KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket

Nr. 5 - 2002

Liv eller død for Nordlandsbanen

Foto: Rune Fossum

«Folkeaksjonen for Nordlandsbanen» arbeider knallhardt for å redde Nordlandsbanen. Jernbanedirektør Steinar Killi frykter at Nordlandsbanen vil lide en langsom død om det ikke gis muligheter til å prioritere vedlikehold og opprusting av banen.

Side 2 og 15-22

Bedre og rimeligere på sikt

- Målet med alt vedlikeholdsarbeid på jernbanen må være å redusere driftskostnadene i framtiden. Det sier Jernbaneverkets nye vedlikeholdsdirektør, John Ole Grinde.

Side 4-5

Kvart milliard i gevinst

Forseringen av utbyggingen av nytt dobbeltspor mellom Sandvika og Asker med vel et år er et meget lønnsomt tiltak. Samlet gevinst for samfunnet er nærmere en kvart milliard kroner.

Side 14

Signaler

Engasjement

Jeg har vært i Nordland - invitert av en hel landsdel. På et møte i Bodø stilte politikere, representanter fra fylkeskommune, næringsliv og øvrige transportbrukere opp. De krever en bedre Nordlandsbane.

NSB fikk kritikk for persontogmateriellet på banen. Jernbaneverket fikk høre at sviktende banestandard fører til store, negative konsekvenser for dem som har valgt å bruke banen som hovedtransportåre for gods.

Jeg hadde lite å stille opp med. Realiteten er at med dagens økonomiske rammer har Jernbaneverket ikke tilstrekkelig med midler til å gi brukerne en fullverdig Nordlandsbane. Vi må dessverre konstatere at Nasjonal transportplan ikke lenger er verd papiret den er skrevet på når det gjelder framtidige økonomiske rammebetingelser for oss. Departementsråden i Samferdselsdepartementet sa det rett ut i forrige nummer av Kjøreveien: Jernbaneverket bør ikke regne med at investeringsnivået vil øke vesentlig i forhold til det nivået vi ligger på i dag.

Nordlandsbanen er viktig - og særlig viktig er den for godstransporten. Godstransport med jernbane har sitt fortrinn på lange avstander, og næringslivet i nord ser hvor bra dette kan være - hvis det fungerer. Ser vi for oss et stadig større marked for blant annet fisketransporter mot Europa, burde Nordlandsbanen ha et potensial for å bli en stadig viktigere transportåre.

For framtidig trafikk fra Norge til Europa er det viktig å forutse at det i Europa nå satses på jernbane og sjø-/kanaltransport, samtidig som vegtransport pålegges ekstra avgifter og andre restriksjoner. Det vil være rart om et land med så stor utenrikshandel som Norge skulle velge transportformer som er minst mulig integrert med det som velges i Europa.

Dette vet nordlendingene - og de vet å si ifra. Det skal vi være glade for. For uten et slikt lokalt engasjement blir Jernbaneverket og jernbaneselskapene ensomme i kampen for økte bevilgninger til jernbanen. Vi skal naturligvis gjøre vårt, men en sterk opinion er viktig for at politikerne skal våkne og erkjenne behovet.

I Jernbaneverket har vi kanskje ikke alltid vært like flinke til å støtte opp om det lokale engasjement. For det er viktig at nordlendingene og trønderne kjemper for Nordlandsbanen, at sørlendingene kjemper for sammenkoplingen mellom Sørlandsbanen og Vestfoldbanen, at Grenland vil ha tunnel, at Jæren vil ha dobbeltspor, at Hedmark er glad i Rørosbanen , at Bergen, Hallingdal og Ringerike vil ha Ringeriksbanen, at det kjempes for kollektivtrafikken i Oslo-området og at mange vil raskere til Europa.

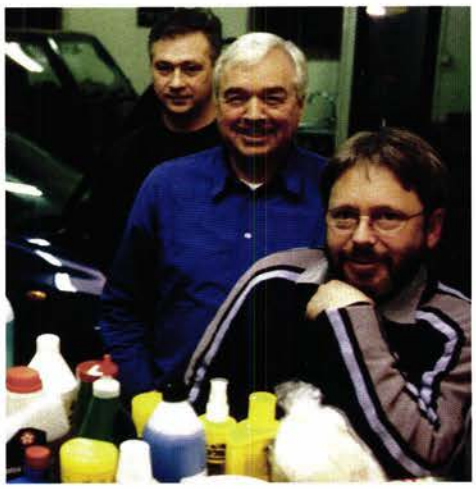
Vi trenger støttespillere.
Vi trenger engasjementet.

Barna i fokus 24

Hvordan ta hensyn til barna når en million kubikkmeter med sprengstein skal fraktes på skoleveien? Det spørsmålet har Jernbaneverket tatt på alvor.

28 Såpekokere

Innimellom blir de kalt for såpekokere. Men når de rører ut såpe og tapper den på flaske, gjør de det for tusener av jernbaneansatte.



KJØREVEIEN 5-2002

Billigst med riktig vedlikehold	4
KOM UT og styrket vedlikeholdet	6
- God kontakt med virkeligheten	7
- Gi vedlikeholdet høy status	7
- Må ikke bare bli et dataprogram	8
- Budskapet må selges videre	9
Sparer miljø og penger	10
Sjekker feil med pc og mobil	11
Leangen utsatt på ubestemt tid	12
Framdrift for togradio i fare	13
Avsporing i nord?	15
På banen mot Agenda	16
Langsom død uten mer penger	18
Retter opp skadene – uansett	19
Gods må prioriteres høyere	20
Mer rasjonell og effektiv frakt	21
- Større tunneller liten hjelp	22
Debatt: Økt monopolisering?	23
Tunneldriving tilpasses barna	24
Revet på rekordtid	25
Ny prosjektsjef	25
Livet på en grensestasjon	26
- Glade for tilbudet	27
Alt for bilen – i jernbanen	28
Smånytt	30
Informasjon om informasjon	34
Feil i april	35
Slipte skinner bråker minst	36

10
Strømsløseri

En sporveksel kan greie seg med halve strømforbruket og likevel være fri for både snø og is. Nå skal både dette og mye annet strømforbruk reguleres.

Hun er oppgitt over serveringstilbudet på Nordlandsbanen og har 10.000 personer i ryggen når hun krever «ordentlige tog» med restaurantvogn.

6
Sentralenhet

En sentral vedlikeholdsenhet og en egen håndbok for vedlikehold. Dette er to tiltak som er kommet i stand gjennom en prosess med 20 deltakere.

KJØREVEIEN

INTERNBLAD FOR JERNBANEVERKET

ANSVARLIG REDAKTØR:
Svein Horrisland

REDAKTØR:
Svein Erik Bakken

ADRESSE, REDAKSJONEN:
Svein Erik Bakken
Jernbaneverket HK
Boks 1162, Sentrum, 0107 Oslo
22 45 51 56
E-post: svein.erik.bakken@jbv.no

UTGITT AV:
Jernbaneverket, Stortorvet 7
Opplag: 4.750

Layout: Medieforum, Oslo
Trykk: Gan Grafisk, Oslo
Distribusjon: Bedriftssupport, linje 51062

Redaksjonen avsluttet 24. mai.

INFORMASJON I JERNBANEVERKET:
HOVEDKONTORET
Etatsdirektør Svein Horrisland
(22 4)5 51 55

Informasjonsdirektør
Jan Erik Kregnes
Tlf 22 45 54 21

Region Øst
Kjell Bakken (22 4)5 75 73

Region Nord
Dag Svinsås (72 5)7 25 25

Region Sør
Sindre Ånonsen (32 2)7 57 07

Region Vest
Truls Hegrenæs (55 9)6 61 00

JBV Utbygging, Oslo
Øystein Grue (22 4)5 59 33

Jernbaneverket

- Billigst med riktig vedlikehold

DRAMMEN (Kjøreveien): **«Jobb hele tiden framover, og gjør vedlikeholdet så fornuftig at dere kan greie dere med mindre driftsbudsjetter i framtiden.» Denne tommelfinger-regelen har vært vårt overordnede mål i alt vårt vedlikeholdsarbeid.**

SVEIN ERIK BAKKEN

Det sier påtroppende vedlikeholdsdirektør i Jernbaneverket, John Ole Grinde. Han leder ennå Region Sør, som sammen med Region Vest er best i klassen både når det gjelder vedlikehold og standard på jernbanenettet.

- Det er ikke jeg alene, men miljøet her i regionen som har æren for de resultater som vi har oppnådd, understreker han.

Heldig

Grinde mener i tillegg at både Region Sør og Region Vest har vært heldige.

- Ledergruppa i Sør og Vest består av folk som ble lært opp av den forrige generasjon meget erfarne jernbaneingeniører på vedlikehold. Så heldig har ikke Øst og Nord vært. Noe av det viktigste vi lærte av de gamle jernbaneingeniørene og de erfarne banemesterne, var følgende: «Det dere gjør, må være så fornuftig at dere kan greie dere med mindre driftsbudsjetter i framtiden».

Tommelfingerregelen deres var hele tiden å jobbe framover. Det overordnet målet for drift og vedlikehold i Region Sør har siden 1990 vært at «vedlikeholdet må innrettes mot å redusere de framtidige driftskostnadene», forteller den nye vedlikeholdsdirektøren.

Jernbaneverkets største problem

- Hva er din kommentar til forholdene med baner i forfall som Kjøreveien avdekket i siste nummer?

- Generelt synes jeg det er bra at disse tingene blir tatt opp. Dagens saktekjøringer er det viktig å få gjort noe med.

- Snakker vi om helt uakseptable forhold?

- Ja, jeg mener saktekjøringene er det største problemet som Jernbaneverket har for øyeblikket.

- På den annen side var nok problemene større på 70-tallet. Da var overbygningen på store deler av jernbanenettet nedslitt, og vi opplevde direkte sammenbrudd på for eksempel Nordlandsbanen. Kvaliteten på skinner og sviller er derfor vesentlig bedre i dag.

> «Det er et kulturfenomen at dårlige spor brukes som bevis på hvor lite penger en har»

Prioritert ballastrens

- Bildet på førstesiden av forrige nummer av Kjøreveien er et typisk uttrykk for at ballasten som skinnene ligger på, er for dårlig vedlikeholdt. Resultatet er slik Kjøreveien forteller om, plaskesviller og nedsatt kjørehastighet.

- Det som har skjedd de siste 10-15 årene, synes å være at en ikke har prioritert å rense ballasten. Den største forskjellen mellom Region Sør og Vest og de andre er nok at vi har prioritert ballastrensingen.

> «Mye bruk av pakkmaskiner er dyrt og en feberreaksjon på dårlige spor»

- Hvorfor har dere prioritert ballastrens mer enn de andre?

- Det er vanskelig for meg å si. En del av forklaringen er at mye av budsjettmidlene i 1990-åren gikk til Gardermobanerelaterte tiltak. Det gikk nok hardt gått ut over prioriteringene i Region Øst.

Riktig miks

- Hva er de mer konkrete grepene dere har gjort for å lykkes?

- Grunnmuren i arbeidet er kartleggingen av hvordan kostnadene til vedlikehold fordeler seg i regionen og kartlegging av kvaliteten på det samme nettet i form av ulike feil per mil. Dette arbeidet bidrar nå til at vi kan drive et systematisk vedlikehold ut fra ovennevnte mål.

- Når det gjelder ballastrens har vi renset i gjennomsnitt 18 kilometer i året. Samtidig har vi forsøkt å sørge for at elektroanleggene har hatt midler til nødvendige revisjoner. Den riktige miksen her er viktig. Dette er nok hovedårsaken til at vi i dag har så lite sakte kjøringer.

Tysk sporkvalitet

- Har dere en annen bruk av kostbare maskiner enn de andre regionene?

- Nei, men vi har som mål å redusere bruken av pakkmaskiner. Prisen på å pakke pukken i sporene ble veldig høy ut over i 90-årene. Vi har brukt tyske firma som tilbød høyere kvalitet og lavere pris. Nå er for øvrig Baneserivce kommet godt i siget på dette området.

- Mye bruk av pakkmaskiner er dyrt og en feberreaksjon på dårlige spor. I 1992 pakket vi hele 600 kilometer spor i Region Sør. Nå er vi nede i under halvparten. Planen for neste år er rundt 200 kilometer. Da er vi endelig nede på det samme nivå som normen i Tyskland og andre land med høyere sporkvalitet. De pakker sporet stort sett hvert fjerde år. På det verste pakket vi i Norge sporet nesten hvert år fordi det var så dårlig.

- Resultatet av dette er en reduksjon av kostnadene til vedlikehold per meter i faste priser fra 250 til 170 kroner på 10 år. Så skal vi redusere driftskostnadene, må vi hele tiden jobbe med å heve kvaliteten i sporet. Det er der kostnadene ligger.

Kulturfenomen

- Region Sør går bokstavelig talt på skinner. Hvorfor takke ja til gigantoppgaven med å få hele jernbanenettet til å bli like bra?

- Jeg trives bra som regiondirektør, og

For optimistisk: *- Forutsetningen om at store regioner automatisk ville bli effektive drifts- og vedlikeholdsenheter, var nok litt for optimistisk. Det er ingen direkte link mellom organisasjon og resultater, sier vedlikeholdsdirektør John Ole Grinde.*

(Foto: Svein Erik Bakken)

det er behagelig å være det når det ikke er mye saktekjøringer, spøker han.

- Det er regionene som har ansvaret for å få til et bra vedlikehold der det trengs. Jeg vil jobbe for å prøve å få til en del av de prioriteringene som vi i Region Sør har gjort innenfor de rammene vi har hatt. Jeg er i den forbindelse enig med Christopher Schive i at et skikkelig vedlikehold ikke bare er et pengeproblem, men også et spørsmål om riktig prioritering. Det er et kulturfenomen at dårlige spor brukes som bevis på hvor lite penger en har.

Viktig vertøy

- Jeg skal ikke gjøre dette alene, men sammen med en liten egen stab. En av hovedoppgavene blir å hjelpe regionene med å få fram kostnadsstrukturen i vedlikeholdet og kartlegge feil og kvaliteten på hele jernbanenettet. Denne oversikten vil fortelle oss hvor vi skal angripe for å redusere kostnadene.

- Det er en stor jobb. Vi brukte fire-fem år på å utvikle dette viktig verktøyet i Region Sør. Arbeidet med å kartlegge kostnader og kvalitet vil derfor ta et år eller to. Deretter må dette arbeides følges rutinemessig opp, slik at en hele tiden har oppdatert oversikt.

Krevende

- Når kan det bli slutt på saktekjøringer og forsinkelser som følge av dårlig vedlikehold på det norske jernbanenettet?

- Det er noe av det første jeg vil snakke med regiondirektørene om. Avhengig av hvordan standarden er, tar det minst fra tre til fem år fra en starter et målrettet arbeid til en kan begynne å høste fruktene. Vi har brukt 10 år på å oppnå dagens standard i Region Sør. Det er først nå vi virkelig begynner å se resultater. Det er derfor en krevende og stor jobb å løfte kvaliteten på hele jernbanenettet.

- Frykter du å møte motstand i de regionene som ikke har fått det til?

- Nei, jeg gjør ikke det. Jeg føler at jeg har alle regiondirektørene bak meg. De har sagt at de ser fram til dette organisatoriske grepet.

- Hvordan ser du på å starte med å pendle helt til Stortorget?

- Til Oslo, nei det er ikke aktuelt! Det er avtalt at jeg blir her i Drammen. Det er mest naturlig når deler av ressursmiljøet her skal inngå i min stab - på heltid og deltid. Det betyr at for første gang i Jernbaneverkets historie vil en enhet utenfor Hovedkontoret betjene hele Jernbane-Norge.

- Hva om du ikke lykkes?

- Da blir jeg regiondirektør i Drammen igjen.

- Hvor lang tid har du gitt deg sjøl?

- Etter ett par års tid vil jeg se om vi er på rett spor eller ei, avslutter John Ole Grinde.

svein.erik.bakken@jbv.no

Fakta om vedlikeholdsdirektøren

Navn: John Ole Grinde.
Alder: 55 år.
Sivilstatus: Kone og to voksne barn.
Bosted: Bor, født og oppvokst i Horten.
Utdannelse: Bygningsingeniør fra NTH.
Yrkeskarriere:
- Han begynte på jernbanen i 1972 som avdelingsingeniør i Trondheim.
- Jobbet som baneingeniør på strekningen Trondheim – Dombås og Støren - Tynset fra 1973 til 1975.
- Baneingeniør på Hedmarksbanen fra Eidsvoll til Ringsaker og Røros-banen fra Hamar til Tynset i 13 år.
- Deretter sjef for baneavdelingen i Region Sør i Drammen fra 1988 og regionsjef samme sted siden 1990.
- Fra 1. juli tiltrer han stillingen som Jernbaneverkets første vedlikeholdsdirektør.

KOM UT - styrket vedlikeholdet

Mer vedlikehold: Kom ut-prosessen skal bidra til at Jernbaneverket får mer vedlikehold for hver krone. (Foto: Svein Graadal).

Prosessen KOM UT er avsluttet. 20 deltakere fra ulike nivåer i Forvaltning og Produksjon har gått vedlikeholdet i sømmene, og flere konkrete tiltak er iverksatt.

- **Én sentral vedlikeholdsenhet opprettes.**
- **En egen håndbok for vedlikehold skal lages.**
- **Et nytt opplæringsprogram er på trappene.**
- **Vedlikeholdet skal få høyere status.**

Kjøreveien har spurt fire av deltakerne hva de fikk ut av kom ut-prosessen.

Jon Frøisland:
- God kontakt med virkeligheten

-Det viktige her er at KOM UT har vært en prosess der Vedlikeholdsprosjektet har fått god kontakt med virkeligheten, sier Jon Frøisland, etatsdirektør forvaltning, Jernbaneverket.

SVEIN GRAADAL

- Jeg synes prosessen har vært veldig bra. Sammensetningen av KOM UT-gruppen, med hele spekteret både i Forvaltning og Produksjon representert, har bidratt til det. Etter en noe forsiktig inngang synes jeg alle synspunkter ble fremført med stort engasjement; det var ingen begrensning. Måten deltakerne agerte på, viser at åpenhet har vært en del av prosessen, sier han.

- Underveis hadde vi «brainstormingger», der synspunkt rundt ulike problemstillinger ble lagt fram. Disse er blitt evaluert. Vi har fått frem et godt spekter av problemstillinger som JBV må ta fatt i.

Konkretisert i tiltak

- Jeg oppfatter KOM UT som en del av Vedlikeholdsprosjektet for å avdekke muligheter og problemer. En god del av det vi fikk fram i KOM UT, er allerede konkretisert i tiltak, noen av disse er satt i verk, andre er under oppstart, sier Frøisland.

Mye: - Vi har fått frem et godt spekter av problemstillinger som JBV må ta fatt i, sier Jon Frøisland.
(Foto: Svein Graadal)

- Det er også gitt noen føringer for den videre prosessen. Den kan dreie seg om alt fra anskaffelse av pc-utstyr , dataprogram o.l. til muligheter og utfordringer vi har som bedrift.

- JBV har et stort potensial når det gjelder effektivisering av vedlikeholdet. Det er derfor vi har startet et så omfattende prosjekt, og forventningene er tilsvarende store, understreker han.

- KOM UT har vært med og avdekke en del problemstillinger som er viktige å være klar over når vi legger den nye vedlikeholdsstrategien. Når vi nå etablerer én sentral vedlikeholdsenhet som skal hjelpe regionene med styringen av vedlikeholdet, er det helt i tråd med signalene som kom fram i KOM UT. Dette sammen med andre og tidligere signaler gjør at vi er ganske trygge på at å etablere vedlikeholdsenheten er et riktig grep. Vi starter nærmest umiddelbart i en midlertidig form for å kunne ta ut gevinsten allerede i kommende budsjettår, sier han.

Eierskap

- Vi merker at det er i ferd med å utvikle seg tilhørighet og forståelse av egne roller i de ulike enhetene. Her har vi i KOM UT fått anledning til å korrigere hverandre litt. Ved å dele JBV i Forvaltning og Produksjon har vi i praksis splittet opp helhetssynet i en viss grad. Det vi likevel opplever nå, er at ansatte i Produksjon har en stor eierskapsfølelse rundt anleggene. Det er ingenting som gleder meg mer. Det legger også grunnlaget for å gjøre en god jobb. Produksjon er avhengig av forretningsmessig tenkning. Greier de å kombinere det med eierskap, er mulighetene gode for å lykkes, sier Tore Frøisland optimistisk til slutt.

sgraadal@online.no

Magne Paulsen:
- Gi vedlikeholdet høy status

- Etter en usikker start kom vi bra i gang og fikk fram en lang rekke tiltak, sier utbyggingsdirektør Magne Paulsen, som også er prosjektansvarlig for Vedlikeholdsprosjektet.

- Vi tar med oss disse tankene og bruker tid på dem i ledergruppen. KOM UT-prosessen ga innsyn i forhold jeg tror ledelsen har godt av å få innsyn i, sier han.

- Hele nivårekka møttes i KOM UT. Den har ikke møttes før, og det er det mest verdifulle i dette.

- Målet er at vi skal bli blant de beste på å styre vedlikeholdet. Vi har nå fått den milliarden til vedlikehold vi har bedt om. Nå må vi sikre at den blir brukt på rette måten. For oss er det et nederlag å måtte skilte ned hastigheten; det er et resultat av flere års feilprioritering.

Lære av hverandre

- Ulike praksisfellesskap er avdekket; erfaringsoverføringen fra en baneregion til en annen har vært mangelfull. Her er det mye å lære av hverandre. Dessuten dør kunnskap ofte ut med at folk slutter, samtidig som vi sitter med et ganske omfattende regelverk. Nå skal det lages en håndbok for vedlikeholdet.

Paulsen ser for seg en stor utfordring:

- Når Produksjon nå er skilt fra Forvaltning, vil de som jobber i Forvaltning som bestillere, over tid få et problem med manglende praksis. Jeg skal nå ta et ansvar for dette. I samarbeid med regione-

ne og produksjonsenhetene skal det utarbeides et opplæringsprogram for dem fra Forvaltning.

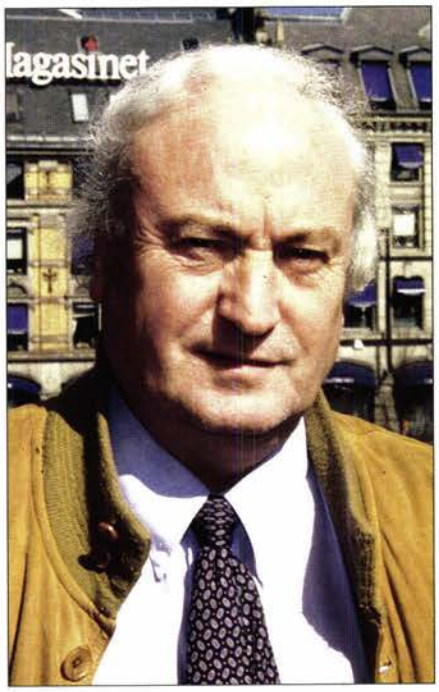
- Det overordnede målet er å forbedre vedlikeholdsstyringen i JBV, understreker Paulsen.

- For å få det til må vi ha gode beslutningsstøtteverktøy og gode prosedyrer. Disse må være brukervennlige og oppleves som nyttige. Videre må vi ha en hensiktsmessig organisering, slik at beslutningsprosessene blir best mulig; dette gjelder på alle nivåer. Dessuten må vi ha riktig kompetanse; det er viktig å få den teoretiske kunnskapen til å spille sammen med den tause kunnskapen, ferdighetene og holdningene. Folkene som deltar, skal ikke bare øke sin kunnskap, de skal oppnå en forståelse og ferdighet som gjør dem i stand til å omsette kunnskapen i praksis.

Vedlikehold er krevende

- Her står vi foran en kulturendring som antakelig er den største utfordringen. Vi tar i bruk nye metoder for å finne ut hvor vi skal sette inn innsatsen. Jeg forventer at vi nå får en bra motivasjon i rekkene. Det er et møysommelig arbeid vi skal i gang med.

- Tidligere har ikke vedlikeholdet vært satt i fokus på samme måte som investeringene. Vedlikeholdet har vært regionenes suverene domene, og det har blitt som det har blitt. Status for vedlikeholdet må opp! Det krever ofte mer kunnskap og erfaring å vedlikeholde et anlegg enn å bygge nytt, poengterer Magne Paulsen til slutt.



Innsyn: *- KOM UT-prosessen ga innsyn i forhold jeg tror ledelsen har godt av å få innsyn i, sier Magne Paulsen.*

Per Skjelbred:

- Må ikke bare bli et dataprogram

- Jeg visste ingenting om KOM UT før første samling. Etter hvert som det begynte å demre, er jeg blitt mer og mer positiv, sier Per Skjelbred, faglig leder for Signal/Tele i Nedre Buskerud, Region Sør.

- Det virker som dette har vært grundig planlagt. Både Forvaltning og Produksjon har vært med på samlingene, med folk både fra ledelsen og på «bakkenivå», sier han.

- Det har vært en veldig fin situasjon. Alle har listet opp hva vi er gode på og hva vi er dårlige på, og dette har blitt bearbeidet av prosjektledelsen til neste samling.

- Riktigere helhetssyn

- Har KOM UT gitt deg et annet syn på nåsituasjonen?

- Det er signalfaget jeg har greie på. I vårt fagområde har vi pr. dato full styring på vedlikeholdet, så der har jeg ikke endret syn. Det jeg har vært opptatt av, er å få signalfolka tilbake til Forvaltning, og det ser ut til å gå i orden.

- Det er på linjen de store utfordringene ligger. Der har vedlikeholdet vært mangelfullt på flere strekninger rundt om i landet; det har jeg ikke vært klar over.

- Det ser også ut til at Produksjon har priset seg for høyt i noen tilfelle; det gjelder ikke hos meg i mitt fagområde, sier Skjelbred, som understreker at han har et svært godt samarbeid med BaneProduksjon i hverdagen.

- Ved å høre om andres gode og dårlige sider har jeg fått riktigere helhetssyn, sier han, og legger til at han forventer at vedlikeholdsprosjektet bidrar til å løfte det mangelfulle vedlikeholdet.

- Enkel presentasjon

- Vedlikeholdsprosjektet har med pålitelighetsstyrt vedlikehold, RCM, å gjøre. Nå er det viktig at dette blir gjort tilgjengelig for hele organisasjonen. Det må ikke bare bli et dataprogram, det må informeres skikkelig. Presentasjonen må gjøres så enkel som mulig for at de som skal «kjøpe» dette, er positive fra dag én!

Tilgjengelig: *- Nå er det viktig at dette blir gjort tilgjengelig for hele organisasjonen, sier Per Skjelbred.*
(Foto: Svein Graadal)

- Lykkes vi med det, vil hele Jernbaneverket få mer ut av hver krone til vedlikehold.

- Ansettelsen av en vedlikeholdsdirektør er et tydelig signal om at vedlikeholdet i JBV skal prioriteres høyere og ikke minst at innsatsen skal settes inn der det er mest nødvendig til rett tid, hevder signalmann Per Skjelbred til slutt.

Paal Arve Sirnes:

-Budskapet må selges videre

- Jeg har opplevd KOM UT som en god prosess, sier togdriftsleder Paal Arve Sirnes i Drammen toglederområde.

- Det er enighet om å sette riktig vedlikehold i fokus. For egen del synes jeg det har vært interessant å få mer innblikk i hva som kreves til vedlikehold av kjøreveien. Jeg er opptatt av størst mulig tilgjengelighet på kjøreveien, og jeg var med som interessent.

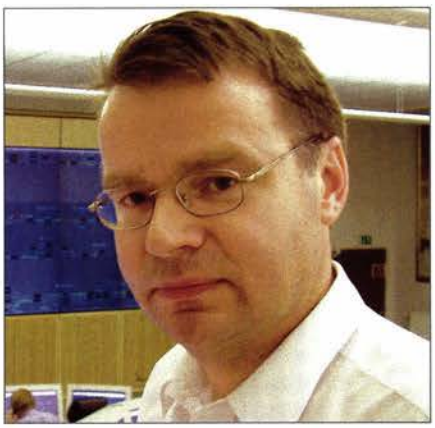
- Deltakerne har fått en felles forståelse for veien videre. Det er svært viktig, sier Sirnes.

- Vi har mye anlegg med relativt høy alder. Da blir det spesielt viktig å drive forebyggende arbeid på en riktig måte. Dessuten er det viktig med en fornuftig beredskapsordning så ledigtiden blir kortest mulig.

- Det synes helt klart at det er et forbedringspotensial på vedlikeholdet generelt.

- *Er det avdekket konflikter?*

- Ikke ting som er uløselige, men det er klart forhold det kunne være uenighet om. Når den ene part, Forvaltning, sitter på pengesekken og den andre, Produksjon, skal tjene penger, vil det helt klart være interessemotsetninger.



Felles: - Deltakerne har fått en felles forståelse for veien videre. Det er svært viktig, sier Paal Arve Sirnes.

- Prosessen må munne ut i en hensiktsmessig måte å forestå vedlikeholdet på som vil øke tilgjengeligheten til kjøreveien. Jeg vil presisere at tilgjengeligheten er bra i Sør, så lenge en kan kjøre i skiltet hastighet er det bra.

- Jeg kan ikke se at det kan bli vesentlig forenkling på feilmeldinger, for vårt vedkommende er det en telefon uansett. Det kan oppnås langt større hensiktsmessighet med de rutiner som dreier seg om forebyggende vedlikehold, sier han.

- Føle eierskap

- Vi må huske på at dette var en relativt liten gruppe. Dette budskapet må bli solgt videre til medarbeiderne, så flest mulig føler eierskap til konklusjonene om måten å forestå vedlikehold på. Det handler om å få mest og best mulig vedlikehold for hver krone.

- Jeg forventer at en kommer fram til noe som tilsier at tilgjengeligheten til sporet er forutsigbar.

– De uforutsette tingene som dukker opp som troll av eske, kunne vært unngått ved et mer målrettet, forebyggende vedlikehold og ved å tenke strategisk riktig, understreker togdriftsleder Paal Arve Sirnes til slutt.

sgraadal@online.no

***Forebyggende:** Målrettet, forebyggende vedlikehold forhindrer at uforutsette situasjoner dukker opp.*
(Foto: Svein Graadal)

Fakta KOM UT-prosessen

- KOM UT er en metode for å få Vedlikeholdsprosjektet i mål.
- Bidrar til å kartlegge kompetanse, muligheter og problemer.
- Vel 20 deltakere fra mange nivå, vesentlig fra Forvaltning og Produksjon.
- Fire samlinger februar-april 2002.
- Konkrete tiltak fra KOM UT er allerede satt i verk.
- SINTEF og Hydro Aluminium har utviklet KOM UT.
- Brukt i 25 bedrifter med gode resultater.

Fakta Vedlikeholds-prosjektet

Prosjektet «Vedlikehold av jernbanenettet» startet i 2001 og går over tre år.

Målet er:

- bedre ivaretakelse av myndighetskrav
- bedre sikkerhet og optimal tilgjengelighet
- mer vedlikehold for hver krone

Produkter

- Et styrende dokument for vedlikehold på nivå 1B og
- Revidert teknisk regelverk skal foreligge i løpet av 2002
- Forslag til organisering av vedlikeholdsfunksjonen
- Pålitelighetsstyrt vedlikehold RCM er sentralt, med lokale fagfolk til å gjennomføre analyser

Prosjektet ble presentert i Kjøreveien nr. 10/2001.

Sparer miljø og penger

TRONDHEIM/DRAMMEN (Kjøreveien): **- Beregninger viser at vi kan spare to - tre millioner kroner i året ved hjelp av ENØK-investeringer som tilbakebetales i løpet av to – tre år, sier regiondirektør Morten Mørch i Jernbaneverket Region Nord.**

SINDRE ÅNONSEN OG SVEIN ERIK BAKKEN

- Da jeg begynte i Jernbaneverket, registrerte jeg raskt at varmen stod på og oste i våre lokaler, og at utelyset var på hele døgnet. Etter hvert lærte jeg at varmen til sporvekslene ble slått på om høsten og av om våren, fortsetter Mørch, som raskt fant ut at dette ønsket han å gjøre noe med.

Holdningsendring

Nå er Region Nords ENØK-arbeid organisert som et eget prosjekt.

ENØK-fakta

- Jernbanetransport er den mest energieffektive av alle transportformer, men mye kan forbedres.
- ENØK betyr sparing av penger og miljø. Prisen for elektrisk energi stiger langt raskere enn de fleste andre produkter.
- Regionene skal utarbeide handlingsplaner for ENØK i løpet av 2002.
- Jernbaneverket har i år øremerket 21 millioner kroner til ENØK-tiltak fordelt på de fire regionene (RN 6 mill., RS 4 mill., RV 1 mill., RØ 10 mill.)
- Årets ENØK-tiltak fokuserer hovedsakelig på sporvekselvarme - som står for halvparten av el-forbruket til drift og vedlikehold - og belysning.
- Erfaringer viser at automatisk regulering av sporvekselvarme kan gi opp til 50 prosent besparelse og likevel holde vekslene snø- og isfrie.
- På sikt ønsker regionene å utvide ENØK-satsingen til å omfatte oppvarming av plattformer/-trapper samt bygninger og reléhus.

– Motivet for å satse på ENØK er å spare miljøet, redusere kostnadene og endre dagens holdninger. Ved hjelp av en bedre styring av sporvekselvarmen; mer effektiv bruk av elektrisk lys i skifteområder og ved sporvekslene, måling av strømforbruk og vurdering av tariffer samt påvirkning av medarbeidere håper vi å nå våre ENØK-mål, sier Mørch.

- Mer konkret er målet å redusere strømforbruket i forbindelse med oppvarming av våre rundt 200 sporveksler med 40 prosent. Videre har vi som mål å redusere forbruket av strøm med 20 prosent ved hjelp av endrede holdninger til bruk av lys og varme og å redusere kostnadene med mellom 15 og 20 prosent ved optimal bruk av målinger og tariffer, sier Morten Mørch.

Erfaringer

Beregningene i Region Nord stemmer bra med erfaringene som Bane Vestfold/-Telemark har gjort. Det siste året er strømforbruket redusert på to sporveksler ved Selåsvatn på Sørlandsbanen med over 50 prosent etter at det ble montert regulering i varmeanleggene i februar i fjor. Nå skal flere sporveksler i Region Sør få påmontert denne teknologien.

- Hvis vi tallfester besparelsen i kroner og øre på dette konkrete anlegget, så er den på mellom 18 og 19 000 kroner i løpet av ett år, forteller avdelingsingeniør Guttorm Karlsen ved Teknisk kontor elkraft til Kjøreveien.

Utstyrs- og monteringskostnadene for dette anlegget er på 80.000 kroner, noe som gir en nedbetalingstid på om lag fire år når anleggene er tilknyttet lokale energiverk.

Flere steder

Men det er ikke bare på Selåsvatn det jobbes med å iverksette tiltak for å redusere strømforbruket til oppvarming av sporveksler. I Arendal og på Lunde er et anlegg ferdig montert, mens man jobber med å få det på plass i Valebø. Videre jobbes det med å få montert regulering i Larvik.

- Antall reguleringsenheter som skal monteres etter dette, er foreløpig ikke helt avklart, sier Karlsen og viser til innkjøpskostnadene.

- Men vi snakker vel om sju-åtte stasjoner og 15 reguleringsenheter alt i alt hvis det er penger til det, legger han til. Og det kan ble flere stasjoner på sikt.

Handlingsplan

Innen 1. mai 2002 skal regionen ha utarbeidet en handlingsplan for ENØK-tiltak i regionen, hvor regulering av sporvekselvarme er det viktigste. Totalt skal regionen bruke fire millioner kroner på energibesparende tiltak.

Banesjef Odd Erik Berg er svært fornøyd med resultatene av prosjektet så

Sluker strøm: Sporveksler med varme bruker unødig mye strøm om forbruket ikke reguleres.

langt, og han mener det er på høy tid at jernbanen får et mer bevisst forhold til energiforbruk.

- Vi har nok vært for ukritiske i vårt forbruk av energi til å varme opp sporvekslene. Nå vil vi få mer kontroll over dette, sier banesjefen.

- Hva med andre anlegg som belysning av stasjoner og oppvarming av plattformer?

- Når det gjelder belysning, så er det nok ikke så mye å hente der. Publikum er avhengig av tilfredsstillende lysforhold. Hva oppvarming av plattformer angår, så har vi dette på Nordagutu, Skien, Gjerstad, Neslandsvatn og Tønsberg, opplyser Berg. For disse anleggene skal det testes ut en bedre type regulering.

sindre.aanonsen@jbv.no
svein.erik.bakken@jbv.no

Sjekker feil med pc og mobil

ØSTFOLDBANEN (Kjøreveien): **- Vi regner med minst 50 – 70 prosent lavere strømforbruk der det nye systemet for regulering av sporvekselvarme er installert, forteller tekniker Ole Hångmann på Østfoldbanen.**

ELLEN SVENDSVOLL

- Via mobillinje og pc kan vi styre systemet og sjekke feil slik at vi kan vurdere hvor raskt vi må rykke ut, forklarer Hångmann.

Systemet er montert på eksisterende anlegg for sporvekselvarme. I sikringsskapet ved sporvekselen sitter en prosesskontrollenhet (PLS-enhet) som sørger for at varmen bare slås på når det er nødvendig, og at den slås av når skinnene er varme nok. Det er installert følere som måler nedbør og temperatur i luften og i skinnene og programmert inn verdier for når anlegget skal slå ut og inn.

Eksperimentere

- Vi må eksperimentere oss frem til de riktige verdiene på hvert enkelt sted, sier Hångmann som har vært primus motor i gjennomføringen. – Vi skal spare strøm, men vi må sikre at verdiene ikke er stilt så lavt at de ikke kan takle for eksempel et ekstremt snøfall.

Ser feil på PC

Sikringsskapet har modem og eget mobilnummer. Det er enkelt å ringe opp og endre verdiene via stasjonær eller bærbar pc. Oppstår det en feil i varmeanlegget, vil vaktmannskapene via pc kunne se nøyaktig hvor feilen er og kanskje slippe å reise ut midt på natten for å reparere feil av mindre betydning.

- Med tiden er det mulig å få boksen til å sende tekstmelding til et fast vaktnummer når det oppstår feil, sier Hångmann og forteller at hovedstrømsskjema, godkjente tegninger av vekselen, tegninger av skapene samt instruksjonsbok for systemet også vil kunne hentes opp via pc.

Prøvd ut

I vinter har systemet vært prøvd ut på Rygge og Haug med godt resultat, tross noen barnesykdommer. Nå er det lagt inn på alle de åtte sporvekslene mellom Oslo og Ski, og det er anbud ute for de femten vekslene mellom Ski og Sandbukta samt for helt nytt sporvekselvarmeanlegg på Moss stasjon.

ellen.svendsvoll@jbv.no

Kontroll: *En kontrollenhet i sikringsskapet sørger for at varmen slås på bare når det er nødvendig, forteller tekniker Ole Hångmann. (Foto: Ellen Svendsvoll)*

Leangen utsatt på ubestemt tid

Det blir ingen ny godsterminal til 500 millioner kroner i Trondheim i denne omgang. - Det har ingen hensikt å bruke over en halv milliard kroner på et jernbaneprosjekt som de fleste anser for å være helt unyttig, sier samferdselsminister Torild Skogsholm.

Leangen godsterminal: *Leangen Godsterminal er planlagt med tre lastespor og tilhørende ankomst- og hensettingsspor. Det er planlagt omlegging av gjennomgående hovedspor over en strekning på 2500 meter, og elektrifisering av banen mellom Stavne på Dovrebanen og Leangen.*

Dette har skjedd

- Reguleringsplan vedtatt i Trondheim bystyre, november 2001.
- Prosjektorganisasjon etablert etter startbevilgning på statsbudsjett 2002, desember 2001.
- Konkurranse for utarbeidelse av detaljplan, februar 2002.
- Møte med berørte grunneiere om innløsning av eneboliger, mars 2001.
- Oversendelse av revidert hovedplan fra Region Nord til JBV Hk, april 2002.

ØYSTEIN GRUE

I en pressemelding fra Samferdselsdepartementet i forbindelse med revidert budsjett, fremgår det at forslaget er et resultat av at Jernbaneverket i samråd med NSB har konkludert med at det ikke er behov for en ny godsterminal på Leangen i Trondheim nå. Samferdselsdepartementet ber Statens Vegvesen og Jernbaneverket om en ny overordnet utredning i samarbeid med Trondheim kommune.

Tenkepause

- I realiteten har regjeringen bedt om en tenkepause, og etter min oppfatning er det hensiktsmessig, sier utbyggingsdirektør Magne Paulsen etter at det første investeringsprosjekt i regi av Jernbaneverket Utbygging for Region Nord ble stoppet. Han viser til at både Jernbaneverket og NetCargo (tidl. NSB Gods) tydelig har signalisert at det ikke er behov for en ny terminal.

- Dermed blir det mer penger til andre ting, blant annet opprusting av Nordlandsbanen, sier samferdselsminister Torild Skogsholm til Adresseavisen.

Hun vil ikke love at pengene kan overføres til Nordlandsbanen. Hun minner også om at av de nær 600 millioner kroner som skulle gå til Leangen i perioden 2002-2006, er det så langt bare bevilget 40 millioner i år.

Start- og stopp

Leangen føyer seg inn i rekken av en serie prosjekter preget av "start- og stopp", opp-bemanning og nedbemanning.

Med ansvar for utbyggingen av Vestfoldbanen har utbyggingssjef Ole Konttorp solid erfaring med prosjekter som stoppes på grunn av usikker finansiering eller omprioritering av midler.

- Hvor mange berøres av stopp-ordren i Utbygging?

- Våre prosjektmedarbeidere i Trondheim har vært kjent med Jernbaneverkets holdning og synspunkter til Leangen prosjektet. Derfor kommer ikke beslutningen om utsettelse som lyn fra klar himmel. Men prosjektorganisasjonen, som har bestått av innleide fra region Nord, må nå finne seg nye oppgaver etter at det ble satt et foreløpig punktum for prosjektet.

oyg@jbv.no

Framdrift for togradio i fare

- Rekker ikke Stortinget å behandle forslaget om å bygge ut et nytt, mobilt togradiosystem før til høsten, klarer vi ikke å innfri Jernbanetilsynets krav om å ha en forpliktende framdriftsplan ferdig innen 1. september og kravet at alle strekninger skal ha togradio innen 2004.

SVEIN ERIK BAKKEN

Det sier etatsdirektør for Banesystemet i Jernbaneverket, Jens Melsom. Like før påske inngikk Jernbaneverket en intensjonsavtale med datterselskapet BaneTele AS om utbygging, finansiering og drift av det nye, mobile togradiosystemet, GSM-R.

- Vi kan ikke presentere noen framdriftsplan før Stortinget har behandlet proposisjonen om finansiering og utbygging av det nye togradiosystemet. BaneTele kan heller ikke gå ut og finne interessenter i markedet som skal være med og finansiere investeringene før Stortinget har gitt klarsignal, fortsetter Melsom.

Viktigst

- Det viktigste vi oppnår med den nye togradioen, er økt sikkerhet ved at vi får en kontinuerlig kommunikasjon mellom togledelsen og lokomotivføreren. Utbyggingen til godt over én milliard kroner er et så stort løft at vi ikke har muligheter til å finansiere det innenfor rammene i Nasjonal transportplan.

- Derfor valgte vi modellen med å bruke BaneTele som et finansinstrument, der de skal skaffe kapitalen til å finansiere utbyggingen ved å tilby de kommersielle godbitene som kan utnyttes i systemet.

Tung bit

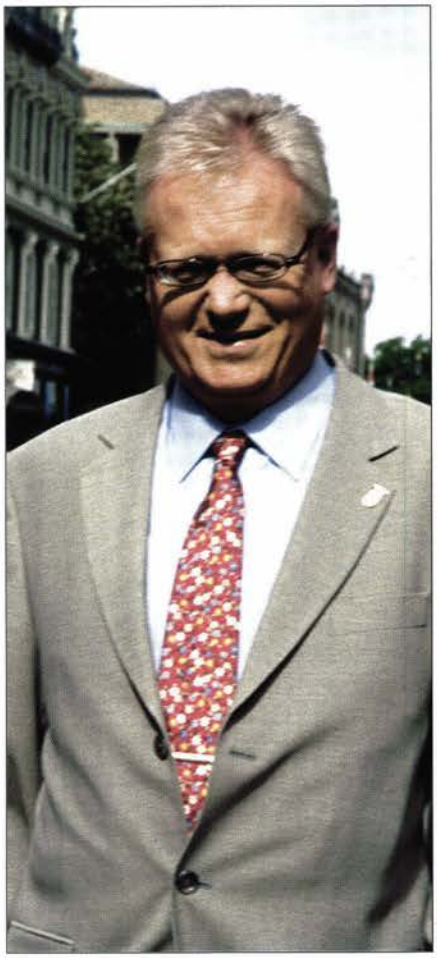
- Den store og tunge biten i prosjektet er infrastrukturen i form av kabler, master og fundamenter som vi skal eie, mens Bane-Tele vil eie antenner og det radiotekniske overføringsutstyret.

- Det gjenstår å bli enige med BaneTele om en nøkkel for betaling av vår del av anlegget. Vi skal bare betale for den del av infrastrukturen som vi trenger, og ikke for investeringer for den kommersielle bruken av det nye mobilnettet, opplyser Melsom.

Skar gjennom

- Hvorfor ikke bruke Utbygging som har lang erfaring som byggherre for store prosjekter i stedet for BaneTele som ikke har noen slik erfaring, og som må bygge opp en ny organisasjon?

- Det spørsmålet har vi drøftet mye fram og tilbake, og det har vært ulike syn på dette i ledelsen, men ledelsen fattet beslutning om at BaneTele skal være byggherre. Skal BaneTele være attraktiv i det kommersielle markedet og skaffe inntekter, er det nødvendig at de sitter i førersetet for utbyggingen.



Drakamp: *BaneTele AS og Trygve Tamburstuen vant drakampen om utbyggingen av Jernbaneverkets nye togradiosystem.*

- I vedtaket forutsetter vi at BaneTele skal bruke og spille på Utbyggings kompetanse og erfaringer når selve byggingen starter, blant annet ved at Utbygging følger opp entreprenører, framdriftsplaner og kvalitetssikring av budsjetter. Det skal derfor være et nært samarbeid mellom Utbygging, BaneTele og min etatsavdeling, sier Jens Melsom.

svein.erik.bakken@jbv.no

Fakta om ny togradio

- Statens Jernbanetilsyn krever at det skal være etablert kommunikasjonsmulighet mellom trafikkledelsen og togbetjeningen på alle jernbanestrekninger, men tilsynet har gitt dispensasjon fra kravet fram til 1. januar 2004.
- Utbyggingen av de europeiske mobile togradiosystemet GSM-R er beregnet til å koste 1,1 milliarder kroner eksklusive moms. Finansieringen skal delvis skje ved utleie av overkapasitet til kommersielle mobiloperatører.
- Den nye togradioen skal erstatte dagens togradio, vedlikeholdradio og blokktelefon.
- I dag er det ikke togradio på Nordlandsbanen, Rørosbanen og Raumabanen eller i tunneller. Utbyggingen vil starte på disse banene.

Meget lønnsom dobbeltspor-forsering

En forseringpå vel ett år av utbyggingen av nytt dobbeltspor mellom Sandvika og Asker gir en samlet gevinst på hele 227 millioner kroner for samfunnet.

SVEIN ERIK BAKKEN

- Det viser beregninger som vi har fått gjort, opplyser plandirektør Anita Skauge ved etat for ressurser og strategi i Jernbaneverket til Kjøreveien.

Gevinsten fordeler seg med om lag 155 millioner kroner i reduserte anleggskostnader og med rundt 72 millioner kroner i økt nytte for samfunnet som følge av at banen kan tas i bruk tidligere enn forutsatt.

Støtter

Regjeringens støtte til en slik forsert utbygging av det nye dobbeltspor, var det eneste lyspunktet sett med Jernbaneverkets øyne i forslaget til revidert nasjonalbudsjett som ble lagt fram 7. mai.

- Strekningen Sandvika – Asker er i dag en flaskehals for en viktig del av jernbanenettet. Framskyndingen av anleggsarbeidet vil derfor gi store gevinster for de reisende, sier samferdselsminister Torild Skogsholm.

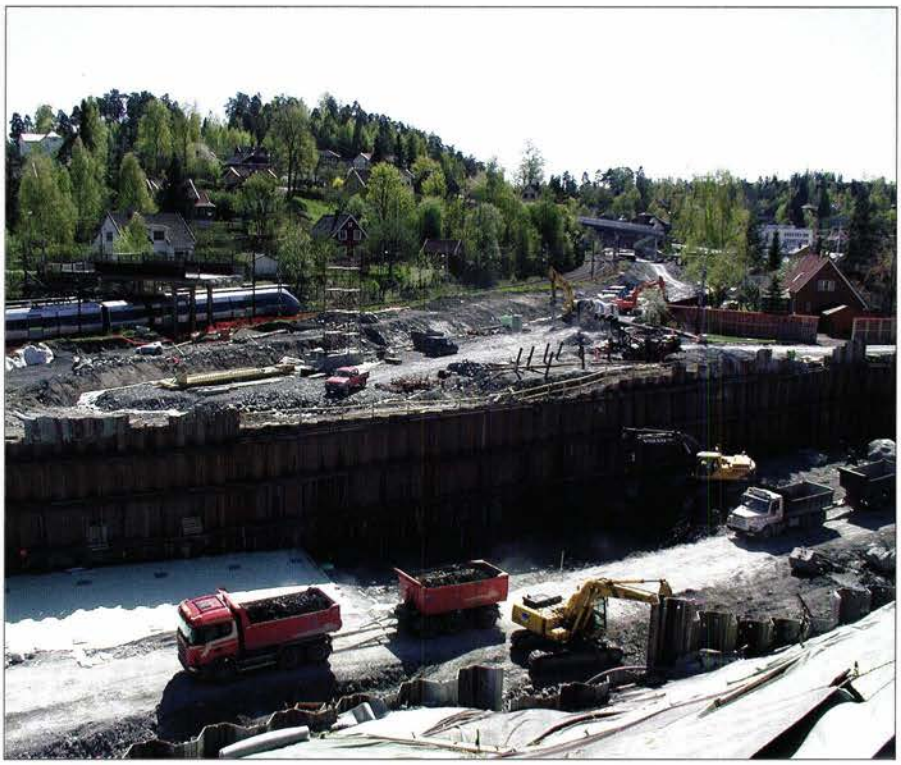
At regjeringen ikke gikk inn for å bevilge mer penger til jernbanen, beklager ledelsen i Jernbaneverket. I Jernbaneverkets framlegg til forsert utbygging av etappen Sandvika – Asker, la de til grunn en tilleggsbevilgning på 180 millioner kroner i revidert nasjonalbudsjett.

Jernbaneverket forutsetter at dette tas inn i statsbudsjettet for 2003.

Gunstigst

- I Nasjonal transportplan (NTP) var det lagt opp til at strekningen Sandvika – Asker skulle være ferdig i løpet av 2006. Nå regner vi med å ha strekningen ferdig i august 2005, vel ett år tidligere enn forutsatt, opplyser assisterende utbyggingsdirektør Rolf Kr. Jelstad i Jernbaneverket Utbygging.

- Dette gir en besparelse for samfunnet på om lag155 millioner kroner i form av reduserte utbyggingskostnader. Besparelsen består blant annet i en kontrakt for siste del av tunnelarbeidet på strekningen som forutsetter en forsert utbygging. Videre består den av reduserte kostnader til administrasjon, leie av lokaler og grunn, færre rådgivere og generelt lavere driftskostnader.



Mer effektiv: *Ved blant annet å slå entrepriser sammen kan man gjøre byggingen av det nye dobbeltsporet mellom Sandvika og Asker mer effektivt og billigere.* *(Foto: Olav Nordli)*

- Ville en ytterligere forsering gitt enda større besparelser?

- Nei, vi har nå valgt den mest gunstige byggetiden. Ytterligere forsering ville gi liten eller ingen gevinst.

Størst risiko

- Hva er den største risikoen for at dere ikke klarer å holde timeplanen?

- At vi ikke får de bevilgningene som trengs i 2003 og 2004 for å kjøre den nye framdriften, samt avklaring i valg av signalanlegg. I tillegg står vi foran store og tunge anleggsarbeider gjennom fjell og tettbebygde strøk. Risikoen her oppfatter vi likevel som mindre enn de to andre, avslutter Rolf Kr. Jelstad.

Attraktivt alternativ

- Hva slags trafikanter vil tjene på forseringen?

- Det vil først og fremst komme det store antall arbeidsreisende til gode, men også andre togtrafikanter, blant annet på Vestfoldbanen, vil ha nytte av tiltaket som vil gi økt kapasitet, bedre punktlighet og kortere reisetid, fortsetter Skauge.

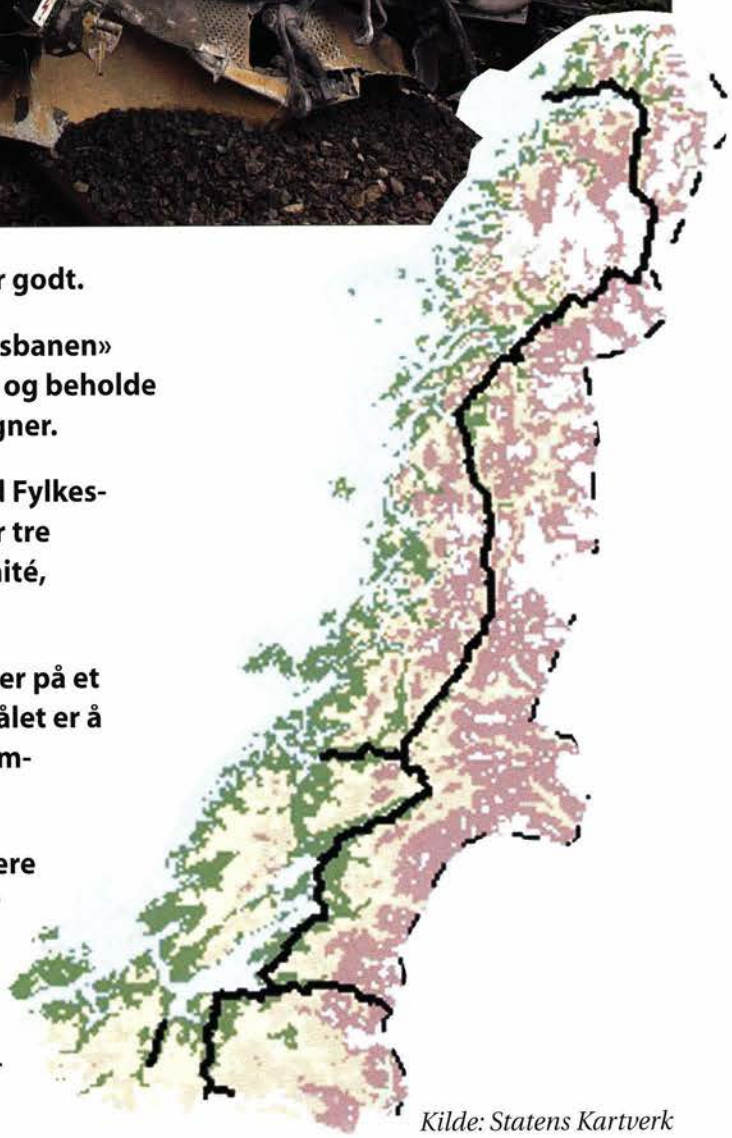
- Vil forseringen gi mindre køer og færre ulykker på veiene?

- Dersom prosjektet har den effekten som er lagt til grunn i beregningene, vil toget framstå som et attraktivt alternativ til bilen for flere mennesker enn i dag. Det vil få betydning for veksten i trafikk på veinettet, og dermed også for køene, miljøet og ulykkene, sier plandirektør Anita Skauge i Jernbaneverket.

svein.erik.bakken@jbv.no

Avsporing i nord?

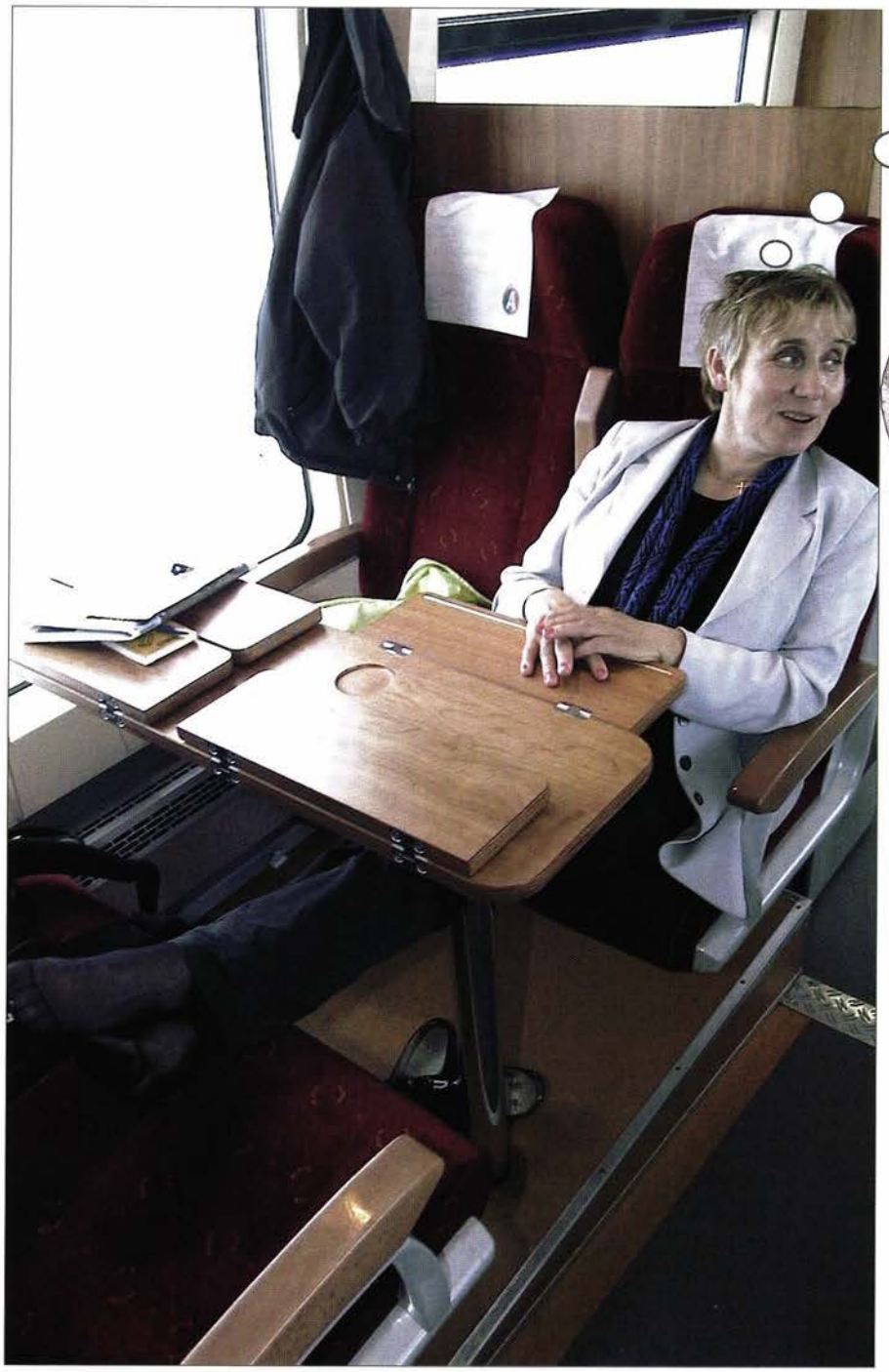
- **Nordlandsbanen står i fare for å spore av for godt.**
- **Tverrpolitiske «Folkeaksjonen for Nordlandsbanen» arbeider knallhardt både for å redde banen og beholde minst to tog i døgnet med lokomotiv og vogner.**
- **Alle kommunene på Helgeland og Nordland Fylkeskommune støtter aksjonen. Det samme gjør tre medlemmer av Stortingets samferdselskomité, som alle er innvalgt fra Nordland.**
- **Over 10.000 nordlendinger har skrevet under på et opprop til støtte for Nordlandsbanen, og målet er å overlevere minst 15.000 underskrifter til samferdselsminister Toril Skogsholm.**
- **På de påfølgende sidene kan du lese nærmere om folkeaksjonen og dens leder, om en stor konferanse om Nordlandsbanens skjebne, om reparasjonenesjonene etter 100 årsværet og om kraftig kraftig kritikk mot godstransporten og prioriteringen av jernbanetrafikken på Østlandet.**



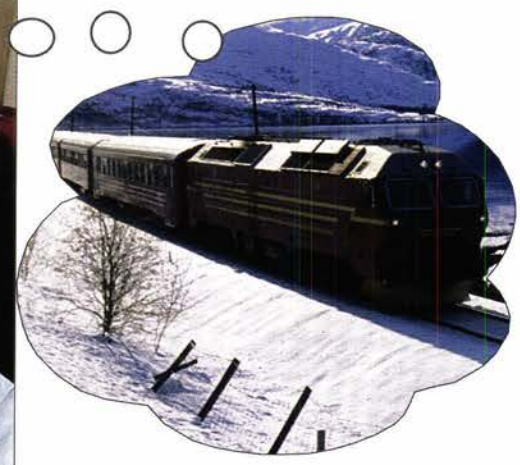
Kilde: Statens Kartverk

På banen mot Agenda

NORDLANDSBANEN (Kjøreveien): **- Tenk deg hvor trangt det er når fire mennesker skal sitte i denne gruppen, sier Inga Kvalbukt og slenger beina opp på motstående sete i Agenda-toget. Hun leder en folkeasjon for Nordlandsbanen – men med det hun kaller ordentlige tog. Tog med lok og vogner.**



Trangt: *- Disse trange setene innbyr ikke til opplevelse, mener Mot Agenda-sjefen Inga Kvalbukt.*



Ordentlig tog: *Folkeaksjonen for Nordlandsbanen vil ha «ordentlig tog» – med lok og vogner.*

Inga Kvalbukt

- Arbeider ved Høgskolen i Nesna som oppdragsleder.
- Har vært stortingsrepresentant for Senterpartiet fra Nordland.
- Bor i Bleikvasslia .
- Har fem barn.

MARTIN STEINHOLT

Agenda-toget er på veg fra Fauske mot Mo i Rana. Inga Kvalbukt har vært på jernbanekonferanse i Bodø og er på veg hjem til Helgeland. Hun måtte kjøre buss fra Bodø til Fauske på grunn av materiellmangel.

- Bra til sitt bruk

Agenda-settet står på Fauske stasjon, og vi kommer oss om bord. Denne ettermiddagen er det lite folk, så vi får begge sitter «rettvegen».

- Dette toget er bra det, sier hun plutselig. Her sitter personen som har ledet kampen mot Agenda og sier at dette er et bra tog!

- Bra til sitt bruk. Som pendlertog og på korte strekninger, presiserer hun og legger til: - Agenda er ikke brukbart hvis du skal reise Bodø-Trondheim.

– Holder ikke mål

Kvalbukt blir ivrig mens vi stopper på Rognan stasjon.

- En familie med små barn har ikke noe tilbud på den lange turen, bagasjeplassen er elendig, det er ikke noe mat å få kjøpt, og det finnes ikke noe lekevogn. Settet er uoversiktlig, og ei lita jente kan fort hoppe ut når toget står på stasjonen.

- Det ordentlige dagtoget hadde lekevogn der ungene kunne boltre seg og foreldrene slappe av; det hadde ei bistrovogn der man kunne få seg en matbit, det var plass til bagasjen, og setene var gode. Det er det tilbudet vi slåss for. Et ordentlig togtilbud på dag- og natterstid. Et tog med lok og vogner!

Opplevelse

Idet vi stadig flytter oss sørover på Nordlandsbanens svingete spor, kommer Inga Kvalbukt inn på hva det er med tog som gjør henne så engasjert.

- Du vet , man må skille mellom transport og reise. Tog er reise, det er opplevelser og følelser, sier hun. Opplevelse er nøkkelordet for Kvalbukt når det gjelder NSBs feilsatsing på banestrekningen.

- Agenda-settene innbyr ikke til opplevelse. Det ble sagt på konferansen at NSB ikke kan drive kundedressur lenger. Det er forsøkt her på Nordlandsbanen, og resultatet sier seg selv. Ved at det satses på et godt tilbud vil passasjerene komme til Nordlandsbanen. I dag får de nesten ikke får plass til seg og sitt på toget. Men når den gode reiseopplevelsen kommer, vil passasjerene også velge toget, mener Kvalbukt.

Kjemper: Konserndirektør i NSB, Rolf G. Roverud, fikk klare meldinger både om Nordlandsbanen og Agenda.

Kamp over alt

Vi reiser oss og går framover i togsettet. Det slingrer litt, men vi kommer oss mot førerkabinen. Det blir færre og færre trær utenfor vinduene, og passeringen av Saltfjellet er nært forestående. Kvalbukt forteller at hun forsøker å ha god kontakt med lokomotivførerne, for de kan gi henne og aksjonen nyttig informasjon.

Da vi er nesten helt framme, sier konduktøren at en av NSBs sjefer er om bord.

Kvalbukt trenger ikke å bli bedt to ganger. Rolf G. Roverud får høre argumentene til «folkeaksjonen, ikke bare mot Agenda, men for Nordlandsbanen».

Underskriftsaksjon

- Hvorfor gikk du i bresjen for denne aksjonen?

- Jeg tar mye tog, jeg har alltid gjort det, og da disse Agenda-settene begynte å gå, ble folk sinte og irriterte. Jeg tenkte, sier hun, at dette måtte noen ta tak i, det var det ikke noen som gjorde. Derfor ble det meg, sier Kvalbukt.

En underskriftsaksjon ble satt i gang. Hun forteller, mens toget kjører sakte enda en gang, at hver gang de vurderer å avslutte aksjonen, så kommer det forespørsler om vi kan sende ut nye lister. Kvalbukt mener at dette folkelige engasjementet viser at det finnes et stort passasjergrunnlag på banen.

Det er samferdselsministeren som skal få underskriftene i løpet av juni måned. Da er det 40 år siden banen ble åpnet helt fram til Bodø.

Mer vedlikehold

Vi lister oss over rasstedet ved Skuggheia der naturen tok med seg skinnegangen i januar, og Nordlandsbanen var stengt lenge. Kvalbukt vil ha mer penger til vedlikehold av skinnegangen.

- Det vil gagne både gods- og persontrafikken. Slik som det er nå, kan det ikke fortsette Da er det bare en seigpining av Nordlandsbanen vi snakker om.

Toget er framme på Mo i Rana stasjon, men Inga Kvalbukt er ikke framme i sin kamp for toget på Nordlandsbanen.

Ordentlig tog, med lok og vogner, vel å merke.

martin.steinholt@c2i.net

Fakta om «Aksjon Nordlandsbanen»

- «Folkeaksjonen for Nordlandsbanen« eller «Aksjon Nordlandsbanen» ble startet i nov. 2001.
- Aksjonens formål er mest mulig oppmerksomhet og penger til Nordlandsbanen, slik at flere og flere velger toget.
- Krav nummer én er å beholde dagtoget med lokomotiv og vogner som NSB vil kutte ut, samt nattoget.
- Aksjonen er tverrpolitisk og støttes av alle 18 kommunene på Helgeland, Nordland fylkeskommune, tre av fylkets stortingsrepresentanter og en rekke nøkkelbedrifter.
- Til nå har over 10.000 personer skrevet under på et opprop til støtte for Nordlandsbanen. Målet er å samle inn minst 15.000 underskrifter og overlevere dem til samferdselsminister Toril Skogsholm i juni - på 40-årsdagen for åpningen av banen fram til Bodø.

Langsom død uten mer

- Hvis det ikke gis muligheter til å prioritere vedlikehold og opprustning av Nordlandsbanen, vil tilbudet etter hvert bli så dårlig med henhold til regularitet og kjøretider at banen vil lide en langsom død. Denne kraftsalven kom fra jernbanedirektør Steinar Killi på en konferanse om banens framtid i Bodø nylig.

MARTIN STEINHOLT

Det var under konferansen «Nordlandsbanens framtid» at Steinar Killi skisserte dette dystre framtidsbildet.

De fleste bedrifter liker forutsigbare rammebetingelser, noe Jernbaneverket ikke har, sa han. Hvor mye penger som kommer fra Stortinget, varierer fra år til år.

- Det må vi leve med. Det er forutsigbarheten på nivået i årene framover som er problemet for Jernbaneverket. Når vi får en tredjedel mindre enn det som er forespeilet i en halvt år gammel plan, er det ikke lett å få standarden på jernbanen opp, sa Killi.

100 år gamle traseer

Det er et stort potensial for gods på Nordlandsbanen. Men som direktør Killi sa:

- Med liten investeringsevne og stort vedlikeholdsetterslep blir resultatet mange saktekjøringer.

Nordlandsbanen blir rammet av ras på grunn av at underbygningen er dårlig. Enkelte steder kjører man på traseer som er 100 år gamle.

I dag har togene store problemer med å holde rutene, og de store transportørene av gods på banen er svært misfornøyde med tilstanden (se egen sak).

-Jernbaneverket er nødt til å sørge for at banen er sikker. Og da er saktekjøringer et resultat.

Konsekvensene det kan få, er flere vogntog på veger som allerede er hardt presset på kapasitet.

Med den budsjettsituasjonen Jernbaneverket nå har, kan vi ikke prioritere å bygge fjernstyring. Da kan man heller ikke spare inn penger på en mer effektiv drift. Vi er inne i en ond sirkel, sa Killi.

Person eller gods

Kapasiteten på dagens Nordlandsbane er sprengt. Det er ikke mulig å presse flere tog inn på strekningen. Til det er krysningsporene for få og for korte. Dette gir seg utslag i en knallhard prioritering av togene. Normalt går passasjertog i rute foran godstog, og dette skaper også forsinkelser for godstogene.

- Har Jernbaneverket for firkantede regler? Må vi se på reglene for togframføring? Er det lmulig å være mer fleksibel i prioriteringen av tog? spurte Killi.

Finnes det penger?

- Med det budsjettnivå som nå signaliseres fra politikerne, er det vanskelig å prioritere penger til de utbedringene og utvidelsene som Jernbaneverket ønsker å gjøre for å få unna vedlikeholdsetterslepet og gjøre Nordlandsbanen til en moderne, effektiv strekning.

- Samtidig har vi fått beskjed om å bygge en ny godsterminal på Leangen i Trondheim. Prislappen er om lag en halv milliard. Vi vil ikke ha den, og Cargonet vil ikke ha den. Statens vegvesen vil imidlertid ha oss vekk fra Brattøra i Trondheim. Det er klart at hvis vi ikke hadde trengt å bygge denne uønskede godsterminalen, kunne ett av alternativene være å bruke pengene på Nordlandsbanen og ruste den opp, sa Killi.

Etter at møtet om Nordlandsbanen ble holdt, har Killis signaler nådd departementet og Leangen-terminalen er utsatt på ubestemt tid.

martin.steinholt@c2i.net

Ikke akseptabelt

- Det er ikke akseptabelt med 30 saktekjøringer, og det henger sammen med at banen ikke er i god nok stand, sier statssekretær Arnfinn Ellingsen(V).

Nå skal samferdselsdepartementet ha et møte med ledelsen i Region Nord for å se hva som kan gjøres fort, og hva det trengs friske penger til.

- Kommer det friske penger ?

- Det avgjør stortingsflertallet.

Departementet skal også se om utbyggingen av godsterminalen på Leangen kan utsettes.

Lovet: *Statssekretær Arnfinn Ellingsen i Samferdselsdepartementet lovet Steinar Killi å se på nødvendigheten av en stor godsterminal på Leangen i Trondheim, og nå er den utsatt på ubestemt tid.*

Tre ras: Ved Gruben industriområde nord for Mo i Rana gikk det hele tre ras da uværet herjet som verst i Nordland i vinter. *(Foto: Ronald Holmstrøm)*

Retter opp skadene - uansett

- Det vil være direkte uansvarlig ikke å rette opp skadene etter vinterens uvær på Nordlandsbanen, sier regiondirektør Morten Mørch i Jernbaneverket Region Nord.

SVEIN ERIK BAKKEN

- Med støtte fra ledelsen i Jernbaneverket kommer vi til å gjøre de nødvendige reparasjoner av banen uavhengig av at regjeringen ikke fant dekning til dette i revidert nasjonalbudsjett, sier Mørch.

Beklaget

Ledelsen i Jernbaneverket har beklaget at regjeringen ikke avsatte midler til å dekke uværskostnadene i Nordland på rundt 30 millioner kroner.

Det er nå bare Stortinget som i forbindelse med behandlingen av revidert nasjonalbudsjett kan sørge for en tilleggsbevilgning til å dekke de store ekstrakostnadene.

Samme sted

Hele 14 større ras og utglidninger, samt en rekke mindre ras og setninger, var resultatet av 100-årsuværet på Nordlandsbanen i januar i år.

- På det ene rasstedet ved Gruben industriområde nord for Mo i Rana gikk det også ras for 10 år tilbake. Den gangen ble det ikke gjort noe for å hindre gjentagelse. Det viser at vi nå må gjøre noe mer enn å gjøre banen kjørbar igjen for å sikre oss mot nye ras i framtiden. Eksemplet viser med andre ord at det er uansvarlig ikke å sikre områder der det har gått ras, mener Mørch.

Overskridelser

- Dersom heller ikke Stortinget i forbindelse med behandlingen av revidert nasjonalbudsjett seinere i vårsesjonen finner plass til å dekke ekstrakostnadene som uværet i Nordland påfører Jernbaneverket, må de dekkes innen våre ordinære budsjettrammer. Samferdselsdepartementet har gitt beskjed om at ekstrakostnadene må dekkes av avsatt reserve for uforutsette hendelser, opplyser økonomidirektør Gunnar Markussen ved Hovedkontoret i Jernbaneverket.

svein.erik.bakken@jbv.no

Kort sikt

Tiltak Jernbaneverket ønsker å gjøre på kort sikt:

- Fjerne saktekjøringer.
- Rydde snø og vegetasjon.
- Utbedre svingskiva i Bodø.
- Øke kryssingskapasiteten på Lønsdal.
- Se på prioriteringsreglene for tog.
- Vurdere txp-bemanningen.
- Gjøre ferdig Midsanden kryssingspor.

Mellomlang sikt

Dette er tiltak som planlegges på mellomlang sikt, fram til 2005:

- Nødstoppsystem.
- Planovergangssanering (eks. Valle v/Bodø).
- Eiterstraum kryssingsspor.
- Rassikringsstiltak Elsfjord, Lønsdal og Rognan – Fauske.
- Støytiltak.

Dessuten er det krav fra Statens Jernbanetilsyn om utbygging av moderne togradio innen 2004.

Gods må prioriteres høyere

TRONDHEIM (Kjøreveien): **- Dersom godstransporten skal oppfylle næringslivets krav til regelmessighet og punktlighet, må flaskehalser på Østlandet fjernes og gods få høyere prioritet, sier regiondirektør Morten Mørch.**

SVEIN ERIK BAKKEN

Regnet i antall tonn gods står malmtrafikken på Ofotbanen for to tredjedeler av godsmengden på bane i Norge.

Regner vi i bruttotonnkilometer eksklusive Ofotbanen, foregår om lag 45 prosent av godstransporten på banenettet til Region Nord. Ikke rart at regionen blir karakterisert som sjølve godsregionen i Jernbaneverket.

Over og ut

- Næringslivet stiller store krav til punktlig og effektiv frakt. De vil ventelig stille enda større krav i framtiden. Det blir derfor stadig viktigere å ha god punktlighet i godskjeden. Dersom næringslivet ikke får varene fram til rett tid, så vil vi få problemer, fortsetter Mørch.

- Bedriftene sitter ikke lenger inne med store lager og har nærmest ingen lagertid på varene i hele tatt. Så effektiv logistikk blir mer og mer viktig. Da nytter det ikke å komme for seint. Mange store butikkjeder frakter mye av varene sine med tog nordover. Dersom for eksempel en Rema-1000 butikk ikke har fått frukten sin når den åpner for dagen, da har vi tapt. Eller om varene som kommer med toget til Bodø, ikke rekker lokalbåten videre. Da har vi også tapt, slår regiondirektøren fast.

- Du har hevdet at det er over og ut for godstransporten på jernbane om dere ikke lykkes med å bli punktlige. Står du ved denne påstanden?

- Ja, dette dreier seg om risiko for næringslivet. Hvis erfaringen deres blir at risikoen med godstransport på jernbane er for stor, slik at de taper penger, så risikerer vi at de finner andre veier som er mer sikre. For risiko har en pris.

Voksende erkjennelse

- Er det bestandig gods som er taperen ved avvik på Østlandet?

- Ja, Jernbaneverket har slik jeg har forstått det, gitt persontrafikken og trafikken på Østlandet prioritet foran gods og trafikk fra andre deler av Norge. Ut fra en slik prioritetsrekkefølge kan det fort tenkes at gods som kommer langt nordfra, vestfra eller sørfra, blir den lidende part.

- Nå tror jeg at det er en voksende erkjennelse i Jernbaneverket for gods sin betydning og viktigheten av å være punktlig også på godssiden. Jeg vet at noen har startet arbeidet med å revidere rekkefølgen for hva slags trafikk som skal ha prioritet.

- Er det en endret prioritering som skal til?

- Ja, dersom godstransporten skal oppfylle kravene som næringslivet stiller, så må det til en revurdering, og en må akseptere at også andre tog blir forsinket når det oppstår uregelmessigheter i systemet vårt.

Den store flaskehalsen

- I dag er for eksempel strekning en mellom Hamar og Oslo veldig kritisk. Oppstår det forstyrrelser her, forplanter de seg helt opp til Bodø.

- Så du ser fram til at dobbeltsporet Oslo Hamar er på plass?

- Det ville hjelpe, men vi kan tenke oss andre og mer raske løsninger. Vi kan jo bruke Rørosbanen, Solørbanen og Kongsvingerbanen som et slags dobbeltspor inn til Oslo. Vi kan også se for oss andre alternativer for å unngå Hamar ved for eksempel å lage en ny banebit forbi Hamar via Løten og inn på hovedbanen. Dermed vil vi kunne øke kapasiteten nordfra inn til Oslo.

- I forbindelse med rullering av Nasjonal transportplan skal vi gjøre en vurdering av godstransport i Norge. Da vil vi konkret se på kjeden fra nord og inn mot Østlandet og Oslo.

Må lykkes

- Hvor viktig for godstransportens framtid er det at dere finner bedre løsninger enn dere har i dag?

- Punktlighet er alfa og mega. Det har noe med vårt være eller ikke-være å gjøre. Mislykkes vi, kan det hende at vi ikke klarer å holde på de markedsandeler som vi har.

- Skal vi oppnå målsetningene i Nasjonal transportplan om mer gods fra vei til jernbane, så må vi rett og slett lykkes. Da må vi fjerne slike kritiske områder som fort blir flaskehalser og skaper uregelmessigheter. Vi må lage et system som ikke er så sårbart som dagens. Det tror jeg blir helt avgjørende, avslutter regiondirektør Morten Mørch.

svein.erik.bakken@jbv.no

Advarer: - Effektiv logistikk blir mer og mer viktig. Vi taper hvis vi ikke greier å få varene fram i tide, advarer regiondirektør Morten Mørch i Region Nord. *(Foto: Svein Erik Bakken).*

Mer rasjonell og effektiv frakt

TRONDHEIM (Kjøreveien):
- Gevinsten ved utvidelsen av lasteprofilet på Nordlandsbanen er en mer rasjonell transport av gods der en slipper omlastinger. Frakten fra leverandør til mottaker blir dermed raskere og mer effektiv.

SVEIN ERIK BAKKEN

Det sier regiondirektør Morten Mørch i Jernbaneverket Region Nord til Kjøreveien. Semitrailere kan nå lastes direkte opp på godsvogner og sendes på jernbanen hele veien fra Oslo til Bodø.

- Utvidelse av lasteprofilet er et viktig tiltak for å kunne overføre mer trafikk fra veg til bane, opplyser Mørch.

Tiltak

For å kunne tillate større last er det i alt utført arbeider på 36 steder på Nordlandsbanen. Dette fordeler seg på 33 tunneler, to overgangsbruer og ett snøoverbygg.

- To korte tunneler er sprengt helt bort, ellers har arbeidet bestått i å sprenge bort utstikkende partier i tunneler, senking av sporet og å flytte sporet sideveis for å få nødvendig plass, forteller prosjektleder Stig Lien i Jernbaneverket Region Nord.

De største arbeidene er utført på den eldste delen av Nordlandsbanen, det vil si sør for Grong i Nord-Trøndelag. Jernbaneverket har brukt om lag 20 millioner kroner for å klargjøre Nordlandsbanen for semitrailere på godsvogner.

Unntatt Bergensbanen

I tillegg skal NSB Gods i løpet av kommende vinter foreta noen tilpasninger på terminalen på Fauske for å gjøre omlasting av semitrailere fra bane til veg mest mulig effektiv.

Jernbaneverket har nå innført det større lasteprofilet på alle hovedstrekningene med unntak av Bergensbanen der anlegget fortsatt pågår. Bergensbanen er ventet klar i løpet av 2003.

Kritisk: - Hvis ikke regulariteten blir bedre på Nordlandsbanen, vurderer Tollpost-Globe å kjøre vogntog med godset, sier regionsjef Geir Hansen. (Foto: Martin Steinholt).

- Større tunneler liten hjelp

BODØ (Kjøreveien): **- For oss er det mye viktigere at NSB holder det de lover. Det å sprenge ut tunnelene gir oss lite når togene ikke er i rute, sier regionsjef i Tollpost-Globe, Geir Hansen.**

MARTIN STEINHOLT

Hansen er oppgitt over forsinkede godstog, over saktekjøringer og over skinnegang som raser ut. Containerne kommer ikke fram til Bodø havn, der de skal videre med båt til Tromsø og Alta.

- Vi kan ikke leve med en slik regularitet.

På jernbanekonferansen i Bodø ga han dette eksemplet: - Hvis toget er forsinket inn til Bodø, rammer det hele systemet. Storgata i Tromsø er ei gågate som stenger klokka 11 på formiddagen. Hvis ikke vi får sendt av gårde båten i rute, kan det hende at vi ikke får levert gods til butikkene i Tromsø den dagen. Det er helt uholdbart!

Fokus på framkommelighet

Både Jernbaneverket og NSB måtte tåle hard kritikk fra Hansen under konferansen i Bodø.

- I stedet for å sette i gang med nye produkter, må en følge opp og levere det man prøver å selge i dag. Vi i Tollpost-Globe er interessert i få fraktet godset fra Oslo til Bodø så raskt så mulig. Det å strosse ut tunneler hjelper oss ikke i det hele tatt.

- Slik pengebruk blir helt feil når selve jernbanelegemet gjør at togene ikke går i rute, sier Hansen. Han vil likevel ikke legge all skylden på feil pengebruk i Jernbaneverket. Pengene som bevilges fra staten, strekker ikke til.

Gammelt materiell

Hansen trakk fram problemet med dårlige containervogner.

- Ikke sjelden opplever vi at vi får last nordover der det står to containere på samme vogna. Så tømmer vi containeren, fyller den med gods her i nord. Da har vekta på containeren økt, og den vogna som tok to containere med seg nordover, tar bare en på veg sør. Er det rart vi er oppgitt? spurte Hansen.

Ikke uventet ønsker Geir Hansen at godstogene skal få en høyere prioritet i togframføringen.

- Godstogene kan ikke konstant tape når det skal prioriteres mellom person og gods. Vi må få en bedre regularitet.

Stor bruker

Hansen har valgt å bruke Nordlandsbanen.

- Vi har i grunnen valgt å satse alt på ett kort, nemlig banen. Vi betaler NSB om lag 40 millioner kroner i året for å gjøre en jobb for oss. Men slik som det er nå, kan det ikke fortsette, sa han.

Hansen viste et diagram som han hadde satt opp. Det viste hvor mange ganger godstogene hadde vært forsinket eller innstilt til Bodø. Forsinkelsene var markert med rødt og overhead-foilen så ut som en jordbæråker.

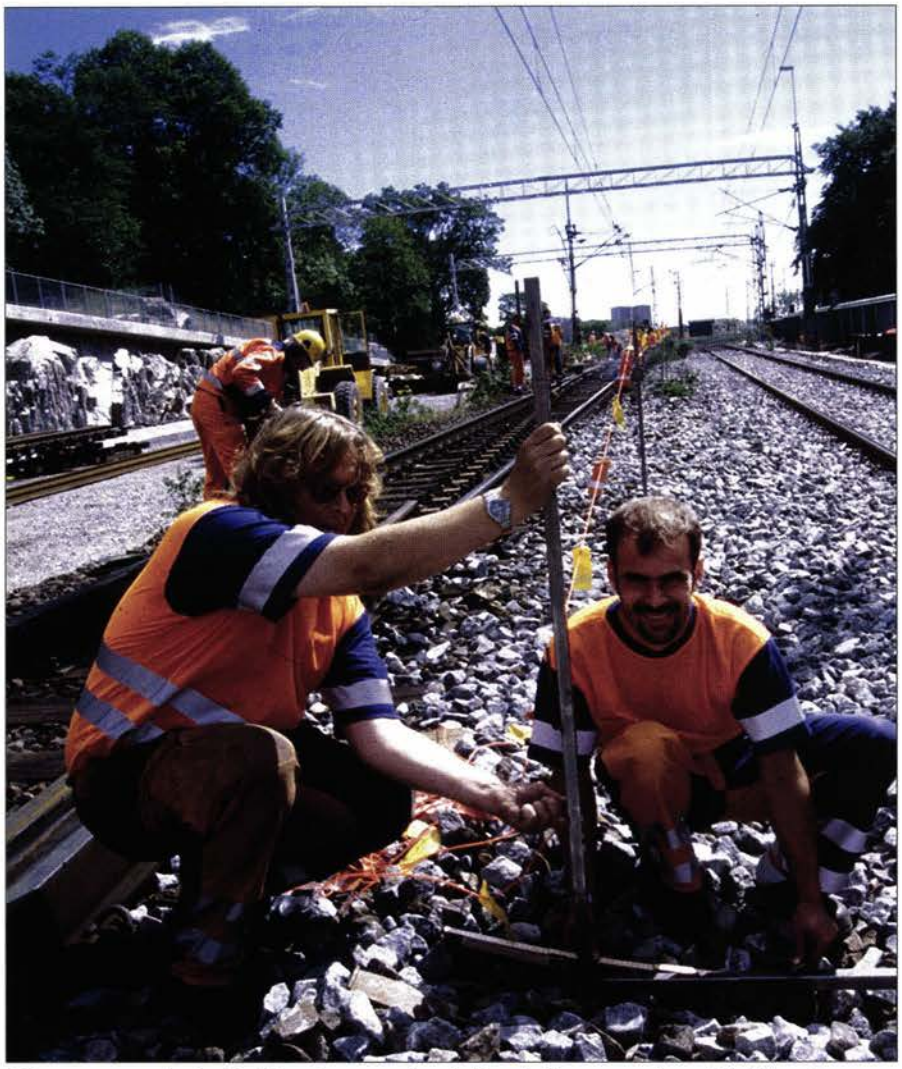
Tollpost-Globe-sjefen har en klar melding til nordlandsbenken på Stortinget:

- De politikerne som sitter fra Nordland, bør legge merke til at det faktisk finnes en bane, og at den trenger penger. Nordlandsbanen er livsnerven for gods gjennom dette fylket.

martin.steinholt@c2i.net

Økt monopolisering?

debatt



Skape et marked: *Skal Jernbaneverket lykkes i sin strategi med å videreføre konkurranseutsettingen, er vi nødt til å skape et marked med flere levedyktige leverandører til jernbanerelaterte oppgaver.* *(Foto: Svein Erik Bakken)*

Debatt i Kjøreveien

Er det bare fryd og gammen i Jernbaneverket? Dersom vi legger antall innlegg i Kjøreveien til grunn, må svaret være ja.

Siden 1. januar i fjor, har vi kun fått to innlegg. Det siste kan du lese her og nå. Vårt ønske og mål er å fylle minst en side i hvert nummer av Kjøreveien framover med gode innlegg og debatt.

- Hva mener dere om viktige spørsmål som omdannelse av forretningsvirksomhetene til aksjeselskap, vedlikeholdsarbeidet, informasjonen og andre små og store saker i hverdagsjernbanen?
- Alle innlegg må være underskrevet og i hovedregelen ikke på mer enn tre tusen tegn med mellomrom.

I Kjøreveien nr. 2/2002 kan vi lese at BaneProduksjon har som et strategisk mål å øke sine markedsandeler innenfor nybygging og ombygging. Samtidig skal markedsandeler innenfor drift og vedlikehold opprettholdes.

Hvordan henger dette sammen med Jernbaneverkets strategi om å videreføre konkurransesettingen? Fra BaneProduksjons synsvinkel er dette muligens et fornuftig, strategisk mål, men bør ikke internstyret se BaneProduksjons strategiske mål opp mot Jernbaneverkets strategiske mål?

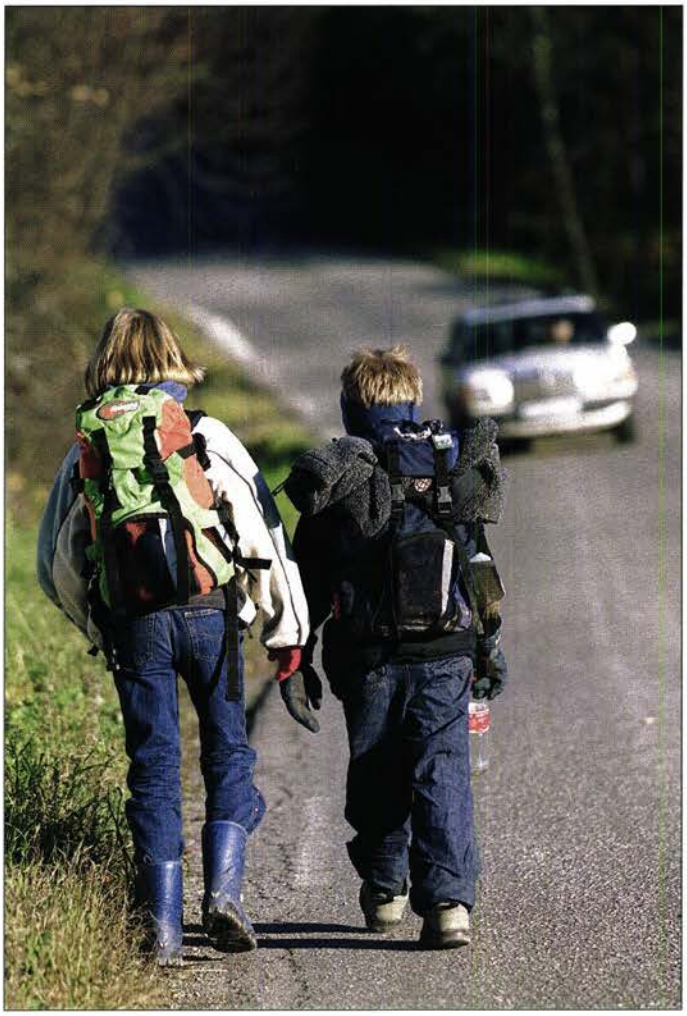
Økte markedsandeler kan oppnås på to måter: enten produsere mer med den produksjonskapasiteten man har, eller øke produksjonskapasiteten gjennom å rekruttere. Det er positivt dersom BaneProduksjon ønsker å benytte ledig kapasitet til oppgaver innenfor nybygging og ombygging, men jeg frykter at utnyttelse av ledig kapasitet ikke gir tilstrekkelig ressurser for å kunne øke markedsandelene. Mange av nybyggings- og ombyggingsoppgavene skjer nemlig i den samme perioden som vi i dag kaller høysesong (april - oktober/november).

I dag er det liten konkurranse innenfor jernbanerelaterte drifts- og vedlikeholdsoppgaver. En av årsakene til dette er at det ikke er et tilstrekkelig stort marked til å få leverandører som kan utføre oppgavene. Ut fra min vurdering medfører økte markedsandeler til BaneProduksjon økt monopolisering.

Skal Jernbaneverket lykkes i sin strategi med å videreføre kokurranseutsettingen, er vi nødt til å skape et marked med flere levedyktige leverandører til jernbanerelaterte oppgaver. Dette vil ikke skje av seg selv over natten. Vi kan heller ikke bare sette ut flere jobber på anbud/kjøp etter forhandlinger. Dette vil også kreve strategiske beslutninger med hensyn til kriterier for tildeling av oppdragene, og da vil ikke BaneProduksjon ha mulighet til å nå sitt strategiske mål om å øke sine markedsandeler innenfor nybygging og ombygging samtidig som markedsandeler innenfor drift og vedlikehold opprettholdes.

Odd Erik Berg
Banesjef Vestfold/Telemark

Tunneldriving tilpasses barna



Skolevei: *Mange har skolevei der anleggstrafikken skal gå. Derfor legges det restriksjoner på massetransporten når barna er på vei til skolen.* *(Foto: Terje Bendiksby, Scanpix)*

SANDVIKA/ASKER (Kjøreveien): **Jernbaneverket legger stor vekt på hensynet til skoleelever og nærmiljø under tunnelspreningene på dobbeltsporet Sandvika-Asker. Et helt apparat er satt i sving for å hindre ulykker og unødige ulemper når det skal fraktes én million kubikkmeter med sprengstein.**

OLAV NORDLI

Ordfører Morten Strand i Asker fyrte like etter påske av den aller første salva – på tverrslaget nær Bikkjedammen ved Skaugum. Dette var den første av omtrent 900 salver som skal sprenges for å bygge den 3,6 km lange jernbanetunnelen fra Solstad til Asker.

Først drives en 320 meter lang tverrslagstunnel som gir adkomst til selve hovedtunnelen. Tverrslaget avsluttes i løpet av sommeren, deretter drives hovedtunnelen i begge retninger fra tverrslaget.

Arbeidet med den andre fjelltunnelen, på den 2,7 km lange strekningen fra Jong til Åstad, er også i startfasen. Tverrslaget til denne tunnelen skal munne ut ved Billingstad skole. Tilriggingen startet opp like etter påske, og i juni begynner etableringen av selve tverrslaget.

Skole nærmeste nabo

Billingstad barneskole er nærmeste nabo til det ene tverrslaget. Mange av de 250 elevene har skoleveien sin langs Billingstadveien, hvor de får anleggstrafikken tett innpå seg. Transporten fra Bikkjedammen berører særlig beboere på Hvalstad og elevene ved Hvalstad skole.

Fra begge tverrslagene skal anleggstrafikken benytte fastlagte kjøreruter. Disse rutene er lagt opp for å unngå anleggstrafikk i boligområder og for å gjøre belastningen på nærmiljøet minst mulig. Det er også restriksjoner på anleggstrafikken om morgenen mens barna er på veg til skolen.

Arbeidsgrupper

Jernbaneverket har opprettet arbeidsgrupper som gjennom hele byggeperioden vil følge trafikksituasjonen nøye og vurdere behovet for sikkerhetstiltak. I arbeidsgruppene er skoler og velforeninger representert sammen med Statens vegvesen, Asker kommune og Jernbaneverkets byggeledelse.

- Anleggsvirksomheten er en stor belastning for nærmiljøet. Derfor er det verdifullt at vi kan få innspill fra naboer og berørte og samarbeide om tiltak over etatsgrensene. I denne sammenhengen har vi alle felles mål, nemlig å unngå ulykker og farlige situasjoner, sier prosjektleder Knut Edmund Knutsen i Jernbaneverket Utbygging.

Hovedtyngden av sprengningsarbeidene for tunnelene vil være avsluttet første halvår 2004. Deretter blir det etterarbeider og bygging av jernbanetekniske anlegg fram til dobbeltsporet åpner høsten 2005.

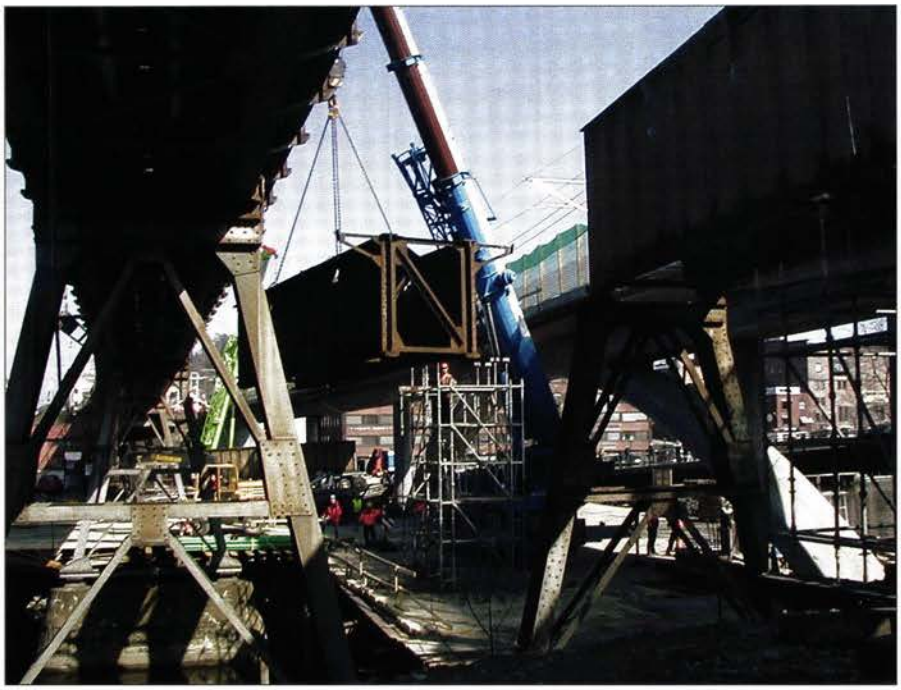
Revet på rekordtid

Ei helg i slutten av april stod den ene av de gamle jernbanebruene i Sandvika sentrum for fall. Den 150 meter lange stålbrua ble delt opp i seksjoner og fraktet vekk i løpet av 36 timer.

Seksjonene ble heist over på en lastebil ved hjelp av store mobilkraner. De fleste delene målte ca. 11 meter og veide 20 tonn, men en av seksjonene som ble heist ut, var over dobbelt så stor.

Av sikkerhetshensyn var det togfritt på Drammenbanen mens arbeidene pågikk.

Brua som ble revet, skriver seg fra ca. 1917. Seksjonene ble først fraktet til Drammen, før metallet gikk videre til Mo i Rana for gjenvinning.



Delt opp: *Med kort avstand til bruene på begge sider ble stålkassa delt opp i seksjoner på 11 meter og heist over på lastebiler.* *(Foto: Jan Nondal).*

Etappevis bygging

Som en del av dobbeltsporutbyggingen erstattes de to gamle stålbruene i Sandvika av ei ny betongbru for fire spor. Den nye brua bygges i flere etapper.

Først trinn var å bygge den fjerdedelen av nybrua som ligger lengst mot sør. I mars ble trafikken på hovedsporet i retning Oslo lagt over på denne delen, slik at gamlebrua kunne rives. Nå har arbeidet med å bygge «fjerdedel nr. 2» startet. Denne delen skal stå ferdig i februar 2003.

Deretter rives den andre gamlebrua, og «fjerdedel nr. 3 og 4» av nybrua bygges ferdig i én sammenhengende operasjon.

Arbeidene foregår hele tiden med kort avstand til trafikkerte spor, noe som krever omfattende planlegging og fokus på sikkerhet.

Mindre støy

Den nye betongbrua innebærer for øvrig langt mindre støy fra togene enn de gamle stålbruene. Dette er lett å konstatere mens det nå går tog både på gammel og ny bru.

Ny prosjektsjef

- Det har vært alltid vært kjempespennende og moro å bygge jernbane, så valget var ikke vanskelig når sjansen bød seg på nytt. Jeg har jernbane i blodet, sier Knut Jørgensen, nytilsatt prosjektsjef for Sandvika-Asker.

Det er med andre ord ingen nybegynner som overtar ansvaret for det som pr. i dag er Norges største, landbaserte utbyggingsprosjekt. Jørgensen har tidligere vært leder for byggingen av nytt dobbeltspor Ski-Moss og hatt større lederoppgaver i samband med byggingen av Gardermobanen. Nå kommer han fra stilling i firmaet Egil Vedal A/S.

- Jeg går til denne store oppgaven med ærefrykt. Målsettingen er klar, nemlig å ferdigstille et godt produkt innenfor fastsatte tids- og budsjettrammer. Men veien fram dit kommer garantert til å by på mange utfordringer. Det blir viktig å få på plass et gjennomarbeidet konsept, slik at vi kan åpne et dobbeltspor hvor alt fungerer som det skal fra første dag, sier han.

Knut Jørgensen

Så jernbanefrelst er den nye prosjektsjefen at han bygger jernbane på fritida også – i størrelse 1:87.

- Kompliserte sikringsanlegg og stramme budsjetter er kjente problemstillinger også fra modellbyggingen, men ellers er det vel ikke så mange erfaringer som lar seg overføre til jobben, smiler han.

Jørgensen etterfølger Hans Hagby, som har vært innleid i stillingen som prosjektsjef. Stillingen har vært utlyst fordi Jernbaneverket ønsket å besette stillingen med en person som er fast ansatt i egen organisasjon.

olav.nordli@jbv.no

Fakta om Sandvika-Asker

- Jernbaneverket skal bygge nytt dobbeltspor fra Skøyen til Asker innen 2011. Utbyggingen vil gi større kapasitet, bedre punktlighet og kortere reisetid.
- Strekningen Sandvika-Asker (9,5 km) bygges først fordi dette gir størst umiddelbar kapasitetsgevinst og lønnsomhet.
- To fjelltunneler – 2,7 og 3,6 kilometer lange.
- To nye betongbruer i Sandvika sentrum – 150 meter lange.
- Betongtunnel i løsmasser vest for Sandvika – 800 meter lang.
- Ombygging av Asker stasjonsområde.
- Sandvika-Asker vil koste snaue 3,3 milliarder kroner. Planlagt åpning høsten 2005.

Møte med: Trafikkstyrer Knut Berger Rust

Livet på en grensestasjon

ÅL (Kjøreveien): **- Det var mer liv og miljø før, men det var kanskje litt vel hektisk når vi både skulle selge billetter og ekspedere tog. Nå sitter vi mye aleine. Fordelen er at du kan konsentrere deg om det du skal gjøre.**

Bedre konsentrasjon: *- Fordelen med å slippe å selge billetter samtidig som vi skulle ekspedere og gi ordre til togene er at vi får konsentrert oss om det vi skal gjøre, sier trafikkleder Knut Berger Rust på Ål stasjon.* *(Foto: Svein Erik Bakken)*

SVEIN ERIK BAKKEN

Det sier Knut Berger Rust på Ål stasjon øverst i Hallingdal. Han er nå en av Jernbaneverkets fem trafikkstyrere som sørger for hele driften av grensestasjonen på Bergensbanen.

- Navnet grensestasjon forteller at den ikke er fjernstyrt, mens banen på begge sider av stasjonen er det, må Berger Rust forklare før vi lar han fortelle mer om seg sjøl og livet på en grensestasjon i jernbane-Norge.

Over 25 år

Berger Rust kan se tilbake på over et kvart århundre på jernbanen. Med unntak av tiden som aspirant på Haugastøl, midt oppe på Hardangervidda, og en liten tur i Oslo, har han resten av tiden vært stasjonert på Ål.

- Hva er jobben for en trafikkleder på en grensestasjon?

- Vi gir kjøretillatelse til alle tog og arbeidsmaskiner og tildeler ordre til toggangen i den utstrekning vi får det. Videre informerer vi de reisende og publikum så godt vi kan, samt tar oss av ryggingen rundt på stasjonen. Det er det mest vesentlige.

Vel hektisk

- Tidligere hadde vi flere oppgaver. Inntil NSB stengte billettsalget 1. januar i fjor, hadde vi salget av billetter og plassbestilling om morgenen, kvelden og i helgene unntatt de travleste påskedagene.

- Det kunne til tider bli veldig hektisk. Særlig når vi var alene til ekspresstogene på lørdag morgen. Da hadde vi ofte et stort salg av billetter. Vi syntes vi måtte få billettkøen unna før toget kom.

- Samtidig skulle vi ekspedere tog og gi ordre til tog. Når det var kryssing, måtte vi i tillegg passe planovergangen. Egentlig var det over kanten av hva som var sikkerhetsmessig forsvarlig. Det kan jeg si i dag når jeg tenker tilbake på hvor hektisk det var.

Mer miljø tidligere

- Videre hadde vi jobben med å skaffe busser når det oppstod problemer med togstans. Det tar nå Driftoperatørsentralen (DROPS) i NSB seg av, og det fungerer nå bra. Vi får informasjon fra DROPS og fra bussene, så informerer vi publikum og veileder dem inn på bussene og er ellers så behjelpelige som mulig.

- Hva er erfaringen med å være aleine igjen på Ål stasjon?

- Det var mer miljø før, så det er en annen arbeidsplass enn tidligere. Før omveltningen startet for 15 år tilbake, var vi en stor arbeidsplass på 20-25 ansatte og hadde en omsetning av billetter på rundt fire millioner kroner i året. Siden har virksomheten blitt bygd gradvis ned. Det er klart at det er en stor overgang når vi nå er kun fem tilbake.

- Selv om lokomotivførerne som skifter her på Ål, er innom, samt en del folk fra BaneProduksjon, sitter vi mye aleine. Heldigvis er det fortsatt litt aktivitet her. Så vi sitter ikke aleine på hele vakta, ei heller ikke om natta.

- Var det triveligere før eller er det deilig å ha det rolig?

- Fordelen slik det er nå, er at du får konsentrert deg om det du skal gjøre.

Ikke kjeft

- Har dere fått mye kjeft fra ålingene eller andre reisende etter at NSB stengte billettsalget?

- Nei, egentlig ikke. Ålingene reagerte sjølsagt litt. Ikke rart at det ble en del reaksjoner når folk ikke lenger får kjøpt billetter på stasjonen Det ble en god del skriving i lokalavisen Hallingdølen, samtidig som lokalavisen og lokalradioen informerte godt om endringene.

- Nå foregår billettsalget i Ål Kulturhus midt i sentrum, og det er bedre enn ingen ting. Ja, det ser ut til å gå seg til, humrer Berger Rust.

Opplæringssak

- Hva med folk utenfra og turistene?

- Jeg tror de fleste av dem har sett stengte stasjoner andre steder, så de reagerer ikke spesielt på det. For mange er det i dag helt vanlig at det ikke er billettsalg på stasjonen.

- Skjønner ålingene forskjellen på dere og NSB og hva som er de ulike rollene?

- Ja, det tror jeg faktisk. I forbindelse med nedleggingen av billettsalget ble det som sagt skrevet en god del i lokalavisen. I tillegg forklarte vi det når folk kom til oss og spurte. I dag vet folk i Ål forskjellen på NSB BA og Jernbaneverket. Nedleggingen av salget ble nærmest en opplæringssak, avslutter Knut Berger Rust.

svein.erik.bakken@jbv.no

- Glade for tilbudet

- Folk er veldig glade for igjen å kunne få togbillettene i handa og slippe å reise eller ringe, sier informasjonsmedarbeider Gunn Tangnæs i Ål Utvikling AS.

SVEIN ERIK BAKKEN

- Folk kom hit på informasjonen på Ål Kulturhus og klaget. De syntes det var kronglete å bestille togbilletten over telefonen. Mange reiste derfor enten til Gol eller Geilo for å kjøpe billettene på stasjonen slik de var vant med, fortsetter Tangnæs.

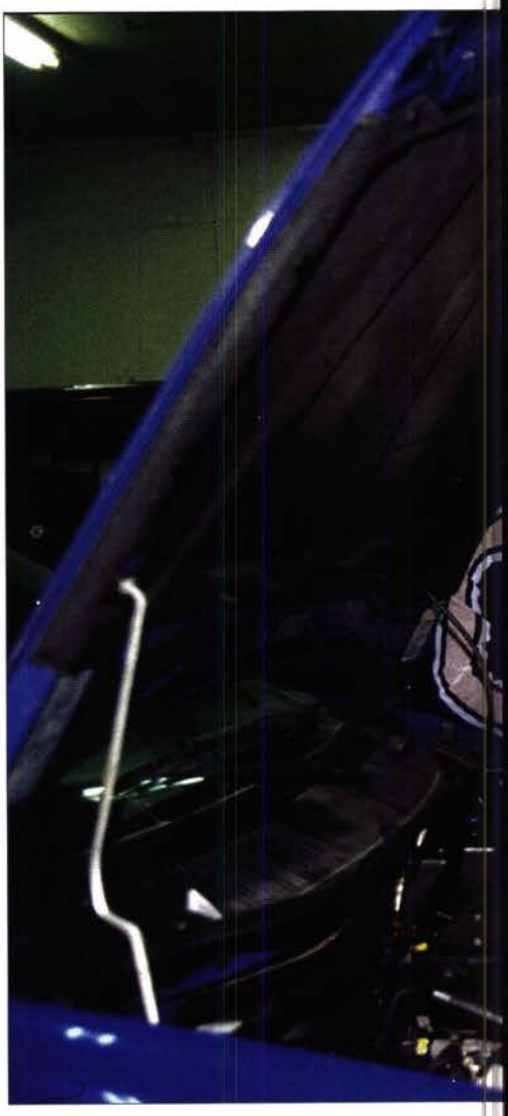
Frykt

Det var Ål Utvikling, som eies av Ål kommune og næringslivet i Ål, som tok initiativet til billettsalget.

- Mange fryktet at Ål stasjon skulle bli lagt helt ned. Dette kombinert med ønsket om å gi folk et bedre tilbud, førte til at vi fikk til en avtale med NSB om salg av billetter på provisjon.

Mer sentralt: *- Vi ligger nesten mer sentralt enn stasjonen, og folk er veldig glade for at vi tar oss av denne tjenesten, sier informasjonsmedarbeider Gunn Tangnæs i Ål Utvikling. (Foto: Svein Erik Bakken)*

- Tre av oss fikk opplæring på Geilo stasjon. Om vi står vi fast, så ringer vi dem, og de er svært behjelpelige. Vi selger billetter for inn- og utland og informerer om togtider og togtilbud så godt vi kan, avslutter Gunn Tangnæs.



Alt for bilen - i jernbanen

GREFSEN (Kjøreveien): **Medlemmer av Jernbanepersonalets Motorklubb kan spare tusenvis av kroner i året på sitt medlemskap. Andre legger ned tusenvis av arbeidstimer for å gjøre medlemmene fornøyd.**

TORE HOLTET

Morten Tyribakken, Gerhard Thue og Magne Fredriksberg har satt på kaffen og kjøpt inn godt med tilbehør til samtalen med Kjøreveiens utsendte. Trivsel står i sentrum når ledelsen i motorklubben samles til gratisarbeid for sine 4.500 medlemmer.

Vi skjønner godt at disse kara legger vekt på å ha det hyggelig når de treffes. For det er ikke noe småtteri de har ansvar for. Lokalitetene på over 200 kvadratmeter rett nedenfor Sinsenkrysset består av et romslig verksted, lager, kontor og møterom.

Dette minner mest om en velfungerende bedrift, og på mange måter er motorklubben det. Her kan medlemmer som verken er født med skrutrekker eller skiftnøkkel i handa, få hjelp til både oljeskift og enkle bilreparasjoner. Den største delen av virksomheten er likevel å holde orden på kjøp og salg av 95 forskjellige og til dels meget rimelige bilpleie- og husholdningsprodukter og distribuere disse til alle kanter av landet.

Varmstart

Samhold gir styrke. Disse sannhetens ord var bakgrunnen for dannelsen av jernbanepersonalets Motorklubb. NSB-ansatte hadde hørt om at ansatte i Televerket og Postverket hadde forhandlet seg fram til meget gunstige innkjøps- og rabattavtaler, i tillegg til at de hadde ordnet seg med egne verksteder.

Flere ildsjeler under ledelse av Helge Sæterbakken henvendte seg til NSB-ansatte i Oslo-området, og i løpet av noen måneder i 1969/1970 hadde klubben 2.600 medlemmer. Det må sies å være litt av en varmstart, og det tok ikke lang tid før også ansatte fra andre deler av landet meldte sin interesse. I dag har klubben 30 stedskontakter fra Kristiansand i sør til Åndalsnes i nord som sørger for at medlemmene får de varene de har bestilt.

Takket være en ihverdig innsats gjennom flere år har klubben romslige treffsteder både på Grefsen og i Drammen.

Frivillighetssentral

- Vi kan sammenliknes med en frivillighetssentral, sier Fredriksberg. Han er en av de virkelige veteranene i klubben og var en av drivkreftene da klubben førte opp et 120 kvadratmeters bygg på dugnad sist på 70- og begynnelsen av 80-tallet.

Fremdeles er den bilkyndige altmuligmannen fast inventar i klubblokalene, og han er ikke vond å be når gamle og nye jernbanekolleger trenger bistand med bilen.

- Og betalingen?

- Hadde jeg tatt betalt for dette, ville jeg vært en holden mann, humrer Fredriksberg, men legger ikke skjul på at han ser fram til å gå av med pensjon i sin sivile jobb i NetCargo.

- Da slutter du kanskje også i motorklubben?

Til tjeneste: *Ole Morten Tyribakken (foran), Magne Fredriksberg (i midten) og Gerhard Thue i Jernbanepersonalets Motorklubb. (Foto: Tore Holtet).*

Fakta om motorklubben

- For seks kroner måneden er du medlem av Jernbanepersonalets Motorklubb.
- Medlemskapet gir deg tilgang til en egen verkstedhall i Oslo eller Drammen.
- I landet finnes 30 stedskontakter som sørger for at du kan kjøpe alle tenkelige oljeprodukter, bilpleieprodukter, rengjøringsprodukter og andre forbruksartikler, i alt 95 forskjellige typer varer.
- Mange steder kan varehengere leies for 50 kroner døgnet.
- Medlemskap i motorklubben gir også til dels betydelige rabatter i bilrekvisita-butikker, bilverksteder, bil- og lakkeringsverksteder, samt på Shell-stasjoner.

Medlemskap i motorklubben gir også til dels betydelige rabatter i bilrekvisita-butikker, bilverksteder, bil- og lakkeringsverksteder, samt på Shell-stasjoner.

- Har du flere dumme spørsmål? svarer han kjapt og ler godt.

Såpekokere

- Hvor mye penger kan jernbaneansatte spare på å være medlemmer i motorklubben?

- Enkelte varer kommer rett fra produksjon, og våre medlemmer betaler da bare en brøkdel av prisen de hadde måttet punge ut med i butikk, forsikrer leder Ole Morten Tyribakken, som fleiper med at han innimellom fungerer som såpekoker: - Jeg har mange ganger stått på fabrikken til Consepta Norge AS i Horten og rørt ut såpe, tappet på flasker og satt på korker for at varene skal bli billigst mulig. Transporten skjer med vår egen varehenger til vår sentral på Grefsen, og derfra sendes de ut som NSB-gods.

Strømper og kondomer

- Hvilke varer går det mest av?

- Vi sender ut paller med vaskepulver og rengjøringsprodukter, og vi leverer ut mye olje både til biler og båtmotorer, opplyser Tyribakken.

- I en periode solgte vi nærmest alt vi kom over. Jeg kan da huske at vi både har hatt damestrømper og kondomer, men ikke skriv det, da, ber Frediksberg.

- Vi har gjennom åra funnet ut av hva slags varer det er mest etterspørsel etter og holder oss til dem, forklarer Thue. Han er kasserer og holder orden på store omsetningstall.

De tre presiserer at de støtter seg på et veldrevet styre på sju medlemmer, som alle tar sin tørn.

- Hva er det som driver dere til å stå på?

- Det er en stor tilfredsstillelse å se at alt fungerer, sier de nærmest i kor.

Dugnadsånden

Godt samhold og en dugnadsånd med rike tradisjoner har bidratt til å lime jernbaneansatte sammen. Slik har det også vært i motorklubben, som senest i 1997 fikk kjøpt et Moelvenhus som måtte vike plass for Hotel Opera ved siden av Oslo S. Huset ble tatt ned i seksjoner, flyttet til Grefsen, montert på nytt og pusset opp på dugnad.

Resultatet ble en utvidelse på 90 kvadratmeter. Dermed har mange av jernbanens bileiere i Oslo-området mer plass å boltre seg på. Hver tirsdag har en person vakt på verkstedet for å bistå kolleger som trenger hjelp til oljeskift, dekkskift eller enkle inngrep under panseret.

Rundt om i landet finnes smørebukker på mange jernbanestasjoner, og flere steder er det også mulig å leie en bilhenger for 50 kroner døgnet. For de som benytter seg av tilbudene, er det virkelig mye penger å spare.

- Men vil disse tilbudene overleve alle nedbemanningene og oppsplittingene?

- Vi håper det. Vi har mange medlemmer i ryggen, men tar gjerne mot flere, sier de tre representantene for ledelsen i Jernbanepersonalets Motorklubb.

tore.holtet@c2i.net

Jernbanenettet krymper

Små-nytt

Krymper: På tross av bygging av nye spor som her i Helsinki, ble det samlede jernbanenettet innen EU hele 6.400 kilometer kortere i løpet av 90-årene. *(Foto: Svein Erik Bakken)*

I løpet av 90-årene ble jernbanenettet innenfor EU 6. 400 kilometer (km) kortere. Det samlede nettet er nå på i underkant av 154.000 km. I den samme perioden økte lengden på det samlede motorvegnettet med over 25 prosent.

Samlet lengde av høystandard motorveg innenfor i EU var på nærmere 50.000 kilometer ved utgangen av 1999. Motorveglengden har økt sterkest i Spania med 3 600 nye vegkilometer og Frankrike med 2 500.

Verstingene

Relativt sett økte motorvegnettet mest i Portugal der veglengden ble mer enn firedoblet i 90-årene, samtidig som jernbanenettet her ble sterkest forkortet med en reduksjon på hele 1160 km eller 22 prosent av landets jernbanenett. For anlegg av nye motorveger ligger Finland på fjerdeplass med på 2,6 ganger større lengde ved utgangen av 90-årene enn ved inngangen til den samme perioden.

Motorvegdekningen eller tettheten, definert som veglengde dividert med landets flateinnhold, er seks ganger så stor innenfor det nåværende EU-området som i de østeuropeiske søkerlandene. Beneluxlandene har den største motorvegtettheten. Og til tross for den sterke motorvegbyggingen i Finland i 90-årene, ligger landet fortsatt på sisteplass sammen med Irland i motorvegdekning. På nest siste plass finner vi Sverige.

Mest jernbane i øst

Når det gjelder jernbanedekning, ligger EU etter søkerlandene i øst.

Den beste jernbanedekningen finner vi Sveits, Den tsjekkiske republikk og i Belgia. Når det gjelder utnyttelsen av jernbanenettet, er søkerlandene bedre enn EU-landene innen godstrafikk, men dårligere i persontransporten der Italia og Nederland var best av alle.

Hva så med Norge? Her økte motorveglengden med 234 km, mens det samlede jernbanenettet ifølge europeisk statistikk ble 23 km kortere. Ved inngangen til år 2000 var 589 kilometer veg definert som motorveg, Det gir en motorvegdekning på 1,8. Jernbanedekningen er til sammenlikning 12,4. Den største motorvegdekningen i Europa har Nederland med 57,5; mens den beste jernbanedekningen er i Sveits med 121,9.

Jernbanebråk i Sachsen

Transportministeren i den tyske delstaten Sachsen-Anhalt er klaget inn for påtalemyndighetene av jernbaneorganisasjonen som kjemper for mer konkurranse på sporet.

Organisasjonen, som har det korte og greie navnet Mehr Bahnen! Die Vereinigung für Wettberwerb im Schienenverkehr, mener transportministeren gjennom å favorisere det statseide Deutsche Bahn AG har opptrådt i strid med budsjettbestemmelsene. DB AG skal ha fått tildelt retten til å drive den lokale jernbanetrafikk i delstaten de neste seks år uten å ha gjennomført den åpne anbudsprosess som er forutsatt.

Foreningen med det korte navnet påstår at Sachsen-Anhalt vil tape mellom 200 og 600 millioner EURO på favoriseringen av DB AG. Den offentlige anklager i Magdeburg har nå saken.

Har trivdes i 48 år

Små-nytt

At jernbanen er et godt sted å jobbe, kan Odd Stenseth (65) skrive under på. I 48 år har han vært trofast mot NSB og Jernbaneverket før han gikk av med pensjon i påsken.

SINDRE ÅNONSEN

Fredag 12. april markerte gamle og nåværende kolleger at et langt yrkesliv på jernbanen nå er over for drammenseren.

For det er drammensgutt han er - og det var i Drammen han begynte som bud i 1954 - bare 17 år gammel. Siden ble det jernbaneskole og tjeneste som telegrafist og togekspeditør. Og det er ikke lite jernbanehistorie han har fått med seg.

Gal retning?

-Jeg jobbet på gamle Lier stasjon da Lieråsen tunnel ble åpnet i 1973, og jeg har også opplevd å sende av gårde det siste toget fra Vestbanen tilbake i 1989. Det var litt vemodig, erindrer Stenseth.

Han synes ellers det er vanskelig å summere opp alt han har opplevd i sin tid på jernbanen.

- Det er så mye, smiler han.

Selv om Stenseth har trives på jobben, er han ikke sikker på om jernbanen har utviklet seg i retning av å ta bedre vare på de reisende. - Gjennom hele 1980- og 90-tallet har NSB snakket om å sette kundene i fokus. Men det er vel heller det motsatte som er skjedd.

God samvittighet: *Odd Stenseth (65) kan ta av seg uniformen med god samvittighet, etter 48 år i aktiv tjeneste på jernbanen.* *(Foto: Sindre Ånonsen)*

Siste nattevakt

- Hva skal du nå bruke tiden til?

- Ettersom både kona og jeg er blitt pensjonister nå, så får vi litt bedre tid til å gjøre ting sammen. Jeg regner med at det blir litt reising både i inn- og utland, forteller 65-åringen.

Litt bedre tid blir det også til to barn og tre barnebarn.

For øvrig var hans siste vakt natt til skjærtorsdag.

- Nattvaktene er det jeg kommer til å savne minst, sier den nye pensjonisten.

sindre.aanonsen@jbv.no

Sabotasjemistanke etter indisk togulykke

Indiske myndigheter mistenker at sabotasje mot jernbanenettet forårsaket togulykken nord i India 12 mai. 12 mennesker mistet livet i ulykken.

Myndighetene satte straks i gang etterforskning av ulykken som skjedde nær byen Jaunpor nord i India søndag.

Den indiske ministeren for togsaker, Nitish Kumar, sa etter ulykken at det ikke kunne utelukkes at sabotasje var årsaken.

Ifølge en talsmann for de indiske jernbanene holdt toget lav hastighet, da 13 av de til sammen 24 vognene i settet gikk av sporet. Ulykken skjedde da toget passerte en bru over en uttørket kanal.

Nesten 100 mennesker ble skadd i ulykken. Toget, som var et langdistansetog, var på vei fra hovedstaten New Delhi til byen Patna, da ulykken skjedde. Flesteparten av passasjerene sov da toget sporet av.

Lokfører omkom

En svensk lokfører omkom i en togulykke ved Storlien i Sverige lørdag kveld.

- Lokføreren drev med vekslingsarbeid på linja da han ble påkjørt av et norsk tog var på vei for å hente tømmer, opplyser vakthavende Frank Nilsson ved Östersund-politiet til Adresseavisens nettutgave.

Påkjørselen skjedde nær grensen til Norge.

Banestyrelsen kjøper egne lok

Små-nytt

Uavhengig: Banestyrelsen vil gjøre seg mer uavhengig av DSB og kjøper derfor seks MZ lokomotiver av DSB. *(Foto: Jens Hasse, DSB)*

Vår danske søsterorganisasjon, Banestyrelsen, har gått til anskaffelse av seks MZ-lok som de kjøper fra DSB.

Lokene skal trekke rullende materiell for Banestyrelsen til de ulike anleggsstedene i Danmark. Skinnetraktorer går for langsomt på lengre transportetapper, og til nå har Banestyrelsen leid lok fra DSB ved behov.

Opprådd

Til sporbyggingstog er det imidlertid nødvendig å disponere trekkraft kontinuerlig, og Banestyrelsens behov har ikke alltid harmonert med DSBs eget behov for lok. Følgen har vært at Banestyrelsen enkelte ganger har stått opprådd for trekkraft, samtidig som det har vært dyrt å leie inn lok med fører.

Banestyrelsens egne MZ-lok vil bli stasjonert ved verkstedet i Roskilde, og det er særlig Servicedivisjonen som vil bruke dem.

Videre har Banestyrelsen gjort en avtale med den private godsoperatøren TraXion om å skaffe lokførere til lokene. I perioder med ledig kapasitet vil lokene kunne leies ut til andre operatører.

Mer bråk under Kanalen

Natten til 9. april kom nye 100 asylsøkere seg over til England fra Frankrike gjennom Kanaltunnelen. Britisk politi fakket 74 av dem, mens 26 unnslapp.

Toget kom opprinnelig fra Milano, og da det ankom godsterminalen ved Dollands Moor, skar asylsøkerne seg gjennom presenningtak og vognsider i toget.

Rammer godstrafikken

Den sparsomme godstrafikken som finnes gjennom tunnelen for tiden, ble ytterligere forstyrret av tildragelsen. Det er den franske biten av sjekkprosessen ved Fréthun som nok en gang har sviktet, og løftene fra SNCF om at sikkerheten skulle bedres fra og med 2. april, sto ikke lenger til troende.

Som følge av problemene har godstrafikken avtatt radikalt i 1. kvartal i år. Ifølge English Welsh & Scottish Railways har volumet sunket med 49 prosent i forhold til samme periode i fjor. Den franske regjering har nå gått inn i saken, og en ny trafikkplan er satt i gang fra 15. april. Man vil nå sikre 72 internasjonale godstog per uke gjennom tunnelen.

Nordisk JM i lagsjakk

Nordisk mesterskap i lagsjakk ble spilt i Eskilstuna 12. - 14. april. Laget hadde en fin tur og et flott opphold, men resultatet for laget ble ikke som ventet.

Finland ble mester med 13 poeng, Danmark 9 1/2, Sverige 7 1/2, Norge 6. Det norske laget bestod av Trond Torgersen, Bjørn Egede-Nissen, Jone Riska Pedersen, Reidar Næss, Viggo Andersen, Bjørn Bergersen og reserve Sam Nikdal.

Nytt fra NJT Reiser!

Norsk Jernbanepersonales Turistorganisasjon (NJT) har flyttet til Tomtekaia 21, IV etasje.
Dette er den store bygningen nær enden av spor 19 på Oslo S.

Telefon 23 15 15 73.
Telefax 23 15 26 55.

Postadresse:
Postboks 286 Sentrum, 0103 Oslo er uendret. Ny tjenesteadr. er:
NJT, Tomtekaia 21, Oslo.

Kontortiden er fortsatt slik:
Mandag t.o.m. torsdag kl 10-13.

Vi minner om hyttene våre på Ustaoset og NSBs feriesteder, ferieleiligheter på Den franske Riviera, badeferie i Tyrkia og Montenegro, shoppingtur til Newcastle og Edinburgh samt gode tilbud på Scandoramas Europareiser og rundturene med Hurtigruta.

Ring oss for nærmere opplysninger.

Vennlig hilsen NJT

Slurv eller sabotasje?

Små-nytt

Årsaken til den store togulykken i Storbritannia kan enten være sabotasje eller vedlikeholdsslurv.

Undersøkelseskommisjonen etter togulykken utenfor London 10. mai har konstatert at skruene i en sporveksler var skrudd helt ut av skinnene. Skruene ble funnet liggende på bakken, ikke langt fra sporveksleren.

Da ulykkestoget kom inn på stasjonsområdet i nærmere 150 kilometer i timen, lå sporveksleren helt løs. Presset på skinnene ble for stort, og da den bakerste vognen kom over veksleren, ble den trukket inn på et annet spor enn lokomotivet og de øvrige vognene.

Syv omkom

Syv mennesker omkom i ulykken, og mange fikk livstruende skader. Til sammen ble 70 mennesker skadet da den bakerste vognen i togsettet braste inn på perrongen i voldsom fart og ble liggende på tvers over to jernbanespor.

Etterforskerne utelukker hverken sabotasje eller at firmaet som vedlikeholder sporstrekningen rett og slett har glemt å sette i skruene etter å ha sjekket veksleren.

Pinlig

Sporet ble rutinemessig vedlikeholdt i begynnelsen av mai av Railtrack, som har ansvaret for skinnegangen på alle jernbanestrekninger. Men selskapets ledelse kunne ikke etter ulykken opplyse hvilken underleverandør som har ansvaret for området rundt Potters Bar. Dette har vært svært pinlig for Railtrack, som i fjor høst ble satt under statlig administrasjon.

Ny togulykke: *Syv mennesker ble drept og 70 skadet ved nok en alvorlig togulykke i Storbritannia.* *(Foto: Scanpix)*

Britisk jernbane har i årevis vært plaget med hærverk, og mange har sagt at dette en eller annen gang kommer til å kreve liv.

Raseri

Raseriet vokser blant Storbritannias mange millioner togpassasjerer. Britene opplever nå i gjennomsnitt én alvorlig ulykke hvert år. Irritasjonen er kraftig over at ansvarlige politikere og jernbanedirektører fortsatt hardnakket hevder at det er trygt å reise med tog.

Transportminister Stephen Byers er under et voldsomt press for å finne årsaken til at denne ulykken kunne skje. Han er allerede regjeringens mest upopulære statsråd. Byers har slitt både med å få togene til å gå i tide og med store interne problemer innenfor sitt eget departement.

I hans tid som statsråd har streikene kommer tett som hagl, i tillegg til at han i fjor høst bestemte seg for å sette det private selskapet Railtrack under statlig administrasjon.

Mer kapasitet over Värta-hamnen

Banverket og havnemyndigheten i Stockholm har gått sammen om å utvide kapasiteten for godstog i Värtahamnen.

Värta er porten til Finland, og havnen i Åbo er den viktigste på finsk side. I dag passerer 30. 000 jernbanevogner over Värta hvert år.

Gjennom å investere 44 millioner svenske kroner i signalanlegg og nye veksler på linjen ut til Värta vil kapasiteten bli doblet. I stedet for fire kan åtte tog i timen komme seg til havneterminalen, og hastigheten kan økes fra 40 til 70 kilometer i timen. Toglengder på hele 700 meter kan håndteres etter at moderniseringen er ferdig i oktober neste år.

Avgift for godsbiler

Den tyske forbundsdagen og det føderale Bundesrat har blitt enige om å innføre en vegavgift for tyngre godsbiler over 12 tonn. Avgiften som er avhengig av kjørte kilometer på de tyske autobaner, vil omfatte alle, også utenlandske vogntog.

Tyske myndigheter regner med at avgiften fra ikke-tyske biler vil øke utlendingenes bidrag til vegkostnadene fra 10 til 20 prosent. Det tyske samferdselsdepartementet regner med at avgiften vil berøre 25 prosent av fremmede godsbiler.

Tyskerne vil innføre en slik avgift for bl.a. å komme i gang med en modernisering av motorvegnettet som skal gi seks kjørefelt på de sterkest trafikkerte strekninger, samt øremerket 1,4 milliarder Euro til jernbaneprosjektet.

Noen gode råd når du skal utgi en rapport eller brosjyre

Informasjon om informasjon
Fra Biblioteket

Vet du:
Hvor du finner korrekt logo til dine trykksaker?
Hvilken skrifttype en brosjyre skal ha?
At alle publikasjoner skal merkes med utgivelsesår og ansvarlig utgiver?

Når du lager en publikasjon for Jernbaneverket, skal du rette deg etter prosedyrer i styringssystemets 1B-Ad og 1B-De. Dette er en guide der Biblioteket har trukket ut noen av de viktigste punktene.

Signatur og logo finnes på BaneNettet

Bruk godkjente signaturer. 1B-De (Designhåndboka), kap. A1 beskriver korrekt valg og mulige fallgruver. Logoer og signaturer ligger på BaneNettet i flere filformater. De er plassert under Tjenester - Design.
Eksempel:

Jernbaneverket
Region Vest

Skrifttyper

Jernbaneverket har flere skrifttyper, hvilken du skal bruke avhenger av hva du skriver. I 1B-De ligger den grundige gjennomgangen av Jernbaneverkets skrifttyper. På BaneNettet finnes en kortversjon med de viktigste kjøreregelene.

Om to år er din publikasjon glemt!

Ingen husker når den ble utgitt eller hvem som ga den ut. Publikasjoner skal minimum ha påskrevet årstall, sted, utgave, utgiver (for eksempel region og/-eller avdeling) og eventuell forfatter(e).
Se 1B-Ad, kap. 2.
Eksempel:
Jernbaneverket Region Øst
Informasjonsavdelingen
Oslo, 1998

Erstatter publikasjonen en tidligere utgivelse skal dette være angitt.
Se 1B-Ad, kap. 2.2

Utformes: Eksempel på hvordan en trykksak kan utformes.

Vis respekt for leseren!

Hvis du har skrevet en rapport, er alle opplysningene neppe tatt fra eget hode. Henter du informasjon fra andre skal du vise til hvor den er hentet fra. På den måten viser du respekt for andre forfatteres arbeid og for leseren. Tenk at referansene må være detaljerte nok til at dokumentene kan finnes igjen.

Vil du være etterrettelig?

Lag en referanseliste. Listen skal omfatte alle kilder du har brukt - med nok opplysninger til at man senere kan spore opp dokumentene.

Alle referanser skal ha et årstall.

Nettsider skal også ha en dato for når de ble lest fordi de ofte forsvinner eller endres. Angi alltid kilden for en artikkel, minimum tidsskriftets navn, nummer og årstall.

Ta med flest mulig opplysninger om leverandørene hvis det henvises til produktblader o.l.

Trykksaker med logo og navn representerer Jernbaneverket

Det har noe å si for vårt ansikt utad (og innad) hvordan våre trykksaker er utformet. Hvis det mangler årstall og utgivende enhet, kan man ikke vite når innholdet er gjeldende eller hvem man kan kontakte for å få flere eksemplarer eller stille spørsmål. Jernbaneverket er ikke den eneste som synder mot dette, men som kjent kan en kun gjøre noe med hvordan en selv opptrer. Vær ditt ansvar bevisst og merk publikasjonen tilstrekkelig.

Vil du gi rapporten det lille ekstra?

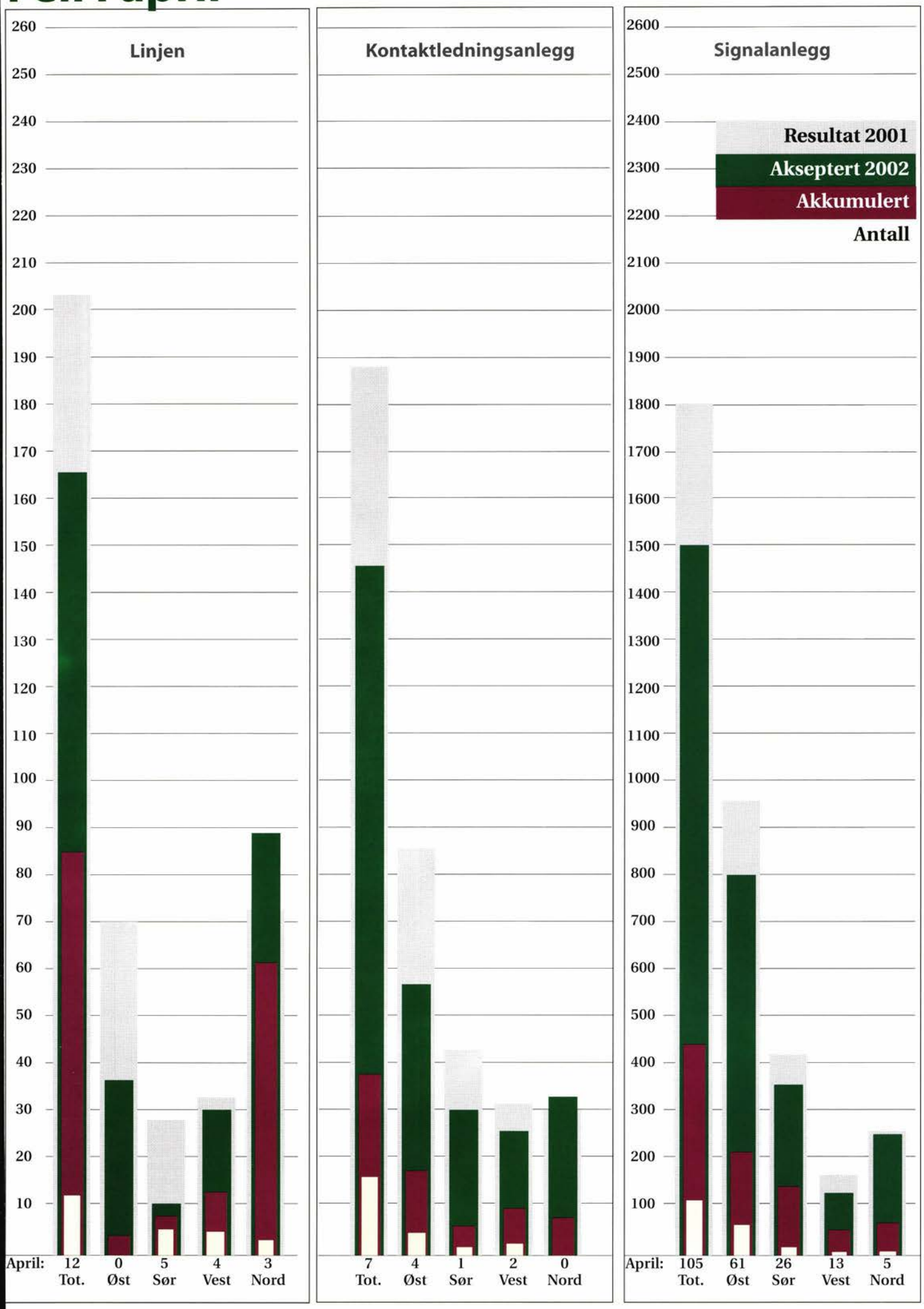
En god tittelside med informasjon om rapporten og de som har skrevet den gir et bra førsteinntrykk og viser seriøsitet. Hvis du kontakter Biblioteket kan vi gi deg et eksempel på hvordan en informasjonsside til for eksempel en teknisk rapport kan utformes. Brosjyrer til publikum eller ansatte trenger kun opplysninger på baksiden av heftet eller på kolofonen.

Et minimum av merking er å sette opplysningene langs ryggfaks (baksiden inntil bretten) eller i kolofonen (baksiden av forsiden).
Eksempel:
Utgivende enhet/avdeling: xx – Sted - År (+ evt måned) - Utforming og produksjon: xx - Foto: xx

Til slutt:

Alle publikasjoner som produseres av eller for Jernbaneverket skal levers i tre eksemplarer til Biblioteket.
Se 1B-Ad, kap. 2.

Feil i april


Linjen
Kontaktledningsanlegg
Signalanlegg
Resultat 2001
Akseptert 2002
Akkumulert
Antall
April: 12 Tot. 0 Øst 5 Sør 4 Vest 3 Nord
7 Tot. 4 Øst 1 Sør 2 Vest 0 Nord
April: 105 Tot. 61 Øst 26 Sør 13 Vest 5 Nord

KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket
Nr 5 - Juni 2002

Dramatisk: *Det kan se ganske dramatisk ut i mørket når gnistregnet står rundt slipetoget.* *(Foto: Trond Børsting)*

Slipte skinner bråker minst

ØSTFOLDBANEN (Kjøreveien): **Mens gnistene regner, kjører det 103 meter lange slipetoget fram og tilbake på Østfoldbanen. Slipingen gir bedre komfort for de reisende og kan redusere togstøyen like mye som en støyskjerm.**

ELLEN SVENDSVOLL

Det er mye kurver og stor trafikkmengde på Østfoldbanen mellom Oslo og Ski, og det er lenge siden sist det ble slipt. Skinnesliping på hele strekningen var derfor lagt inn som en aktivitet i Krengetogprosjektet. Også på Drammenbanen var det behov for sliping på deler av den sterkt trafikkerte strekningen mellom Skøyen og Asker.

Resten i november

Slutten av mars var første mulighet til å få slipetoget hit i år. Toget eies av et sveitsisk firma, SPENO, som har oppdrag i hele Europa. Bemanningen er internasjonal, men med BaneService som los var lokalkunnskapen ivaretatt. Toget slipte på Østfoldbanen i påsken og på Drammenbanen uken etter.

- På Drammenbanen holdt fremdriftsplanen, men på Østfoldbanen var tilstanden på skinnene dårligere enn de første målingene tydet på, så vi måtte slipe mer enn beregnet, forteller gjennomføringskoordinator for Krengetogprosjektet på Østfoldbanen Aslak Træe. – Derfor står det igjen noen delstrekninger som vi håper å få tatt i første halvdel av november.

Brannberedskap

Slipetoget beveger seg langs sporet med en fart av fire kilometer i timen og kjører fram og tilbake over én strekning av gangen. Gnistregnet står fra de 48 slipesteinene, og det kan se ganske dramatisk ut i mørket.

- Hvis du vil beholde det du har av hår, er det nok ikke lurt å stå for nærme, sier Aslak, - men gnistene slukner fort, og brannberedskapen er god. Vi har i forkant kartlagt alle brannfarlige områder og vannet disse med vannkanon. Toget vanner også sporet mens det kjører.

Bare fordeler

Når skinnene har «levd» en stund, oppstår det ujevnheter, og skinneprofilet blir deformert. Det gir vibrasjoner mellom skinnene og hjulene på togene. Alle som har kjørt på en grusvei med «vaskebrett», vet hvordan det arter seg. Både skinner, sviller, ballastpukk og andre spordeler utsettes for stor slitasje. Slitte skinner blir dessuten raskere enda mer slitt. Når skinnene blir slipt, sliter det mindre på togene, det bedrer komforten for de reisende, og det aller beste, i hvert fall for dem som bor langs banen, er at det reduserer støyen fra togene.

Støymålinger

Det foretas for tiden en omfattende støykartlegging langs banenettet i forbindelse med kravene til støynivå i den nye forskriften til Forurensningsloven. Skinnesliping er et av flere tiltak som blir vurdert. Erfaringer fra andre steder viser at sliping i en del tilfeller kan gi en støyreduksjon tilsvarende effekten av en støyskjerm.

- Vi regner med en gjennomsnittlig støyreduksjon på rundt tre desibel, men for å få mer kunnskap om dette har Baneteknikk på Hovedkontoret målt støynivået på tre steder langs banen, forteller Træe. – Det ble valgt ut steder der skinnene hadde ulik slitasje og gjort målinger før vi begynte arbeidene. Vi skal etter hvert gjøre nye målinger og få dokumentert effekten.

ellen.svendsvoll@jbv.no