

21. mars 2018



Landsrådet for Trafikk, Teknikk, og Administrasjon

Norsk Jernbaneforbund

Ny organisering av trafikkstyringsentralene

Fredag 16. mars ble det avholdt drøftinger mellom Norsk Jernbaneforbund og Bane NOR om ny organisering av trafikkstyringsentralene.

Så hva ble resultatet av drøftingene?

- Det etableres 3 sentraler: TSS Sør-Vest med plassering i Bergen, TSS Nord plassert i Trondheim og TSS Øst plassert i Oslo.
- Ansvar for Sørlandsbanen flyttes til TSS Bergen etter beslutning. Det opprettes en vaktlederfunksjon med ansvar for både Bergensbanen og Sørlandsbanen.
- TSS Kristiansand og TSS Stavanger vil fortsette som satellittsentraler frem til 31. desember 2019.
- Elkraftstyringen for Sørlandsbanen legges til TSS Sør-Vest.
- I en overgangsperiode vil elkraftstyringen for Sørlandsbanen fortsatt være samordnet med TSS Drammen.
- Det skal utarbeides turnuser hvor KTI Stavanger og togleder Stavanger er på jobb samtidig.

- Ansvar for Ofotbanen flyttes til TSS Trondheim etter beslutning.
- Det opprettes en vaktlederfunksjon med ansvar for både Ofotbanen og alle strekninger TSS Trondheim styrer.
- TSS Narvik vil fortsette som satellittsentral frem til 31. desember 2019.

- TSS Hamar vil opprettholdes til TSS Trondheim har etablert tilstrekkelig kompetanse og erfaring til å overta Rørosbanen. Øvrige strekninger på TSS Hamar overføres samtidig til TSS Oslo og TSS Trondheim.
- Elkraftstyringen for Fron/Trondheim skal ivaretas av TSS Nord. Strekningen Hove-Eidsvoll vil imidlertid overføres til Elkraftsentralen i Oslo slik at elkraftstyring og togledelse samordnes.

- Styringen fra TSS Drammen flyttes til ny sentral TSS Øst ved innføring av TMS.

Når skal dette skje?

For Norsk Jernbaneforbund har det vært viktig at forutsetningene for avvikling av satellittsentralene er TMS. Dato for flytting av strekninger og avvikling av satellittene er nå knyttet opp mot oppstart for styring av TMS, 1. februar 2021. En avvikling av satellittsentralene og opprettelse av TSS Øst, TSS Sør-Vest og TSS Nord 1. januar 2020 gir Kunde & Trafikk 13 måneder på å legge til rette for kulturbygging, opplæring i TMS, innarbeidelse og opprettelse av tjenestelister, utarbeidelse av arbeidsprosesser og integrere alle medarbeidere inn i nye sentraler, til TMS er på plass 1. februar 2021.

Thales utarbeider nå med en plan for TMS over de neste 6 månedene. Norsk Jernbaneforbund har fått gjennomslag for at dersom TMS-prosjektet innen 1. oktober 2018 viser seg å bli vesentlig utsatt, så skal Bane NOR ta initiativ til ny drøfting for å vurdere planen for gjennomføring. Det vil bety at dersom TMS-prosjektet forsinkes skal det gis en ytterligere kompensasjon i form av virkemidler tilsvarende forsinkelsens varighet, oppad begrenset til ett år. Saken skal først behandles i konsernledelsen den 5. april, før styret skal behandle saken 17. april.

Det vil bli avholdt allmøter i alle trafikkstyringsentralene i etterkant av styrets behandling av denne saken. Vi vil komme tilbake med mer informasjon fortløpende.

Hva mener vi?

For LTTA har dette vært en lang og krevende prosess. Det er ingen tvil om at trafikkstyringen skal håndtere en betydelig større togproduksjon i årene som kommer. Et stadig økt fokus på investeringer i dobbeltspor, ferdigstillelse av InterCity-triangelet og øvrig utbygging av infrastruktur vil føre til flere tog og mer trafikk på sporet. Bedre rammebetingelser for godstransport skal bidra til overføring av godstrafikk fra vei til bane, og flere operatører vil i fremtiden kunne konkurrere om persontrafikken. Kontinuerlig vedlikehold og økte budsjetter medfører økt behov for å optimalisere planleggingen av sportilgang og tilrettelegging for best mulig utnyttelse av sporkapasiteten.

Parallelt med dette foregår det også en modernisering av Jernbanen. Innføring av ny teknologi vil ha en stor betydning for utviklingen av Jernbanen. Thales skal utvikle et nytt felles system for trafikkstyring (TMS) som skal bidra til enhetlig utførelse av togfremføring og systemredundans, som igjen har forventet effekt på punktligheten. Nytt sikringsanlegg (ERTMS) skal fortløpende bygges ut i perioden - per nå - fram til midten av 2030-tallet, og som følge av dette avvikles suksessivt over 60 stasjoner som i dag er betjent med tpx. Intensjonen er at fjernstyring av betjente stasjoner skal bidra til økt sikkerhetsnivå, mer fleksibel trafikkavvikling og bedre punktlighet. Innføring av ERTMS vil også medføre behov for arbeid i spor i utbyggingsperioden.

Denne prosessen har sitt utspring i en rapport helt tilbake fra 2012. For Norsk Jernbaneforbund har det største fokuset vært å ivareta våre medlemmer, på tvers av alle tjenestegrupper. Det har vi lyktes med. Tilbakemeldingene vi har fått på medlemsmøtene i januar 2018, samt tilbakemeldingene vi har fått i forbindelse med spørreundersøkelsen har vært uvurdelig i vårt arbeid med drøftegrunlaget.

Dette ikke er en prosess som Norsk Jernbaneforbund har ønsket. Allikevel har vi fått gjennomslag for viktige rammer for omstillingen, som blant annet utvalgskrets og utvalgskriterer, samt at det skal opprettholdes satelittsentraler frem til TMS blir innført. Vi har opplevd et godt samarbeid med Kunde & Trafikk, og et genuint ønske om at den enkelte medarbeider skal ivaretas i denne prosessen. Det er ikke med lett hjerte dette budskapet meddeles. Vi velger å avslutte dette infobrevet med et sitat fra en kinesisk lærer og filosof:

“

Bare de viseste og de dummeste forandrer seg aldri

- Konfucius

”

På vegne av landsrådet for trafikk, teknikk og administrasjon,

Rune Dahlen
Leder