleksibiliteten i den nye skolen. Noen av deltakerne på modulene som har vært prøvd hittil har sagt at de ikke ville hatt mulighet til å delta på LO-skolen etter det gamle mønsteret på grunn av tida.

Det er forskjellige syn på om man skal gå fire eller fem moduler før man får LO-skolenål. Fire moduler baserer seg på tanken om at den nye skal likestilles med kravene i den gamle LO-skolen som varte i 8 uker. Det er nå slått fast i LO Sekretariatets vedtak at fire moduler kvalifiserer for nåla. Flere av deltakerne som går modulene nå gir uttrykk for at de ønsker å gå alle fem moduler uansett.

FO er positiv til tanken at det kan være flere moduler. Vedtaket i LO Sekretariatet åpner også for fem til seks moduler.

Formål
NTF etterlyser med rette formål og definisjon av målgruppa. Disse ble diskutert i den første prosjektgruppa som la grunnlaget for utviklingen av den nye LO-skolen.

1. Formål

LO-skolen og annen toppskolering bør tilby mulighet til fordypning og forsterkning av kunnskaper og ferdigheter for tillitsvalgte flest. Opplæringen danner et videregående nivå utover den grunnleggende opplæringen og må ses i sammenheng med den. Den tillitsvalgte skal til enhver tid få mulighet til å dekke sine opplæringsbehov utover den grunnleggende skolering gjennom et variert tilbud på kursopplegg. Dette gjelder både innhold og form. Den bør ha som hensikt å bidra til å bygge LO på tvers både lokalt og sentralt. Den skal være tverrfaglig; det vil si på tvers av alle forbund. Et viktig argument for tverrfaglighet er at ulike erfaringer kan bidra til økt kreativitet og nye løsninger. Når tillitsvalgte fra forskjellige forbund kommer sammen, vil de kunne dele erfaringer og lettere se muligheter i sin egen lokale situasjon. Økt kjennskap på tvers av forbundsgrensene kan også bidra til å styrke det faglige samhold mer allment.

Den skal være inkluderende og skal oppmuntre alle grupper til å delta, ikke minst etniske minoriteter som i dag er lite representert.

Den bør ha som hensikt å utvikle LO som samfunnsaktør.

2. Deltakerne
Prinsippet er at alle tillitsvalgte som har behov for opplæring utover grunnopplæringen er målgruppe for den videregående opplæringen. Det må legges vekt på selvvurdering.

Den pedagogiske plattformen og den generelle delen av læreplanen
SL stiller seg mest kritisk til den pedagogiske plattformen for hele skolen. Her må vi kanskje foreløpig bare si oss uenig. *"Pedagogikk er en vanskelig vitenskap"* (SL). Det er i hvert fall et spennende fag som til tider blir behandlet altfor (natur)vitenskapelig.

Det ligger en grundig pedagogisk overveielse bak de valgene vi har gjort. Den generelle delen av læreplanen baserer seg på en didaktisk relasjonsmodell som er helt vanlig i lærerutdanning.

Når det gjelder kompetansemålene i den generelle delen av læreplanen, foreslår NTF en mer samfunnskritisk skjerping i hvordan de utformes. Dette skal vi se på. Vi har den samme hensikten som NTF med det vi skriver, men dette kommer sannsynligvis ikke klart nok fram.

Veiledning og veilederrollen

Det er kommet nyttige innspill fra FLT, HK og FO som vi skal ta med oss i det videre arbeidet.

Metoder

Fagforbundet er opptatt av variasjon i metoder. AOF Norge er enig i dette og mener at de to første modulene har prøvd å følge etter dette prinsippet.

Både FLT og FO er opptatt av bruk av nettbaserte løsninger som en del av kursene. Dette er i noen grad tatt i bruk men vi må nok diskutere mer om graden av bruk av nettbaserte metoder spesielt med tanke på at LO-skolen skal være et sted hvor mennesker og forskjellige forbund møtes. Hvor mye av dette kan ivaretas på nettet?

Modul Læring som nå er halvveis er lagt opp slik at det er to samlinger med gruppeoppgave i mellomperioden.

Innhold i modulene

FO ønsker at utfordringer i forbindelse med mangfold i samfunnet dekkes gjennomgående i LO-skolen. AOF Norge og referansegruppa er enige i dette. Her kan vi henvise til formålsparagrafen. I gjennomføringen av Modul Organisasjon valgte en gruppe å fordype seg i emnet "Fagbevegelsen og mangfold", som viser at deltakerne er opptatte av dette.

NTF etterlyser *"solidaritet"* som gjennomgangsverdi i alle modulene og ikke bare på den ene. Vi ønsker også det. Erfaringene viser fra de to modulene som er gjennomført (Organisasjon; Læring) at de pedagogiske valgene og metodene i kursene skaper læringsarenaer og samtaler hvor deltakerne har en sterk opplevelse av gjensidig respekt og involvering.

Solidaritet

Det er kommet flere innspill til denne modulen. Dette er den neste modulen som settes i gang nå på våren slik at disse innspillene tas med i planleggingen av kurset. Dette gjelder kommentarer om at det virker *"for omfattende"* (Fellesforbundet); at internasjonal solidaritet vektlegges (SL); at den internasjonale trusselen mot velferdsstaten og internasjonale folkelige bevegelser må inkluderes (FO).

Arbeidsliv

Denne modulen har vi jobbet minst med. Dette forklarer de manglene som påpekes av flere forbund. AOF Norge har nå satt i gang utvikling av denne modulen og kurset er satt opp i år.

Læring

SL mener at Læring ikke skal være modul i LO-skolen. Vi mener fortsatt at det er en positiv berikelse av LO-skolen at den er med. FO påpeker at modulen er for ambisiøs.

Siden disse arbeidsdokumentene ble skrevet er denne modulen blitt videreutviklet. Nå er denne modulen i gang og hensikten med kurset er omarbeidet.

Organisasjon
Er allerede gjennomført. HK foreslår et nytt mål om forståelse av organisasjonsteorier. Det kan være gode argumenter for det: dette ble i aller høyeste grad jobbet med. Både HK og FO er opptatte av at horisonten utvides og ikke bare begrenses til LO. Dette skjedde i praksis på kurset og burde gjenspeiles i læreplanen. Både NTL og FO ønsker mer et offentlig innslag i kurset. Igjen skjedde dette i praksis: det var ikke deltakere fra statsområdet men flere fra kommuner og bedrifter. Forskjeller mellom organisering av arbeid og ledelse i privatbedrifter og i kommunene var et gjennomgående tema i kurset.

Samfunn
"*Morgenfluil*" (NTL). Dette er riktig. Også denne modulen har gjennomgått mer utvikling siden disse dokumentene ble sendt ut og kurset er satt opp i år. FOs viktige innspill om problematisering av markedsliberalisme og politiske beslutningsprosesser i samfunnet er overlevert veilederne som skal gjennomføre denne modulen.

AOF Norge takker for innspillene og håper på fortsatt god dialog.

Med hilsen
AOF Norge

Bente Gyp Wilhelmsen

Mike Barker

2009

Avholdt forbundet

Kvinnenettverkskurs
Forbundsskole
Kassererkonferanse
Veiledersamling
Verne og Tillitsvalgt samling
Turnuskurs
Lederkonferanse

Forbundet hadde deltakere på AOFs Toppskolering

NJF var godt representert på kurs i regi av LO Stat

Veileder som ble nyttet var Hanne Nerland og Geir Morten Foldnes

KOPI

MOTTATT

Arbeidsgiverforeningen Spekter
P.B. 1511, Vika,
0117 OSLO

Stat

Vår ref.: 352.0/LO Deres ref.: Oslo, 7. januar 2009

KRAV OM FORHANDLINGSMØTE ETTER HOVEDAVTALENS § 13

Det har oppstått tvist mellom Norsk Jernbaneforbund og Nettbuss vedrørende rett til permisjon med lønn for å gå på kurs, jf. Hovedavtalen §§ 26 og 52.

Tvisten gjelder 12 tillitsvalgte/medlemmer i Norsk Jernbaneforbund som deltok på et kurs om pensjon i regi av forbundet. De har fått permisjon, men uten lønn. Begrunnelsen for dette var at arbeidsgiver mente at kurset ikke var et organisasjonsfaglig kurs, og derfor ikke ga rett til permisjon med lønn etter Hovedavtalens bestemmelser.

LO Stat og NJF er uenig i arbeidsgivers syn, og krever forhandlinger i henhold til Hovedavtalens § 13. Vedlagt oversendes kursprogram og oversikt over de medlemmene saken gjelder.

Vi ber om at Spekter innkaller til forhandlingsmøte snarest.

Med hilsen
LO Stat
Lise Olsen

Kopi: Norsk Jernbaneforbund

Vedlegg

MØLLERGATA 10 · 0179 OSLO
Telefon 23 06 10 50 · Telefax 23 06 10 75 · Postgiro/konto 0532 1552 39 · Bankgiro/konto 9001.06.10222

MOTTATT
10 DES 2009
02-96

Til forbundene i LO Stat

Stat
70 år
1939 - 2009

Rundskriv nr 20/09

Vår ref: 352.1/LO

Dato: 10. desember 2009

DOM I ARBEIDSRETTEN OM RETT TIL PERMISJON MED LØNN ETTER HOVEDAVTALEN MELLOM LO STAT OG SPEKTER §§ 26 OG 52

Det foreligger dom fra Arbeidsretten av 9.11.09 som omhandler rett til permisjon med lønn for å delta på kurs, jf. §§ 26 b) og 52 c) i Hovedavtalen mellom LO Stat og Spekter.

Dommen gir en avklaring på når et kurs kan betraktes som arrangert av forbundet, og hva som kan regnes som tema innenfor betegnelsen kurs for tillitsvalgte/organisasjonsfaglige kurs. Dommen følger som vedlegg.

Dommen innebærer at for at et kurs i regi av lokale organisasjonsledd kan sies å være arrangert av forbundet, må det gjennom godkjenningsrutiner i forbundet, og må fremstå som en del av forbundets samlede kursvirksomhet. For de fleste forbundene i LO Stat vil dette ikke innebære behov for endring av gjeldende praksis.

Når det gjelder kurstema så legger Arbeidsretten en vid tolkning til grunn i forhold til hva som er kurs for tillitsvalgte/organisasjonstillitsvalgte. Retten gir enstemmig LO Stat medhold i at det ikke bare er kurs som direkte dreier seg om forholdet mellom arbeidstakere og arbeidsgivere som kommer inn under betegnelsen kurs for tillitsvalgte/organisasjonsfaglige kurs. I dette konkrete tilfelle gjaldt det pensjonsreformen. Men vi kan tolke dommen slik at det også vil gjelde andre samfunnsaktuelle spørsmål.

LO Stat ber forbundene orientere sine tillitsvalgte og underordnede ledd.

Med hilsen

LO Stat

Lise Olsen

Vedlegg: Arbeidsrettens dom av 9.11.09

MØLLENDATA 10 - 0179 OSLO
Telefon 23-06-10-51 - Telefax 22-42-00-75 - Postgirokonto 0302 1552 39 - Bankgirokonto 9001.06.10221

2010
Avholdt forbundet:

Lederkonferanse
Verne og Tillitsvalgtsamling
Ungdomskurs
Forbundsskole

Forbundet hadde deltakere på AOFs Toppskolering

Forbundet hadde en rekke deltakere på LO Stat sine kurs

Veileder som ble nyttet Geir Morten Foldnes

AOF
FORBUNDET LAGKUN

Vår dato
Saksbehandler
Deres dato

Vår referanse
Telefon
Deres referanse

MOTTATT

Likelydende brev:

Fagforbundene
LO
DnA

Vedrørende samarbeidsavtale forbundet – AOF

I forbindelse med arbeidet med å etablere ny samarbeidsavtale mellom forbundet og AOF, ønsker vi å inkludere alle AOFs kurstilbud i avtalen. I dag regulerer avtalen tilbud og service innenfor medlems- og tillitsvalgtskolering.

AOF tilbyr skolering på langt flere områder. Mange forbund har et godt samarbeid med AOF også om disse tilbudene, men vi har ingen samarbeidsavtale på området. Vi ser det som hensiktsmessig for begge parter å etablere avtale og planer som kan bidra til å styrke kompetansen både til forbundenes tillitsvalgte og medlemmer i sin helhet. Vi ønsker å diskutere aktiviteter omkring følgende områder:

Yrkesrettet etter- og videreutdanning
AOF har lang erfaring innen yrkesrettet etter- og videreutdanning. Tilbudet strekker seg fra kortere faglige kurs, for eksempel IKT, til utdanning mot fagbrev og fagskoleutdanning. AOF tilbyr både åpne kurs og spesialtilpassede kurs for medlemsorganisasjoner og bedrifter. AOF er opptatt av at vårt tilbud skal være en medlemsfordel og bidra til å styrke kompetansen hos våre medlemmer.

Opplæring innenfor HMS-området
AOF Norge er i dag en av landets største arrangører av HMS-opplæring og tilbyr et bredt spekter av arbeidsmiljø-/HMS-relaterte kurs over hele landet.
HMS-området omfatter pr i dag et 50 talls ulike tilbud som spenner fra grunnkurs i arbeidsmiljø og HMS basiskurs via sikkerhetskurs til spesialfagskurs.
AOF tilbyr også gjennom NettOpp, (en forkortelse for nettbasert opplæring) utviklet i samarbeid med DataPower, en rekke nettkurs på HMS-området og kan enkelt og raskt skreddersy kurs for de fleste behov.
Vi kan tilby kursmateriell på ulike språk, flerspråklige veiledere/ instruktører og skreddersøm av materiell..

Tilbud til personer med lese- og skrivevansker/ BKA-tiltak
Statistikken viser at rundt 400 000 nordmenn har så svake basisferdigheter innen les/skriv at det er til hinder for dem i det daglige liv. AOF er landets ledende leverandør av opplæring innen lese-og skriveopplæring, både innenfor LOs tilbud og BKA-programmet. Vi har erfaring med opplæring av grunnleggende ferdigheter både i samarbeid med forbund og næringslivet.
AOF kan bistå forbundet med utvikling og gjennomføring av spesialtilpasset opplæring på området, AOF kan også bistå i søkeprosessen i forhold til BKA-midler.

AOF Norge

Postadresse
Besøksadresse
Telefon
Bankgiro
Organisasjonsnr.
Telefax
E-postadresse

Medlems- og tillitsvalgtskolering
I dag inneholder samarbeidsavtalen ulike avtaler omkring medlems- og tillitsvalgtskoleringen som AOF tilbyr forbundene. Tilbudet AOF har på temaer tilknyttet medlems- og tillitsvalgtskolering er omfattende og inneholder over seksti ulike temaer på ulike nivåer. MoTo som er grunnleggende temakurs av kortere varighet og som kan skreddersys avholdes lokalt rundt om i landet av våre lokale AOF avdelinger. I tillegg sørger AOF sentralt ved avdelingen LO Kompetanse for toppskoleringen som avholdes på Sørmarka for medlemmer og tillitsvalgte over hele landet. Herunder ligger LO-skolen med fem ulike moduler, kurs i arbeidsmiljø, arbeidsrett, pedagogikk med mer. For enkelte kurs kan man avlegge høyskoleeksamen hvis man ønsker og dermed opparbeide studiepoeng. Vi tilbyr også en egen lederopplæring i samarbeid med Høyskolen i Oslo som består av seks ulike moduler. Denne skoleringen kan gjennomføres lokalt eller sentralt. AOF tilbyr også flere internasjonale kurs.

Kompetansetillitsvalgte
Nytt av året er at AOF nå tilbyr et nytt kurs hvor vi skolerer tillitsvalgte til å bli kompetansetillitsvalgte. Dette er et viktig tilbud som vil styrke de tillitsvalgtes mulighet til å bidra til at medlemmene i større grad får den utdanningen de behøver. AOF kan både være en kompetansepartner for utdanningsutvalg/tillitsvalgte i bedrifter og i mange tilfeller tilby ønsket opplæring.

Vi vil om kort tid ta kontakt for å avtale møte med forbundet om avtaleinngåelse for 2011. Fra vår side vil Tove Johansen (daglig leder), Ellen Mohaugen (avdelingsleder AOF Arbeidsliv) og Anne Cathrine Devik (avdelingsleder LO Kompetanse) møte i tillegg til Marit Nilsen (rådgiver internkontroll).

Vennlig hilsen
AOF Norge

Tove Johansen
daglig leder AOF

Anne Cathrine Devik
avdelingsleder LO Kompetanse

2011
Avholdt forbundet:

Lederkonferanse
Kvinnenettverks kurs
Forbundsskole
Ungdomskurs
Tillitsvalgt og Verneombud kurs
Veiledersamling
Kassererkurs

Forbundet hadde deltakere på AOF sin Toppskolering

Forbundet hadde deltaker på Yorkshiersskolen

Forbundet hadde en rekke deltakere på LO Stat sine kurs

Kursveileder var Geir Morten Foldnes of Jan Remi Hæger

Sjursøya ulykken

Høring

3.mars 2011/Jab.

Norsk Jernbaneforbund organiserer de berørte arbeidstakerne på Alnabru i henholdsvis Stillverket til Jernbaneverket og Godsterminalen på Alnabru. Vi har en organisasjonsgrad på 90% på disse arbeidsplassene.

Forbundet har valgt å konsentrere seg om det kommisjonen omtaler som, sitat: ”manglende systematikk i behandlingen av sikkerhetskritisk informasjon”. Vi velger helt innledningsvis å peke på at delingen av NSB på begynnelsen av 2000 tallet blant annet ga klare føringer på at det skulle bygges egen identitet både i Jernbaneverket og Cargonet. Dette innebar også fokus på å definere grensesnitt og ivareta egne arbeidsoppgaver. Tidligere regime var i større grad preget av samarbeid og rutiner som bidro til at Alnabru skifteterminal (Alnabru S) og Alnabru Godsterminalen (Alnabru G) fungerte som en samlet enhet. Vi kan derimot ikke påstå at dette isolert sett kunne forhindret ulykken.

Ord og begreper som benyttes i kommunikasjonen mellom txp og skifter er kjent, men ikke nedfelt i prosedyre. Eksempelvis brukes betegnelsene Alnabru Syd og Alnabru Nord, uten at dette er nedfelt i en prosedyrebeskrivelse. Noe av det viktigste bør derfor være å etablere et felles sett med regler samt definisjoner/orbruk mellom de impliserte aktørene på Alnabru. Det er i dag flere aktører på Alnabru, og antall godsselskaper vil vokse som en del av dereguleringen av godtrafikk på skinner. Selskaper i konkurranse må ha et likt sett regler og prosedyrer å forholde seg til. Det må være Jernbaneverket som er ansvarlig for å håndheve regelverket.

Ved forslag til ruteendringer og regulering av sporplan bør det etableres felles arenaer for diskusjon, konsekvens og generell forståelse av hva endringen vil bety i praksis, samt krav til eventuelle prosedyreendringer. I dette forum bør både vernetjeneste og tillitsvalgte i Jernbane verket og berørte terminaloperatørselskap delta.

Felles Txp har i dag ingen oversikt på stillverket/kontrollpanel som viser hvilke R-spor som er belagt med vogner, og hvilke spor som er til disposisjon. Dette ville åpnet for en mer fleksibel plassdisponering i det daglige arbeid. Alle de ansatte på skiftestasjonen er opptatt av å jobbe effektivt og finne gode logistikkløsninger. Det innebærer at det jobbes kontinuerlig for å imøtekomme krav til fleksibilitet og å kunne tilfredsstille et markedsorientert regime.

Vi understøtter konklusjonen som peker på at mangel på samarbeid mellom de impliserte parter på terminalen er en hovedutfordring.

Vi ser også at utbyggingen av en ny Alnabruterminal ikke får 1.prioritet når investeringsprosjektene, grunnet manglende investeringer, blir gjenstand for hard prioritering. Alnabruterminalen er selve navet i godstransporten på jernbane i Norge. Dagens terminal er ikke konstruert for å håndtere flere godsoperatører som driver med lasting- lossing av containere og skifting i egen regi. En videre utvikling av terminalbruken krever at det så raskt som mulig etableres et regime for styring og regulering av plass og sporbruk.

Jane Sæthre

Jernbanealliansen

Vedtekter

§ 1 Formål

Jernbanealliansen skal:
- arbeide for økte bevilgninger til utbygging av jernbaneprosjekter og opprusting av det eksisterende jernbanenettet
- gjennom direkte påvirkning av beslutningstakere og informasjonsarbeid rettet mot opinionen arbeide for å øke jernbanens andel av person og godstrafikken i Norge

§ 2 Medlemskap

Som medlem av Jernbanealliansen kan opptas organisasjoner som støtter alliansens formål. Enkeltpersoner og bedrifter kan ikke opptas som medlem.

Søknader om medlemskap avgjøres av styret.

Utmelding skjer ved skriftlig melding til styret. Medlemmet er bundet av økonomiske og andre forpliktelser som ikke er oppfylt overfor foreningen. *Innbetalt medlemsavgift refunderes ikke.*

§ 3 Årsmøtet

Årsmøtet er alliansens øverste organ.

Årsmøtet vedtar alliansens politikk og overordnede mål, og treffer vedtak i saker om alliansens organisering.

Årsmøtet består av en representant for hver organisasjon som er medlem av alliansen.

Følgende saker skal behandles på årsmøtet:

1. årsberetning
2. alliansens årsregnskap og revisjonsberetning
3. andre saker som etter vedtektene hører under årsmøtet eller som styret eller et medlem ønsker behandlet

Styret skal innkalle til årsmøte senest to uker før årsmøtet.

Årsmøtet innkalles ved skriftlig henvendelse til alle medlemmer. Innkallingen skal angi de saker som årsmøtet skal behandle. Årsmøtet kan ikke behandle andre saker enn de som er nevnt i innkallingen med mindre samtlige tilstedeværende representanter samtykker.

Årsmøtet åpnes av styrets leder eller en annen person som styret utpeker.

Årsmøtet skal velge en møteleder. Møtelederen har ansvaret for at det føres protokoll for årsmøtet. Protokollen undertegnes av møtelederen sammen med to representanter som velges av årsmøtet.

Med mindre annet er fastsatt i vedtektene, gjelder som årsmøtets beslutning det som flertallet av stemmene er avgitt for. Står stemmetallet likt ved valg, avgjøres valget ved loddtrekning.

§ 4 Styret

1. Sammensetning og saksbehandling

Jernbanealliansen skal ha et styre som består av ett medlem med personlig varamedlem utpekt av hver av følgende organisasjoner:

- Arbeidsgiverforeningen Spekter
- Framtiden i våre hender
- Landsorganisasjonen i Norge
- LO Stat
- Natur og Ungdom
- Naturvernforbundet
- Norsk Jernbaneforbund
- Norsk Lokomotivmannsforbund
- Næringslivets Hovedorganisasjon

Styret velger selv sin leder blant medlemmene.

Styrets leder skal sørge for at det holdes styremøter så ofte som det er behov for det. Hvert styremedlem og sekretariatets leder kan kreve at det holdes styremøter.

Sekretariatets leder har rett og plikt til å være til stede i styremøtene og har rett til å uttale seg med mindre styret beslutter noe annet for den enkelte sak.

Styret er beslutningsdyktig når minst halvparten av styremedlemmene eller deres varamedlemmer er til stede. Som styrets beslutning gjelder det som flertallet av de møtende har stemt for. Ved stemmelikhet gjelder det som styrets leder har stemt for.

Styrets leder sørger for at det føres protokoll fra styremøtene. Protokollen legges frem for godkjenning på neste styremøte.

2. Styrets myndighet

Styret leder foreningen i samsvar med alliansens vedtekter og årsmøtets beslutninger. Styret er ansvarlig for at årsmøtets beslutninger blir gjennomført.

Styret representerer alliansen utad. Alliansen forpliktes ved underskrift av styrets leder eller to styremedlemmer i fellesskap.
Styret vedtar budsjett og planer for alliansens virksomhet.

§ 5 Arbeidsutvalget
Styret kan blant sine medlemmer oppnevne et arbeidsutvalg på tre medlemmer. Styrets leder skal være ett av medlemmene.

Arbeidsutvalget skal på vegne av styret lede alliansen mellom styrets møter.

§ 6 Sekretariatets leder
Styret ansetter sekretariatets leder og fastsetter dennes lønns- og arbeidsvilkår. Lederen har ansvar for den daglige ledelse, og representerer alliansen utad i slike saker.
Lederen skal følge de retningslinjer og pålegg styret har gitt, og utføre de oppgaver han eller hun er pålagt av styret og arbeidsutvalget.

Styret kan inngå avtale med en medlemsorganisasjon om at den skal ha arbeidsgiveransvaret for sekretariatet.

§ 7 Revisor
Foreningen kan ha en statsautorisert revisor som i tilfelle velges av årsmøtet. Revisors godtgjørelse fastsettes av årsmøtet.

§ 8 Finansiering
Alliansens drift finansieres av
- en medlemsavgift som fastsettes forskuddsvis av årsmøtet for et år av gangen
- tilskudd fra bedrifter og andre som støtter alliansens formål

§ 9 Vedtektsendring
Beslutning om å endre vedtektene fattes av årsmøtet. Beslutningen krever tilslutning fra minst to tredeler av de avgitte stemmer.

§ 10 Oppløsning
Årsmøtet treffer vedtak om oppløsning av foreningen. Beslutningen krever tilslutning fra minst to tredeler av de avgitte stemmer. Forslag om oppløsning må være meldt skriftlig til medlemmene senest to måneder før årsmøtet.

Ved oppløsning skal foreningens midler, etter nærmere vedtak av årsmøtet, overføres til en annen organisasjon som viderefører foreningens formål. Hvis en slik organisasjon ikke finnes, disponeres midlene til annet formål etter årsmøtets nærmere bestemmelse.

Endret: Oslo, 21.3.2012

Årsmelding for Jernbanealliansen 2011

Virksomhetens art:

Jernbanealliansen skal:

- arbeide for økte bevilgninger til utbygging av jernbaneprosjekter og opprusting av det eksisterende jernbanenettet
- gjennom direkte påvirkning av beslutningstakere og informasjonsarbeid rettet mot opinionen: arbeide for å øke jernbanens andel av person- og godstrafikken i Norge

Fortsatt drift:

I samsvar med regnskapslovens § 3-3 bekreftes det at forutsetningen om fortsatt drift er lagt til grunn ved utarbeidelsen av regnskapet.

Om regnskapet:

Jernbanealliansen ble etablert i 2008. Jernbanealliansen finansieres gjennom medlemskontingent. Medlemskontingenten/driftsinntektene utgjorde i 2011 kr 320 000. Driftskostnader var i alt kr 29 868. Av dette var kr 10 000 honorar til foredragsholdere, kr 2 503 regnskapshonorar og kr 13 957 revisjonshonorar inkl. konsulenttjenester. Driftsresultat for 2011 er kr. 290 133.

Styret mener at årsregnskapet gir et riktig bilde av Jernbanealliansens eiendeler og gjeld, finansielle stilling og resultat.

Arbeidsmiljø, likestilling og diskriminering:

Jernbanealliansens aktivitet er av ren administrativ karakter. Ordningen forurenser ikke det ytre miljøet.

Jernbanealliansen har ingen ansatte. Det er følgelig ikke truffet tiltak i forbindelse med likestilling. Styret er sammensatt av ni medlemmer hvor sju medlemmer er menn og to medlemmer kvinner. I tillegg er det oppnevnt personlige varamedlemmer der sju medlemmer er menn og to er kvinner. Spekter fylte sekretariatsfunksjonen for alliansen i 2011.

Styrets sammensetning ved årets slutt er:

Arbeidsgiverforeningen Spekter, v/ Gunnar Larsen, vara Lars Haukaas
Framtiden i våre hender, v/ Arild Hermstad, vara Marit K. Vea
Landsorganisasjonen i Norge, v/ Kenneth Sandmo, vara Grete Fossli
LO Stat, v/ Eivind Gran, vara Øystein Gudbrands
Natur og Ungdom, v/ Embla Helle Nerland, vara Bjørnar Sandberg
Naturvernforbundet, v/ Lars Haltbrekken, vara Holger Schlaupitz
Norsk Jernbaneforbund, v/ Jane B. Sæthre, vara Kjell Atle Brunborg
Norsk Lokomotivmannsforbund, v/ Rolf Jørgensen, vara Jan Even Nystad
Næringslivets Hovedorganisasjon, v/ Jan Bertil Lieng, vara Thomas Felde

Trygg Trafikk er medlem i alliansen, men ønsker ikke å delta i styret.

Styrets leder er Gunnar Larsen og nestleder er Rolf Jørgensen.

Viktige saker i 2011:

Jernbanealliansens styre har avholdt fire styremøter. Av viktige saker som Jernbanealliansen har arbeidet med i 2011 kan nevnes disse:

- Utarbeidelse og iverksettelse av Jernbanealliansens kommunikasjonsplan
- Utbygging av IC-nettet på Østlandet. Alliansen har bl.a. sendt brev til Jernbaneverket og utarbeidet en handlingsplan for å utøve påtrykk for raskest mulig utbygging av IC-nettet på Østlandet. Arbeidet fortsetter inn i 2012.
- Bedre vilkårene for godstransport på jernbane: En arbeidsgruppe har sett på hva Jernbanealliansen kan bidra med i forhold til å bedre vilkårene for godstransport på bane. Arbeidet videreføres i 2012.
- Innstikk Aftenposten 24. mars 2012: Jernbanealliansen vedtok på styremøtet 2.12.2011 å inngå et samarbeid med Østlandssamarbeidet om å utgi et innstikk om IC-utbygging på Østlandet. Innstikket skal utgis i Aftenposten 24. april 2012.

Jernbanealliansen fikk en del medieomtale knyttet til behandlingen av statsbudsjettet og har også fått noe oppmerksomhet i mediene knyttet til andre av våre aktiviteter i 2011.

Oslo, 23. februar 2012

_____	_____	_____
Gunnar Larsen Arbeidsgiverforeningen Spekter	Arild Hermstad Framtiden i våre hender	Kenneth Sandmo Landsorganisasjonen i Norge
_____	_____	_____
Eivind Gran LO Stat	Embla Helle Nerland Natur og Ungdom	Lars Haltbrekken Norges Naturvernforbund
_____	_____	_____
Jane Brekkhus Sætre Norsk Jernbaneforbund	Rolf Jørgensen Norsk Lokomotivmannsforbund	Jan-Bertil Lieng Næringslivets hovedorganisasjon

Illustrasjon: www.colorbox.com

UNGDOMSSATSING

Å skulle arve framtiden

Høsten 2010 arrangerte NJF ungdomskurs for første gang på over 20 år. Ungdom defineres som personer under 30 år, og av disse er det i underkant av 800 stk i Jernbaneforbundet. På dette kurset ble det skapt et stort engasjement, og et interimstyre ble valgt. Vi skulle fungere som et ungdomsutvalg fram til noe mer konkret kom på plass.

Dette interimstyret har nå eksistert i overkant av et år. Det er avholdt flere møter og vi har diskutert hvordan ungdomsarbeidet skal formes videre. Hvilke satsningsområder skal det fokuseres på? Hvordan skal vi organisere arbeidet på en best mulig måte? Hvordan skal vi nå ut til de unge medlemmene? Skal vi ha fokus på lærlinger og yrkesfag? Rekruttering og skolering? Samarbeide med de politiske ungdomspartiene?

Vi har arrangert enda et ungdomskurs, som dro flere deltakere enn året før. 10% av alle medlemmer under 30 år møtte opp på kurs, så interessen blant de unge i forbundet er det ingenting å si på. Foredrag har blitt holdt der vi har blitt invitert, T- skjorter har blitt designet og går snart i trykken. Vi er representert i LO's sentrale ungdomsutvalg, samt i sju av LO's fylkesvise ungdomsutvalg, hvor vi har en enorm mulighet til å delta og påvirke i både den lokale og sentrale delen av LO.

Men viktigst av alt er jobben vi gjør og forhåpentligvis *skal* gjøre i eget forbund. Og Jernbaneforbundet står ovenfor en stor utfordring i årene som kommer. Vi lever i en endringens tid. Det står noen og banker på døra vår klare til å plukke fra hverandre arbeidsmiljøloven, kutte ned på godene våre, rettighetene våre, arbeidsvilkårene våre og generelt alt det som fagbevegelsen har jobbet for gjennom mange, mange år. Og det er *der* ungdomsarbeidet kommer inn. Vi vil nemlig ha et anstendig arbeidsliv i framtiden også.

I løpet av de neste 5 årene regner man med at omlag 2500 av medlemmene i Jernbaneforbundet vil gå av med pensjon. Blant disse befinner det seg mange dyktige tillitsvalgte som til nå har gjort en fremragende jobb. Men vi må sørge for at vi har dyktige tillitsvalgte i framtiden også! Vi vil engasjere, rekruttere, informere og involvere ungdommen vår. Et tett samarbeid mellom nye og allerede eksisterende tillitsvalgte må opprettes. Den kunnskapen som ligger der ute må videreføres, og det må gjøres før det er for sent. Mange er allerede i gang, men det kreves et stort fokus og en reell satsning som er forankret i vår egen organisasjon for å få til dette.

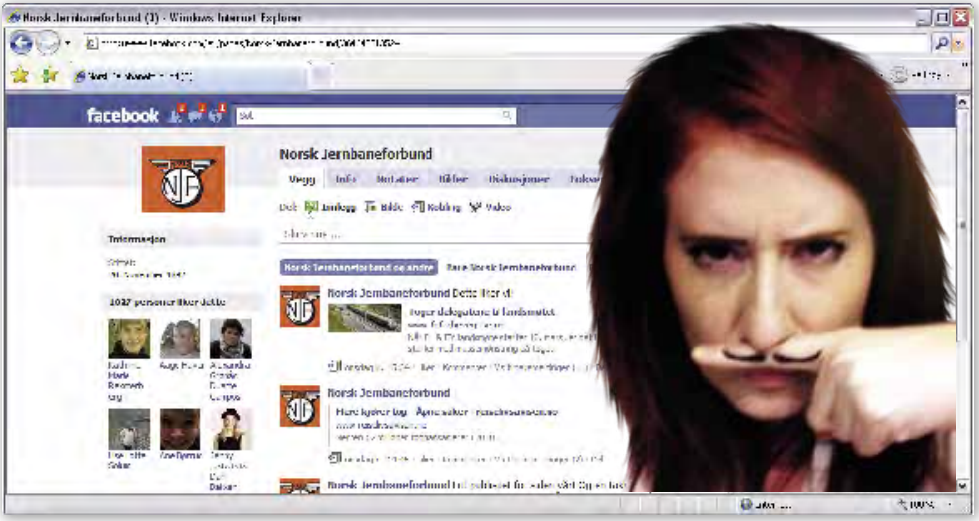
Vi ønsker at ungdomssatsingen skal bli en bærekraftig del av Norsk Jernbaneforbund. Ikke en organisasjon i organisasjonen, men en naturlig del av den. Vi mener også at denne satsninga vil være det som gjør at nettopp NJF vil beholde sin sterke posisjon som jernbanens fagforbund inn i framtiden.

Amanda Eldnes
Leder, interimstyret/ungdomsutvalget

EA ADRESSE-OPPDATERES

B-PostAbonnement

Returadresse:
Norsk Jernbaneforbund
Møllergata 10, 0179 Oslo



ØKER STADIG: Amanda Eldnes har ansvaret for NJFs Facebook-side.

MONTASJE: OLE PALMSTRØM, FOTO: PRIVAT

Facebook på skinner

Norsk Jernbaneforbund har egen side på Facebook. For ikke lenge siden rundet den 1000 medlemmer. Til sammenligning har Norsk Hydro i skrivende stund kun 15 tilhengere, mens Melodi Grand Prix har 527 tilhengere.

■ **JENNY DAHL BAKKEN** (tekst)

I vår virtuelle hverdag er det stadig viktigere å være synlig på sosiale medier. På Facebook-siden til NJF publiseres aktuelle nyheter og organisatorisk informasjon om hverandre. Selv om målet om tusen tilhengere er nådd, er det fortsatt mye som gjenstår.

Tenkte internt. – I utgangspunktet var den ment som en intern side, der kursinformasjon og så videre skulle legges ut, så forbundets medlemmer kunne holde seg oppdatert. Nå består den mest av linker til nyhetsartikler. Målet framover er å få litt bedre struktur, og litt mer informasjonsverdi, forklarer Amanda Eldnes.

I tillegg til å være leder for Administrasjonspersonalets forening i CargoNet har hun ansvaret for Facebooksidene til NJF.

– Det er selvfølgelig positivt at andre enn bare NJFs medlemmer liker siden. Jernbanen trenger mer oppmerksomhet, legger hun til.

Diskusjon og kommentarer. Også debatter er det plass til på siden. Mange av nyhetsartiklene som publiseres dreier som om anbud på jernbanen, noe som blir ivrig diskutert og kommentert. Meningene er delte.

– Vi forsøkte å få i gang diskusjoner på forumet, men det var få som var aktive. Terskelen for å kommentere er lavere. Det er positivt at man tar sånne debatter, og at andre enn bare NJFs medlemmer kan komme med sin mening, sier Eldnes, som tror det er lettere å nå ut til de unge i forbundet via Facebook.

– Gjennomsnittsalderen i NJF er over 50. Men vi får stadig flere unge medlemmer, og prøver å rekruttere på høyt nivå. Facebook er en fin måte å nå ut til folk på, avslutter hun.

Program for NJFs ungdomskurs

Storefjell, 27. – 29. September

Tirsdag 27.09.

Kl. 12.30. Lunsj
Kl.13.30. Kursåpning – praktiske opplysninger – bli litt bedre kjent
v/ Jan Remi Hæger Veileder NJF
Kl.15.00. Kaffe
Kl. 15.20. Norsk Folkehjelp Ungdom – hva arbeider de med og kan NJF Ungdom samarbeide med dem?
v/ Hilde Jørgensen Leder Solidaritets ungdom
kl. 20.00. Middag

Onsdag 28.09.

Kl. 07.30. Frokost
Kl.09.00. Er Velferdsstaten slik vi kjenner den i oppløsning?
v/ ~~Linn Herning~~ Helene Bleie i For Velferdsstaten
kl.11.00. Kaffe
kl.11.20. NJF organisasjon litt fortid, litt nåtid og kanskje viktigst fremtid
v/ Arne L. Drabløs NJF
kl.13.00. Lunsj
kl.14.00. Hva vil vi med vårt medlemskap i NJF og hvordan kan ungdom sette sine fingeravtrykk på utviklingen – få makt?
Kl.15.30. Kaffe
Kl.15.50. Hva vil vi med..fortsetter
Kl.20.00. Middag

Torsdag 29.09.

Kl.07.30 Frokost
Kl.09.00. Hva har skjedd med arbeidsfolks rettigheter i Sverige og kan det samme skje her?
v/ Ali Esbati Manifest Analyse
kl. 11.00. Avsluttning

Boligstiftelsen Lillo

Norsk Lokomotivmannsforbund (NLF) og Norsk Jernbaneforbund (NJF) drifter sammen Lillo Boligstiftelse, lokalisert på Grefsen i Oslo.

Boligstiftelsen består av to høyblokker med til sammen 172 utleieleiligheter for medlemmer i NLF og NJF.

Boligstiftelsen ble opprettet i 1967.

Stiftelsen har hatt følgende styresammensetning i perioden 2008-2012:
Styreleder: Oddvar Slettemark
N.leder: Roald Nyheim
St.medlem: Arne Drabløs
St.medlem: Knut Svardal
St.medlem: Rita Jørgensen
St.medlem: Hans Jacob Ekeberg
St.medlem: Bente Gulbrandsen
Forretningsfører: Kåre J. E. Stephensen

Foreningen Turheim

Norsk Lokomotivmannsforbund (NLF) og Norsk Jernbaneforbund (NJF) drifter sammen foreningen Turheim som har som formål hytteutleie til våre medlemmer og medlemmer i Norsk Jernbane Turistorganisasjon (NJT). Foreningen disponerer et område med 6 hytter pluss en serviceenhet på høyfjellet på Ustaoset. Foreningen ble stiftet 13. mai 2011.

NLF og NJF kjøpte området i 2011 av NJT gjennom en gjeldssanering.

Styret i Foreningen har fra 13. mai 2011 bestått av:
Styreleder: Kjell Næss
N.leder: Eirik Larsson
Kasserer: Tor Egil Pålerud
St.medlem: Jan-Even Nystad

Illustrasjon: www.colorbox.com

Diverse korrespondanse

og høringssvar

2008 - 2011

Norsk Jernbaneforbund
v/ forbundsleder Kjell Brunborg
Møllergata 10
0179 Oslo

Norsk Lokomotivmannsforbund
v/ forbundsleder Øystein Aslaksen
Svingen 2
0196 Oslo

10/00739-001 001798/10 FV Oslo, 19.02.10

Rapport om situasjonen for CargoNet AS

Norsk Jernbaneforbund og Norsk Lokomotivmannsforbund har bedt LOs næringspolitiske avdeling om bistand i henhold til Hovedavtalens § 9-8. Avdelingens arbeid har bestått i å utarbeide en rapport om den økonomiske situasjonen for CargoNet AS, hvilken sammenheng det er mellom den økonomiske situasjonen for selskapet og organiseringen av jernbanen samt hvilke utslag det har for politiske vedtak, kunder, ansatte og styringen av jernbanen. Arbeidet er gjort med utgangspunkt i tilgjengelig offentlig informasjon og er gjort i samarbeid med tillitsvalgte i forbundene.

1. Fakta om CargoNet

CargoNet AS driver shuttletog for transport av containere, vekselflak og semitrailere i Norge og Sverige samt mellom Skandinavia og kontinentet. Konseptet er å bruke høyfrekvente kombitog for næringslivet i de viktigste transportkorridorene mellom sentrale godsterminaler. I tillegg tilbyr selskapet et systemtogprodukt for større industrikunders vareflyt i et lukket transportsystem med dedikerte ressurser som for eksempel tømmer, flis, farlig gods, flydrivstoff. Disse to satsingsområdene er resultat av en ny strategi i forbindelse med at godsdelen i NSB ble skilt ut og etablert i CargoNet AS i 2002. Den nye strategien innebar en nedprioritering av frakt av alle typer gods i konvensjonelle vogner. Slik godstransport er nå nærmest avviklet. Konsekvensen er at CargoNet dermed har frasagt seg mange transportoppdrag. Disse oppdragene utføres nå av CargoNet sine konkurrenter. Hovedkonkurrenten er trailertransporten, mens konkurrentene på sporet i Norge er Cargolink, Togåkeriet, Pettersen Rail og Green Cargo.

2. Bakgrunn

I perioden fra midten av 1990-tallet og fram til nå er det gjennomført mange organisatoriske endringer i det gamle NSB. I tråd med den internasjonale trenden og troen på at offentlig sektor kan drives mer effektivt når den drives ut fra forretningsmessige prinsipper og i mindre enheter, er deler av NSB blitt utskilt fra forvaltningen og oppdelt i mange ulike foretak.[1] Per i dag er NSB organisert som et

1 E.S. Savas; Privatizing the Public Sector. How to Schrink Government, Chatham House Publishers 1982 og vedlagte kopi Verdensbankens beslutningstre fra Susan M. Newberry; New Zealand s Public Sector Financial Management System: Financial Resource Erosion in Government Department , University and Canterbury 2002 s. 6.

statlig forretningskonsern med 10 datterselskaper i Sverige, Danmark og Norge. Cargo Net AS er et av de deleide datterselskapene, mens Jernbaneverket, som har ansvaret for infrastrukturen for jernbanen i Norge, ikke inngår i forretningskonsernet og er et forvaltningsorgan under Samferdselsdepartementet.

Omorganiseringene har skjedd i flere omganger. Fram til 2002 var godsdivisjonen i Norge fortsatt en del av NSB i det som kaltes NSB Gods. I 2002 ble NSB Gods omdannet til CargoNet AS og er nå eid med 55 % av NSB AS og 45 % av det svenske transportselskapet Green Cargo AB, som er 100 % statlig svensk eid. CargoNet AS er morselskap i konsernet som driver aktivitet i Sverige gjennom CargoNet AB og Terminaldrift AS i Norge. Det kan nevnes at noe av bakgrunnen for at Green Cargo AB ble valgt som medeier i CargoNet AS var de gode økonomiske resultatene til Green Cargos datterselskap Rail Combi. I følge de tillitsvalgte viste det seg imidlertid at Rail Combi hadde operert med subsidierte priser på togtrekkekostnader og at dette først kom fram etter opprettelsen av CargoNet AS fordi prisene til Rail Combi da etter hvert ble dyrere. I følge de tillitsvalgte var dette en medvirkende årsak til at aksjonæravtalen mellom NSB AS og Green Cargo AB ble sagt opp sommeren 2008.

3. Økonomiske utfordringer

Styret varslet i årsberetningen for 2008 igangsetting av spare- og produktivitetstiltak i CargoNet AS. Begrunnelsen for kuttbehovene er den økonomiske situasjonen. Styret forventer at resultatet av innsparingene først vil vises i 2010 som følge av økonomiske bindinger i store andeler faste kostnader kombinert med lange ledetider knyttet til endringer av rutetider og turneringsmønster. Tiltakene som nå er skissert er flere; utskilling av godsterminalene, innstilling av flere tog på Bergensbanen, Dovrebanen og Nordlandsbanen samt at både Raumabanen og strekningen Oslo-Göteborg er foreslått avviklet.

Nedenfor er nøkkeltall fra Cargo Net AS sine årsregnskaper gjengitt i en tabell. Tallene er for konsernet CargoNet og er i mill kr.

Årstall	Antall ansatte	Overskudd	Egenkapital	Omsetning
2002	993	40,9	445	1 342
2003	968	5	465	1 336
2004	958	24	437	1 383
2005	895	+ 3,5	429	1 423
2006	889	+ 8,6	463	1 504
2007	960	+ 16	468	1 596
2008	936	38,6	430	1 703

Som tabellen viser er det interessante tall knyttet til nøkkeltallene for 2007 og 2008. Her er en omsetningsvekst fra 2007 til 2008, reduksjon i antallet ansatte, men likevel et stort underskudd som svekker egenkapitalen. Av årsregnskapet framgår det at den største endringen fra 2007 til 2008 er en økning i finansielle kostnader på 18 mill, fra 2 mill i 2007 til 20 mill i 2008. Hovedårsaken er i følge note 12 til årsregnskapet valutatap, mens resten er økte rentekostnader, sannsynligvis som følge av strammere likviditet, jfr. kontanstrømsanalysen i årsregnskapet. Det store valutatapet henger høyst sannsynlig sammen med finanskrisa. Uten at det framgår av årsregnskapet kan vi anta at CargoNet har hatt en strategi for å redusere kredittrisikoen for virksomheten gjennom bruk av finansielle instrumenter og tapt da finanskrisa kom. De nye regnskapsreglene IFRS[2] ble tatt i bruk av CargoNet i 2006 og disse reglene åpner for dette. Noen mener at denne formen for transaksjoner er god forretningsstrategi, men andre vil hevde at det nærmest er å betrakte som spekulasjon. Hvis vår antagelse er riktig er det relevant å spørre om slike transaksjoner er formålstjenlige for den virksomheten som CargoNet AS skal drive med.

Ellers er det allerede nevnt at Cargo Net begynte å bruke nye internasjonale regnskapsregler i 2006, sannsynligvis fordi NSB konsernet også gjorde det. Dette er regler som ble laget for børsnoterte selskaper og ble implementert i norsk regnskapslov i 2005, og er nå altså en valgmulighet for norske statlige aksjeselskaper. LO var mot at dette regelverket skulle gjelde for andre enn børsnoterte selskaper på grunn av risikoen for oppblåste, urealistiske balanseverdier.[3]

Spesiell oppmerksomhet bør i denne sammenheng vies til det som skjedde med beregningen av pensjonen når reglene ble tatt i bruk i 2006. Da ble pensjonsforpliktelsen for første gang tatt inn som en gjeldspost i regnskapet. Det medførte at pensjonskostnaden økte med 33,2 mill, fra 22,9 mill i 2005 til 56,2 mill i 2006. Det betyr at overskuddet i 2006 ble redusert med 33,2 mill. i 2006 utelukkende som følge av nye regler for beregning av pensjonsforpliktelse og pensjonskostnad.

LO har i brev til Finansdepartementet 1.12.2009 bedt om at reglene for pensjon blir endret.[4] Det er faglig dekning for å hevde at innskuddsbaserte og ytelsesbaserte pensjonsordninger kan behandles regnskapsmessig likt i Norge på grunn av utformingen de kollektive ytelsesbaserte pensjonsordningene har. Spesielt for pensjoner i Statens Pensjonskasse (SPK) er bruken av dette regelverket uforståelig og dermed at CargoNet AS skal belastes med slike kostnader. De ansatte er forsikret i SPK og vi kan ikke se at CargoNet AS har en slik restrisiko for pensjonen til de ansatte som tilsier at forpliktelsen skal medføre en slik pensjonskostnad når premien er betalt.

Med bakgrunn i de politiske målsettingene om å få mer gods over fra vei til bane har CargoNet AS investert tungt i nye vogner og lokomotiver for å få økt togkapasiteten. For å

2 IFRS= International Financial Reporting Standar

3 NOU 2003:23 Evaluering av regnskapsloven, mindretallsinnstillinger i punkt 9.3.4 jfr. punkt 2.5.2.4

4 Se vedlagte kopi av brev.

få effekt av investeringene er imidlertid selskapet avhengig av at infrastrukturforholdene bedres betraktelig, slik som kapasiteten på godsteminalene, samt at lengre krysningsspor langs skinnegangen må utbygges slik at det er mulig med lengre togsett. Disse behovene er dokumentert i flere rapporter.[5] Problemet er at dette er investeringer som ligger utenfor CargoNets forretningsområde. Per i dag er eierforholdet til godsterminalene delt og noe uoversiktelig, noe som blant annet henger sammen med utskillingen av NSB i 1996 fra Samferdselsdepartementet omorganiseringen av NSB som er gjennomført i flere omganger siden midten av 1990-tallet. Skinnegangene på terminalområdet sorterer i hovedsak under Jernbaneverket, mens eierforholdet til selve godsterminalene er delt mellom CargoNet AS og Jernbaneverket.

Økte bevilgninger til vedlikehold og investering i jernbanens infrastruktur, som per i dag altså i hovedsak er Jernbaneverkets ansvar, har vært etterlyst i flere tiår. Det har ikke manglet på advarsler om konsekvensene av manglende bevilgninger. Derfor er det bra at det i Nasjonal Transportplan for 2010-2019 (NTP) er foreslått 50,3 mrd til utbedring av infrastrukturen, noe som er forholdsmessig fulgt opp i Statsbudsjettet for 2010. Det betyr at i et langsiktig perspektiv ser det ut til at satsingen på infrastrukturen vil bli bedre. Om den varslede økonomiske satsingen er tilstrekkelig er imidlertid usikkert. Etter å ha gjennomgått et utall av rapporter om saken kan vi fastslå at det er en betingelse for den politiske målsettingen om å få mer gods over fra vei til bane at infrastrukturen faktisk fungerer, og at her er virkelig store økonomiske behov. På kort sikt er imidlertid kanskje den største utfordringen knyttet til misfornøyde kunder som følge av at infrastrukturen i så lang tid har vært økonomisk nedprioritert.

I tillegg til den overordnede utfordringen med infrastrukturen er CargoNet ASs utfordringer knyttet til rammebetingelsene for godstransport, både på kort og lang sikt. Disse er utdypet i punkt 4 nedenfor. Per i dag tjener CargoNet AS penger på Sørlandsbanen, Bergenbanen (noe svekket), strekningen Narvik Alnabru og transporter for Jernbaneverket og andre infrastrukturselskaper. Men for å greie å innfri den politiske målsettingen om at mer gods skal transporteres på bane og mindre på vei, er det åpenbart at banealternativet må gjøres mer attraktivt.

Jernbanepolitikk er et område med store investeringer og krever helhetlig styring i et langsiktig perspektiv, hvor både miljøhensyn, trafikksikkerhetsspørsmål og distriktspolitikk inngår. Utformingen av jernbanepolitikk er imidlertid blitt svært komplisert når jernbanens tjenester er underlagt de styringssystemene som de nå er

underlagt. Vurderingen av hvordan utfordringen for Cargo Net AS kan løses bør ses i et slikt lys for at LOs handlingsprogram og regjeringsplattformens politiske målsetting om mer gods på bane skal kunne innfris.

5 Bl.a. Econ Pöyry as; Gods fra vei til bane, rapport 2007-110 og Det norske veritas; Effektiviseringsprosjekt innen signal - prosessforbedringer: Prosjektrapport til Jernbaneverket, rapport no: 2009-0904 og Det Norske Veritas; Effektiviseringsprosjekt innen signal - prosessforbedringer: Prosjektrapport for Jernbaneverket, 21. August 2009

Det overordnede og interessante spørsmålet som bør stilles er om omorganiseringene av NSB siden midten av 1990-tallet har hatt den ønskede virkningen for jernbanetilbudet i Norge. Har det ført til bedre tilbud til passasjerene og bedre forhold for godstransport på bane? Er de organisatoriske og økonomiske styringssystemene som er tatt i bruk egnet for jernbanen?

Både konsernet NSB og Carg Net AS drives i tråd med prinsipper fra privat næringsvirksomhet og er underlagt regnskapsloven. Fra 2006 har NSB altså også tatt i bruk de nye internasjonale regnskapsreglene IFRS, som av G8-møtet sist høst ble kritisert for å ha forsterket finanskrisa. Derfor bør det på generelt grunnlag stilles spørsmål ved om dette regleverket og denne måten å styre NSB på er hensiktsmessig i forhold til de oppgavene som skal skjøttes, eller om en mer helhetlig styringsmodell er bedre egnet. Det som er mest bedriftsøkonomisk lønnsomt på kort sikt for den enkelte virksomhet er ikke nødvendigvis sammenfallende med det som er samfunnsmessig hensiktsmessig i et langsiktig perspektiv. I LO har vi erfart og er bekymret over at den bedriftsøkonomiske tenkningen blir nedfelt i både ledelsesstrukturer, valg av strategier for den enkelte statlige virksomhet og i forhold til ansattes medbestemmelse og at dette kan gå på bekostning av den helhetlige styringen fra departementene, som formelt sett er overordnet den enkelte virksomhet.

4. Andre utfordringer og tiltak

Godstrafikk på jernbane er fullt ut liberalisert i Norge gjennom EØS avtalen fra 1.1.2007. Konkurranseutfordringene for Cargo Net AS er derfor store og da først og fremst i forhold til trailernæringen. Konkurransen med trailertransporten er sentral og det letter ikke konkurransen for jernbanen at det nå er varslet utvidelse av antallet veistrekninger som kan trafikkeres av modulvogntog.[6] Siden miljø og samfunnsmessige hensyn er den politiske hovedbegrunnelsen for at godstransport på bane skal prioriteres, er det viktig at rammebetingelser som er knyttet til kostnader på kort og lang sikt blir vurdert.

Det må være et mål ved vurdering av rammebetingelsene at godstransport på bane blir attraktivt nok. Dette handler i stor grad om logistikk og hvem som bærer kostnadene. Nedenfor nevnes noen konkrete problemstillinger, kortsiktige og langsiktige, som bør forfølges:

- Dieselavgiften utgjør en betydelig kostnad i de tilfellene hvor toget er del av en transport. Reduksjon i avgiften på transporter som er en kombinasjon av vei/bane vil føre til at dette blir mer attraktivt for brukerne (speditørene) enn ren veitransport.

- Logistikkutfordringene er flere for godstransport på bane. Omlasting mellom bil og tog fordyrer transport på bane. Statlige bidrag gjennom grønne sertifikater vil bidra til lavere kostnader og derfor gjøre transport på bane mer attraktivt.
- Per i dag skal det beregnes nox-avgift på diesel-lokomotiv, slik det er på Nordlandsbanen, mens trailere som kjører samme strekning ikke er underlagt noen

6 Samferdselsdepartementets hjemmeside 9.2.2010: http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/pressesenter/pressemeldinger/2010/Utviding-av-proveordning-med-modulvogntog.html?id=593017

nox-avgift. På denne måten favoriseres trailertransporten kostnadsmessig på denne strekningen.
- Politiske målsettinger om mer gods på bane bør kanskje tallfestes og tidfestes slik at det blir mer forpliktende.
- Stadige forslag om nedlegging av godstransport på bane mellom Gøteborg og Oslo synliggjør hvor vanskelig det er å drive konkurransedyktig på denne strekningen. Dette henger sammen med dårlig infrastruktur og er et problem siden Gøteborg er Skandinavias største havn. For å innfri den politiske målsettingen om mer gods på bane kreves storstilt satsing på denne strekningen.
- På sikt vil bygging av intermodale godsterminaler som betjener skip, tog og lastebil være viktige bidrag for å redusere miljøgasser, støyplager og trafikkulykker. For å få effekt av dette må samlastere ha sine fasiliteter i tilknytning til disse terminalene.
- Generelt vil mer utbygging av infrastruktur, krysningsspor, fjernstyring og elektrifisering bedre rammevilkårene for overføring av gods fra vei til bane.

5. Oppsummering

Rapporten reiser både noen generelle problemstillinger knyttet til jernbanen som vedrører CargoNet ASs situasjon og belyser noen konkrete utfordringer for selskapet.

Det krever mer enn politiske målsettinger å få mer gods over på bane. Fordi infrastrukturen er en overordnet utfordring bør det vurderes om den økonomiske satsingen som er vedtatt i inneværende års Statsbudsjettet og i Nasjonal Transportplan på lengre sikt, er tilstrekkelig. Infrastruktur er et statlig ansvar og må ses i sammenheng med hva som er samfunnsmessig hensiktsmessig. Den politiske målsettingen krever oppfølging gjennom bevilgninger som monner først og fremst til infrastruktur, men kanskje også til transportmateriell.

Måten jernbanen er organisert på gjør en helhetlig, samfunnsmessig styring vanskelig. Derfor bør det vurderes å få utredet om de nåværende styringssystemene, både organiseringen og økonomistyringen av jernbanen i Norge, er hensiktsmessig i forhold til muligheten til å styre mot de politiske målsettingene.

Når det gjelder spørsmålet om bruk av internasjonalt regnskapsregelverk er hensiktsmessig for et selskap som CargoNet AS, med de utslagene vi ser når det gjelder pensjon, anbefaler vi at forbundet og tillitsvalgte i CargoNet AS følger opp saken.

Alle problemstillingene og utfordringene kan utdypes og analyseres mer og fra avdelingen bistår vi gjerne dersom det er behov for det.

Med vennlig hilsen
LANDSORGANISASJONEN I NORGE

Fanny Voldnes
Registrert revisor

2 vedlegg

Norsk Jernbaneforbund

Næringspolitisk avd. LO
Youngsgt.11,
0181 Oslo

19. desember 2007

Sak nr: 91
Deres ref:

Planlegging av ny terminal 2 ved Oslo Lufthavn Gardermoen

Norsk Jernbaneforbund vil med bakgrunn i LOs nylig framlagte klimaplan stille seg skeptisk til utbygging av Terminal 2, og utvidelse med rullebane 3.

Flyplassene Torp og Rygge har økt sin kapasitet og er et alternativ til en utvidelse av Gardermoen. Samtidig må det være et mål å få til en nedgang i den innenlandske flytrafikken over tid, med passasjerovergang fra fly til tog. Den norske befolkning har et svært høyt forbruk av flyreiser.

En utvidelse av Gardermoen må bør være gjenstand for en miljømessig kritisk gjennomgang.

Med hilsen

Norsk Jernbaneforbund
Kjell Atle Brunborg

Kjell Næss

Møllergt. 10 - 0179 OSLO • Tlf.: 23 06 13 79 • Telefax: 23 06 13 85 • E-mail: njf@njf.no • Postgiro: 7877 06 86333 • Bankgiro: 9001 07 28680 • Org.nr. 9710 74 345

Norsk Jernbaneforbund

LO
Youngsgt. 11
0181 Oslo

14. august 2008

Sak nr: 49
Deres ref:

Høring Likelønnskommisjonens forslag

Norsk Jernbaneforbund har vurdert Likelønnskommisjonens ulike forslag og støtter i hovedsak kommisjonenes forslag 1, 2, 3, 5 og 6, med følgende merknader:

Til forslag 2 og 3:
Vi er noe betenkt over ordninger som kan gripe inn i partenes forhandlingsrett. Vi mener derimot at visse tiltak bør settes inn for å utjevne lønnsforskjeller. Forslaget om ekstra midler over statsbudsjettet til kvinnedominerte yrker i offentlig sektor uten at det utløser kompensasjonskrav i andre grupper kan være et godt tiltak.

Til forslag 4:
Norsk Jernbaneforbund støtter **ikke** forslaget som går inn for en endring av Folketrygdlovens kapittel 14, ved å fordele dagens foreldrepermisjon likere, dvs. å øke den reserverte farskvoten til en 1/3 av total permisjon. Forslaget kan gi negative effekter for det totale uttak av foreldrepermisjon. Likere fordeling av uttak av foreldrepermisjon må stimuleres gjennom økonomiske og samfunnspolitiske tiltak/reformer (barnehager, SFO). Det bør vurderes å utvide tiden for den samlende foreldrepermisjon.

Til forslag 5:
Vi mener at både mor og far ved uttak av permisjon må sikres den samme lønnsutvikling som om de var i jobb. Partene i arbeidslivet bør tariffeste en slik rett.

Til forslag 6:
Vi støtter tiltaket som bidrar til å øke rekrutteringen av kvinner til lederstillinger. I tillegg til at det vil gi en bedre lønnsutvikling for kvinner vil det også etter vårt syn styrke bedriftene på mange områder.

Møllergt. 10 - 0179 OSLO • Tlf.: 23 06 13 79 • Telefax: 23 06 13 85 • E-mail: njf@njf.no • Bankgiro: 9001 07 28680 • Org.nr. 9710 74 345

Vi mener den største utfordringen for å få likelønn er å få slutt på ufrivillig deltid. Vi savner forslag på konkrete tiltak på det område og mener at LO, myndighet og bedrifter må arbeide aktivt for at flest mulig arbeidstakere tilbys heltids stillinger.

Med hilsen
Norsk Jernbaneforbund

Kjell Atle Brunborg

Jane B Sæthre

Kopi: LO stat

Norsk Jernbaneforbund

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

18. august 2008

Sak nr: 74/KN
Deres ref:

Høring om endring i yrkestransportloven og jernbaneloven

Norsk Jernbaneforbund ser i hovedsak positivt på de forslag til endringer Regjeringen foreslår i *"Lov om endringer av 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy"* og *"Lov om endringer i lov av 11.juni 1993 nr. 100 omanlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m"*

Norsk Jernbaneforbund har følgende kommentarer til endringene:

I § 37a i Yrkestrafikkloven foreslås det at aldersgrensen for å få kjøreseddel skal økes fra 70 år til 75 år. NJF kan ikke se at det foreligger noe saklig grunnlag for å heve denne aldersgrensen i forhold til de forutsetninger som den nåværende aldersgrense er basert på. Norsk Jernbaneforbund foreslår derfor at setningen *"for personer som er fylt 70 år blir kjøresetelen utferda for 1 år, men ikkje lenger enn til innehaver fyller 75 år"* i ny § 37a strykes.
NJF ønsker ikke noe utvidelse av aldersgrensen på dette området.

I Yrkestrafikkloven (§ 8)og Jernbaneloven (kap II B, § 8g) er det foreslått inntatt arbeidstakernes rettigheter ved bruk av konkurranse. NJF ser svært positivt på dette. Forbundet forstår det slik at loven omfatter alle selskap som får tildelt avtale/løyve og de underleverandører som brukes i leveransen, og forstår det slik at dersom f.eks et jernbaneselskap som blir tildelt en avtale om persontransport med ansvaret for underleveransene som renhold og vedlikehold (av det transportmiddelet som benyttes), også må følge AMLs kap. 16-2 til 16-7 for underleverandørene. NJF er av den oppfatning at det er viktig å få presisert dette i tilhørende forskrifter.
NJF mener dette er svært viktig, fordi *"For 2008-02-08 nr. 112: Forskrift om lønns- og arbeidsvilkår i offentlig kontrakter"* ikke er gjeldende for kommunale administrasjonsselskap eller statlige og kommunale aksjeselskap, fordi § 4 i forskriften ikke inkluderer slike offentlige selskap.

Møllergt. 10 - 0179 OSLO • Tlf.: 23 06 13 79 • Telefax: 23 06 13 85 • E-mail: njf@njf.no • Bankgiro: 9001 07 28680 • Org.nr. 9710 74 345

Slik NJF forstår forslaget til lovendring i Yrkestransportloven og Jernbaneloven, så henvises det til prosessregler i forhold " *Lov om offentlig anskaffelser"* i høringens p. 5.5.2, hvor NJF må konkludere med at også offentlige aksjeselskap må forholde seg til ovenstående forskrift.

Med hilsen
Norsk Jernbaneforbund

Kjell Atle Brunborg

Kjell Næss

Kopi: LOs Næringspolitiske avd.

Norsk Jernbaneforbund

LO
Youngsgt. 11
0181 Oslo

10. september 2008

Sak nr:91
Deres ref:

Høring - forordning om europeisk privat selskap (SPE).

Norsk Jernbaneforbund støtter LOs synspunkter, hvor LO ber Departementet sikre innspill mot endringer i forordningene, som svekker de ansattes rettigheter både i Norge og EU området.

Med hilsen
Norsk Jernbaneforbund

Kjell Atle Brunborg

Kjell Næss

Møllergt. 10 - 0179 OSLO • Tlf.: 23 06 13 79 • Telefax: 23 06 13 85 • E-mail: njf@njf.no • Bankgiro: 9001 07 28680 • Org.nr. 9710 74 345

Norsk Jernbaneforbund

LO
Youngsgt.11
0181 Oslo

10. september 2008

Sak nr: 91
Deres ref:

EU-Kommisjonens forslag til endringer i arbeidstidsdirektivet (2003/88/EF)

Norsk Jernbaneforbund har sett på EU-kommisjonens forslag til endringer.

Forbundet støtter fullt ut LOs syn, hvor LO går i mot forslagene som åpner for individuell avtale om fravikelse av minimumsreglene i arbeidstidsdirektivet.

Det samme gjelder forslagene om utvidelse av gjennomsnittsberegningsperioden fra 4 mnd. til ett år, ny og egen bestemmelse om passiv arbeidstid og frafall av regelen om at kompenserende hvile skal gis umiddelbart etter arbeidsøkter der arbeidstaker ikke har fått sin døgn-/ ukehvil.

Med hilsen
Norsk Jernbaneforbund

Kjell Atle Brunborg

Kjell Næss

Møllergt. 10 - 0179 OSLO • Tlf.: 23 06 13 79 • Telefax: 23 06 13 85 • E-mail: njf@njf.no • Bankgiro: 9001 07 28680 • Org.nr. 9710 74 345

Norsk Jernbaneforbund

LO
Youngsgt. 11
0181 Oslo

11. september 2008

Sak nr: 91
Deres ref:

Høring - konsekvenser av gjennomføring av tjenestedirektivet i norsk rett

LO-kongressen i 2001 og 2005 vedtok at reservasjonsretten må brukes dersom det er et EU-direktiv som undergarver eller truer våre faglige rettigheter.
NJF støtter dette synet.

Kampen mot EUs forslag til tjenestedirektiv har vært lang og kraftig.
Direktivet ble vedtatt 12. desember 2006 i EU parlamentet, mot sterke protester fra europeisk fagbevegelse, innbefattet norsk fagbevegelse.
Tjenestedirektivet er ikke innlemmet i EØS-avtalen, og med bakgrunn i de sterke protestene fra norsk fagbevegelse, har regjeringen igangsatt høringer og utredninger om konsekvensene av en innlemmelse av direktivet i EØS avtalen.
Regjeringens Soria Moria erklæring sier og at vetoretten kan brukes mot tjenestedirektivet hvis det fører til sosial dumping.

EUs uttalte hensikt med direktivet er å øke konkurransen og handelen med tjenester over landegrensene. Direktivet innholder derfor et regelverk som har som mål å bygge ned nasjonale og lokale hindringer mot økt konkurranse fra andre medlemsstater. Det aller viktigste konkurranseforholdet omkring tjenester, er nettopp lønns- og arbeidsvilkår. Effekten av direktivet vil være økt press på helse, miljø, sikkerhet, kvalitet og ikke minst mot norske lønns- og arbeidsvilkår som må sies å være blant de beste i Europa.

En innlemmelse av direktivet i EØS avtalen medfører at norsk rett må forholde seg til EU rett på området direktivet omhandler. Regjeringen må nå blant annet utrede hvilke tiltak som Regjeringen har satt i gang mot sosial dumping, som strider mot tjenestedirektivet.
Det er usikkerhet om rett til innsyn i virksomheten og krav til id-kort for de ansatte er mulig å opprettholde, artikkel 16.2 i direktivet forbyr dette.
Samme artikkel forbyr krav om representasjon av ledelse og stedlig kontor for virksomheten i Norge.
Artikkel 16.2 sier også at det ikke tillates å operere med nasjonale regler mot kontraktører, og FAFO konkluderer derfor med at antikontraktbestemmelsene i Norge er i strid med direktivet.

Møllergt. 10 - 0179 OSLO • Tlf.: 23 06 13 79 • Telefax: 23 06 13 85 • E-mail: njf@njf.no • Bankgiro: 9001 07 28680 • Org.nr. 9710 74 345

Norsk Jernbaneforbund er av den oppfatning at innlemmelse av tjenestedirektivet i EØS avtalen vil gi norsk fagbevegelse et dårlig verktøy til å opprettholde gode lønns- og arbeidsforhold for både norsk og utenlandske arbeidere i Norge.

Norsk Jernbaneforbund er i mot innlemmelse av direktivet og ber om at LO påvirker Regjeringen til å reservere seg mot direktivet.

Med hilsen
Norsk Jernbaneforbund

Kjell Atle Brunborg

Kjell Atle Brunborg

Kjell Næss

Kjell Næss

Norsk Jernbaneforbund

LO
Næringspolitisk avdeling
Youngsgt. 11
0181 Oslo

Oslo, 9. desember 2008

Sak nr: 91
Deres ref:

Høring - om utprøving av periodisert virksomhetsregnskap i Staten

Norsk Jernbaneforbund har gjort noen vurderinger i forbindelse med pilotprosjektene "Periodisert virksomhetsregnskap i Staten", hvor bl.a Jernbaneverket som en av forvaltningsvirksomhetene, er pilot.

Norsk Jernbaneforbund mener selvsagt at offentlige tjenester skal drives både rasjonelt og effektiv, slik at de ressurser som de politiske myndigheter bevilger, gir offentlig tjenester som både er kvalitative og kvantitative gode.
Norsk Jernbaneforbund er derimot ikke av den oppfatning at det vil gavne norske borgere og bedre ressursbruken i Staten, om dagens regnskapssystem gjøres om og tilpasses regnskapsloven og de internasjonale regnskapsreglene for offentlig sektor (IPAS), som benyttes av IMF og Verdensbanken.

Regnskapsloven vil nok kunne gi bedre oversikt over statens eiendeler og styrke dens styringsverktøy, men spørsmålet blir imidlertid hvorvidt bruk av regnskapsloven faktisk vil måle effektiviteten i offentlig tjenesteyting. Måling av økonomisk resultat er noe annet enn måling av kvalitet og kvantitet av offentlige tjenestevelferdsnivået. Bruk av regnskapsloven er derfor noe nytt, fordi den fanger ikke opp kvalitative størrelser eller at tjenester har innbyggernes behov som formål. I tillegg gjør subjektive, usikre målemetoder (eks. verdifastsettelse/avskrivninger av eiendom) at statens kostnader blir uforutsigbare. Dersom formålet er å måle effektiviteten i offentlig tjenesteyting bedre enn i dag, vil regnskapsloven være dårlig egnet. Den innfører bare bedriftsøkonomiske spilleregler og tilrettelegger for overføringer av fellesskapets verdier til private interesser.
Samtidig åpner dette regnskapssystemet for en fragmentering av offentlig sektor gjennom oppsplitting i mindre resultatenheter, mindre koordinering mot felles mål. Maksimering av eget økonomisk resultat i enheten, blir viktigere enn bidraget til totalresultatet av den offentlige tjenesten.

Møllergt. 10 - 0179 OSLO • Tlf.: 23 06 13 79 • Telefax: 23 06 13 85 • E-mail: njf@njf.no • Bankgiro: 9001 07 28680 • Org.nr. 9710 74 345

Kontantprinsippet, enhetsprinsippet og ettårsprinsippet fungerer bra som styringsverktøy for balansemålsetning i den offentlige forvaltning.
Opprettelse av balanseregnskap i virksomhetene fører til en kraftig verdiheving av virksomhetens eiendeler, med tilhørende økende avkastningskrav og avskrivning av eiendelene. Underskudd kan oppstå uten noen endring i ressursbruk for samme offentlig tjeneste, nettopp med bakgrunn i endret verdisetting av eiendelene.

Norsk Jernbaneforbund konkluderer med at dagens kontantprinsippsystemer er den beste økonomiske oppfølgingsmodellen hvor fokuset er rettet mot de offentlige tjenesters kvalitet og kvantitet. Dette er et riktig fokus for en videreføring av det norske velferdssamfunnet, i motsetning til regnskapsloven som kun fokuserer på økonomisk resultat og verdistigning.

Med hilsen
NORSK JERNBANEFORBUND

Jane Brekkhus Sæthre

Kjell Næss

Norsk Jernbaneforbund

LO
Juridisk avdeling
Youngsgt. 11
0181 Oslo

Oslo, 18.desember 2008

Sak nr: 70.4
Deres ref:

Høring – Forslag til endring av Arbeidsmiljøloven

Norsk Jernbaneforbund (NJF) har følgende synspunkter knyttet til de høringsforslag til endringer i Arbeidsmiljøloven som Arbeids- og inkluderingsdepartementet har sendt ut.

1) Skift/turnus.

Norsk Jernbaneforbund har i all hovedsak arbeidstidsavtaler som er utledet av den statlige arbeidstidsavtalen, konkret knyttet til forvaltningsbedriften Jernbaneverket eller NSB konsernet knyttet til Spekter. Vesentlig unntak er arbeidstidsavtalen i Nettbuss AS. Arbeidstidsordningen i Staten og Spekterbedriftene (Nettbuss unntatt) er en arbeidstidsordning som gir kompensasjon (beregnet tid) for ubekvemt arbeid innenfor tidsavgrenset rammer, men uavhengig av mengde ubekvemt arbeid. Holdenutvalgets forslag er ganske likt arbeidstidsordningen i Staten knyttet til rammene (eks.15 min. kompensasjon for 1 time natt arbeid - 10 min. kompensasjon for helgearbeid). Det viktige prinsipielle skillet går ved at kompensasjonen i tid i den statlige arbeidstidsordningen gis uavhengig om du har lite eller mye såkalt "kontinuerlig" skiftarbeid. Bare nattarbeid vil f.eks i Holdenutvalgets forslag ikke utløse redusert arbeidstid. Likeledes ligger det i forslaget at den enkelte arbeidstaker må ha hele nattevakter for å komme inn under tidsberegningen. En slik forutsetning ligger ikke i den statlige arbeidstidsordningen.

Norsk Jernbaneforbund mener at Holdenutvalgets forslag ikke går langt nok og er vesentlig redusert i forhold til de arbeidstidsordninger som blir praktisert i Staten og Spekter. En endring i tråd med Holdenutvalgets forslag vil kunne svekke de avtalefestede ordningene i Staten og Spekter.

2) Arbeidsmiljølovens "70 års regel".

NJF ser ikke behovet for endring av 70 års regelen nå. Beregning av gjennomsnittlig levealder, pensjonsbeholdning og "naturlig" pensjonsalder vil i kommende pensjonssystem bli fastsatt etter hvordan aldersutviklingen i befolkningen er. Gjennomsnittlig pensjonsalder

Møllergt. 10 - 0179 OSLO • Tlf.: 23 06 13 79 • Telefax: 23 06 13 85 • E-mail: njf@njf.no • Bankgiro: 9001 07 28680 • Org.nr. 9710 74 345

ligger i dag under 60 år. Svært få arbeidstakere er i arbeid etter 70 år, derav lite behov for endring av 70 års grensen nå, men en eventuell markert økning i levealder i framtid vil kunne endre dette behovet.

3) Konkurranseklausuler, kundeklausuler og ikke-rekrutteringsklausuler.
NJF støtter AIDs forslag til å innføre et nytt kapittel 17A i Arbeidsmiljøloven.

4) Midlertidig ansettelse
NJF støtter AIDs forslag til endring av §14-9, §15-1(3) og §17-1(5).

5) Retten til å fortsette i stillingen ved nedleggelse av virksomhet.
NJF støtter AIDs forslag til endring av §15-11(2)

6) Drøftingsplikten etter AML §15-1.
NJF er av den oppfatning at det er nødvendig at AML §15-11 bør presiseres i forhold til utvelgelse, fordi dette innebærer at arbeidsgiver vil få et klarere dokumentasjonskrav ovenfor de tillitsvalgt i en utvelgelsesprosess.

7) Arbeidsgivers adgang til trekk av lønn.
NJF ser ikke noe behov for å generalisere begrensningsregelen i §14-15.
NJF støtter AIDs forslag til endring av §14-15p.b.

8) Fortrinnsrett
NJF har vurdert AIDs forslag til prioritetsrekkefølge av fortrinnsretten, hvor ansatte med redusert arbeidstid får en lavere prioritet. Dette innebærer at ansatte, som av sosiale grunner har fått redusert sin arbeidstid midlertidig (eks. p.g.a småbarn) vil prioriteres ned ved behov for økt arbeidstid. NJF ønsker ikke dette.
NJF støtter ikke AIDs forslag til endring av §10-2(4).
NJF støtter AIDs forslag til endring i §16-3(3).(Reservasjonsretten)

9) HMS – alenearbeid- prestasjonslønn.
NJF støtter AIDs forslag til endring i §4 -1(2) og §4 -3(2).

10) Noen presiseringer
NJF støtter forslag AIDs forslag til endring i §10-12(5), §17-1(3) og ny § 12-1.
NJF er imot en opphevelse av forskriftsreglene knyttet til opplæring av verneombud og medlemmer av arbeidsmiljøutvalg. Disse må videreføres slik de framkommer i forskrift 29.april 1977 nr.7.

11) Arbeidstilsynets vedtakskompetanse
NJF støtter AIDs forslag til endring av § 18-6(1)

12) Overtredelsesgebyr

NJF støtter AIDs forslag om å innføre overtredelsesgebyr som reaksjonsmiddel ved brudd på AML, i tillegg til pålegg - tvangsmulkt - stansing av virksomhet.

Med hilsen
NORSK JERNBANEFORBUND

Kjell Atle Brunborg

Kjell Næss

Norsk Jernbaneforbund

LOs Juridiske Avd.
Youngsgt.11
0181 Oslo

Oslo, 20. januar 2009

Sak nr.70.4
Ref:

Høring – Forslag til ny framtidig arbeidsskadeforsikring – organisering og yrkessykdommer

Norsk Jernbaneforbund har vurdert forslaget om "ny framtidig arbeidsskadeforsikring", lagt fram av Regjeringen ved Arbeids- og Inkluderingsdepartementet.

Forbundet er i første rekke opptatt av at den skadelidtes situasjon ikke skal svekkes, men bedres ved en omlegging av lovverk og forsikringsordning.

Forbundet opplever i en god del tilfeller at de skadelidte må greie å dra tunge og tidsmessig lange prosesser for å nå fram med sine erstatningskrav. Dette kan være svært tungt, da de fleste skadelidte har omfattende plager som gjør hverdagen tung. Dette er i all hovedsak prosesser mot forsikringsselskap som forvalter yrkesskadeforsikringsordningen for den enkelte bedrift.

Det er en svakhet at den enkelte bedrift sjelden tar ansvar for den skadelidtes situasjon i en prosess der forsikringsselskapet er den reelle motpart til den skadelidte, ikke bedriften.

Norsk Jernbaneforbund har i all hovedsak gode erfaringer knyttet til Folketrygdloven og praktiseringa av den ovenfor de skadelidte og behandlingsprosessen for å komme fram til et riktig trygdevedtak for den skadelidte.

Forbundet har derimot hatt mange saker, hvor forsikringsselskapene påberoper seg "snudd og omvendt bevisbyrde" knyttet til den enkelte bedrift, selv om den skadelidte har fått klare trygdevedtak. I slike saker får legespesialisterklæringer svært stor vekt. NJF mener det derfor er viktig at den skadelidte har rettigheter til å velge kvalifisert spesialistvurdering i større grad enn i dag.

Forbundet er av den oppfatning at ***det ikke er gunstig for den skodelidte*** å legge ned det offentlige organisatoriske løpet gjennom Folketrygden og erstatte dette med en "arbeidsskadeenhet" som forvalter en arbeidsskadeforsikringslov, hvor enheten samtidig skal være selvfinansierende. Dette vil i praksis fungere som et forsikringsselskap, og det offentliges ansvar pulveriseres.

Møllergt. 10 - 0179 OSLO • Tlf.: 23 06 13 79 • Telefax: 23 06 13 85 • E-mail: njf@njf.no • Bankgiro: 9001 07 28680 • Org.nr. 9710 74 345

Norsk Jernbaneforbund er enig i forslag, som gjør det lettere for skadelidte med skader som med stor sannsynlighet skyldes hard arbeidsbelastning, f.eks i form av løft, kjemiske stoffer etc., å få trygdeytelser og erstatning. Det må f.eks være mulig å knytte enkelte muskel- og skjelettskader til fysisk tøffe arbeidsplasser. Men det er viktig at en slik utvidelse av sykdomstilfeller som gir rett erstatning og trygdeytelser, ikke begrenser den individuelle vurderingen, som Folketrygdloven 13-4 andre og tredje ledd legger opp til.

Med hilsen
NORSK JERNBANEFORBUND

Kjell Atle Brunborg

Kjell Næss

Norsk Jernbaneforbund

LO
Youngsgt. 11
0181 Oslo

Oslo, 10. februar 2009

Sak nr. 70.4-91/KN
Ref:

Høring - forskrift om landtransport for farlig gods

Norsk Jernbaneforbund (NJF) har ingen merknader i forhold til forslaget til regelverk av farlig gods på vei og jernbane.

NJF er positive til en ny §8, som innfører en plikt om oppdatert oversikt over lokalisering av type farlig gods på godsterminalene.

NJF er av den oppfatning i saker angående landtransport av gods på vei og jernbane bør forbundet være høringsinstans, i likhet med andre transportforbund/transportbedrifter.

Med hilsen
NORSK JERNBANEFORBUND

Kjell Atle Brunborg

Kjell Næss

Møllergt. 10 - 0179 OSLO • Tlf.: 23 06 13 79 • Telefax: 23 06 13 85 • E-mail: njf@njf.no • Bankgiro: 9001 07 28680 • Org.nr. 9710 74 345

Norsk Jernbaneforbund

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Oslo, 18. mars 2009

Sak nr. 74
Ref:

Høring - forslag til endringer i lisensforskriften og fordelingsforskriften

Norsk Jernbaneforbund har ingen merknader til de foreslåtte endringene lisensforskriftene.

§ 2A-3 knyttet til begrensningsretten av internasjonal jernbanetrafikk og vurderingen av de økonomiske konsekvenser av slik trafikk, foretas av nasjonalt Jernbanetilsyn. Dette er viktige reguleringsmekanismer som må brukes, dersom internasjonale selskap ønsker å konkurrere på kommersielt lønnsomme nasjonale jernbanestrekninger ved hjelp av transitt/internasjonale persontransportruter.

Med hilsen
NORSK JERNBANEFORBUND

Kjell Atle Brunborg

Kjell Næss

Møllergt. 10 - 0179 OSLO • Tlf.: 23 06 13 79 • Telefax: 23 06 13 85 • E-mail: njf@njf.no • Bankgiro: 9001 07 28680 • Org.nr. 9710 74 345

Norsk Jernbaneforbund

LO
Youngsgt. 11
0181 Oslo

Oslo, 14. september 2009

Sak nr. 2/KN
Ref:

Høring – endringer i arbeidsmiljølovens bestemmelser om midlertidig ansettelse - tilkallingsvakter mv.

Norsk Jernbaneforbund har problemer med arbeidsgivernes bruk av midlertidig ansettelse og tilkallingsavtaler på flere områder. Særlig innenfor renhold er dette et problem, men dette benyttes også innenfor billettsalg og ombordpersonalet i tog.
I hovedsak brukes kortidskontrakter på 3 mnd. eller mindre, og da tilkalling etter behov uten noen fast stillingsprosent.

Nye kontraktsformer er nå tatt i bruk av arbeidsgiverne, det er kontrakter med fast ansettelse for arbeidstakeren uten definert stillingsprosent og arbeidstid i form av "ringeavtaler".

Norsk Jernbaneforbund er av den oppfatning at arbeidsgiverne tar i bruk slike kontraktsformer **for å dekke opp for en permanent underbemanning i bedriftene.** Tidligere opererte bedriftene med bemanning som tok høyde for f. eks sykdom og stort sett bruk av midlertidig arbeidskraft ved sesongsvingninger.

Norsk Jernbaneforbund mener det er et stort behov for å stramme inn lovverket med hensyn til at begge parter, arbeidsgiver og arbeidstakere, *bør gjennomføre forhandlinger* om bruk av midlertidig arbeidskraft.

Departementets forslag om at partene *"jevnlig vurderer bruken av midlertidig ansettelser etter bestemmelser i dette ledd"* gir etter forbundets oppfatning ingen strammere ramme for bruk av midlertidig arbeidskraft utover at dette jevnlig skal vurderes sammen med de tillitsvalgte. De tillitsvalgte som part mangler muligheten til å prøve ut lovligheten av bruken av midlertidige ansettelser hos domstolen, dersom ingen enkelt arbeidstakere er villig til å reise sak, eller at det er oppfattet som brudd på tariffbestemmelsene.

En lovendring som medfører at de tillitsvalgte/fagforeningen som part har muligheten for å reise saker knyttet til brudd på §14.9 uten krav til at den enkelte arbeidstaker reiser sak, kunne gitt et bedre vern mot ulovlig bruk av midlertidige ansettelser.

Møllergt. 10 - 0179 OSLO • Tlf.: 23 06 13 79 • Telefax: 23 06 13 85 • E-mail: njf@njf.no • Bankgiro: 9001 07 28680 • Org.nr. 9710 74 345

Forbundet er for at Arbeidstilsynet har påleggskompetanse i forhold til at Arbeidstilsynet fører tilsyn med selve prosessen med å vurdere bruken av midlertidige ansettelser.

Forbundet støtter departementets forslag om at arbeidstakers fravær ikke skal gå til fratrekk i forhold til ansettelsestiden i vurderingen av lengden av midlertidige på ansettelser over 4 år.

Med hilsen
NORSK JERNBANEFORBUND

Jane B Sæthre

Kjell Næss

Norsk Jernbaneforbund

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Oslo, 8. mars 2010

Sak nr. 74/kn
Ref:

Høring - Utkast til forskrift om gjennomføring av forordning nr. EF 1371/2007

Norsk Jernbaneforbund har ingen merknader til utkastet til forskriften.

Med hilsen
NORSK JERNBANEFORBUND

Kjell Atle Brunborg

Kjell Næss

Møllergt. 10 - 0179 OSLO • Tlf.: 23 06 13 79 • Telefax: 23 06 13 85 • E-mail: njf@njf.no • Bankgiro: 9001 07 28680 • Org.nr. 9710 74 345

Norsk Jernbaneforbund

LOs Arbeidsmiljøavdeling.
Youngsgt. 11
0181 Oslo

Oslo, 8. mars 2010

Sak nr. 91/kn
Ref:

Høring - om datalagring - direktiv 2006/24/EF

NJF har vurdert EUs direktiv 2006/24/EF som Regjeringen vurderer å innlemme i EØS avtalen mellom EU og Norge.

Forbundet har følgende kommentarer til direktivet:

EU pålegger gjennom dette direktivet **alle** teleselskap og internettleverandører å lagre informasjon om hvem som ringer, sender SMS, MMS eller e-post – og hvem som er mottagere, tidspunkt og hvor det blir ringt eller sendt fra, i minimum seks til maksimum 24 måneder. For norske forhold gjelder dette Telenor, Netcom, Nextgentel, Tele2, Lyse og andre operatører som da blir pålagt å lagre alle opplysninger om telefoni- og nettbruk i opptil 2 år.

Datalagringsdirektivet er et alvorlig inngrep i vår rett til privat kommunikasjon. Tilgangen til slik elektronisk informasjon er i dag basert på et etterforskningsprinsipp, dvs. at det må foreligge konkret mistanke om alvorlig lovbrudd (strafferamme større enn 3 år) før politiet kan iverksette logging av telefon og datatrafikk i en tidsbegrenset periode. All privat informasjon skal ellers slettes så raskt som mulig, for eksempel sletter teleleverandøren listen over hvem den enkelte kunde har ringt så fort telefonregningen er betalt.
EUs datalagringsdirektiv erstatter etterforskningsprinsippet med et generelt overvåknings-prinsipp, der informasjon om alle borgere lagres systematisk inntil 2 år.

Datatilsynet frykter direktivet vil medføre et utall av små "politiregistre" hos internett-leverandører og teleselskaper, med sterkt varierende sikring av opplysningene.
Så store databaser over personopplysninger krever offentlig kontroll/styring, da denne informasjonen er attraktiv for kriminelle som kan brukes til identitetstyveri, overvåking etc.

Møllergt. 10 - 0179 OSLO • Tlf.: 23 06 13 79 • Telefax: 23 06 13 85 • E-mail: njf@njf.no • Bankgiro: 9001 07 28680 • Org.nr. 9710 74 345

Det vil være mulig for kriminelle å unngå overvåkningen, innføringen av direktivet løser ikke det problemet.
Datalagringen er kostbar (anslått av IKT- Norge på mellom ½-1 mrd) og dette vil trolig belastes forbrukerne til sjuende og sist.

Den internasjonale juristkommisjonens norske avdeling mener direktivet ikke bør innføres fordi det går på tvers av Den europeiske menneskerettkonvensjonen.

Norsk Jernbaneforbund mener at Norge må bruke sin reservasjonsrett mot implementering av direktivet inn i EØS avtalen.

Med hilsen
NORSK JERNBANEFORBUND

Kjell Atle Brunborg

Kjell Næss

Norsk Jernbaneforbund

LO
Samfunnspolitisk avd.
Youngsgt. 11
0181 Oslo

Oslo, 12. april 2010

Sak nr. 65-91
Ref:

Høring - forslag til endringer i regelen for skattelegging av pensjonsinntekt

Norsk Jernbaneforbund har gjort en gjennomgang av høringsnotatet og vil påpeke at de foreslåtte endringene i skattereglene vil føre til alle våre medlemmer med lønnsinntekt over kr. 400.000.- i året (dvs. med en framtidig pensjonsinntekt årlig over kr. 300.000.-) vil få en skatteskjerpelse både ved avgang som alderspensjonist og særlig ved avgang med AFP. Denne skatteskatteskjerpelsen er vesentlig større i offentlig sektor enn for tilsvarende inntekt i privat sektor ved avgang på AFP og økende med økende inntekt. Forbundet viser til avsnitt 8.5 i høringsnotatet.

Forbundet er ikke motstander av skatteskjerpelser, dersom dette er nødvendig for å styrke velferdsstaten eller løse viktige samfunnsoppgaver, men slike endringer må bygge på inntektsnivå og evne for den enkelte til å betale skatt, og ikke på om den enkelte arbeidstaker har vært ansatt i offentlig eller privat sektor.

Med hilsen
NORSK JERNBANEFORBUND

Kjell Atle Brunborg

Kjell Næss

Møllergt. 10 - 0179 OSLO • Tlf.: 23 06 13 79 • Telefax: 23 06 13 85 • E-mail: njf@njf.no • Bankgiro: 9001 07 28680 • Org.nr. 9710 74 345

Norsk Jernbaneforbund

LO Samfunnspolitisk avd.
Younsgt. 11
0181 Oslo

Oslo, 29. april.2010

Sak nr. 91
Ref:

Høring Klimakur 2010

Norsk Jernbaneforbud har gjort en vurdering av Klimakur 2020 og har følgende kommentarer:

Hendelsene innen norsk jernbanetransport både på person- og godstransport har vist at jernbaneinfrastrukturen er håpløst foreldet og ikke er tilpasset dagens transportmessige behov i det norske samfunnet. Samtidig er jernbaneinfrastrukturen (trasèr, skinnegang og signalsystemer) også foreldet i forhold til dagens togmateriell, som ligger på et helt annet teknologisk og hastighetsmessig nivå. Norsk jernbane trenger et paradigmeskifte for å kunne øke sin markedsandel av transportbehovet og den forventede økningen i transport behovet framover.

Kapittel 10 i Klimakur 2010 omhandler transportsektoren. NJF er av den oppfatning at "klimakuren" er noe defensiv i sin satsning på jernbane.

Punkt 10.6.4 som omhandler godstransport legger opp til en satsning som øker kapasiteten i godsektoren på jernbane med det tredoblede innen 2030.
NJF mener disse investeringene bør gjøres slik at dette målet kan nås innen 2019, samtidig vil det være nødvendig fra myndighetenes side og utvikle kraftfulle incentiver som medfører at gods overføres fra vei til jernbane og sjøtransport.

Punkt 10.6.5 som omhandler intercitytog hvor målsetningen er full utbygging av intercity-trianglet Skien-Halden-Lillehammer med "Gardermostandard (200 km/t) innen 2030 og dobling av togtilbudet. NJF mener at også her må satsningen ligge på et annet nivå. Bare Oslo området regner med en økning i folketallet på en ¼ million i løpet av en 15 års periode. Det er derfor svært viktig at jernbanenettet i trianglet bygges ut til høyhastighetsstandard, dvs. til å taklet hastigheter over 250 km/t.

Møllergt. 10 - 0179 OSLO • Tlf.: 23 06 13 79 • Telefax: 23 06 13 85 • E-mail: njf@njf.no • Bankgiro: 9001 07 28680 • Org.nr. 9710 74 345

Punkt 10.6.6 omhandler tiltak om utbygging av høyhastighetslinjer mellom de større byene i Norge og tar for seg særlig to baner, Oslo-Trondheim (ferdig 2020) og Oslo-Bergen (ferdig 2030). Dette er viktige tiltak både distriktsmessig og næringsmessig, da nedslagsfeltet for bosetning i forhold til større sentra vil bli langt større. Dette vil også minske presset på de større byene, både i forhold til bosetting og transport. Planen er for defensiv i forhold til utbygging av høyhastighetsnett til Stangvanger/Kristiansand og utlandet Stockholm/København. Norge vil være avhengig av en høyhastighetsforbindelse til Europa.

Høyhastighet vil innebære et paradigmeskifte innen norsk jernbanedrift. Det vil være en investering som er en nødvendighet for kommende generasjoner, både miljømessig og transportmessig knyttet til framkommelighet og sikkerhet.

Med hilsen
NORSK JERNBANEFORBUND

Kjell Atle Brunborg

Kjell Næss

Norsk Jernbaneforbund

LO
Youngsgt. 11
0181 Oslo

Oslo, 21. september 2010

Sak nr. 70.4-91/Kn
Ref:

Høring – lovendring for bedre sykefraværsoppfølging

Norsk Jernbaneforbund mener at aktiv sykmelding er et viktig virkemiddel i sykefraværsarbeidet og må videreføres.

Ordningen med aktiv sykmelding har gjort det økonomisk mulig å tilby alternative arbeidsoppgaver i en periode uten at en har måttet opprette nye stillinger eller skyve ut friske arbeidstakere som utfører arbeidsoppgaver som er aktuelle for arbeidstrening for å få dette gjennomført. Innen NJFs organisasjonsområde og mange andre virksomheter innen transportbransjen har hoveddelen av de ansatte arbeidsoppgaver hvor helsekrav må være oppfylt, bl.a. helsekravforskriften for alle med sikkerhetstjeneste ved jernbanen og førerkortforskrift for bussjåfører og andre yrkessjåfører. Når helseproblemer oppstår og helsekrav ikke lenger er oppfylt, må den ansatte tas helt ut av sikkerhetstjeneste selv om vedkommende har en god restarbeidsevne. Ordningen med at gradert sykmelding alltid skal vurderes først, vil derfor ikke være praktisk gjennomførbar innen større deler av vårt organisasjonsområde når forutsetningen er at den sykmeldte i slike tilfeller skal utføre deler av sitt ordinære arbeid.

Norsk Jernbaneforbund vil uttrykke en sterk bekymring for at attførings- eller IA-arbeid vil bli sterkt hemmet dersom ordningen med aktiv sykmelding faller bort fra 01.07.2011 slik det er foreslått og som Arbeidsdepartementet tilrår i sitt høringsnotat. NJF har full forståelse for at eventuelt misbruk av ordningen med aktiv sykmelding ved at arbeidstaker utfører deler av sitt ordinære arbeid ikke er akseptabelt for partene, men kan ikke se at manglende sanksjoner overfor de som har misbrukt ordningen tidligere skal medføre at de som benytter ordningen i tråd med intensjonene i IA-avtalen skal straffes.

Møllergt. 10 - 0179 OSLO • Tlf.: 23 06 13 79 • Telefax: 23 06 13 85 • E-mail: njf@njf.no • Bankgiro: 9001 07 28680 • Org.nr. 9710 74 345

En effekt av at aktiv sykmelding ikke kan benyttes, er at det blir større krav fra virksomheten om at restarbeidsevne hos en med gradert sykmelding må benyttes i ordinære, budsjetterte stillinger siden arbeidsgiver nå må betale deler av sykelønna selv om de med sikkerhetstjeneste ikke kan utføre sin ordinære jobb i det hele tatt. Etter omfattende effektiviseringstiltak gjennom flere år er det svært begrenset med slike stillinger å henvise ansatte med gradert sykmelding til, og det forventes normalt ikke at arbeidsgiver skal opprette nye stillinger for å oppfylle sin tilretteleggingsplikt. I stedet for en hensiktsmessig utprøving av arbeidsevne eller bare basalt tilbud om aktivisering for ansatte som opprettholder kontakten med arbeidsplassen, frykter NJF at det i større grad vil bli passivisering under sykmelding ved at en ansatt med gradert sykmelding ikke vil få et hensiktsmessig alternativt arbeid uten at andre arbeidstakere må tas ut av dette arbeidet.

Effekten antas å bli at en andel av sykelønnskostnadene overføres fra NAV til arbeidsgiver uten at det er praktisk mulig å utnytte den aktuelle restarbeidsevnen til produktivt arbeid unntatt i helt spesielle tilfeller, noe som medfører en utilsiktet økt kostnad for arbeidsgiver om ordningen med aktiv sykmelding opphører. For arbeidstaker kan det i større grad bli krav om å flytte til annet tjenestested eller å måtte akseptere nedgang i lønn ved overgang fra sitt vanlige arbeid med diverse skift- og ulempetillegg til tilrettelagt arbeid på dagtid hvor medisinske hensyn er ivaretatt dersom arbeidsgiver i større grad må finne alternativt arbeid uten sikkerhetstjeneste uten å kunne prøve ut variert arbeidstrening i en periode på 4-8 uker med aktiv sykmelding. Det antas at presset på sykmeldende lege om heller å utstede en 100 % sykmelding enn å henvise til veiledet arbeidstrening, vil øke dersom ikke forslaget om å at ordningen med aktiv sykmelding skal opphøre trekkes.

Også i andre bransjer kan opphør av ordningen med aktiv sykmelding gi negative effekter på IA-arbeidet, men spesielt for transportbransjen vil det på bakgrunn av at ordningen med gradert sykmelding ikke har noen praktiske anvendelse for ansatte med sikkerhetstjeneste når helsekravene ikke er oppfylt, kunne forventes et tilbakeskritt i NJFs IA-arbeid som følge av opphør av ordningen med aktiv sykmelding

I tillegg til momentene fra det ovenstående notatet viser vi til at det virker lite logisk at et tiltak som både i navnet og i praksis har fokus på å fremme aktivitet framfor passivitet i oppstartfasen av et sykefravær foreslås fjernet, mens NAV kan gi full støtte for tilsvarende arbeidstrening/aktivisering hos en som etter utløp av sykepengeåret er overført til arbeidsavklaringspenger. Sannsynligheten for å få til en vellykket rehabilitering er jo langt større ved tiltak som iverksettes tidlig i forløpet enn de som kommer når langtidsfravær er etablert.

NJF vil sette fokus på at aktiv sykmelding er spesielt viktig for de som omfattes av helsekrav, men dette tiltaket er utrolig viktig også for ansatte med psykiske lidelser som kan trenge en lengre periode med tilvenning til det å bare møte opp på jobb etter et fravær uten å måtte ha ansvar for å utføre deler av jobben sin (som ved gradert sykmelding), og for at ansatte kan få en periode til å oppdatere seg med hensyn til sin ordinære jobb før de gjenopptar selve utførelsen av oppgavene. I de tilfellene hvor det tidlig er klart at

arbeidstaker ikke kan vende tilbake til sin ordinære jobb, er det viktig at muligheten til å prøve ut alternative arbeidsoppgaver og behov for tilrettelegging kan gjøres med finansiering fra NAV. Vi minner om at aktiv sykmelding i utgangspunktet forutsetter at sykmelder bekrefter at vedkommende ikke kan utføre sitt ordinære arbeid, og at alternativet til aktivitet organisert av arbeidsgiver som regel er passiv sykmelding med dårligere prognose for en vellykket rehabilitering tilbake til arbeidslivet

Med hilsen
NORSK JERNBANEFORBUND

Kjell Atle Brunborg.

Kjell Atle Brunborg

Kjell Næss

Kjell Næss

Norsk Jernbaneforbund

LO
Youngsgt.11
0181 Oslo

Oslo, 19. november 2010

Sak nr. 91/KN
Ref:

Implementering av direktiv 2008/104/EF om arbeidsinnleie i Norge

Økningen av vikarbyråer som driver utleie har økt fra ca 140 vikarbyråer med til sammen i underkant av 2000 ansatte i 1993 til 1207 vikarbyråer med til sammen ca. 50.000 ansatte i 2008. Kun 16% av disse var fast ansatt med garantilønn, dvs. forutsigbar fast inntekt. Direktivet får anvendelse for arbeidstakere som har inngått en arbeidsavtale eller et ansettelsesforhold med et vikarbyrå og som leies ut til en virksomhet (innleier) for midlertidig å utføre arbeid under dennes ledelse og kontroll.

I Norge er adgangen til å leie inn arbeidstakere fra vikarbyrå regulert i arbeidsmiljølovens § 14-12(1). Første ledd definerer lovligheten av slik innleie likt bruken av midlertidige ansettelser. Bakgrunnen for denne paragrafen er begrunnet i Ot.prp. nr.49 (2004-05) som sier:

"hovedregelen i norsk arbeidsliv skal fortsatt være fast ansettelse: At fast ansettelse er hovedregelen er i samsvar med prinsippene i EU-direktivet om midlertidig ansettelser og innebærer stabile og forutsigbare rammebetingelser for begge parter i arbeidslivet .....Norge har en svært høy andel fast ansatte blant de sysselsatte, og det er ikke ønskelig å åpne for en praksis i norsk arbeidsliv som endrer det helt dominerende mønster av faste ansettelsesforhold."

Vikarbyrådirektivet åpner etter Norsk Jernbaneforbunds oppfatning for en mindre restriktiv politikk mot bruk av innleie fra vikarbyråene, samtidig som artikkel 4 i direktivet inneholder bestemmelser om forbud mot og restriksjoner på anvendelsen av innleid arbeidskraft og derigjennom åpner norsk arbeidsliv for økt bruk av midlertidig ansatte.
Samtidig vil likebehandlingsprinsippet i direktivet sannsynligvis gi bedre lønns- og arbeidsbetingelser i utleiebransjen, gitt at bransjen har tilnærmet gode tariffavtaler, eventuelt almengjør tariffavtalene. Problemet har i saker hvor det skal fastsettes et nivå for arbeidsbetingelser og lønn, vært å få partene til å bli enig om nivået. Et bedret nivå for lønns- og arbeidsbetingelser vil gjøre det mindre lønnsomt for bedriftene å bruke innleid arbeidskraft.

Møllergt. 10 - 0179 OSLO • Tlf.: 23 06 13 79 • Telefax: 23 06 13 85 • E-mail: njf@njf.no • Bankgiro: 9001 07 28680 • Org.nr. 9710 74 345

Norsk Jernbaneforbund mener den nye §14-12a i tråd med artikkel 4 i direktivet fjerner det viktigste styringsverktøyet i hindre økt bruk av innleie og midlertidige ansettelser i norsk arbeidsliv. Det nye forslaget har positive incentiver for bedrede forhold for arbeidstakere midlertidig eller fast ansatt i vikarbyrået, men dette oppveier ikke direktivets intensjon om å hindre restriksjoner mot innleie fra utleieselskap, i forhold til målsetningen i norsk arbeidsliv om høy andel fast ansatte.
Norsk Jernbaneforbund kan *ikke* støtte implementeringen av direktivet uten at det legges restriksjoner på innleie fra vikarbyrå i tråd med nåværende §14-12 første ledd.

Med hilsen
NORSK JERNBANEFORBUND

Kjell Atle Brunborg

Kjell Næss

Norsk Jernbaneforbund

Det Kongelige Samferdselsdepartement
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Oslo, 20. desember 2010

Sak nr. 74/kn
Ref:

Høring - Forslag til direktiv om opprettelse av et felles jernbaneområde (omarbeiding) KOM(2010)475

Norsk Jernbaneforbund har gjennomgått Parlaments- og rådsdirektiv om opprettelse av et felles europeisk jernbaneområde (omarbeiding) KOM(2010)475.
Forbundet er av den oppfatning at nasjonalstatene må ha politisk og økonomisk kontroll over person- og godstransport på jernbane i de respektive land, dvs. at markedet i vesentlig grad må reguleres.
Forslaget til omarbeiding av jernbanepakke 1 som nå har blitt sendt ut til høring *bidrar ikke* til at nasjonalstatene beholder politisk og økonomisk kontroll, men svekker denne. Overføring av myndighet fra nasjonalstatene til Markedsovervåkningsorganet er et ledd i dette.
Ny artikkel 5.4 i forslaget presiserer at nasjonalstatens kontroll over jernbanevirksomheten ikke skal være større enn ledelsesrelaterte rettigheter i et aksjeselskap.
Norsk Jernbaneforbund mener slike formuleringer må erstattes med større rettigheter for den enkelte nasjonalstat for styring av egen jernbanevirksomhet, fordi jernbanevirksomheten både har samfunnsøkonomiske mål og skal løse samfunnsmessige transport behov.
Forslagene begrunnes i at konkurranseforholdene skal gjøres bedre og likere, og bidra til økt konkurranse.

Norsk Jernbaneforbund har følgende kommentarer til forslagene:

Bilag VII punkt 9: "Regler for håndtering af større driftafbrydelser og nødsituationer, herunder et minimumsserviceniveau i ilfælde af eventuelle strejker og tidlig ophævelse af den kontaktsmæssige aftale, og information til brugerne.
NJF er av den oppfatning at dette betyr en innskrenkning av streikeretten og følgelig må avvises.

Møllergt. 10 - 0179 OSLO • Tlf.: 23 06 13 79 • Telefax: 23 06 13 85 • E-mail: njf@njf.no • Bankgiro: 9001 07 28680 • Org.nr. 9710 74 345

Artikkel 3.12 "søkning på infrastrukturkapasitet"
Kommisjonen signaliserer et tydelig ønske om økt konkurranse ved at godsspeditører og operatører innen kombinerte transporter skal kunne få kjøpe sporkapasitet. NJF synes dette er lite heldig fordi dette svekker togselskapenes økonomiske basis. Jernbanemateriell er svært kapitalkrevende og ofte produsert ut fra særegne klimatiske/geografiske forhold. Dette innebærer et snevert materiellmarked og stor risiko ved tap av markedsandeler. Det samme forholdet vil gjøre seg gjeldende for de ansatte i jernbaneselskapene. I små "jernbane - nasjoner" som Norge vil dette være langt vanskeligere enn i større nasjoner.

Artikkel 6.2-6.3 Adskillelse av regnskap.
NJF synes dette er greit så lenge dette ikke medfører at slike enheter må skilles ut i aksjeselskap, men kan forbli som egen juridisk enhet i selskapet.

Artikkel 13.2
Artikkelen pålegger dominerende togoperatører på minst et jernbanetransportmarked å skille ut egne servicefaciliteter, som verksteder, terminaler, eiendomsvirksomhet etc. i egne aksjeselskap. Problemet vil være oppsplitting av den helhetlige jernbanevirksomheten. Jernbanevirksomheten er ikke tjent med små og lite levedyktige operatører og service faciliteter. Det vil øke kostnadene innen jernbanevirksomheten, fordi begrensede personalmessige jernbaneressurser må øke og spres på langt flere selskaper.
Trafikksikkerheten er helt sentral faktor innen jernbanetransport som i flytrafikk. Samtidig krever jernbanevirksomhet mye kapital og investeringer gir høy risiko, dersom oppdragsmengden uforutsigbar. Økt oppsplitting vil føre til at jernbanetransporten vil tape markedsandeler til annen transport.
NJF er av den oppfatning at forslaget om å pålegge utskilling av servicefaciliteter i aksjeselskap, må endres slik at det er mulig for togoperatøren å ha slik virksomhet uten å skille denne ut i et aksjeselskap. Dette er svært viktig i forhold til anbudspolitikken, hvor egen virksomhet av slik karakter innen et selskap kan beholdes og styres uten anbud så lenge virksomheten ikke er organisert i eget aksjeselskap.

Med hilsen
NORSK JERNBANEFORBUND

Kjell Atle Brunborg

Kjell Næss

Norsk Jernbaneforbund
Møllergt. 10
0179 Oslo

Det Kongelige Samferdselsdepartement
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Oslo, 27. april 2011

Sak nr. 74/kn
Ref:

Høring : Hvitbok om EUs transportpolitikk fram mot 2050

Norsk Jernbaneforbund har vurdert politikken som ligger til grunn i hvitboka om EUs transportpolitikk fram mot 2050.

EU legger opp til en ambisiøs transportpolitikk og store reduksjoner i CO_2 innen 2050. For jernbanetransporten har EU følgende mål innen jernbanesektoren:

- 30% av veitransporten på strekninger over 300 km bør overgå til andre transportformer som jernbane- og sjøtransport innen 2030 og mer enn 50% innen 2050. Det innebærer utvikling av passende infrastruktur.
- Ferdiggjøre et europeisk høyhastighetsnettverk innen 2050. En tredobling av eksisterende høyhastighetsnettverk innen 2030 og bibeholde et tett jernbanenettverk i alle medlemsetater. Innen 2050 bør størstedelen av mellomdistanse (under 300 km) passasjertransport foregå med tog.
- Forbinde alle sentrale lufthavner med høyhastighetsjernbane innen 2050 og forbinde alle sentrale havner med godsjernbane.
- Ta i bruk en modernisert jernbaneinfrastruktur med styringssystemet ERTMS.
- Etablere en ramme for et europeisk informasjons- forvaltnings- og betalingssystem til multimodal transport innen 2020.
- Utnyttelse av prinsippene om brukerbetaling og"forurenseren betaler" samt og styrke den private sektors vilje til å fjerne konkurransefordeler, herunder skadelige støttetildelinger, skape inntekter og sikre finansiering av kommende transportinvesteringer.

Med utgangspunkt i disse målene ønsker EU og ta følgende initiativ innen jernbanesektoren:

- Åpne de nasjonale jernbanepassasjermarkedene for konkurranse, herunder obligatoriske åpne anbud i forbindelse med tildeling av "offentlig kjøp" kontrakter.
- Oppnå felles typegodkjennelse for kjøretøy og en felles sikkerhetssertifisering for jernbanevirksomheten gjennom å styrke Det Europeiske Jernbaneagenturs (ERA) rolle.
- Utvikle en integrert tilgang til forvaltningen av fraktkorridorer, herunder kjøreveisavgifter.
- Sikre en effektiv og ikke diskriminerende adgang til jernbaneinfrastruktur, herunder til jernbanerelaterte tjenester, det vil si gjennom en strukturell adskillelse av infrastrukturforvaltning og levering av tjenester.
- Utvikle og innføre et felles eksportdokument for godstransport.
- Sikre at miljøansvarsordninger fremmer jernbane- og sjøtransport samt intermodal transport.
- Sikre arbeidstakernes deltakelse, det vil si gjennom europeiske samarbeidsutvalg, i transnasjonale virksomheter i sektoren.
- Sektordekkende sikkerhetssertifisering i jernbanesektoren.
- Forbedre sertifiserings- og vedlikeholdsprosessen for sikkerhetskritiske komponenter, som brukes til konstruksjoner av rullende materiell og jernbaneinfrastruktur.

Norsk Jernbaneforbund er i hovedsak enig i målsetningene fram 2050, *men støtter ikke EUs mål for privatisering av jernbanesektoren. Dette har som konsekvens en redusert nasjonal forvaltningsdel og en privatisert transnasjonal jernbanesektor med få store private operatører, hvor ERA overtar sentrale deler av de nasjonale jernbanetilsynenes rolles. Dette vil styrke de kommersielle sidene ved jernbanen og svekke den samfunnsmessige siden.*

Norsk Jernbaneforbund er i mot at *de nasjonale passasjermarkedene ønskes åpnet for kabotasje og at offentlige kjøp kontrakter obligatorisk skal legges ut på anbud. Dette må være politikk som det enkelte land må ha full råderett over. Offentlig kjøp av trafikk og kapasitet sikrer bedre jernbanetilbud fordi dette er økonomisk nødvendig for å opprettholde tilbudet.*

Norsk Jernbaneforbund har også store motforestillinger *mot at offentlig eide transportselskap skal pålegges å dele opp sin virksomhet i aksjeselskaper for ikke å diskriminere privat virksomhet, slik at private selskap sikres ikkediskriminerende tilgang til tjenestene. Det samme kravet stilles ikke ovenfor store private aktører i markedet. Konsekvensen av dette vil på sikt være en privatisering av jernbanesektoren. Sannsynligheten for at det oppstår større private monopol er stor, da denne sektoren krever store kapitalbindinger i togmateriell og behandling/vedlikeholdsanlegg.*

Norsk Jernbaneforbund er svært positiv *til at EU nå ser ut til å anerkjenne de europeiske samarbeidsutvalgene slik at arbeidstakerne deltar i utviklingen av de transnasjonale virksomhetene i sektoren.*

Med hilsen
NORSK JERNBANEFORBUND

Kjell Atle Brunborg.

Kjell Næss

Norsk Jernbaneforbund
Møllergt. 10
0179 Oslo

LO Forhandlings- og HMS- avd.
Youngsgt.11
0181 Oslo

Oslo, 19. september 2011

Sak nr. 91/kn
Ref:

Høring – forslag om offentlig godkjenningsordning i renholdsbransjen

Norsk Jernbaneforbund (NJF) har vurdert utkastet til forskrift om offentlig godkjenning av renholdsvirksomheter og om kjøp av renholdstjenester.

NJF er tilfreds med forskriftenes innhold sett i forhold til EØS regelverket.

Forbundet har forslag til et tillegg i forskriftsteksten:

§3(1)c:
Renholdsvirksomheten skal legge frem en oversikt over ansatte i virksomheten og dokumentasjon som viser at virksomheten har en ordning med som sikrer arbeidstakerne økonomisk kompensasjon i tilfelle yrkesskade og *som sikrer de ansatte obligatorisk tjenestepensjonsordning.*

Med hilsen
NORSK JERNBANEFORBUND

Kjell Atle Brunborg

Kjell Atle Brunborg

Kjell Næss

Kjell Næss

• Tlf.: 23 06 13 79 • Telefax: 23 06 13 85 • e-mail: njf@njf.no
• Bankgiro: 9001 07 28680 • Org.nr. 9710 74 345

Norsk Jernbaneforbund
Møllergt. 10
0179 Oslo

LO
Youngsgt.11
0181 Oslo

Oslo, 3. januar 2012

Sak nr. 3-91/Kn
Ref:

Høring - Forslag til tiltak for å sikre at regler vedrørende inn- og utleie av arbeidskraft etterleves.

Norsk Jernbaneforbund har drøftet forslagene i høringen fra Arbeidsdepartementet ang. vikarbyrådirektivet.

Forbundet oppfatter departementets forslag som positive tiltak, men mener at den nye §14-12a i tråd med artikkel 4 i direktivet fjerner det viktigste styringsverktøyet i å hindre økt bruk av innleie og midlertidige ansettelser i norsk arbeidsliv.

Forbundet kan ikke se at tiltakene som foreslås fra departementets side tilfredsstiller forbundets krav om å videreføre restriksjonene på innleie i tråd med dagens § 14-12 første ledd.

Forbundet står fast på sitt standpunkt om **ikke å implementere vikarbyrådirektivet** i Norge.

Med hilsen
NORSK JERNBANEFORBUND

Kjell Atle Brunborg

Kjell Næss

Vedlegg: Brev til LO av 19. nov.2010

NORSK JERNBANEFORBUNDS MEDLEMSTALL PR.31.12.2008

	Adm.	Oslo	Drm	Kr.s. Stv.	Berg	Ham	Trh	Vst. Skien	Salgs pers	Narv	Pr	Dir medl	GMB.	Gods bil	Tra serv	Bane serv	Gjøv. banen	Ialt
Konduktørene		457	144	x)	98	40	143						119				38	1168
Verkstedpers.		543	163	12	33	24	177	29										981
Trafikk/tekn.	164	337	164		80		149											894
Banepers.		280	77	76	74		210											717
Bilpers.		331	140	30			110							43				654
Kontor	314								197									511
CargoNet	61	157		52			97											367
Elektropers.		158	57	21	20	49	43											348
Baneservice Felles																210		210
Klargjøring															124			124
Narvik F.org.										87								87
MTAS											26							26
Direkte medl												40						40
	539	2263	745	320	305	113	929	29	197	87	26	40	119	43	124	210	38	6127

X) Konduktørene Stavanger 69

Konduktørene Kr.sand 60

NORSK JERNBANEFORBUNDS MEDLEMSTALL PR.17.08.2009

	Adm.	Oslo	Drm	Kr.s. Stv.	Berg	Ham	Trh	Vst. Skien	Salgs pers	Narv	Pr	Dir medl	GMB.	Gods bil	Tra serv	Bane serv	Gjøv. banen	Ialt
Konduktørene		498	145	x)	99	46	142						122				39	1219
Verkstedpers.		502	168	12	30	26	175	30										943
Trafikk/tekn.	172	314	180		82		153											901
Banepers.		281	77	75	74		210											717
Bilpers.		335	140	26			113							45				659
Kontor	330								173									503
CargoNet	54	148		53			71											326
Elektropers.		158	56	19	21	44	46											346
Baneservice Felles																192		192
Klargjøring															123			123
Narvik F.org.										82								82
MTAS											26							26
Strukton											29							29
Direkte medl												18						18
	556	2236	766	313	306	118	910	30	173	82	55	18	122	45	123	192	39	6084

X) Konduktørene Stavanger 67

Konduktørene Kr.sand 61

NORSK JERNBANEFORBUNDS MEDLEMSTALL PR.31.12.2010

	Adm.	Oslo	Drm	Kr.s. Stv.	Berg	Ham	Trh	Vst. Skien	Salgs pers	Narv	Pr	Dir medl	GMB.	Gods bil	Tra serv	Bane serv	Gjøv. banen	Ialt
Konduktørene		553	161	x)	100	48	141						137				42	1309
Verkstedpers.		521	177	14	29	22	178	35										976
Trafikk/tekn.	190	366	187		79		150											972
Banepers.		294	84	79	68		212											737
Bilpers.		413	150	25			113							37				738
Kontor	332								154									486
CargoNet	62	141			55		72											330
Elektropers.		175	53	16	22	53	55											374
Baneservice Felles																210		210
Klargjøring															140			140
Narvik F.org.										76								76
MTAS											21							21
Direkte medl												27						27
	584	2463	812	261	353	123	921	35	154	76	21	27	137	37	140	210	42	6396

X) Konduktørene Stavanger 68

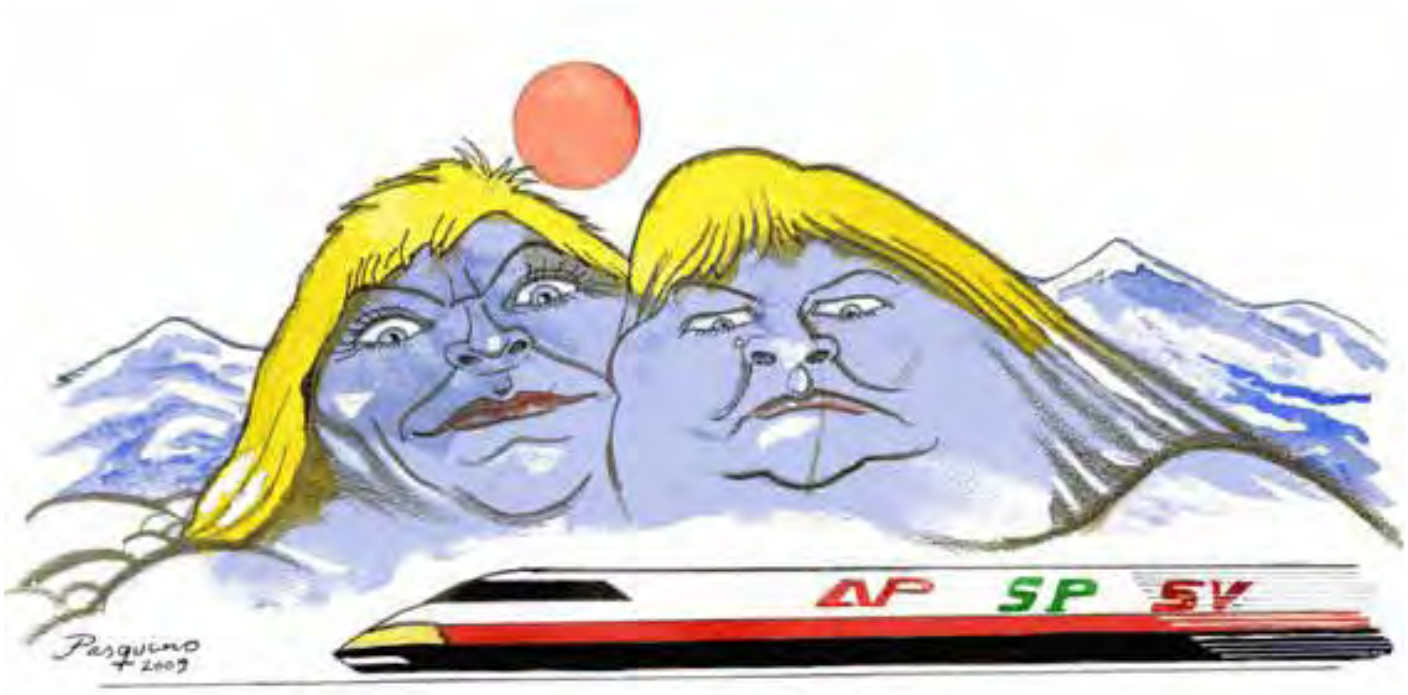
Konduktørene Kr.sand 59

NORSK JERNBANEFORBUNDS MEDLEMSTALL PR. 31.12.2011

	Adm	Oslo	Drm	Krs Stvg	Berg	Ham	Trh	Vst Skien	Salgs pers	Narv	Pr	Dir medl	GMB	Bil gods	Bilp Østf	Tra serv	Bane- serv	Gjøv banen	RGT	Antall
Kond		506	177	x)	93	51	140						131					43	43	1309
Trafikk/tekn	188	397	193		81		149													1008
Verksted		526	176	11	27	23	177	38												978
Bilpers		400	162	27			115							32	214					950
Banepers		299	85	78	71		223													756
Kontor	357								152											509
Elektro		182	52	23	23	58	54													392
Cargonet	56	129			54		72													311
Baneservice																	201			201
Klargjøring																140				140
Narvik FO										85										85
MTAS											18									18
Dir medl												27								27
	601	2439	845	264	349	132	930	38	152	85	18	27	131	32	214	140	201	43	43	6684

x) Kond Stavanger 66
Kodnd Kr.sand 59

DE RØD-GRØNNE
FRP+H
2009
PÅ RETT SPOR
Pasquino 2009



(trollene som forsvinner før en rød sol –
fare og spenning –
– nisser og dvergene bygger i berge,
men vi skal minne dem alle herut)