

Jernbane

magasinet

Nr. 10 - 2004



Ny regjering vil snu

Mens nåværende regjering legger opp til full konkurranseutsetting av drift og vedlikehold på jernbanen innen 2009, vil en regjering ledet av Jens Stoltenberg reversere mest mulig.

side 4-15



Jernbaneverket

Signal

Omfattende og krevende omstilling



Regjeringen legger opp til en omfattende konkurranseutsetting og en nedbemanning i Jernbaneverkets driftsapparat på nærmere 1000 personer fram til 2010. Det er hovedkonklusjonen i stortingsproposisjonen som ble lagt fram 5. november. Planen er at Stortinget skal behandle forslaget før jul i forbindelse med behandlingen av statsbudsjettet for 2005.

Med dette forslaget går regjeringen betydelig lenger enn det Jernbaneverket foreslo. Vi la opp til en nedbemanning på 400 personer i løpet av en tre års periode, samtidig med en gradvis konkurranseutsetting. Vårt forslag bunnet i en erkjennelse av at vi gjennom effektivisering har for mange ansatte i forhold til våre budsjetter, samtidig som økt konkurranseutsetting krever tid til nedbemanning av egen arbeidsstokk for å unngå doble kostnader og tid til å bygge opp et velfungerende konkurransemarked utenfor Jernbaneverket.

Regjeringens forslag innebærer en konkurranseutsetting i to faser. En første fase hvor prosjektrettet vedlikehold blir konkurranseutsatt allerede fra 2005 uten en forutgående nedbemanning. I fase to fra 2007 skal hele strekninger ut på anbud gjennom funksjonskontrakter. Denne fasen skal gjennomføres over to år, og vil i stor grad endre Jernbaneverkets ansvar og organisasjon. I proposisjonen inviterer Samferdselsdepartementet Jernbaneverket til et samarbeid for å utarbeide en konkret plan for gjennomføringen av konkurranseutsettingen.

I arbeidet med den konkrete planen er det flere forhold som blir viktige å avklare. Det ene er spørsmålet om hvordan vi kan unngå å sitte med doble kostnader ved at vi allerede fra 2005 både konkurranseutsetter og samtidig har en arbeidsstyrke som ikke kan delta i konkurransen om arbeidsoppgavene og derfor ikke får noe å gjøre. Det vil derfor bli en stor utfordring å holde seg innefor gitte budsjetter. Det andre spørsmålet er hvordan vi i fase to skal kunne konkurranseutsette hele strekninger, uten at det blir uklarheter om hvem som sitter med ansvaret for sikkerhet og punktlighet for togframføringen på strekningene. Dette må nøye gjennomtenkes, da jernbanedirektøren – i motsetning til hva som er tilfelle på vegsiden – også har ansvaret for sikkerheten og punktligheten i avviklingen av trafikken.

Det tredje – og ikke minst viktige – er hvordan Jernbaneverket som arbeidsgiver skal ivareta de menneskelige hensyn ved en slik omfattende nedbemanning. Dette vil være et viktig ansvar for ledere på alle nivåer i organisasjonen. Allerede 18. november innkalte vi til en ekstraordinær ledersamling for å gi 130 ledere i Jernbaneverket, samt personalorganisasjonene, mest mulig informasjon om situasjonen. Jeg forventer at lederne nå avsetter tid til samtaler og informasjon til sine medarbeidere. Det er mye vi ikke kan svare på i dag. Hva vi allerede har gjort, er at vi har opprettet en egen prosjektenhet, JBV Ressurs – som rapporterer direkte til meg – for å ivareta forholdet til de som blir overtallige.

Jeg vil forsikre om at hensynet til den enkelte medarbeiders private situasjon så langt som mulig skal være førende for hvordan vi legger opp det arbeidet som nå står foran oss.

Steinar Killi
Steinar Killi
Jernbanedirektør



28

Hva nå?

Linx legges ned og erstattes med ...? Vi ble med på en «politisk» togreise til Sverige – på en dag full av begivenheter.



30

Klar bane

Jernbaneverkets mannskap er klare for å møte vinteren.

Konkurranse om drift/vedlikehold

– Mer jernbane for 6 milliarder	4
– Går ut over sikkerheten	8
– Må ha reell kontroll	10
– Uten oppdrag er vi like langt	10
– Vil reversere mest mulig	11
– Sikkerhet på anbud	12
Skeptisk Frp	13
– Overraskende og uryddig	13
Tror på fremtiden – kan miste jobben	14

Konkurranse om sporet

Vil få fart på Gjøvikbanen	16
Anbud – over og ut?	19

Innhold



33 Data-sikkerhet

Døgnet rundt – året rundt – sørger denne serveren for maksimal datasikkerhet i hele Jernbaneverket.



38 Først ut

Han er primus motor i Norges første frittstående, private jernbaneselskap – og han har meningers mot.



16 Gjøvik-inngang

Et stort skandinavisk jernbaneselskap ser Gjøvikbanen som en inngang til det norske jernbanenettet ...

- Valgte tog – fikk suksess 20
- Størst indirekte gevinst 22
- Vurderer økt konkurranse 23
- Fin arbeidsplass 24
- Dårligere tilbud 25
- De satser i England – og på Gjøvikbanen 26

- Sjarmoffensiv for svensketog 28
- Vi er klare for vinteren 30
- Dette er nøkkelen til en ny dataverden 33
- Månedens gjest: – Derfor konkurranse 36
- Min arbeidsdag: I «hemmelig» tjeneste 37
- Møte med: Han tar prisen 38
- Smånytt 42

Jernbane magasinet

ANSVARLIG REDAKTØR:
Svein Horrisland

REDAKTØR:
Svein Erik Bakken
JOURNALIST/REDIGERER:
Tore Holtet

JOURNALIST:
Øystein Grue
MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:
Reidar Skaug Høymork
Per Rathe
Harry Korslund

FØRSTESIDE-BILDE:
Øystein Grue

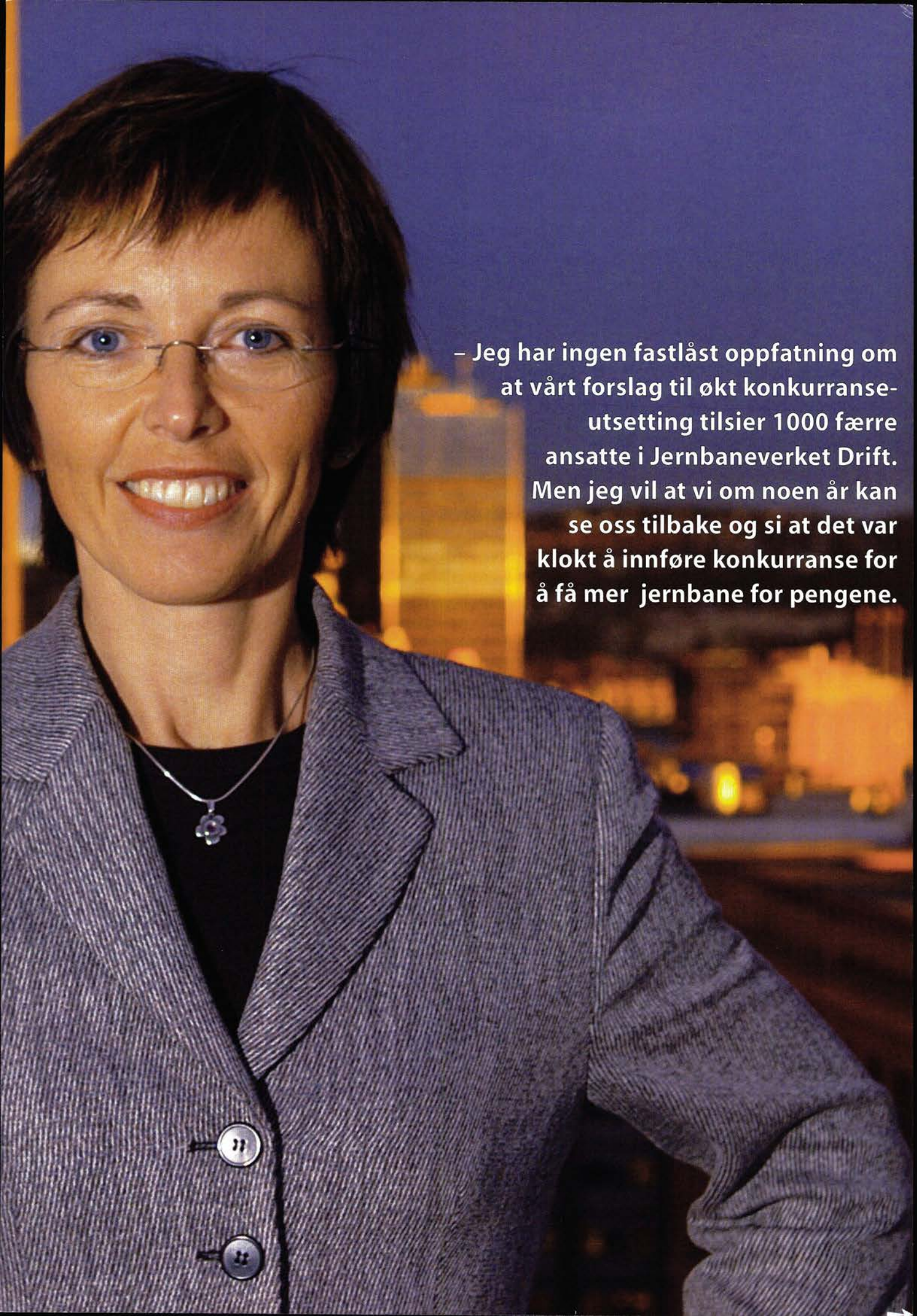
ADRESSE, REDAKSJONEN:
Svein Erik Bakken
Jernbaneverket HK
Boks 1162, Sentrum, 0107 Oslo
22 45 51 56
E-post: svein.erik.bakken@jbn.no
Redaksjonen avsluttet 15. nov. 2004.

UTGITT AV:
Jernbaneverket, Stortorvet 7
Opplag: 5.000
www.jernbaneverket.no
Layout: Aktuell, Oslo
Trykk: Gan Grafisk, Oslo
Distribusjon: Bedriftssupport, linje 51062

– Mer jernbane for 6 milliarder

Omstilling: - Om ikke ansatte på jernbanen klarer å ta del i den omstilling som foregår i resten av samfunnet, vil jernbanen som arbeidsplass selv tape på dette, sier samferdselsminister Torild Skogsholm.

(Foto: Øystein Grue).



– Jeg har ingen fastlåst oppfatning om at vårt forslag til økt konkurranse-
utsetting tilsier 1000 færre
ansatte i Jernbaneverket Drift.
Men jeg vil at vi om noen år kan
se oss tilbake og si at det var
klokt å innføre konkurranse for
å få mer jernbane for pengene.

ØYSTEIN GRUE

Jernbanemagasinet møter samferdselsministeren på kontoret om ettermiddagen etter at hun i statsråd har lagt frem proposisjonen om økt konkurranseutsetting på jernbanen. Torild Skogsholm tegner et bilde av «det nye Jernbaneverket», der produksjonsvirksomheten over en fireårsperiode blir fullt konkurranseutsatt – i tillegg til at BaneService AS står på egne ben fra årsskiftet.

– Hva får vi igjen?

– Hva er målet med denne dramatiske omlegging av norsk jernbanepolitikk?

– Jernbane er for meg et veldig viktig område innenfor samferdsel. Dette er kommet til uttrykk ved at regjeringen hvert år har økt bevilgningene til jernbanen. I lys av de vel seks milliardene som bevilges over statsbudsjettet hvert år, er jeg opptatt av hva får vi igjen for skattekronene.

– Vi har gode, staute tradisjoner i Jernbaneverket som vi skal ta vare på. Men vi

” «Per jernbanemann»

(50) må regnes som ung

lever i en dynamisk verden. Og enhver virksomhet bør med jevne mellomrom gå igjennom måten oppgavene bli løst på. Dette har Jernbaneverket selv tatt initiativ til og selv gitt sine anbefalinger. Vi har fulgt dette opp og jobbet videre med spørsmålet om organisering og måter oppgaver løses på. Vi går lenger enn Jernbaneverket har foreslått, men vi har i all hovedsak fulgt de samme prinsippene, sier statsråden, som mener Jernbaneverket kom med kloke forslag.

– *Hva er begrunnelsen for å kutte dobbelt så mange årsverk som faginstansen Jernbaneverket går inn for?*

– At færre sikres jobb i etaten enn det Jernbaneverket gikk inn for, betyr ikke at alle disse forsvinner fra oppgaver som har med jernbane å gjøre. Vi ønsker fremdeles en sterk jernbanesatsing, og meningen er å få mer konkurranse om oppgavene med nye aktører. Det betyr at kompetansen ikke blir mindre viktig fremover i virksomheter som BaneService AS og virk-



Avhengig: – Vi er helt avhengig av god kompetanse, erkjenner samferdselsminister Torild Skogsholm. (Foto: Øystein Grue).

somheter som skal konkurrere med BaneService. Vi er helt avhengig av god kompetanse.

Kompetanse og gevinst

– *Hva blir de økonomiske gevinstene av nedbemanningen? Kan dette konkretiseres med tall?*

– Konkurranseutsetting vil innebære behov for en del av Jernbaneverkets ansatte ute i markedet. Kompetansen som etterspørres, vil neppe være den samme kompetansen som var viktig for 30 år siden. Behovet for å kunne kombinere tradisjonelle jernbanefag med ny teknologi er i stadig utvikling. Vi skal bruke penger på å forbedre og fornye denne kompetansen.

– På bakgrunn av erfaringer fra andre land bør en økonomisk gevinst på 10-15 prosent være realistisk. Gevinsten vil neppe kunne tas ut første året, fordi omstilling også har en pris.

Garanterer

– *Kan statsråden garantere at omstillingen i Jernbaneverket ikke vil gå ut over sikkerheten på jernbanen i Norge?*

– Jernbanen skal være minst like sikker som i dag, og det er Jernbaneverket som skal ha kompetanse på sikkerhet for å forebygge og kontrollere at sikkerheten til enhver tid er ivarettatt. Dette er helt grunnleggende ved Jernbaneverkets rolle og oppgave. Jeg er ikke villig til å vike en millimeter når det gjelder sikkerheten! Og jeg kan garantere at sikkerheten vil stå sentralt i like stor grad som før.

– Stolt av jernbanen

– *Hva vil samferdselsministeren si til en «Per jernbanemann» som er i 50-årene,*

har jobbet hele sitt voksne liv på jernbanen og som nå får beskjed om at det er slutt?

– Dette er en utfordring innenfor alle sektorer hvor omstilling er påkrevet. Omstilling er et begrep vi må forholde oss til. Jernbanen kan ikke være noe unntak fra resten av samfunnet. «Per jernbanemann» må regnes som ung når han er 50. Men det er ikke gitt han skal jobbe i Jernbaneverket. Om ikke ansatte på jernbanen klarer å ta del i den omstilling som foregår i resten av samfunnet, vil jernbanen som arbeidsplass selv tape på dette. Staten kjøper årlig tjenester for mer enn

” Bruker vi pengene på jernbanen riktig?

seks milliarder kroner, og da har vi en plikt til å vise at vi får mest mulig igjen for dette betydelige beløpet.

– Noen vil sikkert hevde at jeg ikke eier respekt for dem som jobber på jernbanen. Jo, jeg er stolt av norsk jernbane! Jeg mener at denne stoltheten nå skal videreføres enten du jobber i Jernbaneverket, BaneService A/S eller for en ny privat aktør.

Forventer oversikt

– *Er det forsvarlig å redusere bemanningen på et gammelt og nedslitt jernbanenett hvor etterslepet i vedlikehold er vel dokumentert?*

– Jeg har en plikt til å stille spørsmålet: Bruker vi pengene på jernbanen riktig? Det vil være uforvarslog å ikke stille et kri-

” Om nødvendig må vi rydde opp ...

” ... åpen for revurdering

tisk spørsmål ved om pengene som bevilges til jernbane brukes optimalt.

– Om nødvendig må vi rydde opp i «Det nye Jernbaneverkets» rolle. Jernbaneverket skal ha spisskompetanse på hvordan standarden skal være, og vite hvordan standarden til enhver tid faktisk er. Jeg forventer at Jernbaneverket har full oversikt over behovet og til enhver tid er i stand til å sette inn tilgjengelige ressurser der det trengs. At deler av jernbanenettet er gammelt og nedslitt rokker ikke ved dette.

Justeringer underveis

– *Hvordan skal Norge lykkes med å redusere driftskostnadene gjennom konkurranseutsetting når knapt noe annet land har klart dette?*

Regjeringens forslag

- Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet – oppgaver knyttet til investeringer, drift og vedlikehold – skal over tid bli fullt ut konkurranseutsatt.
- Omfanget av konkurranseutsatte oppdrag skal økes vesentlig fra 2005, med sikte på videre opptrapping til og med 2009.
- Konkurranseutsetting av hele strekninger starter fra 2007, og i løpet av 2009 skal det konkurreres om drift og vedlikehold på alle strekninger.
- Til sammen vil Jernbaneverket Drift bli nedbemannet med 980 årsverk. Av dette regner man med at 250 årsverk vil forsvinne gjennom naturlig avgang de kommende fem år.
- BaneService blir aksjeselskap med virkning fra 1. januar 2005, og de 250 ansatte vil fra da av måtte konkurrere om entreprenøroppdrag fra Jernbaneverket.
- Jernbaneverket skal fortsatt være et statlig forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet, men må styrke sin bestiller- og byggherrekompetanse.

– Når Sverige har lyktes med å konkurranseutsette drift og vedlikehold, hvorfor skulle ikke Norge lykkes? Svenskene sier at de vil gå videre med konkurranseutsetting på jernbanen. Og de er ikke alene.

– Det er min holdning at dette skal skje gradvis, og vi skal foreta justeringer underveis. Hvis vi opplever uheldige utslag underveis, er jeg åpen for revurdering. Konkurranseutsetting er ikke selve målet. Det er et middel for å nå målet om en mest mulig effektiv og konkurransedyktig

” ... ikke villig til å vike en millimeter

jernbane. Og konkurranse skal vi drive der det er grunnlag for å konkurranseutsette. Nettopp fordi vi må forsikre oss om at det er grunnlag for konkurranseutsetting tror vi at det er nødvendig å bruke noe tid. Min begrunnelse er at jernbanen er så viktig at vi må forsikre oss om at den drives og forvaltes riktig.

1000 færre?

– *Blir det mer jernbane for pengene etter denne reformen?*

– Mitt mål er mer jernbane for pengene. Økt konkurranse er et virkemiddel for å oppnå dette. Jeg har ikke satt som mål at 1000 årsverk skal bort. Jeg har ingen fastlåst oppfatning om hvor mange som skal ha Jernbaneverket som arbeidsgiver.

– Jeg er ydmyk overfor den stemningen som jeg forstår preger Jernbaneverket i

kjølvannet av beslutningen om å konkurranseutsette. Men min holdning og min tro er at vi om noen år vil kunne se oss tilbake og si at det var en klok beslutning både å innføre konkurranse på sporet og konkurranse om å vedlikeholde og videreutvikle infrastrukturen.

Samme rammevilkår

– *Hvorfor går Samferdselsdepartementet så mye lenger i å konkurranseutsette vedlikehold av jernbanen enn svenskene, som har beholdt sitt «BaneService» (Banverket Industridivisionen), og sitt produksjonsapparat (Banverket Produksjon) i egen organisasjon?*

– Svenskene var tidligere ute enn oss når det gjelder konkurranseutsetting, men de har ikke laget AS. Jeg mener det er riktig å etablere et AS, slik at selskapet får de samme rammevilkår som konkurrentene.

– *I tilleggsproposisjonen foreslås det å bruke 35 millioner kroner i omstillingstiltak i 2005. Disse pengene skal tas fra investeringsbudsjettet i samme proposisjon. Er det vanlig og god praksis å endre på sitt eget forslag?*

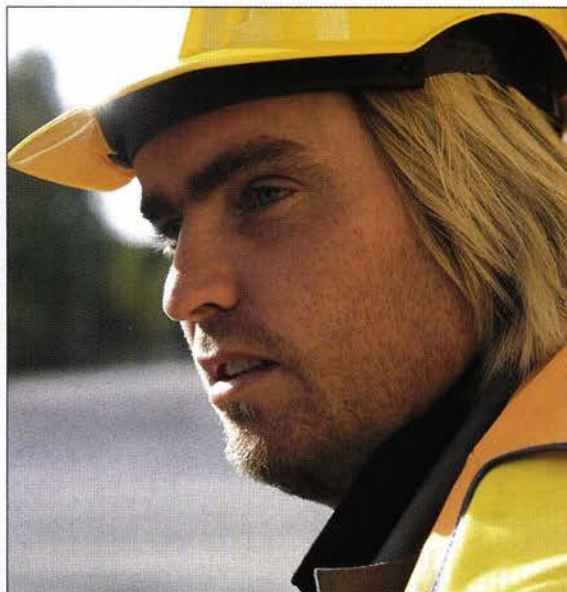
– Det er viktig for meg å øremerke midler til omstilling på en egen post i statsbudsjettet. Jeg har lagt vekt på å skjerme drift og vedlikehold. Det er riktig at de 35 millioner kronene som er satt av til omstillingstiltak i 2005, er omdisponert fra investeringsbudsjettet, avslutter samferdselsminister Torild Skogsholm.

oyg@jbv.no



Kom brått på

– Statsbudsjettet og Skogsholms tale i Oslo spektrum virket lovende. Hun sa hun ville satse på jernbanen, så kom plutselig dette. Jeg får nok ikke beholde jobben, selv med 17 års ansiennitet. Jeg skal nok klare meg, men det er tungt å miste jobben når du ikke har særlig utdanning, sier fagarbeider Kurt Mathisen.





Fjernes? – Det er snakk om å fjerne 75-80 prosent av dem som til daglig sørger for at jernbanenettet holder et sikkert nivå, framholder Norsk Jernbaneforbunds leder.

(Foto: Øystein Grue).

– Går ut over sikkerheten

– Vårt hovedargument mot regjeringens forslag er at det på sikt vil gå ut over sikkerheten på jernbanen og dermed togselskapenes behov for å ha et sikkert jernbanenett å trafikere passasjerer og gods på.

SVEIN ERIK BAKKEN

Det sier nyvalgt leder i Norsk Jernbaneforbund, Kjell Atle Brunborg, i en kommentar til Jernbanemagasinet.

Veldig skuffet

– I tillegg er vi veldig skuffet over regjeringen, som også er vår arbeidsgiver. Den sier nærmest at det som nesten tusen

” Bruke investeringspenger til å si opp folk

ansatte i Jernbaneverket i dag driver med – blant annet å sørge for sikkerheten på jernbanenettet – ikke er bra nok. Her må noen andre overta jobben deres.

– Hva vil Jernbaneforbundet gjøre for å hindre nedbemanninger?

– Vi vil gjøre alt vi kan gjennom våre politiske kontakter for å hindre at

Stortinget vedtar forslaget. Vi tror at det finnes såpass mye fornuft blant politikerne at de ikke kan gå inn for regjeringens forslag.

Streik

– Hva slags virkemidler vil dere ta i bruk?

– Foreløpig vil vi snakke med politikerne for å skaffe et flertall for at dette ikke går gjennom i Stortinget.

– Kan det bli snakk om bruk av politisk streik?

– Det vil sjølsagt bli vurdert.

– Har du håp om å nå fram i Stortinget med Fremskrittspartiet (Frp) på vippen?

– Når Frp igjen legger opp til å være støtteparti til regjeringen, ser vi at det kan bli problematisk. Men Frp viser fra tid til annen at de kan ha en fornuftig innstilling til visse spørsmål. Ikke minst vil nok Frp reagere på å bruke skattebetalernes penger til å si opp folk, samtidig som en skal betale andre for å utføre de samme oppgavene. Det vil bli meget dyrt for staten.



Offensiv: Den nyvalgte lederen i Norsk Jernbaneforbund, Kjell Atle Brunborg, går offensivt ut og vil hindre at Stortinget vedtar regjeringens forslag. (Foto: Øystein Grue).

Ingen vinnere

– Hvem blir de store taperne?

– Det er de som til daglig utfører alt arbeidet ute på jernbanenettet. Det er snakk om å fjerne 75-80 prosent av dem som til daglig sørger for at jernbanenettet holder et sikkert nivå. I neste omgang vil

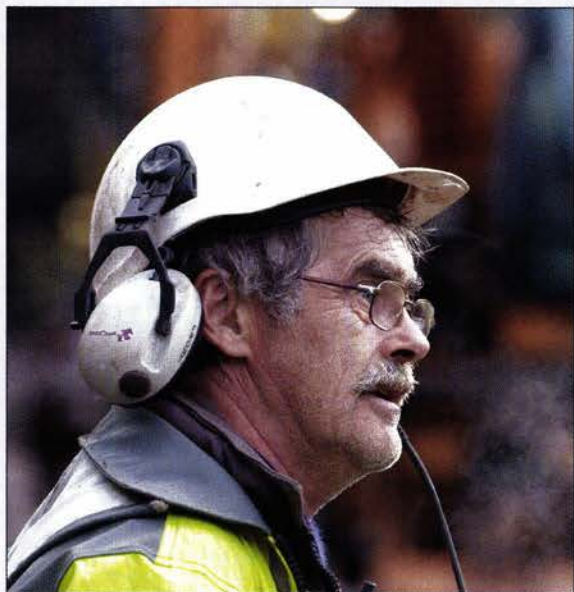
” Ikke bra nok jobb i dag

det gå ut over kundene i form av dårligere punktlighet og sikkerhet.

– Hvem blir vinnerne?

– Vi ser ingen vinnere. I en lang periode vil dette bli mye dyrere for staten. Vi vil få mye mindre jernbane for pengene. I tillegg er det skremmende at regjeringen legger opp til å bruke 35 millioner kroner av neste års investeringsbudsjett til omstilling. Med andre ord: I stedet for å bygge dobbeltsporet nedover i Østfold, så skal en heller bruke penger til å si opp folk, avslutter Kjell Atle Brunborg.

svein.erik.bakken@jbv.no



Opp til regjeringen

– Det er ikke noe problem å bli AS, spørsmålet er om vi får jobber, og det avgjøres av regjeringen. Overlevelse er avhengig av bevilgninger. Vi er dyktige, men får vi nok å gjøre om de tyske firmaene kommer inn for fullt? spør oppsynsmann Per Engstrøm i BaneService, som synes det er trist om Drift blir lagt ned.



– Må ha reell kontroll

– Vi må ikke komme i en situasjon hvor vi forutsetter at vi har kontroll, men i realiteten ikke har det, advarer konserndirektør og leder for NSB Persontog, Rolf Gunnar Roverud.

TORE HOLTET

NSB-direktøren slutter seg selvfølgelig til målet om å få mest mulig ut av hver krone, slik at mest mulig kommer den reisende til gode gjennom en best mulig infrastruktur. Men han er, i likhet med Jernbaneverket, opptatt av at unik jernbanekompetanse ikke forvitrer – særlig på områder der det er knapphet på kompetanse.

Skjørt

– Et eksempel på dette er signalanleggene. Disse områdene virker det som Regjeringen har holdt utenfor. Det synes jeg er fornuftig.

– Frykter du konsekvensene for drift og vedlikehold i en overgangsfase?

– Når konkurranseutsettingen gjennomføres, er jeg opptatt av at dette skjer på en måte som ikke i en mellomfase medfører dropp i oppmerksomhet rundt og dårlig utnyttelse av midler til drift og vedlikehold av infrastrukturen. Tilstanden



Konsekvenser: Konserndirektør Rolf Roverud i NSB advarer mot betydelige negative konsekvenser for de reisende.

(Foto: NSB)

på jernbanenettet er såpass skjør at et slikt dropp fort vil ha betydelige negative konsekvenser for de reisende.

Avgjørende

– Det aller viktigste er imidlertid at Jernbaneverket som organisasjon gjennom den enkelte banesjef kan stå oppreist og si at «ja, vi har kontroll på standarden på infrastrukturen». Alle vil i utgangspunktet si at «vi forutsetter at Jernbaneverket har slik kontroll». Men dette skal være reelt. Denne kontrollen må sikres gjennom kultur, holdninger, systemer og rutiner som

gjør at banesjefene og Jernbaneverket ikke bare har som forutsetning, men også i realiteten har kontroll på infrastrukturen.

– Vi vet av erfaring at det kreves ressurser og kompetanse når vi skal kjøpe kompliserte varer og tjenester, og vi vet hvor galt det kan gå når leverandørene har solgt noe de ikke kan levere. Kontrollert gjennomføringstempo og oppbygging av kompetanse på leverandørsiden er avgjørende for å lykkes, understreker NSB-direktør Rolf Gunnar Roverud.

– Uten oppdrag er vi like langt



Lykkes: – Vi vil lykkes etter en tung prosess, mener direktør i BaneService, Lars Skålnes.

(Foto: Øystein Grue)

– Regjeringens forslag til konkurranseutsetting kan leses som en styrking av BaneService, sier direktør Lars Skålnes.

ØYSTEIN GRUE

– Vår rolle i forhold til Jernbaneverket og konkurrenter i markedet vil bli ryddigere. Men uten penger og politisk vilje til å vedlikeholde og bygge ny jernbane i Norge vil vi være like langt. Oppdragsmengden bli avgjørende for BaneService A/S' fremtid. Hvis omstillingsmidler for nedbemannings i 2005 skal tas fra investeringsbudsjettet, er dette ugunstig for Baneservice.

– Vil dette gi mer jernbane for pengene?

– Utvilsomt ja! Men prosessen som forutsettes for å oppnå en gevinst, vil bli tung og ha mange utfordringer for både BaneService og Jernbaneverket, men vi kommer til å lykkes. Utfordringen for BaneService AS blir å beholde kompetanse. Når konkurrenter til BaneService AS skal bygge seg opp, vil konkurransen om kompetansen som er bygget opp i BaneService og Jernbaneverket for øvrig bli skjerpet.

Overfor Jernbanemagasinet peker Lars Skålnes på interessekonflikten mellom ansatte i Drift og BaneService A/S. – Her ser jeg behov for avklaringer rimelig rask, påpeker BaneService-direktøren.

– Vil reversere mest mulig

En ny regjering ledet av Jens Stoltenberg vil forsøke å stoppe den storstilte konkurranseutsettingen som den nåværende regjeringen legger opp til. Dette bekrefter Stoltenberg overfor Jernbanemagasinet.

SVEIN ERIK BAKKEN

– Vi kommer til å avvise regjeringens forslag om nedbehandling og privatisering av store deler av Jernbaneverkets drifts- og produksjonsapparat og vil reversere mest mulig etter et regjeringsskifte, utdyper Arbeiderpartiets samferdselspolitiske talskvinne, Oddbjørg Ausdal Starrfelt. Hun regner med at Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil være samkjørte om en slik politikk.

Offentlig oppgave

– Drift og vedlikehold av jernbanen er en offentlig oppgave. Jernbaneverket har selv lansert forslag som ivaretar noen av de hensyn som ligger bak regjeringens forslag. På meg virker også tidspunktet for

” Det er ideologien som styrer

å gjøre så store omrokinger noe merkelig. Jeg tror Jernbaneverket trenger alle de faglige ressursene de har for å forberede og sette i gang det investeringsløftet for jernbanen som et flertall på Stortinget har vedtatt fra 2006.

– Det virker derfor som det er ideologien som styrer. Det skal lages aksjeselskap, det skal skilles ut og alt skal konkurranseutsettes. Konsekvensene av regjeringens dramatiske omstillinger vil i beste fall bety en dobling i antall folk og kostnader og i verste fall en tredobling i en overgangsperiode.

Koste hva det koster vil

– Hva er din kommentar til at regjeringen bruker 35 millioner kroner av sine egne investeringspenger til å finansiere nedbemanningen?

– Det ser ut som dette er så viktig for

” I verste fall en tredobling

regjeringen at det får koste hva det koster vil. På kort sikt er det helt tydelig at dette går ut over noe en trenger mer av og ikke mindre av, nemlig investeringer på jernbanen. Denne delen av forslaget gjør vondt verre.

– Dette siste forslaget om privatisering fra denne regjeringen faller inn i et mønster som vi har sett fjerde året på rad. Nå vil de ha med seg konkurranseutsetting av drift og produksjon på jernbanen før de går fra borde. Det kan nå se ut som om det ikke er helt sikkert at de får den nødvendige støtten fra Frp, men så langt har partiet støttet denne type forslag.

Reversere

– Hva vil en eventuell rød/grønn regjering Stoltenberg gjøre om regjeringens forslag i hovedsak blir vedtatt?



Avviser: – Merkelig tidspunkt for så store omrokinger, sier Arbeiderpartiets samferdselspolitiske talskvinne Oddbjørg Ausdal Starrfelt, som kontant avviser regjeringens forslag om nedbemanning og privatisering.

(Foto: Øystein Grue).

– Det må vi ta stilling til når den tid kommer. Hva vi kan gjøre, avhenger av hvor langt de er kommet med gjennomføringen, men i utgangspunktet vil vi reversere så mye vi kan, avslutter Oddbjørg Ausdal Starrfelt.

Det samme bekrefter Arbeiderpartiets leder overfor Jernbanemagasinet:

– Det Starrfelt sier, er i tråd med vår politikk, sier Stoltenberg.



Går for fort

– Vi visste noe slikt ville komme, men antallet overrasket meg. Dersom det er riktig at tusen mann må gå innen 2010, betyr det at Drift på det tidspunktet vil være borte. Dette går litt for fort. Jeg tviler på om det finnes nok eksterne firmaer til å gå inn og ta over jobbene som skal gjøres her i Region Øst, sier prosjektleder Gunnar Berg.





– Sikkerhet på anbud

– Dette er konkurranseutsetting av sikkerheten på jernbanen, sier stortingsrepresentant Geir-Ketil Hansen (SV).

ØYSTEIN GRUE

– Denne saken er en videreføring av den høyredominerte samferdselspolitikken vi har bak oss denne perioden, som har gått ut på omdanning av statlig infrastruktur til aksjeselskap og konkurranseutsetting, sier Geir-Ketil Hansen, som representerer SV i Stortingets samferdselskomité.

– Jeg tror norsk samferdselspolitikk må være blant de mest høyreorienterte i Europa for tiden. Dette er å sette ut sikkerhet på anbud. Vi skal sette fokus på de

langsiktige konsekvensene for norsk jernbane: sikkerhetsaspektet, de økonomiske konsekvensene og situasjonen for de ansatte.

– Jeg tror dette vil føre til dårligere sikkerhet, mer ineffektivitet og på sikt økte kostnader for staten.

SV kommer til å samordne seg med Arbeiderpartiet og Senterpartiet i denne saken hvis det er mulig

Trøsten må være at dette skal skje over tid. Ei ny sentrum-venstre-regjering kan reversere en god del av dette, avslutter Geir-Ketil Hansen.

Høyrepolitikk: – Dette må være den mest høyreorienterte samferdselspolitikken i Europa for tiden, sier Geir-Ketil Hansen (SV).



Skeptisk Frp

– Jeg er veldig skeptisk til viktige deler av regjeringens forslag til økt konkurranseutsetting på jernbanen, sier Fremskrittspartiets (Frp) samferdselspolitiske talsmann på Stortinget, Kenneth Svendsen.

SVEIN ERIK BAKKEN

Svendsen understreker at Frp er for økt konkurranseutsetting av investeringer i og drift og vedlikehold av det norske jernbanenettet.

Pådriver

– Vi har vært en pådriver for økt konkurranse og effektivisering innen samferdsel, sier han og viser til sin artikkel om «Konkurranse i luft, på vei, sjø og på spor» på side 32 i dette nummeret av Jernbanemagasinet der han begrunner hvorfor Frp er kraftig for konkurranseutsetting.

” ... lønn for å sitte hjemme

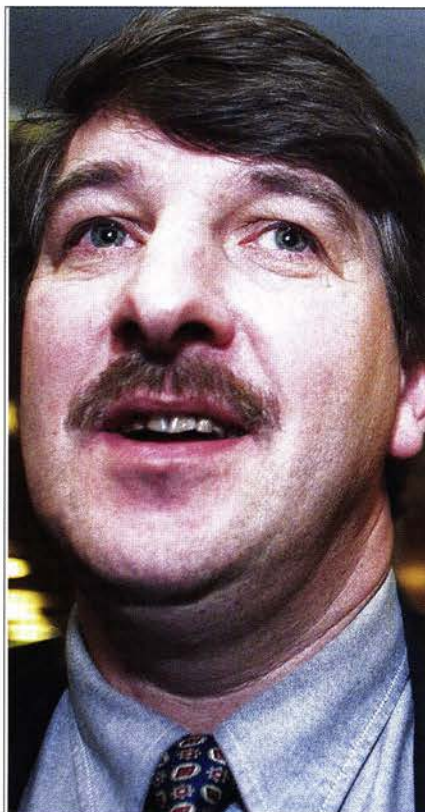
Derimot er jeg veldig skeptisk til måten regjeringen vil gjennomføre økt konkurranse på jernbanen på. Ikke minst gjelder det tempoet i nedbemanningen, som vil føre til doble kostnader i flere år framover. Jernbaneverkets folk får lønn for å sitte hjemme, mens andre blir betalt for å gjøre jobben.

Underlig

Svendsen synes også forslaget om å finansiere kostnadene til nedbemanningen med penger som regjeringen i forslaget til statsbudsjett satte av til investeringer, mildest talt er litt underlig.

– Å kutte ned på investeringene er også å gå stikk motsatt vei av Stortingets signaler i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan (NTP) tidligere i år.

– Skal vi få til en ekstraordinær satsing på jernbanen, er det bruk for ledige hender, og da må vi ikke legge opp til et system der folk blir betalt for ikke å jobbe, avslutter Kenneth Svendsen.



Kritisk: – Skal vi få til en ekstraordinær satsing på jernbanen, er det bruk for ledige hender, sier stortingsrepresentant Kenneth Svendsen (Frp).

– Overraskende og uryddig

– Senterpartiet er skeptisk til en så drastisk nedbemanning og privatisering, sier Jorunn Ringstad (Sp), nestleder i samferdselskomiteen. Hun viser til at regjeringen selv har innrømmet at effektene av omorganiseringen av Statens vegvesen til Mesta ikke kom så raskt som forutsatt.

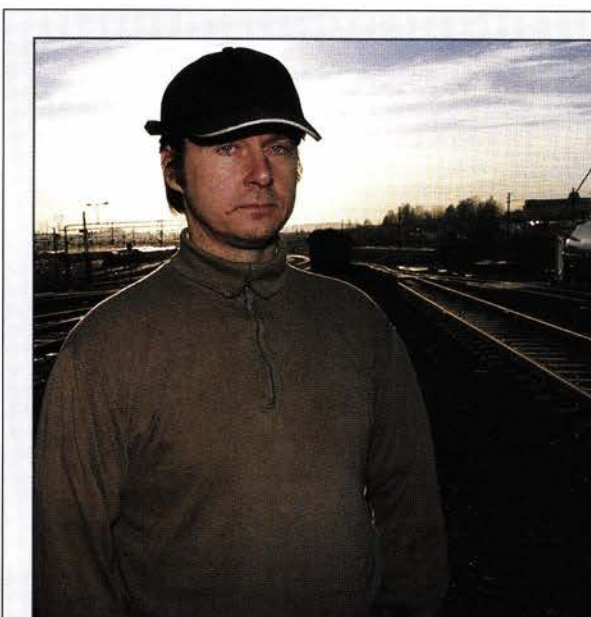
– Det er en overraskende og uryddig fremgangsmåte

av statsråden å legge frem en så omfattende omorganisering som et tillegg til budsjettet etter at premissene for budsjettet er presentert. At omstillingsmidler skal tas fra neste års investeringsbudsjett på jernbanen, bare bekrefter dette.

– Senterpartiet vil samordne håndteringen av denne saken med Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti fremholder Ringstad. – Men erfaringene viser at det ikke er lett å reversere slike prosesser når beslutningen i Stortinget først er tatt. I budsjettprosessen er det viktig å få sagt noe om hensynet til de ansatte og stille spørsmålet om hva effekten vil bli.



Må frem: – Hensynet til de ansatte må frem i budsjettprosessen, sier Senterparti-representant Jorunn Ringstad.



Vil vite mer

– Det kom som en bombe, politikerne er uinteressert i hva vi mener. Vi forstår alvoret. Min første tanke var å få meg nytt arbeid, men jeg vil vite mer først. Det blir ikke lett for alle 40-50-åringene våre å finne ny jobb, sier formann Fredrik Solheim i Strømforsyning, som sier han har dårlig erfaring med private entreprenører.



Tror på fremtiden – kan miste jobben

KONGSVINGERBANEN (Jernbanemagasinet): Anleggsleder Bjørn Andresen er en positiv og smålåten kar som er glad i å arbeide. Han velger å tro at han også har en fremtid på jernbanen.

PER RATHE

Bjørn Andresen er snart 50. Nå går han inn i vinterberedskapen, i høst har han jobbet med klargjøring av Kongsvingerbanen for kjøring av renseverk. Det er en omfattende jobb med blant annet legging av nye kabelgraver. Andresen og medarbeiderne hans holder et høyt tempo, fremdriften er god.

– Dette er en stor og morsom jobb, vi eter oss stadig nærmere Sverige. Vi får håpe vi får holde på helt frem til svenskegrensa, smiler han.

Det er frustrasjon, ja ren resignasjon, å spore ute i pukken etter at det ble kjent at regjeringen vil utradere Jernbaneverket Drift. Selv profiler som kunne være krasse i kritikken, har blitt spake.

En positiv kar

Men anleggsleder Andresen, med sine 30 år i NSB Bane og Jernbaneverket, tar det på sin egen måte.

– Jeg velger ikke å tenke på hva som måtte komme. Det ville bli en for stor belastning å ha dette hengende over seg hele tiden. Jeg ser dem som går rundt og tenker, de er redde, sier han.

Andresen tror det vil bli vanskelig for alle de rundt femti å få seg nye jobber. Likevel tror han at han får beholde jobben i Jernbaneverket til syvende og sist. Og om det skulle gå så galt at han blir oppsagt, tror han fortsatt han vil ha arbeid.

– Jeg er optimist og glad i å arbeide, sier han.

Erfaring og kompetanse

– Han der kan jernbanen ut og inn, sier en kollega.

– Jo da, og sånn sett var jo dette et slag i ansiktet. De fleste av oss ser på seg selv som ressurspersoner, og nå syntes vi attpå til at vi var i ferd med å hevde oss i konkurranse, sier Andresen.

Optimist: Anleggsleder Bjørn Andresen ser fremover, men hva kan han vente seg der fremme?

(Foto: Per Rathe)

kurranse, sier Andresen.

– Men om det fortsatt skal drives jernbane i Norge, hva med å få seg jobb hos en privat jernbaneentreprenør?

– Nei, jeg har kommet i den alderen da jeg ikke har lyst til å reise land og strand rundt. Jeg kan ikke tenke meg noen bedre jobb enn den jeg har i dag, men dersom jeg må bytte, sier jeg heller farvel til jernbanen og prøver meg som snekker.

– Så de som skal ta over, får ingen nytte av dine kunnskaper?

– Nei, og ikke skjønner jeg hvordan noen utenfra skal kunne klare å ta over vedlikeholdet på egen hånd.

Bare ungdommen?

Bjørn Andresen er både sprek og ungdommelig, men ung er han ikke lenger.

– Nattarbeidet tar mye mer på kroppen

enn tidligere. Det er tungt å omstille seg fra dag til natt, men den prisen betaler jeg likevel gjerne for å jobbe her. Nei det er vel snarere erfaring og lokalkunnskap som er styrken til dem på min alder.

Det summer på arbeidsplassen, fremtidsskjebnen er eneste tema. Den gjengse

” Da sier jeg farvel og prøver meg som snekker

medarbeider i Drift oppsøker ikke informasjonen som er lagt ut på nettet, mens lederne ute er i tvil om hva som skjer.

– Nå vet vi ikke hva vi skal tro. Det viktigste nå er å få alle fakta på bordet raskt, slik at løse rykter ikke får spre seg, sier anleggsleder Bjørn Andresen.

– Spør lederen

– Vi må sette lederne våre i stand til å svare og støtte medarbeiderne sine. Vi skal ha en åpen prosess som vi kan være bekjent av i ettertid, sier personalsjef Tor Dahl i Jernbaneverket.

PER RATHE

Når dette leses, skal 120 ledere ha vært samlet for å få de svarene som det på det tidspunktet var mulig å gi. I skrivende stund vet ikke Tor Dahl hva regjeringens beslutning vil bety i detalj, utover at nedbemanningen vil begynne i 2005.

– Jeg forstår at det hersker usikkerhet ute, og vi skal prøve å konkretisere mest mulig av det som står i stortingsproposisjonen og formidle dette fortløpende, sier han.

Den enkelte leder

– Det er veldig viktig at alle ledere er synlige og tilgjengelige nå. Vi ønsker å gjennomføre en nedbemanning som tar individuelle, menneskelige hensyn. Det er enkeltmennesket som må stå i sentrum, sier han.

Dahl understreker at det er den enkelte leder som har ansvaret for å ta vare på sine medarbeidere. Det skal derfor settes inn ekstra krefter på å gjøre disse i stand til å følge opp det ansvaret.

Støtteapparat

– Vi skal ha ekstra tilgjengelige ressurser for å fange opp spørsmål fra enkeltmedarbeidere og ledere. Også samspillet med tillitsvalgte og verneapparatet blir viktig i tiden som kommer, sier Dahl.

Han understreker at avtaleverket skal følges, og at prosessen skal være åpen.

– Erfaringene fra tidligere nedbemanninger bør kunne hjelpe oss i å unngå tabber. Målet er å gjennomføre en prosess vi kan være bekjent av i fremtiden, sier Tor Dahl.

Vil få fart på Gjøvikbanen

Samferdselsdepartementet satser på at konkurranse skal få fart på Gjøvikbanen. Men departementet legger ikke opp til at banen med de krappe kurvene skal rustes opp for å få opp farten på togene.



Togtrafikk på anbud

- Regjeringen legger opp til en gradvis innføring av konkurranse på persontrafikk på det norske jernbanenettet.
- Først ute er den 123 km lange Gjøvikbanen som skal konkurranseutsettes fra juni 2006. På banen trafikkeres det med regiontog mellom Oslo og Gjøvik og med lokaltog fra Skøyen eller Oslo S til Hakadal, Roa eller Jaren.
- Deretter følger Bergensbanen og Sørlandsbanen så snart som mulig etter uten at regjeringen har fastsatt eksakt når.
- Sju selskaper er nå kvalifisert for å delta i konkurransen om Gjøvikbanen.
- Selskapene har frist til 24. januar 2005 med å komme med tilbud.
- Vinneren vil bli kåret i løpet av våren neste år og har da om lag et år på seg til blant annet å etablere driftsapparatet, ansette medarbeidere og gi opplæring, få tillatelse til å drive togtrafikk på strekningen og få godkjent togene.
- Driftsstart blir ved ruteterminskiftet i juni 2006.



SØKERNE

DSB Norge AS: Det statseide danske selskapet hadde i fjor vel 8.400 ansatte, en omsetning på nær ti milliarder danske kroner og et resultat etter skatt på nær 700 millioner kr. DSB tok sammen med det svenske Tågkompaniet AB over Roslagsbanan etter Connex og kjemper om to store kontrakter i England.

Ofofbanen AS: søker i samarbeid med det britiske FirstGroup Plc med hele 62.000 ansatte. Ofofbanen ble startet i 2001 og er det første private norske jern-

baneselskapet som har fått tillatelse til å drive jernbanetrafikk i Norge.

ARRIVA Tog Norge AS: Det er et britisk selskap med over 30.000 ansatte. I tillegg til England er de etablert i Nederland og Danmark. Selskapet driver med busser, tog, hurtiggående båter samt Metroen i København.

Connex Tog AS: Det franske selskapet er et av Europas største kollektivselskaper med 12.000 ansatte, derav 1.300 i Norge og over 8.000 i Sverige. Selskapet driver virksomheter i 12 europeiske land.

Keolis Gjøvikbanen AS: Også denne kollektivgiganten er fransk. Hele 28.500 ansatte i åtte europeiske land og Canada. Selskapet eies av de franske statsbanene og en bank der den franske stat er tungt inne på eiersiden samt av morselskaper til Connex.

NSB AS og NSB Anbud AS: NSB AS eies av staten og har over 10.300 ansatte, med en omsetning på vel 6,2 milliarder kroner. NSB Anbud AS er under etablering. Hensikten med dette selskapet er å gi NSB flere muligheter i anbudsprosessen.

SVEIN ERIK BAKKEN

– Målet med å innføre konkurranse om passasjertrafikken på Gjøvikbanen er å få flere til å reise med tog, sier underdirektør Fredrik Birkheim Arnesen i et bredt anlagt intervju med Samferdselsdepartementet. Han opplyser at departementet vil inngå en avtale som sikrer rasjonell og effektiv drift og de reisende et trygt og godt tilbud. I tillegg legges det vekt på å sikre et sammenhengende transportsystem.

– Departementet er tilfreds med at sju kvalifiserte tilbydere/togselskaper ønsker å drive persontrafikk på Gjøvikbanen (GB) og er fornøyd om tre til fire av dem kommer med tilbud, sier Birkheim Arnesen.

For dyrt

– *Hvorfor valgte dere å starte med Gjøvikbanen?*

– Gjøvik og Vossebanen ble utpekt som såkalte prøvestrekninger, mye fordi de er avgrenset fra stamnettet på jernbanen. Vi mente det var lettere å starte med mindre banestrekninger enn å ta en av de store med tanke på konsekvenser ved eventuel-



Leie BM69: – Operatøren på Gjøvikbanen skal kunne leie lokaltogsett av typen BM69 fra NSB, men togene må bygges slik at komforten ikke forringes i forhold til BM70, sier underdirektør Fredrik Birkheim Arnesen i Samferdselsdepartementet.

(Foto: Øystein Grue).

” Fornøyd med tre til fire tilbud

le feilskjær. I tillegg ender Gjøvikbanen opp i Oslo. For de nye aktørene er det interessant å få fotfeste her.

– *Hva er grunnen til at Vossebanen ble tatt ut?*

– Selskap som vil etablere seg i Norge for første gang, må bygge opp et veldig stort og kostbart apparat. Det ville lett bli en konkurranseulempe å ikke være etablert i Norge. I tillegg er Vossebanen driftsmessig integrert i Bergensbanen. Derfor ser vi det som mer hensiktsmessig å sette den ut på anbud sammen med Bergensbanen.

Ingen opprusting

– *Kjøretiden på GB er i dag 20 prosent høyere enn i 1995 – 1 time og 40 minutter mot dagens to timer. Banen er videre den eneste ut fra Oslo med såkalt prioritet tre. Ligger en oppgradering av banen inne i planene om konkurranseutsetting?*

– Konkurranseutsetting er først og

fremst en annen kjøpsform. Tanken er ikke å bruke mer penger på infrastruktur for at kjøpsformen skal se mer vellykket ut. Finner Jernbaneverket (JBV) at det er fornuftig å foreta utbedringer, så er det selvsagt en fordel for dem som vinner konkurransen om Gjøvikbanen.

– *Det er ikke noe politisk hinder for at departementet å si at Gjøvikbanen skal opprustes så og så mye?*

– Nei, det er helt riktig. Så vidt meg bekjent er det ikke tilfelle.

Tilfredsstillende

– *Gjøvikbanen er kjent for sine mange krappe kurver og mange planoverganger. Har dere vurdert å stille krav om at personalet som skal kjøre der, må kjenne banen av sikkerhetsmessige årsaker?*

– Vi har ikke stilt krav til sikkerhet ut over de som operatøren må forholde seg i forholdt til de krav som stilles av Statens jernbanetilsyn (SJT).

– *Har dere vurdert det?*

– Ja, men vi konkluderte med at SFT på en tilfredsstillende måte ivaretar oppfølgingen av kravene til sikkerhet.

Ikke noe for seg?

– *I følge en undersøkelse gjort av Transportbedriftenes Landsforening (TL) (egen sak) ser det ut som om anbudsiveren i bussbransjen er på hell i Norge. Er anbud*

da en riktigere vei å gå for jernbane enn for buss?

– Ingen av de utenlandske aktørene som har innført konkurranse om persontransport med tog har så vidt meg bekjent valgt å gå tilbake igjen eller stoppet prosessen. Noen vil hevde at konkurranse på jernbane ikke har noe for seg, men det vet vi ikke før vi har prøvd det.

– I Sverige ble driftskostnadene på kort sikt redusert med opptil 30 prosent ved anbud i bussbransjen, mens de siste erfaringene fra broderfolket tyder på at dette er snudd til en økning på 20 til 40 prosent. Er det grunn til å vente en annen utvikling for tog i Norge?

– Det samme kan skje her. Men det er vanskelig å si noe sikkert om erfaringene

” Konkurransen kan føre til lavere statlige tilskudd

som er gjort i et annet land og i en annen sektor før vi har høstet erfaring med konkurranse på jernbanen i Norge

Riktig pris

– *Frykter dere at vinningen går opp i spinningen på litt lengre sikt?*

– Å inngå en kontrakt basert på kostnadseffektiv og rasjonell togdrift er bare

” Vil stille krav om nøkkelpersonell

et av målene med konkurransen om Gjøvikbanen. Konkurransen kan føre til at staten får et lavere kjøpsbeløp.

– En forbedring på 10-15 prosent som følge av konkurranse på Gjøvikbanen er lite mot det indirekte potensialet av konkurranseutsetting. For alle strekningene mottar NSB i dag vel 1,4 milliarder kroner i året. Erfaringene i Danmark viser at Trafikministeriets kjøp av transporttjenester fra DSB ble redusert med 700 millioner kroner, etter at tanken på konkurranse ble lansert. Det tilsvarte rundt 17,5 prosent over et par år.

– Før vi har gjennomført konkurranse, vet vi ikke om det vi bruker på kjøp er riktig anvendte penger. Det kan godt hende at NSB driver veldig kostnadseffektiv og rasjonelt. Det vil være fantastisk å avdekke det. Uansett er det viktig for oss som kjøper å vite at vi betaler riktig pris.

Skremmer

– Skremmer ikke sporene etter alle problemene med Connex i Stockholm og Arriva på Jylland i Danmark?

– Jo, det gjør de. En av de største risikofaktorene er knyttet til det vinnende selskaps evne til å knytte til seg og beholde tilstrekkelig antall kritisk nøkkelpersonell som lokførere og konduktører. Det er vi

veldig oppmerksomme på. Vi vil derfor stille krav til operatørene om å redegjøre for ha slags opplegg de har for å knytte til seg og beholde nøkkelpersonale. Dette er gjenstand for vurdering ved behandlingen av de tilbud som leveres.

– Videre legger vi opp til at arbeidsmiljølovens bestemmelser om virksomhetsverdragelse skal gjelde. Det betyr at de ansatte som har sitt primære tilknytning til Gjøvikbanen, har rett til å gå over til en ny operatør. Disse reglene gir videre en viss form for forutsigbarhet både for oss som kjøper, for tilbyderne, for NSB og ikke minst for de ansatte selv.

Leierett – ikke plikt

– NSB har kanskje Europas mest moderne togpark. Hele 5,3 milliarder «skattekroner» har togene kostet. Samtidig åpner de

” Viktig å vite at vi betaler riktig pris

partementet for at nye togselskaper kan bruke gamle tog i stedet for å leie NSB nye moderne tog. Er det forsvarlig forvaltning om deler av denne togflåten blir stående ubrukt på et sidespor?

” Først og fremst en annen kjøpsform

– Foreløpig har vi bare foretatt vurderinger knyttet til Gjøvikbanen. Vi har i felleskap med NSB kommet fram til at NSB skal kunne leie ut lokaltogsett av typen BM69. For å skape konkurranse på området rullende materiell, har vi derfor sagt at operatøren har rett til å leie fra NSB, men ikke plikt til det. Vi krever at de BM69-togsettene som skal erstatte NSBs moderne BM70-togsette må bygges om, slik at de blant annet får høy stolrygg og at opplevd komfort ikke forringes.

– Hva med jernbanedirektør Steinar Killis kongstanke om at staten etablerer en togpool og leier ut togene?

– Det er helt klart en av de mulighetene som vi vil vurdere på lengre sikt. Minuset med en slik modell er at et sentralt konkurranseelement som togmaterialet vil kunne gå tapt. Det vil i så fall stå i motsetning til regjeringens ønske om å prøve ut konkurranse på flest mulig parametere, avslutter Fredrik Birkheim Arnesen.

svein.erik.bakken@jbv.no

Anbud – over og ut?

Kun tre av nitten fylker har valgt anbud som hovedmetode for inngåelse av busskontrakter. Bortsett fra Oslo ser det ikke som om flere kommer etter i de nærmeste åra.

ARNE DANIELSEN

Dette viser en undersøkelse som Transportbedriftens Landsforening (TL) har gjort om status for anbud i bussbransjen.

Kun Vestfold har lagt ut all busstransporten på anbud. Akershus er ikke langt unna med sine 95 prosent. I tillegg har Rogaland konkurranse på et flertall av rutene (57 prosent). Her vil resten av rutene følge etter innen 2007, og Oslo vil være konkurranseeksponert i 2009.

Seks fylker har satt ut en mindre andel av trafikken på anbud, mens hele ti fylker har valgt å ikke bruke anbudskonkurranse overhodet.

Velger bort anbud

Kun Oslo og Rogaland har full konkurranse som mål. Telemark ønsker 46 prosent

av ruteproduksjonen i Grenland konkurranseeksponert til neste år, men hittil har fylket hatt betydelige startproblemer med å gjennomføre en formelt forsvarlig anbudsrunder.

Ergo ser det ut til at kun fire fylker, alle trafikkunge, vil være fullt konkurranseeksponert ved utgangen av tiåret. I de fleste øvrige fylkene har faktisk fylkestingene aktivt valgt bort anbuds løsninger til fordel for ulike typer kvalitetskontrakter. Ser man bort fra Oslo kan det se ut som om hele anbuds dynamikken har gått fullstendig i stå.

Prisene øker igjen

I Sverige, der de har ti års lengre erfaring med anbud, førte anbudskonkurransen til at driftskostnadene raskt ble kuttet med inntil 30 prosent, og størrelsen på



Nei til anbud: Buskerud er et av landets ti fylker som har valgt å si nei til bruk av anbud i bussbransjen. (Foto: Arne Danielsen)

kostnadskuttene ble også det dominerende kriteriet på framgang.

Etter hvert ble det imidlertid klart at prisnivået sank til et kunstig lavt nivå, og de siste prognosene fra broderfolket kan tyde på at kostnadene stiger igjen med mellom 20 og 40 prosent. Dermed «taper man på gungan det man vant på karusellen».



Valgte tog – fikk suksess

JÖNKÖPING (Jernbanemagasinet): Jönköpings Länstrafik AB er en pioner i moderne svensk jernbane- og kollektivtrafikk. Ved hjelp av tidligere nedleggingstruede sidebaner, moderne tog og konkurranseutseting har de hatt stor suksess.

SVEIN ERIK BAKKEN

Jönköpings Länstrafik ble opprettet i 1981. De første årene hadde selskapet ansvaret for busstrafikken i länet (fylket).

Fra 1985 fikk det som det første fylkeskommunale kollektivselskapet utenfor storbyene i Sverige også ansvaret for å drive to lokale baner på til sammen 150 kilometer. I dag har selskapet avsvaret for seks strekninger på til sammen 600 kilometer med lokal-, regional- og landsdelstogtrafikk.

I tillegg driver det to togstrekninger sammen med Västra Götaland, blant annet til Göteborg. Selskapet disponerer videre 29 togsett og frakter i år om lag to millioner passasjerer.

Valgte toget

– I 1985 tok vi over togtrafikken på baner som myndighetene vurderte å legge ned og erstatte togene med busser. På tross av at vi ville fått bidrag om vi satset på busser, valgte vi i stedet å beholde togtrafikken, opplyser administrerende direktør Inge-

” Seks av ti har mindre enn to km til stasjonen

mar Lundin i Jönköpings Länstrafik AB.

– Nå er disse strekningene en del av vårt togsystem innen länet og landsdelen. Hadde ikke myndighetene overdratt ansvaret for länsbanene til länene på rimelige økonomiske vilkår, ville mange av dem vært nedlagt i dag. Samtidig har desentraliseringen gitt de regionale politiske myn-

dighetene ansvar for banene og for utviklingen av dem.

– Noe av det første vi gjorde etter at vi fikk ansvaret både for tog- og busstrafikken, var å vurdere hvor vi skulle kjøre tog og hvor vi skulle kjøre buss. Nå har vi koordinert tog- og busstrafikken, slik at vi for

” Forsøkte å kjøpe tilbake monopol

eksempel ikke kjører buss og tog på samme tidspunkt på den samme strekningen. Bussene blir videre brukt systematisk til å mate togene for de lengre reisene.

Seks av ti

– I dag har alle 13 kommunene i länet jernbane, og av länets 340.000 har seks av ti innbyggere mindre enn to kilometer til nærmeste jernbanestasjon. Vi har derfor et av Sveriges tetteste jernbanenett,

– Ved hjelp av bedre sporkvalitet, bedre og raskere tog, flere avganger og moderne reiseterminaler for tog, buss og taxi når vi stadig en større del av arbeids- og utdanningsmarkedet. Det betyr at vi i dag når om lag 150.000 flere innbyggere med togtilbudet vårt.

Måtte bli togeiere

De første årene etter at Jönköpings Länstrafik startet med togdrift, hadde Statens Järnveger (SJ) monopol og selskapet kjøpte togtjenester av SJ.

– I 1988 ble det åpnet for konkurranse på jernbanen i Sverige, og fra 1990 inn gikk Jönköpings Länstrafik den første av-



Stolt: Administrerende direktør Ingemar Lundin i Jönköp

talen med et privat togselskap i Sverige, BK tåg AB. Dette togselskapet har fortsatt avtale med Jönköpings Länstrafik.

” Mange länsbaner ville vært nedlagt

– For å kunne inngå en avtale med et lite privat svensk busselskap, måtte vi bli togeiere. Vi leier ut tog til operatøren, og



Länstrafik AB viser stolt fram et av selskapets nye moderne togsett.

(Foto: Svein Erik Bakken)

vi kjøper vedlikehold av togene og togtenester av den samme operatøren. Avtalene er over fem år og er basert på såkalte nettokontrakter.

Kjøpe monolet tilbake

– Da det ble åpnet for konkurranse fikk vi straks en reduksjon i kostnadene med om lag tjue prosent. Ved neste korsvei prøve SJ å få oppdraget ved å legge inn et tilbud som var ny tjue prosent lavere enn BKs. Da ble SJ dømt i den svenske markeds-

domstolen for prisdumping, og BK fikk fornyet sin avtale med oss.

– Dette viser at i et marked der en tidligere monopolist fortsatt er dominerende, risikerer en at denne forsøker å kjøpe tilbake monolet.

Utenkelig

Konkurranseutsettingen gav oss store fordeler på 1990-tallet med reduserte priser. Men prisene ble nok litt for lave. For tog-selskapene må jo kunne tjene penger skal

de kunne forsette som operatører.

– Er det utenkelig at dere går vekk fra anbud her i Jönköping?

– Jeg ser ingen argumenter for at vi skal gå vekk fra systemet med anbud og konkurranse. Det føles som vi har forlatt noe som er vanskelig å komme tilbake til. Det er nok lettere å gå fra en stort integrert bedrift til å bli en bestiller enn å gå tilbake, avslutter Ingemar Lundin.

svein.erik.bakken@jbv.no



– Størst indirekte gevinst

KØBENHAVN (Jernbanemagasinet): – Den vesentligste økonomiske gevinsten av å sette togtrafikken på Midt- og Vest-Jylland ut på anbud ligger i effektiviseringen av DSB, sier trafikkminister Flemming Hansen.

SVEIN ERIK BAKKEN

– Hovedmålet med å sette togtrafikken ut på anbud var å sikre en høyere kvalitet og effektivitet. I tillegg hadde vi en rekke delmål. Blant annet ønsket vi å redusere de statlige utgiftene med et uendret eller forbedret tilbud. Videre ville vi sikre at passasjerenes behov ble tilgodesett og gjøre togtrafikken mer attraktiv.

Godt verktøy

Trafikkministeren mener erfaringene etter snart to år viser at konkurranseutsetting av togtrafikk er et godt verktøy til å

” Et og et halvt år
til forberedelser

legge et press på togselskapene om å produsere så effektivt og billig som mulig.

– Samtidig med at vi la trafikken på Midt- og Vest-Jylland ut på anbud, reduserte DSB sine driftsutgifter per personkilometer med om lag 15 prosent i perioden 1999-2002, sier Hansen, og opplyser at den danske stat kjøper togtjenester for om lag fire milliarder danske kroner i året.

– Denne effektiviseringen er utvilsomt den mest positive erfaringen fra konkurranseutsettingen, sier Flemming Hansen, som anslår den direkte gevinsten ved konkurranseutsettingen på Midt- og Vest-Jylland til om lag 60 til 75 millioner danske kroner i året.

Minst en tredjedel

– Er målet full konkurranse på all togtrafikk?

– Jeg mener fortsatt at det er meget viktig å gi seg tid til å lære av erfaringene. Dette var også utgangspunktet da regjeringen i november i fjor inngikk en tiårig rammeavtale for jernbanen med Danske



Lærer: – Viktig å gi seg tid til å lære av erfaringene, sier Danmarks trafikkminister Flemming Hansen.

Folkeparti, Det Radikale Venstre og Kristendemokratene.

– I avtalen heter det blant annet at minst en tredel av DSBs nåværende trafikk, utenom fjerntrafikken mellom landsdelene og S-togtrafikken omkring København, skal settes ut på anbud i perioden 2005-2014.

– Vi har ennå ikke vedtatt om hvor og når nye strekninger skal konkurranseutsettes.

Bedre tid

– Hva kunne vært gjort annerledes for å unngå startproblemene på Jylland?

– Problemene hang nøye sammen

med at Arriva ikke hadde nok lokomotivførere til å kunne gjennomføre kjøreplanen.

– I tillegg hadde de først sent i forbredelsesperioden full oversikt over hvor mange lokførere de hadde behov for.

” Sikre høyere kvalitet og effektivitet

Dette kombinert med at kapasiteten for utdanning av lokførere var begrenset, førte til problemene i begynnelsen i 2003.

– Kravene til eventuelle nye togselska-

per vil være at de tidligst mulig må dokumentere hvor mange lokførere de har bruk for. Videre vil vi tilpasse tiden for forberedelser til det enkelte tilbudet. Hvis det tilbys spesielle kompliserte strekninger, vil vi trolig gi selskapene ett og et halvt år til å forberede seg, opplyser Hansen, som tilføyer at Arriva hadde under et år på å forberede seg til de tok over trafikken.

Flertall

– Hvilke tiltak er iverksatt på bakgrunn av erfaringene på Midt- og Vest-Jylland?

– Vi er i øyeblikket i ferd med å legge siste hånd på en offentlig utdanning for lokomotivførere. Vi håper at de tar opp de

første elevene i første halvår neste år. Dermed skulle større kapasitet til å ut-

” Et godt verktøy for å legge press ...

danne lokførere være på plass.

– Erfaringene med konkurranseutsetting er både direkte og indirekte så positive at det er politisk flertall i Danmark for å fortsette å sette ut togtrafikk på anbud, avslutter trafikminister Flemming Hansen.

svein.erik.bakken@jbnv.no

Vurderer økt konkurranse

STOCKHOLM (Jernbanemagasinet): – Regjeringen har ikke tatt stilling til om økt konkurranse er riktig virkemiddelet for å nå målet om en effektiv og bra persontransport på jernbanen til en rimelig kostnad, seier infrastrukturminister Ulrica Messing.

SVEIN ERIK BAKKEN

Som Jernbanemagasinet skrev i nummer 7 2004, har den svenske regjeringen satt ned et utvalg som skal utrede hva slags konsekvenser avreguleringen og konkurranseutsettingen generelt i flere sektorer har hatt for brukerne og samfunnet.

Vente på EU

Svarene i denne utredningen vil være en del av bakgrunnsmateriale i den transportpolitiske proposisjon som Messing opplyser at regjeringen vil legge fram i 2005.

– Vi kan nå konstantere at vi i Sverige har kommet relativt langt i arbeidet med å avregulere transportsektoren. Andre EU-land må nå komme etter og ta de steg Sverige har tatt, sier hun.

Infrastrukturministeren er her tydeligvis på linje med generaldirektør Bo Bylund i Banverket, som i et intervju med Jernbanemagasinet i sommer advarte mot å gå for raskt fram i avreguleringen av persontrafikken på jernbanen i Sverige.

Bylund gikk i stedet inn for at det skal skje i samme takt som i EU. – Vi tror derfor at det ikke er riktig å slippe resten av persontrafikken fri alt i 2006, som et utvalg har foreslått, når EU kun går inn for å

” EU-land må komme etter

slippe den internasjonale persontrafikken fri først i 2010, mente Banverkets toppsjef.

Kraftig reduksjon

Persontrafikken på jernbanen er ikke avregulert i Sverige, men det er konkurranse på visse strekninger der enten staten via Rikstrafiken eller de regionale hovedtrafikksjefene kjøper togtjenester.

– Erfaringene er at konkurranse gir reduserte kostnader. Da staten for første gang tidlig på 1990-tallet kjøpte opp ulønnsomme langdistanseruter som Statens Jernveger (SJ) drev, gav det en reduksjon i kostnadene på om lag 20 prosent.

– Da flere private jernbaneselskap kom inn i markedet, sank kostnadene med ytterligere rundt 30 prosent, opplyser Messing, og tilføyer at erfaringene er at



Avventer: Sveriges infrastrukturminister Ulrica Messing avvener utredning om konkurranseutsetting.

også konkurranseutsetting regionalt har ført til store kostnadsbesparelser.

Mer effektiv

– Når er all persontogtrafikk satt ut på anbud?

– Spørsmålet vil bli berørt i regjeringens transportpolitiske proposisjon som vi skal legge fram neste år. Vi drøfter nå, og kommer til å komme med forslag, som skal kunne gi en enda mer effektiv trafikk generelt og på jernbanen.

– Det felles arbeidet innen transportsektoren i EU kommer selvsagt også til å påvirke hva vi vil gå inn for, avslutter infrastrukturminister Ulrica Messing.

svein.erik.bakken@jbnv.no



” Gir reduserte kostnader

– Fin arbeidsplass

ÅRHUS (Jernbanemagasinet):

– Jeg synes ARRIVA nå er en utmerket arbeidsplass. Dansk Jernbaneforbund, og dermed vi som medlemmer, har tjent på at det er blitt flere jernbaneselskaper i Danmark.

SVEIN ERIK BAKKEN

Det sier nestformann i Dansk Jernbaneforbunds (DJF) avdeling ARRIVA Tog, Ole Reiche. Alle ansatte som omfattes av overenskomstene som DJF har inngått med ARRIVA er organisert.

Sveises sammen

– Hvordan er arbeidsvilkårene i det multinasjonale kjempekonsernet?

– Vi føler oss føler oss ikke som en del av et internasjonalt, men som en del av et

” Gjort mye for å sveise folk sammen

dansk togselskap. Vi føler heller ikke noe press utenfra. Vi er ingen stor virksomhet, men jobber i et selskap der stort sett alle kjenner hverandre. Vi har videre en flat ledelseskultur der de som vil, kommer til orde.

– Jeg synes selskapet har gjort mye for å sveise folk sammen, og det har lyktes bra. Vi har et godt sosialt miljø, og selskapet gjør mye for å bygge opp en virksometskultur der folk føler seg hjemme.

Samme hverdag

– Vi jobber stort sett på samme vilkår som våre kolleger i DSB, blant annet takket være at vi er en del av et sterkt forbund. Vi er beskyttet av overenskomster som forbundet har inngått. Derfor har vi stort sett den samme hverdagen enten vi kjører for DSB eller ARRIVA, sier lokomotivføreren med lang fartstid i DSB.



Samme hverdag: – Vi har stort sett den samme hverdagen enten vi kjører for DSB eller ARRIVA, sier lokfører og tillitsvalgt, Ole Reiche. (Foto: Svein Erik Bakken)

Stjeler ikke

– Hvordan er det å gå til et selskap som «tok fra» dere den gamle jobben i DSB?

– Arbeidsplassene er jo ikke borte, og det var ingen som ble avskjediget. Vi kan derfor ikke si at noen stjeler arbeidsplassene fra noen.

– Så det er det samme hvor du jobber?

– Ja, så lenge organiseringsprosenten er så høy, merker vi ikke særlig forskjell. I tillegg tjener vi bedre som lokførere i ARRIVA enn i DSB.

Ikke bare DSB

– Hva opplevde du som det største problemet å gå til et annet selskap?

– Å drive jernbane er noe meget spesielt. I starten hadde vi problemer med å overholde arbeidstidsreglene, blant annet fordi vi hadde for få lokførere. Til å begynne med fikk vi heller ikke utbetalt riktig

lønn med de riktige tilleggene.

– Hadde ARRIVA for kort tid på å forbedre seg?

– Nei, de hadde et helt år. Det burde være nok. Den største feilen var at de ikke sørget for å ha erfarne jernbanefolk som

” Manglet erfarne jernbanefolk i ledelsen

hadde greie på jernbanedrift i ledelsen fra starten av. Nå er de på plass, og det er ikke lenger bare DSB som vet hvordan en driver jernbane i Danmark. Det vet etter hvert også ARRIVA, avslutter Ole Reiche.

svein.erik.bakken@jbn.no

– Dårligere tilbud

ÅRHUS (Jernbanemagasinet): Utsettelsen av togtrafikken på Midt- og Vest Jylland på anbud har gitt et dårligere tilbud for mange. Det er ikke alene ARRIVA sin skyld, trafikminister Flemming Hansen må også ta sin del av ansvaret.

SVEIN ERIK BAKKEN

Det sier planleder Ole Sørensen ved Trafikavdelingen i Århus Amt (fylke). Avdelingen har ansvaret for fylkesveiene og for den lokale og regionale busstrafikken i amtet, der all busskjøring er satt ut på anbud.

Kritisk

Sørensen er derfor tilhenger av bruk av anbud i kollektivtrafikken, men han er sterk kritisk til avtalen som Trafikministeriet har inngått med ARRIVA om togtrafikken på Midt- og Vest Jylland.

– Når vi legger ruter ut på anbud, skjer det i form av såkalte bruttokontrakter. Vi

” Grove feil i utbudprosessen

betaler busselskapene en fast pris for å kjøre, og så får vi alle inntektene. Kontrakten som staten bruker er en nettokontrakt. Her betaler staten selskapene en avtalt pris for å kjøre og så tilfaller inntektene selskapet.

– Vi er meget uenig i dette prinsippet fordi en mister den sentrale planleggingen og styringen av rutetilbudet ut fra hva som tjener de reisende og samfunnet best.

Grove feil

– Det har også vært gjort noen grove feil i utbudprosessen. Staten hadde på en av linjene mellom Århus og Silkeborg glemt rushtrafikken. De hadde ikke fått med seg



” Dypest sett meningsløst

Kraftig uenig: - Ved bruk av nettokontrakter mister vi den sentrale planleggingen og styringen av rutetilbudet, sier planleder Ole Sørensen i Århus Amt.

(Foto: Svein Erik Bakken)

at det ble kjørt halvtimes ruter i rushtrafikken og la kun ut timeavganger i anbudet.

– Det førte til overfylte tog og meget kraftige reaksjoner fra pendlere. Resultatet ble en dyr tilleggskontrakt. Det viser også etter vår mening at København ofte er for langt vekk fra den lokale virkeligheten. Vi ville aldri drømt om å fjerne halvtimesrutene i rushtrafikken.

Høy punktlighet

– Etter en dårlig start, som ikke bare var ARRIVAs skyld, har vi i dag et meget til-

” ... overfylte tog og kraftige reaksjoner

fredsstillende samarbeid med selskapet. I løpet av 2004 har de fått god styring på driften og kjører nå med meget høy punktlighet.

– Samtidig bruker ARRIVA innenfor kontrakten de muligheter de har for å flytte trafikken fra lite lønnsomme områder til områdene i og rundt de store byene, og da først og fremst til Århus der de tjener mest penger på togtrafikken.

– Det er ikke ARRIVA sin feil at en har valgt modellen som får slike konsekvenser. Det er trafikministeren sitt ansvar.

Uenig

Sørensen og Århus Amt er også uenig i at staten fortsatt skal ha ansvaret for den lokale og regionale togtrafikken når amterne forsvinner og blir erstattet av fem regioner fra 1. januar 2007.

– Verst er det på Sjælland. Her lager man et trafikkelskap uten å gi dette et koordinerende ansvar. Dermed skaper man grobunn for dårlig utnyttelse av ressursene og konflikter mellom de forskjellige transportformer, sier Ole Hansen

svein.erik.bakken@jbv.no





I London: Internasjonal direktør Jens Otto Daugaard (t.h.) og konserndirektør Søren Eriksen kjemper for to gigantkontrakter i England. (Foto: DSB)

De satser i England og på Gjøvikbanen

KØBENHAVN (Jernbanemagasinet): – Vår første satsing i utlandet ble en suksess, og jeg tror Gjøvikbanen kan bli en fornuftig forretning, sier internasjonal direktør Jens Otto Daugaard i DSB, som også satser stort i England.

SVEIN ERIK BAKKEN

På spørsmål om hvorfor samferdselsministeren bør velge nettopp DSB som operatør på Gjøvikbanen, svarer han:

– Vi er ikke noe stort europeisk jernbaneuhyre. Tvert om kommer vi fra et lite land og er en veldrevet dansk virksomhet. Vi har selv vært igjennom en snuoperasjon og vi vet hvordan vi skal drive jernbanetrafikk på en menneskelig måte.

Det er ingen hemmelighet at DSB er et

seriøst selskap med meget god økonomi og som behandler sine ansatte godt. Det som ikke er like kjent er at DSB har gjort suksess i Sverige og er med i konkurransen om to gigantkontrakter i England.

Dersom DSB vinner de to oppdragene, vil selskapet nesten doble dagens omsetning fra om lag ti milliarder danske kroner til over 18 milliarder danske kroner.

Suksess i Sverige

7. januar 2003 var en historisk dag for

DSB. Da tok Roslagståg AB over trafikken på Roslagsbanan i Stockholm. Et selskap DSB eier sammen med det private Sven-

” Drive jernbane på en menneskelig måte

ska Tågkompaniet AB.

Roslagståg tok over banen etter Connex AB, et togselskap som hadde hatt



Forste skritt: - Norge er en del av vår internasjonale strategi og et marked som vi føler vi er gode til å arbeide i, sier internasjonal direktør Jens Otto Daugaard iDSB.

(Foto: Svein Erik Bakken)

store problemer med driften i form av mange innstilte tog og lav punktlighet.

– Vi har fått til en meget velfungerende bane som går med overskudd i tråd med våre budsjetter og forventninger.

Stoltheten tilbake

– Vi bruker de samme togene, det samme ustyret, den samme infrastrukturen og de samme kontorene som den tidligere operatøren. I tillegg har vi gjort en del viktige grep som blant annet å gå i kompaniskap med et svensk togselskap og ansatt en svensk toppsjef. Videre har vi behandlet medarbeiderne fornuftig og godt.

– Vi har derfor meget motiverte medarbeidere, der stoltheten over å jobbe på jernbanen er kommet tilbake. Noe som

for oss at den er en del av tilbringertrafikken til og fra Oslo. I neste omgang ønsker vi å være med å videreutvikle de gode banene Sørlandsbanen og Bergensbanen når de legges ut på anbud.

Daugaard opplyser videre at DSBs strategi er å gå i kompaniskap med et nasjonalt togselskap i alle land der de ønsker å etablere seg. – På samme måte som i Sverige ønsker vi en lokal partner i Norge. Vi tenker som så at det er nordmenn som forstår og kjenner det norske jernbanemarkedet og samfunnet best. Ledelsen av selskapet skal derfor være norsk og ikke dansk. Vi vil på vår side gå inn med vår kjernekompetanse.

Fornuftig nivå

– Vil dere bruke egne tog eller leie av NSB?

– Det er et av de strategiske spørsmålene som vi arbeider med. Vi vurderer om vi skal overta NSBs tog eller sette inn nye.

– Vil dere ha egne folk eller vil dere ta over folk fra NSB?

– Vi ønsker å overta alle lokførerne og togpersonalet på samme måte som vi gjorde det på Roslagsbanan.

– Kan dere tilby like bra lønn og like

gode og sikre sosiale ordninger som de ansatte har i NSB i dag?

– Vi har ikke rukket å komme til bunns i alle avtalene ennå, men vi har hatt nyttige drøftinger med Norsk Jernbaneforbund og Lokomotivforbundet. Vi har ikke til hensikt å gå inn og ødelegge noe, men å finne et nivå som er fornuftig for alle parter.

Strategiske punkter

– Hvordan vil dere unngå å gjøre nybegynnertabber i Norge?

– Vi kan ikke utelukke at det oppstår problemer. I tillegg til å skaffe oss en norsk partner og en norsk toppsjef, vil vi meget hurtig informere om hvordan tingene skal gjøres og få folk involvert.

” Ikke noe stort europeisk jernbaneuhyre

blant annet slår ut i veldig lavt korttids sykefravær. Det har den siste tiden vært helt nede i 1,5 prosent, mot 16 prosent da vi tok over.

Norsk partner og sjef

– Dere satser nå på Sverige og de europeiske jernbanegigantene England og Tyskland. Hvorfor da satse på en liten sidebane i et lite jernbaneland som Norge?

– Vi tror vi kan gjøre en fornuftig forretning på Gjøvikbanen. I tillegg er det viktig

” Norsk partner og norsk toppsjef

– Hva kan dere gjøre bedre på Gjøvikbanen enn NSB?

– Det er det vi prøver å finne ut av. Det jeg kan si nå er at vi vil gå inn og justere på noen meget viktige strategiske punkter. Hva det er vil vi bevare som en hemmelighet til vi presenterer tilbudet vårt, avslutter Jens Otto Daugaard.

svein.erik.bakken@jbnv.no

Sjarmoffensiv for svensketog

OSLO-STOCKHOLM (Jernbanemagasinet): Arbeiderparti- og SV-politikere reiste med Linx for å redde togforbindelsen Oslo-Stockholm. Da de ankom Stockholm, hadde SJ og NSB nettopp undertegnet en avtale om å sikre togavanger i helgene ...

TORE HOLTET

Det var i mai i år at eierne – anført av SJ – satte ned foten. Selskapet Linx, som hadde blitt grunnlagt i 1999 for å få fart i togtrafikken mellom Oslo og Stockholm, hadde bestemt seg for å legge ned. Vedtaket ble begrunnet med underskudd for 2003 på 33,8 millioner og for dårlig infra-

Fakta om Linx

- Samferdselsministrene i Norge og Sverige inngikk i år 2000 en avtale om å tilrettelegge for en bedre togforbindelse mellom Norge og Sverige.
- NSB og SJ (Statens Järnvägar) stiftet selskapet Linx AB i mai samme år.
- Siden 2001 har selskapet kjørt høyhastighetstog på strekningene Oslo-Karlstad-Stockholm og Oslo-Göteborg-Malmö-København.
- 14. mai i år besluttet eierne å legge ned Linx AB, etter at SJ hadde sagt takk for seg.
- Strekningen Karlstad-Stockholm er en av Sveriges mest lønnsomme togstrekninger, og her kjøres togene i 180-200 km/t.
- På norsk side er farten rundt 100 km/t, og SJ mener at Kongsvingerbanen ikke egner seg for høyhastighetstog.
- Linx var i ferd med å nærme seg målet om å kjøre strekningen Oslo-Stockholm på fire og en halv time.
- På grunn av den varslede nedleggelsen blir reisetida noe lengre på nyåret – uansett hva politikerne til slutt bestemmer.

” 185.000 passasjerer reiste her i fjor

struktur på norsk side.

De ansatte nektet å godta begrunnelsen og sendte brev til samferdselsminister Toril Skogsholm med beskjed om at selskapet i virkeligheten gikk med overskudd – hvis en tok med billettprovisjoner på nær 70 millioner svenske kroner.

Appell på toget

Da den 133 år gamle togforbindelsen mellom Oslo og Stockholm så ut til å forsvinne innen årsskiftet, trommet Arbeiderpartiet og SV sammen til en sjarmoffensiv med Linx-toget. Torsdag 4. november – i god tid før klokka halv sju om morgenen – sto Arbeiderpartiets samferdselspolitiske talskvinne Oddbjørg A. Starrfelt og SVs Heidi Sørensen på Oslo S sammen med partifeller og rådgivere og tok imot representanter for fagpresse og ansatte.

Målet var samtaler på høyest mulig politisk nivå i den svenske hovedstaden.

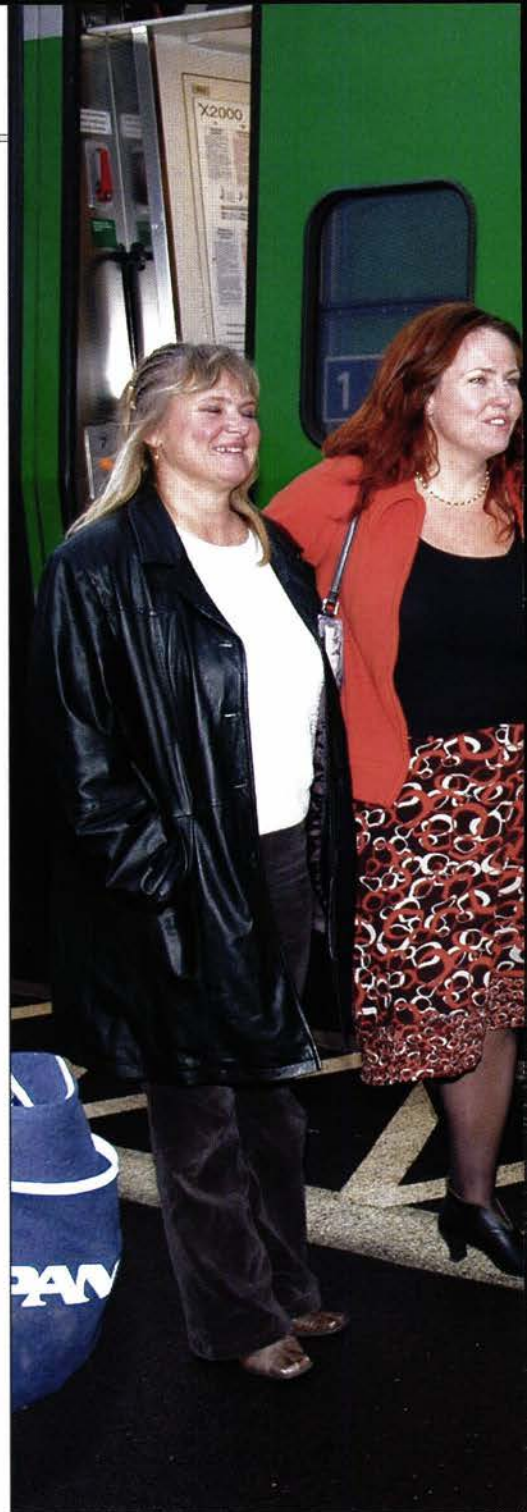
Underveis dukket Kongsvingers varaordfører Steinar Amundsen (SV) opp og holdt en flammende politisk appell om å styrke jernbanetilbudet i regionen.

20.000 biler

– Vi kan ikke sitte og se på at togforbindelsen mellom Oslo og Stockholm blir nedlagt i jubileumsåret for unionsoppløsningen, uttalte både Starrfelt og Sørensen.

– 185.000 passasjerer reiste her i fjor, det tilsvarer 20 prosent av de reisende mellom Oslo og Stockholm. Og vi sparer CO2-utslipp fra 20.000 biler, forklarte Sørensen.

– I september gikk visst Linx med 4,7 millioner kroner i overskudd. Statsråd



Skogsholm må på banen, formante Starrfelt.

– Lykke til, sa Åsa Karlsson idet hun serverte den norske delegasjonen.

Møter på flere plan

Vel framme i Stockholm møtte de norske samferdselspolitikere sine svenske kolle-

” Vi sparer CO2-utslipp fra 20.000 biler

ger i Riksdagen. Etter en felles lunsj satte delegasjonen kursen mot Næringsdepartementet og Christer Petterson – talsmann for infrastrukturminister Ulrica



Smil: De smilte til den ene pressefotografen etter den andre mellom Linx-etappene til Stockholm. Fra venstre: nestleder Jane Sæthre i Norsk Jernbaneforbund og stortingsrepresentantene Heidi Sørensen (SV), Sigrun Eng (A) og Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A).

(Foto: Tore Holtet).

Messing, som var på utenlandsreise.

Han kunne fortelle at norske og svenske statstjenestemenn akkurat da satt i møte og diskuterte hvordan togforbindelsen mellom de to land kunne reddes.

Noen dager i forveien hadde det norske Høyre og det svenske søsterpartiet blitt enige om at NSB og SJ måtte få et ultimatum: Hvis de ikke ble enige om å sikre togforbindelsen mellom de to landenes hovedsteder, ville strekningen bli lagt ut på anbud.

Offentlig kjøp?

På vei ut av det svenske næringsdeparte-

mentet støtte Ap/SV-politikerne på tre norske samferdselsbyråkrater, med ekspedisjonssjef Knut Rønning i spissen. Embetsmennene var lite meddelsomme – helt til det kom en telefon om at SJ og NSB hadde inngått en avtale om å redde helge- og sommertrafikken og på sikt opprette et nattog-tilbud via Göteborg. Men selskapene ga også politikerne én klar beskjed: Skal togforbindelsen opprettholdes på hverdager, må offentlige myndigheter legge penger på bordet.

Samferdselsminister Toril Skogsholm svarte umiddelbart i en pressemelding at hun fortsatt vil se på mulighetene for et

” 4,7 millioner
i overskudd i september

tilbud med daglige avganger.

I skrivende stund er Stockholmstoget i ferd med å bli et tema i forbindelse med statsbudsjettet. Starrfelt og Sørensen fortsetter sitt politiske press, og de har fått sine partier med seg på å øke potten offentlige kjøp med 20 millioner kroner. Men om regjeringspartienes vil gjøre det samme, gjenstår å se.

tore.holtet@jbv.no

– Vi er klare for vinteren

- Vi er klare for vinteren, bedyrer produksjonsleder Olav Pettersen og anleggsleder Kjell Erik Bekkengen på Lillestrøm mens gradestokken ennå viser pluss ti og sola skinner i slutten av oktober.
- I hvert fall klare nok, man skal ikke være for tidlig ute heller.



Klart: For et utrenet øye kan det se ut som skrap, men det er nysmurt snøryddingsutstyr som omkranser Olav Pettersen (med bart) og Kjell Erik Bekkengen.

(Foto: Per Rathe).

” Vi følger nøye med på værmeldingene nå

PER RATHE

Så da kan vel produksjonsleder Pettersen, som har ansvaret for Gardermobanen, store deler av Hovedbanen og Kongsvingerbanen, garantere at vinteren skal gå greit?

– Det er det nok bare høyere makter som kan, men vi skal gjøre så godt vi kan, smiler han, og viser Jernbanemagasinet utstyrsparken for skinnegående materiell, som står klar til montering mellom to spor på området til Drift på Lillestrøm. Også store og små hjullastere, ploger med mer står oppstilt og er klare til innsats.

Anleggsleder Bekkengen har ansvaret for maskin- og utstyrsparken.

– Alt utstyret står her. Vi skal kunne ha alt skinnegående materiell klart på to-tre timer om nødvendig. Det hjulgående har automatkoblinger og kan være klart på en time, forsikrer han.

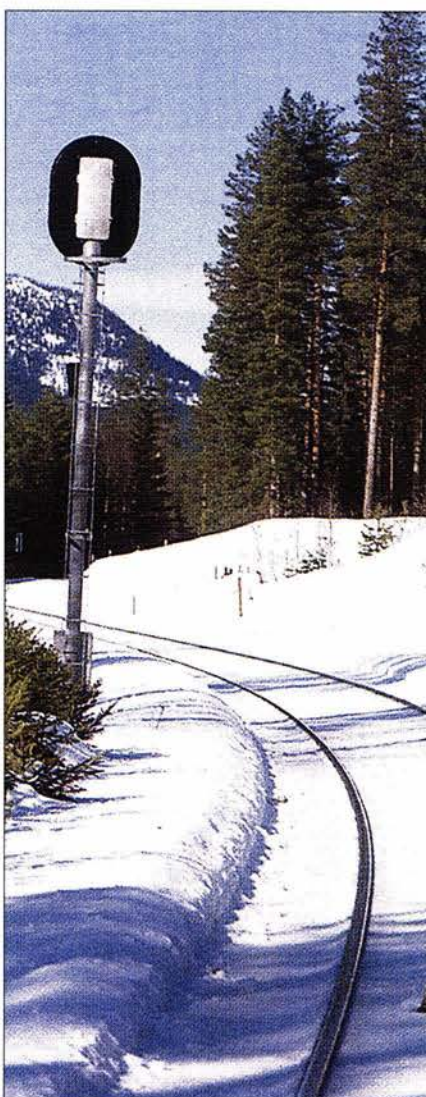
Et dilemma

– Vi har klargjort en Robel for vinteren så vi har noe å ta den første snøen med om den skulle komme tidlig, men ikke montert alt utstyret. En Robel påmontert alt vinterutstyr kan ikke brukes til andre oppgaver. Det er et dilemma og en vurderingssak, sier Pettersen.

– Vi følger nøye med på værmeldingene nå, supplerer Bekkengen.

Utstyr og maskiner har blitt overhålt og til dels bygget om etter at det ble demontert i vår.

– Vi har begynt å male innvendig på deler av utstyret, som tidligere sto ubehandlet og rustet. Det har vist seg å gjøre det mer effektivt, forteller Pettersen.



” De stilte bare krav som vi måtte oppfylle

Utstyret er tungt, men oppstilt slik at det både kan monteres med hjullaster og med kranen på Robelen.

Samme som i fjor

– Oktoberoppgavene er gjennomført, alle veksler med vekselvarme er gått over og reparert. Rådegraver er rensset og dekket til, og det er lagt ut strøsand på stasjonene.

Vinterberedskapsplanen til Olav Pettersen er nesten identisk med fjorårets, den er bare justert noe. Noen detaljer, som enkelte turnuser, står igjen.

Det er banesjefene i samarbeid med trafikkutøverne som har definert nivået på beredskapen. Rydding av sporveksler og spor på stasjoner med kryssingspor har førsteprioritet. Dernest kommer plattformer og adkomstveier med fem centimeter brøytekriterium.

” Men nå ser det ut som vi bare skal rydde på dagtid

– I praksis blir dette gjort samtidig. Det er rydding av plattformene som er mest mannskapskrevende, sier Pettersen.

Vinterberedskapsplanen

Planen i ni punkter er konkret og konsis. Av siste punkt, «Kriseplan», går det frem at Gardermobanen har førsteprioritet i ekstreme situasjoner. Men ifølge Pettersen har ikke Gardermobanen en høyere status enn resten, rett og slett fordi de kritiske punktene på de ulike banene sammenfaller.

– Det er vekselgruppene rundt Lillestrøm og Gardermoen samt sporsløyer på Hovedbanen som er mest kritiske.

Parkeringsplasser og lignende er nesten uten unntak satt bort til private. Til sine egne oppgaver har Drift satt på 32 medarbeidere fordelt på fire firemannslag med bil stasjonert på Lillestrøm og Eidsvoll. De disponerer traktorer og diverse hjullastere med ulikt utstyr, bil med påmontert snøutstyr og manuelle snøfresere og håndredskap i tillegg til to Robel lastetraktorer med plog i hver ende og annet utstyr.

God eller dårlig vinter

– Vi bruker alle tilgjengelige mannskaper. Om nødvendig setter vi inn alle faggrupper, og vi samarbeider med Oslo produksjonsområde, sier Pettersen. Fra fredag klokken 15 til søndag klokken 13 har mannskapene hjemmевakt. Resten av uken er det fast beredskap i turnus.

Beredskapsplanen er utarbeidet i dialog med utøverne. Pettersen har også erfaring med såkalte funksjonskontrakter.



” Uvær, is og ras er utfordringene

– Det hadde vi med Flytoget. De stilte bare krav som vi måtte oppfylle. Det var en nyttig erfaring.

Han håper å unngå en vinter som for to år siden, med vedvarende kaldt vær og tørr snø.

– Den blåser bare rundt, legger seg overalt og er vanskelig å bli kvitt. Det beste været er varierende med mildvær innimellom så snøen får satt seg, og opphold mellom snøfallene, så vi også får kjørt vekk snø, sier produksjonsleder Olav Pettersen.

Noe er uavklart

– Vi er klare, sier Gjermund Småland i produksjonsområde Hokksund, som strekker seg fra Asker til Hjuksebø. – Forberedelsene er gjort, og maskinene står klare. Det eneste som er uavklart, er hvordan vi skal rydde snø i Drammen. I fjor hadde vi seks personer på turnus om natta, og det skulle vi gjerne hatt i år også. Men nå ser det ut som vi bare skal rydde på dagtid. Argumentet er at de vanskelig kan nyttes til andre oppgaver når de går i turnus.

Småland opplyser at beredskapsplanen iverksettes 1. desember. Han regner med at alt vil være avklart til da.

Tungt utstyr i fjellet

På Finse på Bergensbanen skal det ha kommet 20 centimeter snø da Jernbanemagasinet tar kontakt med den ansvarlige for beredskapen på høyfjellet i slutten av oktober. Snøberedskapen går fra desember til april.

– Men kommer det større snømengder før det, skal vi klare å få det unna, lover prosjektleder Hallvard Steen-Hansen i Vest.

Vinterberedskapsplanen er identisk

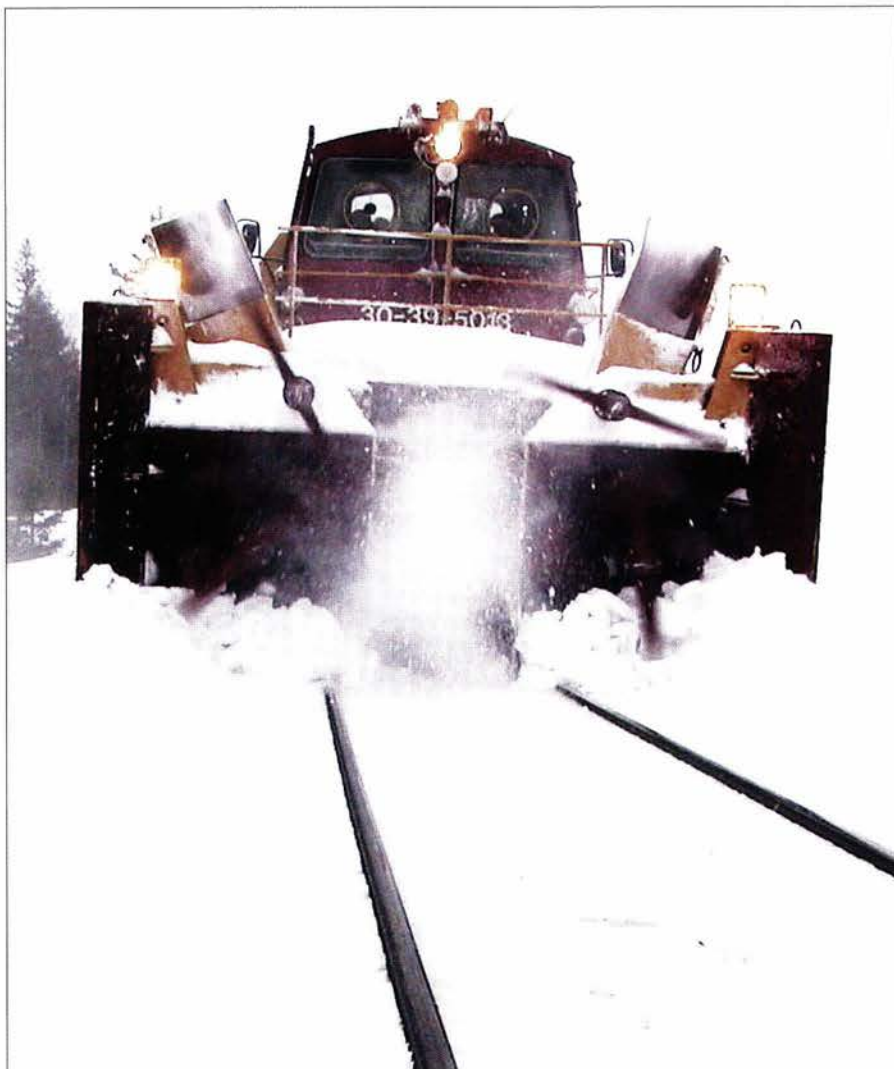


Foto: Martin Steinholt

med fjorårets og til gjennomsyn hos banesjef Norvald Skjoldli, opplyser han. En Beilhack med roterende snøfres og en Di3 med stor frontplog i begge ender vil være stasjonert på Myrdal, fra januar av også med underliggende sporrenser. På Geilo vil det være postert ytterligere en Beilhack. På Finse er det stasjonert en snøkoordinator, på Myrdal fem mann, og på Geilo to. Di3 eller Beilhack vil kjøre rutinemessig foran morgenekspresen fra Bergen.

– Uvær, is og ras er utfordringene på høyfjellet. Vi har hatt vintre med mindre snø enn normalt, og i fjor unngikk vi forsinkelser på grunn av været. Men før eller siden kommer det en streng vinter igjen. Januar og februar kan være strenge. Slik vi har plassert ut mannskaper og maskiner, skal vi kunne være raskt ute, sier Hallvard Steen-Hansen.

Langstrakt og skiftende

– Vi er klare til å ta snøen når den kom-

mer, sier driftssjef Christoffer Østvik på spørsmål om når vinterberedskapen begynner og slutter i nord. Vi utfører snøryddingen på oppdrag fra banesjefene og er i tett dialog med dem om organisering og beredskap.

Regionen er stor og langstrakt og klimaet varierende fra lavlandet ved fjorden til høyfjellet.

– Vi har stasjonert folk og maskiner på alle banestrekninger tilpasset de utfordringene vi forventer i løpet av vinteren. På Dunderland har vi en Beilhack som går i fast rute over Saltfjellet.

Alle de høyest prioriterte oppgavene foregår med Jernbaneverkets egne mannskaper.

– Vi har klart å ta unna snøen før og må vel klare det i år også. Vi kan alltid bli bedre, men vi har folk med masse erfaring som står klare. Maskinparken er gått over og står nysmurt og klar den også, opplyser driftsjefen i Nord.

– Dette er nøkkelen til en ny dataverden



Nøkkelen: IT-sjef Tore Hemo med Jernbaneverkets tynnklientversjon. Passordkalkulatoren er nøkkelen for å kunne logge seg på det nye nettverket.

(Foto: Øystein Grue).

På godt og vondt opplevde pc-brukere i JBV overgangen til en ny tid. Nå er det XP, IP-nett og «tynnklient» som gjelder. Det nye systemet åpner for uante muligheter, og datasikkerheten er kraftig forbedret.

ØYSTEIN GRUE

Det gamle operativsystemet Windows NT 4.0 og Office 97 hadde gått ut på dato, og for store deler av virksomheten var det et stort og oppdemmet behov for et nytt system.

IT-sikkerhetskoordinator Soner Sevin viser Jernbanemagasinet rundt i ett av to datarom, som er diskret plassert i et leid industrilager nær Ringvei 3 i Oslo.

– Her er sikkerheten vel ivaretatt om noe skulle skje. Døgnet rundt – året rundt – sørger en maken dataserver et annet sted i Oslo for at alt fungerer som det skal. Kabelbrudd, strømbrydd eller feil på nødstrømsaggregatene er ingen hindring.

Mellom Stortorvet og Jernbaneverkets 220 kontoradresser går datatrafikken på en godt dimensjonert datamotorvei.

Blåmandagen

Mandag 25. oktober skulle samtlige pc-brukere i Jernbaneverket oppleve at solen

sto opp over en ny og forbedret datahverdag. Men det som ikke skulle kunne inntruffe, skjedde. Denne dagen mottok

„ ... et nytt landsdekkende datanettverk

Brukerstøtte mer enn 1200 henvendelser, seks ganger så mange som normalt.

Det mange ikke visste, var at feilen lå utenfor Jernbaneverket. En fatal feil hos BaneTele lammet alle deres kunder. Ikke bare Jernbaneverket. Oslo Børs ble også rammet. Leverandøren av utstyret til



BaneTele omtaler feilen som et 100-års-tilfelle, og IT-avdelingen vurderer sannsynligheten for at noe slikt skal kunne skje i Jernbaneverket igjen som mikroskopisk.

– Ikke XP-feil!

– Det tragiske er at denne feilen, som ikke har med overgangen til Windows XP å gjøre, ble knyttet til XP. Dessverre er en

” ...i spissen innen offentlig forvaltning

serie med «rusk» – som heller ikke har sammenheng med Windows XP – blitt feilaktig knyttet til vår overgang til XP, konstaterer IT-sjef Tore Hemo.

– Hele IT-miljøet vårt beklager alle problemene våre pc-brukere har opplevd i forbindelse med overgangen til nytt operativsystem, sier Hemo. Han påpeker likevel at summen av alle endringer som har skjedd på IT-fronten denne høsten er en stor omveltning for organisasjonen, og det er vanskelig å forutsi alle utfordringer på forhånd. Endringer på IT-fronten handler ikke bare om innføring av nytt operativsystem, det er også bygget nytt landsdekkende datanettverk.

Først åtte år etter at Jernbaneverket og NSB skilte lag, har JBV fått sitt eget data-nett.

Brannslukning

– For å kunne gjennomføre en felles overgang fra gammel NT-plattform og over på ny plattform forutsatte XP-prosjektet at alle berørte fikk god informasjon i god tid og hadde rukket å flytte over data til anvist område på server, som ellers ville bli util-

” Feil var et 100 års-tilfelle

gjengelig. Her sviktet dessverre forutsetningen, noe som medførte at vi måtte åpne adgang til gamle fellesområder som ren brannslukning i dagene etter at XP ble rullet ut. Denne situasjonen skapte en del problemer og stor pågang hos Brukerstøttesenteret. Ansvar for flyttingen var lagt til den enkelte koststedseier. Noen klarte oppgaven bra, mens andre krevde mye ressursinnsats fra IT-miljøet, sier Hemo.

Etter at innkjøringsproblemene er tilbakelagt, har imidlertid Jernbaneverket



tatt et stort skritt i IT-utviklingen og ligger i dag i spissen innen offentlig forvaltning.

Mulighetene

– Faktum er at vi har gjennomført en vel-

Sikkert: – Her har datasikkerhet og driftssikkerhet stått i høysetet, sier sikkerhetskoordinator Soner Sevin ved IT-avdelingen.

(Foto: Øystein Grue).

lykket overgang til ny teknologi, med en høyst nødvendig oppgradering av data-sikkerheten for hele Jernbaneverket. For våre brukere vil XP åpne muligheter som for kort tid tilbake var utenkelig.

Tore Hemo nevner noen eksempler:

- Data-, tale- og bildeutveksling via IP-nett
- Mer fleksibel jobbvirkelighet for pc-brukere fra ny hjemmekontorløsning
- Full tilgjengelighet fra kontor med pc eller via mobiltelefon og bærbar pc.

– Alle som har ønsket seg hjemmekontor, kan nå koble seg opp og jobbe via internett – nesten som på kontoret! avslutter IT-sjef Tore Hemo.

oyg@jbv.no

– Dette kan bli bra!

– Et stort fremskritt å få tilgang til alle dokumenter og funksjoner på JBV's intranett, sier hovedtillitsvalgt og driftsleder i Region Vest, Ove Johan Gjermo.

– Tidligere hadde jeg ikke tilgang til Jernbaneverkets intranett utenfor kontoret. Før måtte reise innom et av våre kontorer når jeg skulle lese eller sende e-post eller ha tilgang til elektroniske dokumenter for å besvare eller diskutere et faglig problem, forklarer Gjermo.

– Jeg kunne sende styringsdokumentet til meg selv som e-post, men et styringsdokument blir fort utdatert. Som mange andre har jeg privat pc og bredbånd hjemme. Nå kan jeg bruke denne pc-en og jobbe inne på JBV-nettet etter at jeg har brukt passordkalkulatoren og logget meg på. Når jeg er på reisefot, kobler jeg meg opp mot JBV intranett med mobiltelefonen. Mobiloppkobling gir foreløpig bare 1/10 av hastigheten



Fungerer: Ove Johan Gjermo tester mobiloppkobling mot JBV med bærbar pc på Oslo S. Og det fungerer. (Foto: Øystein Grue).

på tynnklientmaskinen. Men som nød-løsning duger det. Tilgjengelighet er nøkkelordet. Meget positivt!

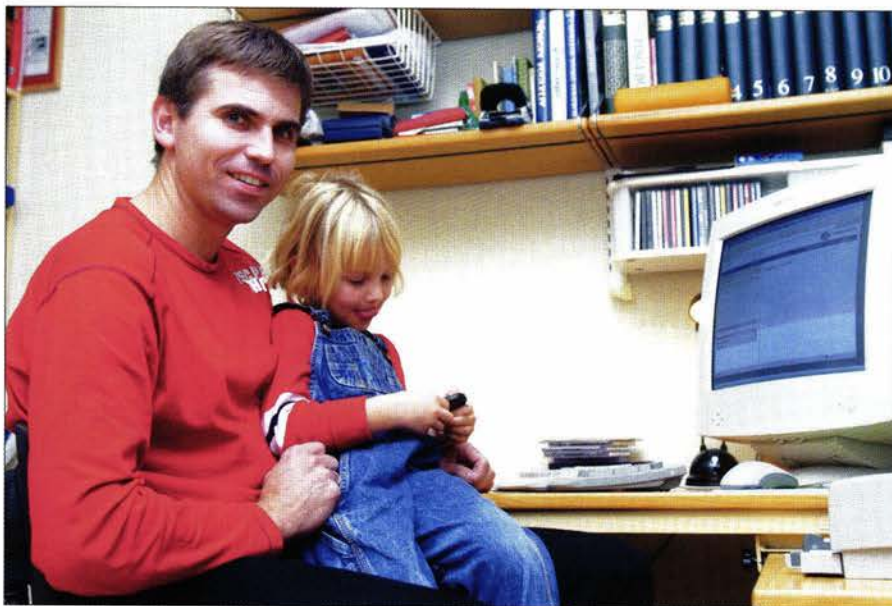
«Jukser» når det kniper

– Den nye XP-løsningen JBV Citrix virker ok. Så lenge jeg kan få tak i programvare på gammel plattform, har jeg ikke problemer, sier Odd Erik Berg i vedlikeholdsdirektørens stab.

Berg bruker i det vesentlige standardprogramvare, men er spent på hvordan tykklient-løsningen vil bli.

– Jeg vil være avhengig av bærbar pc uten oppkobling til JBV-nettet under arbeid med presentasjoner når jeg er på togreise og når jeg skal kjøre presentasjoner i lokaler utenfor JBV.

– Ellers så jukser jeg litt med gammel løsning når det kniper. Agresso Web er eksempel på tung programvare og krever tålmodighet. Det blir god tid ved kaffeautomaten mens jeg venter på å få opp fakturagrunnlag! Er overrasket over at det går så tregt, men regner med at dette går seg til i løpet av innkjøringsperioden. Er også spent på fremtidig hjemmekontorløsning.



Sjekker: Odd Erik Berg sjekker innposten før Cathrine (4) skal legge seg hjemme i Lier.

(Foto: Øystein Grue).

GSM-oppkobling mot JBV-nett er ikke rask nok i det daglige, men det fungerer som «nød-oppkobling» for å tømme e-

posten, få unna fakturaer og hente dokumentasjon fra Banedata når du står ute i pukken.

– Vi gjør vårt beste

– Hvordan har Brukerstøtte taklet overgang fra Windows NT til XP, Jan Kåre Arnesen?

– Brukerstøtte begynte forberedelsen tidlig i vår, samtlige var på kurs. I tillegg har vi satt på mer resurser, ved å leie inn personale som kjenner JBV fra før.

– Kunne XP-utrollingen vært bedre forberedt? I så fall av hvem?

– Ja, den kunne sikkert vært bedre forberedt, både fra Brukerstøtte og XP-prosjektet.

– Opplever Brukerstøtte at informasjonen til pc-brukerne før og under overgang til XP har vært tjenlig og tilstrekkelig?

– Informasjonen oppleves som tilstrekkelig, men mange har ikke lest informasjonen og da kan man stille spørsmål om informasjonen har vært tjenlig. Noen mener det har vært for mye informasjon, mens andre mener de har fått for lite informasjon eller ikke fått informasjon til riktig tid.

– Når er barnesykdoms-perioden over og ventetiden hos Brukerstøtte «normal» igjen?

– Det er vanskelig å si når ting normaliserer seg. Vi skjøter på med flere ressurser og gjør vårt beste. Vi ser at ting er i sterk bedring og forventer at november/desember vil bringe normaliteten tilbake.

– Opplever dere bare frustrasjon eller også fornøyde XP-brukere?

– Nei, vi opplever ikke bare frustrerte brukere, men også mange fornøyde og glade brukere.

Nøkkelord

IP-nett: IP (Internet Protocol) transporterer data mellom datamaskiner som er koblet sammen i ett eller flere fysiske nettverk.

Tynn klient: En terminal i et nettverk, der det meste av dataarbeidet foregår på en sentral server. Den tynne klienten viser kun resultatet.

Tykk klient: En PC i et nettverk hvor mesteparten av dataarbeidet foregår uavhengig av nettverk.

IT-fakta

- 2500 av 3500 ansatte i Jernbaneverket bruker pc i jobben
- 200 har hjemmekontor-pc med oppkobling mot JBV-nett; BaneNettet og internett.
- Fra 1996 til 2004 har Jernbaneverket og NSB benyttet samme datanett. Fra høsten 2004 opererer JBV på eget atskilt datanett/IP-nett.
- Et fem år gammelt Windows NT-system erstattes av Windows XP.
- XP er et bedre og enklere arbeidsverktøy, og skal redusere JBV's utgifter med minimum 25 prosent allerede neste år.
- Antall programvareversjoner reduseres betydelig – fra 400 til et titalls.
- Innkjøringsperioden pågår fram til nyttår.

Derfor konkurranse

Månedens
gjest:

**Kenneth
Svendsen**

Storingsrepresentant
Fremskrittspartiet



På anbud: Togtrafikken på Gjøvikbanen legges ut på anbud. Storingsrepresentant Kenneth Svendsen (Frp) advarer mot skremselspropaganda.

(Foto: Øystein Grue)

Det er fra mange blitt hevdet at konkurranse brukes som en del av å kjempe igjen mot en ideologi. Spesielt er dette hevdet fra de som motsetter seg konkurranse.

Konkurranse gjennomsyrrer norsk næringsliv. Rimi konkurrer med Mega og anleggsfirma mot anleggsfirma. Ingen vil vel gå tilbake til en tid der konkurransen er fraværende. Konkurranse fører til at det beste tas ut av både ledelse og ansatte, og i tillegg blir kostnadene for brukerne lavest mulig. Og brukerne er til syvende og sist oss alle sammen, det vil si at hele samfunnet tjener på en sunn konkurranse.

For meg er konkurranse ikke en ideologisk målsetting, men et middel for å nå de mål som vi setter i samferdselspolitikken. Vi ønsker rett og slett å få mer samferdsel ut av hver krone, og ikke minst: et best mulig kollektivtilbud for befolkningen. Lave kostnader betyr at det offentlige enten får mer midler til andre viktige formål eller til å utvide de forskjellige rutetilbud innenfor transportsektoren.

I kampen mot konkurranse bruker en-

kelte, også enkelte organisasjoner, alle midler. Sikkerhetsrisiko og presset på de ansatte er en del av denne skremselspropagandaen.

Jeg er av den oppfatning at begge disse argumentene ikke holder mål.

La oss starte med luftfarten. Stort sett alle flyselskaper rundt om i verden drives av private med krav til både avkastning og utbytte. Selv om flyselskapene gjennom tiår har vært utsatt for denne konkurransen, kan man vel uten stor grad av uenighet slå fast at luftfart er en av den sikreste form for transport. I tillegg har denne konkurransen ført til svært lave priser for passasjerene.

Også for busstransport hevdes det at de ansatte kommer dårligere ut og at sikkerheten er i fare ettersom lokale og regionale bussruter nå i større grad anbudsutsettes. Går man over til ekspressbussene, som har vært konkurranseutsatt hele tiden, er denne klagesangen ikke til stede. Ingen kan vel med seriøsitet hevde at det er flere ulykker med ekspressbuss enn med busser som har avtaler med fylkeskommunen, eller for den saks skyld at ekspressbuss-sjåfører har det dårligere enn de øvrige sjåførene. Dette viser at heller

” ... gå baklengs inn
i fremtiden ...

ikke for denne næringen er det grunnlag for å hevde at konkurranse fører til dårligere forhold for sjåførene eller at sikkerheten er under press.

Vi kan gå videre til transport av passasjerer med tog. Fra motstandere av konkurranse på sporet er det ved utallige anledninger vist til de store og tragiske ulykene i England etter privatiseringen. I møte mellom Samferdselskomiteen og Jernbanetilsynet viste tilsynet til at i de aktuelle tidsrom var ulykkesfrekvensen noe høyere i Norge enn i England.

Dette viser at argumentet om at konkurranse fører til større risiko for ulykker, ikke er til stede. Jeg håper at organisasjonene i fremtiden vil arbeide for å ta det samfunnsansvaret som de har. Man kan selvfølgelig velge å gå baklengs inn i fremtiden eller delta aktivt og sørge for at anbudskriteriene blir best mulig slik at konkurransen er sunn. På den måten vil vi kanskje alle nå våre mål ved at flere reiser kollektivt og at de ansatte har et arbeid som de ønsker å gå til.

” ... det beste tas ut av
både ledelse og ansatte

I «hemmelig» tjeneste

– I begynnelsen var det knapt noen som visste at vi satt her inne, minnes Svein Skredderstuen, som har jobbet i stillverket i Lodalen fra det ble åpnet i 1990. Stadig er det bare de innvidde som vet at de sitter der bak blendingsgardinene.

PER RATHE

Det er i vognhallen i Lodalen, bak den lyseblå langveggen på det verneverdige og prisbelønte bygget, de har arbeidsplassen sin: Åtte enslige medarbeidere i Jernbaneverket som styrer trafikken i denne til tider utskjelte driftsbanegården, 24 timer i døgnet året rundt – også på høytidsdager.

I rommet er det dunkelt, vinduene er blendet med både persiennner og gardiner. Svein Skredderstuen sitter i en høyrygget stol med et sett av skjermer foran seg. Han var med fra starten av. Det var rift om disse avansementsstillingene blant medarbeiderne i en stadig skruppende skifteavdeling.

– Vi ble nærmest headhuntet den gangen, vi som hadde skiftekompetanse og stillverkserfaring fra før, forteller Skredderstuen fra en annen, men ikke så fjern tid.

– De første årene gikk det i ett kjørt her oppe, vi satt her to mann og drev på så det røyk av fingrene.

Stort ansvar

Driftsoperatørene styrer opp- og nedkjøring av tog mellom Lodalen og Oslo S og all flytting av togmateriell i Lodalen, inn- og utkobling av kjørestrom i vognhallen og tine-/tørkeanlegg om vinteren. De har også ansvaret for å overvåke brannalarmanlegget i hele Lodalen og en sentral rolle i uhellsberedskapen.

Min arbeidsdag

Navn: Svein Skredderstuen
Alder: 54 år
Arbeidssted: Geografisk stillverk Lodalen
Tittel: Driftsoperatør
Begynte som: Bud i NSB 1967
Bor: Oslo



Fornøyd: – Vi har et veldig godt arbeidsmiljø her, selv om vi er bortgjemt. Og om Lodalen er helt forandret, har vi nok å gjøre, sier Svein Skredderstuen.

– I tillegg er det de underligste ting vi blir spurt om, sier Skredderstuen.

Tidligere fantes det en klargjøringssentral som var bindeleddet mellom de ulike klargjøringssentralene som renhold, skifting og vognvisitører. Ute på tomte var det kontrollører som kvitterte ut at vedlike-

– Vi drev på så det røyk av fingrene

holdet var gjort og meldte fra til Klargjøringssentralen.

Går helt i surr

– Nå er det bare oss igjen, forklarer Skredderstuen.

– Så det er dere som har kontrollfunksjonen nå?

– Nei, egentlig ikke, men den gamle funksjonen fins ikke lenger. Det er så mange ulike firma her. Det er lettest for lokførere og andre å henvende seg hit.

En lokfører er på tråden. Det står en trapp inne i et tog som skal kjøre til Oslo S, og et skap står åpent.

– Står trappa der ennå? spør Skredderstuen. Og etter noen korte telefonsamtaler: – Hvis alt er i orden, så kjører vi.

Ble ikke med

Medarbeiderne i stillverket i Lodalen ble ikke med da togekspeditører og togledere ble overført fra NSB til Jernbaneverket. I noen år var de ansatt i Mantena, vedlikeholdsenheten som ble skilt ut fra NSB, før de i 2002 ble tatt inn i varmen i Jernbaneverket, der de naturlig hører hjemme.

– De var ikke så hissig på å overta oss, nei. Vi var vel litt bortgjemt, smiler Skredderstuen.

Og sant å si er de ikke helt som andre: Driftsoperatørene er kun godkjent for å styre trafikken i Lodalen. På den andre siden kan ikke hvem som helst steppe inn på Skredderstuens plass.

– Det er mye som er spesielt her oppe, som at vi har mange korte spor. Lokalkunnskapen er viktig for å få det til å gli, sier han.

Møte med: Bjørn Kanstad,
direktør i Ofotbanen AS

Han tar prisen

NARVIK (Jernbanemagasinet): «Ikke vær fornøyd før du har gjort ditt beste.» Disse ordene fikk Bjørn Kanstad banket fast i underbevisstheten av sitt livs viktigste rådgiver – faren. Noen vil nok mene at sønnen tok farens råd vel bokstavelig ...

Bjørn Kanstad (48)

- 1980 – sivilingeniør ved NTH (NTNU)
- 1981 – avdelingsingeniør, NSB Drammen
- 1981 – avdelingsingeniør Prosjektkontoret, NSB Hovedadministrasjonen
- 1985 – prosjektleder NSB Ofotbanen
- 1988 – banesjef Ofotbanen
- 1992 – prosjektleder NSB Gods
- 1993 – overingeniør plankontoret NSB Bane, Region Nord
- 1996 – overingeniør planmyndigheten, Jernbaneverket Hovedkontoret
- 1998 – seksjonssjef sportilgang, Jernbaneverket Hovedkontoret
- 2002 – administrerende direktør/sikkerhets- og utviklingsdirektør Ofotbanen AS

TORE HOLTET

«Den flinkeste mannen jeg kjenner», kommer det kontant fra en mangeårig kollega. Andre nikker gjenkjennende til karakteristikken, men føyer til: «Han er også en av de staeste.»

Kombinasjonen av kunnskap og stahet er kanskje akkurat det som må til for å sette merkesteiner etter seg i jernbane-Norge.

For Kanstad gjorde dystre spådommer til skamme da han fikk opprettet den

«På fiske- bruket lærte jeg å jobbe ...» raskeste godsstrekningen i Europa, mellom Narvik via Sverige til Oslo. Han tok initiativ til det som i

dag er CargoNets suksessformular: semitrailere i kombinasjon med containertransport.

Han er mannen bak TIOS – jernbanens nye system for trafikkinformasjon og –oppfølging.



Han vant slaget om Finsetunnelen og bidro dermed til å modernisere Bergensbanen.

Han er den som planla og påbegynte utbyggingen av Norges nest største godsterminal på Fagernes i Narvik.

Han har vært Jernbaneverkets representant i en rekke internasjonale utvalg og norsk jernbaneeksport i NATO.

Som eneste jernbanemann er han innehaver av den norske transportbransjens «Oscarpris» – Moderne Transportprisen.

Nå er han drivkraften i Norges første frittstående, private jernbaneselskap.

Presset NSB

Jernbanemagasinet oppsøker Bjørn



Ambisjos: Bjørn Kanstad har ansvar for å utvikle Norges første frittstående private jernbaneselskap – med lokale, nasjonale og skandinaviske ambisjoner.

(Foto: Tore Holtet).

Kanstad (48) i Narvik, byen som bergtok ham som femåring da han kom sjøveien og for første gang fikk se høye hus og brostein i gatene.

Siden har han aldri helt greid å glemme byen i sitt hjerte. Nå er han tilbake igjen – i tilsynelatende anonyme Ofotbanen AS (OBAS).

Et beskjedent skilt på baksiden av Narvik stasjon fører oss opp i annen etasje, og etter litt veiledning finner vi fram til første dør på høyre side av en smal korridor.

«Sikkerhets- og utviklingsdirektør»

står det på dørskiltet. Kanstad har sagt fra seg jobben som administrerende direktør, av private grunner, men han har

«Effektivisering drevet fram av fagforeninger»

store planer bak den historiske jernbanefasaden i malmbyen.

– Det er nok ikke så mange i Narvik som helt vet hva vi holder på med, sier han. Det visste nok heller ikke NSB AS da

fremdeles en finger med i det meste.

Om noen skulle være i tvil, så legges det

selskapet i 2002 solgte fem gamle, men fullt dugelige diesellokomotiv av typen Di3 til OBAS. Egentlig skulle de helst hogges eller selges sør for Alpene, alt annet enn å opptre i det nye norske konkurransebildet.

Men den nytilsatte sjefen hadde ikke for vane å ta et nei for et nei, og han bidro gjennom sitt nettverk til at det ble satt et politisk press på NSB – som ga etter.

– Selv om noen i NSB kanskje forsto tegningen, fikk vi nok litt drahjelp av den



tilsynelatende store avstanden mellom Oslo og Narvik, resonnerer Kanstad, som dermed hadde fått det verktøyet han trengte for å komme i gang.

Det svinger

– I Jernbaneverket hadde du en nøkkelrolle i forhold til trafikkutøvere på sporet. Hva var det som gjorde at du selv kastet deg ut i det tøffe transportmarkedet?

– Det skjedde jo ikke noe på det norske markedet, så jeg måtte ta skjeen i egen hånd ... Foranledningen var at NSB på 90-tallet ikke lenger ville satse på charter- og reiselivstog og oppfordret Narvikmiljøet til å starte sitt eget jernbaneselskap. De første åra skjedde det ikke noe, men våren 2001 kom det et brev til JBV fra det lokale nærings-selskapet Futurum, som ønsket en sportilgangsavtale for et mulig nytt jernbaneselskap i Narvik. Sånn kom jeg i inngrep som rådgiver, og etter hvert ble jeg fore-spurt om å ta over ledelsen av selskapet.

– Hvordan tenkte du da du tiltrådte som sjef for OBAS i 2002?

– Jeg visste at det i utgangspunktet ikke var mulig å leve av togtrafikk på Ofofbanen alene. Så hvis vi skulle greie å dekke de lokale behovene, måtte vi få til et selskap med større markedsmessig fundament. Min samarbeidspartner Kjell Mårtensson, styreleder Terje Østensen og jeg planla i første omgang å starte med godstransport. Men da NSB høsten 2002 varslet at de ville trekke seg helt ut av Narvik, la vi om de kortsiktige prioriteringene og gikk for persontrafikk først.

Tidligere hadde planene begrenset seg til å drive turisttrafikk på den nesten 42 kilometer lange banen.

I dag framstår OBAS som et jernbaneselskap med både lokale, nasjonale og skandinaviske ambisjoner.

Selskapet kjører charter- og konferansetog på Ofofbanen.

Det opererer fjerntog fram til grensen – som underleverandør for NSB, i samtrafikk med Connex AB.

Som første utenlandske selskap har OBAS fått innvilget trafikkeringsrett for persontog i Sverige.

I juni i år sikret det seg tillatelse til å drive godstransport på norske skinner.

I september søkte selskapet om trafikkeringsrett for chartertog på hele det norske nettet.

Ofofbanen AS er også prekvalifisert til å legge inn anbud på Gjøvikbanen.

For det svinger rundt Bjørn Kanstad – slik det gjorde da han hadde fremtredende posisjoner i det norske jernbanehierarkiet.

På samleband

Neida, 48-åringen fra Kanstadfjorden i Lødingen kan ikke skilte med flere generasjoners jernbanebakgrunn. Han ble født der Ofofen går over til å bli Lofoten. For de fleste andre i familien var arbeid forbundet med Televerket, jordbruk, fiskeri, byggevarer og trelast. Faren arbeidet imidlertid som bedriftsrådgiver i Statens Teknologiske institutts avdeling i Narvik, og han sto midt oppe i industrireisingen i Nord-Norge etter krigen.

– Min første ordentlige sommerjobb var å stå ved samleband på et fiskebruk i Finnmark. Her var det akkordlønn som ble styrt av det langsomste leddet i produksjonslinja, og her lærte vi virkelig å jobbe. Hvert eneste minutt av arbeidsdagen måtte utnyttes, minnes han.

Etter å ha begynt studier ved daværende NTH (Norges tekniske høgskole) i Trondheim i 1974, syntes mora at sønnen i stedet burde få seg en sommerjobb i Narvik. Hun sørget for å få han inn på baneavdelingen på Ofof-

banen, der inntil en fjerdedel av skinnene måtte byttes hvert år etter at akse-
sellasten nylig var satt opp fra 18 til 25 tonn. Arbeidslaget besto av fire-fem bane-reparatører og 20 sesongarbeidere – med studenter og sauebønder i skjønn forening.

– En meget trivelig sommerjobb som jeg hadde gjennom hele studietida, oppsummerer han.

Etter hvert overtok unge Kanstad job-

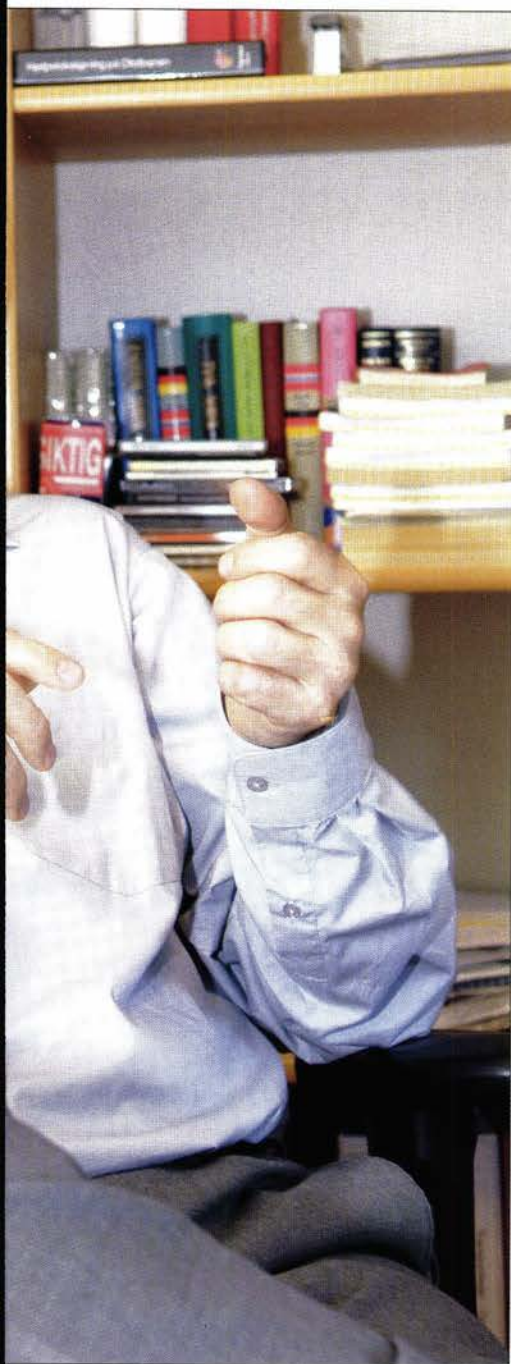


Bli effektiv: – Toget må bli mer effektivt, og det må ikke kosta i Ofofbanen AS (OBAS).

ben som landmåler og fikk sin egen assistent. Tunnelene ble målt i rekordfart før mørkeredselen rakk å ta overhånd.

– Fikk sommerjobbingen på Ofofbanen noen betydning for ditt senere yrkesliv?

– Ja, jeg fikk se teknikken i praksis. Ofofbanen var involvert i mye utviklingsarbeid, blant annet som fullskala laboratorium for store konserner som Thyssen og Castolin. Banemesterassistenten var å sammenlikne med Vårherre, og jeg fikk innblikk i arbeidsfolks situasjon på godt og vondt. Da jeg ble sjef, var det enklere å forstå deres tankegang.



mye. Ellers har vi tapt, mener Bjørn Kanstad, nå direktør
(Foto: Tore Holtet).

Ledestjerne

Som NTH-student skrev Bjørn Kanstad hovedoppgave i jernbaneteknikk og ble allerede i studietida stilt i utsikt en NSB-karriere. Men den 24 år gamle nordlendingen hadde knapt sittet på et tog sør for Skansen bru i Trondheim, og på vei til sitt første jobbintervju i Oslo stilte han seg likegodt opp på feil plattform og kunne bare høre nattoget forsvinne fra et annet sted på Trondheim stasjon.

– «Der fór jobben min,» tenkte jeg. Men da som nå var Kanstad en handling-

ens mann og greide å ta igjen toget på Oppdal med fars gamle bil – i ei rimfrossen høstnatt med sommerdekk og 6 volts lysanlegg.

Vel framme i Oslo ble han beordret til banekontoret i Drammen som avdelings-

«Steinar Killi
har fått ting-
ene litt ned
på jorda »

ingeniør, men det skulle ikke ta mange månedene før han befant seg i Hoved-administrasjonen, midt oppe i begivenhetenes sentrum, som pådriver for Finsetunnelen og aktør i NSB-historiens største prosjekt noensinne – Oslo S-utbyggingene. Siden har han stort sett sørget for å være der det skjer, eller snarere motsatt: Det har en tendens til å skje mye der den målbevisste mannen fra nord befinner seg.

– Hva er det som driver deg?

– Jeg ble tidlig fascinert av toget som transportform, og min ledestjerne har hele tida vært at toget kan bli mer effektivt. Det mener jeg fortsatt, og det har erfaringer fra malmtrafikken og fra svenske forhold lært meg. Toget skal tjene en hensikt og dekke et behov, men i tillegg til at det må være tilstrekkelig sikkert må det ikke koste for mye. Ellers har man tapt. Målet må hele tida være å få mest mulig ut av hver krone, i alle ledd. Så hos oss vil du se lokførere som arbeider i verkstedet og bærer bruskasser inn i chartertoget vårt, påpeker direktøren, som svært gjerne gir sin versjon av nyere jernbanehistorie:

– Mesteparten av effektiviseringen på jernbanen er faktisk drevet fram av fagforeninger, selv om konsekvensen ofte ble rasjonalisering. Jeg tror det ligger en urkraft i oss alle at vi ønsker å gjøre ting mest mulig rasjonelt, akkurat som når reven sparer krefter ved å plassere bakfoten i samme spor som forlabben nettopp laget i snøen. Men dette forutsetter tillit og dialog, og det var denne dialogen som ble brutt tidlig på 90-tallet. Respekten for jernbanekompetansen ble avløst av en sjefete blåruskultur med mottoet «Omorganisering er løsningen – hva er spørsmålet?»

Leke butikk

– Oppsplittingen av det gamle NSB i mange nye enheter, og deretter JBV i ytterligere «selvstyrte» enheter, førte til at koordineringen forsvant. Det ble mer suboptimalisering, dobbeltarbeid og «over-kill». Og en liksom-konkurranse. Man begynte å leke butikk. Resultatet ble det motsatte av det som var hensikten. Som helhet gikk definitivt aktivitetsnivået ned og pengeforbruket opp, sier Kanstad og henter fram statistikk som viser at aktiviteten på landsbasis ble redusert til en tredjedel utover 90-tallet. Tidligere ble det skiftet 120 kilometer skinner per år på det statlige nettet, i 1995-2000 kun 40 kilometer. Den samme trenden inntraff på omtrent alle andre viktige områder. Samtidig økte det interne byråkratiet kraftig.

– Jernbaneverket har forlatt det du kaller liksom-konkurranse ...

– Ja, jeg har sansen for Steinar Killi. Han har fått tingene litt ned på jorda. Men det er ennå langt igjen til full bakkekontakt. På slutten av 90-tallet betalte vi dobbelt så mye for hver meter bane som det vi burde. Vi burde allerede ha ligget langt nærmere målet om et høyhastighetsnett på Østlandet, mener Bjørn Kanstad, som forfølger oss med resonnenter helt til vi holder på å miste toget som OBAS har satt opp i retning Stockholm. Han skulle så gjerne ha snakket om planleggingen av jernbane-

«Jeg måtte
ta skjeen i
egen hånd»

prosjekter, om mulighetene på godsmarkedet og om framtidsvyene til OBAS. I skrivende stund dukker det for øvrig opp en melding om at selskapet «hans» har tatt i bruk et avglemt sidespor ved Hamar til godstransport.

For 48-åringen er ustanselig opptatt av å gjøre sitt beste – og det kan raskt bety nye endringer i jernbane-Norge.

AKAN-prisen til BaneService

Små-nytt

– Første året skal vi gjøre hele BaneService motivert for å vinne prisen. Andre året skal vi skrive en sterk søknad, og det tredje året være den best kvalifiserte søkeren!

ØYSTEIN GRUE

Slik beskrev en stolt BaneService-direktør resepten for at BaneService den 21. oktober ble tildelt AKAN-prisen for tydelig rusmiddelpolitikk under den årlige AKAN-konferansen, som i år fant sted i Folkets Hus i Oslo.

I sin takktale under prisutdelingen la Lars Skålnes vekt på det systematisk forebyggende arbeidet.

Konkurranse

BaneService fikk prisen i konkurranse med Sykehuset i Vestfold HF og Statens Vegvesen, Region Sør, som ble hedret med diplom og hederlig omtale.

I begrunnelsen for at BaneService etter juryens vurdering trakk det lengste strå, fremhevet avdelingsdirektør i Norges Hovedorganisasjon Geir Riise følgende momenter:

- Bedriften driver et systematisk og målrettet AKAN-arbeid



Prises: BaneService-direktør Lars Skålnes og hovedvernombud Egil Skallen mottar AKAN-prisen 2004 av avdelingsdirektør i NHO, Geir Riise. Prisen er et litografi av Elling Reitan: «Tilværelsens blå uendelighet».
(Foto: Øystein Grue).

- Det er – og har vært - kontinuitet i arbeidet, også i perioder da virksomheten har vært gjennom store omstillinger med nedbemanninger og kostnadseffektivisering
- Det blir lagt vekt på informasjonsarbeid overfor alle ansatte, med holdningskampanjer, brosjyrer, innlegg på ledersamlinger etc.
- Ledelsen viser en positiv og aktiv interesse og tar ansvar

- Det er valgt en egen ungdomskontakt
- Det gis AKAN-informasjon på oppstartsmøter ved store prosjekter.

Geir Riise fremhevet på vegne av juryen at BaneService har tilpasset seg etter store omstillinger uten at HMS-arbeidet har mistet fotfestet. Bedriftens rusmiddelpolitikk har funnet sin plass i bedriftens verdier «Ansvarlig – Endringsvillig – Nøktern».



Nytt spor: Sporombyggingstoget (SPOT) legger neste år nytt spor fra Sandvika til Asker og går da gjennom Skaugumtunnelen til Asker stasjon. (Foto: Øystein Grue).

Spot'en foran innspurt

Sporombyggingstoget (SPOT) passerte siste uke i oktober kommunegrensen til Asker.

På nyåret tar BaneService fatt på siste etappe på totalt ni kilometer nytt dobbeltspor mellom Sandvika og Asker.

Spot er en sporgående spesialtog for nybygging eller ombygging av spor. Oppdragene fra Jernbaneverket har ikke stått i kø for dette avanserte utstyret med et høykompetent mannskap den senere tid. Spesialtoget har en kapasitet på inntil 300 meter nytt spor per time.

På slutten av nittitallet gjennomgikk spesialtoget en større ombygging fra å kunne bygge om eksisterende spor til

også å legge nytt spor.

Siste uke i oktober passerte sporleggingstoget kommunegrensen mellom Bærum og Asker. Den siste etappen gjennom Skaugumtunnelen starter i februar neste år og går frem til Asker stasjon. Diverse arbeider – blant annet pakking - vil foregå utover våren.

Kontrakten mellom Jernbaneverket Utbygging og BaneService omfatter også ombygningsarbeidene på Asker stasjon til sommeren. Samlet verdi rundt 70 millioner kroner med merverdiavgift.

På nedlagte sidespor

Små-nytt

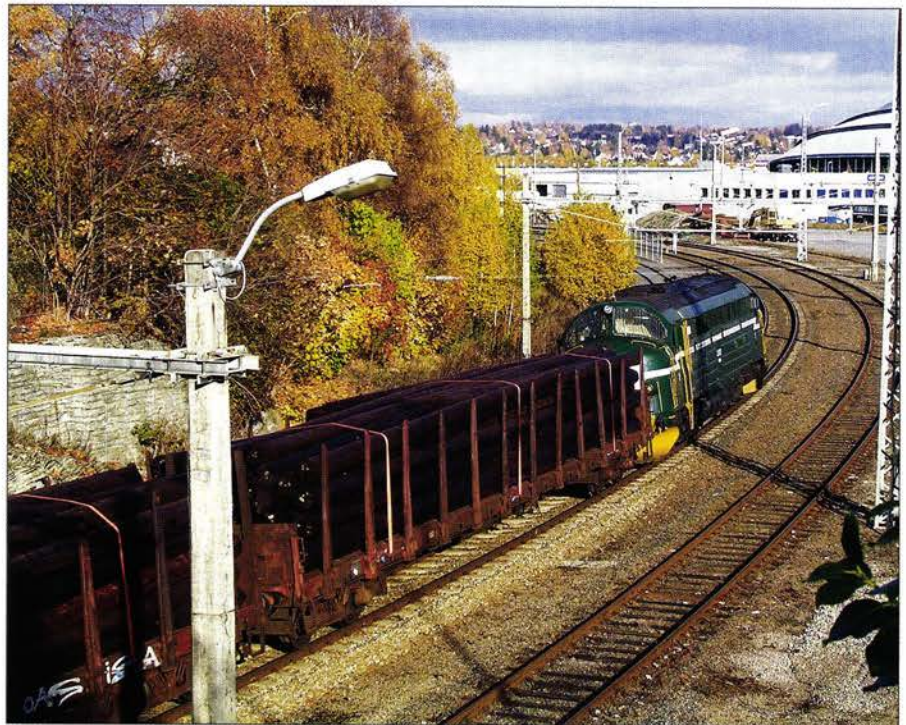
Ofofbanen AS er nå i gang med godstrafikk også i Sør-Norge. Selskapet har alt tatt i bruk sidespor inn til bedrifter som har vært uten trafikk i flere år.

Norges første frittstående private jernbaneselskap fikk 29. juni i år fikk tillatelse til å drive godstrafikk på hele det nasjonale jernbanenettet. Selskapet har base i Narvik, men sikter seg både inn på det nasjonale og det skandinaviske markedet.

Ofofbanen AS vil tilby hele tog for industrien og vognlasttog inn til bedrifter, og i oktober tok selskapet i bruk sidesporet til Scanpole på Ilseng mellom Hamar og Løten på Rørosbanen.

I alt har det nordnorske aksjeselskapet over 40 ansatte. De jobber med konkrete planer om å starte godstransport på flere strekninger både i Norge og Sverige.

Hittil har selskapet hatt lokale eiere, med Cargo Nor AS, Narvik kommune, lokale private investorer og Narvik Havn KF som de mest toneangivende. Men selskapet er i ferd med å utvide aksjekapitalen og knytte til seg flere investorer.



Stolpetransport: Ofofbanen as bruker Di3-lok til transport av impregnerte stolper på Rørosbanen – fra Scanpole på Ilseng til Kristinehamn i Sverige.
(Foto: Thor Bjerke).

Steinkasting mot tog

Vi har nylig opplevd steinkasting mot biltrafikk på Østlandet. Det er likevel ingenting mot det som har rammet togtrafikken i Bulgaria. Hittil i år har det vært 65 tilfeller av steinkasting mot tog i landet. Sju passasjerer er blitt skadet og jernbaneselskapet BDZ EAD er blitt påført betydelig skade. Selskapet har nå bedt om assistanse fra lokale og regionale myndigheter for å komme steinkastingen til livs. Hvis ikke dette fører fram, truer jernbaneselskapet med å innstille togavganger. I fjor ble det registrert 62 tilfeller av steiner mot tog. Sju passasjerer og tre jernbaneansatte ble skadet. Kostnadene til skifte av vindusglass i lok og vogner kom opp i mer enn 25 000 EURO.

Sjakkmester for sjuende gang

Bjørn Egede-Nissen ble jernbanemester for sjuende gang. Det er hans fjerde mesterskap på rad. Det 49. jernbanemesterskapet i sjakk ble holdt på Rica Hotel Hamar 15. -17. oktober 2004. 12 spillere deltok. Turneringen gikk over seks runder Monrad.

Resultater Jernbanemesterskap i sjakk 2004

1. Bjørn Egede-Nissen, Oslo S, 5.0 p.
2. Odd Fryndendal, Hamar, 4.5 p.
3. Bjørn Bergersen, Gjøvik, 4.5 p.
4. Viggo Andersen, Grorud, 4.0 p.
5. Asle Iversen, Gjøvik, 3.5 p.
6. Nedjeljko Eric, Lokdriften, 3.5 p.
7. Reidar Næss, Oslo S, 3.5 p.
8. Bjørn Sundfær, Grorud, 2.5 p.
9. Sam Nikdal, Oslo S, 2.0 p.
10. Arne Knudsen, Lokdriften, 1.5 p.



Mester: Sjakkmester for 2004, Bjørn Egede-Nissen overrekkes mesterskapspokal av Johnny Flatmo, Jernbanens Idrettsforening.

11. Sverre Ulvik, Trondheim, 1.0 p.
12. Jan Sagen, Lokdriften, 0.5 p.



Knutepunkt Kongsberg åpnet

*Små-***nytt**



Åpning: Samferdselsminister Torild Skogsholm (t.v.) i samtale med jernbanedirektør Steinar Killi og byggeleder Roar Johansen, Jernbaneverket, under åpningen på Kongsberg. (Foto: Øystein Grue.)

Samferdselsminister Torild Skogsholm sto for åpningen av Knutepunkt Kongsberg torsdag 4. november. Stasjonen og området rundt er blitt et moderne knutepunkt for hele byen.

– Viljen til å gjennomføre dette knutepunktprosjektet har vært ekte og stor fra første dag hos alle parter, sa jernbanedirektør Steinar Killi og berømmet samarbeidet med industribyen Kongsberg kommune.

Jernbaneverket har bygd nye plattformer, lagt om spor og bygd undergang for gang- og sykkeltrafikk med adkomst til plattformene. Denne nye undergangen

vil i tillegg til å gi adkomst til plattformen for spor to og tre, gi en vesentlig raskere gang- og sykkelvegforbindelse til sentrum fra boligområdene øst for jernbanelinjen. Jernbaneverket har også ansvar for parkeringsanlegget med plass til 207 biler.

Over Jernbaneverkets budsjett har Knutepunkt Kongsberg så langt kostet 76 millioner kroner. I prosjektet er det lagt stor vekt på tilgjengelighet for alle i det nye stasjonsanlegget. I tillegg til ramper og heis i forbindelse med undergangen, er det lagt inn merking i perrongene og undergangen slik at synshemmede skal kunne orientere seg.

Pressekontakter i Jernbaneverket

Jernbanedirektørens sentrale staber

Informasjonssjef
Jan Erik Kregnes
Tlf: 22 45 54 21/916 55 421
e-post: erik@jbv.no

Informasjonssjef
Sindre Ånonsen
Tlf: 22 45 52 75/916 75 707
e-post: sian@jbv.no

Info Utbygging

Informasjonssjef
Kjell Bakken
Tlf: 22 45 59 40/916 57 573
e-post: kba@jbv.no
Informasjonsrådgiver

Harry Korslund
Tlf: 22 45 58 81/916 55 989
e-post: hko@jbv.no
Informasjonsrådgiver

Olav Nordli
Tlf: 22 45 58 94/916 55 930
e-post: oln@jbv.no

Info Øst

Informasjonssjef
Ellen Svendsvoll
Tlf: 22 45 72 42/916 75 242
e-post: esv@jbv.no

Informasjonsrådgiver
Ronald Holmstrøm
Tlf: 22 45 72 43/916 55 802
e-post: rhol@jbv.no

Info Vest

Informasjonssjef Inge Hjertaas
Telf. 59966050/91650176
e-post: ihj@jbv.no

Info Nord

Informasjonssjef
Dag Svinsås
Telefon: 72 57 25 25/916 72 725
e-post: dags@jbv.no

Informasjonsrådgiver
Stig Herjuaune
Tlf: 72 57 25 75/916 72 575
e-post: stig@jbv.no

Bahn 2000 – siste fase

Ved ruteendringen 12. desember ruller sveitserne ut siste fase av det store prosjektet Bahn 2000. «Mer tog» er innholdet i et nøtteskall, og tallene imponerer.

Tolv prosent økning i antall togavganger; fjorten prosent flere togkilometer og en togtabell som er totalt endret (90 prosent).

På halvparten av SSBs langdistansetilbud er reisetiden redusert med minst fem minutter. På tretti prosent av disse igjen er reisetiden knappet ned med så mye som minst femten minutter.

Skredoverbygg fullført

Prosjektsjef Arne B. Lund i Region Vest takker værgudene for en mild og tørr anleggsperiode under innspurten på det nye, kraftig dimensjonerte skredsikringsanlegget i Ristesund på Bergensbanen. Anlegget er bygget i løpet av tre år på den mest utsatte høyfjellstrekningen i 1000 meters høyde mellom Hallingskeid og Myrdal og har kostet 30 millioner kroner.

Skredoverbygget er oppført i armert betong, er det i løpet av høsten bygget opp en pute av sand og sprengstein på oversiden av slik at stein og snoras skal gå over det nye bygget.

Språk, ord og kommunikasjon

Alle kjenner RailLexic, eller? RailLexic er ordboken for jernbaneterminologi og er tilgjengelig via Jernbaneverkets nettverk.



RailLexic

En ordbok for jernbaneterminologi. Den finnes både i elektronisk og forskjellige trykte utgaver.

Utgitt av UIC. Basisen er UICs tre grunnspråk, engelsk, tysk og fransk. Ordboken finnes på til sammen 20 språk.

Tilgang via Jernbaneverkets datanett

Det norske minoritetsspråket...

Språket skal være et presisjonsverktøy, slik at vi klart og utvetydig kan kommunisere med kolleger fra andre land. Siden norsk snakkes og forstås av få i Europa, er det viktig at våre spesielle jernbaneuttrykk blir korrekt oversatt.

Maksimal stigning/fall – norsk er alene om også å ha med fall

Det finnes mange årsaker til at ulike ord og uttrykk er etablert på et språk og som ikke finnes hos andre. En interessant oppdagelse er at i den norske oversettelsen har vi både maksimal stigning og maksimalt fall. Ingen av de andre språkene (som er lesbare for de fleste av oss, vanskelig å si med japansk) har med «fall». En teori er at Norge har så mye enkeltspor at på samme spor vil det bli både stigning og fall.

Informasjon Informasjon

Tipsboks

Har du behov for Byggedetaljer fra Byggforskserien? Serien inneholder planløsning, byggedetaljer og -forvaltning.

Ta kontakt med Biblioteket så sender vi deg byggedetaljbladene du ønsker som PDF-fil. På denne måten vil du alltid ha tilgang på den siste utgaven.

Nye ord og andre rettelser

RailLexic er et levende verktøy og endringer, rettelser og forslag til nye ord besent Biblioteket. Vi oppdaterer etter beste evne de innspillene som kommer. Ord og uttrykk blir sjekket sammen med fagsvarlige for området og eventuelt med bistand fra egne filologer.

Ny litteratur

Holdning til omstilling i Jernbaneverket/Oddgeir Tryti.

Jernbaneverket, 2004

Eksamensoppgave i Master of Management. Human resource management.

Jernbaneverket har gjennomført flere omfattende omorganiseringsprosesser. Omorganisering framstår i økende grad som et sentralt virkemiddel for å få større effektivitet og sikre at overordnede virksomhetsmål blir nådd.

Formålet med undersøkelsen er å kartlegge medarbeidernes «holdning til omstilling», og undersøke om dette kan forklares ved medarbeidernes kompetanse.

Megaprojects and risk: an anatomy of ambition /Bent Flyvbjerg, Nils Bruzelius, Werner Rothengatter. Cambridge, 2003

Emneord: Risikoleidelse/Prosjektledelse/Risikoanalyser/Strategisk planlegging/Sikkerhetsstyring

Termografering: håndbok for montør og installatør/

Lars R. Fevang, 2004

Emneord: Termografi/Varmefotografering.

Utviklingen i persontrafikken på jernbanen: en analyse av årsakene til nedgangen i trafikken i perioden 2000-2003/Jernbaneverket

Utredning, 2004

Emneord: Persontrafikk.

Norge – Jernbaner



Siste frokost

– Hyggelig gjest, så lenge det varte, forteller fotograf og banearbeider Robert Øverli i Baneavdeling «Svingen» på Oslo S. Lille Mikkel. Han tok bildet av en revunge som kort tid etter ble vurdert som en risiko for togtrafikken og fanget.

Den firbente gjesten dukket daglig opp utenfor kontoret til Baneavdelingen ved 07.30-tiden og satte ekstra pris på skinke og andre godsaker servert på det fineste dekketøy. Bildet er tatt på frihånd med et kompaktkamera av typen Olympus Mju II med Kodak High Definition 200 film på 40 centimeters avstand til revens nese! Foto: Robert Øverli

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

Punktlighet

(% av tog i rute til endestasjon)

	Mål	Res. 2003	August	September	Okt.	Hittil 2004	
LANGDISTANSE:							
<i>Persontog:</i>							
	Dovrebanen	90	88	84	85	91	90
	Nordlandsbanen	90	87	90	88	97	92
	Bergensbanen	90	84	92	93	94	92
	Sørlandsbanen	90	86	85	86	90	88
<i>Godstog</i>							
	Dovrebanen	90	84	90	74	87	85
	Nordlandsbanen	90	87	95	91	96	93
	Bergensbanen	90	76	84	75	79	80
	Sørlandsbanen	90	90	91	96	88	90
MELLOMDISTANSE:							
	Østfoldbanen	90	89	91	86	87	90
	Vestfoldbanen	90	77	85	90	84	85
	Lillehammer	90	82	84	81	85	83
	Gjøvikbanen	90	83	95	89	80	90
FLYTOG:							
	(ank. Gardermoen)	90	95	94	95	93	95
LOKALTOG:							
	Oslo-området (hele døgnet)	90	86	91	89	87	89
	Jærbanen	90	84	93	92	90	91
	Vossebanen	90	90	91	93	97	95
	Trønderbanen	90	93	97	94	92	95

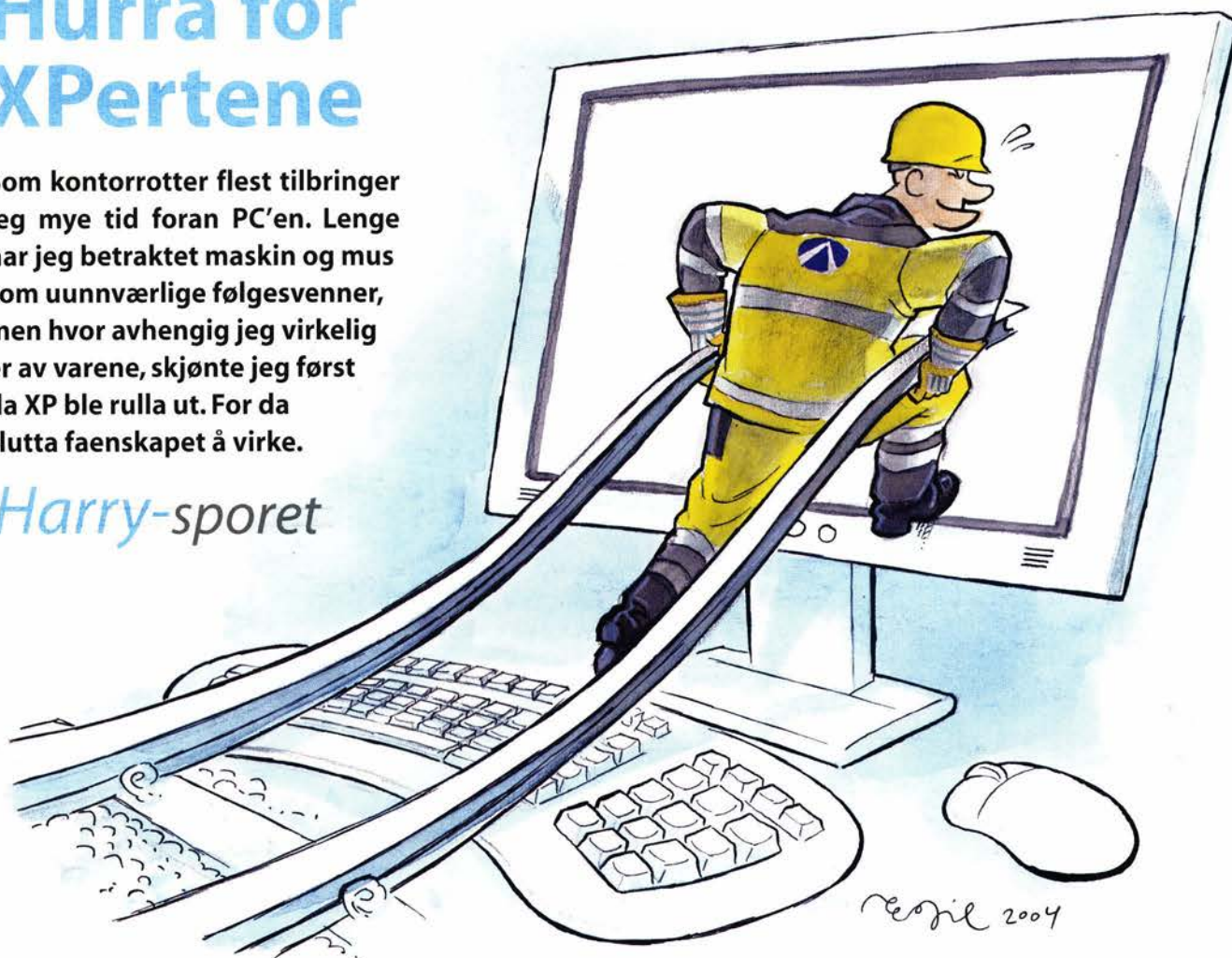
Driftsulykker *

	2003	Oktober	Akkumulert		2003	Oktober	Akkumulert
Sammenstøt:				Alvorlig skadde:			
Tog - tog	1	0	0	Reisende	0	0	0
Tog - person	1	0	0	Ansatte	0	0	0
Tog - kjøretøy	17	2	7	3. person	0	1	1
Tog - objekt **	17	1	10	Dyrepåkjørsler:			
Avsporing:					1796	54	1143
Persontog	1	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.			
Godstog	5	0	1				
Andre tog	0	0	0				
Drepte:				**Ras, endebutt, kjøretøy som er kommet på linjen (ikke planovergang).			
Reisende	1	0	0				
Ansatte	0	0	0				
3. person	4	0	1				

Hurra for XPertene

Som kontorrotter flest tilbringer jeg mye tid foran PC'en. Lenge har jeg betraktet maskin og mus som uunnværlige følgesvenner, men hvor avhengig jeg virkelig er av varene, skjønte jeg først da XP ble rulla ut. For da slutta faenskapet å virke.

Harry-sporet



Skeptiske røster ville på forhånd ha det til at det knapt var annet å vente. Flytting av nærmere tre tusen brukere over på ny IT-plattform gjør man nemlig ikke ustraffet. Spesielt ikke dersom man unnlater å mobilisere tilstrekkelige ressurser til oppfølging og brukerstøtte. Betydningen av dette aspektet synes sørgelig undervurdert av de ansvarlige kreftene bak det storstilte XP-prosjektet.

Hjelper deg så snart vi kan

Jeg uttrykker meg bevisst i forsiktige vendinger. Først og fremst fordi jeg ikke kan utelukke at jeg også i fremtiden vil ha behov for brukerstøtte. Dernest av helsemessige årsaker. Snev av magesår og høyt blodtrykk, versjon 4.1. spøker man bare ikke med. Spøker gjør de nok ikke, de

arme sjelene på 8383 heller. Jeg regner med at de gjør som best de kan, skjønt jeg vet det ikke. For så god tid til å vente på telefonen er det sjelden jeg har.

Månedens lille frekke

En kar hadde bygget seg ny brygge. Om kvelden kom naboene for å kikke på herligheta. Godordene satt løst, men én av naboene tenkte seg lenge om. Så brøt han ut i ekstase: – Joggu har du fått deg fin brygge, åsså så tett ved sjøen å gitt!

Frustrasjon

Informasjonsopplegget knyttet til omleggingen er et annet kapittel for seg. Ikke det at E-poster med tips og triks har vært mangelvare. Tvert i mot. Men at bruksanvisninger på tolv tettpakkede sider kan føre til galopperende frustrasjon og motløshet i målgruppen, bør ikke komme som en overraskelse på noen.

Tvil

Nuvel, det retter seg vel til. Det er i alle fall lov å håpe på et liv etter Windows, men jeg sier som purka sa, da slakteren slapte kniven: «Jeg har mine tvil.» For folk som omtaler terminalserverløsninger som Tynnklient, kan man ikke stole på... Eller?

Harry K