



Protokoll

Norsk Jernbaneforbunds 64. ordinære
landsmøte 27.–30. oktober 2024





Norsk Jernbaneforbunds Forbundsstyre 2024-2028. Bak fra venstre: Ola Erik Steien Brattset, Grete Sparby, Glenn Thomas Storsveen Grady, Torbjørn Støre, Morten Knudsen, Ove Sindre Lund, Vidar Flåm, Roy Arne Wekxhall, Ole Strøm, Petter Tømnes, Simon Olaisen, Torfinn Håverstad, Lars Øyvind Samnes, Bianca Fedle, Tor Egil Pålend, **Foran fra venstre:** Mariann Ravnanger Nilsen, Tone Thonje, Cecilie Knappaas Barmoen, Eli Ingeborg Baadstøe-Ostrø, Erla Arnesen, Rolf-Åge Smith, Kurt Jensen, Ola Rune Kleiven, Håkon Fjelstad, Per Stene, Janina Hortman, Arild Kjempekjenn, Bente Håkellen.

**Protokoll fra
Forbundets 64. ordinære landsmøte
27.–30. oktober 2024**

Norsk Jernbaneforbund

Protokoll fra Forbundets 64. ordinære landsmøte 27.-30. oktober 2024

Produksjon: LO Media 2026

NORSK JERNBANEFORBUND



Protokoll fra Forbundets 64. ordinære landsmøte 27.–30. oktober 2024, Oslo Kongressenter

Video av landsmøtet 2024 ligger på
<https://njf.no/?s=landsmøte+2024>

Innhold

Dag 1, søndag 27. oktober	9
Forbundsleder Jane Brekkhus Sæthre ønsket velkommen til Landsmøtet 2024	9
Minnetale v/ Forbundsleder Jane Brekkhus Sæthre 2024	10
Landsmøtetale ved Forbundsleder Jane Brekkhus Sæthre	11
Dagsorden punkt 1c: Fastsettelse av dagsorden	14
Dagsorden punkt 1b: Fastsettelse av forretningsorden	15
Dagsorden punkt 3: Regnskap og årsberetning 2021–2023	17
Beretning	17
Regnskap	18
Dag 2, mandag 28. oktober	20
Samferdselspolitikk	20
Hilsningstale fra Anu Hietala, generalsekretær i NTF	37
Del 1: Buss	39
Hilsningstale fra Egil André Aas, leder LO Stat	51
Del 2: Godstrafikk	54
Reduksjon av klimagassutslipp krever handling og endring	54
Hilsningstale fra Roger Solheim, Godsalliansen	64
Dagsorden punkt 5 – Vedtektsendringer	71
Dagsorden punkt 9: Prinsipp- og handlingprogram	76
Dagsorden punkt 8: Kommunikasjonsplattform	77
Dag 3, tirsdag 29. oktober	78
Faglig politisk samarbeid	78
Hilsningstale LO-leder Peggy Hessen Følsvik	78
Drømmen om forpliktende samarbeid og brede forlik i jernbanepolitikken	83
EUs 4. Jernbanedirektiv pålegger Norge å konkurranseutsette offentlig kjøpt persontrafikk med tog. På leit etter gode råd og handlingsrom	83
Hilsningstale fra Rolf Ringdal, leder Norsk Lokomotivførerforbund	95
Politisk uttalelse, handlingsrom i EØS-avtalen	98
Politisk uttalelse: Brede forlik gir bedre jernbanepolitikk	99
Behandling av landsmøtesaker	101
Dagsordenpunkt 6: Sak 6a	101
Dagsordenpunkt 6: Sak 6c	105
Ungdomspolitisk program: Innkomne saker	106
Hilsningstale fra Raymond Johansen, Generalsekretær i Norsk Folkehjelp	107
Behandling av landsmøtesaker	111
Dagsordenpunkt 12	111
Forslag 12.1	111
Forslag 12.2	111

Dagsordenpunkt 10: Valg	112
Valg i Forbundets ledelse	116
Dag 4, onsdag 30. oktober	119
Velferdsstaten	119
Politisk uttalelse: Den internasjonale situasjonen	119
Behandling av landsmøtesaker	121
Dagsordenpunkt 7	121
Dagsordenpunkt 11	124
Dagsordenpunkt 12 a	126
Forslag 12.4	126
Forslag 12.5	126
Forslag 12.6	127
Forslag 12.7	127
#1, from ID 65 Ole Morten Ellevsen, Busspersonalets forening avd. 064 Trøndelag	127
#2, from ID 66 Harald Sverre Nilssen, Busspersonalets forening avd. 064 Trøndelag	128
Forslag 12.8	128
Forslag 12.9	129
Forslag 12.10	129
Dagsordenpunkt 12 c	130
Behandling av landsmøtesaker	145
Dagsordenpunkt 6: Sak 6a	145
Uttalelser	146
Dagsorden punkt 7: Den faglig og politiske situasjonen	149
Deltakerliste	158
Gjesteliste	161



Dag 1, søndag 27. oktober

Landsmøtet ble åpnet klokken 15:00 med kulturell åpningsforestilling: Jernbanens Musikkorps Oslo v/dirigent Åge Jan Barlund og konsert med Alexandra Rotan m/band.

Forbundsleder Jane Brekklus Sæthre ønsket velkommen til Landsmøtet 2024

Velkommen!

Jeg ønsker dere alle hjertelig velkommen til Jernbaneforbundets 64. ordinære Landsmøte. Det er bare 3 år siden sist. Covid pandemien bidro til forskyvning med 1 år. Etter at vi har avholdt dette møtet er vi på tur igjen med 4-års intervaller.

I salen har vi 97 delegater, forbundsstyret og politisk ledelse, vi skal lære hverandre å kjenne og utforme forbundets prioriteringer og politikk for de neste 4 årene.

Dere som er delegater i dette møtet er valgt, og har fått tillit med dere fra lokal fagforening. Vær stolte av å representere den yrkesgruppa dere tilhører. Bruk dagene til å bygge nettverk litt på tvers. Jernbaneforbundet er samlingspunktet for hele sektoren, buss, tog, bane, trafikk, verksted, kontor mm.

Uavhengig av hvilket selskap dere jobber i så er dette et skjebnefellesskap. Vi er en verdikjede som er gjensidig avhengig av hverandre.

Landsmøtet blir denne gangen også et fagseminar. I tillegg til at vi skal beslutte nye handlingsplaner, gjennomføre valg og behandle forslag, og ikke minst vedta ny politikk.

Mange dyktige forelesere innenfor utvalgte temaer kommer på besøk.

Kunnskapsdeling og kompetanseoverføring er viktig. Alle skal med, og vi er best sammen.

I god tradisjon har vi også invitert gjester fra forbund og organisasjoner i inn- og utland.

Gode venner i LO familien, tidligere tillitsvalgte i NJFs ledelse og andre samarbeidspartnere.

Dere er alle hjertelig velkommen.

Minnetale v/ Forbundsleder Jane Brekkuhus Sæthre 2024

I den landsmøteperioden vi har lagt bak oss, har vi mistet gode fagforeningskamerater og venner.

Mange har vært aktive på arbeidsplassen, i fagforeningen, i forbundet eller i lokalsamfunnet. Våre tanker går først og fremst til deres nærmeste etterlatte. De fleste går bort uten stor oppmerksomhet. Vi minnes dem med takknemlighet for den innsats de har lagt ned for arbeiderbevegelsen.

Det er umulig å nevne alle som har gått bort i denne landsmøteperioden. Men de er alle med i våre tanker når jeg nå skal nevne noen få av dem:

Tidligere nestleder i Norsk Jernbaneforbund, Arthur Skåtøy sovnet stille inn 10. september 2023 på Døli pleie og omsorg senter i Hakadal. Han ble 87 år gammel. Han deltok siste gang som gjest på forbundets landsmøte i 2016.

Han ble født i Os utenfor Bergen 4.mars.1936, og begynte å jobbe ved jernbanen 17 år gammel.

I 1984 ble han Leder i Hovedadministrasjonens Kontorpersonales Forening, med kontor i Storgt. 33 i Oslo. Han avanserte til Nestleder i Kontorpersonales Landsråd hvor han ble leder fra 1986, og valgt inn i Forbundsstyret 1988. Dette vervet hadde han til fram til Landsmøtet i 1992, hvor han ble valgt inn i forbundets administrasjon som nestleder. Han satt i 4 år fram til landsmøtet i 1996.

Arthur bidro til å få inn flere kvinner i det mannsdominerte fagforeningsmiljøet, han var opptatt av at også kvinnene skulle skolere seg og gjøre seg gjeldende i de politiske debattene. Han var en dyktig trubadur, hadde ofte med seg gitaren og diktet egne sanger, som han fremførte til glede for mange. Arthur ble æresmedlem i Kontorpersonaleets Landsråd. Hans sosiale og inkluderende egenskaper ble høyt verdsatt.

Hans tid som sentral tillitsvalgt bar preg av behovet for storstilt nedbemanning og omstilling. Et resultat av innføring av ny teknologi, elektrifisering, bedre utstyr og dermed mindre behov for personale ute på stasjonene. Som pensjonist ble han valgt inn i Jernbanepensjonistenes Forbund, hvor han var aktiv i mange år og avsluttet som nestleder i 2013.

Foreningsleder i Elektropersonaleets Forening Hamar Avd 56, Per Åge Noet døde

4. september 2023, etter kort tids sykdom. Han ble 59 år. Per Åge ble valgt inn i Elektropersonaleets Landsråd i 2012.

Han hadde bunnsolide verdier i form av rettferdighetssans og solidaritet med de svake. Han var en bauta i elektromiljøet, og kunne være tøff og bestemt når det trengtes. Han nøt stor respekt hos arbeidsgiver. Vi minnes han som en hyggelig kar, med glimt i øyet, og lun god humor.

Hans bortgang er et stort tap for elektromiljøet.

Bussjåfør Øyvind Sannes, medlem i Bilpersonaleets Forening Østfold, Avd. 114, døde brått på jobb den 28. desember 2022. Han ble 53 år. Bussen han førte møtte en annen

buss som kom over i feil kjørebane på Fredrikstad bru. Farten var etter forholdene lav, men utfallet tragisk. En vanlig dag på jobben ble den siste dagen i hans liv. Øyvind etterlot seg kone og 5 barn.

Foreningsleder Svein Arild Lunde, Banepersonalets Forening Drammen Avd. 22 døde brått i sitt hjem 28. 12. 22. Han ble 59 år.

Svein Arild startet i NSB i 1988 og ble Banemontør. Han gikk gradene via formann før han ble Arbeidsplanlegger med stasjonering i Tønsberg.

Svein Arild var en raus og god mann. Han ble valgt som leder av Banepersonalets Forening Drammen på årsmøtet i 2018, et verv han hadde til han forlot oss. Han var en markant og tydelig tillitsvalgt for sine medlemmer, han hadde sterke meninger og stod på hardt for det han trodde på.

Jeg avslutter med at vi fikk en brutal påminnelse om risiko knyttet til jobben, da et steinras førte til avsporing på Nordlandsbanen og en dramatisk togulykke denne uken den 24. okotber, hvor lokomotivfører, **Rolf Henry Ankersen** dessverre omkom.

Vi lyser fred over deres minne.

Jeg ber landsmøtet reise seg og minnes de som har gått bort i landsmøteperioden.

Landsmøtetale ved Forbundsleder Jane Brekkhus Sæthre

Kjære alle sammen. Delegater. Gjester.

Velkommen til Norsk Jernbaneforbunds 64. landsmøte.

64!

Siden 1892 har NJF kjempet for et bedre liv for alle. 1892, før unionsoppløsningen. Før kvinner fikk alminnelig stemmerett. Før første verdenskrig. Før andre verdenskrig. Før klokka var det samme i hele Norge. Da innbyggerne i Norge stilte klokka etter Rådhusklokka, lokalt. På en tid hvor urverket ikke hang sammen. Hvor samfunnet ikke verdsatte oss alle.

Jeg vil fortelle historien om Norge. Om Jernbaneforbundet. Om dere. Fordi historien om Norge og Norsk Jernbaneforbund går hånd i hånd. Jeg vil fortelle om framtiden. Om håp. Om tro. Om ... vilje.

Jeg tror på framtiden. Jeg tror på fellesskapets styrke. Sammen får vi til mer. Sammen er vi sterkere.

Jeg går av. Blir pensjonist. Det gir tid til refleksjon. Dere skal føre arven til Norsk Jernbaneforbund videre.

Vår stolte felles arv. Vi er nå LOs eldste forbund. I 132 år har vi kjempet. Ingenting har kommet av seg selv. Flere har ofret livet, for troen på en bedre framtid. For fellesskapet. For frihet. Det var aldri forgjeves. Sakte, men sikkert har samfunnet blitt bedre. Vi har tapt. Vi har grått. Følt på fortvilelse.

Men først og fremst har vi sammen med LO vunnet store seire.

Fast arbeid. Åttetimersdagen. Sykepenger. Pensjon. Ei lønn å leve av. Velferdsstaten. Ferie. Og, respekt. Vi står ikke med lua i hånda.

Vi blir respektert. Verdsatt. Lyttet til. Vi er garantisten for ordnede forhold. Det var en



god grunn til at folk gikk sammen. Ingen vil tilbake til 1892.

Med 10-timers arbeidsdag. Dårlig lønn. Elendige boforhold. Utrygghet. Barnearbeid.

Hvorfor snakker jeg om historien vår? Fordi folk glemmer. For å forstå fremtiden, må man kjenne fortiden.

Folk ser ikke hva vi har bygd opp sammen. Ser ikke at fagforeningene og samfunnsbygging er en og samme sak. Vi skal aldri glemme de som gikk foran.

Som løftet oss i flokk. Fordi felleskap fungerer. Jeg har sett det selv. Jeg er stolt av Norsk Jernbaneforbund.

Stolt over å være en del av felleskapet vårt. Jeg har mange ganger følt på ærefrykt. Beundret de første som tok kampen. Jeg tror på oss. På det vi gjør. Min reise i Norsk Jernbaneforbund startet i 1978. Året jeg fikk jobb i NSB, ble medlem og lokal tillitsvalgt. I 1996 blir jeg første kvinne i forbundet ledelse. 20 år senere valgte dere meg til leder. Jeg, er en liten del av historien, som et pust i sivet. Dere er fremtiden. Skal skrive historien videre.

Sammen utvikle Norsk Jernbaneforbund. Vi har et godt utgangspunkt. Vi har politikken på plass. Vi har drømmene. Vi har styrken. Troverdigheten.

Dere vil møte mye motstand. Dere vil få kritikk og kjeft. Vi kan ikke stoppe utviklingen

Men vi kan påvirke. Kan få gjennomslag. Vi har klart det før. Og vi skal klare det igjen.

Vi står foran store utfordringer. Vi gjenopplever dyrtid. Forskjellene mellom folk øker. Det er press på arbeidstiden, lønn, pensjon, opplæringskrav og sikkerhetsnivå. Vi har politiske motstandere som vil privatisere og splitte opp sektoren vår. Som ikke tenker på at kollektivtrafikken og alt rundt togproduksjon er som et urverk. At alt henger

sammen med alt. Vi skal gjøre alt for å få urverket til å tikke.

Men når ingen har overordnet ansvar. Når ingen ser helheten, sitter på hver sin tue og markerer sitt territorium med alle midler. Da går det verken framover eller på skinner.

Vi bygde jernbane på 1800-tallet med fire forskjellige sporvidder. Ingen tenkte på at banestrekningene en dag skulle møtes. Bergensbanen skulle egentlig bygges smalsporet. Siden Vossebanen allerede var smalsporet.

Når vi i dag snakker om å samle jernbanen er det for å gjøre jernbanen mer strømlinjeformet.

Vi kan sammenligne jernbanen med et urverk. Med jernbanereformen føles det som om et 20-talls urmakere har ansvar for å reparere hvert sitt tannhjul. Uten å ha full oversikt over hva forrige urmaker gjorde. Med eller uten fagkompetanse.

Vi skrur tiden tilbake. Litt som urverket under jernbanens begynnelse. Da snakket vi ikke om sommertid og vintertid. Vi snakket om Jernbanetid. Den kom med jernbanen i 1854.

Felles tid ble nødvendig for å kunne lage rutetabeller og avvikle trafikken. Konduktørene hadde egne klokker med to tidsangivelser. Og, vi hadde forskjellige tider over hele Norge.

Vi bygde smalspor og standardspor om hverandre. Sånn kunne vi ikke ha det. Nytt-årsaften 1894 ble klokken stilt over hele Norge. I Bergen ble døgnet 39 minutter kortere. I Vardø varte det første døgnet i 1895 i 25 timer og 4 minutter.

Norges Statsbaner kunne legge begrepet jernbanetid bak seg. Fra nå av fulgte alle tog samme tid. Jernbanen ble etter hvert samlet. Sporvidden standardisert. Samfunnsoppdraget krevde et overordnet ansvar. Nå mener politikere på høyresiden at vi står for en gammeldags ideologi. At vi vil ha tilbake NSB. De bør sette seg inn i hvor komplisert jernbanedrift og kollektivtrafikk er. Konkurransen kan være bra, men de som tror at markedet fikser alt, tar feil. Andre land samler selskaper og finner løsninger, selv med EUs fjerde jernbanepakke.

De finner løsninger for sine pendlere og sitt næringsliv. Jeg mener kollektivtrafikken er helt sentral i det grønne skiftet. Vi må bygge gode transportsystemer framfor å kjempe om å vinne anbud.

Folk må stole på at toget og bussen kommer og går. At prisen er fornuftig. Rutetabelen er kontrakten med de reisende. Så må vi legge til rette for mer gods på bane. Arma-daen av lastebiler må begrenses. Økt satsing på kollektivtrafikk er helt nødvendig. At flere benytter buss og tog og at godstransport går på bane, er mest klimavennlig

Hva skal til? Mer samordning og prioritering. Nasjonal Transportplan må henge sammen, ikke bare være en ønskeliste av prosjekter som hver for seg er viktige.

Vi foreslår en helhetlig nasjonal kollektivtransport- og godstransport strategi. Uten mer samordning mellom fly, båt, bil og bane vil alle tape.

Kunstig intelligens er fantastisk, må brukes fornuftig og planmessig. Framtiden gir nye muligheter, vi kan ikke stoppe tiden. Men vi kan påvirke. Vi kan endre.

Samfunnet. Kollektivtrafikken. Transportløsningene.

Til beste for både ansatte, reisende og næringsliv. Bussjåfører skal være bedre sikret i bussen. Vi skal kjempe for alle yrkesgruppene våre. Vi må alltid stille spørsmålene;

Hvorfor skal en renholder få dårligere betingelser, mens direktørene får hundretusener ekstra.

Hvorfor er det alltid fagarbeidernes jobber som settes ut på anbud? Besluttet av økonomene og juristene som blir flere og flere. Vi skal aldri slå oss til ro.

Vi fikk tilbakeført Spordrift til BaneNor, dette må vi ikke skusle bort. Nå kommer det også an på oss. Vi fikk like gode tariffavtaler i alle togselskapene.

Men, vi må være beredt. Se nye muligheter. Tenke framover. Være med på innovasjon og effektivisering.

Vi må være best. Da blir vi også vinnere.

Framtiden er kollektiv. Vi har stolte spor. Vi skal vise vei. Jeg er takknemlig for tilliten dere har vist meg.

Lykke til med landsmøtet.

Dagsorden punkt 1c: Fastsettelse av dagsorden

Legges frem av Forbundsleder Jane Brekkhus Sæthre.

1. Åpning

- a. Behandling av fullmakter
- b. Fastsettelse av forretningsorden
- c. Fastsettelse av dagsorden

2. Konstituering

- Valg av ordstyrer
- Oppnevning av sekretærer
- Oppnevning av valgkomité
- Oppnevning av kontrollkomité
- Oppnevning av redaksjonskomité

3. Beretning og regnskap

- Beretning for årene 2021, 2022 og 2023 samt leders muntlige beretning
- Regnskap for årene 2021, 2022 og 2023

4. Intern organisasjon

5. Vedtektsendringer

6. Opplysningsvirksomheten

- a) Ungdomspolitisk program

7. Den faglige og politiske situasjonen

8. Kommunikasjonsplattform

9. Forbundets prinsipp og handlingsprogram

10. Valg

11. Forskjellige saker

12. Bevilgninger

13. Avslutning

Vedtak: Dagsorden godkjent uten anmerkninger

Godkjenning av fullmakter ved representant fra Kontrollkomiteen v/ Morten Holm

Kjære landsmøte. Representantenes fullmakter. Ved utløp av fristen 5 mai 2024 for svar fra foreningene om valg av representanter til forbundets 64 landsmøte, var det ankommet fullmakter fra alle forbundets foreninger. Til sammen har foreningene valgt 97 representanter. Kontrollkomiteen har gjennomgått fullmaktene innsendt av foreningene over valgte delegater. Alle fullmakter er godkjent uten merknader. Forbundets administrasjon har i samsvar med NJF's vedtekter §5 punkt 3, gått gjennom samtlige fullmakter som foreslås godkjent. I samsvar med dette innstiller forbundsstyret for landsmøtet at fullmaktene for 97 representanter godkjennes.

Dagsorden punkt 1b: Fastsettelse av forretningsorden

Legges frem av Forbundsleder Jane Brekkhus Sæthre.

Forbundsstyret innstiller på følgende:

1. Møtets forhandlinger er ikke offentlige. Pressen har adgang til møtet. Likeså har forbundets medlemmer adgang som tilhørere, unntatt når en sak skal behandles for lukkede dører. Representanter og tilhørere må vise adgangskort ved inngangen.
2. Til å lede møtet velges 3 ordstyrere.
3. Møtene holdes fra kl 09.00 – 13.00 og 14.30 – 18.30. Kveldsmøter kan bli nødvendig.
4. Taletiden begrenses, unntatt for innledningsforedrag, til 10 minutter 1. gang og 5 minutter øvrige ganger. Ordstyreren har for øvrig, når det finnes påkrevd, rett til å stille forslag om ytterligere tidsbegrensninger og strek med de inntegnede talere. Til forretningsordenen gis ingen ordet mer enn 1 gang og høyst 1 minutt til hver sak. Forslag som ikke har forbindelse med de saker som er ført opp på dagsorden, kan ikke opptas til behandling.
5. Forslag må legges inn i MyMeet fra den enkelte delegat. Det kan ikke legges inn nye forslag til behandling etter at det er besluttet satt strek med de inntegnede talere.

6. Forslag av økonomisk art eller som innebærer økonomiske konsekvenser, skal før de realitetsbehandles i landsmøtet, legges fram for forbundsstyret til uttalelse og innstilling.
7. Alle beslutninger, unntatt vedtektsendringer, avgjøres av alminnelig flertall og foregår i MyMeet.
8. I protokollen innføres hvem som har ordet, forslag, avstemminger samt de fattede beslutninger.
9. Dirigentbordet redegjør for vedtak på behandlede saker før møtet avsluttes hver dag.

Vedtak: Forretningsorden godkjent uten anmerkninger

Dagsorden punkt 2: Konstituering

Forbundsstyret innstiller på følgende:

Velges:

a) Ordstyrer:

- Ola Rune Kleiven
- Ole Strøm
- Monica Oshaug

Vedtak: Ordstyrere enstemmig valgt.

Oppnevnes

b) Sekretærer:

- Ola Erik Steien Brattset
- Glenn Atle Noss
- Mariann Ravnanger Nilsen

c) Valgkomité: Janina Hotman (leder)

- Per-Egil Rustberggard med vara Ove Sindre Lund (Konduktørenes Landsråd)
- Terje Wold med vara Kurt Jensen (Landsrådet for Trafikk, Teknikk og Administrasjon)
- Glenn Atle Noss med vara Nils Ole Morken (Verkstedpersonalets Landsråd)
- Ola Rune Kleiven med vara Morgan Aamodt (Banepersonalets Landsråd)
- Lars Ewald Oellingrath med vara Tommy Hansen (Elektropersonalets Landsråd)
- Ole Strøm med vara Per Arne Haga (Baneservice Fellesforening)
- Finn Arne Solberg med vara Kay Børresen (Busspersonalets Landsråd)
- Trond Aksel Nedberg med vara Truls Kleven (Administrasjon- og ledelsespersonalets Fagforening)
- Håkon Fjelstad (Entur Landsforening)

d) Kontrollkomité: Roy Arne Wexhall (leder)

- Morten Holm
- Anita Lie

e) Redaksjonskomité: Petter Trønnes – PL – Leder

- Lars Øyvind Sannes – Forbundsstyret
- Eli Ingeborg Baadstøe-Ostrø – Konduktørforeningen Oslo

Vedtak: Sekretær, valgkomité, kontrollkomité, redaksjonskomité oppnevnt uten anmerkninger.

Landsmøtet er satt, dirigenter Ole Strøm og Ola Rune Kleiven

Dagsorden punkt 3: Regnskap og årsberetning 2021–2023

Beretning

Jane B.Sæthre: Jeg synes fortsatt er litt hyggelig med innbundne bøker, jeg.

Den beretningen vi nå har laget, og som forbundsstyret legger frem for landsmøte, den trodde vi skulle bli litt tynnere fordi vi bare hadde jobbet i tre år. Men den ble faktisk litt tykkere, og det er jo gode tegn, håper vi. Jeg har ikke tatt mål av meg at jeg skal gå gjennom denne beretningen, men vi har vært så heldige at vi har fått LO Media til å sammenfatte highlightsene i perioden. Så hvis dere er klare så sier vi "kjør film om beretning"

Viser film med sammendrag om beretningen.

Det var en sammenfatning av hvordan vi har jobbet politisk. Jeg tror også at det er riktig å si litt om at vi hadde en nedstengning som vi i ettertid ser at førte lavere aktivitet ute i organisasjonsleddene., og at det kanskje har vært med på å prege hvor vi er i dag, mer enn det vi skjønnte når vi sto midt oppi det.

Vi ble veldig dyktige til å benytte TEAMS, vi fant andre måter og treffes på og alle ble mer teknisk begavet. Men vi fikk også noen hjemmekontorvaner, noen av oss, og i vårt forbund er det sånn at hvis du jobber turnus, eller ute i sporet, i tog eller i buss, så var du på jobb. De hadde noen restriksjoner, mens de som da jobbet mer administrativt la seg til vaner som ble litt annerledes. Det var mindre fysiske møteplasser over tid. Dette må vi rydde oppi, og vi er godt igang med å legge planer for det.

Nå tror jeg at det var sånn at vi skulle hatt en runde med MyMeet, men jeg tenker er det ikke greit å stemme over denne beretningen uten å sette i gang apparatet?

Den er sendt ut på forhånd, og dere har sett filmen. Så jeg overlater beretningen til ordstyrer, og så bare tar vi det på gamle måten.

Dirigent: Takk for det, da er talerstolen åpen hvis noen har noen kommentarer. Ingen kommentarer til beretning.

Dirigent: Da tar vi en avstemming på den.

Vedtak: Beretningen enstemmig vedtatt.

Regnskap

Legges frem av forbundssekretær Tor Egil Pålerud

Dirigenter, Landsmøte.

Forbundets regnskap blir godkjent av forbundsstyret etter hvert år. Derfor skal jeg ta en kort orientering om regnskapet som strekker seg fra 2021 til 2023.

Det er da 3 år og ikke 4 som er det vanlige, der ligger historien om covid til grunn.

Det er altså 3 år siden forrige landsmøte. Drift underskuddet for 2021 ble 3 millioner.

For 2022 ble driftsresultatet 1 million i overskudd. 2023 med et positivt driftsresultat med 470.000.

Driftsresultatet samlet har også i denne perioden gitt underskudd, men takket være en meget solid egenkapital som igjen gir oss finansinntekter, viser disse 3 årene en styrking av egenkapitalen.

Egenkapitalen er da styrket med finansinntekter på kr 6. millioner. I tillegg ble stønadskassefondet overført fra JBF til Jernbaneforbundet.

JBF har forvaltet fondet siden vedtaket om nedleggelse.

Da ble Stønadskasse aktiva på 34 millioner overført til forbundets egenkapital.

Styrking av streikekassa ble da vedtatt på forrige landsmøte i 2021.

I denne perioden 2021 til 2023 er fondet tilført 9.9 millioner. Streikefondet er ved utgangen av 2023 på 13.3 millioner.

Forbundets opptjente egenkapital ved utgangen av 2023 var pålydende 131 millioner.

På vegne av landsmøte ønsker jeg å takke vår gode samarbeidspartner JBF for årets landsmøtegavegave.

JBF er en meget viktig støttespiller ikke bare under et landsmøte. Medlemmene er stolte av å ha JBF ved sin side.

Så til slutt, tusen takk for det flotte samarbeidet som er mellom NJF og JBF.

Med dette legges regnskapet for perioden frem for landsmøte til orientering.

Vedtak: Regnskap tatt til orientering

Dirigent: Takk til Tor. Da må vi hoppe et lite steg tilbake, vi har en del permisjoner i dag som vi må behandle.

Da leser jeg bare opp de som har søkt permisjon i dag.

Følgende permisjoner ble godkjent:

- Nr. 32 Thomas Dammen Ringnes (27.10.2024 15:00 - 27.10.2024 19:00)
- Nr. 45 Daniel Smith Reber (27.10.2024 15:00 - 27.10.2024 19:00)
- Nr. 58 Kenneth Eik Holte (27.10.2024 15:00 - 27.10.2024 19:00)
- Nr. 69 Sverre Kringtrø (27.10.2024 15:00 - 27.10.2024 19:00)
- Nr. 41 Marius Benmessaoud-Tangen (27.10.2024 15:00 - 27.10.2024 19:00)
- Nr. 30 Linda Stebæk (27.10.2024 15:00 - 27.10.2024 19:00)
- Nr. 29 Tommy Hansen (27.10.2024 15:00 - 27.10.2024 19:00)
- Nr. 28 Lars Ewald Oellingrath (27.10.2024 15:00 - 27.10.2024 19:00)
- Nr. 102 Janina Hortman (27.10.2024 15:00 - 27.10.2024 19:00)
- Nr. 83 Henrik Amundsen Hauk (27.10.2024 15:00 - 27.10.2024 19:00)
- Nr. 47 André Skeie Ellingsen (27.10.2024 15:00 - 27.10.2024 19:00)
- Nr.124 Roy Arne Wexhall (27.10.2024 15:00 - 27.10.2024 19:00)
- Nr.84 Christer Bjarkøy (27.10.2024 13:00 - 27.10.2024 21:15)
- Nr.114 Per Stene (28.10.2024 09:00 - 28.10.2024 16:00)

Grunnet store forsinkelser i flytrafikken ble delegatene fra Elektropersonalets Landsråd og leder av kontrollkomiteen forhindret fra å delta på landsmøtets første dag, og måtte derfor søke permisjon.

Vedtak: Permisjoner innvilget

Det ble foretatt en prøveavstemning i MyMeet.

Dirigentene takker for i dag og ønsker at alle møter presis i morgen, det vil si i god tid og klar klokken 09:00.

Møtet ble hevet kl 17:10

Dag 2, mandag 28. oktober

Samferdselspolitikk

Dirigenter: Ola Rune Kleiven og Monica Oshaug.

Møtet ble satt kl 09.00.

Dirigenten ønsket velkommen til en ny dag.

Dirigenten introduserer samferdselsminister Jon-Ivar Nygård.

Forbundslederen takket for innlegget og delte ut en rose til samferdselsministeren.

Dirigenten introduserer Thor Gjermund Eriksen, administrerende direktør Bane NOR.





Forbundslederen takket for innlegget og delte ut en rose.

Visning av film

Dirigenten introduserer Brigader Anders Jernberg, Forsvaret.
Tekst ikke sjekket mot framføring.



Kjære alle sammen,

Takk for invitasjonen til å delta her i dag.

Alle som leser LTP og Stortingets vedtak vil se at ikke bare skal Forsvaret vokse, men Norge skal ta et særlig – og større – ansvar for egen sikkerhet i nordområdene.

I tillegg skal vi ta et særlig – og større - ansvar også for alliansen i nordområdene. Norge er og forblir Natos øyne og ører i nord – og nå har vi i tillegg et ansvar og en mulighet, sammen med Sverige og Finland, til å styrke Natos nordflanke betraktelig.

Jernbanen i de nordiske områdene – infrastrukturen, togsettene, jernbanepersonalet – utgjør en særs viktig bestanddel for å ta dette ansvaret og realisere denne muligheten.

Jeg er dypt engasjert i jernbanen – naturligvis profesjonelt, og det skulle da bare mangle at ikke logistikk sjefen i Forsvaret er engasjert i jernbanen. Men også privat finner jeg jernbanen dypt interessant. Aksellast, gauge, lokomotivkraft, lasteramper – dette engasjerer meg, til mine kollegers undring og kanskje litt irritasjon.

Schwerer Gustav og Dora, for eksempel: jernbanekanon bygget av tyskerne før 2. verdenskrig. 1350 tonn, to dieslokomotiver og eget dobbeltspor bygget.

7 tonns prosjektil med diameter 80 cm, ment for å trenge igjennom Maginot-linjen, brukt i Sevastopol i juni 1942.

I tillegg er jeg da også utdannet militær ingeniør og har tjenestegjort i Hærens ingeniøravdelinger i mange år. Ingeniører liker jernbaner, så enkelt er det.



Så til Alvoret (...). Geopolitikken er tilbake. Og vi har i tillegg en annen betydelig utfordring, nemlig klimaendringene.

- Klimaendringene påvirker de globale forsyningskjedene negativt. Tidligere i år, som en følge av værphenomenet El Nino, falt trafikken gjennom Panama-kanalen med 49 prosent. Panama-kanalen er en særdeles viktig transportåre for forsyninger til og fra vår viktigste allierte, USA.
- Mellom-Amerika er dessuten et område med betydelig sosial og politisk uro – regionen er ikke stabil.
- Vi kan fortsette med et sveip over kloden for å forstå hvilke sammensatte utfordringer vi står ovenfor:
- Urolighetene på Balkan og i Sahel-beltet i Afrika går litt under radaren, men er høyst reelle. Vesten kastes ut av det ene afrikanske landet etter det andre; og kinesiske og russiske interesser trer inn. På Balkan er situasjonen i enkelte områder mer kritisk enn på tiår.
- I Midtøsten raser en flerfrontskrig hvor alle de regionale maktene – og noen stormakter – er involvert.
- Det er fullskala krig i Ukraina på tredje året, men krigen har vart siden 2014, og Russlands økonomi er en ren krigsøkonomi.
- For øvrig, og som en liten side-note: En bærebjelke i russisk transport og logistikk – sivil som militær, er nettopp jernbanen.
- USA og Kina er i løpende handelskonflikt og i det som kan se ut som en langvarig sikkerhetspolitisk konkurranse.
- Hvis dere leser Forsvarskommissionens rapport nøye eller i de store trendstudiene fra Forsvarets forskningsinstitutt, vil dere se at USA-Kina-relasjonene dominerer, og supermakts-konfrontasjon over Taiwan fryktes å være det neste store.

Vi lever i en utrygg og ustabil tid, og har gjort det lenge. Vi må være forberedt på at sikkerhetspolitisk krise – utover det vi opplever i dag – også kan oppstå her hos oss.

I denne situasjonen er min utfordring det jeg kaller «**Contested Logistics in the Nordics and the High North**»: Logistikk i Norden og i det høye nord.



Contested Logistics i Norge og norske nærområder, i en alliert ramme, inneholder tre elementer. **For det første: avskrekking og forsvar i Norge, Norden og nordområdene avhenger av logistikkapasiteter** i et enormt område. Disse kapasitetene er militære og de er sivile. Med svensk og finsk medlemskap i Nato må logistikk integreres i hele Norden og i Østersjøområdet. Vi må i Norge planlegge for et logistikknettverk som går fra vest til øst i tillegg til vår tradisjonelle sør-nord-akse.

For det andre, vi kan ikke lenger avskrive militær konflikt i våre områder eller i andre områder av verden hvor våre allierte har behov for norske og nordiske logistikkapasiteter, herunder forhåndslagret materiell på norsk og europeisk jord. Derfor må vi være fleksible og vi må være dyktige. Materiellet må være klargjort og kapasitetene må være gripbare og trent, det vil si tilgjengelige for bruk umiddelbart.

For det tredje, moderne teknologi, spesielt cyber-krigføring, droner, sensorer og langtrek-kende presisjonsild, gjør hele logistikknettverket mer sårbart. Det innebærer at vi må ha skalerbarhet og redundans, altså logistisk kapasitet som bidrar til å understøtte kampavdelingene selv i en meget presset situasjon. Vi må kunne utnytte samfunnets samlede ressurser i krise og krig.

I dette bildet spiller jernbanen en viktig rolle. Jeg har behov for å frakte materiell – mye materiell, tungt materiell og farlig materiell – over svært lange avstander, og jeg må gjøre det raskt. I tillegg må jeg kunne frakte personell over de samme avstandene.



Her ser dere den primære kommunikasjonslinjen over Atlanterhavet, med logistikk-knutepunkter på Island og i Storbritannia, og nordiske mottaksområder for allierte forsterkninger, markert.

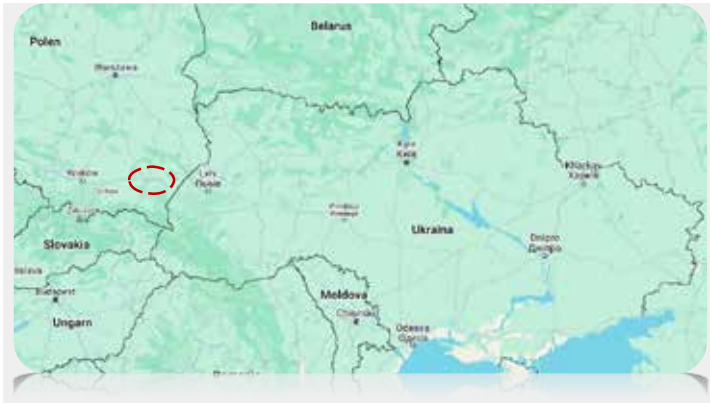
Den allierte logistikkstrukturen i dette enorme nordatlantiske området starter ved Nato-kommandoen i Norfolk på den amerikanske østkysten og følger Golfstrømmen helt opp til Finnmark.

Våre viktigste mottaksområder ligger i Nord-Norge, i Midt-Norge og i Oslofjordbassenget, og vi må legge til Skagerak med Gøteborg og, i videre forstand, Esbjerg på den danske vestkysten.

Mottak og fremførelse av allierte forsterkningsstyrker – primært amerikanske, britiske, nederlandske, franske og tyske – er den dimensjonerende oppgaver for norsk forsvarslogistikk.

Jeg skal nemlig kunne understøtte norske og allierte styrker i **de norske nordområdene**, i **hele Nordkalotten** og i Norden, og kanskje helt ned mot Baltikum.

Jernbanen er i denne konteksten svært viktig. Og i Natos felleskommando for logistikk foretas det for tiden nøye vurderinger av hvordan jernbanesystemet over hele kontinentet kan benyttes blant annet for ressurstilførsel til de nordlige områdene av alliert territorium.



La meg ta dere med til Rzeszów, et stort logistikknutepunkt i Polen, ikke langt fra den polsk-ukrainske grensen. 3D-fabrikk, direkte kontakt med fronten, fremskutt reparasjon, 17 timer.

Donasjoner til Ukraina har vært og er min øverste prioritet, og den viktigste logistikkoperasjonen på mange, mange år. Støtten til Ukraina er «contested logistics» i REAL TIME. Materieell skal identifiseres, telles og oppprepareres. Materiellet skal fraktes over landegrenser.

I forbindelse med donasjoner til Ukraina har vi fått testet ut det europeiske transport-systemet. Jernbane er utfordrende i Europa. Tysk presisjon – og tyske krav – er for eksempel ikke for amatører, og jeg har hatt togtransporter med donert materieell stående på vei til avlastingsområder i en jungel av det jeg oppfatter som byråkratiske hindre.

Det er ikke bra, og ethvert initiativ som kan bidra til ytterligere standardisering av den europeiske jernbanestrukturen, hilses velkommen.

I krise og krig i Norge eller i våre nærområder må vi raskt få i gang våre logistikknutepunkter, våre egne Rzeszów-er. Jernbanen er et svært viktig fundament for at logistikknutepunktene skal fungere.

Det må planlegges i fred.



I norsk og nordisk logistikk må vi i fellesskap utarbeide og operasjonalisere et nordisk vertslandsstøttekonsept, inkludert et nordisk transportnettverk. Dette gjelder på veiene, på sjøen og i luften. Ikke minst gjelder det på jernbanelinjene.

Pilene og fremføringsaksene som er tegnet inn på kartet er ikke ment bokstavelig. De er ment for å illustrere mitt behov for logistisk redundans – overkapasitet, fleksibilitet og alternativer. I noen områder vil jeg ha faste installasjoner for forsyninger og vedlikehold. Andre installasjoner vil være mobile.

- I fjor på senhøsten var det to avsporinger på Ofofbanen, og svensk politi undersøker om det kan ha vært sabotasje. Om det var sabotasje, og hvem som eventuelt sto bak, vet vi ikke.
- Forrige uke var det en avsporing på Nordlandsbanen. Lokomotivføreren er bekreftet omkommet.
- Det vi kan være ganske sikre på, er at i en sikkerhetspolitisk spent situasjon må vi regne med at en motstander vil forstyrre oss. Med sabotasje, med cyber-angrep og med andre virkemidler.
- Dette gjelder på veiene, på sjøen og i luften. Og det gjelder på jernbanen.
- Og nettopp derfor trenger jeg jernbanen. Fordi den gir oss kapasitet og redundans.

Jeg har altså behov for raskt å kunne forflytte mye, tungt og farlig materiell over svært lange avstander.

- Jernbanen, som en del av et samlet transportsystem, gir meg anledning til å utnytte fordelene med vei-, sjø-, luft- og banetransport.
- Jernbanen gir meg redusert framføringstid og effektiv godsframføring, ikke minst fordi lange tog med stor bæreevne erstatter et ti-talls lastebiler per strekning.
- Dessuten gir jernbanen meg et mer bærekraftig transportsystem: Med bruk av jernbanen får jeg en mer energi- og arealeffektiv måte å frakte materiell og personell.



La meg knytte et par ekstra kommentarer til dette med bærekraft. Ingen her tviler vel på jernbanens grønne fortrinn, heller ikke jeg. Men jeg kommer fra en CO2-intensiv sektor – det tror jeg vi kan være enige om. Forsvaret kommer til å forbrenne hydrokarboner i lang tid fremover.

Samtidig er også Forsvaret underlagt klima- og bærekrafts-ambisjonene.

For meg er bærekraft en betydelig utfordring. Samfunnet har legitime forventninger til oss i Forsvaret om at også vi blir mer klimavennlige.

Og derfor er jernbanen, i tillegg til å gi meg redundans og mer effektive logistikkoperasjoner på lange avstander, også en løsning for denne utfordringen: et mer bærekraftig militært forsvar.

- Jeg er samtidig bekymret for kapasiteten på eksisterende infrastruktur. Jeg er bekymret for store vedlikeholds- og investeringsbehov, og jeg er bekymret for sårbarheten på enkelte strekninger, spesielt Rørosbanen og Ofotbanen.
- Jeg er også bekymret for om jeg får prioritet. Ikke så mye i krig, da vil jeg forvente at nasjonen samler seg om den militære oppgaven, men ved hurtige forflytninger i forbindelse med styrkeoppbygging og i hele krisefasen.

Jeg må ha prioritet på slotene. Hvor langt opp i kriseskalaen må vi før sivil person- og godstransport nedprioriteres til fordel for militært personell og gods?

- Og jeg er bekymret for den nordiske kapasiteten og det grensekryssende togtilbudet.

Som dere vet, er gaugen i Finland på de fleste strekninger etter østlig standard. Da trenger vi omlastingskapasitet i Finland. Jeg er ganske sikker på at vi kommer til å få det til.

Men som alt i logistikken, henger omlastingskapasitet sammen med strukturen som ligger bak. Fra et militært logistisk perspektiv trenger jeg et sømløst, øvd og trent jern-

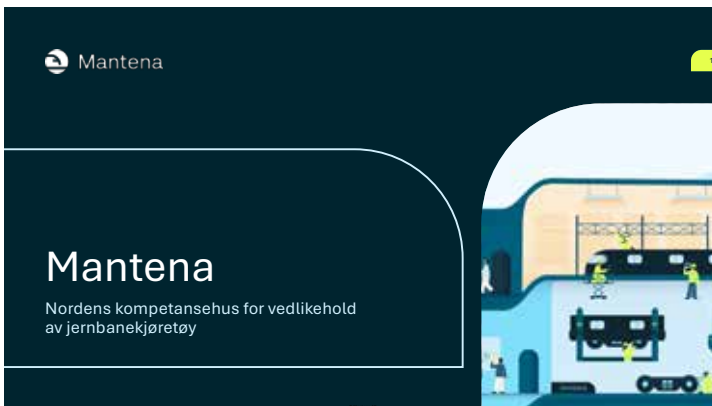
banenettverk på den skandinaviske halvøya som bidrar til et effektivt og raskt transport-system.

Jo bedre det grenseoverskridende jernbanesystemet i Norge, Sverige og Finland fungerer, desto mer effektive vil våre militære operasjoner være, også når det gjelder omlasting i Finland.

Jernbanen er, eller kan i alle fall bli, en betydelig viktigere kapasitet for forsvaret av Norge og Norden. At jernbanen i tillegg er den mest bærekraftige transportmetoden, er selvsagt svært positivt.

Takk for oppmerksomheten.

Dirigenten introduserer Kari Broberg, Styreleder Mantena.




Mantena har gjennom mange ti år bygget erfaring og kompetanse på togvedlikehold og fremstår i dag som en av Nordens mest kompetente totalleverandører av togvedlikehold.

Mantena vedlikeholder splitter nye tog og eldre tog både i form av daglig vedlikehold og vedlikehold av større komponenter.

Den norske tog flåten er spesialtilpasset norske forhold.

Vi jobber hver dag med å være Nordens mest nytenkende totalleverandør av vedlikeholdstjenester.



Korte fakta

- Omsetning 1,7 mrd
- 850 medarbeidere
- 13 verksteder i Norge og Sverige
- Hovedkontor i Oslo
- Kjernekompetanse på jernbanekjøretøy
- Verdier: Tillit, effektivitet og innovasjon
- Heteid av den norske stat, ved Nærings- og fiskeridepartementet

Bærekraftig verdiforslag

3

Ansvarlig og godt vedlikehold er bærekraft i praksis

Mantenas hovedmål er å drive ansvarlig og godt vedlikehold av jernbanekjøretøy.

Vi skal bidra til å flytte personer og gods fra vei til bane.

Det handler om:

1

Sikker togreise for sluttbruker

2

Å levere kundeverdi – hver dag

3

Verdibevarelse og levetid

4

Kostnadseffektivt vedlikehold

Mantena sikrer beredskap – jernbane er viktig i en krisesituasjon.

Se for deg at alle norske jernbanekomponenter vedlikeholdes i Ungarn eller Belarus.

Så rammer krisen, krig, flom, streik, cyberangrep etc.

Grenser stenges. Tog i hele Europa blir rekvirert av statene. Skadeomfanget øker. Reparasjonskapasiteten sprennes. Delelagerne tømmes.

Hva tror vi skjer med materialet til det lille jernbanelandet Norge?

Vil verkstedet i Ungarn eller Belarus – hvor staten kanskje har tatt over kontrollen – prioritere vårt materiell?

Høyt sannsynlig ikke. Transport kan også bli utfordrende.

Det er det beredskap handler om.



Hva består beredskapen av?

- Verksted med riktig løftekapasitet og funksjoner
- Spesialmaskiner og -utstyr
- Spesialisert kompetanse på
 - Utstyr og maskiner
 - Komponentene og ulike togsystemer
 - Materialet som ruller i Norge
- Delelager: forbruksdeler og korrektive deler

Hvis dette forsvinner fra Norge blir vi 100 % avhengig av andre stater.

4

Mantena sikrer beredskap – hvordan sikre dette for fremtiden?

5

Hvordan sikre beredskapen på vedlikehold?

Det må stilles krav til beredskap i anskaffelsesprosessene;

- Krav til responstider og ledetider for vedlikehold – også i kriser
- Stille utslippskrav knyttet til transport av deler som skal vedlikeholdes
- Risikoanalyser for leveringskjeder

Etablere beredskapslager på deler og sikre kompetanse og verkstedkapasitet nasjonalt.




BANE NOR

Geopolitiske endringer og utvidelsen av NATO krever styrket forsvars- og beredskapsmobilitet i Norden

- Jernbanesektorens muligheter, rolle og ansvar

Norsk Jernbaneforbunds landsmøte – 28. oktober 2024

Otto A. Brevik, leder Samfunnskontakt, Bane NOR
brevik@banenor.no



Ny sikkerhetssituasjon

- En usikker sikkerhetspolitisk situasjon i et sammensatt trussellandskap
- Nasjonale trusselvurderinger
- Økt årvåkenhet



2

Samfunnskritisk infrastruktur ...

- hvor **robust**?
- hvor **redundant**?
- hvor **restituerbar**?

Mht. både **naturhendelser** og **sabotasje**, og **sivile** og **militære** transportbehov.



«Nye Norden»

- Strategisk nordområde og nye NATO
- Betydning av kystlinje, havner og tilgang til nordisk jernbanenett
- Norge som "transittland"



«Nye Norden»

- Strategisk nordområde og nye NATO
- Betydning av kystlinje, havner og tilgang til nordisk jernbanenett
- Norge som "transittland"



«Nye Norden»

- Strategisk nordområde og nye NATO
- Betydning av kystlinje, havner og tilgang til nordisk jernbanenett
- Norge som "transittland"



<h2>Transportbehov</h2> <ul style="list-style-type: none">• Strategisk nordområde og nye NATO• Betydning av kystlinje, havner og tilgang til nordisk jernbanenett• Norge som "transittland"• Sivil og militær mobilitet	<h3>Sivile transportbehov</h3> <p>Jernbanen har beredskap for å bidra med tjenester i ekstraordinære situasjoner, kriser og krig</p> <p>– Bane NOR har sektoransvar og koordinerer nasjonal beredskap på jernbane</p>
	<h3>Forsvarets transportbehov</h3> <p>FOH: «Jernbane er foretrukket metode for forflytning av militære landstyrker på strekninger over 200 km»</p> <p>– som følge av hurtighet, enkelhet, effektivitet og sikkerhet»</p>

<h2>Transportbehov</h2> <ul style="list-style-type: none">• Strategisk nordområde og nye NATO• Betydning av kystlinje, havner og tilgang til nordisk jernbanenett• Norge som "transittland"• Sivil og militær mobilitet	<p>Kapsitetsøkende tiltak for godstrafikk bidrar til styrket forsvarsevne!</p>
	<p>EU-Military Mobility Project: <i>"Improvements of military transport capacity should, <u>as far as possible</u> be useful for both military and civilian use"</i></p>

Sektoransvar for nasjonal beredskap

- Samordning i «Samarbeidsforum for sikring og nasjonal beredskap»
 - 24 jernbaneforetak, 4 faste møter i året, referat til tilsyn, som deltar på Årsmøte
- Informasjon og erfaringer, utvikle fellesløsninger, planlegge beredskap, øve og evaluere



9 BANE NOR

Nordisk transportberedskap

- NTPC - Nordic Transport Preparedness Committee
- Platform NORTH Project



BANE NOR

NTP 2025-36 Utredning

Merkeforvaltningens utredning av jernbaneløsninger

Utredningen er utarbeidet av Bane NOR i samarbeid med Forsvaret og svenske Försvarsmakten. Utredningen er utarbeidet som en del av NTP 2025-36.

Bane NOR innvilget til NTP 2025-36

Eksempler på styrket forsvars- og beredskapsmobilitet i Norden - sikret investeringsmidler i 2024 til prioriterte prosjekter:

1. Anskaffelse og forvaltning av tunglastvogner
2. Effektivisere omlasting mellom transportformer
3. Regelverkstilpasninger, grensekryssing/kombitransporter


Finsk selskap innstilt som leverandør av nye tunglastvogner

Samarbeid med Forsvaret og svenske Försvarsmakten har et samarbeidsbrev om å kjøpe nye vogner for transport av tungt militært og sivilt materiell på jernbanen. Nå har vi innvilget en finsk leverandør av de nye tunglastvognene.




Bane NOR har inngått samarbeid med Forsvaret og svenske Försvarsmakten om innkjøp av nye jernbanevogner

Bane NOR har inngått et samarbeidsbrev med Forsvaret og svenske Försvarsmakten. Brevet gjelder innkjøp av nye jernbanevogner til bruk i grensekryssing og kombitransporter.



Eiers forventninger

Oppdragsbrev 2024:

- Bane NOR skal i arbeidet med samfunnsikkerhet følge opp mål, krav og prioriteringer i **Strategi for samfunnsikkerhet**. Arbeidet skal være målbar, systematisk og godartet, og inngå som en integrert del av virksomheten.

Strategi for samfunnsikkerhet i transportsektoren:

- Områder som skal prioriteres** særskilt er *utvikling av kritisk infrastruktur og kritiske samfunnsfunksjoner*, digital sikkerhet, støtte til Forsvaret, klimatilpassning – beredskap. Eiers strategi setter **konkrete krav til virksomhetene** i transportsektoren.

NTP 2025-36:

- Om Samfunnsikkerhet og klimatilpassning (s. 60). **Videreutvikle rolle i totalforsvaret** i lys av endret sikkerhetspolitisk situasjon, etablere tydeligere rammeverk for **samhandling med forsvarssektoren**, styrke evnen til å håndtere **Digitale hendelser**, videreutvikle **nordisk samarbeid** om motstandsdyktighet og beredskap, bidra til at infrastruktur blir bedre **tilpasset et fremtidig klima**.


Forsvarssjefens fagmilitære råd, 2023:

- Det bør **anskaffes ny kapasitet** for transport av egne og allierte styrker på jernbane. Kapasitet på strategisk jernbanetransport bør sikres for å ha mulighet til å **flytte tungt materiell fra mottakssteder i Norge og videre til Sverige og Finland**.

Langtidsplan for forsvaret, 2025-36:

- Transportkapasiteten økes gjennom **anskaffelse av jernbanevogner** og kjøretøy for transport av materiell og forsyninger. **Utvikling av evne til jernbanetransport** fordrer tverrsektoriell samarbeid og gir **muligheter for nordisk samarbeid**.

- 0




Pause til kl. 10.25

Paneldebatt som blir ledet av Kenneth Sandmo fra LO

Deltagere:

- Sigbjørn Gjelsvik, Senterpartiet
- Anders Jernberg, Brigader i Forsvaret
- Kari Broberg, Mantena
- Otto Arne Breivik, Bane NOR
- Axel Fjeldavli, Tankesmien Agenda

Hilsningstale fra Anu Hietala, generalsekretær i NTF

Kära kollegor,

Tack för möjligheten att få tala om ett ämne som ligger mig mycket varmt om hjärtat – det nordiska samarbetet mellan våra fackföreningar inom transportsektorn, och i detta sammanhang särskilt inom järnvägen.

Jag heter Anu Hietala och är generalsekreterare för Nordiska Transportarbetarefederationen (NTF). NTF är en sammanslutning av 40 fackförbund från de fem nordiska länderna, och tillsammans representerar vi 330 000 transportarbetare i sju olika yrkeskategorier. NJF är en aktiv medlem i vår verksamhet, och det är vi mycket glada och tacksamma för!

Vi i de nordiska länderna har en lång historia av samarbete, och vi har vår nordiska arbetsmarknadsmodell, som bygger på tillit och förhandlingar, där starka fackförbund spelar en viktig roll. Ett system som vi är stolta över och vill skydda och förbättra. Men idag är detta samarbete kanske viktigare än någonsin.

Vi vet att den globala transportindustrin förändras i snabb takt. Digitalisering, automatisering och omställningen till en hållbar transportsektor ställer nya krav. För järnvägen innebär detta både stora möjligheter och betydande utmaningar. I vår roll som fackföreningar har vi ett ansvar för att möta dessa förändringar på ett sätt som skyddar våra medlemmars rättigheter och intressen, samtidigt som vi säkerställer en rättvis och säker arbetsmiljö.

Varje dag ser vi hur arbetstagarnas villkor sätts på spel när konkurrensen i transportsektorn pressar ned löner och arbetsvillkor. Genom ett starkt nordiskt samarbete kan vi gemensamt motverka detta och säkerställa att våra medlemmar inte blir lidande. Om vi står enade som en gemensam front är vi starkare i förhandlingar och kan sätta press på arbetsgivare och beslutsfattare för att säkerställa rimliga villkor.

Inom järnvägssektorn ser vi också att privatiseringar riskerar att urholka de arbetsvillkor vi kämpat så hårt för. Därför är det avgörande att vi inom Norden samordnar oss och utbyter strategier för att stå emot denna press.

Att samarbeta över gränserna handlar inte bara om att enas för att motstå externa

påtryckningar, utan också om att lära av varandra. Varje land har unika erfarenheter och kunskaper som vi kan dra nytta av. Genom att dela dessa erfarenheter får vi en kunskapsbank som vi kan använda för att förbättra villkoren för arbetstagare i hela Norden.

Genom att samarbeta för att identifiera och implementera bästa praxis kan vi skydda våra medlemmar på ett helt annat sätt än om vi agerade ensamma. Med gemensamma lösningar på problem som arbetsmiljö, utbildning och säkerhetsrutiner kan vi skapa en järnvägssektor – och en transportindustri i sin helhet – som är säker och hållbar för våra medlemmar.

Tillsammans kan vi påverka och kräva, till exempel, utbildningar som stärker våra medlemmars kompetens inför de krav som digitalisering och teknikutveckling medför. Vi kan arbeta för att säkerställa att våra medlemmar är förberedda för framtidens arbetsmarknad, där förändringar sker i snabb takt.

När vi arbetar tillsammans inom Norden skapar vi också större möjligheter att påverka på internationell nivå. Våra gemensamma ställningstaganden och vår samlade styrka gör att vi kan tala med en starkare röst inom internationella fackliga organisationer, som ITF.

ITFs kongress organiserades i Marrakech, Marocko för en vecka sedan, och vi var där med ett team av 140 nordiska kongressdelegater. Vi hade ett pre-möte där vi gick igenom viktiga beslutspunkter och koordinerade val – och dessutom hade vi en aktiv WhatsApp-grupp där vi hejade på varandra, delade information och skapade en känsla av att vi verkligen agerade som ett team. Ni hade Jane, Torfinn, Audun, Bianca, Petter och Tor Egil som era representanter i kongressen, och jag måste säga att jag var mycket stolt över vårt nordiska team. Vi var aktiva, synliga, enade och höll fast vid våra värderingar. Audun valdes till ITFs järnvägssektionens steering committee, och Jane har varit aktiv i många olika roller. Jag vill särskilt nämna att Jane har bidragit till att göra transportsektorer mer attraktiva och trygga för kvinnor och för att vi ska se fler kvinnor i beslutsfattande roller inom vår egen rörelse. Situationen har absolut förbättrats under de 25 år som ITFs kvinnokommitté har existerat, men det är fortfarande inte perfekt. Det är mycket viktigt att ha rollmodeller, och Jane har absolut varit en sådan för många av oss. Tack, Jane, och tack till alla för det viktiga arbete ni gör för att göra transportsektorer och järnvägar bättre arbetsplatser för alla våra medlemmar!

Det är också genom vår nordiska samverkan som vi kan påverka EU:s transportpolitik, som ofta har stor inverkan på våra sektorer. När vi inom Norden talar med en gemensam röst kan vi lyfta frågor som rör arbetstagares rättigheter och arbetsvillkor direkt på EU-nivå. Tillsammans kan vi säkerställa att de beslut som fattas på EU-nivå gynnar alla arbetstagare. I detta arbete gör NTF:s järnvägsektion ett bra jobb – EU-frågor diskuteras i varje sektionsmöte, och nordiska kollegor träffas också innan varje ETF-möte för att koordinera nordiska synpunkter. Torfinn har valts till NTF:s järnvägsektionens steering committee och också till NTF:s styrelse som agreed observer. Han gör ett utmärkt jobb för att säkerställa att era röster hörs på både den nordiska och europeiska nivån.

Att vi står här idag och talar om nordiskt samarbete är ingen slump. Det är resultatet av många års hårt arbete och en vilja att skapa något större än våra individuella organi-

sationer. NTF grundades 1908 och dess arbete har alltid haft samme syfte: Genom samarbeite kan vi skapa ett arbetsliv där arbetstagarnas rättigheter står i centrum och där våra medlemmar kan känna sig trygga og respekterade i sine yrkesroller.

Låt oss fortsätta på denna väg tillsammans. Låt oss styrka vårt nordiska samarbeite og bygga vidare på den sterke grund vi har. För framtida generationer, för våra medlemmar og för att transportsektorn ska fortsätta vara en plats där arbetstagarna har en stark röst.

Jag önskar er en mycket framgångsrik kongress, bra diskussioner og tackar för möjligheten att få vara med og lære mig nytt.

Tack för mig – ha en fin kongress!

Del 1: Buss

Reduksjon av klimagassutslipp Krever handling og endring.

Visning av film

Dirigenten introduserer Olov Grøtting, Daglig leder Kollektivtrafikkforeningen.



Hvem er Kollektivtrafikkforeningen og hva jobber vi med

Landsdekkende nasjonal bransjeorganisasjon etablert i 2007, for offentlige aktører som planlegger, kjøper og markedsfører kollektivtrafikk- og mobilitetstjenester.

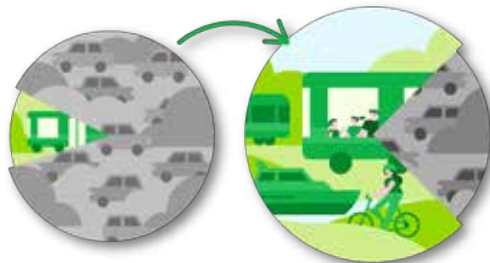


Samarbeid og utvikling innen bærekraftig mobilitet.

Øke oppmerksomhet og kunnskap om bærekraftig mobilitet

Norsk kjerneforbund 28. oktober 2024

Skal vi nå Norges klima- og miljømål, må kollektivtrafikken ta et stort jafs av transportmarkedet

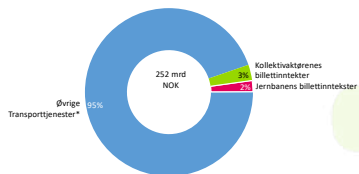


Norsk kjerneforbund 28. oktober 2024

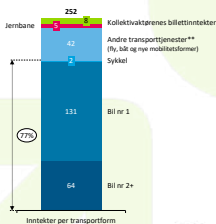
Husholdningenes transportbudsjett viser et enormt inntekts- og sparepotensial

Et nasjonalt kollektivløft med sikte på at kollektivtrafikk skal ta et stort jafs i markedsandel fra privatbilten, kan gi en positiv spiral med kraftig økte inntekter for kollektivtrafikken, sammen med reduksjon i husholdningenes transportutgifter.

Kollektivtrafikkens markedsandel på nasjonalt nivå



Fordeling av husholdningenes transportbudsjett i mrd kr



* Øvrige transporttjenester inkluderer sykkel og andre transporttjenester

** Andre transporttjenester inkluderer passasjertransport som ikke er offentlig eller kollektivtrafikk, øvrige passasjertransport (inkl. fly, buss, ferjetrafikk og hotelltrafikk), og nye mobilitetsformer (f.eks. deling av bil og sykkel og mikrotrafikk)

Kilde for øvrige transporttjenester: Statistisk sentralbyrå (SSB) 2022. Kilde for jernbane: Statistisk sentralbyrå (SSB) 2022. Kilde for bil nr 1 og bil nr 2+: Statistisk sentralbyrå (SSB) 2022. Kilde for inntekter per transportform: Statistisk sentralbyrå (SSB) 2022.



FLERE TA BUSS

- ➔ Må ha et tilbud som konkurrerer med friheten mange finner i privatbil
- ➔ Krevende økonomisk tid
 - Opprettholde
 - Utvikle
- ➔ Vi må gjøre det enkelt for kunden å reise – skape mobilitet for alle
- ➔ Buss – sammen med andre mobilitetsformer
 - Tog
 - Mikromobilitet som elsparkesykler, blysykler
 - Samkjøring, bildeling m.m.

Norsk samsamarforbund 28. oktober 2024

DIGITALT SAMARBEID ER VIKTIG SOM BINDELEDD

En stegvis tilnærming til ett felles samarbeid for digital tjenesteutvikling

- ➔ Digitale løsninger
 - Svært komplekst
 - Helt avgjørende for sømløse reiser
 - Og som bindeledd mellom tog og buss og andre mobilitetsformer
- ➔ 2 løsninger – for 15 medlemmer
 - TET digital AS
 - OMS – Entur AS m.fl.
- ➔ Stort prosjekt for ett samarbeid for digital tjenesteutvikling.
 - Les rapporten [«En stegvis tilnærming til ett felles samarbeid for digital tjenesteutvikling»](#).

Norsk samsamarforbund 28. oktober 2024

UTSLIPPSFRIE BUSSER FOR HELE ÅRET

Norsk sjenemåteforbund 28. oktober 2024



KOLLEKTIVTRAFIKKFORENINGENS MEDLEMMER

Vi har spurt våre medlemmer om hvordan situasjonen er i deres område, og har samlet info til et situasjonsbilde. Dette er ingen empirisk undersøkelse.

- ➔ Vinteren har vært krevende, men med et mye mer nyansert bilde enn det som er kommet fram i mediene
- ➔ Utfordrende kjøreforhold flere steder, pga store mengder snø og/eller kulde
- ➔ Utfordringer i framkommelighet og driftssikkerhet både for diesel- og elbusser
- ➔ Det har vært krevende å være kollektivkunde mange steder.
- ➔ Problematikken ser ut til å ha rammet veldig forskjellig og noen steder som både har snø, kulde og el-busser ser ut til å ha klart seg bra.

Norsk sjenemåteforbund 28. oktober 2024



UTFORDRINGER UAVHENGIG AV FREMDRIFTSTEKNOLOGI

- ➔ Leddbusser med drift på en aksling har utfordringer under enkelte værforhold – ikke knyttet til EL
- ➔ Snø, kulde og manglende framkommelighet er krevende
- ➔ **Rekkevidde**
 - Alle melder at rekkevidden blir lavere når det er kaldt, men det er forskjellig hvor mye det slår ut.
 - Vognløpene må tilpasses vinterdrift med lengre intervaller.
- ➔ **Tilleggsvarmer på diesel/HVO er viktig.**
 - Dette bidrar til økt rekkevidde ved at ikke batterikapasitet brukes til oppvarming.
- ➔ **Ladeinfrastruktur er viktig.**
 - Både plassering av ladestasjoner og tilgang på hurtigladere på dager med lave temperaturer.
 - Flere sier at utfordringer med el-bussene knytter seg til pantografer og ikke kulde / vintervær.
 - Ladeutfordringer lar seg løse.

Norsk sjenemåteforbund 28. oktober 2024



JA, EL-busser og norsk vinter går sammen

- ➔ Ikke bare elbusser som har utfordringer i krevende vær
- ➔ Vi vil møte mer ekstremvær framover
- ➔ Mye læring av den vinteren vi har bak oss.
- ➔ Det at selskaper med naturlig kaldt klima har holdt produksjonen oppe på tilnærmet normalt nivå når det er snø og kaldt, har vist oss at det kan man gjøre i hele landet.

Norsk Jernbaneforbund 28. oktober 2024



SIKKERHETSKULTUR OG GODT SKOLERTE SJÅFØRER

Norsk Jernbaneforbund 28. oktober 2024



Samarbeid for sjåførsikkerhet og for økt rekruttering til sjåføryrket

Viktig å fortsette det gode samarbeidet om sjåførsikkerhet.

Viktig også å samarbeide for sjåførrekruttering.



SJÅFØROPPLÆRING, SIKKERHETSKULTUR OG KUNDESERVICE



- Dette jobber alle administrasjonsselskapene og fylkene med
- Sikkerhet
 - Viktigste å gi god og riktig informasjon og at den når fram
 - Enkelt system for informasjon og enkel informasjon
 - Tilpasset at det er ulike nasjonaliteter og at det finnes folk med lese og skrivevansker
- Noen baner vei, og det er sterk grad av deling
 - Ruter – Ruter samspill
 - Heltetlig program som inkluderer bussoperatører, båtoperatører, bestillingstransport m.m.
 - Skal gi sjåfører trygghet
 - Skyss
 - 3000 sjåfører, 90 nasjonaliteter framhever enkel kommunikasjon som viktig
 - Innlandstrafikk
 - Kolumbus
 - Agder kollektivtrafikk, ny sjåfør opplæringspakke

Norsk Jernbaneforbund 28. oktober 2024

SAMMEN FOR ENKLERE REISER

Kollektivtrafikk, ryggraden i samfunnet
Mer for mindre - Særløse reisekjeder - Kundedialog



Kollektivkonferansen
28. november 2024



Hybrid konferanse:
Delta sentralt i Oslo
– eller digitalt

Kollektivkonferansen.no

Dirigenten introduserer Dag-Einar Sivertsen, Forbundssekretær i Fellesforbundet.



«Tema buss» - Reduksjon av klimagassutslipp krever handling og endring

Landsmøtet 2024 i Norsk Jernbaneforbund
Dag-Einar Sivertsen – Forbundssekretær i Fellesforbundet

Hva er løsningen på et så stort tema?

- Mange aktører med ulike roller
- Tiltak i praksis og ikke i festtaler
- **Nøkkelord for oss som representerer fagbevegelsen:**
- ✓ Innflytelse, inkludering og dialog gjennom vår kompetanse tidlig nok
- ✓ **Bussjåførene er de beste klimaløserne på buss – Hør alltid på en bussjåfør med godt humør 😊**



Måloppnåelse for kutt i klimautslipp avhenger blant annet av at:

- ✓ Flere tar bussen (eller andre kollektive løsninger)
- ✓ Utslippsfrie busser som virker hele året
- ✓ Endret sikkerhetskultur
- ✓ Godt skolerte og motiverte sjåførere
- Så enkelt eller så vanskelig?



✓ Flere tar bussen (eller andre kollektive løsninger)

- ✓ Antall passasjerer i kollektivtrafikken økte med 13,9 prosent til 713 millioner passasjerer fra 2022 til 2023. **Det omfatter rutetrafikk med buss, båt, tog, trikk og bane.**
- ✓ **Bussbransjen** er den eneste delen av kollektivtrafikken som har flere passasjerer i 2023 enn før pandemien, og har et **solid grep** på nærtrafikken rundt byene i hele landet.
- ✓ Ekspressbussene har igjen fått opp farten, og leverte høyeste målte antall passasjerkilometer siden 2015.

Går dette riktig vei og fort nok?



✓ Utslippsfrie busser som virker hele året

- ✓ Én av fem busser var elektriske ved utgangen av 2023
- ✓ I første halvår var andelen elbusser til bykjøring 66 prosent og andelen elektriske regionbusser 23 prosent.
- ✓ Det er en klar utvikling i retning av mer klimavennlige busstjenester.
- Men...henger alt sammen og virker optimalt, for bruk i hele landet hele året?



✓ Endret sikkerhetskultur

- ✓ De siste fem årene frem til 2023 har det i gjennomsnitt vært 0,7 drept, 2,2 hardt skadde og 37,2 lettere skadde per år i ulykker der busser har vært involvert.
- Sikkerhet for sjåføren?
- Regelverket, eller mangel på regelverk?
- Sannsynligvis stort forbedringspotensiale i alle ledd (**ledelse, sjåførere, passasjerer, bestillerselskap, busselskap, myndigheter m.v**)



✓ **Godt skolerte og motiverte sjåførere**

- ✓ Det var 17 662 personer som arbeidet i bussbransjen ved utgangen av 2023.
- ✓ Det er stort behov for flere sjåførere, mange av dagens sjåførere har allerede nådd pensjonsalder.

Nøkkelord for oss er:

- Kompetanse og teknologiutvikling
- Lønns- og arbeidsvilkår



Så tilbake til løsningen sett fra vårt perspektiv som fagforeninger?

➤ **Nøkkelord for oss:**

- ✓ **Innflytelse, inkludering og dialog gjennom «vår» kompetanse tidlig nok!!!**
- ✓ **Få veilederen** «for dialog mellom arbeidstaker og oppdragsgiver om et godt kollektivtilbud med buss» til å virke!
- ✓ **Bussjåførene er de beste klimaløserne på buss – Hør alltid på en bussjåfør med godt humør 😊**



Dirigenten introduserer Ole Engebret Haugen, Administrerende direktør Vy Buss



INTERN

Vy Buss er Norges største busselskap, med over 3 300 busser og 7 400 medarbeidere

Vy Buss er Norges største busselskap, med virksomhet i både Norge og Sverige.

Virksomheten består av **anbudskjøring og kommersiell kjøring med ekspress- og turbusser**

Nøkkeltall

6 021
Årsverk i 2023

~7 400
Medarbeidere i 2023

137,6 mill
Bussreiser i 2023

Finansiell oversikt

~30 % markedsandel
i det norske bussmarkedet

8 466 millioner
omsetning i 2023

~11 % vekst¹
2022 - 2023

Kilde: Vy årsrapport 2023
Noter: 1) Vekststift gjelder for salitkapsats omsetning

INTERN

Agenda

- Vy Buss Norge – et overordnet bilde
- Hvordan få flere til å ta bussen
- Utslippsfrie busser som virker hele året**
- Sikkerhetskultur i Vy Buss
- Utvikling og opplæring av sjåførere

INTERN

Det har vært store driftsutfordringer med elbusser i Oslo på vinterstid, men vår oppfatning er at dette skyldes driftsopplegg mer enn materiell

Situasjonen som oppstod i Oslo by gjennom vintersesongen er sammensatt:

Vår vurdering er som følger:


 <p>Vinter-vedlikehold</p> <p>Vintervedlikeholdet på veiene denne vinteren var ikke på det nivået det må være for å sikre god fremkommelighet for busser</p>	 <p>Elektriske busser</p> <p>Elektriske busser er ikke et problem, derfor det gjøres gode vurderinger og sikres et robust driftsopplegg</p>	 <p>Risiko</p> <p>Operatøren (Unibuss) har selv tatt for stor risiko i sine vurderinger av vinterdrift med elektriske busser i iveren etter å få miljøpoeng i konkurransen</p>	 <p>Innkjøpsvurderinger</p> <p>De innkjøpsfaglige vurderingene fra Ruter har hatt for stor fokus på utvikling og for lite fokus på å sikre robust drift</p>	 <p style="background-color: orange; color: white; padding: 2px; text-align: center; font-weight: bold;">Vy Buss driftet sist vinter (2023) 18 elbusser i Asker og ca. 200 elbusser andre steder i Norge og Sverige</p>
--	---	--	---	--

 Kilde: Vy intern

INTERN









Agenda


- Vy Buss Norge – et overordnet bilde
- Hvordan få flere til å ta bussen
- Utslippsfrie busser som virker hele året
- Sikkerhetskultur i Vy Buss**
- Utvikling og opplæring av sjåfører



INTERN

TØI har, i en nylig rapport, konkludert på de fire viktigste faktorene for trafiksikkerhet i europeisk bussvirksomhet, og Vy Buss gjør tiltak


Konkluderende faktorer fra TØI	Merk: Ikke prioritert rekkefølge	Tiltak i Vy Buss
 <p>Kollisjonssikkerhet for bussjåfører</p>	➔	 <p>Foreløpig ikke godt nok! Godt partnersamarbeid og politisk påvirkning</p>
 <p>Flåtestyringssystemer</p>	➔	 <p>Vy Buss sin flåtestyring siden 2011 – Eco Safe</p>
 <p>Sikkerhetskulturtiltak</p>	➔	 <p>Ledelse står øverst på agendaen! Samlinger med sikkerhetskultur som tema</p>
 <p>Sikkerhetsstyringssystemer</p>	➔	 <p>Trafiksikkerhet gjennom ISO 39001</p>

 Kilde: Vy intern


INTERN

Vi jobber kontinuerlig med å styrke sikkerhetskulturen i selskapet, og arbeidet bygger på tydelige mål, samarbeid og ledelse


Tydelig definert strategi og mål... ...og fokus på ledelse/samarbeid... ...skaper en god sikkerhetskultur



- 1 Systematisk arbeid med HMS og trafikk-sikkerhet, kvalitet og pålitelighet
- 2 Medarbeider-tillit og deltakelse i organisasjonen
- 3 Tilrettelegge for dialog, involvering og samhandling



- Fokus fra lederne er nøkkelen
- Samarbeidsarenaer på alle nivåer



- "Ledelse, ledelse, ledelse"
- Alle ledermater skal begynne med status på HMS
- Instruktører
- TV og VO sin rolle er veldig viktig

Kilde: Vy intern

INTERN

Eksempel på å skape en sikkerhetskultur:
Vy-Mesterskapet i Busskjøring 2025



Kilde: Vy intern

INTERN



Vy gjør det enkelt å velge miljøvennlig

Kilde: Vy intern

Da skal vi ta en liten pause fram til 12:15.

Da er det viktig at dere som eventuelt har noen spørsmål til innleiderne, tegner dere på talerlisten nå. Og så må vi være i mål kl.12:50. Da blir landsmøtesaker som egentlig skulle vært behandlet før lunsj flyttet til slutten av dagen.

Pause fra nå, til kl. 12.15

Følgende hadde ordet:

- Ørjan Kristiansen Hatlestad, Klargjøringspersonalets forening
- Dag-Einar Sivertsen, Fellesforbundet
- Finn Arne Solberg, Forbundsstyret
- Morten Holm, Kontrollkomiteen
- Olov Grøtting, Kollektivtrafikkforeningen
- Ole Engebret Haugen, VY Buss

Tor Egil Pålerud takket innleiderne og overrakte blomst og gavekort på minefri skolevei fra Norsk Folkehjelp.

Hilsningstale fra Egil André Aas, leder LO Stat

Kjære landsmøte, delegater og gjester.

Året var 1939, stedet var Oslo, det hadde rullet tog på Bergensbanen i 30 år allerede. Bergensbanen, dette voldsomme prosjektet som ble gjennomført mens Norge var et av Europas fattigste land. Framsynte folk, ikke få av dem jernbanefolk sørget for at den værharde strekningen mellom Bergen og Oslo fikk togforbindelse i 1909. Men nå skreiv man altså 1939, en septemberdag møttes representanter for fem av LOs forbund med mål om å stifte en ny forhandlings sammenslutning i staten. Det klarte de, og statstjenestemannskartelet ble stiftet.

De fem forbundene som ble fødselshjelpere for sammenslutningen var Norsk Kommuneforbund, Norsk Lokomotivmannsforbund, Norsk Postforbund, Norsk Telegraf- og telefonforbund og altså dere i Norsk Jernbaneforbund. Formålet med kartellet var, ved samarbeid mellom disse forbund og virke for større enhet og kraft i arbeide for å fremme og ivareta disse medlemsgruppers faglige, sosiale og økonomiske oppgaver. Stifterne av Statstjenestemannskartellet så samlingen som viktig i en tid der statsforbundene og deres medlemmer var under sterkt ytre press blant annet igjennom krav om lønnsnedslag.

Så spoler vi frem 85 år, vi er i september 2024, det er mandag 2. september. Los sekretariat vedtar å løfte tariffområdet Spekter ut av LO Stat og over til LO sentralt. Dette gjøres til tross for at mange forbund blant dem Norsk Jernbaneforbund protesterer høytlytt. De frykter for konsekvensene av å splitte opp LO Stat.

Kjære landsmøte, jeg synes ikke det er noe poeng å bruke denne hilsningstalen til å restarte debatten om LO Stats organisering, flertallet har talt. 1.1. 2026 kommer vi til å være noe annet enn det vi er i dag. Jeg kan ikke i detalj beskrive hvordan LO Stat vil ser ut om drøyt ett år. I løpet av 2025 skal dette utredes videre, men en ting er sikkert, er at LO Stats administrasjon og medlemsforbundene kommer til å bidra i dette arbeidet. Målet må være at vi fortsatt skal fremme og ivareta våre medlemsgruppers faglige og sosiale og økonomiske oppgaver slik stifterne beskrev det i 1939, og da må det kloke hoder og kreativ tenking til. Jeg er helt overbevist om at slik Norsk Jernbaneforbund bidro fra starten av og gjennom hele vår historie kommer dere også til å delta i denne prosessen. Det er slik jeg har lært å kjenne dette forbundet.

Dere har selv vært gjennom mange omstillinger i sektoren deres, dere har streiket mot noe fordi det som ble foreslått av ledelse og eiere rett og slett var uklokt, fordyrende eller dårlig for kundene. Men så har dere også vært konstruktiv og jobbet hardt for egne visjoner i viktige sektorer av norsk samferdsel. For det grønne skiftet, for en samlet jernbane, for sikkerhet, anerkjennelse og ordnede forhold i buss, for kontoransatte, for teknisk ansatte, for verkstedene, for renholderne, for ansatte i toget og på sporet. Kjempet for at medlemmenes lønn og rettigheter blir ivaretatt i anbud, konkurranseutsetting og privatisering. Det har dere klart! Men husk, den kampen dere fører tar aldri slutt!

Kjære landsmøte, lykke til med de videre landsmøteforhandlingene der dere skal meisle ut fremtidens prioriteringer for dette stolte forbundet. Vi i LO Stat er glad for å ha dere med i fellesskapet, Best Sammen

Takk for meg.

Dirigent takker Egil André Aas.

Før vi går til lunsj så har det kommet noen permisjonssøknader som vi skal behandle.
Nr.44 Espen Høiland (2024.10.28 09:10:00 - 2024.10.30 14:10:00)
Nr.78, Johan Christoffer Nicolas Steenberg, (2024.10.28 09:10:00 - 2024.10.30 14:10:00)
Nr.109, Geir Pedersen (2024.10.28 09:10:00 - 2024.10.30 14:10:00)
Nr.2 Lene Hagen (2024.10.29 10:20:00 - 2024.10.29 11:15:00)

Vedtak: Permisjoner innvilget

Dirigent: Da blir det lunsj. Vi møtes her i salen presis kl.14:30. God lunsj.

Lunsj

Dirigenter: Monica Oshaug og Ole Strøm

Dirigent: Da er møtet satt igjen. Vi starter med en sang, Syng høyt, kamerater, og forsanger er Axel Fjeld. Så reiser hele salen seg.

Dirigent: Da er det først en liten presisering til dagsorden. Siden vi hoppet litt i sted er det flere som har lurt på. Vi tar del to sånn som det står i programmet nå, og landsmøtesakene som vedtekstsendringer behandles sammen med de andre landsmøtesakene kl 16:15.

Del 2: Godstrafikk

Reduksjon av klimagassutslipp krever handling og endring

Dirigenten introduserer Jon Erik Lunøe, Bane NOR.

BANE NOR

Norsk Jernbaneforbund landsmøte 2024

Måloppnåelse i overføring av mer godstrafikk fra vei til bane krever omstilling til utslippsfrie terminaler, ny maskinpark og nye teknologiske løsninger

Men mest av alt er å få en lønnsom og effektiv godsbransje med spor å kjøre på...

Jon-Erik Lunøe
Konserndir. Eiendomsdivisjonen
Bane NOR SF
28.10.2024

Agenda

- Terminal og linjestruktur
- Gods på bane, andel
- Energi og CO2
- Tiltak: kapasitet på jernbanenettet, terminaler, utstyr



Potensialanalyse, i regi av Jdir, 2024

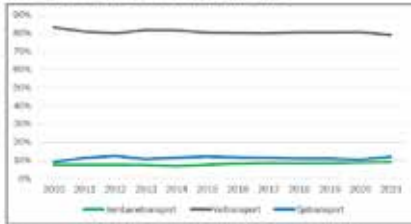
- Analyse både for systemtog og kombigods
- Ser på vekstpotensialet for godstrafikk mot 2060 – grunnlag dagens kapasitet + fremtidig infrastruktur
- Funn i analysen:
 - Gods på bane bidrar til oppnåelse av klimamål og et konkurransedyktig næringsliv
 - Korbisegementer fremstår som segmenter med størst potensial for vekst
 - Systemtog (malm, tømmer) er en viktig del av industriens verdikjeder
 - Vekst krever tiltak – blant annet tiltak på terminaler og strekninger

BANE NOR

Gods på bane ca 8-9 % av transportarbeidet

3.3 Arbeidsdeling mellom transportformene - jernbanens rolle og ambisjoner for overføring av gods fra vei til sjø og bane

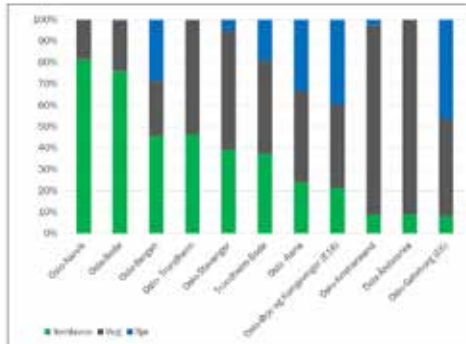
Aktivitetsreguleringen mellom transportformene ble endret i 1977. Godskategoriene (transportstøtten, 2019). Det ble den del henholdsvis med og arbeidsdeling mellom transportformene holder seg relativt stabil over tid. Dette er Adgjo Figur 5 fortsettelse. Jernbanens markedsandel har siden 2010 ligget relativt konstant rundt 8-9% av innenlands transportarbeid, og ca. 5% av totalt transportarbeid.



Figur 5: Markedsandeler for innenlands godstransport, basert på innenlands SSB-beleid 2023

Kilde: Potensialanalyse for godstransport, Jernbanedirektoratet

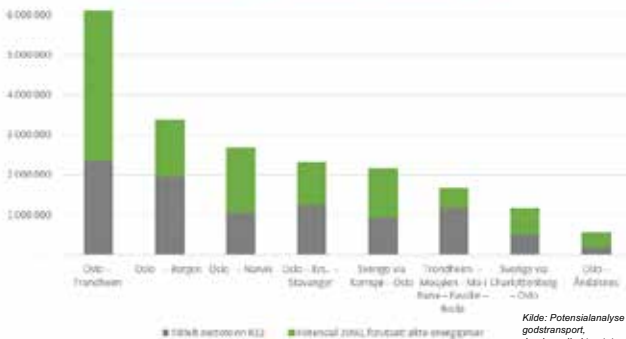
Høyere andel på lengre strekninger



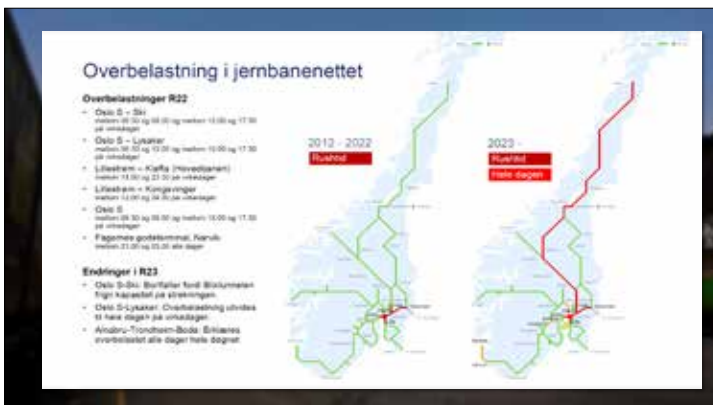
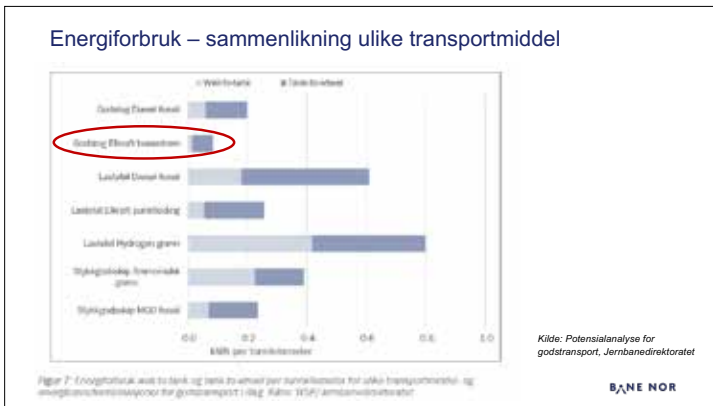
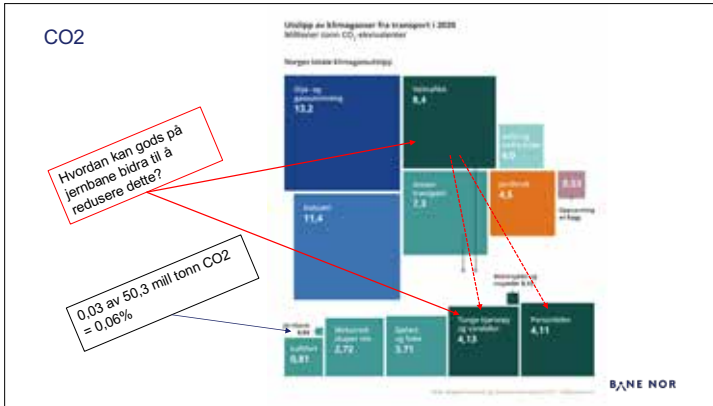
Kilde: Potensialanalyse for godstransport, Jernbanedirektoratet

Figur 4: Markedsandeler på transportformene med komposittbillett 2022. Kilde: TØI på oppdrag fra Jernbanedirektoratet

Transportvolum per kombirelasjon (nettotonn per år)



Kilde: Potensialanalyse for godstransport, Jernbanedirektoratet



Kapasitetstiltak Infrastrukturen

Investeringer via effektpakker.

NTP-innspill prioritert etter etterspørsel og samfunnsøkonomisk nytte:

- Signalanlegg Alnabru
- Oslo - Narvik
- Oslo - Trondheim
- Oslo - Bergen
- Trondheim - Bodø

R2024

Prosjektportefølje for godstrafikk

Vi satser på å få mer gods over på bane

Mål: Økt redundans, forbedret punktlighet, flere og lengre tog

- Investeringer: ca. 20 MRD
- Over 60 prosjekter samlet i to effektpakker fokusert på godstrafikk
- Forlengelse av kryssningsspor
- Oppgradering og videreutvikling av tømmerterminaler
- Modernisering og forbedring av godsterminaler

Alnabru er navet

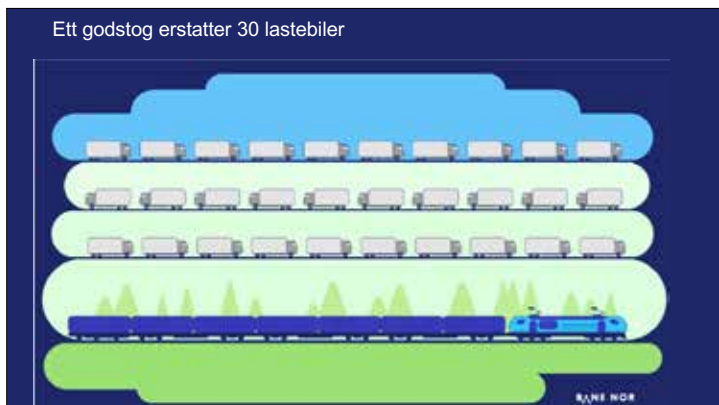
Transporterte tonn (2022)

Kilde: Potensialanalyse for godstransport, Jernbanedirektoratet

BANE NOR



Ett godstog erstatte 30 lastebiler



Mer på skinner setter
mindre spor





Flere store hendelser den senere tiden har rammet bransjen hardt

INTERN

- Nye kraner på Alnabru
- Kollaps av Randklev Bru
- Avsporing på Malmbanen
- Toff vinterimenglede snerydding
- Avsporing på Bergensbanen
- Avsporing på Sørlandsbanen

CargoNet

Alle er enige om framtiden...

Bedre kvalitet		Økt kapasitet
Vedlikehold <input checked="" type="checkbox"/>	+	Flere og lengre kryssingsspor <input checked="" type="checkbox"/>
Fornyelse <input checked="" type="checkbox"/>		Økt terminalkapasitet <input checked="" type="checkbox"/>
=		Mer gods på bane
		<ul style="list-style-type: none">• Bedre klima og miljø• Areal og energieffektivt• Tryggere veier• Beredskap

2025 2030 2035

CargoNet

Men vi må
først
overleve
nåtiden...

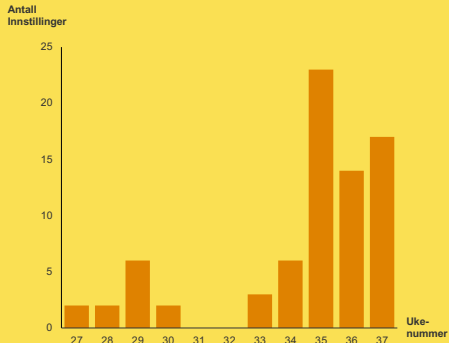


CargoNet



Eksempel:
11 uker
i 2024

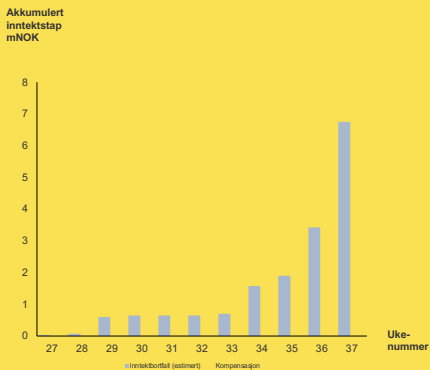
Innstilte tog: 71



CargoNet

Eksempel:
11 uker
i 2024

Innstilte tog: 71
Innteksttap: 6,7 mNOK



CargoNet

Det finnes juridisk handlingsrom for bedring av rammebetingelsene for gods på bane

	1	2	3	4	5
Område	Bedre og langsiktig miljøstøtteordning	Kompensasjon for manglende tilgang til infrastrukturen	Refusjon av avgifter fra Bane NOR	Mulighet for investeringsstøtte	Nye regler fra EU / nytt gruppeuntak
Tiltak	<ul style="list-style-type: none"> • Utnytte fullt potensiale i den notifikerte ordningen • Forsøkingene for ordningen bør oppdateres • Den svenske ordningen har høyere støtteberettigede kostnader, dette bør vurderes også i Norge • Bør ha 5 årig ordning i stedet for 3+1+1 	<ul style="list-style-type: none"> • Utnytte bevilget beløp for kompensasjonsordning knyttet til Randklev bru • Etablere tilfredsstillende ytellesordning fra 2025 som sikrer forholdsmeaslig kompensasjon for tap ved avvik på infrastrukturen 	<ul style="list-style-type: none"> • Baneavgifter og terminalavgifter har økt vesentlig. ESA sier for at godsaktørene fritas for eller får reduserte avgifter for bruk av infrastruktur. Eksempelvis er dette benyttet i Nederland, Østerrike og Ungarn • Planlagt økte avgifter for terminal i 2024 bør ikke gjennomføres 	<ul style="list-style-type: none"> • Støtte til investering i bla. elektrisk løfteutstyr og nye skiftemaskiner for å møte kravene i ny tilgangsavtale for terminal • Sverige vil introdusere ny støtteordning for å styrke konkurransevnen til intermodale transportordninger 	<ul style="list-style-type: none"> • Nye retningslinjer fra EU for støtte til jernbaneforetak, samt nytt gruppeuntak for støtte til grønne transportformer forventes å komme på plass innen 4. kvartal 2025. Dette kan gi ytterligere muligheter for bedre rammebetingelser for gods på bane i Norge



Dirigenten introduserer Roger Solheim, Godsalliansen.

Hilsningstale fra Roger Solheim, Godsalliansen

Kjære landsmøte,

Takk for muligheten til å dele noen av Godsalliansens perspektiver.

Takk for invitasjonen til å hilse Norsk Jernbaneforbunds Landsmøte. Først av alt vil jeg kondolere med tapet av en kollega, som døde på jobb i forrige uke. Det er heldigvis lenge mellom dødelige togulykker i Norge, men én er én for mye. Alle skal komme hjem fra jobb.

Det andre jeg vil starte med, er å takke Jane for en fantastisk innsats i Godsalliansen siden vi startet opp i 2017. Vi kommer til å savne ditt engasjement og din kompetanse. Norsk Jernbaneforbund har vært helt instrumentell, gjennom innsatsen og kompetansen til Jane og Mariann, i at Godsalliansen har lyktes med å øke det politiske fokuset på gods på bane.

Godsalliansen er en sammenslutning av aktører innen sjø-, vei- og jernbanetransport som jobber for at mer av den lange godstransporten skal overføres fra vei til på sjø og bane.

Vi forsøker å balansere tiltak mellom de tre transportformene. Forslagene til tiltak skal ha som utgangspunkt at vi må utnytte de fortrinnene de ulike transportformene har.

Det har vært en politisk målsetting siden 1990-tallet at mer av den lange godstransporten må over fra vei til sjø og bane.

Egentlig er det innlysende: Mer gods på sjø og bane gir mindre slitasje på veiene, færre ulykker, færre naturinngrep, og reduserte klimautslipp, mindre plastforurensing og mindre støy.

Øg: transport uten, eller med lavere utslipp etterspørres i stadig større grad.

Likevel går utviklingen i motsatt retning. Veitransporten har blitt raskere, billigere og mer fleksibel sammenlignet med sjø- og jernbanetransporten.

Vi hører stemmer, også i forvaltningen, som sier at markedet må bestemme utviklingen. Godsalliansen mener at dette er feil perspektiv.

Hvis man mener noe med at mer gods på sjø og bane er viktig, må det gjøres noe med konkurransebildet.

For fem år siden slo Riksrevisjonen fast at myndighetene ikke hadde klart å styrke konkurranseevnen til sjø og jernbanetransport sammenlignet med veitransport

Det var gjennomført få tiltak for å styrke konkurranseevnen til godstransport på jernbanen.

Riksrevisjonen slo fast at det hadde blitt lagt bedre til rette for arealer til tilbydere og brukere av transport langs hovedveinettet, enn ved havner og jernbaneterminaler.

Lite eller ingen ting tyder på at det store bildet er noe annet i dag.

Men svaret fra regjeringen ved fremleggelsen av NTP var ikke flere og tyngre tiltak. Svaret var å fjerne målet for godsoverføring.

Til tross for at økt godsoverføring er et mål i regjeringsplattformen.

NTP er samferdselens bibel. Det er her de store og viktige prioriteringene gjøres. NTP innebærer investeringer på over 1200 milliarder kroner frem mot 2035.

Ingen andre investeringsplaner inneholder like mye penger og like mange prosjekter – eller like store konsekvenser for klima og natur.

Hvis vi virkelig mener noe med målene om å redusere utslipp og bevare naturmangfoldet, burde dette vært lagt som en premiss for NTP-arbeidet.

NTP må være et redskap for å nå klimamålene og redusere naturinngrep – ikke motsatt.

Tenk dere om det ble satt mål for utslipp i NTP, eller en begrensning på hvor mye uberørt natur som skulle bygges ut.

Tenk dere om man måtte ta hensyn til dette på overordnet nivå, og ved vurdering av hvert enkelt prosjekt

Hva ville det gjort med tenkingen og prioriteringene?

Jernbane er den mest klimavennlige transportformen vi har. Jeg er overbevist om at prioritering av jernbane ville kommet høyre opp i et slikt system.

Transportpolitikken styres i dag dessverre av fremskrivninger. Det betyr at hvis tungtransport på vei øker, så er svaret å bygge mer vei.

Godsalliansen mener, i likhet med stadig flere, at vi heller må investere i transport basert på politiske mål.

Vi har mål om å kutte utslipp, redusere naturinngrep, redusere antall ulykker, redusere forurensning. Da må vi innrette transportsystemet slik at vi når målene.

Jernbanen er transportsystemets rygggrad. Massive investeringer i jernbane har vært en del av den norske nasjonsbyggingen.

Jernbanens gjenanskaffelsesverdi – det vil si hva det ville ha kostet å bygge opp jernbanenettet til dagens status – er på 550 milliarder kroner.

Når man først har investert så mye tid og penger i jernbanen, har vi et stort ansvar for å ta vare på den, og sørge for at den er mest mulig effektiv.

Det skylder vi de som gikk foran oss, og ikke minst de som kommer etter oss.

Vi må for det første få ned vedlikeholdsetterslepet slik at regulariteten kan opprettholdes.

Å redusere vedlikeholdsetterslepet er også viktig i et sikkerhetsperspektiv. Også Forsvaret trenger en jernbane som er robust og som fungerer.

Vedlikehold har nå økt fokus på i NTP, men allerede i årets budsjett henger vi langt etter.

I tillegg må det bygges flere og lengre kryssningsspor.

Kryssingsspor får alt for lite oppmerksomhet. De løser så mye og koster ikke mer enn et par kilometer med motorvei.

Hvis vi kan få kjørt lengre og tyngre tog på jernbanenettet i Norge, så kan vi øke kapasiteten på godstransporten med rundt 40 prosent, uten å øke antallet tog. Og de kommer forttere frem.

Dette er både kostnadseffektivt og tidseffektivt. Og jernbanenettet blir mer fleksibelt og robust.

Det vil føre til godsoverføring og reduserte klimautslipp, og det vil øke lønnsomheten i kombitransporten. Uten større inngrep i naturen.

Dette er investeringer som er åpenbart bra for klima, transportsystemet og norsk næringsliv. Derfor arbeider vi i Godsalliansen for at disse satsingene på jernbanen skal prioriteres umiddelbart.

I tillegg må godsterminalene moderniseres.

Terminalene må få utvidet kapasitet, og gjøres mer effektive.

Terminalkostnader, og da særlig tidsbruk, er en akilleshæl for godstransport på både jernbane og sjø.

Ved å satse på knutepunktene kan vi øke kapasiteten og effektiviteten i godstransporten, uten å legge beslag på store arealer og uberørt natur.

Også her er det mange ferdigplanlagte prosjekter rundt i landet som med relativt små kostnader kan utløse store effektiviseringer i godsflyten. Det gjelder blant annet effektive overganger mellom sjø og bane, havnemudringer og farledsutbedringer.

Bodø havn er et godt eksempel på hvordan enkle utbedringer, som å løfte jernbaneveien med en bro over terminalen, kan gjøre godsflyten mellom jernbanen og havna mye mer effektiv.

Bedre jernbanetilknytning mellom Alnabruterminalen og Oslo havn har også et stort potensial.

Og sist, men definitivt ikke minst, vi komme i gang med utvidelse og modernisering av Alnabruterminalen nå!

Som dere forstår, og som vi skulle ønske at et flertall på Stortinget også forsto og fulgte opp i praksis:

Skal vi øke konkurransekraften til sjø og bane, må det investeres tungt i infrastruktur. Det er slik vi bygger landet.

Godsalliansen vil nok en gang takke Jane for innsatsen, og Norsk Jernbaneforund for at vi har fått låne hennes tid og kompetanse. Vi ser frem til et videre godt samarbeid med dere i kampen for et best mulig jernbanesystem i Norge.

Lykke til videre med landsmøtet!

Dirigenten introduserer Jone Blikra, Arbeiderpartiet.

Mer gods på bane



Regjeringen vil legge til rette for vekst i klimavennlig godstransport på bane, samtidig som jernbanen skal være med på å sikre Forsvarets behov for transport av materiell.

Ruste opp og vedlikeholde eksisterende infrastruktur slik at toget går når det skal og er fremme når det skal

EFFEKTPAKKER MM.

- A. Kombigods Oslo-Narvik via Sverige (3,2 i første)
- B. Kombigods Oslo-Bergen (2,1 i andre)
- C. Kombigods Trondheim-Bodø (300 mill i andre)
- D. Terminalløsninger Trondheim og Oslo (2,8 i andre)
- E. Rørosbanen – «dobbelspor»
- F. ERTMS





Lengre tog kan frakte 40 prosent mer gods på jernbanen – må vente til 2033

Det er ikke plass til flere godstog på jernbanen. Nå mener CargoNet at det haster med å ta i bruk lengre godstog.

TA VARE PÅ DET VI HAR



- Både Bergensbanen, Hovedbanen, Dovrebanen og Østfoldbanen har kontaktledningsanlegg som har passert 70 år og med behov for fornying.
- Mange dreosanlegg er underdimensjonert for å kunne møte ventede klimaendringer, og vann på avveie skaper også følgekonskvenser som frostsprengning og skader på infrastrukturen.



Arbeiderpartiet



DIALOG



Jernbanen er som i et forhold:

Det lønner seg over tid å prioritere
drift, vedlikehold og utnytter
kapasiteten 😊

Dirigenten introduserer Lars Haltbrekken, Sosialistisk venstreparti

I motsetning til tidligere i dag, så begynner talerlisten å fylles opp her, så vi setter strek når Lars går ned.

Da tar vi en liten pause til kl.15:45, mens vi rigger til debatter. Den starter kvart på, så vær tilbake da.

Følgende hadde ordet:

- Jane Brekkhus Sæthre, Forbundsleder
- André Laukli Arntzen, CargoNet personalforening Nord
- Sindre Vad, CargoNet personalforening Vest
- Per Brudeseth Hansgaard, Administrasjonspersonalets forening CargoNet
- Atle Sand Kullbunnen, CargoNet personalforening Øst
- Mariann Ravnanger Nilsen, Forbundstyret
- Glenn Noss, Statbanens Verkstedarbeiderforening
- Torfinn Håverstad, Politisk ledelse

Oppsummering v/

- Ingvild Storaas, CargoNet
- Jon Erik Lunøe, Bane NOR
- Jone Blikra, Arbeiderpartiet
- Lars Haltbrekken, Sosialistisk venstreparti
- Roger Solheim, Godsalliansen

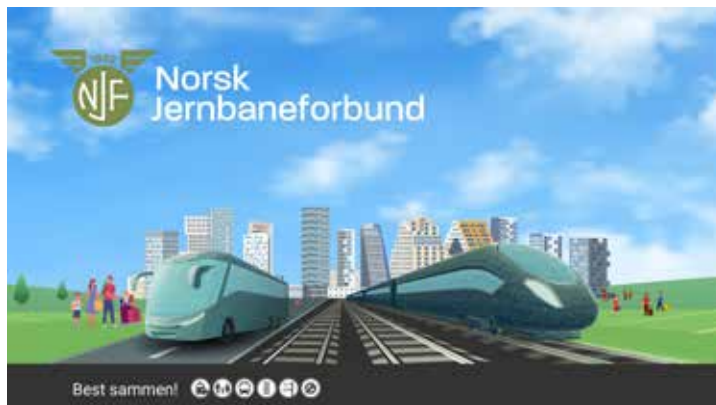
Torfinn Håverstad takker innlederne, og overrakte blomst og gavekort på minefri skolevei fra Norsk Folkehjelp.

Dirigent: Da et par praktiske ting før vi starter på behandling av landsmøtesaker. Reiseregninger, spørsmål til det, rettes til Roy Arne Wexhall fra kontrollkomiteen. Han sitter nederst i hjørnet mot utgang. Alle landsråd og landsforeningers ledere må sende en oversikt til valgkomiteens leder Janina Hortman med sine representanter til Forbundsstyret snarest

Dirigent: Da begynner vi rett på landsmøtesakene, og vi starter først med dagsorden punkt 5 Vedtektsendringer.

Dagsorden punkt 5 – Vedtektsendringer

Innledning ved Forbundssekretær Petter Trønnes.



• 1. Intern organisering og vedtekter

Ledet av Torfinn Håverstad sammen med Petter Trønnes.

Ole Strøm – Baneservice

Morten Holm – NJF Buss Landsråd

Øve Sindre Lund – Konduktørenes Landsråd

Torbjørn Støre – Verkstedarbeidernes Landsråd

Ola Rune Kleiven – Banepersonalets Landsråd

Lars Ewald Oellingrath – Elektopersonalets Landsråd

Lars Øyvind Sannes – LTTA

Per Rasmussen – ALF



Best sammen!

§ 6. Landsmøtets myndighetsområde

• §6.2

• 116. [Aldersgrensen for forbundets tilitsvalgte er 63 år.](#)

117. [De som velges til verv i forbundets ledelse, må være under 65 år når valget finner sted.](#)

• §6.3

• 119. [For de som har mer enn 800 medlemmer, velges også den til enhver tid sittende nestleder.](#)

• 123. [Landsråd med mer enn 800 medlemmer velger 1 ekstra representant til forbundsstyret.](#)



Best sammen!

§ 12. Revisjon

- §12.6
- 230. **Kontrollkomiteen kan ikke bestå av medlemmer eller varamedlemmer fra forbundsstyret.**



Best sammen!



Endringsforslag #1

Morten Reistadbakk, Banepersonalets Forening Trondheim

Endring i tekst

Forslag til endring i tekst:

Linje 786

Om Norsk Jernbaneforbund iverksetter arbeidsstans, eller en lockout er varslet, velger alle fagforeninger som berøres av arbeidsstansen en streike- eller lockoutkomite. Til tekst lik som linje 582

Følgende hadde ordet:

Petter Trønnes, Politisk Ledelse

Vedtak:

#1 - Endring i tekst

Ja - 111

Nei - 2

113 avgitte stemmer av 121 berettigede, hvorav 3 i permisjon. Stemmeberettigede under denne avstemningen var dermed 118.

Vedtak: Forslag vedtatt

Endringsforslag #3

Mariann Ravnanger Nilsen, Forbundsstyret

Beholde linje 45 i sin helhet

Ønsker å beholde delsetning i linje 45 som omfatter agitasjon og opplysningsarbeid. Agitasjon er å kraftfullt argumentere og overbevise, og ligger i kjernen av fagbevegelsen.

Følgende hadde ordet:

- Petter Trønnes, Politisk Ledelse
- Ørjan Kristiansen Hatlestad, Klargjøringspersonalets Forening
- Axel Fjeld, Entur Landsforening
- Patrick Austvik, Baneservice Felles Forening
- Mariann Ravnanger Nilsen, Forbundsstyret

Vedtak:

Ja - 88

Nei - 29

117 avgitte stemmer av 121 berettigede, hvorav 3 i permisjon. Stemmeberettigede under denne avstemningen var dermed 118.

Vedtak: Forslag vedtatt

Til Forretningsorden Ørjan Kristiansen Hatlestad: Veldig kjapt, jeg bladde litt fort i vedtektene, og jeg vet ikke om det helt ble gjort klart eller om folk skjønnte det. Men ifølge vedtektene, hvis jeg leste det riktig, så krever det 2/3 dels flertall for å endre vedtektene som er i dag. Så resultatet det er ikke bare at flertallet vant. Det må være kvalifisert flertall, som det heter. I tilfelle det var uklart for noen andre.

Dirigent: Bekrefter saksopplysning

Endringsforslag #4

Patrick Austvik, Baneservice Felles Forening

Endringsforslag

Følgende ord gjentas i linje 115: opplysningssekretær.

Dette gjør at linje 115 blir lydende; velge forbundets ledelse: leder, nestleder(e), opplysningssekretær, og

Følgende hadde ordet:

Torfinn Håverstad, Politisk Ledelse

#4 - Endringsforslag

Ja - 73

Nei - 42

115 avgitte stemmer av 121 berettigede, hvorav 3 i permisjon. Stemmeberettigede under denne avstemningen var dermed 118.

Patrick Austvik, Baneservice Fellesforening: Kjære landsmøte. Da takker jeg for at jeg vant avstemningen, for det ble nemlig ikke 2/3 dels flertall for endringsforslaget fra Forbundsstyret. Siden mitt forslag var å beholde den originale teksten så holdt det at jeg fratok forbundet sitt 2/3 dels flertall, så jeg takker for at jeg vant.

Petter Trønnes, Politisk Ledelse: Patrick har 100% rett, så lenge hans forslag ble vedtatt er det ikke i nærheten av 2/3 dels flertall for å endre vedtektene.

Avstemningen viser at forslag på linje 115 fra Forbundsstyret om å stryke ordet opplysningssekretær ikke vil oppnå 2/3 dels flertall, og faller.

Vedtak: Forbundsstyrets forslag falt.

#6, from ID 65 Ole Morten Ellevsen, Busspersonalets forening avd. 064 Trøndelag

Forandring i tekst

Linje 525: Teksten "Årsmøtet blir å kunngjøre med minst.... ukers varsel" erstattes av "Årsmøtet kunngjøres med minst...ukers varsel"

Følgende hadde ordet til saken:

Petter Trønnes, Politisk ledelse

#6 - Forandring i tekst

Ja - 115

Nei - 2

117 avgitte stemmer av 121 berettigede, hvorav 3 i permisjon. Stemmeberettigede under denne avstemningen var dermed 118.

Vedtak: Forslag vedtatt

#7, from ID 112 Lars Øyvind Sannes, Forbundsstyret

LTTA fremmer følgende endring til vedtektsforslaget for §6, punkt 3, linje 119 og 120
119: landsråd og frittstående landsforeninger. For de som har mer enn 800 medlemmer, velges

120: også 1 ekstra representant blant de til enhver tid valgte representanter fra de aktuelle landsråd og frittstående landsforeninger til forbundsstyret den til enhver tid sittende nestleder. I tillegg velges til en hver tid sittende lederne fra

Årsak: Dette gir landsråd og landsforeninger større mulighet til å velge blant representantene ut fra både geografi, kjønn, alder og yrkesgruppe. Landsråd og landsforeninger består av motiverte og gode tillitsvalgte og forslaget slik det foreligger fra forbundsstyret vil legge en for stor begrensning på disse organenes valgfrihet.

#7 - Endringsforslag

Ja - 71

Nei - 45

116 avgitte stemmer av 121 berettigede, hvorav 3 i permisjon. Stemmeberettigede under denne avstemningen var dermed 118.

Vedtak: Forslaget falt

Dirigent: Da stemmer vi over vedtaksforslaget i sin helhet med de inntatte endringer.

Ja - 109

Nei - 4

113 avgitte stemmer av 121 berettigede, hvorav 3 i permisjon. Stemmeberettigede under denne avstemningen var dermed 118.

Dirigent: Landsmøte har vedtatt vedtektsendringene i sin helhet.

Dagsorden punkt 9: Prinsipp- og handlingprogram

Dirigent: Innledning ved forbundsleder Jane Brekklus Sæthre

Følgende hadde ordet til saken:

#79, Ørjan Kristiansen Hatlestad, Klargjøringspers. Fagforening

Dirigent: Da stemmer vi over forslag til prinsipp- og handlingsprogram i sin helhet.

Ja - 113

Nei - 0

113 avgitte stemmer av 121 berettigede, hvorav 3 i permisjon. Stemmeberettigede under denne avstemningen var dermed 118.

Vedtak: Prinsipp- og handlingsprogram er vedtatt.

Dagsorden punkt 8: Kommunikasjonsplattform

Dirigent: Innledning ved forbundssekretær Tor Egil Pålerud

Dirigent: Noen som har kommentarer til kommunikasjonsplattformen? Det var det ikke, da tar vi opp den til avstemming i sin helhet.

Ja - 115

Nei - 0

115 avgitte stemmer av 121 berettigede, hvorav 3 i permisjon. Stemmeberettigede under denne avstemningen var dermed 118.

Vedtak: Kommunikasjonsplattformen er vedtatt.

Dirigent: Da oppsummerer vi, det som er vedtatt nå er vedtektsendringer med de endringene som ble vedtatt under behandlingen, vi har gått igjennom prinsipp- og handlingsprogram som ble vedtatt og kommunikasjonsplattformen som er vedtatt i dag. Det var dagens landsmøtesaker som var ferdig behandlet, til slutt vil vi bare opplyse om et par ting og det er valgkomiteen møtes med en gang etter møteslutt, valgkomiteen vet selv hvor dere skal møte. Ellers er det bare å si takk for i dag for en vel gjennomført dag. Oppmøte i morgen for oppstart kl. 09.00 så vær her i god tid før kl. 09.00.

Dirigent gir ordet til nestleder Torfinn Håverstad.

Bare en praktisk opplysning, i morgen skal vi behandle noen uttalelser og de ligger nå i My Meet. Dere vil få en trykt utgave på plassene deres i morgen tidlig. Har dere tid i ettermiddag og kveld så er det smart å se på det da.

Dirigent: Takk for i dag og vel hjem.

Møtet ble hevet kl. 17.30

Dag 3, tirsdag 29. oktober

Faglig politisk samarbeid

Dirigenter: Ole Strøm, Ola Rune Kleiven

Møtet ble satt kl 09:00

Dirigenten ønsket velkommen til en ny dag.

Dagen begynner med sang: "Internasjonalen", forsanger Axel Fjeld.

Dirigent: Introduserer LO-leder Peggy Hessen Følsvik

Hilsningstale LO-leder Peggy Hessen Følsvik

LO i 125 år. Den norske modellen – vår beste forsikring

Kjære kamerater, kjære venner, dirigenter og Landsmøte.

Det er altså ikke hver dag man får lov til å starte dagen med å synge internasjonalen, det synes jeg var veldig, veldig bra. Så fint å få lov å være her på jernbaneforbundet sitt landsmøte. Det passer veldig bra til denne innledningen min med å synge internasjonalen, for det går altså en lang og en stolt linje av kampkraft gjennom LO sin historie i fra 1899 og frem til i dag. Fortsatt dere, så er det altså behov for en sterk fagbevegelse i det norske samfunnet. Langs denne linjen så står det et par millioner mennesker, som på hvert sitt tidspunkt i historien, har valgt fellesskapet i LO familien. Folk fra hele landet og i fra alle typer arbeidsplasser, som har vist og som også vet, at vi står sterkere sammen. Langs denne linjen, dere, i tillegg til folk, så er det altså viktige historiske hendelser og det er store og små seire. Vi vet at i 1892 så stiftes De norske jernbaneforeningers forbund og langt, langt borte kan vi også skimte 1500 arbeidere i Sulis gruvene som samlet seg på isen for å danne en fagforening. Vinterisen var den eneste plassen som gruveeierne ikke rådet over, og dermed så var det også den eneste plassen som arbeiderne kunne samles. Det sier også litt om hvilke forhold de som har gått foran og kvistet løype har jobbet under. Den 125 år lange historien til LO er heldigvis mest preget av samarbeid og dialog.

Den kanskje viktigste hendelsen er enigheten om hovedavtalen som fortsatt er grunnpilaren i den norske modellen. Den kom i kjølvannet av opprivende konflikter på 30-tallet og var en erkjennelse fra både arbeidsgivere og LO om at gode rammer for samarbeid er det beste for begge parter, og den dag i dag skiller norsk arbeidsliv seg ut i internasjonal sammenheng med lavt konfliktnivå og vilje til kompromiss og til enighet på begge sider av bordet. Også dere, så kommer seirene som perler på ei snor, lov om alderstrygd, arbeidsledighetstrygd, arbeidervern, Statens Lånekasse for utdanning, full lønn under sykdom, lovfestet ferie, likestillingslov, 37,5 timers arbeidsuke, lang foreldrepermisjon



og fedrekvote, avtalefestet pensjon og avtale om inkluderende arbeidsliv bare for å nevne noe. De seirene, dere, er ikke gitt oss som milde gaver, de er kjempet frem av oss i fellesskap, av LO medlemmer som har stått sammen for det som de tror på. For det som kan gi oss et bedre samfunn, og ja, vi har oppnådd mye, men det er altså ingen rettigheter som er hogd i stein. Vi må jobbe hver eneste dag for å sikre gode arbeidsvilkår og vern av arbeidsrettigheter og velferdsstaten. Rundt om oss i verden akkurat nå ser vi at krefter fra ytterkanten av politikken truer rettigheter som abort og organisasjonsfrihet, og det kan også skje her. Så har vi ugjorte oppgaver, i mange bransjer der de egentlig har behov for nettopp fagbevegelsen sin styrke, så er organisasjonsgraden lav. Deres bransje er foreløpig et hederlig unntak. Så ser vi også rundt oss at det er økende forskjeller både blant de som er i jobb og de som er utenfor arbeidslivet og fjorårets streik i privat sektor er en viktig påminnelse om nettopp det.

Så kjære kamerater, LO sin historie er tett knyttet til Arbeiderpartiet sin historie, det faglig politiske samarbeidet har vært ei viktig kraft der vi har stått sammen i utbyggingen av en velferdsstat og et samfunn med like muligheter for alle. Den innflytelsen som norske arbeidstakere har over samfunnsutviklingen avhenger av at arbeiderbevegelsen har en faglig og en politisk arm, og LO er sammen med forbund, klubber og foreninger arbeidstakerne sitt verktøy for å gjøre sin stemme hørt ovenfor både arbeidsgivere, men også myndigheter. Gjennom Arbeiderpartiet og andre politiske parti på venstresiden så utøver arbeidstakere i Norge politisk makt, særlig gjennom Arbeiderpartiet. For Lo er det viktig at dette faglige og politiske er godt koordinert både på sentralt, regionalt og lokalt

nivå, og målet er jo å sikre god flyt av informasjon og synspunkt med gjensidig respekt for den andre parten sine demokratiske beslutningsprosesser. Så er det også viktig for meg å understreke en ting, nemlig at det fagligpolitiske samarbeidet som vi har med Arbeiderpartiet det er et gjensidig, forpliktende samarbeid, og jeg gjentar akkurat det. Gjensidig forpliktende, i gode og i dårlige dager som man sier når man gifter seg. Og aller helst vil man at det skal gjelde på alle plan. Målet med dette samarbeidet er jo å sikre arbeidsfolk sin innflytelse over politiske beslutninger, og derfor så spiller det jo også LO sine lokale organisasjoner en viktig rolle, spesielt med tanke på fagligpolitisk samarbeid og også koordinering mellom forbundene lokalt. Nå kjenner dere LO familien godt så jeg skal ikke trøtte dere for mye med å forklare hvordan vi er 23 forbund som vet at det er mer kraft i fellesskapet i LO, enn det å stå alene også når man må inngå kompromiss av og til som kan være vanskelig å svelge. Så vet dere også at sekretariatet møtes her i huset i 10. etg hver mandag i Folkets Hus her på Youngstorget. Jane har møtt der i 8 år, og du sa under ditt siste møte forrige uke, at du har også hatt stor nytte av dette fellesskapet. I sekretariatet så vedtar vi viktig politikk for arbeidsfolk som motvirker forskjeller i alt det vi gjør. Og det er en kontinuerlig påminnelse av det som er innholdet i vårt slagord – Større, Sterkere, Sammen.

Neste år på denne tiden skal dere ikke se bort ifra at det er regjeringsforhandlinger, og for oss som heier på Arbeiderpartiet så må vi tro på at det er de som neste høst også leder de forhandlingene. Selv om denne intensive valgkampen ikke starter før til våren, så vil jeg si at vi allerede i dag er i starten av den lange valgkampen. Jeg skal snakke litt om hvor viktig det er å bruke stemmeretten sin, og hvorfor vi mener at venstresiden i norsk politikk har de beste løsningene for vanlige arbeidsfolk. Ja, dette fagligpolitiske samarbeidet er enormt viktig for oss i LO, og så er det også viktig for Arbeiderpartiet. Så samarbeider vi selvfølgelig også med de andre partiene på venstresiden om saker som er viktige for oss. Når vi nå skal ut i en valgkamp, så står det om makten til helt vanlige folk, dere. For mange av medlemmene våre så handler det om forhold på jobben vår, på arbeidsplassen enten det er i jernbanesektoren, kommunen eller på sykehusene våre, så betyr det noe hvem det er som bestemmer.

Vi så det veldig tydelig for 11 år siden da Høyre og FrP tok over, og skulle presse så mye tannkrem ut av tuben at det var helt umulig for Arbeiderpartiet å få det inn igjen. Da var det blant annet jernbanen de siktet til, og de lyktes dere, de klarte altså å kaste om på hele jernbanesektoren og det var ikke nødvendigvis til det bedre, og det vet alle som sitter i salen her. Det er noen av dere som sitter her som kanskje også er gift med for eksempel en kommuneansatt, som kommer til å merke det på kommunebudsjettet som kanskje blir enda magrere, fordi en høyrestyrt kommune har bestemt seg for å kutte i eiendomsskatten. Vi hadde 8 år også med en såkalt ABE reform, osthøvelkutt som vi kalte det, som sulteforet offentlig sektor så mye at det knapt har vært mulig å rette opp i den skaden for den sittende regjeringen. Det er sånne ting, sånne saker som står på spill, for titusenvis av LO sine medlemmer. Derfor vil jeg også bruke litt av min tid på å

fortelle hva vi har fått ut av disse tre årene med en handlekraftig Arbeiderparti ledet regjering. Det har vi ikke lov til å glemme dere, styrke deltidsansatte sin rett til hel stilling, sikre fast stilling som hovedregel, mer enn doblet skattefradraget for fagforeningskontingenten, innført forbud mot innleie der det kan fortrenge faste ansettelser, vi har utviklet norgesmodellen med nasjonale seriositetskrav for det offentlige. Vi har gjeninnført feriepenger til arbeidssøkere og permitterte, vi holder på å utvikle en tannhelserform som gradvis skal sikre billigere tannhelsetjenester for alle og vi har altså verdens beste strømstøtte ordning. Hvem som styrer dette landet, dere, er helt avgjørende for hvordan hverdagen vår vil se ut, hvilke muligheter vi har og hvordan vi har det. Derfor vil vi oppfordre våre medlemmer til å stemme ved valget, og vi vil også arbeide for å synliggjøre hva politiske partiene står for. Vanlige folk trenger arbeiderbevegelsen sin stemme også i besluttede organ i samfunnet vårt. Derfor vil vi også bidra til å sikre et flertall for et sterkere fellesskap og for en sterkere velferdsstat.

Kamerater, når vi skal finne fasiten i denne bevegelsen så er det lett å ty til Einar Gerhardsen, så det har jeg tenkt å gjøre i dag også. Da han oppdaterte boken sin tillitsmannen i 1974, 43 år etter at han ble utgitt for første gang, så skrev han litt om de som hadde kommet litt opp i årene visste hva arbeiderbevegelsen hadde betydd. De visste hvordan forholdene var den gangen organisasjonene var svake, og de hadde også opplevd den bedringen og fremgangen som de visste at de kunne takke arbeiderbevegelsen for. Vi er ikke ved veis ende, skrev Einar Gerhardsen. Enda trenger arbeiderne den beskyttelsen organisasjonen kan gi, enda har vi mange uløste oppgaver og vi trenger stadig en arbeiderbevegelse med vilje og makt. Så, la han til, vi må ha dyktige og samvittighetsfulle tillitsmenn. Ja dere, vi har vilje til makt, men jeg kan med hånden på hjertet også si at vi har tusenvis av dyktige og samvittighetsfulle tillitsvalgte, for vi har jo dere og 60.000 tillitsvalgte rundt om i landet. Det er dere som sitter her i salen og de 60.000 andre, som vi i dag selvfølgelig kaller for tillitsvalgte og ikke tillitsmenn, og det skulle bare mangle i en verden som er i endring, men det er altså dere som målbærer synspunkter til medlemmene våre ovenfor eiere, arbeidsgivere, og det er dere som sørger for at deres stemme blir hørt. Det er dere som gjør den jobben ute på arbeidsplassene. Så la Einar Gerhardsen til følgende, vi må også ha engasjerte medlemmer. Dersom en organisasjon skal ha makt må dens medlemmer være med i arbeid, virksomhet og kjenne seg solidariske med bevegelsen, skrev Einar Gerhardsen.

Ja dere, LO har innflytelse. Vi har innflytelse på vegne av over 1.000.000 medlemmer, og fagbevegelsen er en maktfaktor for vanlige folk. Er det noe jeg er stolt av, så er det akkurat det. Husk det, dere, at det er i utgangspunktet et misforhold i makt mellom arbeidsgiver og arbeidstaker, og det misforholdet bidrar sterke og representative fagforeninger til å rette opp i og også et godt fagligpolitisk samarbeid. Det er gjennom fagforeningen sin at ansatte best hevder sin rett. Hva er det så innflytelsen vår hviler på, dere? Det er jo ingen tvil om at fagbevegelsen sin kampkraft, den hviler på vår styrke og vår representativitet gjennom medlemstall og gjennom tariffdekning, og det er jo tiltak som

både våre egne kan bidra med, men også som myndighetene kan bidra med. Det er det som vil avgjøre vår evne til gjennomslag iblant annet tariff sammenheng. Så fra fagbevegelsen sin side så handler jo dette både om selvfølgelig å verve medlemmer, vi må skolere tillitsvalgte, vi må fremme krav om tariffavtaler samtidig som vi skal ta kampen for faste og hele stillinger i alle deler av norsk arbeidsliv. Så handler det om, fra myndighetenes side, om å støtte opp om disse kravene og disse tiltakene, styrke retten til faste ansettelser, begrense innleie og styrke retten til heltid. Så hviler også vår innflytelse, dere, på ansvarlighet. Vi misbruker ikke makten vår. Vi skal bruke den med omhu for å skape et bedre, et mer inkluderende og et mer mangfoldig samfunn for alle.

Det er en ting til som gir oss makt, og det er nettopp dette fagligpolitiske samarbeidet. Det gir oss en stor styrke, dere, og det er jo derfor det blir angrepet med jevne mellomrom. Spesielt blir det angrepet fra høyresiden, fordi de ser hvilket gjennomslag dette fagligpolitiske samarbeidet har gitt oss gjennom historien. Vi hører at det blir brukt sterke ord som korrupsjon og samrøre, men det er altså ikke noe mørkt og mystisk med det fagligpolitiske samarbeidet. Det er vedtatt i LO sine demokratiske organ, og hvert fjerde år så er det gjenstand for debatt, og hvert fjerde år så blir det stort sett enstemmig, eller med overveldende flertall, vedtatt på kongressen vår. Det ble det sist i 2021. Da besluttet til og med kongressen å styrke dette fagligpolitiske samarbeidet. LO og Arbeiderpartiet har sammenfallende interesse, Arbeiderpartiet er vanlige folk sitt interesseparti, og vi ivaretar arbeidsfolk sin interesse og det gjør også dette fagligpolitiske samarbeidet helt naturlig. Vi har sett gjennom tiden hvordan dette fagligpolitiske samarbeidet har gjort oss sterkere sammen, og vi har sett hvordan vi har løst store reformer gjennom nettopp dette fagligpolitiske samarbeidet. Så kan man spørre seg om hvem som vil vinne med et svakere samarbeid. Svaret på det er ganske enkelt, det er høyresiden. De som fører en politikk som skaper større forskjeller og større ulikhet. De vil vinne på et svakere samarbeid, og det er de samme som med jevne mellomrom også angriper det det fagligpolitiske samarbeidet.

Arbeiderbevegelsen sitt menneskesyn, dere, handler om likeverd. Om at alle mennesker har samme verdi, at alle har den samme retten og den samme plikten til å være med å forme samfunnet vårt. Vår bevegelse sine institusjoner, LO, forbundene, Arbeiderpartiet, AOF, AUF, Framfylkingen, Norsk Folkehjelp, forlag, aviser, tidsskrift, forskningsstiftelser og tenketanker. Alt dette har vært institusjoner for å møte høyresiden og arbeidsgiverne sin økonomiske makt, og vi har møtt det med kunnskap og organisering. Nå dere, nå bygger vi for en ny tid, vi bygger det med et nytt besøksenter på hjørnet her i Folkets Hus, som skal spesielt treffe ungdommen, og det skal hete Folkets Hjørne. Vi bygger det med mer satsing på LO media, vi bygger det med tankesmien Agenda og med tillitsvalgtopplæring som er integrert i LO sin virksomhet, med mer. Bare følg med. Til syvende og sist, så handler dette om kampen om fordeling mellom arbeid og kapital. Norsk arbeiderbevegelse har alltid måtte vært bedre skolert, mer kunnskapsrike og bedre organisert enn eierne, for nettopp å oppnå den samme innflytelsen. Den makten dere

som arbeidstakere har, er helt avhengig av den innsatsen vi som er medlemmer og som jobber i LO legger ned. Som jeg har vært inne på, må vanlige arbeidsfolk bygge makt gjennom sitt antall og sin organisering. Gjennom å organisere over 1.000.000 medlemmer i 23 ulike forbund, så er LO selve manifestasjonen av denne makten, og det skal vi også være fortsatt, dere. Før jeg takker for meg så må jeg få lov til å si spesielt takk til deg, Jane. Vi to har jo fulgt hverandre siden vi var klubbledere og stolte transportarbeidere. Representanter for transportarbeiderne både innenlands og utenfor landegrensene, og det er mange gode historier, dere, som jeg kunne fortalt her, men det gjør jeg selvfølgelig ikke, Jane. Det skal vi spare til en sen hyggelig kveld et eller annet sted, men jeg kunne for eksempel ha snakket litt om nestlederklubben som faktisk skapte litt angst, også i dette huset en stund. Vi hadde det veldig morsomt og veldig hyggelig, men nå tror jeg Jane har tenkt at den nestlederklubben til å bli mer en pensjonistklubb. Da må du huske at det er ikke alle som er helt der enda, Jane. Det er veldig fint at du har ambisjoner om å holde den i live. Til slutt havnet vi begge rundt bordet i sekretariatet, Jane, og det har vært en glede å jobbe sammen med deg. Så jeg vil benytte anledningen til å si tusen takk for samarbeidet. og lykke til med pensjonistbevegelsen til deg, og det er altså velfortjent. Jeg skulle hatt med en blomst til deg her, men det var litt for tidlig på morgenen i dag, så den kommer etterpå. Så tusen takk til deg, Jane. Tusen takk for meg, og lykke til videre med landsmøtet.

Drømmen om forpliktende samarbeid og brede forlik i jernbanepolitikken

Forelesere:

- LO Steinar Krogstad, nestleder i LO
- Sverre Myrli, Arbeiderpartiet
- Arild Hermstad, MDG
- Marie Sneve Martinussen, leder i Rødt

Oppsummering ved Kristian Brustad, LO Stat

Dirigent ber innledere komme på scenen igjen hvor forbundssekretær Petter Trønnes deler ut en rose og minefri skolevei i regi av Norsk Folkehjelp til deltagerne.

Neste punkt, politisk uttalelse utsettes til senere i dag.

Pause til kl. 10.50

EUs 4. Jernbanedirektiv pålegger Norge å konkurranseutsette offentlig kjøpt persontrafikk med tog. På leit etter gode råd og handlingsrom

Dirigent: Innledning ved Torfinn Håverstad, nestleder Norsk Jernbaneforbund

Kjære Dirigenter og Landsmøte.

Vi skal skru klokka litt tilbake i tid, til 12. mai 2015.

En smilende Ketil Solvik Olsen står sammen med regjeringspartnerne fra Høyre, KrF og Venstre nede på Oslo S.

Jernbanereformen legges fram.

«På rett spor» påstår Regjeringen.

En reform som innebar en total omorganisering av norsk jernbane – og som skulle legge til rette for konkurranseutsetting og privatisering på jernbanen.

Vi kjempet. Vi protesterte. Vi demonstrerte. Og vi laget utredninger.

Men. Kun én måned senere vedtas den største endringen av norsk jernbane på 100 år.

Oppsplittingen ble gjennomført med oppstart 1. januar 2017.

Uten at det var lover eller regler som påla regjeringen å gjøre slike tiltak.

Jernbanereformen er kun et politisk motivert vedtak - troen på at markedet løser alt.

Så gikk det fort framover.

Trafikkkpakke 1 Sør vunnet av selskapet Go-Ahead, med oppstart desember 2019.

Trafikkkpakke 2 Nord vunnet av SJ (SI), og Vy vant Trafikkkpakke 3 Vest på Bergensbanen.

1. juni 2021 vedtar de fire samme partiene, med én stemmes overvekt,

at Norge skal innføre EUs fjerde jernbanepakke.

Det formelle vedtaket skjer den 24. september samme høst i EØS-komiteen.

Dette var 11 dager ETTER at de borgerlige partiene hadde tapt Stortingsvalget.

Og, skjedde til tross for at de borgerlige partiene visste at de rød-grønne partiene som vant valget, hadde gått til valg om å bruke vetoretten mot innføringa av jernbanepakka.

EØS-avtalen trådte i kraft 1. januar 1994, og er nå 30 år gammel.

Avtalepartene var på den ene siden de syv (7) EFTA-statene Finland, Island, Liechtenstein, Norge, Sveits, Sverige og Østerrike, og på den andre siden det daværende EF som bestod av tolv (12) medlemsstater.

Nå omfatter avtalen kun tre (3) EFTA-land: Island, Liechtenstein og Norge.

Mens EU har vokst til 27 medlemsland.

Styrkeforholdet er betydelig endret gjennom årene.

EØS avtalen er både omstridt, elsket og hatet.

Avhengig av fordelene og ulempene avtalen medfører.

Vi skal litt senere høre fra Line Eldring.

Hun ledet det regjeringsoppnevnte EØS-utvalget, for utredningen «Norge og EØS: Utvikling og erfaringer».

Tilbake til Stortingsvalget 2021:

I forbindelse med valget, laget regjeringspartiene Arbeiderpartiet og Senterpartiet en regjeringsplattform – den såkalte *Hurdalsplattformen*.

Der stod det blant annet å lese om jernbanen:

«Regjeringen vil føre en offensiv jernbanepolitikk for framtiden. Vi sier nei til konkurranseutsetting, oppsplitting og privatisering av jernbanen, og vil stanse den pågående

anbudsutsettingen av jernbanestrekninger i Norge. Regjeringen vil gjennomgå selskapsstrukturen i jernbanen med sikte på en mer helhetlig og oversiktlig organisering».

Og i ett av kulepunktene stod det å lese:

- Stoppe videre konkurranseutsetting av persontrafikken på jernbanen.

Dette var helt i tråd med det som vi i Norsk Jernbaneforbund, sammen med Norsk Lokomotivførerforbund og andre venner i LO, hadde kjempet for i flere år.

Det var også grunnlaget for at vi på Landsmøtet i 2021 vedtok et strategi- og prioriteringsnotat – kalt Norsk Jernbane 2.0.

Der krevde vi at Stortinget og regjeringen satt på nødbremsen, tok en evaluering av *jernbanereformen* og la en ny plan for framtidens jernbane.

Vi hadde sett og merket konsekvensene av en oppsplittet og konkurranseutsatt jernbane med mer byråkrati, ansvarspulverisering og en mer uoversiktlig reisehverdag for de togpassasjerene.

Vi i Norsk Jernbaneforbund har etter valget hatt mange møter med politisk ledelse i departementet og våre venner i Transport- og kommunikasjonskomiteen.

Vi må finne ut av handlingsrommet i Jernbanepakke 4, både juridisk og politisk.

Jernbanepakke 4 krever at Norge gir fri tilgang til de nasjonale jernbane-strekningene.

At offentlige persontransporttjenester må legges ut på anbud.

Kun på visse vilkår kan togstrekninger tildeles direkte til et jernbaneselskap - hvis det gir best tjenester.

Vilkårene virker strenge og er i svært liten – eller - ingen grad - utprøvd.

Vi er kjent med at statsråden - sammen med departementet - har jobbet med å finne ut av mulige handlingsrom – om hva «visse vilkår» innebærer.

De bestilte også utredninger fra Kpmg for å kartlegge organisatoriske og styringsmessige utfordringer i jernbanesektoren.

Parallelt har vi sammen med våre venner i Lokførerforbundet, og med støtte fra LO Stat, engasjert Transport Økonomisk Institutt - med støtte fra LO Stat - for å hjelpe oss med å utrede om det finnes et handlingsrom – og i så fall på hvilken måte.

Rapporten er helt fersk og legges nå snart fram av Inga Margrete Ydersbond.

For en uke siden kom nyheten om at Vy direktetildels kontrakt på Sørlandsbanen, Jærbanen og Arendalsbanen fra 2027.

Jernbanedirektoratet vil sikre trafikken gjennom en kortsiktig direktetildeling til Vy i inntil fem år. Dette er et unntak som følger av EUs fjerde jernbanepakke.

Høyre - var tidlig ute med å kritisere avgjørelsen.

Vi tror på en samlet og styrt jernbane. Høyresiden tror på markedet.

Sånn har det egentlig alltid vært.

Det er mye oppmerksomhet rundt jernbanen – om punktlighetsutfordringer og materiell-utfordringer, og om manglende styring av sektoren.

Vi i Norsk Jernbaneforbund mener at Jernbanen er et urverk – som Jane nevnte i sin

åpningstale på søndag - hvor alle tannhjulene må fungere sammen.

Det kreves mer samarbeid, noe også statsråden snakket mye om i sin Jernbanetale den 8. januar i år.

Og det er jo interessant å registrere at også lokale politikere - Og andre fremtredende personer på høyresiden - gir uttrykk for at jernbanereformen muligens har gått for langt. Tar til orde for å samle.

Kanskje de også har stilt seg spørsmålet om:

Hvor mange aktører trenger egentlig Norge for å drifte en jernbane som kun er 420 mil lang og hvor 90 % er enkeltsporet strekning?

Takk for oppmerksomheten.

Dirigent introduserer Inga Margrete Ydersbond, Transportøkonomisk Institutt.

tøi

Oslo Kongressenter, 29.10.2024

Oppstyking av norsk jernbane og virkninger av direktetildeling av persontrafikken

Inga Margrete Ydersbond, PhD og seniorforsker, med Andreas Kokkvoll Tveit og Silvia Johanne Olsen, Transportøkonomisk institutt



tøi

Bakgrunn

- EUs fire friheter
- Den norske jernbanen er blitt stadig mer oppstykket
- Norges Jernbaneforbund og Norsk Lokomotivførerforbund + Støre-regjeringen ønsker å benytte **handlingsrommet i EØS-avtalen**
- Uklart hvorvidt det er juridisk 'innenfor' å direktetildele ansvaret for trafikkpakkene Vest, Sør, Nord i framtida



Where certain conditions related to the nature and structure of the railway market or the railway network are fulfilled, competent authorities should be entitled to award public service contracts for public passenger transport services by rail directly where such a contract would result in an improvement in the quality of services or cost-efficiency, or both (Europaparlamentet & Rådet, 2016).

Foto: Peter Hürzeler

tøi

Hovedproblemstilling:

Er forholdene til stede for å anvende unntaksparagrafen i EUs fjerde jernbanepakke og direktet tildele persontrafikken i Norsk jernbane?

Faktorer vi ser på for å belyse dette:

- 1) Utviklingen i utvalgte EU-land og EU-retten
- 2) Teoretiske perspektiver på konkurranse og organisering, vilkår for fungerende konkurranse
- 3) I hvilken grad har norsk jernbanesektor vist seg egnet for anbud?
 - a) Robust system med få driftsavbrudd
 - b) Tilstrekkelig antall budgivere
 - c) Betydelige mangler, anbud vil hjelpe
 - d) Stor kontroll over vilkår og innsatsfaktorer
 - e) Overgangen bør ikke gi (nye) styringsutfordringer
- 4) Kan unntaksparagrafen benyttes?

tøi

Metoder

- Dokumentgjennomgang
- 18 dybdeintervjuer med 30 nøkkelinformanter
- Juridisk drøfting
- Kvantitativ analyse av blant annet kostnader per personkilometer

Utvikling i utvalgte EU-land og EU-retten

- Nederland direktetildelte ansvaret for hovednettet i 2023 til NS
- ALLRAIL har klaget tildelingen inn for Europakommisjonen
- 'Infringement package' – mulig sak for EU-domstolen
- Usikkert utfall
- Direktetildeling har vært normen i Europa så langt
- Svært ulike oppfatninger om liberaliseringens konsekvenser
- Servicekvalitet og kostnadseffektivitet

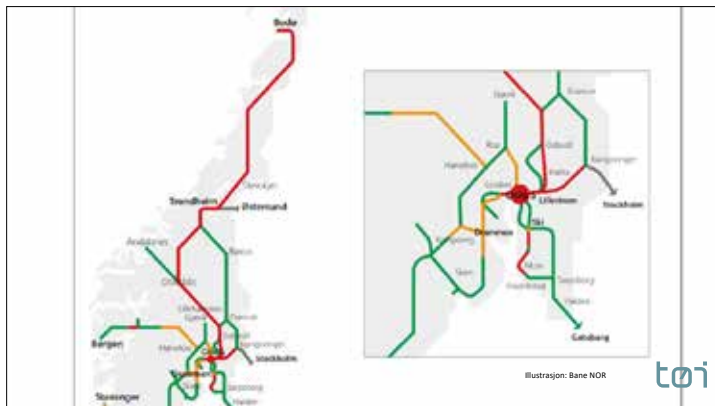


tøi

I hvilken grad har norsk jernbanesektor viset seg egnet for anbud?
1) Utføres togtenestene i et robust system med få driftsavbrudd? NEI!

- Svært lav andel dobbeltspor i europeisk sammenheng
- Få muligheter for omkjøring
- Overbooket kapasitet i jernbanenettet på Østlandet (og delvis ellers)
- Stort vedlikeholdsetterslep
- Sektoren strever mye med punktligheten og regulariteten





tøi

2) Et tilstrekkelig antall budgivere må delta in anbudskonkurransen om hver trafikkpakke - JA

- Flere selskaper deltok i konkurranse om hver trafikkpakke
- Myndighetene gjorde flere grep som har medvirket til økt konkurranse
- Prisen ved første øyekast var god, men usikkert om det er reelle innsparinger
- Flere år med fortsatt passasjervekst

Kilde: Andersen v. SSB

tøi

3) Det bør være betydelige mangler i før-regimet, og anbudskonkurransen bør kunne bøte på disse manglene - DELVIS

- Informasjonsasymmetri og kostnader
- Effektivisering og kundeorientering
- Men også mindre marginer, mindre robuste togselskaper
- Vekst i antall ansatte i flere av sektorens store aktører
- Ubalanserte avtaler, ifølge informanter og annen dokumentasjon
- Økt passasjer tilfredshet og innovasjon?

tøi

4) Togselskapene bør ha betydelig kontroll over vilkår for og innsatsfaktorene i sin produksjon - NEI

- Personalkostnader, virksomhetsoverdragelse
- Enkelte grupper har fått dårligere lønns- og arbeidsvilkår
- Forholdsvis liten kontroll over kostnader til rullende materiell
- Mer ekstremvær i årene som kommer
- Krevende å få til tilbudsforbedringer
- Togselskapene opplever ubalanserte avtaler mtp. leie av tog, spor og digital infrastruktur

tøi

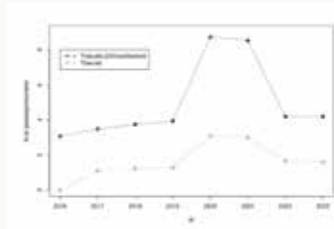
5) Overgangen til anbudsutsetting bør ikke medføre omorganisering som gir (nye) styringsutfordringer - NEI

- 'Når det er mange forskjellige organisasjoner, så trekker de ikke nødvendigvis i samme retning, gjerne fordi de har hvert sitt styre og hvert sitt mål som de rigger for å styre mot' (NLF, 2024).
- Sektoren mangler en kraftfull ledelse
- Mer oppmerksomhet om skyldfordelingsspørsmål
- Duplisering av kompetanse
- Tid og krefter til anbudskonkurranser og rapportering

tøi

Kan unntaksparagrafen benyttes?

- Finnes det spesielle trekk? Vi mener at det sannsynligvis gjør det, men rettsstatus er ikke etablert enda
- Bedring forventet med mange nye vognsett, innføring av ERTMS, bygging av kryssningsspor, mm.
- Vil direktetildeling kunne gi bedre servicekvalitet, kostnadseffektivitet eller begge deler? Tja!
- (Mye) mer utredning trengs



Konklusjon

- Vilkårene for velfungerende anbudskonkurranse kun delvis oppfylt
- Jernbanen i Norge er sårbar
- Kravet om å ha spesielle trekk kan være innfridd
- Må utrede hvorvidt direktetildeling kan gi økt servicekvalitet eller kostnadseffektivitet
- Behov for mer kunnskap!

Vilkår 1	Et robust system med IS driftsavbrudd	Ikke oppfylt
Vilkår 2	Tilstrekkelig mange budgere	Oppfylt
Vilkår 3	Fantes det mangler i før-regimet som konkurransen kunne forbedre?	Oppfylt i utgangspunkt
Vilkår 4	Har operatørselskapene kontroll over innsatsfaktorer og andre vilkår?	Ikke oppfylt
Vilkår 5	Ingen nye styringsutfordringer bør oppstå	Ikke oppfylt



Takk for meg!
Skrive gjerne til imy@toi.no

Dirigent introduserer Line Eldring, Fellesforbundet

Norge og EØS: Utvikling og erfaringer

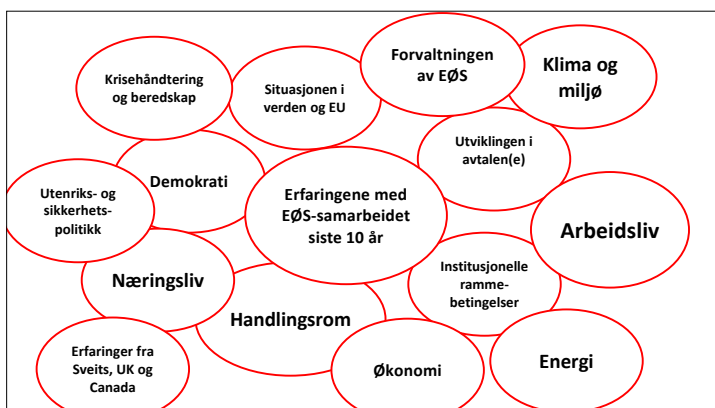


Line Eldring
Norsk Jernbaneforbunds landsmøte, 29. oktober 2024

Bakteppet for utredningen:



EØS-utredningen





[NOU 2024: 7 Norge og EØS: Utvikling og erfaringer](#)

- ✓ Les kapittel 1 (15 sider) – det gir god oversikt over utvalgets hovedfunn, vurderinger og tilrådinger
- ✓ TBU for EØS?

Hva er EØS?



- EØS står for «det europeiske økonomiske samarbeidsområdet»
- EØS-avtalen ble inngått i 1994, omfatter alle de 27 EU-landene på den ene siden, og Norge, Island og Liechtenstein på den andre
- EØS-avtalen gir rettigheter og plikter til næringsliv og borgere i 30 land med til sammen 450 millioner borgere
- Kjernen er full deltakelse i EUs indre marked, med fri bevegelse for personer, tjenester, varer og kapital
- **Ingen land har tettere samarbeid med EU enn Norge, uten å være medlem**
- **Samarbeidet og integrasjonen har blitt enda større de siste 10 årene**
- **EØS-avtalen er bærebjelken i Norges samarbeid med EU – som alt i alt inkluderer ca 100 avtaler**

Hovedbudskap i utredningen

- Et **samstemt** utvalg
- Verden og Europa har endret seg – et **turbulent** tiår
- Europapolitikk er **realpolitikk**
- EØS-30-åringen **leverer fortsatt varene**
- Men **vårrengjøring** er nødvendig
- Skjer veldig mye i EU – **henger EØS med?**
- Politisk styring og **bredere forankring** viktig
- EU vil ha like vilkår og forpliktelser – og **ønsker ikke unntak og særordninger** for enkeltland (jfr Storbritannia og Sveits)

Demokrati og handlingsrom

- Overskudd i nytte og underskudd i medbestemmelse
- Demokratiproblem vs **samråderett**
- EØS-avtalen sikrer også borgere i Norge **rettigheter**
- For **lite kunnskap om EØS** i Norge – på alle nivåer
- Handlingsrommet **størst før** beslutningene tas i EU
- Viktig å **ikke innsnevre handlingsrommet** unødig i praktiseringen av regelverket
- Nabolagssjekk!

Økonomiske effekter av EØS-avtalen

- Hovedbildet fra forskningen er at effekten av det indre marked på økonomisk vekst, velferd, investeringer og handel har vært **klart positiv**
- Sannsynligvis har effektene vært **en god del større** enn tidligere anslag

Effekten av EØS-avtalen på økonomisk vekst

I prosent av det indre markedet og handel

Land	Økonomisk vekst	Handelsvekst
Storbritannia (2000)	1,1	1,1
Frankrike (2000)	1,1	1,1
Tyskland (2000)	1,1	1,1
Italia (2000)	1,1	1,1
Spania (2000)	1,1	1,1
Portugal (2000)	1,1	1,1
Irland (2000)	1,1	1,1
Polen (2000)	1,1	1,1
Tsjekia (2000)	1,1	1,1
Ungarn (2000)	1,1	1,1
Slovakia (2000)	1,1	1,1
Slovenia (2000)	1,1	1,1
Litauen (2000)	1,1	1,1
Latvia (2000)	1,1	1,1
Estland (2000)	1,1	1,1
Finland (2000)	1,1	1,1
Sveits (2000)	1,1	1,1
Canada (2000)	1,1	1,1

Erfaringer fra andre land (Storbritannia, Sveits, Canada)

«Alle de tre tilknytningsformene skiller seg fra EØS-avtalen på flere avgjørende punkter. **Ingen av disse avtalene gir samme tilgang til det indre marked som det EØS-avtalen gjør.**»



«Gjennomgangen viser at EUs avtaler med Sveits, Storbritannia og Canada dekker færre områder og i mindre grad sikrer markedsadgang enn det EØS-avtalen gjør. **Etter utvalgets vurdering, gir EØS et bredere, dypere og mer forutsigbart samarbeid, som samlet sett ivaretar flere interesser og behov.**»



Hva nå?

«Tross store endringer i våre omgivelser det siste tiåret, har hovedlinjene i den norske samfunnsdebatten om Norge og EU vært mer uforandret.»

«Det er et faresignal når temaer som berører så mange, blir diskutert av for få.»

Kjør debatt!

Dirigent introduserer Rolf Ringdal, leder Norsk Lokomotivførerforbund

Hilsningtale fra Rolf Ringdal, leder Norsk Lokomotivførerforbund

Takk for det

Kjære landsmøte, dirigenter gode venner i Norsk Jernbaneforbund. Jeg vil vel da benytte anledningen nå til å takke Jane som nå sier hun slutter som forbundsleder og da gjør du vel det, men takker for det mangeårige samarbeidet vi har hatt. Jeg tror jeg tør si at samarbeidet mellom våre to forbund har aldri vært så gode som det er nå, og medlemmene våre ute på arbeidsplassene står vel sammen stort sett i tykt og tynt. Jeg skal ikke glemme deg heller Audun, jeg vet ikke hvor, jo der sitter du der ja. Fordi du går også ut av ledelsen, du har jo også vært en del av det tette samarbeidet mellom våre to forbund.

Applaus til dere. Men da over til tema, EU's fjerde jernbanepakke og litt EØS. Vi trenger en strategi som gir oss råderett over vår egen jernbane. EU's strategi for konkurranseutsetting og privatisering er faktisk eldre enn EØS avtalen. Vi fikk jernbanepakken ikke sant, det er siden det er jernbanepakke 4 så er det også en jernbanepakke 1, den kom allerede i 1990/91. Den skulle skille mellom infrastruktur og togoperatører og hvorfor det? Jo, konkurranse. Så kom jernbanepakke 2. Det var full liberalisering av godstrafikken, ja det er vel blitt sagt at det er en suksess noe av det som skjedde på 2000 tallet, men godstrafikken sliter jo fortsatt økonomisk. Det er ikke noe sånn at det er hvis du plutselig fikk mange millioner så hadde du vel ikke satt sparepengene dine inn der dessverre. Så kom jernbanepakke 3, full liberalisering av grenseoverskridende persontrafikk, alle disse pakkene har jo en del andre ting og da sånn så fordi det er en pakke med forskjellige direktiver. Så kom endelig jernbane, eller endelig tror jeg ikke jeg skal si, men jernbanepakke 4, den kom i 2017, som betyr full liberalisering og konkurranseutsetting av

all innenlands persontrafikk. Både anbudskonkurransen innen offentlig kjøp og kommersiell konkurranse, altså kommersiell trafikk skal konkurranse utsettes ble vedtatt i 2017 vedtatt i stortinget 1. juni 2021 tatt inn i EØS avtalen av den norske regjeringen 24. september 2021. Hensikten, og da er ikke jeg nødvendigvis objektiv, men hensikten med EUs 4. jernbanepakke er å sikre fri adgang til jernbanemarkedet igjennom omfattende harmonisering og nedbygging av nasjonalt regelverk.

Obligatoriske anbud ved persontrafikk på jernbane, direktøkjøpskontrakter er i utgangspunktet ikke lov. Krav om vannrett mellom infrastruktur og operatør. Våre tyske kollegaer slåss jo mot det og at det er en suverenitet avståelse og overføring av nasjonal myndighet, til EUs jernbanebyrå ERA ved utstedelse av sikkerhets sertifikat og materiell godkjenning. Hva skjedde i Norge? Jernbanereformen ble innført av Solberg regjeringen. Det var jo på en måte, det var jo egentlig jernbanepakke 4 men den kom på forhånd. Altså det Solberg-regjeringen hadde jo det som, ja vi kan vel si ideologi. Dette beskrev Torfinn godt så jeg skal ikke snakke så mye om selve det, men det var en utrolig frekkhet når Solberg regjeringen trumfet igjennom jernbanepakke 4 i EØS-komiteen 11 dager etter at de hadde tapt valget. Når det faktisk er flertall på stortinget mot. Det var store forventninger til en ny regjering i 2021, vi fikk Hurdalserklæringen, er Sverre her? Ja og den Hurdalserklæringen den ser jo på mange måter ut som den er skrevet av deg med Jernbaneforbundet og Lokførerforbundet i kulissene. Jeg oppfatter at det absolutt er et kompliment. Som man leverte i regjeringens erklæring, så klarer jo jeg ikke å komme unna noen kritiske merknader til denne regjeringen da. Fordi det skjedde jo etter hvert ingenting, vi på jernbanen begynte å bli utålmodig, Den nye regjeringen, den var jo ny en gang den også. Den satte de offentlig eide togselskapene Vy og Flytoget opp mot hverandre i en oppkonstruert konkurranse, som jeg valgte å kalle forhandlingskonkurransen i det som ble betegnet til øst 1 og øst 2. Vy skulle få øst 1 og Flytoget øst 2. Det var liksom det som lå i kortene da, men etter ca 1 ½ år etter en massiv kamp fra de ansattes organisasjoner, og jeg vil si mange flere også, så snur regjeringen og dropper oppsplittingen på østlandet og tildeler alt også Flytogets ruter til Vy.

Etter to år var det fortsatt ukjent for EU at den norske regjeringen i Hurdalserklæringen beskriver at, så raskt som mulig, skal gå i dialog med EU med mål om sikre Norge unntak fra deler av bestemmelsene EUs 4 jernbanepakke. Så har det riktignok begynt å levere og kommet litt på banen, men det gikk to år før man begynte å jobbe med det. Norsk Jernbaneforbund, jeg tar med dere også, og da Norsk Lokomotivførerforbund fant det da også nødvendig å få utredet mulighetene og handlingsrom som finnes for unntak i EUs 4. jernbanepakke, og den ble presentert nå nettopp. Den har jeg ikke klart å kommentere utover at jeg vil si det er bestandig litt sånn spennende, og litt nesten man blir litt urolig å gi oppdrag til forskere, fordi vi hadde jo et klart mål om hva den skulle si. Hva den skulle levere, men vi var jo litt spent, får vi det vi vil ha? Ja det fikk vi! Det er bestandig fornøyeelig fordi dette er forskere, regner med at noen er her fortsatt i salen som har stor integritet som gjør så det vi sier har troverdighet. Regjeringen gikk til valg for å

stoppe konkurranseutsettingen inne persontrafikken og de sier at de stoppet konkurransen, i beste fall har de utsatt den. På Østlandet er den utsatt til 2033, sørlandsbanen har med anbudspakke sør er nå lagt inn i en direktekjøpsavtale til Vy, men bare for maks 5 år. Så får vi se, vi fikk jo forskeren her som fortalte oss at dette er en av de tingene som kan utredes, og det er ikke noe tvil om, og jeg kan nesten med sikkerhet at det er ikke noe tvil om hva denne forsamlingen mener og det er ikke noe tvil om hva forbundet jeg representerer mener. Fortsatt er det bare utsatt i forhold til de vedtakene som er.

Hva skjer med Flytoget? At deres produksjon blir lagt inn i Vy senest i 2028, men denne transporten måtte jo da i tilfelle også konkurranseutsettes fra 2023 og de borgerlige partiene som da gråter store tårer for Flytoget, det er jo de partiene som ville selge Flytoget. Det er de som står for en politikk som sier at Flytoget kunne ikke operert slik de gjør etter 2028 eventuelt 2033. Det er jo ikke en tilfeldighet at Flytoget var vel den eneste av arbeidsgiverne våre som gikk og var mot implementeringen av EUs 4. jernbanepakke, det er verdt å merke seg. Kampen om tariffavtalen til Flytoget vil selvfølgelig stå sentralt, vi er jo en fagforening. Nå må jeg prøve å runde av, men jeg hadde egentlig tenkt å ha sitater fra NLFs handlingsplan på dette. Det synes jeg at jeg trengte også siden det var en del EØS da vi er jo et av de forbundene som har sagt nei til EØS, men vi sier også aktivt i vår handlingsplan at vi skal arbeide og stoppe oppsplittingen av jernbanen i Norge, vi skal arbeide for en langvarig avtale om offentlig kjøp av persontogtjenester, arbeide for at Norge reserverer seg mot innføringen av EUs 4. jernbanepakke og med å begrense skadevirkningene av denne, arbeide for å sikre unntak fra EUs 4. jernbanepakke. Der kommer også handlingsrommet, men vi sier også da jeg ser jeg må runde av nå. Norsk jernbane trenger en organisasjonsform som ivaretar samfunnets behov for styring og økonomisk handlefrihet. NLF arbeider for at Norge skal si opp dagens EØS avtale fordi den pålegger en tvungen konkurranse på jernbanen både på gods og persontrafikk og gir EUs lover og regler forrang foran norske arbeidslivslovgivning og norske tariffavtaler, jeg runder av der, men jeg har lyst til å avslutte å kommentere sitatet Kristian hadde om Winston Churchill. Går du gjennom et helvete så fortsett og gå, men jeg vil si når det gjelder en god del av jernbanepolitikken, går du mot stupet så stopp!

Takk for meg.

Dirigent: Ber innledere komme på scenen igjen hvor nestleder Torfinn Håverstad deler ut en rose og minefrie skolevei i regi av Norsk Folkehjelp til deltagerne.

Politisk uttalelse, handlingsrom i EØS-avtalen

Dirigent introduserer Torfinn Håverstad

Krav om en bærekraftig jernbane i Norge

EUs 4. jernbanedirektiv inneholder krav om økt bruk av konkurranse nasjonalt, og på tvers av landegrensene.

Alternativet til konkurranse, er direktetildeling av kontrakter. Det er skissert unntaksbestemmelser i regelverket. Disse har vært gjenstand for juridiske tolkninger, uten at det er pekt på forhold som kan forsvare varige unntak.

Vi ser et mønster av hvilke positive og negative effekter anbudskonkurransen har på de strekninger som er konkurranseutsatt. Flere av selskapene i sektoren melder at de er blitt mer effektive og kundeorienterte. Samtidig er de også mindre robuste nå enn tidligere fordi de må ha mindre marginer for å greie å vinne anbudene i alle deler av organisasjonen, og det påvirker direkte både disponeringen av materiell og personell.

Anbudskonkurranse fungerer best når operatørselskapene har stor frihet til å øke inntekter gjennom å utvikle og forbedre tilbud. I dagens norske jernbanesystem er det imidlertid flere særtrekk som taler mot at vilkårene for en velfungerende konkurranse er til stede.

Transportøkonomiske institutt (TØI) peker den lave andelen av dobbeltspor, med dertil få omkjøringsmuligheter ved oppståtte stengninger som ras, flom og ulykker, og sist, men ikke minst en underdimensjonert infrastruktur i forhold til etterspørsel, spesielt i de folketette områdene på Østlandet.

Norge har dessuten en svært liten andel grenseoverskridende persontogtrafikk.

Til sammen utgjør disse forholdene betydelige begrensninger på operatørselskapers muligheter til å høste gevinster av konkurranse. Det er også svært vanskelig for operatørene å planlegge godt hva togtilbudet kommer til å koste i årene som kommer.

TØI konkluderer med betydelige kapasitets- og stabilitetsutfordringer der stordriftsfordeler kan oppnås ved å ha en operatør på persontogtilbudet over hele landet.

Vi bor i et land med 5,5 millioner innbyggere. Hvor mange aktører trenger egentlig Norge for å drifte en jernbane som kun er 420 mil lang og hvor 90 % er enkeltsporet strekning?

Norsk Jernbaneforbund mener at en mer samlet jernbanesektor med færre og større, og derav mer robuste selskaper, vil gi en bedre og mer effektiv jernbane med. Det vil bety bedre utnyttelse av materiell og personell, og gjøre nytte av stordriftsfordeler på lik linje med andre områder innenfor næringslivet.

Norsk Jernbaneforbund oppfordrer alle aktører i sektoren til å samhandle og samarbeide for at togtilbudet i Norge skal bli det foretrukne transportmidlet for de reisende og godskundene. Vi oppfordrer samtidig den politiske ledelsen, uavhengig av partifarge, om å ta mer overordnet styring, og utforske handlingsrommet i EØS-avtalen for å lage et transportsystem som går mer i takt. Det må finnes fram til bærekraftige løsninger for de utfordringene det er mellom ønsket om å kjøre flere tog og et stadig økende behov

for vedlikehold av skinnene og infrastrukturen.

Med bakgrunn i de klimaendringene og den geopolitiske situasjonen vi opplever, må det tenkes nytt om jernbanens virke og rolle innenfor totalberedskapen i Norge.

Dirigent informerer at uttalelsen tas til orientering.

Politisk uttalelse: Brede forlik gir bedre jernbanepolitikk

Dirigent introduserer Tor Egil Pålerud.

Konsensus og brede forlik gir bedre jernbanepolitikk

Statlige overføring til drift, vedlikehold og utbygging av jernbanens infrastruktur krever forutsigbarhet og langsiktighet. De nordiske lands politikk har i stor grad vært basert på brede forlik mellom de politiske partiene. Det har gitt stabilitet og bevart tillit mellom partier og velgere.

Jernbanereformen som ble gjennomført av Solberg regjeringen har vist at store omveltninger og investeringer i nye løsninger fort sementeres uavhengig av om løsningene gir effekt og framgang.

Reversering av beslutninger er ikke noen god måte å styre på. Det fremstår som dyrt og bakstrevsk for befolkningen. Respekt for demokratiet reduseres i takt med det som oppleves som sløsing med skattebetalernes penger.

En jernbanepolitikk som kjennetegnes av omfattende strukturelle endringer basert på hvilket parti som til enhver tid sitter i regjering er ikke forenelig med effektiv drift og utsikter om en bedre og mer stabil jernbanedrift.

Vi gleder oss over økt satsning på jernbanen over tid. Det er derimot krevende at de ulike partiene har svært ulike prioriteringer. Endring i togproduksjon krever lang ledetid, det er et system med mange faktorer og ulike leveranser i kjeden som må omstilles.

Godsnæringa har over tid etterspurt en mer stabil jernbane og økt satsning på dobbeltspor, forlengelse av krysningsspor og tilsvingere. Tilpasninger til lengre tog og mer effektive godsterminaler må prioriteres. De såkalte godspakkene har en tendens til å bli nedprioritert til fordel for andre investeringer. Dersom næringslivet skal satse på nye logistikk-løsninger og investere i økt bruk av jernbane, må graden av forutsigbarhet øke og flere virkningsfulle insitamenter benyttes.

Vedtak om nye traseer, båndlegging av arealer, og oppstarts midler til prosjekter som seinere settes på pause og treneres, fordyrer utbyggingen. Vi har flere eksempler; som utsettelsen av Ringeriksbanen og dobbeltsporutbygging til Lillehammer, Halden og Skien. En mer helhetlig utbygging av jernbanen, vil gi raskere effekt enn dagens stykkevis og delt løsning. Prosjekter som kan vise til umiddelbar effekt på strekninger med tett befolkning og eller stort potensiale for overføring av gods fra vei til tog og sjø, bør prioriteres. Det samme bør investeringer som kan bidra til lavere utslipp og grønnere transportløsninger.

Dirigent informerer at uttalelsen tas til orientering.

Dirigent informerer om endring i kjøreplan, behandling av landsmøte saker fortsetter etter neste pause, men først så vil vi ta en liten sak om diettgodtgjørelse under landsmøte.

Sak presenteres av Roy Arne Wexhall, leder av kontrollkomiteen i Norsk Jernbaneforbund.

Informasjon om reiseregning som er delt ut til delegatene – praksis og krav ved utfylling og innsending av billag. Det er forslag fra kontrollkomiteen om et fastsatt beløp i diett for hele landsmøte.

Kontrollkomiteen sitt forslag:

Kontrollkomiteen foreslår at alle utbetales en diett på 1600,- kroner for hele landsmøte. Dette er etter tidligere praksis og i takt med prisstigningen siden sist landsmøte, kan landsmøte godta diettsatsen?

Dirigent, vi må vel legge ut den for avstemming slik formelt:

Vedtak:

Ja – 111

Nei – 2

Kontrollkomiteens forslag vedtatt.

Dirigent: Før vi går til lunsj så har det kommet noen permisjonssøknader som vi skal behandle

#113, Finn Arne Solberg, (2024.10.29 17:10:00 - 2024.10.30 15:00:00)

#60, Morten Reistadbakk, (2024.10.30 11:30:00 - 2024.10.30 13:00:00)

#84, Christer Bjarkøy (2024.10.30 10:30:00 - 2024.10.30 12:00:00)

#51, Niklas Kismul Hagenes (2024.10.30 11:15:00 - 2024.10.30 12:00:00)

Vedtak: Permisjoner innvilget

Pause til kl 12.15, presis

Dirigent: Det gikk litt raskt i ste under uttalelsene, slik at om noen har endringsforslag, må det legges inn i MyMeet i løpet av dagen så stemmes det over i morgen.

Da starter vi med en liten film.

Behandling av landsmøtesaker

Dagsordenpunkt 6: Sak 6a

Dirigent: Opplysningsvirksomheten presenteres av forbundssekretær Bianca Fedje

Landsmøte, dirigenter.

Takk for den introen i den filmen. Jeg har sett den mange ganger og den tar meg på et vis hver eneste gang. Jeg skal presentere gruppen som tok for seg opplysningsvirksomheten, og sammen med meg hadde jeg Audun Sør-Reime, Monica Oshaug fra buss, Axel Fjeld fra Entur, Rolf-Åge Smith fra Konduktørene, Pål Roger Stange fra Elektro, Linn Karen Carlsen fra LTTA, Vidar Flåm fra Alf og Per Brudeseth Hansgaard fra Cargo. Litt om den filmen først, den viser oss de fine medlemmene våre, og ikke minst våre viktigste, våre tillitsvalgte. Opplysningsvirksomheten skal legge til rette for at de du nå nettopp så og vi som sitter her nå er opplært, kompetent, trent, at vi er trygg, at vi har tyngde, har innsikt og at vi har motivasjon og engasjement. For hvis vi ikke har det, så er den oppgaven vi står ovenfor nesten umenneskelig.

Den filmen viser oss en bredde i en bransje, den viser oss styrken vår. Flinke folks, som står opp på morgenen og slår på lyset sånn at alle andre kan reise på jobb. Det er vi som starter samfunnet hver eneste dag, med ydmykhet og stolthet. Vi er bevisst vårt ansvar for at samfunnet skal gå rundt med folk og med gods dag ut og dag inn. Vi får folk på jobb og hjem igjen, vi frakter til bryllup og begravelser, ut og inn av landet, vi flytter livsviktige varer og enorme verdier og vi gjør det med stolthet. Filmen viser ikke bare vakre mennesker, men formidler nettopp den stoltheten og stoltheten bygger på både kjærlighet til det vi gjør og ikke minst tillit til det vi kan. Det er fagene våre, det er kompetansen vår som gjør oss så stolt, sterk og trygg. Som overkonduktør Bjarne Aaring sier på slutten, vi er profesjonelle, vi er flinke og vi kan det her. Det viktigste målet for opplysningsvirksomheten er trygge tillitsvalgte. Så hvordan gjør vi det? Hva skaper en trygg tillitsvalgt og hvordan blir vi best sammen?

Gruppen har diskutert mange faktorer rundt det her, og oppsummert. Så skal jeg prøve å oppsummere hva vi har snakket om i gruppen og hva vi tror på. Aller, aller helst hadde jeg sett at alle vi var i den gruppen, fordi det var en bra gruppe og det var så gode samtaler hvor får vi tryggheten vår fra og hva kan vi by på for å ruste de tillitsvalgte og medlemmene våre i størst mulig grad. Jeg har valgt ut noen faktorer, en av de er fellesskapet, for faktum er at vi har valgt å organisere oss fordi vi tror på styrken i fellesskapet. Se dere rundt i salen, se på mangfoldet, se styrken og kjenn på det fellesskapet. Vi i gruppen mener at det er et enormt potensial i dette som bidrar til trygghet og som vi kontinuerlig må dyrke, nemlig samarbeidet. Om hver enkelt av oss satt med kunnskapen som vi kollektivt har, om alle har tilgang til hverandres kunnskap, jeg kan dra nytte av dine erfaringer og du av mine, Om vi evner å gjøre all vår kunnskap til et felles eie så er

det ingenting som kan stoppe oss. Samarbeid er makt sa begge i stad, helt enig. Det avhenger av vår evne til å dele, til å spørre hverandre, til å være nysgjerrig på hverandre.

Om vår evne til å utnytte vårt eget mangfold, lytt og lær, inkluder og del. Vi må være hverandres støttespillere, vi må gjøre hverandre gode og vi må dele for å bli enda tryggere og sterkere. Opplysningsvirksomheten skal via kurs og samlinger gi rom for og legge til rette for at vi kan fortsette å dele kunnskap og utveksle erfaringer. Vi tror også at nærhet og dialog mellom medlemmer og tillitsvalgte gir trygghet, både som medlem og tillitsvalgt. Hvem er de egentlig, hva forventer de, hva står de i og hva kan vi tilby? Jo tettere vi er på hverandre, jo lettere er det å avklare. For medlemmene betyr det å kjenne sin tillitsvalgte at de lettere kan ta den telefonen. At de kan formidle hva de mener og at de kan påvirke, det er det som skaper engasjement og aktivitet. For de tillitsvalgte det å kjenne medlemmene sine at de i møte med arbeidsgiver både kjenner og husker at de er en del av et VI. Når man har tatt på seg rollen som frontkjemper er det helt essensielt å ha folk sine i ryggen. Medlemmene deres enten dere er tillitsvalgte, eller delegater så har medlemmene deres valgt dere fordi de har tillit til dere selv om de ikke sier det hver eneste dag.

Opplysningsvirksomheten har som hensikt og bygge opp under intensjonen om å være best sammen. Ikke bare vi som er samlet her i dag, men i aller høyeste grad også sammen med de vi representerer. En annen faktor som vi snakket om var verdien av en god plan eller et årshjul som jeg liker å kalle det. For en god plan det skaper forutsigbarhet og forutsigbarhet er trygghet. Et årshjul eller en god plan sørger for at nye tillitsvalgte raskt kan få oversikt, Det sørger for medlemmene er kjent med hva vi jobber med og hvordan vi jobber. Det sørger da også for at de kan mene noe om det og komme med innspill. Et nedskrivd og allerede gjennomført årshjul sørger for at vi kan evaluere og justere året som har vært, gjøre oss refleksjoner på hvordan vi kan forbedre oss og profesjonalisere oss, etterpåkløskap er også klokskap.

Når vi har skrivd ned alt vi gjør kan vi bruke årshjulet videre som underlag for en runde på hvem gjør hva. Jeg tror det vil bidra til enda større trygghet for våre tillitsvalgte. At de så tidlig som mulig vet hva som forventes og ikke minst lette arbeidet til alle de valgkomiteene rundt omkring som leter med lys og lupe etter de beste folkene. Hva skal hver rolle levere på og hva leverer vi samlet sett. Jeg liker gode planer også fordi at det er mye av det dere står i som ikke kan planlegges. Derfor er det en trygghet å strukturere og systematisere det vi har kontroll på. Og dessuten når vi vet hvem vi er og hva vi samlet sett leverer på, da er produktet mye lettere å selge. Vi snakket mye om verving, det var mye verveglade mennesker i den gruppa og det er alltid gøy. Opplysningsvirksomheten har som formål og bidra til at våre medlemmer og tillitsvalgte vokser, for når de vokser så vokser forbundet.

Verving. I innledningen til hovedavtalen står det, sitat: partene er enige om at den norske

modellen bidrar til trygge arbeidsplasser og et velfungerende samfunn og vil sammen arbeide for at oppslutningen om det organiserte arbeidslivet skal styrkes, sitat slutt. Det betyr at arbeidsgiver skal arbeide for å styre oppslutningen om det organiserte arbeidslivet, altså arbeidsgiver skal legge til rette for verving. De tillitsvalgte skal ha god og oppdatert oversikt over hvem som er ansatt på arbeidsplassen, arbeidsgiver skal orientere nyansatte om hvilke foreninger de ansatte kan velge mellom og hvem som er tillitsvalgt.

Når gikk dere sist til arbeidsgiver og spurte, hei hvordan selger du inn meg? Det er enighet om at de skal gjøre det og da synes jeg at vi skal følge opp det akkurat som vi følger opp alle andre lover, regler og avtaler. Hold dem litt ansvarlig. Det skaper en trygghet for alle parter, det blir et trygt arbeidsliv når alle er organisert, det skaper en trygg jernbane når vi utfordrer i flokk framfor å bli utfordret alene. Vi kan ikke gi oss med vervingen, og vi kan ikke ta noen ting forgitt. Fordi vi er best sammen. Gruppens innstilling er å viderefør de kursene som ligger og som lå der fra sist landsmøte som ligger i sakspapirene på MyMeet og med det overlater jeg den oppgaven til dirigenten. Takk!

Dirigert introduserer Axel Fjeld, Entur Landsforening som presenterer innsendt forslag

Forslag 6.1

Forslag fra Entur Landsforening (avd. 086)

Lokale forbundssamlinger

Etter oppsplittingen har det blitt vanskeligere å holde kontakt mellom faggruppene ute i distriktet. Denne kontakten er særlig nyttig nå som det er innført anbud og forholdene stadig endrer seg på de ulike strekningene. NJF bør derfor aktivt oppfordre til at tillitsvalgte og medlemmer samles lokalt etter mønster fra Trondheim og Bergen, ved f.eks. at en forbundssekretær kaller inn til et møte hvor det diskuteres hovedavtalen, slik at alle får fri. Det bør også her oppfordres aktivt til at foreninger samarbeider om medlemsmøter og søker på fellespott fra forbundet.

Forslag til vedtak:

Forbundsstyrets innstilling:

Intensjonen i forslaget anses ivaretatt. Det vises til dokumentet «Opplysningsvirksomheten» som beskriver lokal aktivitet.

Følgende hadde ordet til saken:

- Mariann Ravnanger, Forbundsstyret
- Patrick Austvik, Baneservice Fellesforening

Vedtak forslag 6.1

Ja - 97

Nei - 20

117 avgitte stemmer av 121 berettigede, hvorav 3 i permisjon. Stemmeberettigede under denne avstemningen var dermed 118.

#2, from ID 82 Patrick Austvik, Baneservice Felles Forening

Flytting av tekst

Forslag om å flytte linje 56 og 58 så de blir mellom tidligere linje 54 og 55

Vedtak

Ja - 85

Nei - 32

117 avgitte stemmer av 121 berettigede, hvorav 3 i permisjon. Stemmeberettigede under denne avstemningen var dermed 118.

Dagsordenpunkt 6: Sak 6c

Dirigent: Ungdomspolitisk program presenteres av Cecilie Barmoen, ungdomsutvalget

Kjære landsmøte, dirigenter

Ungdoms politisk plattform er laget i samarbeid med gruppen Bianca nevnte i stad og med ungdomsutvalget til NJF. Utvalget består av meg som leder, Kristina Flikkeshaug, Marius Andersen, Egzona Buqani, Håkon Kristiansen, Geir Andre Asen, Kamil Lukomski, Jon Harald Haugerud, Pål Roger Stange og Andrea Storholm. Den ungdomspolitiske plattformen har blitt presentert til dere, den har ikke de største endringene og forskjellene fra sist gang. Det er fokus på rekruttering for vi ser det er høy gjennomsnittsalder blant både medlemmer og tillitsvalgte og dermed bør satsingen være på unge fremover, ikke bare for å få oss opplyste om arbeidsvilkårene våre, men også for å få oss engasjert i forbundet. Ungdommen er fremtiden og alt det der vi er vant til å høre, jeg kommer mer tilbake til det senere. I ungdomspolitisk plattform er det flere satsningsområder både politisk og faglig samt retningslinjer for hvordan ungdomsarbeidet skal utarbeide seg.

Vi skal arbeide for økt fokus på ungdomsarbeid i foreninger, klubber, landsråd og landsforeninger samt arbeide aktivt med skolering av unge tillitsvalgte. Dette ble også tatt opp i det innkommende forslaget til ungdomspolitiske plattformen. Det som er viktig og si her, ja vi bør satse mer på ungdommen, vi bør la de unge få den kunnskapen og erfaringen de trenger for å kunne hjelpe andre både nå og i fremtiden, men det kan ikke skje av ungdomsutvalget alene. Som det skrives i ungdomspolitisk plattform skal arbeidet foregå gjennom foreninger, klubber, landsråd og landsforeninger. Vi unge er avhengig av de lokale organisasjonsleddene bidrar og engasjerer de unge som jeg nevnte tidligere er ungdommen fremtiden. Det er noe vi har hørt lenge, men jeg hørte noe nytt angående det utsagnet når jeg ble leder for tre år siden. Ungdommen er ikke bare fremtiden, ungdommen er nå! Det er nå vi unge er klare til å ta imot kunnskapen, det er nå vi formes i arbeidslivet, det er nå vi er klare til å bidra. Forbundet og fagbevegelsen må dra nytte av det både sentralt og lokalt. Min oppfordring til dere er da å ta ungdomspolitisk plattform seriøst og faktisk jobbe med og for ungdommen i de neste fire årene. Hjelp oss med å hjelpe dere, lær oss ved å lære av dere, led oss ved å la oss lede. Med det overlater jeg det til dirigentbordet.

Takk for meg

Dirigent introduserer Axel Fjeld, Entur Landsforening som presenterer innsendt forslag

Ungdomspolitisk program: Inkomne saker

Forslag 6.1

Forslag fra Entur Landsforening (avd. 086)

Student og ungdomsarbeid

Entur Landsforening er sterkt opptatt av å organisere og engasjere unge ansatte. Vi ønsker i forbindelse med dette at det satses sterkere på NJFs ungdomsutvalg, herunder at NJF gir dem det ansvar og de friheter som de ønsker i arbeidet.

Entur har også mange ansatte med lengre utdanning som ofte fanges opp på studiet av andre fagforeninger. Dette er en stor utfordring for vårt arbeid med å organisere Entur.

Vi er derfor avhengig av drahjelp fra forbundet og LO når det gjelder oppsøkende studentarbeid, ikke minst på studiestedene. Det blir stadig flere med lengre utdanning som jobber på jernbanen og vi ønsker å få organisert disse arbeiderne hos oss. NJF bør derfor aktivt oppfordre organisasjonsledd om å delta på LOs studentarbeid og koordinere denne innsatsen i samarbeid med LOs studentrådgiver.

Forslag til vedtak:

Forbundsstyrets innstilling:

Tiltres delvis. Dokumentet «Ungdomspolitisk plattform» beskriver satsningsområder og målsetninger som tillegges ungdomsutvalget. Ungdomsarbeid utover dette skal foregå i lokale org.ledd.

Innkommende forslag ble erstattet av endringsforslag under selve landsmøte.

#2, from ID 89 Axel Fjeld, Entur Landsforening

Endringsforslag:

Linje 60, nytt kulepunkt: «Utforme en årlig og offensiv handlingsplan, i samarbeid med forbundsstyret, for arbeidet ungdomsutvalget skal fokusere på det neste året. Handlingsplanen blir lagt frem på ungdomskurset»

Linje 73: «Utvalget konstituerer seg selv og gis den støtte, det ansvar og de friheter som ønskes i samsvar med utøvelsen av mandatet»

Linje 83: «og kan kun unntaksvis innskrenkes»

Følgende hadde ordet:

- Patrick Austvik, Baneservice Fellesforening
- Tor Egil Pålerud, Forbundssekretær
- Torfinn Håverstad, nestleder

- Ørjan Kristiansen Hatlestad, Klargjøringspersonalets Fagforening
- Axel Fjeld, Entur landsforening

Saken oversendes til redaksjonskomiteen

#1, from ID 82 Patrick Austvik, Baneservice Felles Forening

Tilleggsforslag:

Ny linje 64: 3. LOs ungdomsutvalg

#1 - Tilleggsforslag

Ja - 101

Nei - 16

117 avgitte stemmer av 121 berettigede, hvorav 3 i permisjon. Stemmeberettigede under denne avstemningen var dermed 118.

Dirigent: Vi er i litt tidsutfordringer slik at vi må utsette videre behandling av sakene som står igjen på dette dagsordenpunktet til i morgen.

Dirigent: Da ser vi en liten film med Norsk Folkehjelp og Norsk Jernbaneforbund sin minehund Turnus

Lunsj, tilbake og klar for igjen kl 14.30 presis

Dirigenter: Ola Rune Kleiven, Monica Oshaug

Dirigent: Da starter vi opp med å vise film og her kommer det to filmer etter hverandre.

Dirigent: Da ønsker vi velkommen til Generalsekretær i Norsk Folkehjelp, Raymond Johansen

Hilsningstale fra Raymond Johansen, Generalsekretær i Norsk Folkehjelp

Kjære Landsmøte, tusen takk for invitasjonen.

Kjære Jane det er flott å være her. Vi lever i dramatiske tider, vi har ikke sett så mye krig og væpnet konflikt siden 2. verdenskrig. Da 72 millioner døde og vi lovet hverandre, aldri mer. I verden og i våre nærområder pågår det nå blodige kriger og konflikter der som alltid sivilbefolkningen rammes hardest. Det er flere mennesker på flukt enn noen gang før, de flykter fra krig, væpnet konflikt, men også fra ekstremvær, tørke, flom og sykkloner. I over ett år har Israel bombet Gazastripen. Det har vært konstant bombing, utsulting av en befolkning som har liten eller ingen mulighet til å beskytte seg, stengt inne på et bitte lite område.



Over 42000 er døde og dobbelt så mange er skadet. 1,9 millioner mennesker er drevet på flukt igjen og igjen. Jeg snakket forrige uke med Asam som jobber for oss i Gaza, Det var tøft, hjerteskjærende og høre om ydmykelsen, fornedrelsen når han fortalte om at ingen blir spart. Ikke en gang de som allerede er døde etter at han hadde vært på gravplassen til sine foreldre og sett at farens grav var bombet i stykker og borte og moren fant han bare noen benrester igjen. Oppi alt dette så skal Israel, vedtok i går og forby UNRWA som er organisasjonen, og det det er livslinjen til det palestinske folket i Gaza og på Vestbredden. Israel snur ryggen til FN og FN var organisasjonen som etablerte staten Israel og med det etablerte den stat og også organisasjonen UNRWA som hadde et spesielt mandat rettet mot palestinske flykninger på Gaza og Vestbredden i Libanon, i Syria og i Jordan.

Å kjære venner, det vi ser nå er en menneskeskapt katastrofe, det er ikke et jordskjelv, det er ikke en skogbrann, dette er villet politikk. Den blodige krigen som startet etter Hamas sitt angrep 7. oktober var jo ikke begynnelsen på konflikten, den har vært med mange blodige tilspissinger siden 1948. Noen dager etter 7. oktober gikk forsvarsministeren i Israel ut og sa følgende kjære venner, at man hadde med menneskelige dyr å gjøre i Gaza og at man måtte agere deretter. Dette er en dehumaniserende og snakke om Palestinere og er gjentatt igjen og igjen av ledere i Israel. Konsekvensen av et dehumaniserende språk er at det er enklere å drepe. Det er visten med et dehumaniserende

spåk. Finansministeren sa at det var moralsk riktig og sulte over 2 millioner mennesker i Gaza og vi kjenner til dehumanisering har gjort gjennom historien. Denne umenneskelige gjøring av befolkningsgrupper har skjedd før.

Før og under 2.verdenskrig, før folkemordet i Rwanda og under krigene på Balkan. Vi vet hva det kan føre til og vi ser hva det fører til. Krigen er i ferd med å utvide seg, Norsk Folkehjelp har nesten 100 ansatte i Libanon som nå føler på en enorm utrygghet, utrygghet sammen med resten av befolkningen. For et par dager siden så ble våre kontorer i nærheten av Tyr, sør i landet der vi rydder miner og eksplosiver bombet. Alle ansatte er i god behold selv om mange har også flyktet internt i landet. De er livredde, for øyeblikket så virker det ikke som det er noen røde linjer for hva Israel skal foreta seg, ingen grenser. Antageligvis venter de på det amerikanske valget som er neste uke og deretter til en ny president er innsatt i januar måned. Så vi må stålsette oss for at mye vil skje fremover, men det er ikke bare på dette kontinentet det skjer.

For 2 ½ år siden startet Russland en fullskala innovasjon i Ukraina der regnes det nå med, vanskelig å vite eksakte tall med at 600.000 er døde eller skadet. De sivile tapene og lidelsene er enorme, denne krigen er jo også en krig for våre felles demokratiske idealer. Det er også vår kamp at Ukraina vinner sin rett til, frihet, fred og demokrati. For vi opplever at krigen i Ukraina har rammet både forlk og matproduksjon på en måte vi ikke har sett tidligere. Det anslås 10% av jordbruksjorden i Ukraina nå er minelagt, dette er jo verdens matkammer. De av dere som har vært i Ukraina kan jo bare se det bugner og bugner og mil etter mil over hele landet og dette kornkammeret er nå 10% infisert av miner. Denne fruktbare svartjorda som skaffer ukrainere og store deler av jordens befolkning gir jo flere avlinger i året og ligger nå brakk fordi det nå er en dødsfelle. Norsk Folkehjelps mineryddingsprogram har nå nær 300 ansatte i Ukraina.

Vi er i full gang med å rydde miner og eksplosiver sånn at folk og bønder kan ferdes trygt og også starte å forsøke å dyrke jordene sine uten umiddelbar fare for liv og kvestelser. Men dere, gratulerer til dere, i 2023 så fikk forbundet en ny medarbeider, minehunden Turnus som nettopp har fylt 1 år. Turnus som fremdeles er under opplæring og vil etter hvert bli en ekstremt verdifull ressurs i Norsk Folkehjelp sitt mineryddingsarbeid så tusen tusen takk for det, det betyr mye. Jeg har lyst til å få si noen ord om at ikke alt går til helvete. Andelen av jordens befolkning som lever i ekstrem sult er halvert i løpet av de 20 siste årene. Flere har fått tilgang på trygge drikkevannskilder de siste 5 årene, rundt 74% av verdens befolkning har nå tilgang til trygt drikkevann, 85 % av verdensbefolkning kan lese og skrive og de fleste jenter i lavinntektsland fullfører nå grunnskolen.

Dagens største kriser er menneskeskapte, og de er globale. Mennesker kan løse dem og løsningene må være både lokale og globale. Dette er en av grunnene til at det er så viktig det arbeidet dere gjør, se den fantastiske filmen fra Colombia hvor jeg så flere av dere også sto sammen med stolte kamerater i Colombia. Det å støtte sivilsamfunn og

demokratiske krefter, det arbeidet man gjør i et land som Colombia og bidra med det har betydning, derfor er det viktig og si at også ting kan rettes opp og det kan gå bedre.

Det arbeidet dere gjør bidrar til mindre korrupsjon og vold og mer demokrati og fordeling av ressursene. Støtten fra Norsk Jernbaneforbund har bidratt til at våre partnere står sterkere rustet i kampen for et mer rettferdig, fredelig og demokratisk samfunn. Det er et mål for oss og bidra til god kontakt mellom partnerne våre ute og støttespillere. Vi setter veldig stor pris på at ledelsen og de to Colombia-ambassadørene i forbundet tok på seg tid til en delegasjonsreise til Colombia i februar 2023. Å vite at de har et norsk fagforbund i ryggen betyr enormt mye for deres arbeid som jo ofte innebærer livet som innsats som det ble beskrevet i denne videoen.

I tiden fremover håper jeg det er viktig å opprettholde støtten til de folkelige bevegelsene og dens kamp for sosial rettferdighet. Ikke minst for å hindre at den politiske høyresiden vinner valget i 2023. Norsk Folkehjelp setter stor pris på å ha en samarbeidspartner som Norsk Jernbaneforbund. Vi deler verdigrunnlag og sammen skal vi kjempe for et mer solidarisk samfunn i Norge og internasjonalt.

Tusen tusen takk for oppmerksomheten.

Nestleder Torfinn Håverstad takker Raymond Johansen for hans engasjement og ber han bli på scenen mens vi skal behandle to landsmøtesaker.

Behandling av landsmøtesaker

Dagsordenpunkt 12

Forslag 12.1

Norsk Folkehjelp Avtalen med Norsk Folkehjelp om bistandsarbeid i Colombia videreføres med kr. 125.000,- pr år.

Ad forslag 12.1

Forbundsstyret innstiller: Avtalen med Norsk Folkehjelp om bistandsarbeid i Colombia videreføres med kr. 125.000,- pr år.

Innstilling til bevilgning forslag 12.1 vedtas

Ja - 116

Nei - 1

117 avgitte stemmer av 121 berettigede, hvorav 3 i permisjon. Stemmeberettigede under denne avstemningen var dermed 118.

Forslag 12.2

Norsk Folkehjelp bevilges kr. 70.000,- pr år.

Ad forslag 12.2

Forbundsstyret innstiller: Norsk Folkehjelp bevilges kr. 70.000,- pr år.

Bevilgning forslag 12.2 vedtas

Ja - 117

Nei - 0

117 avgitte stemmer av 121 berettigede, hvorav 3 i permisjon. Stemmeberettigede under denne avstemningen var dermed 118.

Nestleder Torfinn Håverstad overrekker en rose og minefriskolevei i regi av Norsk Folkehjelp til deltagerne.

Dirigent: Tusen takk Raymond, da gjør vi oss klar for et av landsmøtets høydepunkt, valg. Da vil jeg gi ordet til valgkomiteens leder Janina Hortman, vær så god.

Da har tiden for valget kommet, ett av høydepunktene.

Dagsordenpunkt 10: Valg

Innledningsvis var det jo sånn at deltakerne i komiteen dem ble referert til da gruppen ble konstituert hørte jeg i det vi satt i Gdansk og koste oss. Så jeg skal ikke gå igjennom listen en gang til, men jeg ville benytte anledningen til å takke deltakerne i valgkomiteen for det har vært konstruktivt, hyggelig og ålreit å jobbe som leder i valgkomiteen. Så takk for det.

INTERN

Valgkomite NJF

Landsmøte 2024

INTERN

INTERN

Deltakere i valgkomiteen

- I **valgkomiteén** til årets Landsmøte sitter følgende:
- Janina Hortman (leder)
- Finn Arne Solberg , vara Kay Børresen(Bilpersonalets landsråd)
- Per-Egil Rustberggard, vara Ove S Lund(Konduktørens landsråd)
- Terje Wold , vara Kurt Jensen(Landsrådet for trafikk, teknikk og administrasjon)
- Glenn Atle Noss , vara Nils Ole Morken(Verkstedarbeidernes landsråd)
- Ola Rune Kleiven, vara Morgan Aamodt (Banepersonalets landsråd)
- Lars Oellingrath, vara Tommy Hansen (Elektropersonalets landsråd)
- Ole Strøm, vara Per Arne Haga(Baneservice Fellesforening)
- Trond Aksel Nedberg, (Adm - og Ledelsespersonalets Fagforening)
- Håkon Fjeldstad (Entur Landsforening)
- Erle Arnessen (SJ)

INTERN

Valgkomiteens forslag til honorarer for perioden 2021 -2024.

	Utbetalt 2016 (pr år)	Utbetalt 2021 (5 år)	Forslag 2024 (3 år)
Forbundsstyret, de ansatte og redaktør	17500 kr (4375 kr)	25100 kr (5020 kr)	17300 kr (5754 kr)
Leder av kontrollkomiteen	16500 kr (4125 kr)	23700 (4740 kr)	16300 kr (5433 kr)
Medlemmer av kontrollkomiteen	14500 Kr (3625 kr)	20800 (4160 kr)	14300 kr (4768 kr)

Økningen er basert på tall fra SSB på KPI utvikling i perioden

Det nye forbundsstyret etter gjennomførte ordinære rådsmøtene

Til orientering

Landsråd/ landsforening	Representant i forbundsstyret	Vara
Banepersonalets landsråd	Ola Rune Kleiven	Morgan Aamodd
Elektropersonalets landsråd	Janina Hortman	Lars Oellingrath
LTTA	Lars Øyvind Sannes	Terje Wold
LTTA	Kurt Jensen	Linn Karen Carlsen
Verksted	Torbjørn Støre	Glenn Atle Noss
Konduktørforening SJ Nord	Erie Arnesen	Tommy Fick
Baneservice	Ole Strøm	Per Arne Haga
Entur	Håkon Fjellstad	Axel Fjeld
ALF	Vidar Flåm	Trond Aksel Nedberg
Busspersonalet	Glenn Thomas Grady	Kay Bårresen
Busspersonalet	Per Morten Gjembli	Tone Thomte
Konduktørenes landsråd	Ove Sindre Lund	Jeanette Engelund Glæserud
Konduktørenes landsråd	Rolf Åge Smith	Eli Ingeborg Baadstø-Ostrp (Ruben Alexander Gunterød)
Cargonet	Mariann Ravnanger	Andrie Laukli Arnsten
Serlandsbanen konduktørforening	Morten Knudsen	Haus Ole Skårland
Fløytoforeningen	Per Stene	Sahra Emilie Solfall
Klaringspersonalet	Geir Pedersen	Johan Christoffer Nicolas Stenberg
Narvik Fellesorganisasjon	Simon Olaisen	Simen Hansen
Ungdomsrepresentant	Cecilie Barmoen	

INTERN

Valgkomiteens innstilling til ny ledelse i NJF

INTERN

INTERN

Verv	Valgkomiteens innstilling	Valgkomiteens mindretall	Alder	Faggruppe
Leder	Torfinn Håverstad		1965	LTTA
Nestleder	Bianca Fedje		1974	ALF
Nestleder	Tor Egil Pålerud		1966	Bane
Sekretær	Petter Trønnes		1970	Verksted
Sekretær	Eli Ingeborg Baadstøe-Ostrø		1973	Kond
Opplysningssekretær	Arlid Kjempekjenn	Mariann Ravnanger	1970/ 1980	Bil/ Cargo

INTERN

INTERN

Verv	Valgkomiteens innstilling			Faggruppe
Leder kontrollkomite	Roy Wexhall			Elektro
Medlem kontrollkomite	Morten Holm			Buss
Medlem kontrollkomite	Anita Lie			Kond
Vara kontrollkomite	Karl Morten Undal			LTTA
2. vara kontrollkomite	Morten Brohjem			Verksted
Vara kontrollkomite	Jesper Knutsen			Bane

INTERN

INTERN

Verv	Valgkomiteens innstilling			Faggruppe
Deltaker LO - kongress	Nestleder			PL
Deltaker LO - kongress	Mariann Ravnanger			Cargo
Deltaker LO - kongress	Ola Rune Kleiven			Bane
Vara LO - kongress	Nestleder			PL
Vara LO - kongress	Erle Arnesen			SJ Nord
Vara LO - kongress	Glenn Grady			Buss

INTERN

INTERN

Verv	Valgkomiteens innstilling	Valgkomiteens mindretall	Alder	Faggruppe
Representantskap LO	Nestleder			PL
Representantskap LO	Glenn Noss			Verksted
Vara	Nestleder			PL
Vara	Monica Oshaug			Buss

INTERN

Da var vi igjennom og da sier jeg takk for meg og lykke til med valget og overlater ordet til dirigentene.

Dirigent: Da starter vi med valgkomiteens forslag til honorar for perioden 2021 – 2024. Er forsamlingen med oss på at vi tar det forslaget samlet med alle tre punkt? Ingen som sier noe på det så da setter vi det forslaget opp under ett og da kan dere legge ut det til avstemning.

Forslag til honorarer for perioden vedtas

Ja - 117

Nei - 0

117 avgitte stemmer av 121 berettigede, hvorav 3 i permisjon. Stemmeberettigede under denne avstemningen var dermed 118.

Så er det dem som skal representere i forbundsstyret. Jeg håper jeg slipper å lese opp hele den lista og spør forsamlingen om det er greit at den listen forblir slik som Janina leste opp? Det ser slik ut, men den listen er forresten kun til orientering i henhold til våre vedtekter.

Valgkomiteen og Janina var såpass grundig at jeg leser ikke opp hele en gang til så jeg spør en gang til om det er mulig å ta den listen til avstemning under ett?
Så da er det valg av kontrollkomiteen

Valgkomiteens innstilling til kontrollkomite vedtas

Ja - 118

Nei - 0

118 avgitte stemmer av 121 berettigede, hvorav 3 i permisjon. Stemmeberettigede under denne avstemningen var dermed 118.

Valgkomiteens innstilling til delegater LOs kongress vedtas

Ja - 118

Nei - 0

118 avgitte stemmer av 121 berettigede, hvorav 3 i permisjon. Stemmeberettigede under denne avstemningen var dermed 118.

Valgkomiteens innstilling til medlemmer LOs representantskap vedtas

Ja - 116

Nei - 2

118 avgitte stemmer av 121 berettigede, hvorav 3 i permisjon. Stemmeberettigede under denne avstemningen var dermed 118.

Valg i Forbundets ledelse

Forbundsleder

Det er en innstilling fra valgkomiteen på Torfinn Håverstad, er det noen som ønsker ordet?

Det er det ikke. Noen andre forslag? Det er det ikke.

Torfinn Håverstad valgt som ny forbundsleder ved akklamasjon

Nestleder

Valgkomiteens innstilling er Bianca Fedje, er det noen som ønsker ordet? Det er det ikke.

Noen andre forslag? Det er det ikke.

Bianca Fedje valgt som nestleder ved akklamasjon

Nestleder

Valgkomiteens innstilling er Tor Egil Pålerud, er det noen som ønsker ordet? Det er det

ikke. Noen andre forslag? Det er det ikke.

Tor Egil Pålerud valgt som nestleder ved akklamasjon

Sekretær

Valgkomiteens innstilling er Petter Trønnes, er det noen som ønsker ordet? Det er det ikke. Noen andre forslag? Det er det ikke.

Petter Trønnes valgt som Forbundssekretær ved akklamasjon

Sekretær

Valgkomiteens innstilling er Eli Ingeborg Baadstøe-Ostrø, er det noen som ønsker ordet? Det er det ikke. Noen andre forslag? Det er det ikke.

Eli Ingeborg Baadstøe-Ostrø valgt som Forbundssekretær ved akklamasjon

Opplysningssekretær

Valgkomiteen har delt innstilling, flertallsinnstillingen til valgkomiteen er Arild Kjempekjenn, mindretallsinnstilling fra valgkomiteen Mariann Ravnanger Nilsen, er det noen som ønsker ordet?

Følgende hadde ordet:

- Axel Fjeld, Entur Landsforening
- Janina Hortman, Forbundsstyret
- Tone Thomte, Bilpersonalets forening Oslo/Akershus
- Terje Wold, Forbundsstyret
- Finn Arne Solberg, Forbundsstyret
- Ørjan Kristiansen Hatlestad, Klagjøringspersonalets fagforening
- Simon Olaisen, Forbundsstyret
- Andre Laukli Arntzen, CargoNet Personalforening Nord
- Glenn Tomas Storsvven Grady, Bilpersonalets forening Østfold

Opplysningssekretær

Arild Kjempekjenn - 75

Mariann Ravnanger - 43

118 avgitte stemmer av 121 berettigede, hvorav 3 i permisjon. Stemmeberettigede under denne avstemningen var dermed 118

Arild Kjempekjenn valgt som opplysningssekretær

Dirigent: Da har vi kun igjen litt informasjon om saker og ting her i dag. Alle må ta med tingene sine ut fra lokalet i dag for her skal det ryddes til landsmøtefest. I morgen må alle elektroniske dingser som skal være i bruk være oppladet for det blir ikke tilgang til strøm. Så har det blitt gjort en endring til tidspunkt. Det står kl. 10.00, men den har blitt endret til kl 09.00. Møtet starter i morgen kl 09.00 for å bli ferdig med alt vi skal igjennom så er det bedre å starte en time tidligere enn å endre på hjemreisen til folk så møtet

starter kl 09.00. Så er det en annen ting, det er viktig og sjekke ut fra hotellet i morgen tidlig for dere rekker ikke ned dit før møtet er slutt i morgen. Hvis det ikke er noe vi har glemt her så er det bare å ønske, gratulere dere som er valgt først og fremt, og takk for en god debatt. Så møtes vi til fest her i kveld, og det står at det er en vordrink kl 18.30. Tusen takk for i dag og velkommen til fest.



Dag 4, onsdag 30. oktober

Velferdsstaten

Dirigenter: Monica Oshaug og Ole Strøm

Møtet ble satt kl 09.00

Dirigenten ønsket velkommen til en ny dag. Dagen begynner med en sang «Til ungdommen», forsanger Axel Fjeld.

Behandling av permisjonssøknader.

#9, Karl Morten Undal (2024.10.30 12:00:00 - 2024.10.30 14:00:00)

#46, Torunn Røiseland (2024.10.30 08:35:00 - 2024.10.30 15:00:00)

#52, Morten Nesbø (2024.10.30 11:30:00 - 2024.10.30 12:00:00)

#70, Lene Elin Skibenes Danielsen (2024.10.30 09:00:00 - 2024.10.30 12:00:00)

#17, Glenn Atle Noss (2024.10.30 09:00:00 - 2024.10.30 12:00:00)

#4, Cecilie Mari Tennes (2024.10.30 09:00:00 - 2024.10.30 12:00:00)

#32, Thomas Dammen Ringnes (2024.10.30 09:00:00 - 2024.10.30 12:00:00)

#93, Bjørn Kjetil Davidsen (2024.10.29 16:30:00 - 2024.10.30 15:30:00)

#100, Håkon Fjelstad (2024.10.29 16:00:00 - 2024.10.30 09:00:00)

#110, Mariann Ravnanger (2024.10.30 09:00:00 - 2024.10.30 10:00:00)

Vedtak: Permisjoner innvilget

Dirigent: Da skal vi prøve å få unna litt av landsmøte sakene før vi går over til det opprinnelige dagens agenda og vi begynner med Audun Sør-Reime som skal presentere uttalelsen om Ukraina og Midtøsten

Politisk uttalelse: Den internasjonale situasjonen

Fagbevegelsen er under betydelig og økende press. Medlemstall fortsetter å synke i mange land.

Utfallet på krigen i Ukraina er uvisst, og kampene kan fortsatt vare lenge. Ny krig brøt ut mellom Israel og palestinerne 7. oktober 2023. Hamas krigere fra Gazastripen stormet inn i Israel og drepte over 1100 personer. Israels militære reaksjon har ført til minst 40 000 drepte palestinere.

Generalsekretæren i FN har fordømt Hamasaksjonen som terror handlinger, men rettferdiggjør ikke en kollektiv straff mot det palestinske folk. Volden springer ut av en langvarig konflikt og en 57 år lang okkupasjon av Palestina.

Samtidig bidrar krigen i Midtøsten til geopolitiske splittelse, og medvirker til å ytterligere undergrave global sikkerhet så vel som enighet i internasjonal fagbevegelse.

Det meste som skjer utenfor landets grenser vil også påvirke norsk næringsliv, norske

arbeidsplasser, norsk sikkerhet, beredskap og velferd. Den globale utviklingen krever økt omstillingsevne her hjemme, samt nye strategiske allianser og nytenkning i forhold til omverdenen.

Utviklingstrekkene undergraver institusjoner og allianser som er viktig for Norge i en stadig mer sammenkoblet verden. En svekkelse av disse kan sette betydelig press på den norske modellen.

En rekke stater ønsker økt kontroll med produksjon og verdikjeder knyttet til det grønne skiftet, noe som vil kunne påvirke Norge ved at politiske forhold mellom land begrenser adgang til viktige råvarer og teknologi.

I 2024 vil det gjennomføres cirka 70 valg internasjonalt i rundt 50 land. Land med mer enn 4 milliarder mennesker kan stemme, deriblant i USA, Sør-Afrika, India og EU. Til sammen er det valg i land som huser mer enn halvparten av verdens befolkning. Valget i USA er trolig det som vil ha størst innflytelse på det geopolitiske bildet.

Valget kan komme til å avgjøres av noen få stemmer i en håndfull vippestater, men ringvirkningene vil være globale og påvirke klimapolitikk, støtte til Ukraina og sikkerhetspolitikken generelt, samt handelspolitikken og mye mer.

Valget til Europaparlamentet viser at ekstremhøyre fortsetter å vokse i oppslutning.

Selv om det er mer stemmegivning enn noen gang tidligere, er det ikke nødvendigvis mer demokrati.

For alle disse valgene er ikke frie og rettferdige. Globalt har demokratiet vært på vikende front det siste tiåret. Det «sivile rommet» har blitt stadig mindre og undertrykkingen av sivilsamfunnsorganisasjoner øker. Parallelt arbeider tunge krefter for å uthule internasjonale normer og rammeverk som ble bygd opp etter annen verdenskrig.

28 prosent av verdens befolkning lever nå i diktaturer.

Kunstig intelligens vil føre til omfattende endringer. I velutviklede økonomier anslås at opptil 60 prosent av jobbene påvirkes.

Dirigent: Takk til Audun, er det noen som har kommentarer til den? Jeg ser ingen på talerlisten enda. Hvis noen ønsker å sende inn endringsforslag på denne er fristen kl 10.15 så behandler vi denne sammen med de andre uttalelsene litt senere i dag. Da går vi litt tilbake i de sakene som skulle vært behandlet tidligere og starter med Dagsordenpunkt 7, den faglig politiske situasjonen.

Behandling av landsmøtesaker

Dagsordenpunkt 7

Forslag 7.1 - Forslag fra Entur Landsforening (avd. 086)

EØS

Norsk jernbane må ikke forringes ytterligere som følge av EUs regler. Dersom EFTA-domstolen eller ESA hindrer Norge i å føre sosialdemokratisk jernbanepolitikk, vil Norsk Jernbaneforbund jobbe for en alternativ handelsavtale og annen tilknytning til EØS.

Forslag til vedtak:

Forbundsstyrets innstilling:

Forbundsstyret ønsker ikke å forpliktes til å forhandle fram en egen handelsavtale eller jobbe for en annen tilknytning til EØS. Norsk Jernbaneforbund jobber aktivt for å utrede handlingsrommet i EØS-avtalen og jobber kontinuerlig for å bidra til en mer samlet og styrket jernbane i Norge.

Oversendes Forbundsstyret for videre oppfølging.

Forslag 7.1 - Forslag fra Entur Landsforening (avd. 086)

EØS

Norsk jernbane må ikke forringes ytterligere som følge av EUs regler. Dersom EFTA-domstolen eller ESA hindrer Norge i å føre sosialdemokratisk jernbanepolitikk, vil Norsk Jernbaneforbund jobbe for en alternativ handelsavtale og annen tilknytning til EØS.

Forslag til vedtak:

Forbundsstyrets innstilling:

Forbundsstyret ønsker ikke å forpliktes til å forhandle fram en egen handelsavtale eller jobbe for en annen tilknytning til EØS. Norsk Jernbaneforbund jobber aktivt for å utrede handlingsrommet i EØS-avtalen og jobber kontinuerlig for å bidra til en mer samlet og styrket jernbane i Norge.

Oversendes Forbundsstyret for videre oppfølging.

Innsender har sendt inn endringsforslag på sitt opprinnelige forslag.

#1, from ID 89 Axel Fjeld, Entur Landsforening

Endringsforslag til forslag 7.1

Opprinnelig forslag: Norsk jernbane må ikke forringes ytterligere som følge av EUs regler. Dersom EFTA-domstolen eller ESA hindrer Norge i å føre sosialdemokratisk

jernbanepolitikk, vil Norsk Jernbaneforbund jobbe for en alternativ handelsavtale og annen tilknytning til EØS.

Endringsforslag: Norsk jernbane må ikke forringes ytterligere som følge av EUs regler. Dersom EFTA-domstolen eller ESA hindrer Norge i å føre sosialdemokratisk jernbanepolitikk, *ønsker* Norsk Jernbaneforbund en alternativ handelsavtale og annen tilknytning til EØS.

Følgende hadde ordet til saken:

- Torfinn Håverstad, Politisk ledelse
- Ørjan Kristiansen Hatlestad, Klargjøringspersonalets fagforening
- Axel Fjeld, Entur Landsforening

#1 - Endringsforslag til forslag 7.1

Nei - 68

Ja - 36

104 avgitte stemmer av 121 berettigede, hvorav 11 i permisjon. Stemmeberettigede under denne avstemningen var dermed 110.

Vedtak: Endringsforslaget avvist.

Forbundsstyrets innstilling til 7.1 vedtas

Ja - 104

Nei - 0

104 avgitte stemmer av 121 berettigede, hvorav 12 i permisjon. Stemmeberettigede under denne avstemningen var dermed 109.

Vedtak: Forbundsstyrets innstilling vedtatt.

Dirigent: Introduserer leder for kontrollkomiteen, Roy Arne Wexhall.

Det gjelder honorarer for landsmøte og da har kontrollkomiteen foreslått at forbundsstyret, valgkomite og vakter utbetales et honorar på kr 4000,- for hele landsmøte.

Dirigenter, sekretærer og valgkomiteens leder utbetales et honorar på kr 4700,- for hele landsmøte. Tillitsvalgte i administrasjonen og de ansatte utbetales et honorar utbetales et honorar på kr 4700,- for hele landsmøte.

Dette er etter tidligere praksis og økt i takt med prisstigningen. Håper det at landsmøte kan vedta det.

Dirigent: Takk til Roy, da går vi til avstemning på den.

#3 - Honorarer under NJFs landsmøte 2024

Ja - 107

Nei - 1

108 avgitte stemmer av 121 berettigede, hvorav 11 i permisjon. Stemmeberettigede under denne avstemningen var dermed 110.

Vedtak: Kontrollkomiteens innstilling vedtatt.

Dagsordenpunkt 11

Forslag 11.1 - Trafikk, Teknikk og Administrasjon Nord (avd. 006)

Omstilling - ERTMS

Alt operativt personale som berøres av innføring av ERTMS skal sikres gode omstillingsavtaler, etter-/videreutdanning og økt forutsigbarhet i selve omstillingsprosessen

I april 2021 begynte ledelsen i Bane NOR å snakke om at trafikkstyrerne på Nordlandsbanen var i omstilling til ERTMS, og at Nordlandsbanen etter planen skulle ha ferdigstilt ERTMS i oktober 2022. Da dette ikke ble tilfellet, fikk trafikkstyrerne tilbud om stay-on-bonus for å stå i tjeneste til august 2023, som var neste planlagte dato for innføring av ERTMS. Før jul i 2022 fikk de imidlertid beskjed om at de ikke lenger var i omstilling. De fikk ingen perspektiv om varighet på stillingene sine, og har siden den gang arbeidet i et langvarig limbo, hvor det hele tiden utsettes ett år om gangen.

Bane NOR setter tilsynelatende nye datoer uten å ta høyde for om det er realistisk eller belastningen stadige utsettelser har på personalet. Idealet hadde vært om Bane NOR etterlevde sine egne verdier om åpenhet, og ga bedre informasjon til de ansatte om prosessens utvikling og fremtidsutsikter. I tillegg fikk trafikkstyrerne skuffende dårlig tilbud om veien videre etter omstillingen, slik at det for mange ble valget mellom å flytte/pendle til en annen landsdel eller å slutte i Bane NOR.

Dette bør brukes som et skrekkeksempel for hvor dårlig utrulling av ERTMS kan håndteres, og hvor stor uforutsigbarhet det kan medføre. Utrulling kommer til å påvirke totalt 6000 arbeidere over flere yrkesgrupper på jernbanen, og vi må få på plass bedre avtaler, bedre forutsigbarhet og tydeligere kommunikasjon. Her mener vi i styret i FTTA Nord at NJF, på vegne av sine medlemmer, må kreve at Bane NOR ivaretar sine ansatte på en tilfredsstillende måte gjennom hele omstillingsprosessen.

Forslag til vedtak:

Forbundsstyrets innstilling:

Tas til etterretning. Det henvises til inngått omstillingsavtale. Oversendes Forbundsstyret for videre oppfølging.

Følgende hadde ordet til saken:

Sak 11.1: Forbundsstyrets innstilling vedtas

Ja - 101

Nei - 6

107 avgitte stemmer av 121 berettigede, hvorav 11 i permisjon. Stemmeberettigede under denne avstemningen var dermed 110.

Vedtak: Forbundsstyrets innstilling vedtatt.

Dagsordenpunkt 12 a

Forslag 12.3

Amnesty International bevilges kr. 20.000,- pr år.

Ad forslag 12.3

Forbundsstyret innstiller: Amnesty International bevilges kr. 20.000,- pr år.

Forslag 12.3 vedtas

Ja - 104

Nei - 4

108 avgitte stemmer av 121 berettigede, hvorav 11 i permisjon. Stemmeberettigede under denne avstemningen var dermed 110.

Vedtak: Forbundsstyrets innstilling vedtatt.

Forslag 12.4

Norsk Jernbanes Idrettsforbund bevilges kr. 7.000,- pr år.

Ad forslag 12.4

Forbundsstyret innstiller: Norsk Jernbanes Idrettsforbund bevilges kr. 7.000,- pr år.

Forslag 12.4 vedtas

Ja - 107

Nei - 1

108 avgitte stemmer av 121 berettigede, hvorav 11 i permisjon. Stemmeberettigede under denne avstemningen var dermed 110.

Vedtak: Forbundsstyrets innstilling vedtatt

Forslag 12.5

Jernbanepensjonistenes Forbund bevilges kr. 12.500,- pr år.

Ad forslag 12.5

Forbundsstyret innstiller: Jernbanepensjonistenes Forbund bevilges kr. 12.500,- pr år.

Forslag 12.5 vedtas

Ja - 109

Nei - 0

109 avgitte stemmer av 121 berettigede, hvorav 11 i permisjon. Stemmeberettigede under denne avstemningen var dermed 110.

Vedtak: Forbundsstyrets innstilling vedtatt.

Forslag 12.6

Norsk Jernbanemusikks Forbund bevilges kr. 7.000,- pr år.

Ad forslag 12.6

Forbundsstyret innstiller: Norsk Jernbanemusikks Forbund bevilges kr. 7.000,- pr år.

Forslag 12.6 vedtas

Ja - 106

Nei - 1

107 avgitte stemmer av 121 berettigede, hvorav 11 i permisjon. Stemmeberettigede under denne avstemningen var dermed 110.

Vedtatt: Forbundsstyrets innstilling vedtatt

Forslag 12.7

Jernbanemusikkorpene i Drammen, Bergen, Trondheim, Stavanger og Narvik bevilges kr. 5.000,- hver for hele perioden.

Ad forslag 12.7

Forbundsstyret innstiller: Jernbanemusikkorpene i Drammen, Bergen, Trondheim, Stavanger og Narvik bevilges kr. 5.000,- hver for hele perioden.

#1, from ID 65 Ole Morten Ellevsen, Busspersonalets forening avd. 064 Trøndelag **Bevilgninger til Jernbanekorpene**

Jernbanekorpene i Norge er en viktig del av "Jernbanefamilien". Korpsdrift koster penger. Jeg ønsker derfor å foreslå at bevilgningene til Jernbanekorpene økes. Konkret foreslår jeg at bevilgningene gies som tilskudd pr år og ikke som tilskudd for hele perioden. Alle andre bevilgninger gies som årlig tilskudd pr år og det er etter min mening ingen grunn til at bevilgninger til Jernbanekorpene ikke skal følge samme prinsipp.

Nytt pkt 12.7

Jernbanemusikkorpene i Drammen, Bergen, Trondheim, Stavanger og Narvik bevilges kr. 5.000, pr. år.

Nytt punkt 12.8

Jernbanens musikkorps Oslo i Oslo bevilges kr. 8.000, pr år, i tillegg til et honorar på kr. 16.000, for spilling på Landsmøtet.

#1 - Bevilgninger til Jernbanekorpene

Ja - 85

Nei - 18

103 avgitte stemmer av 121 berettigede, hvorav 11 i permisjon. Stemmeberettigede under denne avstemningen var dermed 110.

#2, from ID 66 Harald Sverre Nilssen, Busspersonalets forening avd. 064 Trøndelag

Forslag 12.7 og 12.8

Forslag 12.7 og 12.8 må sees sammen og det må bevilges samme beløp til alle jernbanemusikkorpsene.

Følgende hadde ordet til saken:

- Tor Egil Pålerud, Politisk ledelse

#2 - Forslag 12.7 og 12.8

Ja - 79

Nei - 29

108 avgitte stemmer av 121 berettigede, hvorav 11 i permisjon. Stemmeberettigede under denne avstemningen var dermed 110.

Vedtak: Endringsforslag vedtatt

Det skal bevilges...

8000 - 56

5000 - 51

107 avgitte stemmer av 121 berettigede, hvorav 11 i permisjon. Stemmeberettigede under denne avstemningen var dermed 110.

Vedtak: Det skal bevilges kr. 8000,-

Vedtak: Forslag 12.7 er vedtatt med de endringer som er kommet.

Jernbanemusikkorpsene i Drammen, Bergen, Trondheim, Stavanger og Narvik bevilges kr 8000,- hver per år.

Forslag 12.8

Jernbanemusikkorpset i Oslo Jernbanemusikkorpset i Oslo bevilges kr. 8.000,- for hele perioden, i tillegg til et honorar på kr. 16.000,- for spilling på Landsmøtet.

Ad forslag 12.8

Forbundsstyret innstiller: Jernbanemusikkorpset i Oslo bevilges kr. 8.000,- for hele perioden, i tillegg til et honorar på kr. 16.000,- for spilling på Landsmøtet.

Forslag 12.8:

Ja - 103

Nei - 5

108 avgitte stemmer av 121 berettigede, hvorav 11 i permisjon. Stemmeberettigede under denne avstemningen var dermed 110.

Vedtak: Forslag vedtatt med endringer som også ble vedtatt i forslag 12.7

Nytt punkt 12.8

Forbundsstyret innstiller: Jernbanemusikkorpset i Oslo bevilges kr. 8.000,- per år, i tillegg til et honorar på kr. 16.000,- for spilling på Landsmøtet.

Forslag 12.9

Palestinakomiteen i Norge bevilges kr. 12.000,- pr år.

Ad forslag 12.9

Forbundsstyret innstiller: Palestinakomiteen i Norge bevilges kr. 12.000,- pr år.

Forslag 12.9 vedtas

Ja - 97

Nei - 10

107 avgitte stemmer av 121 berettigede, hvorav 11 i permisjon. Stemmeberettigede under denne avstemningen var dermed 110.

Vedtak: Forbundsstyrets innstilling vedtatt

Forslag 12.10

TV aksjonen bevilges kr. 15.000,- pr år

Ad forslag 12.10

Forbundsstyret innstiller: TV aksjonen bevilges kr. 15.000,- pr år

Forslag 12.10

Ja - 103

Nei - 6

109 avgitte stemmer av 121 berettigede, hvorav 11 i permisjon. Stemmeberettigede under denne avstemningen var dermed 110.

Vedtak: Forbundsstyrets innstilling vedtatt.

Dagsordenpunkt 12 c

Forslag 12c.1

Norsk Jernbaneforbund bevilger kr 240.000 til valgkamp med målsetning om en fortsatt sosialdemokratisk regjering slik:

Arbeiderpartiet	120.000,-
Sosialistisk Venstreparti	40.000,-
Senterpartiet	40.000,-
Rødt	40.000,-

Forbundsstyret innstiller:

Norsk Jernbaneforbund bevilger kr 240.000 til valgkamp med målsetning om en fortsatt sosialdemokratisk regjering slik:

Arbeiderpartiet	120.000,-
Sosialistisk Venstreparti	40.000,-
Senterpartiet	40.000,-
Rødt	40.000,-

Forslag 12 C Vedtas

Ja - 99

Nei - 9

108 avgitte stemmer av 121 berettigede, hvorav 11 i permisjon. Stemmeberettigede under denne avstemningen var dermed 110.

Vedtak: Forbundsstyrets innstilling vedtatt.

Dirigent: Da avslutter vi denne bolken med landsmøte saker for klokken nærmer 10.00 og vi har en foredragsholder her, Trygve Svensson fra tankesmien Agenda vær så god.

Utfordringer framover?

Sosialdemokratiet og velferdsstaten under lupen

Trygve Svensson, Agenda.

Landsmøte i Norsk Jernbaneforbund 30.10.2024

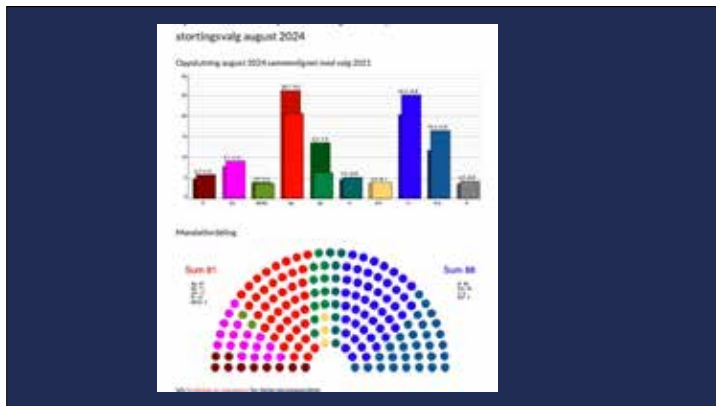


AGENDA-FAMILIEN



Tre viktige poenger i dag:

- 1: Høyresiden leder, men valgseier er mulig.
- 2: FrP større enn siden 00-tallet. Det må tas på alvor
3. Ulikhet og klima er fremdeles vår tids store utfordringer, men har falt fra agendaen.



En delt by?

Storbyvalg i Oslo kommunevalg 2023

Blått = Høyre, Rødt = Arbeiderpartiet

Audun Lybakken
@audunlybakken · Følg

Et knapt borgerlig flertall i Oslo kom ikke på grunn av illavetpene eller «woke». Det er mulig kun fordi forskjellen i deltakelse mellom bydelene med blått og rødt flertall er helt enorm. 77 og 75 % stemte i bydelene Vestre Akers og Ullern, 50 % i Grorud og Søndre Nordstrand.

10:44 a.m. · 12. sep. 2023

476 · 0 svar · 0 følger lenke

Les 116 svar



FrPs program:

- Legge ned fylkeskommunene
- Legge ned sametinget
- Kraftig redusere bistandsbudsjettet
- Reforhandle EDS-avtalen
- Dobbel straff i særlig utsatte boligområder og sentrumsområder med høy dokumentert kriminalitetstyppegitt
- Privatisere fengsler
- Privatisere fangtansport
- Fjerne formuesskatten
- Redusere skattenivået på de rikeste mer generelt (-flattere skattesystemet)
- Fjerne muligheten til å søke i skatteløstene
- Bygge ned offentlig eierskap i selskaper som ikke forvarter strategisk infrastruktur og naturressuser
- Avvikle piløtssystemet i fiskeripolitikken
- Markedsstyring av produksjon og priser i jordbrukspolitikken
- Avvikle Vinmonopolet
- Avvikle forbudet mot alkoholeklame
- Fjerne reguleringen av åpnings-, salgs- og skjenketider for alkohol
- Avvikle eiendomsskatten
- Privatisere oppkjøring til færekort
- Redusere grunnfinansieringen av sykehusene (mer innsattstøtt finansiering)
- Isørte retten til å stå uorganisert
- En generell adgang til midlertidig ansettelse i 12 måneder
- Fjerne muligheten til varig uføret for personer under 40 år
- Fri etableringsrett for privatskoler, legge til rette for at det blir flere privatskoler
- Nivådelte undervisning i skolen
- Redusert stillingsovers i skolen
- Fri etableringsrett av private barnehager
- La kulturinstitusjoner i størst mulig grad finansieres av billettinntekter
- Privatisere NRK

Innhold

Frp på alvor 2

Et argumenthefte om Fremskrittspartiets politikk og konsekvensene av den

1	Parti- og programutvalget	3
2	Ulike offentlige organisasjoner omset Fremskrittspartiet	4
2.1	Frps politikk og program	4
2.2	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
2.3	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
2.4	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
3	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
3.1	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
3.2	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
3.3	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
3.4	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.1	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.2	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.3	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.4	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.5	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.6	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.7	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.8	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.9	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.10	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.11	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.12	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.13	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.14	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.15	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.16	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.17	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.18	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.19	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.20	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.21	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.22	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.23	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.24	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.25	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.26	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.27	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.28	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.29	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.30	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.31	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.32	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.33	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.34	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.35	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.36	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.37	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.38	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.39	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.40	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.41	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.42	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.43	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.44	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.45	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.46	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.47	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.48	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.49	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.50	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.51	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.52	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.53	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.54	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.55	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.56	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.57	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.58	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.59	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.60	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.61	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.62	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.63	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.64	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.65	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.66	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.67	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.68	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.69	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.70	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.71	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.72	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.73	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.74	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.75	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.76	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.77	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.78	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.79	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.80	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.81	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.82	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.83	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.84	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.85	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.86	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.87	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.88	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.89	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.90	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.91	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.92	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.93	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.94	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.95	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.96	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.97	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.98	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.99	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4
4.100	Frps politikk og program omset Fremskrittspartiet	4

Juni 2007

Hva skjedde med ulikhet?

Valgundersøkelsen viser likevel at det bare er tre-fire prosent som framhever sosial utjevning som en viktig sak ved valgene i 2013 og 2017. Ved valget i 2021 skjer det en markert endring. 16 prosent nevner sosial utjevning som en av deres to viktigste politiske saker (valgforskning.no). Respons analyse sin undersøkelse fra 2021 bekrefter inntrykket av at sosiale ulikheter nå er et viktig tema. I deres undersøkelse skilles det mellom viktigste saksområde og viktigste sak. Mer enn én av tre mener sosioøkonomiske forskjeller i samfunnet er det viktigste saksområdet, mens 12 prosent sier at det er den viktigste saken. Sosioøkonomiske forskjeller er dermed den viktigste enkeltsaken i Respons analyse sitt utvalg

Tone Fløtten, FAFO, 2023



Ulikheten i formue er stor

Andel av samlet nettoformue

Øverste tidelen:	53 prosent
Øverste hundredelen:	22 prosent
Øverste tusendelen:	10 prosent
Nederste halvdel:	5 prosent



Bilder: OZ Photo, Ozzua Ozzua



Et skrekkeksempel på ulikhet

Raj Chetty: Om alle amerikanere hadde hatt same økning i levealder som de rike siden 2001, hadde det hatt tilsvarende effekt som å kurere kreft.

DN

Levealdersforskjell som i USA for menn med topp- og bunninntekt

Inntektsforskjellene er mye mindre i Norge enn i USA, men forskjellene i levealder mellom menn helt på topp og bunn på inntektskalken er nesten like store her som der.



Næringslivets overskudd har økt over 100 mrd. på to år

Overskuddet har økt med over 100 milliarder kroner de to siste årene, eller nesten 25 prosent.

Det ser ikke bra ut for nordmenns økonomi i 2024

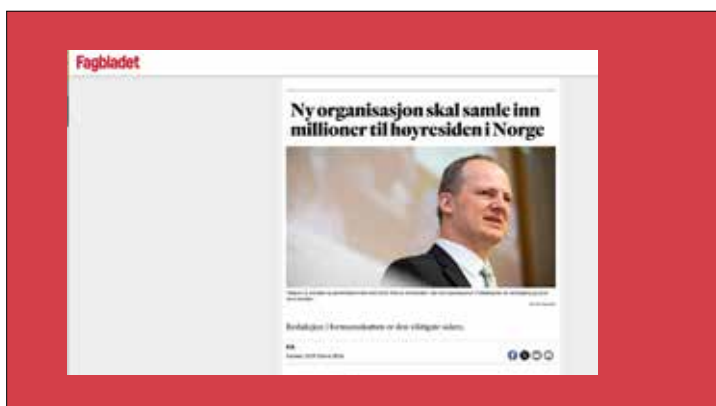
Er boliglånet ditt på flyttefot?

Kjell-Magne Rystad
Spillstiftet

Rekordsvak krone, prisstigning og renter som virkelig svår gjør det tungt for mange. Likevel kan dette

Flere milliardærer har flyttet til Sveits

A



Samarbeid og kamp!



Tre viktige poenger i dag:

1: Høyresiden leder, men valgseier er mulig.

2: FrP større enn siden OO-tallet. Det må tas på alvor

3. Ulikhet og klima er fremdeles vår tids store utfordringer, men har falt fra agendaen.

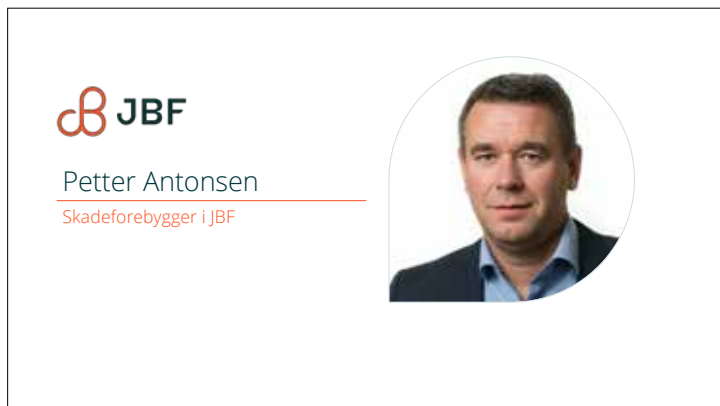
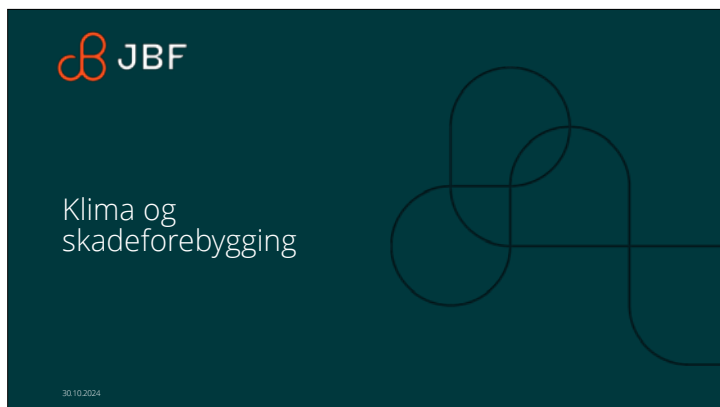


Bianca Fedje takker av Trygve Svensson og overrekker han en rose og minefri skolevei i regi av Norsk Folkehjelp.

Dirigent: De forslagene som har kommet inn sender vi over til redaksjonskomiteen så tar vi en liten pause.

Pause til kl. 10.45

Dirigent: Da finner vi roen i salen igjen, så ønsker vi velkommen til Petter Antonsen fra JBF bank og forsikring.





Hvordan påvirker klimaendringene forsikring?





Hvordan påvirker klimaendringene forsikring?

Ekstremværet Hans

- 393 skader meldt inn til JBF
- Skadekostnad på 83,7 millioner
- Gjennomsnittlig utbetaling på 213 000 per skade



En delt by?
Sjå for seg i bydelene kommunedelene 2022



Audun Lysbakken
@audunlysbakken · 14. feb

Et knapt borgerlig flertall i Oslo kom ikke på grunn av tilvælgene eller «woken». Det er mulig kun fordi forskjellen i deltakelse mellom bydeler med blått og rødt flertall er helt enorm. 77 og 75 % stemte i bydelene Vestre Akers og Ullern, 50 % i Grorud og Søndre Nordstrand.



10:44 a.m. · 12. feb. 2023

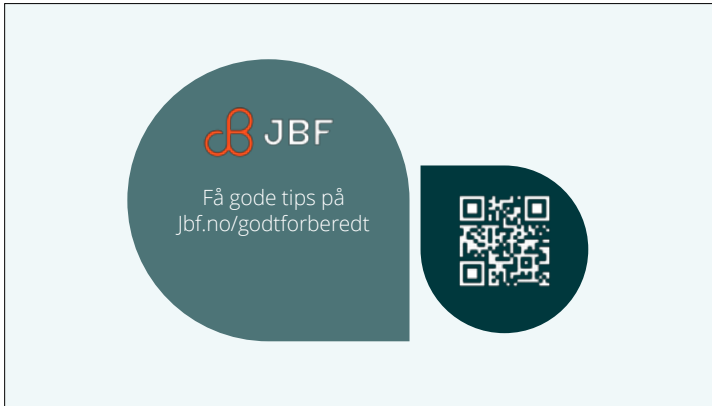
476 likes · 20 replies

[Les 118 svar](#)

 Økt antall skader og flere store skader	<ul style="list-style-type: none">→ Økt skjermbruk→ Endret kjøremønster→ Nye biltyper → Vær og klima→ Eldre hus→ Brann
---	---

Hvorfor koster forsikringen mer? <ul style="list-style-type: none">→ Flere skader→ Generell prisøkning og inflasjon→ Økte reparasjonskostnader	
--	--

 Bærekraft - for miljøet og økonomien <ul style="list-style-type: none">→ Reparere i stedet for å bytte ut→ Brukte deler→ Delreparasjon og gjenbruk	
---	---



Innleder takkes av Tor Egil Pålerud og overrekker en gave, en rose og minefrie skolevei i regi av Norsk Folkehjelp.

Dirigent: Introduserer Michael Tung fra Jernbanepensjonistenes Forbund

Ja takk dirigenter, landsmøte. Navnet mitt er som sagt Michael Tung, jeg er for tiden leder av Jernbanepensjonistenes Forbund. Først vil jeg få lov til å takke for at vi har blitt invitert som gjest her og har blitt godt i mottatt og vil en ekstra takk for at vi får lov å si noe om oss, skal jeg prøve å være kort på det. Det er et møte på andre siden av gangen som jeg skulle vært nå klokken 11.00, men det går bra. Pratet med dem, også må jeg takke for bevilgningen som skjedde i dag, tusen takk. Jeg skal ta med meg det og fortelle det til de andre, men hvem er vi? Hva gjør vi? Vi er et gammelt forbund vi også, vi ble stiftet i 1947. Vi har 8 foreninger som er fordelt over hele jernbane Norge fra Narvik i nord til Kristiansand i Sør, selvfølgelig har vi med oss Vestlandet i Bergen også.

Det er slik at det er disse foreningene som holder tak i den sosiale biten og møtene som er. De har da møter som går på en god del faglig innhold som går på opplysninger til pensjonister og hva de kan gjøre. Så har de også litt underholdning og sist, men ikke minst er det det sosiale fellesskapet slik at pensjonistene også etter man har avsluttet sin yrkeskarriere kan møtes. Mange gjør uformelt, mange grupper vi prøver å få dem inn under vår paraply og at de er sammen med oss. Noen har vært med og noen er ikke med. Ved siden av arrangeres det turer, julebord, teaterbesøk osv lokalt. Når det gjelder forbundet så er vi med i det som heter samarbeidskomiteen for alle pensjonister i landet. De har møte på andre siden av gangen akkurat nå, den årlige konferansen. Det at vi er med der er at vi er med å kan sette, i hvert fall prøve å sette krav om bedre pensjoner og

bedre forhold for pensjonistene enn det vi har i dag. Dessverre i møtene så møter vi da det som heter arbeids- og inkluderingsdepartementet eller statsråden der. Dessverre er det sånn at vi har jo ikke forhandlingsrett noe vi skulle ønske på pensjon. Vi har bare drøfting og da blir det sånn at vi hører hva dere sier, men det er ikke sikkert det blir slik. De er jo ganske klar i de talene og vi har sett at det er ikke alt vi får gjennomslag for. En gang i tiden så hadde dette forbundet 9000 medlemmer, i dag sliter vi faktisk med å holde oss over 2000 medlemmer. Hvorfor er 2000 medlemmer så viktig, jo om dere har vært på Facebook eller rundt om og lest om oss så vet dere hvor viktig det er. For kommer vi under 2000 medlemmer så mister vi den offentlige støtten som er da mye av vår inntekt.

Vi er sånn i sum rundt 2000 medlemmer så er det 180.000 kroner og det er mye for oss. Det betyr at hvis vi mister den så vil vi ha et problem med å klare driften, vi har litt økonomi i dag, men to til tre år kan det være slutt. Derfor så er det en jobb for oss å drive litt agitasjon som det var litt snakk om her i går og det er det vi prøver å gjøre nå. Så er det slik at på grunn av at vi gikk nedover i antall så har vi da endret vedtektene i fjor slik at også de som ikke er pensjonister, det betyr alle dere her kan melde dere inn uten å være pensjonister. Vi har fått inn unge folk som ikke er 40 år enda som er medlemmer, de er støttemedlemmer for de vil at forbundet skal bestå og for dere som nærmer dere pensjonsalder og sånne ting så synes jeg det er veldig fint å melde seg inn. Ja Torfinn jeg har deg på papiret her. Torfinn han meldte seg inn i fjor og det samme gjorde avtropsende leder. Så det er et eksempel på at dere velkommen alle sammen og det er veldig enkelt å melde seg inn.

Dere kan gå på hjemmesiden vår eller på en Facebook side som heter den offisielle Facebook siden, den gamle glem den for den får ikke slettet ser det ut for. Så gå inn på der, så finnes det et elektronisk skjema, bare fyll ut det og trykk nederst send inn. Det går da til Compendia, så går det til en som sitter i salen her som styrer dette og vi og dere blir medlemmer og det håper jeg at dere tar dere tid til. Det er ikke dyrt, jeg fikk nesten kjøft av Jane her om dagen, dere har jo alt for lav kontingent sier Jane. Så sier jeg at det for at vi ønsker at flest mulig skal være med i et sosialt felleskap og kontingenten er på det høyeste 250 kroner per år og 2 foreninger har bare 200 kroner, 80 kroner går til forbundet til drift der og resten går til foreningene til underholdning eller det de skal drive med så det er også er det en viktig ting til slutt.

Det trenger ikke være bare dere som melder dere inn, det er lov å melde inn samboer, ektefelle også er det noe vi har sagt som ledsager. Før så var det sånn at hele familien nesten meldte seg inn altså mann og kone eller sånn det var jo mere ekteskap den gangen enn det er i dag. Da tok de med dem og det er viktig. Hvis dere trenger hjelp til innmelding så er det bare å si ifra. Vi skal nok klare å få det til sammen. Bare en liten historie i Bergen, hun som var leder i Bergen hun gjorde det slik at hun ringte til alle disse kjente folkene hun hadde på jernbanen og så satt hun med pc'n og meldte de inn sam-

tidig som de sa ja så velkommen til oss alle sammen. Ha et fortsatt fint møte, jeg må stikke over på den andre siden.

Dirigent: Takk til Michael.

Behandling av permisjonssøknader.

#84, Christer Bjarkøy (2024.10.30 10:30:00 - 2024.10.30 12:00:00)

Permisjon innvilget.

Behandling av landsmøtesaker

Dagsordenpunkt 6: Sak 6a

#3, fra Redaksjonskomiteen

Endringsforslag 1 fra Entur landsforening

Linje 60, nytt kulepunkt: «Utforme en årlig og offensiv handlingsplan, i samarbeid med forbundsstyret, for arbeidet ungdomsutvalget skal fokusere på det neste året. Handlingsplanen blir lagt frem på ungdomskurset»

#3 - Endringsforslag 1 fra Entur landsforening

Ja - 96

Nei - 8

104 avgitte stemmer av 121 berettigede, hvorav 11 i permisjon. Stemmeberettigede under denne avstemningen var dermed 110.

Vedtak: Redaksjonskomiteens forslag vedtatt

#4, fra Redaksjonskomiteen

Endringsforslag 2 fra Entur landsforening

Linje 73: «Utvalget konstituerer seg selv og gis den støtte og ansvar som trengs i samsvare med utøvelsen av mandatet»

#4 - Endringsforslag 2 fra Entur landsforening

Ja - 86

Nei - 20

106 avgitte stemmer av 121 berettigede, hvorav 11 i permisjon. Stemmeberettigede under denne avstemningen var dermed 110.

Vedtak: Redaksjonskomiteens forslag vedtatt.

#5, fra Redaksjonskomiteen

Endringsforslag 3 fra Entur landsforening

Linje 83: «og kan kun unntaksvis innskrenkes»

#5 - Endringsforslag 3 fra Entur landsforening

Ja - 90

Nei - 17

107 avgitte stemmer av 121 berettigede, hvorav 11 i permisjon. Stemmeberettigede under denne avstemningen var dermed 110.

Vedtak: Redaksjonskomiteens forslag vedtatt.

Dirigent: Da stemmer vi over hele dokumentet Opplysningsvirksomheten med de vedtatte endringer.

Dokumentet opplysningsvirksomheten vedtas med inntatte endringer

Ja - 106

Nei - 0

106 avgitte stemmer av 121 berettigede, hvorav 11 i permisjon. Stemmeberettigede under denne avstemningen var dermed 110.

Vedtak. Dokumentet vedtatt.

Dirigent: Da stemmer vi over dokumentet Ungdomspolitisk program i sin helhet.

Ungdomspolitisk program vedtas med inntatte endringer

Ja - 107

Nei - 0

107 avgitte stemmer av 121 berettigede, hvorav 11 i permisjon. Stemmeberettigede under denne avstemningen var dermed 110.

Uttalelser

Følgende hadde ordet til saken:

- Ørjan Kristiansen Hatlestad, Klargjøringspersonalets Fagforening
- Axel Fjeld, Entur Landsforening
- Lars Øyvind Sannes, Forbundsstyret

Konsensus og brede forlik

#3, from Redaksjonskomiteen

Redaksjonskomiteens innstilling 2 til "Endringsforslag til uttalelse a" fra klargjøringspersonalets fagforening:

Norsk Jernbaneforbund mener at de politiske partiene på stortinget må se jernbanen i sin helhet og gjøre fatte beslutninger om investeringer, traseer, organisering og planer som kan stå seg over tid. Norsk Jernbaneforbund ønsker derfor å invitere de politiske partiene til å gå sammen med oss som jobber på jernbanen om å lage er et bredt Jernbaneforlik som kan stå seg gjennom skiftende regjeringer og stortingsperioder.

#3 - Redaksjonskomiteens innstilling 2 til "Endringsforslag til uttalelse a" fra Klargjøringspersonalets fagforening

Ja - 106

Nei - 0

106 avgitte stemmer av 121 berettigede, hvorav 12 i permisjon. Stemmeberettigede under denne avstemningen var dermed 109.

Vedtak: Redaksjonskomiteens innstilling vedtatt.

#5, fra Redaksjonskomiteen

Redaksjonskomiteens innstilling 1 til "Endringsforslag til uttalelse a" fra Klargjøringspersonalets fagforening

Stryke i sin helhet avsnittet som begynner med: "Reversering av beslutninger..." til og med setningen som slutter: "...med skattebetalernes penger."

Redaksjonskomiteens innstilling:

Forslaget tiltres

#5 - Redaksjonskomiteens innstilling 1 til "Endringsforslag til uttalelse a" fra Klargjøringspersonalets fagforening

Ja - 101

Nei - 6

107 avgitte stemmer av 121 berettigede, hvorav 12 i permisjon. Stemmeberettigede under denne avstemningen var dermed 109.

Vedtak: Endringen vedtas.

#4, fra Redaksjonskomiteen

Redaksjonskomiteens innstilling til "Forslag ny uttalelse LO Stat" fra Entur landsforening

"NJF er det eldste forbundet i LO i sin opprinnelige form. NJF var det første statsforbundet som tilsluttet seg LO, og har vært også tilsluttet LO Stat siden starten i 1939. NJF har alltid vært lojal til LO-felleskapet og våre tillitsvalgte har alltid vært stolte LO-medlemmer. Tilhørigheten her er sterk.

Derfor er vi sterkt meget bekymret over hvordan fremtiden blir i lys av LO-sekretariatets oppdeling av LO Stat. Det snakkes om kompromiss, og solidaritet og fellesskap, da må også vi bli hørt. Vi forventer at våre meninger blir lyttet til. Forhandlinger i Spekter er noe helt spesielt. Vi i NJF er sterkt opptatt av at våre lønnsforhandlinger ledes av folk som kjenner oss, forstår våre behov og hvordan vi jobber. Vi kan ikke akseptere å miste kontrollen over egne tariffavtaler. NJF setter pris på at LO ser våre bekymringer og ser

frem til å få avklaringer som betrygger oss i tiden fremover.”

#4 - Redaksjonskomiteens innstilling til ”Forslag ny uttalelse LO Stat” fra Entur landsforening

Ja - 105

Nei - 1

106 avgitte stemmer av 121 berettigede, hvorav 12 i permisjon. Stemmeberettigede under denne avstemningen var dermed 109.

Vedtak: Redaksjonskomiteens innstilling vedtatt.

Dirigent: Da behøver vi litt tid for å se at alle sakene blir med før vi avslutter.

Dirigent: Da tar vi en avstemming på alle i ett med de endringer som er vedtatt.

Dokumentet uttalelser vedtas med inntatte endringer.

Ja - 105

Nei - 0

105 avgitte stemmer av 121 berettigede, hvorav 12 i permisjon. Stemmeberettigede under denne avstemningen var dermed 109.

Vedtak: Dokumentet er vedtatt.

Dirigent: Og da står vi igjen med den faglige politiske situasjonen, det dokumentet i sin helhet ble ikke stemt over i går slik at det tar vi nå.

Dagsorden punkt 7: Den faglig og politiske situasjonen

#1, from ID 89 Axel Fjeld, Entur Landsforening

Endringsforslag til forslag 7.1

Opprinnelig forslag: Norsk jernbane må ikke forringes ytterligere som følge av EUs regler. Dersom EFTA-domstolen eller ESA hindrer Norge i å føre sosialdemokratisk jernbanepolitikk, vil Norsk Jernbaneforbund jobbe for en alternativ handelsavtale og annen tilknytning til EØS.

Endringsforslag: Norsk jernbane må ikke forringes ytterligere som følge av EUs regler. Dersom EFTA-domstolen eller ESA hindrer Norge i å føre sosialdemokratisk jernbanepolitikk, *ønsker* Norsk Jernbaneforbund en alternativ handelsavtale og annen tilknytning til EØS.

Forslaget ønskes vedtatt gjennom votering.

#1 - Endringsforslag til forslag 7.1

Nei - 68

Ja - 36

104 avgitte stemmer av 121 berettigede, hvorav 11 i permisjon. Stemmeberettigede under denne avstemningen var dermed 110.

Forslag 7.1

Forslag fra Entur Landsforening (avd. 086)

EØS

Norsk jernbane må ikke forringes ytterligere som følge av EUs regler. Dersom EFTA-domstolen eller ESA hindrer Norge i å føre sosialdemokratisk jernbanepolitikk, vil Norsk Jernbaneforbund jobbe for en alternativ handelsavtale og annen tilknytning til EØS.

Forslag til vedtak:

Forbundsstyrets innstilling:

Forbundsstyret ønsker ikke å forpliktes til å forhandle fram en egen handelsavtale eller jobbe for en annen tilknytning til EØS. Norsk Jernbaneforbund jobber aktivt for å utrede handlingsrommet i EØS-avtalen og jobber kontinuerlig for å bidra til en mer samlet og styrket jernbane i Norge.

Oversendes Forbundsstyret for videre oppfølging.

Forbundsstyrets innstilling til 7.1 vedtas

Ja - 104

Nei - 0

104 avgitte stemmer av 121 berettigede, hvorav 12 i permisjon. Stemmeberettigede under denne avstemningen var dermed 109.

Dirigent: Da mener vi at vi har kommet igjennom alle landsmøte sakene og begynner å komme til avslutningstalen. Ønsker Jane Sætre velkommen på scenen.

Ja jeg må starte med å si tusen takk for i går, en fin kveld for alle håper jeg og tusen takk for at dere kom på at dere skulle tildele meg pioneren på den måten dere gjorde og jeg synes det var veldig stat at det var Peggy som leverte den til meg så tusen takk. Via har flere som vi skal takke av og da jeg, vi har snakket litt om dette jeg og Torfinn om hvem som skal takke av hvem slik at dette er ikke noen tilfældighet. Jeg tenkte at jeg skulle begynne med de som går ut av forbundsstyret og da har vi en god tradisjon for at vi gir et bilde og en blomst og noen bevingede ord for dette er da tillitsvalgte som har stilt seg til rådighet til forbundet og fattet beslutninger gjennom forbundsstyret og det er jo alltid litt sånn at når man skal takke av sånne som har jobbet veldig, veldig lenge og som man har kjent liksom et helt liv blir det litt spesielt.

Den jeg vil at skal komme opp først det er Terje Wold, så må jeg føye til at Terje han trer ut av forbundsstyret, men han trer inn som vara så det er liksom noen som biter seg fast sånn at dere vet at det også er en mulighet. Terje du har altså stått på for Norsk Jernbaneforbund i hele ditt yrkesaktive liv, TXP i Halden, en kjernekar på alle mulige måter, tro Arbeiderparti tilhenger, du har vært lojal mot forbundet, mot LO og du har på et vis stått frem som en hedersmann i så måte. Du er kritisk, og det er veldig bra og du taler din sak på en veldig god måte når det er noe du synes fortjener det og er rettferdig. Så det er en stor ære for meg å for det første takke for samarbeidet og jeg synes du har vært en fin fyr å ha med på laget hele veien. Jane takker Terje og gir han et bilde, minefri skolevei og en rose.

Den neste jeg vil ha opp er Per-Egil Rustberggard, Rusten er selveste Bergensbanen og denne gutten har orden i sysakene. Du har bidratt med så mye Per-Egil og det vet du selv, blant annet når det gjelder anskaffelser av nye tog og nå sist de nye regiontogene hvor vi er litt uenige med de som har sagt at det skal være så lite å se ut av vinduene blant annet, men du er jo da opptatt av at toget er en arbeidsplass og det er ikke alle som tenker over det. Den innsatsen du har lagt ned for konduktørene gjennom mange, mange år både i fagforeningen og i landsrådet den er vi deg evig takknemlig for at du har stått i og nå var det på tide å gjøre litt andre ting også. Tusen takk for innsatsen Per-Egil så får også du blide, blomst og minefri skolevei.

Den neste jeg vil ha opp er faktisk Monica Oshaug og vet du Monica, jeg synes du har

gjort en strålende jobb som dirigent og det har du ikke gjort før og det har vært forbilledlig. Du har vært i forbundsstyret og bidratt med å belyse bussens problemer og utfordringer på en god måte. Det jeg forbinder deg med er jo at du er bussjåfør og vi var med deg på arbeidsplassen din oppe på Sandmoen og der var det ordnings det skal jeg si dere. Der er Monica streng og der hadde de respekt for deg om de jobbet her eller der. Så vet du Monica, jeg tror vi kommer til å se mer av deg her i jernbaneforbundet så stå på videre så skal du få bilde, blomst og minefri skolevei, Tusen takk.

Så skulle Finn Arne Solberg fått litt heder og ære, men han valgte å dra hjem i går så vi får finne en passende anledning til å overrekke bildet på.

Men så er det selveste Sør-Reime og ja hva skal man si om denne mannen da? Altså det er jo mr. Obelix og jeg har jo hatt den glede av å jobbe sammen med deg i mange år nå etter hvert, jeg må snakke i mikrofonen så alle hører. Det som det begynte med for meg Audun, det var lønnsoppgjøret. Jeg tror det var i 1998, for det var et hovedtariffoppgjør og den som hadde jobbet med dette tidligere det var jo Oddvar Slettemark, han hadde jobbet med konduktørene og oppgjøret der og Audun var ikke helt fornøyd med hvordan forbundet gjorde dette her. Vi hadde ikke Excel ark og Audun hadde en sånn slitent hvitt ark som han hadde skrevet med sånn vanlig blyant og det var liste opp og liste ned. Det var tabeller og det var liksom en lønnsramme som het 55 og han visste nøyaktig hva konduktørgruppa hadde rett på å få av penger. Denne gangen her Jane kommer jeg ikke til å finne med i å bli avspist med «smuler» og det var jo bare å sette seg ned og lese gjennom dette arket til Audun. Han hadde jo helt rett han kunne jo regne, men vi kom jo ikke til enighet med arbeidsgiver så vi måtte jo opp til Anne Kari Bratten i Spekter. Der ble det hentet frem flippover og tegnet og fortalt og Audun fikk søren meg viljen sin. Jeg vil si at etter det så var det ingen som stilte spørsmålstegn ved regnestykkene dine. Du har stått last og brast ved ombordpersonalet ikke bare i Norge, men også i utlandet. Dere skal bare vite det at vi har satt noen sånne mål oppigjennom Audun og jeg. Det ene er at når vi ble konkurranseutsatt og det kom inn nye aktører som sågar ikke var eid av vår stat, men kanskje av andre stater så skulle de bare ikke innbille seg at de kunne bruke lønns- og arbeidsvilkårene til ombordpersonalet i konkurransen. En for alle – alle for en. Disse tariffavtalene skal se like ut og det har ikke vært noen enkel jobb hvis dere tror det. Jeg husker til og med Kjell, han var veldig sånn kritisk. Det kommer ikke til å gå, men det hat gått! Det handler om å det er sånn råd for det har man lov til når man går ut, hvis dere setter dere mål så må dere bare holde i det selv om det også kan være fristende noen ganger når det kommer en arbeidsgiver og vifter med 2000 ekstra. Det kan tilsynelatende virke veldig greit der og da for det er jo pengene vi lever av, men hvis det ødelegger på et vis helheten og systematikken her så har vi gått fem på. Der rikker ikke Audun seg og det må jeg si at jeg har vært imponert over. Når det gjelder det internasjonale arbeidet ditt så betyr det mye mer enn det folk i Norge kan forstå fordi at ombordpersonalet i mange europeiske land de har mistet rettigheter, de har fått dårligere lønn, de har ikke fått gjennomslag for at de skal være så og så mange om bord i et tog avhengig av antall

vogner på grunn av rømning, beredskap, tunneler altså alle de tingene som Audun har klart å lirke ut av dette internasjonale regelverket og fått noe utav det. Det har liksom ikke dine kollegaer i Europa klart å fikse og de ser så opp til Audun og prøver jo hele tiden å hanke han inn igjen, men de kom på banen litt for sent. Den jobben du gjøre nede i Europa det er, ja, all respekt sier jeg bare. Man bare ser folk rundt virkelig har respekt for han. Han jobber ikke bare for ombordpersonalet i Norge, han jobber for ombordpersonalet i hele Europa og ikke minst i Øst-Europa. Så er det sånn da Audun, når man har holdt med sånn der ombordpersonalet i hele sitt liv, da blir man en sånn der Pioner! Gratulerer så mye. Du skal også få bilde, rose og minefri skolevei.



Audun Sør-Reime: Ja nå vet jeg ikke riktig om jeg er rørt eller om det er forkjølelsen så derfor ha meg unnskyldt, men jeg skal ikke si så mye da. Må si veldig tusen, tusen takk og jeg vet ikke hvor fortjent det er da, men takk. Hva skal jeg si, jeg har jo vært tillitsvalgt veldig lenge og holdt på siden tidenes morgen, men ikke fult så galt. Har vært tillitsvalgt i litt over 30 år så har vært med på en fantastisk reise og jeg vil egentlig takke forbundet for at jeg har fått vært med på denne reisen, takke medlemmene, takke landsmøte og ønsker dere virkelig lykke til videre. Takk

Jane overlater ordet til nyvalgt forbundsleder Torfinn Håverstad

Ja, Jane så sto vi her. En milepæl for deg, men også for Norsk Jernbaneforbund så er det umulig å toppe en hilsen fra både tidligere generalsekretær i NATO Jens Stoltenberg og fine ord og Pioneren i fra Peggy i går. Ønsker likevel å si noen ord på vegne av meg

selv og forbundet vårt. Det er virkelig ikke mange og enn noen som har så lang fartstid som sentral hovedtillitsvalgt som du. Ifølge vårt medlemsregister Compendia begynte du som tillitsvalgt i lokal forening i mars 1986 og i 1996 kom du inn i forbundets ledelse, altså for 28 år siden. De siste 9 årene har du vært vår leder. Jernbanens historie strekker seg over mer enn 170 år tilbake i tid, men det er ikke tvil om at de siste 8 årene som jernbanen har opplevd de største endringene og omveltningene. I denne perioden har du gått foran og ledet an i kampen som har bydd på mye motstand, nedturer og sågar tårer og ikke fullt så mange oppturer. Du har stått i det, du har diskutert, argumentert, debattert og du har samlet oss til felles kamp og bidratt stort til å holde oss samlet som ett forbund. Du har alltid pekt på viktigheten av medlemmenes lønns- og arbeidsvilkår, du har alltid vært på vakt, du har alltid vært på, du har en enorm arbeidskapasitet, alltid vært tilgjengelig og vært uredde. Du har bydd på deg selv og det har blitt mange gode og fine opplevelser for oss på forbundskontoret. Mye latter og godt humør og vi kan det å kose oss. Din innsats på flere områder i ulike allianser og utvalg har bidratt til at vi som forbund høster anerkjennelse mange steder. Det har vi hørt og fått bekreftet her på landsmøtet i fra flere innledere og andre. Så går dert ikke an å ikke nevne noe om likestilling og kvinnekamp. Det var nok noe som formet deg når du kom inn i forbundsledelsen på den tiden med bare menn og voksne menn. Du har fremhevet og løftet opp kvinnelige medlemmer i alle disse årene. Etablert kvinnettverk i forbundet, du har vært en markant kvinnelig leder og slåss for kvinners rettigheter gjennom alle disse årene. Jeg leste sågar en artikkel om deg at du til og med hadde gått på et bøllekurs for kvinner og det måtte nok til i den mannsdominerte verden du kom inn i. Du har uttalt at veien til



likestilling har vært lang og det er ikke rom for hvileskjær og det er nå både de nyalgte damene og herrene vil legge oss på hjertet. Til slutt kjære Jane, gratulerer så mye igjen med Pioneren som du fikk tildelt i går den var deg virkelig fortjent. Tusen takk for samarbeidet, din stødige ledelse og alt det beste på veien videre.

Jane Sætre: Jeg må si et par ord, jeg har nesten ikke stemme igjen, det hører dere. Prosjektet mitt for å si det slik det har vært å videreføre jobben som i min tid var det da Ove Dalsheim som startet og så var det Kjell Atle Brunborg som fortsatte. Det var å jobbe politisk for best mulig rammevilkår norsk jernbanesektor. Grunnen til at jeg liksom sier at det er hele prosjektet det er at hvis vi ikke hadde fått overført penger så hadde vi heller ikke hatt trygge jobber. Jernbanen er en liten sektor i Norge. Det er aldri sånn at vi kan bygge ut jernbanen i hele landet, det vil alltid være et mye større budsjett til vei og forbundet vårt har vokst med bussjåførene de siste årene og det beviser jo også litt at dette med kollektiv trafikk hvis vi skal vokse i dette landet med å bruke mer miljøvennlige transportmidler så må vi også inkludere veien. Det andre store prosjektet har jo faktisk vært at jeg har vært så heldig at jeg har klart å komme meg frem som dame i et mannsdominert miljø og da har jeg tenkt at det beste jeg kan gjøre da det er å sørge for å bygge opp andre kvinner slik at de også får samme muligheten som meg. Jeg må si at jeg er så innmari stolt, og nå begynner jeg å grine, Jeg er så stolt Bianca og de tre årene vi har hatt og vi har hatt det så fint Bianca. Vi har utvekslet ideer, tanker og hun er en sånn pedagogisk anlagt kvinne som tenker liksom helt mye mer moderne enn meg og vi har klart å få realisert så mye. Så må jeg si at Mariann, og er bare yndlingen min. Jeg vet du kommer til å bli noe stort å jeg skal søren meg hjelpe deg frem altså. Så må jeg si til gutta krutt fordi vi har litt sånn der i en ledelse hvor det er noen gubber og noen damer, så har vi litt hvert vårt. Gutta krutt holder på med sitt og jeg å Bianva har holdt på med vårt, men vi har hatt det så fint. Det der arbeidsmiljøet vi har hatt igjennom alle år og jeg har gledet meg til å gå på jobb hver eneste dag. Arbeidslivet mitt har gått på skinner, så tusen takk alle sammen.

Torfinn Håverstad: Ja vi går jo inn for landing og før vi takker av en del andre som har bidratt til dette landsmøte, så har det vært en konkurranse nede i foajeen med Norsk Folkehjelp, der var det tre premier og det er tre vinnere. Førstepremien går til Cecilie Knapaas Barmoen, andrepremien går til Ola Rune Kleiven og tredjepremien går til Linda Stebæk.

Veldig mange har bidratt til dette landsmøte og håper dere har hatt noen fine dager og opplevd at det har vært stas å være her og en inspirasjon å komme tilbake til hverdagen om en drøy times tid. Vi i forbundet har vært fall synes at det er vel fortjent at dere kan komme her og håper at dere får utbytte av det både faglig og sosialt. Jeg tenkte å begynne først med de som har vært med i planleggingen i tillegg til oss i forbundsledelsen så har det vært god hjelp fra våre ansatte, så da vil jeg gjerne at Ola Erik som virkelig har stått på og Bente og Grete. Verdens beste ansatte! Da takker vi dirigentene og

sekretærene og takke for en trygg og kjempegod ledelse gjennom disse dagene. Takk til Ola Rune, Ole, Mariann, Monica og Glenn. Vi har to vakter som har som har passet på at ulumskheter og andre uvedkommende ikke har kommet inn og sørget for trygge omgivelser så da ønsker jeg at de kommer opp. Takk til Glenn og John Lars. Takk til forsanger Axel Fjeld. Så har vi hatt utrolig god hjelp faglig i forkant og vi har mast på dem og gnudd på dem og nesten døgnnet rundt og de har laget både filmer og de har stått på som sagt. Vi har hatt våre ønsker og de har som sagt virkelig gjennomført i henhold til det. Da ønsker jeg de fra LO Media som tør å forlate sine plasser og dippedutter komme opp. For en gjeng med flinke folk! Jeg vil takke for godt lys og god lyd fra de i hjørnet der nede. Jeg gjerne takke alle dere som har stilt opp til filmene vi har laget, det ble veldig bra filmer!

Vi har jo hatt en i forbundsstyret som gikk av som pensjonist i perioden for ikke så lenge siden, som også var innom oss i forbundsledelsen i en periode, Dag-Arne Johansen. Det har vært noen fine år sammen med deg i forbundsstyret og det var veldig fint når du var innom noen måneder hos oss i forbundsledelsen og gjorde en sterk og god innsats. Brydde deg om det som gjaldt hele forbundet, bidratt sosialt og bidratt i forhold i forhold til filmen som vi har sett og det er veldig bra å være sammen med deg. Du har nå vært pensjonist en stund og forstår det som at det går fint. Tusen takk for ditt bidrag gjennom mange år og får overrekket bilde, rose og minefrie skolevei.

Nå ønskes den nye forbundsledelsen på scenen. Bianca Fedje, Tor Egil Pålerud, Petter Trønnes, Eli Ingeborg Baadstøe-Ostrø og Arlid Kjempekjenn.

Jeg må si det at på vegne av oss alle sammen. Vi er alle sammen veldig takknemlig for tillitten dere viste oss i går. Vi er ydmyke over oppgaven dere har gitt oss og vi gleder oss til å jobbe sammen med alle dere dedikerte og flotte tillitsvalgte i Norsk Jernbaneforbund. Vi gleder oss, men ser at oppgavene står i kø og er sikker på at vi skal klare å komme oss gjennom også de neste fire årene og da kjære landsmøte, kjære venner. Takk for noen fine dager og ønsker dere alle sammen vel hjem og på snarlig gjensyn. Vi avslutter møtet med en sang: Ta hverandre i handa og hold, forsanger Axel Fjeld.

Landsmøtet hevet kl. 12.30





Deltakerliste

Politisk ledelse

- 118 Jane Brekkhus Sæthre
- 119 Torfinn Håverstad
- 120 Audun Sør-Reime
- 121 Tor Egil Pålerud
- 122 Petter Trønnes
- 123 Bianca Fedje

Forbundsstyret

- 98 Vidar Flåm
- 100 Ole Strøm
- 101 Lars Øyvind Sannes
- 102 Terje Wold
- 103 Ove Sindre Lund
- 104 Per Egil Rustberggard
- 105 Nils Ole Morken
- 106 Torbjørn Støre
- 107 Ola Rune Kleiven
- 108 Finn Arne Solberg
- 109 Monica Oshaug
- 110 Janina Hortman
- 111 Mariann Ravnanger Nilsen
- 112 Håkon Fjelstad
- 113 Per Stene
- 114 Morten Knudsen
- 115 Erle Arnesen
- 116 Simon Olaisen
- 117 Cecilie Barmoen

Adm. NJF

- Bente Håkelien
- Grete Sparby
- Ola Erik Steien Brattset

Kontrollkomiteen

- Roy Arne Wexhall
- Anita Lie
- Morten Holm

Delegater

1	Linn Karen Carlsen	001 Trafikk, Teknikk og Administrasjonsforeningen Øst
2	Lene Hagen	001 Trafikk, Teknikk og Administrasjonsforeningen Øst
3	Anita Bruvoll	001 Trafikk, Teknikk og Administrasjonsforeningen Øst
4	Cecilie Mari Tennes	001 Trafikk, Teknikk og Administrasjonsforeningen Øst
5	Erik Lien	001 Trafikk, Teknikk og Administrasjonsforeningen Øst
6	Geir Henriksen	001 Trafikk, Teknikk og Administrasjonsforeningen Øst
7	Kurt Jensen	002 Trafikk, Teknikk og Administrasjonsforeningen Sør
8	Ellen Hortemo	002 Trafikk, Teknikk og Administrasjonsforeningen Sør
9	Karl Morten Undal	004 Trafikk, Teknikk og Administrasjonsforeningen Vest
10	Line Carlsen	006 Trafikk, Teknikk og Administrasjonsforeningen Nord
11	Elin Wist	006 Trafikk, Teknikk og Administrasjonsforeningen Nord
12	Øyvind Enger	012 Banepersonalets Forening Oslo
13	Jan Erik Pålerud	012 Banepersonalets Forening Oslo
14	Roger Jonny Nilsen	012 Banepersonalets Forening Oslo
15	Pål Erik Edvardsen	012 Banepersonalets Forening Oslo
16	Johannes Haugen	013 Statsbanenes Verkstedarbeiderforening
17	Glenn Atle Noss	013 Statsbanenes Verkstedarbeiderforening
18	Yassin Rafiq	013 Statsbanenes Verkstedarbeiderforening
19	Martin Christiansen	013 Statsbanenes Verkstedarbeiderforening
20	Arlid Kjempekjenn	014 Bilpersonalets Forening Hedmark/Oppland
21	Even Jakobsen	014 Bilpersonalets Forening Hedmark/Oppland
22	Eli Ingeborg Baadstøe-Ostrø	015 Konduktørforeningen Oslo
23	Morten Yngve Steinli	015 Konduktørforeningen Oslo
24	Stein Inge Eidem	015 Konduktørforeningen Oslo
25	Monica Larsen-Frogner	015 Konduktørforeningen Oslo
26	Roger Løvåsmoen	015 Konduktørforeningen Oslo
27	Ruben Alexander Gunnerød	015 Konduktørforeningen Oslo
28	Lars Oellingrath	016 Elektropersonalets Forening Oslo
29	Tommy Hansen	016 Elektropersonalets Forening Oslo
30	Linda Stebæk	016 Elektropersonalets Forening Oslo
31	Turid Marie Eter	019 Flytogforeningen
32	Thomas Dammen Ringnes	019 Flytogforeningen
33	Mikkel Uglum	022 Banepersonalets Forening Drammen
34	Gunnar Kristoffersen	023 Vestbanens Verkstedarbeider Forening Drammen
35	Ole Sigurd Lambach	023 Vestbanens Verkstedarbeider Forening Drammen
36	Per Morten Gjemble	024 Bilpersonalets Forening Sør
37	Harald Brennsæter	024 Bilpersonalets Forening Sør
38	Boyko Tomov	024 Bilpersonalets Forening Sør
39	Morten Sørvik	025 Drammen Distrikt Konduktørforening
40	Gro Isachsen	025 Drammen Distrikt Konduktørforening
41	Marius Benmessaoud-Tangen	026 Elektropersonalets Forening Drammen
42	Ragnar Berge	029 Verkstedforeningen Skien
43	Morgan Aamodt	032 Banepersonalets Forening Kristiansand/Stavanger
44	Espen Høiland	033 Statsbanenes Verkstedarbeiderforening Kristiansand/Stavanger
45	Daniel Reber	036 Elektropersonalets Forening Kristiansand/Stavanger
46	Torunn Røiseland	039 Sørlandsbanens Konduktørforening
47	Andre Skeie Ellingsen	039 Sørlandsbanens Konduktørforening
48	Jesper Knutsen	042 Banepersonalets Forening Bergen
49	Morten Undal	043 Jernbanens Verstedarbeider Forening Bergen

50	Mads Holt Andersen	045 Bergensbanens Konduktørforening
51	Niklas Kismul Hagenes	045 Bergensbanens Konduktørforening
52	Morten Nesbø	046 Elektropersonalets Forening Bergen
53	Jeanette Engelund Glæserud	049 NJF Gjøvikbanen
54	Morten Brohjem	053 Hamar Distrikt Verkstedarbeider Forening
55	Callum Gullhaug-Volle	054 Bilpersonalets Forening Møre & Romsdal
56	Asle Frostad	054 Bilpersonalets Forening Møre & Romsdal
57	Morten Klemetsen Bergseth	055 Konduktørforeningen Hamar
58	Kenneth Eik Holte	056 Elektropersonalets Forening Hamar
59	Dirlen Hermes	059 RGT Togservise
60	Morten Reistadbakk	062 Banepersonalets Forening Trondheim
61	Øyvind Aunmo Fløttum	062 Banepersonalets Forening Trondheim
62	Svein Roger Kleven	063 Statsbanenes Verkstedarbeider Forening Trondheim
63	Ørjan Kjesbu	063 Statsbanenes Verkstedarbeider Forening Trondheim
64	Svein Olav Lien	064 Busspersonalets Forening Trøndelag
65	Ole Morten Ellevsen	064 Busspersonalets Forening Trøndelag
66	Harald Sverre Nilsen	064 Busspersonalets Forening Trøndelag
67	Tommy Fick	065 Konduktørforeningen SJ Nord
68	Mette Trondsen	065 Konduktørforeningen SJ Nord
69	Sverre Kringtrø	066 Elektropersonalets Forening Trondheim
70	Lene Elin Skibenes Danielsen	069 Jernbanens Godsforening
71	Robin Aspenes	070 Narvik Fellesorganisasjon
72	Atle Sand Kullbunnen	071 Cargonet Personalforening Øst
73	Jan Henrik Otertjernet	071 Cargonet Personalforening Øst
74	Per Brudeseth Hansgaard	072 Administrasjonspersonalets Forening Cargonet
75	Sindre Vad	073 Cargonet Personalforening Vest
76	Andre Laukli Arntzen	074 Cargonet Personalforening Nord
77	Andreas Nikolai Petersen	075 Cargonet Personalforening Sør
78	Johan Christoffer Nicolas Steenberg	077 Klargjøringspersonalets Fagforening
79	Ørjan Kristiansen Hatlestad	077 Klargjøringspersonalets Fagforening
80	Per Arne Haga	079 Baneservice Fellesforening
81	Thomas Waage-Ringvoll	079 Baneservice Fellesforening
82	Patrick Austvik	079 Baneservice Fellesforening
83	Henrik Amundsen Hauk	079 Baneservice Fellesforening
84	Christer Bjarkøy	080 LKAB Jernbaneforening
85	Trond Aksel Nedberg	085 Administrasjons- og Ledelsespersonalets Fagforening
86	David Rødland	085 Administrasjons- og Ledelsespersonalets Fagforening
87	Linda Svalland Hoen	085 Administrasjons- og Ledelsespersonalets Fagforening
88	Andrea Storholm	086 Entur Landsforening
89	Axel Fjeld	086 Entur Landsforening
90	Ole Ivan Fosshaug	089 NJF Jernbanedirektoratet
91	Glenn Grady	114 Bilpersonalets Forening Østfold
92	Mona Andersen	114 Bilpersonalets Forening Østfold
93	Bjørn Kjetil Davidsen	114 Bilpersonalets Forening Østfold
94	Tone Thomte	214 Bilpersonalets Forening Oslo/Akershus
95	Nina Grøndahl	214 Bilpersonalets Forening Oslo/Akershus
96	Kay Børresen	214 Bilpersonalets Forening Oslo/Akershus
97	Paul Phillips	214 Bilpersonalets Forening Oslo/Akershus

Gjesteliste

Mette Nord, Fagforbundet
Jørn Eggum, Fellesforbundet
Asle Aase, Norsk Fængsel- og Friomsorgsforbund
Torbjørn Bongo, Norges Offiserforbund
Kurt Inge Angell, Norsk Sjømannsforbund
Brede Edvardsen, Norsk Arbeidsmandsforbund
Are Stranden, Norsk Folkehjelp
Kjersti Barsok, Norsk Tjenestemannslag
Jahn Cato Bakken, Godsalliansen
Hans Ole Rian, Musikernes Fellesorganisasjon
Peggy Hessen Følsvik, Landsorganisasjonen i Norge
Ebbe Lykke Lindgaard Drøgemüller, Dansk Jernbaneforbund
Jedde Hollewijn, European Transport Workers Federation
Anu Hietala, Nordiska Transportarbetarefederasjonen
Petri Lillqvist, Finsk Jernbaneforbund
Emanuela Rolle, Uiltransporti
Filip Peers, CGSP Belgia
Meleg János, Ungarn
Sverre Myrli, Det Norske Arbeiderparti
Jone Blikra, Det Norske Arbeiderparti
Sigmund Gjelsvik, Senterpartiet
Eric Berget, LO Stat
Asbjørn Heimdal, NJF veileder
Hans Kristian Glorud, NJF veileder
Jan Remi Hæger, NJF veileder
Rolf Ringdal, Norsk Lokomotivførerforbund
Eirik Larsson, Norsk Lokomotivførerforbund
Michael Tung, Jernbanepensjonistenes forbund
Dag-Arne Johansen, vikar i PL
May Olsen, Tidligere ansatt
Glenn Rygh, Vakt
John Lars Skjefte, Vakt

Morten Hansen, NJF Magasinet
Kristina Storsveen Flikkeshaug, observatør ungdomsutvalget
Marius Albert Nyland Andersen, observatør ungdomsutvalget
Egil André Aas, LO Stat
Lise Olsen, LO Stat
Helge Dalen, JBF
Kathrine G. Aamoth, JBF
Aud Østerhus Oland, JBF
Tore Ryssdalsnes, LO Media
Kristian Brustad, LO Stat
Espen Mejlænder-Larsen, Sparebank 1 Østlandet
Tom Hannestad, Sparebank 1
Daniel Kase, Sparebank 1
Henning Larsson, SHVO Bane Nor
Lise Lotte Solum, tidligere SHVO Vy

Tidligere tillitsvalgte i administrasjonen med ledsager

Ove Morten Dalsheim
Sigrid Dalsheim
Kjell Helmer Vekve Næss
Turid Melheim
Oddvar Johan Slettemark
Bente Guldbrandsen
Ulf G. Johansen
Lilla-Berit Johansen
Knut Bernt Svardal
Laila Stordahl Svardal
Arne Listhaug Drabløs
Snefrid Drabløs
Tor Dahl
Tone Agnethe Opsahl



Fra venstre: Arild Kempbekken, opplysningssekretær, Tor Egil Pålerrud, nestleder, Torfinn Håverstad, forbundsleder, Bianca Fedje, nestleder, Eli Ingeborg Baadstøe-Ostrøm, forbundssekretær, Petter Trønnes, forbundssekretær.





Best sammen!



Norsk
Jernbaneforbund

njf.no

