

A photograph of a worker in a yellow safety jacket operating machinery on a snowy railway track. The worker is looking down at a metal grate. The background is filled with snow and mechanical parts of the machinery.

Jernbane

Nr. 11 - 2004

magasinet

Nye koster –
bedre bane?



Signaler



Utfordringer

Stortingets beslutning om nedbemanning og konkurranseutsetting av Jernbaneverkets driftsapparat er naturligvis det temaet som opptar de fleste i Jernbaneverket på tampen av år 2004. Denne utgaven av Jernbanemagasinet bærer også preg av dette.

Det er ingen tvil om at vi står overfor en rekke utfordringer når vedtaket skal følges opp. Målsettingen som tiltakene skal måles mot før de iverksettes, er at vi skal få mer jernbane for pengene, og at sikkerheten minst opprettholdes. Jeg vil sette som en grunnleggende forutsetning at Jernbaneverket skal ha kontroll over de kvalitetskritiske faktorene. Jeg vil også understreke at medarbeiderne som blir berørt av prosessen fremover, må stå i sentrum i det arbeidet som gjøres. De som må forlate Jernbaneverket skal få en verdig avslutning på arbeidsforholdet hos oss.

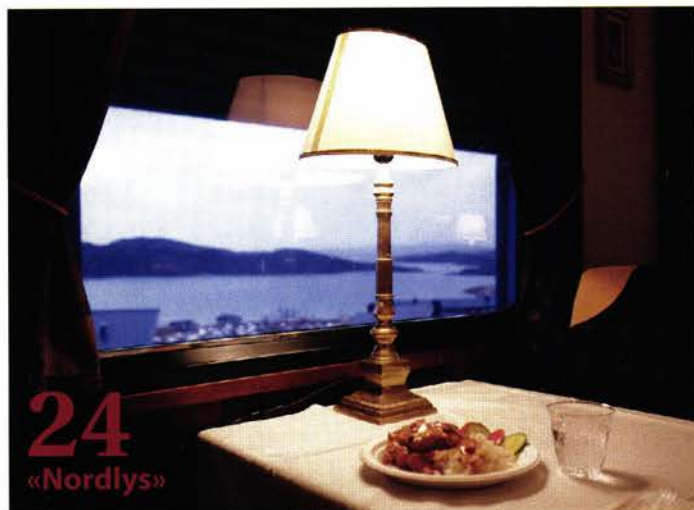
Disse prosessene vil helt klart prege 2005. Samtidig med dette skal vi sørge for at vi også neste år har høy kvalitet på det arbeidet vi gjør.

Når 2004 nå går mot slutten, kan vi se tilbake på et år der punktligheten har vært bedre enn på svært lenge. Alle trafikkutøverne kan vise til vekst i trafikken, store prosjekter som GSM-R- utbyggingen og Sandvika-Asker er godt i rute, og vi har gjennomført en markering av jernbanens 150-års jubileum som det står respekt av.

Dette hadde vi ikke oppnådd uten et kvalitetsmessig godt arbeid fra Jernbaneverkets ansatte.

Jeg vil takke alle medarbeidere for innsatsen i 2004 og ønske god jul og godt nytt år.

Steinar Killi
Steinar Killi
Jernbanedirektør



Bli med på en 20 timer lang togtur i nord – med omgivelser som er i ferd med å bli oppdaget av utenlandske turister.



Astri (9) var et av 16.000 norske barn som fredssommeren 1945 ble sendt med tog til Sverige for gjøre seg fet. Møt henne 60 år etter.



Den svenske «konkurranseguruen» Jan Brandborn kommer med klare advarsler til Norge.

Et møte i pukken – og på Løvebakken	4
«Konkurranseguru» advarer mot kollaps	12
– Svensk løsning vil tvinge seg fram	14
– Folk skal slutte på en verdig måte	16
<i>Hollywood på skinner</i>	20
Den norske-svenske Orientekspresen	24
Glade togminner 60 år etter	28
<i>Månedens gjest:</i>	
Om isbjørn og jernbane	31
Min arbeidsdag: Hvor er alle jentene?	33



16 Verdig slutt

JBV Ressurs skal sørge for at alle som må forlate Jernbaneverket, skal gjøre det på en verdig og positiv måte.



36 Nei til vei

Samferdselsråd Olav Grimsbo forteller om sentrale EU-lands manglende vilje til veibygging, men store satsing på jernbane.

34 – Kjempekjekt

Elkraftoperatør Hilde Sure forsikrer at hun har det kjempekjekt – både på jobben og hjemme. Vi møter henne begge steder.



Møte med:

Styrer strømmen på Bergensbanen	34
Han bygger viktige nettverk for Norge	36
Svillelagt med nasjonale hindringer	39
Snart grønt lys for	
Norsk Jernbaneskole	40
Smånytt	41
Nytt fra biblioteket	45
Mitt jernbanebilde	46
Punktlighet og driftsulykker	47
Harrysporet	48

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@jbv.no
Redaksjonen avsluttet 10. des. 2004.

UTGITT AV:

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

Et møte i pukken –



”

Mener du at vi ikke gjør en god nok jobb?

I røbelen: Stortingrepresentant Kenneth Svendsen (t.v.) og maskinkjører Bjørn Brenden. (Alle foto: Øystein Grue).

Det ble et uvanlig møte da tidligere lastebilsjåfør Bjørn Brenden fikk møte tidligere trailersjåfør Kenneth Svendsen. De møttes både før og under Stortingets behandling av regjeringens forslag om konkurranseutsetting og nedbemanning i Jernbaneverket.

ØYSTEIN GRUE, TORE HOLTET og
SVEIN ERIK BAKKEN

Jernbanemagasinet har fulgt den 46 år
gamle banearbeideren Bjørn Brenden fra

pukken til Løvebakken. Han er en av de
rundt tusen ansatte som blir berørt når



- **Stortingets flertall** – Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti – støtter regjeringens

forslag om å konkurranseutsette Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet, med start i 2005.

og på Løvebakken



» Avstanden mellom politikere og oss arbeidsfolk trenger ikke være så stor ...

På Løvebakken: Bjørn Brenden, samferdselsminister Torild Skogsholm og departementsråd Per Sanderud.

private skal overta mesteparten av drift og vedlikehold på det norske jernbanelinjet.

Brenden startet sin jernbanekarriere som lærling på lokstallen i Lodalen i Oslo for atten år siden. Etter to år med praktisk opplæring fulgte NSB-skolen og sikkerhetsopplæring for å kunne kjøre

gule arbeidsmaskiner på sporet.

Nedbemanning er ikke noe nytt for 49-åringen fra Hamar. De siste åra har tobarnsfares og bestefares hatt nedbemanningsspøkelset hengende over seg. Første gang var i 1997, da NSB BA skulle si opp 300 mann. Nå skal 1000 statlige jobber vekk.

Jernbanemagasinet inviterte saksordføreren for konkurransetsettingen, Kenneth Svendsen (50), til en samtale med Bjørn Brenden, og Fremskrittspartiets mann i Stortingets samferdselskomité var ikke vanskelig å be.

- **Stortingets mindretall** – Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet – går mot den fore-

slåtte konkurransetsettingen og uttaler i sine merknader at en nedbemanning med om lag 1000 årsverk

vil koste anslagsvis minst 400 millioner kroner.



Et møte i en Robel

Det første møtet mellom den tidligere lastebilsjåføren fra Hamar og den tidligere trailersjåføren fra Fauske finner sted i en arbeidsmaskin på Hovedbanen mellom Lillestrøm og Kløfta. De finner raskt tonen, og vi lar Brenden stille spørsmålene:

Brenden: – *Hvorfor får ikke Jernbaneverket Drift delta i anbudskonkurransen som et flertall på Stortinget har vedtatt?*

Svendsen: – Dette har jeg lurt på selv. I utgangspunktet mener jeg at miljøet som blir igjen i Jernbaneverket, må ha anledning til å delta i anbudskonkurransen som det nå legges opp til.

I departementet, derimot, er at man redd for at all kompetanse skal konsentreres i Jernbaneverket og vanskeliggjøre en reell konkurranseutsetting.

Brenden: – *Mener du at vi ikke gjør en god nok jobb – at vi ikke er effektive nok?*

Svendsen: – Det er ikke problemstillingen! Jeg tror det er lite å hente på effektivisering av den enkelte arbeidstakers innsats. Derimot kan det være en del å hente på entreprenørleddet, de som skal gi anbud og konkurrere om oppdrag. Mesta er et godt eksempel. Her har vi sett en besparelse på 30 prosent etter at selskapet ble skilt ut fra veivesenet.

Beklager

Brenden: – *Vi som jobber ute, er ikke imot konkurranse, men hvorfor er ikke erfaring, lokalkunnskap og kompetanse viktig dersom hensikten er å gjøre jernbanen sikrere og mer driftssikker?*

Svendsen: – Jeg har snakket med regjeringspartiene om nettopp dette og kommer spesielt til å følge dette opp. Ingen kan hevde at konkurranseutsetting på jernbanen kommer overraskende etter flere år med flertall for en slik politikk, men jeg beklager at vi på Stortinget ikke

har fått bedre informasjon langt tidligere.

Brenden: – *Gjennomsnittsalderen blant oss som nå blir berørt av konkurranseutsettingen er 49 år. Hvilke fremtidsutsikter har vi?*

Svendsen: – Jeg mener at flest mulig av dere som kan jernbane, må få jobb hos entreprenørene som skal konkurrere om oppdrag på jernbanen. Det er jo galskap at en 49-åring, 55- eller 60-åring med masse relevant kompetanse blir gående hjemme og heve full lønn eller trygd når oppgavene på jernbanen står i kø! Staten har og skal fortsatt ha ansvaret for drift og vedlikehold av jernbanen i landet vårt.

– Galskap

– Det blir for dumt når politikere står frem i festtaler og argumenterer for at arbeidsfolk bør kunne stå i jobb til de blir sytti når staten i forbindelse med omorganisering og konkurranseutsetting par-

Tanker i brakka



I brakka: Rune Sveen (t.v.) og Bjørn Brenden.

Etter robelturen viser Bjørn oss inn i brakka som han og maskinkjørerkollega Rune Sveen deler på Alnabru. Begge pendler fra Hamar og jobber skift på Alnabru i Oslo. Her er enkle forhold uten innlagt vann eller toalett.

En adventslysestake i vinduet vitner om hvilken tid vi er inne i. På kjøleskapet står en TV. En feltseng er redd opp i hver ende av brakka.

– Vi har en liten komfyr så vi får varmet oss middag. For en ukependler er dette ok, men heller ikke mer, fastslår Bjørn før vi blir med og brøyter sporet med en «Lameko», den eneste spesialmaskinen for å brøyte det mest komplekse sporområdet på det norske jernbanelinjet – Alnabru.

JJ For en ukependler

- **Risiko?** Mindretallet mener at en så stor omlegging av organisasjons- og arbeidsform er i strid med jernbane-

loven og kravforskriften, fordi kravet om risikoanalyse ikke er oppfylt. Samferdselsdepartementet svarer at

det ikke er en «jernbanevirksomhet», og at departementet ikke trenger å foreta noen slik analyse.

kerer 49-åringene på trygd eller pensjon fordi den samme staten har tatt arbeidet fra dem! Her må det overgangsordninger til slik at vi unngår nettopp dette.

Brenden: – I proposisjonen heter det at det skal bevilges midler for omskolering i inntil tre år. Med andre ord kan jeg satse på omskolering til snekker. Men hvem vil ansette en 52 år gammel snekker i dag?

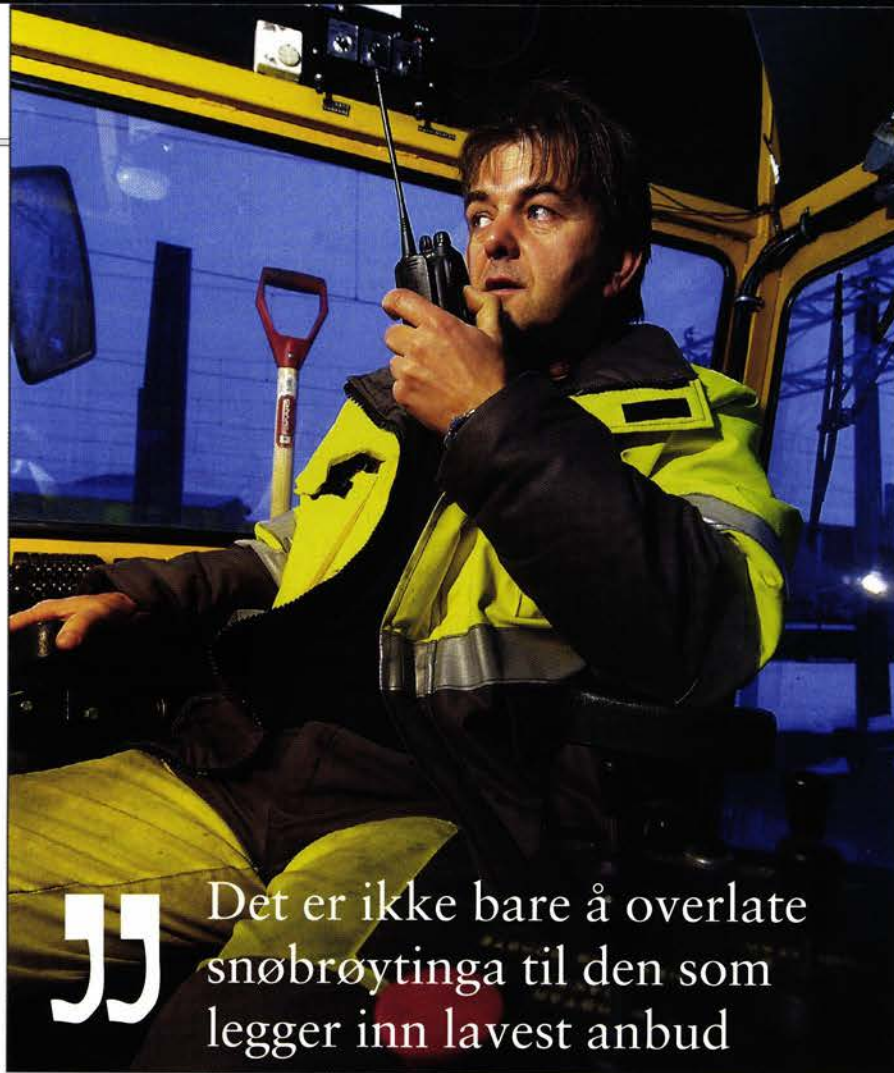
Svendsen: – Hele poenget er jo at det er behov – ja faktisk et skrikende behov – for den arbeidskraft og kompetanse som Jernbaneverket i dag besitter. Et flertall på Stortinget, med Fremskrittpartiet, har sagt at det skal brukes ti milliarder kroner mer på jernbane enn tidligere vedtatt i Nasjonal transportplan. Hvis man begynner å omskolere arbeidskraft det er behov for, vil dette være et kjempeparadoks.

– Må kunne jernbane

Jernbanemagasinet: – *Har du reflektert over muligheten for å jobbe for en privat entreprenør i den jobben du nå gjør i Jernbaneverket?*

Brenden: – Jeg er sterkt tvilende til hvordan dette kan fungere. På Alnabru – hvor du virkelig må kunne jernbane for ikke å ødelegge tekniske innretninger og maskiner – er det ikke bare å overlate snøbrøyting til den som legger inn laveste tilbud. Å tenke seg at vi som rydder snø på Alnabru skal jobbe for en entreprenør med kontrakt i tre eller fem år, reiser en rekke spørsmål. Tenk deg alle papirer og sikkerhetsgodkjenninger som skal til.

– Den som skal kjøre en snøbrøytemaskin her på Alnabru, kan ikke være borte



”

Det er ikke bare å overlate snøbrøytinga til den som legger inn lavest tilbud

fra jernbanen ett år og holde på med vei-bygging eller helt andre oppgaver uten at det vil gå ut over sikkerheten. Sikkerhetsrelaterte oppgaver på jernbanen må praktiseres for at sikkerheten ikke skal bli svekket.

Familier i gjeld

Jernbanemagasinet: – *Hvordan snakker dere om den virkeligheten som ett tusen jernbaneansatte er kastet ut i – privat og hjemme?*

Brenden: – Hjemme blir det mange spørsmål uten svar.... Jeg har familie og gjeld som andre. Tanken på å skulle gå og stemple og heve trygd flere måneder i året når det ikke er oppdrag, spøker selvfølgelig i bakhodet.

Som lokalt tillitsvalgt på Hamar er det blitt mange telefonsamtaler med bekymrede kolleger. Men Bjørn Brenden stusser over at ikke flere reagerer kraftigere.

– Forklaringen kan være at vi som jobber ute i sporet, har opplevd usikkerhet rundt jobbene våre så lenge at vi knapt reagerer, selv etter en dramatisk melding som oppsigelse av samtlige ute på linjen. Det tar nok tid for alvoret siger inn. Julia kan bli en tøff tid. Enkelte er oppriktig fortvilet. De vet ikke hva de har å gå til.

– De som har noe tilleggsutdanning og erfaring innen sveising og maskinkjøring, vil muligens bli etterspurt. Men vi har ingen garanti noen av oss. Det eneste vi vet, er at vi skal ut av Jernbaneverket, og at private jernbaneentreprenører skal inn.

er det OK, men heller ikke mer...

- 4,27 milliarder kroner. Dette er Jernbaneverkets budsjett for 2005. 35 millioner kroner tas fra investering-

ringsbudsjettet (opprinnelig 1,423 milliarder) og nyttes til omstillingstiltak.

- **BaneService AS** blir aksjeselskap fra 1. januar 2005 og tilføres i den forbindelse en egenkapital på nær





På galleriet: Bjørn Brenden (t.h.), Kjell Atle Brunborg, Tom Bragen og John Jessesen.

JJ De vet jo ikke hva de snakker om...

138 millioner kroner. Stortinget gir dessuten selskapet et tilskudd på 45 millioner til restrukturering og et

statslån på 38 millioner kroner med en løpetid på tre år.

- **Samferdselsdepartementet** vil i en overgangsfase eie Baneservice AS, som raskest mulig skal ned-

«Bomben» i radio

To dager før stortingsbehandlingen sitter Bjørn Brenden og lytter til radio hjemme på Hamar. Han tror ikke seg sjøl når han midt i kirketiden hører Torild Skogsholm i NRK Søndagsavisen bekrefte programlederens oppsummering om at det forekommer kameraderi blant jernbaneansatte. Dette – sammen med mangel på oversikt over tilstanden på det norske jernbanenettet -- kan svekke sikkerheten, mener Skogsholm.

Utspillet slår ned som en bombe, og

en svært overrasket jernbanedirektør ber straks om et møte med statsråden.

Felles

I en felles pressemelding mandag morgen poengterer samferdselsminister Torild Skogsholm og jernbanedirektør Steinar Killi at «Jernbanen er og skal være et svært sikkert framkomstmiddel» og «Konkurransetsetting av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet skal ikke svekke sikkerheten på jernbanen».

De ansatte i Jernbaneverket er rasende over statsrådets beskyldninger. Fem av dem følger opp med å anmelde samferdselsministeren for injurier. – Det er alvorlig når en som skal sitte med det øverste ansvaret for hvordan jeg har det på jobben, beskylder meg for kameraderi, sier Baard Thorkildssen i JBV Drift Øst i Radio/NRK P1 programmet «Her & Nå».

Skogsholm kommer med en uforbeholden unnskyldning i det samme programmet.

Møtet med Stortinget

Dagen etter står Bjørn Brenden på Løvebakken. Han har avtale med sitt nye bekljentskap Kenneth Svendsen. Samferdselsministeren nikker blidt idet hun haster forbi sammen med departementsråd Per Sanderud.

Klokka er 9.50. Om ti minutter skal landets folkevalgte behandle et forslag som direkte og indirekte berører tusenvis av jernbaneansatte.

Fremdeles er det nesten tomt i Vandrehallen på Stortinget. Det eneste som minner om jernbane, er arbeidsjakka til Bjørn Brenden som snakker med Fremskrittspartiets Kenneth Svendsen.

Klokka 9.54 stikker Arbeiderpartiets Oddbjørg Aausdal Starrfelt og SVs Heidi Sørensen sine hoder sammen og forbereder seg på et oppgjør med regjeringens forslag til omfattende konkurransetsetting og det de kaller privatisering.

Like ved drar vi kjensel på lederen i Stortingets samferdselskomite, Petter Løvik (H). Jernbanedirektør Steinar Killi kommer opp trappen sammen med etatscontroller Stein O. Nes.

Idet klokka passerer 10, fylles stortingssalen – før den tømmes like raskt. Skogsholm og medlemmene av Stortingets samferdselskomite blir igjen.

På den ene siden av stortingspresidenten, i diplomatlosjen, har lederne for de statlige samferdselssetatene funnet sine plasser. På den andre siden, i presselosjen, er Jernbanemagasinet utsendt foreløpig helt alene.

Krafttak

Et trettitalls tilhørere på galleriet gjør stemningen litt mer fortettet enn det den ofte kan være i Norges nasjonalforsamling.

Komiteleder Løvik entrer talerstolen uten manuskript og snakker om et krafttak for norsk jernbane og ikke minst: om å fristille forvalterdelen og utførerdelen: – Vi vil sikre at de som utfører arbeidet, blir kontrollert av andre enn seg selv. Produksjonen konkurransetsettes for å få mer ut av hver krone, slår sunnmøringen fast.

– Jernbanen har vært forsømt i årevis. Det vi nå gjør, er å styrke jernbanen og bedre sikkerheten. Fra Jernbaneforbundets side er det blitt hevdet at de jernbaneansatte ikke får være med og konkurrere om oppdrag. Det er helt feil. BaneService skal selvfølgelig ta opp i seg det som har med produksjon å gjøre. Dette er fullt mulig, og jeg er sikker på at det vil tjene

jernbanen. Får vi et regjeringsskifte, tror jeg ingen vil reversere dette.

– At du tør

Sørensen repliserer at BaneService i dag ikke driver med ordinær drift og vedlikehold på jernbanen og spør om de tre regjeringspartiene ikke har lært noe av den uroen som har bredt seg i luftfarten.

– Vi skal ikke gå raskere fram enn det som er fullt forsvarlig, svarer Løvik og legger til at prinsippvedtaket om konkurransetsetting ble fattet allerede gjennom Sem-erklæringen i 2001.

– Dårlig fantasi, sier Starrfelt om regjeringens satsing på konkurranse og privatisering.

– Det er ikke dokumentert at dette har gitt staten mer for pengene, men vi ser at det ansettes flere byråkrater for å få utført vedlikehold på våre veier. Samtidig får folk sluttpakker fra de er 45 år. Denne politikken presser folk ut av arbeidslivet. Nå skal det brukes 400 millioner kroner for å få 1000 mennesker til å slutte i jobbene sine. At du tør! sier hun henvendt til samferdselsministeren og minner om at de jernbaneansatte samme dag gjennomfører sin tredje politiske streik på over 80 år.



bemannes fra 250 til 220 ansatte.

- **Alt** prosjektrettet vedlikehold – med unntak av fagområdene signal og tele – skal være konkurransutsatt i

løpet av 2007.



JJ Noe sånt har jeg aldri vært med på før...

Møtet på galleriet

På galleriet spisser Brenden ørene når Kenneth Svendsen entrer det som blir kalt Norges viktigste talerstol. Svendsen, som i Robelen snakket om at det var behov for alle ledige jernbanehender, og som i vår sto sammen med Arbeiderpartiet og SV om å plusse på 10 milliarder til både vei og jernbane i forbindelse med Nasjonal transportplan, snakker i dag om hva hans parti egentlig mener:

– Jernbane er lite egnet som en effektiv transportform i et land som Norge. Ekspressbussene, derimot, har vist seg å være en suksess. Det er ulogisk å satse på togstrekninger der folk velger å reise med buss. Og veitransport kommer billigere ut. Hvis det som brukes til drift og vedlikehold på jernbanen, hadde blitt brukt på vei, hadde skattebetalerne spart mange penger.

– Det er imidlertid galskap å betale fullt arbeidsføre mennesker lønn for ikke å gjøre noe som helst. Bevilg heller mer penger til anleggssektoren, og sats heller på veinettet enn jernbanenettet.

Ikke noe verdt

Tor-Arne Strøm (Ap) minner om at Fremskrittspartiet påberoper seg å være partiet for folk flest, men sender 1000 jernbaneansatte inn i julen med klar beskjed om at kompetansen deres ikke er noe verdt.

– Folk flest kjører bil – ikke tog, repliserer Svendsen, før han dukker opp på galleriet og fortsetter samtalen med Bjørn Brenden.

– Skal det bli en storsatsing på jernbane, trengs et helt et annet flertall på Stortinget, konstaterer Heidi Sørensen fra stortingets talerstol og poengterer at Frp vil kutte to milliarder på jernbanen – i 2005.

Samferdselsminister Torild Skogsholm sier at samferdselsbudsjettet har fått et

betydelig miljøstempel, og at det aldri har vært bevilget mer til jernbane, hvis en ser bort fra Gardermoutbyggingen.

– Det er min plikt å sørge for at vi får mest mulig ut av de seks milliardene vi bruker på jernbane. Men konkurransetsettingen skal gjennomføres slik at sikkerheten blir minst like god som i dag sier statsråden.

Geir-Ketil Hansen (SV) har merket seg at den spanske jernbanen trekkes fram som den mest kostnadseffektive i Europa: – De er midt i et 330 milliarders investeringsprogram. For å avlaste egen organisasjon er en del oppgaver satt bort til private, og på ti år har de konkurransutsatt 30 prosent. Det er noe helt annet enn å redusere staben med 80 prosent, slik regjeringen vil gjøre med Jernbaneverket på så kort tid.

Kameraderi

Starrfelt konfronterer statsråden med hennes uttalelser om kameraderi. I tillegg spør hun hvorfor ikke regjeringen vil omgjøre JBV Drift til et statlig aksjeselskap, slik det ble gjort på veisiden.

– Kameraderi var lagt i min munn, og jeg burde ha sagt at «Det tar jeg avstand fra».

– Ellers er jeg forundret over kritikken fra Starrfelt, som har foreslått at hele Jernbaneverket opprettes som selskap. Så langt vil ikke vi gå. Vi vil at staten har ansvaret og vil ikke gå med på å privatisere jernbanen.

– Fremskrittspartiet er glad for at Skogsholm konkurransetsetter store, tunge statlige virksomheter, og vi er fornøyd med at store deler av vårt program nå blir gjennomført, sier Tore A. Nistad (Frp).

Skille

Statsråden gjentar gang på gang at

hovedpoenget er å skille mellom de som bestiller, og de som skal utføre drifts- og vedlikeholdsoppdrag på jernbanen.

I en fullsatt diplomatlosje sitter blant andre direktør Erik Ø. Johnsen i Statens jernbanetilsyn og følger stortingsdebatten. Han er tillagt en sentral rolle i det videre reformarbeidet og levner liten tvil om at sikkerheten kan ivaretas selv om både drift og vedlikehold konkurransetsettes.

– Vi kommer til å stille krav om å ivareta sikkerheten både til Jernbaneverket som bestiller og kontrollør og de som skal utføre arbeidet, uansett organisasjon, sier han til Jernbanemagasinet.

BaneService i ny rolle

På vei inn i stortingsrestauranten spør Jernbanemagasinet Skogsholm om BaneService kan bli et helt annet selskap enn i dag – et større selskap som også utfører drifts- og vedlikeholdsoppdrag på jernbanen?

– Ja, absolutt. BaneService er selvfølgelig velkommen til å legge inn anbud på alle typer oppdrag som konkurransetsettes. Vi har ikke noe imot at selskapet bemanner seg opp for å påta seg vedlikeholdsoppdrag.

– Men de må vinne anbud, tilføyer departementsråd Per Sanderud, og statsråden nikker.

I det samme tar Dagsrevyens Wenche Dager tak i Skogsholm og ber om et eksklusivt intervju klokken 15 – uten at noen andre fjernsynsselskaper er i nærheten.

Det tidligere kringkastingsmonopolet vet å bite av seg i konkurransen om fjernsynsseerne, og statsråd Skogsholm gis igjen mulighet til å forklare hvorfor konkurranse er jernbanens nye evangelium.

- **Beredskapstilknyttet** vedlikehold samt snørydding i spor og drift av fellesarealer konkurransetsettes i

perioden 2007 til 2009. Det skal skje i form av funksjonsavtaler for hele strekninger.

- **Jernbaneverket** skal med egen bemanning utføre all kontroll, visitasjon og inspeksjon innen alle



Tanker om framtiden

Bjørn Brenden forlater Stortinget og slår lag med 1500 streikende jernbaneansatte, som har samlet seg på Jernbanetorget. Her er det fulltallig oppmøte, med støtte fra T-bane-arbeidere og heismontører.

Etter appeller fra blant andre Norsk Jernbaneforbunds leder Kjell Brunborg og leder av LO Stat, Morten Øye, marsjerer de til Stortinget, der de mest sentrale samferdselspolitikere Løvik, Starrfelt og Sørensen taler til de streikende.

– Jeg er rystet over hvor lite stortingspolitikere har satt seg inn i saker som dreier seg om fremtiden til 1000 jernbanearbeidere og deres familier, sier Bjørn Brenden fra Hamar.

Når til og med lederen av stortingets samferdselskomitè, Petter Løvik (h) får seg til å si at vi kan få oss jobb i Bane-Service AS, mens det i proposisjonen står svart på hvitt at antall ansatte i Bane-Service skal reduseres med 30 mann.

Møte virkeligheten

– Hvem skal man da ha tillit til? De vet jo ikke hva de snakker om og kjenner verken virkeligheten på jernbanen i Norge eller i sammenlignbare land. At Kenneth Svendsen (Frp) kom opp på galleriet under replikkordskiftet for å forstå forskjellen på BaneProduksjon og Bane-Service, viser at avstanden mellom stortingsrepresentantene og oss arbeidsfolk ikke trenger å være så stor som den ofte oppleves. Det er nok flere på Stortinget som har behov for en tur ut på jernbanen for å møte virkeligheten.

– Om vi ikke har forstått det tidligere: Stortingsvalget til høsten dreier seg om fremtiden for jernbanen i Norge og oss som jobber i pukken.

– Et ansikt

– *Hva slags inntrykk sitter så saksordfører Svendsen igjen med?*

– Representantene for de jernbaneansattes organisasjoner, opptrådte fir-kantet, for ikke å se provoserende under en åpen høring i Stortinget. Når det kommer en representant fra Jernbaneforbundet med Arbeiderparti-merke på jakka og utelukkende forholder seg til Arbeiderpartiet i en høring i Stortinget, oppleves dette som uprofesjonelt. Svendsen fikk en helt annen opplevelse i sine møter med Brenden:

– For mitt vedkommende hadde han langt større gjennomslagskraft enn de som møtte til høringen i Stortinget. Brenden ga saken et ansikt. Flere stortingsrepresentanter burde fått anledning til å møte virkeligheten ute på sporet. Møtet med Bjørn Brenden vil ha betydning for oppfølgingen av den vedtatte konkurranseutsettingen, og jeg tar gjerne mot flere innspill underveis.

- fagområder.
- **Jernbaneverkets egne** enheter kan ikke delta i konkurransen.

- **JBV Drift** skal etter regjeringens opplegg nedbemannes med om lag 1000 årsverk i løpet av fem år. 250 av

disse vil løses ved naturlig avgang ved oppnådd alderspensjon.

«Konkurransseguru» advarer mot kollaps

– Det er viktig at konkurransetsetting skjer i et tempo som gjør at ikke hele tanken kollapser, sier Jan Brandborn. Som første sjef i Banverket og senere sjef i Vägverket har han ledet store omlegginger og fått til konkurranse både på bane og vei.

TORE HOLTET

Jan Brandborn har vært generaldirektør for tre svenske verk: Trafiksäkerhetsverket (1986–1988), Banverket (1988-1995) og Vägverket (1995-2001). Helt fram til dags dato har han vært en sterk pådriver for modernisering av svensk samferdsel, og ikke minst: Han har ivret for konkurranse. Som regjeringsoppnevnt jernbaneutreder har han nettopp foreslått full konkurransetsetting på det svenske jernbanenettet.

– For tøff tidsplan

– *Hvordan reagerer du på den norske regjeringens forslag om å konkurransetsette det meste av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet innen utgangen av 2009?*

– Den tidsplanen som Norge legger opp til, ser ut til å være vel tøff, er Brandborns umiddelbare kommentar etter å ha lest den norske stortingsproposisjonen.

– Hvis konkurransetsetting skal fungere, krever det at Jernbaneverket har bygd opp byggherrekompetanse både i bredden og i dybden. Dessuten må det finnes et tilstrekkelig antall entreprenører som behersker den jernbanespesifikke infrastrukturen.

– Det er ikke bare å knipse med fingre og vedta at det skal innføres konkurranse fra en bestemt dato. Så store omlegginger tar tid, og ingen kan på forhånd forutsi hva som vil skje, framholder den svenske «konkurransseguru».

– Da jeg tiltrådte som sjef for Vägverket, hadde prosessen med å omdanne Vägverkets produksjonsdivisjon til aksjeselskap kommet meget langt. I tillegg var all produksjon i ferd med å bli åpnet for full konkurranse. Jeg kunne imidlertid raskt konstatere at verken Vägverket som bestiller eller produksjonsdivisjonen som

Riksdagen snudde

Brandborn trekker en parallell til situasjonen i det svenske Vägverket i 1995:

– Det er ikke bare å knipse med fingrene ...

entreprenør var modne for dette. Entreprenørene var de eneste som ville tjene på en så rask forandring.

– Jeg henvendte meg til regjeringen og Riksdagens trafikkutskott (tilsvarer Stortingets samferdselskomité) og redegjorde for mine iakttagelser. Resultatet ble at prosessen ble bremsset helt opp.

– Det er viktig å analysere bildet nøye, understreker Brandborn.

Kan bli dyrt

– *Er det like lett å konkurransetsette drift og vedlikehold av jernbanenettet som veinettet?*

– Nei, kompetansen hos entreprenørene er ikke så stor når det gjelder jernbane, som det er på veisiden. Her ligger det ett faremoment: Entreprenørene har en tendens til å applaudere enhver form for konkurransetsetting. Derfor er det helt

avgjørende at myndighetene forsikrer seg om at tilstrekkelig mange private entreprenører virkelig har den jernbanekompetansen som trengs. Det skjer først og fremst gjennom at byggherren utvikler kompetanse til å kikke entreprenørene i korta.

– *Hva slags kompetanse er det aller viktigst å besitte på byggherresiden?*

– Det gjelder å være veldig dyktig på å beskrive anbudsgrunnlaget, ikke minst alt som har med sikkerhet å gjøre. Gjøres det feil her, kan det koste samfunnet dyrt i form av langvarige tvister om økonomiske oppgjør.

– Vanskelig

Brandborn viser til at det i Sverige ikke er noen større partipolitisk strid om konkurransetsetting.

– Vägverkets produksjonsvirksomhet er 100 prosent konkurransettsatt, og Banverket er godt i gang, påpeker han.

– Men Banverket har fått beholde en entreprenørenhet og en produksjonshet...

– Ja, både Banverkets industridivisjon og Banverket Produksjon er med og konkurrerer om oppdrag. På den måten sikrer man seg at jernbanekompetansen beholdes mens man tar seg tid til å bygge opp et fungerende marked.

– Men den dagen markedet fungerer og konkurransen er reell, er det viktig at produksjonsressursene befinner seg så langt fra bestilleren som mulig.

– *Er det mulig å få til full konkurranse om jernbanevedlikehold i et så lite og langstrakt land som Norge?*

– Det er vanskelig i Sverige og antakelig enda vanskeligere i Norge. Norge må helt sikkert trekke inn utenlandske foretak. Skal en basere seg på norske selskaper, vil dette ta meget lang tid.

- **JBV Ressurs** skal ta seg av alle de menneskelige forholdene som Stortingets vedtak innebærer for

ansatte i JBVs driftsapparat, gi faglig støtte og veiledning, lage informasjonsopplegg om muligheter

for overtallige og delta på allmøter.





Tar tid: – Erfaringene fra Sverige viser at det tar lengre tid å utvikle kunnskap hos de ulike aktørene enn hva man mange ganger ønsker, sier Jan Brandborn. Han har i årevis vært spydspiss for konkurranseutsetting på vei og jernbane.

(Foto: Tore Holtet).

To krav

– Hvordan vurderer du utsiktene til BaneService som aksjeselskap fra nyttår av?

– For det første er det da viktig at Jernbaneverket er en kompetent og rutinert byggherre. For det andre må BaneService være en fullverdig entreprenør. Hvis ikke disse to kravene er innfridd, er det noen som har grunn til å glede seg – og det er de entreprenørene som allerede opptrer på det frie markedet, svarer Brandborn, og legger til:

” ... ikke entreprenørene i korta

– Skal BaneService fungere som entreprenørselskap, må det gis tillatelse til å virke utenfor jernbanesektoren i inn- og utland. I motsatt fall kommer BaneService til å få et kort liv som aksjeselskap. Under alle omstendigheter går det ikke an å bestemme hvor mange som skal være ansatt i et slikt selskap. Det er det markedet som bestemmer.

– Studér Sverige!

– Hva er ditt budskap til norske politikere?

– Jeg synes det er bra når politikere er tydelige, slik de i dette tilfelle har vært i Norge. Hvis jeg skal driste meg til å gi et råd, så er det at de nøye studerer prosessen i Sverige. For den viser at det tar lengre tid å utvikle kunnskap hos de ulike aktørene enn hva man mange ganger ønsker. Jeg vil påstå at vi i Sverige har lykket fullt ut på veisiden, og vi er også på god vei til å innføre konkurranse innen jernbanens infrastruktur.

– Ledelsen i både Banverket og Vägverket er utsatt for et sterkt politisk press for å oppnå raske resultater, men samtidig har de også gehør for å gå skrittvis fram i et tempo som tjener formålet, poengterer Jan Brandborn, som i andre sammenhenger selv kritiseres for å være for konkurransefrelst.

tore.holtet@jbv.no

- **Marie Svensli** leder arbeidet i JBV Ressurs og rapporterer direkte til jernbanedirektøren.

- **Virkemidler** som Jernbaneverket kan tilby: sluttvederlag som regnes ut fra månedslønnen ganget med antall år

ansatt i staten – minimum seks månedslønner og maksimalt 24 månedslønner, studiestønad med



– Svensk løn vil tvinge s

Tvinge fram: – Bortsett fra sjøl å bli arbeidsløs, er jeg mest redd for at Stortingets vedtak kan framtvinge en reduksjon av det norske jernbanenettet i løpet av noen

TRONDHEIM: – Jeg tror at deler av en svensk løsning vil tvinge seg fram, for det står ingen seriøse private entreprenører i kø til å overta arbeidet vårt, sier fungerende leder av Banepersonalets forening i Region Nord, Ove Amundsen.

SVEIN ERIK BAKKEN

Amundsen, tillitsvalgt for nær 300 medlemmer i Norsk Jernbaneforbund, viser til hvordan Banverket har organisert sin konkurranseutsetting: Sveriges «jernbaneverk» har valgt å beholde Industridivisjonen (tilsvarende vårt Baneservice) og Banverket Produktion (tilsvarende JBV Drift) i egen organisasjon. Disse to virksomhetene konkurrerer i dag om oppdrag både i Sverige og i utlandet.

Klart bedre

– En noenlunde tilsvarende løsning hadde

helt klart vært mye bedre enn den regjeringen har foreslått og et flertall på Stortinget har vedtatt, fortsetter Amundsen. Hans forening har tidligere gått inn for å etablere en sterk jernbaneentreprenør i Norge, fortrinnsvis innenfor Jernbaneverket (JBV), ved hjelp av en sammenslåing av Baneservice og daværende BaneProduksjon.

– Vi var innstilt på å godta et slikt sterkt aksjeselskap. Dessverre fikk vi ikke gjennomslag i Jernbaneforbundet. Et slikt selskap ville startet med en høy markedsandel. Andelen kunne gradvis blitt bygd ned og gitt plass for konkurranse etter

hvert som et fungerende marked ble bygd opp. Jeg tror fortsatt at det ville vært en bedre løsning som kunne sikret både konkurransen og de ansatte mye bedre enn det som nå kommer til å skje.

Bevisst hastverk

– Kan dette fortsatt være en mulighet med tanke på et eventuelt regjeringsskifte eller er toget nå alt gått?

– Den sittende regjeringen ønsker ikke en slik løsning. Her skal alt av drift og vedlikehold over til de private, og det skal skje fort. Det virker som om det skal gå så fort at det ikke er muligheter til å gå tilbake på noe.

inntil to tredjedels lønn i inntil tre år, støtte til etablering av egen virksomhet og veiledning av med-

arbeidere som ønsker hjelp til å skaffe seg nytt arbeid.



sning eg fram



sier Ove Amundsen

(Foto: Øystein Grue)

– Hvorvidt det går an å reversere Stortingets vedtak, er avhengig av hvor langt prosessen er kjørt. I tillegg synes jeg litt for mange tar et regjeringsskifte til høsten som en selvfølge.

Meget sinte

– *Hvordan ble meldingen om at nesten alle i pukken skal bort i løpet av fire år tatt imot av medlemmene?*

– Reaksjonene var veldig vekslende. Det var ikke så mange som ble sjokkert, men veldig mange ble meget sinte.

– Vi har levd med omorganiseringer i så mange år at vi har lært oss til å vente nesten hva som helst, men dette gikk likevel mye lenger enn vi trodde, sier Amundsen. Han har vel 22 år bak seg på jernbanen, derav mange år som tillitsvalgt, blant annet som verneombud i sju år og fylkespolitiker.

Tapere og vinnere

– *Hvem blir de store taperne av dem som mister jobben i JBV?*

– Det blir aldersgruppen fra sist i 40-årene til midt i 50-årene. Vi er for unge til å bli førtidspensjonert. I tillegg er det varslet at ventelønna skal vekk, med en temmelig rå overgangsordning. Dem oppunder 60 regner jeg med det blir en førtidspensjonsordning for. De som er unge og attraktive på arbeidsmarkedet, vil få muligheter til omskolering.

– *Er det de med tung kompetanse og relativt lav alder som vil være attraktive for de private jernbaneentreprenørene?*

– Det kan de bli, men det spørs om det markedet blir attraktivt nok for seriøse firmaer. Vi er derfor redd for at de kan bli tapere likevel. En fare er at kun såkalte postboksfirmaer uten ansatte, men med en bankgaranti bak seg, legger inn anbud – uten at de helt vet hva de skal holde på med.

– Uansett hva slags firmaer som skal overta driften og vedlikeholdet av jernbanenettet, er de alle avhengig av å rekruttere blant våre folk. Men de vil sikkert ikke overta våre folk i pukken som jobber med rein håndkraft. De vil først og fremst være ute etter fagfolk med tilleggs- og spesialkompetanse.

To hovedvalg

– *Hva blir den viktigste oppgaven framover for Banepersonalets forening?*

– Det skulle jeg gjerne hatt et godt svar på, men slik jeg ser det, så har vi to hovedvalg: Vi kan sette oss ned og protestere og protestere til vi er overkjørt, for så å prøve å redde stumpene. Det andre alternativet er at vi bestemmer oss for at hovedstrategien er å sørge for at flest mulig av medlemmene våre kommer ned på beina. Denne avgjørelsen må vi ta rimelig fort, seinest tidlig neste år.

Amundsen viser til at to tredjedeler av Jernbaneforbundets medlemmer nå jobber i diverse aksjeselskaper. – Hadde forbundet gått mer aktivt inn i omdannelsesprosessen, kunne vi oppnådd mer enn bare å protestere til hele omdannelsen var et faktum, for så å rake i hopp restene for å oppnå noe.

Så ørene flagrer

– *Hva er ditt råd?*

– Jeg heller mot det andre alternativet, men har ikke bestemt meg. Jeg vil sondere terrenget litt mer for å se hva vi har muligheter til å oppnå med dette alternativet.

– Jeg er klar over at vil jeg få så ørene flagrer om jeg anbefaler det. Det neste spørsmålet jeg da får, er om vi bare skal legge oss flate og godta Stortingets vedtak. Den strategien vil av mange bli oppfattet som en kapitulasjon.

Nekte tjeneste

– *Hva slags virkemidler har dere om dere velger å fortsette protestlinjen ut over den*

” ... protestere og protestere til vi er overkjørt

politiske streiken som er bebudet?

– Om vi holder oss innenfor det som er lovlig, så kan vi nekte all beredskapstjeneste og overtid som ikke uttrykkelig er hjemlet i lov og avtaleverk.

– Får vi en skikkelig snøvinter, så kan slike virkemidler gi kraftige utslag. Men vi må være fullstendig klar over at slike virkemidler kan slå begge veier.

Tvinge fram

– Dersom vedtaket blir gjennomført, og jeg ser bort fra faren for å bli arbeidsløs, er jeg mest redd for at vedtaket kan framtvinge en reduksjon av det norske jernbanenettet i løpet av noen få år.

– Med den oppsplittingen som det legges opp til, så ser ikke jeg hvem som skal lære opp jernbanefolket i framtida. Alt nå har JBV Drift problemer med å ha noe ordentlig å tilby en lærling, og jeg stiller et stort spørsmål ved hvilke av de firmaene som får drift- og vedlikeholdsoppdrag, som vil kunne sørge for den nødvendige rekrutteringen som jernbanen i Norge er avhengig av, avslutter Ove Amundsen.

svein.erik.bakken@jbv.no

- **Individuell** vurdering av hver søknad vil bli foretatt. En får ikke automatisk tiltaket selv om en

søker. Alle virkemidlene er skattepliktige.

- **Førtidspensjon** og ventelønn ved oppsigelser er virkemidler som det jobbes med å få til.

– Folk skal slutte på en verdig måte

– Hovedmålet må være at alle som må forlate Jernbaneverket (JBV), skal gjøre det på en positiv og verdig måte, slik at de sitter igjen med et godt inntrykk av JBV, sier Marie Svensli, lederen av JBV Ressurs.

SVEIN ERIK BAKKEN

Marie Svensli (39) kan selv se tilbake på 17 år på jernbanen. Hun gikk rett fra utdanning innen reiseliv ved Distriktshøyskolen på Lillehammer til jobb i NSB.

” Mange av våre ansatte vil oppleve dette som en tøff prosess

Valget av jernbanen som yrkesvei har ikke noe med arv å gjøre i Svenslis tilfelle, men ektemannen fant hun i NSB. Der og i JBV har hun hatt ulike roller og føler at hun kjenner både Jernbaneverket og hele jernbanesystemet godt.

– Jeg tok første avdeling jus ved det daværende Personalsenteret i NSB, som på mange måter tilsvarer JBV Ressurs. Derfor kjenner jeg godt til tiltakene og virkemidlene som vi nå skal jobbe med, sier hun.

Menneskene viktigst

– Hvordan er det å skulle være lederen av jernbanedirektørens viktigste verktøy i arbeidet med å legge ned om lag tusen arbeidsplasser og dermed gjennomføre den største nedbemanningen i JBV's historie?

– Det blir en kjempeutfordring. Det viktigste er å ivareta den menneskelige siden i

omstillingen. Vi må ikke glemme at det hele tida er enkeltpersoner vi jobber med, og mange av våre ansatte vil oppleve dette som en tøff prosess. De som har trodd og satset på at de skulle være på jernbanen hele livet, har nå plutselig fått snudd alt på hodet.

– Jeg er veldig opptatt av dem, men jeg er også opptatt av å ta vare på dem som ser de mulighetene som åpner seg gjennom omstillingen.

Ikke ut i ledighet

Også jernbanedirektør Steinar Killi understreket viktigheten av å ta vare på de menneskelige sidene i en krevende omstilling og nedbemanning da han samlet 140 ledere i Folkets Hus i Oslo 18. november.

– Vi ledere må ta på alvor at mange av våre folk nå er bekymret for hverdagen og takle denne jobben så profesjonelt og sikkelig som overhodet mulig. Det er et ansvar for oss som ledere at de medarbeiderne som må forlate Jernbaneverket, ikke skal gå ut i arbeidsledighet. Vi skal jobbe for å finne alternativer, både utenfor og innenfor jernbanesektoren, slo jernbanedirektøren fast.

Ikke samsvar

Killi fant ikke samsvar mellom de politiske målene om å konkurransetsette nesten alt innen drift og vedlikehold og virkemidlene som regjeringen har foreslått:

– Ventelønn og førtidspensjonering er blant annet helt nødvendige virkemidler for gjennomføringen.

– Jeg ser ikke i dag helt hvordan fase to, som gjelder Regjeringens opplegg for konkurranseutsetting av beredskapstilknyttet vedlikehold på hele strekninger, kan bli økonomisk rasjonelt. Jeg tolker og forstår

” ... ansatte i JBV Drift vil være veldig attraktive

regjeringen slik at det ikke er noen uenighet om at kravet for å gå videre i en fase to er at dette skal være økonomisk rasjonelt og ivareta sikkerheten, og at dette ikke skal iverksettes uansett.

Lys i tunnelen

Jernbanedirektøren understreket at det også er lys i tunnelen.

– De som er ansatt i JBV Drift vil være veldig attraktive for selskapene som får oppdragene med å ta over drifts- og vedlikeholdsoppdragene. Det finnes ingen andre som kan jernbane bedre i Norge.

– I tillegg tror jeg det bare er et tids spørsmål når JBV får nye oppgaver som ansvaret for stasjoner og godsterminaler. Så framtiden vil også by på muligheter, poengterte han.

• **Informasjonsmøter** på rekke og rad holdes i desember.

• **Over nyttår** skal det gjennomføres trening av alle ledere for enheter som blir berørt av omstillingen.

• **Medarbeidere** i drift og forvaltning som slutter frivillig, vil fra januar få tilbud om sluttvederlag, studie-



Ivareta: Å ivareta de menneskelige sidene i omstillingen og nedbemaningen ble meget kraftig understreket av jernbanedirektør Steinar Killi da 140 ledere var samlet i Folkets Hus i Oslo.

(Foto: Øystein Grue)



stønad og eventuelt førtids-
pensjonering hvis myndigheter
åpner for det.

- **Overtallig?** Hver enkelt som blir
definert som overtallig, vil få beskjed
om det og på nytt få tilbud om

frivillig fratreden.

Forbudt

Killi understreket videre meget sterkt den enkelte leders ansvar for å informere. – Hovedbudskapet blir til enhver tid å informere om status og om siste nytt i prosessen. Vi skal fortelle om det vi vet, og være åpne på det vi ikke vet.

– Ingen skal føle at informasjon blir holdt tilbake. Det er forbudt for våre ledere å si nei til dem som kommer for å få informasjon og for å snakke om hvordan de har det, avsluttet Steinar Killi.

Klare forutsetninger

På et allmøte på Nyland i Oslo 8. desember opplyste jernbanedirektør Steinar Killi at Jernbanverket vil følge opp Stortingets beslutning om konkurransetsetting og nedbemanning i Jernbanverket, men un-

» ... medarbeidere som må forlate JBV, skal ikke gå ut i arbeidsledighet

derstreket at alle endringer må skje i tråd med klare forutsetninger.

– Jernbanverket skal ha kontroll over kvalitetskritiske faktorer. Sikkerheten skal minst opprettholdes, helst økes og endringene skal være økonomisk gunstig for Jernbanverket og gi mer jernbane for hver krone.

Vårt ytterste

Svensli forfølger jernbanedirektørens budskap videre og understreker at omstilling kan være vondt og vanskelig uansett. Ikke for alle, men for mange. – Vi skal gjøre vårt ytterste for at de skal oppleve at de blir tatt vare på i denne prosessen.

– *Er målet om en verdig avslutning viktig først og fremst av menneskelige hensyn eller er det mest viktig av hensyn til JBV's image?*

– Det viktigste er først og fremst at hver enkelt som fratrer, sitter igjen med en følelse av at de er blitt tatt godt vare på av

Jernbaneverket i omstillingsprosessen. Samtidig betyr det også mye for Jernbaneverkets omdømme at de som fratrer, i ettertid sitter igjen med et positivt inntrykk.

Ha tid

– *Hvordan få til en verdig avslutning for alle som må slutte i JBV?*

– Vi må ha et sterkt apparat, og vi må trene opp og styrke lederne for at de skal stå best mulig rustet til å gjennomføre omstillingen. Noen av dem blir berørt selv. Ledere er medarbeidere i dette de også. Derfor er det viktig at også de blir tatt vare på, slik at de igjen ser viktigheten av å ta vare på sine medarbeidere.

– Folk er ikke midt oppe i det mest vanskelige ennå. Likevel er det viktig å ha et apparat på plass og nok ressurser til å gjennomføre omstillingen. Folk må ikke oppleve at vi ikke har tid til dem.

Verktøy

– *Hvilke verktøy er viktigst for å få til en slik verdig avslutning?*

– De frivillige tiltakene sluttvederlag, studiestøtte og etableringsstøtte er de viktigste. I tillegg vil førtidspensjonering bli et viktig, frivillig tiltak om myndighetene gir oss lov til å bruke dette også for dem som ikke er ansatt i BaneService. Stortinget må i tilfelle vedta det som egen sak, og det kan trolig ikke skje før over nyttår.

– De som ikke ønsker å benytte seg av de frivillige tiltakene, vil bli overført til JBV Ressurs. Hovedmålet for de fleste av dem vil være å få ny jobb. Et viktig virkemiddel her er å få hjelp av et karrieresenter. Dette

» Veldig mye ligger på den nærmeste lederen

senteret skal motivere og styrke selvtiliten til den enkelte, trene folk i å søke ny jobb og drive lobbyvirksomhet overfor bedrifter der det er muligheter for nytt arbeid.

Gode og tydelige signaler

– *Hvilke er de viktigste personene for å nå*

målet om en verdig avslutning?

– Veldig mye ligger på den nærmeste lederen, samt ledelsen i JBV. Ledelsen gav gode og tydelige signaler på ledermøtet om at de står bak og støtter dette arbeidet.

– JBV Ressurs skal være det viktigste verktøyet til Infrastruktur og Jernbanedirektøren i denne prosessen. Omstil-

» ...opptatt av å ta vare på dem som ser mulighetene

lingen vil gå over flere år, men flere hundre vil bli berørt allerede neste år. Derfor må linjeapparatet i Infrastruktur ta mye av jobben i den innledende fasen.

Uavklarte spørsmål

– *JBV Ressurs vil bli en stor arbeidsgiver. Har dere et apparat til å håndtere det?*

– Nei, i dag er vi kun to personer. I tillegg er det knyttet kontakt til fem personer i personalavdelingene i Infrastruktur, som jobber sammen med oss. Når vi vet mer om størrelsen og behovet, vil vi bli bemannet opp.

– *Hvor lenge kan folk være «ansatt» i JBV Ressurs?*

– Det er heller ikke bestemt. En av grunnene til det er at vi ikke vet om JBV kan benytte seg av oppsigelser og ventelønn. Dette er det ikke sagt noe om i regjeringens forslag eller i Stortingets vedtak.

– Hvis det ikke blir mulig å si opp folk, vil de kunne komme til å stå lenge hos oss. Blir det aktuelt med oppsigelser, vil det trolig bli definert en grense for hvor lenge de kan være i JBV Ressurs. Spørsmålene om oppsigelser og førtidspensjon er det veldig viktig for oss å få en avklaring på i utformingen av det videre arbeidet.

Kan bli begrensninger

– *Hva er de viktigste elementene i tidsplanen for gjennomføringen av nedbemanningen?*

– Den aller første fasen starter i januar.

- **Frivillig?** JBV Ressurs vil få arbeidsgiveransvar for dem som ikke ønsker å fratre frivillig. Også medarbeidere

som overføres hit, kan takke ja til de frivillige tilbudene som finnes.





Viktigste verktøy: – Vi skal være det viktigste verktøyet til å gjennomføre omstillingen for våre ansatte på en mest mulig menneskelig måte, sier lederen av JBV Ressurs, Marie Svensli.

(Foto: Øystein Grue)

Da vil ansatte både i drift og forvaltning få tilbud om de frivillige tiltakene sluttvederlag, studiestønning og stønad til etablering av egen virksomhet.

– Det vil kunne bli noen begrensinger på fag og alder, blant annet vil ikke fagområde signal og tele bli berørt. Med andre ord kan ikke de innen signal og tele benytte seg av disse tilbudene. Hvis ansatte i forvaltning benytter seg av tiltakene, vil vi

kunne etterfylle med folk fra drift i de ledige stillingene der fagene er like.

God tid

– *Hvor lang tid har en på seg til å velge disse frivillige tilbudene?*

– Jeg kan ikke i dag si noe helt nøyaktig tidsrom, men vi snakker om noen måneder. Alle skal få god tid til å tenke seg om.

– I den neste viktige fasen vil vi definere

” ... ikke å glemme at det er enkeltpersoner vi jobber med

overtallige ned på navn. Parallelt med at de frivillige tilbud blir behandlet, vil lederne bli trent til å være ledere under omstilling og i å gjennomføre samtaler med dem som blir overtallige.

Spent

– *Kan du si noe mer konkret om de tre andre frivillige virkemidlene sluttvederlag, studiestøtte og støtte til etablering av egen virksomhet?*

– Størrelsen på sluttvederlaget blir regnet ut etter hvor mange år en har vært ansatt i staten, nærmere bestemt en månedslønn for hvert år. Det er valgfritt om en ønsker å få hele vederlaget utbetalt på én gang eller månedlig.

– Studiestøtten er på inntil 2/3 lønn inntil tre år. Da kan du faktisk skaffe deg en ny utdanning på 2/3 lønn. Det er et flott tiltak, og jeg er spent på hvor mange som vil benytte seg av tilbudet.

Låne maskiner

– Det siste er støtte til etablering av egen virksomhet. Dette behøver ikke å ha noe med jernbane å gjøre. Støtten tilsvarer inntil en årslønn.

– For dem som vil satse på å bli en av de nye leverandørene til JBV, ser vi på kriterier for å hjelpe dem i gang ved blant annet utlån av maskiner og utstyr fra JBV. For det er ofte veldig store investeringer som skal til for å kunne etablere seg i dette markedet.

– *Kan en benytte seg av flere av disse tre tilbudene?*

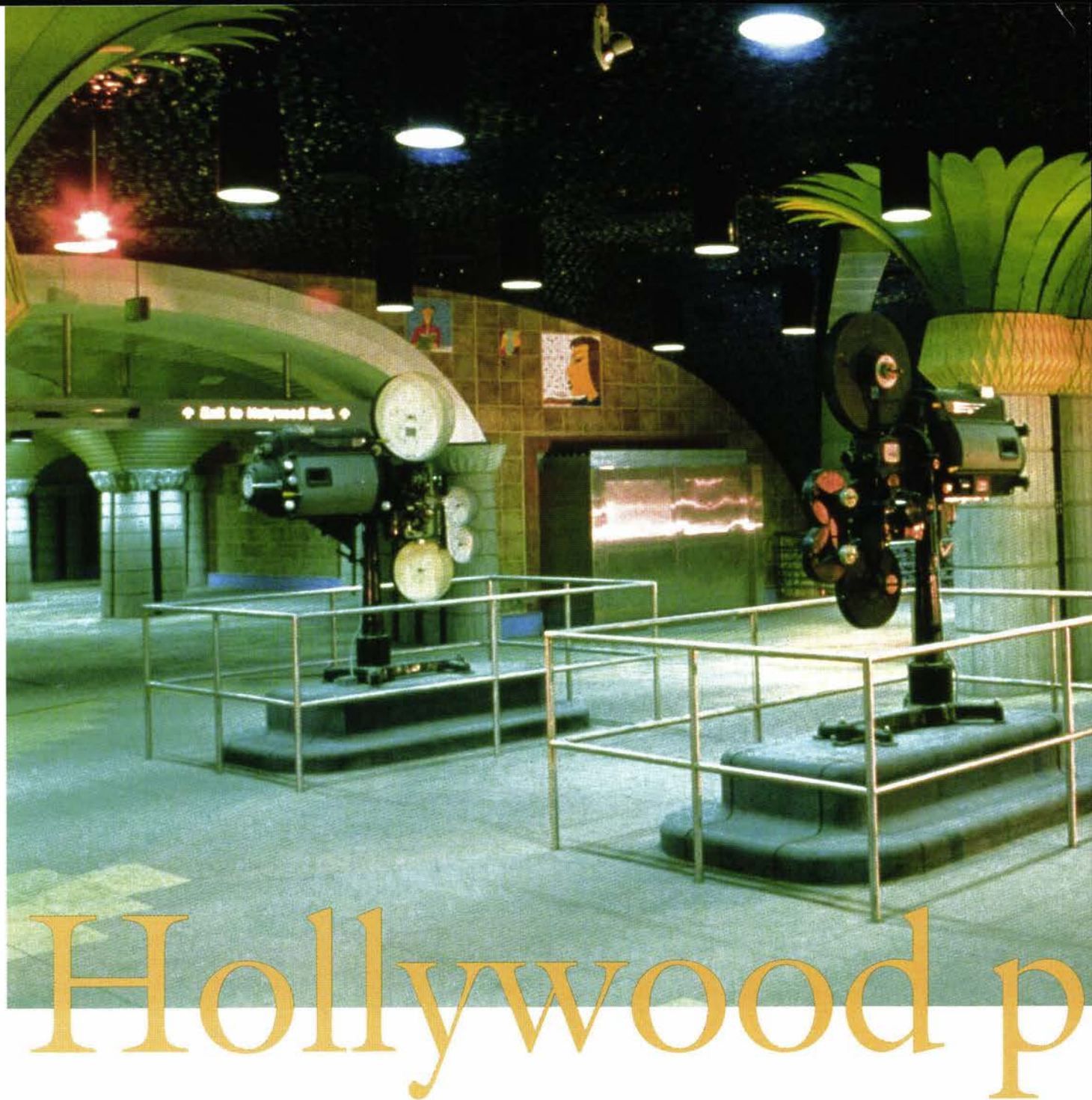
– Nei, normalt ikke. Tilbudene gjelder først når det er forhandlet frem en omstillingsavtale med personalorganisasjonene. Dette skal skje i januar 2005. Så ingen kan benytte seg av tiltakene før jul, slik noen har spurt oss om, avslutter Marie Svensli.

svein.erik.bakken@jbv.no

- **Nytt arbeid?** JBV Ressurs vil gi tilbud om å delta på et eksternt karrieresenter, hvor målet er å finne nytt

arbeid utenfor JBV.





Hollywood p

LOS ANGELES: Privatbilismen har allerede fått skarp konkurranse i bilens by. Et gigantisk, offentlig trafikknnettverk vil i år 2010 omfatte 700 km skinner, 60 stasjoner og 4200 busser. Utsmykningen av stasjonene gjør en tur på metroen til en opplevelse.

HENRIK BYRN

Los Angeles er byen som en gang var totalt i bilenes makt. Nå er privatbilismen i ferd med å tape terreng – jernbaneterreng – på grunn av en hardt slående sørcalifornisk cocktail.

Farlig cocktail

Den amerikanske metropolen består av et raskt utviklet kollektivtrafikksystem med tog og busser blandet med en økende miljøbevissthet hos mange av byens millioner av innbyggere. Videre er den til-

satt et daglig kaos på veiene med påfølgende stress og bileksos krydret med CO2 samt en stor dråpe stigende bensinpriser.

«... 700 km
jernbane
med 60
stasjoner»

Denne cocktailen er en farlig blanding – og i Los Angeles en fryd for øyet ved at togpassasjerene fristes med kunst og kultur. Allerede på lang avstand stiger stasjonsområdene opp og utfordrer øyet med fascinerende former, muntre farger og

dristige buer som visuelt trosser tyngdekraften.

Helt Hollywood

Inne på stasjonene fortsetter opplevelsene med spennende utsmykninger og malerier på vegger, tak og i glassmontrer. Alle kunstverkene forteller en historie.

Noen steder illustreres det lokale området. Stasjonen Hollywood Vine markerer seg for eksempel med filmutstyr, palmesøyler og stjerner på himmelen.

Det finnes rulletrapper og heiser slik

«Hollywood»: Hollywood Vine station er naturligvis utsmykket med filmutstyr, palmesøyler og stjerner på himmelen.

Fakta

- Metronettet i Los Angeles består av tre linjer på til sammen over et hundre kilometer skinner.
- Metro Red Line transporterer på hverdager mer enn 120.000 passasjerer på sine 102 tog.
- 60.000 tar Blue Lines 54 tog, og knapt 30.000 går om bord de 15 togene på Green Line.
- Nesten halvparten av de om lag 2.500 bussene er moderne og kjører på naturgass.
- Metropolitan Transportation Authority har 8.100 ansatte.



Langs motorvei: De lette togene på the Blue Line går over bakken, ofte langs motorveiene.

å skinner

at selv handikappede lett har tilgang til metroen. Nede på perrongene fortsetter det med kunst på veggene, og innramningen har ofte et high tech-preg.

Det er høy kriminalitet i Los Angeles. Derfor er stasjonene vel opplyste. Her er videovervåking av perrongene og nødtelefoner på togene. Et stort antall sikkerhetsvakter patruljerer konstant hele stasjonsområdet.

Arkitekturen, utformingen og sterkt lys er designet for å eliminere mørke hjørner og gjemmesteder. Vegger og andre murkonstruksjoner er laget av materialer som er motstandsdyktige mot graffiti og vandalisme.

Billettautomatene er plassert slik at de lett kan benyttes av mennesker i rullestol, og billetter kan kjøpes med poletter,

mynter og én- og femdollar sedler. En enkelt billett koster 1,35 amerikansk dollar, overgang koster 25 cent ekstra og et månedskort 42 dollar. Det finnes rabatter for studenter, pensjonister og handikappede.

Nettverket

Metroens hovedstasjon er Union Station, og den ligger i sentrum av Los Angeles.

De forskjellige linjene er fargekodet. Den røde linjen strekker seg nordover til Hollywood, vestover til Beverly Hills og mot øst hvor linjen er forbundet med et omfattende nett av busser og regionale tog.

I sør starter den blå linjen. Den går over bakken til Long Beach og krysser den grønne linje – også den over bakken – som går øst-vest og har forbindelse

med Los Angeles International Airport.

Planen er å bygge ut et en sirkelformet bane som skal gå under de mange terminalene på den hestekoformede flyplassen.

I juli 2003 ble «the Gold line», gull-linjen, åpnet. Det er en lettbane til et av byens tetttest befolkede områder – fra Union Station mot Pasadena, 10 kilometer i nordøstlig retning.

700 km jernbane

Metroen er en kombinasjon av de tunge undergrunnstogene på den røde linjen – som blant annet går i tunnel gjennom Santa Monica-fjellene – og den blå og den grønne linjen med lettvektsbaner på bakken. De sistnevnte kan bygges raskt og for en fjerdedel av prisen på en vanlig undergrunnsbane. →

” Stasjonene en fryd for øyet

Den nye gullinjen avlaster to tungt trafikkerte motorveier og kan ta unna samme kapasitet som en firefelts motorvei i rushtiden.

Fra år 2010 skal «Metrolink» utgjøre et nettverk på nesten 700 kilometer jernbane med 60 stasjoner og forbinde fem omkringliggende fylker med bykjernen i Los Angeles.

Banene transporterer i dag omtrent en kvart million passasjerer daglig, og man anslår en halv million reisende i 2010. Banene imøtekommer da Sør-Californias økende behov for transport i dette århundret.

Ta med sykkel

«Metrolink» er også integrert i «Metro System», som dekker deler av den andre trafikken, blant annet et bussystem. De nåværende 2.500 bussene har også opplevd en kraftig passasjerøkning. Bussene transporterer i dag om lag en og en halv million passasjerer daglig. Antall busser vil antageligvis bli økt til 4.200 i 2010.

I tillegg vil bilister få lettere tilgang til holdeplassene for kollektivtrafikken.

Områdets 800 kilometer sykkelstier vil bli utvidet og forbedret. Allerede nå kan 1.400 av bussene frakte sykler.

Det er også planlagt togstrekninger langs Stillehavskysten.

Bilfelleskap

Los Angeles' økende millioner av biler har i årtier dominert trafikken. Byens hundrevis av «highways» og «freeways» er bygget i tre, fire, eller fem etasjer. I rushtiden er trafikken nærmest kaotisk med kilometervis av køer, og som regel er det kun én person i hver bil.

Bruken av bensin er enorm. Eksosgassene har skapt et av verdens største smogområder, og utslippet av blant annet CO2 i atmosfæren er tilsvarende stort.

Det er noen av grunnene til at Metropolitan Transportation Authority (MTA) også oppfordrer bilistene til å gå sammen om å kjøre én bil. De som deltar i slike bilfelleskap, får da kjøre i kollektivtrafikkfeltet sammen med busser og utrykningskjøretøy på motorveiene.

To milliarder dollar

Nå har personbilene altså fått konkurranse fra kollektivtransporten, og i dag bruker Los Angeles mer enn to milliarder dollar i året på kollektivtrafikk.

Konseptet er klart: –

Bevegelse i dagens storbyer kan best oppnås ved å innføre en hvilken som helst gjennomgående transport, sier styreformannen i MTA, som leder det gigantiske trafikksystemet. – Metro System er rettet mot transportbehovene til en meget

forskjellig sammensatt befolkning via et bredt tilbud av transportalternativer.

Strømsvikt

Ingen av MTAs jernbanelinjer har så langt blitt stoppet på grunn av strøm-

bruddene som har plaget California.

Den røde linjen får sin strøm fra byens selvstendige elektrisitetselskap som ikke har blitt rammet av strømproblemene, og selv om andre linjer får strømmen sin fra et av de berørte selskapene, kan de i slike nødsituasjoner få strøm fra MTAs eget system.

Jordskjelv

Et problem som ikke er løst, er jordskjelv. Det er den store frykten for MTA, for

«...innføre gjennomgående transport»

brukerne av undergrunnsbanen og alle andre som bor i den jordskjelvsplagede delen av California, som dessverre også inkluderer Los

Angeles.

Metroen er konstruert slik at den kan bevege seg etter jordens eventuelle svingninger, og den kan til og med kjøres under mindre eller moderate skjelv. Inntreffer et stort skjelv, vil linjene bli stengt og undersøkt for skader.

I følge Metro Systems informasjonskontor er undergrunnsbaner blant de sikreste stedene å være under et jordskjelv. Kontoret henviser til det store jordskjelvet i San Francisco i 1989 da den lokale undergrunnsbanen kunne fortsette umiddelbart etter skjelvet, og under det siste store jordskjelvet i Los Angeles i 1994 slapp metroen fra det uten skader.

Opplyst: Stasjonene er vel opplyste med flott design, som her ved en av perrongene for Metro Red Line. Den røde linjen er bokstavelig talt malt langs hele toget for at det lett skal kunne gjenkjennes.





Bak scenen: Stasjonen Hollywood Highland er konstruert som en «bak scenen»- fantasi. Perrongen er nederst til venstre i bildet.



Takmaleri: Det er mye kunst på stasjonene. Her er et stort takmaleri ved inngangen til «Metro Center»- stasjonen, med rulletrapper på hver side.



Den norsk-svenske «O

NARVIK-STOCKHOLM: – **O yeah... Dette minner om Orientekspresen. Flotte farger og sååå mye dyr, skryter de utenlandske turistene. Vi er ombord på toget som bringer oss gjennom norsk og svensk polarnatur.**



orientekspresen»



Prospektkort: Det ene prospektkortet etter det andre åpenbarer seg over fjellet. (Alle foto: Tore Holtet).

JJ Fantastiske fjell, daler og vann!

TORE HOLTET

Vi sitter om bord i Norrlandståget og tilbringer i overkant av 20 timer på skinner mellom Narvik og Stockholm. Hovedoperatør er Connex AB, som samarbeider med Ofofbanen AS på den norske siden av grensen.

De to japanske ungdommene har funnet seg vel til rette i den stilfulle spisevognen med hvite duker og passende lampe på bordet. I komfortable stoler drømmer de seg bort mens de sender beundrende blikk både til hverandre og til en makeløs fargeprakt av natur utenfor togvinduet. Motiver som de knapt har sett på sjeldne prospektkort, rammes inn av mørkeblå gardiner med gullfarge både i mønster og dusker.

Ferietog

– Fantastisk kombinasjon av fjell, daler og vann!

Det japanske paret er mildt sagt imponert over utsikten fra toget på Ofofbanen og Malmbanen, selv om de ikke unnlater å bemerke at toget går mye langsommere enn hva de er vant med i hjemlandet.

– De raske togene egner seg for å komme seg til og fra jobb, dette her er ypperlig for ferie og avkob-

«... som regel er konkurranse fordelaktig ...»

anledning til på sin interrailferie gjennom Sverige. Mens de på andre europeiske tog er blitt vekket både fem og seks om morgenen, har de i dag fått sove så lenge de ville – og for henne betydde det nærmere 13 timer natta i forveien.

– Ikke sushi

– *Hvordan var det i Narvik?*

– Det var ikke så kaldt som vi trodde, svarer Daisuke og ser bort på Yukie, som har brent inne med ett spørsmål etter et dagsopphold i det de oppfatter som verdens nordligste jernbaneby.

– Hvorfor fikk vi ikke kjøpt sushi i fiskelandet Norge????

Vi forsøker å antyde at rå fisk er japansk og så langt fra nordnorsk tradisjon, men de har begge problemer med å kjøpe den forklaringen.

– Andre skandinaviske byer har da sushi ...

– Konkurransen en fordel

På bordet ved siden av sitter det svenske ekteparet Tarja og Leif Tipping. De har spandert på seg en weekendreise tur retur Haparanda-Stockholm med to netter på hotell for en samlet pris på 3400 kroner.

– For det meste flyr vi til Stockholm, men denne gangen valgte vi toget på grunn av et gunstig pristilbud gjennom lokalavisen, beretter ekteparet, som begge har fortært noe de betegner som en OK frokost for 75 kroner per person.

– *Har dere tenkt over at denne togstrekningen trafikkeres av det franske transportselskapet Connex?*

– Ja, og som regel er konkurranse fordelaktig for kundene. Hvis alt er statlig, går det kanskje helst i den samme banen hele tida, kommenterer Leif.

Konkurs

Ingen av passasjerene vi snakker med i restaurantvognen, er klar over at de egentlig skulle fått tilbud om langt bedre og ferskere matretter. For mange er en trereters middag med passende alkohol-

holdig tilbehør det store høydepunktet under den lange togreisen i nord.

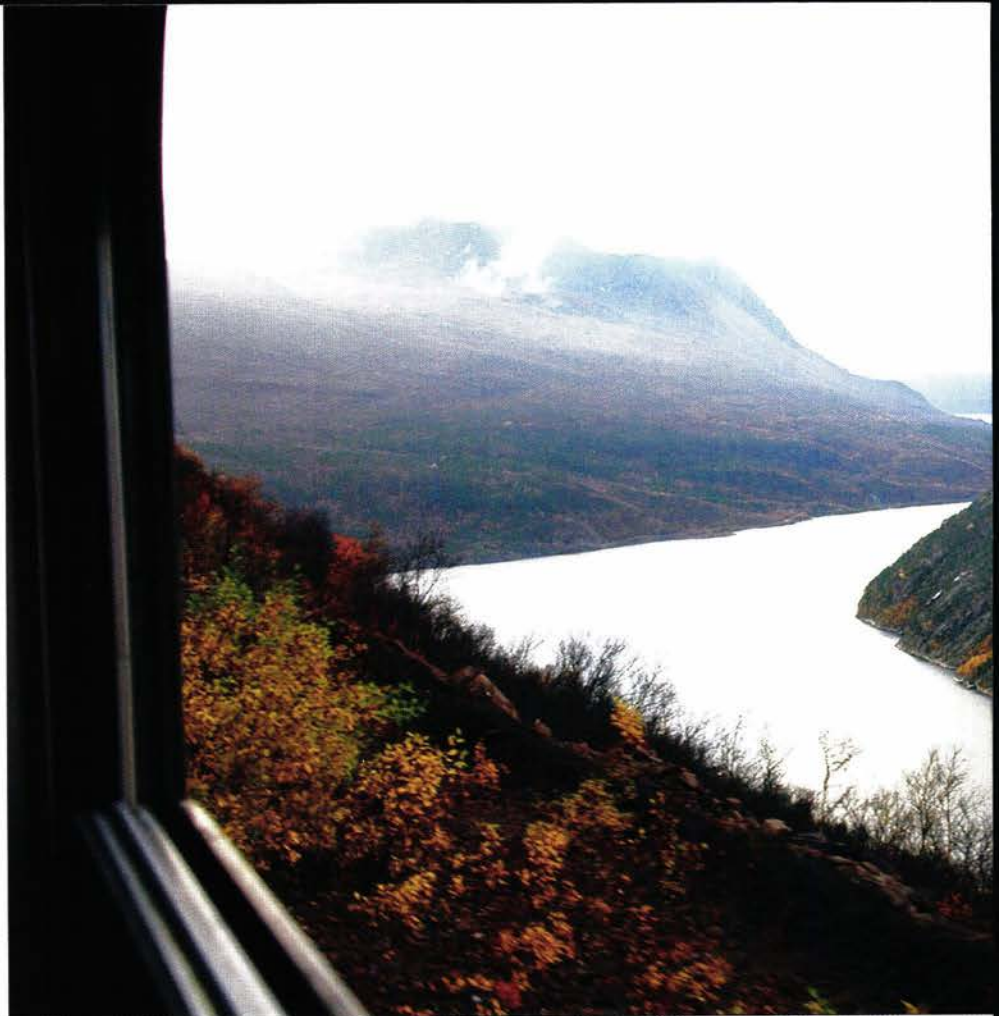
Det siste lar seg ikke ordne akkurat nå. Driften av restaurantvognen om bord har nemlig bydd på tøffe konflikter, med konkurs, politianmeldelse og rettslig etterspill som noen av ingrediensene. Connex har nettopp sagt opp selskapet med det klingende navnet Svenska Orient-

«Spekkhogger safari og fjell-turer meget populært»

er serveringen noe enklere. Det siste går ikke helt upåaktet hen hos kvinnen ved siden av meg. Hun griner på nesen over en tørr baguette som har ligget litt for lenge i plastfolie.

– SJ bedre

Det var 15. juni 2003 at Connex overtok ansvaret for fjerntogtrafikken på strekningen Göteborg-Stockholm-Luleå-Narvik. Det meste av den aldrende vognparken ble leid av den svenske stat, mens restaurantvognen opprinnelig er en NSB-vogn av typen B3. Den er bygd vesentlig om, og mange lar seg fascinere av den luksuspregede innredningen når de skal slappe av med et glass eller et måltid.





Fakta

- 15. juni 2003 overtok Connex ansvaret for togstrekningen Narvik-Luleå-Stockholm-Göteborg.
- På toget kan du kjøpe tre retters middag med tilbehør, og mange passasjerer fristes av rimelige pakketurer.
- Norrlandståget går tre ganger daglig fra Stockholm til Narvik og én gang daglig fra Göteborg – og vice versa.
- Til sammen stopper det på 59 stasjoner på hele strekningen.
- Toget bruker 20 timer mellom Narvik og Stockholm.

Særpreg: Daler, fjorder og fjell gir Ofotbanen et særpreg som tiltrekker seg utenlandske turister.

Ikke dermed sagt at toget for øvrig er av nyere dato. Tvert imot. Ventilasjonsanlegget er ikke noe å rope hurra for, og det er trangt å komme fram gjennom deler av toget.

Fra en av vognene lukter det røyk lang vei. Det har sammenheng med at røykeforbudet ble innført 1. september, og operatøren har ennå ikke rukket å sanere den tidligere røykevognen.

– Standarden er bedre med SJ, mener jugoslaviske Spyridon Tsonis mens han tar seg en blås under en liten stopp.

– I Nord-Sverige er heller ikke konkurransen all verden, og da må folk ta til takke med det som tilbys, påstår han.

Ti prosent fra utlandet

Det står ikke til å nekte at Connex-overtakelsen i fjor sommer fikk blandet motakelse. Nå ser det ut til at motstanden og skepsisen er tonet vesentlig ned.

– Vi ville satse mer på utenlandske turister og har lyktes med det. Ti prosent av de reisende kommer fra andre land.

Videre ville vi at passasjerene skulle oppleve noe underveis, og vi startet både med selskapsvogn og restaurantvogn. Også dette har vært en suksess, selv om vi etter omleggingen valgte å satse alt på én restaurantvogn i hvert tog, forteller sjef for Connex affärsområde Norr, Olof Ericsson. Han har knyttet til seg flere samarbeidspartnere, og resultatet er blitt



Blick: Yukie og Daisuke sender beundrende blick til hverandre når de ikke drømmer seg bort i en natur de ikke har sett maken til.

en rekke tilbud om pakkereiser.

– Spekkhoggersafari og fjellturer er blitt meget populært, og i begge disse tilfellene samarbeider vi med hoteller og eventselskaper.

Fly stor konkurrent

– Merker dere konkurransen fra lavprisselskapene i luften?

– Ja, fly er blitt en meget stor konkurrent, særlig på strekningen Stockholm-Luleå.

– Får dere togtrafikk til å lønne seg?

– Ikke uten bidrag fra den svenske stat. Togtrafikk er isolert sett «ingen bra affär».

I tillegg gjorde vi en del feilsatsinger i starten. Blant annet forsøkte vi å få til en oppdatert nyhets- og værtjeneste om bord, men måtte gi tapt på grunn av tekniske problemer.

– Vognene er ikke akkurat av ny dato ...

– Nei, sittevognene er fra 60-tallet, men det er ikke så mange andre vogner som tåler klimaet i nord. Med disse vognene takler vi 30 minusgrader i fjellet uten problemer, så vi forsøker å holde liv i dem så godt vi kan, sier Olof Ericsson – sjefen for Connex sitt svar på Orienteक्सpressen.

Glade togminner



Glade og spente: Astri (nr to f.v.) og tre andre glade og forventningsfulle barn i togvinduet på Loenga stasjon i Oslo fredssommeren 1945. (Foto: Scanpix)

Astri (67) og Ingrid (68) var to av 16.000 norske barn som etter fem lange og magre krigsår fikk reise til Sverige og Danmark for å gjøre seg fete. Her er deres fortelling om togturen og to glade og mette fredssommermåned hos sine svenske tanter og onkler nesten 60 år etter.

SVEIN ERIK BAKKEN

Vår lille historie startet med at Jernbanemagasinet fikk en oppfordring fra generalsekretær Tore Killingland i Norges Naturvernforbund om å finne barna som er fotografert i togvinduet på junisiden i jernbanens flotte jubileumskalender: «Ta plass!».

Utrolige tilfeldigheter

At livet er fylt opp av en rekke tilfeldigheter, har de fleste av oss erfart. Likevel skvatt jeg (forfatteren av denne sak) ikke så reint lite da jeg kikket nøyer på bildet av de fire barna med sine identifikasjonskort til «Foreningen Rädda Barnen»

«Skjøt ned onkelen min bakfra»

rundt halsen. På det eneste kortet som vi kunne lese navet til barna på, stod det Astri Bangsund, Hagatjern, Mjøndalen. Og henne visste jeg jo hvem var!

For etter at Astri som åtteåring var blitt tvangsevakuert av tyskerne fra hjembyen Vardø i oktober 1944, havnet hun tilfeldigvis på mitt hjemsted ovenfor Mjøndalen. Der gikk hun på den vesle grendeskolen sammen med broren min.

60 år etter



På samme plass: Astri (t.v) og Ingrid tilbake på Loenga stasjon der togturen til massevis av god mat og opplevelser i Sverige ventet dem.

Og Jon, en av Astris to brødre, er en av bestekameratene til broren min, og Jon kjenner også jeg veldig godt.

Når jeg så fikk tips om at en av de andre to jentene på bildet var kona til Nils Ravanger, en pensjonert jernbanemann som fortsatt står på hos oss her på Stortorget, så trodde jeg knapt hva jeg hørte. Nå viste det seg at Ingrid ikke var med på bildet, men i Sverige hadde hun også vært for å gjøre seg fet sommeren 1945.

Dramatisk

– Hva er det sterkeste minnet, Astri, fra da du var flyktning i eget land?

– Det sterkeste øyeblikket var da tyskerne skjøt ned onkelen min bakfra. Før det hadde de skutt ned kuene til besteforeldrene mens vi barna stod og så på. Slike opplevelser sitter i så lenge du lever.

– Sterke er også minnene fra båtturen da vi ble fraktet sørover fra Finnmark. Vi ble stuva sammen som kveg og hadde massevis av lus på oss da vi kom til Gulskogen utenfor Drammen. Der ble vi innkvartert i en leir og avsluset.

Én krig – to verdener

Ingrid er født i Lørenskog utenfor hovedstaden, men regner seg først og fremst

som oslojente.

– Jeg opplevde ikke så dramatiske ting som Astri under krigen – selv om det var litt dramatisk når flyalarmen gikk og vi flyktet ned i kjelleren. Litt

«En haug med pannekaker» dramatisk var det også når vi i mai i 1940 evakuerte fra hjemmet vårt i Oslo sentrum og reiste til en tante på landet. Men der var vi bare noen få dager, så flyttet vi tilbake til igjen.

– Så dere opplevde to forskjellige verdener i det samme landet?



– Ja, det kan du si, medgir Ingrid, og Astri nikker bifallende.

Stas

– *Hva husker du, Astri, fra da bildet i togvinduet ble tatt av dere?*

«**Stuva sammen som kveg**» – Jeg husker at en fotograf bad oss stikke hodet ut av vinduet, så tok han bildet av oss. Det var jo stas å bli fotografert av en ekte pressefotograf. Jeg vet ikke hvilken avis han kom fra, men det var sikkert en kjent fotograf.

– *Kjenner du igjen de tre andre barna på bildet?*

– Ja, hun helt til høyre heter Marit og var fra Nordland. Vi kom i samme kupé, og vi var på samme sted i Sverige. De to andre mener jeg var søsken og het Skotnes. De var som meg, fra Vardø. Det kan ikke være noen andre som er så lik dem, sier Astri.

– *Har du hatt noe kontakt med noen av dem etterpå?*

– Nei, jeg prøvde å få tak i Marit. Jeg tipset «Tore på sporet», men jeg har ikke hørt noe fra han.

Spente og glade

– *Dere ser glade og fornøyde ut på bildet. Var det en stor og spennende dag?*

Astri: – Vi var både forventningsfulle og spente. Spente på hvor vi havna i Sverige og på hvem vi kom til.

Ingrid: – Vi var ikke vant til å være borte, verken jeg eller søsteren min. Så selvfølgelig var vi veldig spente. Det var jo vår første tur til utlandet, og aldri hadde vi heller vært så lenge borte fra familien. Men det ble ikke noe savn. Litt hjalp det jo at vi var to som reiste sammen, og at søsteren min bodde like i nærheten av der jeg kom.

Loset inn

– *Hvordan gikk togturen?*

Ingrid: – Vi ble loset inn på et tog som Røde Kors hadde satt opp på Loenga stasjon i Oslo. Der ble vi plassert i kupeen med lemmer som lå over på tvers av setene. Hvor mange vi var i kupeen, husker jeg ikke, men vi var mange, og det var veldig trangt. Jeg mener også at vi



Minnes: Når Astri Nymoen og Ingrid Ravanger møtes i gamle ærverdige Østbanehallen, triller minnene fra dere første togtur til det store utland fram.

overnattet underveis på en skole i Landskrona.

– Ja, det gjorde vi, men hvor det var, husker heller ikke jeg, tilføyer Astri.

«**Litt dramatisk når flyalarmen gikk**» – Dagen etter gikk turen videre, og vi ble mottatt på stasjonen av dem vi skulle til. Det var tydelig at de visste hvem vi var, og hvem de skulle hente, forteller de.

Verdens hyggeligste

– *Kom dere til hyggelige folk?*

Astri: – Ja, du verden, det gjorde vi. Jeg var heldig og kom til verdens hyggeligste folk like utenfor Stockholm. Så de to månedene gikk som en røyk, og det ble ikke tid til å savne familien hjemme.

– Mine fosterforeldre ble straks hetende tante Karin og farbror Melle, og det ble de så lenge de levde for meg. Jeg fikk

pakker av dem hvert år og besøkte dem så ofte jeg kunne helt til de døde. Jeg har også hatt god kontakt med datteren deres og hennes familie.

– Vi reiste på flere turer til Stockholm

og reiste rundt og besøkte andre i familien ute på landet. Så jeg fikk mange tanter og onkler i Sverige. Vi hadde det virkelig fint.

«Forventningsfulle og spente»

Noe for ei byjente

Ingrid: – Jeg kom til en bondegård ved Vadensjø. Der opplevde jeg en masse og fikk det kjempegodt. Vi hoppet i høyet og koste oss. Det var noe for ei byjente, småler hun.

– De jeg var hos, hadde voksne barn, så det var ikke noen barn å leke med på gården. Men vi hadde nok å gjøre. Ikke minst med å stelle med alle dyrene. Mest moro var det å leike med kattungene. Så jeg savnet nok ikke lekekamerater, nei. Til det skjedde det altfor mye spennende på gården.

Haug med pannekaker

– *Hvordan opplevde dere å komme fra et land som hadde vært okkupert i fem år, og med store begrensinger i mat og nødvendige ting som klær, sko osv.?*

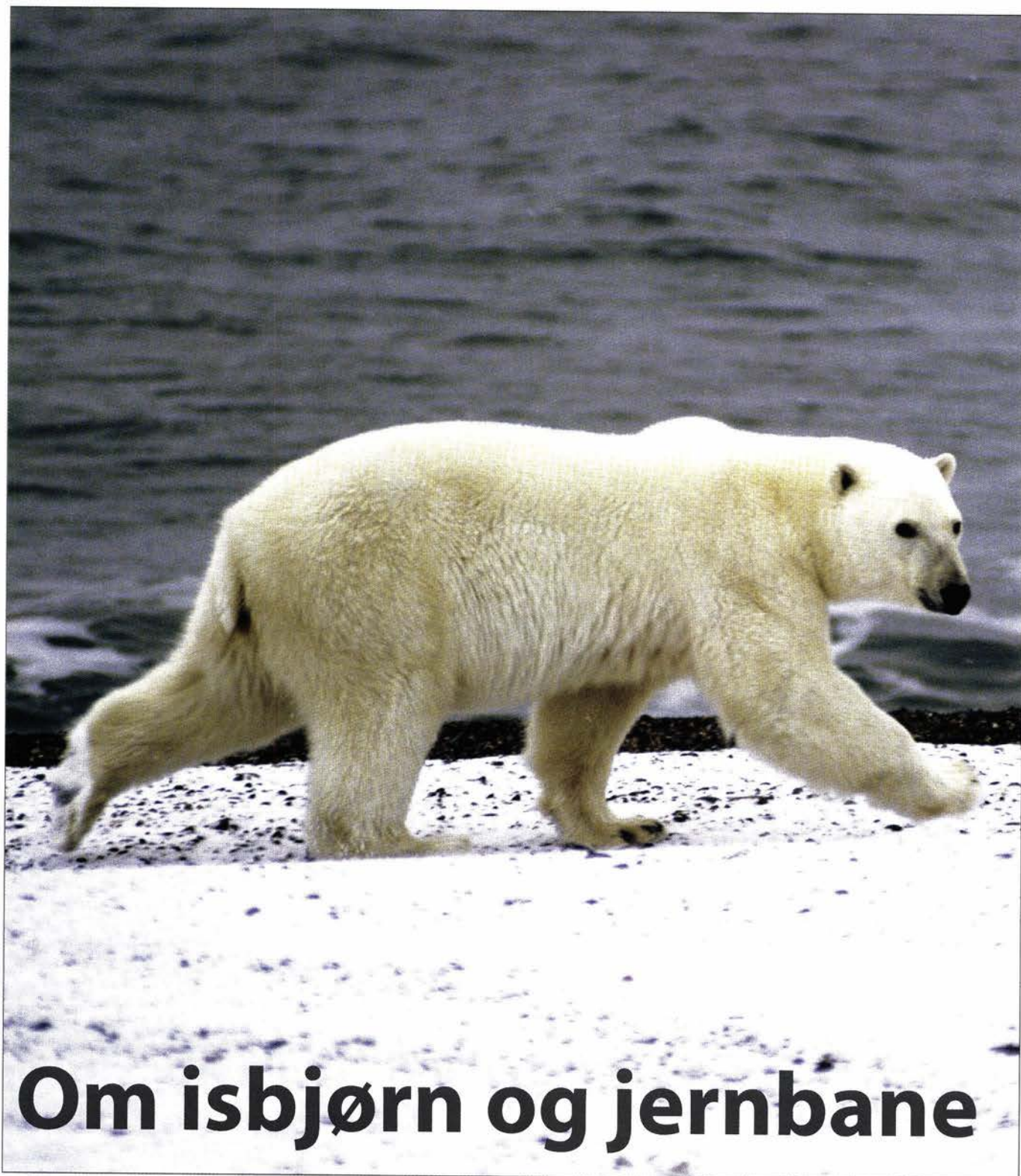
Astri: – Det var som et eventyr. Vi fikk masse god mat. Vi ble jo fetet opp, og det ble vi virkelig. Vi la på oss mange kilo på de to månedene vi var der.

Ingrid samstemmer og tilføyer: – Første dagen fikk vi en haug med pannekaker, minnes hun. – Siden fikk vi spise egg og andre ting som det var lite eller ingenting av hjemme hos oss under krigen. I tillegg fikk vi en liten koffert med klær på en mellomstasjon underveis og mer klær fikk vi der vi kom – nytt, fint tøy. – Ting som vi tar som en selvfølge i dag, var en stor opplevelse for oss da, sier hun, og Astri er hjertens enig.

– *Var det bare fryd og gammen eller opplevde dere også mindre hyggelige og kanskje til og med vonde ting?*

– Nei, sier de samstemt. – Alle tok seg av oss og var snille og greie mot oss.

svain.erik.bakken@jbv.no



Om isbjørn og jernbane

Reddes? – Skal vi redde isbjørn, må vi bygge jernbane, skriver stortingsrepresentant Heidi Sørensen (SV).

(Foto: Scanpix).

Forskerne forteller oss at klimaendringene på Nordkalotten skjer mye raskere enn vi før har trodd. Skal vi redde isbjørnen, må vi bygge jernbane.

– Klimaendringene skjer nå, og de påvirker folk, sa Robert Corell. Han har ledet arbeidet med The Arctic Climate Assessment Report som ble lagt fram i novem-

ber. Under et møte i Arktisk Råd i Nuuk i Grønland fikk parlamentarikere fra hele Nordkalotten høre Corells budskap i september.

Grønlandsisen smelter

For å komme til Nuuk fløy vi over Grønlandsisen. Isen er massiv, på det tykkeste

*Månedens
gjest:*

*Heidi
Sørensen*

Stortingsrepresentant SV



er Grønlandsbreen 2000 meter. Isen trykker Grønland ned på en slik måte at fastlandet under isen befinner seg under havets overflate. Nuuk ligger på høyde med Trondheim, men isen og fravær av Golfstrømmen gjør at i begynnelsen av september kommer minusgradene og høsten, og isen er på sitt minste. Forskerne fortalte oss at Grønlandsisen smelter. Det kunne vi også se selv, for smeltesedamene var lette å få øye på fra flyvinduet.

Klimaendringene i Arktis skjer mye raskere enn hva vi har trodd tidligere. Skulle hele Grønlandsisen smelte, betyr

” ... elektrisk jernbane medfører ikke klima-utslipp ...

det at havnivået vil øke med sju meter. Det tar lang tid å smelte så mye is, 400-1000 år, sier forskerne. Kanskje vil vår generasjon oppleve at havet stiger med én meter. Det innebærer at millioner av mennesker mister sine hjem, og at mange av verdens største byer ligger i faresonen.

Nordpolen isfri

Drivisen på Nordpolen smelter også. I løpet av 50 år kan Nordpolen være isfri om sommeren. Det gjør at isbjørnen mister sin mulighet til å jakte på sel, og klarer vi ikke å stanse klimaendringene, har den liten sjanse til å overleve.

Klimaendringene påvirker også folks hverdag i Arktis. Mange urfolksgrupper har fortalt forskerne til Corell om mangel på snø, om vanskeligheter med å reise over isen og om regn midtvinters. Levestetet til urfolksgruppene er truet av klimaendringer.

Siste dagen vi var på Grønland ble vi tatt med ut i båt. Det gir et mektig inntrykk å se isbreene kalve isfjell rett ned i fjorden. Trusselen om klimaendringer var ikke lenger noe teoretisk, noe fjernt som kunne skje i framtida. Mens jeg så isfjellene passere forbi båten, sank budskapet fra Corell inn: Klimaendringene skjer nå, og de rammer folk.



Få ned utslippene

Klimaendringene kan best beskrives som et globalt eksperiment uten angrefrist. Hvis klimaet først løper løpsk, er skaden uopprettelig. Klimaendringer rammer folk i dag, men de mest alvorlige konsekvensene vil våre barn og barnebarn måtte bære. Vår generasjon har et stort ansvar for å gi våre etterkommere minst like gode muligheter til å skape seg et godt liv som det vi har arvet. Å etterlate seg et klima i kaos, er ingen god arv.

Derfor må vi få ned utslippene av klimagasser. Det er sju år siden klimaavtalen fra Kyoto var ferdigforhandlet, og etter at Russland ratifiserte avtalen, vil den tre i kraft neste år. Klimaavtalen er et første lite skritt på veien i kampen for å få ned utslippene. Dessverre har mye av tiden etter at Kyotoavtalen var ferdig blitt brukt til å lete opp unnskyldninger for ikke å starte arbeidet med å få ned utslippene. Denne tiden bør være forbi. Det haster hvis vi skal klare å unngå de farlige klimaendringene.

Stor klimagevinst

Hver gang vi fatter en politisk beslutning må vi stille spørsmålet: Vil dette øke eller redusere utslippene av klimagasser? Samferdselssektoren er ikke noe unntak. Samferdselssektoren står for 25 prosent av utslippene av klimagasser i Norge. Det er umulig å føre en troverdig politikk for reduksjoner av klimagassutslippene uten tiltak for samferdselssektoren.

Klimagevinsten ved overgang fra privatbil og fly til tog er stor. Jernbanen er dobbelt så energieffektiv som personbilen, og elektrisk jernbane medfører ikke klimautslipp i det hele tatt, hvis kraften til toget kommer fra fornybare kilder. Satser vi på jernbanen, og får folk til å velge tog framfor personbil, er det et strategisk viktig tiltak for å få ned utslippene av klimagasser. Også når det gjelder godstransport, er det viktig å få større andeler over

på toget. Trailerne står for store utslipp av klimagasser, men godstransport på jernbane er trygt og forurensningsfritt.

Veiskille

Både NSB og Jernbaneverket har pekt på at vi står ved et veiskille for jernbanen. Fortsetter forvitringen av jernbanen, vil vi ende opp med et tilbud som nesten utelukkende dreier seg om å kjøre lokaltog rundt Oslo. Nå må det komme et løft for jernbanen, slik at tilbudet kan bli moderne og konkurransedyktig i forhold til de mer forurensende alternativene.

” Klimaendringene skjer nå, og de påvirker folk

Vi i SV arbeider for en storsatsing på jernbanen av mange grunner, men som stortingsrepresentant med bakgrunn fra miljøbevegelsen har det forundret meg at ikke klimaargumentene for jernbanen står sterkere. Bilbransjen arbeider for framtidens nullutslippsbiler, jernbanen er per dato moderne nullutslippstransport!

Nye skiller

I tillegg til klimagevinstene har også toget åpenbare miljøfordeler fordi togtransport ikke fører til lokal eller regional luftforurensning, og togtransporten er meget arealeffektiv. Toget er derfor det miljøvennlige og moderne transportmidealet for framtida.

Likevel opplever vi at gode togforbindelser legges ned. Togtilbudet til Stockholm legges ned fra nyttår og vil bare fortsette som et tilbud i helgene og om sommeren. Hvis dagens togreisende i framtida velger flyet, vil klimautslippene øke tilsvarende de årlige utslippene fra 25000 personbiler.

Klimatrusselen er et av de spørsmål som vil definere politiske skillelinjer i framtida. Vi som vil ta hensyn til våre etterkommere, satser på toget. For skal vi unngå farlige klimaendringer, og redde leveområdene til blant annet isbjørnen, må vi satse på toget!

Hvor er alle jentene?

Alle og alle... Det er kanskje å ta litt sterkt i, så mange var de tross alt ikke. Men jeg kan da huske at det begynte et par jenter i pukken på Loenga på åttitallet en gang.

PER RATHE

Det skjedde en liten revolusjon på nitten-åttitallet, det rykket jenter inn i de mannsdominerte yrkene på jernbanen, i baneavdelingen, stasjonstjenesten, skiftetjenesten og verkstedene. Men etter hvert ble de tilsynelatende borte, én etter én. Så jeg har gått og undret meg: Hvor ble de av?

Så kom jeg til å nevne denne min undring for et mannlige intervjuobjekt på Lillestrøm.

– Jeg tror kanskje en av dem er her hos oss, sa han umiddelbart. Og der satt hun jammen, den ene av jentene fra Loenga, på et kontor i Gulbygget på Lillestrøm. Som økonomimedarbeider.

Formenn overalt

Hun blir ikke så lite overrasket når jeg står der og vil intervju henne fordi hun en gang jobbet på Loenga.

– Det er da deg, ikke sant?

– Jo da, jeg jobba der som banereparatør, det stemmer det... Og at vi var to jenter. Jeg tok UR 23 også, godkjenningen som robelfører. Var der en god del år. Det var andre tider, de første årene hadde vi bare Loenga å passe på. Det var formenn overalt, vi måtte passe oss for å trække inn på andres område. Senere ble det jobbing over større deler av Oslo, blant annet på Filipstad.

Træler i henda

Kirsti hadde jobbet i hotell- og restauranrfaget og tatt grunnkurs i sjofart, uten å få hyre; tidene skiftet i alle bransjer.

Min arbeidsdag

Navn: Kirsti Frenger
Alder: 39 år
Arbeidssted: Drift Lillestrøm, matriseorganisert
Tittel: Økonomimedarbeider
Begynte som: Baneaspirant 1986
Bor: Lillestrøm



Fra sjø til bane: De hadde ingenting å tilby på hyrekontoret, så ble det bane i stedet.

– Bane hadde bruk for jenter, og jeg hadde mekanisk innsikt etter skolen. Jeg syntes det høstes spennende ut, og likte tanken på å jobbe ute.

Hun hang godt med både praktisk og teoretisk. Den første sommeren var spesielt varm, minnes hun.

– Jeg svetta mye, og fikk træler i henda. Jeg ble ganske sliten, må jeg innrømme.

” – Det var kanskje ikke tilfeldig at formannen ga meg litt jobb inne

En koselig tid

– Noen av mannfolka var kanskje litt skeptiske, men ingen sa noe. Det var en koselig tid. Men det var kanskje ikke tilfeldig at formannen ga meg litt jobb inne den første tida, sier Kirsti.

Hun har ingen forklaring på at det ikke kom flere jenter til, men tror det kan skyldes manglende markedsføring av yrket blant kvinner.

– Vel kan det bli noen tunge løft der ute, og det er surt å stå sikkerhetsvakt om vinteren, men det var mer manuelt arbeid før. Jenter kan klare den jobben.

Litt seint å flytte ut

Men selv har hun altså havnet på kontor og trives godt med det.

– Jeg hjalp til inne en sommer for rundt ti år siden med vanlig kontorarbeid, med timelister, fakturaer og sånt noe. Da Bane-Produksjon ble skilt ut, ble jeg oppfordra til å søke jobb inne og fikk fast jobb som økonomimedarbeider der.

Kirsti Frenger har tatt kurs på kveldstid, tre års videregående i regnskap, noen kortere interne kurs og lært av jobben. Jobben på Lillestrøm er variert, spesielt liker hun prosjektoppfølgning.

Men kan det tenkes hun går tilbake til en jobb under åpen himmel?

Hun drar på det.

– Jeg har stadig sikkerhetstjenesten inntakt, men ikke godkjenningen som maskinkjører. Det er vel litt seint, vel. Men jeg ville nok foretrekke det fremfor å sitte på et vanlig regnskapskontor.

Møte med:

Elkraftoperatør
Hilde Sture

Styrer strømmen på Bergensbanen

Ansvar: – Da jeg for ni år siden begynte på elektroavdelingen på Arna, så jeg ikke for meg at jeg skulle sitte med ansvar for strømforsyning og kobling på Bergensbanen, sier Hilde Sture.

(Foto: Øystein Grue).

ASKØY/BERGEN: – Jeg har det kjempekjekt – både på jobben og hjemme. Skiftarbeid gir meg tid til unger, hus og meg selv, i tillegg til at jeg kan konsentrere meg om jobben uten at det blir mer enn stress enn jeg trives med. sier elkraftoperatør Hilde Sture.

ØYSTEIN GRUE

Jernbanemagasinet møter damen som styrer kjørestrømmen på Bergensbanen – et par timer før hun skal på nattevakt.

Usminket

– Det er litt rotete her rett før ungene skal i seng. Men jeg avgjorde at fotografen får møte virkeligheten slik den er – usminket!

Hilde og to pysjeklede jenter, Silje 4 1/2 og Therese 6 1/2, møter meg i døren i nybyggerfeltet på Askøy, en halv time fra jobben til mamma i togledersentralen på Bergen stasjon. Strålende sol og en varm, skyfri himmel i solnedgang får Askøy til å fremstå som den idyllen Hilde Sture gjerne viser frem.

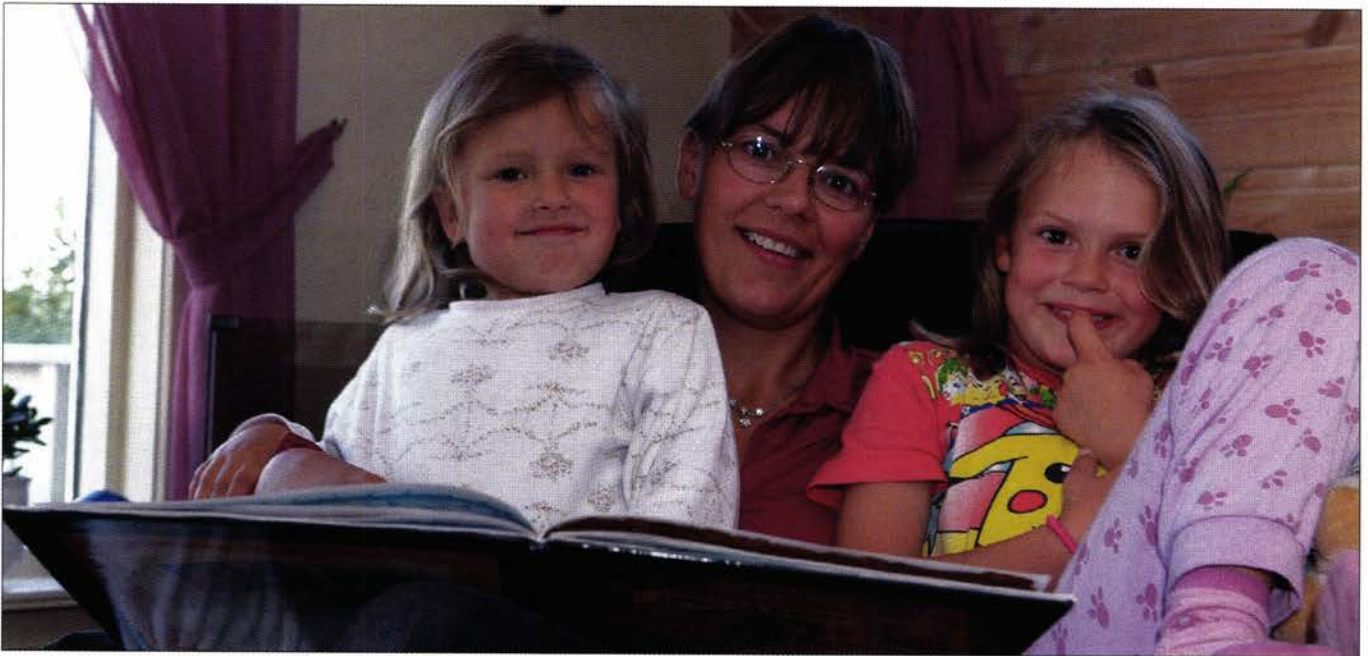
– Terje og jeg får kabalen til å gå opp takket være mormor som er barnevakt for jeg skal på jobb, slik at jeg får sove

noen timer før nattevakt mens mannen er på vakt i Bergen Kommunale Kraftselskap – BKK.

To jenter og 28 gutter

– Jeg har alltid elsket matematikk, sier Hilde og forteller at hun var lei skole etter 9. klasse.

– Å fortsette med teori på videregående var ikke aktuelt. Helse- og sosialfag var altfor tradisjonelt. Elektro, derimot, virket



Balanse: – Jeg er opptatt av balansen i livet mitt, sier Hilde og understreker at skiftarbeid gir henne mer tid til døtrene Silje (4 1/2) og Therese (6 1/2).

bokstavelig talt spennende. Vi var to jenter og 28 gutter i klassen. Jeg stortrivdes

«Jeg har alltid elsket matematikk»

med å jobbe fysisk med noe praktisk og har ikke angret ett sekund på valg av yrkesvei!

– Kommer ikke jenter fysisk til kort i forhold til guttene?

– Jobben er slett ikke avhengig av slik fysisk styrke som mange tror. Å jobbe som hjelpepleier eller sykepleier er nok langt mer fysisk krevende og vel så risikofyllt i forhold til overbelastningsskader som faget mitt, hvor vi bruker kran og andre hjelpemidler for å håndtere tunge løft, forklarer Hilde.

Mannsbastionen

– Jeg var hjemme ett år med hvert av barna. Etter å ha fått nummer to, ønsket jeg å få komme tilbake i 60 prosent stilling på elektroavdelingen i Arna. Det var godt å komme tilbake på avdelingen, hvor jeg jobbet sammen med godt voksne karer på strømforsyning og ute på linjen.

Hilde vet om én kvinnelig kollega i region Nord på elektro. Ellers er elektro-faget i Jernbaneverket – som jernbane-fagene flest – en mannsbastion.

Kameratslig

– Vi har en kameratslig og respektfull tone, og det sosiale miljøet på jobben har stor betydning for trivselen, sier Hilde. Hun forteller om de to første årene som

montør og senere høyspentmontør på 22 kV-anlegg i Bergen Kommunale Kraftselskap, før Jernbaneverket søkte etter kontaktledningsmontør i 1995.

– Da jeg begynte på elektroavdelingen på Arna, så jeg slett ikke for meg at jeg ni år senere skulle sitte i denne stolen med ansvar for kobling på Bergensbanen.

– Jeg har aldri gått med ambisjoner om å stige i gradene, slik elkraftoperatør-jobben kanskje betraktes.

– Luksus-turnus

– Tre-skift-ordningen med turnus over seks uker passer meg aldeles utmerket, sier Hilde – som denne kvelden går på nattevakt klokken 22.30 og slutter klokken 07.00.

– Jeg møter Terje i døren hjemme og spiser frokost sammen med Silje og Therese før jeg kjører jentene henholdsvis til barnehage og skolen. Med små barn

– som krever oppfølging – opplever jeg at jeg både får mer tid sammen med barna, til mine interesser og til jobb når jeg jobber skift enn det hadde blitt om Terje og jeg hadde jobbet på dagen. Litt avstand gjør at kjærligheten på hjemmebane også blomstrer, sier Hilde med glimt i øyet.

– Jeg er opptatt av balansen i livet mitt. Mens mange tror at skiftarbeid betyr redusert livskvalitet, opplever jeg det

motsatte i den livsfasen jeg og familien er i nettopp nå. Når alle står opp samtidig,

«... opplever turnusarbeid som luksus»

tørner ut og kommer slitne hjem på likt, blir det mindre overskudd. Jeg opplever arbeidssitu-

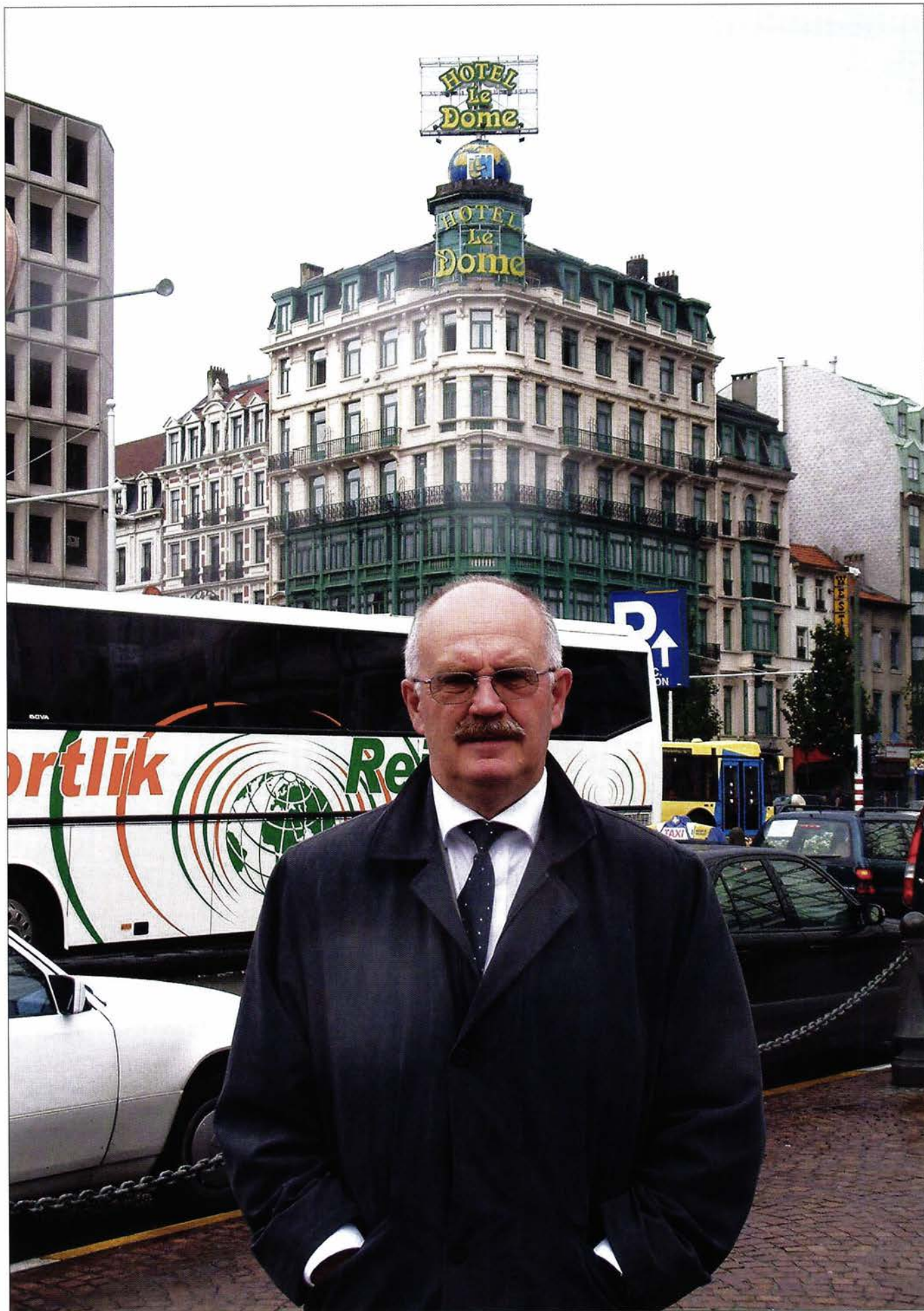
asjonen med turnusarbeid som luksus, sier Hilde.

Samspill

– Med bakgrunnen fra arbeid ute i sporet føler jeg meg trygg i jobben ved Bergen elkraft. Jeg har deltatt i feilsøking og har praktisert sikkerhetsprosedyrene slik at jeg kjenner oppgave- og ansvarsfordeling ute og inne.

– Jobben som elkraftoperatør foregår i et tett samarbeid med togleder, som fra sin plass kan koble ut strømforsyningen dersom dette er nødvendig for å ivareta sikkerheten og begrense skadeomfang ved feil. Som hovedregel er det mitt ansvar å ta hånd om frakobling i forbindelse med planlagt arbeid og ved feilretting på linjen. Vi har mannskaper stasjonert på Ål og Voss. På kveld og natt er det i uka ingen beredskap ved strømforsyning, så vi er avhengig av at de ansatte stiller opp. I helgene er det derimot beredskap. Spørsmålet blir ofte om jeg kan løse et problem i forhold til togfremføring fra min plass – eller om det må kalles ut mannskaper for å lokalisere og rette en feil for at togtrafikken kan gå.

oyg@jbv.no



Han bygger viktige nettverk for Norge

BRUSSEL: Som samferdselsråd ved den norske EU-delegasjonen er Olav Grimsbo (59) med på å bygge viktige nettverk for Norge. Fra sitt kontor i Brussel konstaterer han at EU satser enormt på jernbanen.

VIDAR GRØNLI

Grimsbo vil for mange av Jernbanemagasinet lesere være kjent som lobbyist for Transportbrukernes Fellesorganisasjon. I en årrekke ledet han den NHO-tilknyttede organisasjonen. Før det var han ansatt som forsker ved Transportøkonomisk institutt, så transportsaker har han drevet med i mesteparten av sitt yrkesaktive liv.

„ ... ikke politisk vilje til å satse mer på veibygging

Gjennom sine tidligere jobber har han deltatt i en rekke internasjonale møter og har gjennom åra opparbeidet seg et bredt nasjonalt og internasjonalt engasjement, blant annet som medlem av Transportarbeidsgruppen i den europeiske arbeidsgiverorganisasjonen UNICE.

Drømmejobb

Som lobbyist var hans viktigste oppgave å påvirke, enten det var enkeltpersoner eller myndigheter. Nå er han en helt annen jobb – som lyttepost for den norske regjeringen i EU-systemet.

Den norske EU-delegasjonen har sitt kontor rett overfor EU-kommisjonens kommende hovedkvarter i den nyrenoverte store Berlaymontbygningen og kan således sies å ha en usedvanlig god ut-

kikkpost. Delegasjonen teller 65 medarbeidere og er dermed Norges største utenriksstasjon. Grimsbo er en av 21 fagråder, og for en samferdselsråd er det nok å gripe fatt i.

– Alt som dreier seg om transport i Europa genereres her i Brussel, slik sett er dette en drømmejobb for meg, sier Grimsbo, som har hatt denne stillingen i to år og noen måneder.

Høyt prioritert av EU

– Blir jernbanen høyt prioritert i EU?

– Ja, uten tvil. EU har et utviklingsprogram for samferdsel som heter Trans-europeiske Nettverk (TEN). I dette programmet er det skissert 30 store prosjekter som prioriteres av unionen. Utvikling av jernbanen er definitivt gitt en av de høyeste prioriteringene.

– Det ser ikke ut til å være politisk vilje til å satse mer på veibygging i de sentrale EU-landene. Derimot er jernbanen er et satsingsområde, det samme gjelder utvikling av sjøtransporten. Ikke minst gjelder dette de indre vannveier, det vil si elver og kanaler i det sentrale Europa, forteller samferdselsråden.

Tre hovedsatsinger

– I EU-systemet tenker man at jernbanen må organiseres slik at den blir attraktiv for brukerne, ikke minst for næringslivet. EU har derfor en koordinert strategi på tre forskjellige hovedområder for utvikling av jernbanen.

– For det første er det utbygging av en infrastruktur, dernest kommer et støtteprogram som har fått navnet Marco Polo, og til slutt er det gjennomføringen av tre såkalte jernbanepakker.

Binde sammen

– Utvidelsen av EU østover med ti nye medlemsland har ført til et ekstra behov for en felles infrastruktur. Spesielt i de nye medlemslandene trengs det omfattende endringer av infrastrukturen for å binde de tettere til de gamle EU-landene.

– Et poeng i denne sammenheng er at den veksten som ventes i de nye med-

„ Eu satser derimot enormt på jernbane

lemslandene ikke blir fanget opp av vei- trafikken, men at den i størst mulig grad kan komme over på bane. Det er veldig vanskelig å få til endringer hvis man først har fått trafikken ut på veiene, sier Grimsbo.

Marco Polo

Foruten å satse på infrastrukturen gir EU støtte til bedrifter som ønsker å velge andre transportløsninger enn veitransport. Støtteprogrammet Marco Polo retter seg direkte mot vareiere og transportbrukere for å få disse til å velge andre løsninger enn bare gummihjul, rettere sagt prosjekter som fremmer transport på jernbane.

Det kan for eksempel være bedrifter i to land som ønsker å endre transporten mellom bedriftene. Disse kan få startstøtte fra prosjektet om det blir vurdert som godt. Norge er også med på dette og det betyr at det kan gis støtte til norske prosjekter. Men det blir knallhard konkurranse om midlene, så her må det satses

Godt an: – Norge ligger godt an i forhold til den tenkningen som skjer i EU, sier samferdselsråd Olav Grimsbo. (Foto: Vidar Grønli).



seriøst hvis vi skal ha håp om støtte, påpeker fagråden for samferdsel.

Tre jernbanepakker

EU har nå lagt fram tre såkalte jernbanepakker. Den første jernbanepakken kom midt i 1990-åra og inneholdt retningslinjer om liberalisering av forvaltning og drift av jernbanen. I jernbanepakke 2 behandlet man liberaliseringen av godstrafikken på tvers av landegrensene, mens passasjertrafikken omhandles i jernbanepakke 3, som nå er til behandling i EU-systemet.

– Jernbanepakke 3 dreier seg mye om hvordan jernbanen skal fungere på tvers av landegrensene. For øvrig inneholder den også organisering i forhold til infrastruktur, forteller Grimsbo.

– Med denne har man laget en samlet



Ikke vei: – Sentrale EU-land vil ikke satse mer på veiutbygging, sier Olav Grimsbo.

noe som trolig har bidratt til at jernbanen ikke har hatt den samme veksten.

Felles opplæring

Han trekker fram felles lokføreropplæring som et eksempel på hvor viktig det er man ser samlet på utviklingen av jernbanen i Europa: – Etter hvert som jernbanen bygges ut og krysser flere og flere grenser i Europa, er det viktig at ikke bare infrastrukturen er på plass med skinnegang og annet teknisk materiell. Det er også viktig at lokomotivførerne kan føre togene helt fram til bestemmelsesstedet. På den måten slipper man å bytte lokførere.

Det indre marked

Jernbanesaker er en del av det som kalles det indre markedet i EU. Det betyr at det som vedtas av EU om samferdsel og jernbane også skal gjelde for Norge. Bare av denne grunn er det viktig å ha en aktiv utenriksstasjon i EU-hovedstaden.

Grimsbo påpeker at vi i Norge ligger godt an i forhold til den tenkningen som skjer i EU. Vi har for eksempel for lengst foretatt en deling av forvaltning og trafikk-selskap gjennom opprettelsen av Jernbaneverket, og vi har åpnet for fri konkurranse på godstransport.

– Det er etablert et eget jernbanebyrå i EU, European Rail Agency, som skal bidra til å påse at harmoniseringen som det legges opp til i jernbanepakkene blir fulgt opp i de enkelte land. I Norge og i Skandinavia er dette ikke noe problem. Men det er stor forskjell i tenkningen når det gjelder jernbanen og jernbanens utvikling i flere land.

– I Frankrike tenker man for eksempel

helt annerledes enn i Storbritannia og Nederland. Franskmennene er veldig opptatt av jernbanen som styringssystem, og myndighetene ligger derfor tett opp til det operative. Storbritannia, derimot, har sluppet det mer løs. Poenget er å få det til å bli noenlunde likt i alle land.

Lyttepost i EU

Olav Grimsbo peker på tre punkter viktige for en fagråd: Han skal lytte og rapportere, formidle norske synspunkter og informere norske miljøer om hva som skjer. Dessuten kommer det en rekke organisasjoner, bedrifter og representanter fra fylkeskommunene som ønsker å bli informert om hva som skjer.

En fagråd ved EU-delegasjonen skal fange opp nye forslag eller beslutninger som fremmes eller fattes. Deretter skal

... stor forskjell i tenkning når det gjelder jernbane

han sørge for at de blir sendt til Utenriksdepartementet for videre vurderinger. Han skal også formidle norske synspunkter, spesielt overfor EU-kommisjonen når de har lagt fram forslag eller er i ferd med å fremme en sak.

Foruten i kommisjonen og i Rådet, er det viktig å ha gode kontakter i Europaparlamentet. Grimsbo understreker at det er krevende å skape seg nettverk og bruke det. – Vi vet at kommisjonen har mer enn nok med sine egne 25 medlemsland, og da kan det være vanskelig å gi prioritet til en norsk representant. Vi kan i alle fall ikke forvente det, poengterer han.

– *Hvordan har spranget vært fra lobbyist til embetsmann?*

– Det har gått fint. Jeg er veldig bevisst på hvilken rolle jeg nå har. Nå har jeg først og fremst faglige synspunkter, ikke politiske. Det dukker jo opp saker innimellom som jeg godt kunne tenkt meg å engasjere meg i, men det får bli, avslutter Olav Grimsbo.

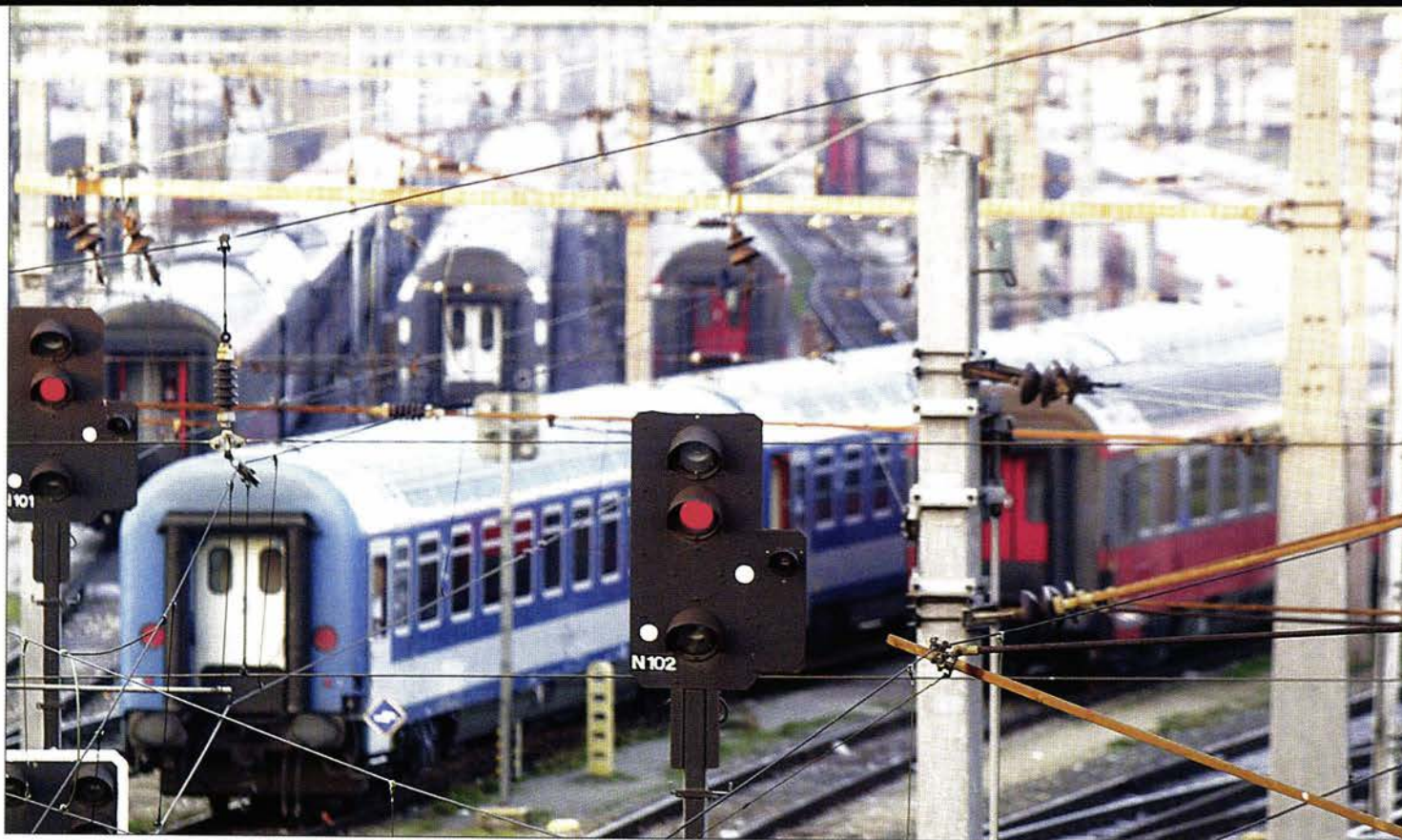
... kan gis støtte til norske prosjekter

plan for jernbanen i Europa på den institusjonelle og lovmessige siden. Nå som EU er utvidet og teller 25 medlemsland, vil en slik plan naturligvis ha stor betydning.

Fungere bedre

– Hensikten med disse jernbanepakkene er å få jernbanen til å fungere bedre over landegrensene. Konkret handler det om blant annet om å skape felles regler for organisering av selskaper og myndighetsoppgaver, harmonisering av krav til infrastruktur som skinnegang og strømfor-syning, harmonisering av kvalifikasjonskrav, og felles utdanning av lokomotivførere.

– Jernbanepakke 3 er for tida til behandling i det europeiske Rådet og i Europaparlamentet. Det er spennende å se om de får dette på plass, fordi det ikke er til å komme forbi at jernbanen har hatt en annen historie enn de andre trafikkslagene. De andre trafikkslagene er deregulert og har hatt fri konkurranse i en årrekke,



Nødbremser: Deutsche Bahn trakk i nødbremsen. Den tyske tungvekteren er redd for kostnadene hvis Europa gjøres blir ett jernbanerike. (Foto: DB).

Svillelagt med nasjonale hindringer

Jernbanehistorien er svillelagt med nasjonale særordninger og tekniske spesialiteter noe som har gjort grenseoverskridende jernbanetrafikk vanskelig, tidkrevende og kostbar. En felles standard skulle løse flokene, men ting tar tid.

REIDAR SKAUG HØYMORK

European Rail Traffic Management System (ERTMS) skulle bøte på noe av fortidens synder. Dette er den fellesstandarden innen jernbanedrift som man i ti år har arbeidet med i regi av EU, og som skulle gjøres gjeldende for jernbanetrafikk innen unionen. Nå er det imidlertid oppstått uenighet både om gjennomføringstakten og kostnadsfordelingen.

Høyhastighetstog først –

Da «høyhastighetsdirektivet» (96/48) ble vedtatt i 1996, var innføring av det nye trafikksystemet en forutsetning for de europeiske høyhastighetslinjer – til tross for at mange biter ennå ikke var på plass. Senere er de fleste spesifikasjoner utviklet, og i år 2002 ble ERTMS innført som EU-lov.

Hele vitsen er at alle tog som er utrustet med et eget kontrollsystem, kan trafikere alle linjer uavhengig av hvor togmateriellet er produsert. I dag må tog i grenseoverskridende trafikk ha et utall av «bokser» for å kunne motta signaler fra de ulike nasjonale sikkerhetssystemer.

– deretter konvensjonelle tog

I direktiv 2001/16, som omhandler hvordan systemene i de ulike landene kan samordnes for konvensjonelle tog, hadde jernbanesektoren utarbeidet et sett av re-

” ... ny utrustning til 12 milliarder euro

gler som lå nær opp til tilsvarende system for høyhastighetstogene. Dette hadde EU-kommisjonen planlagt å vedta i sommer, men så var det noen som trakk i nødbremsen. Blant disse var tungvekteren Deutsche Bahn, som er bekymret for kostnadene. Den tyske giganten har beregnet at ERTMS-utrustning på seks hovedkorridorer gjennom landet vil koste 12 milliarder EURO. Ombygging av rullende materiell ruver sterkt i kostnadsbildet, og EUs regler for statsstøtte gjør det uklart om medlemslandene kan bidra til å fi-

nansiere ombygging av materiell som tilhører trafikkoperatørene.

Kommisjonen til hjelp

For å forsøke å overvinne tvilen i jernbanesektoren er EU-kommisjonen innstilt på å øke finansieringsbistanden til de transeuropeiske linjene (TEN) kraftig. Fra innværende periodes fire milliarder EURO foreslår kommisjonen 20 milliarder i perioden 2007-2013. Det blir her foreslått å gjøre tilpasningen mellom jernbanene til et særskilt satsingsområde med opp til 50 prosent EU-finansiering, utrustning på materiell medregnet.

Botniabanan svensk pilotstrekning

I Sverige skulle Botniabanan bli pilotstrekning for innføring av ERTMS. Etter år 2010 skulle systemet innføres på eksisterende baner, først på Ostkustbanen; videre på Södra stambanan og på linjen Hallsberg-Mjölby til Øresundsbroen. Nå er det i Sverige som i resten av Europa oppstått tvil om tidsplan og økonomi. Dersom det nye systemet blir reservert for definerte korridorer og ikke blir det alminnelige, europeiske systemet som tanken var, risikerer Norden at samordningen mellom jernbanene i Europa sporer av ved den dansk-tyske grense.

hoeymork@online.no

Snart grønt lys for Norsk Jernbaneskole

Det jobbes nå intenst med å få de siste tingene på plass før Norsk Jernbaneskole på Grorud åpner sine dører i januar. Læreplaner er utarbeidet, instruktører ansatt og studieplasser tildeelt.

CARIN PETTERSSON

Skolesjef Harald Storstrøm og resten av de ansatte ved Norsk Jernbaneskole vil ønske de 20 lokførerstudentene velkommen til fagutdannelsen på Grorud 17. januar. Det inviteres til offisiell åpning påfølgende dag.

– Skolen har som hensikt å ta vare på utdanningen av lokomotivførere. Skolen skal utvikle kompetanse for sektoren ut fra den kompetansen sektoren krever, sier skolesjefen.

Stolthet

Storstrøm ble hentet inn som skolesjef for Norsk Jernbaneskole fra IT-sektoren. Han startet 8. juni i år, men han sier at han allerede har funnet seg godt til rette, gjort sine observasjoner og trukket sine konklusjoner.

– Jeg trivdes fra første stund. Og når jeg prater med lokførere, så opplever jeg en veldig stolthet innenfor sektoren, forklarer Storstrøm.

Og det er nettopp denne stoltheten som skal bringes videre på Norsk Jernbaneskole. Skolen skal tilby en fagskoleutdanning for lokførere og fungere som et kompetansesenter som tilbyr kurs og opplæring.

Uavhengig og nøytral

Storstrøm understreker at skolen er operatoruavhengig og nøytral.

– Det skolen kommer til å bli god på, er lokførerutdanning, sikkerhet og trafikklederutdanning. Videre skal skolen følge



Stolthet: – En av Norsk Jernbaneskoles hovedoppgaver er å bringe stoltheten hos lokførere og i andre jernbaneyrker videre, sier skolesjef Harald Storstrøm. (Foto: Øystein Grue)

opp den arven fra Signalskolen i forhold til Signal og El. Vi skal sikre sektoren, og skolen vil også ha et koordineringsansvar i forhold til annen jernbanefaglig utdanning.

Venter på godkjenning

Norsk Jernbaneskole mottar midler over statsbudsjettet, midler som er øremerket i de statlige overføringene til Jernbaneverket. Studenter vil kunne ta opp studielån i Statens Lånekasse så fort skolen mottar godkjenning fra NOKUT (Nasjonalt Organ for Kvalitet i Utdanningen), en godkjenning som Storstrøm bestemt mener at skolen vil få.

– Den jobben gjøres nå. Vi har kommet så langt med fagplaner at godkjenningen vil falle på plass tidnok til at studentene får sine studielån for 1. termin 2005.

De 20 studentene på lokførerutdanningen har nå to semestre foran seg med studier før de blir godkjente lokførere. Den endelige sertifiseringen skjer hos arbeidsgiveren der lokføreren vil opparbeide seg materiell- og strekningskompetanse.

Grorud

Da Norsk Jernbaneskole først ble brakt på

” Det er spennende når man får et fagmiljø

bane, ble det diskutert hvor den skulle ligge. Drammen ble nevnt som et alternativ på grunn av NSBs simulatoranlegg på Sundland, men valget falt på Grorud der Signalskolen ligger.

I følge Storstrøm var Grorud et naturlig valg på grunn av nærheten og tilgjengeligheten til instruktører, materiell og til skolens samarbeidspartner Høyskolen i Akershus. Signalskolen var allerede etablert her med utstyr, og Jernbaneverket eide eiendommen.

Lyseblå

Skolesjefen er en engasjert og ivrig talsmann for Norsk Jernbaneskole, og fremtiden er lyseblå.

– Det er et mål å samle utdanning innenfor sektoren på skolen. Det er spennende når man får et fagmiljø. På sikt vil vi også kunne tjene penger som vi kan investere i skolen igjen. Vi vil tilpasse oss det markedet som finnes, avslutter Harald Storstrøm.

” Skal følge opp arven fra Signalskolen

Overskudd i SJ

Små-nytt

SJ AB går i pluss med et overskudd på 89 millioner svenske kroner løpet av årets første ni måneder til tross for nedgang i trafikken.

Hvis intet uforutsett skulle inntreffe i siste kvartal, forventes også årsresultatet for 2004 å bli positivt.

Nedgangen i trafikkvolum skyldes spesielt to forhold. Det er en fortsatt presset økonomi i Mälars-området utenfor Stockholm og skarpere konkurranse fra den innenlandske flytrafikken.

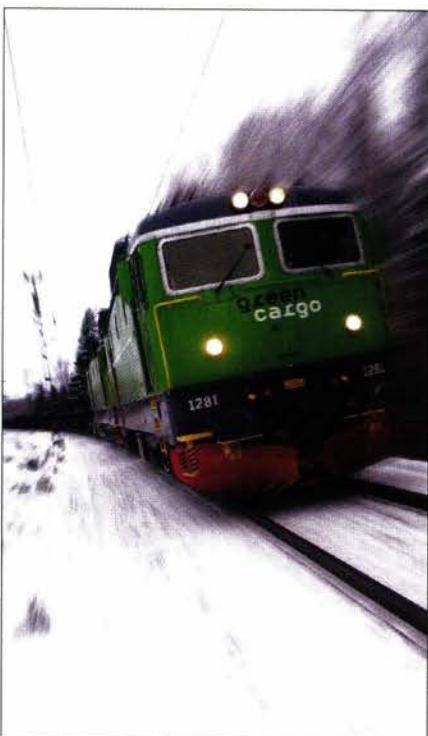
Effektene av resultatforbedringsprogrammet begynner også å vise seg. Kostnadene var 10 prosent lavere i de ni månedene enn i samme periode året før. Administrasjonen gikk ned med 78 personer, og sykefraværet sank fra 9,1 prosent i 2003 til 8,6 prosent i 2004. Målet er å komme ned i 7 prosent i løpet av 2006. Punktligheten i toggangen er på vei oppover – fra 92,1 prosent i 2003 til 93,5 prosent i år.



Nye SJ-tog: SJ har tøff konkurranse fra fly og satser stort på to-etasjes tog med makshastighet på mer enn 200 km/t. SJ har nettopp bestilt 43 slike togsett til 2,7 milliarder kroner. (Foto: Scanpix).

Green Cargo amerikansk?

Den amerikanske jernbane-gruppen Railworld Inc er lysten på å kjøpe den svenske godsoperatøren Green Cargo, melder Dagens Næringsliv.



Den kjente jernbaneprofilen Edward Burkhardt leder det Chicago-baserte selskapet som nå ser store muligheter i det svenske markedet.

Tidligere har Railion, datterselskap av det tyske Deutsche Bahn AG, også signalisert interesse for Green Cargo.

Den svenske regjeringen har gitt klarsignal for å gjennomføre en privatisering av Green Cargo senest i løpet av 2005, men det er fortsatt usikkert om det vil skje gjennom en åpen anbudskonkurranse eller på annet vis.

Railworld Inc har spesialisert seg på privatisering av jernbanedrift og har fra før etablert virksomhet i blant annet Australia, New Zealand, Polen og Estland.

Etter møter med representanter for berørte svenske departementer den 8. november uttalte Burkhardt at han var optimist.

Privatiseres: Den svenske regjeringen har gitt klarsignal for å gjennomføre en privatisering av Green Cargo (tidligere SJ Gods) i løpet av 2005. (Foto: Green Cargo).

Green Cargo i siget

Den svenske godsoperatøren Green Cargo hadde også i tredje kvartal en gunstig utvikling, og det akkumulerte resultatet for årets første ni måneder er et overskudd på 26 mill. SEK.

Det er 78 millioner bedre enn for tilsvarende periode i året 2003. Fraktvolumet gikk ned med rundt én prosent i tredje kvartal, men høyere transportpriser veide opp for nedgangen i volum. I de ni månedene fra januar til og med september i år har transportvolumet økt med én prosent sammenliknet med 2003. Regulariteten i godstrafikken er fortsatt god, selv etter at landets største skifteterminal i Hallsberg ble stengt på grunn av moderniseringsarbeider i juli. Den svenske minister for kommunikasjoner og regionalpolitikk, Ulrica Messing, åpnet den moderniserte terminalen den 10. november.

– Du kan skrive historie

Små-nytt



Oppfordrer: Thor Bjerke ved Norsk Jernbanemuseum oppfordrer nåværende og tidligere ansatte på jernbanen, og spesielt kvinner, til å skrive ned endringer fra jernbanens historie.

(Foto: Øystein Grue).

– **Skriv ned dine erindringer og del din bit av jernbanens historie med våre etterkommere. Oppfordringen kommer fra Thor Bjerke ved Jernbanemuseet på Hamar.**

ØYSTEIN GRUE

Norsk Jernbanemuseum oppfordrer nåværende og tidligere ansatte ved jernbanen til å skrive ned sine erindringer. Mange har opplevd et langt og interessant liv ved jernbanen i en tid med stor teknisk utvikling og til dels store omstillinger.

– Også for 50 år siden var det en tilsvarende minneinnsamling. Den gang kom det inn et større antall beretninger til museet, forteller Thor Bjerke til Jernbanemagasinet. Dette er svært så forskjellige beretninger, men felles for dem alle er at de gir ettertiden en verdifull kunnskap om jernbaneyrket og de utfordringer det førte med seg.

Skriveføre kvinner

– Mens det i 1954 bare kom inn beretninger fra menn, håper vi denne gang at også kvinner vil sette seg ned og skrive, fremholder Thor Bjerke. Norsk Jernbanemuseum ønsker at flest mulig vil ta i mot vår utfordring og skrive ned sin beretning. Alle som sender sitt bidrag til Norsk Jernbanemuseum (Postboks 491, 2304 Hamar) innen 30. april 2005, blir med i trekningen av en kopi av en gammel stasjonsklokke (bjelle).

For øvrig anbefales å lese omtale av Jernbanemuseets minnesamling i årboken for 2004. Der er det også gjengitt utdrag fra noen beretninger fra forrige innsamling.

Overvåking innen nyttår



Installasjonen av utstyr for kameraovervåking av tunnelmunninger er godt i gang.

Innen nyttår skal overvåkingsutstyret være i drift både i Oslo-tunnelen og i Romeriksporten.

Som et ledd i arbeidet med å hindre uønsket og ulovlig ferdsel i de to lange tunnelene i Osloområdet ble det før sommeren besluttet å installere kameraovervåking av tunnelmunningene.

Prosjektet gjennomføres i regi av JBV Utbygging.

I gang: I oktober ble utstyscontaineren ved Oslostunnelen satt opp i regi av JBV Drift Øst, ved prosjektleder Lars Inge Graver (t.h.) og Torgeir Flesjø.

(Foto: John Petter Reinertsen, Samfoto).

Britene velger japansk

Små-nytt

Britene har besluttet å kjøpe japanske tog fra Hitachi-konsernet til høyhastighetsbanen i Kent. Kontrakten dreier seg om 30 togsett.

De nye togene vil få en teknologisk høy standard som gjør det mulig både å trafikere innenlands og på den nye høyhastighetslinjen mot Kanaltunnelen, der togene vil kunne utnytte hastigheter på opp til 225 km/t. Togene vil også bli benyttet i den såkalte «spydcastpendelen» mellom sentrale London og the Olympic Park i Stratford. Under åtte minutter vil dette togbårne spydkastet bruke på å frakte tilskuere til olympiaparken i Stratford.

Start i 2009

Det er ventet at en kommende togordre til Hitachi vil omfatte rundt 30 togsett med seks vogner i hvert sett, og at togene kommer i drift i løpet av året 2009. Infrastrukturforvalteren, the Strategic Rail Authority (SRA), vil nå sammen med finansieringsselskapet HSBC Rail (UK) Ltd sette seg ned med Hitachi og forhandle fram en detaljert kontrakt så snart som mulig. Senere i



«Spydkast»: Britene har kjøpt inn 30 togsett av dette togbårne «spydkastet» fra Hitachi-konsernet. (Foto: Scanpix).

år vil det gå ut innbydelse til anbuds-konkurranse om den nye «Integrated Kent Franchise». Av anbudsvilkårene vil det framgå hvilket driftsmønster og hvilken servicestandard som er ønsket for trafikken i grevskapet.

Solcelletog testes i Italia

I gamle dager het det med henblikk på elektrisk togdrift i en NSB-annonse: Toget går langt på en liten skur. Nå kan vi legge til: Det går bra med solskinn også!

Men da er det kanskje bra at forsøkene foregår i Italia som har atskillig mer sol enn gamle Norge. På en konferanse i Paris i slutten av oktober ble UIC orientert om de foreløpige resultatene av forsøk med solceller som er foretatt av den italienske togoperatøren Trenitalia.

Solcelle-pioner

Du kan gjerne lære deg den nye forkortelsen med en gang. I PV-tog står PV for photovoltaic technology, eller det vi kaller solcelle-teknologi på norsk. Trenitalias forsøksprosjekt støttes av

EU gjennom det såkalte LIFE-programmet for miljørettede prosjekter.

Italienske Trenitalia er en pioner på dette området. Selskapet har på eget initiativ utstyret egne tog med solcellepaneler for å kunne måle nytten av en slik energitilførsel. I perioden mellom oktober 2002 og oktober 2004 har fem passasjervogner, tre godsvogner, et el-lok av typen E636 og en dieselenhet hatt solcellepaneler. Hensikten med forsøket var å måle nytten sett i forhold til energiforbruk og virkning på miljøet. Kostnadene til forsøket har vært omkring 1.2 mill. EURO hvorav EU har finansiert halvparten. For å kunne få enda bedre oversikt over nytten har EU gått med på å delta i ytterligere ett år, slik at sluttvurderingen vil bli gjort i oktober 2005.

«Allegro» på sporet

– Hva er mer felles for mennesker enn musikk? Slik tenkte iallfall italienerne og østerrikere da de skulle finne navn på de nye togene som skal forbinde de to landene. Den 12. november undertegnet de østerriske statsbaner, ÖBB, og det italienske Trenitalia avtalen om Allegro-samarbeidet. Med toget Allegro Johan Strauss reiser du mellom Wien og Venezia på under sju timer. Og med biltogget Allegro Rigoletto kan du ta med deg bilen til Roma og Firenze for bare 99 EURO som et spesialtilbud i fire uker etter at Allegro-togene starter opp den 12. desember. Det er også mer musikk på sporet: Allegro Tosca og Allegro Giacomo Puccini er to av dem.

– Kanskje dette er veien å gå for det nye togtilbudet mellom Norge og Sverige? Hva med Kjempeviseslåttan eller Evert Taube-ekspressen?

Railion Danmark i krise

I følge JyllandsPosten er Railion Danmark i så akutt krise, at selskapet ikke lengre vil garantere for fortsatt aktivitet i Danmark.

Til tross for at selskapet nylig er tilført 56 millioner D kroner fra sitt tyske moderselskap for å dekke størsteparten av siste års underskudd er situasjonen fortsatt alvorlig. Railion har allerede nedlagt en rekke lokal-togstrekninger, og selskapet overveier å nedlegge ytterligere strekninger. I ytterste konsekvens kan det bli full stans for Railion Danmark. I november var Railion i dialog med Trafikministeriet for å få etablert bedre vilkår for godstransport i Danmark.

Bygger ormehotell



Isolerer: Lars-Olov Lundberg, Skanska, og Jonas Rådman, TK Spår, legger isolering over ormenes nye overvintringsplass.

Banverket har bygget Sveriges første ormehotell i Banverket-regi på strekningen Hällnäs – Bastuträsk. Ikke noe luksushotell, men et riktig lunt ormebol for vinteren.

Svenskene kjøper svensk

Det er ikke bare Saab i Trollhättan som skal berges med svenske penger. Green Cargo kjøper også svensk.

Togprodusenten K Industrier AB har nylig fått en ordre på ytterligere 45 godsvogner. Ordren har en verdi på 36 millioner SEK og viderefører en meget positiv utvikling for K Industrier.

Vognene som skal benyttes til frakt av stål mellom Outokumpus Finnish Steel i Torneå til Avesta og videre til Göteborgs Hamn for videre-transport til England. Den nye ordren er en videreføring av den tidligere leveransen på 79 vogner som ble levert til Green Cargo og den britiske godsoperatøren English, Welsh & Scottish Railway (EWS) i årene 2000-2001. Disse første vognene har rullet og gått rundt 28 millioner kilometer siden starten.

Små-nytt



«Hotellet»: Det første ormehotellet i regi av Banverket ved Stambanan nord for Umeå, i Nord-Sverige består av stein og jordmasser.

(Begge foto: Rallaren).

Det var i forbindelse med renovering av en undergang på stambanen nord for Umeå at et ormebol under jernbanen ble oppdaget.

– Vi skulle tette mellom betongelementer da en huggorm tittet frem og protesterte, forteller Per Lindmark, prosjektleder for opprustingen av stambanen. Da vi oppdaget ormehotellet bak den frostisolert betongkonstruksjonen, ble arbeidet avbrutt.

Stedbunden

Huggorm og beslektede arter er stedbundne og vender tilbake til sitt tilholdssted om vinteren.

Ved hjelp av Stig Sörlin, miljøsamordner i Norra banregionen, ble reptilekspertise ved Luleå Universitet koblet inn, og prosjektering av Sveriges første overvintrings-«hotell», bygget med stein, frostsikringsplater, sand og jord skjedde raskt. For å overvåke temperaturen i ormehotellet er overvintringsstedet utstyrt med datautstyr som kan leses av regelmessig.

Dokumentasjon

Om det ble kort tid til innhenting av skisse og prinsipp for bygging av ormehotellet, tok ikke merarbeidet mer enn én dag, anslår prosjektleder Per Lindmark. I tiden som fulgte vendte både voksne og nyfødte huggormer tilbake til plassen og tok nybygget i bruk. Ormehotell-løsningen skal nå dokumenteres i egen rapport.

Kilde: Rallaren nr.8/2004

Pressekontakter i Jernbaneverket

Jernbanedirektørens sentrale staber

Informasjonsdirektør
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
Tlf: 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

Hundre spørsmål – og mer til

Informasjon
Informasjon

Jernbaneverket mottar haugesvis av spørsmål og henvendelser hver dag. Noen av disse kommer inn via Jernbaneverkets nettsider og «Kontakt OSS».

Det finnes som kjent veldig få dumme spørsmål, og det går tydelig fram av innspillene som kommer fra publikum via nettsidene. Det er interessant å se at Norge er befolket med mange venner og brukere av jernbanen som er opptatt av dens ve og vel.

Samfunnskontakt

De viktigste ambassadørene for jernbanen er Jernbaneverkets medarbeidere. For å hjelpe til ytterligere, har Jernbaneverket også informasjonsmedarbeidere som skal bistå med å besvare spørsmål. Ett viktig tiltak er nettsidene med mye spennende innhold. Her er det enkelt å komme i kontakt med oss.

Alle får svar

Alle henvendelsene som kommer inn via postkassen «Kontakt oss», blir svart ut så raskt og grundig som mulig. Noen svar kan vi gi på stående fot, andre saker må saksbehandles i den enkelte enheten og blir videreformidlet dit. Uansett behandlingsmåte, så er en profesjonell og rask behandling av alle henvendelser et bidrag til Jernbaneverkets gode omdømme.

Tipsboks

Masse ny juridisk litteratur er ankommet Jernbaneverket!

Den befinner seg hos Juridisk seksjon på Stortorvet 7.



Mer info: Informasjonstavla på Oslo S er kanskje Jernbaneverkets mest brukte informasjonskilde. Det finnes langt flere...

(Foto: Øystein Grue).

Ny litteratur

Det händer aldrig mig

[DVD]: en informationsfilm om plankorsningar. Borlänge : Banverket, 2004. - 8 min.

Dette er en informasjonsfilm om risikoer forbundet med kryssinger av planoverganger. Filmen viser forskjellige risikofylte situasjoner som kan oppstå ved jernbanen.

Emneord: Planoverganger/Ulykker

Deregulation and transport safety/Malene Tungland; written in co-operation with SINTEF Industrial Management, department. - Trondheim: NTNU, 2004. - 96 s. : ill., fig., tab. Emneord: Sikkerhet/Trafikksikkerhet/Interoperabilitet/Jernbaner - Europa

Tool to be used to survey and improve safety culture in the european railway industry/Camilla Elén Bjerneide Bergersen; written in co-operation with SINTEF Industrial Management, department of safety and reliability. - Trondheim: NTNU, 2003

Diplomoppgave i sikkerhet, helse og miljø. Emneord: Sikkerhet/Trafikksikkerhet/Interoperabilitet/Jernbaner - Europa.

Feederløsning for containertransport

Oslo - Göteborg/Arve Halseth, Tron Even Skyberg, Ivar Pettersen. - Oslo: ECON Analyse AS, 2004 (ECON-rapport ; R-2004-013)

Rapporten analyserer alternative feederløsninger (sjø og bane) for containertransport mellom Oslo og kontinentet

Emneord: Containertransport

Incentives for innovations in road and rail maintenance and operations/Torbjørn Stenbeck., Stockholm: KTH, 2004. Emneord: Vedlikehold

Kronans Rallare [video], Lavéns teknikhistoriska förlag, 1931. - 62 min. «Vad vore livet menat utan snus och renat!»

Dette er en av kommentarene i filmen fra 1931 som inneholder stor «Rallaromatikk». Handlingen i filmen utspiller seg i Norrland under byggingen av Inlandsbanen.

Når man har sett denne filmen får togreisen en ny dimensjon, fordi en får se hvordan jernbanen ble bygd, mer eller mindre for hånd.

Emneord: Jernbanebygging - Sverige/Stikkord: Rallare.

Tog i kveldssol



Foto: Rune Fossum.

Dette bildet er tatt rett før Hjerkin i februar 2003. Solen er på vei ned, og et godstog kom akkurat rett før de siste solstråler forsvant. Tanken var å ta et bra bilde av et godstog i kveldssol. Resultatet ble ekstra bra på grunn av solspillet i kontaktråden.

Tøget (5781) er et av de siste vognlasttog som CargoNet kjørte, og det hadde med seg skrap til Mo i Rana.

Det er brukt Fuji-film og en Nikon F100 med objektivet 80-200 millimeter, innstilt på om lag 150 millimeter.






Lukkertid var på rundt 1/60 sekund. Med såpass lang lukkertid kombinert med telelinse skal kameraet holdes meget rolig for å få skarpe bilder.

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



Punktlighet

(% av tog i rute til endestasjon)

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

Driftsulykker *

	2003	November	Akkumulert		2003	November	Akkumulert
Sammenstøt:				Alvorlig skadde:			
Tog - tog	1	0	0	Reisende	0	0	0
Tog - person	1	1	1	Ansatte	0	0	0
Tog - kjøretøy	17	0	7	3. person	0	0	1
Tog - objekt **	17	0	10	Dyrepåkjørsler:			
Avsporing:					1796	135	1288
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	**Ras, endebutt, kjøretøy som er kommet på linjen (ikke planovergang).			
Andre tog	0	0	0				
Drepte:							
Reisende	1	0	0				
Ansatte	0	0	0				
3. person	4	1	2				



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

Jernbane magasinet

Organ for Jernbaneverket
Nr 11 - Desember 2004

Det drar seg for alvor mot jul. Det årvisse høydepunktet for de mange av oss som vet å verdssette julehyggen, og som omsorgsfullt pleier innbarka tradisjoner. Snart skal vi også vinke et nytt år inn i varmen, og fyrverkeri blir det nok også ved dette årsskiftet.



Hei hå, nå er det jul igjen

Harry-sporet

I år blir det særlig vemodig å se tusenlappene flakse til værs, for denne gangen markerer ikke nyttårsrakettene bare inngangen til et nytt år, men også slutten på det store jubileumsåret. Heldigvis er det fortsatt noen dager igjen, og dem har jeg tenkt å benytte til å finjustere ønskelista.

Gå av skaftet

Ønskelister til jul er i grunnen fine greier. Det er fritt fram for å føre opp det meste av det man kunne tenke seg av nytt og nyttig. Sjøl har jeg en tendens til å gå litt av skaftet, uten at det plager meg nevneverdig. Det koster jo ingenting allikevel. Derfor kliner jeg til – i år igjen – med ønsker om nytt kjøkken, nytt bad og ny bil.

Gavekort

Jeg gjør det i trygg forvisning om at ingenting av det jeg har nevnt, blir å finne under juletreet mitt, men det gjør ingenting. Sokker, gensere og småelektriske apparater er også kjærkomne gaver. Et gavekort på nærmere 175 nye stortingsrepresentanter hadde heller ikke vært å forakte. Å bli kvitt noen av de mest vinglevorne rikspolitikerne, det hadde vært noe til julegave det.

Julenissen

Men slik blir det nok ikke. I stedet må vi fortrøstningsfullt ta plass i sleden og lukke ørene før vi skjener inn i valgflesket som skal flomme over oss i strie strømmer mens vi belager oss på nye år med frustrasjoner over tingfolk som f.eks. sier ja til å satse på jernbanen den ene dagen, for så å si tvert nei dagen etter. For slik er nemlig virkeligheta, og slik vil den

nok fortsatt være. Noe annet ville være å tro på julenissen.

God Jul og Godt Nytt År!

Harry K

Månedens lille frekke

En barka ungar ble spurt om hva han ønsket seg til jul.

– Jeg skal få meg kvinnfolk fra Ellos, for der er det mange fine damer!

Tre dager senere spør kompisnen:

– Nå er kvinnfolket kommet?

– Nei, men det er nok like før – nattkjolen kom i går!