**Uttalelser fra Aurskog Arbeiderlag til årsmøtet i Aurskog-Høland Arbeiderparti**

**Uttalelse 1: Samlet styring av jernbanen gir mest effektiv drift**

I 2015 vedtok det borgerlige flertallet jernbanereformen, som i hovedtrekk går ut på å splitte opp jernbanen i mindre deler og selskaper og på sikt selge ulike togstrekninger til private selskaper som skal drifte strekningene. Regjeringen mener at slik konkurranse vil gi selskapene incentiver til å skjerpe seg. Det er vår påstand at det ikke er mulig å skjerpe seg mot utslitt infrastruktur, enkeltspor og gamle utrangerte tog. Arbeidet både i for- og etterkant av reformen har vært preget av en regjering styrt av høyreideologi og EU-lojalitet, og som har stevnet frem uten å lytte til berørte parter.

Jernbanen knytter store deler av Norge sammen og har vært landets transportpulsåre i over 150 år. Vi ser at jernbanen har sine utfordringer, men vi mener at den må videreutvikles og forbedres i offentlig eie. De landene som lykkes best med sin jernbane, bruker penger på videreutvikling av infrastruktur og modernisering av togpark. Jernbanedrift er så komplisert at det er nødvendig med en samlet og sterk organisering.

I europeisk sammenheng har det i lang tid vært diskutert hvilken organisasjonsform som er best, og hvorvidt infrastrukturselskap og togselskap bør være adskilt har stått sentralt. Diskusjonen har altså dreid seg om jernbanen skal være en helt integrert jernbane, hvor et jernbaneselskap eier infrastruktur og drifter togene, EU-tilpasset integrert hvor infrastrukturselskap og togselskap er holdt sammen via et holdingselskap eller EU-tilpasset delt, hvor infrastrukturselskap og togselskap er separate juridiske enheter. Den første modellen er slik den sveitsiske jernbanen er organisert, det andre eksemplet er slik den tyske jernbanen organiseres og den siste modellen er slik det er i Norge nå.

Hovedargumentet for oppdelt jernbane baserer seg på forutsetninger om at konkurranse trengs for å bedre ytelsen. Forskning (van der Velde m. fl.) konkluderte med at i jernbanesystemer med høy trafikktetthet økte kostnadene med en oppdelt jernbane, mens lavere trafikktetthet reduserte kostnadene. Med middels høy trafikktetthet, var det ikke noen signifikante kostnadsforskjeller med en oppsplittet jernbane, sammenliknet med en integrert jernbane. Derimot var kostnadene lavere for holdingmodellen. Uavhengig av om trafikktettheten er lav, middels, eller høy kom den tyske holdningselskapsmodellen godt ut. I et kost-nytte perspektiv er det altså ikke en deling, som den norske, svenske eller britiske modellen som gir mest for pengene.

Tvert i mot viser forskning at samlet styring av jernbanen gir mest effektiv drift – og mest fornøyde kunder. Vi mener det mest fornuftige ville være å samle NSB og Bane Nor under et felles selskap; NSB Holding direkte under samferdselsdepartementet. På denne måten vil det være samordning mellom de som bevilger penger, de som bygger jernbane, de som kjører togene og publikums behov. Vi ber årsmøtet bli med å vedta denne uttalelsen og si nei til videre oppsplitting av jernbanen og salg av viktig norsk infrastruktur.

Arbeiderpartiet vil:

* reversere jernbanereformen så langt det er mulig.
* samle NSB og Bane Nor under et felles selskap; NSB Holding. Dette gir samordning mellom de som bevilger penger, de som bygger jernbane, de som kjører togene og publikums behov. Erfaringer fra Europa og resten av verden viser at samlet styring av jernbanen gir mest effektiv drift, og mest fornøyde kunder.

**Uttalelse 2: Ansattes lønns- og arbeidsvilkår skal ikke være en del av et kappløp mot bunnen!**

Gjennom vedtakelsen av jernbanereformen ser vi at ansatte i selskaper tilknyttet NSB og Bane Nor får satt sine opparbeidede lønns- og arbeidsvilkår blir satt på prøve. For å nevne noen foreløpige eksempler;

Allerede fra før Jernbaneverket ble til Bane Nor 1. januar 2017 har man forsøkt å få på plass en ny tariffavtale for det «nye» selskapet, uten at man til nå har lyktes med det. De store temaene har vært lønn og arbeidstid og partene står svært langt fra hverandre. Det har altså gått over et år uten at man har klart å bli enige om en ny avtale, og partene skal nå møtes hos riksmeklingsmannen. Dersom det ikke blir enighet der, ligger det an til storstreik.

Også pensjon er og vil bli et svært viktig tema for de ansatte i NSB og ulike underselskaper i tiden fremover. Retten til å kunne gå av med AFP ser ut til å være under særlig hardt press. Et eksempel er de de konkurranseutsatte renholderne i NSB Trafikkservice sin situasjon. Der har man ikke fått på plass en videreføring av AFP i Statens pensjonskasse, med den konsekvens at de eldste sliterne i et allerede tungt yrke mister muligheten til å gå av med AFP. Dette mener vi ikke kan aksepteres, og det må på plass en ordning som sikrer denne gruppa jernbaneansatte.

Det er nylig vedtatt en avtale om ny tjenestepensjon i NSB og NSB Gjøvikbanen. For å ha rett til privat AFP kreves minst 7 års opptjeningstid, hvis det ikke løses med unntaksregler gjennom politiske vedtak. Det innebærer at det for alle ansatte som er 55 år eller eldre i selskaper som nå konkurranseutsettes mister sine oppsparte pensjonsrettigheter, med mindre det etableres særordninger. Gjennom vedtak av en den nye avtalen i NSB og NSB Gjøvikbanen er det etablert en lukket ordning som skal sikre de som er 55 år og eldre. For de som er yngre enn 55 år er situasjonen langt mer usikker. Det vil si man vet at man ikke får en like god avtale som den man hadde, og at avtalen sannsynligvis vil endres flere ganger før det er deres tur til å gå av med pensjon. Det kommer en tid etter et langt arbeidsliv, det er ikke greit at det skal ligge en konstant usikkerhet omkring hvordan denne tiden blir fordi det til hele tiden skal konkurreres på å redusere opparbeidede rettigheter.

I tillegg til de direkte angrepene på ansattes rettigheter, ser man at de tillitsvalgtes rolle i saker som angår de ansatte utvannes når staten ikke lenger er arbeidsgiver. Da Jernbaneverket ble til Bane Nor, var det ikke lenger staten som var arbeidsgiver, selv om Bane Nor er et statsforetak. Som en direkte konsekvens var det ikke lenger tjenestemannsloven som styrte arbeidsgiver, og tillitsvalgte mistet sin formelle rolle i ansettelser og personalsaker. Også ordningen med frikjøp av tillitsvalgte falt bort, og må fremforhandles i en eventuelt ny tariffavtale. Som nevnt over er det ikke på plass en ny tariffavtale på nåværende tidspunkt. Det er opprørende at man gjennom opprettelse av statsforetak bedriver fagforeningsknusing gjennom å frata tillitsvalgte mulighet til å ivareta de ansatte både i forhold til tid og deltakelse på viktige arenaer.

Aurskog-Høland Arbeiderparti mener det er uholdbart at de ansattes rettigheter blir en del av et kappløp mot bunnen, hvor det nærmest skal konkurreres i hvem som kan tilby dårligst lønn, mest krevende arbeidstid, færrest goder og dårligst pensjon – samtidig som tillitsvalgtes rolle svekkes. Vi mener at Arbeiderpartiet skal alltid ta kampen for et trygt og anstendig arbeidsliv, og vil uttrykke uforbeholden støtte til Norsk jernbaneforbund, Norsk lokomotivmannsforbund og LO Stat for de kravene som fremmes.

Arbeiderpartiet vil:

* sikre overgangsordninger som sikrer videreføring av AFP i Statens pensjonskasse for arbeidstakere over 55 år (f. 1963 og tidligere) i NSB og underselskaper
* sikre de ansatte rett til en forutsigbar arbeidstid
* sikre at tillitsvalgtes rolle ikke svekkes ved overføring fra staten som arbeidsgiver