

Gjenpart u/bilag: Styrets medlemmer,
Hovedsamarbeidsutvalgets medlemmer,
alle direktører, alle distriktsjefer,
alle verkstedbestyrere, Ifs, Org.sjef,
Vfs, M.

del 12.7.74 H

del serie 4/8.7.74 H

del: 5.8.74 H
Bilag:
Div.

Hu 19.7.74 H

Det kgl. Samferdselsdepartement

OSLO DEP
OSLO 1

Norges statsbaner Hovedadm. Eget saknr. og ref. Datum
1/24 M/AØ 18.6.74

Sak
ORGANISERING AV VERKSTEDDRIFTEN VED NSB

Innledning

På det tidspunkt "Langtidsplan for NSB fram til 1980" ble presentert, var retningslinjene for den framtidige verksteddrift ikke tilstrekkelig avklart. Langtidsplanen måtte derfor for denne betydelige hjelpevirksomhets vedkommende bygge på den eksisterende ordning.

Grundige utredninger av flere alternativer forelå allerede i 1970/71. Ved videre bearbeiding av dette materiale og etter at saken har vært inngående drøftet i de berørte samarbeidsutvalg, har man funnet fram til en ordning som såvel NSB's ledelse som personalets hovedorganisasjoner finner akseptabel.

De någjeldende retningslinjer for NSB's verksteddrift er fastsatt i St.prp. nr. 19/54, Innst. S. nr. 229. Den teknologiske utvikling som har funnet sted i de 20 år som er gått siden disse retningslinjer ble vedtatt, har ført til at det mønster for verksteddriften som Stortinget dengang fastla, ikke lenger er tjenlige for en rasjonell utførelse av vedlikeholdet. Det forslag som nå fremmes, avviker hovedsaklig fra de gjeldende retningslinjer hva angår utnyttelse av eldre verksteder i distriktene. På bakgrunn av den tidligere stortingsbehandling og av hensyn til sakens spesielle karakter finner Styret under henvisning til Forvaltningsinstruksens § 11, punkt III det nødvendig å forelegge saken for Samferdselsdepartementet for eventuelt forelegg for Stortinget.

Sammendrag

Det har lenge vært på det rene at den samlede verkstedkapasitet er for stor for dagens vedlikeholdsbehov. Denne situasjon er et resultat av tekniske fremskritt i form av mindre vedlikeholdskrevende rullende materiell, forenkla arbeidsprosesser og reparasjonsmetoder. Spesialiseringen av verkstedene er også



4:0

drevet langt og har bidradd betydelig til å rasjonalisere vedlikeholdsarbeidet. Utviklingen illustreres av nedgangen i verkstedenes bemanning, fra ca. 3500 til noe under 2000 verkstedarbeidere i løpet av 20 år. Verkstedmassen har imidlertid ikke vært tilsvarende redusert, med den følge at den samlede verksteddrift nå er belastet med uforholdsmessig høye generalomkostninger. Det må ansees for usannsynlig at den teknologiske utvikling nå skulle stoppe opp, selv om effektivitetsutviklingen muligens vil bli noe svakere i tiden framover, siden ingen dyptgripende endringer - i likhet med avskaffelsen av dampdriften - synes å forestå. For samme trafikkytelser må man derfor regne med en fortsatt nedgang i vedlikeholdsbehovet.

En tilpasning av verksteddriften til det aktuelle behov skjer i første omgang mest hensiktsmessig ved nedleggelse av mindre verksteder. Gjennom den nevnte 20 års periode er reparasjonsvirksomheten opphørt ved en rekke lokomotivstaller m.m. rundt om i landet. Dette har vært en naturlig følge av omlegging av driftsformene som ikke lenger setter grenser for materiellets aksjonsradius. Utviklingen har ført til at en ytterligere avskalling bør finne sted, ved at verkstedene i Bergen, Stavanger og Kristiansand nedlegges. Strukturrasjonaliseringen har bevirket at det ikke lenger er tilstrekkelig arbeidsgrunnlag for disse verksteder, hvis andel av det totale vedlikeholdsarbeid nå ikke utgjør mer enn ca. 7%. Personalet har derfor gjennom flere år i stor utstrekning måtte beskjeftiges med bygging av rullende materiell.

Disse 3 verksteder har i dag ca. 200 verkstedarbeidere. For å unngå personalforflytninger vil man utsette nedleggelsestidspunktet til 1978 for verkstedet i Kristiansand og til 1980 for verkstedene i Bergen og Stavanger. Ved nedleggelse etter dette tidsskjema vil antall verkstedarbeidere ved naturlig avgang være redusert til ca. 100. Av disse vil ca. 75 bli overtallige, idet det forutsettes opprettholdt en beskjedne bemanning ved lokomotivstallene på de nevnte steder for å kunne ta hånd om tilfeldige reparasjoner. Ved en eventuell førtidspensjonering ved en alder av 60 år, vil antall overtallige bli redusert ytterligere og være av en slik størrelsesorden at det uten vansker vil kunne absorberes av andre avdelinger innen de respektive distrikter.

Ved nedleggelse av de 3 verksteder vil det oppnås følgende:

- de årlige driftsutgifter reduseres med ca. 9 mill kroner.
- det frigis arealer og bygninger til en verdi av ca. 25 mill. kroner.
- behovet for fornyelser av bygninger og utstyr reduseres med ca. 1,5 mill. kroner pr. år.

Beløpene gjelder 1974 pris- og lønnsnivå.

De frigitte eiendommer vil kunne disponeres for andre jernbaneformål, eller for en del av eiendommenes vedkommende leies bort eller selges.

Etter gjennomføring av denne beskjæring vil verksteddriften, med verksteder i Oslo, Drammen, Trondheim, Hamar og Narvik - hva arealer og bygninger angår - fremdeles være overdimensjonert for det vedlikeholdsbehov som prognosene for trafikkytelsene i 1980 tilsier. De gjenværende verksteder vil, om de beholdes i nåværende omfang og bemannes optimalt, på ett skift kunne makte vedlikeholdet av en materiellpark ca. 40% større enn den man har i dag, både når det gjelder trekraftmateriell og vogner. Da man selv med den nåværende materiellpark vil kunne absorbere en betydelig trafikkøkning, vil verkstedkapasiteten kunne dekke vedlikeholdsbehovet beregnet etter særdeles optimistiske trafikkprognoser.

Ved en beskjæring av de gjenværende verksteder til en størrelse som tilsvarer trafikkprognosene for 1980, ville det kunne oppnås en ytterligere besparelse på ca. 8 mill. i driftsregnskapet og ca. 2 mill. i mindrebehov for fornyelser. Verdien av frigitte eiendommer ville øke med ca. 30 mill. Mulighetene for delvis eller hel gjennomføring av slike beskjæringer vil bli løpende vurdert etter som sikrere prognoser for trafikkutviklingen kan skaffes. I den utstrekning det ansees praktisk gjennomførbart vil ledige arealer og bygninger kunne leies bort på kortsiktige kontrakter.

Det er nærliggende å tenke seg en del av den ledige verkstedplass i de gjenværende verksteder benyttet til nybygging av rullende materiell. Om NSB's engasjement i slik virksomhet uttalte Stortingets samferdselskomité i sin tid (Innst. S.nr. 229 - 1954) at nybyggingsvirksomhet må bli av sekundær betydning og at arbeidet med dette nærmest må bli utfyllingsarbeid i den utstrekning det er nødvendig. Disse retningslinjer har vært fulgt, idet bygging av rullende materiell bare har funnet sted for å beskjefte personale som er blitt overtallig ved den løpende rasjonalisering. Nybyggingsvirksomheten har gjennom mange år omfattet 5-8% av arbeidsstokken. Verkstedene har ervervet seg betydelig ekspertise på området, og ordningen har tjent som et nyttig korrektiv for kontrakter med vognfabrikker i inn- og utland. Det er i dag bare én tilbake av de norske jernbanevognfabrikker. Hvis ikke NSB selv opprettholder en viss produksjon av vogner, vil fremtidig innenlandsk produksjon være avhengig av denne bedrifts fortsatte engasjement i bransjen.

I nærmere 20 år og like til det siste har det vært opprettholdt total rekrutteringsstopp for verkstedarbeidere. I løpet av få år vil overtalligheten være eliminert, og det vil ikke lenger kunne disponeres personale for nybygging uten å rekruttere for dette formål. Skal dette kunne skje må man ha muligheter for en jevn produksjon fra år til år. Innenfor Langtidsprogrammets budsjett-rammer er det ikke plass for materiellanskaffelser i en slik utstrekning. Nå har trafikkutviklingen tatt et noe annet forløp enn i Langtidsplanens prognoser. Hvis trenden fortsetter, vil en raskere fornyelse enn forutsatt i planen tvinge seg fram. Ut fra det som her er anført vil NSB ikke avhende arealer ved de gjenværende verksteder, slik at man kan opprettholde muligheter for en begrenset produksjon av rullende materiell.

Historikk

Så lenge jernbaner har eksistert har vedlikehold av det rullende materiell vært ansett for å være av så spesiell karakter at banene selv har måttet ta seg av denne oppgave i egne verksteder. Dette har også vært tilfelle i Norge, hvor det første jernbaneverksted ble bygget i Oslo i 1853 i forbindelse med anlegget av Norsk Hovedjernbane.

Da jernbaneutbyggingen i stor utstrekning tok form av isolerte baneanlegg ut fra de større byer, ble det nødvendig å anlegge verksteder for de enkelte baner. Selv etter at banene ble knyttet sammen i ett linjenett, måtte det en tid opprettholdes verksteder i visse knutepunkter på grunn av forskjellige sporbredder med derav følgende avvikende materiell. Dampdriften som fram til begynnelsen av 1920-årene var den eneste driftsform, satte visse begrensninger for lokomotivenes aksjonsradius og medførte anlegg av lokomotivstaller for å dele opp lange strekninger. På disse steder ble det, foruten de nødvendige anlegg for lokomotivenes forsyning med kull og vann og annen skjøtsel, opprettet større eller mindre verkstedavdelinger der driftsreparasjoner kunne utføres.

Da dampdriften kulminerte, hadde NSB verksteder på følgende steder: Oslo (2), Grorud, Drammen, Hamar, Trondheim, Bergen, Stavanger, Kristiansand og Narvik. De 2 verksteder i Oslo, Oslo-gt. 3 og Bispegt. 12, er senere nedlagt. Videre var det noen mindre verksteder og staller med til dels betydelig reparasjonsvirksomhet i Oslo (2), Drammen, Bergen, Trondheim, Hamar, Arendal, Lillestrøm, Kongsvinger, Dokka, Voss, Ål, Støren, Mo i Rana, Mosjøen og Grovane. Reparasjonsvirksomheten er etter hvert nedlagt på de 9 sistnevnte steder, som en følge av at banene er knyttet sammen i et linjenett med samme sporbredde og dampdriften erstattet av elektrisk- og dieseldrift. Ved overgang til disse driftsformer forsvant behovet for den spredte geografiske plassering av reparasjonsvirksomheten. Illustrerende i så måte er forholdene på NSB's nyeste og lengste strekning, Nordlandsbanen, som med sine 729 km drives uten verksted eller reparasjonsplasser nord for Trondheim. Ved at denne bane ble dieselisert før den var fullført, unngikk man å bygge et verksted som var planlagt i Mo i Rana.

Sammenknytningen av banestrekninger skapte også muligheter for en strukturrasjonalisering av vedlikeholdet med de økonomiske fordeler dette innebærer. Allerede under planleggingen av et nytt verksted på Grorud i mellomkrigstiden var man innforstått med dette prinsipp, og lokomotivverkstedet, som ble tatt i bruk i 1943, var da også innrettet for revisjon og reparasjon av bestemte lokomotivtyper hjemmehørende i forskjellige distrikter. Dette brøt med den tidligere praksis som innebar at hvert enkelt distrikt hadde ansvaret for sitt eget tildelte materiell. Som en konsekvens av dette ble det foretatt en endring av organisasjonsmønsteret, idet verkstedet ble direkte underlagt Hovedstyret, ved Maskindirektøren, mens alle verksteder inntil da hadde sortert under de respektive distriktsjefer.

Etter den intense bruk av jernbanen under okkupasjonen 1940-45 ble det rullende materiell etter hvert så nedslitt at NSB's verksteder alene ikke strakk til for å bringe vedlikeholdsstandarden opp på et tilfredsstillende nivå i løpet av rimelig tid. Til tross for at verkstedene ble bemannet for maksimal utnyttelse, måtte flere skandinaviske lokomotiv- og vognfabrikker trekkes inn i vedlikeholdet i noen etterkrigsår. I denne situasjon ble det i 1947 nedsatt et utvalg, Verkstedkomitéen, som fikk i oppdrag å utarbeide et teknisk og økonomisk begrunnet forslag til plan for NSB's verksteddrift. Komitéens innstilling som forelå i 1949, trakk opp retningslinjer som ble lagt til grunn for det forslag som resulterte i Stortingsproposisjon nr. 19/54. I sin innstilling foreslår komitéen at de større verksteder, i likhet med ordningen for Verkstedet Grorud, løsriveres fra distriktene og innordnes direkte under Hovedstyret og at det bygges et personvognverksted i tilslutning til det eksisterende lokomotivverksted på Grorud. Dette var begrunnet med et underskudd på reparasjonsplasser for personvogner i Oslo-området. Komitéen hadde undersøkt mulighetene av å innrette et av de eksisterende verksteder for formålet, men hadde funnet at dette ikke ville tilfredsstillende kravene til rasjonell drift. Stikkord i innstillingen var for øvrig: spesialisering av verkstedene, moderne arbeidsmetoder basert på taktarbeid og fristplaner, utarbeidelse av revisjonsforskrifter, forebyggende vedlikehold basert på slitningsterminer, arbeidsstudier, produksjonsplanlegging, bedring av reservedelsforsyning og lagersystemer m.m.

Under behandlingen av Verkstedkomitéens innstilling ble det fra distriktshold uttalt frykt for at bygging av et vognverksted på Grorud ville føre til sterkere konsentrasjon av industri i hovedstadsområdet. Forsvarsstaben uttalte også betenkeligheter i den anledning, men fant - etter at Hovedstyret hadde forsikret at det rullende materiell ville kunne holdes i kjørbar stand i en krigssituasjon selv om enkelte landsdeler skulle bli avskåret fra verkstedene i Oslo-området - ikke å burde motsette seg den foreslåtte utbygging. Stortingets samferdselskomité merket seg de fremkomne betenkeligheter og gjorde sin anbefaling avhengig av at det ble fremlagt planer for en redusert utbygging for et senere storting. Prinsippvedtak om organisering av NSB's verksteddrift og bygging av et vognverksted på Grorud ble fattet av Stortinget 22.11.54 (St.prp. nr. 19/54, Innst. S.nr. 229).

I 1952 passerte arbeidsstyrken i verkstedene et maksimum, ca. 3 500 verkstedarbeidere, hvorav ca. 1 250 i Oslo-området.

Revidert plan for vognverkstedet på Grorud ble vedtatt av Stortinget i 1956 (St.prp. nr. 101/56, Innst. S.nr. 231).

På denne tid ble planen for modernisering av NSB's trekraft, "Vekk med dampen"-planen (St.prp. nr. 84/56, Innst. S.nr. 175), lansert. Usikkerheten med hensyn til planens innvirkning på det samlede behov for verkstedplass gjorde det nødvendig med nye overveielser med hensyn til Grorud-prosjektet. I MR-planen av 1958 (St.prp. nr. 37/59, Innst. S.nr. 64) ble det påpekt at behovet for verkstedplass vil avta ved overgang til nye lokomotivtyper. Uvisshet angående persontrafikkens utvikling gjorde

seg også gjeldende. Det ble derfor nødvendig å foreta flere planendringer i slutten av -50 årene og begynnelsen av -60 årene, omtalt i budsjettproposisjonene for 1959, 59/60, 61/62 og 63/64. Planendringer ble også nødvendig på grunn av Oslo kommunes press for å få gjennomført sine gateplaner i Gamlebyen. Resultatet av disse planendringer ble at det i løpet av -60 årene ble bygget en godsvognavdeling og en personvognavdeling i tilknytning til det eksisterende lokverksted på Grorud. De nye avdelinger ble dimensjonert med henblikk på bare å erstatte eldre verksteder i Gamlebyen i Oslo (Oslogt. 3 og Bispegt. 12). Disse verksteder er nå nedlagt. Med dette var Verkstedet Grorud fullt utbygget. Den samlede arbeidsstyrke i Oslo-området var ved utgangen av 1973 redusert til ca. 760 verkstedarbeidere.

Verksteddriften omfatter i dag 6 hovedverksteder direkte underlagt Hovedadministrasjonen ved Maskindirektøren og 3 distriktverksteder, administrativt underlagt de respektive distrikt-sjefer og faglig underlagt Maskindirektøren.

De 6 hovedverksteder er:	Bemanning pr. 1.1.74	
	Totalt	Herav verkst. arb.
Verkstedene Oslo (Lodalen)	147	131
Verkstedene Sundland, Drammen (m. lokstall Filipstad, Oslo)	520	445
Verkstedet Marienborg, Trondheim	419	361
" Hamar	142	121
" Kronstad, Bergen	116	98
" Grorud, Oslo	712	630
De 3 distriktsverksteder er:		
Verkstedet Kvaleberg, Stavanger	67	63
" Krossen, Kristiansand (m. stallverksted i Arendal)	47	42
Verkstedet Narvik	71	62
Bemanning i alle verksteder tils.:	2 241	1 953

De tilsvarende tall ved årsskiftet 1969/70 var 2 600 henholdsvis 2 284. Det samlede personale er således redusert med 360 i løpet av de 4 første år av planperioden 1970 - 80.

Verksteddriftens mål - virkemidler i effektiviseringsarbeidet

Vedlikeholdet av rullende materiell innrettes etter disse hovedmål:

- materiellet skal holdes i sikkerhetsmessig forsvarlig stand
- vedlikeholdet skal ta sikte på en høy grad av driftsregularitet for materiellet
- estetisk og komfortmessig standard skal holdes på et akseptabelt nivå
- driftens sesongmessig varierende behov for materiell må tilgodeses i rimelig utstrekning
- materiellet skal holdes kortest mulig tid ute av drift for reparasjon.
- vedlikeholdet skal utføres billigst mulig.

Kravet til sikkerhet er hevet over diskusjon. For de øvrige mål gjelder at de til dels er motstridende og hver for seg ikke kan oppfylles maksimalt. Hovedtrekkene i det mønster som må følges for å nå et samlet optimalt resultat, ble skissert allerede av Verkstedkomitéen i 1949, som nevnt stikkordmessig i foregående avsnitt. De omleginger som fulgte komitéinnstillingen, de rasjonaliseringstiltak som gjennomføringen av "Vekk med dampen"-planen og MR-planen av 1958 medførte og den løpende rasjonalisering innen verksteddriften, har gitt gode resultater med hensyn til å nærme seg de angitte mål. Når det gjelder å komme frem til et billigst mulig vedlikehold setter imidlertid den nåværende verkstedordning visse grenser, idet nedbyggingen av verksteddriften ikke har foregått i samme takt som personalnedgangen. Så lenge man unnlater å redusere verkstedenes antall og foreta en beskjæring av de gjenværende, vil generalomkostningene for verksteddriften bli urimelig høye.

Verkstedutvalget

Som et ledd i utarbeidelsen av Langtidsplanen ble det i 1969 nedsatt et utvalg, i det etterfølgende kalt Verkstedutvalget, hvis mandat var å fremlegge forslag til lokalisering og dimensjonering av verksteddriften. Verkstedutvalget baserte sine forslag på oppgitte prognoser for trafikkutviklingen, vurderinger av mulighetene for en fortsatt effektivisering av vedlikeholdsarbeidet for de forskjellige kategorier av rullende materiell, erfaringsverdier for plassbehov pr. verkstedarbeider m.m. Utvalgets innstilling forelå i oktober 1970 (Bil. 1) og en tilleggsinnstilling i september 1971 (Bil. 2).

Utviklingstendenser

Effektivitetsutviklingen i verksteddriften har gjennom mange år vært fulgt ved utregning av såkalte spesifikke vedlikeholdstall og effektivitetsindekser.

Disse tall refererer seg til det antall arbeidstimer pr. 1000 km som anvendes direkte til vedlikehold, utregnet for de enkelte materiellkategorier. Tallene gjenspeiler derimot ikke den personalinnsats som kreves for verkstedanleggenes administrasjon og drift. Verkstedutvalget baserte sine beregninger på indeksen for tidsrommet 1959 - 69. I dette tidsrom var effektivitetsøkningen i gjennomsnitt vel 4% pr. år.

Effektivitetsutviklingen er et uttrykk for det samlede resultat av alle rasjonaliseringsbestrebelser, hva enten disse består i overgang til mindre vedlikeholdskrevende materiell, forbedring av eksisterende materiell som tillater forlengelse av revisjonsterminene, eller produktivitetsfremmende tiltak av mange slag i verkstedene. Hver for seg er effekten av slike tiltak meget vanskelig å måle. Av tiltak som i betydelig grad har vært medvirkende til den gunstige



utvikling, kan nevnes "Vekk med dampen"-programmet, innføring av rullelagere til erstatning for glidelagere på vogner og strukturrasjonaliseringen av verksteddriften.

Verkstedutvalget fant at det måtte være grunn til å regne med at mulighetene for fortsatt effektivitetsøkning ville være til stede i planperioden frem til 1980. Selv om dyptgående omlegginger i likhet med "Vekk med dampen"-programmet for tiden ikke har i sikte, måtte man kunne gå ut fra at den teknologiske utvikling ville gjøre seg gjeldende på en rekke felter og føre til at timeforbruket til vedlikehold, pr. avvirket lok- eller vognkilometer, fortsatt ville få en nedadgående tendens. For perioden fram til 1980 ble den årlige effektivitetsøkning anslått til ca. 3,5%.

Siden utvalget avga sin innstilling høsten 1970 foreligger resultatene fra 4 nye driftsår (1970-73). I denne tid har den årlige effektivitetsøkning i gjennomsnitt vært 3,2%. Utviklingen hittil synes derfor å tyde på at denne delen av planleggingsgrunnlaget er holdbart.

Trafikkprognoser - beregning av verksted- og mannskapsbehov.

De trafikkprognoser for tidsrommet frem til 1980 som var oppgitt som grunnlag for beregning av verkstedkapasiteten, gikk ut på en årlig økning av godstrafikken med gjennomsnittlig 3,5% (i tonn og tonnkm) og for persontrafikkens vedkommende en årlig reduksjon på 3% (i personkm). Sammen med de foreliggende spesifikke vedlikeholdstall for de enkelte materiellgrupper, den foran angitte verdi for antatt årlig effektivitetsøkning og en anslått verdi for gjennomsnittlig plassbehov pr. verkstedarbeider, ga de oppgitte trafikkprognoser grunnlag for beregning av såvel mannskapsbehov som plassbehov i 1980. Som forutsetning var også medtatt at verkstedene kun skulle beskjefliges med den oppgave de er anlagt for): vedlikehold av rullende materiell og produksjon av reservedeler i en rimelig utstrekning.

I det foregående avsnitt er det nevnt at det viser seg å være god overensstemmelse mellom prognose og det som har skjedd når det gjelder effektivitetsutviklingen, noe som også avspeiles i de tidligere anførte tall for oppnådd personalreduksjon i årene 1970 - 73.

Når det gjelder trafikkutviklingen, har den riktig nok tatt et noe annet forløp enn forutsagt, men da avvikene har motsatt tendens for henholdsvis person- og godstrafikk og delvis oppveier hverandre med hensyn til vedlikeholdsbehov, kan det ikke registreres merkbare endringer i behovet for arbeidskraft.

Det som har skjedd i de år som er gått siden utvalget avga sin innstilling, synes i det hele tatt å bekrefte at de analyser utredningen bygger på og det beregningssystem som er anvendt er i god overensstemmelse med de faktiske forhold.

Beregningene ga som resultat at vedlikeholdsbehovet i 1980 ville kunne dekkes av verkstedanlegg med et samlet gulvareal på 50 - 80 000 m² alt etter valg av alternativ, mot ca. 100 000 m² i 1969. Etter nedleggelsen av verkstedet Bispegt. 12 i Oslo i 1971 disponeres ca. 95 000 m².

Det totale antall verkstedarbeidere for vedlikehold av rullende materiell, reservedelsfabrikasjon samt vedlikehold og drift av verkstedanleggene ble beregnet til 1480 - 1630, for de samme alternativer, mot 2280 i slutten av 1969 og 1950 ved årsskiftet 1973/74. Iberegnet administrasjonspersonale m.m. ble verkstedenes totale personalbehov anslått til 1680 - 1870, mot 2600 i slutten av 1969 og 2240 ved årsskiftet 1973/74.

Alternative løsninger

Det ble opprinnelig fremlagt 4 alternativer til lokalisering og dimensjonering av verkstedene. Av disse representerer de 3 forskjellige hovedprinsipper.

Alternativ I har som hovedprinsipp: konsentrasjon - og er det mest radikale av forslagene.

Verkstedene Bispegt. 12 (Oslo), Hamar, Kronstad (Bergen), Kvaleberg (Stavanger), og Krossen (Kristiansand) forutsettes nedlagt. Verkstedet Grorud bemannes noe sterkere enn i dag med henblikk på optimal utnyttelse.

Verkstedene Sundland (Drammen), og Marienborg (Trondheim), beskjæres for å tilpasses det mindre behov.

Alternativ II er en variant av alternativ I, hvor det er lagt vekt på en lengere gjennomføringstid. Konsentrasjonsgraden blir noe mindre, idet virksomheten ved Verkstedet Grorud ikke økes, men holdes på nåværende nivå. De 5 verksteder som alternativ I forutsetter nedlagt vil også bli nedlagt i dette alternativ.

Verkstedene Sundland og Marienborg beskjæres noe mindre enn i alternativ I.

Alternativ III har en bredere geografisk spredning som hovedprinsipp. Etter dette alternativ beholdes verkstedene Kvaleberg og Kronstad i redusert skikkelse, mens verkstedene Bispegt. 12 (Oslo), Hamar og Krossen nedlegges som forutsatt i de 2 foregående alternativer. Verkstedet Grorud bemannes som i dag, og verkstedene Sundland og Marienborg beskjæres.

Alternativ IV forutsetter at alle verksteder unntatt Verkstedet Bispegt. 12 opprettholdes, men beskjæres i den utstrekning dette er teknisk mulig for å holde den foran nevnte norm for areal pr. verkstedarbeider.

Alternativene I - III forutsetter nedleggelse av verksteder i rask takt utover i -70 årene med derav følgende forflytning

av personale. Da dette forhold var problematisk for å få planene akseptert på alle hold, og da alternativ IV fra ledelsens synspunkt ikke ga tilstrekkelige økonomiske fordeler, ble Verkstedutvalget i 1971 bedt om å utrede et alternativ V som først på lengere sikt skulle ha som mål å konsentrere verksteddriften i et fåtall verksteder og hvor det skulle legges vesentlig vekt på personalmessige problemer. En utredning av et slikt alternativ ble fremlagt i september samme år.

Etter ønske fra "Styringskomitéen for ny langtidsplan" ble det også utredet et alternativ som i hovedtrekkene bygger på alt. V, men der det tilstrebes en optimal utnyttelse av Verkstedet Grorud og opprettholdelse av egenproduksjon av rullende materiell ved verkstedene Marienborg (Trondheim) og Sundland (Drammen) med henblikk på å kunne rekruttere personale til disse verksteder på et tidligere tidspunkt. Utredningen viste at det ville være mulig å produsere alt det NSB trenger til fornyelse av personvogner, godsvogner og skiftetraktorer ved full bemanning av disse verksteder, selv om produksjonen ikke ville bli den mest rasjonelle i verksteder som ikke er bygget med fabrikkasjon av rullende materiell for øye.

Under sakens behandling ble det fra enkelte distrikter og samarbeidsutvalg pekt på mulighetene av å la verkstedene for rullende materiell også utføre vedlikehold av annet teknisk utstyr som er spredt på diverse vedlikeholdsenheter under andre tjenestegrener. Spørsmålet ble undersøkt av en tverrfaglig arbeidsgruppe som i november 1973 fremla en innstilling, der gruppen enstemmig går inn for at vedlikeholdet av nærmere spesifisert teknisk utstyr tilhørende Bane-, Drifts- og Elektroavdelingen overføres til verkstedene for rullende materiell. Dette arbeid er ikke av en slik størrelsesorden at det gir grunnlag for opprettholdelse av verkstedene i Bergen, Stavanger og Kristiansand. For Verkstedet Hamar stiller saken seg noe annerledes. Ved dette verksted er fra før sentralisert en betydelig del av vedlikeholdet av Baneavdelingens skinnegående arbeidsmaskiner. En ytterligere tilførsel av vedlikeholdsarbeid på diverse teknisk utstyr vil gjøre det forsvarlig å opprettholde dette verksted, som med den arbeidsmengde som da vil foreligge vil kunne bli en rasjonell produksjonseenhet.

Anbefalt løsning

Av de 4 alternativer som opprinnelig ble fremlagt av Verkstedutvalget er nr. III og IV ikke akseptable, bedømt etter bedriftsøkonomiske kriterier. Alternativ I reiser personalpolitiske problemer av en slik størrelse at det av den grunn ikke kan ansees praktisk gjennomførbart. Sakens behandling i de forskjellige organer har heller ikke gitt tilstrekkelig støtte til gjennomføring av alt. II som ble anbefalt av et flertall i Verkstedutvalget. Tilleggsalternativet som forut-

setter full bemanning av de 3 store verksteder som da skulle tillegges en betydelig produksjon av, nytt materiell, er bedømt som urealistisk med de budsjetttrammer man er stilt i utsikt frem til 1980. Av alternativene er det således bare alt. V som kan danne basis for en akseptabel ordning.

Man er derfor blitt stående ved at rasjonalisering av verksteddriften bør skje gjennom følgende tiltak:

- Verkstedet Krossen nedlegges i 1978 og verkstedene Kronstad og Kvaleberg i 1980. Det opprettholdes en tilstrekkelig bemanning ved de respektive lokstaller til å ta hånd om tilfeldige mindre reparasjoner.
- Verkstedet Hamar tilføres det planmessige vedlikehold av nærmere spesifisert teknisk utstyr som benyttes av andre avdelinger.
- De verksteder som skal bestå, innrettes til rasjonelle produksjonsenheter gjennom heving av den tekniske standard og ved tilpassing av størrelse og bemanning etter de foreliggende arbeidsoppgaver.

Til forslaget knyttes følgende forutsetninger:

- at forflytting av personale til verksteder i pressområder skal unngås.
- at utnyttelsen av Verkstedet Grorud ikke må bli svakere enn i dag.
- at vesentlige beskjæringer av verkstedene Sundland og Marienborg ikke settes i verk før det foreligger sikrere prognoser for trafikkutviklingen.

Ordningen avviker fra alternativ V ved at Verkstedet Hamar opprettholdes og at tidspunktene for nedleggelse av verkstedene Kronstad, Kvaleberg og Krossen fastlegges. Det forutsettes at Verkstedet Hamar tilpasses de nye oppdrag så snart forholdene tillater det. Et verksted for dette formål antas i 1980 å ville beskjeftige ca. 75 - 100 mann.

Ved en aldersgrense på 65 år vil antall personale som vil være overtallig ved de respektive verksteders nedleggelse i 1978 henholdsvis 1980, sannsynligvis bli følgende:

Verkstedet	Kvaleberg	-	21	mann
"	Kronstad	-	35	"
"	Krossen	-	18	"

Ved en eventuell førtidspensjonering ved 60 år vil ovennevnte antall være redusert til henholdsvis 3, 20 og 10. Det overtallige personale blir da av en slik størrelsesorden at det vil kunne absorberes av andre avdelinger innen de respektive distrikter.



Forventede resultater

Ved full gjennomføring av ordningen, innbefattet avvikling av all produksjon av rullende materiell og med de trafikkprognoser som ble lagt til grunn, vil det totale personale i 1980 være redusert til 1760, det vil si, med ca. 840 i forhold til 1969. I denne sum inngår 110 som i 1969 var beskjeftiget med produksjon av rullende materiell (Investeringsbudsjettet), og ca. 60 som representerer et anslått mindrebehov for andre arbeider utenom driftsbudsjettet. (Materialbeholdning, Fremmede, Andre ansvarsområder). Den del av personalreduksjonen som gjelder driftsbudsjettet vil da andra til ca. 670 årsverk. Som nevnt i et tidligere avsnitt er personalet i de 4 første år av planperioden redusert med 360. Fra 1.1.74 forutsetter planen følgelig en ytterligere reduksjon på 480 årsverk. Da beregningene bygger på trafikkprognoser som innebærer mindre vedlikeholdsbehov må det korrigeres for dette for å få fram den egentlige rasjonaliseringsgevinst ved forventet effektivitetsutvikling og kontraksjon av verksteddriften. Dette mindrebehov representerer ca. 200 årsverk som ikke vil kunne innspares om trafikkytelsene opprettholdes på 1969 nivå, som for øvrig hva vedlikeholdsbehov angår stort sett tilsvarer forholdene i 1973.

Den største andel av den forventede rasjonaliseringsgevinst kan henføres til effektivisering av vedlikeholdet gjennom forbedringer på det rullende materiell, forenkling av arbeidsmetoder m.m. Denne effektivisering vil langt på vei kunne oppnås uavhengig av den verkstedordning man velger.

Den del av rasjonaliseringsgevinsten som vil bli et resultat av den valgte verkstedordning, kan spesifiseres slik:

Mindreforbruk pr. år til administrasjon, drift og vedlikehold av verksteder etter nedleggelse av verkstedene i Bergen, Kristiansand og Stavanger:	ca. 9 mill.
Ytterligere mindreforbruk ved eventuell beskjæring av gjenværende verksteder (tilpasning til antatt vedlikeholdsbehov i 1980).	ca. 8 mill.
Verdi av frigitte eiendommer ved nedleggelse av de 3 verksteder:	ca. 25 mill.
Verdi av eventuelle frigitte eiendommer ved gjenværende verksteder:	ca. 30 mill.
Mindrebehov pr. år til fornyelse av anlegg og utstyr ved nedleggelse av de 3 verksteder:	ca. 1,5 mill.
Ytterligere mindrebehov ved beskjæring av gjenværende verksteder:	ca. 2,0 mill.
Beløpene refererer seg til 1974 pris- og lønnsnivå.	

De frigitte eiendommer vil kunne disponeres for andre jernbaneformål, eller for en del av eiendommenes vedkommende leies bort eller selges.

Reservekapasitet

Da trafikkutviklingen har tatt et noe annet forløp enn prognosene og da usikkerheten om jernbanens fremtidige stilling for tiden gjør det vanskelig å forutsi den videre trafikkutvikling med noenlunde sikkerhet, vil den del av planen som gjelder arrondering og tilpassing av de verksteder som skal bestå foreløpig ikke bli iverksatt i vesentlig omfang. De potensielle besparelser ved en ytterligere kontraksjon er imidlertid av en slik størrelse at passende tiltak bør settes i verk så snart det måtte være sannsynliggjort at trafikken vil utvikle seg slik at videre tilpasning er forsvarlig.

Mulighetene for beskjæringer illustreres ved en undersøkelse som er foretatt av de 3 store verksteders optimale kapasitet under forutsetning av at de ikke beskjæres i det hele tatt og at de fullbemannes. I en tenkt situasjon, der verkstedene i Bergen, Stavanger og Kristiansand er nedlagt og Verkstedet Hamar er tilpasset sine spesialoppgaver, vil verkstedene Grorud, Sundland og Marienborg alene, ubeskåret og med full bemanning, på ett skift kunne makte vedlikeholdet av en materiellpark ca. 40% større enn den man har i dag, både når det gjelder trekraftmateriell og vogner. Da man selv med den nåværende materiellpark vil kunne absorbere en betydelig trafikkøkning, ville en slik reservekapasitet kunne dekke vedlikeholdsbehovet beregnet etter særdeles optimistiske trafikkprognoser.

Produksjon av rullende materiell i egne verksteder.

Bygging av rullende materiell (godsvogner og skiftetraktorer) har gjennom mange år representert 5-8% av den totale arbeidsmengde i verkstedene, og har vært en nødvendig forutsetning for å skaffe full beskjeftigelse til verkstedpersonalet, til tross for at det siden midten av -50 årene og like til det siste har vært fullstendig rekrutteringsstopp og en årlig avgang på ca. 70 verkstedarbeidere. Avgangen er nå akselererende, og selv med en begynnende rekruttering av personale i visse nøkkelfag, vil behovet for utfyllende arbeider innen kort tid være forsvunnet for verksteddriften sett under ett. De verksteder som forutsettes nedlagt, vil imidlertid i avviklingsperioden fram til 1978/80 måtte tilføres slike arbeider for å kunne holdes fullbeskjeftiget.

Om verkstedene som en permanent foreteelse bør opprettholde en viss produksjon av rullende materiell må vurderes ut fra den vekt man tillegger hensynet til mulighetene for kontroll av kontrakter med private leverandører og det incitament som byggevirkksomheten betyr for den øvrige virksomhet i verkstedene. Verkstedkomitéen av 1947 anbefalte på dette grunnlag

grunnlag en begrenset nybyggingsvirksomhet. Stortingets samferdselskomité uttalte imidlertid om dette (Innst. S.nr. 229-1954) at nybyggingsvirksomhet måtte bli av sekundær betydning og betraktes som et utfyllingsarbeid i den utstrekning det var nødvendig. Disse retningslinjer har vært fulgt. Verkstedene har, ved produksjon av godsvogner, boggier for personvogner samt skiftetraktorer, ervervet seg betydelig ekspertise på området, og ordningen har vært gunstig som et korrektiv for kontrakter med vognfabrikker i inn- og utland.

I den nåværende situasjon, med usikkerhet med hensyn til trafikkutviklingen og derav følgende tilbakeholdenhet med hensyn til beskjæring av de verksteder som kommer til å bestå, ville en viss nybyggingsvirksomhet i disse verksteder være gunstig, idet verkstedkapasiteten kunne utnyttes bedre, slik at de beregnede besparelser på driftsbudsjettet kunne oppnås selv om de forutsatte beskjæringer ikke ble gjennomført fullt ut. En slik virksomhet krever imidlertid rekruttering utover det som er nødvendig av hensyn til verkstedenes normale oppgaver. Langtidsplanen fram til 1980 forutsetter ikke anskaffelser av rullende materiell, som egner seg for produksjon i egne verksteder, i tilstrekkelige mengder til å kunne forsvare en slik rekruttering. Så lenge det ikke gis anledning til å produsere en jevn strøm av materiell i takt med fornyelsesbehovet, er egenproduksjon basert på rekruttering av personale ikke tilrådelig. Saken vil imidlertid kunne aktualiseres om trafikken skulle utvikle seg slik at det oppstår et markert merbehov for rullende materiell. Da man, som nevnt foran, inntil videre finner å måtte avstå fra en vesentlig beskjæring av de gjenværende verksteder, vil mulighetene for å opprettholde en viss produksjon av rullende materiell være til stede om forholdene ellers ligger til rette for det.

Hovedsamarbeidsutvalget for NSB behandlet saken i møte 22.5.74 og ga sin tilslutning til at organisering av verksteddriften gjennomføres etter de framlagte retningslinjer.

Behandlet i Styrets møte 11.6.74 og vedtatt mot én stemme (Olav Erichsen).

Erichsen avga følgende uttalelse:

"Styrets medlem Erichsen kan ikke gi sin tilslutning til at organiseringen av verksteddriften gjennomføres etter de framlagte retningslinjer.

Dette medlem vil peke på at det på det nåværende tidspunkt vil være forhastet å vedta forslaget om hel nedlegging av de 3 verksteder innen de fastsatte frister. Den utvikling som

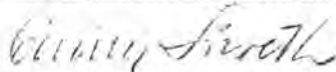
NSB nå er inne i både når det gjelder person- og godstrafikk, viser at de prognoser forslaget bygger på ikke er realistiske, og en nedlegging som foreslått kan føre til at NSB ikke kan utnytte de muligheter som den trend jernbanen nå er inne i gir.

Videre vil dette medlem peke på at de beredskapsmessige hensyn ikke synes å være tillagt tilstrekkelig vekt.

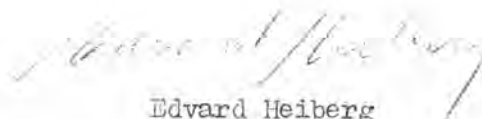
Når det spesielt gjelder verkstedet Kronstad vil dette medlem anføre at den utvidelse som forutsettes i lokomotivstallen for å ta hånd om "tilfeldige mindre reparasjoner" ikke kan gjennomføres ved Bergen stasjon på grunn av plassforholdene der. De geografiske og topografiske forhold som gjør Bergen til endestasjon for en høyfjellsbane gjør etter dette medlems mening at det er store betenkeligheter ved, både ut fra beredskapsmessige hensyn og av hensyn til normal drift, å gjennomføre nedlegging av verkstedet Kronstad i 1980.

Dette medlem vil sterkt understreke at de personalproblemer som oppstår ved en nedlegging er meget alvorlige for de mennesker de angår. Det dreier seg her om arbeidstakere som har vært knyttet til bedriften i mange år, og som har et så spesielt arbeid at de ikke så lett kan omplasseres eller omskoleres. Den antydede førtidspensjonering anser dette medlem som en dårlig løsning ut fra menneskelige hensyn.

Dette medlem foreslår at planen om nedlegging av verkstedene ikke fremmes f.t. og at produksjonen av rullende materiell m.v. ved verkstedene opprettholdes inntil videre, også for å ha et alternativ ved vurdering av tilbud fra verksteder utenfor NSB - i inn- og utland."



Eivinn Lövseth



Edvard Heiberg

10/10