

## **Forslag fra YS/Norsk toglederforening til ny organisering av trafikkstyringsentralene**

17.1.2016

### **1. utfordringer ved dagens organisering**

Dagens togledersentraler kan deles inn i tre grupper. For det første har vi en stor sentral i Oslo. Vi har videre små sentraler i Narvik, Bergen, Stavanger og Kristiansand. I Trondheim, Hamar og Drammen har vi sentraler som er større enn de små, men likevel langt mindre enn Oslo.

Utfordringen med de aller minste sentralene er at det som oftest bare er én togleder på jobb samtidig. Dette fører til at arbeidsmengden varierer ettersom hvordan trafikkbildet ser ut. Ved større hendelser vil den manglende støtten enpersonsbetjeningen innebærer kunne medføre at faren for feilhandlinger øker.

Det er derfor viktig at vi i framtiden organiserer oss slik at ingen sentral er enpersonsbetjent.

Det er også viktig at samarbeidet og koordineringen mellom sentralene forbedres. Derfor må det alltid finnes en rolle i hver sentral som har hovedansvaret for koordinering og kundekontakt (vaktlederfunksjon). Denne rollen kan utføres alene, eller sammen med øvrig togledertjeneste. Dette betyr at minimumsdimensjoneringen på en framtidig sentral må være to togledere på vakt samtidig.

### **2. Behov for ny organisering**

#### **2.1 Innføring av ny teknologi**

Vi forventer at nytt fjernstyringssystem (TMS) vil sørge for at det som i dag planlegges med penn og papir vil planlegges elektronisk, slik at avvikhåndteringen optimaliseres og at trafikkstyringen vil bli vesentlig mer forutsigbar for våre kunder.

Vi forventer at innføringen av TMS vil gi togleder bedre støtteverktøy for avvikhåndtering, samtidig som systemet vil optimalisere den automatiske signalstillingen som i dagens systemer er av svært varierende kvalitet. Dette gjelder særlig i avvikssituasjoner eller endringer i toggangen.

Vi forventer at innføring av TMS vil gi togleder bedre verktøy for å planlegge sportilgang for arbeider, slik at vedlikehold og feilretting kan utføres mer effektivt enn i dag.

Vi forventer at innføring av TMS vil sørge for systemredundans, slik at vi det blir mulig å opprettholde trafikkavviklingen selv om en eller flere av våre trafikkstyringsentraler settes ut av spill.

Det er imidlertid svært usikkert hvorvidt innføring av TMS vil bidra til å skape kompetanseredundans. Selv om vi vil få ett felles system å forholde oss til for hele landet, er den underliggende teknologien den samme som i dag. Dermed vil lokale forhold og særegenheter bestå selv om vi innfører TMS. Dette innebærer at den lokalkunnskapen de ansatte besitter i dag, også vil være en nøkkelressurs i den videre trafikkstyringen. Ved innføring av ERTMS i hele landet vil antakelig behovet for lokalkunnskap reduseres noe.

Innføring av TMS vil også reparere mange av utfordringene vi ser med små enpersonsbetjente sentraler. Som følge av systemredundans og mulighet for å planlegge direkte i fjernstyringssystemet, vil vi kunne forbedre samarbeidet mellom den enkelte togleder og den enkelte sentral, uavhengig av størrelse.

## **2.2 Kundekontakt og informasjonsflyt**

I en framtidig organisering er det viktig å styrke kundekontakten og forbedre informasjonsflyten både internt i sentralene, mellom sentralene og ikke minst overfor kundene. Vi ser et stort potensiale for å forbedre forutsigbarheten for våre kunder gjennom innføring av TMS. Samtidig er det nødvendig å forbedre virksomhetens tilgjengelighet overfor våre kunder.

Vi forslår å innføre ett kontaktpunkt for kunder og togselskap for hele landet. Dette kontaktpunktet gis hovedansvar for trafikkstyringen og vil ha ansvar for å koordinere og delegere arbeidsoppgaver knyttet til kundekontakt mellom de enkelte sentralene.

Vi ser også behov for å styrke planleggingsevnen og «kort-kort» operativ ruteplanlegging i tilknytning til dette kontaktpunktet. Det er derfor ikke tilstrekkelig å legge dette ansvaret sammen med vaktlederansvaret. Det må gjøres en grundig analyse av hvordan vi organiserer arbeidet internt i hver enkelt sentral og hvilke roller og funksjoner som til enhver tid må finnes tilgjengelig i den enkelte sentral.

## **3. Målet for ny organisering**

### **3.1 Kompetanse og arbeidsmiljø**

Vårt forslag til ny organisering vil sikre et trygt og godt arbeidsmiljø for den enkelte ansatte. Dette vil legge grunnlaget for at de ansatte har høy kompetanse og gode holdninger som igjen vil bety at vi utfører arbeidet på en optimal måte. En slik organisering vil ikke bare bidra til høy sikkerhet og punktlighet, men også sørge for at de ansatte opplever arbeidet som meningsfylt og givende. Dette vil gi lavere sykefravær og øke medarbeidertilfredsheten.

En ny organisering må ta hensyn til at de ansatte utfører arbeidsoppgaver som er avgjørende for sikkerheten i jernbanesystemet. Dagens ansatte innehar kompetanse som vanskelig kan erstattes. Ved å gjennomføre organisasjonsendringer er det alltid en fare for at denne kompetansen kan gå tapt. Vi legger derfor opp til en organisering som sikrer at tapet av kompetanse ved innføring av ny organisering blir så lite som mulig.

### **3.2 Redundans og robusthet**

Vårt forslag til organisering sikrer god redundans og robusthet ved at vi har flere effektive sentraler som har kapasitet og mulighet til å ta over for hverandre ved behov. Denne robustheten oppnås til en lavere kostnad enn i arbeidsgivers forslag, ettersom vi eliminerer behovet for å opprette og drifte reservesentralen i Trondheim.

Vårt forslag innebærer også at en eventuell usikkerhet rundt innføring av TMS kan reduseres vesentlig. Ved å sørge for at organisasjonen er preget av trygge og kompetente medarbeidere mener

vi det vil være langt enklere å ta i bruk ny teknologi. Dette gjelder særlig et så avansert system som TMS. Det vil også være enklere å ta ut maksimal effekt av nye systemer dersom organisasjonen ikke samtidig er preget av uro og lav moral.

### **3.3 Opplæring**

Vårt forslag til ny organisering sikrer at opplæring og kompetanseutvikling kan gjennomføres på en god måte. Innføringen av TMS vil gi mulighet for å drive kompetansearbeidet på en mer systematisk måte enn i dag. Det vil være mulig å gjennomføre langt mer realistisk og konkret opplæring og trening i den enkelte sentral med TMS.

Det vil i tillegg være behov for å opprette en reell togledersimulator slik vi har i dag, der togledere kan trene på forskjellige scenarier i et realistisk miljø. Det vil i framtiden være behov for ny kompetanse for alle ansatte. Det er viktig at vi setter handling foran ord når det kommer til kompetansehevede tiltak. Vi ønsker derfor at simulatorentreningen for togledere styrkes og får større fokus i den framtidige organisasjonen.

### **3.4 Kundefokusert trafikkstyring**

Vårt forslag til organisering vil bidra til å forbedre kundefokuset og sørge for enhetlig prioritering og helhetlig trafikkavvikling.

Ved innføring av TMS vil trafikkstyringen kunne utføres på en helhetlig måte uavhengig av antall sentraler eller antall toglederens ansvarsområder som hvert enkelt tog beveger seg gjennom. Systemet vil sikre at det ikke gjennomføres sub-optimaliserte prioriteringer, og alle prioriteringer og grep som gjennomføres vil gjøres i systemet slik at alle berørte til enhver tid kan forutsi trafikkstatus fram i tid.

Dette vil gi oss mulighet til å formidle denne trafikkstatusen til våre kunder, slik at de opplever oss som forutsigbare.

Gjennom opprettelsen av ett kontaktpunkt for togselskaper og kunder, med hovedansvar for trafikkavviklingen vil våre kunder oppleve at de får korrekt og forutsigbar informasjon. Kundene vil oppleve at vi opptrer på en profesjonell måte.

Vårt forslag til organisering vil også sikre at vi har lokale kontaktpunkter mot kunder og andre interessenter på flere lokasjoner enn arbeidsgivers forslag. Vi vil også beholde flere kontaktpunkter mot andre enheter i Jernbaneverket. Denne rollen ivaretas i dag av togdriftslederne, og vi vil styrke denne rollen også i ny organisasjon.

### **3.5 Effektiv organisering**

Vårt forslag til organisering sikrer at vi driver trafikkstyring på en effektiv måte. Vi sørger for at flest mulig av våre eksisterende ansatte blir med i den nye organisasjonen, og reduserer dermed vesentlig behovet for å rekruttere nye ansatte. Kostnadene til opplæring og utdanning av nye togledere vil være minimale.

En sammenslåing av de enpersonsbetjente sentralene vil føre til at behovet for togledere totalt sett kan reduseres noe, samtidig som vi ivaretar hensynet til sikker og robust trafikkstyring.

Innføring av ny teknologi som TMS, samt ERTMS og fortsatt utbygging av fjernstyring vil også bety en stor effektiviseringsgevinst for Jernbaneverket. Ved å beholde en mer desentralisert struktur som vi legger opp til, vil det dessuten være enklere å rekruttere togledere fra txp-gruppa når ERTMS gradvis bygges ut.

Vårt forslag betyr også at det ikke vil være behov for å bygge og drifte en reservesentral i Trondheim. Reservesentralen i Oslo kan også dimensjoneres mindre enn hva som vil være nødvendig med arbeidsgivers forslag.

Vårt forslag innebærer at vi bygger videre på de robuste lokalmiljøene vi allerede innehar, med de positive effekter dette vil ha for arbeidsmiljø og trivsel for de ansatte. Dette vil føre til høy grad av medarbeidertilfredshet og lavt sykefravær. Vi vil også minimere behovet for stab- og støttefunksjoner som for eksempel HR-støtte, som det ellers vil være nødvendig å styrke dersom organisasjonen er preget av uro og misnøye.

Vårt forslag innebærer også at vi ikke behøver å opprette egne stillinger eller funksjoner som skal ta seg av kontakten med kunder og andre interessenter der vi opprettholder sentraler.

Vårt forslag vil videre være optimalt i forhold til å kunne holde en lavest mulig reserveprosent. Dette som en følge av at vi bidrar til at de ansatte har høy grad av tilknytning til arbeidsplassen, og har en organisering som bidrar til å holde sykefraværet på et lavest mulig nivå. Det vil likevel være behov for å ha en relativt høy reserveprosent i alle sentraler for å kunne gjennomføre kompetansehevende tiltak.

### **3.6 Redusert risiko**

Vårt forslag minimerer risikoen for at vi ikke skal klare å ta ut den ønskede effekten av innføring av ny teknologi. Effekten av innføring av TMS vil kunne tas ut effektivt når de ansatte er motiverte og trygge på sin egen arbeidsplass og dermed også har vilje og evne til å bidra til utviklingen av systemet. Det er dessuten grunn til å tro at de ansatte i en slik situasjon vil kunne tolerere noe flere utfordringer med det nye systemet, enn dersom organisasjonen er preget av uro og utrygghet.

Vårt forslag vil videre bidra til at ledelsens mulighet til å gjennomføre nye arbeidsformer økes i forhold til arbeidsgivers forslag. Slike endringer vil ofte oppleves som krevende for mange ansatte, og det vil være en stor fordel at organisasjonen er preget av ro dersom grunnleggende endringer skal gjennomføres.

Innføring av nye måter å organisere arbeidet internt i hver enkelt trafikkstyringssentral vil være en nøkkelfaktor for å oppnå full effekt av TMS. Bare gjennom utvikling av nye arbeidsmetoder samtidig som vi innfører ny teknologi og sørger for at vi har rett kompetanse, vil vi best sikre at Jernbaneverket kan tilby et sikkert og tilgjengelig jernbanesystem.

### **3.7 Sikker trafikkstyring**

Vårt forslag legger til grunn at vi skal gå bort fra enpersonsbetjente sentraler. Ved å ta i bruk nye systemer og arbeidsprosesser skal vi redusere risikoen for feilhandlinger. Vi skal gi togleder bedre støtte i det daglige arbeidet. Dette oppnås gjennom systemforbedringer som gir togleder

beslutningsstøtte, og gjennom kollegastøtte som følge av at ingen togleder sitter med totalansvaret alene.

Samarbeidet mellom sentralene vil også forbedres i vårt forslag. Vi vil opprette en ny rolle som har hovedansvaret for trafikkavviklingen i hele landet. Ved behov kan denne funksjonen midlertidig flytte ansvarsområder mellom sentralene slik at trafikkstyringen kan utføres på en sikker og fleksibel måte.

Vårt forslag vil innebære vesentlig redusert risiko for tap av kritisk kompetanse sammenlignet med arbeidsgivers forslag. Det vil i lang tid framover være behov for lokalkunnskap og spesialkompetanse på de enkelte anlegg og strekninger. Dette kan kanskje reduseres noe ved innføring av ERTMS, samtidig som dette systemet krever kompetanse som vi ikke innehar i dag.

### **3.8 Kunderettet og robust ruteplanlegging**

Vårt forslag innebærer en styrking av ruteplanleggingsfunksjonen. Dette skjer ved at den taktiske ruteplanleggingen samles i en organisasjon samtidig som vi sikrer at lokalkunnskapen beholdes inntil denne kan erstattes av tilsvarende gode systemer. Vi sikrer videre at den operative ruteplanleggingen gis bedre faglig støtte samtidig som denne beholder sin lokale tilknytning til den enkelte sentral.

## **4. Forslag til organisering av trafikkstyringssentralene og ruteplanfunksjonen**

Vårt forslag til framtidig organisering innebærer at Trafikk- og markedsdivisjonen etablerer en ny trafikkstyringssentral i Bergen. Denne sentralen skal etableres senest samtidig med innføringen av TMS, og vil overta trafikkstyringen på Bergensbanen og Sørlandsbanen.

Det skal videre etableres en ny reservesentral i Oslo. Denne sentralen skal minimum dimensjoneres for å styre de samme strekninger som Oslo styrer i dag, og skal etableres senest samtidig med innføring av TMS. Sentralen skal benyttes som midlertidig trafikkstyringssentral for Oslo under tiden som sentralen i Oslo bygges om for å ta i bruk TMS, og kan eventuelt også benyttes som simulatorsenter for sentral opplæringsvirksomhet.

Sentralene i Hamar, Drammen, og Trondheim bygges om for å ta i bruk TMS. Sentralen i Trondheim overtar trafikkstyringen for Ofotbanen når ERTMS er fullt utbygget på denne banestrekningen.

Sentralen i Oslo gis et overordnet ansvar for kundekontakt og prioritering av trafikkavviklingen. Denne funksjonen må derfor styrkes og tilføres nødvendige ressurser.

Det skal etableres enklere simulatorer for trening i alle trafikkstyringssentralene.

Taktisk ruteplanlegging sentraliseres og legges til enheten ruteplan. Operativ ruteplanlegging legges til hver av de eksisterende sentralene, og det opprettes en egen rolle som skal tildeles det faglige ansvaret for den operative ruteplanleggingen.

## **4.1 Organisering i 5 trafikkstyringssentraler**

### **4.1.1 Ny trafikkstyringssentral i Sør-vest**

Det etableres en ny sentral i Sør-vest i Bergen sentrum med ansvar for trafikkstyring, operativ ruteplanlegging, kunde- og trafikkinformasjon og elkraftstyring. Sentralen får ansvaret for strekningene som i dag styres av sentralene i Bergen, Stavanger, og Kristiansand.

Sentralen etableres i forbindelse med innføring av TMS.

Sentralen organiseres slik at den til enhver tid innehar rollen vaktleder med ansvar for kundekontakt, og at det til enhver tid er minst to togledere på vakt samtidig.

Sentralen ledes av en leder for trafikkstyringssentralen. Leder har ansvar for å gjennomføre ruteplan og har personalansvar for alle ansatte i sentralen. Leder har videre ansvar for å sikre riktig bemanning og gjennomføre opplæring. Leder rapporterer til trafikksjef Sør-vest.

### **4.1.2 Trafikkstyringssentralen i Oslo**

Trafikkstyringssentralen i Oslo får ansvaret for de samme strekninger og beholder den samme lokaliseringen som dagens sentral. Sentralen får ansvar for togledelse, operativ ruteplanlegging, og elkraftstyring. Kunde- og trafikkinformasjon utføres av KTI-enheten som i dag.

Sentralen gis et overordnet ansvar for kundekontakt og prioriteringer i trafikkavviklingen for hele landet, og denne funksjonen tilføres nødvendige ressurser.

Det etableres en ny reservesentral for Oslo som er i stand til å fungere som fullverdig reservesentral for Oslo, og som også kan benyttes som simulatorsenter. Reservesentralen kan naturligvis også benyttes som reservesentral for alle andre trafikkstyringssentraler ved behov.

Sentralen i Oslo skal fungere som reservesentral for Drammen og Hamar ved behov for å evakuere disse sentralene.

Sentralen ledes av en leder for trafikkstyringssentralen. Leder har ansvar for å gjennomføre ruteplan. Leder har videre ansvar for å sikre riktig bemanning og gjennomføre opplæring. Leder rapporterer til trafikksjef Øst.

### **4.1.3 Trafikkstyringssentralen i Drammen**

Trafikkstyringssentralen i Drammen får ansvaret for de samme strekninger og beholder den samme lokaliseringen som dagens sentral. Sentralen får ansvar for togledelse, operativ ruteplanlegging, kunde- og trafikkinformasjon samt elkraftstyring.

Sentralen organiseres slik at den til enhver tid innehar rollen vaktleder med ansvar for kundekontakt, og at det til enhver tid er minst to togledere på vakt samtidig.

Sentralen skal videre fungere som reservesentral dersom sentralen i Bergen må evakueres.

Sentralen ledes av en leder for trafikkstyringssentralen. Leder har ansvar for å gjennomføre ruteplan og har personalansvar for alle ansatte i sentralen. Leder har videre ansvar for å sikre riktig bemanning og gjennomføre opplæring. Leder rapporterer til trafikksjef Øst.

#### **4.1.4 Trafikkstyringssentralen i Hamar**

Trafikkstyringssentralen i Hamar får ansvaret for de samme strekninger og beholder den samme lokaliseringen som dagens sentral. Sentralen får ansvar for togledelse, operativ ruteplanlegging, og kunde- og trafikkinformasjon.

Sentralen organiseres slik at den til enhver tid innehar rollen vaktleder med ansvar for kundekontakt, og at det til enhver tid er minst to togledere på vakt samtidig.

Sentralen skal videre fungere som reservesentral dersom sentralen i Trondheim må evakueres.

Sentralen ledes av en leder for trafikkstyringssentralen. Leder har ansvar for å gjennomføre ruteplan og har personalansvar for alle ansatte i sentralen. Leder har videre ansvar for å sikre riktig bemanning og gjennomføre opplæring. Leder rapporterer til trafikksjef Øst.

#### **4.1.4 Trafikkstyringssentralen i Trondheim**

Trafikkstyringssentralen i Trondheim får ansvaret for de samme strekninger som i dag, og tilføres ansvaret for Ofofbanen når denne banestrekningen har fullstendig utbygd ERTMS. Sentralen beholder den samme lokaliseringen som i dag. Sentralen får ansvar for togledelse, operativ ruteplanlegging, kunde- og trafikkinformasjon samt elkraftstyring.

Sentralen organiseres slik at den til enhver tid innehar rollen vaktleder med ansvar for kundekontakt, og at det til enhver tid er minst to togledere på vakt samtidig.

Sentralen skal inntil videre fungere som reservesentral dersom sentralen i Narvik må evakueres.

Sentralen ledes av en leder for trafikkstyringssentralen. Leder har ansvar for å gjennomføre ruteplan og har personalansvar for alle ansatte i sentralen. Leder har videre ansvar for å sikre riktig bemanning og gjennomføre opplæring. Leder rapporterer til trafikksjef Nord.

#### **4.2 Ruteplanenheten**

Ansvaret for taktisk ruteplanlegging sentraliseres og plasseres i Ruteplanenheten når nye systemer for infrastrukturinformasjon er på plass. Selv om innføring av nytt planleggingsverktøy (TPS) inneholder forbedrede opplysninger for å utføre taktisk ruteplanlegging, er det fremdeles behov for å opprettholde den spisskompetansen som dagens organisering gir inntil nye systemer kan erstatte behovet for lokalkunnskap.

Etter at de nye systemene er innført kan alle taktiske ruteplanleggere være samlokalisert. Vi får deretter etablert et miljø av ruteplanleggere med ansvar for de årlige ruteendringene som hovedoppgave og spesialfelt. Taktisk ruteplanlegging vil ikke lenger være dedikert til ruteområder, men fordeles internt i ruteplanenheten på den måten som til enhver tid ansees å være mest hensiktsmessig.

Ruteplanenheten skal ha fagansvaret for systemene BEST, TPS og FIDO, samt nye systemer for informasjon om infrastrukturen, herunder ha ansvar for innhold, funksjonalitet, simuleringsverktøy, innhenting av infrastruktur- og kjøredata, oppdatere systemene samt forestå opplæring.

## **5. Gjennomføring**

Vi legger opp til at gjennomføringen av arbeidet med ny organisasjon skal skje på en slik måte at vi reduserer risikoen for tap av kritisk kompetanse mest mulig. Etter at den nye organisasjonen er virksom vil vi ha en robust og kunderettet organisasjon som leverer trafikkstyring på best tenkelige måte til lavest mulig kostnad for samfunnet.

Vi sørger for å styrke sikkerheten ved å gjennomføre endringer som innebærer akseptabel risiko for tap av kritisk kompetanse.

Vi gjør endringer som er vesentlig enklere å gjennomføre enn arbeidsgivers forslag samtidig som vårt forslag vil gi minst like god effekt på kjerneområdene robusthet, trafiksikkerhet, effektiv trafikkstyring, og kostnadseffektivitet.

Vi legger vekt på at innføring av nye arbeidsmetoder og ny teknologi forutsetter at de ansatte har evne og vilje til å bidra på en positiv måte. God kompetanse og et godt og trygt arbeidsmiljø er avgjørende faktorer for å lykkes med å gjennomføre de endringer som er nødvendige.

Vi vil derfor ikke gjennomføre endringer før tidligst ved innføring av TMS. Det vil bare være negative følger av å forsere en organisasjonsendring tidligere enn dette. I tillegg vil en slik forhastet organisasjonsendring føre til at organisasjonens evne til å innføre nye arbeidsmetoder og ny teknologi forverres eller i verste fall ødelegges.

Vårt forslag innebærer at vi tar med oss det beste fra dagens organisering inn i framtiden. Ingenting tilsier at vi vil oppnå en bedre trafikkstyring ved å samle virksomheten i færre, større enheter. Det er derimot avgjørende er at vi utvikler gode arbeidsprosesser og innfører ny teknologi samtidig som vi sikrer at alle ansatte til enhver tid har den rette kompetansen. Vårt forslag til ny organisering ivaretar disse hensynene på best mulig måte.

### **5.1 Kristiansand toglederområde**

Ansvar for trafikkstyring og operativ ruteplanlegging for Kristiansand toglederområde flyttes fra Kristiansand trafikkstyringssentral til ny sentral i Bergen når TMS er innført i nye lokaler.

Togledere, operative ruteplanleggere og elkraftoperatører får sine oppgaver flyttet til Bergen.

Taktisk ruteplanlegging flyttes til Ruteplanenheten, og taktisk ruteplanlegger i Kristiansand får sine oppgaver flyttet til denne enheten når systemer som ivaretar lokalkunnskap er på plass.

Elkraftstyringen flyttes til ny trafikkstyringssentral i Bergen samtidig med trafikkstyring og operativ ruteplanlegging.

### **5.2 Stavanger toglederområde**

Ansvar for trafikkstyring, operativ ruteplanlegging og kunde- og trafikkinformasjon for Stavanger toglederområde flyttes fra Stavanger trafikkstyringssentral til ny sentral i Bergen når Stavanger stasjon er fjernstyrt og når TMS er innført i nye lokaler.

Togledere, operative ruteplanleggere og toginformatører får sine oppgaver flyttet til Bergen.



### **5.3 Bergen toglederområde**

Trafikkstyring, operativ ruteplanlegging, kunde- og trafikkinformasjon samt elkraftstyring for Bergen toglederområde flyttes fra dagens trafikkstyringsentral til ny sentral i Sør-vest i Bergen sentrum når TMS er innført.

Togledere, operative ruteplanleggere, elkraftoperatører og toginformatører får sine oppgaver flyttet til den nye sentralen.

Taktisk ruteplanlegging flyttes til Ruteplanenheten, og taktisk ruteplanlegger i Bergen får sine oppgaver flyttet til denne enheten når systemer som ivaretar lokalkunnskap er på plass.

### **5.4 Hamar toglederområde**

Trafikkstyring, operativ ruteplanlegging og kunde- og trafikkinformasjon for Hamar toglederområde skal utføres fra eksisterende lokaler i Hamar. Sentralen bygges om for å ta i bruk TMS.

### **5.5 Drammen toglederområde**

Trafikkstyring, operativ ruteplanlegging, kunde- og trafikkinformasjon og elkraftstyring for Drammen toglederområde skal utføres fra eksisterende lokaler i Drammen. Sentralen bygges om for å ta i bruk TMS.

### **5.6 Oslo toglederområde**

Trafikkstyring, operativ ruteplanlegging og elkraftstyring for Oslo toglederområde skal utføres fra eksisterende lokaler i Oslo. Kunde- og trafikkinformasjon for Oslo toglederområde skal utføres av KTI-enheten i eksisterende lokaler i Oslo. Sentralen bygges om for å ta i bruk TMS.

### **5.7 Trondheim toglederområde**

Trafikkstyring, operativ ruteplanlegging, elkraftstyring og kunde- og trafikkinformasjon for Trondheim toglederområde skal utføres fra eksisterende lokaler i Trondheim. Sentralen bygges om for å ta i bruk TMS.

Elkraftstyring for Trondheim og Hamar toglederområde skal utføres fra eksisterende lokaler i Trondheim og Fron.

Taktisk ruteplanlegging flyttes til Ruteplanenheten, og taktisk ruteplanlegger i Trondheim får sine oppgaver flyttet til denne enheten når systemer som ivaretar lokalkunnskap er på plass.

### **5.8 Narvik toglederområde**

Trafikkstyring, operativ ruteplanlegging og kunde- og trafikkinformasjon for Narvik toglederområde flyttes fra dagens trafikkstyringsentral til Trondheim. Flyttingen vil tidligst skje når ERTMS på strekningen Ofotbanen er fullstendig utbygd. Inntil da vil togledere og txper fremdeles betjene sentralen og styringen av stasjonen i felles turnus.

Når strekningen Ofotbanen er fjernstyrt med ERTMS, vil togledere og operative ruteplanleggere få sine oppgaver flyttet til sentralen i Trondheim.

## **5.9 Reservestyring og back up-løsning**

Før innføring av TMS gjøres det ikke endringer i dagens etablerte reserveløsninger.

Det etableres en reservesentral med TMS i rimelig nærhet til sentralen i Oslo som skal fungere som reservesentral for Oslo toglederområde. Denne reservesentralen kan også benyttes som reservesentral for andre trafikkstyringssentraler ved behov.

Trafikkstyringssentralen i Oslo skal fungere som reservesentral for Drammen og Hamar.

Trafikkstyringssentralen i Hamar skal fungere som reservesentral for Trondheim.

Trafikkstyringssentralen i Drammen skal fungere som reservesentral for Bergen.

## **5.10 Andre funksjoner**

En sikkerhetsrådgiver er stasjonert i Kristiansand, men rapporterer til seksjonssjef sikkerhet i Bergen. Stillingen flyttes til ny sentral i Bergen samtidig med at denne etableres med TMS.

## **6. Omstilling**

Omorganiseringen og etableringen av den nye sentralen i Bergen vil være svært krevende for de berørte ansatte. Det vil ikke være mulig å gjennomføre en slik omstilling uten at vi sikrer at et flertall av dagens ansatte ved sentralene i Stavanger og Kristiansand blir med i den nye organisasjonen.

Tilsvarende gjelder for flyttingen av sentralen i Narvik til Trondheim.

Dette betyr at det må settes inn alle mulige tiltak for å gjøre ulempen for de berørte ansatte så liten som mulig. Noe kan gjøres ved å lage arbeidsplaner som muliggjør ukependling, men dette tiltaket vil ikke være tilstrekkelig alene. Det må derfor benyttes alle de virkemidler som er mulig etter reglene i «særavtale om økonomiske vilkår ved endret tjenestested» og «særavtale om flyttegodtgjørelse». I tillegg bør det vurderes om det er mulig å tilstå de berørte ansatte ytterligere økonomiske goder etter «særavtale om økonomiske vilkår ved endret tjenestested» §1, 3. ledd.

Det må videre gjøres en grundig utredning av hvilke konsekvenser omstillingen vil få for arbeidsmiljøet i den nye sentralen i Bergen og i sentralen i Trondheim. Tiltak for å sikre et fortsatt godt arbeidsmiljø må settes inn på alle de berørte lokasjoner.