

Jernbane

magasinet

Nr. 1 - 2004

Statlig ansvar

Drift og vedlikehold av jernbanenettet er et statlig ansvar i stort sett hele Europa.

side 4-15



Jernbaneverket

Nytt navn

Kjøreveien har skiftet navn til Jernbanemagasinet. Bladet du holder i hånda, er nå Jernbaneverkets eneste trykte blad, og i dette nummeret finner du 48 sider med jernbanestoff. God lesning!

Signaler



Jernbanemagasinet

Jernbanemagasinet har overtatt for Kjøreveien. Det er flere grunner til at vi har valgt å bytte navn på bladet vårt. Bladet leses av flere utenfor Jernbaneverket, og det var ikke lett for dem å forstå at kjøreveien hadde noe med jernbane å gjøre. Riktignok ble «kjøreveien» i sin tid brukt som betegnelse på den delen av gamle NSB som hadde med infrastrukturen å gjøre, men i dag brukes betegnelsen ikke – og dessuten – Jernbaneverket omfatter jo så mye mer.

En annen grunn er at innholdet i Jernbanemagasinet vil bli noe annerledes. Som et ledd i arbeidet med å bli ett jernbaneverk har vi trappet ned på antallet interne blader. Det betyr at Jernbanemagasinet må ta opp i seg en del av de stoffområdene disse dekket. Jernbanemagasinet skal bli et blad som speiler virksomheten i alle deler av Jernbaneverket, samtidig som det skal ta opp viktige problemstillinger rundt alt som har med jernbane å gjøre.

I dette nummeret ofres mye spalteplass på de tidligere forretningsenhetene som nå integreres i Jernbaneverkets organisasjon. Tidligere BaneProduksjon er nå Jernbaneverket Drift, mens de fleste fra tidligere BanePartner nå er blitt en del av Prosjektjenester. Når det gjelder Drift, pågår det et arbeid med å definere hvor store enheter vi må ha i hver region for å ha kontroll med sikkerheten og drive en mest mulig punktlig og effektiv jernbane. Arbeidsgruppen som arbeider med dette, skal levere innstillingen sin innen 1. mars.

Samferdselsdepartementet er kjent med dette arbeidet og vil også bli orientert underveis. Ut fra den politiske bakgrunnen denne saken har og vil få, vil det bli stilt klare krav til god dokumentasjon av hva Jernbaneverket trenger å ha av kompetanse i egne rekker. Jeg vil bli overrasket om vi ikke på flere områder kan dokumentere effektivitetsgevinster ved å drifte i egen regi. Og en ting er jeg helt sikker på: Sentrale sikkerhetselementer på jernbanen må vi ha kontroll over selv.

Steinarhildsen

12

Full fres,
men...



Slik er jernbanen organisert i Europa	4
Klargjøring på dansk	8
Ingen planer om privatisering	10
Vet ingenting – jobber som før	12
- Vi vurderer hva vi må gjøre selv	14
Stadig bedre sporkvalitet	16
25 på topp	17
FRISK vekker for andre etater	18
Ni friske forbedringer	19
Tjeneste i mørket	20
- Trenger «vaktbikkjer»	22
- Enklere løsninger gir bedre sikkerhet	24
- Jeg endret syn på Åsta-ulykken	26

Innhold



27
Bjørnson
hjalp til



37
Min
arbeids-
dag



22 Fire år
etter Åsta

20
- Vi vil jobbe



18 - Friskere!

Baner som ikke ble bygd:

Den store fogderistriden	27
De tøffe «flisguttene»	30
Jernbanefrelst industritopp	34
Deler pris med kolleger	36
<i>Min arbeidsdag:</i>	
- Ikke akkurat psykolog, men ...	37
<i>Møte med:</i>	
Tidenes jernbaneveteran?	38
Smånytt	40
Mitt jernbanebilde	44
Info om info	45
Feil	46
Punktlighet og ulykker	47
Harrysporet	48

Jernbane magasinet

ANSVARLIG REDAKTØR:
Svein Horrisland

REDAKTØR:
Svein Erik Bakken

JOURNALIST/REDIGERER:
Tore Holtet

JOURNALIST:
Øystein Grue

MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:
Sindre Ånonsen
Per Rathe

Redaksjonen
avsluttet 4. februar 2004.

ADRESSE, REDAKSJONEN:

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

UTGITT AV:

Jernbaneverket, Stortorvet 7
Opplag: 5.000
www.jernbaneverket.no

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

Slik er jernbanen o

I stort sett hele Europa er jernbanens infrastruktur et statlig ansvar. Rendyrket privatisering er ikke noe aktuelt tema, men flere land konkurranseutsetter større eller mindre deler av produksjonen.

SINDRE ÅNONSEN
YNGVE ANDREASSEN
TORE HOLTET

EU er først og fremst opptatt av at jernbanenettet gjøres tilgjengelig for ulike trafikkutøvere innenfor gods- og persontransport. På forvaltersiden stiller man krav til at trafikk og infrastruktur skal være adskilte virksomheter. Men hvordan man organiserer infrastrukturforvaltningen internt, ligger så langt utenfor interesseområdet til EU.

Derfor er dette gjort på forskjellige måter, men med få unntak med én fellesnevner: Infrastruktur er et statlig anliggende, selv om det kjøpes tjenester fra private leverandører.

Her følger en oversikt over hvordan infrastrukturforvalterne i EU er organisert. På grunn av at kildematerialet er begrenset, og at virksomhetene er under kontinuerlig utvikling, er enkelte opplysninger noe mangelfulle og for enkelte lands vedkommende ikke 100 prosent oppdatert i forhold til dagens situasjon.

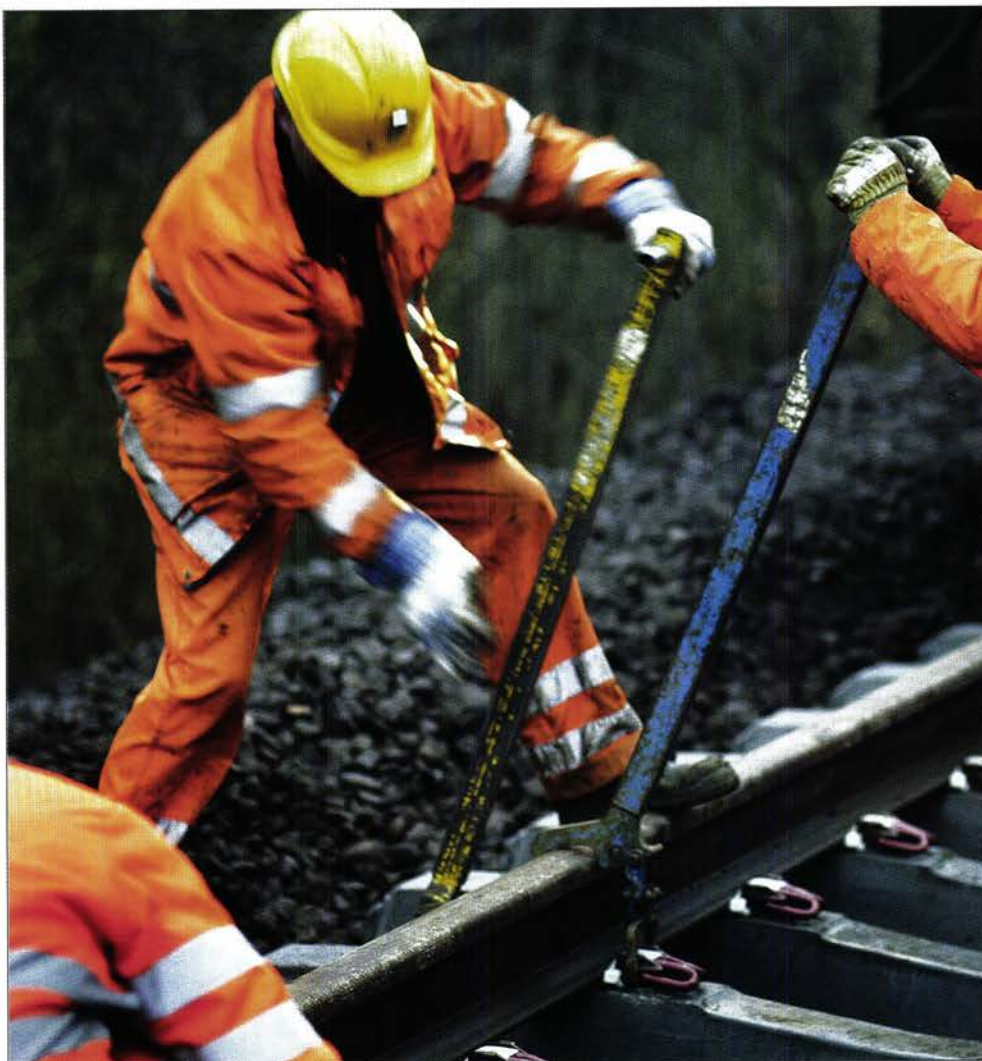
Belgia

Ingen konkurranse

Société Nationale des

Chemins de fer Belges (SNCB) ble i oktober 1992 omdannet til et statlig eid aksjeselskap med ansvar både for trafikk og infrastruktur. I 1998 omstrukturerte de igjen selskapet, og infrastruktur ble etablert som én av 22 enheter under én felles paraply i den hensikt å oppfylle EU sine bestemmelser (Council Directive 91/440/EEC).

Antall ansatte innenfor drift og vedlikehold: 8369 (2003)



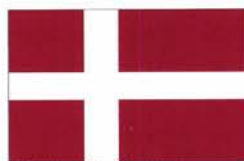
Ingen konkurranseutsetting og i øyeblikket eksisterer det ingen politisk diskusjon omkring dette heller.

(Kilde: Jean-Claude Lermusieaux, OSS og *Janes's Railways 2003-2004*)

Danmark

Eget styre

Banestyrelsen omdannes 1. mars til en statsvirksomhet kalt *Banedanmark*. Banedanmark får et eget styre, som på sikt vil få et fullstendig resultatansvar. Men myndighetene understreker at det ikke foreligger planer om privatisering av infrastrukturforvaltningen. Banedanmark vil i fremtiden få en virksomhet



basert på et sett kontrakter med departementet og skal ha et hovedfokus på drift, vedlikehold og anlegg.

Antall ansatte innenfor drift og vedlikehold: Rundt 1500 personer, men tallet er på veg ned, ettersom mer og mer av vedlikeholdet er satt ut på anbud. Banestyrelsen har i det nye markedet tapt oppdrag innenfor fornyelse og vedlikehold både nord i Jylland og på strekningen Fredericia-Odense.

Organisering og konkurranseutsetting: Produksjon er en forretningsenhet, dog ikke et AS. Det har vært en diskusjon omkring de prinsipielle sidene ved at en enhet som hører inn under Banedanmark, skal operere i et marked.

(Kilder: Jørgen G. Staalsø, OSS og *Jernbanemagasinet*)

Organisert i Europa



Finland

Private leverandører

Finnish Rail Administration

(RHK). Fra 1995 (i tråd med Rail Network Act av 1994) ble ansvaret for infrastrukturen i Finland overført RHK som igjen rapporterer sin virksomhet til samferdselsdepartementet. Det er en liten administrativ organisasjon med ansvaret for utviklingen av jernbanenettet, sikkerhet, operatørlisenser, materiellgodkjenning og kontrakter for vedlikehold og anleggsarbeid, og trafikkstyring.

Antall ansatte innenfor drift og vedlikehold: 45.

Organisering av Produksjon og konkurranseutsetting: Gjort om til statlig aksjesel-



skap i 1995 sammen med den øvrige forvaltningen. RHK kjøper alt fra eksterne leverandører (stort sett fra VR-Rata AB, som er eid av det helstatlige VR Group AB).

(Kilder: Timo Vålke, OSS og Jane's Railways 2003-2004.)

Frankrike

Offentlig

Réseau Ferré de France (RFF)

ble i 1997 etablert som en «Offentlig virksomhet av industriell og kommersiell karakter» (også kalt EPIC: Public Establishment of Industrial and Commercial Character). RFF overtok det administrative ansvaret for å drifte og utvikle jernbanenettet med tilhørende anlegg, mens Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF) fortsatte som trafikkutøver. RFF består bare av 500 personer og kjøper blant annet vedlikehold av SNCF, som fremdeles sitter på produksjonsapparatet.

Antall ansatte innenfor drift og vedlikehold: 40.000 (i SNCF).

Organisering og konkurranseutsetting:

Produksjon er i likhet med den øvrige forvaltningen organisert som et offentlig foretak. Det er i øyeblikket ingen politisk diskusjon omkring en eventuell privatisering.

(Kilder: Guy Verdin, OSS og Jane's World Railways 2003-2004.)

Eurotunnel

er organisert som et aksjeselskap og har ansvaret for infrastrukturen og opererer gods- og persontrafikk i den undersjøiske tunnelen mellom Folkstone i England og Coquelles i Frankrike. Selskapet er markedsledende når det gjelder reiser over (i dette tilfellet under) kanalen. Eurotunnel henter også inntekter på avgifter fra andre togoperatører (Eurostar på passasjersiden, og EWS og SNCF på godssiden) som bruker tunnelen.

(Kilde: Jane's World Railways 2003-2004)



Hellas

Statlig

Organismos Sidirodromon Ellados (OSE)

er organisert gjennom ett statlig foretak (OSE) med ansvar både for infrastruktur og trafikk.

(Kilde: Jane's World Railways)



Irland

Stor endring

I 2000 ble det foreslått å gjøre omfattende endringer mht. hvordan offentlig transport var organisert i Irland. Dette fikk store konsekvenser for Iarnród Éireann (IE), som ble omdannet til to uavhengige selskaper: ett ansvarlig for infrastruktur og ett for trafikk. Det ble også opprettet en uavhengig organisasjon som skal se på utvikling av nye prosjekter sammen med det private næringslivet.

(Kilde: Jane's World Railways)



Luxemburg

Statlig

Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois

(CFL) er et aksjeselskap hvor eierskapet er delt mellom Luxemburg, Belgia og Frankrike. Men i 1996 overtok Luxemburg i praksis hele selskapet og økte eierandelen til 94 prosent etter en omorganisering av virksomheten.

Belgia sitter bare igjen med fire prosent og Frankrike med to. Staten eier infrastrukturen, mens parlamentet er ansvarlig for å bevilge penger til vedlikehold og modernisering/utbygging.

(Kilde: Jane's World Railways 2003-2004)



Nederland

Konkurranse

Tilbake i 1994 gjorde også Nederland endringer for å møte EUs direktiver. Det statlige jernbaneselskapet NS (Nederlandse Spoorwegen) skilte ut infrastrukturforvaltningen fra trafikkvirksomheten. Utviklingen ledet til opprettelsen av ProRail i 2003, et aksjeselskap med bare én eier: staten. Selskapet har en administrasjon på kun 800 personer. Ved siden av å ha ansvaret for sportilgang og kapasitetsfordeling skal ProRail planlegge drift og vedlikehold, samt fornyelse. Men alt arbeid konkurranseutsettes.



Antall ansatte innenfor drift og vedlikehold: Ingen opplysninger.

Organisering og konkurranseutsetting: Alt vedlikehold konkurranseutsettes.

(Kilder: Twan Spapens, OSS og Jane's World Railways 2003-2004)

Portugal

Offentlig

Rede Ferroviária Nacional (REFER) ble etablert som



en offentlig institusjon i 1997 og har ansvaret for infrastrukturen i Portugal - både planlegging, prosjektering og utbygging av jernbanen. I 1998 fikk REFER også en egen vedlikeholdsdivisjon.

I fremtiden er det aktuelt å sette ut større vedlikeholdsarbeider på anbud, men spisskompetansen vil bli beholdt i egne rekker.

Vedlikeholdsdivisjonen har 1300 ansatte.

(Kilde: Jane's World Railways 2003-2004, Francisco Abreu (REFER, den portugisiske ambassaden).

Spania

Statlig

RENFE er både trafikkoperatør og ansvarlig for den spanske jernbanens infrastruktur. Det meste av vedlikeholdet er også underlagt RENFE, mens større vedlike-



holdsoppgaver blir lagt ut på anbud.

Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) ble i 1998 etablert som et statlig eid aksjeselskap med ansvar for jernbaneutbygging. Dette selskapet har ansvar for høyhastighetsstrekningen Madrid-Zaragoza-Lérida, men her er alt vedlikehold satt ut på anbud. I alt 43 ansatte fører kontroll med vedlikeholdet.

RENFF har en vedlikeholdsdivisjon på over 5000 ansatte.

(Kilde: Jane's World Railways 2003-2004, Cesar Felipe Lopez Sanchez).

Storbritannia

Mindre privat

I 1994 ble statlige British Railways splittet opp i 100 forskjellige enheter og privatisert. To år senere ble privatiseringen av britisk jernbane fullført ved å overlate infrastrukturen til børsnoterte Railtrack - som etter hvert mistet kontrollen.

I 2001 ble Railtrack satt under offentlig administrasjon. Network Rail Ltd. (NR) ble året etter etablert som etterfølger. NR er et statlig oppnevnt selskap som investerer eventuelle overskudd fra virksomheten i jernbanenettet. Mens Railtrack hadde delt virksomheten sin inn i seks større soner, opererte Network Rail med 20 mindre kontraktsområder.

24. oktober i fjor ble store deler av jernbanevedlikeholdet «nasjonalisert» ved at det gjennom en stor operasjon ble lagt direkte under Network Rail.

Network Rail har i dag 18.500 ansatte innen drift og vedlikehold.

Deler av vedlikeholdet er likevel ennå konkurranseutsatt.

(Kilde: Jane's World Railways 2003-2004, Network Rail Ltd. og The Railway Magazine).



Sverige

Litt konkurranse

Sverige var det første landet i Europa som delte ansvaret for trafikk og infrastruktur mellom to selvstendige virksomheter tilbake i 1988. Da ble Banverket



(BV) opprettet som en forvaltningsetat, mens SJ rendyrket sin kommersielle virksomhet som trafikkutøver.

Antall ansatte innenfor drift og vedlikehold: 3100.

Organisering og konkurranseutsetting: Produksjon er en egen forretningsenhet i Banverket og konkurrerer med eksterne entreprenører om enkelte oppdrag (bare fem-seks prosent av drift og vedlikeholdsoppgavene settes ut på anbud). Det er ikke aktuelt å privatisere produksjonsfunksjonen.

(Kilder: www.banverket.se og Banverkets informasjonsavdeling).

Tyskland

Oppdelt

I 1994 samlet Tyskland jernbaneselskapene i det tidligere Øst- og Vest-Tyskland i én kurv og gikk løs på oppgaven med å dele disse virksomhetene inn i én offentlig og én kommersiell del. Den offentlige virksomheten ble igjen delt opp i «the Federal Railwayoffice» (Eisenbahn-Bundesamt (EBA)) og The Office for Federal Railway Assets (Bundeseisenbahnvermögen (BEV)). I korte trekk har disse institusjonene ansvaret for de ikke-operative jernbaneeiendommene, offentlige tjenstemenn og gjelden til de gamle statsbanene.

Den kommersielle delen av jernbanevirksomheten drives under navnet Deutsche Bahn AG, som i 1999 ble omdannet til et holdingselskap kalt Deutsche Bahn Gruppe. Dette selskapet har igjen fem underavdelinger. DB opererer i dag med tre organisasjonsnivåer. Det øverste nivået består av en sentraladministrasjon/-toppledelse (Group Managements); det neste nivået består av fem forretningsområder: infrastruktur (DB Netz), passasjertrafikk, godstrafikk, stasjoner og eiendom. Det siste nivået er forretningsenhetene.

DB Netz har med sine vel 50.000 ansatte ansvaret for å vedlikeholde hele det tyske jernbanenettet.

Hele DB-konsernet har planer om å gå på børs neste år, men det presiseres fra tysk side at det ikke vil dreie seg om en privatisering etter engelsk modell.

(Kilder: Deutsche Bahn AG, Jane's World Railways 2003-2004.)



Jernbanefakta i EU og Norge

- EU har som formål å gjøre jernbanene mer effektive samtidig som det tas hensyn til jernbanens spesielle karakter.
- Infrastrukturen skal «gjøres tilgjengelig for internasjonal jernbanetransport utført av internasjonale sammenslutninger av jernbaneforetak og av foretak som utfører internasjonale kombinerte godstransporter» (artikkel 10 i EUs rådsdirektiv 91/440).
- Hvordan vedlikeholdet av jernbanenettene er organisert, varierer fra land til land.
- I Norge har Stortinget vedtatt å skilles ut BaneService fra Jernbaneverket og gi det status som statlig aksjeselskap fra 1. juli 2004.
- I stortingsproposisjon nummer 1, 2003-2004 heter det: «*Samferdselsdepartementet vil vurdere å skille ut hele eller deler av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet i et eget selskap.*»
- Flertallet i Stortingets samferdselskomite (Høyre, FrP og KrF) uttaler i sine merknader: «*Sem-erklæringen forutsetter at Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet skal konkurranseutsettes. Flertallet vil på bakgrunn av dette be Regjeringen arbeide for at større deler av Jernbaneverkets produksjon, herunder oppgaver i BanePartner og BaneProduksjon, blir omdannet og konkurranseutsatt.*»



Italia



Statseid

I den hensikt å møte EU-kravene ble det gamle statsselskapet for trafikk og infrastruktur, FS, først gjort om til et holdingselskap i 2000, hvor Rete Ferroviaria Italiana SpA (RFI) inngikk som en enhet med et særskilt ansvar for infrastruktur før det ble omdannet til et uavhengig statseid selskap i 2001.

RFI har ansvar for planlegging, bygging, drift og vedlikehold, ved siden av å gi andre transportselskaper tillatelse til å

operere på det italienske sporet.

De italienske konkurransemyndighetene har på oppdrag fra de politiske myndigheter laget en rapport, som konkluderer med at RFI og FS må skilles mer reelt enn i dag. (Kilder: *Jane's World Railways*, Press release 21 august 2003 from The Competition Authority.)

Østerrike

Ingen konkurranse

Österreichische Bundesbahnen (ÖBB) er i dag å regne for et



holdingselskap der infrastruktur og den kommersielle trafikkvirksomheten er organisert som selvstendige virksomheter. Infrastrukturen er igjen organisert i flere forskjellige forretningsenheter som hver og én har et selvstendig økonomisk ansvar.

Antall ansatte i produksjon: 10.000.

Organisering og konkurranseutsetting: ÖBB sin avdeling Fahrweg har ansvaret for vedlikehold og drift av jernbanenettet. Ingen konkurranseutsetting, og ingen politisk diskusjon omkring dette.

(Kilder: *Andreas Zeiler*, OSS og *Jane's World Railways* 2003-2004)



Klargjøring på dansk

Ikke marked: - Det er per i dag ikke et fungerende marked på produksjon av spesifikt jernbanemessige driftsoppgaver, konstaterer ledelsen i Banedanmark. (Foto: Peter Elmholt).

KØBENHAVN (Jernbanemagasinet): Fra 1. mars går Banestyrelsen over fra å være forvaltning til å bli en statsvirksomhet med navnet Banedanmark. Den største forskjellen er at det fra samme dato opprettes et styre og at Banedanmark vil likne mye på et aksjeselskap – i formen.

NJÅL SVINGHEIM

Bevilgningene til dansk jernbane skal komme over statsbudsjettet som før, og styret vil få en direkte kanal til trafikministeren.

Klargjør oppgaven

- Målet med denne endringen er å klargjøre hva som er vår viktigste oppgave, sier utviklingsdirektør Henrik P. Jørgensen i Banestyrelsen. Drift, vedlikehold, anlegg og trafikkstyring er kjernen i Banestyrelsen og blir også kjernen i Banedanmark.

- Vi har i perioder måttet bruke mye av vår oppmerksomhet og ledelseskraft på jernbaneplaner og forslag som ligger langt inne i fremtiden. Mye av vår opp-

«Mye av vår tid

har gått med til

å diskutere ...»

realisert. Dette har gått ut over den oppmerksomheten vi må ha på den daglige driften og de nære planene for bedre vedlikehold og utvikling av den jernbanen vi har ansvaret for hver eneste dag, sier Henrik P. Jørgensen.

Danskene er tydelige på at Banedanmark med dette ikke tar et skritt i retning av privatisering, men et skritt i retning av sterkere forretningsorientering, eller «bolagisering» som svenskene ville kalt dette.

Trafikkstyrelse

Nå er langtidsplanlegging og langsiktige strategier løftet ut av Banestyrelsen og

samlet under den nyopprettede Trafikkstyrelsen. Dette berører bare 25 medarbeidere som altså har fått en ny arbeidsgiver direkte underlagt departementet. Trafikkstyrelsen ble opprettet sommeren 2003 og får nå ansvar for politisk beslutningsforberedelse i jernbanespørsmål. Den får også ansvar for avtalene om offentlig kjøpt togtrafikk.

I Danmark er stort sett all togtrafikk støttet gjennom offentlig kjøp, også fjern-

«Vi vil med

dette få en

direkte kanal til

ministeren»

trafikken. Rundt 15 prosent er lagt ut på anbud og gjelder en del strekninger på Jylland. Denne trafikken kjøres av selskapet Arriva. DSB har avtale med staten om offentlig kjøp av togtrafikk i størrelsesordenen 3,5 milliarder DKK per år, det vil si nærmere 4 milliarder norske kroner.

Trafikkstyrelsen skal også være utredningsinstans for foreslåtte nye prosjekter som ikke faller inn under Banedanmarks



Klargjør: - Målet med denne endringen er å klargjøre hva som er vår viktigste oppgave, sier utviklingsdirektør Henrik P. Jørgensen (foran) og Jesper Jagd Ottosen i Banestyrelsens avd. for Virksomhetsutvikling. (Foto: Njål Svingheim)

banemessige driftsoppgaver. Disse oppgavene er i meget stor grad spesialiserte, og det er derfor krevende å opparbeide nødvendig kompetanse for private aktører. Det er også av stor viktighet at staten til enhver tid har kontroll over jernbanenettet og kan ivareta eierskapet til det.

Vedlikehold på anbud

Likevel går det gradvis i retning av mer konkurranseutsetting av oppgaver også i Danmark. På Øst-

«Tar ikke et skritt i retning av privatisering»

Jylland har det store entreprenørselskapet Per Aasleff AS vunnet en vedlikeholdskontrakt for en strekning. Kontrakten er tildelt selskapet på særskilte forutset-

ninger og innebærer at folk fra Banestyrelsen forestår opplæring og utdanning av entreprenørselskapets medarbeidere. Dette er naturlig nok noe som er omdiskutert blant annet i fagforeningene, sier Jørgensen.

- Anbudsutsetting i større omfang når det gjelder jernbanefaglige oppgaver som spor- strømforsyning og signal, er noe som vil ta lang tid. Vi har jo allerede en stor andel private entreprenører inne ved anlegg, sier Jørgensen. Alt underbygningsarbeid blir for eksempel satt ut til private.

Direkte kanal

Det nye styret for Banedanmark vil bestå av folk fra næringslivet (4) og representanter for de ansatte (2).

- Vi vil med dette få en direkte kanal til ministeren, sier Jesper Jagd Ottosen i Banestyrelsens avdeling for Virksomhetsutvikling.

- Selv om Banedanmark nå blir en virksomhet med sterkere fokus på den daglige driften av jernbanen, blir det ikke slik at vi ikke lenger kommer til å «ha noen mening» om hvordan jernbanen bør utvikles for å tjene samfunnet best mulig.

Banedanmark vil forholde seg til de rammer og vedtak som blir fattet, men vi vil selvsagt gi uttrykk for hva vi mener vil være det beste for togtrafikken i Danmark, sier Ottosen.

njal.svingheim@jbv.no

Fakta om Banedanmark

- Opprettes 1.mars 2004
- Får eget styre som i en overgangsfase blir rådgivende, men som senere får fullt resultatansvar
- Fullt ut eid og styrt av staten
- Får bevilgningene over statsbudsjettet
- Vil i framtiden få en virksomhet basert på et sett kontrakter med departementet
- Fokus på drift, vedlikehold og anlegg
- Utfører selv produksjonsvirksomhet i konkurranse med eksterne aktører
- Politiske planleggingsoppgaver og myndighetsutøvelse overført til Trafikkstyrelsen
- Har om lag 2500 ansatte
- Ansvar for 2300 km jernbane
- Høsten 2003 ble det besluttet i Folketinget at bevilgningene til vedlikehold av jernbanenettet i Danmark skal dobles i de kommende ti årene.

naturlige virksomhet, det vil si prosjekter som ennå ikke er besluttet gjennomført.

Trafikkstyrelsen omfatter i korthet de politiske planleggingsoppgavene og myndighetsrollen knyttet til jernbanevirksomheten.

Produksjon

I produksjonsvirksomheten i Banestyrelsen jobber det i dag rundt 1500 medarbeidere. I Danmark pågår mye av den samme diskusjonen og debatten som i Norge. Man har ikke avklart hvor mye av produksjonsvirksomheten som må til-

«...stort sett all togtrafikk støttet gjennom offentlig kjøp»

høre Banedanmark i fremtiden for at virksomheten skal kunne ta vare på infrastrukturen på en trygg og effektiv måte.

- Det er ikke ønskelig å komme i en situasjon der vi i stedet for at staten tar ansvar for en sikker og effektiv drift av jernbanenettet, får et privat monopol å forholde oss til, sier Jørgensen.

- Det er per i dag ikke et fungerende marked på produksjon av spesifikt jern-

Ingen planer om privatisering

BORLÅNGE (Jernbanemagasinet): I Sverige er det ikke aktuelt å privatisere produksjonsapparatet i Banverket. – Men utviklingen går likevel i retning av mer konkurranse, sier informasjonssjef Conny Jonsson i Banverket Produktion.



SINDRE ÅNONSEN

Da Produktion ble en egen forretningsenhet i 1998, startet arbeidet med å omstrukturere virksomheten. Dette resulterte i at over 1000 medarbeidere mistet jobben etter to større omstillinger, henholdsvis i 1998 og 2000. Omsetningen har likevel ikke gått ned, men har holdt seg på rundt 3 milliarder kroner i året - hvorav to tredjedeler er drift og vedlikehold.

Offensiv holdning

Men ting kan komme til å endre seg. Internasjonale selskaper har i 2003 kjøpt opp konkurrenter til Produktion og satser stort på å øke markedsandelen. Cirka 5-6 prosent av driften og vedlikeholdet i baneregionene i Sverige settes ut på anbud, og Jonsson innrømmer at markedet er blitt tøffere. Men han sier at Produktion har en offensiv holdning og er forberedt på at stadig mer av drift og vedlikehold blir satt ut på anbud.

-Og foreløpig sitter dere vel på ressurser og kompetanse som mange av de andre aktørene mangler?

-Jo, men til tross for det har vi det siste året tapt anbud til konkurrenter som kan tilby totalpakker inklusive bane, tele og elektro. Vi kan derfor ikke unne oss å slappe av, sier Jonsson.

Noen merkbar reduksjon i arbeidsstokken i tiden fremover ser likevel ikke Jonsson for seg.

-I hvert fall ikke i det omfang vi har

Tror på konkurranse: -Banverket Produktion ser gjerne at vi får et åpnere marked i Norden innenfor produksjonssektoren. Når det gjelder privatisering av produksjonstjenestene, så er ikke det en aktuell diskusjon, sier Conny Jonsson.

(Foto: Sindre Ånonsen).

opplevd tidligere. Men det er jo slik at når man arbeider i et marked, så er sysselsettingen også avhengig av oppdragsmengden. Hvis vi ikke har arbeid til alle, da er det naturlig at noen må gå, sier Jonsson.

Ingen politisk diskusjon

Selv om markedet tiltar og utviklingen går i retning av mer konkurranse, så er det per i dag ingen politiske krefter i Sverige som arbeider for å gjøre Produktion om til et AS.

-Og selv om Banverket ikke tar politiske beslutninger, har Generaldirektøren vært klar på at det ikke er hensiktsmessig å privatisere Produktion, sier Jonsson.

Men han skjønner likevel at noen kan stille spørsmålstegn ved måten Produktion og markedet er organisert på i dag.

«... ønsker oss et Norden der det er like spilleregler»

-På den ene siden skal vi ut og konkurrere som en hvilken som helst entreprenør. På den andre siden er vi fremdeles en del av Banverket, sier Jonsson.

I Sverige er det for øvrig ingen klar parallell til det norske BaneService på produksjonssiden.

-Det nærmeste vi har er vel Industridivisjonen som sitter på de største anleggsmaskinene. Det har likevel vært en intern diskusjon om vi burde slå sammen Industridivisjonen og Produktion, men ledelsen i Banverket har ment at en sammenslåing ikke ville gi bedre resultater.

-Hvorfor ikke?

-Industridivisjonen har vært en egen enhet siden 1980-tallet, mens Produktion ennå er under oppbygging som organisasjon. Derfor mener man de to enhetene

har bedre forutsetninger for å lykkes og utvikle sin virksomhet hver for seg.

Må være attraktiv

Jonsson tror ikke at et monopol på leverandørsiden alene vil sikre at Produktion beholder spisskompetanse.

-I et arbeidsmarked der det er hard konkurranse om fagfolk, «... tapt så ligger det alltid en fare for at folk forlater anbud til oss for å ta arbeid innenfor helt andre typer virksomhet. Konkurrenter Vår utfordring er som kan tilby den samme konkurranse eller totalpakker...» ikke: Å fremstå som en attraktiv arbeidsgiver. Når det gjelder konkurransen innenfor leveranser av produksjonstjenester, tror jeg dette også kan by på spennende muligheter for de som sitter på nødvendig kompetanse, sier han.

Ansatte bekymret

-Hva mener personalorganisasjonene?

-Jeg føler at vi har et godt samarbeid,

men det er selvfølgelig forskjellige oppfatninger av situasjonen. Enhver fagforening vil selvfølgelig reagere negativt når arbeidsstokken reduseres, og foreningene har også gjort det klart at de er motstandere av konkurranseutsetting. De mener blant annet at konkurransen ikke har bidratt til en mer effektiv og rasjonell virksomhet, og i tillegg uttrykker de bekymring over hvilke konsekvenser konkurranse kan ha på sikkerheten, svarer Jonsson.

Jonsson og Produktion følger spent med på utviklingen i Norge, og hvordan denne delen av jernbaneverksamheten blir organisert i fremtiden. Til sommeren blir Baneservice gjort om til et statseid AS, men det er ennå et åpent spørsmål hvordan det øvrige produksjonsapparatet skal organiseres.

-Som i Sverige så er det jo politikerne i Norge som må bestemme dette, men vi i Produktion ønsker oss et Norden der det er like spilleregler, altså at produksjonsethetene i Norden kan konkurrere på like vilkår, understreker Jonsson.

Mer ansvar

Jonsson mener at leverandøren av pro-

duksjonstjenester i fremtiden bør få enda mer ansvar gjennom basisdriftavtalene med forvalteren.

-Da kan banesjefene og baneregionene bruke mer tid på analyse og mindre tid på detaljer. Avtalene bør blant annet omfatte umiddelbar feilretting, istedenfor at forvaltningen må ta opp bestilling på disse tjenestene sier han.

«... hard -Men hvordan skal konkurranse da forvalteren kunne kontrollere at arbeidene skjer i om fagfolk ...» henhold til gjeldende regelverk?

-Ved å stille strenge krav til leverandøren, og at dette er nedfelt i et detaljert og omfattende avtaleverk. Resultatet vil bli færre separatbestillinger og en kostnadsbevisst entreprenør, mener Jonsson.

2003-regnskapet for Produktion foreligger i skrivende stund ikke, men Jonsson sier de foreløpige tallene indikerer et mindre underskudd.

-Men vi er jo ennå en del av Banverket, så konkurs går vi ikke, avrunder informasjonssjefen.

sindre.aanonsen@jbv.no

Kritisk til utvikling

Tillitsvalgt i SEKO, Jörgen Lundström, tror ikke det blir aktuelt å gjøre produksjonsapparatet i Banverket om til aksjeselskap.

- Den utviklingen vi har hatt i retning av mer konkurranse, har uansett ført med seg problemer, sier han, og minner om en økende uro blant medarbeiderne i Produktion og vanskeligheter med å rekruttere fagfolk.

-Dessuten har man sikkerhetsaspektet. Drift og vedlikehold på jernbanen gir ikke den store avkastningen, og det ligger en klar fare i at man ofrer sikkerheten til fordel for kortsiktig økonomisk gevinst. Uansett hvor mange kontroller man utfører, så må man ha i bakhodet at private foretak først og fremst tenker profitt, sier Lundström.

Han registrerer at utenlandske konsern nå kjøper seg inn på jernbanemarkedet i Sverige, og han har sin klare opp-

fatning av hvorfor Produktion har tapt flere større jobber.

-Jeg finner det sannsynlig at de underpriser tilbudene sine for å skaffe seg mar-



Advarer: - Private foretak tenker først og fremst profitt, sier tillitsvalgt Jörgen Lundström.

kedsandeler. Men hva med kvaliteten på det arbeidet som utføres? Dette har vi sett gjennom dereguleringen av bussmarkedet i Sverige. Hvis Produktion taper flere store oppdrag i fremtiden, vil det måtte føre til nye omstruktureringer. Og det kan jo tenkes at utgiftene i forbindelse med dette, kommer til å belaste noe annet enn jernbanepostene i statsbudsjettet, sier Lundström.

-Antall ansatte i Produktion har blitt redusert med 1100 personer siden 1998, men omsetningen er like stor. Tyder ikke det på at man har drevet lite effektivt?

-Dette er et syltynt argument. Mitt spørsmål blir da hvor mye arbeid som utføres på jernbanen for disse pengene. Hvor mye penger går ikke med til administrasjon eller økte utgifter til underentreprenører og materiell? Nei, omsetningen viser bare pengeflyten i organisasjonen - ikke hva slags jernbane vi har fått for pengene.

sindre.aanonsen@jbv.no

Vet ingenting – jobber som før

HOKKSUND (Jernbanemagasinet): Mer uavklart enn noensinne. Slik opplever de situasjonen i det som for litt siden var BaneProduksjon på Hokksund. Men når alt kommer til alt, er ikke stemningen blant medarbeiderne så verst.

PER RATHE

Det snør i Norge, og alle mannskapene er ute og jobber seg svette. Inne i lokalene, som enn så lenge er merket BaneProduksjon, er stemningen også bra når Jernbanemagasinet kommer på besøk en dag midt i januar.

«Vet de hva

de vil

med oss?»

mer på besøk en dag midt i januar.

- For vi har nok å gjøre, det mangler ikke på oppgaver, sier produksjonsleder Gjermund Småland. Rundt lunsjbordet nikker de alle som en: Birger Lillemoen fra Signal, økonomimedarbeider Inger Nina Arvesen, avdelingsingeniør Rolf Stenberg, kontormedarbeider Anne-Grethe Gullichsen og formann Knut J. Grøtterud som er stasjonert på Kongsberg.

Arbeidsgruppe og storting

- Men vi vet ingenting om hva som skjer, legger de til. Det vil si utover at en arbeidsgruppe i øyeblikket er i ferd med å ta stilling til hvilke driftsoppgaver de skal utføre. Og at et flertall i Samferdselskomiteen på Stortinget på ny har sagt de vil ha produksjonsenheten skilt ut og konkurranseutsatt.

Oppi det hele har også jernbanedirektøren underveis satt foten ned for BaneProduksjons eget forslag til organisering.

- Jernbaneverkets ledelse har vinglet lenge, og Stortinget ser ut til å ville ha en annen løsning enn den nåværende. Vet de hva de vil med oss, undrer Småland.

Småland frykter nå at for mye ligger i hendene på arbeidsgruppa, men også at Jernbaneverket vil måtte slå retrett som følge av vedtak i Stortinget.

Svigerinne i Trondheim

- «Stasjonert» i Trondheim og innleid fra første i første, spøker Inger Nina Arvesen når hun presenterer seg.

Jernbanemagasinet tar hintet og spør:

- Har du noen gang vært i Trondheim?

- Ja da, svarer Arvesen, - jeg har vært der og besøkt svigerinna mi. Men aldri som medarbeider i Jernbaneverket.

- Hun ble overført til Økonomi/personal og innleid av oss fra 1. januar, presiserer Småland. Men sjefen hennes sitter i Trondheim. Så Arvesen jobber som før, i likhet med alle de andre. De skal ikke lenger internfakturere, og jobber skal ikke lenger bestilles. Basisavtalen er forlenget, de fører timer og registrerer alt de gjør.

Hvert drypp

- Det hele er jo litt uklart, smiler formann Grøtterud. - Men vi merker ikke mye til det ute. Vi jobber som tidligere inntil videre. Og det at vi registrerer alt vi foretar oss, det er et fremskritt vi må holde på uansett. Nå håper jeg at vi snart får en enklere hverdag, at vi får drive vedlikehold uten for mye uro rundt oss. Og at vi selv får ansvaret for driften. Kontinuitet er viktig, lokalkunnskap avgjørende. Man må kjenne hvert drypp i en tunnel, og vite når de fryser til is eller ikke.

- Det er det som skaper ansvar og eierfølelse, og det er vel nettopp det Killi har sagt han er ute etter å oppnå, legger Rolf Stenberg til.

Kom med for sent

- Sør er lagt ned, nå er vi i Øst. Vi tilhører Infrastruktur region Øst Drift. Det gir oss noen nye utfordringer, sier Gjermund Småland.

- Øst er helt annerledes organisert enn Sør var. Vi får både en ny organisasjonsmodell og nye personer å forholde oss til. Det blir en utfordring å samkjøre dette.

- BaneProduksjon kom for sent med i den pågående prosessen, sier Småland, som mener det var uheldig at det tok så lang tid å få tilsatt ny direktør. Han mener også at det omfattende arbeidet som ble



nedlagt i fjor høst var forgjeves, all den tid produksjon ikke ble opprettholdt som en egen enhet. Nå frykter han at produksjonsapparatet kan bli en salderingspost når kostnadene skal reduseres.

- Nå ligger svært mye i hendene på arbeidsgruppen. Og jeg frykter at den ikke har god nok innsikt i hverdagen ute, sier han.

Vil jobbe

- Nå vet vi ingenting. Før har vi kunnet være uenige, men har tross alt visst hva som skulle skje, sier Grøtterud.

- Og vi vet ikke hva Stortinget kan finne på. Mot det er ikke Killi stor nok heller, legger Stenberg til.

- Det er to verdener, sier Gullichsen.

«Vær så snill

å få frem at vi

vil jobbe!»



Omorganiserte: Skiltet ute på tomte på Høksund vitner om tidligere omorganiseringer. Fra venstre: Knut J Grøtterud, Rolf Stenberg, Inger Nina Arvesen, Anne-Grethe Gullichsen, Gjermund Småland og Birger Lillemoen. (Foto: Per Rathe)

- Jeg er tillitsvalgt og var i Stortinget og fulgte behandlingen. Der diskuterte de BaneProduksjon, en enhet som allerede var nedlagt.

- Jeg er bekymret for at vi nå kan få en ny organisasjon basert på arbeidsgruppas innstilling, som så må endres fordi Stortinget sier vi skal konkurranseutsettes, konkluderer Småland.

Konkurranse er greit

- Konkurranse i en eller annen form kommer vi ikke forbi. Ikke kan vi selv løse alle oppgavene heller. Men vi bør få jobbe med det vi er best til, og det bør legges til rette for at vi får gjort det på en smidig måte, sier Grøtterud.

- Og vær så snill, legger han til, - vær så

snill å få frem at vi vil jobbe! Vi får følelsen av at alt pratet om konkurranseutsetting kommer fordi de tror vi ikke vil jobbe. Men det vil vi.

- Vi har sett hva som har skjedd i utlandet når de har valgt å konkurranseutsette drifts- og vedlikeholdsoppgavene. Det har ikke fungert. Jeg er redd det samme kan skje her, sier Gullichsen.

Større avstand

Grøtterud, som har en stor kontaktflate i jobben, mener å registrere at frustrasjonen har økt, og at tilliten både oppover,

nedover og på tvers har sunket.

- Men har det ikke alltid vært avstand mellom «pukken» og ledelsen?

Det kan så være, medgir folka på Høksund. Men de mener den har økt i det siste, og at det har blitt flere ledd mellom siviltopp og toppledelse. Det er bekymringsfullt, mener de.

Lederen på Høksund har registrert at mange nå tror at modellen fra rundt 1997 er i ferd med å bli gjeninnført.

- Stemningen er ganske god i øyeblikket, og frem til 1. april er det sagt at vi skal drive på som nå. De fleste er positive, folk står på og rydder snø, og nye oppgaver venter. Det er viktig at vi opprettholder den gode stemningen og ikke sår usikkerhet om fremtiden, sier Småland.

- Vi vurderer hva vi må gj



Arbeidsgruppen Bemanning Drift skal definere hvilke aktiviteter på anleggene Jernbaneverket må utføre selv og hvor mye driftspersonell dette krever. Gruppens konklusjon trekkes innen 1. mars, og senest en måned senere faller avgjørelsen.

JOFRI LUNDE

- Vi skal vurdere grensesnittet mellom Jernbaneverkets egne aktiviteter og hva som kan kjøpes fra eksterne entreprenører, opplyser Morten Mørch, arbeidsgruppens leder.

- *Hvordan arbeider dere?*

Realistisk: - Vi må ta utgangspunkt i Jernbaneverkets budsjetter for drift og vedlikehold, sier Morten Mørch, som leder Arbeidsgruppen Bemanning Drift. (Foto: Stig Herjuaune).

- Tror alt vil ordne seg

- Det er en uggem stemning blant fagarbeiderne, men jeg tror alt vil ordne seg, sier anleggsleder Per Olav Hove i Trondheim. I likhet med andre mellomledere savner han informasjon å formidle videre.

PER RATHE

- Mine medarbeidere undrer på hvilke tanker som rører seg i hodene på ledelsen, og i første rekke hva som skal legges til drift og hva som skal konkurranseutsettes. Kort og godt: Hva skal vi drive med?

Men selv etter å ha vært på ledersamling sitter jeg med lite informasjon å sende videre, sier Per Olav Hove.

Den mangelfulle informasjonen er begrundet med at arbeidsgruppen ikke har kommet langt nok i arbeidet.

Skapt forventninger

- Folk sier de aldri har vært så usikre som nå, forteller Hove. Men legger til at de fleste begynner å bli garvede etter tjuå år

og mer som medarbeidere i ulike versjoner av virksomheten. Erfaringene fra BaneProduksjon har styrket dem, mener han. Og kanskje viktigst: De har mer enn nok å gjøre.

Det har blitt skapt forventninger det siste året. Hove tror ikke folk har tatt noe for gitt. Men han er bekymret for at medarbeiderne likevel ikke skal få tilbake ansvaret for og eierforholdet til sporet, slik de har vært forespeilet av jernbanedirektøren og andre.

Han er derimot ikke redd for sitt eget skinn, anleggslederen i Trondheim. Han er sågar optimist på fagarbeidernes vegne.

Hva og hvorfor

- Så lenge det går tog her i landet, trengs det folk som kan drifte sporet, og det er

det vi som er best til å gjøre. Og konkurranse er vi ikke lenger redd for. Spørsmålet er hva som konkurranseutsettes, og om det har noen mening, poengter Hove, som også har merket seg kollapsen i forsøket på å privatisere infrastrukturen i England.

- Her fortsetter vi å gjøre en best mulig jobb. Så lenge de har arbeid blir ikke folk sittende og spekulere. Vi gjør det samme som før og har nok å gjøre. I hvert fall frem til første april, har vi fått beskjed om. Men det er en spennende tid vi går i møte. Og så får vi vel snart nye arbeidsklær igjen, humrer Per Olav Hove. Som enn så lenge er anleggsleder i Jernbaneverket Drift Nord.

Øre selv

- Vi tar utgangspunkt i aktivitetslisten for hva som er drift, korrektivt og forebyggende vedlikehold. De aktivitetene som er kritiske for sikkerhet og punktlighet, må Jernbaneverket utføre selv. Når vi har kommet fram til disse «må gjøre selv»-aktivitetene, kan vi anslå hvor mye driftspersonell som trengs totalt sett i Jernbaneverket. Vi starter ikke forfra med denne vurderingen, men bygger på tidligere analyser i organisasjonen.

Sikkerhet og punktlighet

- Hva legger dere vekt på?

- Sikkerhetskritiske forhold er viktigst. Deretter tar vi hensyn til hvilke aktiviteter som påvirker punktligheten på infrastrukturen. Jevn utnyttelse av Jernbaneverkets driftsressurser gjennom året er vesentlig. Et av spørsmålene er hvilke beredskapsordninger Jernbaneverket bør satse på. Det kan også være andre argumenter, eksempelvis hvor det er mulig å ha et eksternt entreprenørmarked. Sannsynligvis er det lettere å kjøpe tjenester i det sentrale østlandsområdet enn på Saltfjellet, sier Mørch.

- Må være realistisk

- Hva er utfordringene i arbeidet?

- Vi må klare å konsentrere oss om oppgaven vi har fått, og vår anbefaling må være realistisk. Det betyr at vi blant annet må ta hensyn til Jernbaneverkets budsjetter for drift og vedlikehold. I arbeidsgruppen deltar representanter fra de tre Regionene, Vedlikehold, prosjektet Et effektivt og moderne jernbaneverk og personalorganisasjonene. Medlemmene har ulikt utgangspunkt, men denne bredden gjør at vi også får et godt grunnlag for å gi et svar til jernbanedirektøren innen 1. mars, sier Morten Mørch. Samferdselsdepartementet er orientert om at Jernbaneverket har satt i gang denne arbeidsgruppen.

«... lettere

å kjøpe tjenester

i det sentrale

østlandsområdet

enn på Salt-

fjellet»

Historien bak JBV Drift

- **1997:** Produksjonsressursene skilles ut i fire produksjonsenheter underlagt regionsjefene.
- **2000:** BaneProduksjon etableres som landsdekkende forretningsenhet i Jernbaneverket med 160 medarbeidere. Målet var gradvis konkurranseutsetting av produksjonsvirksomheten.
- **2002:** BaneProduksjon ønskes utskilt som eget aksjeselskap. 73 medarbeidere overføres til Forvaltning for å ivareta inspeksjon og kontrolloppgaver.
- **2003:** Jernbaneverkets ledelse beslutter at BaneProduksjon skal være en intern leverandør av drift og vedlikehold i Jernbaneverket.
- **2004:** Produksjonsressursene organiseres under de nye regionene i tre driftsenheter, JBV Drift. En arbeidsgruppe vurderer bemanningsbehovet i JBV Drift, mens Baneservice omgjøres til aksjeselskap.

Fornøyd etter flytting

BanePartner eksisterer ikke lenger. Enheten er nå lagt til Utbygging, har fått navnet Prosjekttjenester, og flyttet for bare få dager siden til Oslo City. Seksjonsleder Knut Bøe er fornøyd med tingenes tilstand.

PER RATHE

- Vi er veldig fornøyde nå, sier Knut Bøe, tidligere seksjonsleder, som mener han representerer synet til de fleste av sine tidligere kollegaer i avdelingen Bane-/Transport i BanePartner.

- Etter en til dels opprivende AS-prosess synes vi dette er en god løsning, sier han.

Bøe har rikelig med erfaring fra privat og annen virksomhet og frykter ikke forandring i seg selv. Men han er motstander av å splitte opp og skille ut fagmiljø. Da risikerer man å undergrave et viktig

jernbanefaglig miljø, mener han. Han legger til at ikke alle i det gamle BanePartner var av samme oppfatning.

- Enkelte personer sluttet da det var på tale å gjøre oss til AS, og enkelte sentrale personer sluttet da AS-prosessen ble stoppet, sier han.

Bøe er kjent med hva flertallet i Stortingets samferdselskomite har sagt.

- Jeg vet at noen politiske miljøer fortsatt ønsker å drøfte konkurranseutsetting, men det bør veie tungt at Jernbaneverket selv ser uheldige sider med å splitte opp fagmiljøene, sider som berører det sikkerhetsmessige.



Glad: - Etter en til dels opprivende AS-prosess synes vi dette er en god løsning, sier Knut Bøe i Prosjekttjenester.

- I øyeblikket føler jeg ikke AS-diskusjonen som noen trussel. Det er viktig at vi får beholde den kompetansen vi har, og da må vi jobbe med jernbaneprosjekter, ikke med hva som helst som vi kan tjene penger på. Og jeg håper jo vi snart vil begynne å bygge jernbane i dette landet igjen, sier Knut Bøe, som understreker at også Prosjekttjenester måles på resultater, og at kravene til enheten ikke bør bli noe mindre.



Effektivt: Jernbaneverket hadde i 2003 mindre vedlikeholdspenger å rutte med, men oppnådde likevel høyere kvalitetstall enn i 2002. (Foto: Sindre Ånonsen).

Stadig bedre sporkvalitet

DRAMMEN (Jernbanemagasinet): For andre år på rad presenterer Jernbaneverket topp 25-lista over de banestrekningene i landet som har høyest sporkvalitet. Tallene viser at kvaliteten er på vei oppover.

SINDRE ÅNONSEN

- Utviklingstrenden er interessant, og vi kan registrere en fin økning i snittallet (K-

tall) fra 79 til 81. Ser man dette i sammenheng med at det ikke har vært brukt mer penger i 2003 enn i 2002, så er det en indikasjon på at man prioriterer ressursene bedre, sier vedlikeholdsdirektør John Ole Grinde.

Det foreløpige baneregnskapet viser at regionene brukte 1362 millioner kroner på vedlikehold i 2002 mot 1334 millioner i 2003 (Gardermobanen er holdt utenfor).

Ennå langt igjen

Til tross for fremgangen mener Grinde at det ennå er et stykke igjen til Jernbane-

verket kan si seg tilfreds med situasjonen.

- Ja, det er ingen tvil om at vi ennå har et stykke igjen. Men får vi normale vedlikeholdsbudsjetter i årene som kommer, bør vi ha en tilfredsstillende situasjon 10 år fra nå av, sier vedlikeholdsdirektøren.

- Hva er et tilfredsstillende tall?

- Utfra hensynet til sikkerhet, bedre komfort for de reisende og ikke minst lavere driftskostnader bør K-tallet økes opp mot 90, svarer Grinde.

Og da er det penger å spare.

Da Jernbanemagasinet presenterte topp-25 lista i fjor, ble det antydnet at en

25 på topp

(Ved likt kvalitetstall rangeres banestrekningene etter lengde.
Lengden på strekningene er rundet av til nærmeste kilometer)

Strekning	Lengde i km	Region	Banesjef	Kvalitetstall
1. Nelaug-Kristiansand	83	Sør	Olaf Nordbø	97
1. Hokksund-Hønefoss	53	Sø	Kåre Brovold	97
1. Venjar-Gardermoen	12	Øst	Isetorp	97
4. Kristiansand - Egersund	159	Sør	Nordbø	96
4. Oppdal-Støren	72	Nord	Haugen	96
4. Ål-Haugastøl	44	Vest	Norvald Skjoldli	96
4. Hokksund-Kongsberg	28	Sør	Brovold	96
4. Gardermoen-Eidsvoll	16	Øst	Isetorp	96
9. Haltdalen-Støren	56	Nord	Rørøsgård	95
9. Støren-Trondheim	50	Nord	Haugen	95
9. Hjerkin-Oppdal	47	Nord	Haugen	95
12. Hønefoss-Haversting	94	Sør	Brovold	95
12. Fauske-Bodø	53	Nord	Jessen	95
12. Myrdal-Reimegrend	26	Vest	Skjoldli	95
15. Neslandsvatn-Nelaug	58	Sør	Nordbø	93
15. Lillehammer-Hamar	56	Øst	Bjørnerud	93
15. Reimegrend-Voss	20	Vest	Skjoldli	93
18. Kongsberg-Nordagutu	45	Sør	Brovold	92
18. Gardermoen-Etterstad	43	Øst	Isetorp	92
20. Tynset-Røros	49	Nord	Rørøsgård	91
20. Etterstad-Gardermoen	43	Øst	Isetorp	91
20. Voss-Dale	33	Vest	Skjoldli	91
23. Narvik havn- Vassijaure	42	Nord	Brækkan	90
23. Asker-Drammen	16	Sør	Brovold	90
25. Nordagutu-Neslandsvatn	73	Sør	Brovold	89

*Strekningene Sandbukta-Ski (Øst) og Larvik-Drammen (Sør) opererer også med K-tall på 89.



Dramatisk bedre: - Kvaliteten på sporet er dramatisk bedre enn for 20-25 år siden, sier vedlikeholdsdirektør John Ole Grinde. (Sindre Ånonsen).

banekvalitet i tråd med ambisjonene kan gi besparelser på mellom 50 og 60 millioner kroner (Kjøreveien nr. 2, 2003).

Gardermobanen

Blant de utfordringene Jernbaneverket står overfor i årene fremover, trekker Grinde frem Gardermobanen, til tross for at dette i utgangspunktet er en bane med høy kvalitet.

- Det er en ny strekning, men skal det høye nivået opprettholdes, er man nødt til å prioritere sporvedlikehold høyt, sier Grinde, som mener det er betenkelig at strekningene Gardermoen-Eidsvoll og Venjar-Gardermoen har lavere K-tall i år enn i fjor.

- I utgangspunktet bør Gardermobanen ha de fire første plassene på lista, sier han.

Pakking og sliping

Som i fjorårets artikkel så trekker Grinde

frem sporjustering og skinnsliping som billige tiltak for å få opp kvaliteten på sporet. På lang sikt er renseverk, inklusive kantrensing/grøfting, en nødvendighet for å nå målsettingene, men på grunn av de høye kostnadene knyttet til å kjøre renseverk, så renses det ikke mer enn mellom 50 og 80 kilometer i året.

- Derfor vil det også ta tid før vi ser de store effektene av dette, sier Grinde.

Historieløshet

- Hva med VG og andres mediers oppslag rundt Havarikommisjonens rapport i etterkant av to avsporinger ved Fetsund på Kongsvingerbanen? Der kritiseres Jernbaneverket for ikke å rydde bort sikkerhetskritiske feil?

- Hvis noen viser til disse hendelsene og hevder at sporkvaliteten jevnt over er dårligere enn før, så er de historieløse. Kvaliteten på sporet har jevnt over blitt mye - ja, jeg vil si dramatisk bedre - enn

for 20-25 år siden. På 1970-tallet var vindskjevheter et stadig tilbakevendende problem på flere strekninger. De samme strekningene har i dag minimale feil av denne typen, svarer Grinde.

Gir råd

Grinde mener opprettelsen av vedlikeholdsfunksjonen i Jernbaneverket har hatt en positiv effekt på utviklingen.

- Vi bidrar både med hjelp og uformelle råd når regiondirektørene og banesjefene tar kontakt med oss.

- Og det er ikke kommet noen negative reaksjoner på at man offentliggjør «25 på topp-listen» med navnene på banesjefene?

- Nei, ikke i det hele tatt. Det tror jeg ingen har problemer med, avrunder Grinde.



FRISK vekker for andre etater

Muntert: Prosjektleder Lene Holm i Jernbaneverket gleder seg over å kunne bistå en fornøyd senioringeniør Bjørn I. Olberg, som har tatt mål av seg til å bygge opp et fellesarkiv for vegvesenets 75 trafikkstasjoner. (Foto: Tore Holtet).

Jernbaneverkets FRISK-prosjekt vekker interesse blant flere andre statlige etater og bedrifter. Forleden var Statens vegvesen på besøk.

TORE HOLTET

Da prosjektleder Lene Holm i høst orienterte om FRISK-prosjektet under et seminar i Stavanger, var det flere deltakere som kom bort og meldte sin interesse for mer informasjon. Det gjorde også senioringeniør Bjørn I. Olberg ved Oslo Trafikkstasjon. Han har i fem år gått svanger med ideen om å lage et fellesarkiv – «Kunnskapsbasen» for alle landets 75 trafikkstasjoner.

Han ser likheten mellom dette arbeidet og det arkivet Jernbaneverket bygger opp for sin tekniske dokumentasjon.

- Det er alltid interessant å snakke med dem som har gått opp stien før, og Jern-

baneverket blir spesielt relevant fordi det er et forvaltningsorgan, sier Olberg, etter at han hadde fått en mer dyptgående FRISK- innføring av Lene Holm.

Gruppe i 1999

Det var i 1999 at Jernbaneverket satte ned en gruppe som i fikk i oppdrag å gjennomføre en behovsanalyse for å forbedre da-

Fakta om FRISK

- FRISK står for Felles Ramme for Informasjonsdeling, Saksbehandling og Kontroll.
- ProArc er valgt som arkivløsning for fagdokumenter.
- DocuLive er valgt som arkivløsning for saksdokumenter.
- Begge løsninger leveres av Software Innovation.

gens system for de enorme mengdene av tekniske dokumenter. I gruppen satt det også representanter med ansvar for saksdokumenter, og de kunne forsikre om at viktige vedlegg til saksdokumenter ble tatt ut av saksarkivet og arkivert i mer «personlige» eller avdelingsvise arkiver. I noen enheter var det nesten like mange systemer som personer.

Resultatet ble at gruppen anbefalte å innføre et felles system for håndtering av alle dokumenter - tekniske dokumenter og saksdokumenter. Dermed var FRISK-prosjektet et faktum.

FRISK i praksis

Nå begynner resultatene av FRISK-prosjektet å synes:

- Under Asker-Sandvika-prosjektet og GSM-R-prosjektet legges teknisk og administrativ prosjektdokumentasjon inn elektronisk (ProArc).
- Fra 1. april i fjor forelå alle kontrakter i elektronisk form.

- Region Øst gjennomfører et pilotprosjekt på elektronisk saksbehandling (DocuLive), og systemet skal innføres for Jernbaneverket første halvår i år.

- Stadig flere dokumenter blir elektronisk tilgjengelige. Det gir i neste omgang høyere sikkerhet og sporbarhet, og vi blir i større grad i stand til å stille krav til eksterne leverandører. Dermed sparer vi både tid og penger, oppsummerer Holm.

Nyttig besøk

- Jernbaneverket har vært gjennom den

samme prosessen som vi er på vei inn i. Vi skal velge leverandør, finne de beste søkemulighetene, bygge opp prosjektet og gjennomføre de konkrete tiltakene, sier Olberg.

Prosjektet på trafikkstasjonene er nå under vurdering og utredning i Statens vegvesen.

- Dette dreier seg om å fremstå som en mer enhetlig og dyktig etat, understreker han.

Holm nikker og legger til: - Det handler om å jobbe smartere med høyere kvalitet og være mer forutsigbar.

Fra anarki til demokrati

Selv om de to ser at de to etatene ikke trenger de samme løsningene, ser de mange felles trekk. På begge arbeidsplasser går endringene i samme retning: fra individuelt arbeid til samarbeid, fra *egen* informasjon og kunnskap til *felles* informasjon og kunnskap, fra *egne* fagarkiv til *felles* arkiv.

- Hos oss handler det om å gå fra anarki til demokrati, ler prosjektleder Lene Holm, som gleder seg over at Jernbaneverket kan bistå en så stor etat som vegvesenet. tore.holtet@jbv.no

9 friske forbedringer

Dette er ni forbedringer som er gjennomført i 2003 eller er planlagt gjennomført i 2004 i regi av FRISK-prosjektet.

1. Nytt felles system for håndtering av all **teknisk dokumentasjon** av JBV sin infrastruktur. Dokumentasjonen lagres henholdsvis i arkiv for systemdokumentasjon og anleggsdokumentasjon. Det er til nå registrert 61.503 dokumenter, den resterende «som bygget» dokumentasjonen registreres fortløpende.

2. Ny felles standard for nummerering av all teknisk dokumentasjon i JBV.

3. Ny felles metodikk for revisjon av teknisk driftsdokumentasjon.

4. Elektronisk logging av alle viktige beslutninger (kontroll/konferering/godkjenning) og distribusjoner av tekniske dokumenter og tegninger.

5. Nytt felles system for teknisk dokumentasjon i **utbyggingsprosjekter**.

6. Nytt felles register for standard nummerering av **kontrakter** i JBV.

7. Ny opplæringsform ved at det er tatt i bruk leksjoner i e-læringsprogram for DocuLive. Dette vil aktivt bli benyttet ved innføring av elektronisk saksbehandling.

8. Alle saksbehandlere skal motta og behandle alle saksdokumenter elektronisk i DocuLive i løpet av 1. halvår 2004.

9. Alle saksdokumenter og teknisk dokumentasjon som er registrert og lagret i nytt dokumenthåndteringssystem, vil bli tilgjengelig for ansatte via DokumentVeven¹ i løpet av 1. halvår 2004 uavhengig av lokalisering, også fra hjemmekontor.

Ovennevnte punkter er regulert i:

1B-Ad kap 2.5 Prosedyre for håndtering av teknisk driftsdokumentasjon (ny revisjon på høring)

1B-Ad kap 2.7 Prosedyre for dokumentcenterets håndtering av teknisk dokumentasjon

(ny revisjon på høring)

1B-Ad kap 2.x Prosedyre for håndtering av teknisk dokumentasjon i prosjekter (som er på høring)

Teknisk regelverk, tittelfelt på teknisk drifts- og prosjektdokumenter (som er på høring)

¹ DokumentVeven er en felles inngangsport til alle saksdokumenter i DocuLive, samt dokumenter lagret i driftsarkiv over infrastrukturen (system- og anleggsdokumentasjon) og kontraktsregister. I de tilfeller hvor det er dokumenter som ikke skal kunne leses av alle blir det regulert ved hjelp av tilgangsstyring.



Tjeneste i mørket



På veg ned i mørket: Tverrslaget ned til Solberg er 400 meter langt, og like langt fra dagslyset skal Karl Arne Karlsen oppholde seg de neste seks timene.

ASKER (Jernbanemagasinet): Det er åtte varmegrader, 400 meter fra nærmeste solstripe og bare lyden av vannpumper er å høre. Vi er på Solberg stasjon inne i Lieråsen tunnel, og tpx Karl Arne Karlsen (59) er i gang med vakta.

SINDRE ÅNONSEN

- Dette er det mest eksotiske stedet jeg har hatt tpx-tjeneste noensinne i løpet av de snart 42 årene jeg har jobbet på jernbanen. Jeg måtte simpelthen ha dette med meg på merittlista mi, sier Karlsen.

Brakke med stillverk

Etter å ha gått ned det 400 meter lange tverrslaget fra Heggedal ned til Solberg stasjon, så åpenbarer det seg en anleggsbrakke med stillverk, telefon og kaffetrakter. Her skal Karlsen tilbringe de neste seks timene. Bakgrunnen er at Jernbaneverket har manuell togfremføring mellom Asker og Brakerøya i sammenheng med at nytt sikringsanlegg skal testes og driftsprøves.

- Bekvemmelighetene her er vel ikke sånn all verden, men vi har det varmt og godt. Kaffe vanker det på oss også. Så jeg skal ikke klage, sier han.

- *Det blir ikke litt ensomt da?*

- Nei, egentlig ikke. Det er nok å gjøre, sier Karlsen og viser til de over 200 togene som daglig kjører gjennom Lieråsen tunnel. Stadig ringer det i telefonen, og fra tid til annen er Karlsen ute og snakker med lokførere som stopper ved den provisoriske stasjonen.

Rengjøring

At Brakka på Solberg befinner seg midt i et anleggsområde, er lett å se. Godt skotøy er en forutsetning når man går i leire og gjørme mellom Brakka og sporet. Men

mens Jernbanemagasinet er på besøk kommer to representanter fra Bane-Produksjon innom. Det er tid for rengjøring av brakka.

- Det trengs innimellom, sier Karlsen og ser rundt seg.

Visste det ville bli røft

Områdesjef tpx, Per Olav Gjerden, sier at alle som tjenestegjorde inni tunnelen, var godt kjent med hvordan arbeidsforholdene ville være.

- De visste at det ville bli litt røffe forhold, og jeg har ikke mottatt en eneste klage fra noen av togekspeditørene, sier han.

sindre.aanonsen@jbn.no



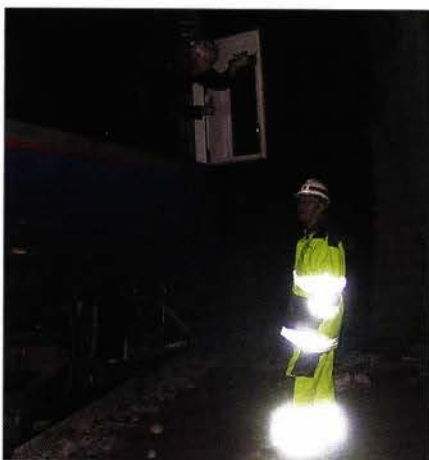
Txp i bua: Slik var fasilitetene da Solberg stasjon ble betjent.



Tid for rengjøring: Bjørn Erik Rørvik-hagen fra Produksjon slår av en prat med Karl sen mens han gjør rent i bua.



Kontroll på boka: Det er viktig å ha kontroll med loggen over passeringer. Karl Arne Karlsen noterer flittig.



Tett kontakt: En lokfører henvender seg til Karl Arne Karlsen på Solberg.

Tre hendelser til besvær

Tre hendelser i tett rekkefølge på Solberg og Lier på Drammenbanen resulterte i flere negative medieoppslag i desember i fjor.

I forbindelse med rehabiliteringen av Lieråsen tunnel bygges Eriksrud blokkpost (inne i Lieråsen tunnel) om til stasjon. Dette gjøres for å ha nødvendig kapasitet i tunnelen under rehabiliteringen av fjellsikringen. Fra 28. november til 8. desember var derfor fjernstyringen, linjeblokka og ATC på strekningen mellom Asker og Brakerøya satt ut av bruk.

Stasjonene Solberg (inne i tunnelen), Lier og Brakerøya ble i denne perioden betjent av togekspeditører (inklu-

sive Asker, hvor det alltid er togekspeditør). Det var i løpet av denne uken at følgende hendelser fant sted:

- Søndag 30. november kjørte et tog mot rødt lys ved utkjør Solberg (inne i Lieråsen tunnel) mot Drammen.
- Mandag 1. desember ble innkjør-signalet på Lier feilaktig stilt i grønt.
- Senere på dagen kjørte et tog i retning Oslo mot rødt lys ved utkjør Lier.

Jernbaneverket rapporterte hendelsene til Havarikommisjonen for sivil luftfart og bane og Statens Jernbanetilsyn, som i skrivende stund arbeider med å kartlegge omstendighetene rundt hendelsene.

Skuffet over VG

Togekspeditør Karl Arne Karlsen føler at medieomtalen av de tre omtalte hendelsene mellom Lier og Asker har vært upresis og feilaktig.

- Illustrasjonen til VG-oppslaget 7. desember antydte at den ene hendelsen var to tog som var på kollisjonskurs med hverandre. Men på den aktuelle strekningen går jo tog til Oslo i ett spor og tog til Drammen i det andre. Det burde jo avisen få med seg, sier en lettere oppgitt Karlsen.

Han reagerer også på VGs oppslag om rødlyspasseringene.

- Alle som har jobbet noen år med trafikkavvikling på jernbanen, vet at nær alle rødlys-passeringer består i at toget passerer signalet med noen få meter, enten fordi det er glatte skinner eller at lokfører har feilberegnet avstanden til signalet. Men det er vel ingen som mener at dette på noen måte representerer en fare for de reisende.

- Men manuell togfremføring er en driftsform som ikke alle jobber daglig med. Kan personellet prosedyrene godt nok?

- Etter min mening har vi hatt en god oppfølging av dette, og det arrangeres også øvelser, samt at den enkelte togekspeditør må gjennom periodiske kontroller. Under disse kontrollene må folk besvare 30 spørsmål, hvor hovedvekten av disse handler om manuell togfremføring. Hvis du ikke består denne prøven, må du avlegge ny prøve før du får komme tilbake i tjenesten igjen. Mislykkes du to ganger, må du gjennom en langt mer omfattende prøve, opplyser Karlsen.

Han reagerer også på at mediene ikke presenterer statistikk som viser hvor trygt det er å reise med tog.

- Perspektivene mangler, sier han.

- Trenger «vaktbikkjer»

TRONDHEIM (Jernbanemagasinet): - For å ivareta sikkerheten trengs sterke «vaktbikkjer» som har god tilgang til toppledelsen. Dette er spesielt viktig i organisasjoner som gjennomgår store forandringer og må foreta tøffe prioriteringer, fastslår SINTEFs seniorforsker Ragnar Rosness.



Ble advart: Seniorforsker Ragnar Rosnes, som her innleder på Jernbaneverkets sikkerhetsseminar i Trondheim, minner om at det både i 1996 og 1997 ble advart mot sårbarheten på Rørosbanen – uten at toppledelsen fikk beskjed.

(Foto: Tore Holtet).

TORE HOLTET

Rosness, som har sikkerhet og pålitelig som spesialområde, har studert bakgrunnen for Åsta-ulykken og samler materiale til en større artikkel i en bredt anlagt fagbok med arbeidstittelen «Risky work», der forskere fra flere land er bidragsytere.

SINTEF-forskeren har gått gjennom granskningsrapporter med fokus på hvilke beslutninger som er tatt i forkant og hva andre organisasjoner kan lære av den fatale togkollisjonen i januar 2000.

Dårligere sikret

- Hva mener du var den bakenforliggende årsaken til Åsta-ulykken?

- Hovedgrunnen var at Rørosbanen var sårbar for enkeltfeil i forbindelse med kryssinger. Hvis vi sammenlikner Rørosbanen i januar med for eksempel Dovrebanen på samme tidspunkt, ser vi at Rørosbanen var dårligere sikret mot kollisjoner. Dersom et tog kjørte mot rødt lys, var det verken automatisk togstopp (ATC) eller akustisk alarm på togledersentralen. Dessuten var det vanskelig å komme i kontakt med toget på grunn av manglende togradio.

- Mange barrierer og gjenvinningsmuligheter var borte – også om en sammenlikner med Rørosbanen 50 år tidligere. I 1950 var det to mann på loket, og avgangsprosedyren la opp til at den ansvarlige om bord også skulle forsikre seg om at toget hadde tillatelse til å kjøre, framholder Rosness.

Kjede av beslutninger

- Hvordan oppsto sårbarheten på Rørosbanen? Hvilke beslutninger og beslutningsprosesser lå bak?

- Når det gjaldt automatisk togstopp (ATC), dreier det seg om en kjede av beslutninger. Stortinget hadde opprinnelig bevilget pengene, men andre banestrekninger ble prioritert. Etter hvert forsvant ATC nedover på prioriteringslista, mens store oppgaver som OL og Gardermobanen fikk oppmerksomheten – og pengene.

- Historien om akustisk alarm i togledersentralene viser hvordan organisasjonsendringer kan skape brudd i beslutningsprosesser. NSB innhentet anbud med sikte på å anskaffe slike alarmer. Arbeidet ble koordinert av NSBs sikkerhetsforum, men i 1994 kom det en organisasjonsendring. Sikkerhetsforumet ble nedlagt, og det ble besluttet at trafikk-siden i NSB skulle følge opp. Men etter dette forsvinner alle spor etter arbeid med akustisk alarm.

Kjent – og ukjent

- Var Rørosbanens sårbarhet et kjent problem i NSB i tiden før ulykken?

- De fleste storulykker kommer som lyn fra klar himmel for de som er involvert i organisasjonene. I ettertid viser det seg likevel at noen visste om problemene og forsøkte å sette dem på dagsordenen. Slik var det også i NSB før Åsta-ulykken. Kunnskapene om Rørosbanen fantes. Daværende trafiksikkerhetssjef skrev to notater – ett i 1996 og ett i 1997 – der han advarte mot togtrafikk uten ATC på Rørosbanen. Men som

«Mange barrierer var borte» det framgår av kommisjonens rapport, så var ikke toppledelsen kjent med de to notatene.

- Spørsmålet er da må stille seg, er: Hvordan står det til med organisasjonens evne til å fange opp faresignaler? I dette tilfelle manglet en effektiv «vaktbikkje» med kort vei til toppledelsen, konstaterer Rosness, og minner om at sikkerhetssjefen på de aktuelle tidspunktene var plassert på et lavere nivå i organisasjonen.

- Ikke feilfrie

- Hvor vanlig er det å tenke at «sikkerhet er etablert en gang for alle»?

- Slik tenkte man i alle fall i oljebransjen på slutten av 90-tallet. Da var det gått lang tid siden de store ulykkene, og det var en utbredt oppfatning i ledelsen at sikkerheten aldri hadde vært bedre. Både fagforeninger og Oljedirektoratet var av en



Lærdom: Andre organisasjoner har mye å lære av Åsta-ulykken, mener SINTEF-forsker Ragnar Rosness. (Foto: Scanpix).

annen oppfatning, og siden har oljebransjen heldigvis tatt tak i sikkerhetsproblemene – uten at det har skjedd nye storulykker.

«...noen visste om

problemene»

- Hva opplever du at Jernbaneverket lærte av Åsta-ulykken?

- Jernbaneverket har utviklet seg mye i synet på feilhandlinger. Nå erkjennes det at mennesker aldri blir feilfrie. Dermed må systemene bygges opp slik at en feil ikke fører til en katastrofe.

- Dessuten har Jernbaneverket mer fokus på å ligge i forkant og gjøre analyser i forhold til kritiske beslutninger. For eksempel gjøres det nå grundige analyser i forbindelse med organisatoriske endringer.

- I det hele tatt har sikkerheten mer prioritet enn før Åsta-ulykken.

Overrasket

Rosness innrømmer likevel at han ble overrasket over de tre uønskede hendelsene i Lieråsentunnelen.

- Men de viser kanskje hvor krevende det er å gå fra fjernstyrt til gammeldags togdrift uten linjeblokk og uten ATC. På Nordlandsbanen er dette hverdagen. Men der gjøres det hver dag, og da har en det i blodet.

- Personell i østlandsområdet, derimot, er vant med å kjøre på strekninger med ATC. Dette var også et av problemene som Rørosbanen slet med, poengterer Rosness, som mener andre organisasjoner også kan lære mye av Åsta-ulykken:

- For å ivareta sikkerheten trengs det sterke «vaktbikkjer» både i og utenfor organisasjonen, og de interne må ha god tilgang til toppledelsen. Ledelsen må på sin side bruke tid og oppmerksomhet på

«Jernbaneverket

har utviklet

seg mye»

sikkerhet, og den må ha tilstrekkelig kompetanse til å vurdere den enkelte situasjon. I

bunnen for de vurderinger som gjøres, må det ligge klare og forpliktende grenser for hva som er akseptabel risiko, konkluderer SINTEF-forsker Ragnar Rosness.

tore.holtet@jbn.no

- Enklere løsninger gir bedre sikkerhet



Gledesdreper: - Min jobb som sikkerhetsdirektør er å være gledesdreper, sier Ove Skovdahl.

- De enkle løsningene gir bedre oversikt og dermed også økt sikkerhet, sier etatsdirektør for sikkerhet og virksomhetsutvikling, Ove Skovdahl. Han anbefaler blant annet forenklet trafikkstyring under anleggsarbeid og enklere trafikkregler.

TORE HOLTET

Det er gått fire år siden den tragiske Åsta-ulykken. Fremdeles er jernbanesikkerhet et mye diskutert tema. Internt er det før og etter årsskiftet seminarer der en med en selvkritisk innfallsvinkel har spurt seg om hva Jernbaneverket lærte av Åsta-ulykken.

I media er det fra enkelte hold blitt påstått at Jernbaneverket ikke lærte noe som helst. Det er blitt henvist til det som

skjedde i Lieråsentunnelen utenfor Drammen i begynnelsen av desember, da to tog kjørte på rødt og et tredje tog på feilaktig grønt lys i løpet av et knapt døgn.

Grunnlaget for Åsta-ulykken

- Hva lærte du av Åsta-ulykken, Ove Skovdahl?

- Jeg lærte mye av Åsta-ulykken og derigjennom hva som foregikk i forkant av ulykken. For grunnlaget for kollisjonen på Åsta ble lagt i perioden 1993-1998: NSB

ble delt i tre. Ansvaret for trafikkstyringen ble overført i to etapper. Stillingen som sikkerhetssjef ble skjøvet nedover i systemet. Det ble innført nye trafikkregler med ny avgangsprosedyre. Mye oppmerksomhet var rettet mot OL på Lillehammer, og det ble overført store pengebeløp fra vedlikehold til grensenittinvesteringer langs Gardermobanen. Som en konsekvens av denne prioriteringen ble det innført fjernstyring på Rørosbanen uten ATC.

- I de årene alt dette skjedde, var ulyk-

kesnivået nesten nede på null. Mange trodde at vi hadde etablert sikkerhet én gang for alle, men etter ulykken har vi lært at sikkerhet må skapes – og gjenskapes – hver eneste dag. I hvert fall håper jeg at vi har lært dette.

Hendelse – ikke ulykke

- Mange spør seg om hvordan det på under ett døgn kunne forekomme så mye som tre uønskede hendelser i Lieråsen-tunnelen?

«... gjensidig åpenhet og trygghet»
 - Før fjernstyringen ble tatt ut ei uke i forbindelse med nødvendig anleggsarbeid, gjorde vi en risikoanalyse der vi identifiserte 14 faresituasjoner. På bakgrunn av denne analysen valgte vi å ensrette trafikken, redusere hastigheten og innstille 50 tog, og la det være helt klart: Disse tiltakene bidro sterkt til at vi i Lieråsen-tunnelen fikk tre uønskede hendelser og ingen ulykke.

- I forbindelse med Åsta-ulykken ble vi kritisert for vi for at vi ikke rapporterte om det som kunne gått galt. Nå har vi fått en kultur som gjør at vi i det hele tatt blir kjent med denne typen hendelser som dem vi hadde i Lieråsen. Selv om det i virkeligheten dreide seg om en kritisk situasjon, kunne alt sammen vært unngått hvis vi ikke hadde gjort et par feil i forkant.

Sløyfe midlertidige anlegg

- Hva har du og Jernbaneverket lært av hendelsene i Lieråsen?

«...sløyfe midlertidige anlegg»
 - Jeg tror vi må finne fram til enklere former for midlertidig trafikkstyring. I Lieråsen-tunnelen brukte vi masse ressurser på å etablere to midlertidige trafikkstyringsanlegg, og samtidig på å gi oss selv betydelig merarbeid og sikkerhetsutfordringer. Jeg tror vi hadde fått en bedre og sikrere trafikkavvikling ved å sløyfe slike midlertidige anlegg og heller lage en blokkstrekning mellom de to tilstøtende, ordinære stasjonene. Det ville gjort tingene enklere og mer oversiktlige.

- Kan sikkerhetsreglene bli så omfattende at de som skal praktisere dem, mister både oversikten og respekten?

- Ja, vi har alle begrenset plass i minnet vårt, og derfor må vi sortere det som skal legges inn. Jeg tror at en forenkling av tra-

fikkreglene vil gi bedre sikkerhet. Selv om Jernbanetilsynet har ansvaret for framdriften og for at tidspunktet for innføring er satt til juli 2006, ønsker vi å plukke ut biter fra det nye reglementet og iverksette dem før den tid.

Lederansvar

- Eksisterer det en omtrentlighetskultur i deler av jernbanen?

- Det gjør det nok – på mange måter. Men dette kan også skyldes regelverket. Et vanskelig og til dels motstridende regelverk kan være problematisk å forholde seg til, og faren er at en da mister respekten for alle regler. Husk at regler i hovedsak er nedskrivning av sunn fornuft, men våre trafikkregler ble skrevet ned da mange mennesker jobbet på hver stasjon. Nå er det ofte ikke mer enn én person igjen på de stasjonene som i det hele tatt er betjent, og reglementet har kanskje ikke helt hengt med på denne utviklingen.

- Vi må selvfølgelig forholde oss til de prosedyrer som gjelder, men det hindrer ikke at vi kan jobbe aktivt for å oppnå forbedringer. Her har ikke minst lederne et ansvar.

- Hva må gjøres for å få en enda bedre sikkerhetskultur i Jernbaneverket?

- Da må vi begynne på toppen, og holdninger til sikkerhet vil derfor inngå som en naturlig del av den lederutviklingen som nå pågår. Vi vet at gjensidig åpen-

het og trygghet i en organisasjon gir grunnlag for økt sikkerhet, mens mistenkeliggjøring og skjulte motiver kan være med på å redusere sikkerheten.

Ikke som på Åsta

- Hvor stor er risikoen for en ny Åsta-ulykke?

- Vi kan ikke si at det ikke kan skje ulykker, men den driftsformen som ble praktisert på Rørosbanen fra 1997 til 2000, vil vi aldri få igjen noe sted.

«... sikkerhet én gang for alle»
 - På den annen side: Jo lengre tid det går mellom de store ulykkene, jo større sjanse er det for at folk slapper av og tror de har oppnådd sikkerhet. Min jobb som sikkerhetsdirektør er derfor å være gledesdreper og hausse opp hendelser som de i Lieråsen-tunnelen. I dette tilfelle fikk vi mer «hjelp» fra media enn det vi satte pris på, men det hindrer ikke at vi må skape en bevissthet om hva hver enkelt betyr som en barriere mot ulykker. Vår overordnede jobb er å sørge for at tusener av mennesker kommer trygt fram hver dag, konkluderer sikkerhetsdirektør Ove Skovdahl.

tore.holtet@jbn.no



«Ingen» ulykker: Etatsdirektør for sikkerhet og virksomhetsutvikling, Ove Skovdahl, minner om at ulykkesnivået nesten var nede på null da store pengebeløp ble overført til Gardermobanen og flytoget - på bekostning tiltak som ATC på Rørosbanen.

- Jeg endret syn på Åsta-ulykken

- Jeg ser annerledes på Åsta-ulykken etter å ha gått gjennom det som skjedde. Men vi kan også lære av andre ulykker. Derfor bør vi ha regelmessige «Åsta-seminarer», mener sikkerhetssjef i Region Nord, Atle William Heskestad.

TORE HOLTET

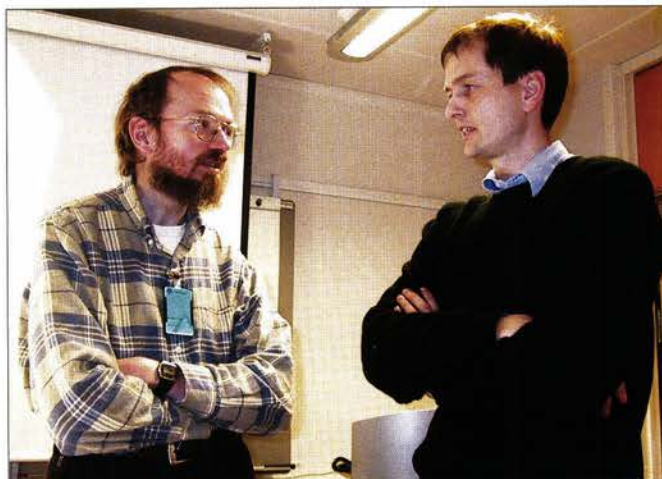
Det var Heskestad som før jul tok initiativ til et seminar der Åsta-ulykken ble satt under lupen ut fra et ledelsesmessig perspektiv. I januar 2000 jobbet han ikke i Jernbaneverket, men likevel sier han: - Jeg tror dessverre at også jeg kunne vært med på flere av beslutningene på 90-tallet som resulterte i Åsta-ulykken. Paradokset med sikkerhetsledelse er at man arbeider for å gjøre ting sikrest mulig samtidig som man aktivt velger å leve med noen risiko-forhold.

Ingen pølsebu

- For seminaret hadde jeg den «tabloidiserte» oppfatning at Åsta-ulykkens årsak lå i flere feil begått av enkeltpersoner over tid. Men jeg har etter hvert fått forståelsen for at det blir for enkelt å tenke slik. Dette er ingen pølsebu der det meste kan gjennomføres med en gang eieren bestemmer seg for det.

«Jeg kunne vært med på beslutningene...» For både NSB og Jernbaneverket er store organisasjoner i en dynamisk hverdag - med knapphet på ressurser. Under slike forhold vil det foregå et nødvendig og legitimt maktspill om de knappe ressursene. Tæring må settes etter næring, og dermed blir ikke alle beslutninger mulig å følge opp umiddelbart. Nettopp denne lite erkjente «dekoblingen» er noe som skjer i store organisasjoner som hos oss.

- De store utfordringene forut for Åsta-ulykken handlet om alt annet enn sikkerhet. Derfor har jeg ingen problemer med



Nytt lys: Sikkerhetssjef Atle William Heskestad (t.h.) ser Åsta-ulykken i et annet lys etter Åsta-seminaret og etter innspill fra seniorforsker Ragnar Rosness ved SINTEF (Foto: Tore Holtet).

å se meg selv i en organisasjon som skyver på tiltak som har med sikkerhet å gjøre. Nå er det enkelt å si at dette var fullstendig galt. Det var ikke like enkelt å se det samme den gangen.

Ikke sydebukker

- Stillingen som sikkerhetssjef ble skjøvet nedover i systemet, med det resultat at advarsler om dårlig sikkerhet på Rørosbanen ikke nådde opp til toppen, påpekes det fra forskerhold...

- Det er et godt poeng. Sikkerhetsstyringen var ikke god på det aktuelle tidspunktet, og kunnskapen om risikoen fantes. I tillegg var det heller ikke nedfelt noe i forskriftene som nødvendiggjorde andre prioriteringer, og dette i en tid hvor sikkerhet gjerne ble definert ut fra hva forskriftene sa. Nå legger vi langt større vekt på egenkontroll og barrierer i forhold til risiko. Men sett i forhold til jernbanens uttalte utfordringer på 90-tallet blir det for enkelt å peke ut tydelige sydebukker og snakke om generaltabber, mener sikkerhetssjefen.

Kan lære fra romfart

- Det at advarslene når fram, er heller ikke ensbetydende med at det blir lyttet til dem, fortsetter Heskestad. - Det har vi flere klassiske eksempler på ifra andre store organisasjoner som for eksempel romfart. I forbindelse med Challenger-ulykken var det like før utskytningen krisemøte nettopp om de fatale gummi-

pakningene på rakettmotorene.

Kommersialiseringstrykk i kombinasjon med at sikkerhetsfolkene til dels selvforskyldt på forhånd hadde svekket sin autoritet førte til at advarslene ikke ble tatt hensyn til. Dermed var ulykken et faktum.

Forbli redd

Heskestad minner om at det under Åsta-ulykken omkom om lag like mange mennesker som hver måned blir drept i trafikken på våre veier. Slike fakta må ikke bli noen sovepute, men viser at det finnes farligere transportformer enn jernbane.

- Vi håper at vi heretter skal unngå så alvorlige togulykker som på Åsta. I transport vil det likevel alltid være en risiko. Derfor låner jeg Ove Skovdahls hovedbudskap fra en internasjonal sikkerhetskonferanse: «Stay scared!»

- Frykten for en ulykke må aldri bli borte, noe som kan bli et problem når lederskapet etter hvert skiftes ut og Åsta-ulykken glemmes. Derfor trenger vi regelmessige seminarer der vi tar opp andres ulykker og spør oss om hva vi kan lære av dem. Først da kan vi være i forkant. I ettertid er vi alle «tabloidisert» etterpå-kloke, konkluderer sikkerhetssjef Atle William Heskestad.

tore.holtet@jbv.no

Den store fogderi-striden

MOLDE/ÅNDALSNES (*Jernbanemagasinet*): Kampen om jernbanen la grunnlaget for over hundre års fogderistrid i Møre og Romsdal. Fogderistriden var etter manges mening hovedårsaken til at jernbanen aldri kom til Ålesund, Molde og Kristiansund.

SVEIN ERIK BAKKEN

Kravet om jernbane til Romsdal med videre forgreining nord og sør for Romsdalsfjorden ble reist i jernbanens tidligste barndom. Først ute var amtmann Gulbrand Thesen som rundt 1850 slo til lyd for jernbane til amtet som vi i dag kjenner som Møre og Romsdal fylke.

Viktig kongereise

I 1867 tok romsdalingen Paul K. Gåsøy bena fatt. Målet var Stockholm. Først gikk ferden til fots fra Sandøy ytterst i Romsdalsfjorden opp Romsdal og ned Gudbrandsdalen. Så med Skibladner til Eidsvoll og toget via Christiania til Stockholm. Der fikk han Kong Karl XV sin underskrift på øyfolkets krav om egen kommune.

Gåsøy ble jernbaneentusiast på sin fem uker lange reise. Vel hjemme igjen talte han begeistret togets sak, opplyser forfatter Leo Oterhals til Jernbanemagasinet.

Fakta om Raumabanens forlengelse

- Alt omkring 1850 slo amtmann Gulbrand Thesen til lyd for anlegg av jernbane gjennom Gudbrandsdalen med sidelinje til Romsdalen.
- I 1869 viste en detaljert undersøkelse



Først ute: Amtmann Gulbrand Thesen var først ute med å lansere idéen om å bygge jernbane til Møre og Romsdal.

Oterhals har gitt ut en rekke historiske bøker. De to siste er om Moldes historie fram til bybrannen i 1916. Her tar et kapittel for seg striden om jernbanen.

Dikterhøvdningen

Sju år etter Gåsøys dristige reise la den riksdekkende «Jernbanekommisjonen av 1875» grunnsteinen til striden mellom de tre fogderiene i datidens Møre og Romsdals amt - en strid som fortsatt preger mye og mangt i dagens Møre og Romsdal.

for en linje fra Lillehammer til Romsdalsfjorden at prosjektet var gjennomførbart.

- Romsdal Jernbanekommisjon mente at banen ville bli lønnsom. Enda mer



Sentralt: Dikterhøvdningen Bjørnstjerne Bjørnson stod sentralt i fogderistriden om jernbanen til byene i Møre og Romsdal for rundt 100 år siden. (Foto: Scanpix)

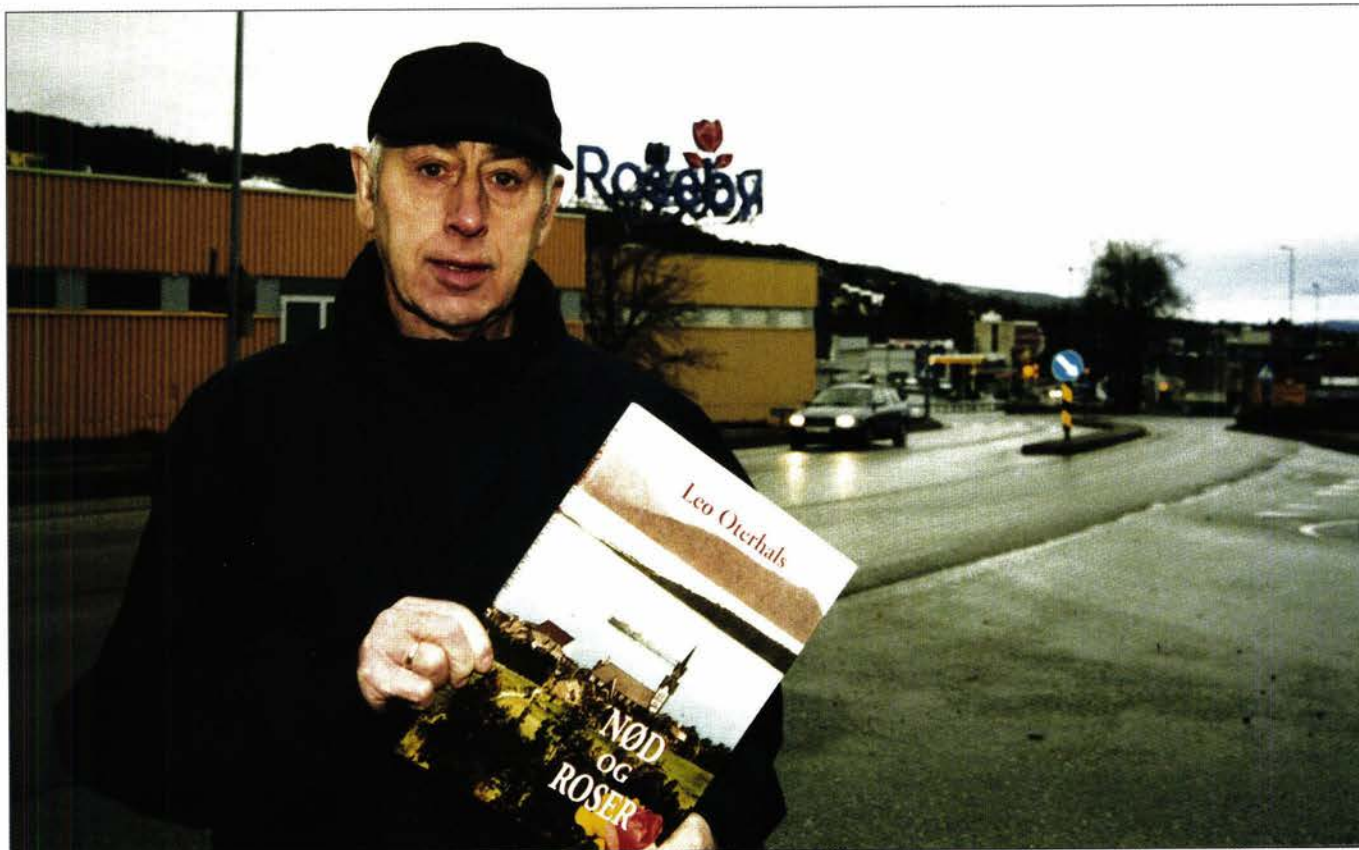
Dikterhøvdningen Bjørnstjerne Bjørnson stod sentralt i striden om jernbanen for rundt 100 år siden. Sammen med sine gode venn, verftseier, reder, handelsmann og verdensborger, Hans Thiis Møller på Moldegård kjempet han mot sunnmøringene og delvis mot nordmøringene.

Sunnmøringene flinkest

Romsdalingene ville ha alternativet med forbindelse til Dovrebanen på Oppdal, ned Sunndal og fram til Molde og →

lønnsom ville en bane fra Åndalsnes til Ålesund bli.

- I 1874 ble det innbudt til aksjetegning i jernbaneprojektet fra «Romsdalsfjordens bunn til Mjøsen».



Molde stasjon: - Her ved kjøpesenteret Roseby skulle jernbanestasjonen i Molde ha ligget, sier historieforfatter Leo Oterhals. (Foto: Svein Erik Bakken)

Kristiansund, mens sunnmøringene gikk inn for alternativet Dombås - Romsdal - Åndalsnes.

- Sunnmøringene var de flinkeste lobbyistene, og seieren var endelig da de fikk venstrehøvdingen og statsminister Gunnar Knudsen på sin side, forteller Oterhals.

«Hadde byene fikk jernbane, ville vi hatt to flyplasser mindre»

- Blant annet hevdet sunnmøringene at det kunne bli både ti og femten meter og enda mer snø i skredene i Sunndal - noe som ville gjøre det umulig å holde banen skikkelig åpen om vinteren. Dette var argumenter som det ble lagt vekt på for Stortingets valg av

trasé. I ettertid har det vist seg at Sunndal ikke er mer snørik enn Romsdal.

Fogderistriden avgjorde

Oterhals er ikke i tvil:

- Fogderistriden var hovedårsaken til at det for snart hundre år siden ikke ble vedtatt og bygd jernbane fram til de tre byene i Møre og Romsdal.

Oterhals får støtte av jernbaneforkjemperen og en av initiativtakerne til Raumanbanens Utviklingsselskap AS, Kåre Brøste (77). Han kan se tilbake på hele 38 år i kommunepolitikken og 28 år i fylkespolitikken for Det norske Arbeiderparti i Rauma og Møre og Romsdal.

Helheten fraværende

- Den berømmelige fogderistriden er nok dessverre en viktig årsak til at resultatet

ble som det ble. En helhetlig og best mulig løsning for fylket og samfunnet var ganske fjern for mange i det politiske systemet.

«Romsdalingene og nordmøringene nektet å gi seg»

- Hadde planene om jernbane til de tre byene vært realisert, så ville vi i dag hatt to flyplasser mindre her i fylket. Videre ville mer av godstrafikken gått på jernbanen, og vi hadde ikke fått noen diskusjon om å legge ned Raumanbanen, mener Brøste, som fortsatt er folkevalgt til kommunestyre og fylkesting.

Både kommune og enkeltpersoner tegnet seg.

- «Jernbanekommisjonen av 1875» la kimen til fogderistriden om jernbanen i Møre og Romsdal. Et flertall gikk inn for et prosjekt som gikk fra

Oslo, via Gjøvik, Lillehammer, Dombås og via Åndalsnes til Ålesund, mens et mindretall ville ha banen fra Melhus via Orkdal og Surnadal til Romsdal.

- I forbindelse med proposisjonen om

bygging av Bergensbanen og den første etappen på Nordlandsbanen i 1894 slo departementet fast at dersom den vedtatte jernbanen gjennom Gudbrandsdalen skulle få sin fulle nytte for landet, måtte den føres ut til



Vilt og vakkert: Her i vakre Isfjorden i Romsdal skulle traseen mot Molde og Kristiansund gå. (Foto: Alf Vidar Ebbestad).

Nesten uten debatt

Da Stortinget enstemmig vedtok Romsdals-alternativet 9. juli 1908, skjedde det nesten uten debatt. Om det ikke ble den helt store debatten om Raumabanen, så drøftet Stortinget likevel jernbane i seks dager til ende fra 4. til og med 10. juli.

Referatene fra behandlingen dekker hele 287 sider og omhandler bygging av deler av Nordlandsbanen, Dovrebanen, Sørlandsbanen og Trysilbanen.

Utkjempet utenfor stortingsalen

I tillegg til statsministeren gikk den for-

sterkede jernbanekomiteen også enstemmig inn for Romsdalsalternativet.

Kun åtte innlegg fra seks av stortingsrepresentantene fra Møre og Romsdal bekrefter til fulle at slaget for lengst var utkjempet

« **Sunnmøringene var de flinkeste lobbyistene** »

utenfor stortingsalen.

Tidligere ordfører i Kristiansund, Fredrik Henrik Theodor Selmer, slo da også fast at Stortingets vedtak «løser ikke

Romsdalsbanespørsmålet i sin helhet».

«Ålesund brant»

Representantene fra Nordmøre viste til at det både var langt og farefullt å komme med båt for folk og gods til Åndalsnes. Mens sunnmøringen O.I. Langeland viste til at det var lenger fra de ytterste kyststrøk og de innerste fjordstrøk på Sunnmøre til Åndalsnes enn fra det ytterste stedet på Nordmøre.

Dette var noe som åpenbart provoserte Selmer, som viste til at Hustadvika

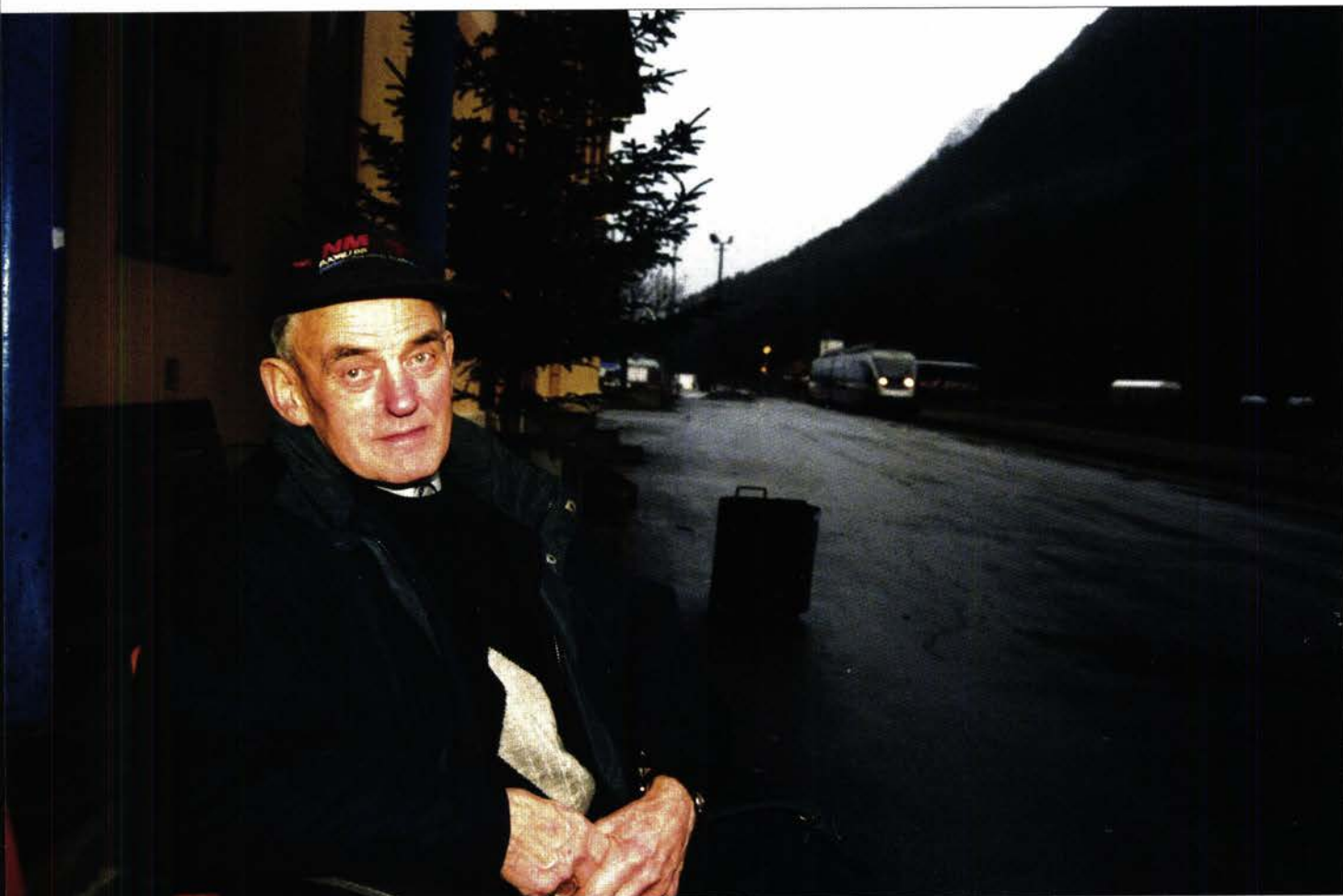


havet enten gjennom Romsdal til Ålesund eller gjennom Sunndal til Molde.

- Senere ble det i Møre og Romsdal arbeidet for at jernbanen skulle gå fra Oppdal og gjennom Sunndal til Molde

og videre til Kristiansund og Ålesund.

- Striden om alternativene gjennom Sunndal og Romsdal ble foreløpig av gjort da Stortinget 9. juli 1908 bestemte at traseen skulle gå fra Dombås til Åndalsnes.
- Jernbanekomiteen i Møre og Romsdal lanserte i 1914 planer for jernbane til Ålesund og til Molde enten via Sunndal eller Surnadal. Denne planen syntes stortingsrepresentantene i fylket var for vidløftig og lanserte en



Renessanse: - Dersom forurensingen fra trafikken bare øker, kan jernbanen få sin renessanse. Da kan en forlengelse av Raumabanen igjen bli aktuell politikk, sier Kåre Brøste. (Foto: Svein Erik Bakken)

tross alt er en av de mest værharde og farlige sjøstrekningene langs norskekysten. I den forbindelse trakk han fram forholdene da Ålesund brant. Som ordfører i Kristiansund gav han ordre om å sende tre dampbåter til å bistå i slokning-en. Alle tre kapteinene nektet å gå sør- over Hustadvika i uværet som herjet.

Nektet å gi seg

- At Sunnmøringene klart å hale i land seiren, kom overraskende på romsdalingene, forteller Oterhals.

- Alle gode krefter i Molde og i kommunene nord for Romsdalsfjorden var

nokså sikre på at de skulle klare å få lagt traseen via Sunndalen til Molde og Kristiansund, og fra Molde til Ålesund via ferge til Vestnes.

«Løser ikke

Romsdalsbane-

spørsmålet

i sin helhet»

Kristiansund ved å få Stortinget til å gjøre om sitt vedtak - noe de aldri lyktes med.

- For å samle flest mulig folk og kom-

muner bak kravet ble traseen til Kristiansund der Atlanterhavsveien i dag ligger kjørt fram. Mange flirte den gangen av idéen om å legge jernbanen så langt ut mot storhavet. I dag viser det seg at det var mulig.

Veiskille

1935 markerer trolig et viktig veiskille i kampen for å få jernbane til de tre byene. Da vedtok Stortinget at Raumabanen ikke skulle forlenges.

I stedet ble en kompensasjonspakke vedtatt. I pakken lå det en jernbaneferge fra Åndalsnes til Molde og Ålesund. Og

kombinert ferge- og jernbaneforbindelse mellom Åndalsnes og de tre byene.

- I 1921 vedtok fylkestinget enstemmig to av Statsbanenes alternative forslag til en slik kombinert løsning.

- I arbeidet med den store «Jernbaneplanen av 1923» stilte Hovedstyret i Statsbanene seg sterkt tvilende til forlengelsen av Raumabanen, ikke minst av økonomiske grunner. Departementet konkluderte med «at

beslutningen om disse jernbane-prosjekter bør utstå», mens Stortinget vedtok å sette forlengelsen opp som nr. tre på jernbaneplanen.

- Raumabanen ble åpnet for trafikk 30. november 1924.

sist, men ikke minst, riksvei Åndalsnes - Ålesund og riksvei og fergeforbindelse til Molde og Kristiansund.

På tross av fortsatt hard kamp for jernbanen på mange fronter opp gjennom ti-årene, ble kreftene for veien og bilene fra da av bare sterkere og sterkere.

Legendarisk redaktør

Romsdals Budstikkens legendariske redaktør fra 1936 til 1954, Kjell Steinsvik, var en

av de mange som fortsatt kjempet for jernbanen.

«En helhetlig

løsning var

fjernt for

mange

politikere»

Raumabanens forlengelse var et av hans hjertebarn. I perioden fra 1937 til 1946 skrev Steinsvik rundt 200 ledere for jernbanen. Ikke nok med det.

Han var i mange år formann i «Romsdals-halvøyas Jorddyrkings- og Jernbanekomite».

Under krigen ble arbeidet med å bygge jernbane til de tre byene tatt opp igjen, og i 1942 ble det satt ned en komite og et arbeidsutvalg til å forberede byggingen.

Etter krigen vedtok fylkestinget nye planer for jernbane fram til byene i Møre og Romsdal, og Stortinget fulgte opp med å vedta at forberedende arbeider med forlengelser av Raumabanen skulle settes i gang. Helt fram til og med 1950 ble det bevilget nær en million kroner til dette arbeidet.

«Småpenger»

Redaktøren av Budstikka i Molde var ikke alene om å tale jernbanen sak i avisene i fylket. Storavisen på Nordvestlandet, Sunnmørsposten i Ålesund, hadde i 1952 en leder som taler sitt eget språk i dobbel forstand.

Lederen tar utgangspunkt i det uholdbare at jernbanesambandet mellom Møre og Romsdal og resten av landet begrenser seg til Raumabanen til Åndalsnes. At en bane til Ålesund vil være lønn-

som, er Sunnmørsposten ikke i tvil om og viser til at «verdien fra 10-12 dagers godt sildefiske er tilstrekkelig til å betale hele anlegget av jernbanen Åndalsnes - Ålesund».

Fogderistriden borte

Møre og Romsdal fylkes jernbanekomite gav først på 1950-tallet ut en rekke numre av tidsskriftet «Raumabanen fram til kysten».

Nå var fogderistriden ikke til stede i dette tidsskriftets spalter. I nummer to slås det i stedet unisont fast fra ordførerne, handelsstanden, tiltaksrådene og kommunikasjonskomiteene i de tre byene at de står last og brast sammen bak kravet om jernbane.

Men at følelsene og engasjementene var sterke også på 1950-tallet, fikk den ferske kommunepolitiker Kåre Brøste erfare.

- Jeg talte for en forlengelse av banen til Ålesund, som var mest realistisk å få til. Det ble ikke godt mottatt blant de mange sterke representantene som var ansatt i NSB på Åndalsnes. Jeg fikk klar beskjed om å holde mine meninger for meg sjøl, minnes han.

«Fikk klar

beskjed om å

holde mine

meninger for

meg sjøl»

- Siden arbeidet med forlengelsen stoppet opp først på 1950-tallet har det vel mer og mer blitt et luftslopp?

- Nei, det er ikke riktig. I forbindelse med behandlingen av

samferdselsplanen i fylkestinget rundt 1990 gikk enkelte representanter inn for å forlenge jernbanen til Ålesund. Det er fortsatt interesse i Ålesund i dag for å få jernbane dit. Det ser vi av sporadiske innspill i samferdselsdebatten, uten at innspillene lenger har noen politisk tyngde.

Luftslopp eller nye muligheter?

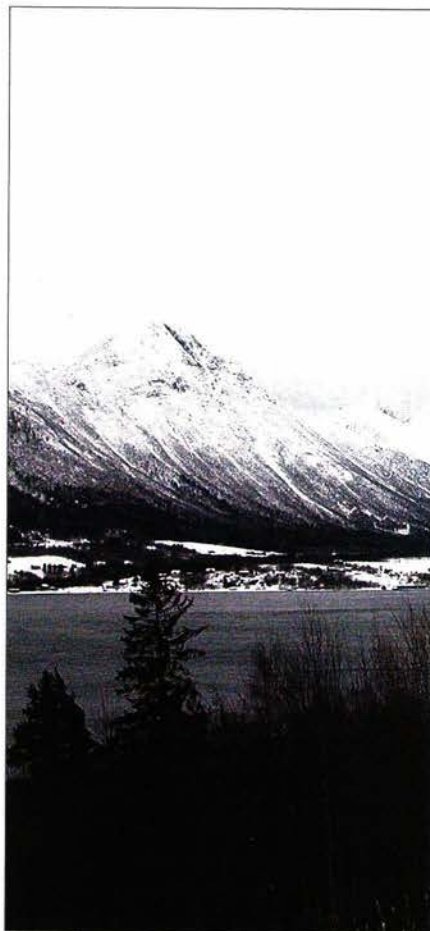
Daværende NSB-sjef med røtter fra Frei

på Nordmøre, Kristian Rambjør, gikk sterkt inn for bygging av høyhastighetsbaner i Norge. I den forbindelse ble det i 1994 utredet høyhastighetsbane blant annet mellom Oslo og Trondheim, kombinert med en forlengelse av Raumabanen til Ålesund. Også Norsk Bane har etter det utredet en høyhastighetsbane mellom Dombås og Ålesund.

- Er en forlengelse av Raumabanen et luftslopp som det aldri blir noe av, eller ser du mulighet for det en gang i fremtiden?

- Dersom forurensingen fra trafikken bare øker som problem, ser jeg det ikke som urealistisk at jernbanen som det mest miljøvennlig transportmidlet får sin renessanse. Da kan en forlengelse av Raumabanen igjen bli aktuell politikk, avslutter Kåre Brøste.

svein.erik.bakken@jvb.no



- I 1935 bestemte Stortinget at Raumabanen ikke skulle forlenges og vedtok i stedet en kompensasjonspakke bestående av jernbaneferge til Molde og Ålesund, vei Åndalsnes -

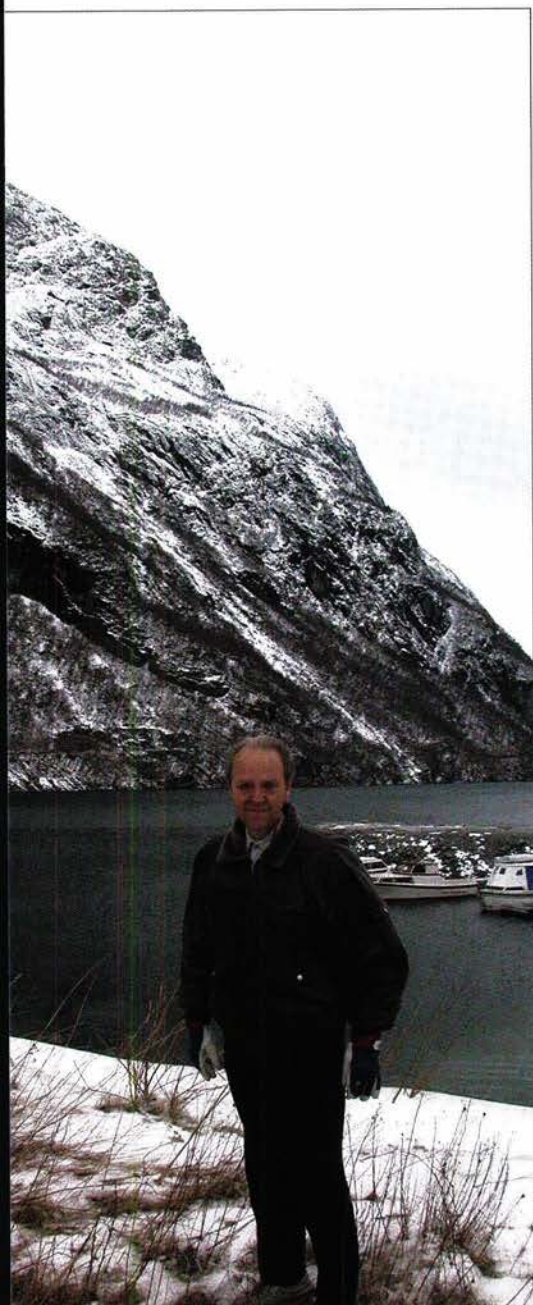
Ålesund og vei- og fergeforbindelse til Molde og Kristiansund.

- Midt under krigen ble arbeidet med jernbaneplanene til de tre byene tatt opp igjen. På grunnlag av disse

planene vedtok fylkestinget i 1946 jernbaner til Ålesund, Molde og Kristiansund, samt en nær seks miles sidebane fra Molde til Vevang og en 27 kilometer lang sidebane til Sunndalsøra.

De tøffe «flisguttene»

ÅNDALSNES (Jernbanemagasinet): - Tøft og spennende, sier «flisguttene» Ørjar Heen og Erling Kjølseth som i fredsårene 1947-48 var med og stakk traseene til forlengelsen av Raumabanen mot Molde, Kristiansund og Ålesund.



SVEIN ERIK BAKKEN

- Selv om vi ikke var så opptatt av de store vyene som var knyttet til en videre utbygging av jernbanen i Møre og Romsdal, hadde vi nok følelsen av at vi var med på noe stort. At det ikke ble noe av, visste vi ikke den gangen, sier Ørjar, når han tenker tilbake på sin første «ordentlige, lønnede» jobb som 15-åring.

Det ble ikke mer jernbane på Ørjar. Etter noen år som befal i Forsvaret ventet en 42 år lang arbeidsdag innen salg og systemutvikling i databransjen. For Erling ble det derimot 23 år på jernbanen og 28 år som turistsjef i hjemkommunen Rauma. Nå er begge travelt opptatte pensjonister.

Flisgutt

- Det var onkel Jan (Hanekamhaug) som spurte meg om jeg ville ha jobb som flisgutt. Han var utlånt fra veikontoret i Molde til å lede stikkingen av begge traseene. Onkel Jan hadde tidligere vært med på å bygge blant annet den kjente turistveien i Trollstigen og senere med på å stikke de fleste andre viktige veiene i Møre og Romsdal.

- Hva er en flisgutt og hva besto jobben av?

- Vi var hjelpegutter som hadde jobben med å spikke fliser, slå ned merkepæler og stikker for å markere høyden på traseen. Det var en veldig

Hang i tau: - Enkelte steder hang vi i tau i stupbratte fjellskrenter over fjorden, forteller «flisgutt» Erling Kjølseth. (Foto Alf Vidar Ebbestad).

anstrengende jobb. For hver tjuende meter måtte vi 20, 25 og 30 meter ut til hver side for å finne profilen til begge sider for midtlinjen i traseen.

Vilt og vakkert

- Det var jo mildt sagt variert terreng dere stakk i?

- Ja, det var veldig mye ur og tildeles veldig bratt inn over dalen i Isfjorden. I den verste ura inn mot Grøvdalen ble en flisgutt så sliten at han bare satte seg ned på en stein og ropte de samme målingene en lang stund før han ble oppdaget. Det er kanskje bra at det ikke ble noe jernbane likevel, spøker Ørjar.

Om han og de andre flisguttene som stakk traseen mot Molde hadde en krevende jobb i et vilt og vakkert landskap, hadde Erling og de andre guttene som stakk traseen mot Ålesund, et enda villere terreng å jobbe i.

- Enkelte steder hang vi i tau i stupbratte fjellskrenter over fjorden. Ja, det var skikkelig tøft mange steder, forteller han.

Toget er gått

- Ville folk at jernbanen skulle forlenges eller ønsket de at Åndalsnes fortsatt skulle være endestasjonen?

- De fleste var veldig nøytrale. Bøndene var imot. De ville ikke ha noen jernbane over jordet sitt. Noen politikere snakket varmt om forlengelsen, men mange fryktet at det heller ikke denne gangen ville bli noe av den.

- Tror dere traseene som dere var med og stakk opp, kommer til nytte en gang i framtiden?

- Nei, det toget er gått, for å si det slik.

- Seinere i 1946 vedtok Stortinget at det skulle settes i gang forberedende arbeider med Raumabanens forlengelser.
- I 1952 la NSB fram planer og overslag for to alternative løsninger for bane

fra Åndalsnes til Ålesund for Samferdselsdepartementet. Overslagene ble ajourført i 1970, og økonomien i prosjektet ble vurdert som dårlig.

- I forbindelse med NSBs første store effektiviseringstiltak «Vekk med dampen» sist på 1950-tallet og først på 1960-tallet ble det samtidig konkludert med at Raumabanen foreløpig ikke



Her: - Her skulle jernbanen mot Molde og Kristiansund ha gått, sier «flisgutt» Ørjar Heen, 55 år etter at han var med og stakk opp traseen. (Foto: Svein Erik Bakken)

Erling er enig: - Jernbanen opplever en renessanse i Europa, men her hjemme er jernbanen på vei ned i grøfta. Det skal derfor skje store endringer i Norge før det blir jernbane til Ålesund eller Molde, avslutter Erling Kjøseth.

svein.erik.bakken@jbv.no

Stikkelaget: Her er noen av dem som stakk traseene. Fra venstre Skogstad, Jan Hanekamhaug (Ørjars onkel), Christian Henriksen, Olav Urke, Magne Dyrkorn og Magne Gotheim. (Foto: Asbjørn William Nilssen)

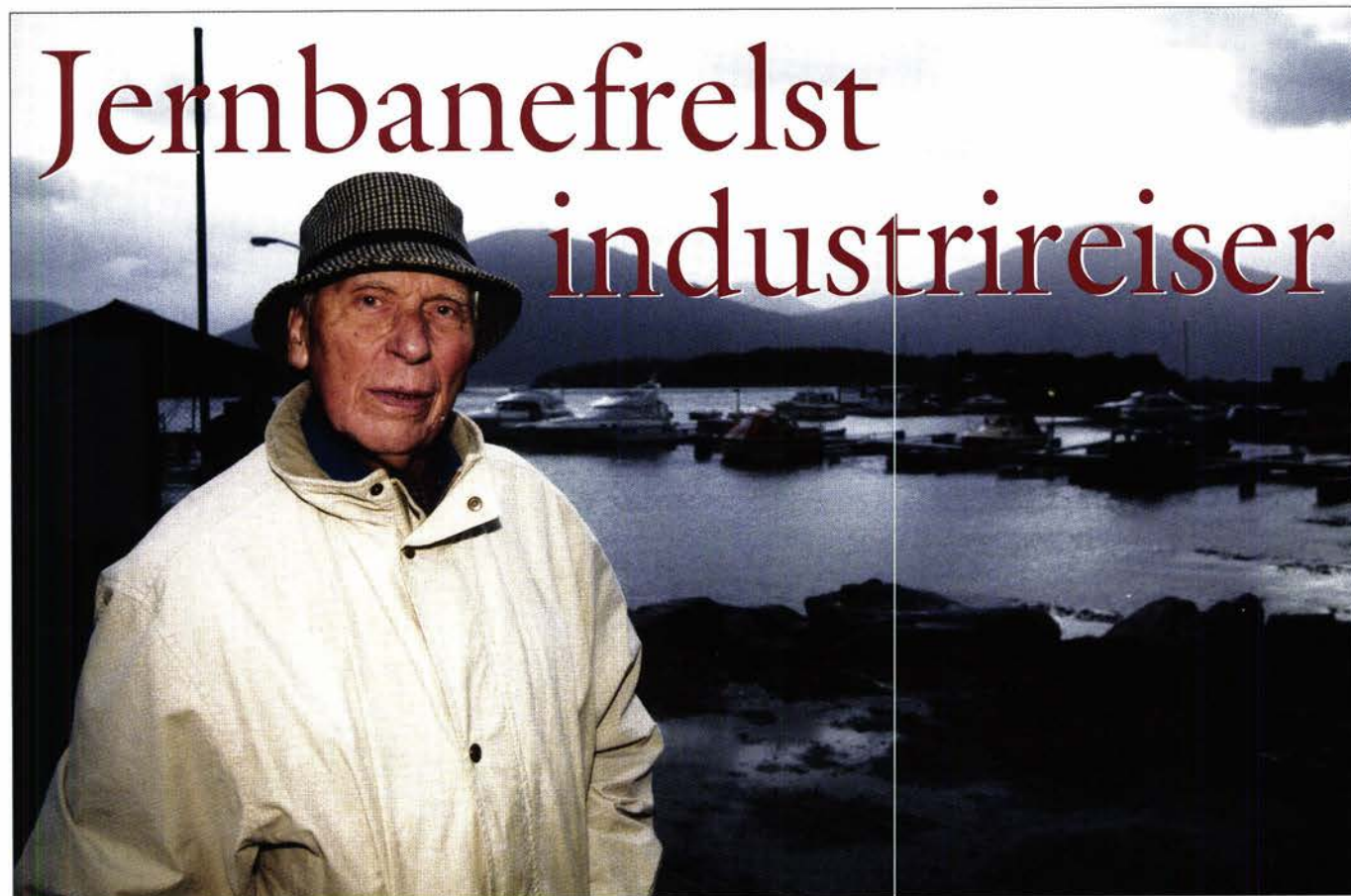


skulle ferdigbygges til Ålesund.

- I 1975 opplyste NSB til Fylkesmannen i Møre og Romsdal og Samferdselsdepartementet at traseen ikke lenger fylte kravene til en moderne jernbane.

- I forbindelse med arbeidet med «Norsk samferdselsplan» av 1977 fant ikke fylkestinget i Møre og Romsdal det aktuelt å fremme prosjektet, noe utvalget som stod bak Samferd-

- selsplanen, var enig i.
- Raumabanens forlengelse er ikke senere behandlet i noen jernbaneplaner eller stortingsmeldinger.



Utmerkede forhold: I Solnordal i Skodje kommune øst for Ålesund er det utmerkede forhold for en dypvannskai og gods-terminal. I hvert fall burde jernbanen gått hit, mener Georg Stokke. (Alle foto: Svein Erik Bakken)

SPJELKAVIK (Jernbanemagasinet): - Hadde det ikke vært for ei jente, så ville trolig vårt hovedkontor i dag ligget ved jernbanen på Åndalsnes og ikke på Sunnmøre, sier grunnleggeren av Norges nest største møbelkonsern, jernbaneentusiast Georg Stokke.

SVEIN ERIK BAKKEN

22 år gammel startet Georg Stokke (92) sammen med en kollega det som senere ble Stokke Fabrikker utenfor Spjelkavik ved Ålesund.

I 1972 så barnestolen Tripp Trapp

- I forbindelse med prosjekteringen av en høyhastighetsbane mellom Oslo og Trondheim utredet NSB i 1993-94, etter initiativ fra Møre og Romsdal fylkeskommune, en ny trasé for

dagens lys og gjorde Stokke Fabrikker verdenskjent. I dag har Stokke Gruppen flere fabrikker på Sunnmøre, samt i Slovenia. Videre finnes avdelingskontorer rundt om i Europa, USA og Asia.

Jente

- At vi ble værende i Spjelkavik, var kanskje feil av meg. Vi skulle flyttet til Åndalsnes. Jeg var sterkt inne på den tanken. For der var jernbanen, og det var en meget stor fordel den gangen.

- Men ei jente her i Spjelkavik krysset min vei. Det var hovedgrunnen til at vi ble i Spjelkavik. Slik forholdene da var nesten uten veiforbindelse mellom Spjelkavik og Åndalsnes, var det ikke aktuelt for henne å flytte til Åndalsnes, og sånn ble det.

hastigheter opp til 200 km/t på strekningen Dombås - Åndalsnes. Videre ble det utredet en ny bane fra Åndalsnes til Spjelkavik utenfor Ålesund. Samlet pris var

Jevnlig i Oslo

- En tur til Åndalsnes tok nærmere en halv dag med rutebåten. Skulle vi til Oslo med nattoget, måtte vi reise fra Spjelkavik ved tre-firetiden om ettermiddagen. Det var både tungvint og slitsomt.

Stokke har beholdt leiligheten sin i Drammensveien i Oslo og tar seg en tur til hovedstaden både titt og ofte. Nå reiser han med fly. Det gjør også ledelsen både ved fabrikkene på Sunnmøre og på Åndalsnes, der Stokke etablerte en fabrikk i 1968 med eget jernbanespor.

- Likevel går i dag storparten av godset

mellom 4,4 og 5,4 milliarder kroner.

- I 1997 la Jørg Westermann, grunnleggeren av Norsk Bane AS, fram et

«Sterke krefter kjempet for veien og vant» fra fabrikkene på Åndalsnes med trailere, og lederne tok heller ikke nattoget den gangen tilbudet fantes. I stedet reiste de med bil og ferge til Molde og Vigra og fløy derfra. Det sier ikke så lite om hva slags tilbud jernbanen står for i dag.

Andre tider

Da var det helt andre tider da mange steder ikke hadde veiforbindelse og veinettet var dårlig. Da gikk frakteskutene fullastet med møbler og annet gods fra Ålesund og fjordarmene på Sunnmøre til Åndalsnes.

- Da tok frakten lang tid. I tillegg var det tungvint og dyrt. Fordelen med å ha fabrikkene liggende ved jernbanen var da meget stor. Ikke minst gjaldt det om en kunne sende vognlaster direkte fra fabrikkene og til mottakeren, sier Stokke, og belyser det med et eksempel fra virkeligheten.

- Jeg innledet et samarbeid med et firma i Danmark. Dermed kunne jeg sende en godsvogn med 400 høyryggete lenestoler til Odense for fem kroner stykket. Til Oslo kostet det mye mer per stol fordi kvantumet ble mye mindre.

Jernbaneentusiast

- Det er ikke så mye jeg har gjort for å få jernbanen til Ålesund, men jeg har alltid vært meget interessert i og sett mulighetene som jernbanen hadde. Det var andre som stod i front i kampen om å få forlenget Raumabananen. Ikke minst en dyktig forretningsmann fra Ålesund som het Arne Birkevold. Sammen med en del jernbaneentusiaster jobbet de lenge og hardt for å nå sitt mål.

- Personlig arrangerte jeg på 1960-tallet et møte i regi av Ålesund Handelsforening med folk fra NSB og veisjefen i Møre og Romsdal. For veiforbindelsene var fortsatt håpløse. Jeg mente tiden var

inne til å se på en jernbane som i hvert fall kunne gå til en dypvannskai på Solnørdal i Skodje kommune.

- Ved å legge banen i tunneler kunne den bli halvparten så lang som tidligere planlagt. Jeg foreslo også å bygge tunneler for jernbane og vei parallelt, men det vant ikke gehør. Sterke krefter kjempet for veien og vant.

Håpløs historie

- Hvorfor ble aldri banen bygd?

- På den tiden det var mest aktuelt med jernbane både til Kristiansund, Molde og Ålesund. Det var ei håpløs historie, der en skulle bruke ferger med jernbanevogner og greier. Skal en ha jernbane til Ålesund, må den gå korteste

«Ei jente her

i Spjelkavik

krysset min

vei»

her på Sunnmøre. Det var vel de sentrale jernbanemyndighetene som mente at det ikke var forsvarlig å investere så mye i en jernbane til Ålesund.

Burde vært bygd

- Mener du i dag at jernbanen burde vært bygd den gangen?

- Ja, det mener jeg. Til Ålesund burde den også kunne bygges i dag. Med dagens muligheter for bygging av tunneler kunne en ha klart det. I et rikt land med rundt hundre tusen arbeidsledige og



Stolt: Grunnleggeren av Stokke Gruppen, Georg Stokke, viser stolt mer enn gjerne fram verdenssuksessen «Tripp Trapp».

masse ledige anleggsmaskiner må det være riktig å ta disse ressursene i bruk til blant annet å bygge ut jernbanen.

- Jernbanen kommer til Ålesund, mente Arne Birkeland da jeg snakket med han siste gang før han døde.

Sterk i troen

- Tror også du det?

- Jeg tror en må være sterk i troen om en skal tro på det, sier han og ler godt av seg sjøl.

- I Europa er det kaos på veiene. Det innføres avgifter på lastebilene. Flere og flere av de store konsernene krever at all transport av råvarer og produkter skal være miljøvennlig. Tror du det kan gi drahjelp for bygging av jernbane til Ålesund?

- Ja, dersom vi kommer inn i EU, så ser jeg ikke bort fra at det kan gi drahjelp, avslutter Georg Stokke.

svein.erik.bakken@jvbv.no



forslag til høyhastighetsbane mellom Dombås og Ålesund til en pris på 7,3 milliarder kroner.

Deler pris med kollegene

11. desember mottok Stein Horgen Ellingsen i JBV Drift Øst en pris for å ha bidratt til å styrke arbeidet med helse, miljø og sikkerhet. Selv deler Ellingsen æren med kollegene.

SINDRE ÅNONSEN

– Dette er ikke noe du gjør alene, sier Ellingsen. Han jobber som produksjonsleder Tele/Elektro og understreker at han har hatt et godt samarbeid med kolleger og vernombud.

Kompetent miljø

- Innenfor mitt fagfelt er det et omfattende regelverk og en rekke offentlig krav som skal oppfylles med hensyn til arbeidet vi skal utføre, og det krever at vi har en god intern kontroll av det vi gjør, sier Ellingsen, som begynte i JBV for fem år siden.

- Jeg møtte et svært kompetent miljø, men på det tidspunktet var ikke HMS-

arbeidet satt ordentlig i system. Det har vi jobbet med å få til, sier Ellingsen, som roser hele avdelingen for å ha tatt utfordringen på alvor.

Årlig pris

Det var AMU i det gamle BaneProduksjon Sør som i sin tid besluttet at de ville dele ut en årlig HMS-pris, og alle medarbeiderne kan sende inn forslag til hvem de mener fortjener prisen. I statuttene heter det at prisen skal gå til «en person/gruppe som i utvidet forstand har arbeidet for arbeidsmiljøet». Og i år ble det altså Stein Horgen Ellingsen som kunne motta et diplom og en bronsestatuett.

Jernbanemagasinet gratulerer!



Takk for godt arbeid: Stein Horgen Ellingsen kunne motta det synlige beviset på at han og avdelingen har gjennomført et godt stykke HMS-arbeid: En rallar i bronse.

(Foto: Johannes Kasin).



JERNBANEMUSEETS VENNERS PRIS OG STIPEND

Jernbanemuseets Venner har opprettet en pris og en stipendordning for å inspirere til arbeid for å ta vare på norsk jernbanehistorie. Prisen og stipendet deles ut på Norsk Jernbanemuseums åpningsdag (i mai) hvert år.

Generelt

Prisen og stipendet er på kr. 10.000.- hver.

Kandidatene vurderes og innstilles av Norsk Jernbanemuseums ledelse. Styret i Jernbanemuseets Venner bestemmer hvem prisen/stipendet skal tildeles. Prisen/stipendet kan deles av flere kandidater. Hvis ingen kandidater er kvalifiserte deles ikke prisen/stipendet ut.

Pris og stipend kan ikke tildeles tilsatte ved Norsk Jernbanemuseum, medlemmer av Norsk Jernbanemuseums styre, eller medlemmer av Jernbanemuseets Venners styre.

PRISEN

Formålet med prisen er å inspirere til arbeid for å ta vare på norsk jernbanehistorie, ved formidling av jernbanehistorie, forskning eller bevaringsarbeid.

Aktiviteten må hovedsakelig ha foregått i løpet av de to siste årene.

Prisen kan tildeles enkeltpersoner og organisasjoner.

Kandidater til prisen kan foreslås av medlemmer i Jernbanemuseets Venner. Forslagsstilleren må begrunne forslaget.

STIPENDET

Stipendet skal være støtte til reise, opphold, tapt arbeidsfortjeneste mm. ved formidling, forskning, dokumentasjon og kompetanseheving innen norsk jernbanehistorie. Stipendet tildeles pågående eller planlagte arbeider.

Stipendet kan tildeles enkeltpersoner eller grupper.

Søknaden skal inneholde en beskrivelse av hva man ønsker å benytte stipendet til. Søkerne må dokumentere tidligere arbeid, f.eks. bokutgivelser, artikler, rapporter, prosjekter, o.l.

Forslag til kandidater til prisen og søknader om stipend sendes til:

Norsk Jernbanemuseum, Postboks 491, 2304 HAMAR.

Merk konvolutten med «pris/stipend».

Frist: Forslaget/søknaden må være Norsk Jernbanemuseum i hende innen 31. mars i det året man søker for.

Styret

- Ikke akkurat psykolog, men...

Gruppeleder er tittelen. Man får si det er en stor gruppe: Knut Engebretsen har personalansvaret for 86 medarbeidere som drifter Gardermobanen, nordre Hovedbanen og hele Kongsvingerbanen.

PER RATHE

- Jeg har ryddet plass, vi kan ta oss tid nå, sier Knut Engebretsen. Han har vært på jobb i fire timer når Jernbanemagasinet innfinner seg klokka ti.

- Ja, jeg er her klokka seks hver dag. Så har jeg litt tid til å forberede dagen i ro og fred. Litt før sju går jeg bortom anleggslederne og fagarbeiderne. Så får jeg med meg både hva som har skjedd på natta, og hva som planlegges for dagen. Jeg holder meg i bakgrunnen, men lytter og er der ifall noen trenger noe.

Full tillit

Denne tirsdagen har han, som alle tirs-dager, hatt personalmøte klokka sju. Møtene varer fra en halv time til tre kvarter. På Kongsvinger og Eidsvoll holder han tilsvarende møter hver fjortende dag. Slik når han alle de 86 i løpet av en periode på 4-5 uker.

- I dag har jeg informert om det jeg vet om omorganiseringa, om arbeidsgruppa og at spørsmålet om bemanning kommer senere. Beskjeden fra driftsjefen er at vi skal jobbe som før og holde toga i rute. Jeg har full tillit til arbeidsgruppa og ber folk ta det hele med ro.

- Skulle ønske jeg fikk vært mer ute, sier han halvt til en av prosjektlederne, som har stukket innom. Anledningen byr seg neppe, men han har alle sine fagkunnskaper intakt, inkludert sikkerhetsgodkjenning, og sverger på at han skulle ha gjort en fullgod jobb. - Det gjør meg også i stand til å forstå behovene deres.

Men han stortrives i jobben slik den er, forsikrer han. Det er han som skal for-

Min arbeidsdag

Navn: Knut Engebretsen

Alder: 45 år

Arbeidssted: Lillestrøm

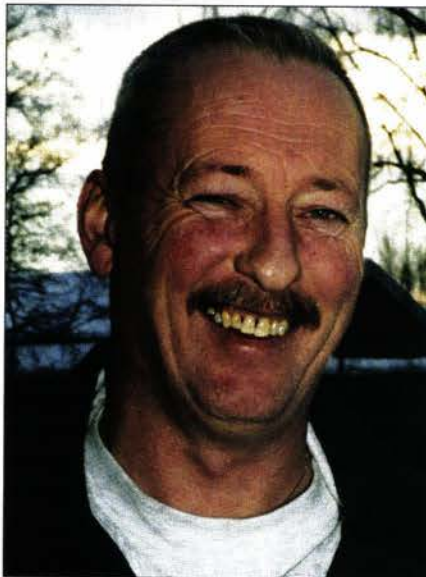
Tittel: Gruppeleder Linjen Region

Øst Drift

Begynte som: Banereparatøraspirant i 1976

Bor: Sørumsand

Jernbanemagasinet vil presentere mer stoff fra de ansattes hverdag. Et bidrag er vår nye faste side kalt «Min arbeidsdag».



Synlig: - Vi som ledere må være synlige og alltid tilgjengelige, sier Knut Engebretsen. (Foto: Per Rathe)

syne prosjektledere og anleggsledere med folk.

Gode lag

- Jeg er opptatt av å sy sammen gode lag. Alle er ikke gode til alt, folk på laget skal utfylle hverandre. Og kjemien skal passe. Det betyr svært mye at laget er riktig sammensatt. Man bør bruke en del krefter på det.

» Litt knurring og bjeffing, ja, men det løser vi

- Men kjenner du alle 86?

- Ja, jeg mener jeg gjør det.

Knut Engebretsen har gått gradene siden han ble baneformann i 1986. Han har gått ulike lederkurs og deltar nå i et lederutviklingsprogram, som han er svært godt fornøyd med. Han sier han får hyggelige tilbakemeldinger fra medarbeiderne sine og opplever lite ubehag. - Litt knurring og bjeffing, ja, men det løser vi.

- Best

- De gamle høvdingene som hersket da jeg begynte, var til å gremmes over, sier han. - Ledelse handler om mennesker, og den viktigste egenskapen er evnen til å lytte. Jeg tvilte først på om jeg maktet ansvaret, men ble oppmuntret til å ta det, og det gir sjølvtilit. Nå føler jeg at jeg har noe å gi.

Knut Engebretsen har kontor i den lille utveksten på det store gule bygget kloss inntil Kongsvingerbanen i utkanten av Lillestrøm stasjon. Døren pleier å stå åpen.

- Vi som er ledere, må være synlige og alltid tilgjengelige. Og det er vi her på Lillestrøm. Det er kanskje derfor vi har det beste arbeidsmiljøet i Jernbaneverket, skryter han.

Klokken har blitt nesten tolv da han smører et tykt lag margarin på et knekkebrød og putter i munnen. Arbeidstiden varer til halv tre.

- Som regel drar jeg hjem når arbeidstiden er slutt. Og skrur av bryteren, den egenskapen har jeg. Og er ikke det nok, drar jeg ut på jakt eller ut i naturen alene. Men jeg har mobiltelefonen på 24 timer i døgnet. Jeg blir også oppringt om vanskelige personlige forhold. Ikke at jeg er noen psykolog, men jeg tror jeg kan være til hjelp, sier Knut Engebretsen. - Men jeg tar ikke telefonen med på soverommet.

Møte med:
Arne Skøyeneie



Mange forandringer: - Det har vært en voldsom teknologisk utvikling på jernbanen siden jeg begynte i 1943, sier Skøyeneie. (Foto: Sindre Ånonsen).

Tidenes jernbaneveteran?

Arne Skøyeneie (77) er inne i sitt 61. aktive år på jernbanen. Han fikk Kongens fortjenestemedalje i sølv i 1994, men møter fremdeles på jobb i Region Øst fire dager i uken. - Jeg fortsetter så lenge jeg er frisk i hodet og beina bærer meg, sier han.



SINDRE ÅNONSEN

Jernbanemagasinet møter den tidligere avdelingsingeniøren på sitt kontor i Oslo City, der han for tiden fører over kabeldata fra bøker til PC'n. 77-åringen har opplevd en voldsom teknologisk utvikling innenfor jernbanesektoren siden han begynte som lærling hos telegrafmesteren i Oslo tilbake i 1943 (!).

«Jeg husker at vi fra tid til annen sto til livet i snø»

- Jeg var 16, og på den tiden var det vanlig å bli kalt ut i arbeidstjeneste for tyskerne.

Det var jeg ikke veldig interessert i, og faren min begynte å sjekke hvilke an-

dre muligheter jeg hadde, forteller Skøyeneie.

På grunn av jernbanens strategiske betydning hadde tyskerne innført fritak fra arbeidstjeneste for de som tjenestegjorde på jernbanen. Og Skøyeneie var en av mange som valgte jernbane som yrkesvei i denne perioden. Men helt uproblematisk var det ikke å skulle oppholde seg på jernbanen under krigen.

- Det var vakter overalt, og du måtte alltid sørge for å ha med deg gyldig adgangsbrev. Hvis ikke, fikk du problemer, erindrer han.

Tøft arbeid

Skøyeneie startet sitt lange yrkesliv i Nylandsveien 3, der det i mange år var yrende jernbaneaktivitet. I 1947 var Skøyeneie ferdig utdannet telefontør, og blant de vanlige arbeidsoppgavene var å reparere ødelagte telefonlinjer.

- Det kunne være strabasiøst, særlig vinterstid. Jeg husker at vi fra tid til annen sto til livet i snø for deretter å klatre opp mastene med primitivt verktøy. Bitende kaldt var det, men verneklær hadde vi ikke. Klær og sko var noe du måtte holde deg med selv, sier Skøyeneie.

Men noe godt kunne det komme ut av de tøffe øktene. Blant annet ble arbeidslaget invitert hjem til en av baneformennene på kaffe og kake.

- Han spilte fiolin, mens vi spiste. Veldig hyggelig. Jeg husker det ennå, smiler veteranen.

Apropos det å spise: Det var ikke alltid like lett å komme seg hjem til middag i en tid da transportmulighetene var begrensede. NSB hadde losjivogner på steder som Grefsen og Kjelsås, der de ansatte kunne ta seg en brødbit og overnatte.

- Arbeidsdagen startet klokken 07.00, ikke et minutt over. Derfor var det mange ganger mest praktisk å overnatte fremfor å reise hjem, sier Skøyeneie.

Møtte Kongen

Etter å ha jobbet i over 50 år for NSB, ble Skøyeneie tildelt Kongens fortjenestemedalje i sølv. Et kort møte med Norges monark ble det også tid til.

- Jeg møtte ham sammen med flere andre, og Kongen var hyggelig han, er

den nøkterne kommentaren fra 77-åringen.

- Hender det at du får fleipete kommentarer fra yngre kolleger?

- Nei, faktisk ikke. Men det hender folk blir overrasket når jeg forteller dem hvor gammel jeg er, ler Skøyeneie.

Formelt sluttet Skøyeneie på jernbanen i 1996, 70 år gammel. Men siden dette har han vært engasjert gjennom ulike avtaler.

- Du må jo være tidenes jernbaneveteran?

- Si det. Kanskje, jeg vet jo ikke, smiler Skøyeneie.

Aktiv fritid

Selv om jernbanen har tatt mye av tiden opp gjennom årene, understreker Skøyeneie at det ikke er problemer med å fylle fritiden som er den bakenforliggende årsak til at han stadig jobber.

- Nei, jeg har aldri latt jobben overta livet mitt, om noen måtte tro det. I mange år var jeg engasjert innenfor skolemusikken, og vi er god gjeng som ennå møtes. Ikke bare her i Norge, men også på turer til utlandet. I år skal vi til Madrid. Vi velger gjerne storbyer der severdighetene er mange. Det gjelder å få med seg litt kultur også, sier Skøyeneie.

Ellers har Skøyeneie kone, to barn og seks barnebarn. Tid til dem blir det også, bedyrer han.

- Og kona di klager ikke over at du fremdeles er yrkesaktiv?

- Nei, ikke i det hele tatt.

Tilbake på jobb

Jernbanemagasinet tar med seg Skøyeneie til Oslo S for en aldri så liten fotoseanse. Han kommenterer de voldsomme endringene jernbanestorstenen har vært gjennom i løpet av årene.

«... det hender folk blir litt overrasket ...»

På vei ned til en av plattformene møter vi Sigbjørn Johnsen. Lederne av pensjonskommissjonen

skal legge frem en etterlengtet utredning. Mange er bekymret over at flere trekker seg tidlig ut av arbeidslivet. Men for Skøyeneie er pensjonisttilværelsen ennå fremmed. Etter fotograferingen går han på lette ben tilbake til Oslo City. Han har da en jobb å gjøre...

sindre.aanonsen@jbn.no

Sverige satser sterkt

Små-nytt

Nå har den sosialdemokratiske regjeringen i broderlandet inngått en avtale med Vänsterpartiet og Miljöpartiet om å forsere investeringer i svensk infrastruktur.

Avtalen innebærer at enkelte veg- og jernbaneprosjekter vil bli lånefinansiert i perioden 2005-2015.

I løpet av våren i år skal den svenske regjeringen ta stilling til hvordan infrastrukturen i veg- og jernbanenettet skal utvikles de neste 12 år. Ifølge statsråd Ulrica Messing snakker vi her om de største investeringer gjennom alle tider. Til sammen dreier det seg om jernbaneinvesteringer på over 100 milliarder svenske kroner. Og avtalen mellom regjeringen og de to venstrepartiene innebærer at enkelte investeringspakker kan utløses raskere enn opprinnelig planlagt.

Arbeidet med Citybanan i Stockholm kan settes i gang så snart den fysiske planlegging er avsluttet i løpet høsten 2005. I tillegg vil også en investeringspakke med veg- og jernbaneinnhold for Vest-Sverige, samt en godstransportsatsing i tilknytning til den store Hallsbergterminalen, bli forsert i tid.

«Brøyter»: Den svenske regjeringen brøyter vei for jernbanen de neste 12 åra. Bildet er fra en vinterdag på Malmbanan. (Foto: Banverket).



Store tall blir større

Vår russiske jernbanenabo opplever økning i trafikken. Trafikkarbeidet i persontransporten økte med 2,8 prosent i fjor og godsvolumet med 7,2 prosent i forhold til året 2002. Antall reiser med de russiske jernbaner kom opp i hele 1,3 milliarder, og tallet på personkilometer var 157,100 000 000 (!). Av dette var 109 av tallet foran kommaet knyttet til langdistansereiser; 48 av de samme utgjøres av lokaltrafikk.

Fraktvolumet med godstogene var 1,163 milliarder tonn. Den sterkeste økningen kom i oljesektoren og i transport av jernmetall, skrapmetall og kull.

22 prosent mer under Kanalen

2003 var det første driftsår uten forstyrrelser av asylsøkere for jernbanetrafikken i Kanaltunnelen mellom Frankrike og England. Det ga seg utslag i en trafikkvekst på 22 prosent for den britiske godsoperatøren EWS. Volumet som ble fraktet var 1.784023 tonn. EWS har nå begynt å få tilbake kundene som flyktet fra selskapet i den 14 måneder lange perioden med stadige driftsavbrudd og forsinkelser fra flyktningeleiren Sangatte på fransk side.

DSB øker takstene

Fra 18. januar økte DSB prisene med gjennomsnittlig 5,6 prosent. Dette er den første prisøkningen siden takstene ble økt med gjennomsnittlig 2,6 prosent for et år siden. Den gang var prisøkningen på linje med den generelle prisoppgangen i Danmark. Årsaken til at økningen er mer enn dobbelt så stor denne gangen er at den danske statsstøtten til offentlig transport som ble innført i 1997, falt bort fra årsskiftet.

Gjennomsnittet på 5,6 prosent dekker en forskjell mellom en økning i lokaltrafikken på 8,6 prosent og en oppgang på 5,2 prosent på vanlige jernbanebilletter.



I rute? 70 000 reisende vil hver dag følge med om SJ-togene er i rute. Ved betydelige forsinkelser vil det være penger å hente ... (Foto: Bugge Woldner, SJ)

Reisegaranti på SJ

Svenskenes arbeid med å forbedre punktligheten i toggangen gir resultater. Nå innfører SJ en pisk til ytterligere bedring gjennom en reisegaranti til kundene.

Fra 15. januar er reisegaranti i forhold til forsinkelser en integrert del av reisevilkårene ved SJs tog. Målet er å øke de reisendes tillit til selskapet og å trekke flere passasjerer til togene.

Forsinkelser slår ulikt ut etter hvor langt eller lenge man reiser.

Ved en reisetid på inntil én time slår garantien inn hvis en forsinkelse er på mer enn 20 minutter.

Ved en reisetid på mellom én og to timer er innslagspunktet for reisegarantien en forsinkelse på mer enn 40 minutter.

For lengre reiser må forsinkelsen være på mer enn én time for at reisegarantien skal utløses.

Reisegarantien er en økonomisk kompensasjon. For reisende med månedskort er garantien 1/36-del av månedskortets

verdi per forsinkelse som utløser SJs garantiansvar. For reisende med årsbillett på ordinære tog er garantien 1/240-del av årsbillettens kostende. For lokaltogpassasjerer med årsbillett er garantien 1/360-del av prisen på årsbilletten. Reisegarantien gjelder kun på SJs tog.

Hver dag reiser 70 000 mennesker med SJs tog som legger beslag på 50,9 prosent av togkapasiteten på det svenske jernbanenettet i ruteperioden fram til 12. juni i år. Foreløpige tall tyder på at tallet på reiser gikk ned med 1,5 prosent i 2003 sammenlignet med 2002. Trafikken holdt seg godt oppe i første halvår, men sank i annet. Nedgangen i 4. kvartal var så stor som 4 prosent sammenliknet med samme kvartal året før.



Mestere: Lars Frøland og John Våge – jernbanemestere i bridge.

Suverene i brigde

Marienburgs Lars Frøland og John Våge vant suverent Jernbanemesterskapet i bridge - med hele 16 poeng foran «sølvvinnerne». I alt ni par stilte under under JM for par på Olrud Hotel, Hamar, og det var fin atmosfære under arrangementet. Da sjakkentusiastene også var samlet på Olrud den samme helga (2.11), ble det satt av tid til sosiale sammenkomster og utveksling av erfaringer med forskjellige hobbyer.

Sluttresultat:

1. Lars Frøland/John Våge, Marienburg, 43 p. 2. Nils Hirth/Terje Hirth, Stålving, 27. 3. Arne Joar Basmo/Knut Singsaas, JIL Trondheim, 19.

Årets mestere er kvalifisert til årets FISAIC-mesterskap, som arrangeres av NJIF på Hamar medio juni.

Også idretten samles

Jernbaneverkets bedriftsidrettslag i Oslo-området har nå fått nytt navn. Det nye navnet er JBV BIL Oslo.

Hensikten med å skifte navn er å samle alle Jernbaneverkets ansatte i Oslo-området i ett sterkt bedriftsidrettslag og å profilere Jernbaneverket enhetlig.

- Selv om vi hittil har hatt navnet BRØBIL, så har vi de siste årene benyttet «bedriftsidrettslaget for Jernbaneverket i Osloområdet» når vi presenterer oss, forklarer lederen Steinar Myrabø.

Han poengterer at laget er voksende med økende antall aktiviteter og medlemsfordeler. - De lederne som ikke allerede er medlem, oppfordres om å melde seg inn og gå foran som et godt eksempel, sier Myrabø. Han kan nås på tlf 22 45 76 91/91 65 76 91.

Finnene bruker toget

Små-nytt

Togtrafikken øker i Finland. Totalt økte trafikken med VR-togene med nesten fire prosent i 2003.

Tallet på reisende med VRs tog totalt stanget mot 60 millioner med et resultat på 59,9 millioner reiser. Dette er 3,8 prosent mer enn i 2002 da tallet var 57,7 millioner.

Trafikken med VRs langdistansetog økte med 2 prosent i 2003 og kom opp 11,9 millioner reiser. Trafikken mellom Finland og Russland gikk riktignok ned med 4 prosent i 2003, men nærtrafikken i Helsinki-området står for nesten 2/3 av togtrafikken i Finland og denne økte med hele 5,5 prosent og kom opp i 38,4 millioner reiser. Den øvrige regionale trafikk gikk ned med 1 prosent.

Godstrafikken mellom Finland og Russland gikk opp med 9,3 prosent i volum og nådde 17,6 millioner tonn. Av dette var 14,4 millioner tonn gods som hadde



60 millioner reiser: VR Gruppen kan notere en økning i det meste av togtrafikken. (Foto: VR Gruppen).

utgangspunkt eller endestasjon enten i Finland eller Russland. Den rene transittrafikken gikk ned med 8,6 prosent til 3,2 millioner tonn.

NJT program for 2004 er under arbeid!

I midten av januar kunne alle våre medlemmer glede seg over å få en fargerik og innholdsrik trykksak i posten.

Her finner du bl.a. følgende tilbud:

- Kinareise 20.02, 05.03 og 03.04.04.
- Hurtigruten 23.04. og 26.05.04.
 - Den franske Riviera.
- Shoppingreise og hotellferie i Newcastle eller Edinburgh.
 - Scandoramareiser:
 - Cruise på Donau.
 - Italia rundt.
 - Sardinia og Korsika.
 - Gardasjøen.
- Color Line cruise til Kiel med hotellovernatting.
- Chile – Antarktiscruise med fly og hurtigruteskipet «Nordnorge».
 - NJTs hytter og NSBs feriesteder.

Ønsker du nærmere opplysninger, eller hvis du ikke har fått programmet, så henvend deg til:

NJT Reiser

Postboks 286 Sentrum, 0103 Oslo.
Tjenesteadresse: Tomtekaia 21, Oslo S.
Telefon: 23 15 15 73. Telefax: 23 15 26 55.
Kontortid: Mandag t.o.m. torsdag kl. 10.00 – 13.00.

INNKALLING TIL ÅRSMØTE 2004

Jernbanemuseets Venner avholder årsmøte lørdag 13. mars 2004 i Jernbanesamfundet, Hamar. (Jernbanesamfundet ligger tvers over gaten fra jernbanestasjonen, ca 3 min. å gå)
Møtet begynner klokken 12.00.

Dagsorden:

1. Godkjenning av innkalling og dagsorden
2. Valg av dirigent og referent
3. Behandling av årsberetning og regnskap, herunder spørsmålet om ansvarsfritakelse for styret. Revisors beretning leses opp på årsmøtet.
4. Budsjett og bevilgninger for 2004.
5. Fastsettelse av neste års kontingent
6. Innkomne forslag. (Punktet utgår, ingen forslag mottatt innen frist-utløp.)
7. Valg iht. vedtektenes §§ 4 og 5.

Styrets årsberetning og regnskap vil bli tilsendt ved henv. til Norsk Jernbanemuseum etter 1. mars 2004, fortrinnsvis per epost. Øvrige sakspapirer vil bli utdelt på årsmøtet.

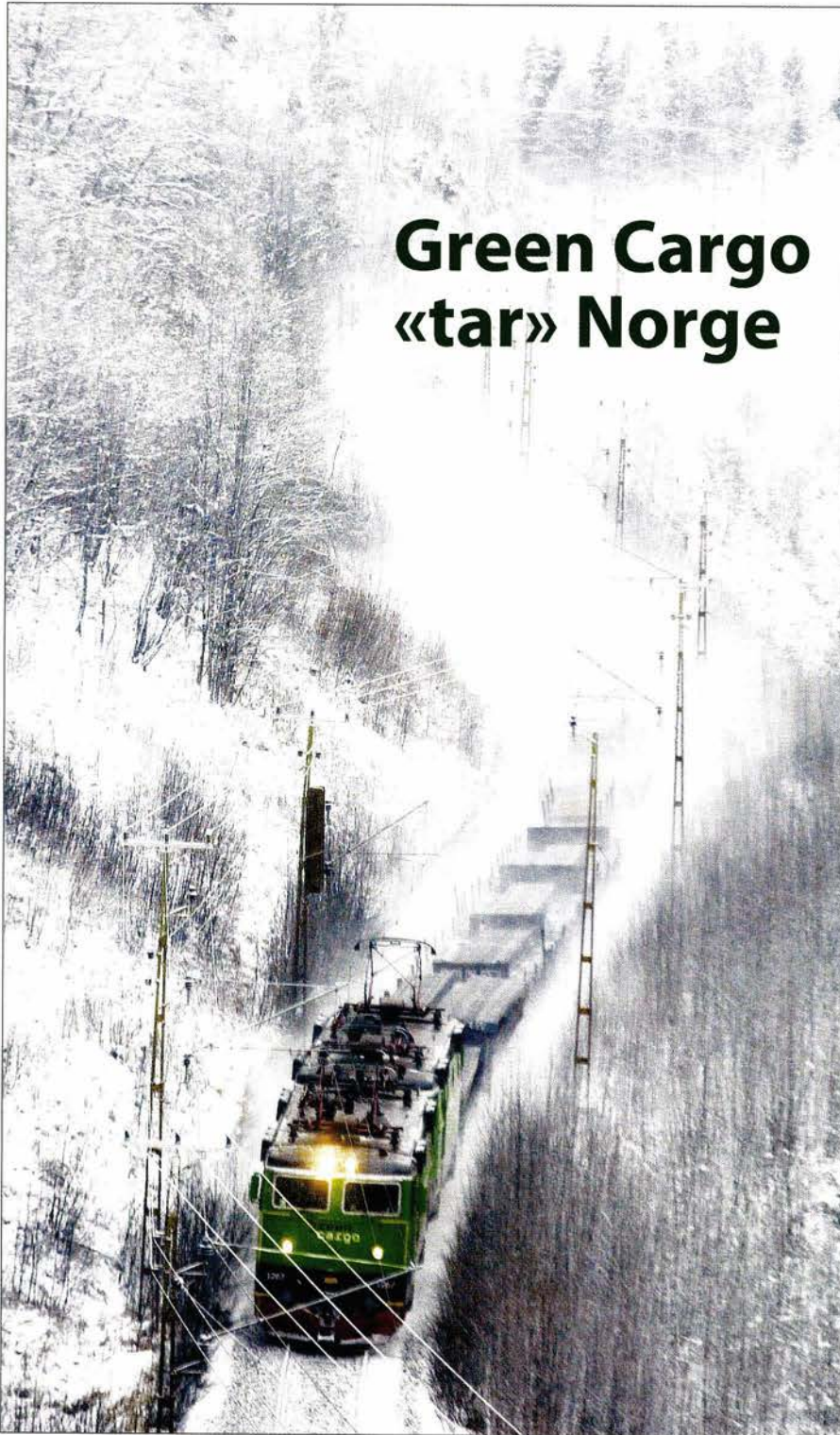
Det blir servering av kaffe/te og smørbrød etter årsmøtet.

Medlemmene ønskes hjertelig velkommen!

For styret

Kjartan Kvernsveen (leder)

Green Cargo «tar» Norge



Det svenske godstogselskapet Green Cargo opplever stortrafikk med sine nye godstog mellom Sverige og Norge.

Green Cargo har nå svært stor tonnasje i sine godstog til og fra Norge. Ofte må det settes inn ekstra lokomotiv for å greie de store togvektene, melder Banenettet.

Toget som går over Charlottenberg og Lillestrøm til Drammen, har hatt togvekter på 1100 - 1200 tonn, mens togene fra Østfold til Sverige har vært helt oppe i 1700 tonns togvekt. I slike tilfeller har Green Cargo-togene to lokomotiver foran og ett som skyver på bak for å komme opp stigningene fra Halden til Tistedal.

Green Cargo begynte sin trafikk i Norge 15. desember 2003 og har allerede nå stor trafikk med tradisjonelle vognlastvogner til og fra Lillestrøm, Drammen, Rolvsøy, Sarpsborg og Berg.

Norske CargoNet la ned sin vognlasttrafikk fra 15. desember og satser nå bare på trailerhengere og containere i sine godstog, foruten de såkalte systemtogene som er hele tog for industrien. Green Cargo har tatt over en del av vognlasttrafikken fra CargoNet, og disse togene går alle hverdager.

1700 tonn: Green Cargo har vært helt oppe i 1700 tonns togvekt mellom Østfold og Sverige. (Foto: Green Cargo)

Idédugnad om signalfeil

Folk fra alle fagområder har nå muligheten for å tjene 3000 kroner ved å sende inn forslag som kan redusere tallet på signalfeil.

Prosjektleder Geir Pedersen i JBV Vedlikehold sier til Banenettet at han er

svært opptatt av å få innspill og forslag også fra fagområdene utenfor signalmiljøet.

- For å få fram gode forslag er det svært viktig at vi tenker tverrfaglig, sier Pedersen, som leder prosjektet «Halvering av signalfeil i JBV».

Signalfeil er en av hovedkildene til forsinkelser i togtrafikken. Alt fra kabel-

brudd til en lyspære som ikke virker lenger, blir registrert som signalfeil.

Forslag til tiltak som kan redusere tallet på signalfeil kan sendes inn slik:

Post: JBV Infrastruktur Vedlikehold, Postboks 2540 Strømsø, 3003 Drammen
Mail: gep@jbv.no
Fax: (322) 75633

Madurodam



Foto: Kari Espeland

*Gutten er i skala 1:1, toget under i 1:25.
Bildet er tatt i miniatyrbyen Madurodam utenfor Haag i Nederland.*

*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*

Kurs opp og kurs i mente...

«Den som tror han har lært alt, er ikke utlært, men ferdig», sier ordtakene. Men det kan være vanskelig å sortere ut all informasjon en får og klare å skille ut hva som er viktig.

Til hjelp til noe av dette kan Biblioteket og andre opplæringsenheter bidra med kurs og annen veiledning.

Hvordan gjør jeg når jeg saksbehandler??

Før fantes det kurs i saksbehandling og det er nok fortsatt en del ansatte som husker disse. I rasjonaliseringens ånd ble disse kursene kuttet ut for en del år siden. I dag er det rett og slett veldig ulik håndtering av hvordan saksbehandling skjer i Jernbaneverket. Rent praktisk & teknisk får mange en ny hverdag i 2004. Vi innfører elektronisk saksbehandling, og dette vil etter hvert angå alle PC-brukere i JBV. Det hadde derfor passet ypperlig med kurs i saksbehandling sammen med opplæring i DocuLive og ProArc. Vi har fått noen ønsker, finnes det flere som vil bli med på et slikt opplegg? Ta gjerne kontakt med oss eller din nærmeste opplæringsenhet.

Litteraturtips

Rjukanbanen: på sporet av et industrieventyr av Gary Payton og Trond Leppe-rød, 1995.

Vedlikehold

Optimale grupperingsstrategier for forebyggende vedlikehold av Kjersti Eggum, 2003 Hovedoppgave ved NTNU. Institutt for produksjons- og kvalitetsteknikk (IPK).

Nøkkelord: Vedlikehold/Pålitelighetsteknikk/Kvalitetsteknikk/RCM.

Risikoanalyse - vedlikeholdsplanlegging ved jernbaneanlegg av Gunnar Øiaas,



På nett: Nå er alle artiklene i NSB-teknikk tilgjengelig for søk på Banenettet. (Foto: Tore Holtet).

1999. Hovedoppgave - NTNU. Institutt for matematiske fag.

Nøkkelord: Risikoanalyser/Vedlikehold/Jernbaneanlegg/Sikkerhet.

Ballastrensing, vedlikehold og spor-kvalitet, SINTEF 2002.

Nøkkelord: Overbygning - Jernbaner/Skinnegangen/Ballast.

Jernbane i Europa og Norge

Network Statement 2005, 2. utgave, 2 bind.

Den utgaven trer i kraft 15. desember 2004.

Vid vägs ände?: järnvägarna, klimatet och Europas framtida transportpolitik, utgitt av Järnvägsforum og Banverket, 2003.

Debattbok om järnvägarna og framtidens transportpolitik.

Nøkkelord: Jernbaner - Framtidsutsikter/Miljø og jernbane/Europa.

Informasjon om informasjon

Fra Biblioteket

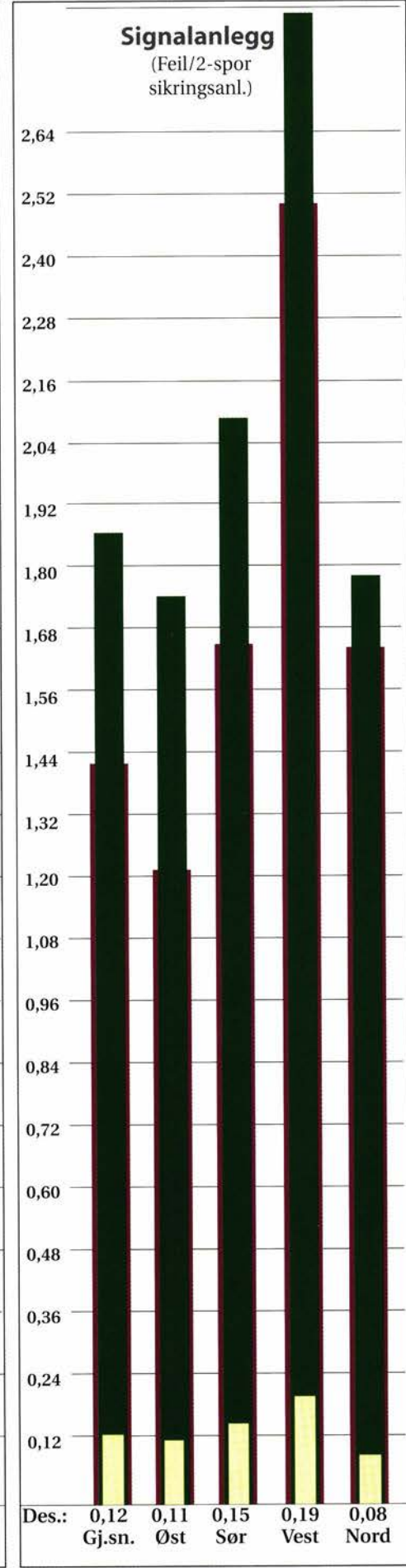
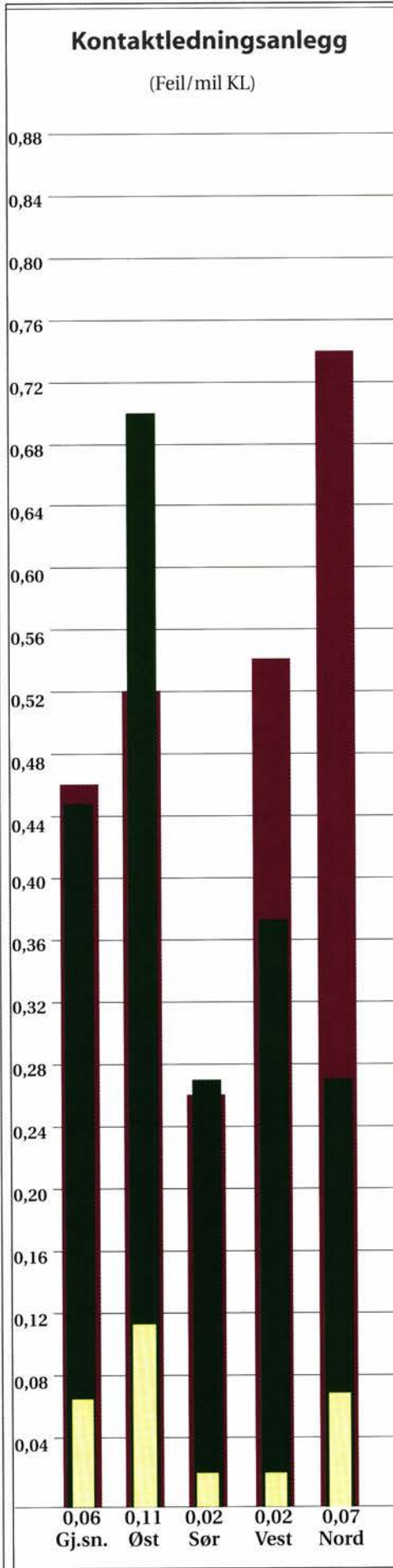
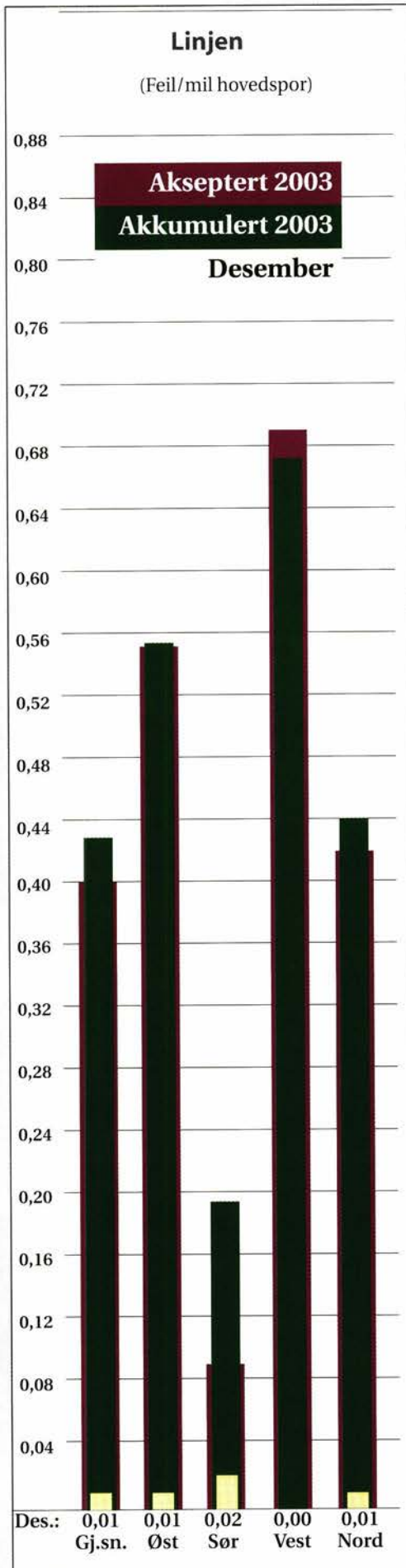
Tipsboks

NSB-teknikk (1975-1988) Nå er alle de ca. 160 artiklene i det smått legendariske tidskriftet NSB-teknikk, som ble utgitt mellom 1975 og 1988, behørig registrert og tilgjengelig for søk i biblioteksbasen på Banenettet.

For en total oversikt over disse gjøres følgende: Åpne biblioteksbasen (Tjenester - Biblioteket - Biblioteksbasen), marker for Artikler i feltet for baser og skriv NSB-teknikk, og vips - så ligger alle artiklene alfabetisk ordnet. For å begrense søket, tilføy årstall, nummer eller et emne i fritestfeltet. OBS: Antall utgivelser i året varierte fra en til fire.






Feil

(Feil med driftsforstyrrelser)



Punktlighet

(% av tog i rute til endestasjon)

	Mål	Oktober	November	Desember	Oppnådd 2003	
LANGDISTANSE:						
<i>Persontog:</i>						
	Dovrebanen	90	90	98	86	88
	Nordlandsbanen	90	92	97	77	87
	Bergensbanen	90	92	89	87	84
	Sørlandsbanen	90	84	89	88	86
<i>Godstog</i>						
	Dovrebanen	90	82	98	83	84
	Nordlandsbanen	90	95	97	74	87
	Bergensbanen	90	71	75	68	76
	Sørlandsbanen	90	92	95	89	90
MELLOMDISTANSE:						
	Østfoldbanen	90	92	95	94	89
	Vestfoldbanen	90	77	77	68	77
	Lillehammer	90	79	86	84	82
FLYTOG:						
	(ank. Gardermoen)	90	95	98	95	95
LOKALTOG:						
	Oslo-området (hele døgnet)	90	83	91	90	86
	Jærbanen	90	80	84	85	84
	Vossebanen	90	85	90	85	90
	Trønderbanen	90	89	94	91	93

Driftsulykker*

	2002	Desember	Akkumulert		2002	Desember	Akkumulert
Sammenstøt:				Alvorlig skadde:			
Tog - tog	0	0	1	Reisende	1	0	0
Tog - person	4	0	1	Ansatte	0	0	0
Tog - kjøretøy	8	2	16	3. person	3	0	1
Tog - objekt**	8	0	7	Dyrepåkørsler:			
Avsporing:				1579	63	1712	
Persontog	2	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	2	0	3	**Ras, endebutt, kjøretøy som er kommet på linjen (ikke planovergang).			
Andre tog	0	0	0				
Drepte:							
Reisende	0	0	1				
Ansatte	0	0	0				
3. person	1	1	4				



Nye signaler

Det nye året er ikke mer enn så vidt i gang, men har allerede bydd på store gleder for konge og folk. Først og fremst vårt nyfødte dronningemne - Ingrid Alexandra - som skvatt ut av mors liv til en varm velkomst fra blåfrosne landsmenn- og kvinner. Jeg gleder meg stort på kongefamiliens vegne, og gjør det i trygg forvisning om at det ikke lenger vil råde tvil om hvem vi skal be om å svinge saksa når fremtidige nyanlegg skal åpnes.

Harry-sporet

Foreløpig er den fremtidige kongsdattera lykkelig uvitende om alt som venter henne av gjøremål og plikter, og med den bevilgningspolitikken som regjering og storting legger opp til, kan det godt tenkes hun rekker å bli

initiativ til en idédugnad for å halvere antall signalfeil.

Ett jernbaneverk

Idédugnader er ikke noe nytt fenomen, men denne skiller seg likevel ut. For i motsetning til idédugnader flest er denne åpen for alle på bruket. Ikke nok med det - For å lokke frem de virkelig gode forslagene, fristes det med gavekort på 3000 kroner til de beste ideene. Dog, det viktigste av alt har vært å tenke tverrfaglig. Det fremgår av intervjuet med prosjektleder Geir Pedersen. Og dermed etterlates det ingen tvil om at han og de øvrige initiativtakerne tar formanningen om «ett jernbaneverk» på alvor.

godt voksen, og vel så det, før det blir aktuelt å be om assistanse til offisiell snorklipping fra den kanten.

Flere tog i rute

Slikt gjør meg i godt humør. Rett og slett fordi det bryter med hangen vi har hatt til å sitte bak tidvis plagsomt vanntette skott og plaske med bena i våre respektive andedammer og fagmiljøer. Forhåpentligvis er det ikke siste gangen vi opplever lignende utradisjonelle tilnæringsmåter. Jeg krysser fingrene og håper at prosjektleder Pedersen drukner i gode ideer som kan bidra til færre feil og flere tog i rute. Dét hadde vært noe det - i jubileumsåret og gode greier.

Varm i sjela

Fotballfolket er også så smått i gang etter vinterdvalen. Landslaget markerer sesongstarten med å banke Sverige på grønt gress i Hong Kong og beviste dermed at vi ikke bare er best uten ball.

Vi er også suverent best når det ikke gjelder. Men uansett og okke som; å klå svenskene varmer meg naturligvis langt inn i sjela. Varm i sjela ble jeg også da BaneNettet tidligere i januar meldte at JBV Vedlikehold har tatt

Månedens lille frekke

Friends are like underwear
Always near you
Good friends are like condoms
Always protecting you
Best friends are like Viagra
Lift you up when you're down....