

# Jernbane

## *magasinet*

Nr. 4 - 2004



## **- Flytting er dødsstøtet**

**- Alnabruterminalen er navet i gods-Norge. Flyttes den ut av Oslo, kan det bety dødsstøtet for godstransport på jernbane og 230.000 flere vogntog årlig gjennom hovedstaden, sier seksjonssjef Kjartan Kvernsveen i Jernbaneverket og samferdselsrådgiver Rolf Gillebo.**



Jernbaneverket

**side 4-10**

# Signaler



## Gods er viktig

Det er persontrafikken med jernbane som har størst oppmerksomhet både hos folk flest og i mediene. Godstrafikken har en mer anonym tilværelse og er sjelden utsatt for de store avisoverskriftene. Egentlig er dette rart, for behovet for overføring av gods fra veg til bane med de sikkerhetsmessige og miljømessige gevinstene dette gir, burde kunne vekke et folkelig engasjement.

Oslo bystyre har satt Alnabruterminalen under press og ønsker å flytte virksomheten ut av byen innen 2020. Kanskje er det godstrafikkens anonyme tilværelse som gjør at denne saken ikke har vakt større oppmerksomhet. For konsekvensene vil bli enorme: vegtrafikken vil øke, miljøbelastningene vil bli større og godstrafikken på jernbane vil få en meget alvorlig knekk. Jernbanemagasinet vil fokusere på gods framover, og i denne utgaven på Alnabruterminalen spesielt.

Før sommeren i fjor spådde jeg i denne spalten at CargoNet vil få konkurrenter på sporet innen ett år. Spådommen har gått i oppfyllelse. Først ut var Green Cargo med sine vognlasttog til Østfold, Lillestrøm og Drammen, og i forrige måned fikk Tågåkeriet sin tillatelse. Selskapet har blant annet papirtransporter fra Sverige til Ranheim ved Trondheim og har sørget for økt trafikk på Rørosbanen.

Antagelig er dette bare starten på en utvikling. Derfor er det viktig at vi i Jernbaneverket har oppmerksomheten rettet mot dette markedet. Vi har en oppgave i å tilrettelegge for både store og små trafikkelskaper. Vi må også sørge for tilfredsstillende terminalløsninger – bygge nye og ikke minst ta vare på og utvikle de viktige terminalene vi allerede har.

Godstrafikken på jernbane er i vekst for tiden. Jernbaneverket må bidra til at den fortsetter å vokse.

*Stein Arhildsen*

**26**  
Historisk



**15**  
«Leke-  
rente»



Overlever ikke uten Alnabru	4
230.000 flere vogntog	6
- Staten må gripe inn	8
Ny lønnspolitikk i JBV	11
Han tolvdoblet investeringene	12
- Siste sjanse for jernbanen	15
- Uenighet en drivkraft	16
JBV Drift: Nedbemanning	
- Gir tilbud om hjelp og støtte	18
Rask avklaring i åpen prosess	19
Hele strekninger ut på anbud?	20

Innhold



Fra ord til handling **18**



**16**  
- En ny verden



**12**  
- Enorm tyngde

- Realistisk plan for nedbemanning	21
- Fra ord til handling	22
Min arbeidsdag	23
Bruteknikk i utvikling	24
Møte med Anne Skolmli	26
Smånytt	29
Info om info	33
Mitt jernbanebilde	34
Punktlighet og driftsulykker	35
Harrysporet	36

# Jernbane

## magasinet

**ANSVARLIG REDAKTØR:**  
Svein Horrisland

**REDAKTØR:**  
Svein Erik Bakken

**JOURNALIST/REDIGERER:**  
Tore Holtet

**JOURNALIST:**  
Øystein Grue

**MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:**  
Reidar Skaug Høymork  
Ronald Holmstrøm

Redaksjonen avsluttet 30. april 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

# - Overlever ikke uten

**- Flyttes Alnabru-terminalen ut av Oslo, vil godstransport med jernbane i Norge neppe overleve, spår Rolf Gillebo.**

ØYSTEIN GRUE

Samferdselsrådgiveren i Civitas AS, forhenværende direktør i NSB Gods, Rolf Gillebo, spår dramatiske konsekvenser dersom et politisk flertall i Oslo skulle gå inn for nedleggelse eller flytting av Alnabru godsterminal i forbindelse med revisjon av Oslo kommunes byplan 2004-2008.

## Forutseende

- *Hvorfor og hvordan ble Alnabru valgt som godsterminalområde i Oslo?*

- Det var forutseende personer på

» ... Regjeringens uttalte mål ... helt urealistisk

om Alnabruterminalen

flyttes

## Fakta om Havnnesaken og Alnabru-terminalen

- **1997:** «Fjordby eller havneby?»-utredningen legges frem av Plan- og bygningsetaten
- **1999:** «Havnestrukturen i Oslo-fjord-regionen» på oppdrag fra Fiskeridepartementet - presenteres
- **2000:** Bystyret gjør «Fjordby-vedtaket» og går inn for Fjordby-alternativet
- **2000:** Fiskeridepartementet, Havnestyret og Oslo kommune anmodes i NTP 2002-2011 å gå i dialog om havnesaken
- **2002:** Bystyret vedtar utviklingsprogram for Groruddalen
- **2003:** Bystyret vedtar Revidert «Utviklingsplan Oslo havn 2002-2011» «Hvordan realisere Fjordbyen»
- **2004:** I NTP 2006-2015 legger Samferdselsdepartementet til grunn at Sjursøya er hovedhavn for containere i Oslofjorden inntil videre.
- **2004:** «Regionale scenarier for Groruddalen mot 2030» legges frem av Plan- og bygningsetaten. Oslo kommuneplan 2004-2008 revideres.

1950- og 1960- tallet som la jernbanens godsterminaler utenfor trange sentrumsområder og sørget for at samlasternes og andre transportørers terminaler ble lagt på samme sted. Dette gjelder ikke bare Alnabru i Oslo, men også andre norske større byer.

I Groruddalen møtes både Hovedbanen (Oslo – Eidsvoll), Gjøvikbanen og Østfoldbanen. Etter at Oslostunnelen ble åpnet i 1980 og siste godstog på Havnebanen gikk fra Vestbanen gjennom Oslo til Loenga 28. mai i 1989, har godstog fra Drammenbanen, Bergensbanen, Vestfoldbanen og Sørlandsbanen gått gjennom Oslostunnelen til Alnabru.

## Konkurransedyktig

- *Hvor viktig er lokaliseringen av godsterminalen i Oslo – og terminaler generelt – for jernbanens konkurransevne i godstransport?*

- Jernbanen har under normale forhold vanskelig for å konkurrere på kortere avstander enn 500 kilometer. En hovedgrunn til dette er at til- og fra-transport mellom kundenes lager/terminal og jernbaneterminalen «spiser opp» den kostnadsfordelen jernbanen har for selve hovedtransporten.

» ... ikke sannsynlig at man kan klare å flytte all virksomhet fra Alnabru

- *Hva var nøkkelen til Alnabruterminalens suksess, og hva er avgjørende for at jernbanens rolle i godstransport ikke svekkes, men blir styrket?*

- Ved at de forutseende personene sørget samlokalisering, er til- og fra-kostnadene minimalisert for jernbanen, og jernbanen er konkurransedyktig på lengre avstander.

## Meget tvilsomt

- *Hva blir konsekvensen dersom tilhengerne av å flytte Alnabruterminalen ut fra Oslo skulle vinne fram?*

- Godstransportene på jernbanen i Norge i dag består hovedsakelig av transporter på lengre avstander (Oslo - Trondheim/Åndalsnes/Bergen/Stavanger. Hvis terminaler flyttes ut, ødelegges denne samvirkningen.

- Det er ikke sannsynlig at man kan klare å flytte all virksomhet fra Alnabruområdet til bare ett sted, og det er meget tvilsomt om godstransport på jernbanen i Norge da vil overleve. Plasseringen av Alnabruterminalen er dessuten meget gunstig i forhold til Oslo havn. Utflytting fra Alnabru vil medføre at utenlands-transport vil bli overført fra båt til bil.

## Negativ utvikling

I prognosene for godstransport som presenteres i Nasjonal transportplan 2006-

» ... meget tvilsomt om godstransport på jernbanen i Norge da vil overleve

# Alnabru

” ... forutseende  
personer på 1950-  
og 1960- tallet

2015, står utviklingen i godstransportarbeidet på vei i perioden 2006-2012 (1,7 %) i grell kontrast til jernbane (- 0.8 %).

Mens andelen av godstransportarbeidet med lastebil og skip ble mer enn fordoblet fra 1995 til 2002, og prognosene peker fortsatt oppover, har det knapt vært endringer i godsvolumet på jernbane.

## - Også kommunalt ansvar

- Regjeringens uttalte mål om å dreie transportmiddelbruken i godstransport fra veg til bane er helt urealistisk om Alnabruterminalen flyttes – eller splittes, påpeker Rolf Gillebo. Ambisjonen om å få mer gods over fra veg til sjø og bane er avhengig av at Alnabru og Oslo havn blir oppgradert og videreutviklet slik at jernbanetransport kan bli enda mer konkurransedyktig med hensyn til pris og transporttid enn i dag. Som det påpekes i NTP-kapitlet om godstransport: «Også kommuner og fylkeskommunene har ansvar for viktige virkemidler, særlig innenfor arealplanlegging.»

- Men dette handler også om samordning av nasjonale nærings- og miljøinteresser og kommunal arealdisponering, avslutter Rolf Gillebo i Civitas AS.

oyg@jbv.no

*To tredjedeler: - Alnabruterminalen håndterer allerede i dag dobbelt så mange containere som Oslo havn, påpeker samferdselsrådgiver Rolf Gillebo.*

*(Foto: Øystein Grue).*



# - 230.000 flere vogntog i Oslo

**Flyttes Alnabruterminalen ut av Oslo, vil 230.000 flere vogntog årlig dundre gjennom Groruddalen. – Oslo kommune kan umulig ha oversikt over konsekvensene av en slik flytting, som i tillegg vil koste milliarder av kroner, sier seksjonssjef Kjartan Kvernsveen i Jernbaneverket.**

ØYSTEIN GRUE

- Norges viktigste knutepunkt må videreutvikles og effektiviseres – ikke splittes og raseres, mener Kvernsveen, som har svaret for kunde- og markedsrelasjoner i Jernbaneverket.

Parallelt med debatten om Oslo som havneby eller fjordby er det fremkommet sterke ønsker om å utvikle Groruddalen i en mer miljøvennlig retning, og bystyrets flertall har gått inn for å flytte Alnabruterminalen ut av Oslo fra 2020.

## Nasjonal betydning

- Hvordan skal Oslo løse næringslivets behov for effektiv godstransport og vare-distribusjon når byen verken vil ha havne-terminal eller jernbaneterminal for gods? spør han.

- Flytting av Alnabruterminalen, for å

» Oslo kommune kan umulig ha oversikt over konsekvensene ...

frigjøre arealer i Groruddalen til bolig- og annen næringsvirksomhet, berører Jernbaneverket både direkte og indirekte. Oslo bystyre har med andre ord tatt initiativ til en relokalisering av en virksomhet

med nasjonal betydning i transport- og næringsssammenheng – uten å foreslå konkrete alternativer Jernbaneverket kan forholde seg til, konstaterer Kvernsveen.

## Stikk motsatt effekt

Det er bred politisk enighet om å overføre mer gods fra veg til bane. Politikerne ønsker en mer miljøvennlig transport og vil redusere antall ulykker mellom personbiler og vogntog. I Nasjonal Transportplan 2006-2015 understrekes det at kommuner og fylkeskommuner her har et klart ansvar.

- En flytting av Alnabruterminalen vil – sammen med «Fjordbyvedtaket» - gi stikk motsatt effekt av det politikerne ønsker. Konsekvensen blir 230.000 flere vogntog på de allerede hardt belastede veiene inn og ut av Oslo. Er det dette Oslo kommune mener med miljøvennlig byutvikling, spør markedssjefen.

## Vil svekke jernbanen

- En eventuell flytting av Alnabruterminalen vil ikke bare bli meget kostbar; i tillegg vil den svekke jernbanens konkurranseevne i godstransportmarkedet, påpeker Kjartan Kvernsveen. Alnabruterminalen har en henimot ideell beliggenhet i knutepunktet mellom Dovrebanen, Østfoldbanen, Sørlandsbanen og Bergensbanen. Ved en eventuell flytting av store deler av havneaktiviteten fra Oslo vil forbindelsen mot Göteborg og Europa



bli av meget stor viktighet. Dette understreker betydningen av Alnabru som navet i et rasjonelt og effektivt driftsopplegg.

- Jernbanesporet mellom Oslo havn/-Loenga og Alnabruterminalen brukes ikke spesielt intensivt i dag. Sporet har betydelig ledig kapasitet.

## Økt miljøbelastning

- Alle de store godsmengdene på jernbane i Norge passerer Alnabru. Det blir en svært vanskelig oppgave å finne et 1200 dekar stort område for en ny terminal i nærheten av jernbanen nær Oslo, påpeker Kvernsveen, og fortsetter:

- Enhver lokalisering utenfor Oslo vil føre med seg mye ekstra kjøring av tog. Det vil øke presset på jernbanenettet rundt Oslo og ramme den trafikken som



**Spør:** - Hvordan skal Oslo løse næringslivets behov når byen verken vil ha havneterminal eller jernbaneterminal? spør seksjonssjef Kjartan Kvernsveen i Jernbaneverket. (Foto: Øystein Grue).

allerede går der; ikke minst persontrafikken. Bilene som skal betjene en ny terminal, vil få større kjørelengder. Dette vil gi høyere driftskostnader for aktørene. Den miljøbelastning Groruddalen eventuelt unngår ved å flytte Alnabru terminalen, vil dalen få igjen flere ganger i form av økt lastebiltrafikk.

#### Biltrafikken tredobles

Et forsiktig og foreløpig anslag viser at flyttekostnaden for jernbaneanlegget alene vil være 2,5 til 3 milliarder kroner. I tillegg kommer bygging av forbindelsesspor og veiforbindelser. Dette er over dobbelt

så mye som tomteverdien på Alnabru.

Gods som i dag distribueres lokalt i Oslo, må transporteres på allerede overbelastede innfartsveier til Oslo, ikke minst gjennom Groruddalen. Dersom terminalområdet skal nyttes til boliger og kontorarbeidsplasser, vil biltrafikken i området tredobles fra 10 000 til 30 000 kjøretøyer i døgnet. Ved en flytting vil dessuten 3.000 arbeidsplasser knyttet direkte og indirekte til terminalen forsvinne ut av Oslo.

#### Tre år uten svar

Jernbaneverket la i 2001 frem forslag til reguleringsplan for Nyland syd på

” Er det dette Oslo kommune mener med miljøvennlig byutvikling?

Alnabru og en oppgradering av eksisterende anlegg. Etter mer enn tre år er planen ennå ikke behandlet av Oslo kommune. Dette kan være uttrykk for en motvilje i kommunen mot å utvide og utvikle Alnabru terminalen. En slik politikk vil også resultere i «evige» midlertidige løs-



## 3000 arbeidsplasser ...vil forsvinne ut av Oslo

ninger som gjør det lite attraktivt for selskapene å investere i løsninger som kan bedre miljøet for befolkningen i nærområdet. Nå sitter alle og venter; ingenting skjer i området.

- Jernbanens virksomhet i Groruddalen kan medføre ulemper for en del av befolkningen i nærområdet. Derfor ønsker Jernbaneverket i samarbeid med Oslo kommune, grunneiere og transport-selskapene å utvikle Alnabru til en enda mer miljøvennlig godsterminal.

- Framfor å fokusere på en uhyre kostbar flytting som både vil svekke jernbanens andel i godstransporten og øke biltrafikken i Groruddalen, bør utfordringen være hvordan næringsvirksomhet og lokalmiljøet best mulig kan tilpasses hverandre slik at begge parter kan få de best mulige forhold, sier Kjartan Kvernsveen til Jernbanemagasinet.

Jernbanemagasinet har bedt om kommentar fra byrådsleder Erling Lae, uten å få svar.

oyg@jbn.no

## Det ligger allerede et jernbanespor mellom Oslo havn og Alnabru

### Alnabruterminalen og Oslo havn

- Det nasjonale knutepunkt for godstrafikk på jernbanen ligger i Groruddalen
- Oslo havn er landets største og viktigste importhavn for varehandelen
- 300.000 containere håndteres årlig over Alnabruterminalen, og antallet er sterkt økende
- 18.000 av containerne til Alnabruterminalen skal til og fra Oslo havn
- 160.000 containere transporteres årlig på containerskip over Oslo havn
- Ett gjennomsnitt containerskip som anløper Oslo, tilsvarende 200-400 trailere
- Ett gjennomsnitt godstog tilsvarende 24 trailere.
- Linjegods AS, den største operatøren på Alnabruterminalen, transporterer 57 % av sitt gods ut fra Oslo på jernbane til lokale/-regionale terminaler.
- 3.000 arbeidsplasser knyttet til Alnabru-terminalen forsvinne ut av Oslo – om terminalen flyttes.

*Truet: - Selve «navet» i den nasjonale logistikkvirksomheten – som omfatter både eksport og import - kan være truet, advarer viseadministrerende direktør Erling Sæther i Linjegods AS.*

*(Foto: Øystein Grue).*

# - Staten

**Bystyret og byrådet i Oslo vil fjerne Alnabru godsterminal og bygge eneboliger eller kombinere «urban næringsvirksomhet» og boliger i Groruddalen. – Staten må gripe inn for å sikre nasjonale interesser, sier Erling Sæther i Linjegods AS.**

ØYSTEIN GRUE





# må gripe inn

Plan- og bygningsetaten i Oslo har nylig presentert fire alternative fremtidsbilder for Groruddalen for å gi Oslos politikere et beslutningsgrunnlag å styre utviklingen i området etter i perioden fram mot 2030.

Viseadministrerende direktør Erling Sæther i Linjegods AS betegner Plan- og bygningsetatens utredning en «knipe-tang»-manøver, med den hensikt å få Alnabruterminalen bort. Linjegods er den største logistikkaktøren på Alnabru gods-

terminal med mer enn 1000 arbeidstagere – sjåførere og ansatte i Linjegods og Schenker.

» Da landet trengte en ny hovedflyplass ... ble det nødvendig å anvende rikspolitisk makt

## Nasjonens logistikk-nav

Erling Sæther slakter Plan- og bygningsetatens arbeid:

- Grunnlagsmaterialet i rapporten er meget upresist og unyansert. Vurderingene i de fire scenariene som er presentert, er vanskelige å forholde seg til på grunn av svakt underbygget dokumentasjon. Alvorligst av alt: Hovedstadens og regionens behov for en effektiv og miljøvennlig godshåndtering drøftes overhodet ikke!



Selve «navet» i den nasjonale logistikkvirksomheten, som omfatter både eksport og import, kan være truet om de anbefalte scenarier realiseres, advarer Sæther.

#### «Byens bakgård»

- Alnabru fremstilles som byens bakgård – og en virksomhet hovedstaden ikke trenger. Alnabru og Groruddalen presenteres som et geografisk område som Oslo kommune bør utnytte bedre. Dette skjer til tross for at Nasjonal transportplan 2006-15 slår fast at Alnabruterminalen har en sentral rolle i vareforsyningen og en unik posisjon som landets fremste intermodale logistikk-senter.

- Utredningen har heller ikke fått med seg de siste endringer som er gjort når det gjelder den fremtidige løsning for containervirksomheten på Oslo havn på den fremtidige Sydhavna, hvor containervirksomheten slett ikke skal avvikes, men fortsatt være nasjonens og hovedstadens største import- og eksport-knutepunkt, men betydelig komprimert.

#### Stort sprik

- Dette svekker Byplankontorets fire scenarier i betydelig grad, hevder Erling Sæther og påpeker stort sprik eller betydelig usikkerhet i tallgrunnlaget for virksomheten på Alnabru.

- I Byplankontorets utredning hevdes det at rundt 24 prosent av godstrafikken til og fra Oslo går via Alnabru terminal, mens det i Nasjonal transportplan (NTP) 2006-2015 er lagt til grunn at 80 prosent av godset til og fra Oslo går via Alnabru-området.

#### - Jernbanen sentral

- Utgangspunktet for Alnabru som logistikkniv er jernbanen, slår Erling Sæther fast.

- Jernbanen står sentralt i godshåndteringen, men jernbanens betydning forutsetter selvsagt at den øvrige terminalvirksomheten med lastebiltrafikken knyttes effektivt til.

- Dette faktum nevnes ikke i Oslo kommunes utredning, når det argumenteres for at logistikkbransjen bør lokaliseres til andre steder med rimeligere tomtepriser

» Grunnlagsmaterialet i rapporten er meget upresist og unyansert

enn i Groruddalen. Fremstillingen er både unyansert og feil. Å spre omlastingen på småterminaler uten jernbanetilnytning er ikke effektivt verken økonomisk eller miljømessig. Det er en nær sammenheng mellom godshåndteringen på jernbane og omlastingen til bil. Dette må ses i sammenheng.

#### - Bruk statlig reguleringsplan

- Da landet trengte en ny hovedflyplass utenfor Oslo som erstatning for Fornebu, ble det nødvendig å anvende rikspolitisk makt med statlig reguleringsplan, minner Erling Sæther om. Han betrakter situasjonen for at Norges nasjonale logistikk-senter i Groruddalen å være like kritisk og viktig for at nasjonale næringsinteresser

» ...kan bli offer for at folkevalgte i Oslo ikke ser de nødvendige sammenhenger

og overordnede mål både i samferdsels- og miljøpolitikken. Men disse målene kan bli offer for at folkevalgte i Oslo ikke ser de nødvendige sammenhenger og konsekvenser av egen politikk.

- Oslo kommune har verken eiendommer eller virkemidler som tilsier at de kan være en viktig aktør i en omstilling av Groruddalen. Like fullt kan bystyret med Plan- og bygningsloven i hånd motarbeide opplagte nasjonale interesser som staten – med mindre man griper inn med instituttet statlig regulering – neppe vinner kontroll over.

#### Nyland Syd og jernbanen

- Etablering av et logistikk-senter på Nyland Syd på Alnabru er en naturlig konsekvens av at Groruddalen/Alnabru-området er blitt et nasjonalt samtrafikksenter på aksene Oslo Gardermoen, fastslår Erling Sæther.

- Nyland Syd vil også kunne avlaste logistikk-kapasitet som forsvinner gjennom de store endringene som etter hvert vil komme i Oslo havn, spår Erling Sæther. Nyland Syd vil styrke jernbanens muligheter til å få mer gods på bane og vil kunne bety et bidrag til en mer miljøvennlig trafikkavvikling i Groruddalen.

oyg@jbn.no

## Dette er Alnabru godsterminal:



- Alnabru er Norges største godssenter
- Terminalen utgjør 1200 dekar, derav skiftestasjonen 940 dekar
- Her er de store samlasterne - ved siden av Posten og jernbanen
- 75 prosent av det nasjonale godsmarkedet er lokalisert i Groruddalen
- 80 prosent av alt gods over Oslo havn går via Alnabruområdet og Groruddalen
- Veitransport står for 70 prosent av godsmengdene i Oslo og 90 prosent i Akershus
- Linjegods har en jernbaneandel på 56 prosent ut fra Alnabru

## Dette skjer om terminalen flyttes:

- Flyttes terminalen fra Alnabru, vil veitransporten øke dramatisk
- Andelen av gods på jernbane i Norge vil bli ytterligere redusert
- Flere tusen arbeidsplasser i Oslo berøres
- Nasjonal kompetanse innen logistikk vil forvitte og godskunder i Norge må kjøpe tjenester hos utenlandske logistikkoperatører

# Ny lønnspolitikk i JBV

**- En felles lønnspolitikk er nå vedtatt for hele Jernbaneverket. Den nye lønnspolitikken markerer en milepæl og vil kunne bli et godt verktøy i lønns- og personalpolitikken.**

SVEIN ERIK BAKKEN

Det sier seksjonssjef Tor Dahl i en kommentar til Jernbanemagasinet.

Den lokale lønnspolitikken skal være førende for partene ved lokale forhandlinger og ved fastsettelse av lønn ved ansettelse.

## Mer samordnet

*- Hva er den viktigste forskjellen fra den gamle?*

- Den viktigste forskjellen er at lønnspolitikken tidligere ikke var samordnet i den grad som vi har fått til nå. Videre har vi fått stadfestet at lønnspolitikken skal brukes til lokale lønnsforhandlinger og ved individuelle forhandlinger på såkalt særlig grunnlag, der oppnådde resultater og utførelsen av jobben blir lagt til grunn.

*- Blir dette først og fremst et verktøy for arbeidsgiveren?*

- Nei, men den vil bli mer forutsigbar i

” En faglig spesialist kan heretter tjene mer enn sin nærmeste leder

forhold til det som skal legges inn av forringer ved for eksempel lokale forhandlinger. Dermed vil begge parter ha et felles grunnlag når lønningene skal drøftes.

## Bedre redskap

*- Hva betyr forskjellen for den vanlige jernbanemann og kvinne?*

- Den vil ikke bety så veldig mye. Samtidig har vi lagt vekt på individuell avlønning. Vi har nå fått et bedre redskap til å fastsette lønnen etter den enkeltes arbeidsoppgaver. Det må følges opp konkret i lønnsoppgjørene og vil bety at vi heretter vil se mer på hvordan den ansat-



**Felles grunnlag:** - Den nye lønnspolitikken vil gi begge parter et felles grunnlag når lønnsaker skal drøftes, sier seksjonssjef Tor Dahl. (Foto: Tore Holtet).

te utfører jobben, oppnår resultater osv.

*- Betyr det mer til såkalte personlige tillegg og mindre til like tillegg når den lokale potten skal fordeles?*

- Nei, det gjør det ikke. Vi slår fast at vi har store, homogene grupper som må behandles ensartet.

## Prøvesteinen

*- Hvem taper og hvem vinner på den nye lønnspolitikken?*

- Det er veldig vanskelig å si om det blir noen vinnere eller tapere. Dette er i hovedsak en oppskrift på hvordan vi skal bruke lønnspolitikken framover. De lokale forhandlingene til høsten vil bli den første prøvesteinen på den nye lønnspolitikken.

- I tillegg vil den bli brukt i forbindelse med nyansettelser og på såkalt særskilt grunnlag.

## Ikke vanskelig

*- Var det vanskelig å komme til enighet om den nye lønnspolitikken?*

- Nei. Da vi fikk satt innspillene fra fagforbundene og andre ned på papiret, så

gikk det veldig greit å komme fram til enighet.

*- Lover det godt med tanke på utøvelsen av den nye politikken?*

- Ja, om alle er innstilt på å bruke den, så vil den være et godt grunnlag for de kommende lokale lønnsoppgjør.

## Mer enn sjefen

- Den nye lønnspolitikken legger forholdene bedre til rette for at de som ønsker å velge en karrierevei som spesialist, kan gjøre det. En faglig spesialist kan heretter tjene mer enn sin nærmeste leder.

- Bakgrunnen er at faglig dyktige medarbeidere ofte har blitt ledere for å få bedre lønn i stedet for å konsentrere seg om det de er gode på. Nå kan vi gi en brukbar lønn til dem som velger å jobbe med faget sitt. Prisen er at noen ledere må akseptere at enkelte medarbeidere har høyere lønn enn de sjøl.

- Dette kan vel også bli et godt verktøy når konkurransen om de dyktige fagfolkene øker?

*- Ja, helt opplagt, avslutter Tor Dahl.*

svein.erik.bakken@jbv.no

# Han tolvdoblet investerte

**STOCKHOLM (Jernbanemagasinet): - Langsom jernbaneutbygging er dårlig økonomi, sa Jan Brandborn. Som sjef for det svenske Banverket fikk han politikerne med på å tolv(!)doble de årlige jernbane-investeringene - fra 600 millioner svenske kroner i 1990 til 7,8 milliarder kroner i 1995.**

TORE HOLTET

Jan Brandborn er ingen hvem som helst i når det handler om modernisering av svensk jernbane. Han var stedfortredende generaldirektør i det svenske Vägverket før han i egenskap av generaldirektør i Trafiksäkerhetsverket fikk et spesialoppdrag fra den svenske regjeringen: Han skulle utrede nye jernbaneprosjekter rundt Stockholm.

I 1988 ble han tilsatt som Banverkets første generaldirektør for å følge opp sine egne – og regjeringens – vyer, og Brandborn tok raskt opp kampen mot det gamle og sentraliserte SJ (Statens Järnvägar).

- Politikerne var lei av å bevilge milliarder av kroner uten å få se hvor pengene ble av, sier han.

## Gode politiske kontakter

Vi treffer Jan Brandborn på Arlanda. - La oss finne en rolig benk litt unna den verste trafikken, sier den nøkterne pensjonisten. Han har vært på nok et viktig møte i Stockholm. For selv om den mangearige toppsjefen er pensjonist, har han

” For å kunne oppnå mange vedtatte politiske mål trengs gode kommunikasjoner

nettopp levert fra seg en ny brannfakkell: Nå vil han – i egenskap av regjeringsoppnevnt jernbaneutredet – avregulere all togtrafikk på svenske skinner.

Denne mannen har tyngde, i mer enn en betydning av ordet, og han er seg sin egen rolle bevisst:

- Jeg er ingeniør, og i Sverige er det

uvanlig å bli generaldirektør eller länshövding (fylkesmann) uten noen form for politisk bakgrunn. Men for meg har dette vært en fordel. Jeg kan iakttta det politiske miljøet uten preferanser og snakke like godt med alle politikere – uansett hva

” Politikerne fikk større makt over jernbaneinvesteringene

slags politisk parti de tilhører. Derfor legger jeg ikke skjul på at jeg har fått gode kontakter i det politiske miljøet.

## En enorm tyngde

Da Jan Brandborn overtok sjefsstolen i Banverket, var det svenske jernbanenettet fullstendig nedslitt. Det en gang så ærverdige SJ hadde store problemer og kom selv med forslaget om å skille ut infrastrukturen.

Sverige var først ute i verden med å opprette sitt «jernbaneverk».

I hele Europa ble den oppsiktsvekkende splittelsen av det sammensveiste jernbanemiljøet møtt med en unison skepsis.

«En vanvittig idé,» var reaksjonen fra andre lands jernbaneselskaper.

Siden har nesten alle fulgt etter.

- Hvordan bygde du opp Banverket?

- Jeg organiserte Banverket etter samme mønster som Vägverket: ett hovedkontor på toppen, men med regioner som begynte å arbeide selvstendig mot fylker og kommuner. Dermed fikk politikere på alle tre nivåer tilgang til jernbanekspertise.

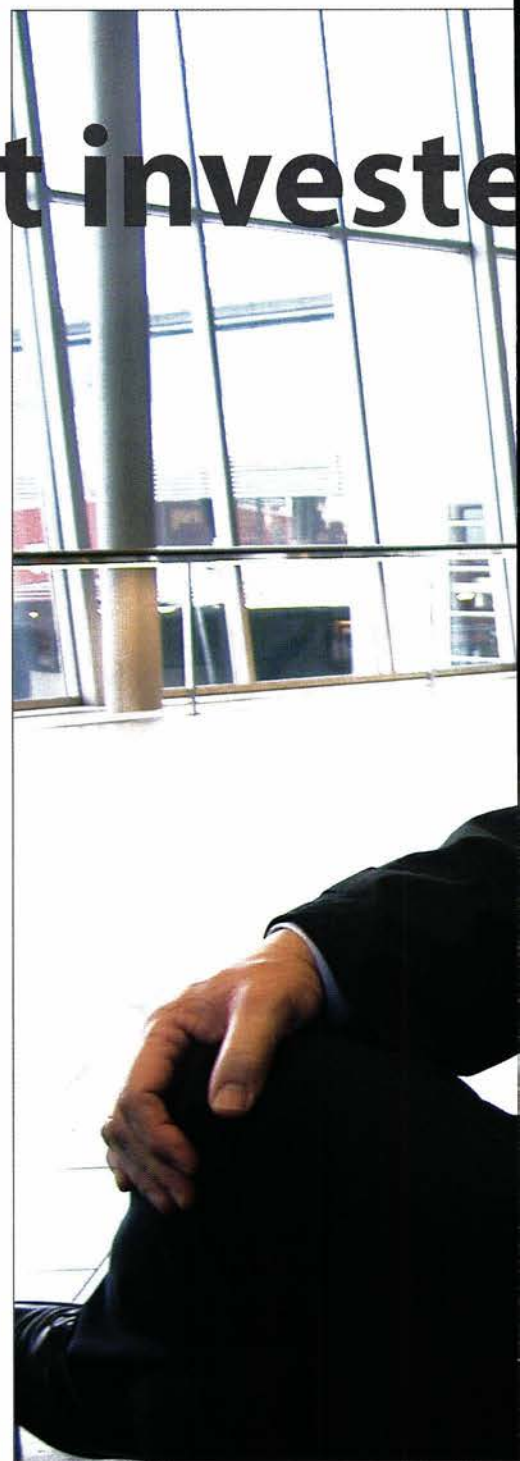
- For SJ hadde hatt et sentralisert beslutningsapparat. Mye av dette apparatet trykket jeg ned på kommune- og fylkesnivå, i den hensikt å gjøre politikere delaktige både når det gjaldt utforming av

planer og økonomiske prioriteringer. Det ga et langt større politisk engasjement for jernbanen. Det politiske trykket for å bygge ut jernbanenettet fikk en enorm tyngde.

## Enige om mål

- Hvordan skapte du og Banverket en tilnærmet tverrpolitisk oppslutning om en omfattende utbygging av jernbanenettet?

- Vi startet med å rette oppmerksomheten mot vedtatte politiske mål. Overordnede politiske mål i Sverige går blant annet på miljø, økonomisk vekst, trafikk-



# ringene



**Sunn fornuft:** - Jeg brukte sunn fornuft. Skal du få gjennomslag i det politiske systemet, hjelper det lite å vifte med vitenskapelige utredninger, sier Jan Brandborn. (Foto: Tore Holtet).

sikkerhet, regionforståelse og at «Hele landet skal leve». Ingen av disse målene er spesielt kontroversielle. Men vi sørget for å gi politikerne en innsikt:

For å kunne oppnå disse målene trengs gode kommunikasjoner.

- Da vi var enige om at det måtte satses på kommunikasjoner, kom vi til neste diskusjon: Skal vi bygge ut veier, jernbane eller legge til rette for mer flytrafikk?

- Vägverket og Banverket hadde begge den holdningen at vi ikke skulle snakke negativt om hverandres aktivitet, for da får du feil debatt. Det er langt mer fruktbart at hver og en gjør de ulike trafikktypene så attraktive som mulig og gjennom det bidra til å skape mer effektive transportløsninger.

- På tre steder i Sverige har vi hatt stor effekt av å bygge ut jernbane og vei samti-

dig – med samme entreprenør. Det skjedde på vestkysten, strekningen Stockholm-Eskilstuna og nord for Stockholm. Og i mange tilfeller trengs både vei og jernbane for å oppnå målet om regionforståelse.

### Trengs krafttak

– Men presiserer Jan Brandborn. – Det er viktig å få fram at jernbaneutbygging er noe helt annet enn veiutbygging. Veier



## Politikerne var lei av å bevilge milliarder av kroner uten å få se hvor pengene ble av

kan bygges ut etappevis, og nye strekninger kan utnyttes etter hvert som de står ferdig. En jernbanestrekning, derimot, må bygges ferdig fra A til B, og utbyggingen må tilpasses de togtypene som skal gå på den aktuelle strekningen.

- Jernbaneinvesteringene må derfor konsentreres på en helt annen måte enn veiinvesteringene. Her trengs det krafttak hvis det skal lønne seg. Og dette var en argumentasjon som gikk hjem hos politikerne.

- *Hvor viktig var det at Banverket framsto som noe helt annet enn SJ?*

- Det var helt avgjørende. Politikerne hadde sprøytet inn milliarder av kroner inn i det gamle SJ-systemet, og der kunne ingen fortelle hvor pengene forsvant. Banverket kunne imidlertid i detalj fortelle hva pengene skulle brukes til, og vi kunne like detaljert dokumentere hva slags resultater som ble oppnådd.

- *Hva er den viktigste årsaken til at investeringene ble så mye som 12-doblet på fem år?*

- Noe av det viktigste var at vi greide å synliggjøre hva milliardene gikk til, for dermed fikk vi nye milliarder. Jeg var «eksperten» som pekte på selvfølgeligheter – enkle resonneringer som slår an. For én ting har jeg erfart: Skal du få gjennomslag i det politiske systemet, hjelper det lite å vifte med vitenskapelige utredninger.

### Ingen veier stengt

Brandborn legger ikke skjul på at han hadde en ideell posisjon i forhold til dem som satt på pengesekken.

- Som sjef for det svenske trafikksikkerhetsverket hadde jeg foreslått tunge investeringer for jernbanen – og ingen veier var stengt i forhold til det politiske apparatet.

- *Hvor hentet du ditt tankegods fra?*

- Sunn fornuft! Jeg tok for meg de viktigste byene rundt Stockholm og spurte: Hvorfor skal det ikke bli interessant å pendle fra disse byene hvis det først går an å reise til Stockholm på en time? Fra før visste vi at en times pendling blir oppfattet som akseptabelt. Og med denne enkle argumentasjon fikk vi raskt aksept for



**Tyngde:** - *Det politiske presset for å bygge ut jernbanen fikk en enorm tyngde etter at vi trakk inn politikere fra alle nivåer, sier Jan Brandborn.*

(Foto: Tore Holtet)

å sette inn høyhastighetstog på de aktuelle strekningene. Dermed oppnådde vi automatisk det politiske målet om regionforståelse.

### Enorme summer

- *Men ikke alle jernbaneprosjekter er like samfunnsøkonomisk lønnsomme?*

- Nei, men ved å satse på jernbaneutbygging mellom større byer visste vi at det ville bli samfunnsøkonomisk lønnsomt. Våre antakelser viste seg å slå til, og den positive holdningen som politikerne i dag har til jernbanen, baserer seg på positive eksempler som Svealandsbanan – som raskt sjudoblet trafikken – og suksessforbindelsen mellom Stockholm og Göteborg.

## Jernbaneutbygging er noe helt annet enn veiutbygging

- *Har det hatt stor betydning at Sverige var så tidlig ute med å skille ut infrastrukturen?*

- Ja, politikerne fikk da større makt over investeringene, slik de hadde hatt på veisiden. I forhold til jernbanen hadde de tidligere ikke hatt noe tilsvarende politisk styringsverktøy.

- Satsing på infrastruktur innebærer imidlertid at det må settes av enorme

pengesummer. Og bedriftsøkonomisk blir det umulig å finansiere jernbaneprosjekter med billetter. Staten må derfor ta grunnlagsinvesteringene og heller stille krav til trafikken på sporet.

- I Sverige er det vanlig at kommuner og fylker betaler en del av stasjonene på de nye jernbanestrekningene?

- Ja, og det er viktig at de betaler noe – at de ikke bare får snakke seg til fordeler. I neste omgang betyr det at flere får et eierforhold til jernbanen. Flere får interesse av å bevise at utbyggingen var verdt pengene.

### Personlig kjepphest

- *Hva slags tanker har du om utviklingen av norsk jernbane?*

- Jeg skal ikke begi meg ut på å uttale meg for mye om norske forhold som jeg ikke har nok innsikt i. Men visse forbindelser er meget interessante, og jeg kan nevne en personlig kjepphest: aksene Sundsvall-Östersund-Trondheim.

- Her ligger mye til rette for et vekstområde på tvers av våre to land. Uten en riksgrense imellom ville denne strekningen trolig vært bygd ut for lenge siden. For hvorfor skal gods kjøres helt fra Östersund til Göteborg når det kan fraktes en isfri havn i Trondheim? Her ligger det til rette for et vinn-vinn-forhold, framholder Banverkets «grunnlegger» og den svenske regjeringens personlige jernbaneutredning, Jan Brandborn.

tore.holtet@jbn.no

## Jan Brandborn (65)

- Utdannet sivilingeniør Kungliga Tekniska Högskolan, Stockholm
- Vegsjef i Kristianstad (1975-1982)
- Vegsjef i Stockholms län (1982-1984)
- Stedfortredende generaldirektør for Vägverket (1984-1986)
- Generaldirektør for Trafiksäkerhetsverket (1986-1988)
- Generaldirektør for Banverket (1988-1995)
- Generaldirektør for Vägverket (1995-2001).
- Regjeringsoppnevnt jernbaneutredning (2001-)

# - Siste sjanse for jernbanen

**TRONDHEIM (Jernbanemagasinet): - Kalkulasjonsrenten for samferdselsinvesteringer i Norge er en leke-rente – utformet av Finansdepartementet og med alvorlige konsekvenser for jernbanen, sa fylkesordfører Tore O. Sandvik under «Jernbaneverkstedet» i Trondheim.**

ØYSTEIN GRUE

- Dette er siste sjanse for jernbanen. De politiske grepene må tas nå, sa fylkesordfører i Sør-Trøndelag Tore O. Sandvik (Ap) da han åpnet politisk «Jernbaneverksted» i Trondheim 27. april.

## - Er konkurransedyktig

- Får vi opp passasjergrunnlaget og en økning i godstransporten, er jernbanen konkurransedyktig. Det er dyrere å drive flytransport enn jernbane- og veitransport dersom konkurransevilkårene bare er like. Med en god infrastruktur blir jernbanen konkurransedyktig, sa fylkesordføreren, som var vertskap for arrangementet.

Foruten representanter fra Stortingets samferdselskomité deltok et flertall av fylkeskommunene sammen med innlederne Steinar Killi fra Jernbaneverket, Jan Brandborn, tidligere generaldirektør i henholdsvis Vägverket og Banverket i Sverige og konsulent Øyvind Rørslett, Norwegian Rail Consult.

## - Rentefritt lån

- Statsbudsjettet bør fortsatt være den viktigste finansieringskilden, men for å få til en fornyelse, erkjenner jeg at det kan være behov for alternative finansieringskilder, fremholdt Tore O. Sandvik i sin innledning.

- Et alternativ kan være at Jernbaneverket får ta opp lån for investeringer, eller at Staten yter rentefritt lån til Jernbaneverket. Videre er det tvingende

nødvendig å se på kalkulasjonsrenten for jernbaneinvesteringer i Norge. Den må ned! Kalkulasjonsrenten for samferdselsinvesteringer i Norge er en leke-rente – utformet av Finansdepartementet - uten forankring i virkeligheten, og med alvorlige konsekvenser for jernbanen. Slik kan det ikke fortsette, sa Tore O. Sandvik før han refererte fellesuttalelsen fra landets jernbanefora:

«En rekke jernbaneprosjekter har høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Det vil si at det er et økonomisk tap å ikke realisere dem.»

## - Ikke prioritert

Jernbanedirektør Steinar Killi slo i sitt innlegg fast at samferdsel er ikke politisk prioritert.

- Regjeringen og Stortinget har prioritert barnehager, skole og eldreomsorg på bekostning av samferdsel – som er blitt en

## » De politiske grepene må tas nå

svalderingspost, sa Killi. For å gjøre jernbanen konkurransedyktig igjen, er det behov for 10-15 års kraftfull satsing på de mest samfunnsøkonomiske prosjektene som Jernbaneverket har presentert i Nasjonal transportplan.

- I konkurranse med glitrende veiprosjekter som Lofoten fastlandsforbindelse (LOFAST), trenger jernbanen tilsvarende stjerneeksempler. Sammenknytning av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen er ett prosjekt i denne kategori, sa Steinar Killi.

## Inflasjonsspøkelset

Jan Brandborn fortalte hvordan svenske politikere og samfunnsøkonomer i forarbeidet til den svenske jernbanesatsingen drøftet hvor mye den svenske stat kunne satse på jernbane- og veibyggning uten at det endte med inflasjon. Han fortalte hvordan statlige svenske investeringsprosjekter har to alternative finansieringskilder; enten låne penger av



*Lån: - La Jernbaneverket ta opp lån for å betjene de nødvendige utbetalingene eller la Staten yte rentefrie lån til Jernbaneverket, oppfordret fylkesordfører Tore O. Sandvik (Ap) i Sør-Trøndelag under «Politisk jernbaneverksted i Trondheim.*

*(Foto: Øystein Grue).*

«Riksgäldskontoret» eller ta opp lån med statlige garantier, slik det ble gjort med Öresund- og Storebelt-prosjektene. Arlandabanen finansieres etter en tredje modell OPS (Offentlig privat samarbeid).

- Den kraftfulle satsingen på jernbane og veibyggning i statlig regi var ingen selvfølge. Sverige slet med underskudd i nasjonalbudsjettet. I Norge er jo problemstillingen en annen, avsluttet Jan Brandborn.

# - Uenighet en drivkraft

Hun ser fram til å lede den omstridte «fusjonen» Fellestjenester - med base på Hamar. For Jorun Sunde er vant til at det kan blåse litt rundt seg, og hun ser på uenighet som en drivkraft. – Når vi tenker forskjellig, lærer vi av hverandre, sier hun med overbevisning i stemmen.



**Målbevisst:** - Målet er å skape en effektiv serviceinstitusjon for hele Jernbaneverket, sier direktør for Fellestjenester, Jorun Sunde – en åpen og direkte kvinne med smilet på lur. (Foto: Tore Holtet).

TORE HOLTET

Egentlig er den godt voksne kvinnen fra Fredrikstad en kneskade fra å jobbe som hjelpepleier. For i mange år var helsevesenet hennes faste arbeidsplass.

Hun trivdes som omsorgsperson. Og det stemmer godt med en jobbtest hun tok for en del år siden: Jorun Sunde er nemlig både omsorgsfull og resultatorientert.

Den sistnevnte egenskapen har hun ikke minst hatt stor nytte av etter at hun i 1985 bestemte seg for å ta fatt på en helt ny yrkesvei. Etter treårig høyskoleutdanning var hun kommunalkandidat og fikk jobb som økonomikonsulent i den nyopprettede bydelen Uranienborg Majorstuen.

Senere har lederjobbene stått i kø:

” Jeg hadde håpet at flere ville bli med

økonomisjef i bydelen etter ett år, økonomisjef i Vestby kommune og «økonomisjef» for 23 kommuner – hos Fylkesmannen i Oslo og Akershus.

Det hører med til hennes livshistorie at hun har en mangslungen partipolitisk karriere bak seg – for Arbeiderpartiet. Og derfor trivdes hun godt med Kåre Willoch som sjef...

## Jobbtilbud på toget

- Men hvordan havnet «kommunalkandidaten» i Jernbaneverket?

- Som pendler mellom Fredrikstad og Oslo rakk jeg å bli kjent med mange, og en dag ble jeg faktisk spurt om jeg var interessert i jobb som økonomisjef i Jernbaneverket Region Øst. Jeg sa nei, men var så nysgjerrig at jeg måtte sjekke hva jeg gikk glipp av, beretter hun med et smil på lur.

Resultatet av togpraten ble et møte med daværende regiondirektør Jens Mel-som, og han tente hennes interesse for jobben. Fra 1. januar 1999 var Jernbaneverket Region Øst den nye arbeidsgiveren.



## ” For mange har dette vært en tøff prosess



- I Jernbaneverket møtte jeg et helt annet miljø - et nytt sett med begreper, forkortelser og mange ukjente ting å forholde seg til. Jeg satt på ledermøte totalt forvirret. Etter et par uker måtte jeg spørre hva KL hva for noe, humrer kvinnen, som gjennom åra har måttet lære seg flere forskjellige stammespråk.

- Men Jernbaneverket var en ny verden.

### Spare 35 prosent

I Region Øst ble Jorun Sunde i tillegg til økonomi også tillagt ansvaret for personal og administrasjon, og etter omorganiseringen var hun stabssjef.

Men det skulle ikke gå lang tid før hun kunne ble kalt til enda viktigere oppdrag. For da vedtaket om å opprette Fellestjenester ble fattet, fikk hun en telefon fra Brussel.

Stabsdirektør Ole M. Drangsholt var på tråden.

- Han spurte om jeg kunne tenke meg å være prosjektleder for Fellestjenester. Det var for spennende til at jeg kunne si nei, sier hun engasjert.

- Prosjektgruppen var en meget bra gruppe. Vi hadde et godt samarbeid til tross for at det i utgangspunktet var uenighet om plasseringen. Vårt hovedbudskap var at vi ville kunne oppnå en betydelig effektivisering ved å sentralisere regnskapstjenester, lønns- og personaladministrasjon og arkiv. Vi snakker om et potensial på 35 prosent – forutsatt en større grad av samlokalisering, oppsummerer hun.

Prosjektgruppen fikk skryt for sitt arbeid i ledelsen, og den 1. september i fjor ble Jorun Sunde tilsatt som direktør for Fellestjenester.

### Få blir med

- *Hvordan har du opplevd perioden etter at du fikk den krevende lederjobben?*

- Det er ingen grunn til å legge skjul på at jeg har møtt en del frustrasjon blant tilsatte, både i forhold til de organisatoriske endringene og den fysiske flyttingen. For mange har dette vært en tøff prosess, og vi har lagt vekt på at de som slutter, skal få bistand til å komme seg videre.

- *Hvor mange blir med på flyttelasset?*

- Jeg kan ikke eksakte tall, men det blir

minimalt. Totalt kan jeg kanskje gjøre meg forhåpninger om 10-15 medarbeidere. Da er jeg veldig optimistisk, og jeg har regnet med alle fagområder.

- *Blir det med færre enn du hadde trodd og håpet?*

- Ja, jeg hadde håpet på flere.

### Overføre kompetanse

- *Hvor mye tappes Jernbaneverket for kompetanse som følge av flyttingen til Hamar?*

- Det er vanskelig å svare eksakt på det spørsmålet. Flere av de som slutter, har en betydelig kompetanse som vi hadde hatt bruk for. Men det gjelder også de som flytter. Utfordringen nå er å få overført denne realkompetansen til nye mennesker.

- *Hvor mange stillinger vil bli lyst ut eksternt?*

- Opprinnelig ble det forutsatt at litt over 50 ansatte skulle være på Hamar,

## ” Hamar blir en spennende arbeidsplass



men noen forutsetninger har endret seg: Det er opprettet to satellitter – en i Drammen med to ansatte og en i Oslo med tre ansatte – som muligens medfører at vi trenger noen til. I tillegg har vi sagt ja til å ta inn overtallige fra Infrastruktur, opplyser Jorun Sunde.

### Spennende faglig miljø

Direktøren kommer selv til å pendle mellom sin bolig i Oppegård og Hamar, og hun har forståelse for at en slik jobbtilværelse ikke er like enkel å få til for dem som må hente barn i barnehagen.

- Derfor er det gitt tilbud om en del

## ” Jeg tror flere av oss har fått noen aha-opplevelser

virkemidler for å få folk til å flytte til Hamar. Men de er tidsbegrenset, og det har nok vært et problem, innrømmer hun.

Hun er overbevist om at Fellestjenester på Hamar blir en spennende arbeidsplass.

- Medarbeiderne får jobbe i et større faglig miljø, med større mulighet for å lære og utvikle seg. Målet er å skape en effektiv serviceinstitusjon for hele Jernbaneverket, der regnskapene til enhver tid er oppdatert og der lønn utbetales til rett tid. Rutinene skal nå bli enhetlige i hele Jernbaneverket, proklamerer hun.

- *Hvordan har responsen vært på de utlyste stillingene?*

- Den har vært god. Vi lyste ut 3 regn-

## ” Jernbaneverket var en ny verden

skapsstillinger eksternt og har mottatt 110 søknader. Mange av disse er kvalifiserte folk, som blant annet har jobbet i NSB-utskilte MiTrans – et firma som legges ned i Hamar og Drammen og som sentraliserer all virksomhet til Oslo.

### Åpen og direkte

- *Hvordan vil medarbeiderne oppleve Jorun Sunde som sjef?*

- Jeg regnes for å være åpen og direkte. Det kan i noen sammenhenger skremme enkelte, men jeg håper at andre også er åpne og direkte til meg. Jeg vil ikke være den som overkjører folk.

- På den annen side må det utvises en aksept for de beslutninger som er tatt. I noen miljøer er Hamar ennå et diskusjonstema, og den type omkamper fører oss ikke videre, svarer Jorun Sunde, som imidlertid har sansen både for diskusjoner og konstruktiv uenighet.

- Er vi stand til å lytte til hverandre, kan det faktisk hende at andre har rett, smiler direktør for Fellestjenester, Jorun Sunde.

tore.holtet@jbv.no

## Flyttingen til Hamar

- Fellestjenester på Hamar vil bestå av vel 50 medarbeidere innen regnskap, lønn/personal og arkiv
- Jernbaneverkets nye avdeling vil være på plass i løpet av andre halvår 2005
- Flyttingen vil skje etappevis
- I skrivende stund er det ikke inngått endelig avtale om leie av lokaler

# - Gir tilbud om hjelp og støtte

**- Jernbaneverket vil legge vekt på at de som berøres av nedbemanningen, skal tilbys ulike former for støtte og hjelp underveis.**

SVEIN ERIK BAKKEN

Det sier stabsleder økonomi & personal, Morten Mørch, som sammen med sjefingeniør Hanne Louise Moe og prosjektleder Erling Hogstad utgjør prosjektledelsen i arbeidet med å utforme Jernbaneverkets (JBVs) framtidige driftsapparat. I tillegg er Bedriftshelsetjenesten involvert i arbeidet.

## Utryggheten

- Den vedtatte nedbemanningen innen driftsapparatet berører mange mennesker. Vi ønsker å gjøre utryggheten så liten som mulig, men usikkerhet underveis i slike prosesser kommer vi dessverre ikke utenom, sier Mørch i en kommentar til Banenettet.

Den 15.april startet arbeidet med å utforme Jernbaneverkets framtidige driftsapparat. Bakgrunnen er arbeidet i fase I, og oppdraget er å utforme det framtidige driftsapparatet i JBV med 400 færre årsverk enn i dag.

Vedtaket med vedlegg for fase I finner du på Banenettet under «Effektivt og moderne JBV».

## Fire delprosjekter

Arbeidet i fase II organiseres i tillegg til prosjektledelsen i fire delprosjekter. De fire delprosjektene er:

*Organisering og bemanning*, som ledes av sjefsingeniør Odd Erik Berg. Hans gruppe skal ha sin innstilling om organisering av driftsapparatet (én enhet eller dagens to?) klar innen 15. mai. Hele arbeidet skal være avsluttet innen 15. juni.

*Produktivitetsforbedring*, som ledes av distriktssjef Hans Kristian Medbøen. Hans gruppe skal ha avsluttet sitt arbeid innen 15. november.

*Personalmessige konsekvenser og tiltak*, ledes av seksjonsleder Grethe Sperre og skal være ferdig innen 31. desember.

*Markedutvikling*, ledes av økonomisjef

Knut Helge Togstad og skal levere sin innstilling innen 1. november.

Du kan lese mer om delprosjektene på Banenettet. Her finner du hva deres hovedoppgaver er og hvem som er med i gruppene.

svein.erik.bakken@jbv.no

» Vi ønsker å gjøre utryggheten så liten som mulig

Morten Mørch



**400 færre:** Den 15. april startet arbeidet med å utforme JBVs framtidige driftsapparat med 400 færre årsverk enn i dag. (Illustrasjonsfoto).

# Rask avklaring i åpen prosess

**DRAMMEN (Jernbanemagasinet): - Vår viktigste oppgave er gjennom en åpen prosess å få til en rask avklaring, mens det vanskeligste spørsmålet blir å finne svaret på hvordan drift og vedlikehold skal organiseres.**

SVEIN ERIK BAKKEN

Det er hovedbudskapet til lederen av delprosjektet «Organisering og bemanning», sjefingeniør Odd Erik Berg.

- Hovedoppgavene er å kartlegge personell, kompetanse og dimensjonering, videre å vurdere om driftsoppgavene skal samles i én organisasjon eller fordeles mellom JBV Drift og banesjefene. Dersom svaret blir det siste, blir oppgaven å finne riktig grensesnitt og avklare modeller for samarbeid.

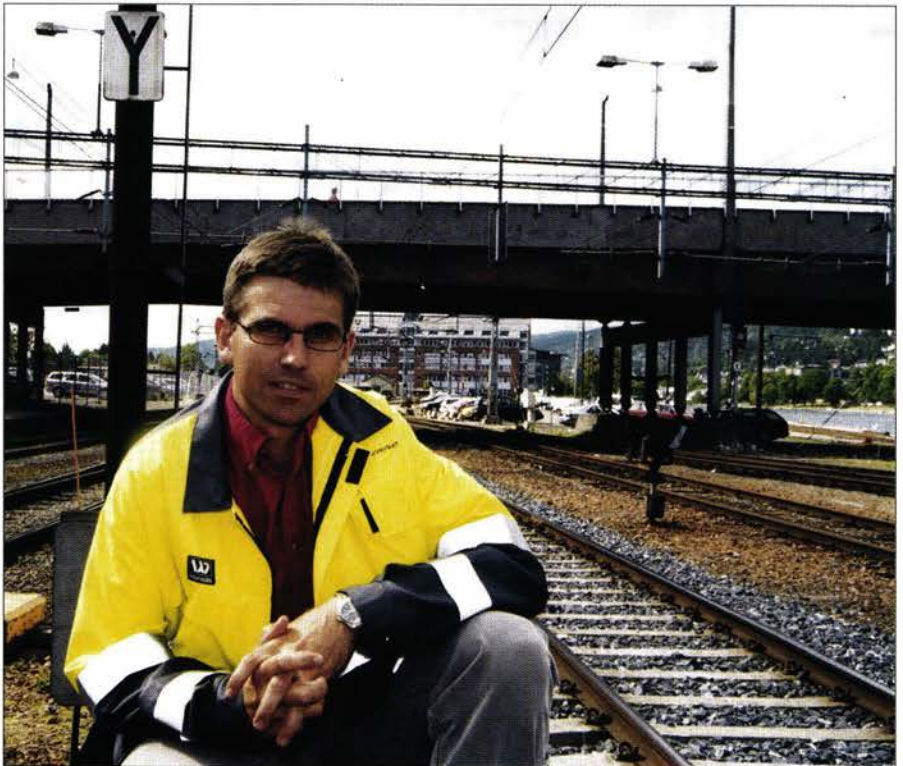
## Enorm utfordring

- Hovedmålet for vårt arbeid er fastsatt i Jernbaneverkets (JBVs) vedtak om å redusere bemanningen innen drift og vedlikehold med 400 årsverk. Vi skal finne den riktige måten å organisere driftsapparatet

» ... den geografiske plasseringen av folkene er en krevende oppgave

på, og den riktige plasseringen av folkene for å få utført driftsoppgavene mest mulig effektivt. Det er også viktig å få til en mest mulig åpen prosess der informasjonen gis løpende for å skape størst mulig trygghet.

- Dette blir en enorm utfordring. Vi vil ikke ha kapasitet til å informere alle. Samtidig er det viktig at vi kommer ut med informasjon og synspunkter underveis. Derfor er informasjonssjef Sindre Ånonsen helt fra starten trukket inn i arbeidet for å gi oss og de tre andre delpro-



**Frustrasjon:** - Bakgrunnen for det høye tempoet er også frustrasjonen ute etter alle endringene og dermed mangel på endelig avklaring, sier Odd Erik Berg.

(Foto: Svein Erik Bakken.)

sjektene råd om når og hvordan vi bør informere.

- I tillegg har alle i delprosjektet fått beskjed om at de har en viktig rolle som informasjonsbærere både utad og innad i prosjektgruppen.

## Vanskeligst

- Det vanskeligste spørsmålet å finne svar på blir om driftsapparatet skal samles i én eller to enheter. Det spørsmålet skal vi ha klart innen 15. mai, og Jernbaneverkets ledelse skal ta stilling til det tre dager etterpå.

- Bakgrunnen for det høye tempoet er at denne avklaringen er helt bestemmede både for det videre arbeidet vårt og for de andre delprosjektene.

## Utfordring

- Dersom vi velger å beholde dagens modell, blir rollefordelingen og grensesnittet

mellom de to enhetene en stor utfordring.

- Videre blir den geografiske plasseringen av folkene en krevende oppgave. Da beveger vi oss helt ned i «pukken», og vi må skaffe oss oversikt over kompetansen til hver enkelt når bemanningen på de enkelte stedene skal fastsettes.

- Hele innstillingen fra oss skal være ferdig innen 15. juni, slik at ledelsen i JBV kan fatte vedtak for sommerferien. Med andre ord har vi kun 40 arbeidsdager å gjøre jobben på.

- Å holde oppe tempoet er også viktig i forhold til frustrasjonen ute, etter alle endringene og dermed mangel på endelig avklaringer. Blir vi ikke ferdige til ferien, taper vi to - tre måneder. Derfor er det veldig viktig å få avklart organisasjonsmodellen og eventuelt grensesnittet og bemanningen før ferien, avslutter Odd Erik Berg.

svein.erik.bakken@jbv.no

# Hele strekninger ut på anbud?

**- Det vanskeligste spørsmålet blir å vurdere hva innen drift og vedlikehold som skal settes ut på anbud. Vi kommer blant annet til å vurdere om hele strekninger skal konkurranseutsettes.**

SVEIN ERIK BAKKEN

Det sier lederen av delprosjektet «Markedsutvikling», økonomisjef Knut Helge Togstad. Hans gruppe skal jobbe med følgende hovedaktiviteter: kartlegge eksisterende marked, utvikle en markedsstrategi og se på ulike virkemidler for å få eksterne til å legge inn anbud på denne type jobber.

## Hele strekninger

- Mye er gjort på vurdering av konkurranseutsetting både her til lands, i Skandinavia og i Europa. Vår første oppgave fram til sommeren blir å kartlegge tidligere arbeider. Dette vil vi så analysere.

- Nettopp hva som skal settes ut på anbud, blir det vanskeligste spørsmålet. Vi kommer blant annet til å vurdere om vi skal sette ut hele strekninger, noe det vil være ulike meninger om, både hos fagforeningene og banesjefene.

## Hva-hvor?

- Over sommerferien vil vi ta fatt på markedsstrategien. Vår oppgave blir å finne ut

» Hva som skal settes ut på anbud, blir det vanskeligste spørsmålet

hva vi skal kjøpe hvor. Vi kommer til å legge stor vekt på at JBV skal være forutsigbart. Er ikke JBV forutsigbart, vil vi miste tillit i næringslivet, og vi vil ikke kunne skape noe marked i det hele tatt.

- Neste spørsmål er om Østlandet er det primære området vi ønsker å konkurranseutsette, eller om vi skal se på hele



*Hva hvor: - Vår oppgave blir å finne ut hva vi skal kjøpe hvor, sier Knut Helge Togstad. (Foto: Øystein Grue)*

landet. For å sette det på spissen, så er det jo ikke sikkert at det er noe driftsmarked på Saltfjellet.

- I tillegg vil vi se på avtalestrategier. Her vil vi trekke inn erfaringene som for eksempel vegvesenet og andre har høstet.

## Det verste

- Hovedmålet er rett og slett å gjøre JBV i stand til å sette mer av virksomheten ut på det åpne markedet. JBV har alt satt ut 70 til 80 prosent av budsjettene, så vi er ikke ukjent med dette her. På driftssiden

blir det viktigste å skape flere aktører så det ikke danner seg monopol. Private monopol er kanskje det verste å ha.

- Den største utfordringen blir å få flest mulig til å si sin mening. Det er mange som har erfaringer og meninger om konkurranseutsetting. Disse er det viktig at vi fanger opp. Det er fullt mulig å ringe oss eller sende oss epost. Ingen behøver å være redd for å si ifra, avslutter Knut Helge Togstad.

svein.erik.bakken@jbv.no



**Vanskeligst:** - Det vanskeligste blir å definere kriterier for utvelgelse av overtallige, sier Grethe Sperre. (Foto: Øystein Grue).

# - Realistisk plan for nedbemanning

**- Vår viktigste oppgave er å levere en realistisk og konkret plan for gjennomføring av nedbemanningen i Jernbaneverket, sier prosjektleder for «Personneltmessige konsekvenser og tiltak», seksjonsleder Grethe Sperre.**

SVEIN ERIK BAKKEN

- I prosjektarbeidet er det viktig å få opp ulike meninger og løsninger. Vi bør derfor tåle uenighet i gruppa. Når vi vet hvor mange medarbeidere dette berører på lengre sikt, ville det være rart om det ikke var ulike synspunkter på gjennomføringen, sier hun og påpeker at omstillingsmidler er en forutsetning for å få til nedbemanningen over tre år.

## Førende

- Hovedmålet med vårt arbeid er å komme fram til tiltak og virkemidler for gjennomføring av nedbemanning i Jernbaneverkets (JBVs) totale driftsapparat.

- Staten har vedtatt tiltak og virkemid-

ler. Det er viktig å være klar over at de er individbasert. Det innebærer at de må søkes på internt. JBV kan i tillegg vedta egne tiltak. En vedtatt omstillingsavtale for statlig virksomhet vil da være førende.

## Kriterier for utvelgelse

- Det vanskeligste spørsmålet vil være å definere kriterier for utvelgelse av overtallige i faggrupper og i administrasjon. Et annet vanskelig spørsmål vil være balan-

sen mellom nedbemanning og rekruttering.

- Vi trenger flere lærlinger og ungdommer i JBV. Det kommer jo en tid etter oss.

## Ansvars- og tidfeste

- Den største utfordringen vil være å ansvarsfeste og tidfeste nedbemanningen. Ofte tar nedbemanning lengre tid enn planlagt, noe som er svært uheldig for de ansatte.

- En annen utfordring vil være å gi lokale ledere kompetanse og trygghet til å gjennomføre omstillingssamtaler og oppfølging. Mange av våre ledere i dag har lite konkret erfaring fra omstilling, sier Grethe Sperre.

svein.erik.bakken@jbv.no

» I prosjektarbeidet er det viktig å få opp ulike meninger og løsninger

# - Fra ord til handling

**- Vi kan skrive rapporter til vi blir «blå» i ansiktet uten at det hjelper dersom de ikke har forankring både hos ledelse og medarbeidere. Den største utfordringen blir derfor å gå fra ord til handling.**

SVEIN ERIK BAKKEN

Det sier lederen av delprosjektet «Produktivetsforbedring», distriktssjef Hans Kristian Medbøen. Prosjektgruppens hovedoppgaver blir å komme med tiltak som fremmer produktiviteten, samt motivasjon og inspirasjon for å gjennomføre tiltakene, videre vurdere verktøy som målemetoder, idébank og overføring av de beste driftsmetodene til hele Jernbaneverket (JBV).

Mange av tiltakene innenfor «Produktivetsforbedring» er tilnærmet uavhengig av hvordan JBVs fremtidige driftsapparat organiseres, mens forslag til samarbeidsprosesser må avvente ny organisasjonsmodell.

## Overordnede

- Vår viktigste oppgave blir å få fram de mest overordnede kriteriene og tiltakene på vedlikeholdssiden. De mindre prosessene vil vi beskrive generelt, men bevisst overlate til de lokale enhetene å gjennomføre for å sikre nødvendig forankring og lokal tilhørighet.

- Hovedmålet for vårt arbeid er enkelt og greit mer bane for pengene ved bruk av mindre ressurser.

## Lett og vanskelig

- Det vanskeligste spørsmålet vi skal gi svar på, er hvordan en kommer over fra å bruke ressurser på beredskap og retting av feil til forebyggende tiltak med varig effekt.

- Samtidig er det lett å si hva en bør gjøre, men vanskelig å si hvordan en skal gjennomføre det. Vi har klart mye å hente

**» Hovedmålet for vårt arbeid er enkelt og greit mer bane for pengene**



*Skyttergravkultur: - Vi må gå fra bortforklaringer og skyttergravskultur til en nysgjerrighetskultur, mener Hans Kristian Medbøen. (Foto: Svein Erik Bakken).*

ved å få hele driftsapparatet i JBV til å ta i bruk tiltak og arbeidsmetoder som beviselig har gitt gode resultater.

## Nysgjerrighetskultur

- Det blir en utfordring å få våre forslag forankret på alle nivåer og i neste omgang å få tiltakene gjennomført. For å få til dette må vi gå fra bortforklaringer og «skyttergravskultur» til en nysgjerrighetskul-

tur. Det er nødvendig skal vi få satt nye tiltak ut i livet.

- Vi skal ha vårt arbeid ferdig innen 15. november. Kommer vi fram til gode tiltak underveis, skal vi likevel straks lansere dem og ikke vente til hele forslaget fra oss er ferdig, avslutter Hans Kristian Medbøen.

svein.erik.bakken@jbv.no

# - En levende jernbane

**KOPPERÅ** (Jernbanemagasinet):  
- Skikkelig kvalitet på sporene, stappfulle persontog, mye godstrafikk og folk på stasjonene. Det er min drømmejernbane.

SVEIN ERIK BAKKEN

Vi svinger av E14 og setter kursen mot smelteverket som troner ruvende mot himmelsynet. Vi tenker at Kopperå stasjon kan da ikke ligge så høyt oppe, men dette særegne industrisamfunnet vil vi uansett se nærmere på.

Vi passerer et velbrukt smelteverk og en drøy håndfull slitte arbeiderboliger fra tidlig i forrige århundre, en nærbutikk med lottoutsalg og der dukker sannelig meg også Kopperå stasjon beskjeden opp. Like slitt av tidens tann og år med mangel på vedlikehold som resten av det vesle lokalsamfunnet.

## Snart jublant

Her blir vi møtt av en blid, nøktern, småflittig og fornøyd 42 åring. Om et par år kan en av Jernbaneverkets (JBVs) få kvinnelige togekspeditører (txp) feire 25-års-jubileum på jernbanen.

- Huff ja, det begynner å bli noen år siden jeg begynte som bud på Trondheim stasjon i 1981.

- Hvorfor begynte du på jernbanen?

- Det var tilfeldigheter. Så en annonse i avisen og søkte på den for jeg hadde lyst til å begynne å jobbe. Overraskende valgte de meg blant veldig mange søkere.

Karrieren som bud ble meget kortvarig. Alt etter to år var Tove utdannet txp.

## Rolige dager

Togekspeditøren på Kopperå har normalt, hva mange vil mene, meget rolige arbeidsdager. På hverdager har de seks tog å passe på, pluss to godstog med tømmer i helgene.

- Hvorfor er Kopperå med så få tog betjent?

- Vi er nødt til å være her etter at betjeningen er kuttet ut på Storlien stasjon på den andre siden av grensen til Sverige. Vi er dermed en grensestasjon og har ansva-

## Min arbeidsdag

Navn: Tove Kjelsli

Alder: 42 år

Arbeidssted: Kopperå

Tittel: Togekspeditør

Begynte som: Bud/kontorassistent

Bor: Meråker

» Så mange karer å danse med

ret for togtrafikken på Meråkerbanen mellom Hell og Storlien.

## Ikke ensomt

Om stasjonsbygningene på Kopperå roper etter vedlikehold utenpå, er det tatt en del grep for å gjøre arbeidsplassen for togekspeditørene funksjonell og trivelig.

Tove er snart på plass i godstolen. Da vi takker nei til kaffe og muffens, griper ivrige hender tak i håndarbeidet.

- Er dette en fin arbeidsplass for de som er glade i håndarbeid?

- Ja, du rekker å gjøre en del andre ting også mens du er på vakt.

- Blir det litt ensomt og trist en gang iblant?

- Nei, ikke for meg. Jeg har også en del tilleggsoppgaver. Det kommer godt med.

## Mange karer å danse med

- Hva liker du å drive med når du ikke er på jobb?

- Nei, jeg har nå familie da. To unger, en kall og hus, og så er jeg med i blanda kor.

- Hvor går turen i år?

- Vi skal være med på et sommerstevne på Malvik. Sist helg var vi på kortreff i Lånkehallen der Stjørdal mannskor stod som arrangør. Det treffet prøver vi å få med oss, for der er det så mange karer å danse med.



**Ikke ensomt:** Tove Kjelsli synes ikke at det er trist og kjedelig å være togekspeditør på Kopperå stasjon, sjøl om hun kun får besøk av seks til åtte tog i døgnet.

(Foto: Svein Erik Bakken)

## Fastgrodd

- Hva betyr jernbanen og JBV for deg?

- Etter å ha vært ansatt i så mange år, får du et personlig forhold til begge deler.

- Er du jernbanemann eller hva kaller du deg?

- Nei, jeg sier jernbanemann, jeg også, sier hun og ler av seg sjøl. - Nå sier jeg også at jeg jobber i JBV. Da får jeg både med jern og bane.

- Hva ville du gjort annerledes i jobben om du fikk bestemme sjøl?

Hun ler hjertelig godt bare ved tanken. - Dette systemet er så fastgrodd at det går ikke an å forandre så mye på det. Det går jo heller ikke på mye tog her, så det er jo ikke så mye å forandre på, avslutter Tove Kjelsli.

svein.erik.bakken@jbv.no



# Bruteknikk i utvikling

*Lav byggehøyde: Ved Nordstrand på Østfoldbanen finner vi ei av de nye stålbruene. Stålbruenes lave byggehøyde gjør at de er å foretrekke dersom brua går over en bilveg. (Foto: Arve Hustadnes).*

**Hva kan erstatte de mange og gamle bjelkebruene langs banenettet? Og hvordan kan man redusere antall fastpunkt i linja? Nye brukonsept i stål og betong gir svaret.**

RONALD HOLMSTRØM

Mange bjelkebruer langs jernbanenettet begynner å bli gamle med et etterslep på vedlikehold, derfor er det et økende behov for å bytte dem ut. De gamle bruene er et problem fordi de utgjør et fastpunkt i linja. Et fastpunkt innebærer at man ikke har mulighet til å justere sviller og skinner med sporjusteringsmaskin. På bjelkebruene er skinna er festet til svillene, som igjen festet til bruelementet.

I tillegg oppstår det ofte setninger eller blindslag i overgangen mellom bru og ballastpukk. Disse faktorene gjør at det er et ønske om å erstatte de gamle bjelkebruene med bruer som har gjennomgående ballastpukk.

## Stål i landkar

Prosjektleder Per Svestad har jobbet med å utvikle et nytt konsept for mindre bruer

med gjennomgående ballastpukk.

Etter en del arbeid på idestadiet sammen med Per Thomas Pedersen i tidligere BanePartner (nå Infrastruktur Utbygging) og Jan Vaslestad i firmaet Viacon kom de

» ... ble utført mens togtrafikken gikk som normalt på gammelbrua

fram til en løsning.

- Løsningen gikk ut på å sage ut ei slisse i eksisterende landkar. Halvrør (seksjoner) av varmforsinket stål med epoxybelegg på oversiden ble etappevis satt på plass i slissen i landkaret og støpt fast med svinn og krypfri mørtel. Halvrøret ble montert slik at toppen av det gled inn under eksisterende stålbelegger. Side-

vanger og gangbane ble støpt på stedet. Trauet ble så fylt med pukk opp til stålbeleggene i den eksisterende brua. Alt dette ble utført mens togtrafikken gikk som normalt på gammelbrua. Men det er et behov for brudd på en fire-fem timers tid mens den gamle brua fjernes, pukk etterfylles, sviller og skinner legges tilbake på plass og sporet justeres, forteller Svestad.

Eстетisk er dette en meget fin konstruksjon, og det har kommet mange positive tilbakemeldinger både fra eksterne og interne. Konstruksjonen bringer tankene hen på gamle tiders buekonstruksjonen og gir et fint samspill med natursteinen i de gamle landkarene.

## Videreutvikling

Så langt er det tre gamle bjelkebruer på Kongsvingerbanen erstattet ved bruk av denne metoden. To av bruene har kostet i underkant av én million kroner per stykk,





*Slisse: Slissa er sagt ut i det gamle bruelementet og et stålprofil støpes fast ved Kongsvingerbanen.*

*(Foto: Geir Aasheim)*



*Før: Dette bildet viser den gamle stålbejelkebru over en turveg ved Kongsvingerbanen.*

*(Foto: Geir Aasheim).*

mens brua over Merkja, som ligger i et naturreservat, ble noe dyrere. Per Svestad er godt fornøyd med denne måten å erstatte gamle bjelkebruer på, men metoden kan ennå videreutvikles. For eksempel ved å utvikle prefabrikerte gangbaner og sidevanger. Betongen i sidevanger og gangbane kan også tilsettes farge for å harmonere med natursteinen i landkarene.

- En videreutvikling vil kunne redusere kostnadene ytterligere og korte ned byggetiden, legger Per Svestad til.

### Også bruer i stål

De nye bruene som har erstattet småbruerne på Østfoldbanen, er bygget etter et annet konsept, basert seg på stål.

- For å få så lav byggehøyde som mulig gikk vi i gang med å utvikle et konsept med stålbruer. Fordelen med bruer av stål er at det gir større lysåpning og at de kan fraktes prefabrikert inn med enten bil eller tog, opplyser overingeniør Haagen Hølås, som har bruer som spesialfelt.

Stålbruene består av ei stålplate på åtte centimeter i bunnen. Oppe på stålplata er det to vanger.

- Siden 2000 og krengetogprosjektet er det ført opp 19 bruer på Østfoldbanen i stål. I mars kom to bruer til. Det er blitt en del bruer av dette slaget og etter hvert har vi funnet muligheter for videreutvikling, det gjelder blant annet detaljer for inn-



*Etter: Dette bildet viser den nye betongbrua over den samme turvegen ved Kongsvingerbanen.*

*(Foto: Geir Aasheim).*

festing, fører byggeleder Vidar Flatekval til.

### Stål eller betong?

Disse to metodene for å bygge mindre bruer med gjennomgående ballastpukk har sine fordeler og ulemper. Man må se an hvert enkelt tilfelle når man skal avgjøre hvilket konsept som skal velges. Stålbruer er lettere enn betongbruer, og vektforskjellen øker jo lengre brua blir. Til gjengjeld er ei betongbru billigere enn ei av stål, og betongbruer krever i utgangspunktet mindre vedlikehold enn stålbruer.

Velger man stål, står man friere til å justere sporet. Trauet er nemlig bredere

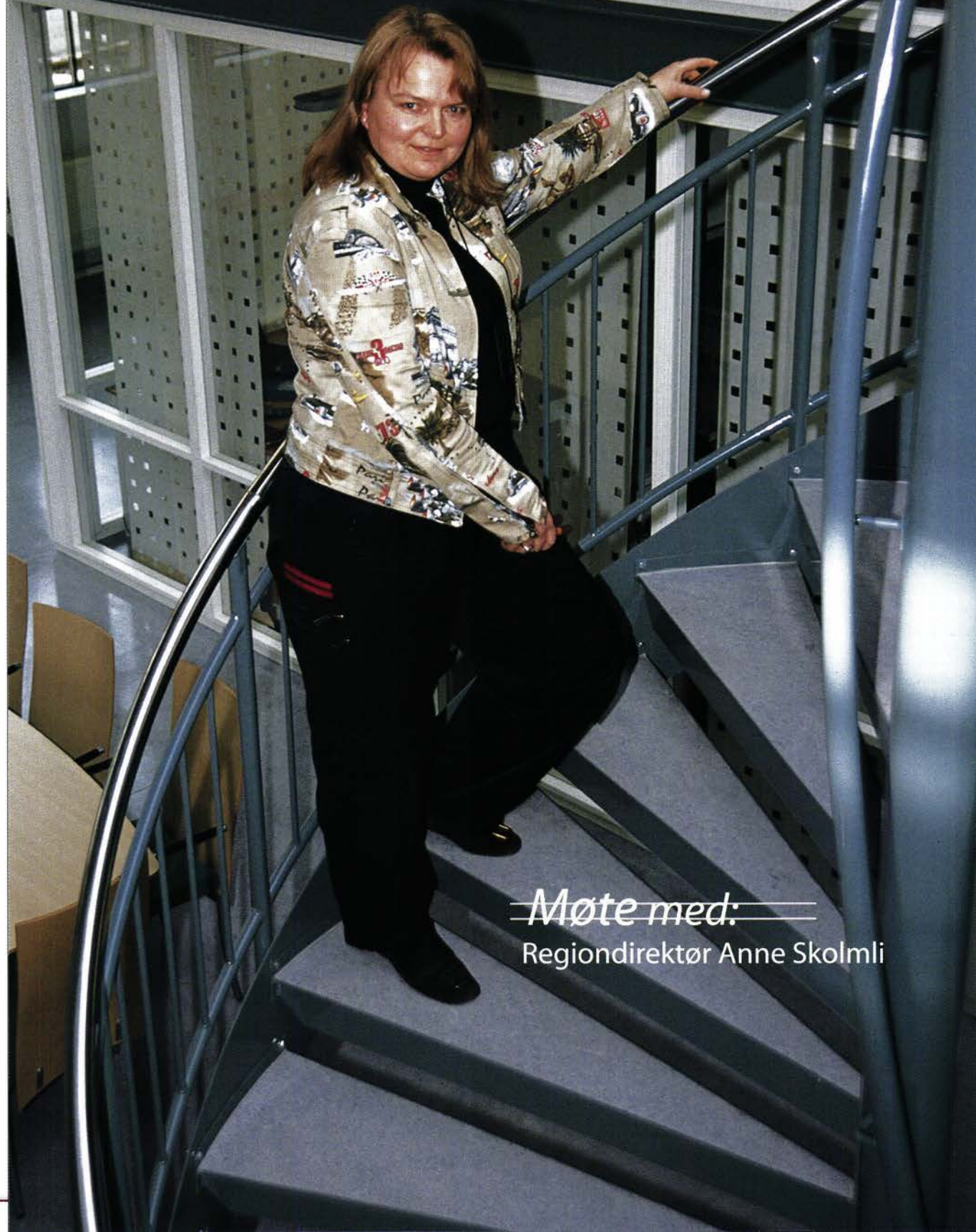
på stålbruene enn på betongbruene, noe som spesielt er en fordel i kurver. Stålbruer har dessuten lavere byggehøyde, og dette kan være viktig dersom togbrua går over en veg.

Generelt sett er bruer som lages i betong penere å se på.

Fordelene og ulempene er mange, og momentene blir tillagt ulik vekt fra gang til gang. Men det som oftest blir utslagsgivende for valget, er estetikk og tida man har rådighet ved bygging. Begge metodene tar vare på noe man som regel ønsker å beholde: nemlig de vakre landkarene sir- lig bygd opp stein for stein.

ronald.holmstrom@jbv.no

# – Et likandes arbeidsjern



*Møte med:*

Regiondirektør Anne Skolmli

## TRONDHEIM (Jernbanemagasinet): – Et ganske krevende arbeidsjern som nyter stor respekt og et likandes menneske som er veldig godt likt. Slik blir Jernbaneverkets første kvinnelige regiondirektør karakterisert av sine medarbeidere.

SVEIN ERIK BAKKEN

Presis klokken ti som avtalt blir vi dagen etter kvinnedagen tatt i mot av Jernbaneverkets (JBV) første kvinnelige regiondirektør, Anne Skolmli, på hennes kontor på Region Nords nye flotte hovedsete på Marienborg.

### Avtrykk

Med tilleggsfag i arkitektur og form, hva var vel da mer naturlig at daværende plansjef og etter hvert også prosjektsjef, fikk en sentral rolle i utformingen av regionens nye hovedkontor?

Dermed fikk Skolmli være med og prege nok et avtrykk, et avtrykk som hun er glad og stolt over å ha vært med på å utforme.

Resultatet er blitt en moderne, åpen og lys, tett og trivelig arbeidsplass i vakre avstemte farger og med masse bevart jernbanekultur i veggene i dobbelt forstand.

Fra før har hun etter 13 år i Statens vegvesen Trondheim bidratt til en rekke urbane avtrykk i form av broer og støyskjermer i Stiftstaden.

- Er det en god følelse?

- Ja, det kjennes bra det å se ting som står der og som jeg sammen med andre har vært med på å forme.

### Jernbanehistorisk

- Hvordan er det å bli jernbanehistorisk?

- Det har jeg ikke tenkt på. Da jeg gikk ut av høyskolen i

«JBV var litt vanskelig å samarbeide med» 1981 var vi bare seks jenter på bygg og 220 gutter, om jeg ikke husker helt feil. Jeg har hele tiden både studert og jobbet sammen med masse menn.

- Jeg har med andre ord ikke kommet fra en kvinneverden og plutselig havnet her. Samtidig har jeg heller ingen rollemodeller når jeg er den første kvinnelige regiondirektøren. På godt og ondt kan jeg da skape rollen sjøl.

### Liv laga

- Hvorfor ville du bli Morten Mørchs arvtaker?

- Ja, si det du. Jeg kunne ikke la være å ta utfordringen da den kom, og jeg har veldig tro på at jernbanen er liv laga. Mer enn nye veier har jernbanen framtiden for seg. Jeg trives også med å ha den utadrettede delen med kontakt med politikere, media og samfunnet rundt.

- Hva er det hyggeligste du har opplevd i JBV?

«Oppfattet som entusiastisk, åpen og hyggelig»

- Det tror jeg nettopp var å få denne jobben. Ikke bare fordi jeg ønsket meg den, men på grunn av reaksjonen her på huset da det ble kjent at jeg fikk den. Det var veldig spontant og veldig hyggelig. Jeg forventet ikke at de som synes det var dumt, kom og sa det, men det var så utrolig mange som var glade for at jeg ble tilsatt. Det synes jeg var fantastisk fint.

### Feiret 8. mars

- At det har vært kvinner i ledergruppa helt siden jeg begynte her, har også vært hyggelig. Nå er vi jo flere kvinner i ledergruppa. Det er positivt, uten at det er noe jeg går rundt og tenker på. Men mener vi som kvinner i Jernbaneverket at det bør være kvinner i ledelsen, må vi tore å søke utfordringene når de bys. Ellers blir målene vanskelig å nå.

- Det sier du dagen etter 8. mars?

- I ledergruppa feiret vi 8. mars med Twist. Sjøl om vi har oppnådd en god del, mener jeg kvinnedagen fortsatt er like aktuelt. Jeg kunne godt vært med og gått i tog for å få vekk kontantstøtten.

### Ballett framfor Rosenborg

Ikke rart at det fortsatt er Twist på skrivebordet til regiondirektøren. Der finner vi også friske avskårne blomster og to minilokomotiv. At det nettopp er avskårne blomster er ingen tilfeldighet, og lokomotivene har hun fått i gave av broren sin, røper hun.

At hun ikke bryr seg om Rosenborg og

heller foretrekker å avslutte dagen med en ballettforestilling, er hun litt usikker på om vi skal skrive eller ei...

### Ikke enkelt

Vi skifter raskt tema, og Skolmli forteller at hun stortrivdes i vegvesenet.

- Da jeg begynte i JBV, hadde jeg permisjon fra jobben i vegvesenet, og jeg telte litt på knappene om jeg skulle gå tilbake igjen. Vegvesenet hadde innenfor Trondheimspakken en del midler. Det betydde at når du var ferdig med et prosjekt, gikk du direkte i gang med et nytt. Det var en skapelsesaktivitet hele tiden.

- Så ble jeg fascinert av jernbanen, samtidig synes jeg Jernbaneverket var litt vanskelig å samarbeide med. Da stillingen som plansjef ble lyst ut, tenkte jeg kanskje jeg skulle begynne der og se om jeg kunne få gjort noe med det.

### Kommer etter

- Har det blitt bedre?

- Ja, jeg vil påstå det, sier hun småleende. – Jeg vet jo ikke om de i vegvesenet er enig med meg i det. Samtidig ringer gamle kolleger i vegvesenet til meg, for det er jo noe med det å kjenne hverandre.

- Det har vært litt viktig for meg å understreke at Jernbaneverket har et ansvar for samfunnet ut over der skinnene og gjerdene stopper. Jeg opplevde at Vegvesenet var mer bevisst på denne rollen da jeg var der. Her tror jeg vi er i ferd med å komme bra etter.

### - Bør velge tog

Skolmli er sjef for et stort jernbanerike, nærmere bestemt 160 mil langt og smalt stykke Norge fra Kongsvinger i sør til Narvik i nord med mye vill, vakker og variert natur.

- Målet er å ha vært på hver en krik og krok, men det tar litt tid. Det er derfor fint at jeg er veldig glad i å reise med tog. Jeg prøver derfor å bruke toget mest mulig.

- Som leder i JBV skulle det kanskje

nesten ikke være lov til noe annet heller?

- Nei, det kan du si, men så er det denne tidsklemma da. Samtidig; skal vi forvente at andre skal velge å reise med tog, så må vi velge det sjøl. Jeg synes i tillegg at jeg opplever noe på de al-

«Vi må sjøl velge tog om vi vil at andre skal gjøre det»

ler fleste togturene som er nyttig for meg i jobben. Det kan være en opplevelse på en stasjon, en hendelse på toget osv. - Også da jeg jobba i vegvesenet, reiste jeg

mye med tog. Jeg synes det er så flott å sette seg ned med en god bok på toget og bare ha den tiden. Jeg lever meg inn i bøkene, ler og gråter litt og kommer meg gjennom en bok på en Oslotur. Det er en flott bruk av reisetiden.

### Kongstanke

- Hva er din kongstanke for ditt jernbaneland i Region Nord?

- Det er å få enda flere til å velge toget. Vi er også en stor godsregion. Vi har et betydelig potensial med å få enda mer gods over på jernbane. I den grad jeg skulle ha en kongstanke, må det være å få til et enda tettere samarbeid med vegsektoren og næringslivet for å få mer gods over fra veg til jernbane.

- Jeg har alt i den nye jobben møtt Stortingets samferdselskomité to ganger. Begge ganger har gods vært et sentralt tema. Litt på fleip sa vi da komiteen var her at på Rørosbanen er situasjonen slik at vi kunne lagd følgende annonse under «Billett merk»: «Vi har bane, men mangler tog».

- Fikk vi vitalisert både Rørosbanen og Dovrebanen, samtidig som vi klarte å holde stand og gjerne vokse litt på Nordlandsbanen, så hadde vi kommet langt.

### Bestemt og målrettet

- Kan du gi meg tre stikkord på hvordan du blir oppfattet som

«Jeg kunne ikke la være å ta utfordringen»

menneske og sjef?

- Jeg håper mine medarbeidere synes at jeg er entusiastisk, åpen og hyggelig. Jeg ønsker også å stå fram

som bestemt og målrettet.

- Hva bør en sjef ikke gjøre?

- Det er et litt vanskelig spørsmål, det sier hun og ler av sin egen overraskelse. - Det som er viktig, et at en klarer å skape entusiasme rundt seg og gi klare tilbakemeldinger. En sjef bør ta seg tid til å gi til-



**Glad og stolt:** Anne Skolmli er både glad for og stolt over å ha vært med på å utforme Region Nord nye hovedsete på Marienborg. (Foto: Svein Erik Bakken)

bakemelding og være der når medarbeiderne trenger det. Samtidig forventer jeg at ting blir gjort, og at målene som vi styrer etter blir nådd.

- Du har ikke svart på spørsmålet om hva en sjef ikke bør gjøre?

- Jo, indirekte har jeg det når jeg sier at en ikke kan la ting flyte, men styre med litt stramme tøyler.

### Tydlig og medmenneske

- Hva slags krav stiller du til deg sjøl som sjef og medmenneske?

- Jeg ønsker å være tydelig på det jeg forventer og samtidig være medmenneske. Men ikke så mye at det bare blir koselig. Jeg vil gjerne sitte med åpen dør for at folk skal kunne komme inn til meg.

- Jeg forventer videre av meg sjøl at jeg skal klare å inspirere omgivelsene rundt meg ved å ha tro på det jeg holder på med, ikke minst overfor det politiske miljøet og den veien utenfor JBV som vi må bygge.

### «Frelst»

- Om jeg sier stikkordet bil. Hva sier du da?

- Jeg er glad i å kjøre bil, jeg. Bil det er noe av hverdagen. Det er frakting av barn og meg selv. Det er handling og flotte opplevelser på ferieturer. Og så leser jeg bilblader og er litt opptatt av bilsport.

- Om jeg tilføyer tysk. Hva sier du da?

- Jeg har tysk bil ja, det er kanskje det du vet.

- Blir det Audi da?

- Ja, jeg har en Audi A 3.

- Du er litt frelst på tyske biler, er det så?

- Hvem har sladret om det?

- Vi beskytter våre kilder?

- Jo da, jeg har en annen tysk bil i bestilling også.

- Hva kommer da?

- Ta deg en ny tur til Trondheim til sommeren, så skal du få se, avslutter Anne Skolmli hemmelighetsfullt.

# 30.000 tonn farlig gods

**Det transporteres mer farlig gods i Norge enn myndighetene har vært klar over. Nå har Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap (DSB) kartlagt omfanget.**

Daglig transporteres det 30 000 tonn farlig gods på norske veier og på jernbanen.

Årlig blir det meldt inn rundt 50 uhell/ulykker til DSB. En kartlegging over en tre måneders periode høsten 2002 viser at landeveistransport av etsende, giftige og andre farlige stoffer over fjellet fra øst mot vest er mer omfattende enn hittil kjent.

## Hjelper brannvesen

Rapporten fra kartleggingen blir et viktig hjelpemiddel for kommunale brannvesen, men også andre nød- og beredskapsorganisasjoner, i beredskapsoppbygging, til øvelser og i opplæring, for å kunne håndtere ulykker med farlig gods.

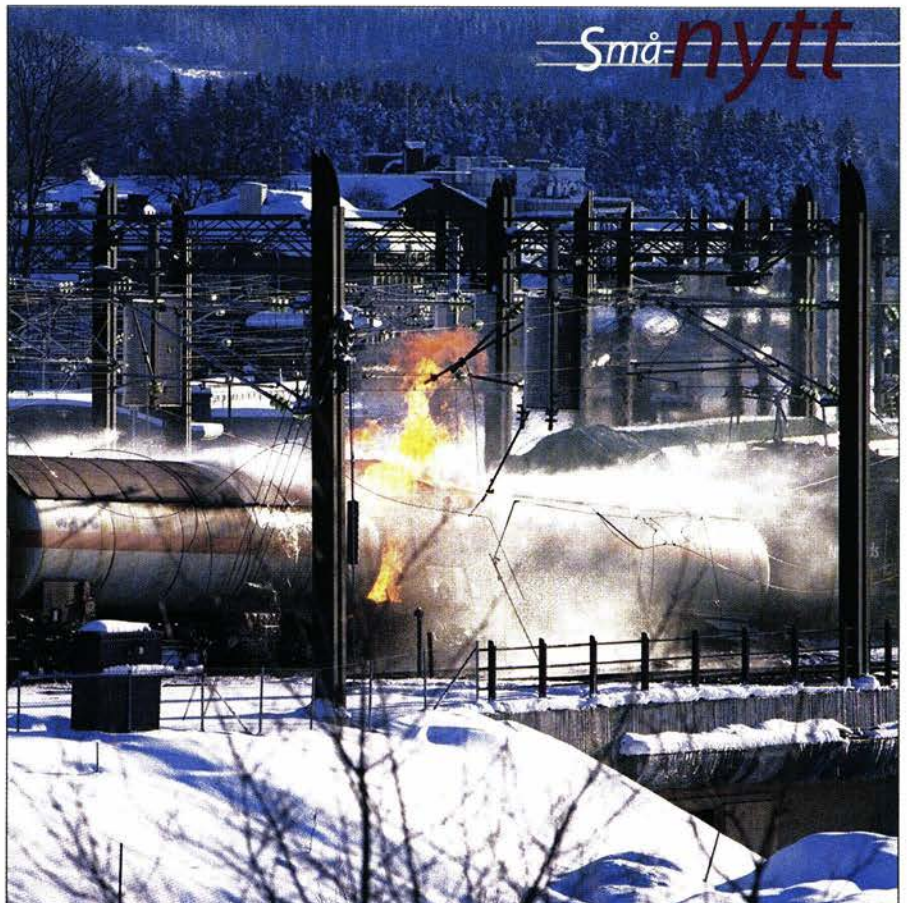
Rapporten inneholder kartplott som viser transportmønsteret for farlig gods på vei og bane. Kartene er utarbeidet av Transportøkonomisk institutt (TØI).

- Etter propan-ulykken på Lillestrøm stasjon i 2000 har vi heldigvis vært forskånet for store og alvorlige uhell, men vi må være forberedt på at alvorlige uhell kan skje, sier direktør Jon A. Lea i DSB.

## 34 regioner

Landeveistransporten mellom øst og vest omfatter noen av de farligste stoffene som finnes, for eksempel etsende syrer, klor, lut og ammoniakk i gassform. Denne transporten foregår over Hardangervidda samt via Hemsedal, Filefjell og Valdresflya.

- Dette understreker behovet for kartleggingen. Norge er delt inn i 34 regioner for kjemikalieberedskap med interkommunalt og tverrfaglig samarbeid. Kartleggingen gir regionene oppdatert oversikt over transportmønsteret for farlig gods gjennom deres områder, og er et godt grunnlag for å vurdere om beredskapen er god nok for å kunne takle en akutt hendelse med farlig gods, sier Jon A. Lea.



*Farlig: Årlig blir det meldt inn rundt 50 uhell/ulykker i forbindelse med transport av farlig gods på vei og jernbane. Her fra gassbrannen på Lillestrøm stasjon i april 2000.* (Foto: Scanpix).

## Informasjon demper frykten

Naboer til jernbanen som mottar informasjon om farlig gods, aksepterer lettere at transport av farlig gods foregår i deres nærmiljø enn beboere som ikke får informasjon.

Opplysninger om mengder, produkter, kontrollsystem og lovgivning som regulerer transport på jernbanen, øker beboeres trygghet og forståelse for nytten med transportene.

Dette er konklusjonene i doktorgradsavhandlingen som Lena Hiselius ved Lunds Tekniske Høgskole arbeider med. Deler av avhandlingen ble presentert på et seminar i Malmö om farlig gods og sikre transporter i regi av Banverket i slutten av mars.

Räddningsverket, Transportindustriforbundet, Green Cargo, representanter for næringsliv, Järnvägsinspektionen, Arbetsmiljöverket og politiet medvirket under seminaret.

Formålet med seminaret var å gi et bilde av hvordan samfunnet planlegger og tar ansvar for transporter innen kjemi- og energisektoren.

## Jernbanen svært sikker

- Nyten av transporten må veies opp mot risiko. Det er påkrevet at denne transportvirksomheten veies opp mot risiko, slik at transporten foregår på sikrest mulig måte i samarbeid mellom de alternative transportløsninger. Lovgivningen som regulerer jernbanetransport, gjør jernbanen til et svært sikkert transportmiddel for de drøye 10 prosent av kjemi- og energiprodukter som transporteres med tog. I løpet av de siste ett hundre år har ingen personer omkommet i Sverige som følge av transport av farlig gods på jernbanen, sa Banverkets generaldirektør Bo Bylund under seminaret om farlig gods.

# Ny plattform klar til sesongstart

*Stavanger (Jernbanemagasinet):* Når fotballklubben Viking åpner sin nye stadion på Jåttå i begynnelsen av mai, kan publikum glede seg over ny plattform bare et steinkast fra inngangen.

SINDRE ÅNONSEN

Prosjektleder Kårleiv Kristoffersen i Region Vest opplyser at plattformanlegget til rundt to millioner kroner vil stå ferdig rundt påsketider.

- Det har gått raskt fra vi fikk planene til vi startet grunnarbeidene i slutten av februar, sier Kristoffersen.

Plattformen er bygd på pukk og 2200 sviller fra Bergen, med trematerialer på toppen. Selve plattformen er 190 meter lang, og i tillegg bygges en rampe på 60 meter som er tilpasset brukere av rullestol og bevegelseshemmede.

## - En opptur for Jernbanemusikken

Jernbanens Musikkorps gjorde en god figur under Osломesterskapet for Janitsjar. Korpset fikk 1. plass/1.ærespris i tredje divisjon.

- En fin oppmuntring og opptur for korpset, som også skal delta under Norsk og Nordisk Jernbanemusikkstevne i Trondheim 4.-6. juni og Jernbanens 150 års jubileumsfeiring, heter det i oppsummeringen fra korpsets nestleder og sekretær Sverre O. Kjensmo.

I alt 40 korps med 2200 musikere deltok under mesterskapet, som ble arrangert i Kongressenteret Folkets Hus, Store sal lørdag 21. mars i år.

Jernbanemusikerne fra Oslo framførte blant annet musikkstykket «Donner en spectacle» komponert av Idar Torskangerpoll – et bestillingsverk i forbindelse med Jernbanens 150 års jubileum. Stykket handler om det å te seg under en tog reise, og det ble urframført under konkurransen i Oslo.

Dommerne, musikalsk leder Kjell Martinsen i H.M. Kongens Gardes Musikkorps og fagsjef Jan Roger Øren ved Oslo musikk- og kulturskole, ga jernbanemusikerne 91 poeng, og det

Plattformen er midlertidig, da det er planlagt et permanent anlegg på Jåttå i tilknytning til det nye dobbeltsporet som skal bygges mellom Sandnes og Stavanger.

Stavanger kommune og Viking fotballklubb har likevel vært opptatt av å få en rask løsning på plass, for å sikre mest mulig effektiv transport til og fra den nye stadion.

Fotballklubben regner med at 2000 publikummere vil benytte toget til hjemmekampene. Plattformen skal etter planen være stengt for brukerne utenom kampdagene.

holdt altså til en topplassering i tredje divisjon.

## Elektromagnetisk rundt jernbanen

Banverket i Sverige vil arbeide for å redusere omfanget av magnetfelt rundt jernbanen.

Spørsmål om elektromagnetiske felt og hvordan disse påvirker vår helse dukker stadig opp. Temaet omfatter stråling fra både elektriske anlegg, som kjøleledning og radiobaserte installasjoner som togradio-/mobilantener (GSM-R).

Banverket i Sverige har utarbeidet en kortfattet og godt illustrert rapport, med henvisning til verdens Helseorganisasjons definisjon, EU og den internasjonale strålevernkommissjonen (ICNIRP) og svenske helsemyndigheters dokumentasjon.

I publikasjonen «Elektromagnetiska fält omkring järnvägen» refereres det til internasjonal forskning på helseeffekter av magnetfelt som dokumenterer at det ikke er konstatert noen entydig sammenheng mellom eksponering av svake, lavfrekvente magnetfelt og kronisk sykdom.

Små-nytt



*Rekordtid:* - Denne plattformen er blitt til på rekordtid, sier prosjektleder Kårleiv Kristoffersen.

(Foto: Sindre Ånonsen).

Enkelte studier taler for at det kan være en sammenheng mellom visse kreftformer etter eksponering for magnetfelt, men det er også gjort studier hvor det ikke er påvist slik sammenheng. - Det er ikke kjent hva det er ved magnetfelt som skulle gi opphav til eventuelle helseproblemer, heter det i den 18 siders trykksaken. - I påvente av mer kunnskap om magnetfeltenes eventuelle helseerisiko oppfordres det imidlertid til forsiktighet. I et forsiktighetsprinsipp formulert av ansvarlige fagmyndigheter på området - er målet på sikt å redusere omgivelsenes eksponering for magnetfelt for å redusere risikoen for at mennesker skades.

Riksdagen har i forbindelse med 15 mål for miljøarbeidet i Sverige vedtatt et eget delmål for å redusere omfanget av elektromagnetiske felt: "Risiko med elektromagnetiske felt skal kontinuerlig kartlegges og nødvendige forholdsregler skal vedtas i takt med at eventuelle risiko identifiseres." Banverket følger opp forsiktighetsprinsippet og arbeidet for å redusere omfanget av magnetfelt rundt jernbanen.

Trykksaken finnes på: [www.banverket.se](http://www.banverket.se)

# Et forslagsverk

Små-nytt



*Ny drakt: - Fra 1. mars fremstår forslagsvirksomheten i JBV i ny drakt, lover Rune Wangen (t.v.) og John Karstein Tønnessen. (Foto: Svein Erik Bakken)*

**- Fra 1. mai fremstår forslagsvirksomheten i ny drakt. Det viktigste nye er at alle forslagene skal behandles likt og at gode forslag skal komme hele Jernbaneverket til nytte, sier teknisk sjef John Karstein Tønnessen.**

Tønnessen er leder av den nye sentrale forslagsnemnda som er lokalisert til Infrastruktur Teknisk i Jernbaneverket (JBV). Konsulent Rune Wangen ved Infrastruktur Teknisk er utnevnt til forslagssekretær og vil forestå de daglige praktiske gjøremål for forslagsnemnda.

## Enhetlig

- JBV's forslagsvirksomhet skal stimulere

alle ansatte til å medvirke til forbedringer av vår virksomhet, såvel på tekniske som på administrative områder, fortsetter Tønnessen.

- Både ledelsen og de ansatte i JBV har etterlyst en mer enhetlig forslagsvirksomhet. Som svar på dette har vi nå samlet virksomheten og laget en felles mal for behandlingen av forslagene. Vi vil nå også ha tilstrekkelige ressurser til å gå gjennom forslagene på en forsvarlig måte.

## Hele JBV

- Mange av forslagene i den tidligere desentraliserte ordningen ble ikke kjent ut over den lokale enheten. Heretter skal alle gode forslag til forbedringer kunne komme hele JBV til nytte. Vi vil blant annet å bruke Banenettet aktivt til å gjøre forslagene tilgjengelig, avslutter John Karstein Tønnessen.

dene på Rørosbanen fra flere hold, men valgte å ignorere alle advarsler.

Blant annet som en konsekvens nettopp av situasjonen på Rørosbanen la Jernbanetilsynet ned forbud mot å innføre en ny avgangsprosedyre som innebar fjerning av den siste sikkerhetsmessige ekstra barrieren og derved også innføring et redusert sikkerhetsnivå fra 1.9.1997.

Jernbaneverket valgte å trosse Tilsynets forbud og innførte den nye avgangsprosedyren likevel.

Jernbanetilsynet registrerte dette og gikk til Samferdselsdepartementet med saken, hvoretter Departementet gav Til-

## JM i bordtennis

JIL Ski arrangerte det 44. jernbanemesterskap i bordtennis 27.-28. mars på Ingieråsen skole på Kolbotn. Alderen på de 28 mannlige deltakerne var 37 til 79. Gjennomsnittsalderen øker gradvis fra hvert år, dessverre er rekrutteringen heller laber. Nivået er imidlertid godt og spillet underholdende.

### Jernbanemestre i singel:

Leif Olafsen JIL Lillestrøm (Klasse 16-49), Terje Ekrann HIL-NSB (Klasse 50-59), Bjørnar Mellum Oslo S (Klasse 60-69), Gunnar Bråthen Oslo S (Klasse 70+)

### Jernbanemestre i double:

Leif Olafsen og Arne Westbye JIL Lillestrøm.

### Beste 3-mannslag:

JIL Oslo S med Gunnar Bråthen, Bjørnar Mellum, Tore Nilsen.

### Beste lag under søndagens lagspill:

HIL-NSB 1 med Terje Ekrann, John Willy Særvold og Tore Hemo.

NJIFs pokal gikk til Terje Ekrann HIL NSB, Gunnar Bråthen JIL Oslo S og vinnerne av doublefinalen (Olafsen/-Westbye JIL Lillestrøm).

## PRESISERING

Vi vil presisere at bildene på side en, fire, fem, seks, åtte og tretten i Jernbanemagasinet nummer 3-2004 er generelle illustrasjonsbilder. Personene på bildene har derfor ikke noen direkte tilknytning til saken om nedbemanning i Jernbaneverket.

## min mening

### Ledelsen visste

Artikkelen «Trenger vaktbikkjer» i Jernbanemagasinet nr. 1/2004 etterlater et feilaktig inntrykk av at advarslene om forholdene på Rørosbanen ikke var kjent for toppledelsen i Jernbaneverket eller NSB. Det som imidlertid er fakta, og som det også finnes rikelig med dokumentasjon på, er at toppledelsen i begge organisasjoner var advart om de spesielle forholdene

synet sin fulle støtte i saken.

Jernbaneverket valgte da å trosse også Samferdselsdepartementet.

En slik saksgang kunne aldri ha funnet sted uten at de aktuelle topplederne var informert.

Det bør ikke være i noens interesse at dette nå blir en debatt om å finne «syndebukker», men derimot må det være i alles interesse at man tar lærdom av det som skjedde slik at noe tilsvarende ikke skal kunne skje igjen.

*For Konduktørens Landsråd  
Roar G. Nilsson, Audun Sør-Reime*

# CargoNet er i siget

CargoNet-konsernet hadde i 2003 en resultatforbedring på 45 millioner kroner, og fikk et resultat før skatt på minus 10 millioner kroner.

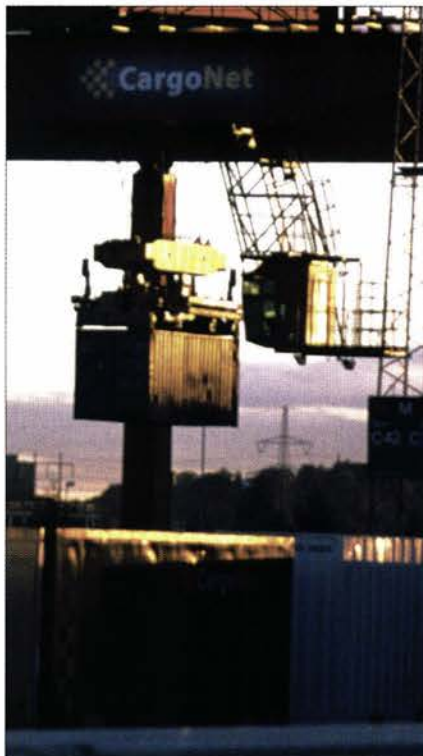
CargoNet-konsernet omsatte i 2003 for 1.336 millioner kroner, og håndterte over 600.000 containere og semitrailere som alternativt ville belastet veinettet mellom de største byene i Norge og Sverige.

Markedsandelen på strekningene mellom de største byene i Sør-Norge i størrelsesorden 20-30 prosent, og til Nord-Norge 50 prosent.

- Utviklingen markerte konsernet som et nytenkende jernbaneselskap gjennom den sterke satsingen på kombinerte transporter. Dette plasserer selskapet i front når det gjelder modernisering av godstransport på jernbane, og avlaster samfunnet for ulykker og forurensning som følge av veitransport, uttaler administrerende direktør Kjell Frøyslid i CargoNet AS.

Til tross for generelt lav aktivitet i markedet i begynnelsen av fjoråret, ble det transportert rundt 10 prosent flere enheter enn i 2002. Det ble etablert nye shuttletog mellom Norge og Sverige, samt at kapasiteten ble økt på flere strekninger. Parallelt ble det gjennomført en betydelig omstilling og effektivisering av virksomheten.

CargoNet har satsset på et skandinavisk nettverk for kombinerte transporter med gode tilknytninger til Europa, og dette gir resultater. - Vi jobber systematisk med å forbedre kvaliteten på produktet og tilbyr



*Opp 10 prosent: CargoNet transporterte 10 prosent flere enheter i fjor sammenliknet med året før.*

*(Foto: Rune Fossum).*

moderne jernbanetransport som tilfører våre kunder konkurransekraft og miljøfortrinn, sier administrerende direktør Kjell Frøyslid.

*Små-nytt*

## Barnesommer på Rondeslottet

Det arrangeres igjen sommeropphold på Rondeslottet for jernbanetilsattes funksjonshemmede barn.

Oppholdet i år avvikles i tidsrommet mandag 28. juni til lørdag 3. juli.

På Rondeslottet vil det bli arrangert natursti, turer med kaffekoking og grilling, lek og aktiviteter i badebassenget og i arbeidsstua. Det er med hjelpere alle dagene.

Hver funksjonshemmet betaler en egenandel på kr 1 000,-. Dobbeltrum stilles til disposisjon for den funksjonshemmede og ledsager. Den som ivare-

tar funksjonen som ledsager har fritt opphold.

Ved henvendelse til Jernbaneverket, v/Laila Grønbakken (e-post lag@jbv.no), kan opplysningsskjema fås tilsendt.

Skriftlig påmelding sendes innen 31. mai 2004 pr. e-post (lag@jbv.no) eller post til:

Jernbaneverket  
v/Laila Grønbakken  
Postboks 1162 Sentrum  
0107 Oslo

## 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



# Tipp og vinn

**Informasjon**  
**om informasjon**  
Fra Biblioteket

**Vet du hva Biblioteket holder på med? Kaster du deg over listen nedenfor og sender inn svar, kan du bli den heldige vinner ...**

**Spørsmålet er: Hvilke av disse oppgavene og funksjonene tror du Biblioteket har/ikke har?**

- Har en sentral rolle sammen med Nettseksjonen i utviklingen av virksomhetsportalen (neste generasjon av BaneNettet)
- Deltar i UIC-grupper
- Utveksler informasjon med Banverket
- Formidler tidsskrifter til Statens jernbanetilsyn
- Har oversikt over alle stortingsdokumenter
- Kan søke og finne tak i allverdens standarder
- Skriver i Jernbanemagasinet
- Skaffer bøker fra andre bibliotek
- Låner ut språkkurs
- Holder søkekurs for internett
- Har skjønnlitteratur til utlån
- Følger opp Jernbaneverkets ansvar når det gjelder trykte publikasjoner (plikt-avleveringslova)
- Låner ut 356 videoer (vi har plass til flere)
- Formidler hele UIC-regelverket
- Bidragsyter til historikere og andre forfattere
- Administrerer WordFinder og RailLexic
- Er kontaktpunkt for henvendelser fra «Kontakt oss» på Jernbaneverkets internettsider
- Driver etterretningsvirksomhet innen informasjon & dokumentasjon
- Gir tilgang på 200 tidsskrifter
- Formidler jernbanekart
- Har togpoesi
- Holder styr på tegninger
- Har i 2004 to fast ansatte
- Har bildebøker om tog
- Har sikkerhetsanalyser for bane-strekningene
- Formidler tilgang til utrednings- og forskningsrapporter om jernbane
- Selger bibliotekjenester til togselskaper
- Systematiserer og formidler lenkesamling på BaneNettet
- Formidler tilgang på EU-avgjørelser
- Sender ut ca 800 tidsskrifter på sirkulasjon hver måned
- Utreder sentralt fotoarkiv



*Fra dampdrift til krengetog: lokomotivpersonaleets forening Bergensbanen 100 år 1903-2003.*

Nøkkelord: Foreninger/Jernbaner/Historie/Jubileumsberetninger/Bergensbanen.

*Farlig gods i det norske veg-og jernbanenettet: Anne Madslie, Ingar Kjetil Larsen, Berit Grue. TØI, 2004*

*JBVs driftsapparat: oppgaver og bemanning Jernbaneverket, 2004*

Organisering av forvaltning og produksjon i regionene har vært gjennom en ny vurdering med overgangen fra BaneProduksjon til Jernbaneverket Drift Vedlegg 1: Erfaringer med konkurranseutsetting i andre land

Nøkkelord: Konkurranse/Forvaltning/-Produksjon/Konkurranseutsetting.

## Tipsboks

«Finner Biblioteket svaret?» og «Biblioteket finner svaret» henger nært sammen. Suksesskriteriet er at vi klarer å tilby en tjeneste som er det Jernbaneverkets ansatte har mest bruk for.

«Jeg er ikke ansatt i Jernbaneverket, kan jeg

bruke Biblioteket?»

Ja, det kan du. Vi er et offentlig bibliotek på lik linje med andre bibliotek i Norge. Men som et bedriftsbibliotek har vi anledning til å bruke mest ressurser på de internt ansatte.

Fordelen de ansatte i Jernbaneverket har, er at BaneNettet (intranettet, snart virksomhetsportalen) er tilgjengelig når du ikke fysisk kan besøke biblioteket. Alle ansatte kan fritt låne alt materiale som er tilgjengelig.

Kommer du «utenfra» kan du låne bøker ved å ta kontakt med ditt nærmeste bibliotek.

Send inn numrene på riktig svar til: [bibliotek@jbv.no](mailto:bibliotek@jbv.no) Vi trekker ut en vinner og premien blir en bok eller noe annet passende fra listen.

## Ny litteratur

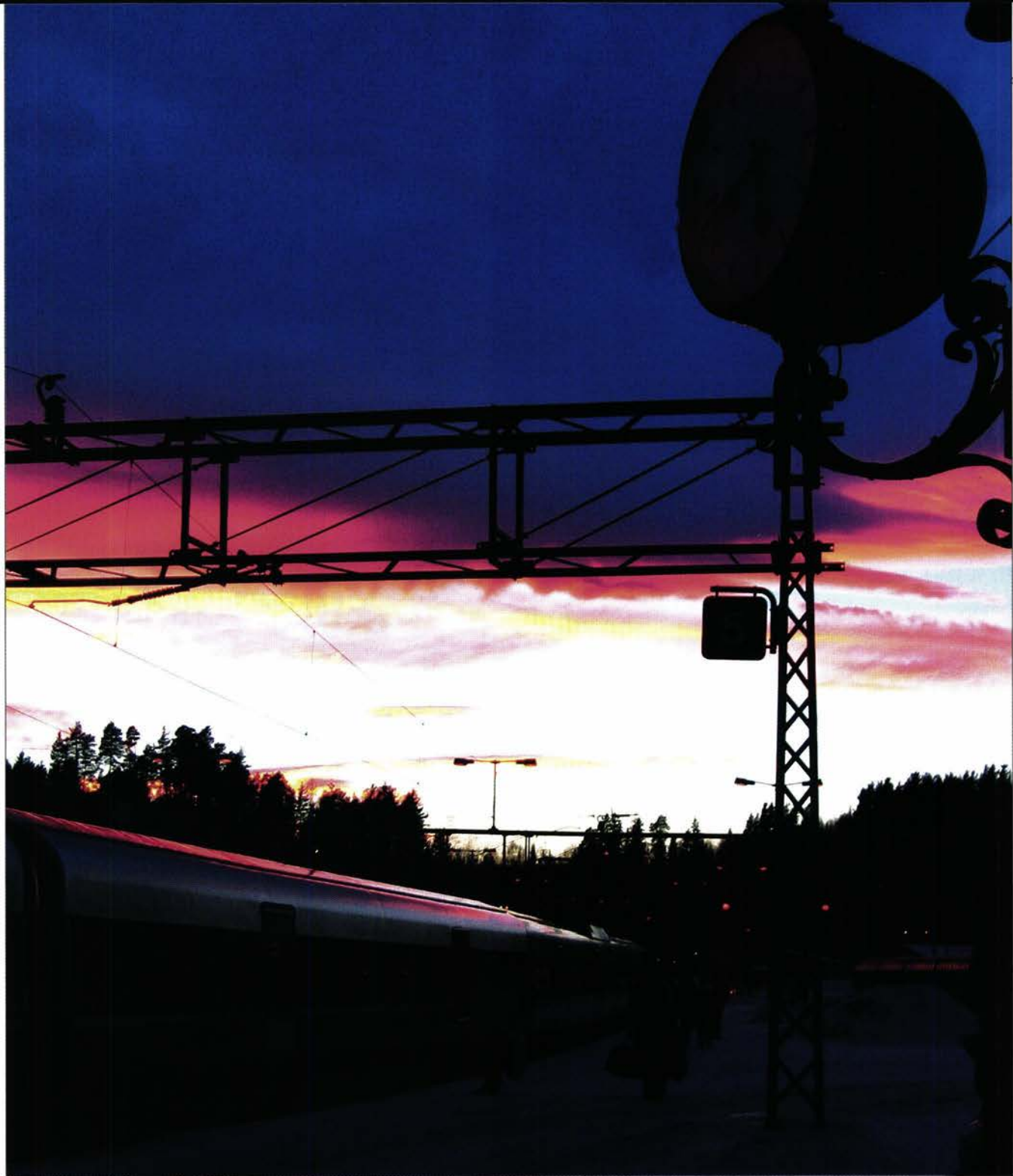
*Samfunnssikkerhet:* Terje Aven, Marit Boyesen, Ove Njå, Kjell Harald Olsen, Kjell, Oslo: Universitetsforlaget, 2004.

Om hvordan planlegging, risikoanalyser og styring av sikkerhet kan bidra i utviklingen av et mer robust samfunn.

Nøkkelord: Ulykker - Forebyggende arbeid/Risikoanalyser/Samfunnssårbarhet

*Spectrum and Network Measurements, Noble publishing, 2001.*

Nøkkelord: Signalteori/Spektralteori.



## «Klar til avgang»

*Foto: Bent Johan Næss, trafikkstyrer, Drammen. Bildet er tatt på Hønefoss stasjon februar 2004. Det er tog 63 som står i spor 5 - klar til avgang. Bildet er tatt med Canon-PowerShot S50.*


*Bildet av flytoget i forrige nummer var trykket speilvendt med vilje. Dette for at toget skulle komme mot oss fra venstre og inn i bildet - og ikke fra oss og ut av bildet, slik effekten ofte blir når det kommer fra høyre. Toget kunne kjørt «uriktig», men det gjorde det altså ikke denne gangen.*

*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](mailto:oyvind.bardalen@nsb.no)*



# Punktlighet

(% av tog i rute til endestasjon)

	Mål	Res. 2003	Januar	Februar	Mars	Oppnådd 2004	
<b>LANGDISTANSE:</b>							
<i>Persontog:</i>							
	Dovrebanen	90	88	88	92	94	91
	Nordlandsbanen	90	87	83	83	95	87
	Bergensbanen	90	84	82	87	94	88
	Sørlandsbanen	90	86	83	88	93	88
<i>Godstog</i>							
	Dovrebanen	90	84	76	78	89	81
	Nordlandsbanen	90	87	79	88	92	86
	Bergensbanen	90	76	67	75	83	75
	Sørlandsbanen	90	90	81	94	92	89
<b>MELLOMDISTANSE:</b>							
	Østfoldbanen	90	89	84	88	95	89
	Vestfoldbanen	90	77	75	83	88	82
	Lillehammer	90	82	81	82	89	84
<b>FLYTOG:</b>							
	(ank. Gardermoen)	90	95	91	95	97	94
<b>LOKALTOG:</b>							
	Oslo-området (hele døgnet)	90	86	84	89	91	88
	Jærbanen	90	84	87	89	81	86
	Vossebanen	90	90	87	93	98	93
	Trønderbanen	90	93	91	90	96	92

# Driftsulykker \*

	2003***	Mars	Akkumulert		2003***	Mars	Akkumulert
<b>Sammenstøt:</b>				<b>Alvorlig skadde:</b>			
Tog - tog	1	0	0	Reisende	0	0	0
Tog - person	1	0	0	Ansatte	0	0	0
Tog - kjøretøy	17	1	2	3. person	0	0	0
Tog - objekt **	17	1	2	<b>Dyrepåkjørsler:</b>			
<b>Avsporing:</b>					1796	****	658
Persontog	1	1	1	*Driftsulykke på linje eller stasjon hvor skinnegående materiell har vært i bevegelse, og hvor person er drept eller alvorlig skadet, eller hvor det har oppstått store skader på skinnegående materiell, spor og andre installasjoner.			
Godstog	5	0	0	**Ras, endebutt, kjøretøy som er kommet på linjen (ikke planovergang).			
Andre tog	0	0	0	*** Tallene for 2003 er noe justert.			
<b>Drepte:</b>				**** Tallene for mars kommer i neste nummer grunnet ny versjon av BaneDataBank.			
Reisende	1	0	0				
Ansatte	0	0	0				
3. person	4	0	0				

## Blåbær til peis

Etter noen slakke påskedager i hytteveggen, har vel de fleste rukket å gå noen runder med striskjorte og havrelefse. På vei til og fra vår daglige dont merker vi at det fortsatt gufser kaldt rundt hushjørnene, men det gjør liksom ikke så mye. For vinteren er forbi. Det er bare vårvarmen som ikke riktig har satt seg ennå. Det har visstnok ikke det norske språket heller. Tvert i mot, det er i stadig utvikling og forandring.

## Harry-sporet

Det foreløpig siste trinnet i evolusjonen er det såkalte SMS-språket. Spretne forkortelser, kombinert med utstrakt bruk av tegn og symboler for å uttrykke og understreke sinnsstemninger, kjennetegner den nye formen for skriftlig kommunikasjon. SMS-språket har utviklet seg forbausende raskt, og takket være kreativ ungdom med mobiltelefon, kontantkort og dårlig råd, tyder lite på at utviklingen stanser med det første.

### Sidelinjen

Ikke alle er like begeistret for SMS-fenomenet. Ikke minst synes skepsisen stor blant mange av de skolerte som formelt røtter det norske språket. På én måte er det forståelig. Det må jo oppleves som frustrerende for boklærde lingvister å sitte på sidelinjen mens et helt nytt språk drives frem av ungdommer så slakke i hakepartiet at de ikke greier å si kyllingbiter, og derfor i stedet kaller det nuggets.

### Hensikt

Akk ja, tilværelsen er noen ganger barsk, men i stedet for å ergre seg bør språkforskere flest erkjenne at SMS-språket har kommet for å bli. Rett og slett fordi det nye språket fungerer etter hensikten.

Nemlig som et middel for å gjøre seg forstått i resten av flokken. Og det er jo tross alt noe av poenget med å kommunisere i det hele tatt. Evnen til å ordlegge seg på en måte som gjør at budskapet ikke kan misforstås har noen ganger særlig stor betydning. Og for å gjøre seg forstått må man innimellom ty til utradisjonelle ord og vendinger.

### Mange spor

Dette bringer meg tilbake til utgangspunktet for månedens betraktninger. For i motsetning til hva enkelte av leserne kanskje har trodd, har ikke tittelen noe med forslag til videre håndtering av restavfallet etter påskedesserten å gjøre. Derimot er uttrykket knyttet til fremføring av tog på stasjoner med mange spor. *Blåbær* var nemlig kallenavnet på en liten fiolett lampe på stillverkene. Når den var tent var togveien lagt, og lå den til peis, lå den til spor 9. Greit å være klar over det, spesielt for de som eventuelt. Samtidig hadde slikt å gjøre i spor 10.

Harry K



## Månedens lille frekke

En SP-politiker fra Hedmark var på studietur i Bergen. Der ble han særdeles godt kjent med kona til en fisker i byen. Faktisk så godt at det endte med farskapssak. Dommeren ba om begge parters syn i saken.

Hedmarkingen tok utgangspunkt i Jordlovens §36, 2.ledd: Hvis en del av bondens sed faller på annen manns grunn, skal grøde tilfalle grunneieren. Fiskeren var enig, men ville gjerne tilføye punkt 16 i Lov om fiske og fangst: Hvis faststående redskap settes innenfor grunnlinjen på annen manns grunn, skal det kappes så tett inntil festet som mulig, for dermed å hindre at ny skade oppstår.