

Jernbane

magasinet

Nr. 3 2004

Tusen færre

Antall ansatte vil i 2007 være redusert med om lag tusen på sju år.

– Det er likevel ikke noen nedbygging av jernbanen, sier jernbanedirektør Steinar Killi.

side 4-13



Jernbaneverket

Signaler



Effektivisering

Jernbaneverket Drift skal nedbemannes med 400 årsverk i løpet av tre år. Det er konklusjonen vi trakk i Jernbaneverkets ledelse 10. mars. Et vedtak om nedbemanning er alltid dramatisk. Derfor har det vært viktig for oss at denne saken har vært underlagt en grundig og seriøs behandling.

Jernbaneverket må hele tiden ha oppmerksomheten rettet mot å få utført sine oppgaver mest mulig effektivt. Samtidig er vi veldig bevisste på at vi må ha den nødvendige kjernekompetanse i egen organisasjon for å ha kontroll med at vi leverer et sikkert og pålitelig jernbanesystem. På denne bakgrunn mener vi at en nedbemanning på 400 årsverk over tre år er realistisk og det mest forsvarlige.

Vi har imidlertid stilt klare forutsetninger for at denne nedbemanningen kan gjennomføres. Først og fremst kreves det at staten bidrar med ekstraordinære midler til omstillingen. Hvis ikke, må den ta lengre tid og baseres på naturlig avgang. Videre forutsettes det at flere av dagens oppgaver kan konkurransesettes slik at en oppnår effektiviseringsgevinster. Det forutsetter at det finnes et fungerende leverandørmarked utenfor Jernbaneverket som er i stand til å levere tjenestene, og at mer av vedlikeholdsinnsatsen kan vris over til planlagt, forebyggende vedlikehold.

I denne utgaven av Jernbanemagasinet er vi opptatt av å forklare bakgrunnen for vedtaket som er fattet, og redaksjonen har også gitt spalteplass til mange av reaksjonene som naturlig kommer i en slik vanskelig sak.

Spørsmålet om konkurransesetting henger også nøye sammen med spørsmålet om hvor interessant det norske jernbanemarkedet er for potensielle leverandører slik at en kan få et reelt fungerende marked. Det henger igjen sammen med i hvilken grad det er politisk vilje til å satse på jernbanen og at dette er forutsigbart.

Regjeringen la fram stortingsmeldingen om NTP for perioden 2006-2015 den 12. mars. For vedlikehold er rammene tilbake på et mer normalt nivå. Rammene til investeringer er økt noe i forhold til de første økonomiske rammene vi ble bedt om å planlegge innenfor. Likevel gir ikke NTP rom for det løftet vi mener er nødvendig for å utvikle en moderne og fullt ut konkurransedyktig jernbane.

Behandlingen i Stortinget i vår vil fortelle oss mye om hvilken framtid politikerne ønsker å gi jernbanen.

Steinar Hilli



14 Tidsskille

29 Gammeldags



Tusen færre på sju år	4
- Ingen nedbygging av jernbanen	7
- I sin egen verden	9
- Slo ned som en bombe	10
- Skjønner ikke pratet om overtallige	11
- Jeg satser fortsatt på jernbanen	11
- Konkurransen skjerper	12
Kjøper tjenester for milliarder	13
Trafikkregler ved et tidsskille	14
- Gi oss helt entydige regler	16
Håper på milliardløft	18
Krever sterkere satsing	20
- Regjeringsskifte nødvendig	21
Direktør på nye spor	22
En tydeligere banesjef	23

Innhold



18 NTP



40
Stammespråk



4 Mindre av egne folk

Småtroll til glede og ergrelse	24
- Forkortelser er en uting	25
Fjompen er vekk	26
- Dør ut av seg selv	27
Hvor er det blitt	
av «jernbanemannen»?	28
<i>Min arbeidsdag:</i>	
- Enten uniform eller jaktklær	29
<i>Møte med:</i>	
Ordneoppjenta i nord	30
Smånytt	32
Informasjon om informasjon	37
Mitt jernbanebilde	38
Punktlighet og driftsulykker	39
Harrysporet	40

Jernbane

magasinet

ANSVARLIG REDAKTØR:

Svein Horrisland

REDAKTØR:

Svein Erik Bakken

JOURNALIST/REDIGERER:

Tore Holtet

JOURNALIST:

Øystein Grue

MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:

Reidar Skaug Høymork

Per Rathe

Redaksjonen avsluttet 25. mars 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

Tusen færre på sju år

Dersom vedtakene om effektivisering av alle områdene i Jernbaneverket blir gjennomført som planlagt, vil antall ansatte i 2007 være redusert med om lag tusen personer på sju år.



SVEIN ERIK BAKKEN

Det går det fram av et vedtak som ledelsen i Jernbaneverket vedtok 10. mars og et brev til Samferdselsdepartementet datert 11. mars 2004.

Utskillelsen av BaneTele og Baneservice er inkludert i regnestykket. Det samme gjelder tidligere nedbemanning av BaneProduksjon og Baneservice med 297 i perioden 2000-2004. Videre er vedtatt nedbemanning av Jernbaneverket Drift (JBV Drift) med 400 årsverk, Felles-tjenester med 55 årsverk, staben i Infrastruktur med 15-20 årsverk, teknikk med 20 årsverk og et grovt anslag over nedbemanningen i Prosjekttjenester tatt med.

Flere enn tilrådd

Vedtaket om å redusere dagens bemanning på 400 av 1465 årsverk innen JBV Drift og Banesjefene, betyr at det kuttes 120 flere årsverk enn det som lå i forslaget



120 flere enn arbeidsgruppen foreslo

fra en arbeidsgruppe.

Arbeidsgruppen, som vurderte framtidige oppgaver og bemanning for Jernbaneverkets drifts- og vedlikeholdsapparatet, gikk inn for en nedbemanning på 280 årsverk gjennom naturlig avgang over en fem-seks-års periode.

Jernbaneverkets ledelse vedtok å gjennomføre nedbemanningen over tre år gjennom en kombinasjon av naturlig avgang for om lag 150 ansatte og slutt-

Kjernekompetanse: Mye av Jernbaneverkets kjernekompetanse er knyttet til JBV Drift, heter det i et brev som Jernbaneverket har sendt til departementet. (Foto: Jofri Lunde)

Vedtaket forutsetter ekstraordinære statsmidler

pakker, omskolering og muligheter for ventelønn og studiepermisjoner for de andre 250 årsverkene.

Forutsetter ekstramidler

Vedtaket forutsetter at staten bidrar med ekstraordinære midler til omstillingen, og at Jernbaneverket gradvis kjøper mer eksterne vedlikeholdstjenester i perioden.

- Dersom Stortinget ikke bevilger penger til omstillinger, vil det medføre at utsetting av drifts- og vedlikeholdsoppdrag på anbud utsettes og/eller at nedbemanningen må skje ved naturlig avgang. Dette vil ta sju til åtte år, heter det i brevet til departementet.

Flere muligheter

Ledelsen mener det er grunnlag for ytterligere kutt enn det arbeidsgruppen anbefalte og viser blant annet til at gruppen selv har pekt på - men ikke tallfestet - muligheter gjennom mer effektiv beredskap, utvikling av tverrfaglig samarbeid og ved å redusere administrasjonen i driftsapparatet.

Ledelsen mener videre at konkurranseutsetting av oppgaver kan økes enda mer. Ved tilstrekkelige vedlikeholdsrammer i årene framover vil det også være mulig å vri innsatsen over til planlagt, forebyggende vedlikehold. Dette legger i seg selv til rette for økt konkurranseutsetting.

Fraråder ytterligere kutt

Med en nedbemanning ut over 400 årsverk er det en reell fare for at viktige kjernekompetanseområder i Jernbaneverket forringes og flyttes til andre selskap. En slik utvikling er uønsket. I brevet til Samferdselsdepartementet fraråder Jernbaneverket derfor på det sterkeste en ytterligere og raskere reduksjon av bemanningen. Det vil gi en mindre effektiv utnyttelse av egne ressurser og økt risiko for at Jernbaneverkets kjernekompetanse forringes.

Jernbaneverket mener at det ikke er

Ikke realistisk å få til et landsdekkende marked på kort tid



(Foto: Tanja Krangnes)

realistisk å få til et velfungerende, landsdekkende marked i løpet av kort tid. Videre er det behov for å bygge opp et større, internt apparat for å utarbeide tilbuds- og kontraktsdokumenter, koordinere og følge opp eksterne leverandører.

Unik kjernekompetanse

De største kompetansegruppene i JBV Drift er bane-, kontaktlednings- og signalmonterere. Dette er samtidig fagområder som er spesifikke for jernbane, og som i liten grad finnes andre steder.

Mye av Jernbaneverkets kjernekompetanse er således knyttet til JBV Drift. Dels utgjøres denne kjernekompetansen av de ulike jernbanespesifikke kompetanseområdene, men ikke minst av at tverrfagligheten samlet utgjør en helhetlig systemkompetanse for drift og vedlikehold av jernbane.

Kjernekompetanse karakteriseres ved at den er unik, at den er vanskelig å kopiere, at den er verdifull og at den er bygget opp over tid. For JBV Drift gjelder dette både for enkeltfagene og for tverrfagligheten. Å opprettholde et tilstrekkelig fagmiljø i JBV Drift er derfor viktig også for å sikre framtidig kjernekompetanse knyttet til jernbanedrift.

Problem med rekruttering

For linjen har rekrutteringen av nye folk vært lav over lengre tid, noe som har ført til skjev aldersfordeling og sterk konsentrasjon av medarbeidere fra 40 år og oppover. Dette vil bety en netto avgang på 40-50 personer i året de kommende fire år, for deretter å øke ytterligere. For de ulike

Fraråder på det sterkeste ytterligere og raskere reduksjoner

elektrogruppene viser bildet en jevnere alderssammensetning.

Samtidig viser erfaringene fra siste år at det er vanskelig å rekruttere nye medarbeidere. Forutsatt dagens arbeidsmarked vil det på sikt ikke være mulig å rekruttere nye medarbeidere i takt med økt avgang. Det vil være nødvendig å vurdere ulike måter å utvikle banemontørkompetanse på, samtidig som Jernbaneverket vil kunne bli mer avhengig av eksterne leverandører enn i dag.

Vår styrke

Generelt er det Jernbaneverkets erfaring at eksterne aktører er fullt ut konkurransedyktige når det gjelder større oppdrag innen investeringer, nyanlegg og fornyelse. Spesielt gjelder dette oppdrag som krever større maskinelt utstyr.

For mindre oppdrag er bildet et annet. Jernbaneverkets enheter har styrke i tverrfaglighet og lokal tilstedeværelse, og eksterne leverandører vil ofte få reise-, diett- og riggekostnader som gjør at de ikke er konkurransedyktige på mindre, lokale oppdrag. Dette gjelder innen alle fag, men med klare, geografiske forskjeller.

Jernbaneverkets erfaringer med konkurranseutsetting er blant annet:



” På sikt vil det ikke være mulig å rekruttere nok nye folk

Mulighetene for konkurranseutsetting og for å utvikle markeder innen flere fag er større i sentrale strøk enn i distriktene.

For mindre eller mer tilfeldige prosjekter som krever tverrfaglig jernbanekompetanse, vil det være vanskelig både for større aktører uten lokal forankring og for lokale og spesialiserte leverandører å konkurrere med JBV Drift.

Det er vanskeligere å etablere et marked innen signal og tele enn innen linjen, dels fordi det finnes få fagarbeidere innen signal utenfor Jernbaneverket, dels fordi Jernbaneverket har mange ulike og spesielle anlegg innen signal og tele.

Private monopoler

Når det gjelder krav til markedet, er vurderingen at Norge er for lite for flere store, landsdekkende aktører som kan tilby

tverrfaglig kompetanse. Det er i dag ingen som er totalleverandør av jernbanetjenester, og som leverer alle fag.

- Vi kan derfor risikere at det etableres private monopoler eller oligopoler hvor konkurransen blir borte eller illusorisk. Det er mulig å tenke seg Norden som ett område, alternativt kan det sentrale Østlandsområdet representere et så stort volum at det er kommersielt interessant for eksterne aktører, mener Jernbaneverket.

Økt omfang

Jernbaneverkets forslag til nedbemanning innebærer at omfanget av eksterne kjøp økes med 150 millioner kroner per år fra 2007. For vedlikehold representerer dette en økning på 33 prosent i forhold til 2003 eller kjøp av 150 årsverk.

I hovedsak vil dette være oppgaver og prosjekter innen fornyelse og forebyggen- de vedlikehold, som vedlikehold av bruer, skinnebytte, svillebytte, rensk av grøfter og tunneler, utskifting/oppsett av gjerder og lignende. I stor utstrekning er dette oppgaver som også BaneService vil kunne konkurrere om.

Ingen gevinstberegning

Det er ikke gjort konkrete analyser av gevinstene for Jernbaneverket ved økt konkurranseutsetting og reduksjon av egen bemanning.

Jernbaneverket mener likevel det ligger potensialer for gevinster ved eksterne kjøp i det omfang som foreslås, blant annet ved å kjøpe tjenester fra spesialister framfor å benytte egne generalister, samt å kjøpe kapasitet i perioder med høy aktivitet.

Det ligger videre besparelser i å redusere noe i de administrative funksjonene som i dag finnes både hos JBV Drift og i banesjefenes organisasjon, samt administrativ håndtering av maskiner som Jernbaneverket kan avhende.

svein.erik.bakken@jbv.no

” Det er ikke gjort konkrete analyser av gevinstene



Foto: Terje Kristiansen

- Ingen nedbygging av jernbanen

- Vedtaket om å redusere driftsapparatet i Jernbaneverket med 400 årsverk er ikke noen nedbygging av jernbanen, ei heller et resultat av politisk press. Hovedgrunnen er at vi må bli mer effektive for å få mer penger til sporet og stasjoner.

SVEIN ERIK BAKKEN

Det er hovedbudskapet fra jernbanedirektør Steinar Killi i dette intervjuet med Jernbanemagasinet.

Ikke presset

- Er vedtaket om nedbemanning i Jernbaneverket svaret på politiske føringer fra Stortinget om å sette deler av virksomheten innen drift og vedlikehold ut på anbud?

- Nei, det er ingen direkte kobling her. Vi startet arbeidet før innstillingen fra Stortinget kom i høst, men håper at det vi har gjort, svarer på det departementet og Stortinget forventer av Jernbaneverket.

- Hva er din kommentar til at noen hevder at nedbemanningen ikke er et effektivitetstiltak, men en nedbygging av jernbanen i Norge?

- Vedtaket om å redusere driftsapparatet med 400 årsverk er absolutt ikke gjort som følge av politisk press. Presset er derimot at du som leder hele tiden er nødt til å prøve å få mest mulig jernbane ut av pengene du får, men slik at effektiviseringen hele tiden avbalanseres mot ikke å miste kontrollen over de kvalitetskritiske funksjoner.

Videreføring

- Vedtaket er heller ikke noen nedbygging av jernbanen. I forslaget til Nasjonal tran-

» Vi fraråder å gå lenger og raskere fram

Steinar Killi, jernbanedirektør



sportplan for perioden 2006-2015 som regjeringen nylig la fram, er det heller ikke varslet noen nedbygging av jernbanen.

- Her legger en opp til å videreføre dagens jernbanepolitikk, samt å konsentrere satsingen. Det siste tror jeg er riktig, selv om dette burde gjøres raskere. Å konsentrere innsatsen der jernbanen kan bli konkurransedyktig i årene framover, bidrar samtidig til å løse flaskehalsene for den øvrige trafikken.

Mer effektive

- Hva er hovedargumentet for å nedbemanne med 400 årsverk?

- Hovedgrunnen er at vi trenger mer penger ut i sporet, til stasjoner osv. Da må vi være mer effektive, og det kan vi bli om vi har et lavere antall ansatte og kjøper tjenester eksternt i topp-perioder.

- Hva er den viktigste grunnen til å vedta en større nedbemanning enn arbeidsgruppen rådet til?

- Arbeidsgruppen pekte selv på en del grep for å kunne gå noe lenger i effektiviseringen. Det har vi sett nærmere på. Når vi øker nedbemanningen med 120 årsverk, er det for ytterligere å få mer penger ut i sporet.

- Hvorfor er det ikke gjort økonomiske analyser av konsekvensene av vedtaket?

- De økonomiske konsekvenser er og blir avdekket ved det årlige budsjettarbeidet. Vi er ganske sikre på at vi får økonomiske gevinster ved å sette mer ut på anbud, blant annet ved å ta toppbelastningene og dermed kunne ha en mindre bemanning over hele året.

Fraråder

- I brevet til Samferdselsdepartementet fraråder dere sterkt en raskere og mer omfattende nedbemanning. Hva er hovedbegrunnelsen for dette?

- Ja, vi fraråder å gå lenger og raskere fram om en skal ha nødvendig kontroll over kritiske forhold som er avgjørende viktig for togavviklingen. Husk at jernbane i motsetning til veg består av en rekke fagområder som i stor grad må jobbe sammen i team. Det gjelder banemontører, signal- og telemontører og strømfor-

» Håper det er svar på det departementet og Stortinget har bedt om



Steinar Killi, jernbanedirektør

syning. Det er ikke i dag noe velfungerende marked på dette området, noe som tilsier at det må bygges opp over tid.

- Antall ansatte vil bli redusert med rundt tusen i perioden 2000 til 2007. Blir det et bedre jernbaneverk ved å kvitte seg med én av fire medarbeidere?

- Skal vi få et bedre jernbaneverk, er vi nødt til å sørge for å få mest mulig jernbane ut av hver krone. Det er hovedmålet med det vi har gjort og det vi nå gjør.

Forstår

- Gutta i pukken forstår ikke hvorfor det er riktig å redusere dagens bemanning når uløste oppgaver innen vedlikehold og fornyelser står i kø?

- Jeg er enig i at det er mer enn nok å gjøre for dagens ansatte om vi hadde hatt tilstrekkelig med budsjettmidler. Vi har med andre ord ikke nok penger til å gjøre alt som burde vært gjort av fornyelser og vedlikehold. Derfor er effektivisering enda mer nødvendig.

- Hvordan sikre kompetansen når de eldste medarbeiderne fortidspensjoneres og de mest attraktive arbeiderne takker ja til sluttpakker?

- Det skal vi gå nærmere inn på når de politiske myndighetene har sagt sitt. Uansett hva vi gjør eller ikke gjør, så har Jernbaneverket problemer med sammenstillingen aldersmessig i en del av våre faggrupper, noe som også er medvirkende til at vi foreslår nedbemanningen over en treårsperiode. Vi er derfor nødt til se på hvordan vi skal sikre kompetansen, drive opplæring og få til nyrekruttering i årene framover.





Enig: - Jeg er enig i at det er mer enn nok å gjøre for dagens ansatte om vi hadde hatt tilstrekkelig med budsjettmidler, sier jernbanedirektør Steinar Killi. (Foto: Per Rathe)

” For lite igjen etter at administrasjon og lønn er dekket



Steinar Killi, jernbanedirektør

Lover

- Hva vil du si til alle dine ansatte som i dag er urolige og bekymret for en usikker framtid i verste fall uten jobb?

- Jeg forstår godt dem som sier at det er mer enn nok å gjøre, og at de derfor stiller seg uforstående til en nedbemanning. Vi

er rett og slett nødt til å tilpasse kapasiteten til de budsjettmidler vi har til rådighet. Vi har også bedt om å få ekstra omstillingsmidler til gjennomføringen av nedbemanningen. Det er derfor ikke noe hyggelig arbeid vi nå skal gjennom. Det jeg kan love, er at vi skal gjøre det på en best mulig måte. Vi skal hele tiden ha det klart for oss at dette handler om enkeltmennesker og familier.

- Etter flere år med omorganiseringer spør mange seg om hvor lenge det er til neste omstillingsrunde?

- Så store omorganiseringer som vi gjort de to siste årene, ser ikke jeg for meg i nær framtid. Vi må likevel stadig vurdere

om vi gjør de riktige tingene på en riktig måte. Det vil hele tiden være utfordringen for ledelsen i Jernbaneverket, avslutter jernbanedirektør Steinar Killi.

svein.erik.bakken@jbn.no

” Handler om enkeltmennesker og familier



Steinar Killi, jernbanedirektør

- I sin egen verden

- Etter sammenhengende omstilling og nedbemanning over flere år vet vi knapt nok hvem som er våre ledere og hvor i Jernbaneverket vi hører hjemme, sier en desillusjonert tillitsvalgt Jan-Arne Frantzen.

ØYSTEIN GRUE

Elektromontøren var med på å bygge Gardermobanen og har bakgrunn fra Baneservice. De siste tre år har Jan-Arne Frantzen (32) vært ansatt i Produksjon (nå JBV Drift). Han er tillitsvalgt for strømforsyningspersonalet og representerer elektromiljøet på Asker stasjon.

- Det frustrerer oss at vi ikke får informasjon om pågående prosesser og beslutninger som har med jobbene våre å gjøre, før beslutninger treffes og refereres i media. Vi opplever at vi har en ledelse som opererer i sin egen verden – uten kontakt med oss som kjenner utfordringene på kroppen, sier Jan-Arne Frantzen.

50 av 200 skal bort

- Vi forstår ikke beslutningen om å kutte 400 årsverk, hvorav 50 skal tas innenfor et strømforsynings- og KL-miljø som angivelig består av 201 årsverk. Vi jobber veldig mye overtid - langt mer enn Arbeidsmiljøloven tillater – for å få vaktliste og turnus-ordningen til å gå rundt. Samtidig øker sykefraværet, og vi opplever økende grad av utbrenthet, også blant yngre kolleger. Mange klarer rett og slett ikke det stadig økende arbeidspresset, konstaterer Jan-Arne Frantzen.

- Jeg er 32 år og vurderer sterkt å søke jobb utenfor Jernbaneverket. Selvfølgelig

blir jeg påvirket av at mange av våre mest erfarne og kompetente innenfor fagområdet mitt har forlatt Jernbaneverket i løpet av få år.

- De beste forsvinner

- *Hvordan unngår Jernbaneverket å miste den beste kompetansen til private aktører?*

- De fleste private aktørene er kjent for å betale bedre enn Jernbaneverket gjør. Dårligere lønnsnivå enn konkurrentene og bortfall av trygghet og andre fordeler som statsansatte tidligere kunne glede seg over, gjør at Jernbaneverket taper viktig kompetanse. Vi opplever et stadig sterkere profittjag og et umenneskelig tidspress. Jeg tror resultatet blir flere sykemeldinger og synkende arbeidsmoral.

- Men det mest alvorlige er at Jernbaneverkets ledelse ikke synes å ha tatt inn over seg årsakssammenhenger fra senere års alvorlige ulykker og nestenulykker.

Frantzen er skremt over at høy feilprosent i utførte sikkerhetsrelaterte arbeider som følge av tidspress og pressede marginer hos eksterne leverandører, ikke har fått ledelsen i Jernbaneverket til å våkne.

- Det er ingen tvil om at konkurranseutsetting virker inn på sikkerhetsnivået og at sikkerheten både for ansatte ute på sporet og de reisende svekkes.

- Konkurransen kan være bra

- Jeg sier ikke konsekvent nei til konkurranseutsetting. Det er dumt å avvise at det går an å sette ut flere oppgaver som Jernbaneverket i dag utfører med egne mannskaper på anbud. Men det er ikke alle oppgaver som egner seg for konkurranse. I mine øyne er det sikkerheten som rammes som følge av effektivisering og stadig tøffere anbud på sterkt trafikkerte strekninger, hvor arbeidet foregår på sta-



Slutter? - Jeg er 32 år og vurderer sterkt å søke jobb utenfor Jernbaneverket, sier Jan-Arne Frantzen, tillitsvalgt for elektropersonalet på Asker stasjon. (Foto: Øystein Grue).

dig kortere tidsmarginer. Det tar tid å bli kjent med et komplisert jernbaneanlegg med nye og til dels gamle installasjoner om hverandre.

- Mange med meg frykter at konkurranseutsetting av sikkerhetsbaserte funksjoner og tjenester ikke vil gå bra. Vi har sett eksemplene i andre land. Ut fra min erfaring med konkurranse innenfor KL og strømforsyning er det bare et tidsspørsmål før vi opplever ulykker innen el-området på strekninger som kjennetegnes av tett trafikk og stadig høyere hastigheter, avsluttet Jan-Arne Frantzen.

o yg@j b v . n o

” ... konkurranse-
utsetting virker inn på
sikkerhetsnivået

Jan-Arne Frantzen,
tillitsvalgt for strømforsyningspersonalet

” ... vil bidra til flere
sykmeldinger og
synkende arbeidsmoral

Jan-Arne Frantzen,
tillitsvalgt for strømforsyningspersonalet

- Dette slo ned som en bombe



Sannheten: - Sannheten i vår region er at vi trenger de folkene vi har om vi skal få bukt med etterslepet på vedlikehold og fornyelser, sier lederen av Banepersonalets forening Nord i Region Nord, John Morten Laugsand.

(Foto: Svein Erik Bakken)

TRONDHEIM (Jernbanemagasinet): - Vi var glade for grepet med å opprette JBV Drift under Infrastruktur. Selv om det lå i kortene at en skulle se på bemanningsbehovet, slo vedtaket om hele 400 overtallige ned som en bombe.

SVEIN ERIK BAKKEN

Det sier leder for Banepersonalets forening Nord, John Morten Laugsand i Jernbaneverket Region Nord i en kommentar.

Sannheten

- I vår region har vi så store etterslep på vedlikehold og fornyelser at vi trenger de folkene som vi har nå, og trolig enda flere. Det er sannheten om vår virkelighet.

- Da er det mildt sagt litt underlig at ledelsen i Jernbaneverket har kommet

fram til en overkapasitet på hele 400 årsverk. Bare om vi kun legger basisdriften til grunn, kan det være en del overtallige.

Tviler på markedet

- Det snakkes så fint om marked. Vi må både ha arbeider å tilby og et visst volum på arbeidene før vi kan snakke om et eksperimentert marked for oss, fortsetter han og trekker fram Rørosbanen som et eksempel.

- Her har vi i år 4.9 millioner kroner til fornyelser. Hvem vil kjøpe inn dyre maskiner for å ta oppgaver innenfor en så liten ramme? Situasjonen er trolig annerledes i de to andre regionene. Det er nok lettere å få noen til å bytte 15 sviller på Oslo S enn på Dunderland stasjon på Nordlandsbanen.

Ikke folk til basisdriften

- Et annet problem er å sikre egen kompetanse. Tar vi ut dem med lang erfaring og høy kompetanse og tilbyr de yngste omskolering eller sluttpakker, har vi ikke folk

til å ta seg av basisdriften. I tillegg blir vi sittende igjen med en aldersgruppe og blir veldig sårbare på lengre sikt.

- Etter min mening burde arbeidsgruppen stilt spørsmålet om vi ønsker et offentlig monopol eller et privat monopol på drift og vedlikehold av vårt jernbanelnett. Denne problemstillingen burde de politiske myndighetene gjøres oppmerksomme på og ta ansvar for, avslutter John Morten Laugsand.

svein.erik.bakken@jbv.no

” Ønsker vi et offentlig monopol eller et privat monopol?

John Morten Laugsand,
leder for Banepersonalets
forening Nord

- Skjønner ikke pratet om overtallige

TRONDHEIM (Jernbanemagasinet): - Jeg skjønner ikke dette pratet om overtallige. Det er jo så mye etterslep og mange oppgaver som vi ikke kommer i mål med, sier Roar Hell.

SVEIN ERIK BAKKEN

52-åringen kan se tilbake på snart 24 år på jernbanen, derav ti år på mekanisk verksted og resten i pukken. Hele tiden har seiseapparatet vært hovedverktøyet.

Ikke verdsatt

- Etter å ha stått på, gjort vårt beste og vært lojale mot jernbanen, er beskjeden at hele 400 av oss er til overs. At det er takken, er bittert å svelge, og en føler seg ikke særlig verdsatt lenger.

- *Hva tenker du om framtiden?*

- Jeg ser mørkt på situasjonen om jeg blir arbeidsledig. At kona sliter med helsen, gjør ikke situasjonen enklere for oss.

- Samtidig føler jeg at jeg fortsatt har



mye å gi. Vi fikk for eksempel masse ros for den to år store jobben vi gjorde i forbindelse med ombyggingen av Sunndal Verk.

Hjelper ikke: - Det hjelper ikke med omskolering om du ikke får jobb etterpå, sier Roar Hell.

(Foto: Svein Erik Bakken)

Ikke enkelt

- *Hva med å gå over til en privat jernbane-entreprenør?*

- Har jeg ikke noe annet valg, så må jeg. Men det er ikke det jeg tenker på i første omgang. Å gå fra en jobb med gode, opparbeidede, sosiale goder, er ikke noen enkelt sak.

- *Hva med tilbud om omskolering?*

- Det hjelper ikke med omskolering om en ikke får jobb etterpå. Når du er over 50, står du ikke først i køen når nye jobber deles ut. Enten det er her eller der, avslutter Roar Hell.

svein.erik.bakken@jbv.no

- Jeg satser fortsatt på jernbanen

TRONDHEIM (Jernbanemagasinet): - Jobben er fin og variert, og jeg trives. Jeg satser fortsatt på jernbanen og tror jobben min fortsatt er trygg, sier Alf Kenneth Undlien.

SVEIN ERIK BAKKEN

20-åringen har vært på jernbanen i 2 1/2 år.

Arbeidsstedet er i linjen, og han er stasjonert på Stjørdal. I likhet med alle andre som Jernbanemagasinet har snakket med, er han overrasket over at så mange som 400 innen JBV Drift er definert som overtallige.

Mer kunnskap

Undheim har alt rukket å ta flere kurser og skal på to nye kurs for å få mer kompetanse som fagarbeider i linjen.

- *Hva tenker du nå om framtiden?*

- Jeg ser for meg at mer av oppgavene med drift og vedlikehold av jernbane-

nettet blir privatisert, og at mange små jernbanestrekninger kan bli lagt ned.

Takket nei

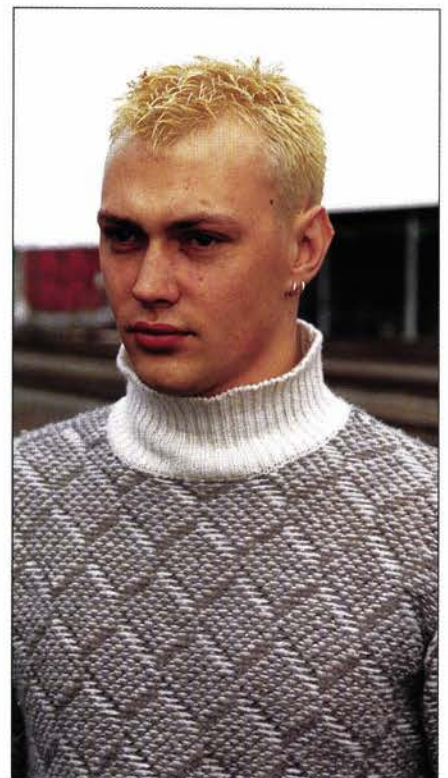
- *Betyr det at du kan tenke deg å takke ja til en jobb i det private næringsliv?*

- Nei, det har jeg alt takket nei til. Jeg har blant annet fått tilbud om en godt betalt jobb som vaktmann. I stedet satser jeg hundre prosent på en framtid på jernbanen.

- *Men frykter du ikke at jobben kan bli usikker framover?*

- Nei, jeg mener at jobben min fortsatt er trygg og satser på å utdanne meg videre og jobbe på jernbanen framover, avslutter Alf Kenneth Undlien.

svein.erik.bakken@jbv.no



Nei til private: Alf Kenneth Undlien har fått flere tilbud om jobb i det private næringslivet, men har takket nei. (Foto: Svein Erik Bakken)

-Konkurranse skjerper

- Vi skal ha mest mulig jernbane for pengene - i sporet. Og konkurranse vil bidra til dette, svarer Beate Isetorp - bane-sjefen på landets tetteste trafikkerte banestrekninger: Hovedbanen, Gjøvikbanen og Gardermobanen.

ØYSTEIN GRUE

- Skulle de best kompetente fagfolkene forsvinne fra Oslo-området, vil det utvilsomt gå ut over kvaliteten, svarer Beate Isetorp på spørsmålet om hvilken risiko hun ser ved den vedtatte nedbemanningen innenfor hennes baneområde.

- I Oslo-området har vi særlig behov for personell med spisskompetanse på anlegg innen tele og signal.

Jernbaneverket bygger mange nye anlegg i vårt område med grensesnitt mot eksisterende anlegg som krever spesifikk kompetanse. Det er ikke mulig å koble nye anlegg inn i eksisterende uten fagpersonene som kjenner anlegget i dag

Bemanning etter behov

Beredskap i hovedstadsområdet krever mye ressurser, på grunn av tett trafikk og begrenset sportilgang.

- Vi må bli mer effektive i vår beredskap, sier Beate Isetorp og påpeker at arbeidet med å utvikle mer tverrfaglig kompetanse fortsetter og at en egen arbeidsgruppe nå jobber spesielt med beredskapsnivå.

- Skal vi ivareta dagens opptid på anleggene og bedre punktligheten, må rett bemanning være på plass der det er behov. Når aktiviteten på fornyelse er høy i et område, må den nødvendige bemanning tilføres dit. Omfanget av fornyelsesprosjekter varierer jo geografisk over tid, mens bevilgningene totalt er omtrentlig på samme nivå.



Vi må bli mer effektive i vår beredskap



Fare: - Jeg ser også fare for at det kan oppstå private monopol på enkelte tjenester, sier banesjef Beate Isetorp. (Foto: Øystein Grue).

Stimulerende

- Hvilke fordeler ser du ved øket konkurranseutsetting?

- Konkurranse er skjerpende. Vi oppmuntres til å «samle tiltak» slik at vi får større prosjekter som er interessante for det eksterne markedet. På den måten får vi utført mer når vi først er inne på en plass og gjør tiltak. Dessuten er det liten tvil om at et jernbanemiljø også utenfor Jernbaneverket vil være stimulerende og positivt og kan bidra til å utvikle nye løsninger.

- Noen opplagte motforestillinger mot konkurranseutsetting?

- Avgrensning av prosjekter kan bli en utfordring. Jeg ser også fare for at det kan oppstå private monopol på enkelte tjenester/kompetanse, noe som vil være det aller dårligste utgang for Jernbaneverket når pengene skal brukes best mulig.

Sikkerhetsfolk – en utfordring

- Er det fare for at Jernbaneverket kan komme til å mangle sikkerhetsfolk – med et høyere aktivitetsnivå i det sentrale østlandsområdet i perioden 2006-2015?

- I ledelsens vedtak legges det opp til at sikkerhetspersonell til fornyelse og investering skal være en tjeneste man skal kjøpe. Med et høyt aktivitetsnivå vil be-

hovet være stort, og jeg ser at det kan bli en utfordring å få dekket behovet. Foreløpig er det eksterne markedet begrenset.

Beate Isetorp legger spesiell vekt på kunnskap om strekningen hos sikkerhetsmann/EL-sikkerhet. Behovet for sikkerhetsmenn vil de neste årene bli spesielt høyt i vårt område i forbindelse med dobbeltsporutbygging både vestover og sørover. I tillegg kommer Bjørvikaprojektet, som også vil kreve betydelige vaktmannskaper.

Kvalitet

- Vil kvaliteten på tjenester øke ved konkurranseutsetting?

- Kvaliteten avhenger av at alle gjør jobben sin skikkelig; til rett tid og til riktig pris. Det gjelder ved beskrivelse av aktiviteter, planlegging av gjennomføring, kontrahering av leverandører og oppfølging i anleggsperioden.

- Å etablere et godt og profesjonelt samarbeid med leverandøren, internt som eksternt, er avgjørende for kvaliteten. Det har vi for eksempel bevist på Gardermobanen, hvor vi har både interne og eksterne leverandører av tjenester som har vært konkurranseutsatt, sier banesjef Beate Isetorp.

oyg@jbv.no

Kjøper tjenester for milliarder

Jernbaneverket handler årlig jernbanetjenester for 2,3 milliarder kroner, og er en av statens største innkjøpere. - Målet er å få en mer fleksibel utnyttelse av egen kapasitet og bruke leverandørmarkedet bedre til å kjøpe mer jernbane som på sikt vil gi oss mer for pengene.

ØYSTEIN GRUE

Det sier innkjøpsdirektør Per Melby i Jernbaneverket i en kommentar til ledelsens vedtak om å redusere antall ansatte og kjøpe inn tjenester for 150 millioner kroner mer i året. Økningen tilsvarer syv prosent av Jernbaneverkets årlige innkjøpsbudsjett.

- Mer jernbane

- Målet er å få mer penger til ballastrens, skinnerliping, vedlikehold og utskifting av både spor og underbygning, sier Melby.

Av de samlede årlige innkjøp utgjør rundt 21 prosent kjøp av materiell, 12 prosent konsulentkjøp, mens 40 prosent går til såkalt entreprisekjøp.

- Vi mener at alt maskinelt vedlikehold av sporene kan og bør konkurranseutsettes. Vanlig vedlikehold og driftsrelatert ettersyn er ikke så hensiktsmessig å sette ut i konkurranse. Disse oppgavene bør håndteres med egne mannskaper og utstyr så lenge de krever spesiell jernbanekompetanse.

- Når det gjelder fornyelse og investeringer gjennom større prosjekter er det ingen tvil om at dette skal konkurranseutsettes, slik det har vært gjort gjennom de senere år, slår innkjøpsdirektøren fast.

Når markedet fungerer

- For at et marked innenfor jernbane-



*Flere oppdrag: Jernbaneverket vil ha flere oppdrag med ballastrens, skinnerliping, vedlikehold og utskifting av både spor og underbygning ut på anbud.
(Foto: Martin Steinholt/Bane-Produksjon)*

relaterte tjenester i Norge skal fungere, er det behov for flere store og mindre aktører som har nok oppdrag for å kunne bygge opp og videreutvikle den kompetansen Jernbaneverket regelmessig trenger, påpeker Melby.

- Videre er det viktig for Jernbaneverket at vi i fremtiden kan bli mer forutsigbare overfor leverandørene. Det er når vi kan vise til at det vil være et marked for leverandørenes tjenester som opplevs forutsigbart at vi kan få flere aktører som vil satse på å levere til jernbanen.

Forutsigbart

- I forbindelse med et Nordisk samarbeid for å få til et bedre fungerende nordisk marked, uttalte mange leverandører at grensehindringer var et lite problem. Den største utfordringen for leverandørene var jernbaneforvaltningenes lite langsiktige forutsigbarhet som gjør at leverandørene ikke tør satse så mye på å bli leverandør til jernbanen.

- Her har vi en stor utfordring i tiden fremover med å holde en stø kurs på hvor mye vi vil sette ut i konkurranse og informere leverandørmarkedet om dette på en troverdig måte, avslutter innkjøpsdirektør Per Melby.

oyg@jbv.no

De 15 største jernbane-entreprenørene i Norge

JBV Baneservice	260 mill. kr *
Mika AS	73 " "
AF Spesialprosjekt A/S	146 " "
Handelsebanken	
Finans NUF	140 " "
Veidekke ASA	71 " "
Betonmast Entreprenør AS	65 " "
Reinertsen Anlegg AS	52 " "
Carillion Rail Norge AS	32 " "
H.F. Wiebe	
GmbH & Co, KG	26 " "
Siemens AS	25 " "
NCC Construction AS	24 " "
ABB AS Division	23 " "
Vema Brynhildsrud	
Maskin AS	23 " "
ABB AS Divisjon Kraft Oslo	22 " "
Speno International SA	19 " "
PEAB AS	10 " "

*) Tall basert på utbetalinger/oppdrag med JBV i 2003.

Trafikkregler ved et tidsskille

Etter 150 år med jernbanedrift er trafikkreglene ved et tidsskille. Togfremføring ligner mer og mer på luftfart. Nye regler reflekterer at ny teknikk og automatikk er i ferd med å overta for manuell betjening, men også at det kommer flere operatører og tettere trafikk.

ØYSTEIN GRUE

Etter tre års arbeid har arbeidsgruppen som ble nedsatt ved årsskiftet 1999/2000, levert sitt utkast til nye trafikkregler til Statens Jernbanetilsyn (SJT).

- Et overordnet mål for revisjonen av regelverket har vært å bedre sikkerheten, men også å gjøre jernbanen mer effektiv. Kort og godt flere tog og færre forsinkelser. Trafikkreglene skal bidra til å minimalisere forsinkelser når teknikk og tog svikter, sier Rolf Gillebo til Jernbanemagasinet.

Første ute

Gillebo, som til daglig er rådgiver i Civitas AS, har ledet den tverrfaglige gruppen. Og den har gått grundig til verks:

- For første gang i Norge – og så vidt vi vet internasjonalt - er nye trafikkregler for fremføring av tog utarbeidet med utgangspunkt i risikoanalyse. Risikoanalyse har lange tradisjoner i offshorevirksomhet og har nå kommet inn som et krav i Jernbaneloven.

- I et land med en stor jernbaneulykke

» For første gang i Norge – og så vidt vi vet internasjonalt ...

for hvert 25. år: Vil nye regler gjøre jernbanen sikrere?

- Nye og enklere trafikkregler vil ikke alene bedre sikkerheten på jernbanen. Regelverket utgjør bare en liten del av hele risikobildet, og sikker jernbanedrift er avhengig av svært mye annet, poengterer Gillebo.

Evolusjon – ikke revolusjon

- I arbeidsgruppen hadde vi nok en forestilling om at vi kunne starte med blanke ark. Men vi innså raskt at vi ikke kom utenom grunnprinsippene og at det eksisterende regelverk ikke uten videre kunne kastes over bord, forteller Gillebo.

- Gjeldende regler er i mange sammenhenger å betrakte som en bruksanvisning for teknisk utstyr. Utstyr som har lang levetid. Dessuten må hensynet til 5.000 jernbaneansatte, som i større eller mindre grad har dagens regelverk i ryggmargen, tillegges betydelig vekt.

Et omfattende regelverk kan ikke om læres eller avlæres over natten, uten at det medfører en risiko. Derfor må en revisjon av trafikkreglene baseres på evolusjonsprinsippet og ikke komme som en revolusjon.

Gillebo har følgende råd til de er ansvarlige for regelverket: - Start med en gang å tenke på utviklingen og arbeidet frem til neste større regelendring og hva

man bør ta sikte på å konsentrere seg om da. Sørg for å arbeide så kontinuerlig som mulig med regelutvikling.

Nye aktører og felles regler

I premissene for revisjonsarbeidet skulle nye trafikkregler ta fullt hensyn til delingen mellom de forskjellige aktører i et «oppsplittet» jernbane-Norge etter 1996.

- Reglene må være lett å etterleve; det vil si at reglene skal være så klare, lette å forstå og oversiktlige som mulig og bidra til at det blir mer trafikk på jernbanen. Videre skal nytt regelverk gjøre det så lett som mulig å få mer internasjonal trafikk og for nye operatører å komme inn i Norge.

Spesielt krevende

Gillebo betegner jobben med å tilpasse regelverket i Norge med tilsvarende regler i våre naboland og i EU som spesielt krevende.

- Det er nødvendig å se de gjeldende regler og et nytt revidert regelverk i et lengre perspektiv, fremholder han og fortsetter: - Vi har med dette arbeidet startet på prosessen med å samordne våre hjemlige trafikkregler med internasjonale regler. Men nye regler må ta hensyn både til tekniske endringer og tilpasses en kontrollert «omlæring» av personalet - ikke bare i Norge. Samordning



Tenker risiko: - For første gang i Norge – og så vidt vi vet internasjonalt – er nye trafikkregler utarbeidet med utgangspunkt i risikoanalyse, sier lederen av «regelgruppen», Rolf Gillebo. (Foto: Øystein Grue).

av regelverk og ansvar for utdanning med etterutdanning blir enda viktigere når EU i løpet av få år kommer skikkelig på banen, spår Rolf Gillebo.

Fra tre til to driftsformer

- Når antall driftsformer reduseres fra tre til to og «strekning med linjeblokk» går ut, kan regelverket konsekvent forholde seg til «fjernstyrt strekning» og «togmeldings-

strekning».

- Dette bidrar til å forenkle regelverket og redusere omfanget varianter av regler og regler for «midlertidig drift» når noe teknisk sikringsutstyr ikke fungerer som



Reglene må være lett å etterleve

» ... bidra til at det blir mer trafikk på jernbanen

Fakta om nye trafikkregler

- Nye trafikkregler er basert på risikoanalyse – en metode fra offshore-industri, etter nytt krav i gjeldende Jernbanelov.
- Antall driftsformer reduseres fra tre til to (Strekning med linjeblokk går ut)
- Felles overordnet regelverk for alle operatører i Norge. Gjør det enklere å få internasjonal trafikk og nye operatører å komme inn i Norge.
- Reglene er basert på optimal utnyttelse av ny teknikk for maksimal «oppetid» – uten å gå på akkord med sikkerheten.

forutsatt, forklarer Rolf Gillebo.

- Vi har bestrebet oss på å gjøre reglene så klare som mulig når det gjelder hvem som har hvilke oppgaver og hvilket ansvar, understreker Rolf Gillebo. Reglene har fått en ny inndeling, en ny «innholdsfortegnelse» som antas å være klarere, spesielt for nye jernbanefolk.

- Gi oss helt entydige regler

- Regelverket må være *entydig* med hensyn til hvordan trafikksikkerhet skal ivaretas i alle situasjoner.
- Det må være *enkelt å forstå* hva som er ment i den enkelte bestemmelse.
- Det må være *enkelt å finne frem* i regelverket.
- Regelverket må ha en *fysisk utforming* som gjør det enkelt å ta med seg og håndtere.

ØYSTEIN GRUE

Dette er oppsummering av brukergruppens uttrykte ønsker og behov i forhold til utforming av nye trafikkregler.

Seniorforsker Ragnar Rosness ved SINTEF Teknologiledelse i Trondheim har intervjuet ombordpersonale, lokførere, togekspeiditører, togledere, ruteplanleggere, sikkerhetsmenn og personell under opplæring i de gjeldende trafikkregler/sikkerhetsbestemmelse og ansvarlige for opplæringen. Alle er spurt om sine forventninger til et revidert regelverk.

Entydige regler

Mange av brukerne insisterte på at regelverket må være «militært» i formen.

- Entydige og konkrete regler beskytter

Dette har skjedd

- **01.01.2000:** Start. Prosjektet var da et rent prosjekt i regi av Jernbaneverket (JBV).
- **2000:** Hovedsakelig risikoanalyse.
- **2001:** Risikoanalyse og vurdering av større realitetsspørsmål.
- **2002:** Regelutvikling og en del forankringsarbeid i forhold til realitetsspørsmål.
Det var bestemt at trafikkreglene skulle bli en offentlig forskrift, og ansvaret for reglene ble lagt til Statens Jernbanetilsyn (SJT). Prosjektet fikk derfor «dobbel ledelse», ved JBV og SJT.
- **2003:** Bearbeiding av regler og gjennomgang av enkeltregler med fagorganer og faggrupper. Avsluttende risikoanalyse.

personalet mot krysspress, påpeker Rosness. Hvis en stresset lokfører eller togleder må avveie sikkerhet mot punktlighet og service, trenger han eller hun konkrete og entydige regler å forholde seg til.

Sterk forankring

- En utenforstående blir slått av hvor sterkt forankret trafikkreglene er i jernbanemiljøet, bemerker seniorforskeren.

- Trafikkreglene har en unik posisjon i jernbanekulturen i Norge, fastslår Rosness.

- *Hvordan vurderer du vanskelighetsgraden i regelverket og utfordringene med å revidere trafikkregler for jernbane, sammenlignet med tilsvarende regler i luftfart eller til sjøs?*

- Reglene for fremføring av jernbane er meget krevende. Mens regelverket for luftfart i Norge er basert på en felles internasjonal standard, avviker både trafikkreglene og sikkerhetssystemene for jernbane i Norge til dels betydelig fra regler og systemer i Sverige, Danmark og Europa for øvrig. Med den lange levetid tekniske

løsninger og sikkerhetssystemene på jernbanen har, er det heller ikke gjort over natten å standardisere reglene, konstaterer Rosness.

Kjøre bil i England

- *Hvilken betydning har det å operere med tre forskjellige driftsformer?*

SINTEF-forskeren beskriver forskjellene mellom ytterpunktene av våre tre driftsformer på jernbanen i Norge som større enn forskjellen mellom å kjøre bil i England og i Norge.

- Med så forskjellige driftsformer innenfor samme transportsystem må aktørene; togledere, lokførere, togekspeiditører, ombordpersonale og sikkerhetsmenn lære seg tre forskjellige regelverk. En ting er å kjenne regelverket for hver driftsform. Noe ganske annet er det å ha regelverket og driftsformen i ryggmargen, slik at du handler riktig hver gang.

Utfordrende

Ragnar Rosness betrakter brukergruppens krav som svært utfordrende å imøtekomme, fordi et komplekst sett med regler skal tilpasses svært ulike driftsforhold og brukere med høyst ulik bakgrunn.

- Det er vanskelig å se at en kan sikre seg mot uklarheter på annen måte enn gjennom effektive kommentarordninger som involverer brukere med ulik bakgrunn. Generelt anbefaler SINTEF en viss tilbakeholdenhet med endringer, spesielt endringer i terminologi, fordi brukerne har investert mye i å gjøre seg kjent med det eksisterende regelverket.

- Dersom strukturen i regelverket blir endret, bør en under opplæring legge vekt på å gjøre brukerne fortrolige med den nye strukturen, avslutter SINTEF-forskeren.

Dette skal skje

- **2004:** SJT har overtatt ansvaret for ferdigstilling av reglene. Prosjektet avsluttes til 01.04.2004.
- **2004:** SJT regner med å sende forslag til regler ut på offentlig høring høsten 2004.
- **2005:** Bearbeiding etter offentlig høring. Start på opplæring.
- **2006:** Opplæring.
- **2006 (sommer):** Antatt tidspunkt for å ta i bruk nye regler.

oyg@jbv.no



Olav Nilsen. Togekspeditør, Elverum: – Mine forventninger er at regelverket skal være enkelt å forholde seg til og at alle regler blir samlet i en ringperm. Kommer det rettelsler på noe, så må det komme som rettelsesblad. Bestemmelser som svært sjelden benyttes, bør gå ut.

Geir Danielsen. Togdriftsleder, trafikkstyrings-sentralen Oslo:

– Mine forventninger til de nye reglene er at det må være enkelt å forholde seg til dem.

Unngå muligheten til forskjellige tolkninger. Regelverket må være pedagogisk oppbygd slik at de kan benyttes i det daglige arbeidet og vil lette opplæringen. Bestemmelser som brukes veldig sjelden, bør fjernes.



Steinar Nordermoen. Lokfører, Oslo:

– Jeg forventer at det reviderte regelverket blir felles for alle operatører på sporet og at språket blir enklere. Omfanget av unntak må reduseres. Ringperm – som gjør det enklere og ikke minst rimeligere å oppdatere regelverket – må være bedre enn et regelverk innbundet i bokform. Fremfor å forhaste seg bør revisjonsarbeidet gjøre skikkelig.



Håper på milliardløft

- Vi mener det bør bevilges flere milliarder kroner mer til jernbanen enn det regjeringen legger opp til, sier saksordfører for Nasjonal transportplan, Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A). Hun håper å få med seg et stortingsflertall for økt jernbanesatsing.

TORE HOLTET

I regjeringens forslag til Nasjonal transportplan (NTP) for perioden 2006-2015 er investeringsrammen for jernbanen på 16,4 milliarder kroner.

Jernbaneverket har sagt at det trengs et investeringsløft på 25-28 milliarder kroner hvis Norge skal få et moderne jernbanenett.

Sporskifte

- Hvordan vil du betegne forslaget til NTP for jernbanens del?

- Forslaget er litt bedre enn det NSB og Jernbaneverket kalte forvittringsalternativet, men det må plusses på milliardbeløp over de kommende ti år.

- Hvor mange milliarder?

- Det er det for tidlig å si noe klart om.

» På investeringsiden brenner det mest for jernbanen

Jernbane i NTP

- Nytt dobbeltspor Lysaker –Sandvika: 1,8 milliarder kroner.
- Lysaker stasjon: 670 millioner kroner.
- Nytt dobbeltspor Kolbotn-Ski, inklusive Ski stasjon; 3,0 milliarder kroner.
- Oppstart av dobbeltspor Oslo S-Kolbotn: 415 millioner kroner.
- Videreføring av Alnabru gods-terminal.
- Flere kryssingsspor i hovedkorridorene.
- Utbygging av strekningen Bergen-Arna. Ulriken-Fløen: 85 millioner, og Ulriken tunnel: 115 millioner kroner.
- Dobbeltspor Sandnes-Stavanger: 820 millioner kroner.
- Utbygging av Ganddal gods-terminal: 310 millioner kroner.
- Opprustning av strekningen Barkåker-Tønsberg: 730 millioner kroner.
- Oppstart av Eidangertunnelen (Farriseidet-Porsgrunn) sist i perioden.
- Dobbeltspor Eidsvoll-Hamar: 900 millioner kroner.
- Forkortelse Trondheim-Stjørdal gjennom Gevingsåsen: 430 millioner kroner.
- Stasjoner og knutepunkter, miljøtiltak, sikkerhetstiltak, kapasitetsøkende tiltak og særlige godstiltak: 4,2 milliarder kroner.

» ... det trengs virkelig et sporskifte...

Arbeiderpartiet har sagt at det må satses mer både på vei og bane, men spriket er størst når det gjelder jernbanen. Dette handler om vinn eller forsvinn, og det trengs virkelig et sporskifte for jernbanen. Tar vi ikke et tak nå, er nedlegging av strekninger et logisk alternativ, sier Starrfelt.

Sosial dumping

- Regjeringen mener den skal få mer jernbane for pengene gjennom økt konkurranse...?

- Jeg er kritisk til at konkurranse vil gi noe særlig mer jernbane for pengene. Jeg synes vi skal nøye oss med å legge ut Gjøvikbanen på anbud og høste erfaringer med den i stedet for å ta ut enda flere strekninger i løpet av kort tid.

- Det er grunn til å frykte at en omfattende konkurranse kan gå ut over



Ambisjos: - Vår ambisjon er å få til et flertall som føler seg forpliktet til å satse på jernbanen, sier saksordfører for Nasjonal transportplan, Oddbjørg Starrfelt. (Foro: Øystein Grue).

sikkerheten, og at det kan føre til sosial dumping - med billigere, men dårligere drift. Vi vet fra før at kvalitet har sammenheng med folks kompetanse, og at den reduseres hvis lønns- og arbeidsforholdene blir kraftig forringet.

- Det mest fornuftige vil være å ta et skritt om gangen slik at en underveis eventuelt kan endre kurs.

Trykk for jernbane

- Hvor realistisk er det å forskuttere nevneverdige påplusninger på regjeringens planforslag?

- Det er slett ikke urealistisk å få til en del påplusninger. Vår ambisjon er å få til et flertall som føler seg forpliktet til å satse på jernbanen, og ikke minst: denne gangen må vi være mer ambisiøse og gjøre det vi lover. Jeg er sikker på at samferdselsministeren ikke hadde hatt noe imot at jernbanen hadde kommet bedre ut gjennom behandlingen av Nasjonal transportplan.

- Opplever du at det nå er et trykk fra publikum for å satse på jernbanen?

- Ja, jeg gjør faktisk det. Jeg vet at mange har merket seg hvordan svenske satser. Når folk i tillegg får høre at et



Dobbeltspor: I forslaget til Nasjonal Transportplan satses det på dobbeltspor-utbygginger rundt Oslo.

(Foto: Øystein Grue)

dobbeltspor med jernbane har samme kapasitet som to fire felts motorveier, gjør det inntrykk.

Brenner mest

- Vil det ha politisk betydning at Jernbaneverket nå lanserer samfunnsøkonomisk

lønnsomme prosjekter?

- Vi legger oss ikke flate for de beregningsmetodene som er brukt, men det er uten tvil et godt argument at jernbanen er lønnsom. Dessuten er det trygt å reise med jernbane, sier Ausdal Starrfelt, som minner om at Arbeiderpartiet har nedsatt

et utvalg for å se nærmere på jernbanens plass i framtidens Norge.

- På investeringssiden brenner det mest for jernbanen, konkluderer saksordfører for Nasjonal transportplan, Oddbjørg Ausdal Starrfelt.

tore.holtet@jbv.no

Krever sterkere satsing



Satses: - Dersom jernbanen skal forbli en transportform i Norge, er det nå det må satses på nye dobbeltspor, mener Jernbanealliansen. (Foto: Svend Goll)

Landets jernbanefora, som har samlet seg i «Jernbanealliansen», krever i en felles uttalelse sterkere satsing på jernbane enn det Nasjonal transportplan for perioden 2006-2015 legger opp til. Gode intensjoner - men handling savnes!

Landets jernbanefora registrerer at det legges opp til en utvikling av jernbanenettet i Nasjonal transportplan (NTP), men beklager at tempoet i fornyelsene er så langsomt at «kua vil dø mens gresset gror!»

Mer enn tomme ord

Regjeringen legger opp til en investeringsramme på 16,4 milliarder kroner i planperioden. Selv om det er to milliarder kroner mer enn etatenes forslag, så er

dette ti milliarder kroner mindre enn det Jernbaneverket selv mener må til for å kunne bygge og oppruste 10 prosent av jernbanenettet til en moderne standard.

Forslaget til NTP viser et behov for opprustning av jernbanenettet. Nå er det opp til Stortinget å vise at dets mål om mer trafikk på bane blir mer enn tomme ord. Dersom jernbanen skal forbli en transportform i Norge, er det nå det må satses.

Gammelt og nedslitt

Det fundamentale problemet for jernbandedrift i Norge er et gammeldags og nedslitt banenett. Mens konkurrerende transportformer nyter godt av til dels kraftig forbedret infrastruktur, avvikles togtrafikken på en infrastruktur anlagt for 100 år siden.

Jernbaneverkets liste over prioriterte prosjekter betinger en investeringsramme på minimum en milliard kroner per år utover dagens nivå på 1,35 milliarder kro-

ner. Dette kan likevel ikke karakteriseres som en satsing - og er vesentlig mindre enn planlagte jernbaneinvesteringer i Sverige.

Savner

Jernbaneforaene i Norge vil ha økning i bevilgningene til jernbaneinvesteringer. Vi savner:

- Et løft i forslag til NTP i jernbaneinvesteringene. Jernbaneverkets liste over prioriterte prosjekter er et minimum og kan ikke karakteriseres som et løft.

- En geografisk balansert satsing på jernbane.
- I tillegg til prioriteringer på det sentrale Østlandet ønsker vi å rette fokus mot Eidangertunnelen, Ganddal gods-terminal, dobbelsporet Stavanger - Sandnes og Bergen - Arna, Gevingåsen tunnel og fjernstyring av Nordlandsbanen, samt det løpende arbeid med kryssningsspor, stasjonsutvikling og planoverganger.
- I tillegg til tiltakenes egen betydning er geografisk balanse viktig for å bevare det landsomfattende engasjementet for jernbanen.

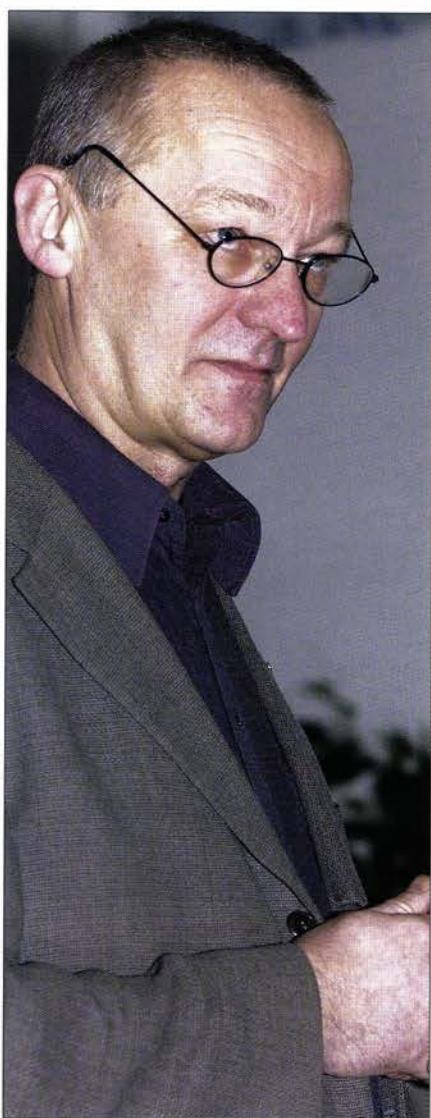
Statsbudsjettet viktigst

Den viktigste finansieringskilden for jernbanens infrastruktur bør etter vår oppfatning fortsatt være statsbudsjettet.

For å bidra til en fornyelse av jernbanenettet utover det minimum som er påpekt, erkjenner vi imidlertid at det også kan være behov for alternative finansieringskilder.

Landets jernbanefora vil i fellesskap arbeide videre med dette spørsmål, blant annet ved et seminar i Trondheim 27. april.

- Regjeringsskifte nødvendig



Viktig: - Jeg tror en samordning av all den politiske velvilje som jernbanen fortsatt har på lokalplan og i fylkene, er viktig, sier Inge Myrvoll.

(Foto: Rana Blad)

- Trykket for å få til en satsing på jernbanen er ikke kraftig nok i Stortinget. Det må et regjeringsskifte til for å få til et løft i Nasjonal transportplan 2006-2015, mener ordfører Inge Myrvoll (SV).

ØYSTEIN GRUE

- Så lenge Kristelig Folkeparti og Venstre skal regjere sammen med Høyre, og regjeringens jernbanepolitikk er basert på Fremskrittspartiet, tror jeg dessverre at behandlingen av Nasjonal transportplan 2006-2015 vil lide samme skjebne som i forrige runde.

Det spår den mangeårige samferdselspolitikeren på Stortinget, nå ordfører i Mo i Rana, Inge Myrvoll.

Lovet mye

- Uansett hvem som har sittet i regjering de siste tiårene har jernbanen blitt sulteforet. Regjeringen Thorbjørn Jagland lovet ekstra satsing på jernbanen. Det ble lagt inn ekstramidler i jernbaneplanen, men intet ble realisert.

- KrF og Venstre har lovet mye til jernbane - også i forrige transportplan. Men etter Bondevik I og Bondevik II er resultatet null.

- I stedet for å fornye mer enn 100 år gamle jernbanespor og bygge flere dobbeltspor og kryssingsspor, har et flertall på Stortinget valgt å konkurranseutsette jernbanedriften. Jeg mener at dette er et blindspor. Vi får ikke mer og bedre jern-

bane i dette landet før vi bygger nytt. Men vi trenger flere aktører på godssida.

Fylkene er viktige

- Hva kan den nye «Jernbanealliansen» bidra med, for å øke trykket inn mot Stortinget?

- Jeg tror en samordning av all den politiske velvilje som jernbanen fortsatt har på lokalplan og i fylkene, er viktig. Når prioriteringene mellom jernbane og veg- og bilinteressene i hvert enkelt fylke skal gjøres, får vi se om Jernbanealliansen har gjennomslag.

- Næringslivet må trekkes mer aktivt med og overbevises om at transport innenlands og på eksport kan løses raskest og rimeligst på jernbanen, sier Inge Myrvoll, og fortsetter:

Fødselshjelpere

- Det skal ikke legges skjul på at det ligger interessemotsetninger fylkene imellom - som kan gå på tvers av en helhetlig satsing på jernbanen.

- Til syvende og sist er det bare våre folkevalgte rikspolitikere som kan være fødselshjelpere for en langsiktig og nødvendig opprusting av kapasitet og standard på jernbanen. Først da kan jernbanen ta en større del av transportoppgaven som i dag gjøres med bil.

- Hvis man er litt framsynt, vet vi at næringstransporter til Europa på veg vil møte mange barrierer - ikke minst avgifter. Vi må få gods på bane og kjøll, avslutter Inge Myrvoll.

Direktør på nye spor

- Som resultat av lederprogrammet PULS har jeg lagt opp til tre til fire besøk utenfor kontorlokale i måneden. I tillegg forsøker jeg å gå litt dypere inn og stille flere kritiske spørsmål knyttet til kjernevirksomheten vår, forteller regiondirektør Olav Werner Ruud.

TORE HOLTET

«Vi ledere bør bruke mindre tid på å flytte papir og være mer ute der det skjer,» uttalte Ruud før PULS startet. Etter å ha fått flere og andre likelydende meldinger under ledersamlingene, har han tatt konsekvensen og forsøkt å gjøre ord om til handling.

Forpliktende

- Hvordan har du opplevd PULS så langt?

- Veldig positivt. Jeg hadde en god følelse allerede under avsparksamlingen, og under første treningssamling trente vi på helt konkrete og realistiske situasjoner som «den vanskelige samtalen», presentasjon i forsamlinger og forhandlingsteknikk.

- Vi har dessuten gått inn i virksomheten og sett hvordan vi skal få en matri-seorganisasjon til å fungere. Det jeg liker med PULS, er at hver enkelt leder får synliggjort hva som er de viktigste oppgavene og forbedringsområdene individuelt, samtidig som det ligger et betydelig element av teambygging inne i opplegget for samlingene. 360 graders lederevalueringen har vært til god hjelp. Og ikke minst: at vi på en forpliktende måte skal følge opp forbedringsområder i praktisk handling.

Dypere ned

- Hva vil du nå jobbe videre med for å fungere enda bedre som leder?

- Synlig og tydelig ledelse er viktig. Jeg har bestemt meg for at jeg skal være ute på arbeidsplassbesøk/befaring fortrinnsvis én dag i uka. Erfaringen etter drøyt to måneder er riktignok at noen av de øre-



Drift i fokus: - Jeg har forsøkt å skjerpe min fokus på det operative, sier regiondirektør Olav Werner Ruud. (Foto: Kjell Bakken).



Jeg hadde en god følelse allerede under avspark...

merkede dagene er skrumpet inn til halve dager og litt korte besøk, men kun to dager er strøket helt – så dette er i hvertfall en begynnelse....

- Jeg har også forsøkt å skjerpe min fokus på det operative, hvor prioritering av vedlikeholdsoppgaver står sentralt. Jeg har lagt opp til egne driftsmøter med linjeledere i tillegg til de ordinære, månedlige regionledermøtene. Dette gir rom for å diskutere sentrale, operative saker mer dyptgående.

Da det «smalt»

- Kan du gi et eksempel?

- Arbeidet for å få opp punktligheten er et godt eksempel på operativ fokus og nødvendig samhandling med andre. Gjennom å diskutere ulike tiltak for å bedre punktligheten har jeg fått en bedre forståelse for hvilke utfordringer driften har i det daglige og hva som skal til for at vi som infrastrukturforvalter skal lykkes. Etter den «smellen» vi fikk i slutten av januar – med Vestby-ulykken den 27. og

Fakta om Puls

- PULS står for «Program for Utvikling av Ledelse og Samhandling».
- Lederen er blitt målt gjennom at medarbeidere har deltatt på en nettbasert lederevaluering.
- Disse såkalte 360 graders målingene og tilbakemeldinger fra andre ledere har vært utgangspunktet for den trainingen lederne har vært gjennom.
- Over 250 ledere i Jernbaneverket har deltatt på til sammen seks avspark-samlinger.
- Godt over halvparten har vært på Treningssamling 1.
- Den andre og siste samlingen vil starte i slutten av mars og gå til midten av juni.

lammelse i togtrafikken i Oslo-området den 30. – brukte jeg mye tid på å få klarhet i hva som var underliggende årsak til at det gikk galt, og hva vi kan gjøre annerledes, utdyper Ruud – nå også sjef for «en stor produksjonsbedrift» - 750 ansatte innenfor JBV Drift.

- Hva bruker du mindre tid på i forhold til tidligere?

- Jeg sier oftere nei til ad-hoc møter nå enn tidligere. Jeg legger vekt på at møter skal være planlagte og gjennomføres effektivt. Heldagsmøter er således den største utfordringen, og bør begrenses mest mulig. Hvor effektiv møteledelsen er, får andre bedømme, men det varierer nok en god del i forhold til engasjementet rundt bordet og hvor viktig jeg vurderer sakene å være. Mange ønsker min tid, og flere av de som nå ber om møte, blir invitert med på ordinære, faste møter, forteller Ruud, som har sørget for at tiltak utviklet gjennom PULS-samlingene er blitt en del av regionens virksomhetsplan.

tore.holtet@jbn.no



Ut: - Vi i ledergruppen på Nordlandsbanen kommer til å bli mer systematiske på det å reise ut, sier banesjef Kristine Jessen. (Foto: Region Nord).

En tydeligere banesjef

- Jeg kommer til å være tydeligere – sette mer konkrete mål og følge opp resultatene av det vi gjør, sier banesjef for Nordlandsbanen, Kristine Jessen.

TORE HOLTET

Når Jernbanemagasinet ber henne lette litt på sløret om hva slags tilbakemeldinger hun fikk i forbindelse med lederprogrammet PULS, svarer hun: - Jeg har fått beskjed om at jeg er flink til å delegere og gi ansvar, men at jeg bør si klarere fra om hva jeg krever. Og det prøver jeg å gjøre noe med.

- Litt skummelt ...

- Hvordan har du opplevd PULS så langt?

» Jeg tror flere av oss har fått noen aha-opplevelser

- Spennende og utfordrende. Vi som har deltatt, har måttet pirke litt bort i oss selv. Ikke minst var det spennende å gå gjennom lederprofilen og deretter bli kjent med andres oppfatninger gjennom rollespill. Dette var litt skummelt – men artig, også. Det handler om å komme over en terskel, fjerne noen barrierer og sette seg inn i en helt ny rolle.

Opplegget forutsetter at du er ærlig mot den du sitter på gruppe sammen med, svarer Jessen, som synes at det er ekstra utfordrende å drive med lederutvikling i en periode der det pågår store endringer i organisasjonen.

- Vi hadde nok enda mer bedre nytte av PULS hvis vi hadde ventet til hele omstillingen var over. Da kunne vi i større grad bygd noe rundt en ny ledergruppe.

Reise ut

Banesjefen har imidlertid mer enn nok av godord å samle på – selv om vi må lirke dem ut av henne: Hun har fått beskjed om at hun ser løsninger framfor problemer, er opptatt av samhandling med andre etater og står for åpenhet og involvering.

- Det er alltid rom for forbedringer,

innskyter Jessen selvkritisk.

- Vil det bli innført merkbare forandringer på Nordlandsbanen med det første?

- Vi som utgjør ledergruppen for Nordlandsbanen, skal i alle fall jobbe mer sammen i tida framover. Jeg tror flere av oss har fått noen aha-opplevelser, og da må vi forsøke å gripe fatt i konkrete tiltak som er kommet ut av PULS.

- Kan du gi ett konkret eksempel?

- Det er lange avstander på Nordlandsbanen, og vi kommer for eksempel til å bli mer systematiske på å reise ut, svarer banesjefen.

Aktiv lytting

Lederne har da også fått med seg en ballast som kan komme godt med: De har måttet øve seg i å lytte.

- Aktiv lytting kan nok komme som en sjokkopplevelse for en og hver. Likevel tror jeg de fleste opplevde denne øvelsen som både morsom og lærerik, sier banesjef Kristine Jessen.

tore.holtet@jbn.no

Småtroll til glede og ergrelse

Hvor kommer de fra?
Hvordan oppstår de?
Og hvem har ansvaret
for at de sprer seg?
Nei, det er ikke virus
Jernbanemagasinet
har i tankene, men de
fortærende
forkortelsene som
medarbeiderne sliter
med å lære seg
og finne ut av.



Fenomen: - Forkortelser kan være en plage, men de er også et morsomt fenomen, sier sikkerhetsdirektør Ove Skovdahl, noe tegningen til vår eminente tegner Egil Nyhus bekrefter til tusen.

PER RATHE

- Med åtte tegn har jeg en adresse som er unik i verden, sier ovsjvno entusiastisk.

Etatsdirektør Ove Skovdahl har nettopp, og med et smil, innrømmet at dersom jeg på død og liv skal plassere fagansvaret for virksomhetens forkortelser på noen, ja så må det vel bli ham.

Tre typer

- Det forekommer i hovedsak tre typer forkortelser i Jernbaneverket, opplyser han: De jernbanefaglige, som tpx (togekspeditør), de organisatoriske, som IRnB-Tb (åpenbart ett eller annet i Region Nord) og den personlige signaturen til hver enkelt medarbeider, som altså ovs (Ove Skovdahl).

Men Skovdahl lar det straks skinnede igjennom at det ikke er det ansvaret som tynger ham mest. Når det på organisasjonskartet til enheten Infrastruktur står «Organisasjonskoder gyldige fra 01.01. 2004», betyr ikke det at han egenhendig har godkjent dem. Ikke ser han noe behov for det heller, i og for seg.

Nødvendig onde

- Jeg ser på dem som et nødvendig onde, som vi ikke kommer utenom. Det er rett og slett mer praktisk å bruke forkortelser. Forkortelsene blir bare et bilde på organisasjonskartet. Er det fem nivåer, får du fem nivåer med forkortelser, slår han fast.

- Det er mye å sette seg inn i og mange muligheter for å gjøre feil, skynder han seg å legge til. Derfor er det viktig å ha en struktur på forkortelsene som er selvforklarende.

- Ser du noen særlige ulemper?

- Ja, ved omorganiseringer.

- Og omorganiseres, det skal Jernbaneverket jevnlig?

- Ja da, svarer han med et lurt smil, - vi er en levende organisasjon i motsetning til en død.

I for Infrastruktur

Det finnes ingen sentral styring på forkortelsene, og Skovdahl ser ikke noe

behov for det. De organisatoriske forkortelsene fremkommer ved at toppledelsen, formelt jernbanedirektøren, fastsetter den første bokstaven i den forkortede betegnelsen på en hovedenhet, altså I i tilfellet Infrastruktur.

Deretter er det opp til enheten selv å bestemme de øvrige bokstavene i koden eller forkortelsen. Hvor langt ned denne myndigheten er delegert, det har han ingen formening om. Men han ser ikke de store problemene forbundet med det heller.

Et morsomt fenomen

- Når du kommer nedover i organisasjonen berører det ikke så mange utenom den enheten det gjelder. Men noen uheldige utslag har vi nødvendigvis.

- Som IT, som ikke har noe med IT å gjøre, men er betegnelsen på Infrastruktur Teknikk?

- Ja, den er uheldig. Og hos oss har vi VI. Og IS er jo morsomt, humrer han. - Her kan VI kanskje legge saker på IS. Forkortelser kan være en plage, men de er også et morsomt fenomen.

Og når vi går over på de andre to type- ne forkortelser, blir han enda ivrigere. Medarbeidernes e-postadresser har en historie fra lenge før den første data- maskinen så dagens lys. Jernbanen var en foregangsvirksomhet i kommunikasjon, påpeker han.

Unike i verden

- Signaturen på tre bokstaver har sin opp- rinnelse allerede i jernbanens barndom. Også den gang hadde alle, i hvert fall de som var delaktige i fremføring av tog, sin egen trebokstavs signatur. Denne ble brukt til å kvittere på ordrer. Den gang som nå hadde alle unike forkortelser.

De har samme funksjon og samme effekt, og behovet er der i dag som den gang. Formålet er å ha en enkel signatur. I dag gjør signaturene også nytte som de tre første tegnene i e-postadressene våre, adresser som er unike i verden.

- *Hva så med forkortelser og sikkerhets- tjeneste... Heter det fortsatt det, forresten?*

- Jo da, det brukes fortsatt, men jeg foretrekker begrepet sikkerhetskritisk kommunikasjon, og vi bør heller snakke om koder enn forkortelser. La meg si det slik: I forbindelse med sikkerhetskritiske operasjoner, må vi i større grad enn i dag bruke koder.

Ikke til å misforstå

- Også for å tilpasse oss resten av verden. Koder, som bare de involverte kjenner, og som ikke er til å misforstå. Tenk bare på når du flyr. Du har sikkert lagt merke til

kommunikasjonen mellom pilot og ka- binpersonale. Det kan høres ut som eng- elsk, men det er ikke det, det er kode.

- Og tenk på amerikansk politi. Har du sett amerikanske politifilmer, har du hørt mye kode.

- Sikkerhetsreglementet på jernbanen har blitt til forskrifter i henhold til norsk lov. Trafikkstyring på jernbane følger tog- framføringsforskriften. Der finner du ko- dene våre.

- *Men finnes det ikke også en subkultur av uttrykk som ikke er offisielle?*

- Det gjør det helt sikkert, og disse kan selvsagt være farlige dersom de kommer i konflikt med de offisielle kode- ne, sier Ove Skovdahl.

svein.erik.bakken@jvb.no

- Forkortelser er en uting

TRONDHEIM (Jernbanemaga- sinet): - Alle forkortelsene i jern- banespråket og i Jernbane- verket er en uting. Nesten like ille er bruken av vanskelige og veldig lange ord, sier avdelings- ingeniør Vibeke Stav i Jern- baneverket Region Nord.

SVEIN ERIK BAKKEN

Det var midt i et større «Møte-med-inter- vju» med Stav at hun helt uoppfordret kom med et lite hjertesukk.

Av hensyn til dem som ikke kjenner henne, må vi opplyse at det ikke er ofte at Vibeke sukker og uffer seg. Tvert om er hun kjent for sitt smittende gode humør og rungende latter.

Sprø

- Jeg blir nesten sprø av alle forkortelsene i Jernbaneverket. Like etter at jeg begynte i Jernbaneverket for vel to år siden, så ble det snakket om PLO. Jeg skjønte jo at det ikke var snakk om den kjente palestinske frigjøringsorganisasjonen PLO, men om noe som hadde med jernbane å gjøre. Og som alle tok for gitt at også jeg forstod.



Sprø: - *Jeg blir nesten sprø av alle for- kortelsene i Jernbaneverket, sier avde- lingsingeniør Vibeke Stav.*

(Foto: Svein Erik Bakken)

- PLO, PLO, tenkte jeg og vred hjerne- barken ganske kraftig. Rett svar var plan- overganger. Med andre ord betyr PLO både en palestinsk frigjøringsorgani- sasjon og planoverganger når du snakker jernbanespråk.

Hel drøss nye

- Da jeg endelig begynte å forstå en god del forkortelser, ble mange av dem borte i

forbindelse med omorganiseringen. I ste- det fikk vi en drøss nye.

- Nå er for eksempel jeg i IRN, sier hun og røper en «hemmelighet»: - Jeg skrev forkortelsen på lappen med stikkord som jeg lagde i forbindelse med dette intervju- et, sier hun og ler godt og lenge.

- Så er det IRNBNB som betyr at vi hører til i Infrastruktur, Region Nord Nordlandsbanen og alle de andre som IVP og IV og søren alt er for noe.

Dritt

- *Hva skal vi gjøre med dette her?*

- Jeg kan ikke gjøre så mye. Det er sys- temet som bygges opp med haugevis av forkortelser, og som skaper masse for- virring for en stakkar.

- *Og det synes du er noe ordentlig dritt?*

- Ja. Hvorfor kan vi ikke bare snakke og skrive vanlig norsk med hele ord? Dersom vi skal tillate bruk av noen forkortelser, så må vi i hvert fall forklare dem når vi skriver.

- Vi har jo ikke tillatt så mange for- kortelser i det norske språket, og det er jo ikke uten grunn. Det kan tenkes at andre virksomheter har sine egne språk og bruker mange forkortelser. Uansett synes jeg det er en uting, avslutter Vibeke Stav.

svein.erik.bakken@jvb.no

Fjompen er vekkk

Toglederne strør ikke om seg med forkortelser eller koder for den sakens skyld. Men ordlyden i jernbanespråket kan være fremmedartet og ubegripelig nok for utenforstående.

PER RATHE

- Vi har jo tpx, den er innarbeidet og brukes fortsatt, sier togdriftsleder Geir Danielsen ved Trafikkstyringssentralen i Oslo (ikke Driftssentralen eller Togdriftssentralen eller noe lignende). Og tpx står altså for togekspeditør eller den som er ansvarlig for togfremføringen på en stasjon.

I gamle dager var språket «rikere». Togdriftslederen og Jernbanemagasinet utsendte husker begge hvordan det var i «gamle dager». Driften er forenklet, det er nesten slutt på gammeldags skifting, og mange fargerike uttrykk har blitt borte.

Russisk slagmark

- Spor ni ble kalt «peis», minnes Danielsen. Det var for å skille spor ni fra spor ti ved muntlig kommunikasjon. Og så «kaffestikken» da, et stikkspor der man parkerte skifteaggregatet når gutta hadde pause. På Leangen i Trondheim ble ut-

trekkssporet kalt Sjitimir, visstnok etter en slagmark i Russland under andre verdenskrig.

Rare begreper

Togleder er en relativt ny betegnelse, tidligere bar denne funksjonen betegnelsen fjo (effjåddo) og sto for fjernstyringsoperatør. Det ble til «fjompen». Underlig kanskje, for fjompen hadde betydelig autoritet.

- Kommunikasjonen mellom togledelsen og togene foregår i første rekke gjennom signalene, men mye går også via telefon. Alle lokførere skal melde seg for togleder og få bekreftet at de har meldt inn riktig tognummer. Og ved avvik og sporbrudd og lignende er det som før: man ringer togleder. Og da kan det skje at togleder bruker begreper som ikke er så lett å fatte. Som: «Du har kjørt fra tognummeret ditt» eller at «vekselen er hvit» (på skjermen til toglederen).

Ifølge Danielsen gis det både informa-



sjon og sikkerhetskritiske meldinger over telefon.

Klare prosedyrer

- Da er det svært viktig at man skiller klart mellom hva som er informasjon, og hva som er prosedyre av sikkerhetskritisk art. Her har vi klare prosedyrer hvor mottaker skal repetere den ordren eller tillatelsen som togleder har gitt. Her brukes inn-

- Dør ut av seg selv

Forkortelsene er en naturlig følge av en hierarkisk og byråkratisk organisasjon, mener organisasjonspsykologen og bedriftsrådgiveren.

PER RATHE

- Det handler om kommunikasjon og makt. Forkortelsene inkluderer noen og ekskluderer andre, slår organisasjonspsykolog Trond Kjærstad fast. Han forteller lattermildt om sitt første møte med Televerket.

- Jeg kom dit som psykolog - rett fra

gata, ble det sagt, men selv følte jeg det ikke akkurat sånn. Jeg var bare ikke blant dem som begynte som tenåring og gikk gradene. Straks støtte jeg på fenomenet forkortelser, jeg måtte ha en signatur. Så jeg foreslo forbokstavene mine, TK, noe som førte til oppstandelse. Bare to bokstaver, det var uhørt og forbeholdt generaldirektøren, jeg måtte da minst ha tre.

De mange boksene på organisasjonskartet har den samme effekten.

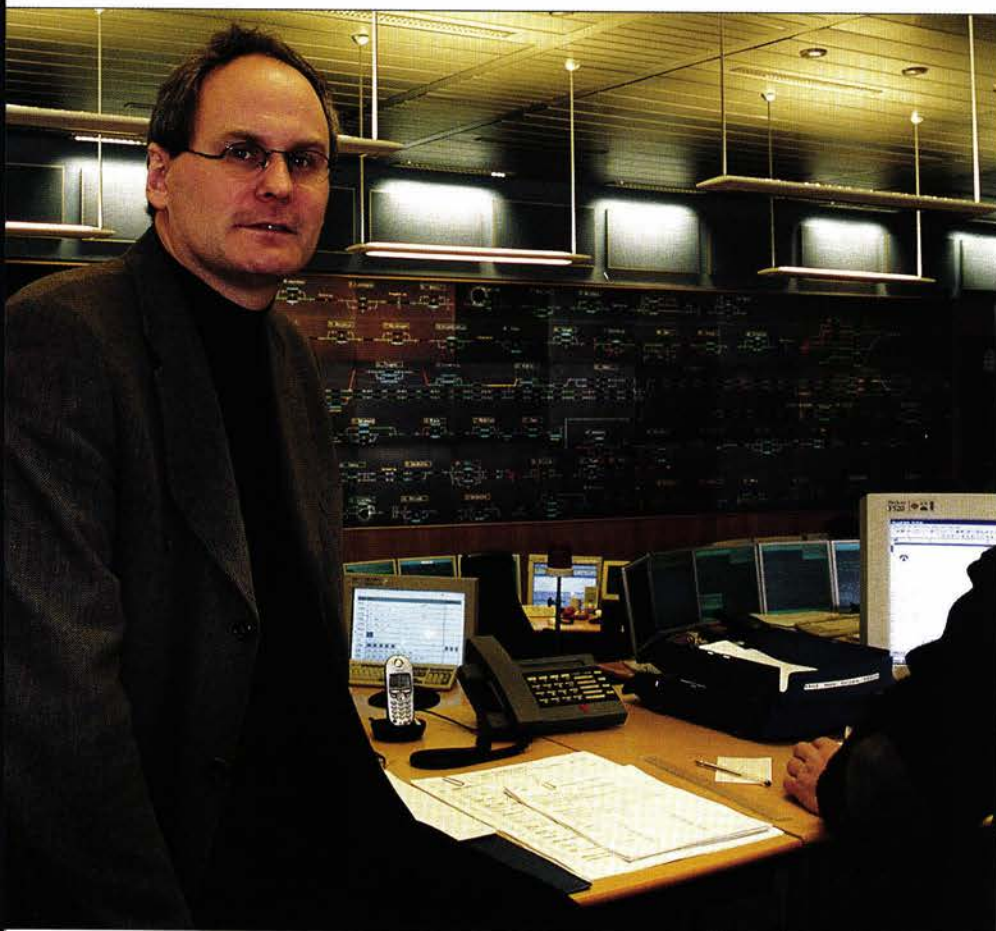
Innenfor og utenfor

- Kjernen er at de som forstår dem, er innenfor, de som ikke forstår dem, er utenfor.

- Forkortelsene er et kjennetegn på alle store, tradisjonelt tenkende og hierarkisk oppbygde organisasjoner, påpeker Kjærstad. Tradisjonelt var organisasjonen å sammenligne med en maskin bestående av maskindeler. Det var ikke så farlig om man ikke forsto helheten. Flate organisasjoner har mindre behov for å bruke dem, og synes de blir mer kunstige.

Forsvinner av seg selv

- For å ha noen verdi må forkortelsene knyttes til identitet over tid. De må gi mening. I tider med konkurranseutsetting og stadige endringer er det ikke mulig å skape denne identiteten. «Boksologene» er



Nøyaktig: - Toglederne ved Trafikkstyringssentralen følger nøyaktige prosedyrer, understreker togdriftsleder Geir Danielsen. (Foto: Per Rathe)

arbeidede jernbaneuttrykk, men ordlyden har blitt forenklet gjennom revisjon av sikkerhetsbestemmelsene.

Tidligere ble tillatelse til å kjøre forbi innkjør (oops... en forkortelse for innkjørshovedsignal) i stopp gitt på omtrent følgende måte: «Kontroll av innkjørshovedsignal, togvei ikke i orden. Forsiktig innkjøring av tog x til spor y». Nå lyder meldingen: «Klart for tog x forbi innkjørs-

hovedsignal».

- Men i riktig gamle dager kunne man høre: «Klart forbi innkjør, men ta det forsiktig for vekslene ligger hulter til bulter og stasjonen er full av tog».

Hva er et lokomotiv

«Middel» er et gammelt innarbeidet og høyst levende begrep man må kunne. Definisjonen er: «Det punktet materiell

nok en utrydningstruet art, de er avhengige av en stabil organisasjon.

- Mer enn at man skal anstrenge seg for å fjerne forkortelsene, tror jeg at de forsvinner av seg selv, konkluderer Trond Kjærstad, som ikke lenger er ansatt i Televerket/Telenor, men blant annet er tilknyttet Handelshøyskolen BI.

Ekskluderende

Asbjørg Javnes Lyngtveit driver rådgivning i kommunikasjon og ledelse og er utdannet filolog. Hun har ikke utforsket fenomenet forkortelser spesielt, og lar mye av filologen i seg snakke når hun sier:

- Hovedregelen er jo å unngå bruk av

forkortelser. Forkortelser hører ikke hjemme i et levende språk. Forkortelser kan forsvares på et organisasjonskart, men ikke i praksis.

Dersom man må bruke kortformer, bør disse være meningsbærende. Forkortelser virker fremmedgjørende og tilkjenner en organisasjon som er ekskluderende, byråkratisk og lederstyrt, og som ikke legger stor vekt på de menneskelige aspektene. Vi assosierer straks med det militære... og jernbanen.

Bokser i fleng

Infrastruktur fikk ved årsskiftet et nytt organisasjonskart. Det har tittelen «Infra-

må stå innenfor på spor som møter eller krysser hverandre, for ikke å hindre kjøring på det andre sporet».

Denne og andre definisjoner finner man i Togframføringsforskriften. At det skal være nødvendig med en lang definisjon av et lokomotiv, kan man saktens diskutere. Men at et hjelpelokomotiv per definisjon er tilkoblet bakerst i toget, kan jo være greit å vite.

- Langt fra alt i forskriften er av sikkerhetskritisk art. Men jeg synes man trenger alt dette for å ha en forståelse av helheten. Her står det vi alle må være enige om. Det skal ikke være tvil når de involverte går over i et sikkerhetskritisk modus. Og da følger vi faste prosedyrer og ordlyder. Vi får knapt inn meldinger om at disse ikke har blitt overholdt. Misforståelser er det lite av, litt røff ordbruk er vanligere, men det forekommer heller ikke så ofte, sier Geir Danielsen.

strukturs organisasjon/organisasjonskoder gyldige fra 01.01.2004.»

Kartet inneholder 83 bokser, hvorav alle ned til de to laveste nivåene har en forklarende, forkortet undertekst av varierende nytte for den uinnvidde.

De fleste er strengt tatt begripelige om man legger godviljen til. Som «Jernbanet», «Kjøretøyt», «VPL/Kontr», men også «Støtte», «Trafikkutøv» og «Beredskap».

Det er mulig å resonnerer seg frem til betydningen av det som står i de utallige boksene. Men tenker noen over hvilket inntrykk et slikt kart etterlater overfor medarbeidere og omverden?

Hvor er det blitt av «jernbanemannen»?

Jeg leser Jernbaneverkets blad med interesse og nå sist tre artikler i Jernbanemagasinet som omhandler sikkerhet. Jeg gjør meg visse betraktninger om innholdet. Min bakgrunn er tjeneste i NSB som utøvende sikkerhetsarbeider (blant annet togekspeditortjeneste og administrativ tjeneste) og i mange år ledelse innen driftstjeneste, togframføring med mer som også innebar ansvar vedrørende sikkerhet,ulykker og uhell.

Legger merke til ATC nå blir benevnt automatisk togstopp. I min tid var ATS benevnt «automatisk togstopp» og ATC benevnt «automatisk togkontroll». Men det får så være.

Mitt hovedinntrykk av artiklene er at nå blir sikkerheten tatt mer alvorlig i motsetning til tidligere. Det er selvsagt ikke tilfelle at ikke sikkerhet hadde meget høy prioritet tidligere, både blant ledere og andre.

Hopper man fra mange tiår bakover og fram til i dag, har det i tillegg til sikkerhetstiltak vært en evigvarende kamp om investeringsmidler til mange helt nødvendige tiltak. Tiltak med hensyn til marked, konkurrenter, baneanlegg, materiell, effektivisering osv. osv. Alle ønsker måtte fordeles innenfor gitte rammer av Stortinget. Selv om sikkerhet hadde høyeste prioritet, måtte selvsagt midler også nyttes til andre tiltak - ellers hadde det vel neppe vært noen oppegående jernbane. Resultatet var da som nå - det ble litt til alle behov.

Driftsformene på de enkelte strekninger har ut fra visse prioriteringer derfor ikke fått lik sikkerhetsstandard mht. fjernstyring, ATC, radiosamband mv. Jernbanen har likevel generelt så god sikkerhetsstandard at tog kan kjøres på alle strekninger.

Min påstand er at tidligere var personalet mer opptatt av sikkerhets-spørsmålet. Dette har sin bakgrunn i at ved utøvelsen av sikkerhetstjeneste var man mye sterkere avhengig av at det var menneskene alene som uten teknisk bistand stort sett var ansvarlig for at det gikk etter forutsetningene.

Jernbanemannen var tidligere «vaktbikkje»...

min mening



Illustrasjon (faksimile fra side 22-23 i nummer 1/2004).

... det ligger et faremoment i utviklingen

At man sikkerhetsmessig ofte var helt avhengig av utøveren alene, gjorde at vedkommende var oppdradd i dette systemet og var helt avhengig av å være skjerpet til enhver tid. Det lå med andre ord i blodet.

Statistisk sett kan det også vises til at det var få jernbaneulykker, selv om sikkerheten stort sett var basert på menneskelige handlinger. Lang teoretisk og praktisk opplæring, erfaring, sterk interesse for jobb og fagområde, engasjement mellom kolleger i og utenom tjenesten og mye annet underbygger min påstand om at personalet i alle ledd var sterkt opptatt av alle sikkerhetsaspekter.

Vi skal hilse alle tekniske bidrag til bedre sikkerhet velkommen, men det ligger et faremoment i utviklingen som det må tas hensyn til. Det kan nemlig være en viss fare for at når teknikken overtar noe av menneskelige oppgaver og man derved får et blandet ansvar, synker den menneskelige aktpågivenheten. Eksempler kan vises. Innen teknikk tenkes i togframføring på CTC,ATS,ATC og lignende.

«Jernbanemannen» var tidligere «vakt-

bikkje» i sikkerhetsarbeidet. I NSBs øverste ledelse var det opptil flere med bakgrunn fra utført sikkerhetstjeneste på forskjellige felter som derfor hadde fagkunnskap. Hvor er det blitt av representanten(e) fra «jernbanemannen» i dagens jernbaneledelse?

Alle jernbaneulykker er tragiske, og Åstaulykken er en av dem. Sett utenfra stakk det i et gammelt jernbanehjerte å se håndteringen i media de nærmeste timer og dager etter hendelsen. Ti-femten personer fra ledelsen i nord og sør sto fram i forskjellige mediakanaler og ble mer eller mindre blottstilt i manglende kunnskap om forholdene på Rørosbanen. Slikt vekker ikke tillit. Erfaringsmessig bør maksimum to-tre personer med nødvendige kvaliteter stille fra bedriften i slike hendelser.

Har jeg forstått innholdet i Jernbanemagasinet rett, er påstanden at nå er sikkerhetsforståelsen så mye bedre enn tidligere. Jeg må bekjenne at jeg ikke har inngående kjennskap til de siste års tilstand, men jeg tror faktisk det er riktig å se noe bakover for å vurdere framtidig sikkerhetsarbeid. Jeg er nemlig helt sikker på at tidligere var sikkerhetsforståelse, prioritering og praktisering sterkt forankret i den «gamle jernbanemannen»!

Birger Karlson

- Enten uniform eller jaktklær

DOMBÅS (Jernbanemagasinet):
- I tillegg til to fine barn, er gledene som følger med jakt og friluftslivet, mine fineste opplevelser i livet. Kjerringa påstår at hun kun ser meg i uniform og jaktklær fra 20. august til lille julaften.

SVEIN ERIK BAKKEN

Det sier gruppeleder for trafikk, Kristian Sverdrup, eller bare Kristian som de aller fleste på Dombås kaller han. Enten folk henvender seg til han gjennom i billett-luka på Dombås stasjon eller på telefon, så er Kristian på fornavn med de aller fleste.

- De fleste fastboende vet hvem jeg er, og jeg vet hvem de fleste av dem er.

Norgesrekord?

- Hvorfor begynte du på jernbanen?

- For å tjene penger og fordi jeg var skolelei. Med andre ord: reint pragmatisk. Jeg hadde overhodet ikke noe forhold til jernbanen.

- Hvorfor ble du togekspeditør (txp)?

- Helt tilfeldig. Det var det som var ledig da jeg søkte meg inn på jernbanen.

- Du var veldig ung da du ble gruppeleder for trafikk?

- Ja, som 30-åring var jeg den yngste på Dombås.

- Var det Norgesrekord på jernbanen?

- Det har jeg ingen anelse om.

- Var du så god da - eller?

- Jeg vet ikke hva jeg var jeg eller ikke var, eller om det var de andre som var jævla feige som ikke søkte, sier han med masse skjemt i ord og øye.

- Har du angret?

- Nei, overhodet ikke.

Mellom barken og veden

- Hva er hovedoppgaven din som gruppeleder?

Min arbeidsdag

Navn: Kristian Sverdrup

Alder: 36 år

Arbeidssted: Dombås

Tittel: Gruppeleder for trafikk

Begynte som: Trafikkaspirant

Bor: Dombås



Vet: - De fleste fastboende på Dombås vet hvem jeg er, og jeg vet hvem de fleste av dem er, sier Kristian Sverdrup. (Foto: Svein Erik Bakken)

- På papiret er det 40 prosent administrasjon og 60 prosent trafikkstyrer. Jeg går skift, men jobber ikke i helgene, til en del andre gruppelederes store forargelse, humrer han. - Jeg er den eneste i Region Nord som ikke har helgearbeid.

- Videre har jeg den daglige kontakt

» om de andre som var jævla feige...

med trafikkleddelsen i regionen.

- Å være gruppeleder er en merkelig form for lederskap. Ifølge Arbeidsmiljøloven er du ikke leder når du ikke har personalansvar. Derfor er det en mellom-barken-og-veden-stilling. På godt og vondt.

Gammeldags stasjon

- Og det gode her på Dombås er at den er en av de få såkalte gammeldagse jernbanestasjoner?

- Det betyr at vi er en døgnåpen stasjon. Vi har salg av togbilletter og gods-ekspedisjon døgnet rundt. Vi har personalbytte på stort sett alle tog. Lokførere, konduktører og skiftepersonale er innom hele tiden.

- Det gjør det til en trivelig arbeidsplass?

- Ja, det er en veldig trivelig arbeidsplass med et godt arbeidsmiljø. Det påvirker oss som er her, og gjør det også trivelig å komme hit enten du er kollega eller kunde. På de andre mindre stasjonene sitter du som regel aleine.

- Bør vi få flere slike stasjoner igjen?

- Ja, ideelt burde vi kanskje det, men jeg har mine tvil om det blir flere når det er økonomien som styrer. Det er jo Raumabanen som gjør at denne stasjonen er betjent. På Raumabanen er det jo god, gammeldags, manuell jernbanedrift.

- Enn så lenge?

- Ja, men først må en få på plass automatisk togkontroll (ATC) på Nordlandsbanen før det skjer noe på Raumabanen. Så det går nok en del år til med dagens drift, trøster Kristian Sverdrup seg med.

svein.erik.bakken@jbv.no

Ordneopp- jenta i nord

TRONDHEIM (Jernbanemagasinet): - Kanskje jeg likevel ikke er blitt sånn, men er født sånn, sier ordneoppjenta nummer én i Region Nord, Hege Anglen etter å ha tenkt seg grundig om.

SVein ERIK BAKKEN

Ikke rart at det første Hege gjør når hun svinger inn av dørene på Marienborg, Region Nords nye flotte hovedsete, er «å se til at alt er i orden på huset», som hun sier det.

Men det aller viktigste på morgenkvisen er kaffepraten. – Får jeg ikke med meg den, så får jeg heller ikke med meg det som skjer. Jeg snakker ikke om vanlig hussladder, men om hva som rører seg i regionen og i Jernbaneverket.

Skolelei

33-åringen begynte på jernbanen som rengjøringsbetjent i 1989. – Jeg var 18 år og lei av skolen. Planen var at jeg skulle ta

«Jeg måtte lære meg til å si nei av og til»

en pause og tenke meg om. Så falt jeg ned i den samme gruva som mange andre som synes det var flott å tjene penger sjøl.

Igen som en del andre traff Hege mannen sin på arbeidsplassen. Når vi i tillegg kan fortelle at hun er annen generasjon på jernbanen, er det ikke så rart at Hege fortsatt er på jernbanen og fortsatt lurer på hva hun skal bli når hun blir stor. – Også faren min er i systemet, som hun uttrykker det.

Overtallig

Riktignok tok hun seg et sabbatsår med utdanning innen aktivitørfaget. Seinere ble hun hva hun kaller «frivillig overtallig». Via daværende Personalsenteret i NSB tok hun opp igjen noen fag fra videregående og begynte på Handels- høyskolen BI.

Så kalte jernbanen på henne igjen.

– Halvveis i det første studieåret fikk jeg tilbud om jobb i resepsjonen i det som den gang het NSB Baneregion Nord. Framtiden for Personalsenteret var veldig usikker, så jeg valgte å si ja takk. Planen var å studere videre på kveldstid. Det ble det ikke noe av. I stedet kom barna.

– Nå sitter jeg i tenkeboksen igjen når det gjelder hvilken utdanning jeg skal begynne på. Den må tas på kveldstid, så vi får se hva det ender opp med.

Mange herrer

I dag jobber Hege som sekretær i Trafikk Nord, men tilhører organisasjonsmessig Fellestjenester. – Jeg har fått beskjed om å prioritere Trafikk, men det er veldig mye annet som følger med, sier sekretæren, som ifølge sentrale kilder på Marienborg, holder styr på Trafikk Nord.

– Da jeg begynte på Trafikk i mars i fjor, var det som himmelen for meg. Jeg fikk plutselig kun én sjef å forholde meg til. Før hadde jeg en hel rekke. Da måtte jeg lære meg å si nei av og til. Så jeg taklet det også, sjøl om det var slitsomt av og til.

Født som

– Er du født som en ordneoppjente?

– Nei, jeg tror ikke jeg det. Jeg har blitt sånn. Vi kvinnfolka er ofte de som organiserer i hjemmet. Det er omtrent det samme som det er snakk om i arbeidslivet. Med andre ord å kunne ha flere tanker i hodet på én gang og sette det i system, sier Hege, og stopper nok en gang opp ved spørsmålet:

– Jeg har ikke tenkt over alt dette så grundig før. Kanskje jeg likevel er født sånn, undrer hun.

– Er det du som er organisatoren

hjemme også?

– Ja, ifølge Herbjørn, mannen min, er det bare sånn.

– Hvordan er det å bo i Holmenkollveien i Arbeiderpartikjempen Johan Nygårdsvalds rike?

Hege ler godt og forsikrer at hun trives veldig, veldig godt der. – Det er artig å si at du bor i Holmenkollveien. «Å, er det noe som heter det der også». Den har jeg hørt mange ganger.

Slitsomt

– Men er det ikke litt slitsomt å ordne opp for «gamle jernbanegubber» hele tiden?

– Dette spørsmålet måtte bare komme, sier Hege og tenker seg grundig om før hun litt forsiktig svarer. – Jo, det blir det, selv om slitsomt kanskje ikke rette ordet heller.

– Hva vil du bytte det ut med?

«Innimellom går jeg litt lei»

– Jeg må innrømme at innimellom går jeg litt lei. Samtidig er det tross alt en mindre del av

hverdagen, så det plager meg ikke all verden. I tillegg trives jeg med de aller fleste oppgavene som jeg får. Og det er vel sånn med oss alle at noen ganger går vi lei.

Assisterende

Nå er det ikke det slitsomme, leie eller problemene som Hege er mest kjent for å være opptatt av. Tvert om - hun er mest kjent som den som står på, ser mulighetene og ordner opp i det meste. Det er egenskaper som kommer godt med i hverdagen, eller når Jernbaneverket skal markere seg utad og når store ting skal feires.



Møte med: Sekretær Hege Anglen

Førsteintrykket: - Det første bildet du danner deg av en virksomhet, det får du på sentralbordet, sier Hege Anglen, som påstår hun vet hvem alle i Region Nord er, og som kjanner de fleste som jevnlig henvender seg til Jernbane verket.

(Foto: Svein Erik Bakken)

Stikkordene står nærmest i kø over begivenheter der Hege har hatt minst én finger med i spillet. Vi nevner i fleng 125-årsjubileet på Rørosbanen, 100-årsjubileet på Ofofbanen, den store jernbanemessen Nordic Rail i Sverige og de jevnlig utdanningsmessene i Trondheim.

- Informasjonsrådgiver Stig Herjuaune blir betegnet som messe- og jubileums-generalen i Region Nord. Hva blir din tittel?

- Assisterende kanskje, sier hun spøkefullt, for hun trekker den litt voluminøse tittelen litt småsjenert tilbake.

Sjeleglad

- Jeg bistod litt med jubileet på Rørosbanen, men her var det Stig som hadde styringen. På Ofofbanens jubileum var jeg med fra starten av. Så ble Stig sjuk. Da

«Kanskje jeg likevel er født sånn»

støtte meg på, men at det var jeg som måtte ta hovedansvaret.

- Hva tenker du i ettertid?

- Da er jeg sjeleglad for at jeg gjorde det. Det var utrolig artig og gav meg en

kjempeerfaring. Samarbeidet med de lokale folkene, og ikke minst Johnny Mobakken, var supert og avgjørende viktig for resultatet.

- Folkene der oppe hadde massevis å bidra med, ikke minst kulturelt. I tillegg stod de på hele tiden. Jeg tror det nærmeste jeg kom et nei, var et nja en eneste gang. Ellers var det: - Klart vi stiller opp!

- Da er det moro. Ofofbanjubileet er nok det største jeg har vært med på i min tid på jernbanen, avslutter Hege Anglen.

Ny pukkvoan

Små-nytt

Et norsk firma har utviklet en ny pukkvoan med transportbånd som gir full kontroll under utlegging av pukk inntil 6,5 meter fra spormidt.

Målet har vært en effektiv og mindre mannskapskrevende vogn etterfylling av pukk, forteller daglig leder Gisle Hauk i Miljø og Veiservice AS. Hauk venter utålmodig på en teknisk godkjenning fra JBV Materiellsikkerhet, før vognen skal ut på sitt første oppdrag på Østfoldbanen i forbindelse med forarbeid til renseverk. Pukkvoanen er bygget på en 40 tonns godsvognkasse og rommer 36 kubikkmeter.

Tidligere har Miljø- og Veiservice AS bygget skinnegående pukkugere som Jernbaneverket har benyttet. – Vi går nå i gang med å bygge inn fremdrift på en ekstra aksel, slik at pukkvoanen kan kjøres uten å legge beslag på en Robel, forteller Gisle Hauk. Han har allerede hatt besøk fra miljøer i Danmark som vil leie eller kjøpe en pukkvoan. – Primært ønsker vi å videreutvikle samarbeidet med Jernbaneverket etter et tett og konstruktivt samarbeide med Baneservice, som har hjulpet



Pukkvoan: Ny pukkvoan fra firmaet Miljø- og Veiservice AS. I bakgrunnen en pukkuger.

til både med ideer og dokumentasjon. Miljø- og Veiservice AS ble etablert i 1988,

har i dag fire heltidsansatte og jobber målbevisst mot jernbane-markedet.

Stafettseier Nordisk mesterskap på ski

Det ble en sterk seier til Norge på 4 x 10 km på hjemmebane i Nordisk jernbanemesterskap på ski. Mesterskapet gikk av stabelen i Granåsen, i regi av JIL Trondheim.

Konkurransene gikk over to dager, sist i februar, og besto første dag av 15 km klassisk for eldste klasse og 15 km. fristil for de to yngste klassene. Forholdene var perfekte – 4 grader og lettskyet vær og det ble gått 3 runder à 5 km.

Duell

Jan Olav Presthus sikret seg seieren i eldste klasse etter en spennende duell med Per Erik Sjødin fra Sverige. I klasse 35 gikk Arne Moholdt et sterkt løp, til tross for at han foretrekker klassisk stil skøytet han inn til en fin bronsemedalje.

Leif Erik Rekstad som for anledningen var meldt ned i yngste klasse ble belønnet med sølvmedalje etter et flott løp.

Nasjonskonkurransen ble vunnet av Finland 3 poeng foran Norge.

Resultater:

Allmenn klasse, 15 km fristil, 6 deltagere

1. Rejo Eskelinen, Finland, 42.57
2. Leif Erik Rekstad, Norge, 44.13
3. Tapio Mannila, Finland, 45.33
5. Per Erling Myhre, Norge, 46.43
6. Vegard Tørstad, Norge, 49.07

H35, 15 km fristil, 9 deltagere

1. Jouko Laitinen, Finland, 42.03
2. Ola Nilsson, Sverige, 43.33
3. Arne Moholdt, Norge, 43.46
4. Roy Kjærnet, Norge, 44.41
6. Lars Fosse, Norge, 45.56

H45, 15 km klassisk stil, 12 deltagere

1. Jan Olav Presthus, Norge, 45.06
2. Per Erik Sjødin, Sverige, 45.39
3. Martti Malinen, Finland, 47.26
4. Even Løkken, Norge, 47.56
9. Jan Voje, Norge, 53.05
12. Ragnar Jensen, Norge, 54.26

Nasjonskonkuransen

1. Finland, 15 poeng
2. Norge, 12 poeng
3. Sverige, 6 poeng

Stafett 4 x 10km

1. Norge (Roy Kjærnet, Arne Moholdt, Leif Erik Rekstad og Jan Olav Presthus), 1.56.07
2. Finland I, 1.58.31
3. Finland II, 2.00.21
4. Sverige, 2.08.14

Deutsche Bahn i med- og motgang

Deutsche Bahn er stort, for stort mener konkurrenter som vil prøve å ta biter av det store, tyske jernbanemarkedet.

DB har etter manges mening ikke stått fremst blant forkjemperne for EUs grunnlov om fri, ikke-diskriminerende konkurranse. Nå kommer reaksjonene.

DB-monopolet

I Tyskland har privatbanenes klage mot DBs takstpolitikk for bruk av infrastrukturen overfor andre selskaper enn DBs egne ført fram for retten. I en rettslig kjennelse slås det fast at DBs avgiftssystem, Trassenpreissystem 98, bryter med forbudet mot kartelldannelse, og TPS 98 er derfor opphevet. Nå er det opp til medlemsbanene i Netzwerk Privatbahnen å kreve tilbake fra DB de millioner av EURO som den største infrastrukturforvalteren i Tyskland har innkrevd i overpris. Talsmann Alexander Heilmann for Netzwerk Privatbahnen sier at det etter denne rettslige kjennelsen er aktuelt å se nærmere på andre sider av DBs monopolstilling som f. eks. energiforsyningen.

Bygger GSM-R

DB Netz AG har informert trafikkoperatørene på det tyske jernbanenettet om at det analoge telefonnettet skal fases ut i



bytte mot GSM-R fra året 2005 av. Målet er å bytte ut mer enn 25.000 rutekilometer innen utløpet av 2005. DB Netz informerte jernbaneselskaper i Tyskland om innføringen av GSM-R i et felles kundebrev 15. mars. Første skritt i omleggingen skal tas allerede de første dager neste år, da 2.300 kilometer i sørvest tas i bruk natten mellom 1. og 2. januar. Nå er det opp til operatørene å forberede seg på innføringen av GSM-R.

Store tall

DB AG presenterte 12. mars resultatene for året 2003. Totalt økte jernbanegruppen sin omsetning med 51 prosent til 28,2

Små-nytt

billioner EURO. Korrigert for aktiviteter i regi av Stinnes og andre organisatoriske endringer økte DBs omsetning med 2,1 prosent til 15,9 billioner EURO. Driftsunderskuddet på 177 millioner EURO var bedre enn prognosen fra desember i fjor da årsresultatet ble beregnet til å bli - 200 millioner. Passasjertrafikken økte totalt med 0,4 prosent. Fjerntrafikken gikk ned, og det er lokaltrafikken vekst som berger det vesle plusset i forhold til året 2002. 69,5 billioner passasjerkilometer er et ruvende tall, og 242.759 ansatte er heller ikke til å kimse av. I det siste ligger muligens også en aldri så liten utfordring?

Økt godstrafikk

Det tyske statistiske sentralbyrået offentliggjorde 12. mars tallene for tysk gods-transport i året 2003. tallene viser at godstrafikken med tog økte med 4,1 prosent til 296.9 millioner tonn. Det er 11.6 millioner tonn mer enn i året 2002. Den største økningen kom i transittransporten som var 10,8 prosent større enn året før. Frakten av importvarer til Tyskland økte med 5,8 prosent til 47,4 millioner tonn. Transporten innenlands økte med 3,7 prosent, mens eksportlasten var 1,8 prosent høyere enn i 2002.

Hvis vi ser på vareslagene er det økning over nesten hele fjøla. Størst var økningen innen spesialfrakt med over 20 prosents vekst. Også oljeprodukter fikk en stor økning. De eneste vareslagene med nedgang var landbruksprodukter (-16 %) og stein og jord (-6,1 %).

Madrid skjerper sikkerheten

De europeiske jernbanene har styrket sikkerhetsberedskapen etter eksplosjonene i Madrid 11. mars. Politipatruljer, bombesøk og elektronisk overvåkning er elementer i den nye og skjerpede beredskapen. Tog er mer sårbare for attentater enn fly ettersom man normalt ikke gjennomgår noen sikkerhetskontroll før man entrer toget. I Frankrike har en gruppe som kaller seg AFZ, truet med å bombe jernbanens infrastruktur

dersom den ikke får millioner av francs i løsepenger av den franske regjering. I to måneder har truslene vært gjentatt.

Bombene i Madrid ble en ekstra veker også for Oslopolitiet. En forlatt klesbag utenfor Oslo S ble gjenstand for stor oppmerksomhet og avsperring få dager etter tragedien i den spanske hovedstad.

Foto: Jon Hauge/SCANPIX



Ny bilavtale

Det er inngått ny avtale om biladministrasjon og leasing av biler for hele Jernbaneverket. Avtalepartner er LeasePlan Norge (LPN).

Jernbaneverket har en bilpark på over tusen biler uten et internt system som muliggjør en tilfredsstillende operativ – og økonomisk oppfølging av bilparken.

Enklere

Avtalen med LeasePlan vil gjøre det enklere å følge en riktig dimensjonert bilpark, riktig bil til riktige behov, og eksakt kostnadsoppfølging av hver enkelt bil, og samlet gi økonomiske gevinst.

Den årlige besparelse kan utgjøre flere millioner kroner per år, viser beregninger. Jernbaneverket vil også benytte avtalene til LPN på biler, drivstoff, verksteder, dekk m.v., da LPN er en vesentlig større aktør enn JBV. LeasePlan administrerer en bilpark i Norge på mer enn 20.000 biler.

Kontaktpunkt

Maskinsentralen i Forsyning (IF) forvalter

Nye TGV-tog

Franske tog er i skuddet. Nylig har SNCF bestilt nye høyhastighetstog av typen TGV Duplex for hele 310 millioner EURO.

For denne summen får man 82 sett av franskmennenes jernbanestolthet som siden starten i 1981 har fraktet mer enn én billion reisende. Det er Alstom og Bombardier som skal produsere togene.

59 nye skiftelok til SBB

Lokomotivprodusenten Vossloh i Kiel skal levere fire nye skiftelok per måned til SBB i Sveits fram til sommeren 2005.

I alt har SBB bestilt 59 lok av typen AM 843 som med en ny type utslippsfilter gjør lokene til de «reneste» i Europa. Det er første gang de sveitsiske statsbanene tar i bruk et stort antall dieselhydrauliske lok. Prisen for det hele er 146 millioner sveitserfrancs.

40 av lokene skal brukes av gods-



Ny bilavtale: Jernbaneverket har inngått avtale med LeasePlan Norge om å følge opp mer enn ett tusen firmabiler.

avtalen og blir bindeleddet mellom budsjettansvarlige og bilbrukere med bilbehov i JBV og LPN. I forbindelse med gjennomføringen av avtalen skal budsjettansvarlige og brukere med behov for bil, kontakte Ståle Kavli på telefon (322) 75767 /91657464. Forsyning (IF) og LPN vil i nær fremtid informere om avtalen. Det blir berammet informasjonsmøter i JBVs enheter, slik at budsjettansvarlige og

bilbrukere får informasjon om innholdet av den nye avtalen.

Det blir nedsatt to arbeidsgrupper; en for bil og en for innredning. Gruppene skal foreslå standardisering på biltype/merke og innredning. Bilbrukere i JBV, fagforeningsrepresentanter og verneombud, vil delta i gruppene sammen med Forsyning (IF) og LPN.

(Kilde: BaneNettet)

enheten SBB Cargo; 14 går til infrastrukturforvalteren innen SBB og de siste fem skal passasjerenheten ha. Lokene har en maksimalhastighet på 100 km/t. Lokene er utstyrt med fjernkontroll som gjør at de kan fjernstyres i skifteoperasjoner over hele Sveits.

Toglengde på 1500 meter

Sveitserne gjør det med tog. Nå har SBB på oppdrag fra Bundesamt für Verkehr testet et godstog på hele 1500 meter.

Det er ønsket om å øke kapasiteten gjennom den nye Gotthard-forbindelsen NEAT som ligger til grunn for testen som foregikk mellom Muttenz og Thun. Ved å sette sammen to normale godstog på 750 meter får man dobbelt så stor godsmengde gjennom med samme sporkapasitet belagt som til ett tog.

Tre lok skal til for å trekke og skyve lasten på 4000 tonn. Ett lok går i front;

ett går midt i toget, og det tredje skyver bakerst. Frontloket fjernstyres de to andre. I testtoget gikk i alt 90 vogner. Én av dem var målevogn.

Avtale mellom CER og ETF

Den 27. januar ble avtalen om arbeidsbetingelser i grenseoverskridende trafikk i Europa undertegnet av partene.

CER representerer 34 europeiske jernbaneforetak, og bak ETF står 76 fagorganisasjoner innen jernbane i Europa.

Forhandlingene pågikk fra februar i fjor og ble avsluttet 17. oktober. Kjøretilatelse i grenseoverskridende trafikk er basert på felles standarder for helse, sikkerhet og kompetansekrav.

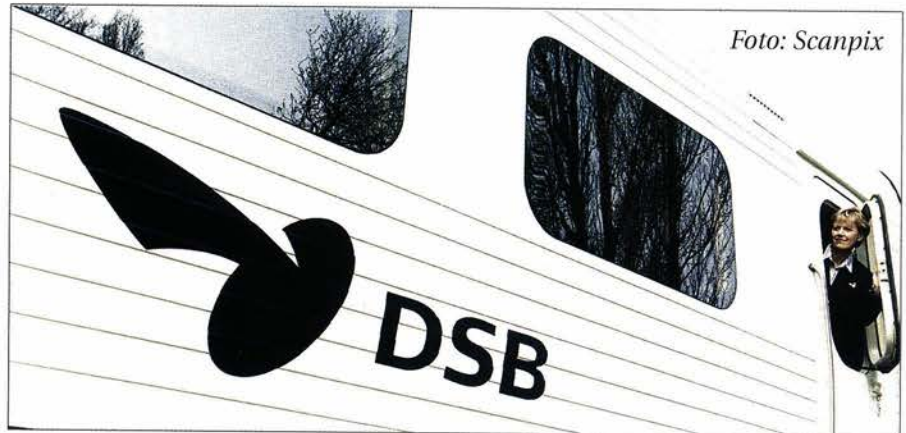
Partene forventer at EU-kommisjonen vil innarbeide disse standardene når man nå skal utarbeide lovforslag om sertifisering av lokførere i den tredje jernbanepakken fra EU.

Danskene effektiviserer hjemme og satser ute

Små-nytt

Det skjer mye i dansk jernbane-drift for tiden. Resultatmessig ligger danskene foran budsjettene i hjemlandet, og viljen til å satse ute vises på stadig nye områder og i nye land.

Vår danske søsterorganisasjon, Bane-styrelsen, som fra 1. mars heter Bane-Danmark, var mer effektiv i 2003 enn året før. Nærmere 160 millioner DKR var besparelsen på, og denne effektiviseringsgevinsten gikk i sin helhet til investeringer i jernbanenettet. Innsparingene i perioden 2000-2003 beløper seg til 423 mill. DKR. Det er et resultat som er enda bedre enn forespeilet i den politiske rammeavtalen som løper ut i 2004. I løpet av femårsperioden fra år 2000 skulle resultatet bedres med 705 mill. DKR, og for å nå dette målet må BaneDanmark levere ytterligere 282 millioner i inneværende år. Mer effektiv skinnefornyelse ligger i hovedsak til grunn for resultatene, og de viktigste strekningene er her Esbjerg-Struer; Sten-



strup-Ringe og Fredericia-Århus. Bytte av sviller på tunnelstrekningen mellom Østerport og Nørreport i København har også bidratt.

Satser i England

Den 18. mars ble det kjent at DSB har inngått en partnerskapsavtale med den britisk baserte transportoperatøren Stagecoach Group som driver både tog- og busstrafikk. Det er lysten på å inngi anbud på den integrerte togtrafikken i Kent i

Sørøst-England som har fått DSB til å søke nye samarbeidspartnere. Avtalen mellom de to forutsetter at Stagecoach får en minoritetsandel på 29,9 prosent i det nystiftede selskapet South Eastern Railways som DSB har opprettet for å kunne by på trafikken i Kent. DSB legger til grunn at den erfaring som Stagecoach har fra det engelske transportmarkedet, vil styrke South Eastern Railways sine muligheter til å vinne konkurransen om trafikken.

Billigere fisketransport

Salten regionråd har fått utført analyser av konkurranseforholdet mellom tog og lastebil for fisketransporter fra Bodø/Fauske til Oslo/Hamburg. Konklusjonen er klar: Besparelsene kan bli opptil 25 prosent ved økt bruk av tog.

Det viser en analyse som Transportutvikling AS har gjort.

Alt i dag transporteres anslagsvis rundt 20-30.000 tonn fisk på Nordlandsbanen. I foreliggende analyse er fokus lagt spesielt fersk fisk. Analysen har gått dypere inn på de økonomiske og logistikkmessige forholdene i en slik operasjon, og sammenlignet priser og tidsbruk ved å erstatte noe av biltransport på strekningen Salten-Oslo/Hamburg med tog.

Selve jernbanedriften er vesentlig forbedret de seneste årene, blant annet med en vesentlig høyere regularitet. Kapasitet på Nordlandsbanen er en utfordring, men et er gitt sterke signaler fra CargoNet om muligheter for et tredje godstog per dag i løpet av 2004. En større transport av

fersk fisk på bane kan bidra til at dette blir realisert.

(Kilder: Transportprogram Salten og Banenettet)

Ny eier av A-Train

De tidligere eierne av det svenske flytog-selskapet til Arlanda: NCC, Vattenfall, Alstom og Mowlem, har solgt samtlige aksjer i selskapet til Australian Macquarie Bank.

Overdragelsessummen var på 400 millioner svenske kroner. Den nye eieren vil investere mer i selskapet, og man forventer endringer både i administrasjonen og i billettprisene.

A-Train startet opp trafikken på Arlanda i 1999 og hadde ved slutten av året 2003 rundt 180 tilsatte.

I året 2002 reiste 2,75 millioner mennesker med flytoget, og selskapet fikk et overskudd på 50 millioner svenske kroner. Markedsandelen har økt hele tiden, men A-Train lider som flyselskapene under at flytrafikken har gått ned med tre millioner reisende.

**NSB feirer sine 150 år
i Oslo Spektrum
lørdag den 4. september 2004.**

Ønsker du overnatting så kan NJT tilby deg rom på hotell «Opera» som ligger på sjøsiden av Oslo S, like ved drosjeholdeplassen og spor 19. Pris pr. natt i enkeltrom er kr. 710,- og for et dobb.rom kr. 940,- som inkluderer stor frokostbuffet og billett(er) til Oslo Spektrum. Samme pris pr. natt gjelder f.o.m. fredag kveld til mandag morgen.

Begrenset antall rom så ring i dag!

NJT Reiser

Postboks 286 Sentrum, 0103 Oslo.
Telefon: 23 15 15 73. Jb.tlf: 51573.
Telefax: 23 15 26 55.
Kontortid: Mandag t.o.m. torsdag kl. 10.00 – 13.00.

Små-nytt



(Foto: Rune Fossum/JBV.)

Flytoget overføres til Næringsdepartementet

Statens eierinteresser i Flytoget AS skal overføres fra Samferdsels- til Næringsdepartementet.

Regjeringen går inn for at ansvaret for forvaltningen av statens eierinteresser i Flytoget AS blir overført fra Samferdselsdepartementet til Nærings- og handelsdepartementet. Det tas sikte på at overføringen skal skje i løpet av våren 2004, skriver departementet i en pressemelding.

- Flytogets prioritet på linjen til og fra Oslo Lufthavn vil bli opprettholdt som i dag, slik at Flytoget sikrer god, rask og miljøvennlig transport av passasjerer til og fra Gardermoen, sier samferdselsminister Torild Skogsholm.

Eierskapet til Flytoget AS ble fra 1. januar 2003 overført fra NSB AS til Samferdselsdepartementet. (Banenettet)

Pressekontakter i Jernbaneverket

Jernbanedirektørens sentrale staber

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

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

Info Utbygging

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

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

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

Info Øst

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

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

Info Vest

Informasjonsrådgiver
Eva Ulland
Tlf: 32 27 55 09/916 75 509
e-post: evu@jbv.no

Info Nord

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

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

Nytt intranett = JBV's nye virksomhetsportal (VP)

Informasjon om informasjon

Fra Biblioteket

Mange venter med lengsel og smerte på et nytt intranett. Ikke minst gjelder det oss som jobber med BaneNettet til daglig. Det er ikke få frustrerte kvinner og menn i Jernbaneverket som uttrykker sin indignasjon over at det går så tregt å få opp dokumenter og undermenyer. Men det er lysning i sikte – hvis nytt nettverk og IT-plattform (XP-/IPnett) i JBV kommer på plass som lovet, vil det splitter nye BaneNettet se dagens lys på ettersommeren.

Egen side, nyheter, prosjektsider, diskusjonssider, vitessesider...

Det er helt sant; du vil få muligheten til å sette opp deler av startsidene i virksomhetsportalen. Så her kan du legge opp lenker/snarveier til de programmene du bruker mest.

Vi vet ikke om sjefen godtar vitessesider ennå, men muligheten vil kunne være der...

«Behøver jeg ikke åpne Outlook??»

Faktisk kan du lese eposten din, kalenderen og oppgavelista framme i den nye VP'en. Hvis teknikken står oss bi, så vil de viktigste elementene være på plass når det nye nettet «slippes» om noen måneder.

Mange muligheter og stort ansvar

Ingenting kommer gratis her i verden, og det gjelder heller ikke virksomhetsportalen. Det nye nettet kan fortsatt ikke «tenke selv» eller bli bedre enn den informasjonen vi putter inn. Hver og en av oss har et ansvar for at akkurat den informasjonen du har bruk for, finnes tilgjengelig, er oppdatert og korrekt.

«Jeg har noe å si... hvor kan jeg gjøre det?»

Nettet er for alle som jobber i Jernbaneverket. Altså har alle en potensiell mulighet til å ytre seg. Enten du vil skrive en nyhet (enten direkte, eller du sender stoffet til en som kan publisere det), starte en diskusjonsliste, sørge for nyttig innspill til regelverk og styringssystem, har en god idé etc. – mulighetene vil være der.

«Dette høres utrolig ut, kan det nye nettet bli så bra?»

Vi kan ikke spå om framtiden vi heller



Frustrasjon:
Det er ikke få frustrerte kvinner og menn i Jernbaneverket som uttrykker sin indignasjon over at det går så tregt å få opp dokumenter. (Illustrasjonsfoto).

(selv om det hadde vært jysla kjekt). Det vi kan si, er at vi får et nytt intranett – VP i løpet av et halvt års tid.

IT-eksperter, grønnskollinger og den jevne PC-bruker – hvordan når vi alle?

En så stor og svært sammensatt bedrift som Jernbaneverket må sette noen standarder. Noen vil derfor savne en del tekniske finesser uansett hvor fancy og nytt systemet er. Andre vil synes at enkelte deler virker unødige avanserte. Vi forsøker å finne den berømmelige middelveien. Fordi deler av VP'en kan tilpasses av hver og én vil forhåpentligvis dette dekke de viktigste behovene.

Ny litteratur

NTNUs studentprosjekt i 2003 «Jernbane – optimal drift og fornøyde kunder» har blitt nedtegnet for ettertiden i seks rapporter:

Effektivisering av godsterminaler

Nøkkord: Godstransport/Gods-terminaler/-Brattøra godsterminal/Alnabru godsterminal.

MagLev - en fremtid i Norge?

Nøkkord: Magnetiske baner.
Stikkord: Maglev/Magnetisk levitasjon.

Miljø og sikkerhet i godstransport

Nøkkord: Godstransport/Utslipp/Sikkerhet/Miljøstrategier.

Reservasjonsopplysning med GSM-R

Nøkkord: Reserveringssystemer/GSM-R.

Trailere på tog

Nøkkord: Godstransport/Utslipp/Trailere/Miljøstrategier.

Verdi av forbedret trafikkinformasjon

Nøkkord: Tuginformasjon.

Tipsboks

BaneNettet skal inneholde oppdatert informasjon. Hvis du finner noe som bør fjernes, gi beskjed til BaneNettets redaksjon banenettet@jbv.no så fort som mulig.

Forhåndsvarsel

En god del av innholdet på dagens BaneNettet skal flyttes over til den nye VP'en. Men det er også en del som blir fjernet. Alle informasjonseierne må selv ta ansvar for at innholdet blir tatt med over til nytt nett. Har du mye informasjon du har ansvaret for, er det lurt å begynne tidlig å vurdere hva som skal flyttes. Vi vil informere alle som står oppført som informasjonseiere om datoer og frister når det nærmer seg.





Kveldsstemning

Foto: Jens Thomas Bjerkek, Oslo

Dette bildet viser Flytoget rett nord for Leirsund.

Det er brukt et minolta XD-5 kamera og Fuji Sensia 100 lysbildefilm.

Du lurer kanskje på hvordan har klart å fryse togets bevegelse i 210 km/t i så dårlig lys?

Svaret er at bildet er tatt midt på dagen – med et blått filter foran objektivet.

Den observante leser vil se en liten «feil» med bildet.

Nærmere forklaring får du på denne side i neste nummer.






Alle som vil, kan sende inn sitt forslag til «Mitt jernbanebilde».

*Bildet sendes til Jernbanens fotoklubb Øst v/Øyvind Bardalen,
Amtmanns Bredes gate 14, 3045 Drammen eller på epost: oyvind.bardalen@nsb.no*



Punktlighet

(% av tog i rute til endestasjon)

	Mål	Res. 2003	Januar	Februar	Oppnådd 2004	
LANGDISTANSE:						
<i>Persontog:</i>						
	Dovrebanen	90	88	88	92	90
	Nordlandsbanen	90	87	83	83	83
	Bergensbanen	90	84	82	87	85
	Sørlandsbanen	90	86	83	88	86
<i>Godstog</i>						
	Dovrebanen	90	84	76	78	77
	Nordlandsbanen	90	87	79	88	84
	Bergensbanen	90	76	67	75	71
	Sørlandsbanen	90	90	81	94	88
MELLOMDISTANSE:						
	Østfoldbanen	90	89	84	88	86
	Vestfoldbanen	90	77	75	83	79
	Lillehammer	90	82	81	82	82
FLYTOG:						
	(ank. Gardermoen)	90	95	91	95	93
LOKALTOG:						
	Oslo-området (hele døgnet)	90	86	84	89	87
	Jærbanen	90	84	87	89	88
	Vossebanen	90	90	87	93	90
	Trønderbanen	90	93	91	90	91

Driftsulykker *

	2003	Februar	Akkumulert		2003	Februar	Akkumulert
Sammenstøt:				Alvorlig skadde:			
Tog - tog	1	0	0	Reisende	0	0	0
Tog - person	1	0	0	Ansatte	0	0	0
Tog - kjøretøy	16	1	1	3. person	1	0	0
Tog - objekt **	7	0	1	Dyrepåkørsler:			
Avsporing:					1796	331	658
Persontog	1	0	0	*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	3	0	0				
Andre tog	0	0	0	**Ras, endebutt, kjøretøy som er kommet på linjen (ikke planovergang).			
Drepte:							
Reisende	1	0	0				
Ansatte	0	0	0				
3. person	4	0	0				



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

JBV på kort og vondt

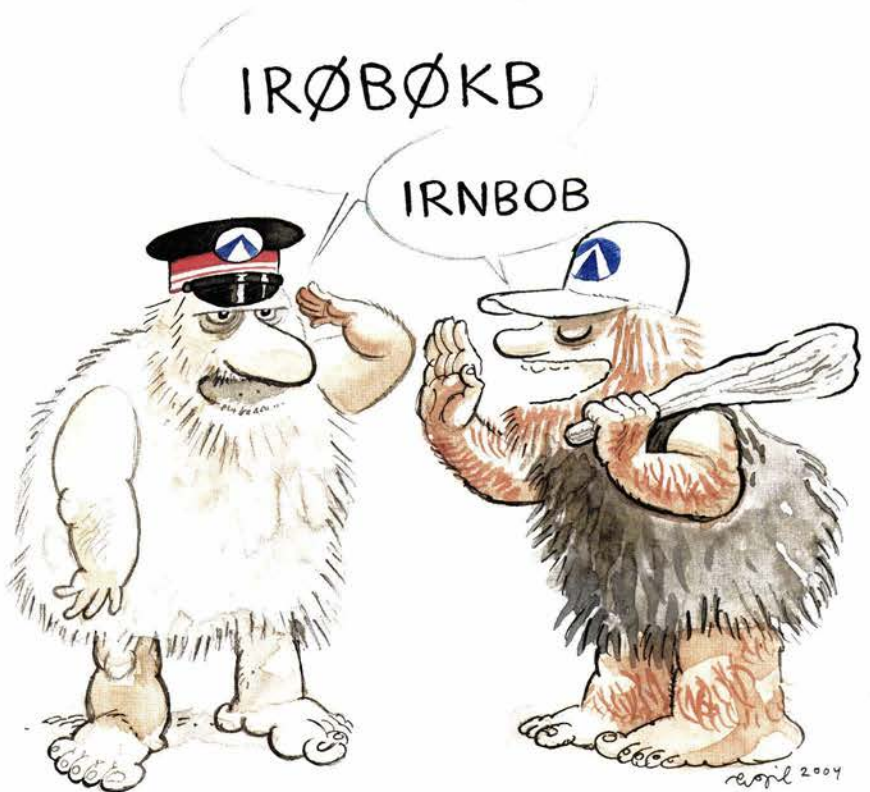
Jeg følger med i tiden og forventer effektivt. Dette salgsfremmende slagordet er hentet fra reklamen, og lyder sikkert kjent for de fleste moderne mennesker med hang og trang til å lauge skrotten en gang eller to om dagen. Som slagord flest er det enkelt, greit og lett å huske. Det er mer enn man kan si om det vell av nye begreper og forkortelser som har skyllet over oss i kjølvannet av omorganiseringen.

Harry-sporet

De mange og til dels intrikate forkortelsene vitner om stor kreativitet hos opphavsmennene. For menn må det jo være som står bak. Idérike menn som har kastet regnestaven, linjalen og alt av hemninger og gitt seg hen til munter lek med nye navn og bokstavkombinasjoner. Hvor vellykket resultatet har blitt, kan sikkert diskuteres. Dog er jeg i tvil om betegnelser som Jernbanedirektørens staber bidrar til å fremme inntrykket av en effektiv og moderne forvaltningsbedrift.

Måtehold

Betegnelsen er ikke akkurat spenstig. Den virker snarere en smule traust og gammelmodig. Litt sånn østeuropeisk i snittet på en måte, og det attpåtil i en slik grad at jeg anbefaler de det er aktuelt for å utvise måtehold i bruk av den hele og fulle betegnelsen i møter med utenforstående. I en innledende fase holder det å si at man jobber i Jernbaneverket. Gitt at samtalepartneren ikke glipper med øynene, men fortsatt henger med, kan man eventuelt vurdere å spe på med



forkortelsen på den avdelingen man har sitt daglige virke.

Forvirre

Jeg tillater meg imidlertid å advare mot å overdrive. Det er nemlig fortsatt nok av dem der ute som knapt aner hvem Jernbaneverket er og hva det står for. I møte med slike kan ofte bruk av forkortelser være mer egnet til å forvirre enn å forklare. Spesielt gjelder dette om man i embeds medfør tyr til forkortelser som IRØBØKB, IRNBOB, IUPSK, eller noen av de øvrige 141 mer eller mindre umulige bokstavkombinasjonene som sier noe om hvem vi er og hva vi jobber med.

Navnet skjemmer ingen

Sjøl er jeg knyttet til MIU og slipper dermed relativt lett unna bokstavhelvetet. Til gjengjeld inngår jeg altså i Jernbanedirektørens Staber. Ikke dermed sagt at jeg ikke trives der. Tvert i mot! I

det daglige lar jeg meg ikke affisere av den gammelkommunistiske klangen i begrepet heller. For navnet skjemmer ingen, så lenge ingen skjemmer navnet. Dessuten, som et lite apropos: I de gamle kommuniststatene var alle sikret jobb. De dager er forbi hos oss. 400 årsverk skal bort, og dermed er det duket for sluttpakke, ventelønn, frivillig avgang og andre moderne nyord og vendinger som Språkrådet sikkert har godkjent og samfunnet stilltiende har akseptert og annektert.

God påske!

Harry K

Månedens lille frekke

Sex er som å få tilbake penger på skatten. Man har lett for å tro at alle andre får så mye mer enn seg selv.