

Skriftlig spørsmål fra Trygve Slagsvold Vedum (Sp) til samferdselsministeren

Dokument nr. 15:577 (2015-2016)

Innlevert: 10.02.2016

Sendt: 11.02.2016

Besvart: 19.02.2016 av samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen



Spørsmål

Trygve Slagsvold Vedum (Sp): Støtter du den planlagte nedleggelsen av togledersentralen på Hamar og fire andre kontorsteder for å flytte virksomheten til Oslo, Bergen og Trondheim?

Begrunnelse

Hamar Arbeiderblad omtalte i går Jernbaneverkets planer om å legge ned togledersentralen på Hamar med tredve ansatte. Jernbaneverket ønsker å legge ned virksomheten ved fem av dagens kontorsteder og flytte all virksomhet til Oslo, Bergen og Trondheim.

Det ble for to og et halvt år siden investert i et stort signalbygg i Hamar for å huse Jernbaneverkets ansatte, som nå sitter i et topp moderne lokale. Ifølge tillitsvalgte på Hamar viser både tall og erfaringer at togledersentralen der har fungert godt. Tillitsvalgt for toglederne på Hamar frykter at dette bare er et første steg av sentralisering som følge av regjeringens jernbanereform.

Hamar fungerer i dag som sentrum i en stor og viktig bo- og arbeidsregion i Hedmark og Oppland. Det er viktig å beholde en bredde av arbeidsplasser i slike sentra for å sikre at familier med ulike yrkesbakgrunn kan bosette seg i og rundt byen. Den planlagte nedleggelsen fra Jernbaneverket føyer seg dessverre inn i en rekke av flytting eller nedleggelse av arbeidsplasser i distriktene etter at Høyre og Frp overtok regjeringsmakt i 2013.



Svar

Ketil Solvik-Olsen: Jernbanedirektøren velger den organisering av virksomheten som etaten finner mest hensiktsmessig for å forvalte sine oppgaver innenfor de føringer som gis av Samferdselsdepartementet i etatsinstruksen og i etatsstyringsdialogen.

JBV mener at dagens organisering av trafikkstyringen i 8 sentraler har flere svakheter. Organiseringen har vært uforandret siden JBV's virksomhet var en del av NSB, til tross for at JBV har forandret seg betraktelig siden den gang. Dagens 8 sentraler varierer i både størrelse og arbeidsbelastning. Sentralen i Oslo håndterer i dag en betydelig trafikkmengde med over 1000 tog i døgnet, mens sentralen i Kristiansand håndterer ca. 60 tog i døgnet. De mindre sentralene har lav bemanning og er betjent av kun én person. Disse sentralene er sårbare for fravær av personell, eksempelvis ved sykdom eller ved behov for å frita en medarbeider fra tjeneste.

Dagens organisering med 8 sentraler vanskeliggjør også en harmonisering av trafikkstyringen. Sentralene bruker ulike trafikkstyringssystemer, som gjør at det er vanskelig å overføre trafikkstyringen mellom sentralene, og hindrer effektiv bruk av bemanning og kompetanse på tvers av sentralene. Med 8 kontaktpunkter blir også kundeoppfølgingen og informasjonsflyten mellom et stort antall små og store togselskap krevende. Som eksempel kan nevnes Sørlandsbanen, der tog mellom Stavanger og Oslo må forholde seg til 4 forskjellige trafikkstyringssentraler, med ulike måter å prioritere framføringen av togene på. Med en reduksjon i antall sentraler fra 8 til 3 vil både gods- og persontogkunder oppleve en mer samordnet og koordinert trafikkstyring, som leverer en helhetlig trafikkavvikling, både under normal trafikk og ved driftsforstyrrelser.

Rent praktisk opplyser JBV at det legges opp til en gjennomføring for overgangen fra 8 til 3 sentraler som innebærer minst mulig risiko for togframføringen. I en første etappe av gjennomføringen, og etter planen senest fra og med 1. januar 2018, flyttes styringen fra sentraler som er betjent med én person. Dette gjelder sentralene Hamar, Kristiansand og Stavanger. Narvik er også énpersonsbetjent, men kan først flyttes når ERTMS er bygget ut på Ofotbanen. Drammen trafikkstyringssentral flyttes til Oslo når nye lokaler er på plass.

JBV mener omorganiseringen er viktig for trafikkstyringens evne til å kunne håndtere en betydelig økt togproduksjon i årene som kommer, bl.a. som følge av:

- Store investeringer i dobbeltspor og annen ny infrastruktur, bl.a. i InterCity-triangelet.
- Økt satsing på vedlikehold av den eksisterende infrastrukturen, som gir flere tog i sporet.
- Økt konkurranse om persontogtrafikken, med flere togselskap som har tilgang til sporet.

I tillegg innfører JBV et nytt trafikkstyringssystem, som er vesentlig for måten trafikkstyringen drives og organiseres på i framtiden. Det nye trafikkstyringssystemet vil gi en mer sikker, driftsstabil og fleksibel trafikkstyring, og omfatter reserveløsninger som gjør at de tre nye sentralene vil kunne ta over styringen for hverandre ved driftsforstyrrelser. Dette gir grunnlag for bedre effektivitet i JBV og for togselskapene, og bedre driftsstabilitet i togtrafikken.

Omorganiseringen av trafikkstyringssentralene i Jernbaneverket (JBV) er dermed ikke en

nedbemanningsprosess, men et spørsmål om flytting av arbeidsoppgaver, der dagens organisering med 8 trafikkstyringssentraler endres til 3 nye trafikkstyringssentraler, kalt "Øst", "Sør-vest" og "Nord". "Øst"-sentralen etableres i Oslo, og omfatter dagens sentraler i Drammen, Oslo og deler av Hamar. Denne sentralen får blant annet ansvar for å styre trafikken på InterCity-strekningene. "Sør-Vest"-sentralen etableres i Bergen, og omfatter dagens sentraler i Kristiansand, Stavanger og Bergen. "Nord"-sentralen vil omfatte deler av styringen på Hamar og styringen av sentralen i Narvik, som flyttes til eksisterende lokaler i Trondheim.

Gitt JBV's vurderinger i saken, ser jeg ikke grunnlag for at departementet skal gi JBV føringer i etatens arbeid med omorganiseringen av trafikkstyrings-sentralene.

Når det gjelder stortingsrepresentant Slagsvold Vedums henvisning til flyttingen av trafikkstyringssentralen på Hamar til nye lokaler høsten 2013, vil jeg presisere at JBV opplyser at dette ikke har noen sammenheng med omorganiseringen av trafikkstyringssentralene. Flyttingen til nytt bygg høsten 2013 hang sammen med at virksomheten inntil da hadde funnet sted i uegnede lokaler i andre etasje i stasjonsbygningen på Hamar. Disse lokalene utgjorde et arbeidsmiljøproblem for de ansatte og behovet for nye lokaler måtte løses.