

# Jernbane

Nr. 6 - 2004

## *magasinet*

A yellow maintenance train, likely a ballast tamper, is shown from a low angle on a railway track. The train is moving towards the right, kicking up a large cloud of dust. On top of the train, a large German flag and a smaller Norwegian flag are flying. The front of the train features a logo with the letters 'H F' inside a stylized 'W' shape. The background shows a clear blue sky and distant hills.

## Kvalitet viktigere enn konkurranse

Høy sporkvalitet på hele jernbanenettet kan gi flere hundre millioner kroner i gevinst og er viktigere for å redusere kostnadene til vedlikehold og drift enn videre konkurranseutsetting.

side 4-9



Jernbaneverket



# Signalering



## En milliard som forplikter

Det kom gledelige signaler fra Stortinget ved behandlingen av Nasjonal transportplan 2006-2015. Et flertall i nasjonal-forsamlingen mener at det er tid for tog og går inn for å øke investeringsrammene til jernbanen med en milliard kroner årlig i ti-års perioden.

Det har allerede kommet karakteristikk av dette vedtaket. Luftmilliarder er en av betegnelse som er blitt brukt, med klar referanse til at det tidligere er gitt lovnader i plansammenheng som ikke er fulgt opp med bevilgninger i de årlige statsbudsjettene. Selv har vi heller ikke unnlatt å peke på det uheldige i manglende samsvar mellom planer og budsjetter.

Det er imidlertid noe nytt denne gangen. En stortingsmelding er en orientering til Stortinget som normalt vedtas «vedlagt protokollen» og ledsages av kommentarer fra de enkelte partiene. Denne gangen er flere konkrete forslag tatt opp til votering i Stortinget og det foreligger nå et konkret stortingsvedtak på en milliard ekstra til jernbanen. Det gir en klart større grad av forpliktelse.

Vi i Jernbaneverket må ta dette på alvor og sørge for at flere prosjekter blir byggeklare slik at vi kan starte opp tidligere enn opprinnelig antatt. Samtidig skal vi glede oss over de positive signalene som nå gis om betydningen av god jernbaneinfrastruktur.

Dette er godt å ta med seg når sommerferien står for døren. Når vi også kan konstatere at trafikken på jernbanen øker, og punktligheten første halvår er blant de beste på flere år – da kan mange ta sommerferie med god samvittighet.

Høstsesongen vil bli innledet med markeringen av jernbanens 150-års jubileum. Jeg håper at flere vil ta del i de ulike arrangementene som finner sted – og ikke minst at flest mulig får anledning til å være til stede på jubileumsarrangementet i Oslo Spektrum 4. september. Billetten bør du sikre deg før sommerferien – det er få billetter igjen.

En riktig god sommer til alle.

*Stein Arhildsen*



## 30 Jubel for lok



## 10 Dansk AS



## 12 Sverige bremsar

Høy sporkvalitet er det viktigste	4
- Vi kan bli mye bedre på anbud	8
Dansk enighet om «Entreprenør-AS»	10
Banverket setter på bremsene	12
- Flere jobber på jernbanen enn før	14
- Alt er snudd på hodet	16
Åpner for foretak og rask utbygging	18
- Vi setter i gang	20
Trapper opp dansk jernbanesatsing	22
Grep for billigere kryssingsspor	24
Miljøloft for Groruddalen	26
Feiringen er i gang	28
Kongene på sporet	30

# Innhold





**38** – Innmari moro



**18**  
Statsforetak



**16** Glør ved Sibirien

Jubeldag med store øyeblikk	32
Syv spennende verk	34
Vil du feire med Kongen?	35
35 jubileumsarrangementer	35
Min mening	35
Møte med: Yngve Pedersen	36
Min arbeidsdag	39
Smånytt	40
Info om info	45
Mitt jernbanebilde	46
Punktlighet og driftsulykker	47
Harrysporet	48

# Jernbane

## magasinet

**ANSVARLIG REDAKTØR:**  
Svein Horrisland

**REDAKTØR:**  
Svein Erik Bakken  
**JOURNALIST/REDIGERER:**  
Tore Holtet

**JOURNALIST:**  
Øystein Grue  
**MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:**  
Reidar Skaug Høymork  
Per Rathe  
Svein Skavang Graadal  
Kjell Bakken  
Njål Svingheim

**FØRSTESIDE-BILDE:** Øystein Grue

**ADRESSE, REDAKSJONEN:**

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

Redaksjonen avsluttet 29. juni 2004.

**UTGITT AV:**

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

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



# Høy spork



**Lønnsomt:** – Hvis hele jernbanenettet får samme kvalitet som Sørlandsbanen og Bergensbanen, kan det frigjøres 200-300 millioner kroner til fornyelser av anleggene, opplyser vedlikeholdsdirektør John Ole Grinde. (Alle foto: Øystein Grue).



# Kvalitet er viktigst

**DRAMMEN (Jernbanemagasinet): - Å få opp kvaliteten på sporet på hele jernbanenettet er viktigere for å redusere kostnadene til drift og vedlikehold enn hva en kan oppnå med en videre fornuftig konkurranseutsetting.**

SVEIN ERIK BAKKEN

Det sier vedlikeholdsdirektør John Ole Grinde i et bredt intervju med Jernbanemagasinet.

Grinde bygger sine konklusjoner på en analyse de sjøl har utført, og på dokumenterte erfaringer fra andre land i

Europa. Han er medlem av en gruppe innen den internasjonale jernbaneorganisasjonen UIC som har vurdert konsekvensene av å konkurranseutsette vedlikeholdet.

#### For lite fokusert

- All erfaring både fra Europa og hos oss

viser at betydningen av å ha en høy kvalitet i anleggene er for lite fokusert. Høy kvalitet på jernbanenettet bør og vil komme mer i fokus i tiden framover. Det er derfor viktig å være klar over at det ikke bare er konkurranseutsetting som kan gi effektivitets- og produktivitetsøkninger.

- Hva er det viktigste for å få ned kost-

» Å få ned feilene er hele essensen i vedlikeholdet





**nadene og få opp kvaliteten?**

- Det er to ting som regulerer kostnadene. Det ene er hvor dyrt det er å vedlikeholde, og det andre er hvor stort omfang som trengs på vedlikeholdet. Den første delen omfatter alt som går på konkurranseutsetting. Den andre delen, som går på omfang, føler jeg har vært lite i fokus. Dette til tross for at det historisk sett har betydd mye.

**Større potensial**

Undersøkelsen som Grindes folk har gjort, tar utgangspunkt i kostnadsstrukturen på de forskjellige banene innen drift, feilretting og forebyggende vedlikehold.

Hovedkonklusjonen er at dersom sporkvaliteten på resten av banenettet blir like god som for eksempel den Bergensbanen og Sørlandsbanen har i dag, vil kostnadene til drift og vedlikehold

på lengre sikt teoretisk bli redusert med rundt 320 millioner kroner.

- Undersøkelsen viser at over en fem til ti års periode kan det være mulig å spare 200-300 millioner kroner innen drift og vedlikehold - penger som kan brukes til å styrke fornyelsen av anleggene. Potensialet som ligger i å få opp kvaliteten på sporet, er dermed enda større enn det en kan oppnå ved en fornuftig utsetting av drift og vedlikehold på anbud.

**Vel 40 prosent**

Her hjemme har den maskinelle delen av det forebyggende vedlikeholdet av sporet vært satt ut på anbud de ti siste årene. I tillegg er en stor del av fornyelsene konkurranseutsatt. - Dette er det viktig å være klar over, tilføyer Grinde.

- *Hvor stor del av drifts- og vedlikeholdsbudsjettet snakker vi om?*

- Med et vanlig vedlikeholdsbudsjett på 1,3 til 1,4 milliarder kroner er om lag 42 prosent satt ut på anbud. Av dette er om lag 35 prosent innen fornyelser og om lag sju prosent innen drift, feilretting og forebyggende vedlikehold.

**Trendbrudd**

- *Hva er de viktigste resultatene av konkurranseutsetting så langt?*

- Det har hatt en veldig god virkning i den forstand at vi har fått ned kostnadsnivået på pakking, ballastrens, sliping osv. Utenlandske selskaper, særlig tyske, har vunnet mange anbud. Det har gjort at vår egen jernbaneentreprenør, Baneservice, har skjerpet seg både på kostnader og kvalitet.

- Vi har ikke gjort nøyaktige beregninger på gevinstene, men jeg er ikke i tvil om at prisene per meter på det maskinelle

## » Prisene på det maskinelle vedlikeholdet har gått ned





vedlikeholdet har gått ned etter at vi begynte å konkurranseutsatte oppdragene.

### Ulike løsninger

Grinde har gjennom den nevnte IUC-gruppen sett på konkurranseutsetting av drift og vedlikehold blant de europeiske jernbaneselskapene:

Nederland og Storbritannia har satt alt innen drift og vedlikehold ut på anbud, og Spania og Tyskland har satt alle fornyelser ut på anbud.

Men mens Storbritannia solgte ut ansvaret for drift og vedlikehold som følge av privatiseringen midt på 90-tallet, beholdt tyskerne, nederlenderne og spanjolene på ulikt vis både eieransvaret, kompetansen og styringen av det hele.

### Spania best

Det er spanjolene som har lyktes best.

- De har beholdt kunnskapene om anleggene i egen organisasjon, og i stor grad utfører de vaktmester- og elektrooppgavene sjøl.

- Samtidig har spanjolene nedbemannet, særlig innen spordelen av vedlikehold. Videre har de kun satt ut kontrakter på prosjekter innen forebyggende vedlikehold og fornyelser ut på anbud.

- Resultatet er blitt at spanjolene har det billigste vedlikeholdet i Europa; det er så bra at de har meldt seg ut av gruppen i UIC. Ifølge en oversikt fra 1999 brukte de bare halvparten så mye på drift og vedlikehold som gjennomsnittet.

### Eksplisiv økning

Fram til år 2000 lå ikke Storbritannia og Nederland så mye over snittet i Europa, selv om de også da hadde det dyreste vedlikeholdet.

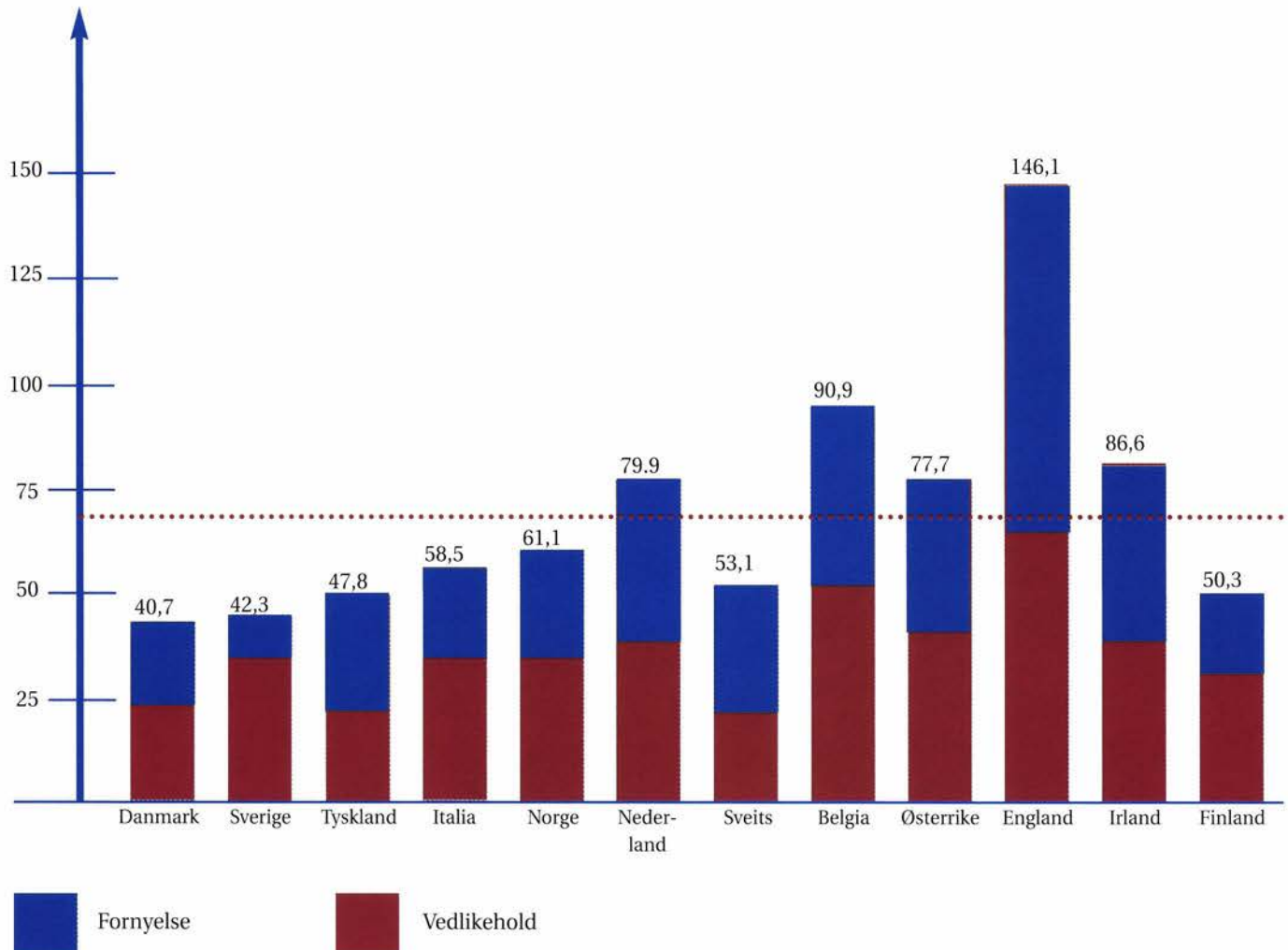
- I 2002 skjer det noe interessant. Nederland ligger fortsatt over gjennomsnittet, men de har klart å holde kontrollen på kostnadene. I Storbritannia, derimot, eksploderer nå kostnadene. Hele 146 EURO per meter kostet drift og vedlikehold engelskmennene, mens gjennomsnittet for de andre landene er på under 70 EURO.

- Det er regningen de må betale fordi de gjennom privatiseringen mistet kontrollen over drift og vedlikehold. Samtidig har jernbanen i Storbritannia kommet i en enorm tillitskrise. Dette kommer i tillegg til de økte kostnadene til drift og vedlikehold, avslutter vedlikeholdsdirektør John Ole Grinde.

svein.erik.bakken@jbn.no



### Årlig kostnader i Euro per kilometer (2002)







# - Vi kan bli bedre på

**- Grovt sett har vi et apparat til å håndtere og sette mer av drift og vedlikehold ut på anbud. Men vi kan bli bedre, særlig på den faglige delen, sier vedlikeholdsdirektør John Ole Grinde.**

SVEIN ERIK BAKKEN

Grinde viser i den forbindelse til at Jernbaneverket (JBV) helt siden 1996 har trent på byggherrerollen overfor de interne entreprenørene innen drift, vedlikehold og fornyelser.

## **Minst like viktig**

- Når det gjelder å styre kontrakter, har vi til nå vært mest opptatt av den merkantile delen: forsyning, oppfølging av regelverket og det å presse priser på anbud. Banesjefene har her en god støtte fra Forsyning. Men det er minst like viktig å ha fagkunnskap og kontroll over hva en bestiller på den tekniske siden. Vi kan bli bedre på å styre gjennomføringen av kontraktene innen fornyelser og vedlikehold.

” Større potensial på den tekniske enn på den merkantile siden



# li mye anbud

## Fungerende marked

- Er det et fungerende marked innen drift og vedlikehold her hjemme?

- Ja, på sporsiden står entreprenører klare til å gi anbud - både på de store jobbene med de gule maskinene og på mindre jobber som svillebyting, utskifting av komponenter og sporfornyelser på stasjoner. Her er det langt på vei et fungerende marked.

- Det samme gjelder for kontaktledningssiden (KL). På signalområdet tviler jeg på at det er noe marked som fungerer.

## Essensen

- I Sverige er man stolte over å ha fått til en avtale mellom Banverket og Banverket Produksjon om å jobbe for å få færre feil. Nettopp det å få ned feilene er hele essensen i jernbanevedlikehold, så det er gammelt nytt å erkjenner dette.

- Men har en alltid vært opptatt av å få ned feilene her i Norge?

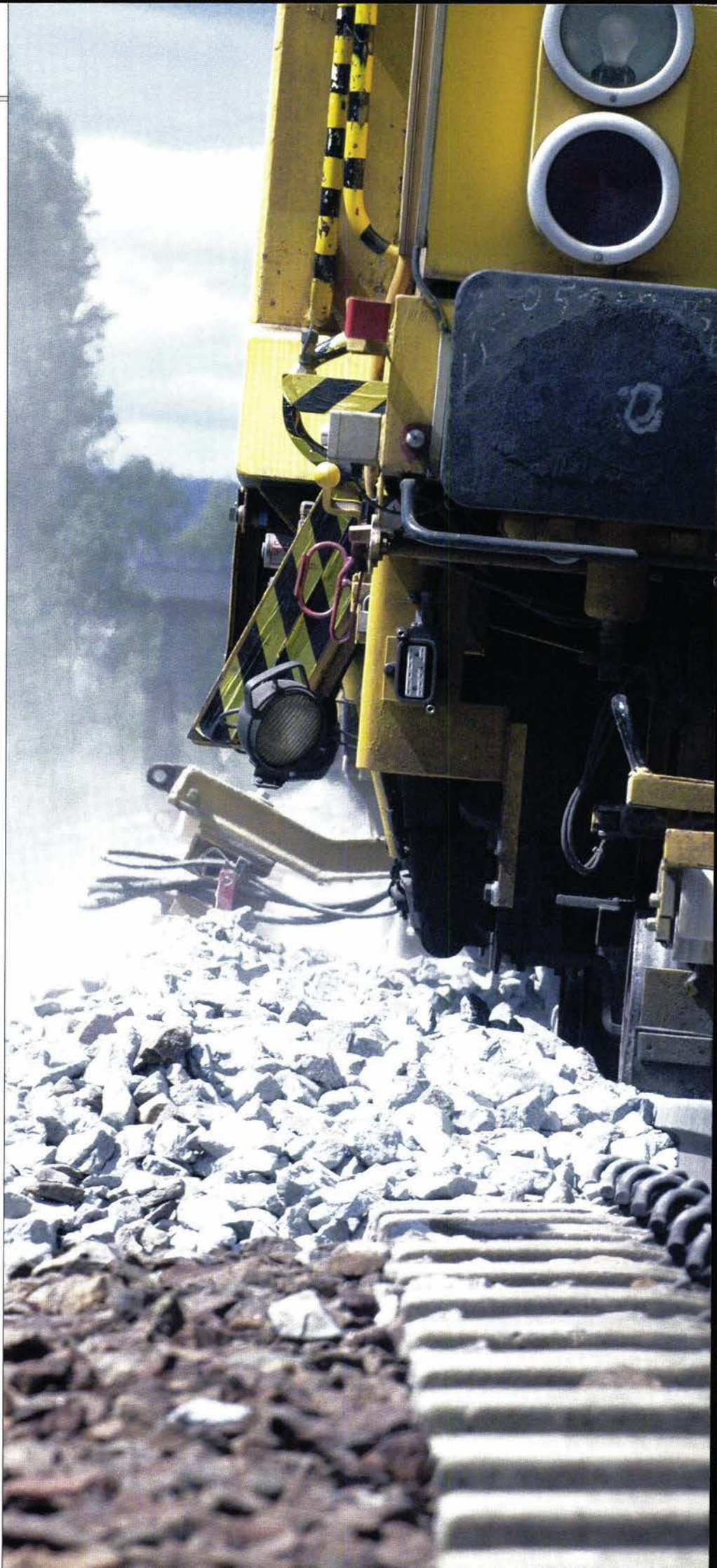
- Nei, vi har hatt tendenser i vårt regime til at leverandørene har tjent penger på feil, og det har i neste omgang vært prisdrivende, avslutter vedlikeholdsdirektør John Ole Grinde.

svein.erik.bakken@jbv.no



Betydningen  
av høy kvalitet

i anleggene er  
for lite fokusert





# Dansk enighet om «Entreprenør-AS»

**KØBENHAVN (Jernbanemagasinet): Banedanmarks nye toppsjef, Jesper Rasmussen, og fagforbundene med Dansk Jernbaneforbund i spissen er i prinsippet enige om å skille ut entreprenørvirksomheten i egne aksjeselskaper.**

SVEIN ERIK BAKKEN

Alt kort tid etter at Jesper Rasmussen hadde tatt plass i sjefsstolen i Banehuset på Amerikas Plads i København, innledet han i vinter samtaler med Dansk Jernbaneforbunds formann, Ulrik Salmonsens.

De to var «gamle kjenninger» fra DSB, og temaet var hvordan gjøre entreprenørdelen av Banedanmark konkurransedyktig for dermed å kunne bevare flest mulig arbeidsplasser.

## Liberalismens høyborg

Dagens danske konservative regjering har ved hjelp av et stort høyrepopulistisk støtteparti et bredt flertall bak seg i Folketinget for en kraftig liberalisering av det danske samfunnet generelt og de danske jernbanene spesielt.

- Det er ut fra kjensgjerningen om at det er et massivt politisk flertall for å liberalisere store deler av utbyggingen og driften og vedlikeholdet av det danske jernbanenettet at vi er åpne for å skille ut denne delen av Banedanmark i aksjeselskaper, sier Salmonsens.

## Lukket og slukket

- Vi vil gå aktivt inn i det videre arbeidet med å undersøke om det er en god idé å skille ut entreprenørdelen av Banedanmark i ett eller flere aksjeselskaper.

» Massivt politisk flertall for å liberalisere dansk jernbane



*Like vilkår: - Vårt mål er at vi skal kunne konkurrere på like vilkår med private danske og utenlandske jernbaneentreprenører, sier formann Ulrik Salmonsens i Dansk Jernbaneforbund.*

(Foto: Svein Erik Bakken)

Vårt mål er at vi skal kunne konkurrere på like vilkår med private danske og utenlandske jernbaneentreprenører.

- Med andre ord: Vi tar nå noen grep slik at vi ikke bare er med på å utvikle virksomheter og arbeidsplasser, men at vi også er aktivt med på å bevare og utvikle så mange nye som mulig. Gjør vi ikke det, er jeg redd for at vi kan komme i en situasjon der ordtaket «sistemann lukker og slukker» går i oppfyllelse.

## Ultimative krav

- Samtidig vil vi stille noen ultimative krav for å være med videre i denne prosessen. Det må finnes akseptable løsninger for tjenestemennene. Videre må Dansk Jernbaneforbund få til overenskomster med de nye selskapene som vi kan stå inne for. Til slutt må vi få løst de store skatteproblemene som våre medlemmer er brakt opp i av den tidligere ledelsen i den gamle Banestyrelsen.

- Er medlemmene modne for et så stort sprang?

» Unngå at ordtaket «sistemann lukker og slukker» går i oppfyllelse

- Liberaliseringen som er i gang på jernbanen i Danmark, både på trafikksiden og banesiden, gjør at tiden er moden. Flere og flere av vår medlemmer innser at dersom det ikke skjer noe, så kan vi komme i en situasjon der det nevne ordtaket går i oppfyllelse enten vi vil eller ei.

## Alt på anbud

I dag er ansvaret for bygging av nye anlegg, drift og vedlikehold av det danske offentlige jernbanenettet lagt til Entreprisen i Banedanmark, som selger på forretningsmessige vilkår internt og produkter og entreprenørtjenester på det åpne marked

Baneteknikk heter produksjonsselskapet som ligger under Entreprisen.

Nyanlegg, sporombygging og andre fornyelser er i dag hundre prosent konkurransutsatt i Danmark. Innen årets utgang vil driften og vedlikeholdet av hele det statlige danske jernbanenettet vært satt ut på anbud.

## Vunnet de fleste

I fjor vant Entreprisen/Baneteknikk ni av ti oppdrag, i år er andelen redusert til halv-

» Det er sunt å få prøvd sine priser og evner

parten. To store sporombyggingskontrakter gikk til et tysk selskap som har etablert seg i Danmark - en utvikling som både Rasmussen og Salmonsens ifølge Berlingske Tidende er enige om utgjør en klar trussel mot arbeidsplassene i Banedanmark.

Innen drift og vedlikehold har de hittil





*Alt på anbud: I løpet av året vil driften og vedlikeholdet på hele det danske jernbanenettet være satt ut på anbud. Fra før er nyanlegg og fornyelser hundre prosent konkurranseutsatt. (Foto: Jernbane Tidende)*

kun tapt én av fem seksårige kontrakter. Det hersker derfor stor spenning om hvem som går av med seieren når de tre største kontraktene skal avgjøres innen årets utgang.

Faglig sekretær for bane- og elektropersonalet i Dansk Jernbaneforbund, Carsten Sauer, er optimist: – Jeg tror Baneteknikk vinner minst to av de tre siste drifts- og vedlikeholdskontraktene. Da vil Baneteknikk ha vunnet seks eller sju av åtte kontrakter. Jeg synes det derfor er utrolig at vi hele tiden får høre fra Jesper Rasmussen, politikerne og i media at offentlig virksomhet ikke er konkurranse-dyktig.

#### Engelske tilstander

Sauer er rask med å tilføye at han ikke er imot konkurranseutsetting.

- Det er sunt å få prøvd sine priser og

” Mine folk er de beste på fornyelser og vedlikehold

” Vi er redd private monopoler og engelske tilstander

evner overfor konkurrerende virksomheter. Det vi er redd for, er private monopoler og engelske tilstander hvor staten ikke har styring lenger på selve vedlikeholdet og dermed sikkerheten på det danske jernbanenettet, avslutter Carsten Sauer.

Jesper Rasmussen, derimot, understreker overfor Berlingske Tidende at BaneDanmark har som statlig virksomhet omkostninger som ikke de private entreprenørene har. – Som statlig virksomhet mangler vi den fleksibilitet som entreprenørselskap må ha. Derfor taper vi når vi legger inn anbud.

- Dette må vi få til en endring av, simpelthen fordi mine medarbeidere er de beste til å utføre fornyelser og drive vedlikehold. Derfor må vi fjerne de kostnadene som gjør at vi ikke vinner utbudene og dermed setter arbeidsplassene i BaneDanmark i fare, mener Rasmussen.

#### Under 50 prosent

Banedanmarksjefen antyder at statens andel i de nye selskapene kan være på 30 prosent, og i hvert fall ikke over 50 prosent. Hvem de øvrige aksjonærene skal være, er en av de tingene som gjenstår å drøfte.

Jernbaneforbundets formann er ikke fremmed for tilsvarende tanker hvis en kan finne løsninger for å kjøpe tjenestemennene ut av ansettelsesformen de har i dag, og kravet om overenskomster blir innfridd.

Det er Trafikministeriet som vedtar og godkjenner å skille ut entreprenørdelen i BaneDanmark og opprette ett eller flere aksjeselskaper. Dersom alle blir enige, kan utskillelsen og opprettelsen av de nye selskapene skje alt tidlig neste år.

svein.erik.bakken@jbv.no

” Ikke bare med på å avvikle, men også å utvikle



# Banverket setter på

**STOCKHOLM (Jernbanemagasinet): Siden 1988 har Sverige ledet an i moderniseringen av jernbanen i Europa. Nå setter ledelsen i Banverket på bremsene. Tempoet i å sette ut drift og vedlikehold på anbud skal dempes, og det advares mot å slippe resten av persontrafikken fri alt i 2006.**

SVEIN ERIK BAKKEN

Jernbanemagasinet treffer generaldirektør Bo Bylund i Banverkets stockholmskontor i Driftsledningscentralen vis-à-vis Centralstationen.

Bylund er innom den svenske hovedstaden på vei fra et styremøte i UIC i Paris. Etter intervjuet og fotografering med oss står et møte i en regjeringsoppnevnt kommisjon der han er leder.

– Vi skal forberede avviklingen av atomkraften i Sverige. Det er hva jeg sysler med på fritiden, sier han spøkefullt før han forsvinner bortover spor 6.

## Markedskreftene

I Banverkets årsmelding for 2003 varsler generaldirektøren at det er på tide å sette på bremsene. Han viser til at Banverket alt i 1988 ble skilt ut fra SJ, mens mange land i Europa ennå ikke har gjennomført

» Håpet om et nordisk vedlikeholdsmarked er lagt i grus

## Bo Bylund

- 58 år
- Født i Gävle og vokst opp ved jernbanen
- Utdannet jurist og jobbet mange år som det
- Statssekretær i Arbeidsdepartementet.
- Generaldirektør i Arbeidsmiljøverket
- Generaldirektør i Banverket fra 1997

dette skillet fullt ut. I Sverige er i tillegg godstrafikken avregulert, og en stor del av persontrafikken er satt ut på anbud.

– I dag er ikke mangel på konkurranse det største problemet for jernbanen i Sverige, men mer manglende lønnsomhet for togselskapene. Troen på markedskreftenes muligheter til å løse alle problemene er etter min mening altfor stor.

## Vente på EU

En av Bylunds forgjengere, Jan Brandborn, leverte på oppdrag av den svenske regjeringen tidligere i år et forslag om at all persontrafikk skal være avregulert i 2006.

I en høringsuttalelse advarer Banverket mot å gå så raskt fram og går i stedet inn for at avreguleringen skal gå i samme takt som i EU. – Vi kan ikke alltid gå foran. Vi tror derfor at det ikke er riktig å slippe resten av persontrafikken fri alt i 2006, når EU samtidig foreslår at det første steget bør være å slippe den internasjonale persontrafikken fri først i 2010.

Bylund viser videre til at det har vært store forandringer i den svenske jernbanen siden 1988.

– Hvert år har det vært gjennomført store forandringer. Det er nå viktig at vi får arbeidsro til å utvikle våre virksomheter, effektivisere og forbedre tilbudet til kundene og bedre samarbeidet. Alt dette tar tid, men vi er kommet et stykke på vei.

## Like vilkår

– Betyr det at avreguleringen av den svenske jernbanen har gått for langt?

– Nei, forandringene som vi har gjennomført, har vært positive. Trafikken har økt, punktligheten er blitt bedre og sikkerheten er på et høyt nivå.

– Våre svenske togselskaper må også kunne konkurrere i utlandet på samme

» Galt å slippe resten av persontrafikken fri i 2006

vis som i Sverige. Skal de kunne det, må konkurransevilkårene være like. Neste steg bør derfor være å komme i takt med forandringene i EU.

## Ikke mulig

Bylund understreker at forslaget om full avregulering av persontrafikken fra 2006 ikke er politisk behandlet og derfor heller ikke har politisk forankring i dag. – En full avregulering er heller ikke overhodet mulig å gjennomføre på så kort tid.

– Vi skal også ha klart for oss at skal vi innføre konkurranse om sporene, må det finnes kapasitet og et marked. I Sverige er kapasiteten på jernbanenettet sprengt overalt. Selv om vi i stort tempo holder på å bygge ut kapasiteten på jernbanenettet, så vil det ta tid før vi har tilstrekkelig kapasitet til en reell konkurranse om sporene.

– Hva slags krav til SJ tenker du på som et alternativ til den planlagte fulle friheten?

– Om SJ får beholde sitt gjenværende monopol i noen år, må regjeringen vurdere om en har stilt SJ tilstrekkelig tydelige krav. Jeg mener at regjeringen gjennom direktiv eller på annet vis kan stille krav til SJs virksomhet generelt, krav til å dekke de reisende sine behov, krav til kvalitet osv. Dette er tanker som jeg har presentert overfor regjeringen, så er det opp til regjeringen å avgjøre hvordan det skal skje.

## Langsiktig

– Hvilke er de viktigste erfaringene dere

» Det tar tid å bli en god vedlikeholds-entreprenør



# bremsene



**Rødt lys:** Generaldirektør Bo Bylund vil sette ned farten i konkurransen utsetting av persontogtrafikken og vedlikeholdet av det svenske jernbanenettet. (Foto: Svein Erik Bakken)

har fra å sette drift og vedlikehold ut på anbud?

– Vi har gjort flere viktige erfaringer. Den første er at det stilles store krav til bestilleren. Det tar langt tid for bestilleren å kunne sette ut drift og vedlikehold på anbud. Vi har derfor drevet et utviklingsarbeid i flere år. Vi har kommet relativt langt, men å bli en bra bestiller er veldig krevende og vanskelig.

– Det andre er at det også tar tid å bli en god entreprenør i dette markedet. Disse to faktorene betyr at det tar tid å få til en rimelig konkurranse. Banverket Produksjon har kjempet hardt og utviklet sin virksomhet. Samlet handler dette om en langsiktig prosess.

## For ambisiøs

– Hva er den viktigste årsaken til at dere setter bremsene på?

– Det er regjersjefene som har kom-

met til at planene for å sette ut nye strekninger på anbud var for ambisiøse, opplyser Bylund, som før han vil gå nærmere inn på spørsmålet, viser til at konkurransen utsetting berører store deler av Ban-

” Å bli en bra bestiller er veldig krevende

verkets virksomhet.

Nærmere bestemt er all virksomhet innen Industridivisjonen er satt ut på anbud; Banverket Prosjektering er fullt ut konkurransen utsatt, og i prinsippet er det også full konkurranse på alle fornyelser. I løpet av året vil feilretting og vedlikehold på 40 prosent av det svenske banenettet være satt ut på anbud.

## Ingen varselklokker

– Det vi nå snakker om, er feilretting og vedlikehold. Helt fra starten var strategien at vi måtte prøve oss fram. Vi var usikre på mange faktorer og om det var et marked. Derfor har vi gått skrittvis fram.

– Det ringte ingen uhåndterlige varselklokker da vi for en tid tilbake gjorde den første evalueringen. Det viktigste er sikkerheten, og den har blitt ivaretatt på en bra måte. Men vi har ingen erfaring med private vedlikeholdsfirma på moderne hardt trafikkerte spor, og den må vi skaffe oss innen vi våger å gå videre.

– Så dere har ikke gått for raskt fram, men det er behov for en tenkepause?

– Ja, vi hadde litt for tøffe tidsplaner. Det vi nå gjør, er å tilpasse oss den opprinnelige strategien: prøve, vurdere og rette opp eventuelle problemer.





## Ikke fungerende

- Hva er det viktigste spørsmålet å finne svar på før dere går videre?

- Det er at konkurransen ikke går ut over kvaliteten på sporet, at vi ikke får problemer med sikkerheten, videre at den økonomiske effekten blir det som vi håpet på og at det er et fungerende marked.

- Når vi i dag kun får inn ett eller to anbud, så er det knapt noe fungerende marked. Det er derfor viktig å få tre - fire anbud med høy kvalitet hver gang, slik at det blir en reell konkurranse om oppdragene.

- Hva skal til for å få et fungerende marked?

- Tid. Det går ikke å få det til på kort

” Vi kan ikke overlate  
alt til markedet

sikt. Med andre ord er dette et langsiktig prosjekt.

- Er det i det hele tatt mulig å få et fungerende marked over hele det svenske jernbanenettet?

- Det er fascinerende å se at vi har private entreprenører som har vunnet kontrakter både i Norrland, Midt-Sverige og i Sør-Sverige, samtidig som vår egen produksjonsvirksomhet har vunnet kontrakter utenfor Banverket. Det ser ut som det finnes forutsetninger for å få det til.

- Hvilken betydning har utviklingen i Norge og Danmark for utviklingen av et fungerende marked på drift og vedlikehold?

- Da vi drøftet dette spørsmålet på nordisk plan, så jeg for meg at vi skulle kunne få et stort, nordisk marked. Mine forhåpninger her er lagt i grus. Jeg tror vi må innrette oss på å få til et fungerende marked i Sverige. Det vil trolig ta veldig lang tid å få til et fungerende marked i Skandinavia.

## Gevinst?

- Har konkurranseutsetting og avregulering gitt gevinst?

- Det er viktig å huske på at konkurranseutsetting og avregulering er midler og ikke målet. Et resultat er en ganske

” Mangel på konkurranse  
er ikke det største  
problemet



(Foto: Banverket).

kraftig økning i trafikken. Persontrafikken har økt 30 prosent på en fem-seks år. Godstrafikken har økt og har en andel av markedet på 24 prosent. De reisende og godskundene ser ut til å like resultatene av avregulering og konkurranseutsetting.

- Når det gjelder de økonomiske gevinstene for Banverket, vil jeg påstå at vi ser dem også. Jeg kan ikke eksakt fastsette dem i kroner og øre. Men vi ser at bedre bestillinger og effektive utførere senker våre kostnader. Samtidig har våre egne resultatenheter gjennomført store effektiviseringer.

- Når vil dere ha gjennomført full avregulering av drift og vedlikehold?

- Målet er å få et fungerende marked og en effektiv drift og retting av feil på jernbanenettet. Jeg ser for meg at Banverket fortsatt vil ha store ressurser selv for å drive denne virksomheten. Vi kan ikke overlate alt til markedet. Et fungerende marked krever at også vi er med i konkurransen.

- Du svarte ikke på når?

- Nei, det går ikke an å forutse. Det er heller ikke et mål i seg selv at det skal være hundre prosent. Vi vil komme opp i over 40 prosent, og så får vi se hvor vi er om tre år, avslutter Bo Bylund.

svein.erik.bakken@jbv.no

# - Flere jobber

STOCKHOLM (Jernbanemagasinet): - På tross av at det i Banverkets Produksjon som følge av effektivisering og avregulering er blitt 1.100 færre ansatte siden 1998, er det i dag samlet flere ansatte i Banverket enn det var i 1998.

SVEIN ERIK BAKKEN

Det sier tillitsvalgt Jörgen Lundström i SEKO, den største fagforeningen i Banverket (BV). - Særlig er antall ansatte på bestillersiden og i administrasjonen økt. I fjor ble det avdekket at administrasjonen i Banverket Produksjon (BVP) var for stor i forhold til oppdragene.

## Ingen oppsigelser

- I tillegg er det skapt rundt tusen arbeidsplasser hos de private jernbaneentreprenørene. Med andre ord er det langt flere som jobber på jernbanen i Sverige i dag enn for Banverket startet med effektivisering og avregulering for seks år siden. På privatsiden er sesong- og deltidsan-

” Kan aldri konkurrere  
på deres premisser

settelsler vanligere. Dermed er også arbeidsforholdene mer usikre, og det blir vanskeligere å beholde kompetansen i bransjen.

Lundström opplyser videre at ingen er blitt oppsagt som følge av nedbemanningen. - De som sluttet, valgte det sjøl ved at de ikke ønsket å bytte arbeidssted. Resten fikk en løsning gjennom prosjektet «58 Pluss» - en avtalefestet fortidspensjonering der den enkelte stiller seg til disposisjon for inntil et vist antall arbeidsdager i året.

## Ikke bevis

- Har det blitt mer jernbane for pengene?

- Det har kommet mer penger, men om det er blitt mer jernbane for pengene har ikke vi sett noen bevis på. Vi har hel-



# ber på jernbanen enn før



**Tap koster:** - Banverket har ikke tenkt på hva det koster når Banverket Produktion taper konkurransen om oppdrag, sier SEKO-tillitsvalgt, Jörgen Lundström. (Foto: Svein Erik Bakken).

ler ikke sett at noen har forsøkt å regne det ut.

- Vi har spurt om hvor gevinstene er og hvor store dem er. Ledelsen sier at en har hatt positive effekter, men har ikke kunnet vise hva gevinstene er i kroner og øre.

**Kostnadene ble minst like stor som gevinsten**

### Minst like store

- Hva mener SEKO er de viktigste erfaringene med å sette drift og vedlikehold ut på anbud?

- Utsettingen av vedlikehold på anbud var ikke nok gjennomtenkt. Dette er en av årsakene til at Banverket nå har fått kalde føtter og setter på bremsene. La meg ta et eksempel: Svensk Baneproduksjon vant et oppdrag. Vi kjenner ikke de eksakte tilbudene, men de la inn et tilbud som var noen millioner lavere enn BVP.

- Det betydde at 40-45 ansatte i BVP ble overflødige og kostnadene med ned-

bemanningen ble minst like stor som gevinsten ved å sette ut jobben på anbud. I tillegg kommer etableringskostnadene om BVP skal konkurrere om det samme oppdraget når dagens avtale skal fornyes. Med andre ord har en ikke tenkt på hva det koster når BVP taper i konkurransen.

### Private monopol

- Ikke nok med det: Taper BVP enda mer i Norrland, så vil de få dårlig lønnsomhet på strekningene som er igjen. Kanskje blir da spørsmålet om de skal trekke seg ut av Norrland. Hva har vi da fått, jo et privat monopol.

- Det vi ser, er at Strukton og Carillion, som begge har sterke utenlandske eiere, har delt mye av jernbanemarkedet i Sverige mellom seg. Strukton satser i nord og Carillion i sør. Lundström viser i den forbindelse til hva som skjedde på bussmarkedet i Sverige. - Det var ingen av lavprispolitikkerne som lo da de skulle fornye kontraktene, hevder han.

### Ingen fordeler

- Hva skjer med BVP om to-tre store private jernbaneentreprenører tar over drift og

vedlikehold på store deler av det svenske jernbanenettet?

- Så lenge BVP er en del av en statlig virksomhet, kommer de aldri til å få like vilkår med de private. Dermed kan BVP aldri konkurrere på deres premisser, og heller ikke gi tilbud som ikke er lønnsomme for å ta tilbake eller beholde oppdrag.

- Da må BV som eier si hva de skal ha BVP til. Skal de betale for at vi sitter her og rykker ut når det trengs for å konkurrere på pris eller for å bedre kvaliteten på markedet? Eller for å steppe inn om en eller flere private entreprenører ikke klarer å gjennomføre sine kontrakter.

- Betyr det du sier at BVP bør bli AS for å kunne konkurrere på like vilkår med de private?

- Nei, det finnes ikke noen fordeler med det. Du kan få noen fordeler som kommer til uttrykk på bunnlinjen i regnskapet, men ikke i produktet som gagnar de transportpolitiske målene som regjeringen og Riksdagen har satt seg, avslutter Jörgen Lundström.



# - Alt snudd på hodet

*Sibirien (Jernbanemagasinet):* - Oppsigelser var et fremmedord på jernbanen. Nå er alt snudd på hodet, konstaterer banearbeider Birger Berg (61). - Hadde jeg vært 30 år yngre, kunne det ikke vært verre. Ikke får vi svar på spørsmålene vi går med, og hvem skal vi spørre?

ØYSTEIN GRUE

- Den eneste informasjonen jeg har fått - etter at meldingen om at 400 årsverk i Jernbaneverket skal kuttes - har jeg lest meg til i Jernbanemagasinet, sier Birger Berg (61) i Jernbaneverkets produksjonsenhet på Rørosbanen. Han er banearbeider - uten PC og intranett/Banenettet.

Vi treffer karene ved Sibirien, en halv times reise nord for Røros. Et arbeidslag nøytraliserer spor på et par problem-punkter hvor det har vært solslyng. Skinner kappes, stål forvarmes for skjøting til helseviset skinnegang gjennomføres med flytende stål. Deretter sliping - så gnistregnet står.

- 20 minutter til neste togpassering! kauer sikkerhetsmann Jan Berget.

- Det går fint, repliserer Jan Inge Dragmyrhaug og Harald Prytz.

## -Tar de alt?

- Jeg lurer selvsagt på hva jeg blir sittende igjen med dersom jeg får beskjed om at jeg er overtallig, fortsetter Birger Berg.

- Det kan jo virke som om de har tenkt å ta fra oss alt, med særavtale og pensjonsbetingelser.

**10 år for ung:**  
- Jeg er 10 år for ung til sluttpakke og førtidspensjon, sier Harald Prytz (52).

- Da jeg fikk jobb på baneavdelingen etter å ha jobbet mange år i Bil-driften i Trond-

heim, var jernbanen en arbeidsplass og en arbeidsgiver du var stolt av. NSB var den ryddigste arbeidsgiveren en kunne tenke seg ...

## 10 år for ung

Fagarbeider Harald Prytz (52), med bakgrunn fra elektroavdelingen i Baneservice, har 35 års fartstid på jernbanen. I mange år langpendlet han fra Haltdalen til Oslo. Etter at han begynte i Produksjon og fikk hjemstedet som stasjonsingssted, foregår oppgavene fortsatt langt av gårde: Helt til Kongsvinger på Solørbanen og nordover på Nordlandsbanen - når det kniper.

- Jeg er 10 år for ung til å kunne tenke på sluttpakke og førtidspensjon. Ærlig talt aner jeg ikke hva jeg kan håpe på, sier Harald lett oppgitt. Han registrerer at arbeidsoppgaver som inntil nylig ville vært oppgaver for Jernbaneverkets produksjonsavdeling eller Baneservice, nå like gjerne kan gå til Mesta - tidligere Statens Vegvesen - som mindre lokale entreprenører.

- Men hvilken kompetanse har Mesta



**Undrer:** - Hvem skal vi spørre? undrer Birger Berg (62).

” ... snart ikke i stand til å sette opp et normalt arbeidslag



og anleggsentreprenører på nøytraliserering av skinner?

## - Overkjørt av ledelsen

- Jeg opplever at vi blir overkjørt av ledelsen, sier tillitsmann Per Inge Breen til Jernbanemagasinet. Vårt ønske var at forvaltning og produksjon ble slått sammen til en enhet. Men ledelsen går inn for fortsatt skille mellom forvaltning og drift.

- Inntil en avklaring foreligger, opplever vi at hele produksjonsmiljøet seigpines. Tiden uten avklaring trekker ut. Hvem har fortsatt en jobb å gå til på jernbanen og hvem har ikke lenger jobb?





*Arbeidslaget: Jernbanemagasinet lodder stemningen på arbeidslaget ved Sibirien nord for Røros. (Foto: Øystein Grue).*

» Det kan jo virke  
som de har tenkt  
å ta fra oss alt ...

Usikkerheten er stor, og det skal vel ikke mye fantasi til for å forstå at dette går ut over motivasjonen – for ikke å si helsa - i det daglige.

- Vi er så få igjen at vi snart ikke er i stand til å sette opp et normalt arbeidslag.

Hvordan tror du det da blir når noe skal gjøres? spør Per Inge Breen.

#### Lang reise

- For folk som er litt oppe i årene og kun har fagbakgrunn fra jernbanen, er det meget vanskelig å få seg jobb andre steder. Jeg tviler på at hvem som helst kan hoppe inn og overta oppgavene vi utfører. Utviklingen de senere år har vært at vi jobber mer mobilt enn vi noen gang har gjort. Det blir lange arbeidsreiser i bil med tilhenger for å få med utstyret vi til enhver tid trenger for å løse oppgavene.

30-40 mil kjøring i løpet av en dag er ikke uvanlig.

Hva mer er det Jernbaneverket forlanger? Hva er egentlig begrunnelsen for og målet med konkurranseutsettingen?

oyg@jbv.no

» Hvilken kompetanse  
har Mesta på  
nøytralisering av skinner?



# Åpner for foretak og rask utbygging

**- Vi er opptatt av å få til et reelt jernbaneløft – raskt. Derfor åpner vi for å gjøre Jernbaneverket til et foretak som kan ta opp lån over for eksempel en 20-årsperiode, sier saksordfører for Nasjonal transportplan, Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A).**

TORE HOLTET

Starrfelt var arkitekten bak stortingsvedtaket som innebærer at det skal satses 10 milliarder kroner mer både på jernbane og vei i perioden 2006-2015.

«Luftslott». «Luftmilliarder». «Skjørt kompromiss». Slike merkelapper har representanter for regjeringspartiene satt på vedtaket, som innebærer en påplussing på 22 milliarder kroner i forhold til regjeringens forslag til Nasjonal transportplan.

Starrfelt har liten sans for innvendinger.

- Regjeringen er påført et kjempenederlag, og vi har oppnådd et klart flertall på Stortinget for en historisk satsing på samferdsel, sier hun til Jernbanemagasinet.

## Forpliktelse

- *Hvor mye er egentlig vedtaket verdt når det ikke er bevilget ei krone?*

- Det kan en alltid stille spørsmål om så lenge det dreier seg om planer. Men hvis

” Vi merker et enormt trykk for den satsingen som nå er vedtatt

man ikke tar hensyn til de vedtak Stortinget fatter, kan vi slutte å planlegge. I dag lager vi langtidsplaner for en rekke områder i samfunnet, og det stilles aldri spørsmål om hvorvidt det ligger en forpliktelse i de planer som vedtas. Det kan

ikke være sånn at regjeringen bare skal ta hensyn til de vedtak der deres egne partier tilhører flertallet.

- Den inneværende nasjonale transportplanen er heller ikke blitt fulgt opp? - Nei, men det er en overdrivelse å si at vi ligger så langt etter det vi har lovet. Det samlede etterslepet er 2,7 milliarder for tre år – men vi har brukt 60 milliarder. Med andre ord dreier det som et avvik på fire prosent, noe mindre for vei og noe mer for jernbane.

## Enormt trykk

- *Føler du deg sikker på at stortingsvedtaket virkelig betyr en «historisk satsing på samferdsel»?*

- Helt klart. Vi kan ikke lenger fortsette å gi relativt stadig mindre til samferdsel, slik vi har gjort de siste åra. På under 20 år er bevilgningene mer enn halvert, og vi kan ikke sitte og se på at det 100-150 år gamle jernbanenettet forvitrer. Her dreier det seg om vinn eller forsvinn.

- Vi kan heller ikke fortsette å kjøre finere og finere biler på stadig dårligere veier. Derfor må vi snu, og den snuoperasjonen har vi fått flertall for i Stortinget.

- *I hvor stor grad kan vi stole på at stortingsvedtaket følges opp med bevilgninger?*

- Vårt forslag er i alle fall sterkt forankret i Arbeiderpartiet. Det siste gruppemøtet ble stort sett bare viet denne saken, og vi har hatt mange møter med de andre partiene. Jeg kan selvfølgelig ikke svare for mer enn mitt eget parti, men vi merker et enormt trykk for den satsingen som nå er vedtatt. Ikke minst er det lokale engasjementet meget stort.

## Foretak og lån

- Hva legger dere i formuleringen om at «den auka ramma til til jernbaneføremål skal kunne finansierast med lån»?

- Vi åpner her for å omdanne Jernbaneverket til et foretak, som kan finansiere utbygginger gjennom låneopptak. Jernbanen har i dag for mange råtne stolper, for dårlig skinnegang og for mye venting på grunn av manglende dobbeltspor

og kryssingsspor. Vi må gjøre noe fort for å komme på offensiven. De ekstra pengene må kunne tas i bruk så tidlig som mulig, og da må jernbanen organiseres slik at dette lar seg gjøre. Hvordan dette skal gjøres i detalj, har vi imidlertid ikke tatt endelig stilling til, sier Starrfelt, som understreker at en ved å bygge raskt vil kunne spare 10-20 prosent.

## Klart for flere prosjekter

Dobbeltspor er et sentralt stikkord i den nasjonale transportplanen som Stortinget nettopp vedtok: dobbeltspor fra Oslo til Hamar, Fredrikstad og Tønsberg, samt

” ... en forpliktelse i en plan som er vedtatt med stort flertall

dobbeltspor rundt Trondheim, Bergen og Stavanger. I tillegg kommer kryssingsspor og andre nødvendige utbedringer.

- Disse prosjektene er i tråd med Jernbaneverkets egen anbefaling. Vår holdning er at Jernbaneverket selv må vurdere hva som er mest fornuftig. Vi vil ikke legge for sterke føringer, men vet at det meste er klart for å bygge ut Ringeriksbanen og at Jærbanen kan bli bygd ut neste år - med godsterminal på Gandal.

## Viktig valg

- *Hvor avgjørende blir valget i forhold til å følge opp «nye» NTP?*

- Valget blir viktig, og jeg tror det ikke skal mye til før samferdsel kan bli en viktig valgkampsak. Dette handler om vi nå vil ta i et tak og bygge landet, med bedre vei- og jernbaneforbindelser. I tillegg handler det om vi vil sysselsette tusenvis av arbeidsledige i bygg- og anleggssektoren.

” Regjeringen er påført et kjempenederlag





*På sporet: Saksordfører for Nasjonal transportplan, Oddbjørg Ausdal Starrfelt, mener stortingsflertallet er på sporet mot en mer offensiv og forpliktende jernbanepolitikk. (Foto: Jan Inge Haga).*

- Det er selvfølgelig ikke realistisk å tenke seg at SV, Sp, Frp og Ap vil danne basis for et nytt flertall etter stortingsvalget neste høst, men det ligger en forpliktelse i en plan som er vedtatt med stort flertall. Flertallet har sin basis i partier med til sammen 101 representanter på Stortinget, mens mindretallet besto av 65 representanter, påpeker saksordfører for Nasjonal transportplan, Oddbjørg Ausdal Starrfelt.

tore.holtet@jbv.no

## Fakta om NTP

- Regjeringen foreslo en samlet ramme på 47 milliarder kroner til Jernbaneverket i perioden 2006-2015. 16,4 milliarder var satt av til investeringer.
- I Stortinget fikk Arbeiderpartiet flertall for et forslag om å plusse på 10 milliarder kroner til investeringer i jernbanenettet.
- Partiet fikk subsidiær støtte fra Sosialistisk Venstreparti (SV) og Fremskrittspartiet (Frp).
- SV ville opprinnelig øke jernbaneinvesteringene med 30 milliarder.
- Fremskrittspartiet, derimot, ville gå motsatt vei og barbere rammen til Jernbaneverket med over 17 milliarder kroner. Til gjengjeld ville partiet sette av 25 milliarder kroner mer til veiutbygging.
- SV støttet Ap for å sikre flertall for en jernbanesatsing, Frp stemte med Ap for å sikre 10 milliarder mer til veiformål.





*Vilje: - Vedtaket om Nasjonal transport må i større grad enn før sies å være et uttrykk for Stortingets vilje, sier en gledelig overrasket jernbanedirektør, Steinar Killi. (Foto: Øystein Grue).*

# - Vi setter i gang

**- Nå må vi brette opp ermene og ferdigstille detaljplaner i et raskere tempo enn det vi tidligere har lagt opp til, sier jernbanedirektør Steinar Killi. Han gleder seg over ti ekstra milliarder og er ikke fremmed for å omdanne Jernbaneverket til statsforetak.**

TORE HOLTET

Jernbanedirektøren innrømmer at han er overrasket – men gledelig overrasket – over at et klart flertall i Stortinget vedtok å satse ti milliarder mer på jernbanen enn det regjeringen la opp til i sitt forslag til Nasjonal transportplan (NTP) for 2006-2015.

## Uttrykk for vilje

*– Representanter fra regjeringspartiene har karakterisert Stortingets vedtak om NTP som luftslott og betegnet påplussingen som luftmilliarder. Hvordan forholder Jernbaneverket seg til vedtaket?*

–Vi avventer departementets retningslinjer for det videre arbeidet med vårt handlingsprogram. Her må framgå hvilke konsekvenser departementet trekker av

Stortingets vedtak.

– Likevel vil det forundre meg om en ikke legger stortingsvedtaket til grunn. Situasjonen er nemlig annerledes enn ved tidligere behandlinger av langtidsplaner, der politikerne har nøyd seg med å gi merknader til departementet for oppfølging av planen. Denne gangen ble det votert over et forslag som fikk flertall. Dette NTP-vedtaket må derfor i større grad sies å være et



## ” ... i større grad et uttrykk for Stortingets vilje

uttrykk for Stortingets vilje.

- Så du opplever at det ligger en politisk forpliktelse i vedtaket?

- Ja, ellers kan jeg ikke skjønne hva som er hensikten med et vedtak. Riktig nok ble det fattet med subsidiær stemmegivning, men det dreier seg om et flertallsvedtak. Vi kan ikke gjøre annet enn å forholde oss til det.

### Statsforetak?

- Arkitekten bak stortingsvedtaket, Oddbjørg Starrfelt, åpner for å gjøre Jernbaneverket om til et foretak som kan ta opp lån og sikre et raskt og reelt jernbaneløft. Er dette i tråd med Jernbaneverkets egne planer?

- En slik utvikling vil både være i tråd med og i forlengelse av det vi ønsker. I forslaget til Nasjonal transportplan som ble utarbeidet av transportetatene, uttalte vi at en burde vurdere å gi Jernbaneverket en annen tilknytningsform enn det vi nå har. Som eksempel nevnte vi statsforetak, som driver mer selvstendig, men med statlige garantier. Bakgrunnen er at Jernbaneverket ikke lenger utøver myndighet, men produserer og leverer tjenester.

### Inngå allianser

- Hvilke fordeler kan Jernbaneverket ha av å bli statsforetak?

- Et statsforetak vil kunne ta opp lån,

## ” Et statsforetak vil kunne ta opp lån, danne selskaper ...

danne selskaper sammen med andre og gjennom det skaffe til veie penger for å bedre vår infrastruktur. Vi skulle gjerne hatt denne muligheten når vi skal utvikle stasjonsområder og godsterminaler, men også i forbindelse med den pågående utbyggingen av togradiosystemet GSM-R hadde det vært ønskelig å danne utviklingselskaper sammen med andre, poengterer Killi.

- Et alternativ til å bli et foretak er at vi



**Dobbeltspor:** Utbygging av nye dobbeltspor rundt de store byene - det er hovedsatsingen i Nasjonal transportplan for perioden 2006-2015.

(Foto: Magne Hamar).

får fullmakter til å gå inn i aksjeselskaper uten å forberede det i lang tid på forhånd, legger han til.

### Sporskifte

- Merker du at det nå er bredt lokalt engasjement for å gi jernbanen et reelt løft?

## ” Folk er blitt klar over at vi er ved et sporskifte

- Ja, folk på mange steder rundt om i landet er tydeligvis blitt klar over at vi er ved et sporskifte - at det dreier seg om enten-eller. Når folk ser det, kommer også engasjementet. Derfor er det ekstra gledelig at det denne gangen ikke bare ble fattet et rundt stortingsvedtak. Stortinget har i vedtaks form gitt sin tilslutning til konkrete og lønnsomme jernbaneprosjekter, konkluderer jernbanedirektør Steinar Killi.

tore.holtet@jbn.no

## Prioriterte prosjekter

Dette er prosjekter som er anbefalt av Jernbaneverket innenfor en ramme på 28 milliarder kroner:

- Utbygging av nye dobbeltspor i Oslo-området.
- Dobbeltspor på Østfoldbanen til Onsøy ved Fredrikstad.
- Dobbeltspor på Vestfoldbanen mot Tønsberg.
- Ny Eidangerforbindelse Larvik-Porsgrunn.
- Dobbeltspor Sandnes-Stavanger.
- Ganddal og Alnabru godsterminaler.
- Dobbeltspor Bergen-Arna
- Dobbeltspor Eidsvoll mot Hamar.
- Ringeriksbanen Sandvika-Hønefoss.
- Tiltak på stasjoner/knutepunkter, forlengelser av kryssingsspor, profil-

utvidelser og nedlegging av planoverganger.

- Ferdigstilling av GSM-R.

### Merk:

I Stortingets vedtak (Arbeiderpartiets forslag) er rammen 2,1 milliarder lavere enn i ovenstående pakkeløsning, men dette forutsettes innspart ved rask anleggsframdrift gjennom låneopptak.

Arbeiderpartiet går i sitt forslag inn for fullt dobbeltspor Oslo-Tønsberg og Oslo-Kolbotn, men til gjengjeld vil partiet nøye seg med å starte byggingen av Ringeriksbanen og bygge én dobbeltsporsparsell mellom Eidsvoll og Hamar (I Jernbaneverkets forslag var det her lagt opp til tre dobbeltsporsparseller).



# Trapper opp dansk jernbanesatsing

**KØBENHAVN (Jernbanemagasinet): Banedanmarks nye direktør, Jesper Rasmussen, er ikke snau. Kort tid etter at han inntok sjefsstolen i daværende Banestyrelsen og tidens beste jernbaneavtale var et faktum, ber han politikerne om enda mer penger.**

SVEIN ERIK BAKKEN

51 år gamle Jesper Rasmussen ble i fjor sommer hentet inn som toppsjef i Banestyrelsen av et hodejegerfirma. Rasmussen har lang erfaring fra det private næringslivet og seks års erfaring fra tre ulike jobber i DSB i perioden 1986-92.

## Klare betingelser

Rasmussen stilte klare betingelser før han

» ... må investere kraftig i en periode

takket ja til sjefsjobben i Banegården på Amerika Plads i København. For det første krevde han at Trafikministeriet var villig til å omdanne Banestyrelsen til en mer selskapslignede virksomhet. Dernest forlangte han å få tilført mer penger til opprustning av det nedslitte danske jernbanelinjet.

Politikerne med trafikminister Flemming Hansen i spissen sørget for å innfri begge kravene. I november i fjor inngikk regjeringen et forlik i Folketinget med Dansk Folkeparti, Radikale Venstre og Kristendemokratene som vil bety om lag én milliard kroner mer til vedlikehold og fornyelser i ti år framover.

Den 1. mars i år ble forvaltningsorganet Banestyrelsen historie, og den heleide statlige produksjonsvirksomheten med

eget styre, Banedanmark, så dagens lys. Det betyr at forvaltningen er lagt til en ny trafikkstyrelse direkte under Trafikministeriet, mens Banedanmark er blitt en ren produksjonsvirksomhet.

## Mer penger

*- Hvor viktig er det at dere er blitt en statlig virksomhet med eget styre for å lykkes i arbeidet med å levere et godt produkt?*

- Jeg mener at det var meget, meget viktig å skille forvaltningen og produksjonen for å kunne lykkes med å levere det produktet som vi gjennom våre avtaler har lovet politikerne å levere.

I et stort intervju med Danmarks største avis, Jyllandsposten, slår Rasmussen fast at økningen i bevilgningene til vedlikehold og fornyelser ikke er tilstrekkelig.

- De er kun nok til å bedre standarden en smule. Skal vi få ned antall innstilte tog og redusere forsinkelsene, ser jeg gjerne at de politiske myndighetene vurderer å øke bevilgningene til fornyelser enda mer enn avtalt.

Banedanmarks nye toppsjef mener at de i dag er tvunget til å bruke uforholdsmessig mye penger på brannslukking og for lite på fornyelser. Og gammelt utstyr er dyrere i drift enn nytt, påpeker han.

*- «Mye vil ha mer» heter et norsk ordtak. Er du ikke redd for å bli oppfattet som for kravstor når du få måneder etter «årtiers beste jernbaneavtale» signaliserer du at du vil be om enda mer penger?*

- Jo, men politikerne kan jo bare si nei, sier han spøkefullt, og fortsetter i fullt alvor: - Det er ikke noe med at mye vil ha mer, men det er noe med å sette jernbanen i skikkelig stand etter store forsømligheter i mange, mange år. Dess lenger vi venter med å ta den jobben, dess dyrere blir det. Da er det ingen vei tilbake, en må investere kraftig i en periode for å ta igjen det forsømte.

## Strekker ikke til

- De pengene som vi er lovet, rekker kun til å gjøre sporene bedre. Vi har ikke nok

penger til å ta et krafttak på å fornye signalanleggene som både er gamle og kostbare i drift, og som er ansvarlig for 30 prosent av forsinkelsene.

- Skal vi gjøre noe med forsinkelsene, så må vi investere i nytt signalanlegg. Men det har vi ikke penger til å gjøre noe med i stor stil før om 15 år. Skal vi gjøre noe med dette raskere, må vi ha mer penger.

» Meget viktig å skille forvaltningen og produksjonen

## Fra krig til fred?

I årevis har medarbeiderne og ledelsen i Banestyrelsen kriget. - Nå må kampen avblåses, slår Rasmussen fast.

Han mener den tidligere ledelsen brukte for lite tid til å snakke med medarbeiderne, som på sin side ble frustrerte og gikk til avisene med sine frustrasjoner. Straks etter tiltredelsen var han med et par netter med en arbeidsgjeng som skiftet ut kjøreledninger.

- Når en sitter og snakker med guttene i mørket midt på natten, blir det en meget intens stemning. Da fant jeg ut at lojaliteten er dypt forankret hos våre medarbeidere. Mange av dem har vært på jernbanen siden de var 17 år.

## Uhyre viktig

*- Hvor viktig er det å ha lojale og dyktige medarbeidere for å lykkes i arbeidet med å bedre kvaliteten på jernbanelinjet?*

- Lojale og kompetente medarbeidere betyr alt. Tillit mellom ledelsen og medarbeiderne er avgjørende. Det er uhyre viktig å ha medarbeidere som kan jernbane, og jeg er imponert over hvor dyktige og lojale folk vi har.

*- Hvordan skal du bidra til at medar-*





**Raske steg:** Banedanmarks nye toppsjef, Jesper Rasmussen, tar raske steg for en ny dansk jernbane: - En milliard kroner mer til fornyelser og vedlikehold i året er kun nok til å bedre standarden en smule, sier han.

(Foto: Torben Stroyer, Jyllands-Posten)

*beidernes lojalitet styrkes og at dere beholder de dyktige folkene?*

- Jeg håper på at jeg kan bevise overfor medarbeiderne at jeg står på for at jernbanen skal få den image som den bør ha. Videre vil jeg ta deres ønsker og krav til et godt arbeidsmiljø på alvor, samt arbeide for at vi alle skal kunne stå sammen om de utfordringene vi har for å utvikle en god jernbane. Det betyr også å stå sammen utad, også overfor de politiske myndighetene, som også er våre eiere.

#### Krever mer stolte eiere

Ikke bare vil den nye toppsjefen ha mer

” Ønsker meg litt mer stolte eiere

## ” Lojale og kompetente medarbeidere betyr alt

penger, han ønsker seg også litt mer stolte jernbaneeiere.

- Altfor ofte er ting havnet i avisene, som burde vært avklart mellom eieren, Trafikministeriet, og Banestyrelsen. I tillegg mener han at kritikken av jernbanen ikke alltid har vært like rimelig.

- En behøver ikke å reparere nye biler like mye som gamle. Velger en ikke å vedlikeholde bilen løpende, så blir det etter en tid dyrt å sette den i skikkelig kjørbare stand. Men det er jo ikke bilmekanikerens skyld, påpeker han, med henvisning til at politikerne i årevis har utpint jernbanen

ved å unnlate å bevilge penger til fornyelse og investeringer.

*- Du krever mer penger og at de politiske myndighetene skal være litt mer stolte over jernbanen og den jobben dere gjør. Hva slags reaksjoner har du fått på disse utspillene dine fra trafikminister Flemming Hansen og andre politikere?*

- Jeg har fått meget positive tilbakemeldinger. Det er viktig å si hva en mener. Det er ikke mulig å opprettholde en høy moral blant våre medarbeidere om de som eier oss, ikke synes at det er en god virksomhet. Med andre ord: Det er viktig både for meg og mine medarbeidere at eierne støtter oss i det vi gjør, avslutter Jesper Rasmussen.

svein.erik.bakken@jbnv.no



# Grep for billigere kryssingsspor

**Kostnadene til bygging eller oppgradering av kryssingsspor stiger urovekkende. Samtidig er det stort behov for flere og bedre kryssingsspor for å øke kapasiteten på jernbanenettet. Nå tas det et grep for å utvikle billigere løsninger.**

KJELL BAKKEN

Teknisk sjef Finn Holom i Infrastruktur Utbygging har ledet en arbeidsgruppe som har sett på muligheten til å redusere kostnadene til nybygging og oppgradering av eksisterende kryssingsspor.

## Billigere

– Vi fikk i oppgave av Infrastruktur å finne årsaken og foreslå alternative løsninger. Arbeidsgruppen har fått frie hender til å

«...bedre å bygge flere «billige» kryssingsspor enn få kostbare

gå inn i alle forhold som påvirker kostnadene for kryssingssporene. Som utgangspunkt valgte vi planene for utbygging av Roven kryssingsspor på Kongsvingerbanen. Dette prosjektet har en prislapp på 60 millioner kroner, sier Holom.

Arbeidsgruppen mener at Roven kan bygges 14-15 millioner billigere hvis man anvender alle muligheter for kostnadsreduksjoner.

## Flere forhold

Holom forteller at flere forhold påvirker kostnadene. Arbeidsgruppen har konsentrert seg om å undersøke hvordan forhold knyttet til funksjon, teknisk standard og forventninger driver kostnadene oppover.

Arbeidsgruppen har i tillegg til Holom bestått av Erik Myhre, Magne Eidsnes, Per Odmun Dragvik og Jan Magne Nakken.

I forbindelse med dette arbeidet ble det i regi av Infrastruktur Utbygging arrangert et seminar med representanter for Infrastruktur sentralt og fra regionene hvor nettopp problemstillinger rundt kostnadene knyttet til kryssingsspor var

tema. – På seminaret kom det frem mange nyttige innspill som vil bli tatt videre i prosjektet, sier Holom.

## Kostnadsdrivere

– En gjennomgang av tidligere prosjekter viser at det ofte velges funksjoner som sjelden brukes og tekniske løsninger av høy standard, også høyere enn det regelverket krever.

– For å si det litt folkelig så er vi litt preget av en «kjekt å ha» holdning når vi skal velge funksjoner og tekniske løsninger uten å tenke på om nytten står i forhold til kostnadene. Ofte forventes det også at gamle tekniske anlegg på stedet blir oppgradert samtidig. Alt dette er med på å drive kostnadene opp.

## Grunnarbeider

Arbeidsgruppen har funnet ut at halvparten av kostnadene til nye kryssingsspor knytter seg til grunnarbeider. – Å plassere kryssingssporet optimalt i terrenget kan

«Vi er litt preget av en «kjekt å ha» holdning



Finn Holom, teknisk sjef

reduere kostnadene betydelig. Dette bør være viktigere enn å plassere sporet teoretisk i forhold til et eksisterende rute-mønster som over tid kan endre seg.

– Å flytte et kryssingsspor en kilometer den ene eller andre veien kan bety mye for prislappen, men mindre for funksjonen. Å velge samtidig innkjør krever 150 til 200 meter ekstra lengde på kryssingssporet, noe som igjen slår kraftig ut på kostnadene til grunnarbeider.

## Regelverk

Også Jernbaneverkets tekniske regelverk har arbeidsgruppen sett på. Regelverket skal dekke alle tenkelige forhold, men det gjør det vanskelig å gjøre lokale tilpasninger som kan redusere kostnadene. Dette gjelder for eksempel krav til gjennomkjøringshastighet, trafikkmengder og topografi.

– Regelverket bør få en gjennomgang med sikte på å lempe på en del krav samtidig som sikkerheten blir ivaretatt, sier Holom.

## Konsepter

Jernbaneverket må også bli mer bevisst på hvilke konseptløsninger som skal velges. For eksempel er det ikke sikkert kryssingsspor med samtidig innkjør er nødvendig på baner med liten trafikk. Ved oppgradering av eksisterende kryssingsspor utløser krav om samtidig innkjør behov for et nytt signal- og sikringsanlegg, som igjen vil skru prisen opp.

Det er heller ikke sikkert behovet for lange kryssingsspor er vesentlig hvis lange godstog svært sjelden vil krysse på dette stedet. Arbeidsgruppen stiller spørsmålet om slike funksjonskrav bør graderes etter baneprioritet.

## Nødvendig

– Jeg tror det er fornuftig å ha en grundig diskusjon om hva som er nødvendig av funksjoner og tekniske løsninger for å bygge kryssingsspor og være bevisst på å unngå følgekostnader knyttet til oppgradering av eksisterende anlegg.

– I dag er det slik at det ofte kommer tilleggskrav om oppgradering av hovedspor, eksisterende KL-anlegg og bruk av samme type utstyr som ellers eksisterer på strekningen av hensyn til senere vedlikehold mm. Det betyr selvfølgelig ikke at alle slike ekstrakostnader er ufornuftige, men de bør synliggjøres bedre.





**Urovekkende:** Kostnadene til bygging av nye eller oppgardering av gamle kryssingsspor er blitt urovekkende høye. Bildet er fra Gulsvik kryssingsspor på Bergensbanen, som ble forlenget i 1999. (Foto: Øystein Grue).

### Utfordring

Som følge av arbeidsgruppens rapport vil nå forslagene blir bearbeidet videre i Infrastruktur Teknikk med sikte på å endre regler og praksis for bygging og oppgradering av kryssingsspor. I løpet av året vil det også bli utarbeidet en ny veileder som skal brukes under planlegging og

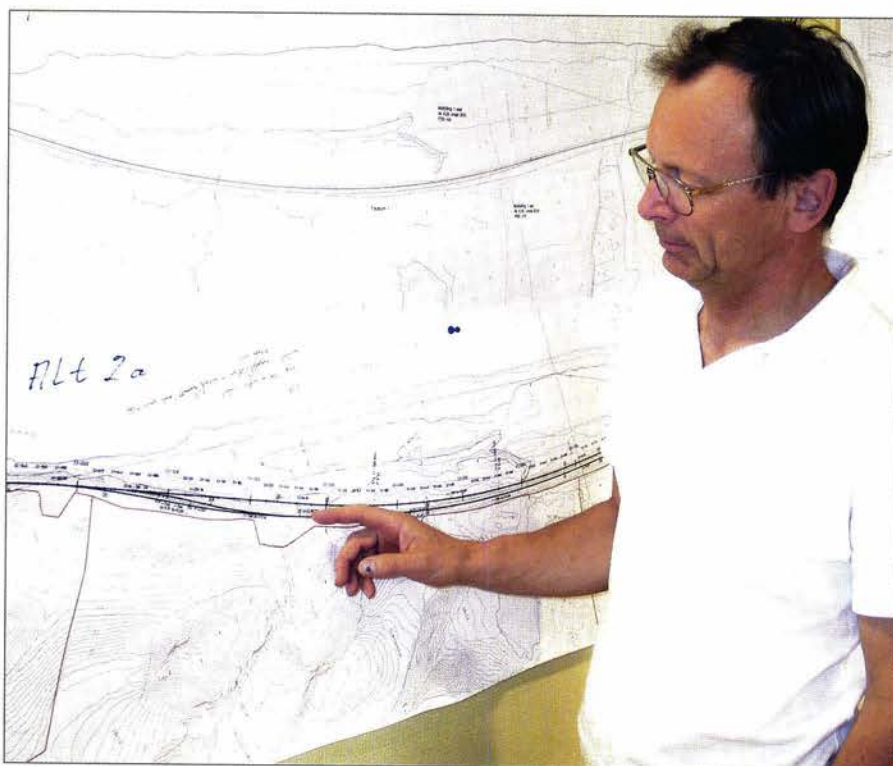
» Regelverket bør få en gjennomgang ...

prosjektering av kryssingsspor.

Holom mener at det blir en utfordring ved planleggingen av nye kryssingsspor å definere hva som er godt nok og å sette opp en liste for hva som trengs og hva som ikke trengs for å realisere prosjektet.

- For jernbanen totalt sett må det være bedre å bygge flere kryssingsspor med enkel standard enn få med høy standard. Hensikten er å få økt kapasiteten på jernbanenettet til en laves mulig pris, avslutter Finn Holom.

kba@jvb.no



**Sparer millioner.** - Å plassere kryssingsspoet optimalt i terrenget kan redusere kostnadene betydelig, sier teknisk sjef Finn Holom og peker på at Roven kryssingsspor på Kongsvingerbanen kan bygges 14-15 millioner kroner billigere – hvis alle muligheter for kostnadsreduksjoner anvendes. (Foto: Kjell Bakken).



# Miljøløft for Groruddalen

**Store godsoperatører som Nor-Cargo, Danzas (nå DHL) og Tollposte Globe har i fem år ventet på klarsignal for å samle sin virksomhet i en stor logistikkterminal – en nyvinning som vil bety mer gods på jernbane og flere grøntområder i Groruddalen.**

ØYSTEIN GRUE

- Planen for området Nyland Syd, som ble oversendt Oslo kommune i 1999, vil være starten på et miljøløft i Groruddalen, mener prosjektsjef Kjersti Eios Haugstad i ROM eiendomsutvikling as.

Prosjektsjefen i ROM eiendomsutvikling as, tidligere NSB Eiendom, mener at det fem år gamle og ikke behandlede planforslaget ikke har fått den fortjente oppmerksomhet verken i Plan- og byg-

ningsetaten eller i bydelsforvaltningen. For sammen med Nyland Syd-planen fremmer logistikkaktørene et forslag om et grøntområde tvers over Groruddalen og langs med Alnaelva – slik bystyret har ønsket.

## Turvei langs elva

Bakgrunnen for planen som ble presentert for Oslo kommune i 1999, var at tre store Nor-Cargo, Danzas (nå DHL) og Tollpost Globe ville samarbeide om areal-

» ... transporterer 70-80 prosent på jernbane

bruken, slik at plassbehovet ble redusert ved at selskapene bygget ett felles administrasjonsbygg.

- I planen er det satt av 100 dekar langs med Alnaelva, slik at bystyrets vedtak om

å sikre allmennheten adgang til en turvei langs med Alna er ivaretatt, forteller Kjersti Eios Haugstad. Arkitektkontoret Snøhetta AS ble engasjert i planleggingen av uteområdet mellom de tre kompakte terminalbyggene for henholdsvis tørrlast, kjølevarer og frysevarer – og Alnaelva.

## Mindre veitransport

- For å overføre maksimalt av transportaktiviteten fra vei til bane og utnytte eksisterende infrastruktur i Groruddalen optimalt, har vi fremmet et forslag som reduserer transportarbeidet på lokalveinettet med 10 000 kilometer i døgnet. Når vi vet at de største logistikkaktørene på Alnabru transporterer 70-80 prosent på jernbane fremfor vei til og fra Oslo, understreker dette hvilken miljøgevinst en samlokalisering på Nyland Syd vil utgjøre for Oslo og omegn.

## - Nedslående

Prosjektsjefen for Nyland Syd er kritisk til arbeidet som Plan- og bygningsetaten har gjort etter at ROM eiendomsutvikling as oversendte sin plan for Alna Syd.

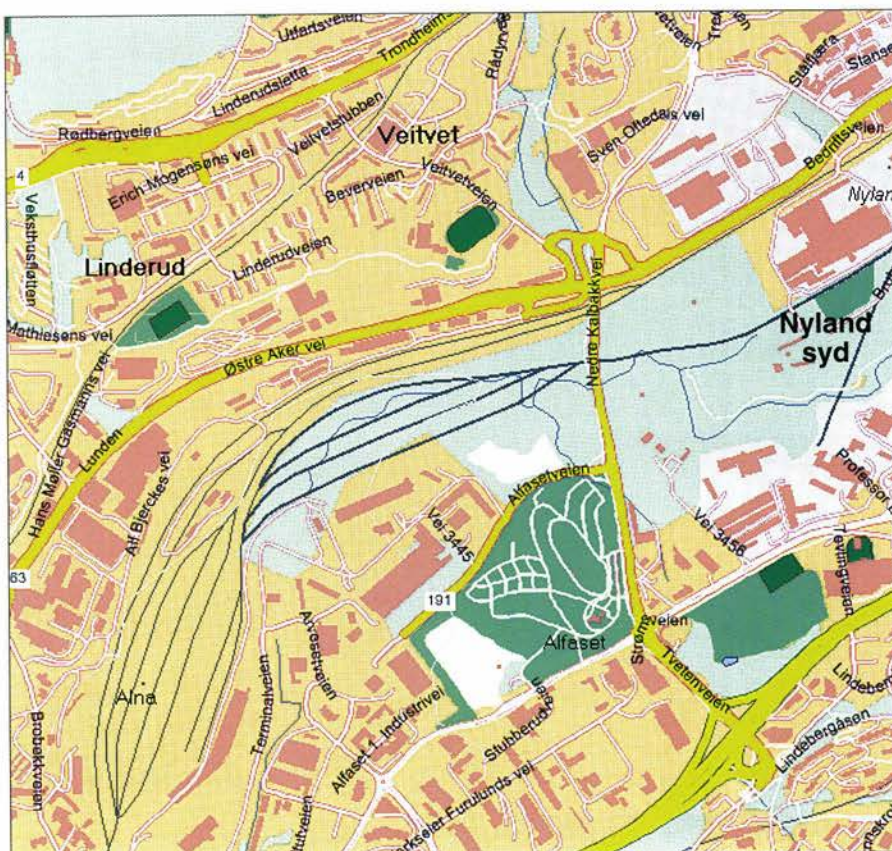
- Nedslående, er hennes karakteristikk.

» ... overføre maksimalt ... fra vei til bane

- «Regionale scenarier for Groruddalen mot 2030» skjemmes av mange faktafeil. I «Logistikk-scenariet» – som vi skulle forvente gav en fremstilling av hvordan trafikkbelastningen i Groruddalen kunne reduseres – er miljøkonsekvensene av å flytte Alnabru terminalen ut av Oslo overhodet ikke vektlagt.

## Solid dokumentasjon

- Det er ikke riktig, slik det hevdes fra enkelte hold, at konsekvensene av å flytte logistikkvirksomheten i Groruddalen er svakt dokumentert. ROM gikk sammen med CargoNet i 2002 og fikk laget en rapport som er en solid dokumentasjon av konsekvensene av å presse logistikkvirk-







**Dokumentert:** - Konsekvensene av å presse logistikkvirksomhet av nasjonal betydning ut av Oslo er solid dokumentert, sier prosjektsjef for en ny, kompakt logistikkterminal på Nyland Syd, Kjersti Eios Haugstad. (Foto: Øystein Grue).

somhet av nasjonal betydning ut av Oslo. Rapporten er utarbeidet av Civitas og IN'BY. Senere har Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) og Transportøkonomisk institutt (TØI) fulgt opp med lignende utredninger.

- Det som er leit, er at virksomheter som er genuint opptatt av miljø, både

rundt seg i Groruddalen og for sine virksomheter merkevarebygging, ikke vet om de kan bygge videre i Oslo. Dermed preges viljen til å forbedre nærmiljøet i Groruddalen av usikkerhet, avslutter Kjersti Eios Haugstad.

## Fakta om Alnabru og Groruddalen

- Groruddalen er det nasjonale knutepunkt for logistikk på jernbane og vei.
- 300 000 containere håndteres årlig over Alnabruterminalen, og antallet er sterkt økende.
- Byråd- og bystyrerepresentanter i Oslo har uttrykt ønske om å flytte containertrafikken ut av Groruddalen og dermed skapt usikkerhet om Alnabruterminalens fremtid.
- Flyttes terminalen, eller hindres logistikkvirksomheter fra å etablere seg, kan dette bety dødsstøtet for godstransport på jernbane.
- Alternativet til en høy andel containere på jernbane er 230 000 flere vogntog gjennom Oslo.
- Byrådet utsatte behandlingen av et forslag til utviklingsprogram for Groruddalen til høsten.
- Miljøverndepartementet (MD) etterlyser i brev av 21. mai til Oslo kommune samhandling med nabokommuner, Akershus Fylkeskommune, Fylkesmannen i Oslo og Akershus og berørte regionale og statlige myndigheter om utviklingen av Groruddalen.
- MD betegner kommunens Scenarier for Groruddalen som «mangelfulle med hensyn til å illustrere de regionale sammenhenger.» og «Scenariene gir, etter det vi kan se, ikke svar på et overordnet grep for transportsystem og byutvikling, der Groruddalen inngår i en regional sammenheng mot øvrige bydeler og nabokommuner.»
- I stortingsmeldingen om NTP 2006-15 slås det fast at Alnabru skal være nasjonalt knutepunkt for godstransport.

» ... virksomheter  
som er genuint  
opptatt av miljø ...





*Minner: Karene i kvilebua minnes gamle dager over en bit stekt flesk med svart kaffe til. Ev. Willy Jønsberg, Terje Edvardsen, Rune Sveen og Egil Lønndalen.*  
(Foto: Svein Skavang Graadal).

# Feiringen er i gang

**Hamar (Jernbanemagasinet): 150-årsjubileet for jernbanen i Norge feires ved mange arrangementer store deler av året. Ved Norsk Jernbanemuseum på Hamar var drift og vedlikehold av norske baner tema 31. mai da museet innledet sin del av feiringen med Jernbanemuseets Dag.**

SVEIN SKAVANG GRAADAL

- Nå er feiringen i gang for alvor, sier museumsdirektør Andreas Dreyer til Jernbanemagasinet.

- Vi synes at vi også må understreke Jernbaneverkets (JBVs) virksomhet og valgte derfor drift og vedlikehold av spor som tema i år. JBV og BaneService stilte velvillig opp. Alle som har noe å vise frem, kan bare kontakte oss. Med

sportilgang har vi gode muligheter.

Det vi viste frem nå, bekrefter at vi kan ta

« ... artig å  
fortelle om  
åssen vi  
hadde det ... »

inn det meste som går på skinner, sier han.

- Norsk Jernbanemuseum er et naturlig arnested for 150-årsfeiringen, fortsetter

Dreyer.

- Et eget jubileumsdesign er utviklet,

og jubileumsflaggene vaier fint i vinden her. Vi kan langt på vei dokumentere 150 års jernbaneverksomhet og vel så det, helt fra anlegget av Hovedbanen startet i 1851, sier han.

- Nå følges det på med arrangementer fremover. Det største blir Togets Dag 7. august. Da får vi hit historisk rullende materiell både fra Sverige og Danmark, sier museumsdirektøren.



### Avdekker feil

ROGER 1000 er Jernbaneverkets stolthet, og med rette. Målevognen er egentlig en motorvogn fylt med måleinstrumenter. Da den ble satt i prøvedrift i 2001, var vognen den første i verden med så mye måleutstyr integrert.

«Hele det norske jernbanenettet måles minst to ganger årlig»

Nylig ble en tilsvarende levert til Sør-Korea. - Målevognas hovedoppgave er å kontrollere sporets og kontaktledningens tilstand, sier Eystein Hillesund.

- Hele det norske jernbanenettet måles minst to ganger årlig; høyhastighetsbaner som Gardermobanen seks ganger, sier han.

- I tillegg kontrollerer vi nye spor. Data fra målingene brukes i planlegging av vedlikeholdet, og vi kontrollerer vedlikeholdet. Vi har også spesielle måleoppgaver som kontroll av skinnegangen etter avsporing og kontaktledningen etter neddriving.

Målevogna kostet 60 millioner kroner. To dieselmotorer yter knapt 1000 hk, og under måling kan ROGER 1000 kjøre i opptil 160 km/t. Den er italienskbygd, og i Italia har den gått i 246 km/t i tog. Bemanningen er på minimum to mann, lokfører og en som kan passe alle instrumentene.

Vognen rommer også en liten sovekøpe, tekjøkken, toalett og dusj.

- Med ROGER 1000 har vi selv kontroll over målingen av sporet vårt. Før var vi prisgitt å leie STRIX fra Sverige med svensk bemanning når den var ledig, sier Hillesund.

- Vi har også et svært bra dataprogram for analyse som er tilgjengelig for alle med ansvar for spor og ledning.

Eystein Hillesund tror ROGER 1000 vil rulle og gå i minst 10 år fremover.

- Vi kommer til å bytte ut teknologi,



**Muligheter:** Eystein Hillesund viser noen av de mange mulighetene ROGER 1000 har i kontroll av spor og kontaktledning. (Foto: Svein Skavang Graadal).

utvikingen går utrolig raskt. Sånn sett kan den gå i flere tiår, sier han

### Brytere populært

Jernbaneverkets mest moderne lastetraktor var også på plass.

- Trekkraften er den største fordelen med Robel 54.22, sier Yngvar Gulbrandsen, som kjører tur/retur Lillestrøm for å vise doningen frem for publikum. Med 500 hk kan den trekke 350 tonn.

- Masse folk er inno. Det er populært med brytere for barn i alle aldre, ikke minst bryterne til snøutstyret.

«... trangt nok

- ikke minst

hvis alle

samtidig

skulle tørke

klær»

Stor var kontrasten til museets egen vesle Robel 11 fra 1962.

Dagens unge kan knapt fatte hvilket stort fremskritt den representerte den gang.

Pakkmaskin hører også med når sporvedlikehold skal presenteres. BaneServices UNIMAT kombipakkmaskin gjorde inntrykk, både i kraft av sin enorme størrelse og med de mulighetene som maskinen har.

Likedan ble Jernbaneverkets nyeste investering vist frem: Et dansk MZ diesel-lok som kom hit i slutten av mai. Loket har 3 300 hk og en tjenestevekt på 123

tonn. Største hastighet er 143 km/t. Maskinen er kjøpt fra DSB og bygget av NOHAB i Sverige i 1970.

### Kaffe og fleisk

Vedlikehold av sporet i gamle dager ble presentert av fire karer i og rundt kvilebua fra 1889.

- Bua har stått på Stai på Rørosbanen, kan pensjonist Willy Jønsberg fortelle. - Dette er solide saker, gulvet er av sviller.

Besøkende blir traktert med svart kaffe og stekt fleisk, skikkelig kost for banekarere.

- Her var det plass til et lag på åtte-ti mann, trangt nok, ikke minst hvis alle samtidig skulle tørke klær, sier Jønsberg.

Baneavdelingens folk minnes gamle dager:

- Her satt vi og spikket trefliser til hullet for dogen (skinnespikeren) når det ble for stort. Når vi hadde nok slike fliser, begynte vi å fyre med dem for å få spikket flere. På den måten skaffet vi oss mer innarbeid, he hehe, sier de. Hva formennene rundt om visste om den type arbeid, skal være usagt.

- Det er artig å være her på museet og fortelle litt om åssen vi hadde det. Mange setter pris på å se redskapene og teknikkene fra den tiden det meste gikk med håndmakt, sier de og langer inn på grovt brød og fleisk.





**Konger:** Knut Elaxander Hovdar (t.h) var den første lokføreren i Norge som kjørte dette historiske diesel-loket, og sammen med kollega Erling J. Myhre hadde han en stor dag da den restaurerte maskinen ble vist fram. (Begge foto: Øystein Grue).

# Kongene på sporet

**Marienburg (Jernbanemagasinet): De var «kongene» på sporet da de kjørte dieselloket «602». Knut Alexander Hovdar (88) var den første som satt bak spakene, og lørdag 26. juni inntok han det samme førersetet – 50 år etter. Jernbanehistoriens mest driftssikre maskin er igjen på skinner.**

ØYSTEIN GRUE

Tre lokførerveteraner, med 88-åringen Knut Alexander Hovdar i fremste rekke, gjorde honnør da rulleporten til verkstedhallen på Marienburg gikk opp og 1775 dieseldrevne hestekrefter tok av for første gang etter et omfattende restaureringsarbeid.

250 fremmøtte i alle aldre lot seg imponere over gjensyn – eller første gangs møte - med et spill levende monument over en 50 års diesel-epoke i norsk jernbanehistorie.

## Gjensynsglede

Knut A. Hovdar har tatt turen til

Marienburg for å ta sin forhenværende arbeidsplass i øyesyn – etter at lokomotiv-entusiastene i GM-Gruppen, på Åndalsnes, Dombås, Hamar og ikke minst Di3-ekspertisen knyttet til Marienburg, har jobbet på spreng for å få den gamle kjempen på skinnene igjen.

« ... jernbanehistoriens mest driftssikre motor og lokomotiv» Sammen med datter, svigersønn og barnebarn opplever Hovdar gjensynsgleden. – Jeg begynte som fyrbøter i NSB på de gamle damplok'ene og ble etter hvert lokføreraspirant. Vi fikk en måneds opp-

læring før vi var klare for å kjøre det nye dielelektriske Di3 med amerikansk motor – bygget på lisens i Sverige av NOHAB i Trollhättan. Jeg var den første lokføreren i Norge som kjørte den nye generasjonen diesel-lok, forteller Hovdar stolt.

## Høreapparat

- Lokførertjenesten på Di3 hadde sin pris, sier Erling J. Myhre og peker på høreapparatet sitt. Støynivået var så høyt at arbeidsplassen ikke ville ha blitt godkjent i dag. Men du verden for en driftssikker «gamp» denne lokomotivtypen ble for NSB. Med ytterst få unntak kom Di3 frem til bestemmelsesstedet selv om vinteren





**Mimrer:** Knut Alexander Hovdar (88) (til høyre), Erling J. Myhre (82) (i midten) og Ingvar Vold (79) har alle gjort tjeneste på «602». De mimrer om tøffe og store øyeblikk på Nordlandsbanen, Rørosbanen, Raumabanen og Dovrebanen.

over Saltfjellet, Dovrefjell og på Bergensbanen var aldri så tøff.

- Vinteren 1954-55 var spesielt snørik og tøff på Nordlandsbanen, minnes Knut A. Hovdar.

### «Lokfører-tjenesten på Di3 hadde sin pris ...»

Tre veteraner som alle tjenestegjorde på det første av 35 Di3-lok i NSBs lok-stall, mimrer om gamledager, om turer da utfordringene kunne tårne seg opp og om lykkelige øyeblikk - da lokføreren var konge.

### Klar til 150-års fest

- Vi klarte det! Jarl Hole, styreformann i GM-Gruppen gir karene i kjeledress et varmt håndtrykk - etter at de klarte å holde tidsskjemaet i restaureringsarbeidet.

- Vi har fått jernbanehistoriens mest driftssikre motor og lokomotiv på skinnene. Nå kan dronningen, jernbandedirektøren og festkomiteen glede seg til jubileumsturen fra Oslo til Eidsvoll den 1. september. Ingen andre av de 35

svenskbygde NOHAB Di3 har en så karakteristisk og skarp gromlyd som 602.

- Motor og karosseri er plukket fra hverandre, og bygget opp igjen identisk - slik 602 ble levert i 1954. Fire dører som var sveiset igjen fordi snøfokk og trøbbel med dørlåser tilsa det, er på plass igjen. Teknisk og utseendemessig er 602 så nær originalen som det er mulig å komme, konstaterer Jarl Hole.

- På en dag som denne snakker vi ikke om de flere tusen timene med dugnadsinnsats som er lagt ned. Nå er vi mest opptatt av at dette kleno-

**«Vinteren 1954-55 var spesielt snørik og tøff ...»** diet, som det ikke finnes maken til i hele verden, blir tatt hånd om. Ønske-

drømmen er at Jernbanemuseet på Hamar - når byggetrinn II står ferdig - kan tilby 602 permanent losji mellom charteroppdragene.

### Dette er Di 3a.602

- NSBs første dieselelektiske toglok av totalt 35 Di3
- Utlånt av NOHAB til jernbanens 100-årsjubileum 13.10.1954
- Vekt 102 tonn
- Største hastighet 105 km/t
- Første prøvetur på Dovrebanen 15. oktober 1954
- Ut av tjeneste som 2.lok på Nordlandsbanen i 1995 med veiveakselbrudd etter 40 års tjeneste
- Restaurert for 150-årsjubileet på Jernbanemuseet 6.-8. august
- Skal trekke kongetoget Oslo-Eidsvoll på jubileumsdagen 1. september
- Malt i originalfarge med NSB-logo anno 1954
- Restaurert av entusiaster i GM-gruppen med støtte fra GM og Jubileumskomiteen
- I Jernbanemuseets eie for charteroppdrag og ulike arrangement



# Jubeldag med store

**Trondheim (Jernbanemagasinet): Garvede jernbanemusikanter sørget for en historisk konsert da syv bestillingsverk ble urfremført i Trondheim 5. juni i anledning jernbanens 150-årsjubileum.**

ØYSTEIN GRUE

- Et virkelig stort øyeblikk! Slik oppsummerte en beveget Ove Dalsheim den historiske konserten i hjembyen hvor jernbaneforbundslederen startet som jernbanemusikant i 1954. For anledningen var Dalsheim tilhører - sammen med et knippe spesielt inviterte gjester - da ikke mindre enn syv bestillingsverk ble urfremført sammenhengende (attacca) i konsertsalen på Royal Garden.

Begivenheten fant sted i forbindelse med et tredagers norsk og nordisk jernbanemusikkstevne. Etter urfremførelsen sto gatekonserter og opptreden rundt i byen på programmet. Regnbyger til tross: Her var det musikalsk 1. mai- og 17.-maistemning på én gang!

## 1. mai

- De første årene i Jernbanemusikken i Trondheim spilte jeg sammen med min far, minnes NJF-lederen. «Jernbanegalopp» av Oscar Borg ble ofte spilt.

- Jeg synes det er flott at det komponeres

ny musikk med variasjon både i uttrykk og vanskelighetsgrad, sier Dalsheim, som fortsatt trakterer trekkbasunen på sitt hjemsted i Langhus Blæselag.

- 1. mai har alltid vært den store dagen for jernbanemusikken. 17. mai er festdag, mens 1. mai tradisjonelt har vært jobbedag – uten tjenestetillegg!

- fra flaggheising til langt på kveld.

## Samlende

- Om jeg ikke har det samme forhold til jernbanemusikken som Ove Dalsheim, gleder det meg å høre og møte så mange entusiastiske og glade utøvende musikere blant våre ansatte i jernbanefamilien, sier administrerende direktør Einar Enger. Han bemerket spesielt rekrutteringen av unge musikere til jernbanekorpsene.

- Vi har mye å glede oss til i forbindelse med markeringen av jernbanens 150-årsjubileum i tiden fremover. Det er ingen tvil om at jernbanemusikken er en sterk bidragsyter til samholdet på jernbanen, sier Enger til Jernbanemagasinet.

## Ny musikk

- Alle jernbanens musikkorps - i Bergen, Stavanger, Drammen, Oslo, Hamar,

Trondheim og Narvik - reagerte meget positivt på Jernbanemusikkforbundets initiativ til å bestille ny musikk til norske korps i anledning jernbanens 150-årsjubileum. Det forteller musikkforbundsleder Mette Nordheim til Jernbanemagasinet.

- Vi er glade for at komponistene Kjetil Hvoslef, Rune Rebne, Idar Torskangerpoll og Per Janke Jørgensen gjør løs på oppgaven etter at vi hadde gått en runde med Norsk Kulturråd.

Resultatet er blitt meget variert musikk, både i uttrykk og vanskelighetsgrad. Selv om noen av verkene er

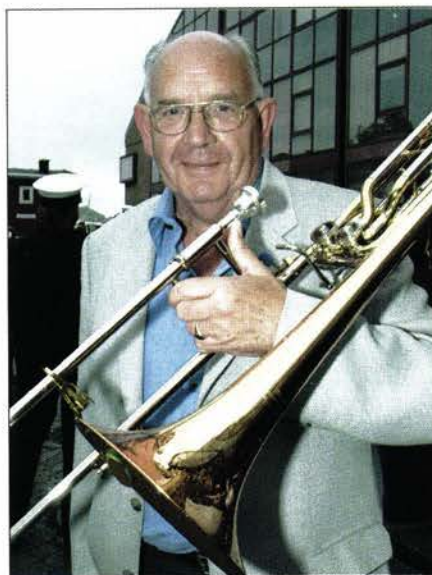


temmelig moderne og krevende, er flere av bestillingsverkene melodiose og lett tilgjengelig både for utøvere og tilhørere og bør kunne inngå i standardrepertoaret til jernbanekorpsene fremover, sier Mette Nordheim.

«Urframføring av syv bestillingsverk er unikt»

**Skreddersøm**  
Bjørn Morten Kjærnes dirigerer Jernbanens Musikkorps Oslo og har vært

musikalsk ansvarlig for bestillingsverkene. Medeieren i Norsk Noteservice AS betegner en urfremføring av syv bestillingsverk som unikt. Kjærnes forteller begeistret om samarbeidet med de fire inviterte komponistene som fikk i



**Stort:** - Et virkelig stort øyeblikk! sa jernbaneforbundsleder Ove Dalsheim. (Foto: Øystein Grue).



# Øyeblikk



*Fremtredende: Bjørn Morten Kjærnes dirigerer Jernbanens Musikkorps Oslo under gatekonserten i Trondheim. Korpset får en rolle under jubileumsmarkeringene i september og slås da sammen med jernbanens korps i Drammen.*

*(Foto: Øystein Grue).*

oppgave å skrive verk tilpasset de aktuelle korpsets instrumentsammensetning.

- Fem av bestillingsverkene vil bli fremført i andre sammenhenger enn jernbanejubileet i tiden fremover. I øyeblikket er det bare Rune Rebnæs to verk «U» og «T» som er spilt inn på demo-CD. Men Kjærnes opplyser at Idar Torskangerpoll «Donner en Spetacle» – som kanskje har det mest utvetydige jernbane-motivet blant bestillingsverkene, spilles inn neste år.

## Fest med musikk

- Jernbanemusikken vil få en fremtred-

ende rolle både på selve jubileumsdagen 1. september og under den TV-sendte festmarkeringen i Oslo Spektrum. Jubileumskorpset til 150-årsmarkeringen toppes ved at Jernbanens musikkorps Oslo og Drammen slås sammen både under markeringen på Eidsvoll stasjon den 1. september og i Oslo Spektrum 4. september. Her står selvsagt klassikeren «Jernbanegalopp» av Oscar Borg på repertoaret. Stykket er forresten revidert og trykket på nytt hos Norsk Noteservice, opplyser Mette Nordheim.

oyg@jbn.no



## Fakta

De fem mest spilte jernbane-låtene:

- «Jernbanegalopp» av Oscar Borg
- «Jernbanemannen» av Einar Helleland
- «The Old Railway station» med «Ved Stend stasjon» av Jon Brakstad
- «Chattanooga Choo Choo» av Robert W. Smith
- «The A Train» av Duke Ellington



# Syv spennende verk



**Brass:** Jernbanens Musikkorps Bergen – det eneste brassbandet i jernbanefamilien. (Foto: Øystein Grue).

*«Syv urfremføringer på en konsert»  
Hotell Royal Garden, Trondheim  
Lørdag 5. juni*

I anledning 150-års jubileet for jernbanen i Norge har de syv jernbanekorpse i Norge fått skrevet hvert sitt splitter nye musikkstykke. Det spesielle er at de både kan stå alene som enkeltstykker eller fremføres som en helhet.

Dirigenten i Jernbanens Musikkorps Oslo, Bjørn Morten Kjærnes, hadde jobben med å koordinere de syv verkene. Sikkert ingen enkel jobb, men resultatet ble spennende. Stykkene var satt sammen i en meget passende sammenheng.

## Hamar

«U» av Rune Rebne må ha gitt korpset en del utfordringer. Med sitt meget moderne tonespråk, var dette i sannhet et samtidsmusikkstykke. Hamarkorpset gjennomførte med stil og sikkerhet. «U» - vil vi i likhet med alle de andre verkene - håpe å få høre igjen også i andre sammenhenger.

## Oslo

«Donner en Spetacle» av Idar Torskangerpoll er et spennende stykke

musikk. Kanskje noe mer tilpasset korpset, samtidig som det utnytter korpset sterke sider. Dette var nok et av de mest «iørefallende» verk for det gjengse konsertpublikum. Oslo-korpset mestret stykket fullt ut og leverte en flott framførelse.

## Drammen

«Vals en Melancolie» – også av Torskangerpoll er en marsj i moderne tonespråk. Igjen et hyggelig bekjentskap. Drammenskorpset gjorde også en hederlig innsats med sitt stykke, og igjen et ekte stykke samtidsmusikk som sikkert har hatt sine utfordringer for korpset.

## Stavanger

«Marche-Ca Suffit» – det tredje verk av Idar Torskangerpoll – har Stavanger tydelig lagt mye arbeid i å øve inn. De spilte bra til tross for at dette var et vanskelig stykke musikk. Stykket må kunne sies å være blant de mest moderne i sitt tonespråk av de syv komposisjonene.

## Narvik

«Nattsang» fra verket «Bifrost» av Per Anke Jørgensen og Arne Sunnarvik skilte seg ut og var meget passende plassert

midt i framføringen. Et nærmest lyrisk stykke musikk med en vakker melodi, som Narvikkorpset fremførte meget bra.

## Bergen

Bergen er det eneste brassbandet i jernbanefamilien. «Brass Dance» av Kjetil Hvoslef er et moderne stykke i en litt oppstemt rytme. Komposisjonen stilte nok større krav til enkelte musikanter, men oppgaven ble absolutt løst på en flott måte.

## Trondheim

I framføringen av «T», skrevet av Rune Rebne leverte Trondheimskorpset absolutt varene sine, og ga en flott framføring av et stykke meget moderne musikk. Dette ble også avslutningen på hele det store verket, og de andre korpse- ne «la seg på» mot slutten av stykket. En flott avslutning på en spennende konsert.

*Anmeldt av: Stein Skorpholm,  
dirigent og konsulent i Norges  
Musikkorps Forbund.*



## Vil du feire med Kongen?

**Kong Harald er klar for den store jernbanefeiringen den 4. september i Oslo Spektrum og det er ennå muligheter for dem som ikke har sikret seg billetter.**

I tillegg til Norges statsoverhode kommer superartistene Sissel Kyrkjebø og Ole Edvard Antonsen, mens Dan Børge Åkerø vil geleide deg gjennom festaftenen i Oslo Spektrum.

Det er i skrivende stund kun noen få billetter igjen, så det lønner seg å sikre seg de siste plassene om du ikke alt har gjort det.

Du betaler bare 25 kroner per billett som er billettgebyr, resten spanderer NSB og Jernbaneverket. Numrene du kan ringe er for å sikre deg plass er: 815 11 211 og 815 11 500.

## Jubileumsprogrammet

I forbindelse med jernbanens 150-årsjubileum er det arrangerer landet rundt.

Her er en samlet oversikt over høstens program:

	Arrangør	Innhold
7. august	NJM	Togets Dag Hovedarrangement på Hamar
13.-15. august	Rallarmuseet Finse	Rallarhelg på Finse
15. august	NJM	Veteranbilparade i museumsparken
22. august	NJM	Karettoget til Ådalsbruk og Elverum
28. august	NJK/Krøderbanen	Spesielt godstog og jubileumstog
28. august	Rallarmuseet Finse	Myrdalshelg
29. august	NJK/Krøderbanen	Stordriftshelg
29. august	Urskog-Hølandsbanen	Togets Dag
29. august	Gamle Vossebanen	Historisk markering
1. september	Hovedkomiteen	VIP-arrangement
1. september	NJM	Karettoget på Eidsvoll
1. september	NJK	Medlemstur Eidsvoll - Oslo S
4. september	Hovedkomiteen	Festforestilling i Oslo Spektrum
4.-5. september	NJM	Karettoget Lillestrøm - Eidsvoll
4.-5. september	NJK	Jubileumshelg på Eidsvoll
5. september	Gamle Vossebanen	Historisk markering
5. september	Setesdalsbanen	Åpning av ny strekning
12. september	NJK/Krøderbanen	Jernbanehistorisk Dag Vikersund
12. september	Gamle Vossebanen	Samferdsel anno 1854
18. september	NSB Persontog	Jernbanens Dag på utvalgte stasjoner
10. oktober	NJM	Barnas Dag i høstferien

## Hvordan møter vi de reisende på Oslo S?

### min mening

Kveld etter kveld fra ca. kl 21, da alle dagfjerntogene kommer inn fra Stavanger, Bergen og Trondheim med reisende med tunge koffert og annen bagasje, står mes-teparten av alle rulletrappene på Oslo S.

Det samme gjør de lørdag morgen. Når passasjerene skal gå på nattogene til Trondheim, Bergen og Stavanger i henholdsvis spor 1, 3 og 4, går rullebåndene til disse plattformene oppover, fra plattformene.

### Mørklagt

I den mørke delen av året har plattformen mellom spor 5 og 6 et utall ganger i år vært mørklagt, lørdagsmorgener som hverdagskvelder. Det siste har jeg prøvd å melde fra om direkte til banesjefen og fått kommentaren «De interne er som oftest de mest festlige i meldingene sine».

Oslo S er fra før, etter at tyskerne gjorde noe med Berlin Ostbahnhof, Europas verste hovedstads-jernbanestasjon.

Jeg tar forbehold om Minsk, Chisinau, Kijev og Tirana, hvis jernbanestasjoner jeg aldri har besøkt.

### Signal

Oslo S mangler lukket venterom og tilstrekkelig med sitteplasser ellers (hvorfor er der for eksempel ikke sitteplasser på den store flaten ved sørvindue ved nedgangen til spor 13-19?). Oslo S har en

» Den gamle, pene Østbanehallen ble ødelagt

usannsynlig kjedelig plassering av restauranten, som siden ble til bare kafé; ikke har man utsikt til byen, togene eller Københavnsfergen.

Hovedentreen er forferdelig trist med stygg fasade med store vinduer uten noe innhold bakenfor. Der er ingenting ved bygget, sett utenfra, som signaliserer at dette er landets hovedstads jernbanestasjon. Den gamle, pene Østbanehallen ble

ødelagt da man bygget flytogterminalen. Der er ikke tilstrekkelig vern mot vær og vind mellom selve stasjonsbygget og plattformtakene til spor 15-19.

### Mangler

Toganviserne oppe i stasjonshallen virker bare sånn passelig, de til spor 1-4 nesten aldri. Billettsalget har noen grusomme trebenker til å sitte på, eller kanskje er det bare utsmykking? Mens Hamburg Hauptbahnhof har lukkede venterom på plattformen inne i den store overdekkede banehallen på adskillig sørligere breddegrad (og Oslo S faktisk har fått det til flytogene, som bare går hver 10. minutt), så mangler slike til folk som står en kald januar dag og venter på forsinkede lokal-, region- og fjerntog.

Er det da nødvendig i tillegg å stoppe rulletrappene utenom «rushtid»? Er Oslo S bare en forvokst lokaltogstasjon for dagpendlere der fjerntogreisende er uønsket?

Er det slik vi hilser togreisende velkommen til Oslo?

Matz Lonnedal Risberg



Møte med: «Jubileumsgeneral» Yngve Pedersen

# I rute i 50 år

Hadde togene vært like presise som Yngve Pedersen, kunne vi glemt ordet forsinkelser. I over 50 år har han tjent sju forskjellige NSB-sjefer under mottoet «gjøre rett og skjell for seg». Men han har aldri lagt skjul på sin mening og har bare hatt én virkelig sjef ...

TORE HOLTET

I år er Yngve Pedersen den selvfølgelige primus motor når jernbanen feirer sine 150 år. Ingen har tilnærmet samme oversikt og erfaring fra den siste tredjedelen av jernbanehistorien som han. Det har ikke minst forfatterne av jernbanens jubileumsbøker fått erfare. Gang på gang har de oppsøkt jernbanens levende leksikon - som begynte som bud og ble

«Vi startet for sent med å endre jernbanen»

beretninger krydres med datoer, årstall og detaljerte pussigheter. Det som i utgangspunktet er tørre jernbanefakta, nærmer seg en spenningsroman i hans munn.

## Truet med oppsigelse

Jernbanemagasinet ringer en junimorgen for intervjuavtale:

- Vi kan ta det i dag. Hva med klokka 11? svarer han uten å nøle.

Magasinets medarbeider sørger for å ankomme resepsjonen i Prinsens gate 7-9 i god tid. Men en tilsynelatende imponerende, men kranglete datamaskin

neker å registrere meg som Pedersens gjest, og dermed passerer klokken 11. Så vidt.

- Dette er presis, beroliger solstrålen av et intervjuobjekt. Den sommerbrune veteranen med kritthvitt hår og vennlige blå øyne tar for sikkerhets skyld et ekstra blikk på armbåndsuret idet han fører meg inn på sitt åpne kontor med utsikt mot den karakteristiske glassinnrammede foajeen i NSB-hovedkvarteret.

Når undertegnede bemerkter beliggenheten, flirer han:

- De prøvde å plassere meg i kontorkansellari. «Greit nok,» sa jeg - «men da kommer oppsigelsen».

Resultatet ble kontor og fortsatt tilnærmet full jobb, og dét selv om han allerede for sju år siden gikk av med full pensjon.

## Stort sett meg sjøl

«Yngve er som en kork på vannet - han flyter alltid opp igjen,» skal en mangeårig jernbanekjempe ha uttalt en gang. Andre kaller han jernbanens potet. Eller sorte skjørt.

- Hvordan har du overlevd så mange og tross alt ulike NSB-sjefer?

- Lederen i Lokmannsforbundet, Øystein Aslaksen, spurte hvordan jeg med den kjeften min hadde greid å beholde min posisjon gjennom så mange

år. «Jeg har aldri vært ute etter sjefens jobb,» svarte jeg. Og det er sant. Jeg har aldri hatt noen plan for egen karriere og har i alle år stort sett opptrådt som meg sjøl. Jeg har kun stilt ett krav: å få lov til å si min mening.

## - Jobben må gjøres

- Men etter at beslutningen er tatt, har jeg vært lojal. Min innstilling har vært at jobben må gjøres, selv om den tvinges på meg. «Gjør alltid rett og skjell for deg». Det lærte jeg tidlig av mora mi. «Gjør jobben din!» «Gjør det du kan!» var formaninger som jeg tidlig fikk banket inn. Det var ikke lov å komme hjem fra skolen med Tilfredsstillende når jeg kunne få Meget.

Og Yngve fikk Meget i alle fag - unntatt tegning. Den type ferdigheter var heller ikke noe krav for å bli bud på jernbanen. Det holdt med 65 poeng fra realskolen. Yngve hadde 89, og den 14. juli i 1952 begynte han som bud på distriktssjefens kontor i Drammen.

«Har vi vært flinke nok til å si ifra?»

- Det hadde bestandig vært sånn at jeg skulle bli jernbanemann. Min familie hadde opplevd 30-åra, og i jernbanen var det trygt og godt. Folk som jobbet i jernba-





april 2004

Tegning: Egil Nyhus

nen, var ordentlige og anstendige mennesker.

#### – Skikkelig kjerring

Barnelærdommen om å stå på i jobben sin satt friskt i minne. Etter et drøyt år

som bud var Yngve Pedersen ansatt som aspirant på Asker stasjon. Det vanlige var at aspiranter skulle flyttes rundt, men stasjonsmesteren ga klar beskjed om at han ville beholde unge Pedersen. Etter to år tok han jernbaneskolen og ble telegra-

fist på strekningen Asker - Oslo Vest/Skarpsno.

Det var medvirkende til at han og kona bygde hus på Hvalstad i Asker, hvor de har bodd siden.

Når Yngve snakker om at han bare har hatt én sjef, er det ingen i hans omgangskrets som ikke vet hvem han sikter til, nemlig kona Inger.

– Jeg var så heldig at jeg fikk tak i ei skikkelig kjerring. Og vet du hva? Det er alle enige i! sier han og blir varm i blikket når han omtaler kvinnen som har skjenket både han og barna så mye trygghet, omtanke – og lykke.

#### Kalt inn på julaften

Mannen i huset kunne derfor si ja til de utfordringer som kom, og det tok ikke lang tid før han ble innbeordret til Hovedstyret og sikkerhetskontoret.

– Det var en helt ny verden. Sikkerhet ble sett på som det viktigste på jernbanen. Jeg trivdes veldig godt og hadde ikke drømt om å flytte på meg da jeg julaften i 1972 ble kalt inn til en av supersjefene, Erik Brandt Olimb. Han hadde mitt navn på en liste over framtidige lederkandidater og lurte på hva jeg hadde tenkt å bli på jernbanen. Spørsmålet kom høyst overraskende, og jeg svarte til slutt at jeg kunne jo bli sjef på sikkerhetskontoret. For der kjente jeg rutineene ut og inn.

«Du vet nok hva dere driver med, men ikke hva dere burde drive med,» parerte Olimb og beordret lederemnet av en inspektør inn på salgsavdelingen.

To år senere ble Pedersen utnevnt som assistent for drifts- og salgsdirektør Knut Skuland, og senere fikk han en viktig funksjon som overinspektør i forbindelse med overgangen til nytt



driftsopplegg gjennom Oslotunnelen.

### Budet ble direktør

Da tidligere KrF-formann Kåre Kristiansen søkte permisjon for å drive valgkamp i 1981, ble Yngve Pedersen påsatt som driftsdirektør.

– Tenk deg: å begynne som bud og bli driftsdirektør på jernbanen, sier han ettertenksomt og legger ikke skjul på at han var stolt over akkurat den tilsettingen. Senere ble han salgsdirektør, persontrafikkdirektør, strategi- og miljødirektør og konserndirektør med vekslende arbeidsområder, deriblant konstituert administrerende direktør i NSB Gardermobanen AS – før utbyggingen kom ordentlig i gang.

### Politiker smuglet inn

Gjennom åtte år fulgte han Stortingets samferdselskomité på alle befaringer.

– Det var innmari moro! sier Pedersen, som alltid har likt å snakke med politike-

re. Det fikk påtroppende stortingsrepresentant Johan Nyland fra Arbeiderpartiet erfare. Som nyutnevnt jernbanepolitisk talsmann tok han kontakt med NSBs ledelse for å sette seg nærmere inn i det fagområdet han hadde fått ansvar for. Der ble han i første omgang bryskt avvist og henvist til Samferdselsdepartementet. Men Nyland insisterte, og informasjonssjef Reidar Skaug Høymork fant til slutt en utvei: Han smuglet Nyland inn vareinngangen slik at han fikk møte Yngve Pedersen.

– Du kan være lojal selv om du snakker med folk, bemerket Pedersen med et glimt i øyet.

### – Isolerte oss

– For meg er det også et tankekors at vi som var ansatt i jernbanen, kanskje var for like og for lite flinke til å fornye oss. Vi startet for sent med å endre jernbanen i takt med samfunnet rundt. Kanskje isolerte vi oss for mye; satt for oss selv og planla uten å forankre arbeidet i om-

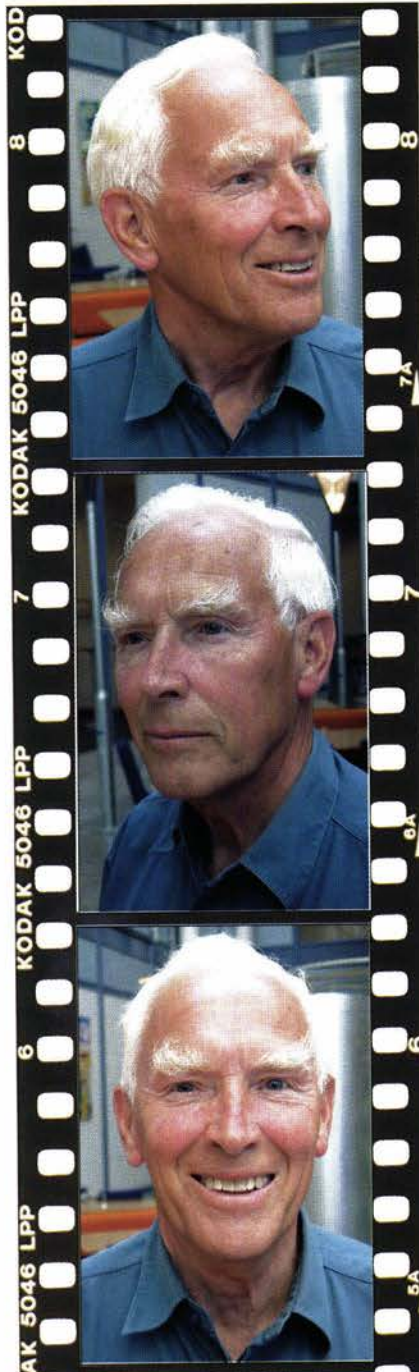


Foto: Per Rathe

givelsene rundt oss. Jeg tror vi med fordel kunne hentet inn mennesker med andre ideer og synspunkter, og da tenker jeg ikke minst på forhold som har med omverdenen og den politiske arena å gjøre. For én ting er sikker: Togets konkurransekraft er avhengig av moderne skinnegang. Det har svenskene tatt konsekvensen av. Svenske politikere har hatt et annet syn enn norske politikere.

– Hva tror du er årsaken til det?

– Jeg stiller meg selv spørsmålet: Har vi vært flinke nok til å si fra? Gjennom «Ny kurs for jernbanen» la vi opp til en

storstilt jernbanesatsing på begynnelsen av 90-tallet, men planen ble aldri satt ut i livet.

### LO-medlem

Som leder har Yngve Pedersen lagt vekt på at lojaliteten skal gå både oppover og nedover.

– Viser du tillit til dine medarbeidere, får du også tillit tilbake, argumenterer den mangeårige direktøren, som i alle år har vært medlem av Norsk jernbaneforbund.

– Jeg har aldri glemt hvor jeg kommer fra, og vi greide å skille de ulike rollene vi hadde. Da vi satt i møter, var vi to parter: de som representerte de ansatte og vi som representerte NSB. De skulle ivareta Jernbaneforbundets tarv, og vi skulle ivareta jernbanens tarv. Vi kunne være rykende uenig i sak, men det gikk aldri på person.

### Ingen fiender

– Har du aldri hatt fiender?

– Nei, jeg vet bare om to medarbeidere som jeg ikke har likt. Den ene brukte en halv time på å fortelle hvorfor han

«Yngve er som en kork på vannet ...» ikke kunne gjøre en jobb som ville tatt et kvarter. Den andre ringte meg i tide og utide og spurte meg om all verden, og det ba jeg han om å slutte med. Men dette er jo bare bagateller ...

Sier Yngve Pedersen, som er ekspert på å holde tre timers foredrag på en time. Hvis et magasinintervju kunne komprimeres på samme måte, ville vi ha skrevet mer om den nevenyttige (bygger et hus fra bunnen av), den sparsommelige («En gammel telegrafist legger ikke to sild på fatet når det er nok med ei»), den spreke (tar 50 armhevinger hver morgen!) og den reiseglade jernbaneveteranen (har vært i 30 land og reiser snart til Kina).

Men nå begynner han også å se på klokka. Han har to samtaler og en stor brev bunke som venter. Og under jernbanens 150-årsjubileum tåles ingen forsinkelser ...

tore.holtet@jbnv.no



# Savner gutta

**HAMAR (Jernbanemagasinet): Det er ikke mulig å levere ungene på SFO og rekke frem til Tangen klokka sju. Derfor sitter friluftsmennesket Anne Sørlien Johansen på et heller lummert lite kontor på Hamar og styrer 14 mann. Som hun synes hun får sett for lite til.**

PER RATHE

Det første jeg legger merke til når jeg kommer inn på det beskjedne kontoret hennes, er et blinkskudd av et fotografi av to sommerbrune, lysluggete og lekne smårollinger. Hun har tatt det selv.

- Fotograferer du mye? spør jeg.

- Nei, jeg driver helst i hagen, jeg, svarer hun.

Kontoret ligger i den grå trebygningen på den andre siden av sporene for stasjonsbygningen på Hamar, der Drift er samlet.

Så ringer telefonen: Jóhansen, svarer hun. Med trykk på Jo. Og deretter er det bare ja og klart det og det skal vi da ordne. Telefonskrekken er borte, opplyser hun, den måtte nesten det.

- Men sjenert, det er jeg fortsatt, insisterer hun. - Og redd edderkopper. Det er derfor det er så hett på kontoret.

Sjenert, redd; det er kanskje en måte å se det på. En annen kan være at hun er åpen og ærlig og herlig fri for selvhøytidelighet: Dyder som noen hver kunne bli flinkere til å dyrke.

## Med sløyfe i håret

I 1991 begynte hun som kl-montør på Tangen.

- Jeg var enda mindre den gangen. Jeg tror de undra seg litt da jeg møtte opp med sløyfe i håret, men jeg ble godt motatt. De hadde tatt ned de nakne damene. Ikke det at jeg ikke tåler å se dem, men ikke hele tida og overalt. En gang fikk jeg høre at jenter ikke hadde noe her å gjøre, men folka på Tangen var snille og greie.

## Min arbeidsdag

Navn: Anne Sørlien Johansen

Alder: 37 år

Arbeidssted: Strømforsyningen Hamar

Tittel: Gruppeleder

Begynte som: Aspirant i 1988

Bor: Brumunddal



Foto: Per Rathe

- Var det det eneste tilfellet av diskriminering?

Hun drar litt på det.

- Det har vel vært noen episoder som jeg ikke har satt pris på, men ikke mange, og da har jeg sagt ifra.

Men så er hun ikke helt den samme jenta som da hun begynte heller, mener hun.

- Jeg er nok miljøskadd, har blitt så fæl i kjeften. Det skjer noe med en, og det

» - Jeg har blitt så fæl i kjeften

kommer frem i privatlivet også.

## Savner kontakten

Det er de to lysluggene på bildet på kontoret som er årsaken til at hun for fire år siden søkte jobben som gruppeleder.

- Jeg skulle gjerne fortsatt ute, men jeg kom ikke utenom på grunn av unga. SFO (skolefritidsordningen) åpner først klokken halv åtte, og da er det ikke mulig å komme seg til Tangen til klokka sju.

Hun har personalansvaret for 14 mannfolk. Bare to av dem er yngre enn henne. Hun kaller dem noen gamle haser og beklager at hun får sett så lite til dem.

- Jeg savner den daglige kontakten med dem. Men de er spredd over en strekning fra Tangen til Fåberg. Av en eller annen grunn er det vanskelig å komme seg ut av kontoret. Dessuten jobber de mest på natta - på grunn av toggangen. Det er litt kjedelig at jeg står fritt til å få overtidsbetaling, mens de bare får nattillegg. Men det hender jeg er ute og jobber når det er manko på folk.

## Tar det som det kommer

- Jeg vet ikke hva jeg gjør i fremtiden. Jeg tar det som det kommer, og orker ikke å bekymre meg. For øyeblikket er det uklart hvem som er sjefen vår. Hva som vil skje, vet vi ingenting om. Vi har hørt at 400 skal bort fra Jernbaneverket og at KL enten reduseres med 25 prosent eller 100. Men jeg regner med at mange skal bort og hadde tenkt å søke meg til Fellestjenester. Men så virket det plutselig uklart om de virkelig skulle til Hamar. Jeg vil ikke pendle til Oslo.

Hun tror at jobben som gruppeleder har styrket sjansene på arbeidsmarkedet.

- Men jeg kan godt sitte i kassa på Kiwi òg jeg. Jobben kommer ikke i første rekke uansett. Det gjør unga, sier Anne Sørlien Johansen på klingende prøyse-mål.



## – EU detaljstyrer

Små-nytt

### EU's tredje jernbanepakke blir møtt med kritikk fra flere hold. Mange reagerer på tilløpet til detaljstyring.

Pakken legger opp til erstatninger hvis kvalitetskrav til godstransport på jernbane blir tilsidesatt. Etter Banverkets oppfatning representerer forslaget et eksempel på overstyring av forhold som bør overlates til kunder og transportoperatører. Banverket mener forslaget vil motvirke sin hensikt og bidra til å svekke jernbanens konkurransekraft i forhold til andre transportformer.

Når det derimot gjelder persontrafikken, mener Banverket det i hovedsak er rett å gå lengre enn det EU legger opp til, selv om forslaget om obligatorisk erstatning for følgeskader, automatisk regress i forhold til infrastrukturforvalteren og de altfor omfattende kravene til reiseinformasjonssystemer er for vidtrekkende.

Banverket støtter EUs intensjon om å åpne internasjonale persontransportrelasjoner fra år 2010..

#### Imot kvalitetslov

Også CER (Community of European Railways and Infrastructure Managers) går imot forslaget til lov om kvalitet i EUs tredje jernbanepakke. CER anklager EU-kommisjonen for å ville blande seg inn i forholdet mellom leverandør og kunde både når det gjelder forslaget om passasjerenes rettigheter og i garantiansvaret for kvalitet godstransport. CER mener kommisjonen blander kortene når den vil innføre detaljerte regler for forretningsvirksomheten samtidig som den ønsker å åpne for jernbanetjenester som fokuserer på kundenes behov. Dersom kvalitetskrav blir lovfestet, slik EU-kommisjonen legger opp til, vil jernbanens kostnader øke



*Overstyrer: Etter Banverkets oppfatning representerer forslaget i EU's tredje jernbanepakke et eksempel på overstyring av forhold som bør overlates til kunder og transportoperatører. (Foto: Scanpix.)*

og konkurransekraften bli tilsvarende svekket. CER mener også at EU-kommisjonen kunne tatt større hensyn til avtalen mellom CER og European transport

Worker's Federation i utformingen av avtalen om en europeisk lisens for lokførere.

## Tågakeriet på Dovrebanen

Det svenske selskapet Tågakeriet i Bergslagen AB har fått utvidet sitt sikkerhetsattestertifikat til å gjelde Dovrebanen Støren – Hamar.

Fra og med april i år har Tågakeriet hatt sertifikat på strekningene Charlottenberg grense – Kongsvinger -

Elverum – Ranheim (nord for Trondheim), og strekningen Kornsjø grense – Halden.

Dette betyr at togene som i dag kjøres til og fra Ranheim nå vanligvis vil returnere over Dovrebanen men fortsatt kjøre Rørosbanen nordover. Årsaken er at

JBV dermed slipper å bemanne stasjoner mellom Røros og Støren spesielt for dette toget. (Strekningen Røros - Støren er ikke fjenstyrt).



# 107 milliarder på jernbane

Små-nytt

**Mens det norske Stortinget overraskende vedtok en investeringsramme for jernbanen på vel 26 milliarder kroner for perioden 2006-2015, vedtok den svenske riksdagen å investere godt og vel 107 milliarder svenske kroner over 12 år.**

- Vi som jobber på jernbanen i Sverige takker for satsingen og ser dette som et bevis på at den svenske jernbanen allerede har vist høy produktivitet. Med en forbedret infrastruktur kommer jernbanen til å bli et enda bedre bidrag til at riksdagens transportpolitiske mål kan nås, sier generalsekretær i Järnvägsforum, Roger Kristenson.

- Den store vinneren er de reisende, godstransport-kunder, miljøet og trafikksikkerheten, fremholder Kristenson.

## Nye løft

Järnvägsforum ser for seg en fremtid med ytterligere nye investeringer etter 2015, og går inn for at detaljerte nå må det tas høyde for å:

\* Løfte store prosjekter ut av planen, slik at de kan behandles og besluttet sammenhengende



*Vedtøk: Den svenske riksdagen vedtok 16. juni å investere godt og vel 107 milliarder svenske kroner på jernbanen i perioden frem til 2015. (Foto: Scanpix.)*

- \* Ta opp lån for å tilrettelegge store prosjekter
- \* Planlegge for høyhastighetsbaner allerede nå
- \* Øke anslaget for drift og vedlikehold av infrastrukturen

## Tar grep om jernbanen

«Nya järnvägsstyrelsen» tar form i Sverige.

Under ledelse av Näringsdepartementet får Järnvägsstyrelsen sete med fem avdelinger. Disse er: juridisk enhet, administrativ enhet, infrastrukturenhet, teknisk enhet og jernbaneforetaksenhet. Den omorganiserte järnvägsstyrelsen vil holde til i Borlänge og vil sysselsette om lag 40 personer.

## Offentlig lokfører-skole i Danmark

I Danmark har myndighetene bestemt at lokførerutdanningen skal legges til den offentlige undervisningsvirksomhet i regi av Undervisningsdepartementet.

Departementet skal overta skoledelen fra DSB, og den praktiske opplæring skal skje ute i jernbanedriften. Utdanningen skal settes sammen slik at det skal bli mulig for nyutdannede lokførere å bytte jobb mellom de ulike jernbaneoperatørene. Den nye lokførerutdanningen vil bli lokalisert til Tønder foruten i København. Med en kapasitet på 200 nye lokførere pr. år vil tallet på lokførere bli fordoblet i forhold til tidligere planer.

## Asia kommer nærmere

Orientekepressens tid er ikke over. I begynnelsen av mai maktet et testtog å kjøre strekningen fra Istanbul til Köln på 79 timer. Det var 20 timer raskere enn man hadde fortsett på de mer enn 3000 kilometerne som toget tilbakela. Tyskland og Tyrkia har hatt gode relasjoner også tidligere i historien, og ledelsen i de tyske og tyrkiske statsbaner regner med at grunnlaget for et regelmessig og raskt togtilbud mellom de to land nå er lagt. Det er et Railion-eiet selskap, Railog, som skal markedsføre det nye tilbudet under navnet "Asia-Europe-Express.

## Over Kanalen

D-dagen - da de allierte stridskreftene gikk i land på kanalkysten for å knuse nazistytet på kontinentet er nylig markert. Samtidig har tyskerne maktet det Hitler aldri greide: Å å «ta» England fra sjøen.

«Rail4chem» med base i Tyskland tilbyr nå sine kunder raske systemtog under Kanalen fra Sentraleuropa gjennom Frankrike til Storbritannia. Trafikken skal etter planen starte opp i begynnelsen av 2005 med trekraft som er utstyrt med flere el- og signalsystemer. Transporttiden mellom Nürnberg og Dollands Moor er satt til 26 timer.



# Omfattende ballastrens

Små-nytt



*Viktig arbeid: Kongsvingerbanen blir mer stabil, driftssikker og komfortabel mellom Lillestrøm og Fetsund. Her blir de pågående arbeidene inspisert av banesjef Henning Bråtebæk, utbyggingsdirektør Magne Paulsen og regiondirektør Olav Werner Ruud.* (Foto: Øystein Grue)

**I løpet av fire uker - frem til 18. juli - gjennomfører Jernbaneverket et omfattende vedlikeholdsarbeider på Kongsvingerbanen fra Lillestrøm til Sørumsand.**

NJÅL SVINGHEIM

Etter som årene går, samler det seg opp en del finmasser i det øverste laget av pukken som svillene ligger i. Slike urenheter i pukkbalksten kan føre til telehiv, setningsskader og ujevnheter i underbygningen. Arbeidet som gjennomføres i sommer, består i å skifte ut det øverste laget av massene under sporet. Utskiftningen vil gi en mer stabil, driftssik-

ker og komfortabel bane å kjøre på og er nødvendig for å hindre nedsatt kjørehastighet og forsinkelser. Hensikten med ballastrens er med andre ord å få en mer driftssikker bane.

Det er det tyske selskapet Wiebe, med Banverket som underleverandør, som har fått oppdraget.

Massene som fjernes, kjøres bort med lastebil, mens ny pukkk kjøres inn med jernbanevogner fra Banverket. Hoveddelen av arbeidene utføres på dagtid fra tirsdag til lørdag. Men i perioder er det også arbeidet natt til søndager.

Ballastrens har foregått fra Lillestrøm til Tuen, fra Fetsund mot Tuen og fra Sørumsand mot Fetsund.

Kongsvingerbanen er stengt for persontogtrafikk på strekningene mens ar-

beidene pågår. NSB har satt opp alternativ transport for de reisende.

## DSB enda bedre

DSB går enda bedre enn tidligere annonisert. Nå har selskapet oppjustert sitt forventede årsresultat for inneværende år med 100 millioner danske kroner. Det innebærer at den dominerende danske sporbundne persontrafikkoperatøren vil få et forventet overskudd før skatt på mellom 600 og 700 millioner danske kroner. Driftsresultatet for de første tre måneder var 170 millioner danske kroner bedre enn året før.



# Pris til ildsjel

Små-nytt



**Prisvinneren:** Morten Håland arbeider med å få tak i en gammel restaurantvogn, helst av samme type som Jernbanemuseets. (Foto: Svein Skavang Graadal)

Jernbanemuseets Venners pris ble i år tildelt Morten Håland. Han har i en årrekke vært en av ildsjelene i restaureringen av vogner på Gamle Vossebanen i Norsk Jernbaneklubb (NJK).

Håland har vært en pådriver i å etable-

re et styringsverktøy for vedlikehold av vogner, et arbeid mange vil få nytte av i årene fremover.

- Til daglig jobber jeg med vedlikehold av persontog i Mantena i Bergen, sier Morten Håland til Jernbanemagasinet.

- Mye av fritiden går med til å være vognmester på Garnes, der vi har materiellet vårt. Prisen på 10 000 kroner vil jeg dele med de andre som tar del i restaureringen.

## Tunneler overvåkes

Oslotunnelen og Romeriksporten skal få kamerovervåking i tunnelmunningene. Utstyret skal være på plass i løpet av året.

Arbeidet med å prosjektere kameraovervåking av tunnelmunningene ble satt i gang i mai. - Dette har nå blitt ytterligere aktualisert etter hendelsene torsdag 17. juni da en mann tok seg inn i tunnelen og forårsaket full stans i togtrafikken midt i rushtiden, sier regiondirektør Olav Werner Ruud i JBV Region Øst til Banenettet.

- Vi gjør dette for å ha bedre kontroll

med hvem som tar seg inn i tunnelene, og årsakene er både driftsoperative og sikkerhetsmessige, sier Ruud.

## Bedring for DB AG

Deutsche Bahn sliter fortsatt med resultatet, men kan likevel vise en klar forbedring i 2003 sammenlignet med 2002. Mens underskuddet for 2002 var på hele 454 millioner EURO, var underskuddet siste år redusert til 172 millioner. Tallet på ansatte var redusert med nærmere 8000 personer, men fortsatt henter vel 240 000 mennesker sitt utkomme fra jernbanegiganten DB AG. Både omsetningsvolum, persontrafikkreiser og vo-

lum av transportert gods viser en positiv tendens.

## Én lokfører i tre land

Fra tredje mai kjører den tyske godsoperatøren Railion med én lokfører på ett lok i tre europeiske land. Loket er av typen BR 185 og strekningen er Stuttgart - Singen - St. Margrethen - Wolfurt (Vorarlberg). Den forenklede grensepasingen er med på å spare tid og kostnader og derved bedre jernbanens konkurransekraft i forhold til vegtransport.



# - Legg ned strekninger

## Små-nytt



*Legges ned? Raumabanen mellom Dombås og Åndalsnes er en av strekningene som anbefales nedlagt i rapporten fra Transportøkonomisk institutt (TØI). (Foto: John K. Dale).*

I en rapport Transportøkonomisk Institutt har laget for Samferdselsdepartementet anbefales det å slutte med persontrafikk på en rekke strekninger. Samferdselsministeren avviser overfor Dagsavisen at det skal være planer om slike nedlegginger.

- Legg ned ulønnsomme togstrekninger og styrk de lønnsomme strekningene rundt Oslo. Det er anbefalingen Samferdselsdepartementet får i en ny rapport.

Rapporten er utarbeidet av Transportøkonomisk institutt (TØI) på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, skriver Dags-

avisen, som er gjengitt på Banenettet.

Ifølge TØIs beregninger brukes 350 millioner kroner årlig på tog tjenester langs ulønnsomme strekninger.

Strekningene der persontrafikken anbefales nedlagt, er Nordlandsbanen (dagtid), Meråkerbanen, Rørosbanen (Hamar-Røros), Raumabanen (Dombås-Åndalsnes), Vossebanen og strekningen Bodø-Rognan.

Samferdselsminister Torild Skogsholm (V) avviser overfor avisen at det er umiddelbare planer om nedlegging.

## Optimistisk avantgarde

Tro, håp og optimisme preget deltagerne i Norske Jernbaners Avantgard under forbundets 111. Landsmøte på Sole Hotell, ved foten av Norefjell i dagene 7. - 9. mai.

72 delegater var på plass, og hele forbundsstyret sa ja til å fortsette for en ny periode.

En tur til Skredsvig-Hagan i Sigdal kommune lagt inn i programmet. Gunn Baasen og Hege Skredsvig fortalte levende og engasjert om kunstneren Christian Skredsvig sitt liv (1854 - 1924). Hege er oldebarn til den berømte kunstner. Turen tilbake gikk over fjellet til Haglebu med prektige synsinntrykk fra flomdigre fosser og elver.

Om kvelden underholdt Steinar Strøm. Med spill og fortellerglede tok han landsmøte med i folkemusikktradisjon i eldre tid.

Ungdomsnemda ved leder Ove Carstensen fikk rosende omtale for igangsatte aktiviteter, for kanskje spesielt yngre jernbaneansatte.

En handlingsplan ble vedtatt: Nordisk samarbeide skal opprettholdes, forbundsstyret vil søke å få oppnevnt en kontaktperson der avdelingen er meldt hvilende. Tillitsvalgte skal bedre settes i stand for sine oppgaver ved å skoleres på tillitsmannskurs.

Avdeling Drammen fremmet forslag å opprette trimgrupper der NJA-ere og alle som vil delta, inviteres til en gåtur - en gang i uken av minst 1 times varighet. Avdelingen skal selv sette forslaget ut i praksis.

## Pressekontakter i Jernbaneverket

### Jernbanedirektørens sentrale staber

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

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

### Info Utbygging

Informasjonssjef  
Kjell Bakken  
Tlf: 22 45 59 40/916 57 573  
e-post: kba@jbv.no  
Informasjonsrådgiver  
Harry Korslund  
Tlf: 22 45 58 81/916 55 989  
e-post: hko@jbv.no  
Informasjonsrådgiver  
Olav Nordli  
Tlf: 22 45 58 94/916 55 930  
e-post: oln@jbv.no

### Info Øst

Informasjonssjef  
Ellen Svendsvoll  
Tlf: 22 45 72 42/916 75 242  
e-post: esv@jbv.no  
Informasjonsrådgiver  
Ronald Holmstrøm  
Tlf: 22 45 72 43/916 55 802  
e-post: rhol@jbv.no

### Info Vest

Informasjonssjef Inge Hjertaas  
Telf. 5596 60 25/91650176  
e-post: ihj@jbv.no

### Info Nord

Informasjonssjef  
Dag Svinsås  
Telefon: 72 57 25 25/916 72 725  
e-post: dags@jbv.no  
Informasjonsrådgiver  
Stig Herjuaune  
Tlf: 72 57 25 75/916 72 575  
e-post: stig@jbv.no





Foto: DB Netz

## Jernbanepakke 3 - samarbeid på tvers

**Hensikten med jernbanepakkene er å gjøre jernbanetransport mer konkurransedyktig og utvikle jernbanen i positiv retning. Regelverket skal bidra til å harmonisere jernbanetrafikk i Europa. Målet er at både personer, gods og ulike operatører og forvaltningsorganer lettere skal kunne «snakke sammen» på tvers av grensene.**

### Lang prosess før vedtak

Jernbaneverket har i juni 2004 levert høringsuttalelse til Samferdselsdepartementet som sender Norges forslag til EU. De første direktivet om lokførersertifikatet er tenkt implementert i flere faser med start i 2006. Jernbaneverket har påpekt noen problemstillinger som forhåpentligvis blir klargjort under arbeidet med reglene. Dette gjelder som eksempel uklarheter og manglende presisering i teksten og tolkningen av hva «station manager» (stasjonsforvalter) sitt ansvar vil være.

### Innholdet i pakke 3:

- Direktiv om liberalisering av internasjonal persontrafikk (innfører full liberalisering av internasjonal persontrafikk, inkludert kabotasje)
- Direktiv om felles europeisk lokførersertifikat (innfører et felles sertifikat som skal være

gyldig i hele EU/EØS-området, og som består av en generell del utstedt av nasjonal sikkerhetsmyndighet, og en spesiell del utstedt av arbeidsgiver)

- Forordning om passasjerers rettigheter ved internasjonal jernbanetransport (definerer rettigheter og plikter for internasjonale passasjerer, deriblant retten til erstatning ved forsinkelser, skade på bagasje og personskade/død, og funksjonshemmedes rett til assistanse før, under og etter reisen)
- Forordning om kompensasjonsordninger ved kontraktsbrudd i gods-transport (innfører retningslinjer for erstatning/kompensasjon ved forsinkelser og andre kontraktsbrudd, og gjelder både innenlands og internasjonal godstransport)

## Informasjon

### Ny litteratur

**Lønnsom persontransport på jernbanen?**  
/Kjell Werner Johansen og Bjørnar Andreas Kvinge. - Oslo: TØI, 2004

**Railway turnouts: rautatievaihteet/Markku Nummelin.** - Helsinki: Finnish Rail Administration, 2004.  
Nøkkelord: Sporveksler

**Fundamentals of Railway Track Engineering/Kerr, Arnold D,** 2003  
Nøkkelord: Vedlikehold - Overbygning/Dynamikk mellom hjul og skinne

Nye Ekspert i team-rapporter fra NTNU. Årets tema var «**Utvikling av jernbanen**»:

Utvidelse av sporveiene i Trondheim - mulighet for sporveistrasé fra sentrum til NTNU Dragvoll Brattøra - en ny del av byen Brattøra, en verkebyll eller idyll? Trondheim sentralstasjon - en ny kollektivterminal  
Tilgjenge for handikappa, Trondheim Sentralstasjon  
Tilrettelegging for synshemmede og rullestolbrukere ved Trondheim sentralstasjon

### Tipsboks

EU og saker om europeiske lover og regler er et stort og komplekst felt. Lurer du på hvem som jobber med dette i Jernbaneverket, ta kontakt med oss. Vi skaffer til veie de ulike direktivene og gjøre søk i EUs databaser. Les mer om jernbane og regleverk på EUs egne sider: <http://europa.eu.int/scadplus/leg/da/lvb/l24015.htm>

### Og vinneren av konkurransen i nr 4:

*Tone Rekdal, Trafikk som får en gavepremie fra det «boklige univers».*



# «Til topps»



Foto: Øystein Grue, fotojournalist i Jernbanemagasinet

Jeg klatret til topps i en av GSM-R-mastene mellom Røros og Støren. Utstyret som Frode Myrvoll i firmaet Fredrikstad Energimontasje skrur opp, skal sørge for full togradiodekning gjennom Ålen kommune. I bakgrunnen skimtes elva Gaula og Riksvei 30, med Rørosbanen litt lengre oppe i terrenget.

Bildet er tatt med Nikon Coolpix 4500 med 180 graders fisheye forsatslinse.

Det ekstreme vidvinkelobjektivet skyver omgivelsene - jernbaneanlegget - i bakgrunnen, men fanger inn de nære detaljer som karabiner på klareutstyret og bakken under mast med et uvanlig perspektiv.








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	Mars	April	Mai	Oppnådd 2004	
<b>LANGDISTANSE:</b>							
<i>Persontog:</i>							
	Dovrebanen	90	88	94	97	87	92
	Nordlandsbanen	90	87	95	97	97	91
	Bergensbanen	90	84	94	95	91	90
	Sørlandsbanen	90	86	93	97	91	90
<i>Godstog</i>							
	Dovrebanen	90	84	89	91	85	84
	Nordlandsbanen	90	87	92	98	98	91
	Bergensbanen	90	76	83	89	85	80
	Sørlandsbanen	90	90	92	96	88	90
<b>MELLOMDISTANSE:</b>							
	Østfoldbanen	90	89	95	97	85	90
	Vestfoldbanen	90	77	88	93	84	85
	Lillehammer	90	82	89	89	81	84
<b>FLYTOG:</b>							
	(ank. Gardermoen)	90	95	97	97	95	95
<b>LOKALTOG:</b>							
	Oslo-området (hele døgnet)	90	86	91	95	89	90
	Jærbanen	90	84	81	94	89	88
	Vossebanen	90	90	98	97	97	94
	Trønderbanen	90	93	96	98	97	94

## Driftsulykker \*

	2003	Mai	Akkumulert		2003	Mai	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	3	3. person	0	0	0
Tog - objekt **	17	1	3	<b>Dyrepåkjørsler:</b>			
<b>Avsporing:</b>				1796	***		
Persontog	1	0	1	*Driftsulykke på linje eller stasjon hvor skinnegående materiell har vært i bevegelse, og hvor person er drept eller alvorlig skadet, eller hvor det har oppstått store skader på skinnegående materiell, spor og andre installasjoner.			
Godstog	5	0	0	**Ras, endebutt, kjøretøy som er kommet på linjen (ikke planovergang).			
Andre tog	0	0	0	*** Tall ikke tilgjengelig grunnet innføring av ny BaneDataBank.			
<b>Drepte:</b>							
Reisende	1	0	0				
Ansatte	0	0	0				
3. person	4	1	1				



# Monopol og fagre løfter

Vi er i skrivende stund godt i gang med sommersesongen. 12 sure varmegrader og silregn vitner imidlertid om at værgudene ikke bryr seg nevneverdig, verken om årstid eller kalender.

## Harry-sporet

I slikt vær er det erfaringsmessig best å holde seg innendørs. Kanskje fyre i ovnen, kanskje invitere naboen på rødvin og Ludo, eller hva med en runde Monopol? Nei, forresten, den slags tidtrøyte egener seg trolig best for politikerne.

Jeg har nemlig erfart at våre folkevalgte mer enn gjerne trekker vekslers på elementer fra dette klassiske brettspillet. Ikke minst når de kast på kule, med varmt hjerte og rund hånd, tilsynelatende vedtar ambisiøse planer verdt milliarder av kroner. Jeg sier tilsynelatende, og jeg gjør det bevisst. Det finnes nemlig nok av eksempler på at vedtatte rammeplaner ikke følges opp med penger i praksis.

### I grus

Jeg tillater meg i denne forbindelsen å minne om det som skjedde da Stortinget for drøyt tre år siden gjorde vedtak om Nasjonal transportplan for perioden 2002-2011. NTP-vedtaket bar bud om offensiv satsing på samferdsel, men forhåpningene ble raskt lagt i grus. Det sørget stortingspolitikere for allerede ved behandlingen av statsbudsjettet samme høst.

### 10 milliarder

Vi festet lit til politikerne, men fikk oss altså en skikkelig suser midt i trynet. Slikt er ikke lett å glemme, og slikt gjør jo absolutt noe med tilliten til beslutningstakerne på Løvebakken. Kanskje er det derfor vi ikke tar helt av og slipper



**Gledelig: Steinar Killi har all grunn til å glede seg over trekløveret Carl I. Hagen, Kristin Halvorsen og Jens Stoltenberg - eller ble de enige om å kose seg med et slag monopol i vårlige vindkast?** (Tegning: Egil Nyhus).

jubelen løs selv om Arbeiderpartiet, SV og Fremskrittspartiet nylig sikret flertall for å øke bevilgningene til jernbanen med 10 milliarder i NTP-planperioden 2006-2015.

### Bevilgninger

Isolert sett er dette et knakende godt og gledelig vedtak for jernbanen, men enn så lenge er de bebudede milliardene kun et rundt og fint, men akk så uforpliktende tall på papiret. Jeg håper naturligvis at trekløveret følger opp vedtaket med nødvendige bevilgninger til jernbanen over de årlige statsbudsjettene. Først når det skjer, får vi det endelige svaret på om Kristin, Jens og Carl Ivar mente alvor, eller om de bare ble enige om å kose seg med et slag monopol i vårlige vindkast.

Alt godt av gode ønsker om en riktig god sommer, ledsaget av et lite, men lønlig håp om at all min skepsis blir gjort til skamme.

Harry K

## Månedens lille frekke

En kvinne snublet over en ånd i en oljelampe og spurte om hun fikk oppfylt tre ønsker.

- Nei, svarte ånden. På grunn av dårlige tider, devaluering og global konkurranse, får du oppfylt bare ett ønske.

- Da ønsker jeg fred i Midtøsten, sa kvinnen og holdt frem et kart.

Ånden så på kartet og sa: - De landene har jo vært i krig med hverandre i tusenvis av år. Det går ikke an å gjøre noe med det. Du får ønske deg noe annet!

- Da ønsker jeg treffe å den rette. En snill og omtenssom mann som kan lage mat, og gjør halvparten av husarbeidet. En trofast og bra elsker som ikke ser sport på tv hele tiden. Kort sagt; den ideelle livsledsager.

Ånden var stille en stund, så sukket han. - Få se på det kartet igjen...