KJØREVEIEN

Nr. 9 - 2003

Dobbelt så mye til vedlikehold

Danske Banestyrelsen så avgrunnen nærme seg, men nå tar myndighetene et krafttak. Danmark vil årlig bruke dobbelt så mye på drift, vedlikehold og fornyelser av sitt jernbanenett som det vi gjør her hjemme.

Side 4-7

Signaler

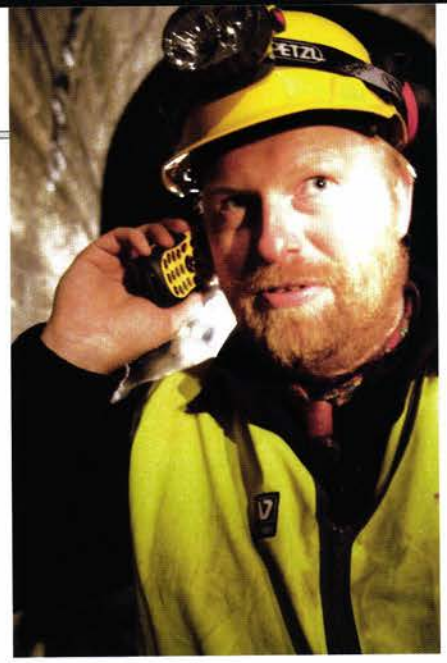
Nordisk satsing

Det skjer mye på jernbaneområdet i Norden. Dette kom ikke minst fram på den store jernbanemessen Nordic Rail, som arrangeres annenhvert år i Jönköping. I år var det rekordoppslutning om messen, og Jernbaneverket var blant dem som markerte seg med egen stand.

Seminarene på messen dokumenterte også at Norden er langt fremme når det gjelder nytenkning på jernbaneområdet og tilpasning til EUs jernbanepolitikk. Dette ser vi også i rapporten om et fritt nordisk jernbanemarked for godstransport som ble presentert på et av seminarene. Jernbaneverket har vært med på å utarbeide denne gjennom det samarbeidet de nordiske jernbanedirektørene har i Nordic Infrastructure Managers (NIM).

Kjøreveien har i det siste skrevet mye om utviklingen i Norden. I forrige utgave så vi at svenskene har et betydelig høyere investeringsnivå enn oss i Norge og har fått igjen for dette i form av rimeligere drift og vedlikehold. I denne utgaven rettes oppmerksomheten mot Danmark. Der har det gjennom årene oppstått et stort etterslep i vedlikehold, men det er nå politisk enighet om et krafttak for å rette opp dette.

Tankene går fort til det norske statsbudsjettet, som nå ligger til behandling i Stortinget. Krafttak er vanskelige å få til i norsk politikk, men regjeringen har klart å få til en økning i jernbanebudsjettet takket være utbyggingen av GSM-R. Det er positivt. Ulempen er imidlertid at en del av GSM-R utbyggingen må finansieres gjennom et kutt i Jernbaneverkets vedlikeholdsbudsjett. Det er svært viktig at slike kutt blir et engangstilfelle og ikke varsler en permanent nedprioritering av vedlikeholdet. For også hos oss har vi et etterslep i vedlikehold, og vi er svært sårbare hvis dette begynner å vokse igjen. Det tåler vi ikke om vi skal makte å opprettholde og etter hvert forbedre regulariteten og punktligheten i togtrafikken.

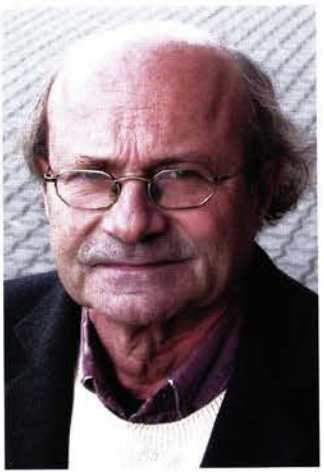


17 Vinneren

Den nye togradioen er årets budsjettvinner, mens vedlikehold er taperen. Tunnelbyggingen mellom Bodø og Rognan foregår med fullt trøkk.

29 Middel

- Jeg ser på jernbanen som et middel til nå et samfunn som jeg ønsker meg, sier denne kvinnen. Møt henne i et større intervju.



12 Motsatt

- Oppsplitting i det offentlige fører ofte til ineffektivitet – det motsatte av det som var hensikten, sier denne professoren.

KJØREVEIEN 9-2003

Dansk storsatsing på vedlikehold 4
- Avgjørende for togets framtid 6
Arlandabanan i pluss og minus 8
- En «bra affär» 10
- Dyrere på avbetaling 11
Foran i Norge – etter Europa 12
Likestilling og fri flyt 14
Øker etterslep i vedlikehold 15
Bekymret over utsettelse 16
Budsjettvinneren 17
Fullt trøkk i Svarthammaren 18
De skal bli bedre ledere 21
- Tøft og sunt 22
- Vi må mer ut 23
Felles løp mot 2008 24
- Gir meg trygghet 25
Signalfeilene skal halveres 26
Strømsparer i millionklassen 28
Møte med:
- Vi arbeider for et godt samfunn 29
Limet:
Gøy i jernbanefamilien 32
Smånytt 34
Mitt jernbanebilde 40
Info om info 41
Feil i juli 42
Ulykker og punktlighet 43
Harrysporet 44

8 Eierskifte

Arlandabanan har gått med over 300 millioner i tap siden starten i 1999. Nå er det private driftsselskapet solgt.

21 Måles!

De skal snart få målt sine lederferdigheter. Les om disse to ledernes reaksjoner og hvordan de vurderer sin egen rolle i det nye Jernbaneverket.

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: 5.000
www.jernbaneverket.no

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

Redaksjonen avsluttet 3. november 2003.

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

Dansk storsatsing på vedlikehold

KØBENHAVN (Kjøreveien): **Mens den norske regjeringen kutter bevilgningene til vedlikehold av jernbanenettet, legger den danske regjeringen opp til en storstilt satsing på vedlikehold og fornyelser. - Målet er et perfekt jernbanenett, sier trafikkminister Flemming Hansen.**

SVEIN ERIK BAKKEN

Den borgerlige regjeringen har nylig lagt fram en tiårig rammeavtale for jernbanen i Danmark.

Avtalen gjelder for perioden 2005 til 2014 og er delt i to: En kontrakt med DSB om kjøp av togtjenester som gjør det mulig å øke togproduksjonen - kjøre flere tog - med 26 prosent, og en kontrakt med Banestyrelsen som legger opp til en kraftig opptrapping av vedlikehold og fornyelser.

«Brukt for lite på vedlikehold og fornyelser»

Gevinsten skal bli bedre punktlighet, mindre forsinkelser, kortere reisetid og flere togreisende.

En milliard mer

Fra et gjennomsnittlig aktivitetsnivå til drift, vedlikehold og fornyelser på om lag 2,1 milliarder danske kroner per år i perioden 2000 til 2004, legges det opp til en økning til 2,7 milliarder danske kroner i perioden 2005 til 2009 og 3,1 milliarder danske kroner i perioden 2009-2014.

Med andre ord skal aktiviteten økes med rundt en milliard danske kroner mer i året på vedlikehold og fornyelser for å ruste opp det danske jernbanenettet i tiårsperioden.

Deler av aktivitetsutvidelsen oppnås ved effektiviseringen i Banestyrelsen. Det ønskede aktivitetsnivå kan derfor oppnås ved å bruke gjennomsnittlig vel 2,4 milliarder danske kroner per år på drift og vedlikehold av det 2.323 kilometer lange danske jernbanenettet i perioden 2005-2014.

Dobbelt så mye

Til sammenligning er det bevilget nær 3,1 milliarder kroner til drift og vedlikehold av det 4.077 kilometer lange norske jernbanenettet i år. Ifølge regjeringens forslag til statsbudsjett for neste år skal det reduseres til vel 2.9 milliarder kroner.

Omregnet til per banekilometer i norske 2003-kroner blir det henholdsvis 1.282.000 og 1.472.000 kroner i året på det danske jernbanenettet i de to periodene, mot 754.000 kroner per kilometer bane på det norske jernbanenettet i år og 719.000 kroner per kilometer bane ifølge regjeringens forslag til statsbudsjett for neste år.

«Målet er et perfekt jernbanenett»

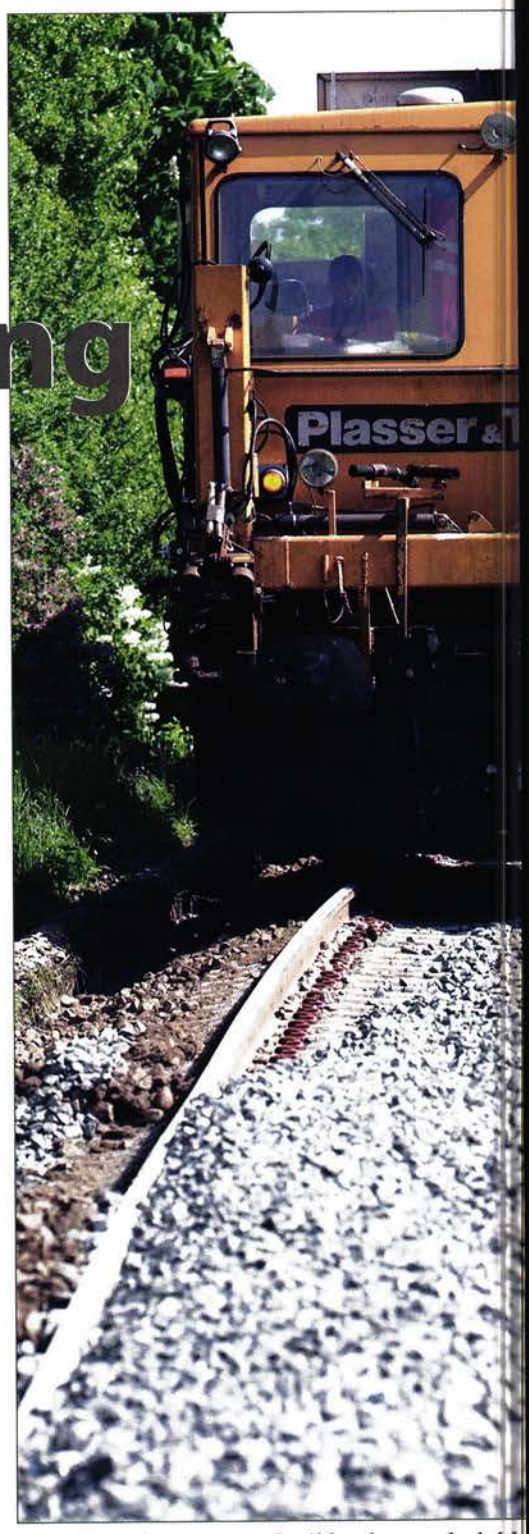
Med andre ord vil danskene bruke rundt dobbelt så mye på drift, vedlikehold og fornyelser av sitt jernbanenettet som det vi gjør her hjemme.

Sludder

- Hva er hovedårsaken til at du går inn for et markant kursskifte i din regjerings og dansk jernbanepolitikk?

- I Danmark mener mange politikere at jernbanepolitikk kontra privatbilisme er et enten eller. Det synes jeg er noe forferdelig sludder. Det er et både og. Vi skal gi borgerne mulighet til å velge hva de helst vil, fortsetter Hansen.

Han representerer «Det Konservative Folkeparti», det samme som Høyre i



Det dobbelte: *Danmark vil bruke rundt dobb jernbanenett som Norge.*

mye på drift, vedlikehold og fornyelser av sitt (Foto: Niels Nyholm)

Norge, i den borgerlige mindretallsregjeringen der de sitter sammen med Venstre, som politisk er et konservativt bondeparti.

- Dess bedre tilbud, jo mer vil folk reise kollektivt. Her er det regulariteten som er det viktigste. Det er mitt utgangspunkt, sier Hansen og viser til at Danmarks to store samferdselsprosjekter, forbindelsene over Storebelt og Øresund, har gitt vekst i trafikken både på vei og bane. Dette har sammen med DSBs dyktighet ført til en holdningsendring til fordel for toget i Danmark.

Fortidens synder

Trafikkministeren forventer at trafikken på jernbanen kommer til å stige enda mer i årene framover.

- Haken er at dagens jernbanenett ikke har vært godt nok vedlikeholdt. Det har vært brukt for lite penger til vedlikehold og fornyelser. Rammeavtalen viser at vi har erkjent det faktum ved å utvide innsatsen med rundt femti prosent fra 2010 i forhold til hva det ble brukt på drift, vedlikehold og fornyelse tidligere.

«Fullstendig sikker på suksess»

- De første fem årene vil gå med til å utvide Banestyrelsens kapasitet og rette opp fortidens synder. De neste fem årene innledes arbeidet med å gjøre banenettet helt perfekt. Denne innsatsen vil fortsette i en årrekke framover, hvor banenettet vil oppnå et stadig høyere vedlikeholdsnivå.

Sikker på suksess

- Satsingen finansierer vi på tre måter. Vi fikk ingen effekt av å sette ned prisene med ti prosent på kollektivreiser og overfører pengene, 360 millioner kroner i året, til Banestyrelsen.

- Videre reduserer vi betalingen til DSB med i gjennomsnitt 409 millioner kroner i året og øker statens utbytte fra DSB med i gjennomsnitt 161 millioner kroner i året, samt bevilger i gjennomsnitt 350 millioner kroner til fra staten i året.

- Samlet gir dette en økning i bevilgningene til vedlikehold og fornyelse til Banestyrelsen på i gjennomsnitt 1,28 milliarder kroner i året. Om vi ikke hadde tatt disse grepene, hadde det ikke vært noe hjelp for DSB i å satse til sammen rundt seks milliarder kroner på nye tog. Det har vi erkjent, og jeg er fullstendig sikker på at dette blir en suksess.

Sikret flertall

- Vi har lagt vårt forslag til rammeavtaler for DSB og Banestyrelsen fram for Folketinget. Avtalene dreier seg om til sammen om lag 64 milliarder kroner. Det er veldig mange penger.

- Vi har spurt Dansk Folkeparti, (tilsvarer Fremskrittspartiet her hjemme), som er regjeringens grunnlag i Folketinget, om støtte til avtalen. De har sagt ja. Vi kommer også til å spørre alle de andre partiene. Det blir spennende å se om partiene som har kollektiv trafikk som politisk hovedsak, vil støtte den eller ei, avslutter trafikkminister Flemming Hansen, som bedyrer at verken han eller finansminister Thor Pedersen overhodet er bekymret for at den økte aktiviteten på jernbanen skal gi økt inflasjon.

«Noe forferdelig sludder»

svein.erik.bakken@jbv.no

Fra synder til perfekt: *- De første fem årene vil gå med til å rette opp fortidens synder. De neste fem årene innledes arbeidet med å gjøre banenettet helt perfekt, sier trafikkminister Flemming Hansen.*

(Foto: Trafikministeriet)

- Avgjørende for togets framtid

KØBENHAVN (Kjøreveien): **- Den nye rammeavtalen er avgjørende viktig for jernbanen og togets framtid i Danmark, sier utviklingsdirektør Henrik Jørgensen i Banestyrelsen og legger ikke skjul på at han er meget tilfreds med avtalen.**

SVEIN ERIK BAKKEN

- Når en har et hus, kan en godt la være å male det, men på et gitt tidspunkt blir spørsmålet om en overhodet har råd til å få huset i stand igjen. Slik har det vært med jernbanen i Danmark.

Avgrunnen

- Vi har vært inne i en negativ spiral, hvor vi i 10-15 år har investert for lite i vedlikehold og fornyelser. Særlig har det gått ut over nødvendige fornyelser.

«Avgrunnen nærmet seg»

- Vi begynte å se avgrunnen nærme seg. Hadde vi fortsatt i samme sporet i en ny femårsperiode, så ville vi nærmet oss en situasjon hvor det var urealistisk å opprettholde dagens trafikk på det danske jernbanenettet.

- Jeg vil karakterisere den nye rammeavtalen som epokegjørende. Den vil nærmest bety en ny start for jernbanen i Danmark, slår Jørgensen fast.

Store etterslep

For små bevilgninger til vedlikehold og fornyelser av jernbanenettet har ført til store etterslep.

- I inneværende avtaleperiode 2000-2005 har vi prøvd med såkalt gjenoppretting, men vi har ligget for lavt i aktiviteter også i denne perioden til at det har gitt merkbare forbedringer.

- *Har dere beregnet etterslepet?*

- Ja, men det er meget vanskelig å kunne dokumentere det. På noen områder er vi tett på å kunne dokumentere etterslepet ved hjelp av kvalitetssikring av eksterne eksperter.

- For et år siden gjennomførte vi en større undersøkelse av sporene over hele Danmark. Eksterne eksperter slo fast at det var et stort etterslep på fra 2,5 til tre milliarder danske kroner på fornyelse.

Ganske snart: - Følger politikerne opp den meget avgjørende rammeavtalen, vil vi ganske snart se resultatene i praksis, sier utviklingsdirektør Henrik Jørgensen. *(Foto: Svein Erik Bakken)*

Bruer og sikringsanlegg

- Vi har veldig mange små og store broer, i snitt en bro per kilometer bane. Med broenes høye gjennomsnittsalder har vi et etterslep på vedlikehold og fornyelser på om lag 1,5 milliarder danske kroner, ifølge våre egen beregninger.

- Det tredje viktige området som vi har et stort etterslep på, er signal- og sikringssystemene. Her utvikler teknologien seg hele tiden.

«Synliggjorde effekten av de politiske vedtakene»

- Vi jobber nå med å lage en klar strategi for utskifting. Der legger vi opp til å fatte et prinsippvedtak om strekningbaserte utskiftninger i stedet for å skifte ut enkelte sikringsanlegg. Målet er å få et ensartet teknologisk miljø, samt mer gunstige innkjøp.

Behovene og nytten

Jørgensen opplyser videre at Banestyrelsen har vært intensivt med i arbeidet med den nye rammeavtalen i en firefem måneder.

- Forberedelsene har foregått gjennom et meget godt samarbeid på tvers av virksomheten her i Banestyrelsen. Det har gjort at vi bedre enn tidligere har kunnet beskrive behovene og nytten av tiltakene som vi har foreslått.

- Vi har lagt vekt på et opplegg som er langsiktig og økonomisk gunstig, der vi i den første perioden reduserer den negative utvikling og snur den til en positiv utvikling i neste periode.

Viktig å synliggjøre

- Først la vi fram hva vi mente behovene for vedlikehold og fornyelser var. Vi fikk så

Få opp kvaliteten: Via en kraftig satsing på fornyelser og et bedre vedlikehold skal danskene få opp kvaliteten på det eksisterende jernbanenettet.
(Foto: Niels Nyholm)

beskjed om å lage fire ulike scenarier. Her viste vi hva slags tiltak vi kunne få til med de ulike alternativene og hvordan tiltakene ville slå ut. Dermed synliggjorte vi hva effekten av de politiske vedtakene ville bli.

- *Var det viktig for resultatet?*

- Ja, det er viktig å vise raskest mulig at tiltakene og pengene vil gi resultater, og at politikerne får mest mulig igjen for sine penger. For dersom tiltakene først gir synlige resultater om fem - ti år, vil det være veldig vanskelig å få politisk forståelse for dem.

- Følges rammeavtalen opp, vil vi ganske snart se resultatene i praksis. Vi har sagt at en vil se forbedringer av regularitet en etter to år og stadig større forbedringer i årene videre framover.

Meget krevende

- Dette har vært en god måte å argumentere på. For spørsmålet er fra politikerne: - kommer det noe ut av det, og kan vi garantere resultatene? Vi har nå sagt hva som skal bli resultatene av tiltakene.

- Blant annet skal vi øke kanalregularitet (Banestyrelsens kvalitetsbetegnelse for banerelatert regularitet) på fjernstrekningene fra dagens 95,5 prosent til 96,5 prosent i 2009 og for S-banene fra 98,5 til 99 prosent i 2009. Dermed skal det i 2009 være 6.500 færre fjerntog og 3.600 færre lokaltog som skal bli forsinket som følge av feil på jernbanenettet. I avtalen er det øremerket 100 millioner kroner i året til dette arbeidet.

«Et mer pålitelig banenett»

- Det blir meget krevende å nå disse målene og å innfri løftene om kortere reisetid.

Få opp kvaliteten

- Hva slags banenett vil dere ha i 2014 om politikerne følger opp og dere lykkes?

- Da vil vi få et mer pålitelig banenett, som ikke er preget av så mange uhensiktsmessige økonomiske disposisjoner som nå.

- Når vi snakker om selve banenettet, så handler det mest om bedre punktlighet, færre feil, mer pålitelighet og færre saktekjøringer. I tillegg kan det kjøres flere tog.

- Vi vil stå bedre rustet til å ta imot den økte trafikken som avtalen med DSB legger opp til, og trafikken fra andre togselskaper. Gjennom den nye rammeavtalen vil vi via fornyelser og et bedre vedlikehold få opp kvaliteten på det eksisterende jernbanenettet, avslutter utviklingsdirektør Henrik Jørgensen.

svein.erik.bakken@jbv.no

Arlandabanan i pluss og minus

ARLANDABANAN (Kjøreveien): **Arlandabanan var en rimelig investering for den svenske stat, men den private driften har så langt gått med over 300 millioner kroner i tap. De opprinnelige eierne har nettopp solgt Arlanda Express til en australsk bank.**

TORE HOLTET

Mye skiller Arlandabanan fra det norske motstykket Gardermobanen.

«... en markedsandel på 40 prosent»

Den svenske banen er privatfinansiert - den norske er langt på vei betalt av norske skattebetalere.

Arlanda Expresstogene går bare mellom Stockholm Central og flyplassen – det norske flytoget stopper ved seks stasjoner mellom Gardermoen og Asker.

I fjor reiste 2,4 millioner passasjerer med Arlanda Express – og nær fire millioner med det norske flytoget.

40 prosent

Målt etter totaltrafikken på de to flyplassene er statistikken lystelig med norske øyne. Det svenske flytogets markedsandel er på 15 prosent, mens det norske flytogets andel er mer enn dobbelt så stor - nær 35 prosent.

Men en slik sammenlikning oppleves som urettferdig på svensk side.

- Vi kommer aldri til å oppnå i nærheten av en markedsandel på 35 prosent, da halvparten av flypassasjerene skal andre steder enn fra/til Stockholm. Forholder vi oss derimot til Stockholm City, har vi en markedsandel på 40 prosent, forklarer administrerende direktør for Arlanda Express, Per Thorstenson.

Store forskjeller

Den svenske stat kan imidlertid presentere et langt hyggeligere økonomisk regnestykke enn den norske:

Den 21 kilometer lange Arlandabanen ble bygd av fire private selskaper, og av totalkostnaden på 4,5 milliarder svenske kroner har staten bidratt med et gunstig lån på en milliard kroner. I tillegg brukte staten 2,4 milliarder kroner på å bygge ut til fire spor på den 2,2 kilometer lange strekningen mot Stockholm.

Utbyggingen av Gardermobanen var mer omfattende og kostet 10 milliarder kroner. Nær ni av disse milliardene ble i sum betalt av skattebetalerne, senest som følge av stortingsvedtak om gjeldssanering.

Dårligst i Europa

Det er svikten i flytrafikken generelt og Arlanda-trafikken spesielt som er bakgrunnen for at Arlanda Express, under det juridiske navnet A-Train AB, tapte vel 74 millioner kroner i 2001 og over 50 millioner kroner i 2002.

Ved utgangen av fjoråret var det samlede tapet i balanseregnskapet kommet opp i nesten 295 millioner kroner. Hva tapet blir i år, vil ikke administrerende direktør Per Thorstenson ut med.

De første eierne i A-Train AB-NCC, Vattenfall, Alstom og Mowlem - har imidlertid sagt takk for seg. Den 10. oktober i år solgte de alle sine aksjer til australske Macquarie Bank. Samlet pris: 400 millioner kroner.

«... en økonomisk mye rimeligere jernbane»

Problemet for A-Train er at den svenske storflyplassen går dårligere enn nesten alle europeiske konkurrenter. Siden 2001 har Arlanda hatt en passasjersvikt på tre millioner og ender i år med rundt 15 millioner flypassasjerer.

- God forretning

- For tre-fire år siden trodde alle at Arlanda skulle ha 20 millioner flypassasjerer i år. Hvis den prognosen hadde slått til, ville vi tjent penger allerede, sier Thorstenson, som ikke bare skylder på 11. september-effekten.

- Det store raset i IT-næringen rammet stockholms-økonomien ekstra hardt, poengterer han.

Men sjefen er optimist.

- Det er bare et tidsspørsmål før Arlanda kommer tilbake, og jeg regner med at vi vil tjene penger i løpet av to-tre års tid. Når 40 år er gått, er jeg overbevist om at Arlandabanan er blitt god forretning for selskapet, for passasjerene og for den svenske stat.

Gjorde feil

Da Arlandabanan ble åpnet for tre og et halvt år siden, hadde mange de positive åpningstallene fra Gardermobanen i ferskt minne. Markedsandelen ble derfor anslått til 20 prosent fra dag én.

- Her ble det gjort en feil. For Arlandabanan ble ikke åpnet samtidig med flyplassen, slik som i Norge. Passasjerene på Arlanda var vant til å reise med buss, bil og taxi. Vi må inn og endre folks vaner, og slikt tar tid. Dessuten vet vi at halvparten av flypassasjerene reiser videre uten å ta turen om hovedstaden. Men vi øker stadig vår markedsandel, påpeker Thorstenson.

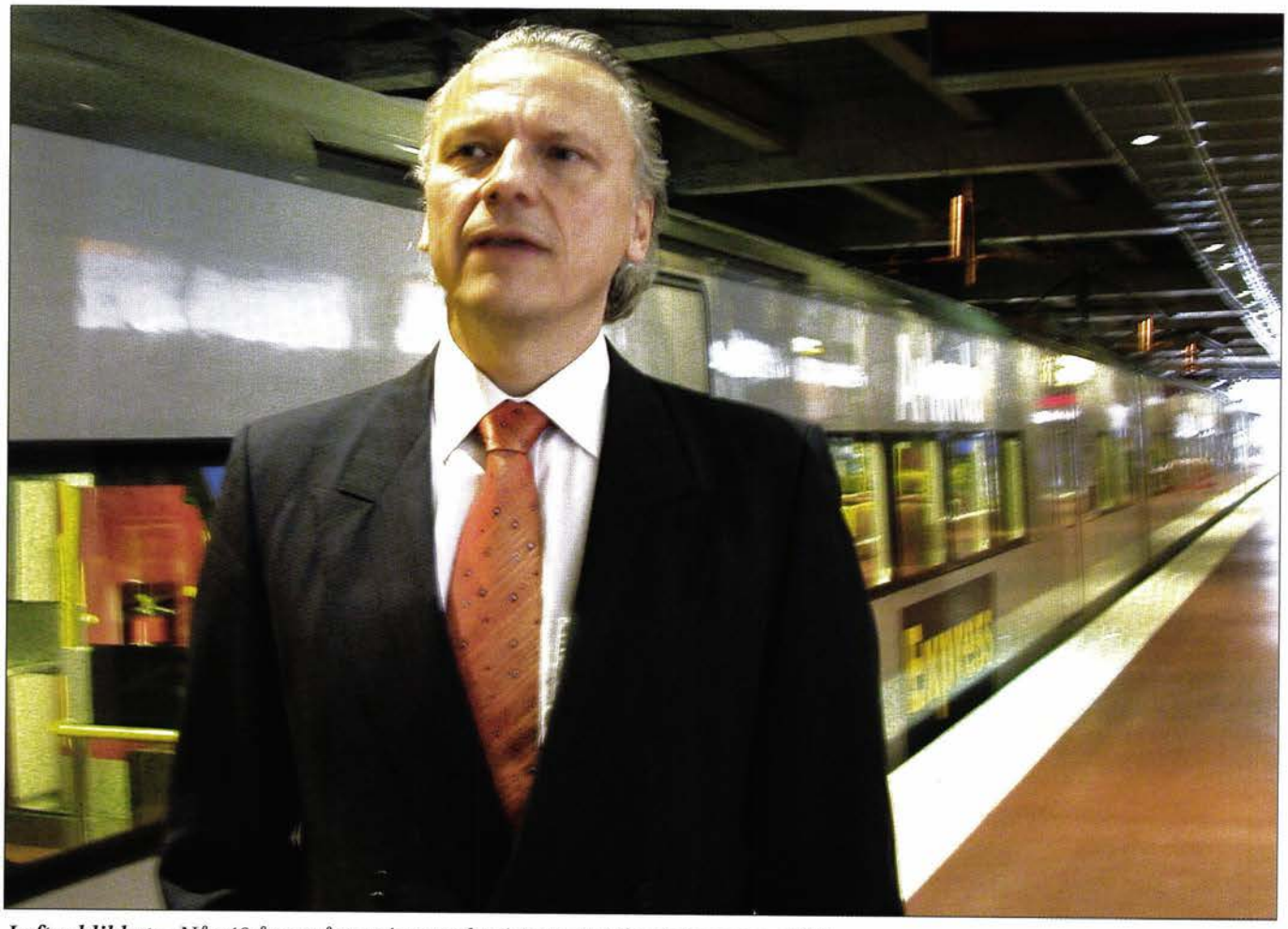
Så langt har 12 millioner passasjerer reist med Arlandabanen, hvis togene til Statens Järnvägar regnes med.

- Rimeligere

- Vi har fått en økonomisk mye rimeligere jernbane enn om den hadde vært bygd på den tradisjonelle måten gjennom statlige bevilgninger, fastslår administrerende direktør Kjell Sundberg i A-banan Projekt AB, som ivaretar statens interesser på flytogbanen.

- *Er de økonomiske målene for Arlandabanan innfridd?*

- Vårt økonomiske mål var at entreprenør- og driftskostnadene skulle finansieres gjennom retten til å drifte flytogtrafikken, noe som er nedfelt i en fastpriskontrakt. Ettersom Arlanda Express/A-Train tar risikoen i forhold til markedet, vil ikke vi blande oss bort i deres økonomiske mål. Likevel håper vi selvfølgelig at



Løfter blikket: *- Når 40 år er gått, er jeg overbevist om at Arlandabanan er blitt god forretning for selskapet, for passasjerene og for den svenske stat, sier sjefen for Arlanda Express, Per Thorstenson.* *(Foto: Tore Holtet).*

de så snart som mulig kan drive lønnsomt.

Markedet betaler

Sundberg erkjenner at de fleste passasjerene er forretningsreisende, selv om stadig flere familier har oppdaget at de kan reise med rabatter.

- Spørsmålet er hvor mye staten skal subsidiere den delen av flytrafikken som vender seg mot næringslivet. Hvorfor skal staten betale alle kostnadene når det finnes et marked som vil betale? spør han.

«... tidsspørsmål før Arlanda kommer tilbake»

Per-Olof Lingwall, ekspert på finansieringsspørsmål i Banverket, mener privat finansiering er en mulighet for prosjekter en ellers ikke har råd til, men han ser også problemene.

- Arlanda Express eier tog, leier trafikknettet og har ansvar for å ta inn billettinntektene. Selskapet har fått monopol på strekningen i 40 år. Dette gir mindre fleksibilitet for Banverket til å utnytte banen på en smidig måte, sier Lingwall.

Mer for pengene

Sundberg medgir at Arlanda Express har fått rett til et begrenset antall togtransporter på Arlandabanan samt beskyttelse mot konkurranse så lenge det gjelder pendeltrafikk mellom Arlanda og Stockholm Central.

- Det betyr ikke at vi utelukker annen trafikk på Arlandabanan. Men vil man åpne for konkurranse på pendeltrafikkmarkedet, må staten være beredt på å betale erstatning til A-Train.

Han mener Arlandabanan kan være et eksempel å trekke lærdom av ved andre store jernbaneprosjekter.

- Hvis man ønsker mer jernbane for pengene, poengterer sjefen for det statlige selskapet A-banan Projekt AB, Kjell Sundberg.

tore.holtet@jbv.no

Fakta

- Den 21 kilometer lange Arlanda banan ble bygd av A-Train AB.
- Bak A-Train AB sto det svenske entreprenørselskapet NCC AB (44 prosent), den franske transport- og energigiganten Alstom (29 prosent), det svenske energiselskapet Vattenfall (20 prosent) og det britiske jernbaneselskapet Mowlem Railways (7 prosent).
- Ny eier er Macquarie Banks nye europeiske infrastrukturfond.
- Da banen sto ferdig høsten 1999, overleverte de private selskapene den nye banestrekningen til staten ved A-Banan Projekt AB.
- A-Train AB leier nå banen av staten fram til 2040 og driver togtrafikk på strekningen under navnet Arlanda Express.
- Billettprisen på strekningen Stockholm-Arlanda bestemmes av A-Train AB.
- For tida koster det 180 kroner å reise på strekningen – også om du reiser med vanlig lokaltog.

- En «bra affär»

- Totalt sett ble Arlandabanan en «bra affär» for NCC. Selv om driften har gått med tap, hentet vi ut en hyggelig gevinst på et kjempestort byggeoppdrag, sier avtroppende styreleder Staffan Bennerdt i en kommentar til eierskiftet i Arlanda Express.

TORE HOLTET

Storentreprenøren NCC var helt fra starten av største aksjonær i Arlanda Express' driftsselskap A-Train AB, der energiselskapet Vattenfall, togleverandør Alstom og leverandøren av trafikksystemet, Mowlem, også var inne på eiersiden.

400 millioner

De fire selskapene påtok seg både å bygge og drifte banen. Etter nesten fire års flytogdrift har de solgt alle sine aksjer i A-Train AB til australske Macquarie Bank. A-Train vil bli formelt eid av bankens europeiske infrastrukturfond, som retter seg mot langsiktige investorer.

«Trafikknedgangen de siste åra var en strek i regningen»

Byggingen av Arlandabanan kostet 4,5 milliarder svenske kroner.

De økonomiske tapene på driften har siden åpningen i november 1999 beløpet seg til godt over 300 millioner kroner. Eierne har garantert for 200 millioner i lån samt 130 millioner kroner i sikkerhet for leasing av togsett.

Nå har de kvittet seg med disse forpliktelsene, i tillegg til at de får utbetalt 70 millioner for aksjene.

- Ikke langsiktig

- Vi har aldri sett oss selv som langsiktige eiere av et selskap som skal drive med togdrift. Alle de fire selskapene har en annen type kjernevirksomhet, og for vår del var det byggeoppdraget som først og fremst var interessant, sier Bennerdt, som representerer NCC.

Interessant: *- For vår del var det byggeoppdraget som var interessant, sier Staffan Bennerdt, finansdirektør i NCC og avtroppende styreleder for Arlanda Express.* *(Foto: NCC).*

Det var likevel den australske banken som tok kontakt.

- Macquarie var ute etter objekter i Europa som kunne fylle opp bankens infrastrukturfond. Tankegangen er at fondet skal gi avkastning på sikt, og det innebærer at de har tro på Arlandabanan som investeringsobjekt.

Regnet med tap

- Men så langt har driften gått med tap ...

- Ja, dessverre. Vi hadde regnet med å gå med tap i starten, men må innrømme at trafikknedgangen de siste åra var en strek i regningen. Eksperter på infrastruktur har imidlertid tro på at trafikken på Arlanda vil ta seg opp igjen, og det tror jeg de har helt rett i – ikke minst når banen vurderes i et 40-års perspektiv.

- Flytrafikken vil alltid svinge i takt med konjunkturene, og et flytogselskap bør derfor ha langsiktige eiere. Dessuten har selvfølgelig den australske banken muligheter for å gjøre et grep når det gjelder finansieringen.

«Vi har aldri sett oss selv som langsiktige eiere»

Selve driften er Bennerdt godt fornøyd med, og minner om at Arlanda Express ble kåret til Årets Transportföretak i 2002.

tore.holtet@jbv.no

- Dyrere på avbetaling

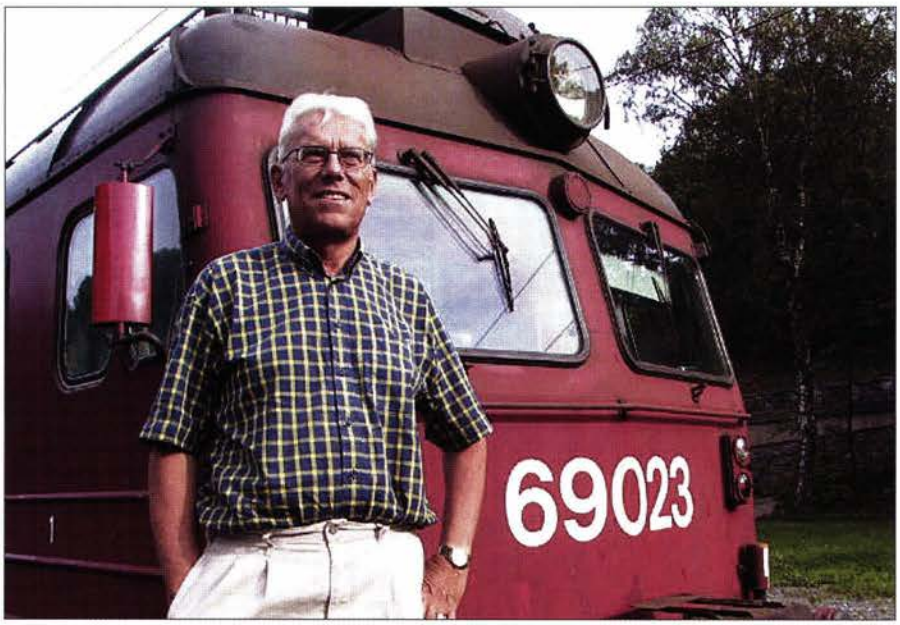
- Det ideelle ville vært at staten gikk inn med nødvendige beløp og bygde Sørvestbanen. Det er billigere å betale kontant enn å kjøpe på avbetaling. Slik er det også med jernbane, sier lederen for Jernbaneforum Sør, Oddvar Skaiaa.

TORE HOLTET

De fem fylkeskommunene Vestfold, Telemark, Aust-Agder, Vest-Agder og Rogaland stifter i disse dager utbyggingsselskapet Sørvestbanen AS. Siktemålet er klart: en moderne jernbane på strekningen Oslo-Stavanger innen år 2015.

- Våre rikspolitikere har ikke vært villig til å innpasse denne banen i Nasjonal transportplan. Derfor ser vi ingen annen utvei enn å gå ut på det internasjonale markedet for å finne private investorer. Men i bunnen må det ligge statlige garantier, og de vil i sum bli større enn en engangsinvestering på 10-15 milliarder kroner, argumenterer Skaiaa.

«Nå er det på tide at Norge kommer etter»



Lønnsomt: - Det er viktig at våre politikere begynner å forstå at jernbane lønner seg, sier leder i Jernbaneforum Sør, Oddvar Skaiaa, som håper på møte med samferdselsministeren om Sørvestbanen før jul. (Foto: Sindre Ånonsen).

Haster

- Vil det si at du i utgangspunktet er mer stemt for en ren statlig finansiert jernbane enn for den løsningen som er valgt for Arlandabanan?

- I utgangspunktet ja, men et helt annet spørsmål er hva som er politisk realistisk. Arlandabanan er nok litt spesiell. Der baseres driften på trafikk til og fra en flyplass, i tillegg til at private investorer har monopol på en jernbanestrekning i 40 år.

- Vi forholder oss ikke til en stor flyplass, men til en jernbane som allerede er i drift. Problemet er at tilbudet ikke tilfredsstiller dagens krav, og jo lenger en venter med å gjøre noe med Vestfoldbanen og Sørlandsbanen, jo lenger vil det ta før trafikken tar seg opp igjen. Så det haster. Når først passasjerene forsvinner, er det vanskelig å få dem tilbake. Det har vist seg gang på gang.

Investorer

- Har det vært vanskelig å få tak i private investorer?

- Vi har ennå ikke prøvd. Først når utbyggingsselskapet er startet og alle formelle vedtak er i orden, setter vi i gang for fullt.

- Er Sørvestbanen et like interessant investeringsobjekt som Arlandabanan?

- Det er nok enklere å få tak i private investorer til en flytogbane enn til vårt prosjekt. Arlandabanan ble bygd av fire tunge, private investorer, som påtok seg en økonomisk risiko mot å sikre seg enerett til å drifte strekningen. Vi tenker oss at de private investorene sikres inntekter gjennom statlige driftsgarantier, men på en slik måte at flere selskaper kan trafikkere strekningen.

«... jernbane ikke er noen avleggse greier»

Vil møte statsråden

Skaiaa opplyser at de fem fylkesordførerne har bedt om et møte med samferdselsministeren, og han håper at de før jul får mulighet til å legge fram sine planer for Sørvestbanen.

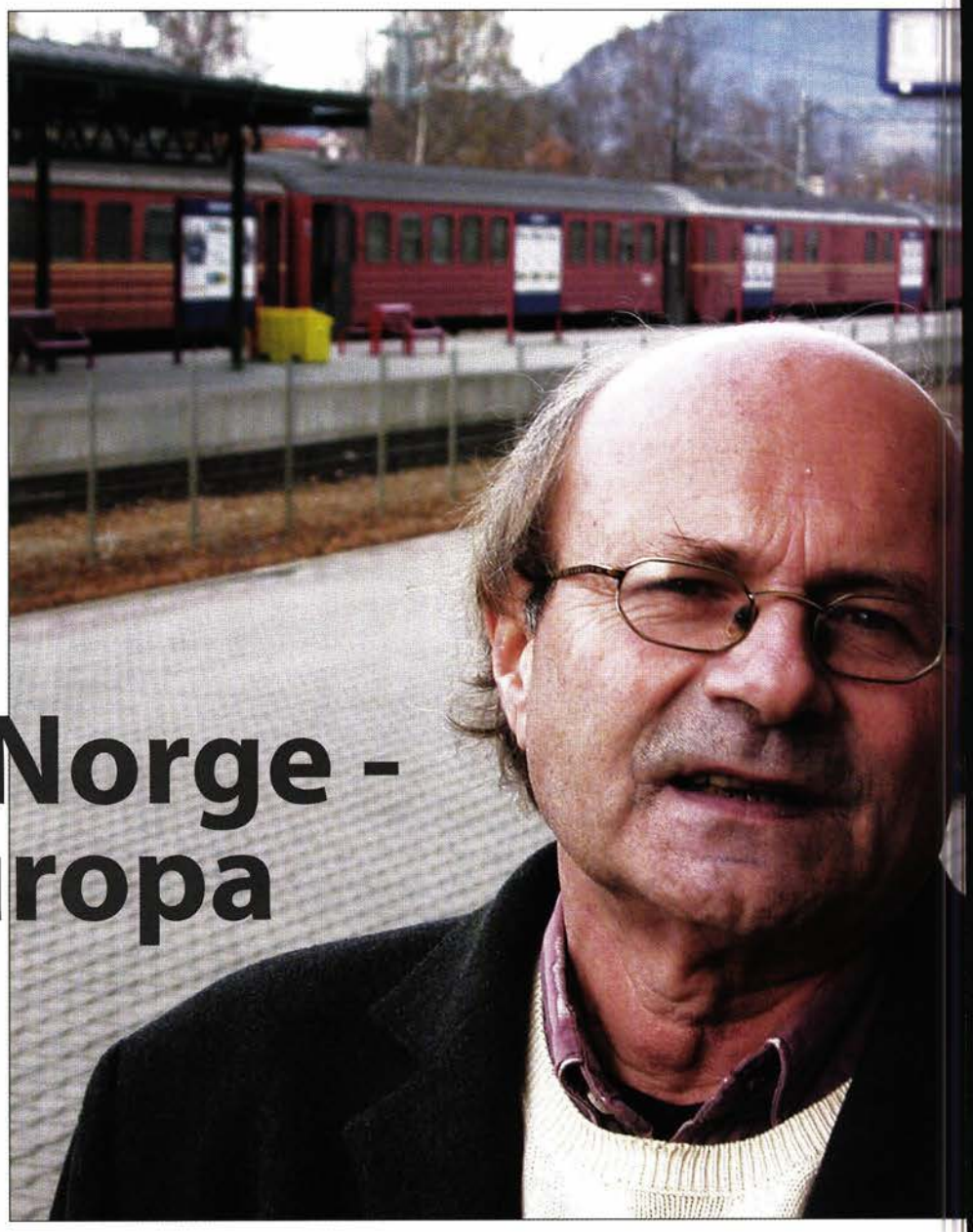
- Det er viktig at våre politikere begynner å forstå at jernbane lønner seg. Sverige har satset offensivt på jernbane i mange år; Danmark og flere andre europeiske land følger i samme spor. Nå er det på tide at Norge kommer etter, og hvor er det mer naturlig å begynne enn i den mest folkerike delen av landet vårt? spør Skaiaa og minner om at Sørvestbanen vil binde sammen sju fylker med til sammen 40 prosent av Norges befolkning.

Krafttak

- Politikerne må forstå at det nå må gjøres et krafttak – og det raskt, sier Oddvar Skaia, og legger begeistret til:

- Om få år kan vi forhåpentligvis sette oss på toget i Kristiansand og være i Oslo om tre timer. Det sier seg selv at et slikt transportilbud vil friste noen og enhver, og jeg er overbevist om at det vil bli lønnsomt for samfunnet som helhet. I tida framover regner jeg med at vi i samarbeid med Jernbaneverket kan legge fram positive regnestykker som viser at jernbane ikke er noen avleggse greier, men en nødvendig del av et moderne transportnett, konkluderer lederen i Jernbaneforum Sør, Oddvar Skaiaa.

tore.holtet@jbv.no



Foran i Norge - etter Europa

- Når Jernbaneverket samordner enheter som tidligere er skilt ut, gjøres det et strukturelt grep som er i tråd med det som nå skjer på kontinentet. For oppsplitting fører til ineffektivitet – det motsatte av det som var hensikten, sier professor Noralv Veggeland.

På sporet: - Ved å splitte opp offentlig virksomhet i mange enheter får du fort mindre for pengene, sier professor Noralv Veggeland, som mener at Jernbaneverket er kommet over på riktig spor. (Foto: Tore Holtet).

TORE HOLTET

Veggeland er professor i samfunnsplanlegging og europeisk integrasjon ved Høgskolen i Lillehammer, og han nikker gjenkjennende når han blir kjent med hovedtrekkene i prosessen mot et mer effektivt og moderne norsk jernbaneverk.

- Slik sett går Jernbaneverket foran her i Norge, konstaterer han.

Mindre for pengene

- Mange europeiske land startet med å splitte opp offentlig tjenesteproduksjon og infrastruktur allerede på slutten av 70- og begynnelsen av 80-tallet. Erfaringene var at denne oppslittingen raskt førte til store koordineringsproblemer og påfølgende store transaksjonskostnader. De 60.000 internfakturaene som måtte håndteres i Jernbaneverket, er et eksempel på en slik kostnad, sier Veggeland.

Professoren minner om at Norge har kommet sent på banen, og derfor har vi i liten grad vunnet erfaring med fristilling og konkurranseutsetting.

- Derfor er det ekstra viktig å være åpne og se på erfaringene fra andre land – ikke bare kjøre det fram gjennom ideologiske verdibegreper som «mer for pengene». Da kan det fort slå motsatt vei – at en får mindre for pengene, advarer han.

Dyptgripende tendens

- I Storbritannia er vedlikeholdet av jernbanen i ferd med å bli ført tilbake til staten etter å ha vært gjennom en meget omstridt privatisering.

- Er dette skiftet uttrykk for en mer dyptgripende europeisk tendens?

- Ja, det vil jeg si. Men Storbritannia har gått lengre i retning av oppsplitting og privatisering enn land som Tyskland, Frankrike, Nederland, Spania – og Sverige. Her har det vært mer vanlig å splitte opp tjenesteproduksjonen i to: Den ene typen tjenester har med økonomisk utvikling å gjøre, den andre dreier seg om tjenester der det offentlige har en spesiell forplik-

telse. De førstnevnte – økonomiske virksomheter – er fristilt, mens en har vært mer tilbakeholden med å gjøre store endringer innenfor områder der samfunnet har klare forpliktelser.

- Mange land har forsøkt seg fram og sett hva som fungerer; tatt to skritt fram – og ett tilbake. Det har vist seg at noen tjenester med fordel kan fristilles, andre kan ikke det. Derfor er det viktig at samfunnet er i stand til å korrigere.

- I Storbritannia har ikke denne nyansen vært særlig inne i debatten - før nå. Blair-regjeringen slår langsomt retrett på flere områder enn innenfor jernbanen.

Ny giv

- Men førte ikke oppsplittingen også til noe positivt? Var det ikke sunt å få synliggjort hva offentlige penger brukes til ved å stille krav til resultater?

- Jo, da denne prosessen begynte, fikk man nok en ny giv. Gamle statsmonopoler ble brutt opp, og det var nødvendig – ikke minst i en tid med internasjonalisering og nye konkurransevilkår der staten ikke lenger spiller den samme sentrale rollen som før.

«Grove feil blir lettere korrigert i offentlige rom enn i lukkede styrerom»

- Problemene oppstår når det dannes aksjeselskaper og særlovselskaper uten at man nyanserer mellom hvilke typer tjenester det dreier seg om. Dermed blir de selvstendige rettsobjekter, også de som ikke burde være det. Disse kan igjen opprette datterselskaper som ledd i konkurranseutsettingen – og antall enheter bare øker. Etter hvert blir det så mange og så forskjellige enheter at det blir vanskelig å føre kontroll og tilsyn med dem.

- Svaret var lenge å knytte de ulike enhetene sammen i partnerskap, men heller ikke dem har det vært mulig å holde orden på. Og når man i tillegg ikke oppnådde de gevinstene man så for seg, er stadig flere offentlige tjenester igjen blitt underlagt mer folkevalgt styring.

Demokratisk underskudd

- I din nye bok om det nye demokratiet gjør du et nummer av at det oppstår et demokratisk underskudd. - Hva mener du med det?

- Det demokratiske underskuddet oppstår når politikerne abdiserer, og de mange oppsplittede enhetene lukker seg inne. Det offentlige mister grunnleggende innsyn. I neste omgang svekkes tilliten fra innbyggere, fra næringsliv og til slutt fra samfunnet som helhet.

- Men er svaret på dette mer politikerstyring?

- Svaret er en bred politisk offentlighet og debatt. Grove feil blir lettere korrigert i det offentlige rom enn i lukkede styrerom, hvor det sitter profesjonelle byråkrater. Det viser seg at ekstrem grad av fragmentering og profesjonalisering går på bekostning av helheten. Og dette kan få vidtrekkende konsekvenser. Etter mitt skjønn ser vi allerede noen slike negative utslag når det gjelder de nyopprettede helseforetakene.

Viktig debatt

- Kommunalminister Erna Solberg har uttalt at du i dine resonnementer sammenlikner epler og pærer og at du har en politisk agenda?

- Det er ikke sånn. Hun innrømmer da også at hun ikke har lest den OECD-rapporten som tar for seg de nye utviklingstrekkene i Europa. Du kan selvfølgelig hevde at ethvert land er spesielt bygd opp. Men røttene er de samme; både epler og pærer er frukt. Samfunnene i Vest-Europa er så tett integrert i hverandre at likheten er der.

- Jeg har ingen annen politisk agenda enn å gå inn en viktig debatt – en debatt som hittil har vært mer nyansert i Sverige enn i Norge, selv om begge land tilhører den kontinentale tradisjonen når det gjelder forvaltning.

«... det blir vanskelig å føre kontroll»

- Hvis en ikke tar inn over seg erfaringene fra andre steder, blir resultatet at politikerne mister mulighet for å korrigere reformene. Da blir også den politiske styringen blind og kun ideologisk bestemt, sier professor Noralv Veggeland.

tore.holtet@jbv.no

Tilbake på Statens hender

- Vedlikeholdet av de britiske jernbaneskinnene er tilbake på statens hender når Network Rail overtar alle private kontrakter. Målet er å spare millioner av pund hvert år og bedre sikkerheten på de britiske jernbanene.
- Network Rail er et privat selskap under statens kontroll. og i en kunngjøring kaller selskapet overtakelsen den viktigste omstruktureringen siden jernbanen ble privatisert i 1996.
- Det var blant annet en alvorlig ulykke nord ved Hatfield nord for London i mai 2002 som satte fart i debatten om britisk jernbanedrift. Ulykken kostet sju mennesker livet, og den private entreprenøren Jarvis fikk skylden for ulykken på grunn av manglende vedlikehold.

Likestilling og fri flyt

JÖNKÖPING (Kjøreveien):
Likestilling stod sentralt på åpningen av «Nordic Rail» i Jönköping, mens det dominerende temaet for resten av den store jernbanemessen var hvordan få til fri flyt av gods og reisende i Norden og i Europa.

SVEIN ERIK BAKKEN

Fritt godsmarked: *De fire nordiske banesjefene, (fra venstre) Steinar Killi, Ossi Niemimuukko, Bo Bylund og Jakob Christensen, presenterte en plan for et fritt nordisk godsmarked på jernbanen. Her sammen med EUs enhetssjef på jernbanesiden, Jean-Arnold Vinois (nr. to fra høyre).*

Sveriges infrastrukturminister Ulrica Messing og EU-kommisjonens enhetssjef på jernbanesiden, Jean-Arnold Vinois, var to av toppnavnene som lokket over 200 deltakere til åpningsseminaret på Nordic Rail 2003 nylig.

Totalt deltok over 1.600 på ulike seminarer på messen, som hadde samlet hele 220 utstillere fra 16 land og ble besøkt av over 4.000 jernbaneinteresserte.

Storstilt satsing

Foran en bastant mannsdominert jernbaneforsamling slo Ulrica Messing et slag for økt likestilling i utformingen av transportsystemene i framtiden.

- Sverige står framfor en storstilt økt satsing på jernbanen. Den skal skje ut ifra et likestillingsperspektiv og ha som mål å øke mulighetene for å bruke toget til og fra jobb, sa Messing og viste til at den svenske regjeringen er midt oppe i behandlingen av forslaget om å investere hele 101,5 milliarder svenske kroner på jernbanen de nærmeste tolv årene.

- Kvinnene er mer avhengig av jernbanen enn menn. Alle som arbeider med transportpolitikk, må være klar over at kvinner og menn har ulike transportbehov. De må i større grad enn til nå ta mer hensyn til kvinnens reisemønster, mente hun.

Unik sjanse

Det er ikke bare svenskene som satser på jernbanen. Det slo EU-kommisjonen jernbanesjef fast.

Vinois viste til at det nå skjer et omfattende arbeid for å integrere jernbanenettet og legge til rette for fri konkurranse i Europa.

- Vi er meget opptatt av å utvikle jernbanen som et bra alternativ til veitransport. Jernbanen har nå en unik sjanse til å komme tilbake på sporet og igjen bli en avgjørende viktig transportform i Europa, mente han.

Godt besøkt: *Jernbaneverkets stand på Nordic Rail ble godt besøkt, her får standsvert Yngve Andreassen besøk av jernbanedirektør Steinar Killi og etatsdirektør Svein Horrisland. (Foto: Svein Erik Bakken)*

Unikt samarbeid

Prosjektet for et fritt nordisk godsmarked var et av hovedtemaene på den store jernbanemessen.

- Byråkratiet er et stort hinder, samtidig er vi i Norden kommet langt. Vi blir betegnet som et laboratorium for utvikling av jernbanen, sa Banverkets generaldirektør Bo Bylund da han presenterte sluttrapporten om et fritt nordisk jernbanemarked for godstrafikk.

Her ble det lagt fram forslag til løsninger innen markedsaktiviteter, baneforvaltning og harmonisering av teknikk og rullende materiell. I tillegg skal det settes i gang prosjekter for samordning av felles rutiner for utarbeidelse av rutetabeller og felles planlegging av godskorridoren Oslo - Gøteborg. Det siste skjer som et ledd i utviklingen av fem godskorridorer i Norden.

svein.erik.bakken@jbv.no

Øker etterslepet i vedlikehold

Vinneren i regjeringens forslag til statsbudsjett er utbyggingen av togradiosystemet GSM-R. Taperen er et til dels gammelt og delvis nedslitt jernbanenett, som får kuttet bevilgningene til vedlikehold og fornyelse.

SVEIN ERIK BAKKEN

Samlet foreslår regjeringen en bevilgning på 4,8 milliarder kroner til Jernbaneverket. Det er en økning på 366 millioner kroner eller 8,3 prosent.

De to store

Det foreslås videre 1.872 millioner kroner til investeringer, noe som er en økning på 525,9 millioner. Den største investeringsposten er på 1.082 millioner kroner, som går til fortsatt utbygging av nytt dobbeltspor mellom Sandvika og Asker.

Videre foreslås det 93 millioner kroner til ulike sikkerhetstiltak som rassikring og fjerning av planoverganger, samt 16 millioner kroner til miljøtiltak og støyskjerming.

Utbyggingen av GSM-R stikker av med mer enn økningen i investeringene, nærmere bestemt 550 millioner kroner. Sammen med utbyggingen av dobbeltsporet Sandvika - Asker blir disse de to store prosjektene på jernbanen i 2004.

Glede og beklagelse

- GSM-R er et viktig prosjekt for jernbanen, og vi er glad for at denne utbyggingen prioriteres, sier jernbanedirektør Steinar Killi i en kommentar til Banenettet.

Samtidig beklager jernbanedirektøren at det kuttes i planlagte vedlikeholdsprosjekter. Killi går ut ifra at dette er et engangstilfelle, slik at kuttene ikke får langsiktige virkninger på punktlighet og regularitet og dermed fører til en svekkelse av jernbanens konkurransekraft.

Store kutt og etterslep

Regjeringen finansierer delvis utbyggingen av GSM-R med å kutte i bevilgningene til drift og vedlikehold - med 141,3 millioner kroner i forhold til saldert statsbudsjett for i år. Beløpet fordeler seg på om lag 50 millioner kroner til drift og nær 120 millioner kroner til vedlikehold.

Nasjonal transportplan for perioden 2002-2011 la opp til en satsing på vedlikehold i form av fornyelser med rundt en milliard kroner i året. Forslaget til neste års statsbudsjett fører alene til et etterslep i fornyelser på flere hundre millioner kroner.

Svekker omdømmet

Svekkelsen av vedlikeholdet vil i første rekke få konsekvenser for stabiliteten i driften og dermed regulariteten og punktligheten i togtrafikken, noe som i neste omgang svekker omdømmet og bruken av toget.

- Jernbaneverket forutsetter at det legges opp til å øke vedlikeholdet igjen i kommende år, slik at konsekvensen for togenes punktlighet blir minst mulig, og at etterslepet i vedlikeholdet ikke blir for stort, skriver Jernbaneverket i en pressemelding.

Forlenger problemene

Reduserte bevilgninger til vedlikeholdstiltak i Lieråsen tunnel vil bety at den permanente fjellsikringen må utsettes til sommeren 2006. Det vil bety at perioden med vanskelige driftsforhold og problematisk togavvikling i Vestkorridoren vil forlenges med ytterligere ett år.

Kuttene i vedlikeholdsmidler går videre ut over nødvendig fornyelse av kontaktledningene på Sørlandsbanen og Vossabanen, ny trafikksentral i Trondheim, profilutvidelse på Ofotbanen og nytt sikringsanlegg på Kongsberg stasjon.

svein.erik.bakken@jbv.no

Taperen: Forebyggende vedlikehold og nødvendige fornyelser av jernbanenettet er blant taperne i regjeringens forslag til neste års statsbudsjett. (Foto: Njål Svingheim).

Bekymret over utsettelse

KRISTIANSAND (Kjøreveien): **Banesjef Olaf Nordbø i Bane Agder/Rogaland er bekymret over at prosjektet med å fornye kontaktledningsanlegget (KL) på Sørlandsbanen kan bli utsatt.**

SINDRE ÅNONSEN

I august i år kjørte et regiontog inn i en gammel ledningsmast som hadde falt ned ved Groheitunnelen, like vest for Kristiansand. Masta fra 1940-årene hadde løsnet fra festet og stod i 45 graders vinkel over linja da toget kom. I sammenstøtet ble frontruta på toget slått inn. Til alt hell kom verken lokfører eller reisende til skade under sammenstøtet, men både Jernbaneverket og NSB ser svært alvorlig på hendelsen.

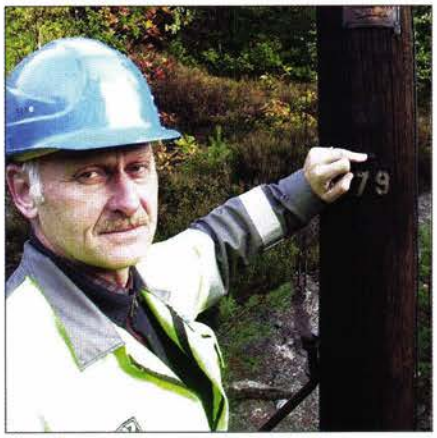
«Marginene har vært på vår side hittil»

Gammelt og nytt: *Byggeleder Åge Jaktevik, prosjektleder Karsten Borø og banesjef Olaf Nordbø er alle opptatt av kontinuiteten i KL-prosjektet. Her avbildet ved Krossen utenfor Kristiansand, der nye og gamle master står side om side. (Foto: Sindre Ånonsen).*

Viktig fornyelse

I flere år har Bane Agder/Rogaland jobbet med å fornye KL-anlegget på Sørlandsbanen, og arbeidene har blitt forsert de siste årene. Tidligere i år var Jernbaneverket ferdig med strekningen Marnardal-Sandvatn, og parallelt med dette har det vært arbeidet med strekningen Sandvatn-Sira.

Neste år er det lagt opp til å fornye anlegget mellom Kristiansand og Nodeland, en strekning på vel én mil. Men dette arbeidet kan nå bli utsatt. Jernbaneverket ser seg nødt til å kutte budsjettene innenfor planlagte vedlikeholdsoppgaver med 250 millioner kroner på landsbasis, hvorav fornyelse utgjør mesteparten.



Fra 1944: *Banesjef Olaf Nordbø viser merket som angir hvor gammel masten er. Denne er fra 1944.*

Dette rammer blant annet KL-prosjektet til Bane Agder/Rogaland. Opprinnelig var det planlagt arbeider for 25 millioner kroner. Nå kan 20 millioner kroner forsvinne, og de resterende 5 millionene skal brukes til å betale arbeider som utføres i disse dager.

- Det fører til at arbeidet med å fornye et anlegg fra 1944 blir utsatt enda et år. Sett i lys av uhellet i august opplever jeg dette som uheldig, sier Nordbø.

I alt koster det 300 millioner kroner å fornye KL-anlegget på Sørlandsbanen.

Jevnlig visitasjon

- Men hva med det jevnlige tilsynet av mastene, er det godt nok?

- Ja, det mener jeg. To ganger i året gjennomføres en grundig inspeksjon av hver eneste tre- og betongmast på Sørlandsbanen, og hvert år bytter vi ut 10-15 master hvor tilstanden ikke er tilfredsstillende. I tillegg har vi regulær linjevisitasjon hver 14. dag.

«Sett i lys av uhellet i august opplever jeg dette som uheldig»

- I enkelte tilfeller har vi til og med brukt hunder for å identifisere råte i mastene. Men episoden i august forteller at vi er sårbare overfor forhold som vi ikke rår over selv. En varm sommer, slik vi hadde i år, fører til at det gamle treverket sprekker opp, og masten kan da løsne fra festene. Marginene har vært på vår side hittil, men som banesjef føler jeg meg ansvarlig for å følge opp situasjonen, understreker Nordbø.

Gammelt anlegg koster

Omkring tre millioner kroner i året koster oppfølgingen av det gamle KL-anlegget.

- Noen av disse utgiftene ville vi hatt

Ikke heldig for Baneservice

Baneservice har bestilt utstyr for nærmere ni millioner kroner som er planlagt brukt på Sørlandsbanen neste år. Nå kan det komme til å stå ubrukt på lager i minst ett år.

- Det sier seg selv at dette ikke er en situasjon vil ønsker oss, sier prosjektleder Inge Fredheim i Baneservice, som gjennomfører KL-arbeidene for Bane Agder/Rogaland.

Han opplyser at de har etablert seg med rigg og lager på Krossen utenfor Kristiansand med utgangspunkt i KL-prosjektet.

- Nå må vi vurdere om vi skal rive riggen og fjerne en del av utstyret vi har stående på lager. Uten at jeg per i dag kan gi et estimat på hvor mye en utsettelse kommer til å koste, så vil dette representere en betydelig utgift for oss, sier Fredheim.

Når det gjelder medarbeiderne som i dag er tilknyttet dette prosjektet, tror ikke Fredheim de blir arbeidsledige.

- Vi har jobber, avrunder han.

uansett, men med et nytt anlegg vil vi på sikt spare inn det vi i dag bruker på vedlikehold, sier Nordbø.

Han og prosjektleder Karsten Borø er likevel innforstått med at arbeidet med å fornye KL kan komme til å bli utsatt med ett år.

- Vi har tatt høyde for dette i planene våre, men samtidig er det ugunstig om vi nå får et midlertidig opphold i arbeidene, blant annet fordi det er knyttet kostnader til det å skulle starte opp igjen prosjektet, sier Borø.

Nordbø på sin side er bekymret for hvorvidt trange budsjetter vil bremse prosjektet også i årene som kommer.

- Ett år går nok, men en vedvarende utsettelse av det arbeidet vi nå er i gang med kan på sikt få uheldige konsekvenser, mener banesjefen.

sindre.aanonsen@jbv.no

Budsjettvinneren

Nødradio-prosjektet er den store budsjettvinneren i Jernbaneverket. Med 550 millioner i regjeringens budsjettforslag for 2004 og 200 millioner i revidert budsjett i år fremstår GSM-R som den store budsjettvinneren i 2004.

ØYSTEIN GRUE

- Med den politiske prioritering GSM-R prosjektet har fått fra regjering og storting, med tildelte midler i år og prioritering neste år, skal vi klare jobben, sier en fornøyd utbyggingssjef Harald Nikolaisen til Kjøreveien etter at samferdselsminister Torild Skogsholm fikk æren av å markere at arbeidene i marka med GSM-R er i gang ved Valnesfjord.

Togtogradio for hele jernbanenettet er kostnadsberegnet til 1,7 milliarder kroner.

- Med 200 millioner kroner i revidert budsjett i år og 550 millioner kroner i budsjettforslaget for neste år har prosjektet fått de nødvendige midler for å levere nødradio på Nordlandsbanen, Raumabanen og Rørosbanen innen oktober 2004.

Straks i gang

Etter at samferdselsministeren hadde foretatt den høytidelige markering av anleggsstart i Valnesfjord, mellom Bodø og Fauske, var entreprenøren Netel AS straks i gang med fundamenter for å føre opp antenner i Valnesfjord, Kleivåsen i Bodø og på Naurstadhøgda.

Parallelt med dette startet arbeidene med å lage kabelkanaler i de lengste tunnellene. Netel har engasjert Bane Service til å gjennomføre alt tunnel-arbeid, med mannskaper og utstyr fra BaneProduksjon Nord – før systemleverandøren Siemens installerer GSM-R-utstyret.

Elleve master

Det er ni basestasjoner med master som føres opp på strekningen mellom Bodø og Rognan. I tillegg kommer to master for radiolinjeoverføring. Lengden og hvor svingete en tunnel er, avgjør om det skal installeres enten strålekabel eller antenner ved tunnelåpningen og repeatere inne i tunnelen.

I gang: *Samferdselsminister Torild Skogsholm markerte 17. september at arbeidene med å installere det nye nødkommunikasjonssystemet GSM-R på Nordlandsbanen er i gang.*

I alt er det 24 tunneler på togstrekninga mellom Bodø og Rognan, hvor det skal bygges separate antenne-/strålekabel-anlegg for å få dekning. De øvrige tunnelene er korte og får dekning fra en av de ni basestasjonene.

Arbeidene i marka og i tunnelene er planlagt å være ferdig i begynnelsen av november. Deretter skal radioutstyr installeres og systemet skal testes. Kommunikasjonssystemet skal være klart til bruk fra 1. januar 2004.

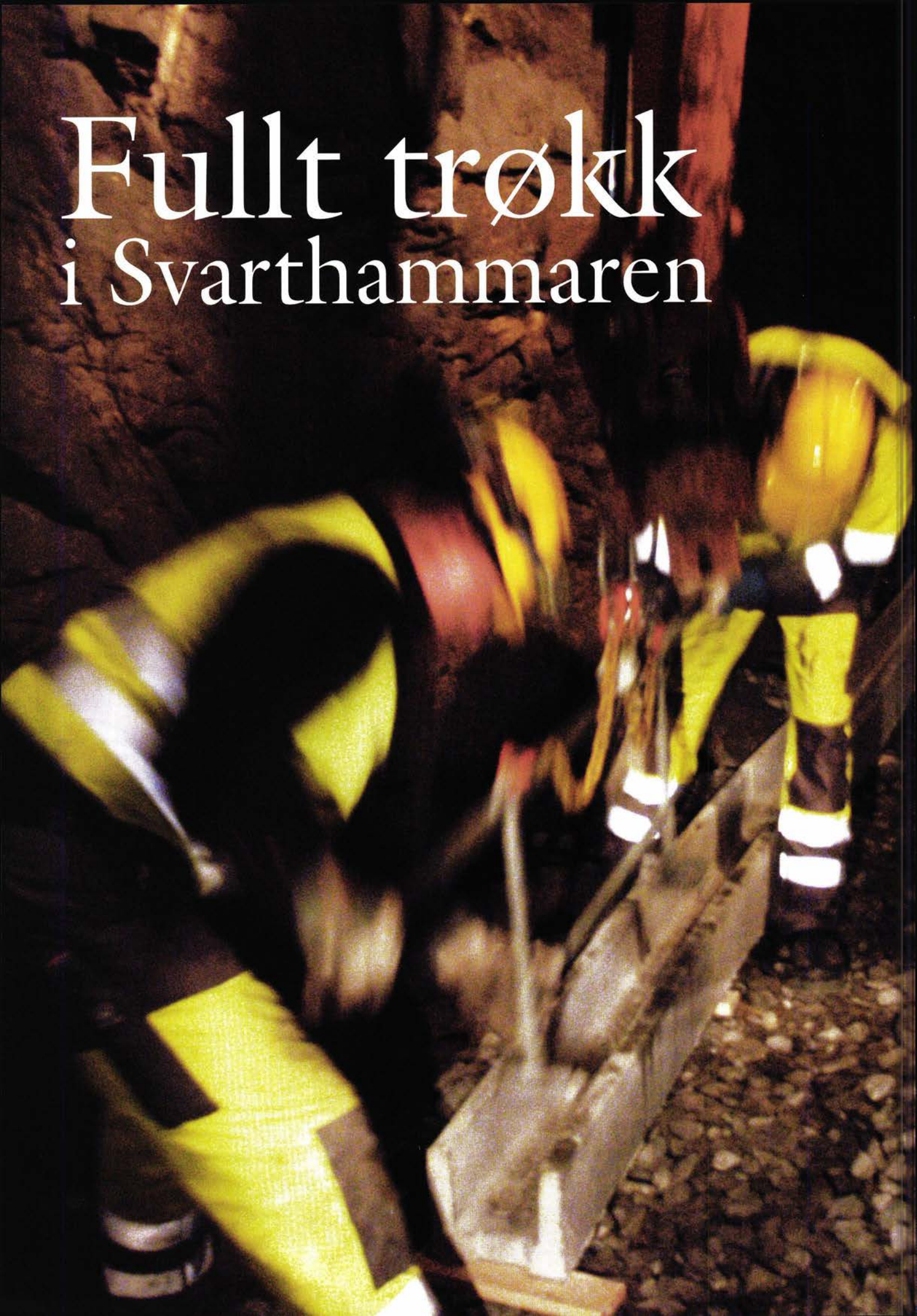
Møblene på plass

I siste halvdel av oktober kom møbler og inventar i GSM-R-operasjonssenteret på Marienborg i Trondheim på plass. Med ferdige ombygde lokaler og nødvendig innredning kunne Siemens overta og starte installasjon av sentrale systemer og forberede en prøvedrift-periode i god tid før årsskiftet.

oyg@jbv.no

→

Fullt trøkk i Svarthammaren



Klare: *Et arbeidslag på seks mann er klare for å tørne ut i natten og jobbe i den 2,2 kilometer lange Svarthammaren-tunnelen straks nattoget har passert Fauske stasjon.* *(Alle foto: Øystein Grue)*

NORDLANDSBANEN (Kjøreveien): **3-0 til Bodø Glimt over Tromsø i semifinalen! – Nå må vi ha cupfinale-billetter, karer! Stemningen på spiserommet inne på Fauske stasjon er upåklagelig når nattskiftet i Bane Produksjon tørner ut til Svarthammaren-tunnelen.**

ØYSTEIN GRUE

Arbeidslaget, bestående av seks mann, inklusive to maskinkjørere og sikkerhetsmann, er klare for fjerde og siste nattskift denne uken. Arbeidet med å legge kabelkanal gjennom ti tunneller fra Bodø til Fauske går mot slutten.

250 meter sist natt var ny rekord i løpet av ett skift. Sikkerhetsmann Paul Einar Nilsen diskuterer oppgaver og arbeidsfordeling med lærling Torgeir Jensen. Etter en arbeidsuke med to nattskift før dagskift lørdag og søndag og to nattskift igjen venter en kjærkommen friuke på hjemmebane.

Nattarbeid

Abeidet med å klargjøre et tyvetalls tunneller mellom Bodø og Rognan for den nye togradioen – GSM-R, har pågått for fullt siden månedsskiftet september-oktober. Gjennomføringen av GSM-R-utbyggingen skal – så sant mulig – foregå uten å forstyrre trafikken på sporet.

> «Gjennom GSM-R får vi utvidet vår kompetanse»

Flere typer arbeider må derfor foregå på natters tid mellom siste togavgang 21:40 og første morgentog klokken 04.25. Det gjelder utlegging av kabelkanaler, pigging, opparbeidelseplass for radiohytter nær sporet og fremføring av elektrisitet til og gjennom tunneller.

Effektive: Med spordisponering i nærmere syv timer blir det effektive arbeidsøkter fra klokken 22:30 om kvelden for karene i Bane Produksjon.

Tverrfaglig prosjekt

- Mannskapene som er engasjert i GSM-R prosjektet, er hentet fra hele registeret av spesialkompetanse innenfor miljøet i Bane Produksjon Nord, forteller prosjektleder Jan Andersen.

Etter at kabel-kanaler var lagt og fundamenter for radiohytter og master var på plass, kunne montering av antennemaster langs sporet starte. Fjellteknikere fester strålekabel i tunnelene mens teleteknikere og elektro-montører løser sine oppgaver.

Trekke veksler

- Gjennom GSM-R-prosjektet får vi utvidet vår kompetanse slik at vil blir kvalifisert til å ivareta driften av anlegget. I startfasen av utbyggingen vil vi, når det gjelder de teletekniske arbeidene, trekke veksler på distrikt Øst, som har erfaring med bygging av lignende anlegg, forklarer Jan Andersen. Han har til sammen 20 mann i sving på strekningen Bodø-Fauske. Blant disse er kun to personer fra eksterne entreprenører.

> «Det skal bli godt å sove ut i morgen ...»

- Bodø-Fauske blir en prøvestrekning hvor vi prøver ut en del metoder og utstyr.

BaneProduksjon har kapasitet til å ta

«Tester»: Sikkerhetsmann Paul Einar Nilsen i Bane Produksjon Nord «tester» den nye GSM-R-telefonen som innen årsskiftet vil ha full radiodekning også inne i de mange tunnelene mellom Bodø og Rognan.

en betydelig del av jobben videre sørover – særlig i vinterhalvåret.

Mobiltelefon

Det kimer i mobiltelefonen til arbeidsleder Paul Einar Olsen. Ny beskjed fra togekspeditør på Fauske:

Et forsinket godstog skal gå ut etter nattoget fra Bodø, og Robelen som skal kjøre ut kabelkanalene, får ikke spordisponering før halvannen time etter avtalt tid.

«...full dekning også når vi jobber i tunnellene»

Ambisjonen om ny rekord går i vasken.

- Fikk du sove i dag? spør arbeidsleder Paul-Einar Olsen sikkerhetsmann Paul Arne Nilsen.

- Nei! Først vekket isbilen meg etter en halv time. Og så kom katten og holdt meg våken. Det skal bli godt å sove ut i morgen, gjesper Nilsen.

Mobiltelefonen til Olsen ringer på ny. Avtale med arbeidsleder for skiftet neste natt om verktøy til boring av festebolter for oppheng av antennekabelen som skal sikre full GSM-R-dekning gjennom tunnelene blir krysset av.

- Det blir bra når GSM-R kommer på plass, og alt involvert personell fra togleder, txp, lokførere og vi som jobber ute på linjen, kan konferere på et eget «jernbane-samband» – med full dekning også når vi jobber i tunnellene, sier Paul-Einar Olsen.

oyg@jbv.no

Bodø-Rognan-fakta

- Bodø-Rognan blir første strekning med GSM-R togradio i drift fra årsskiftet 2003-2004
- Stor andel persontrafikk på en strekning med mange tunneler uten togradio er bakgrunnen for at strekningen fikk førsteprioritet i GSM-R-utbyggingen
- GSM-R vil gi full radiodekning, også i de ti tunnelene på den 60 kilometer lange strekningen.
- Anleggsarbeidet i tunnelene utføres av Baneservice og BaneProduksjon.

De skal bli bedre ledere

- **- Det blir mer krevende å være leder i det nye Jernbaneverket, mener banesjef Kristine Jessen og regiondirektør Olav Werner Ruud.**
- **250 ledere skal i løpet av vinteren utvikles til å bli enda bedre ledere. Hovedhensikten er at lederne skal stå bedre rustet til å skape et mer effektivt og moderne jernbaneverk.**
- **Fram til neste sommer skal hver og en gjennom en kick off-samling og to treningssamlinger.**
- **Deltakerne deles opp i 11 grupper, som fortrinnsvis består av ledergrupper i enheter som vil ha nytte av å samarbeide.**
- **Lederne måles i forhold til vedtatte lederkrav. Det skjer ved at sjefer, kolleger og underordnede anonymt fyller ut spørreskjemaer.**
- **Hver en og en må utarbeide sitt personlige handlingsprogram, der det går fram hva den enkelte skal jobbe med for å bli en bedre leder.**
- **Kundefokus og samarbeid på tvers står sentralt i lederprogrammet, som skal videreføres i flere år framover.**
- **På de neste to sidene kan du lese om hvilke tanker Jessen og Ruud gjør seg om lederrollen i det nye Jernbaneverket.**

→
Forts. neste side

- Tøft og sunt

- Det å bli målt som leder kan nok oppleves som tøft, men samtidig tror jeg det er sunt. Jeg vil gjerne ha bedre innsikt i hvordan folk opplever meg som leder, sier banesjef for Nordlandsbanen, Kristine Jessen.

TORE HOLTET

Lederen for den omdiskuterte banen i nord er positiv til at Jernbaneverket setter ledelse som fag på dagsordenen.

- Jeg har vært banesjef i litt over to år og føler behov for å styrke min lederkompetanse. I den grad dette har vært viktig tidligere, er det ikke mindre viktig nå når vi skal gjennom en omfattende effektivisering og modernisering.

Selvinnsikt

- På hvilke områder mener du det er behov for å styrke lederkompetansen?

- Steinar Killi har selv snakket om samarbeid. Vi går inn i en ny organisasjon, som vil kreve at vi samarbeider langt bedre enn før. Derfor må vi få fokus på de samarbeidsprosessene vi skal være en del av. Vi som ledere skal sørge for at dette samarbeidet går glattere.

«Selvinnsikten er ikke alltid like stor»

- De jeg er leder for, har dessuten et sett av forventninger til meg. Det samme gjelder den ledergruppen jeg sitter i. Gjennom lederprogrammet vil få kartlagt disse forventningene.

- Hvordan reagerer du på at dine egne lederegenskaper skal måles?

- Det synes jeg er positivt. Jeg forventer at jeg skal bli bedre kjent med mine egne sterke og svake punkter som leder. Hensikten er jo at jeg skal forbedre meg, og da er det sunt å få avstemt sin egne oppfatninger mot andres. Selvinnsikten er ikke alltid like stor. Derfor tror jeg dette kan bli en nyttig, men også litt krevende prosess.

Mye å gå på

- Operatørene på sporet mener at Jernbaneverket ikke alltid har tilstrekkelig forståelse for sin rolle som leverandør. Har du forståelse for denne kritikken?

Utadvendt: *- Jeg tror vi mer og mer må fokusere på verden rundt oss, sier banesjef Kristine Jessen.*
(Foto: Tore Holtet).

- Kanskje de har rett. Jernbaneverket er ikke til for Jernbaneverket sin skyld. Det er helt andre grunner til at vi eksisterer. I mange år har vi nok levd for mye vårt eget liv. Mye har bedret seg de siste 10-15 åra, men fremdeles har vi mye å gå på. Vi må finne ut hva vi leverer, og må fokusere på å levere.

- Jeg sitter i det ytterste leddet som banesjef, med kort avstand til operatørene. I bunnen for vår jobb trenger vi kunnskap om operatørene og operatørenes kunder. Hvis denne kunnskapen når fram i hele systemet vårt, vil det bli enklere å dra i samme retning. Vi må samle alle våre krefter og sørge for at alle ledd får klarhet i sitt eget bidrag. Får vi til det, må produktet bli bedre.

Mer krevende

- Blir det mer krevende å utøve lederskap i Jernbaneverket?

- Ja, det tror jeg det blir. Jeg kan bruke min egen arbeidsplass som eksempel: Bemanningen blir striglet, regionen blir sylslank og støtteapparatet som vi vil trenge hjelp fra, vil sitte andre plasser.

- Utfordringen blir å definere våre behov og sørge for at vi får den hjelpen vi er ute etter. Avstandene bidrar ikke i positiv retning. Derfor må vi være tydelige og ha god oversikt. Dessuten er vi avhengige av at de som skal hjelpe oss, har en positiv innstilling.

Løfte blikket

- Hva tror du blir den største forandringen i Jernbaneverket i åra framover?

«Vi må løfte blikket for å være levedyktige»

- Jeg tror vi mer og mer må fokusere på verden rundt oss. Samferdselspolitikk og næringspolitikk henger mer og mer sammen, og vi må utvide våre kunnskaper om jernbanens plass i samfunnet. Vi må løfte blikket for fortsatt å være levedyktige.

- Jeg sitter med ansvaret for en banestrekning, der flere har spurt seg om den har livets rett. Utfordringen for Jernbaneverket er å gjøre den attraktiv, og da handler det om bosetting og næringsstruktur rundt banen. Vi må sørge for at personer og gods blir transportert med jernbanen og samtidig påvise at dette er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Da er det ikke nok å vite hvilke skruer og sviller som er utslitt.

- Sagt på en annen måte: Vi må dokumentere at det er behov for oss, og det krever at vi har kunnskaper om mer enn jernbaneteknikk, konkluderer banesjef Kristine Jessen.

tore.holtet@jbv.no

- Vi må mer ut

- Vi som ledere bør bruke mindre tid på å flytte papir og være mer ute der det skjer. Synlige og tydelige ledere delegerer arbeidsoppgavene og stimulerer til yrkesstolthet og arbeidsglede i hverdagen, sier regiondirektør Olav Werner Ruud.

TORE HOLTET

Sjefen for Region Øst hilser Jernbaneverkets nye lederprogram velkommen og minner om at han har fått gode tilbakemeldinger etter at flere av hans egne mellomledere har vært gjennom statlige lederprogrammer.

«Ingen lykkes før alle lykkes»

- Ledelse er så viktig for å oppnå resultater, poengterer han, og utdyper: - Samhandling krever felles forståelse om felles mål, og det får vi bare til ved at vi har nær kontakt og gjensidig tillit til hverandre.

Åpne opp

- På hvilket område mener du det er viktigst å øke ledernes kompetanse?

- Vi må alle bli flinkere på å samarbeide, ikke minst fordi den nye matriseorganisasjonen vil kreve det av oss. Vi skal føle det som den naturligste ting å ta kontakt på tvers. Heretter skal nemlig ingen sitte på hver sin tue og finne opp kruttet på nytt, ei heller skjerme om egen spisskompetanse. Vi må åpne opp for at vi skal kunne fungere som et lag, og den gode lagånden oppnås ved at vi alle har et helhetsblikk. Som Nils Arne Eggen sier: Det er bare gjennom å gjøre hverandre gode at vi blir best.

Arbeidsglede

Ruud framhever arbeidsgleden som noe av det aller viktigste å stimulere i hverdagen.

- Hvis det skal bli morsomt å jobbe, må vi som ledere inngi tillit. Vi skal være tydelige på hva vi forventer, men det skal være stor frihet for den enkelte i hvordan arbeidsoppgavene løses i praksis. Får folk handlingsrom, vokser yrkesstoltheten og ansvarsfølelsen. For ved å bygge opp tillit får du også tillit tilbake.

***Stolt:** - Får folk handlingsrom, vokser yrkesstoltheten og ansvarsfølelsen, sier regiondirektør Olav Werner Ruud. (Foto: Tore Holtet).*

«Det handler om å feire de små seire»

- Ledere som er flinke til å gi tilbakemeldinger, har forstått dette. Mange av oss er nok for dårlige på å gi ros, men for raske til å si ifra når noe ikke fungerer. De beste resultatene oppnås gjennom å bygge på det positive. Det handler om å feire de små seire.

Lapp som verktøy

- Blir det mer krevende å være leder i det nye Jernbaneverket?

- Ja, det blir mer krevende å få til samhandling. Vi blir i større grad enn før nødt til å komme oss ut og snakke med folk. Jeg har satt av annen hver tirsdag til befaringer, og det er ingen tvil om at disse dagene gir meg større utbytte enn de mer tradisjonelle møtene. Mitt problem er at jeg fristes til å spise av de viktige tirsdagene.

- Og nå skal du måles opp og ned av sjefer, kolleger og underordnede og få klar beskjed om hvordan du lykkes som leder...

- Ja, og det er kjempebra! Jeg var gjennom en tilsvarende måling da jeg jobbet i vegvesenet, og etter det laget jeg meg en lapp med tips om hvordan jeg kunne forbedre meg som leder. Lappen ble et nyttig verktøy.

Ha teft

Ruud poengterer at samfunnet er stadig i endring og at ingen ledere noen gang blir ferdig utlært.

- Ledelse er endringsledelse. Vi må tilpasse oss utviklingen til enhver tid. En leder skal ha teft for hva som er viktig flere år fram i tid, og det gjelder ikke minst vi som skal lede en jernbane i omstilling. Vår store utfordring er å bli profesjonelle leverandører på sikkerhet, punktlighet og oppetid. Og vi må være forutsigbare.

- I og med at det blir konkurranse på sporet, må vi «frigjøre oss» fra NSB. Samtidig må vi ta ansvar for *hele* jernbanen, ut fra det enkle faktum at ingen lykkes før alle lykkes, konkluderer regiondirektør Olav Werner Ruud.

tore.holtet@jbv.no

Fakta

- PULS - «Program for Utvikling av Ledelse og Samhandling» har startet.
- En nettbasert lederevaluering vil bli distribuert til medarbeidere og kolleger av den enkelte leder.
- Lederen skal vurderes opp mot de krav innen områdene Helhet og samhandling, Mål og resultater, Medarbeidere og arbeidsmiljø.
- Over nyttår samles lederne i grupper på vel 20 personer.
- Disse vil jobbe med konkrete utfordringer relatert til eget lederskap.

Felles løp mot 2008

Allerede 1. juni neste år vil Jernbaneverkets felles sentrale regnskapstjeneste være på plass på Hamar. Lønns- og personaladministrasjonen etableres tidlig i 2005, men senest i 2008 er den nye enheten fulltallig – med 50 årsverk.

TORE HOLTET

Slik har Jernbaneverkets ledelse lagt løpet for nye Fellestjenester, etter å oppnådd enighet i forhandlinger med de ansattes organisasjoner.

Rask avklaring

- Overføringen til Hamar vil skje gradvis, men samtidig legger vi vekt på å få avklart og gjennomført bemanningsendringene så raskt som mulig. Vi starter med å lyse ut stillinger i lokale fellestjenester. Her vil mye være avklart i løpet av november, opplyser stabsdirektør Ole M. Drangsholt, som allerede nå er i gang med å planlegge etableringen på Hamar.

«... kort gangavstand fra Hamar stasjon»

- Vi har fått flere henvendelser om lokaler, men stiller meget strenge krav. Et hovedpoeng for oss er at våre ansatte skal ha kort gangavstand til jobben fra Hamar stasjon, forsikrer han.

Satellitter

- I inntil tre år skal Hamar-enheten ha satellitter i Oslo og Drammen. Hvor stor blir disse satellittene?

- Vi vil fortsette med en regnskapsgruppe i Drammen og en enhet for lønns- og personaladministrasjon i Oslo. Men satellittene vil ha et begrenset antall ansatte. Av en samlet gruppe på 18 regnskapsansatte har vi avtalt at inntil 5 av disse lokaliseres i Drammen i maksimalt tre år. Tilsvarende er det avtalt at inntil tre lønnsmedarbeidere og tre ansatte som utfører personaladministrative oppgaver – av en samlet gruppe på 15 - lokaliseres i Oslo.

«... nyansatte til Hamar»

- Vi er enige om at satellittene skal fungere i inntil tre år fra det tidspunktet etableringen på Hamar skjer. Det innebærer at regnskapsavdelingen i Drammen legges ned senest 1. juni i 2007, mens deler av lønns- og personaladministrasjonen vil kunne være i Oslo fram til 15. februar i 2008.

- Ved oppsigelser i satellittene lokaliseres nyansatte til Hamar. Vårt ønske er at flest mulig skal begynne på Hamar så tidlig som mulig, presiserer Drangsholt.

Lokale tjenester

Regnskap, lønn, personaladministrasjon og arkiv/dokumentasjonssenter. Dette er alle funksjoner som samles på Hamar. Forslaget om også å legge sentralbordet til mjøsbyen er droppet. Det blir værende i Oslo.

- *Hva blir så igjen til de lokale fellestjenestene?*

- Funksjoner som trengs lokalt, skal beholdes i Oslo/Drammen, Bergen og Trondheim. Det gjelder sekretærtjenester, husdrift, resepsjoner og nærmere definerte personaladministrative oppgaver. I alt vil disse tjenestene utgjøre 45 årsverk, og minst halvparten av disse vil befinne seg i Oslo og Drammen, forteller Drangsholt.

«... effektivisere med 35 prosent»

Spare

– En av hensiktene med denne operasjonen er å spare 35 prosent av om lag 160 årsverk totalt. Regner dere å oppnå dette gjennom flyttingen til Hamar og organiseringen lokalt?

- Det står fast at vi tar sikte på å effektivisere disse funksjonene med 35 prosent. Årsaken er vi har bygd opp administrasjoner som totalt sett er langt mer enn det vi trenger når vi nå samler alt i ett jernbaneverk. De grepene som tas, og den effektivisering som forventes oppnådd, er en konsekvens av at vi forlater strategien

Ønske: *- Vårt ønske er at flest mulig skal begynne på Hamar så tidlig som mulig, sier stabsdirektør Ole M. Drangsholt.* *(Foto: Tore Holtet)*

om mer eller mindre selvforsynte enheter til fordel for ett Jernbaneverk.

Fristende?

- I forhandlingsprotokollen ramses opp en rekke stimuleringstiltak og virkemidler for å få til omstilling og flytting. Hvilke tiltak er mest aktuelle for Jernbaneverket?

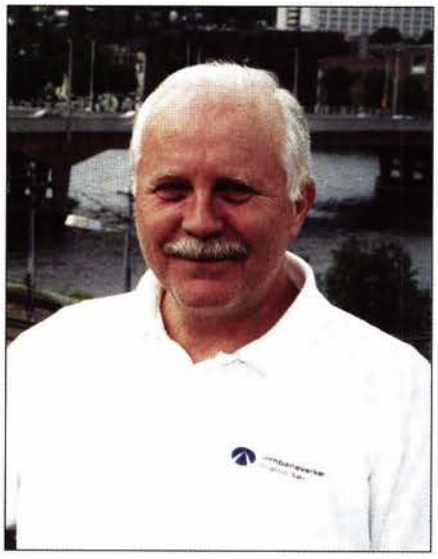
- Vi vet ennå ikke hvor mange som vil benytte seg av de ulike tiltakene, men vi regner med at en god del mennesker vil takke ja til ventelønn. Vi håper selvfølgelig at mange blir fristet av stimuleringstiltakene, blant annet av tilbudet om lønnspåslag på 14.400 kroner for å bli med til Hamar, sier Drangsholt, som poengterer at opprettelsen av Fellestjenester er en av mange endringer på veien mot et mer effektivt og moderne jernbaneverk.

tore.holtet@jbv.no

- Gir meg trygghet

- For min egen del er jeg glad for at det skal tas spesielle hensyn til de over 55 år. Jeg håper at det også tas hensyn til yngre arbeidstakere som ikke har mulighet til forlenge arbeidsdagen, sier førstekonsulent Reidar Rasmussen i Drammen.

Før sommeren uttalte han seg kritisk om den pågående omorganiseringen. Nå nøyer han seg med å konstatere at toget er gått når det gjelder fellestjenester, og at det kommer til å stoppe på Hamar.



Positiv: *- Positivt at vi fikk en satellitt med fem regnskapsansatte, sier Reidar Rasmussen i Drammen.*

Vil jobbe

- Det er positivt at vi fikk en satellitt med fem regnskapsansatte i Drammen, og jeg håper at Oslo og Drammen blir sett under ett når det gjelder personaladministrative oppgaver. For øvrig er det fint at det er enighet om å ta i bruk hele spekteret av virkemidler for å få til omstilling og flytting,. Jeg personlig er 57 år og jeg kan i verste fall greie meg med ventelønn i en periode. Om ikke annet gir det meg en trygghet, for jeg vil jo helst fortsette å jobbe.

- Men jeg tenker selvfølgelig også på mine kolleger, og håper at det blir utvist fleksibilitet når den inngåtte avtalen skal håndheves. For eksempel: Hvis det praktisk lar seg løse at noen i en overgangsfase jobber i Drammen i stedet for Oslo, så la dem få lov til det, oppfordrer Rasmussen.

Bra tingelser

- Hvordan opplever du stemningen etter at det er oppnådd enighet om Fellestjenester med de ansattes organisasjoner?

- For den enkelte går vi nå inn i den viktigste perioden. Det er nå det skal avgjøres hvor den enkelte skal jobbe, og det preger selvfølgelig stemningen. Yngre arbeidstakere med små barn kan kikke uten videre forlenge arbeidsdagen sin, og de som allerede pendler langt som de gjør, kan ikke strekke seg lengre.

- Men en rekke stimuleringstiltak og virkemidler skal tas i bruk for å lette overgangen for den enkelte?

- Ja, det er enighet om bra betingelser for de som kan flytte med til Hamar. Det samme gjelder de som ønsker å ta etter- og videreutdanning, sier Rasmussen, som selv ikke har noen planer om å sette seg på skolebenken igjen.

- Jeg vil jo knapt være ferdig før jeg kan gå av med pensjon, poengterer førstekonsulenten fra Drammen.

Endelig klarsignal i Hallandsåsen

Svenske Banverket har endelig fått klarsignal til å fortsette tunnelbyggingen gjennom Hallandsåsen i Sør-Sverige.

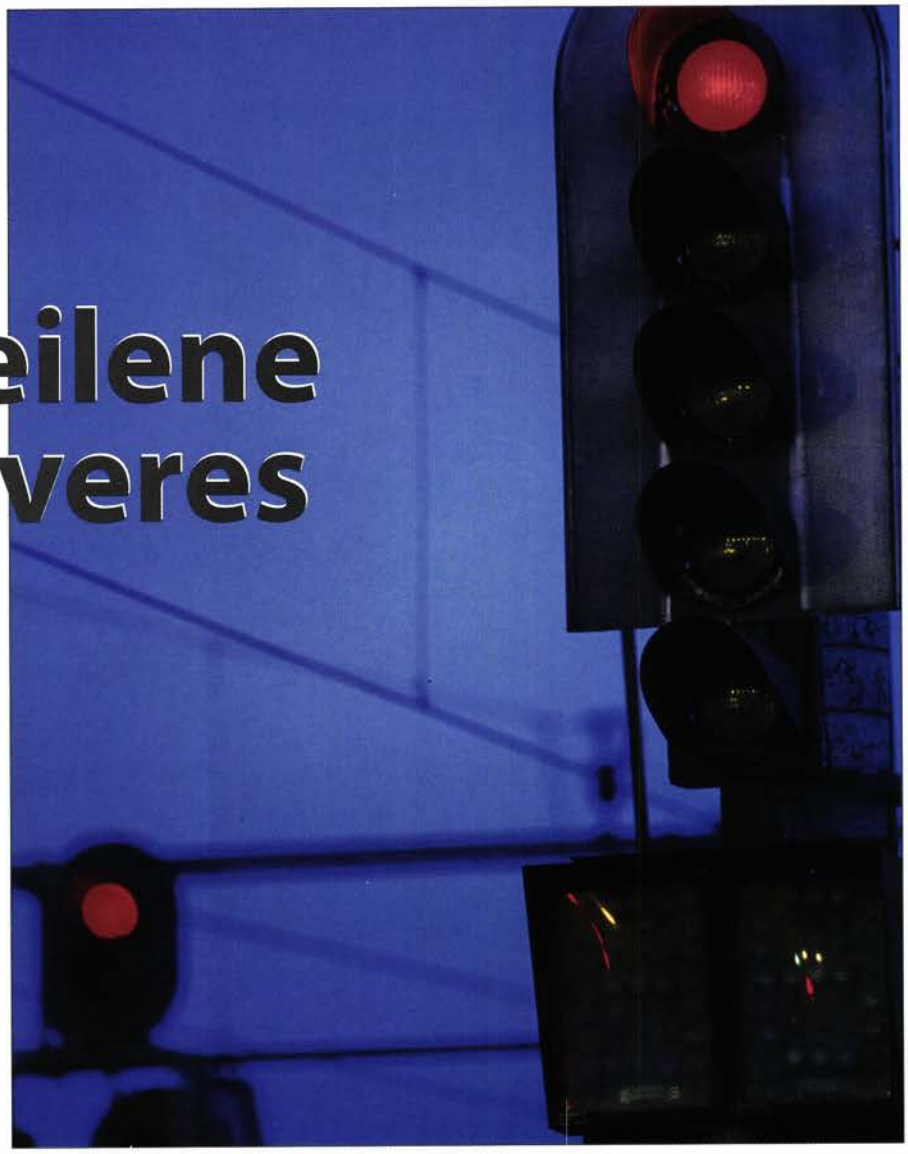
Tunnelbyggingen ble som kjent stoppet i 1997 etter lekkasjer fra tetningsmidlet Rhoca Gil som også ble brukt i Romeriksporten. Men nå har den svenske Miljöverndomstolen avsagt dom.

- Miljødommen betyr at alle større beslutninger og tillatelser som kreves for å bygge tunnelen ferdig, er på plass, opplyser Banverket, som har tro på ny byggestart i løpet av kommende vinter.

Grunnforholdene er svært vanskelige i den såkalte Møllebakksonen, og i sommer skjedde det et uhell da cement lakk ut i en bekk og forårsaket fiskedød. Dette skapte på nytt usikkerhet om hele tunnelanlegget, og fremdeles arbeides det for å finne en best mulig byggemetode i de vanskeligste partiene.

Den dobbeltsporede tunnelen gjennom Hallandsåsen ventes å stå ferdig i 2012. Opprinnelig skulle tunnelen vært ferdigstilt i 1997.

Til nå har det gått med rundt to milliarder svenske kroner i tunnelen, det videre anleggsarbeidet er beregnet til 4,5 milliarder. Tunnellen blir vel 10 km lang. Hallandsåsen ligger på Västkustbanan Göteborg - Malmö.



Signalfeilene skal halveres

Antall signalfeil skal ned til det halveDette er den ambisiøse målsetting for et nytt prosjekt med regiondirektør Olav Werner Ruud i spissen. Premien blir bedre punktlighet og sparte kostnader.

KJELL BAKKEN

– Det store antall signalfeil slår ut i direkte kostnader til feilretting for Jernbaneverket og indirekte kostnader for samfunnet på grunn av dårlig punktlighet i togtrafikken. Signalfeil fører også til mye avvikshåndtering i togtrafikken og til mange passeringer av rødt lys hvor signalet plutselig faller i stopp rett foran lokfører, sier regiondirektør Olav Werner Ruud.

Radikalt: *– Antallet signalfeil er altfor høyt og vi innser at noe radikalt må gjøres for å få bukt med problemet, sier regiondirektør Olav Werner Ruud.*

Store forsinkelser

Feil ved infrastrukturen står for en tredjedel av årsakene til forsinkede tog. Av dette utgjør rundt 5100 feil i signal- og sikringsanleggene over 50 prosent.

– Bare i Region Øst har feil i sikrings- og signalanlegg hittil i år forsinket 3350 tog og ført til at 540 tog ble innstilt. Jernbaneverket har hittil i år forsinket togene om lag 2200 timer.

- Daglig har vi flere signalfeil som forstyrrer trafikken og dermed forsinker de reisende. Kostnadene for samfunnet blir i det lange løp meget store. Dette viser at å redusere signalfeilene til det halve vil gi stor effekt på punktligheten og spare kostnader, fortsetter Ruud.

Han understreker imidlertid at det har blitt jobbet godt med å redusere antall signalfeil i den senere tid. – Vi ser allerede tegn til forbedringer innen flere fagområder. Likevel er det fortsatt stort rom for forbedringer.

Avvik

Signalfeil fører ofte til at togledelsen må drive avvikshåndtering i form av telefonkjøring. I områder med stor trafikk, er telefonkjøring vanskelig å få til i praksis hvis det skal skje på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte uten å tynne ut trafikken ved å innstille tog. Oslo S og Drammenbanen ut til Asker i rushtidene er et slikt eksempel.

- I sin alminnelighet går telefonkjøring ut over punktligheten fordi togene må kjøre med redusert hastighet til neste signal. Imidlertid er det ingen tvil om at normal trafikkavvikling på fjernstyrte strekninger gir den beste sikkerhet og at avvikshåndtering bør reduseres mest mulig.

Rødlyspasseringer

Det siste året er det registrert en økning i antall tilfeller der tog passerer rødt signal på grunn av tekniske feil ved signalanleggene.

– Slike episoder er svært ubehagelige

for lokomotivførerne, kan være en sikkerhetsrisiko og krever mye administrativ oppfølging i etterkant. Det er helt klart at antall rødlyspasseringer må reduseres kraftig og å redusere antall signalfeil vil i så måte være et vesentlig bidrag, sier Ruud.

Prosjektgruppe

Infrastruktur har innsett at noe radikalt må gjøres for å få ned antallet signalfeil. I vår ble det etablert en prosjektgruppe som skal arbeide systematisk og dyptgående for å finne tiltak som kan virke positivt.

Det er gjennomført et forprosjekt og laget en prosjektplan med klare milepæler for prosjektet. Etter ferien i august ble hovedprosjektet nedsatt med Olav Werner Ruud som prosjektansvarlig og Geir Pedersen som prosjektleder.

Innen utgangen av 2004 skal gruppen ha gjennomført sitt arbeid og alle forslag til tiltak være presentert. I tillegg skal tiltakene være testet og effekten målt på utvalgte prøvestrekninger og fagområder. Gruppen ser både på holdningstiltak og tekniske tiltak.

Oppmerksomhet

- Skal vi lykkes med å redusere antall signalfeil, må det skje gjennom ulike tekniske tiltak og holdningsskapende tiltak. Bare det å rette oppmerksomhet på et problem, er med på å gi positive resultater. Det erfarte vi med det store punktlighetsprosjektet som er gjennomført på tre baner, sier Ruud videre.

Han understreker at engasjementet i prosjektgruppen og i fagmiljøene er stort og det lover godt for å klare målsettingen om å halvere antall signalfeil.

Idédugnad

I forbindelse med prosjektet blir det utlyst en landsomfattende idèdugnad i form av en konkurranse utenom forslagskassene.

– Er det noen ute som sitter med gode ideer til tiltak, er vi svært interessert i å få dem inn til oss for vurdering. Foruten de forslag som blir direkte premiert av prosjektgruppen, vil forslag også bli vurdert oversendt til forslagsordningen for behandling her, sier Olav Werner Ruud.

Prosjektet kommer til å premiere de fem beste forslagene med gavekort på 3000 kroner hver. Alle forslag og ideer må være sendt til Geir Pedersen innen 1.12.03. Han nås på mail: geir.pedersen-@jbv.no, på tlf. 75809 og mobil: 91675809.

Minneutstilling: *Når Rallarmuseet nyåpner «Myllarhellen» til neste sommer, vil det blant annet bli markert med en minneutstilling om husets historie.*
(Foto: Stiftelsen Rallarmuseet)

Rallarmuseet overtar «Myllarhallen»

Stiftinga Rallarmuseet Finse har nå overtatt Myrdalsleite forsamlingshus fra 1898 på Myrdal fra NSB.

Denne bygningen er svært viktig som dokumentasjon av byggehistorien både for Bergensbanen og Flåmsbana, samt dokumentasjon av det sosiale livet til rallarene i byggetiden og senere til alt jernbanefolket på Myrdal og i Myrdalsområdet.

Rallarhistorie

Forsamlingshuset ble bygd i 1898 i den tidligste anleggstiden for bygging av Bergensbanen. Huset er oppført med murer i solid stein helt ut på kanten mot Flåmsdalen. Huset ble brukt som kirke, sykestue, skolestue og selvsagt til alle andre sosiale formål. Her samlet rallarene seg til faglige møter og fester.

Senere ble det brukt av idrettslaget på Myrdal, Myrdal skytterlag, Myrdal Bridgelag, som kino og instruksjons- og øvingslokale for Myrdal Røde Kors, samt som hovedbase under HV-øvelser.

Fredet

Stiftinga Rallarmuseet Finse leide huset i 1993/94 og fikk utført en god del vedlikehold med støtte fra Norges Statsbaner og Aurland kommune.

I 1999 ble Myrdalsleite Forsamlingshus fredet av Riksantikvaren som et kulturminne av nasjonal interesse, både som kilde til kunnskap og forskning og som et opplevelsesgivende element i miljøet.

Minneutstilling

Rallarmuseet vil nå samle forsamlingshusets historie for å få laget en liten miniutstilling som er tenkt åpnet til sommeren 2004. Museet vil også utføre vedlikehold og vil søke om midler til dette både hos Aurland kommune og Sogn og Fjordane fylkeskommune.

Huset vil bli brukt i forbindelse med de behov Myrdalsamfunnet har for et forsamlingshus, kulturturer på Bergensbanen/Flåmsbana og selvsagt sykkelturer på Rallarvegen.

Strømsparer i millionklassen

Storforbruker: Jernbaneverket bruker 105 millioner kilowattimer i året. Nå innledes et omfattende spareprogram.

Jernbaneverket skal årlig spare nær ni millioner kilowattimer med strøm innen to år. Med støtte fra statsforetaket Enova starter et prosjekt som baserer seg på et ENØK-nettverk mellom regionene.

Jernbaneverket er en storforbruker av elektrisk energi. I 2002 gikk hele 105 millioner kilowattimer (105 GWh) med til oppvarming av sporveksler, varmekabler, signalanlegg, utelysanlegg og i bygninger som Jernbaneverket selv eier og drifter.

Jernbaneverket satset sterkt på ENØK-tiltak i 2002 (se artikkel i Kjøreveien nr 5 2002). Mange tiltak ble gjennomført i regionene, og samtidig startet planleggingen av et felles toårig ENØK-prosjekt. Sigrun Nygård fra Miljøseksjonen på Hovedkontoret koordinerte planleggingen.

Støtte fra Enova

Redusert energiforbruk krever bedre energistyring, kompetanseøkning og holdningsendring. For at Jernbaneverket skal oppnå dette, kreves det store ressurser. I mars 2003 søkte derfor Jernbaneverket om støtte til ENØK-prosjektet fra statsforetaket Enova, som forvalter energifondet, forteller seksjonssjef Veronica Valderhaug.

I juni ga Enova Jernbaneverket tilsagn om 1,2 millioner kroner i støtte til prosjektet. Dette forutsetter en egenfinansiering fra Jernbaneverket i form av egen ressursbruk (regionale prosjektgrupper) og investeringstiltak.

Enova stiller krav

Enovas krav er at Jernbaneverkets elforbruk reduseres med 8,5 prosent innen to år.

- Derfor må vi etablere et ENØK-nettverk mellom regionene, framholder Valderhaug.

Viktige aktiviteter vil være energi- og miljøanalyser, energioppfølging og kompetanseutvikling. I tillegg kommer ENØK-planlegging og fysiske tiltak som bidrar til energiøkonomisering.

Gjennomføring av de fysiske tiltakene er allerede startet, for eksempel utskifting av plattformbelysningen på Oslo S.

Sparer penger og miljø

Ved å oppfylle dette målet, oppnås innsparinger i millionklassen. Den miljøvennlige, fornybare energien som Jernbaneverket sparer, kan brukes til andre formål.

- Slik bidrar vi indirekte til å redusere utslipp av klimagasser som følge av redusert forbruk av forurensende fossilt brensel, som diesel, fyringsolje og bensin, sier Veronica Valderhaug.

Kanskje du har et godt forslag til ENØK-tiltak? Ta kontakt med regionens ENØK-koordinator eller direkte med prosjektleder Ingebjørg Seland Bjørgum ved Miljøseksjonen på Hovedkontoret.

Fakta

- Prosjektleder: Ingebjørg Seland Bjørgum, Miljøseksjonen, Hovedkontoret.
- Regionenes kontaktpersoner:
  RV: Sveinung Espe.
  RØ: Ole Løken.
  RN: Tom Haugan.
  RS: (fram til utgangen av 2003) Ingebjørg S. Bjørgum.

Meget viktig: *- Den personlige kontakten er meget viktig for å få gjennomslag for Jernbaneverkets planer og mål. Skal vi få til det, må vi treffe folk der de er, sier Vigdis Espnes Landheim.* *(Begge foto: Svein Erik Bakken).*

- Vi arbeider for et godt samfunn

TRONDHEIM (Kjøreveien): **- Å arbeide for en funksjonell og vital jernbane er å arbeide for et godt samfunn. Det gir en drivkraft ut over bare det å ha en jobb, sier seksjonsleder Vigdis Espnes Landheim ved Plankontoret i Jernbaneverket Region Nord.**

Forts. neste side →

SVEIN ERIK BAKKEN

Nå skulle jeg som skriver dette «Møte med-intervjuet» etter planen latt Vigdis slippe til med å fortelle litt om seg selv. Men det får vente. Her kommer mer om hva hun brenner for:

Ikke bare jernbanen

- Jeg er veldig engasjert i jernbanens samfunnsmessige rolle, ikke nødvendigvis jernbanen i seg sjøl, mer at jernbanen utgjør en viktig bit i samfunnet vårt.

«Engasjert i jernbanens samfunnsmessige rolle»

- Jeg tenker: Har ikke jernbanen noen funksjon, har heller ikke jeg noen legitimitet i jobben min. For meg er for eksempel en god regional utvikling en viktig del i et godt samfunn. Jeg ser på jernbanen som et middel til å nå slike samfunnsmål. Med andre ord: et samfunn som jeg ønsker meg.

Veldig ung

Så litt mer om hvem dette engasjerte jernbanemennesket er. Hun er 41 år, gift og har to gutter på 22 og 12 år.

- Som du forstår var jeg veldig ung da jeg fikk førstemann, skyter hun inn.

Innenfor rammen med barn og familie har Vigdis utdannet seg til ingeniør, tatt mellomfag i geografi og bygd opp en yrkeskarriere.

- Med god hjelp av mann og barn har det gått greit.

Vigdis har ikke vokst opp ved jernbanelinjen, men ved sjøen nærmere bestemt i en liten bygd innenfor Hitra i Sør-Trøndelag som heter Hellandsjøen.

Atypisk

- Når du er født og oppvokst i et jernbanetomt miljø ved kysten, er det vel dumt å spørre om du er første generasjon jernbanekvinne?

- Ja, helt klart. Jeg har overhodet ingen familietilknytning til jernbanen. Slik sett er jeg vel nesten litt atypisk. Og at det ble jernbanen, er litt tilfeldig.

- Det startet med å få jobb og komme inn i et fagfelt, i utgangspunktet med tanke på tekniske ting. Den første jobben som ingeniør var som prosjektmedarbeider/leder i et entreprenørfirma. Etter hvert gikk veien til NSB og Jernbaneverket. Så langt har jeg vært over 12 år på jernbanen, bare avbrutt av svangerskapspermisjon og ett år i privat næringsliv.

Vise samfunnsnytten

Vigdis' hovedoppgave ved Plankontoret er kontakten med byråkrater og politikere i kommuner og fylker. Det gjelder både i forbindelse med vanlige fysiske planer som reguleringsplaner og kommuneplaner og i forhold til Nasjonal transportplan.

- Dette synes jeg er interessant. Jeg liker denne måten å treffe folk på. Det er viktig at vi kan vise at jernbanen er samfunnsnyttig og har en funksjon både i forhold til kommuner, fylker og ellers.

- Hva er det viktigste verktøyet du bruker for å få gjennomslag for Jernbaneverket sine planer?

- Det er å snakke med folk, ikke minst dem som blir berørt. Jeg er og ønsker å være ganske direkte. Er vi ikke det, kan vi lett bli tatt for å være overfladiske. For vi kan snakke om alt mulig, men det hjelper ikke om det er en bestemt ting vi skal ha gjennomført. Da må vi være bevisste på hva som er viktig å formidle. Vi må derfor være oppmerksomme på det vi skal få gjennom og at det blir forstått hvorfor de som blir berørt, må ofre noe.

«Vi driver ingen telefonlinje, men ett pulserende jernbanenett»

Godt nettverk

- Ut over det er det viktig å ha et godt nettverk med byråkrater og politikere i kommunene og i fylkeskommunene. Den dagen vi trenger nettverket, da kjenner vi folkene og vet hva de står for.

- Jeg har reist mye, spesielt i forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan. Jeg har blant annet jobbet mot Nordland fylke. Her har jeg spesielt prøvd å være med i arbeidet med fylkesplanen og snakke med folk om hva slags oppfatning de har om jernbanens rolle.

- Jeg ser ikke noen hensikt i å snakke med fiskeren fra Lofoten om jernbane. Det blir for fjernt. Men greier vi å forklare at det er sammenheng i transportsystemene, kan vi få fram at jernbanen kan ha en rolle for å få fisken raskt, sikkert og miljøvennlig fram til markedene. Dermed kan vi få forståelse for jernbanen også hos fiskeren i Lofoten.

Voksenopplæring

- Hvor viktig er den personlige kontakten og kjemien for å få gjennomslag?

- Den er meget viktig. I tillegg må vi være gode til å snakke og til å skape god kjemi. Videre må vi kunne bidra til å øke bevisstheten rundt jernbanen og vise hva den kan utføre. Med andre ord må vi rett og slett drive litt voksenopplæring.

«Vi må rett og slett drive litt voksenopplæring»

- Du skal være bra egnet til det, da du blir betegnet som både kunnskapsrik, dynamisk, jordnær, utadvendt og trivelig?

- Dette får stå for andres regning. Jeg opplever meg sjøl som en som ønsker at noe skal skje. Jeg synes ikke at vi bare kan snakke om det. For det er mange som sier: - Herregud, hvordan orker du å jobbe ved Plankontoret når ikke noe blir satt ut i livet?

- Mitt svar er at vi må være tålmodige, men samtidig være utålmodige.

Irriterende positiv

- Kommer dere videre?

- Ja, jeg synes vi kommer videre hver dag. Det er noen som synes jeg er irriterende positiv. Det kan godt hende at jeg er det, men dersom vi tror på noe veldig sterkt, må en ha et innvendig pågangsmot. For har vi ikke det, så tror vi kanskje ikke sterkt nok på det vi jobber med og mot.

«Jeg er og ønsker å være ganske direkte»

- Jeg tror at jernbanen har en viktig funksjon i samfunnet vårt. Derfor arbeider jeg aktivt for at den skal ha det. Det er rett og slet det som er drivkraften i jobben min.

- Er du eller har du vært politisk aktiv?

- Nei, jeg har aldri vært medlem av noe politisk parti, men jeg er et politisk menneske. Et av de viktigste og mest spennende berøringspunkter som jeg vet om, finnes mellom fag og politikk. I dette spenningsfeltet skjer det veldig mye, det være seg i forhold til enkeltplaner eller Nasjonal transportplan. Da er det å være

samfunnsengasjert og kunne snakke med folk uten å være politiker, uhyre viktig.

Smittsom begeistring

- Har jernbanen utviklet seg slik at en har kommet nærmere det samfunnet som du ønsker deg?

- Ja, på et vis, men samtidig synes jeg at vi fokuserer veldig mye på jernbanen sentralt med å prioritere de store oppgavene i Oslo-området. Om det tar for lang tid er jeg redd for at kua dør mens graset gror. Det går for eksempel ikke an å sultefore nordlendingene i evigheter.

«Har ikke jernbanen noen funksjon, så har ikke jobben min legitimitet»

- Jeg skjønner at det er mest samfunnsøkonomisk å investere i Oslo-området og at det er lurt å sette inn det kraftigste skytset der. I tillegg kan det gi en dragsugeffekt som kommer hele jernbane-Norge til gode.

- Samtidig må vi ta hensyn til at det ikke er så lett for nordlendingene å se viktigheten av å løse matpakkebilismen i Oslogryta når de strever med å få ut eksportvarene sine.

- For det må jo være som musikk i årene på en samfunnsengasjert jernbaneplanlegger som deg at det nå er dokumentert at det er mer lønnsomt å bygge ut jernbane enn vei i Oslo-området?

- Ja, det er kjempeartig. Det er et stort løft at vi har regnestykker som viser det. Dette må nå bli en del av voksenopplæringen, sier hun og lyser av smittsom begeistring.

Lokal forankring

- Hvor viktig er det å ta vare på din og andres lokalkunnskap inn i det nye Jernbaneverket?

- Det er kjempeviktig. Jeg tror ikke at Jernbaneverket er noe jernbaneverk uten at vi har lokalkunnskapen i den enkelte region og om det enkelte stedet. Vi driver ingen telefonlinje, men ett pulserende jernbanenett som går gjennom landskapet, nærmest over folks tun. Det å ha lokalkunnskap og snakke samme språket, er derfor avgjørende viktig. Det er snakk om kultur, tillit og lokal forankring.

- Hvor viktig dette er må vi få mer og mer inn under huden. Ellers blir snakket om sentral tilhørighet og lokal nærhet som mål for «Det nye Jernbaneverket» bare ord.

Bedre å dø raskt

- Føler du dette er godt nok tatt vare på i gjennomføringen av den nye organisasjonen?

- Nei, jeg er ikke sikker på det. I forvaltningsdelen blir det trolig best ivaretatt, men i utbyggingsbiten må vi trå veldig varsomt i forhold til det med lokal forankring.

- Menneskene som jobber i organisasjonen, har stort sett en lokal forankring. Vi er ikke uvillige til å flytte på oss innenfor et prosjekt. For at folk skal føle seg trygge, er det veldig viktig å ha en god dialog og få til løsninger som gjør at folk ikke føler seg truet.

«Noen synes jeg er irriterende positiv»

- Prosessen må ikke gå for fort, men heller ikke for sakte. For da får misnøyen for gode vekstvilkår og kan bli et problem. Om vi bruker giljotinen som eksempel, er det kanskje bedre å dø raskt enn å bli seigpint, avslutter Vigdis Espnes Landheim.

svein.erik.bakken@jbv.no

Mest spennende: *- Et av de viktigste og mest spennende berøringspunkter finnes mellom fag og politikk, sier Vigdis Espnes Landheim, her på vei til et besøk i Sør-Trøndelag fylkeskommune.*

Gøy i jernbanefam

Hurragjengen i NSB fra «Ta sjansen»-arrangementet i Holmenkollen er for lengst blitt til en seriøs forening med penger på bok. Men fortsatt er hovedmålet for NSB-klubben å ha det GØY.

SVEIN ERIK BAKKEN

Det hele startet med en gjeng kamerater som var med på et av «Ta sjansen» sommershow i Holmenkollen. – For at vi ikke skulle bli sett på som en hurragjeng, ønsket vi å bli oppfattet som seriøse. Dermed så NSB-klubben dagens lys, sier dagens primus motor og leder siden 1992, Inger Johnsen.

NSB-klubbens fremste ildsjel er til daglig å finne i Celexa Eiendomsforvaltning AS, tidligere NSB Eiendom.

Butikk og opplevelser

Det mangler ikke på allsidigheten i NSB-klubben. De er særlig gode på hyggelige og morsomme opplevelser, enten det gjelder Jernbanemesterskapet på ski, Skarverennet, turer i inn og utland eller julebord.

«Det er ikke heisaturer vi drar på»

Tidligere drev de til og med egen butikk, og salget av OL-gensere og VM-gensere kastet bra av seg. Resultatet er at klubben har penger i banken, slik at de kan sponse deler av arrangementene til fordel for medlemmene.

Profilerer

- Etter hvert kuttet vi ut å drive butikk og konsentrerte oss om arrangementer av sosial og kulturell art. Gjennom arrangementene profilerte vi NSB og etter hvert Jernbaneverket. Det ble vår nisje, fortsetter Johnsen, som imidlertid tilføyer at de fortsatt skaffer medlemmene arbeids- og fritidstøy til en billig penge.

- Hvordan finansierer dere virksomheten?

- Via kontingent fra medlemmene, litt støtte fra NSB og Jernbaneverket, og så tærer vi litt på kapitalen som vi har oppbyggeid. Budsjettet vårt ligger på rundt en million kroner, av dette utgjør Skarverennet om lag en femtedel.

Ikke heisaturer

- Hvordan kan festlige arrangement, rare skirenn og hyggelige turer bidra til å profilere bedriftene i jernbanefamilien?

- Vi knytter kontakter på tvers av der vi jobber. Det tror jeg er viktig, og det er ikke heisaturer vi drar på. Vi representerer jernbanen og oppfører oss ordentlig. Vi har ingen som drikker seg overstadig beruset eller oppfører seg dårlig.

- Hvordan får dere til det?

- Ser vi tilløp til noe, så snakker vi til dem, sier «gamlemor» strengt.

Røttene

- Hvordan vil du karakterisere det typiske klubbmedlem?

- Som deg og meg, ler Inger. - Vi har et bredt spekter av medlemmer fra direktører til fagarbeidere i pukken. Selv er jeg første generasjon «jernbanemann» og begynte i NSB i 1969. Jeg har fått mange av mine beste venner gjennom jobben og NSB-klubben.

- Dermed er jobben noe mer og viktig for meg. Jeg har rett og slett mange av røttene mine i jernbanefamilien, og du sliter ikke av røttene dine. Dersom jeg kuttet ut den sosiale deltakelsen i NSB-klubben, ville jeg heller ikke gjøre noen god jobb der jeg er nå.

Like

- Hvordan går det å ha en dobbeltrolle ved både å være en forening for medlemmene og samtidig profilere arbeidsgiverne?

- Tidligere var ikke det vanskelig, men det er vanskeligere nå når mange av oss jobber i firmaer som vil løsrive seg mer og mer fra jernbanen.

- Er det vanskeligere å profilere flere ulike bedrifter?

- Nei, vi profilerer oss ikke ved hjelp av klær og logoer. Selv om vi etter hvert er delt opp i divisjoner, aksjeselskaper og alt mulig, så er vi en del av den store jernbanefamilien. Samme hvor vi kommer fra og hvor på rangstigen vi er, er vi like og har det gøy sammen og profilerer oss på den måten.

Knalltur

Med unntak av Skarverennet som ble avlyst på grunn av dårlig vær, har årets arrangement gått etter planen. Det hele startet med Jernbanemesterskapet på ski på Røros; deretter årsmøte i Moss; så en ukes knalltur til Tallinn i Estland; tur med dresin på Numedalsbanen og årsavslutning i tradisjonen tro med julebordstur til «Kongens København».

«Du sliter ikke av røttene dine»

- Vi har aldri vært så mange på en tur som til Praha. Da fylte vi opp tre busser. Vi var på ølfestivalen i München med to fulle busser, og til Tallinn fylte vi en buss. Men turene i Norge går dårlig.

- Dere reiser med buss, sier du, men det går jo tog til disse stedene?

- Ja, men vi bruker ikke tog.

- Hvordan profilere jernbanefamilien uten å bruke toget?

- NSB er som kjent et transportselskap, sier hun.

- Ja, det sier Einar Enger også, sier vi, og Inger ler trillende godt.

- Tog blir for tungvint, og mange av medlemmene har heller ikke fribillett lenger, forsvarer hun seg.

Glade farger

- Vi har ikke alle planene for neste år på plass ennå. Men det blir trolig en tur til Polen. Videre blir vi medspillere i hele tre skirenn, med Skarverennet som det store høydepunktet i jubileumsåret.

- Her kommer vi til å delta med rundt 200 inklusive korps og kor fra Oslo og Bergen. I tillegg skal vi være med og sette glade farger på Jernbanemesterskapet (JM) på ski på Hamar og Nordisk jernbanemesterskap på ski i Trondheim.

Blideste

- Hva slags sosiale aktiviteter bidrar dere med?

- Vi står ute i løypa og deler ut solbær-

ilien

Ikke tog. *- NSB-klubben bruker ikke tog når de er ute å farter i inn og utland, men på en tur i Rendalen ble transporten besørget av ekte hestekrefter, sier Inger Johnsen, som graver i sekken etter dagens niste.*

(Foto: NSB-klubben)

toddy, heier og ringer i bjeller og lager masse show.

«Vi premierer den blideste»

- Og så gjør vi litt ekstra stas på ungene. Om kvelden har vi egen premieutdeling, der vi ikke hedrer dem som er best i tid. For eksempel premierer vi den blideste mannen i løypa, den som ga en konkurrent et smøretips og masse slikt sprøtt.

- Vårt engasjement har medvirket til at JM på ski er blitt noe mer enn bare et skirenn, mer en familiehelg. Det har i neste omgang ført til økt deltakelse.

- Har virksomhetene i NSB-klubben og de andre fritidsorganisasjonene noen betydning for å bevare jernbanekulturen?

- Ja, det mener jeg. Det å være stolt av arbeidsplassen sin, det tror jeg er meget viktig både for den enkelte og for bedriften hun eller han jobber i, avslutter Inger Johnsen.

svein.erik.bakken@jbv.no

Fakta om NSB-klubben

- NSB-klubben ble stiftet i 1991.
- Den er en frittstående forening for tilsatte og pensjonister i NSB BA, NSBs datterselskaper og Jernbaneverket.
- Klubbens formål er å arrangere sosiale og kulturelle aktiviteter, samt bidra til å profilere NSB og Jernbaneverket.
- I dag har klubben rundt 1.500 medlemmer. På det meste var den oppe i over 2.000 medlemmer.
- Hovedtyngden av medlemmene jobber i Oslo-området i dagens NSB.
- Medlemskontingenten er for tiden ti kroner per måned.

Hederlig norsk innsats

Små-nytt

De norske deltakerne i prøvemesterskapet i golf i USIC i Frankfurt gjorde en hederlig figur.

Banen til Golfclub Rheinhessen i St. Johann var meget fin. Det ble spilt fra backtee. Banen med par 71 var ca. 6.500 meter lang. Det ble spilt 18 hull hver dag i to dager, og spillesystemet var Stableford uten handicap.

Det var 11 land som deltok med 6 spillere hver. Vi var det eneste laget som stilte med damespillere, og de måtte spille i samme klasse som herrene.

Våre spillere gjorde en veldig god innsats. Lagmessig ble vi nr. 7, og individuelt ble det 11. plass på Ståle Mikkelsen. Odd Danielsen kom på 13. plass; Henning Friise fikk 34. plass, Tore Jensen 42. plass, Inger Gulbrandsen 57. plass og Torunn Gressum kom på 61. plass.

USIC-mester ble Toni Hadley fra England, etterfulgt av tre finner. Lagkonkurransen ble vunnet av Finland foran England og India.

Slott: *De norske golferne storkoste seg på banketten på slottet Burg Reisenstein midt i et av de beste vindistriktene i Tyskland.*

Flere tyske togpassasjerer

Hele 999 millioner reiser var registrert på tyske jernbanespor i årets seks første måneder. Det innebærer en økning på 1,9 prosent i forhold til første halvår 2002.

Det viser tallen for første halvår i år som det tyske Statistisches Bundesamt, som tilsvarer Statistisk sentralbyrå hos oss, presenterte 25. september.

Tallet på langdistansereisende var 57 millioner. Det er en nedgang på ti prosent. Det store volumet er å finne i regional- og lokaltrafikken som økte med 2,7 prosent og kom opp i 942 millioner passasjerer.

Målt i passasjerkilometer økte både fjerntrafikken og regional-/lokaltrafikken, henholdsvis med 7 og 4,3 prosent.

Inntektene derimot sank med 4,2 prosent og beløp seg til 2,6 milliarder EURO. Tallene er samlet inn fra hele 70 enheter som driver jernbanetrafikk i forbundsrepublikken Tyskland.

Connex gir opp Neuss-Rostock

Connex i Tyskland stanser trafikken på strekningen Neuss-Köln-Kassel-Berlin-Rostock fra 1. november.

Årsaken er at trafikkvolumet ikke har svart til forventningene.

Togmateriellet som har blitt benyttet, vil i stedet bli satt inn i Nord-Tyskland på strekningen Hamburg-Flensburg-Padborg.

Samtidig har datterselskapet av InterConnex, Nord-Ostsee Bahn, fått lisens på å drive togtrafikk i delstaten Schleswig-Holstein. Det gjelder de såkalte Flex linjene som tidligere ble drevet av det konkursrammede selskapet FlexVerkehr AG.

ICE «Amsterdam» døpt

For et år siden begynte Deutsche Bahn AG å døpe sine 216 togsett av typen ICE.

Det første toget fikk navnet ICE «Berlin». Den siste togdåpen fant sted 8. oktober da ICE «Amsterdam» ble døpt under nærvær av statssekretær Angelika Mertens.

«Amsterdam» skal trafikkere mellom Frankfurt i Tyskland og den nederlandske byen som har gitt navn til toget.

Selve toget er av siste type InterCity Express 3. Det er 200 meter langt og har en maksimalhastighet på 330 km/h.

Små-nytt

Knallgod debutant

Dag-Kjetil Hansen ble jernbanemester i skyting, armégevær i sitt første JM.

Mesterskapet ble avviklet av Marienborg BIL på Soknedal skytterlags bane, like nord for Oppdal. Samme sted ble årets Landsskytterstevne avviklet. Dette er en topp moderne bane med elektronisk anvisning direkte inn på skjerm i det nye flotte skytterhuset.

Marienborg, med Arne Nordtømme i spissen, sto for et vellykket arrangement i flott skytevær.

Det var et stort premiebord, der de beste blant de 14 som deltok i jernbanemesterskapet, fikk velge.

Mesterskapet ble meget spennende og med gode resultater. Dag-Kjetil Hansen, holdt nervene best under kontroll, skjøt 100 på omgangen, for øvrig gjorde 2. mann, Ole Erik Haugstad, det samme, mens bronsevinner Finn A. Andersen «sprakk» med 96.

Første JM: Dag-Kjetil Hansen fra BaneTele stakk like godt av med seieren i sitt første JM i skyting med armégevær.

Det er tre vandrepokaler oppsatt i mesterskapet, og Finn A. Andersen tok like godt ett napp i alle tre.

Suveren seier

Rune Aune tok en suveren seier i JM i sykkel.

JIL Trondheim arrangerte årets mesterskap der 21 ryttere stilte til start i den flate, men dog krevende løypa på riksvegen mellom Støren og Røros.

I den største klassen, 30-39 år, ble det ingen spenning, da Rune Aune, JIL Trondheim, tok en suveren seier på den knallsterke tiden 42.31, foran klubbkamerat Per Erling Myhre, 46.00.

Mest spenning var det i klasse 45-49 år der det kun skilte 41 sekunder mellom Geir Asbjørn Nilsen, Stasjonskameratene, og 3. mann. Nesten like imponerende tider var det blant «gamlekara» 55-59 år, der Olav Kjøl, Marienborg, vant på tiden 47.43, og i klassen 65-69 år, der Nils Kattem, Marienborg vant på 49.35.

Dameklassens vinner ble Marion Nilsen, Stasjonskameratene, på 32.03 på 20 km, en sterk tid. Hun fikk også NJIF's pokal. Pokalen for beste tremannslag ble vunnet av JIL Trondheim ved rytterne: Rune Aune, Per Erling Myhre og Knut A. Andersen, foran Marienborg og Kongsvinger.

Norsk gull, sølv og bronse

Det ble medaljer av alle valører for de norske deltakerne i Nordisk Mesterskap i luftgevær/pistol Luleå.

Norge stilte med full tropp, det vil si med 5 deltakere i hver gren.

Geværkonkurransen ble veldig spennende, og etter finsikting av skivene endte Harald Dahlen og finnen Jorma Kyyriainen på samme poengsum, men med bedre sisteserie gikk gullet til Norge.

Per Hagen gjorde også brukbare serier, og endte på bronseplass, 5 poeng bak gullet.

Norge tok et napp i 5-årspokalen ,der alle 5 skyttere teller.

I pistolskytinga var finnene suverene, og tok 4 av de 5 første plassene, men Kjell S. Johansen snek seg inn på en sterk sølvplass, 6 poeng bak vinneren.

Lagseieren gikk også til Finland.

Norsk utklassing

Norge tok en rein utklassingsseier i Nordisk mesterskap i brigde i Helsinki.

Norge har vært ganske suverene i disse mesterskapene de siste årene, men i år ble det en seier som overgikk det meste. Seieren ble så stor som 75- 5 på tre kamper, noe som er enormt.

Det norske laget besto av følgende spillere: Lars Frøland, John Våge, Ulf Sollied, Leif Nygård, Knut Sigsaas, Arne J. Basmo , kaptein Oddvin Tjensvoll.

Gull og sisteplass

Små-nytt

Det norske fotballaget vant det Nordiske jernbanemesterskapet i fotball i Kristiansand. Det samme laget ble sist i USIC-mesterskapet i Bulgaria, der vertslandet vant.

Som nybakte nordiske mestere i fotball hadde vi store forhåpninger om en god plassering i USIC-mesterskapet 2003.

Det var åtte lag som var kvalifisert til sluttspillet. Foruten Norge var det Slovakia, Frankrike og Tyskland i den ene puljen og Bulgaria, Russland, Belgia og Hviterussland i den andre.

Store tap

I vår første kamp, mot Slovakia, ble det et klart 7- 1 tap. Norsk målscorer var Morten Matson. Kampen mot Tyskland var Norges beste. Tyskland kom i føringen allerede etter 3 minutter, og da de økte til 2- 0 etter 35 min trodde mange at løpet var kjørt. Norge kjempet bra, og da Geir Skarstein reduserte etter 77 minutter ga det nytt håp. Norge hadde fortjent en utligning og et poeng. I stedet øket tyskerne til 3- 1 i det 87. minutt.

Vår siste kamp i gruppespillet var mot Frankrike. Franskmennene var overlegne, men vi utlignet til 1-1 i det 11. minutt ved Tor A. Fossum. Heretter var det enveiskjøring, og det ble til slutt fransk seier med 8-1.Som siste lag i gruppa vår ble det kamp mot Belgia om 7. plassen. Igjen gjorde Norge en god kamp, og resultatet 5-1 til Belgia var i drøyeste laget.

Forsvarte mesterskapet

Dessverre stilte ikke svenskene opp i Nordisk mesterskap i fotball i år, men med lag fra Finland, Danmark og Norge ble det likevel et fullverdig mesterskap.

Den første kampen mellom Finland og Danmark endte 0-0. Finnene prøvde å kjempe seg til et nytt poeng, men det norske laget var godt og fremfor alt mye mer effektivt enn danskene. Da kampen var slutt, sto det 7-0 til Norge.

Kampen mellom Danmark og Norge var helt avgjørende for mesterskapet. Danskene måtte vinne, men nordmennene kunne klare seg med uavgjort. Det bar også kampen preg av. Nordmennene ville unngå baklengsmål, men danskene var litt for forsiktige.

Nordiske fotballmestere: *Foran fra venstre: Dag F. Olsen, Geir Skarstein, Geir Hansen, Kai H. Rudshagen, Tor A. Fossum, Gjermund Bøhn, Erik Nystuen, Atle Hansen. Bak fra venstre: Kjell Bj. Hovd, lagleder, Helge Skaardal, Pål Hansen, Tore Løvland, Ivar Nystuen, Jon I. Myhre, Morten Matson, Kai A Hansen og Ivar Fosseli, hovedleder.*

USIC-troppen: *Foran fra venstre: Dag F. Olsen, Kai A. Hansen, Geir Skarstein, Geir Hansen, Tor A. Fossum, Kai H. Rudshagen, Henning Lierhus, Morten Matson, Atle Hansen. Bak fra venstre: Ivar Fosseli, hovedleder, Kjell Bj. Hovd, Pål Hansen, Stian Kvalvågnes, Jon Inge Myhre, Helge Skaardal, Erik Nystuen, Jon E. Kolstad, Terje Lubeck, Gjermund Bøhn, Roy Hansen, trener.*

Begge lag hadde sjanser som kunne avgjort kampen, men da dommeren blåste av kampen, sto det fremdeles 0-0 i protokollen. Dermed hadde Norge forsvart sitt mesterskap fra 2001. Danskene fikk 2. plass og finnene ble nr. 3.

Drammensere best i golf

Små-nytt

Drammenserne Inger Gulbrandsen og Ståle Mikkelsen stakk av med hver sin tittel i jernbanemesterskapet i golf.

NSB BIL Sarpsborg sto som arranger av årets mesterskap som ble spilt på den meget flotte banen til Skjeberg Golfklubb.

Årets mesterskap hadde samlet hele 70 deltakere fordelt på 3 klasser. 38 deltok i klasse JM herrer, 10 i klasse JM damer og 22 i gjesteklassen.

Mesterskapet startet som vanlig lørdag med poengspill, hvor 24 poeng var det magiske tallet for videre deltakelse i kampen om tittelen. 30 herrer og 5 damer nådde denne grensen og gikk til finalespill søndag.

Lørdagens turnering ble vunnet av 10 år gamle Marius Monsen med hele 42 poeng. Søndag skapte vinden problemer for mange. 10-åringen Marius skaffet seg 38 poeng som holdt til totalseier i gjesteklassen. Ståle og Inger holdt også koken bra og kunne hente hjem pokaler og medaljer som Jernbanemestere 2003.

Resultater JM-herrer
1. Ståle Mikkelsen, Jil Drammen.
2. Tore Jensen, Jil Hamar.
3. Tom Ellingsen, Jil Drammen.

Resultater JM-damer
1. Inger Gulbrandsen, Jil Drammen.
2. Ann C. Handegård, Hil NSB.
3. Marion Hansen, NSB BIL Sarp.

Golfmesterne: *Inger Gulbrandsen og Ståle Mikkelsen fra Jil Drammen ble årets jernbanemestere i golf.*

De første maraton mestere

Gunnar Skånøy fra jernbanens idrettslag i Trondheim og Helge Lundquist fikk æren av å bli de første jernbanemestere i maraton. Skånøy fikk i tillegg Norsk Jernbane Idrettsforbunds pokal.

Mesterskapet gikk i regi av BRØBIL (Idrettslaget for Jernbaneverket i Oslo området) og var lagt inn i Nordmarka Skogsmaraton. Dette er et løp som etter hvert har vokst seg til Norges største maraton med 343 fullførende løpere i år.

En av ildsjelene for arrangementet, Steinar Myrabø (leder av BRØBIL), har fullført alle de ti gangene som løpet er blitt arrangert.

Resultater JM

Kl. 35-49 år
1. Gunnar Skånøy, JIL Trondheim, 3.06.56: jernbanemester.
2. Stein Grimstad, BRØBIL, 3.12.52.
3. Frode Andersson, BRØBIL, 3.34.44,
4. Harald Klippenberg, JIL Stavanger, 3.56.02
5. Ole-Petter Lagerløv, NSB Bilruter Elverum BIL, 3.56.21,
6. Ulf Reffsgård, BRØBIL, 4.24.03.
7. Tore Fagervold, BRØBIL, 4.32.21.
7. Steinar Myrabø, BRØBIL, 4.32.21.
9. Tormod Snekkerhaugen, JIL Oslo S, 4.54.28

Kl. 60 og eldre
1. Helge Lundquist, Dovrebanens BIL, 4.51.07: jernbanemester
2. Johs Johannesen, JIL Ski, 4.51.58.

Vandrepokal til beste tremannslag:
BRØBIL v/Stein Grimstad, Frode Andersson og Ulf Reffsgård.

Mot full fart over Öresund

Små-nytt

Helgen 4. –5. oktober ble arbeidet med å bygge om den nøytrale, dvs. strømløse, seksjonen på Øresundsbroen bygd om på det ene av sporene.

Før året er omme, skal Banverket også ha bygd om strømsystemet på det andre sporet, og deretter vil hastigheten igjen bli økt til 200 km/h.

Den nøytrale strømseksjonen er bare 180 meter lang, men den influerer på toghastigheten ut over på begge sider.

Siden år 2001 har deler av brospennet blitt trafikkert med maksimumshastighet 120 km/h. Hensikten med seksjonen har vært å danne en bro mellom de to ulike strømsystemene i Sverige og Danmark

Norsk sisteplass

Norge endte på sisteplass i «Europisk jernbanemesterskap i håndball».

Norge kom som ønsket i pulje med Danmark. De to andre lagene var fra Bulgaria og Sveits. Kampen mot danskene bar preg at vi ville veldig mye, antakelig litt for mye - men lagene fulgte hverandre til pause. Stillingen da var 8-8. Etter pause tok danskene mer og mer over, vi scoret kun fire mål og sluttresultatet ble 12-15.

Skuffet gjeng

Det var en skuffet norsk gjeng som forlot hallen. Det var likevel positivt at nesten alle spillerne tegnet seg på scoringslisten. Roger Venner stod en praktkamp i mål med over 50prosent redninger.

Neste møte var med Bulgaria - vinneren fra forrige USIC-mesterskap. Vi lå raskt under 0-3, men resten av omgangen spilte vi veldig bra. Pauseresultatet var 7-10. Bulgarerne satte opp tempoet ganske mange hakk i 2. omgang. Norge tapte til slutt 13-22.

Vår siste kamp i puljen var mot Sveits. Nok en gang holdt vi veldig bra følge i én omgang; det stod 5-8 til pause. Sveitserne sa takk for følget, og vi tapte til slutt 9-19.

Vår motstander i den siste kampen var hjemmelaget Tyskland - og de var utrolig motiverte for å unngå sisteplassen. Det ble mange mål i kampen, 21 til oss og 36 til Tyskland.

De som deltok på turen var:

Roger Venner og Terje Abrahamsen fra JIL Hamar; Svein Roald Birkeland og Rune Jensen fra JIL Kristiansand; André Forsmo og Jan Frode Hynne fra JIL Ski; Stig Kristiansen og Erlend Solem fra Lokdriften BIL; Bjørn Rakbjørt og Morten Frank fra JIL Trondheim; Edgar Skogvold og Ove Solberg fra Stasjonskam. Drammen; Ole Strand - dommeren vår - fra JIL Hamar; Hans Roar Nilssen, reiseleder fra Norsk Jernbane Idrettsforbund og Randi H. Marthinsen, håndballutvalget i Norsk Jernbane Idrettsforbund.

SJ vant Västkusten

Det blir SJ AB som skal trafikkere den svenske Västkusten i fire år fra juni 2004. SJ vant anbudskonkurransen som var utlyst av Västtrafik AB i tevling med flere andre tilbydere. Konkurransen gjaldt trafikken på Bohusbanan på strekningen Göteborg-Uddevalla-Strömstad.

DSB fikk medhold

Samferdselsdepartementet i Danmark handlet i strid med prinsippene for EU-anbud da DSB ikke vant kampen om å drive togtrafikk på Jylland.

Det fastslår klagenemnda for tilbud i Danmark. For selv om DSB hadde det laveste tilbudet, var det selskapet Arriva som vant anbudet på Jylland.

Kjennelsen får ikke konsekvenser i den forstand at Arriva skal trafikkere Jylland frem til 2010, melder NSBs intranett.

Det var Statsansattes kartell som på vegne av DSB-ansatte klagde på avgjørelsen i det danske samferdselsdepartementet. De mente at departementet hadde en dobbeltrolle da det som eier av DSB også skulle vurdere innkomne anbud.

Selv om DSB var lavest i pris, ønsket flere politiske partier at det statlige selskapet måtte få konkurranse. Dermed ble Arriva valgt på Jylland.

De ansatte i DSB er fornøyde med kjennelsen og sier at det er viktig at departementet i fremtidige saker holder bedre styr på sine forskjellige roller.

- Gledelig milepel

- Den 1. oktober markerte nok en gledelig milepæl i Bergensbanens historie, sier regiondirektør Truls Erik Hegrenæs i Jernbaneverket Region Vest.

SVEIN ERIK BAKKEN

Da startet transporten av semihengere i godstogene. Dermed er alle hovedstrekningene åpnet for denne type transport.

Tidligere har tunnelene mellom Bergen og Oslo vært for trange for å frakte hengerne til semitrailere på godsvogner.

Svært viktig: *- Muligheten for å frakte semihengere på Bergensbanen er svært viktig for banens framtid, sier regiondirektør Truls Erik Hegrenæs.*
(Foto: Njål Svingheim)

Som planlagt

Jernbaneverket har brukt tre år og om lag 40 millioner kroner på å bygge om Bergensbanen til større lasteprofil. Arbeidene har bestått i utstrossing i tunneler og flytting av komponenter for kontaktledningen.

- Vi arbeidet mye med valg av metode for arbeidet med utvidelsen av profilene i tunnelene. Å bruke sag og såkalt pneumatisk hammer er vår prosjektleder sin ide. Denne metoden har gitt gode resultater og medvirket til at prosjektet ble gjennomført som planlagt i tid og med penger, opplyser Hegrenæs.

Store forventninger

- Hvor viktig er denne begivenheten for Bergensbanens framtid?

- Den er svært viktig. Semihengere er den store lastbæreren i Europa i dag. At slike semihengere nå kan transporteres på Bergensbanen, åpner for et stort marked, fortsetter Hegrenæs.

- CargoNet AS og Jernbaneverket har store forventinger til denne transporten. Vi ser ikke bort fra at godstrafikk vil bli en hovedbærebjelke for Bergensbanen, mener han.

CargoNet øker med dette sin transportkapasitet mellom Bergen og Oslo med 25 prosent. Det skal nå kjøres fem godstogpar i hver retning hvert døgn. Det tilsvarer hele 250 semitrailere i døgnet.

Ytterligere muligheter

- Hvilke ytterligere muligheter åpner Bergensbanen som en moderne godsbane for i framtiden?

- Det er mulighetene for å kombinere godstrafikk på sjø og land som nå er til stede. Vi har havnespor til kaiterminalen og transportselskaper arbeider med disse nye mulighetene, opplyser Hegrenæs.

svein.erik.bakken@jbv.no

CargoNet direkte til Hamburg

I oktober har CargoNet startet opp en direkte togforbindelse mellom Alnabru og Billwerder-terminalen i Hamburg.

Herfra er det en rekke videreforbindelser videre sørover. Mellom Oslo og München vil det bli en transporttid på 36 timer; mellom Oslo og Verona 48 timer.

Med tanke på de kommende vegavgifter bl.a. i Tyskland regner CargoNet med at det nye direketilbudet vil bli attraktivt i markedet.

Fra 1. januar neste år vil CargoNet bli en del av elleve samarbeidende godsoperatører som gjør det mulig å transportere gods over lange strekninger og flere landegrenser uten grensekontroll. Den vanlige grensekontrollen vil bli avløst av stikkprøver.

Premieretur Kina - USA

I løpet av neste år vil det bli foretatt en prøvetur på verdens lengste godskorridor fra USA og Canada via Narvik til Sentral-Asia.

Det opplyste direktør Stig Nerdal i Transportutvikling AS på et seminar på jernbanemessen Nordic Rail der han informerte om arbeidet med godskorridoren «Northern East West transport corridor» (NEW).

- Nesten alt er klart. Det som er på plass, er kundene og nesten alt for transporten på landsiden, med unntak av litt på svensk side. I tillegg er ennå ikke avtalen med rederiet som skal frakte containerne fra Narvik til Amerika i boks.

- Det gjenstår derfor en del jobb og utfordringer som må løses, før en sammenhengende transportlinje er etablert, og den første prøveturen kan skje, opplyste han.

I Kjøreveien i fjor høst anslo Nerdal at det var 75 prosent sjanse for at de kunne starte opp i 2005.

Det er derfor en gledelig nyhet for alle entusiastene Nerdal og internasjonal sjef Kari Konsin i det finske jernbaneverket Baneförvaltningscentralen i spissen at den første prøveturen kan skje minst ett år tidligere enn antatt.

Kortere og raskere

Nerdal viste til at denne transportkorridoren både er kortere og raskere enn dagens godskorridorer mellom USA og Sentral-Asia er i dag, det på tross av at 40 prosent av de to ukene det tar fra Narvik til for eksempel Vest-Kina via Kasakhstan, er venting på grenseoverganger.

De to andre korridorene fra Boston i USA og Canada via Narvik går til henholdsvis Arkhangelsk, Nord-Kina og Vladivostok.

«Gullbilde»

Foto: Robert Lund

Dette bildet vant gull i klassen for dias jernbanemotiv i nordisk Jernbanemesterskap i 2001. Bildet er tatt på Gardermobanen der den krysser den østlige rullebanen på Oslo Lufthavn Gardermoen.

Det er tatt med speilreflekskamera på stativ, 20 millimeter objektiv, ca. 1/15 sekund eksponeringstid for å få bevegelsen i toget og det er brukt polaroidfilter for å få klarere farger og mørkere himmel.

Alle som vil, kan sende inn sitt forslag til «Mitt jernbanebilde».
Bildet sendes til Jernbanens fotoklubb Øst v/Øyvind Bardalen, Amtmanns Bredes gate 14, 3045 Drammen eller på epost: oyvind.bardalen@nsb.no

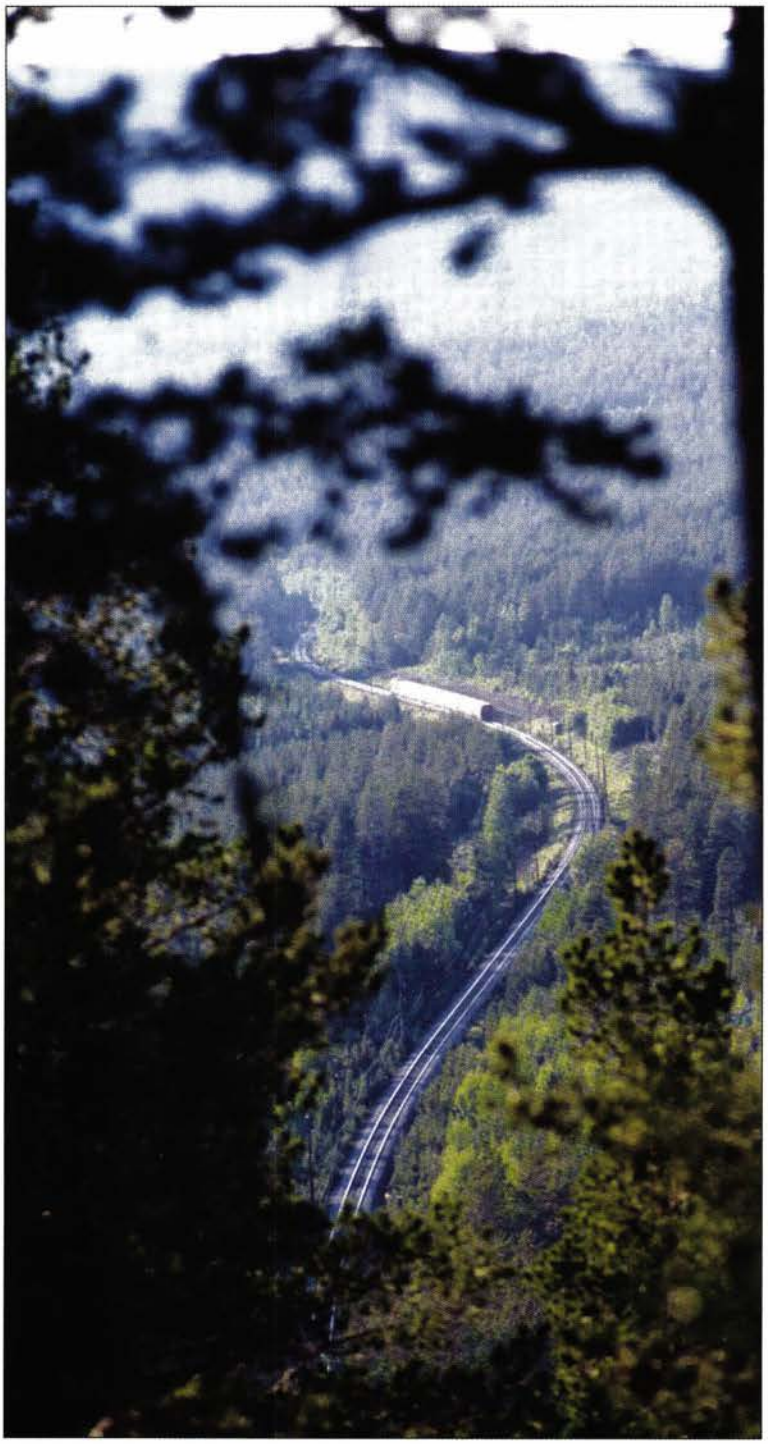
Biblioteket – tradisjonelt og nyskapende

Mange ønsker både et digitalt og et fysisk bibliotek. Undersøkelsen om bruken av bibliotekets elektroniske tilbud viser at det fortsatt er de tradisjonelle tjenestene som står sterkt. Mange vil fortsatt besøke bibliotekets lokaler når de trenger en tjeneste.

Informasjon om informasjon
Fra Biblioteket

Resultatet kan bli at kun de som er geografisk nært tilknyttet det fysiske biblioteket, vil benytte tjenestene.

I 2003 burde skillelinjene mellom de som har direkte fysisk tilgang og de som bare har elektronisk tilgang, være marginale.



Jeg leste i Kjøreveien en gang...

Vet du at du *kan* finne referanser til alle artikler som har stått i Kjøreveien?

Da går du inn på Biblioteksbasen (på BaneNettet), og søker i feltene som kommer opp. Velger du «Artikler» kan du søke direkte i artikkelbasen.

Her finnes også referanser til artikler i Vingehjulet fra og med 1999.

Ny litteratur

Network statement - Transport på norsk jernbane : Norwegian Rail Transport, Jernbaneverket, 2003, 6 siders brosjyre laget i forbindelse med Nordic Rail 2003. Den gir en kort innføring om norske spor og markedsmuligheter

Unnskyld at jeg lever av Linda M. Ellefsrud, Trysilforlaget, 2003.

Linda Merethe Ellefsrud (26) overlevde togulykken på Åsta den 4. januar 2000. I boken har hun skrevet om det å overleve, om det psykiske kaoset hun har levd i siden. En realistisk skildring av hvordan en lever videre etter å ha opplevd en sterk traumatisk hendelse.

Offentlig kommunikation - i teori og praksis av Karsten Pedersen, Handelshøjskolens forlag (København), 2003. En ny dansk bok om emnet med ulike praktiske eksempler fra offentlig virksomhet.

Betriebslettechnik im öffentlichen Verkehr;
Wolfgang Mücke, 2001. Emneord: Togframføring, fjernstyring, togledelse.

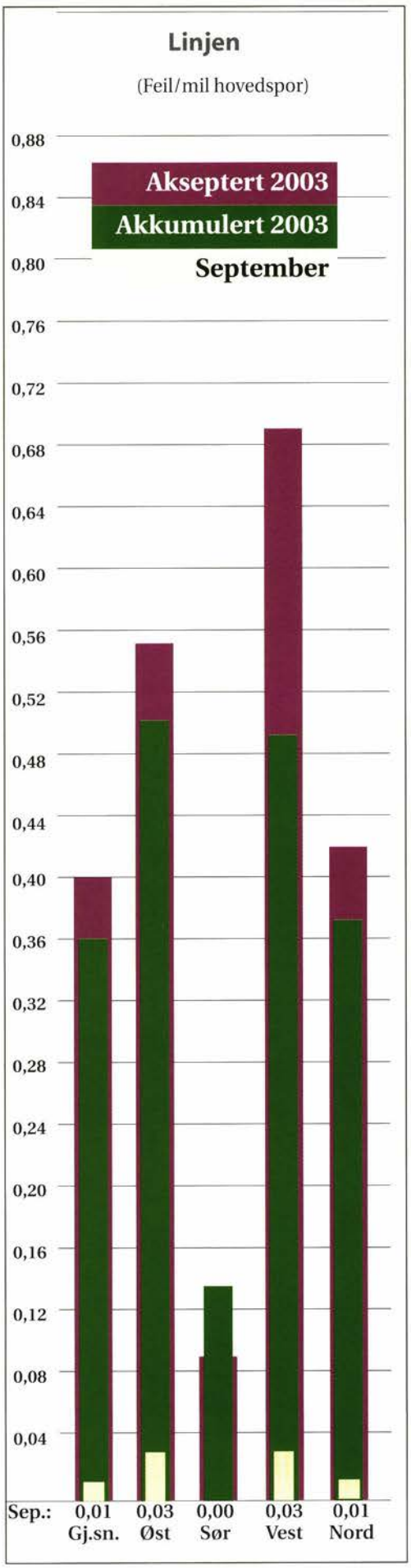
Wordfinder / RailLexic

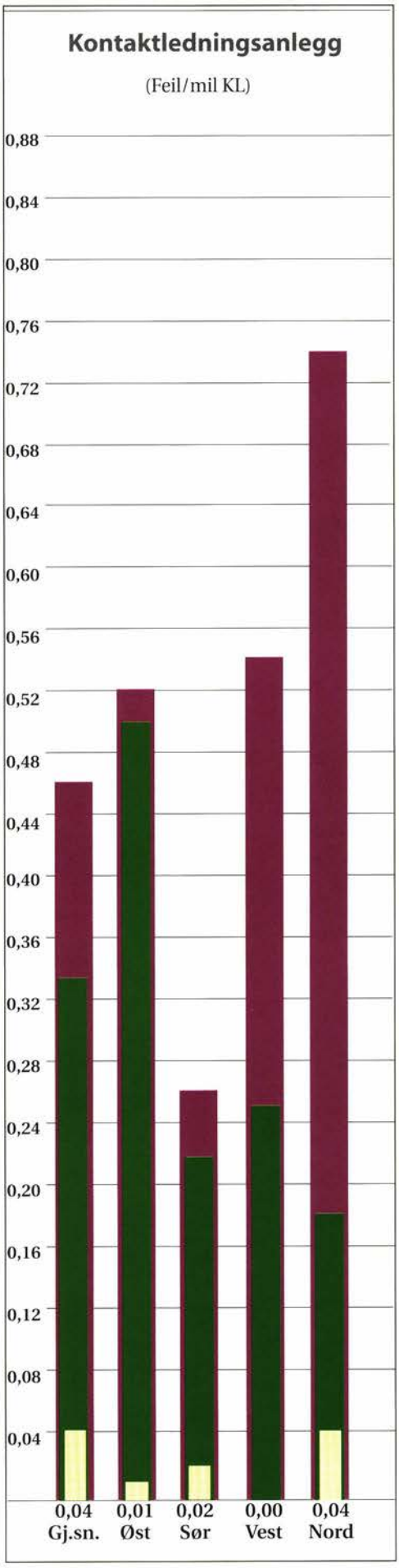
Oppslagsverk innen jernbane og teknikk har mange bruk for. Jernbaneverket abonnerer på ordbøkene Engelsk-Norsk/Norsk-Engelsk teknisk og vanlig, Norsk-Tysk teknisk og vanlig og Norsk-Fransk – tilgjengelig gjennom programmet Wordfinder.

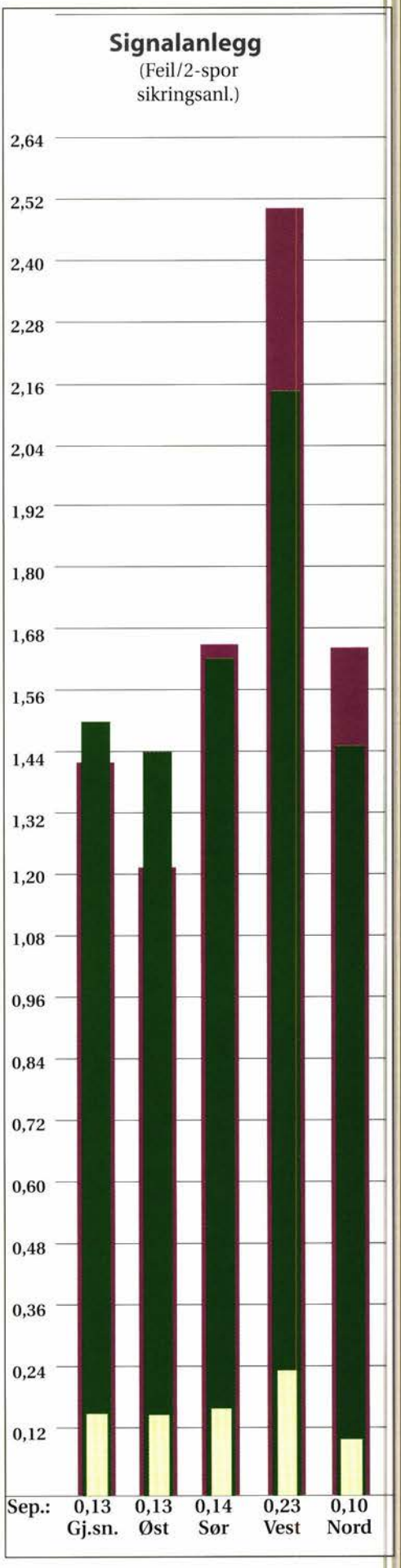
Husk på RailLexic! Alle kan få tilgang til basen ved å ta kontakt med Brukerstøtte. Her kan du enkelt oversette ord mellom tre språk samtidig. Uvurderlig når du leser en kravspesifikasjon på tysk.

RailLexic er i aller høyeste grad et levende produkt, og det er viktig at vi utvikler basen videre. Vi har et nordisk samarbeid som skal forsøke å harmonisere termer og begrep så vi lettere kan forstå hverandre når vi møtes og jobber sammen.

Feil (Feil med driftsforstyrrelser)







Punktlighet (% av tog i rute til endestasjon)

2003	Mål	1. halvår 2003	Juli	August	September	Hittil
LANGDISTANSE:						
Persontog:						
Dovrebanen	90	88	87	78	92	87
Nordlandsbanen	90	85	86	91	97	86
Bergensbanen	90	84	83	81	82	83
Sørlandsbanen	90	87	82	82	87	85
Godstog						
Dovrebanen	90	84	84	81	86	83
Nordlandsbanen	90	86	76	95	84	87
Bergensbanen	90	78	74	86	78	77
Sørlandsbanen	90	89	93	89	86	89
MELLOMDISTANSE:						
Østfoldbanen	90	89	78	84	91	88
Vestfoldbanen	90	82	75	64	75	78
Lillehammer	90	84	88	78	74	82
FLYTOG:						
(ank. Gardermoen)	90	95	95	91	94	95
LOKALTOG:						
Oslo-området (hele døgnet)	90	86	88	85	85	85
Jærbanen	90	88	82	79	76	86
Vossebanen	90	91	85	94	93	91
Trønderbanen	90	94	92	94	91	94

Driftsulykker*

	2002	September	Akkumulert
Sammenstøt:			
Tog - tog	0	0	0
Tog - person	4	0	1
Tog - kjøretøy	8	3	13
Tog - objekt **	8	1	6
Avsporing:			
Persontog	2	0	1
Godstog	2	0	3
Andre tog	0	0	0
Drepte:			
Reisende	0	0	1
Ansatte	0	0	0
3. person	1	2	3

	2002	September	Akkumulert
Alvorlig skadde:			
Reisende	1	0	0
Ansatte	0	0	0
3. person	3	0	1

*Driftsulykke på linje eller stasjon hvor skinnegående materiell har vært i bevegelse, og hvor person er drept eller alvorlig skadet, eller hvor det har oppstått store skader på skinnegående materiell, spor og andre installasjoner.

**Ras, endebutt, kjøretøy som er kommet på linjen (ikke planovergang).

PORTO BETALT VED INNLEVERINGA P.P.
NORGE/NOREG

B
RETURADRESSE:
Bedriftssupport AS,
Postboks 358 Sentrum,
0101 Oslo

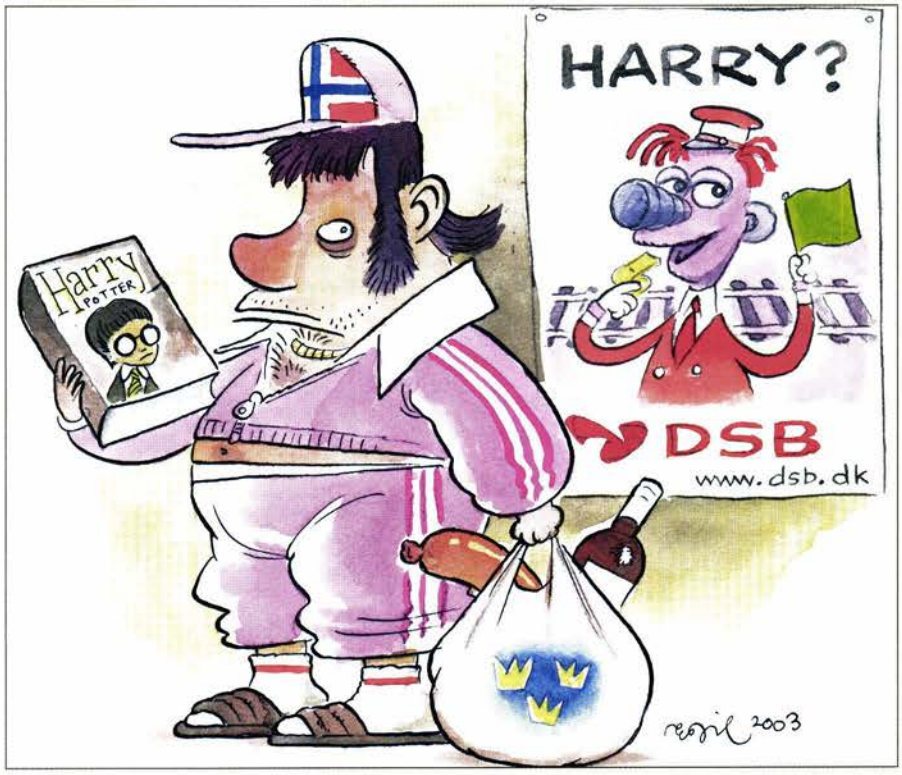
KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket
Nr 9 - Oktober/november 2003

Navnet skjemmer ingen...

Harry-sporet

Sammenlignet med engelsk, fransk, spansk og andre språk med stor utbredelse på verdensbasis er ikke vårt språk spesielt rikt på ord og uttrykk.



Dette preger naturligvis samtalene oss nordmenn imellom. Vi fatter oss helst i korthet, og mangelen på språklige nyanser kompenserer vi gjennom utstrakt bruk av faste ord og vendinger. Og er vi i beita for den slags, skvetter vi ikke av veien for å hoste opp nye.

«Harry-begrepet» er et godt eksempel på dette. Navnet som er avledet fra tyske Heimrich og opprinnelig betyr *husets herre*, har her til lands i løpet av de siste årene slått rot som et gangbart uttrykk for det meste av det de fleste oppfatter som en smule håpløst – eller *litt på trynet*, som vi gjerne sa i gamle dager. Og selv i Norge – et av verdens rikeste land – kryr det åpenbart av tåpelige folk og fenomener. Dette har gitt grobunn for utstrakt bruk av harry-begrepet, og til tross for at det å omgjøre et egennavn til et adjektiv i seg selv må kunne karakteriseres som nokså *harry*, griper bruken stadig om seg.

Salt i såret

Personlig har jeg ikke noe imot det. Det er tvert imot ganske kult å hete Harry for tiden. Det er jo tross alt ikke alle egennavn forunt å være på «alles» lepper. Når man i tillegg tjener til det daglige saltet i såret i det kongelige norske Jernbaneverket, kan man knapt forlange mer. Ikke for det – jeg kunne faktisk tenke meg en jobb i de Danske Statsbaner. Litt fordi det er deilig å være norsk i Danmark, men mest av alt fordi DSB har en folkekjær og festlig maskot som heter... Ja, nettopp... Harry!!

Vellykket og dristig

Den hårete erkebilisten Harry kom på banen omkring årtusenskiftet og er i tospann med togentusiasten Bahnsen bærende elementer i DSB's markedsføringsstrategi, eEn strategi som omfatter alt fra prisbelønte reklamefilmer til ringetoner, mobillogoer og et vell av strøartikler av ymse slag. Kampanjen har bidratt til å skaffe DSB masse positiv oppmerksomhet og er med andre ord vellykket. Ja, og ikke så rent lite dristig heller, spør du meg. Det kreves tross alt en del mot å hoste opp en figur med et navn som knapt en danske evner å uttale på skikkelig vis. Det kryr som kjent ikke av rullende konsonanter på de breddegrader.

Nye navn

Men danskene, de får det til, og det er ikke fritt for at jeg misunner dem evnen de har til å hoppe ut i det med et lekfullt smil om munnen. En tilsvarende kampanje ville knapt vært mulig her i landet. I hvert fall ikke med en figur som heter Harry. Eller kanskje allikevel, hvis han ble gjort til erkebilist som sin danske navnebror...? Nei, vi måtte nok i tilfelle byttet ut både HarryMann og Bahnsen med et par nye navn... Hva med Einar og Steinar..?

Harry K

Månedens lille frekke

Månedens bidrag er innsendt av Kjartan Kvernsveen. Mange takk!

En sulten stakkar sniker seg til en ledig plass i spisevogna på Bergensbanen. Midt imot sitter en mann og leser avisen. Foran ham står en tallerken suppe. Fattigmannen trekker den stille til seg, og begynner å spise suppen som ennå er lunken. På bunnen av tallerken ligger en velbrukt kam, full av hår og flass. Stakkaren setter suppa i vrangstrupen og kaster opp. Hans bordfelle senker avisen..

- Jaså, du kom til kammen, du også?