

Jernbane

Nr. 9 - 2004

magasinet



– Verdens beste

Sykefraværet i Jernbaneverket er redusert med mer enn ti prosent det siste året. – Jeg har fått verdens beste oppfølging, sier produksjonsleder Ernst Terje Jakobsen. Sjefen Hans Kristian Medbøen har stått bak og støttet ham gjennom flere år med sykemeldinger og attføring.

side 4-9



Jernbaneverket

Signal



Godt statsbudsjett

Regjeringens budsjettforslag, som ble lagt fram 6. oktober, er et godt budsjett for jernbanen. Spesielt er det gledelig at vedlikeholdsbudsjettet er tilbake på et akseptabelt nivå. Dette er helt nødvendig for å opprettholde en stabil og sikker trafikkavvikling.

Gledelig er det også at usikkerheten rundt videre utbygging av nødkommunikasjonsnett GSM-R er borte. Neste år vil vi starte opp med GSM-R-utbygging på Flåmsbanen, Gjøvikbanen og Østfoldbanens østre linje og planlegge videre for fase 2. Etter planen skal hele GSM-R-utbyggingen være ferdig i løpet av 2006.

Også andre viktige investeringsprosjekter er nå på plass. Dobbeltsporet Sandvika – Asker vil bli fullført neste år. Det samme blir CTC/ATC-utbyggingen mellom Grong og Mosjøen, og videreføringen Mosjøen – Bodø kan starte. Utbyggingen av Ganddal godsterminal kommer endelig i gang, og det er satt av midler til planlegging av Lysaker stasjon, Lysaker – Sandvika, Sandnes – Stavanger, Bergen – Fløen og ombygging av Alnabru godsterminal.

Selv om budsjettet er bra, er det likevel langt igjen til den ekstra årlige milliard som må til for at jernbanen skal bedre sin konkurransevne. Som kjent vedtok Stortinget i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan for perioden 2006-2015 at investeringene skal opp på dette nivået. Det krever at vi får planlagt prosjektene i detalj, og planleggingsmidlene bør komme neste år hvis vi skal bygge for en ekstra milliard i 2006.

Mange hadde også forventet at avklaringene rundt Baneservice og Jernbaneverket Drift ville komme i statsbudsjettet. Disse er nå varslet senere i høst og vil ventelig bli lagt fram for Stortinget i en egen stortingsproposisjon.

Det er viktige saker for jernbanen Stortinget skal ta stilling til i de nærmeste månedene.

Steinar Killi
Steinar Killi
Jernbanedirektør



18 Verdsettes

Vedlikeholdsarbeidet i Jernbaneverket blir nå verdsatt i kroner og øre. Det skjer gjennom deltakelse i et pilotprosjekt.



34

«Flagger ut»

Togekspeditør Arne. O. Øyre setter snart opp flagget for siste gang på Flåmsbanen.

Inkluderende arbeidsliv:

Kraftig redusert sykefravær	4
– Verdens beste oppfølging	6
– Ingen bryr seg	8

Avklaring om Alnabru	10
Laget infosystem på fritida	11

Statsbudsjettet:

Politisk jernbanekamp	12
Samferdsel fortsatt ned	14
Gode nyheter – med moms	15
Dyrt å være fattig	16
JBV med i pilotprosjekt	18



20 Selges

Dampskog som salgsvare: Riksantikvaren etterlyser flere reiselivsprosjekter som kombinerer turisme og kulturvern



28

Minne

Dette er et av de minnerike øyeblikkene som har festet seg fra en helt annerledes togreise ...



12 Mer penger?

Arbeiderpartiet, SV og Senterpartiet vil ha mer penger til jernbane, og Fremskrittspartiet er opptatt av å følge opp vedtaket om Nasjonal transportplan.

Kulturvern:

Vil frede seks museumsbaner

- Tar kulturvern på alvor
- Plan uten forpliktelser
- Et godt utgangspunkt

Lysaker stasjon i startgropa

Et tog med bananer

Månedens gjest:

- Alt heng saman med alt

Min arbeidsdag:

- En demper i bakhodet

Møte med:

Siste flagg ut

20

22

24

25

26

28

32

33

34

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

Olav Nordli

Njål Svingheim

Harry Korslund

Hans Petter Krane

ADRESSE, REDAKSJONEN:

Svein Erik Bakken

Jernbaneverket HK

Boks 1162, Sentrum, 0107 Oslo

22 45 51 56

E-post: svein.erik.bakken@jbv.no

Redaksjonen avsluttet 18. okt. 2004.

UTGITT AV:

Jernbaneverket, Stortorvet 7

Opplag: 5.000

www.jernbaneverket.no

Layout: Aktuell, Oslo

Trykk: Gan Grafisk, Oslo

Distribusjon: Bedriftssupport, linje 51062

FØRSTESIDE-BILDE: Øystein Grue

» Alle ledere
må ta ansvar

Sykefraværet i Jernbaneverket (JBV) er redusert med over ti prosent på ett år etter at JBV inngikk avtalen om et inkluderende arbeidsliv (IA). JBV er dermed blant de beste i klassen i staten. - Et gledelig godt resultat så langt, sier jernbanedirektør Steinar Killi.



Kraftig redusert

SVEIN ERIK BAKKEN

- Vi kan og må bli enda bedre om vi skal nå målet om tyve prosent reduksjon av sykefraværet innen 2005. Det krever at alle våre ledere må ta ansvar og følge opp dette meget viktige arbeidet. Her har vi fortsatt et stort potensial til forbedringer, slår jernbanedirektøren fast overfor Jernbanemagasinet.

» Tiltak så raskt
som mulig

Hovedårsaken til den gledelige nedgangen i sykefraværet i Jernbaneverket er først og fremst en kraftig reduksjon av langtidssykefraværet på 40 dager og mer.

Hemmeligheten

- Hva er hemmeligheten bak suksessen, bedriftsoverlege Hans Knut Otterstad?

- Det er to faktorer som er hovedforklaringen på resultatet som vi har oppnådd. Det ene er at jernbanedirektør Steinar Killi har vært tydelig og klar på at dette arbeidet er viktig.

- Den andre er at vi har hatt en god arbeidsfordeling. En sentral gruppe har

påsett at strategien er blitt gjennomført i hele JBV, samt at vi har hatt en desentralisert oppfølging.

Klare motsetninger

- Har dere lykket like godt med de to andre målene: å skaffe jobb til ansatte med redusert funksjonsevne og å få eldre arbeidstakere tilbake i jobb?

- Nei, det har vi ikke. Vi har heller ikke satset så mye på det, medgir Otterstad. - Det er klare motsetninger i målene for et «Effektivt og moderne JBV» og det å beholde arbeidskraften. Det er nesten umulig å redusere antall ansatte og sam-



Enige: Bedriftsøverlege Hans Knut Otterstad og jernbanedirektør Steinar Killi gleder seg over en kraftig nedgang i sykefraværet, og krever samtidig at alle lederne i JBV tar ansvar for å få fraværet ytterligere ned. (Foto: Øystein Grue)

IA-fakta

- En avtale om inkluderende arbeidsliv (IA) er inngått mellom regjeringen og partene i arbeidslivet for perioden 2002-2005.
- Målene er å få ned sykefraværet med 20 prosent, sysselsette flere med redusert funksjonsevne, samt å få eldre arbeidstakere i arbeid.
- En egen IA-avtale for Jernbanelverket ble signert 3. mars i 2003, og 1. august i fjor ble hele Jernbanelverket offisielt en IA-virksomhet.

sykefravær

tidig ta vare på dem som ikke klarer jobben sin.

– Helt fra starten på IA-arbeidet har vi sagt at av de tre målene staten har satt opp, har vi først og fremst konsentrert oss om å få ned sykefraværet. De andre to målene har vi sett på som mer eller mindre urealistiske innenfor JBV.

– Resultatet er enda mer oppsiktsvekkende når vi vet at JBV er midt oppe i en stor omorganisering og flere hundre jobber er usikre. Samtidig kan usikkerheten faktisk ha bidratt til at de ansatte er mer forsiktige med å være borte fra jobben.

Ikke lov

Tross det hyggelige resultatet er ikke alt bare fryd og gammen i JBV likevel. En undersøkelse blant 214 ledere viser at over

» Et gledelig godt resultat

halvparten ikke har brukt IA-opplegget i arbeidet med å redusere langtidssykefraværet.

– Undersøkelsen viser at mange ledere i JBV enten følte at de hadde for liten opplæring på dette området eller har for liten

motivasjon. Der er derfor et stort behov for å få til en standardisert obligatorisk opplæring av alle lederne med personansvar i IA-arbeid og i oppfølging av sykefravær, opplyser bedriftsøverlege Hans Knut Otterstad til Jernbanemagasinet.

– Det må ikke være lov i JBV å ha ledere som sier at IA ikke er viktig eller sier at ansatte like godt kan være hjemme fordi de har så lite å gjøre. Lederne skal motivere folk til å være på jobben, slik at de ikke synes det er like greit å være hjemme.



Bryr seg

– *Hvilke tiltak har vært mest vellykket?*

– Det som betyr aller mest, er at den nærmeste lederen er opptatt av at du kommer på jobben eller bryr seg om at du ikke gjør det. De nære forhold er alltid de viktigste faktorene for et godt arbeidsmiljø.

– *Hva kan gjøres bedre?*

– Det som kan gjøres bedre, er å få standardisert opplæringen av lederne. Det er for stor forskjell på de som er gode på IA-arbeid, og de som ikke bryr seg om det.

Hovedårsak

– En av hovedårsakene til at tidligere Region Sør i lange perioder oppnådde å ha et sykefravær helt ned i to prosent var

” De nære forhold viktigst

at de startet opp IA-arbeidet for lang tid tilbake og da satte fokus på lederne ansvar. Dermed ble lederne flinke til å følge opp sine medarbeidere.

– *Hva slags tiltak kan gjøre at sykefraværet går ytterligere ned?*

– Det som spiller størst rolle for det totale sykefraværet, er langtidssykefraværet. Det er viktig at man prøver å forebygge det ved å sette inn tiltak så raskt som mulig. Fra tidligere vet vi at mange ikke hørte noe fra lederne sine på måneder, og noen sier at de aldri hørte noe.

Viktigst

– Så snart ledere oppdager at noe er unormalt, så skal de ta kontakt med den det gjelder og spørre om hva Jernbaneverket som arbeidsgiver kan gjøre i den konkrete situasjonen. I tillegg bør de spørre hva den enkelte selv kan gjøre for å komme tilbake i jobb. Med andre ord er det viktig å bry som om hverandre.

– *Så lederen har en nøkkelrolle?*

– Ledere med personansvar er de viktigste personene i IA-arbeidet.

– *Blir det vanskeligere å få ned de neste ti prosentene i sykefraværet enn de første?*

– Ja, fordi en løser de enkleste tingene først. Det betyr at de vanskeligste blir tilbake. Å løse de tyngre sakene er både vanskeligere og koster mer krefter å få til, avslutter Hans Knut Otterstad.

svain.erik.bakken@jbv.no



- Verdens beste oppfølging

PORSGRUNN (Jernbanemagasinet): – Takket være en sjef som har brydd seg, trodd på meg og tatt ansvar, har jeg fått verdens beste oppfølging, sier produksjonsleder Ernst Terje Jakobsen.

SVAIN ERIK BAKKEN

– Det hele startet i 1997. Jeg var godt i gang med å bygge eget hus. Da var uhellet ute, og jeg falt ned fra taket. Blant annet ble tre av ryggvirvlene hardt skadet.

Smalt

– Skadene slo meg midlertidig ut, men jeg hadde ikke tid til å være syk. Jeg jobbet hardt og mye og tok ikke kroppens signaler på alvor. Så smalt det. Da jeg kom til-

bake, gikk jeg ned til halv stilling.

– Jeg følte at jeg ikke jobbet så mye som forventet, og jobbet minst full tid på tross av at jeg var 50 prosent sykemeldt. Så smalt det igjen, og jeg ramlet helt ut.

– Fram til november i fjor gikk jeg på attføring. Så tilbake i halv stilling og i full stilling fra 1. april i år.

All mulig ære

– *Hva slags hjelp har vært avgjørende for at du har klart å komme tilbake?*



Stått bak: – Distriktssjef Hans Kristian Medbøen (bak) skal ha all mulig ære for at jeg fortsatt er i Jernbaneverket og tilbake i full jobb, sier Ernst Terje Jakobsen.

(Foto: Øystein Grue)

” Ikke noe kunne vært gjort bedre

– Distriktssjef Hans Kristian Medbøen skal ha all mulig ære for det. Han har hele tiden brydd seg, trodd på meg, gitt meg utfordringer, muligheter og permisjoner. Jeg var blant annet med i omorganiseringen lokalt og en arbeidsgruppe sentralt mens jeg gikk på attføring. Jeg fikk videre tildelt meget spennende og utfordrende

arbeidstreningsoppgaver, sier Jakobsen og viser oss stolt de nye lokalene til Drift i Porsgrunn som han utviklet mens han gikk på attføring.

– Jeg er også litt stolt over hva jeg selv har bidratt med ved å stå på for å komme tilbake. Jeg tok for eksempel selv initiativ for å få begynne med arbeidstrening, for å få begynne i halv stilling og deretter for å få komme tilbake i full stilling igjen.

Aller viktigst

– *Hva kunne vært gjort enda bedre for deg?*
– Jeg tror ikke noe kunne vært gjort

” Det aller viktigste for en leder

bedre. Det er så bra som det går an å være.

– *Hva er ditt råd til kolleger og ledere etter dine erfaringer disse sju årene?*

– Det finnes ingen standardsvar på en attførings sak. Alle saker som jeg har vært borte i, er forskjellige og alle krever derfor



” Så smalt det igjen,
og jeg ramlet helt ut

forskjellig oppfølging. Erfaringen er at når du lærer folk å kjenne, så finner vi mye lettere fram til løsninger. Med andre ord er det aller viktigste for en leder å bry seg, vise omsorg og ta ansvar.

Kjempefornøyd

For ytterligere å understreke hvor viktig dette er, trekker Jakobsen fram en medarbeider som nå som siste utvei søker om uførhetstrygd.

– Han skryter likevel om hvor flink jernbanen har vært til å ta vare på han og legge forholdene til rette når han de siste årene har måttet trappe ned. Han går nå ut av arbeidslivet og er kjempefornøyd med sin arbeidsgiver. Sånn skal det være!

Mye av æren

– Ikke minst har det gode arbeidsmiljøet mye av æren for at sykefraværet i Region Øst Drift er nede i 3,5 prosent i siste måned. Vi må vente og se om dette varer ved før vi slår oss på brystet, men det ser unektelig bra ut.

– Vi kunne vært enda flinkere til å samarbeide og finne fram til alternative muligheter. En av mine medarbeidere har problemer med beina. Han kan ikke lengre jobbe i sporet uten at det kan føre til skader. For å kunne gi ham et tilbud sa jeg opp avtalen med ISS og gav han ansvaret for reinholdet her på huset. Det er bare et eksempel på en måte å tenke annerledes for å få til et inkluderende arbeidsliv, avslutter Ernst Terje Jakobsen.

svein.erik.bakken@jbv.no

Terje Jakobsen

- Alder: 37 år
- Sivilstatus: Gift og to barn
- Tittel: Produksjonsleder i JBV Drift, region øst.
- Begynte som: KL-aspirant i 1986.
- Helseproblem: Ryggskade i 1997.
- Fravær: Sykemeldt i ett år og 2 1/2 år på attføring.

Savner: – Jeg savner jobben, fellesskapet og miljøet i pukken, sier Eivind Larsen.

(Foto: Svein Erik Bakken)

- Ingen bryr seg

HALDEN (Jernbanemagasinet):

– Etter at jeg hadde vært sykemeldt i vel ett år, lurte de på hvordan det stod til med meg. Like etterpå fikk jeg en blomsterhilsen – siden har ingen brydd seg om meg, sier fagarbeider Eivind Larsen.

SVEIN ERIK BAKKEN

Veteranen har rundt 30 år på jernbanen. I alle disse årene jobbet han ute i pukken. Stort sett har han kjørt gravemaskin og har trivdes med det.

Slo seg vrang

For vel fire år siden slo ryggen hans seg vrang. Diagnosen var prolaps. Det ble operasjon og sykemelding.

– Da jeg kom tilbake på jobb, gikk det greit ei stund. Men i januar 2002 var det slutt. Da slo ryggen seg fullstendig vrang. Siden har jeg vært sykemeldt. Det har vært en toff tid, sier Larsen og tenner seg en røyk til kaffen, mens Jernbanemagasinet utsendte koser seg med fru Åses meget velsmakende eplekake.

Kokte bort

– Etter et år fikk jeg brev om at jeg enten

” Ingen som bryr seg,
i hvert fall ikke hos oss



måtte slutte eller søke permisjon uten lønn. Jeg valgte da å søke permisjon. Det fikk jeg i ett år. Så hørte jeg ikke mer.

– Jeg ringte til han som da var personalansvarlig for oss og spurte om han kunne undersøke litt om hvor saken min stod, og om jeg skulle søke om ny permisjon eller ei. Han lovtte å ordne det.

– Siden har jeg ikke hørt noe mer. Jeg prøvde å ringe tre ganger, men fikk ikke tak i ham. Da gikk jeg til tillitsmannen vår. Også han lovtte å undersøke for meg, men jeg har fremdeles ikke hørt noe fra han heller.

Lege og sykehus fulgte opp

– De eneste som har fulgt meg opp, har vært legen min, samt Ullevål sykehus der jeg i august i år ble operert for annen gang. Kort tid etter at jeg ble utskrevet, ble jeg ringt opp fra sykehuset. De lurte på hvordan det stod til med meg, og ba meg ta kontakt om det var noe som jeg lurte på. Her har Jernbaneverket noe å lære.

– Legen min sørget for at jeg etter et år kom over på aktiv sykemelding i om lag et halvt år. I den forbindelsen ble det skrevet



en kontrakt med meg, men etter hva jeg forstod, så ble den skrevet feil. Det førte til at det var et problem å få den fornyet hver måned.

En blomsterkvast

– Er du overhodet ikke blitt kontaktet av din leder eller andre i Jernbaneverket i denne tiden?

– Jo, én gang. Jeg ble ringt opp etter vel ett år. Da lurte de på hvordan det stod til. Like etterpå fikk jeg en blomsterkvast. Det er den eneste oppfølgingen jeg har fått. Det er ingen som bryr seg. I hvert fall ikke her hos oss.

” Jeg håper å bli bra igjen

– Hva mener du er forklaringen på det?

– Nei, det er vel dette med omorganisering og som de sa så visste nesten ingen hvem som jobbet, eller hvor vi var.

For jævlig

– Hva tenker du om denne behandlingen av deg?

– Nei, jeg vet ikke hva jeg skal tenke, jeg. Det er vel ikke noen som tar ansvar kanskje. Det er jo litt for jævlig etter 30 år, men du er ikke verdt noe, veit du. Det er det som er.

– Hva mener du kunne vært gjort bedre?

– Jeg veit ikke. På møter blir vi fortalt at Jernbaneverket skal gå foran som et godt eksempel. Men det fungerer ikke, i hvert fall ikke her hos oss.

Savner

– Hva har du savnet?

– Det er å være på jobben og å gjøre en jobb. Jeg savner også fellesskapet med de andre og miljøet i pukken.

– Er det noe du kunne gjort ute i pukken eller er det ikke noe der for en skadet rygg?

– Nei, ikke sånn som jeg har det nå. Jeg vet egentlig ikke hva jeg skulle kunne gjøre.

– Hva tenker du om framtiden?

Larsen tenker seg lenge om og tenner sneipen igjen. – Nei, jeg veit ikke, jeg. Jeg håper å bli bra igjen.

– Hva med framtiden på jernbanen?

– Dersom jeg blir bra i ryggen og beinet igjen, vil jeg gjerne drive med det jeg har gjort tidligere. Jeg trives med å kjøre gravemaskin, men det tar nok en tid før jeg kan gjøre det igjen, avslutter Eivind Larsen.

svein.erik.bakken@jbv.no

” Du er ikke verdt noe, veit du

Eivind Larsen

- Alder: 50 år
- Sivilstatus: Gift og en voksen sønn
- Tittel: Fagarbeider i JBV Drift, region øst.
- Begynte som: Banereparatør-aspirant i 1974.
- Helseproblem: Ryggprolaps i 2000.
- Fravær: Sykemeldt i vel 2 1/2 år.

Avklaring om Alnabru

– Nå kan vi ikke fomme lenger, sier Oslos byrådsleder Erling Lae. Det er gått 14 år siden NSB for første gang leverte sitt første forslag til reguleringsplan for Alnabru, og nå er CargoNet-sjef Kjell Frøyslid lei av å bli «sultet ut».

TORE HOLTET

Det er planen for Nyland Syd som er stridens kjerne. Store godsoperatører som Nor-Cargo, Danzas (nå DHL) og Tollpost Globe har i fem år ventet på klarsignal for å samle sin virksomhet i en stor logistikk-terminal. En slik nyvinning vil bety mer gods på jernbane – og flere grøntområder i Groruddalen.

Men Oslo kommune har fremdeles ikke gitt noe slikt klarsignal. Tvert om har flere byrådsmedlemmer og bystyreprerentanter i Oslo sagt at de ønsker å flytte containertrafikken ut av Oslo. Dermed

» for nasjonen viktig avklaring

har de skapt usikkerhet om hele navet i gods-Norge.

Mange mener at en flytting vil bety dødsstøtet for godstransport på jernbane.

– Umoralsk

Administrerende direktør Kjell Frøyslid i CargoNet legger ikke skjul på sin frustrasjon:

– Politikerne sulter oss ut. Reguleringsplanen for området ble levert av NSB så tidlig som i 1992. Ti år senere kom den tilbake, og siden har lite skjedd. Dette er rett og slett umoralsk, tordner han.

– Vi kan være interessert i jernbane eller ikke, men dette handler om respekt for mennesker og vilje til en finne en for nasjonen viktig avklaring.

Frøyslid frykter at «utsultingen» er en bevisst politisk strategi.



Lovert: – Vi må finne en løsning på Alnabru som alle parter kan akseptere, med minst mulig negative konsekvenser for miljøet, sier byrådsleder Erling Lae til Jernbanemagasinet.

(Foto: Tore Holtet).

– Enhver politiker i Oslo må ha noe godt å si om Groruddalen. Det bør mye mennesker der, og det har ikke vært gjort så mye for miljøet i området.

Mindre biltrafikk

– Men ved å ruste opp Alnabru blir det mindre biltrafikk i Groruddalen. Dette har vi tungt belegg for, og det er snakk om dramatiske fordeler, understreker Frøyslid.

– Jeg skulle forstått dette hvis vi hadde drevet med miljøfiendtlig virksomhet. I stedet har vi lansert planer som vil forbedre miljøet vesentlig, uten å få noe svar fra Oslo kommune. Jeg bestrider ikke at Alnabru ligger i Oslo, men dette logistikk-senteret har betydning for hele Norge. Der er derfor like mye et nasjonalt an-

» ... snakk om dramatiske fordeler

liggende som et lokalt anliggende, sier Frøyslid.

Før/etter jul

Byrådsleder Erling Lae fikk servert den samme kritikken fra Frøyslid under en større infrastrukturkonferanse i Moss 15. september, og overfor Jernbanemagasinet går han langt i å ta kritikken inn over seg.

Han sier klart at det går mot en avklaring for Alnabru-terminalen, og begrunner det med at det er kommet signaler fra regjeringen og Stortinget som Oslo kommune må ta inn over seg.

– I Nasjonal transportplan for 2006-2015 er det slått fast at Alnabru skal være et nasjonalt knutepunkt for godstransport. Dermed må vi sørge for at terminalen blir funksjonell, samtidig som de negative konsekvensene for miljøet blir så små som mulig.

– Om avklaringen kommer på denne eller den andre siden av jul, gjenstår å se. Men nå må vi finne fram til en løsning som alle parter oppfatter som akseptabel, konkluderer byrådsleder Erling Lae.

Ny godsterminal i statsbudsjettet

I forslaget til statsbudsjett er det satt av 226,5 millioner kroner til planlegging og grunnervver i forbindelse med flere jernbaneprosjekter. Alnabru nevnes spesielt: «Det vil også bli satt i gang planlegging og prosjektering av Alnabru godsterminal for å modernisere terminalen og tilpasse den til de strukturendringer som har skjedd i godsmarkedet, med en økt container- og kombitransport og redusert vognlasttransport,» heter det i budsjettforslaget.

Laget infosystem på fritida

NARVIK (Jernbanemagasinet): Assisterende banesjef på Ofotbanen, Egil Eilivsen, har tatt fritida i bruk for å gi de togreisende bedre service. Sammen med sin sønn har han laget et helt nytt informasjonssystem for alle turistene som ferdes over fjellet i nord.

TORE HOLTET

– Jeg har lenge gått og sett på en forvilt situasjon: Vi har mye internasjonal trafikk, med mange ikke-norskspråklige turister som ferdes på den eksotiske jernbanen vår. Men informasjonen til disse har vært for dårlig og i mange tilfeller helt tilfeldig, påpeker Eilivsen.

Prisen en dråpe

Ofotbanen har lenge ventet på å bli en del av hele jernbanens informasjonssystem.

– Men dette ville tatt lang tid og kostet uhorvelig mye penger, framholder Eilivsen, som i fjor høst tok kontakt med da-

” ... har kostet 300.000 kroner

værende regiondirektør Morten Mørch og lanserte sine mer beskjedne planer om å utvikle et enkelt databasert system.

«Bare sett i gang!» svarte sjefen for Region Nord. Nå er systemet på plass, og det har ikke kostet mer enn budsjettet på 300.000 kroner.

– En dråpe i forhold tili det informasjonssystemer vanligvis koster, poengterer Eilivsen.

Skjerm på veggen

Om du reiser fra Narvik stasjon eller de enda mer avsidesliggende stasjonene Katterat og Bjørnefjell, får du med deg de opplysningene du trenger ved å kaste blikket opp på en skjerm montert på veggen.

Her er rutetabell, oppdatert oversikt



Fornøyd: Assisterende banesjef Egil Eilivsen er fornøyd med å ha utviklet seg informasjonssystem som dekker et lenge etterlengtet behov. (Foto: Tore Holtet)

over ruteavvikene og en del generell godt illustrert informasjon om Jernbaneverket foruten litt markedsføring av de spektakulære omgivelsene på Nordkalotten.

– I stedet for å forholde seg til togleder

” ... i all hovedsak dugnadsarbeid

kan billettekspedisjonen nå bare kaste et blikk på veggen og se om toget er i rute, forklarer Eilivsen, som har benyttet anledningen til å forklare samfunnsnyttan av at det går 10-11 godstog mellom Narvik og Oslo i uka.

Passasjerene får også vite hvilke mulig-

heter som ligger i den planlagte øst-vestforbindelsen, og merk: Informasjonen skal hele tida være å jour.

Ny idé

Selv om Eilivsen har noe databakgrunn, legger han ikke skjul på at sønnen Ørjans assistanse har vært avgjørende.

– Dette har i all hovedsak vært dugnadsarbeid. Jeg har ikke tall på hvor mange timer vi har brukt, sier han.

– Hvis det systemet som vi har utviklet, er interessant for andre baner, så sitter vi med systemet, smiler Egil Eilivsen, som nå har kastet sine øyne på et webbasert informasjonssystem for togledelsen i Narvik og Boden i Nord-Sverige.

tore.holtet@jbnv.no

Politisk kamp om jernbanen

Mens samferdselskomiteens leder Petter Løvik snakker entusiastisk om en historisk jernbanesatsing, er Arbeiderpartiets Oddbjørg A. Starrfelt skuffet over at regjeringen bare foreslår litt mer enn halvparten av det investeringsløftet som Stortinget har lagt opp til i åra framover.

ØYSTEIN GRUE OG TORE HOLTET

Jernbanemagasinet møter komiteleder Petter Løvik og Arbeiderpartiets samferdselspolitiske talskvinne Oddbjørg Ausdal Starrfelt på Oslo S etter en rundspørring i samferdselskomiteen om det fremlagte forslaget til jernbanebudsjett.

– Jernbanebudsjettet for 2005 er historisk høyt, slår Petter Løvik (h) fast.

Men sunnmøringen blir kraftig imøtegått av opposisjonen – Regjeringen er uten ambisjoner om å ta igjen etterslepet i planperioden 2001-2005, parerer rogalendingen Oddbjørg Ausdal Starrfelt (a).

– 35 prosent økning!

– Vekslende regjeringers forslag til bevilgninger til Jernbaneverket har økt nominelt med over 35 prosent siden 1999. Også kjøp av tjenester fra NSB har økt kraftig, faktisk med over 50 prosent siden 1999. Noen vil sikkert ønske enda mer, men ingen annen regjering har klart å få til så mye, fremholder Petter Løvik.

Arbeiderpartiets samferdselspolitiske talskvinne, Oddbjørg Ausdal Starrfelt, karakteriserer budsjettforslaget for 2005 å være uten ambisjoner.

– Regjeringen tar ikke igjen etterslepet som er opparbeidet i perioden i forhold til Nasjonal transportplan (NTP) for 2001-2005. Budsjettet følger heller ikke opp de signalene som stortingsflertallet ga under behandling av NTP for perioden 2006-2015, sier Starrfelt, og viser til sin kommentar under vignetten «Månedens gjest» på side 32.

– Fremskrittspartiet vil primært ha

gjennomslag for at vedtatt NTP-ramme blir oppfylt, uttaler Kenneth Svendsen (Frp). Dette er regjeringens soleklare ansvar. Dersom vi ikke får gjennomslag for 10 milliarder kroner til vei, vil vi støtte flertallet slik at det bevilges mer penger til samferdsel enn budsjettforslaget legger opp til, herunder jernbane, lover Svendsen.

– Tar ikke høyde

Geir-Kjetil Hansen (sv) påpeker at regjeringen ikke følger opp vedtakene i NTP om å øke investeringsrammen for jernbane med én milliard kroner årlig. Vedlikeholdsrammen er også for dårlig. – SV vil arbeide for økt ramme til jernbane.

– Dette er et budsjett på det jevne, i tråd med det den sittende regjering har lagt fram tidligere år, svarer Jorunn Ringstad (sp), nestleder i samferdselskomiteen. Budsjettet tar ikke høyde for utfordringene i samferdselssektoren, verken for jernbane eller andre transportformer.

– Flere aktører

– Vil dette budsjettforslaget snu den negative trenden og få mer gods over fra vei til bane, korte ned reisetiden med tog og bidra til å redusere antall trafikkulykker på veiene?

– Jeg tror ikke vi kan bevilge oss ut av den harde konkurransen som jernbanen står overfor, svarer Petter Løvik (h). Vi har satset mye penger de siste fire årene, men i tillegg er det helt nødvendig å få flere aktører inn både i bygging og drift. Da først kan vi få maksimalt med jernbane ut av den totale kompetansen og de store



» Budsjett uten ambisjoner

Oddbjørg A. Starrfelt (A)

Strides: Arbeiderpartiets Oddbjørg Ausdal Starrfelt mener

bevilgningene vi har til sektoren, sier komitéformannen og bevilger seg følgende hjertesukk:

– Det blir helt feil å bare å svartmale med uttrykk som «negativ trend». Både på passasjer- og godssiden har vi faktisk sett flere lyspunkt i det siste. Og dette gleder meg stort! Jeg tror ikke vi skal satse på så mange nye jernbanestrekninger. Vi må først og fremst ruste opp og utbedre det vi har, for eksempel til dobbeltspor slik vi nå er i gang med rundt Oslo.

Glad for Ganddal

– Svaret på spørsmålet fra Jernbanemagasinet er nei, svarer Oddrun Ausdal Starr-



» Budsjettet er historisk høyt

Petter Løvik (H)

Regjeringen ikke følger opp Stortingets signaler, mens Høyres Petter Løvik svarer at det ikke er mulig å bevilge seg ut av den konkurransen jernbanen står overfor.

(Foto: Øystein Grue).

felt (a), og fremholder: Jeg er selvsagt glad for at utbyggingen av ny togradio -GSM-R og dobbeltsporet Sandvika-Asker fortsetter. Det at en nå kommer i gang med godsterminalen på Ganddal og dobbeltsporet Stavanger-Sandnes er flott, men alt annet ville vært oppsiktsvekkende.

– Budsjettforslaget er definitivt for dårlig, følger Geir-Kjetil Hansen opp.

– Regjeringen foreslår ikke å redusere kjøreveiavgiften på jernbane. Det kunne ha styrket konkurranseevnen innen gods-transport.

– Dette budsjettet vil endre lite med tanke på å flytte godstransport over fra til veg til bane, supplerer Jorunn Ringstad (sp).

– Ap, SV og Frp-ansvar

På spørsmål om Stortingets vedtak fra i vår om ti milliarder kroner ekstra til jernbane over en ti-årsperiode nå følges opp i budsjettet, sier Oddbjørg Ausdal Starrfelt at Arbeiderpartiet i sitt alternative budsjett vil øke bevilgningene til planlegging i 2005, uten at hun vil konkretisere beløpet.

– Det er ikke satt av nok planleggingsmidler til å følge opp satsingen i Nasjonal transportplan, fremholder Geir-Kjetil Hansen. Han mener at AP, SV og FrP også har et ansvar for å følge opp vedtakene i NTP og at vedtakene er fullt mulig å gjennomføre fra og med 2006.

– Opposisjonen foreslo i Nasjonal tran-

sportplan en opplåningsmodell med ti milliarder kroner, fremholder komiteformannen Petter Løvik. – Jeg vet ikke om det ligger slike planleggingsmidler i dette. Men jeg regner med at dette blir klarlagt i arbeidet med handlingsprogrammet. I arbeidet med NTP ble det ikke signalisert ekstra planleggingsmidler ut over lånesummen, så vidt jeg i farten kan huske. Regjeringen legger inn totalt 226 millioner i planlegging for 2005, avrunder Petter Løvik.



Samferdsel fortsatt ned

Samferdsel fortsetter å tape i forhold til andre poster på statsbudsjettet. Etter jevn nedgang i mange år utgjør samferdsel i år 2,5 prosent av saldert budsjett. Ifølge forslaget til statsbudsjettet vil andelen neste år ligge på 2,3 prosent.

ØYSTEIN GRUE OG TORE HOLTET

Som Jernbanemagasinet påviste i nummer fem for i år, er samferdsel kommet stadig lenger bak i køen når statens samlede pengebinge skal fordeles.

Ifølge en oversikt fra Stortingets utredningsseksjon kunne samferdselsministeren i 1980 hente ut 8,5 milliarder kroner. Dette utgjorde 6,7 prosent av alle penge- og som staten brukte det året.

Samferdselsminister Torild Skogsholm

kunne i høst legge 20,8 milliarder kroner «på bordet» da hun presenterte forslaget til statsbudsjett for 2005. Men den prosentvise andelen er nå kommet ned på 2,3 – nesten bare en tredjedel av det som var situasjonen 25 år tidligere.

År	Statens totale utgifter	Sum samferdsel	Samferdels - andel
1980	126553	8527	6,7%
1981	143159	9182	6,4%
1982	162356	10148	6,3%
1983	187724	10980	5,8%
1984	204092	12031	5,9%
1985	215056	13075	6,1%
1986	239404	13993	5,8%
1987	265129	15015	5,7%
1988	283223	15788	5,6%
1989	312339	16798	5,4%
1990	320887	17282	5,4%
1991	421620	18597	4,4%
1992	450008	20491	4,6%
1993	431211	18044	4,2%
1994	452848	19565	4,3%
1995	446689	20064	4,5%
1996	527871	22649	4,3%
1997	536085	22737	4,2%
1998	586816	23644	4,0%
1999	602619	21077	3,5%
2000	708307	25516	3,6%
2001	912208	21633	2,4%
2002	875665	120540	2,3%
2003	848248	20625	2,4%
2004	8730313	21780	2,5%
2005	928299	21494	2,3%



Noter:

1. Årene 2004 og 2005 er basert på hhv. på saldert budsjett og forslag for 2005. Øvrige år er basert på regnskapstall.
2. Forslag 2005 i tabellen er inkludert forslag om en innlemming i merverdiavgifts-opplegget.
3. Korrigeringene er gjort med bakgrunn i notatene fra Stortingets utredningsavdeling.
4. Egenkapitaloverføringer i forbindelse med dannelse av aksjeselskaper er ikke tatt med.

Tendensen fortsetter

– Tendensen vi har sett over flere år, bare fortsetter, konstaterer SVs Geir-Ketil Hansen, som i si tid fikk Stortingets utredningsseksjon til å beregne hvordan samferdselsbudsjettet har utviklet seg over tid.

– Bevilgningene i kroner har ligget på litt over 20 milliarder kroner gjennom flere år. Men vi vet jo at de reelle kostnadene i transportsektoren er økt, og dermed må det kuttes i tilbudet. Samferdsel er på nytt taperen i dette budsjettet. Det kan det ikke være noen tvil om, sier SV-representanten.

– Kjempeutfordring

Leder i Stortingets samferdselskomité, Petter Løvik, minner om at samferdsel ikke har fått mindre bevilgninger enn før.

– Men de store, tunge sektorene i statsbudsjettet har vokst kolossalt. I dag utgjør for eksempel trygdebudsjettet 40 prosent av statens totale utgifter. Jeg tror ikke noen ønsker seg tilbake til fordelingen og trygdene i «gamletida», men vi har en kjempeutfordring i å redusere veksten på disse områdene for å kunne styrke andre sektorer som for eksempel samferdsel, sier Løvik, og legger til: – Dette er ikke helt enkelt å få til politisk. Skal samferdsel få sin prosentandel opp, må noe annet ned, konstaterer leder i Stortingets samferdselskomité, Petter Løvik.

Gode nyheter – med moms

– Regjeringens budsjettforslag er gode nyheter, sier jernbanedirektør Steinar Killi. Utbyggingen av togradionettet GSM-R fullføres, og vedlikeholdsbudsjettet er igjen på et akseptabelt nivå.

TORE HOLTET

Totalt foreslår regjeringen en bevilgning på nærmere 4,3 milliarder kroner til investeringer, drift og vedlikehold av jernbanen neste år. I tillegg får Jernbaneverket nå anledning til å trekke fra merverdiavgift for anslagsvis 600 millioner kroner og blir dermed likebehandlet med Statens vegvesen. Samlet mener regjeringen at Jernbaneverkets budsjett vil øke med 70 millioner kroner i 2005, eller 1,5 prosent i forhold til saldert budsjett for 2004.

Mer vedlikehold

For inneværende år ble Jernbaneverkets vedlikeholdsbudsjett barbert med 250 millioner kroner for å finansiere utbygging av GSM-R. Regjeringen mener at JBV grovt sett får igjen det tapte i 2005. Korrigert for innføring av merverdigavgift har regjeringen kommet til at Jernbaneverket får 3.080 millioner kroner å rutte med til drift og vedlikehold, mot 2.860 millioner i år.

Investeringer

For inneværende år utgjorde jernbaneinvesteringene nærmere 11,8 milliarder kroner. I forslaget til statsbudsjett er investeringsbeløpet redusert til 1,4 milliarder kroner, og jernbanedirektøren savner signaler i budsjettet signaler om å følge opp Stortingets vedtak om å satse 10 milliarder kroner ekstra på jernbanen i perioden 2006-2015.

Likevel er det funnet plass til etterlengtede jernbaneprosjekter.

Mer togradio

Fase 1 av GSM-R-utbyggingen slutføres på Nordlandsbanen, Raumabanen, Rørosbanen og Meråkerbanen. Neste år startes Fase 2, og den omfatter utbygging på Gjøvikbanen, Østfoldbanens østre linje og Flåmsbanen.



Fortsetter. Utbyggingen av togradionettet fortsetter på Gjøvikbanen, Østfoldbanens østre linje og Flåmsbanen.

(Foto: Øystein Grue).

Nøkkelprosjekt

Regjeringen ønsker å sette i gang arbeidet med å bygge godsterminalen på Ganddal i Sandnes.

– Dette er et nøkkelprosjekt for å overføre gods fra veg til jernbane mellom sørvestlandet og Oslo, sier Killi til Banenettet.

Flere prosjekter

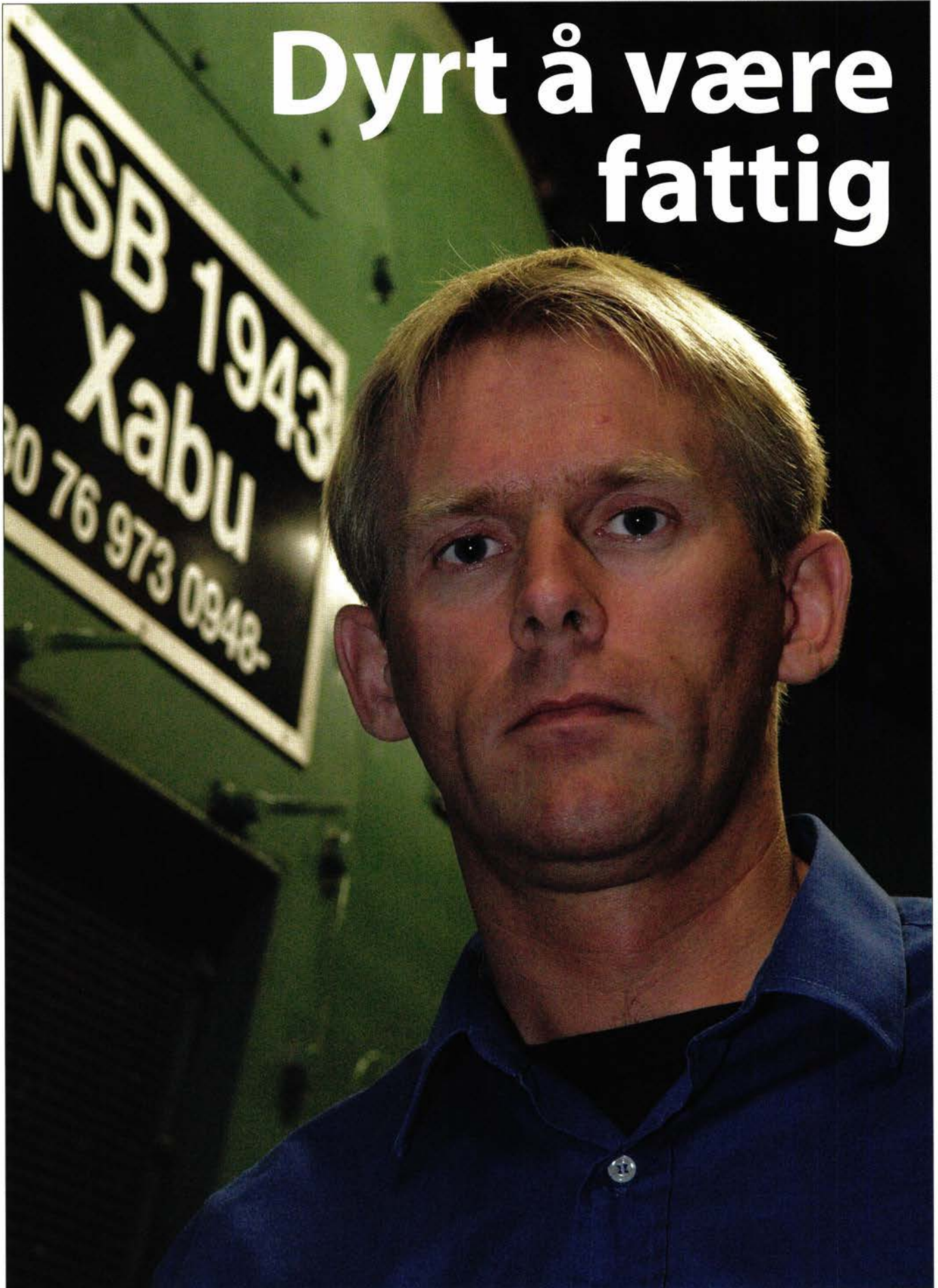
Av andre positive nyheter i jernbanebudsjettet kan nevnes:

- Videre utbygging av fjernstyring og automatisk togstopp (ATC) på Nordlandsbanen
- Grunnerverv i tilknytning til Lysaker stasjon, Alnabru godsterminal og dobbeltspor Lysaker-Sandvika,

- Sandnes-Stavanger og Fløen-Bergen.
- Dobbeltspor Asker-Sandvika gjøres ferdig og åpnes for trafikk høsten 2005.
- 80 millioner kroner til utvikling av stasjoner og knutepunkter.



Dyrt å være fattig



Utslitt: - Enkelte anlegg er helt fra krigens dager og er for lengst utslitt, konstaterer Johnny Brevik, direktør i Bane Energi.

(Foto: Øystein Grue).

Uten at det skaffes kapital til en ny struktur i jernbanens energiforsyning vil fellesskapet de neste 30 åra tape 620 millioner kroner, påpeker direktør Johnny Brevik i Bane Energi. I denne artikkelen tar han et oppgjør med statens egen økonomistyring.

Kommentar:

**Johnny
Brevik**

Direktør Bane Energi



Langsiktig høy verdiskapning ved bruk av minst mulig ressurser forutsetter god økonomistyring, et velfungerende finansieringssystem og realisering av gode prosjekter.

Brukbart etter krigen

Etter andre verdenskrig skulle landet bygges opp igjen raskest mulig. Det var udekkede behov på alle områder. Staten stilte kapital til rådighet via årlige kontantbevilgninger over statsbudsjettet.

Byggeaktiviteten fra 1945 til midt på 1970 var stor innen energi-, tele-, vei-, vann og avløp, jernbanen ble elektrifisert osv.

Infrastrukturprosjekt av denne typen har en levetid på 30 til 50 år. Hovedtyngden av infrastrukturprosjektene som ble bygget mellom 1945 og til midt på 1970-tallet, er nå i ferd med å bli utslitt.

I byggeperioden påløper det ikke verdiforringelse på grunn av slitasje og elde. Slike verdiforringelser påløper først når anleggene tas i bruk. Litt forenklet kan en derfor si at kontantprinsippet var et brukbart økonomistyrings- og finansieringsverktøy i denne perioden.

Ingen kjenner verdiene

Med bakgrunn i krav fra eierne og markedskreftene er private bedrifter tvunget til å bruke ressursene effektivt. Økonomistyringen utøves etter regnskapsprinsip-

anleggsmassen forringes over tid, og endringene i den økonomiske balansen egenkapital viser løpende endringene i verdiskapningen.

For at verdiskapningen over tid skal bli høyest mulig, foretas det investeringer med bakgrunn i investeringsanalyser.

Kontantprinsippet som benyttes som økonomistyringsverktøy i statlige virksomheter, viser imidlertid ikke hvordan verdiene forringes over tid. Det avsettes heller ikke penger til fornyelse av anleggene når disse er blitt gamle og utslitte.

Slik kontantprinsippet er blitt brukt og blir brukt som finansieringsverktøy, tar det ikke hensyn til at totalkostnadene over anleggenes levetid skal bli lavest mulig.

Infrastrukturprosjektene som har vært i bruk i 30 til 50 år, er nå i ferd med å bli utslitt. En av årsakene til dette er at kon-

» Anleggsmassen er gammel, sammensatt og kostnadsdrivende

tantprinsippet ikke stiller krav om økonomisk anleggsregister, og uten økonomisk anleggsregister fremkommer ikke verdiforringelsen (avskrivningen) på grunn av slitasje og elde. Ingen vet derfor hvilke verdier som ligger i infrastrukturprosjektene. Som en følge av dette er det ingen som vet hvilke verdier som skal fornyes og derav hvor stort fremtidig kapitalbehov er.

Dersom infrastrukturprosjektene innenfor de sektorene som fortsatt styres etter kontantprinsippet, skal tilbakeføres til den stand de var når de ble bygget, vil dette kreve betydelige økonomiske midler.

Svenske etater låner penger

Selv om ikke staten på alle områder er, eller bør være, utsatt for markedskreftene, bør det være i fellesskapets interesse å tilrettelegge finansieringen slik at den økonomiske ressursbruken blir optimal over anleggenes levetid. Men de små årlige bevilgningene gjennom kontantprinsippet gir ikke mulighet for optimal ressursbruk.

I vårt industrialiserte naboland Sverige gis de offentlige etatene mulighet til å lånefinansiere investeringene fra staten. Statslånene skal skaffe til veie nødvendig kapital på riktig tidspunkt for å oppnå lave totalkostnader.

Kanskje har vårt oljefylte land noe å lære av vår industrialiserte nabo i øst?

Kjøper fra gjeldstynget nabo

De små årlige bevilgningene som er blitt stilt til rådighet for Jernbaneverket de senere årene gjennom kontantprinsippet som finansieringsverktøy, har ført til at anleggsmassen er blitt svært sammensatt og kostnadsdrivende.

Ett eksempel blant flere: Dersom vi sammenligner Jernbaneverkets energiforsyning med Banverkets energiforsyning, forsyner vi i Norge med 35 omformerstasjoner omtrent samme antall kilometer elektrifisert jernbane som Sverige gjør med 5 omformerstasjoner og et overliggende 132 kV linjenett.

Banverket har de senere årene sentralisert sin omformerproduksjon, mens Jernbaneverket har blitt tvunget til å klatte opp enda flere små omformerenheter. I tillegg har vi, på grunn av de små årlige bevilgningene, blitt tvunget til å kjøpe utrangert materiell fra vår gjeldstyngede svenske nabo.

Trenger kapital for å spare

Energiforsyningen i Jernbaneverket som i dag utgjør Bane Energi, ble opprettet i 1996 og har siden den gang ført regnskap etter periodiseringsprinsippet. De siste 4-5 årene er det gjennomført betydelige administrative effektiviseringstiltak. Ressursutnyttelsen har økt med ca. 30%. Med bakgrunn i de effektiviseringsgevinstene som er hentet ut, er det derfor begrenset hvor mye mer som kan tas ut gjennom administrative tiltak.

Betydelig effektivisering kan derimot tas ut gjennom restrukturering av anleggsmassen. Hovedtyngden av anleggsmassen er fra 1950-60-årene og moden for utskifting. Anleggsmassen er gammel, sammensatt og kostnadsdrivende.

Analysen som er gjennomført siste to år, viser at anleggsmassen i Jernbane-

» ... tvunget til å kjøpe utrangert materiell

pet (periodiseringsprinsippet), med resultatregnskap og økonomisk balanse (eiendeler, gjeld og egenkapital). Grunnlaget for den økonomiske balansen er blant annet et økonomisk anleggsregister. Avskrivningene i balansen viser hvordan



verkets energiforsyning, ved overgang til autotransformatorsystem i kontaktledningen, kan reduseres med ca. 40%. Der som en slik reduksjon av anleggsmassen gjennomføres, reduseres fremtidige drifts- og vedlikeholdskostnader tilsvarende.

I tillegg reduseres linjeleiekostnadene på grunn av reduksjon i antall omformerstasjoner som tilkoples lokale nettselskap. Reduksjon i linjeleiekostnadene og reduksjon i energitapene kan ved restrukturering av energiforsyningen redusere kostnadene med ca. 25%.

Jernbaneverket og transportselskaperne vil få reduserte kostnader, jernbanetransport blir mer konkurransedyktig.

Utredninger viser at dersom tilstrekkelig kapital ikke skaffes til veie og restruktureringen ikke gjennomføres, vil kostnadene til energiforsyningsnettet de neste

” ... et tap for fellesskapet på 620 millioner kroner

30 årene bli 1560 millioner kroner mot 940 millioner kroner ved gjennomføring av restruktureringen – et tap for fellesskapet på 620 millioner kroner. En slik restrukturering, og derav besparelse, krever finansiering. Dersom restrukturering av Jernbaneverkets energiforsyning ikke gjennomføres nå, og de gamle anleggene bygges opp igjen, vil neste mulighet for tilsvarende besparelse ligge 50 år frem i tid.

Det hjelper lite å innføre gode økonomiske styringsprinsipper og gjennomføre omfattende og gode investeringsanalyser når bevilgningssystemet ikke tillater gjennomføring.

Det er dyrt å være fattig i oljelandet Norge!

Johnny Brevik
Direktør
Bane Energi

JBV blir med i pilotprosjekt

– Nå vil vi i kroner og øre få se hvor stort behov vi har for å fornye våre anlegg, sier økonomidirektør Gunnar Markussen. Jernbaneverket deltar nå i et pilotprosjekt som vil gi bedre økonomisk oversikt og resultatstyring.

TORE HOLTET

«Hva koster det?»

Dette var hovedtittelen på en NOU-utredning som ble lagt fram i fjor. Svaret fra det nedsatte utvalget, som ble ledet av tidligere statssekretær Marianne Andersen, var at staten bør gå over til en type økonomistyring som er vanlig ellers i næringslivet – en styring basert på periodiseringsprinsippet eller regnskapsprinsippet. Det innebærer at både budsjetter og regnskaper vil vise hvordan verdiene av de statlige anleggene utvikler seg over tid.

Underskudd

I 2005 skal Jernbaneverket (JBV) som en av i alt ti statlige etater ta i bruk det foreslåtte økonomiske styringsverktøyet.

– Hva er den største fordelene med det nye økonomiske verktøyet?

– Vi vil få konkrete tall tidligere på bordet, svarer økonomidirektør Markussen.

” Da må vi få mulighet til å fornye ...

– Kontantprinsippet innebærer at man rapporterer når ting er betalt, og da er det som kjent som regel for sent å gjøre endringer. Periodiseringsprinsippet vil gi en tidligere rapportering. Det er ikke for ingen ting at Utbygging har fulgt opp «produksjonsverdien» i prosjektene, noe som i prinsippet er det samme som nå gjennomføres i hele Jernbaneverket.

– Hittil har vi hatt oversikt over alderen på våre anlegg, men vi har ikke knyttet verdier til de ulike anleggsmidlene, og vi har heller ikke visst godt nok hva det vil koste å fornye dem. Når vi tar i bruk det



Deltar: Jernbaneverket og økonomidirektør Gunnar Markussen deltar i et pilotprosjekt sammen med ni andre statlige etater.

nye verktøyet, vil vi gå med underskudd hvis det ikke bevilges nok penger til drift og vedlikehold.

Må fornye

Markussen minner om at Jernbaneverket i fjor måtte redusere vedlikeholdsbudsjettet med 250 millioner kroner i forhold til etatens egne planer for å finansiere det nye togradionettet GSM-R.

– Under ledersamlingen i september signaliserte departementsråd Per Sande-rud i Samferdselsdepartementet at jernbanens drifts- og vedlikeholdsbudsjett må ned ...

– Da må vi få mulighet til å fornye infrastrukturen, slik at vi kan vedlikeholde



Lønnsomt: Både Sverige og Danmark har satset mer på jernbane etter at det gikk opp for dem hva manglende fornyelse innebar, påpeker økonomidirektør Gunnar Markussen.

(Foto: Øystein Grue)

nyere og mer driftssikre anlegg enn de vi har i dag. Dessuten er det viktig at vi kan gå ut og fortelle hva det koster å ta vare på den jernbanen vi har.

Internasjonal trend

Pilotprosjektet som skal gjennomføres i 2005 og evalueres i 2006, er ikke noe særskilt norsk fenomen. Tvert om.

– Sverige har praktisert et tilsvarende system i ti år. Bakgrunnen var den økonomiske krisen som landet var rammet av midt på 90-tallet. For å opprettholde kredittverdigheten ville Sverige se på hvilke verdier landet rådte over, noe som igjen økte mulighetene for å oppfylle økonomiske forpliktelser.

– Har den nye måten å regne på fått noen praktisk betydning?

– Både Sverige og Danmark har satset mer på jernbane etter at det gikk opp for

dem hva manglende fornyelse innebar, sier Markussen.

Klippe snorer

– Mange vil si at det er dyrt å vedlikeholde jernbane ...

– Ja, all infrastruktur er kostbar å ved-

” Vi vil få konkrete tall tidligere på bordet

likeholde, men det er enda dyrere å la være. Det er så mye hyggeligere å klippe snorer enn å sørge for at det vi har bygd, blir holdt vedlike og fungerer etter hensikten..

– Hvordan vil de ansatte i Jernbaneverket merke overgangen til ny regnskaps-

føring og budsjettering?

– Hele organisasjonen vil forhåpentligvis få bedre resultatstyring. Nå skal vi sannsynliggjøre når kostnadene oppstår og ikke når de skal betales. Det er ikke sånn at en banestrekning har vært effektiv hvis den ikke har hatt noen fornyelsesprosjekter i løpet av et år. For den slites jo. Hittil har vi bare kunnet påpeke disse økonomiske sammenhengene. Fra og med neste år skal vi i kroner og øre kunne fortelle hva manglende fornyelser koster.

– Hadde vi hatt 100-150 år gamle jernbanetraseer hvis slike tall hadde kommet på bordet tidligere?

– Jeg vet ikke, men vi hadde i alle fall visst med større sannsynlighet hva slags pris vi hadde betalt for ikke å fornye dem, konkluderer økonomidirektør Gunnar Markussen.

tore.holtet@jbn.no

Vil frede seks museumsbaner

Utkastet til Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen foreslår å gi banestrekninger av stor kulturhistorisk betydning strekningsvern. Banene plasseres i tre kategorier. Seks museumsbaner foreslås fredet.

PER RATHE

Ytterligere fem nedlagte baner, blant dem Gamle Vossebanen og Tinnosbanen, foreslås vernet etter plan- og bygningsloven og plasseres i kategori B. Dette begrunnes med at Plan- og bygningsloven, som snart foreligger i fornyet versjon, anses som juridisk mer anvendelig enn kulturminneloven for disses vedkommende. Rullende materiell og allerede vernede bygninger omfattes ikke av planen. Verneplanens del I omhandler strekningsvern. Del II tar for seg vern av enkeltobjekter og miljøer. I tillegg til utkastet til verneplan finnes det et særtrykk fra Norsk Jernbanemuseums årbok, som forklarer bakgrunnen for arbeidet og begrunner nærmere de valgene som er tatt.



Vernes: Krøderbanen er blant de mest verneverdige museumsbanene, ifølge forslaget til verneplan. Vernes: Urskog-Hølandsbanen vernes, og eierskap samt forvalteransvar overføres til en stiftelse.

(Foto: Per Ivar Michalsen).

Vil bygge på museumsmiljøene

Fredningen omfatter all original infrastruktur i videste forstand. Urskog-Hølandsbanen og en liten bit av Krøderbanen er allerede fredet. Totalt dreier det seg om 96 kilometer med spor, som i hovedsak drives av stiftelser eller venneforeninger, og hvorav tre banestrekninger eies av Jernbaneverket.

I hovedbegrunnelsen for vern heter

det blant annet: «Driftsmiljøene ved våre museumsbaner er de som i dag viderefører tidligere generasjoners ferdigheter i klassiske jernbanefag; fra manuelt banevedlikehold til togdrift og sikkerhetstjeneste. Disse operative kunnskaps- og erfaringsbasene er viktige når det gjelder formidling av jernbanehistorien, og bidrar til at rullende materiell og utgått infrastruktur blir tatt vare på og vedlike-





Trenger ressurser: Thamshavnbanen er blant banene med størst ressursbehov.

(Foto: Torstein Bach).

holdt. Det er naturlig at Jernbaneverket involverer og bygger videre på disse museumsmiljøene i sitt vernearbeid.»

Strengt krav

Fredning stiller strenge krav til vedlikehold og gjenoppbygging. I utgangspunktet skal det kun brukes skinner og befestelser som har vært i bruk ved banene. Gjenoppbygging av bygninger og anlegg skal skje etter originaltegninger.

Eierskapet til og deretter forvaltningsansvaret for Urskog-Hølandsbanen og Setesdalsbanen foreslås overført til stiftelsene. Flekkefjordbanen, som ennå ikke er fullt ut etablert som museumsbane, bør fortsatt være i Jernbaneverkets eie, heter det.

Utkastet til verneplan omtaler hver enkelt banestrekning, og trekker opp ulike utfordringer og ambisjoner for hver enkelt. Ifølge utkastet til verneplan er ressursbehovet størst på Thamshavnbanen, Flekkefjordbanen og Krøderbanen. Det foreligger ikke noe estimat over kostnadene. Høringsfristen var 1. juli.

Mandat gitt til Jernbaneverket i 1997

«Det skal utarbeides en samlet plan for kulturminner knyttet til jernbanens infrastruktur i Norge, som kategoriserer disse og som foreslår hvilke kulturminner som bør vernes. Planen skal omfatte både jernbanetraseer, bygningsmessige konstruksjoner, tekniske innretninger, bygninger og miljøer. Planforslaget skal ikke omfatte rullende materiell. Planen skal utarbeides i samarbeid med Riksantikvaren.»

Senere utdyping

«Planarbeidet skal omfatte Jernbaneverkets linjenett og norske privatbaner. Unntatt er anleggs- og industribaner. Da bygningstyper som redskapsskur, dresinbuer og hvilebuer ikke er tatt med i plan for jernbanebygninger, skal disse tas med her. Områder rundt allerede fredede/vernedede stasjonsanlegg skal vies særlig oppmerksomhet.»

Disse foreslås vernet

Vernekategori A

Museumsbaner.

Foreslås vernet ved fredning:

- Urskog-Hølandsbanen
- Krøderbanen
- Setesdalsbanen
- Flekkefjordbanen
- Rjukanbanen ● Thamshavnbanen

Vernekategori B

Banestrekninger i Jernbaneverkets eie som er nedlagt ved stortingsvedtak (unntatt Bratsbergbanen). Vurderes vernet etter plan- og bygningsloven:

- Gamle Vossebanen, Trengereid-Garnes-Midttun
- Bergensbanen, Finse-Høgheller
- Tinnosbanen
- Bratsbergbanen
- Numedalsbanen

Vernekategori C

Banestrekninger i bruk. Internt vern:

- Kongsvingerbanen
- Gjøvikbanen
- Raumabanen
- Flåmsbana
- Ofotbanen

- Tar kulturvern

Utfordringene kommer når verneplanen skal settes ut i livet og følges opp. Det er resultatene som teller, slår de ansvarlige for jernbanesaker hos Riksantikvaren fast.

PER RATHE

– Nå trer Jernbaneverket inn i en familie av offentlige virksomheter som tar kulturvern på alvor, sier Gustav Rossnes.

– Kanskje vil de innen familien se at de har felles interesser. Kanskje også initiere et felles forum, legger kollega Trond Taugbøl til.

– Til lykke med oppfyllingen, sier representantene for Riksantikvaren og sikter til at Jernbaneverket, i likhet med de andre forvaltningene, er pålagt å drive kulturvern på sitt eget fagområde.

Gustav Rossnes har sittet i referansegruppen og bidratt med faglige råd. Ved utarbeidingen av enkelte andre landsverneplaner har Riksantikvaren sittet i styringsgruppen og hatt medansvar for utformingen.

– Det er helt greit, arbeidet med landsverneplanene er ulikt organisert. På dette stadiet er vi der for å gi mer prinsipielle råd. Senere skal jo Riksantikvaren ta planen videre, sier han.

Minimum som har krympet

Rossnes mener mandatet og særlig Jernbaneverkets forpliktelse til å ta vare på kulturminnene, slik de er uttrykt i Stortingsmelding nr. 39 1996-97, burde vært trykt i plandokumentet.

– Dette var med i en versjon fra januar 2001. Jeg har merket meg at det er tatt ut, sier Rossnes.

At det ikke eksisterer noe estimat over kostnader, bekymrer ham derimot ikke. Det må komme på et senere og mer forpliktende tidspunkt.

Hva som er valgt ut til å fredes, legger de seg ikke borti, og de er mindre interessert i hvor mye som vernes enn hvordan det totale kulturvernet utøves. Samarbeidet med Jernbaneverkets prosjektleder er de svært fornøyde med.

– Men det er et minimum som foreslås



Ekspertene: - Man må ikke arrangere et miljø bare for å illudere noe gammelt, advarer Gustav Rossnes (til venstre) og Trond Taugbøl. (Foto: Per Rathe).

vernet, mengden har krympet underveis og museumsbanene er jo lettest å verne, fastslår Rossnes.

– Nei, det stråler ikke akkurat av ambisjoner. Jeg synes for eksempel Bergensbanen er litt stemoderlig behandlet sett i forhold til hvilken nasjonal betydning den hadde, sier Taugbøl.

Samtidig slår de fast at den differensierte bruken av kulturminneloven, plan- og bygningsloven og interne tiltak kan være hensiktsmessig.

«Det stråler ikke akkurat av ambisjoner»

Kulturminneloven har ulike paragrafer, gradert etter formålet med fredningen. Statlig eiendom kan fredes ved forskrift. Det forenkler prosedyren, men omfatter bare selve byggverket. Det kan da være hensiktsmessig å bruke plan- og bygningsloven i tillegg for å verne miljøet rundt.

– Det er ikke umulig, men en svært tung prosess å verne hele miljøer, sier Taugbøl.

– Husk, det er resultatene vi skal leve med. Det er ikke sagt at det er nødvendig å ta vare på hele, intakte banestrekninger. Ta Numedalsbanen: Den er flere mil lang. La oss si at man bevarer den mest representative biten. På resten av strekningen kan man verne skilter, armaturer og lignende, men fjerne

«Det er en svært tung prosess å verne hele miljøer»

skinnegangen og bruke traseen til et annet formål, for eksempel sykkelvei. Men man må ikke ende opp med kun én isolert bit oppe ved Rødberg. Likeså vil jeg se det som svært

uheldig om man måtte kjøre buss opp til Tinnoset for å fortsette turen med båt frem til Rjukanbanen. Det er dumt å klippe av navlestrengen, sier Rossnes.

Etterlyser reiselivsprosjekter

– Det er viktig å definere hvilke verdier man vil ta vare på, legger Taugbøl til. – Man skal ivareta hensynet til både forskning og opplevelse og opprettholde kildeverdiene i et anlegg. Man må ikke arrangere et miljø bare for å illudere noe gammelt.

Rossnes tar til orde for mer samarbeid mellom kulturvernet og reiselivsnæringen.

– Den er Norges tredje største næring. Jeg etterlyser flere levedyktige reiselivsprosjekter som kombinerer turisme og kulturvern. Det er høyst aktuelt i forbindelse med jernbanen. Et verneprosjekt som ikke er regningssvarende for Jernbaneverket, kan godt være det for reiselivet.

Samordning og samarbeid er stikkordene. Tinnosbanen burde det være mulig å bevare, mener de, men det fordrer samarbeid med både fylkeskommunen og andre. Det er også nærliggende at Jernbaneverket og Veivesenet,

på alvor



Tenk reiseliv: Riksantikvaren etterlyser flere reiselivsprosjekter som kombinerer turisme og kulturvern. Bildet er fra Raumabanen.
(Foto: Halvor Sødahl, Åndalsnes Foto).

som berører hverandre i stor grad, samordner kulturvernet.

– Vi har merket oss at Jernbaneverket allerede har tatt initiativ til koordinering overfor Veivesenet, skryter de.

Vernes mot egne påfunn

Det er Jernbaneverkets ledelse som vedtar verneplanen og foreslår tiltak.

Fredning foretas av Riksantikvaren, som står fritt til eventuelt å frede mer enn det som er foreslått av Jernbaneverket. Oppfølgingsansvaret for de fredete anleggene ligger hos fylkeskommunene.

– Det er Jernbaneverket som eier planen. Det avgjørende er at den forankres i ledelsen og videre nedover i organisasjonen. Jobben så langt er den

morsomme delen, utfordringen er implementeringen i organisasjonen. Vi ser en tendens til at verneplaner må vernes mot etatenes egne påfunn. Og likeså at de stadige omstruktureringene innen det offentlige vanskeliggjør arbeidet. Vesener og etater har gjerne ulike avdelinger som jobber på hver sin kant og til dels mot hverandre, påpeker Rossnes og Taugbøl.

– For Riksantikvaren er det viktig at Jernbaneverket oppretter en stilling som kulturminneansvarlig. Denne må plasseres sentralt i organisasjonen og gis den nødvendige myndighet til å påse at det ikke lages planer som forringer verdien av de vernede objektene.

«Verneplaner må vernes mot etatenes egne påfunn»

Vern koster

Det er eieren av fredete objekter som har vedlikeholdsplikten. Ved en eventuell overføring av eierskap av museumsbanene fra Jernbaneverket til stiftelsene vil fredningene følge med som en heftelse. Det kan bli en betydelig kostnad, bekrefter Rossnes og Taugbøl.

– Det finnes tilskuddsordninger over statsbudsjettet via fylkeskommunene, men beløpet er for lite i forhold til søknadene, påpeker Taugbøl.

Konflikt mellom gammel og ny teknologi og moderne krav til godkjenning kan også være et problem. Og gammelt håndverk er i ferd med å dø ut.

– Som et eksempel mener jeg at Jernbaneverket og Veivesenet i felleskap burde ha råd til å holde seg med et steinhuggerlag, sier Rossnes.

– Gjennom sin tradisjon og fagstolthet har Jernbaneverket et godt utgangspunkt for å ta vare på kulturminnene sine. Når verneplanen foreligger, er det opp til Riksantikvaren å vurdere virkemidlene. Vi vil lese høringsuttalelsene med stor interesse, sier Gustav Rossnes og Trond Taugbøl hos Riksantikvaren.



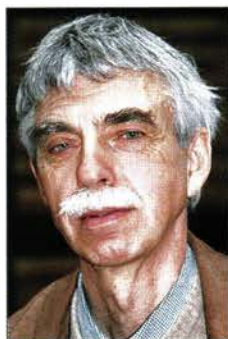
Stiftelse: Eierskapet til Setesdalsbanen foreslås overført til Stiftelsen Setesdalsbanen.

(Foto: Andreas Hansen).

– Plan uten forpliktelser

Lederen av Norsk Jernbaneklubb er ikke mye imponert over Jernbaneverkets utkast til Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen.

– Det er fint at det omsider kommer en plan, men hva vil Jernbaneverket? spør han.



Oppgitt: Ole K. Richenberg i Norsk Jernbaneklubb varsler en kritisk høringsuttalelse til utkastet til verneplan.

arbeid med å ivareta egen kulturarv.»

Men ingen i Norsk Jernbaneklubb har blitt involvert i arbeidet med planen, så vidt Richenberg vet.

– Jeg har ikke hatt noen befatning med arbeidet med verneplanen. Jeg har kun fått tilsendt høringsutkastet, sier han.

Storsamfunnet er lik Jernbaneverket

Richenberg mener det er bra at Jernbaneverket uttrykker vilje til å ta vare på historien ved å lage en verneplan, selv om det har tatt for lang tid. Utvalget av museumsbaner, strekninger, objekter og miljøer er han også tilfreds med.

– Mandatet er også for så vidt greit, men det kunne ha vært tolket mer ambisiøst. Det er unnvikende å bare liste opp de banene som bør bevares, uten selv å forplikte seg, sier han

PER RATHE

«Dette er et uvanlig høringsutkast»

Ole K. Richenberg. Han har funnet fakta-

– Dette er et uvanlig høringsutkast. Materiale, som burde ha stått i planen, er plassert i et særtrykk fra Jernbanemuseets årbok, påpeker

feil i beskrivelsen av Krøderbanen og mener han har grunn til å tro at det finnes flere.

I 35 år har Norsk Jernbaneklubb drevet frivillig kulturvern. I planutkastet står det: «Vi må erkjenne at en viktig del av jernbanens kulturarv er blitt berget som følge av arbeid nedlagt på frivillig basis, og ikke som et resultat av statens

– Her er mange vakre vendinger om at noen må ta ansvar, bare ikke Jernbaneverket. Det fremstår ikke som en ansvarlig etat i sin egen verneplan. I stedet for å lage kategorier og plassere alle museumsbanene i en kategori A, burde Jernbaneverket si noe om sin egen ambisjon. Planen burde ha listet opp hva Jernbaneverket ønsker å ta vare på i prioritert rekkefølge. Det Jernbaneverket ikke har vilje til å ta vare på, kan man ikke regne med at noen andre vil ta vare på. I planen heter det at storsamfunnet må ta vare på kulturminnene. Storsamfunnet i denne sammenhengen er nettopp Jernbaneverket. Riksantikvaren, de frivillige miljøene eller fylkeskommunene har verken kompetanse eller penger til å ta vare på banene.

Jernbaneverket har ressursene

– Det er Jernbaneverket som har ressursene til å ta vare på jernbaneanlegg i Norge. Det minste en kunne forvente, var at Jernbaneverket tar ansvaret for infrastrukturen på museumsbanene. Planen bærer preg av manglende forståelse av kulturvernets trange kår. Er Jernbaneverket klar over hvor mye det koster å ta vare på gamle anlegg? spør han.

Ressurser fra annet hold kan man bare oppnå ved først å yte noe selv, mener Richenberg. Dessuten mener han at penger over Jernbaneverkets budsjett gir så mye mer enn et tilsvarende beløp bevilget over en fylkeskommunes budsjett. Han bruker Krøderbanen som eksempel. Den fikk 2,5 millioner kroner fra fylkeskommunen.

– Det samme beløpet i form av fagfolk og maskiner fra Jernbaneverket gir så mye mer. Vi snakker her om stakkars 100 kilometer med spor. Jernbaneverket burde kunne avse et arbeidslag til hver av banene noen dager i året.

– Det står ikke ett ord om økonomi og finansiering i denne planen. Det vil komme frem under høringen, sier de. De skal med andre ord ha hjelp av alle andre til å lage en verneplan. Å vedlikeholde infrastrukturen er ikke noe økonomisk løft for Jernbaneverket. For kulturlivet, derimot, er det et gigantisk løft, sier Ole K. Richenberg.

– Planen blir mer konkret

– Den endelige planen vil se helt annerledes ut og bli mye mer konkluderende, lover Terje Hauger på vegne av Infrastruktur, som har ansvaret for utformingen av den nasjonale verneplanen.

PER RATHE

– Som grunnlag for en svært bred høring mener jeg at høringsutkastet med særtrykket som vedlegg må være helt greit, sier Terje Hauger i Infrastruktur.

Han er enig i at utkastet er lite konkluderende, og det er gjort med hensikt.

– Dette dokumentet er prosessorientert. Høringsrunden har til hensikt å avklare status, omfang, eierskap med mer. Vurderingene må gjøres i samarbeid med dem det angår, blant andre stiftelsene og venneforeningene. Til sammen gir dokumentene en kortfattet og god oversikt og innføring. For å kunne konkludere måtte vi ha hatt en runde som denne før vi la frem planen. Det kommer vi til å gjøre i den endelige verneplanen.

Hauger kan være enig i at mandatet og forpliktelsen til å lage en nasjonal verneplan burde vært tatt inn i selve plan-dokumentet, men påpeker at de finnes i høringsbrevet.

Økonomiske grenser

– Det lå ikke i mandatet å utrede de økonomiske konsekvensene, men jeg går ut fra at høringen vil føre til en diskusjon om økonomi, sier Hauger. Han understreker at det er positivt at ulike interesser uttaler seg, og gjerne også kritiserer utkastet. Ifølge Hauger har de

«Det finnes økonomiske grenser her»

stiftelsene som eier sin egen infrastruktur, vært konsultert for rundt halvannet år siden. Eierskap og økonomiske forpliktelser er ikke entydige, og han forsikrer at Jernbaneverket ikke vil fraskrive seg ansvaret for noe de eier eller gjøre noen til svarteper.

– Men kulturvernet må finansieres av vedlikeholdsmidlene, og dem er det kamp om. Det finnes økonomiske grenser her, og vi har ikke mulighet til å verne alt vi gjerne skulle tatt vare på. Vi



Nøktern: Det er kamp om vedlikeholdsmidlene, slår Terje Hauger fast.

tar det ansvaret vi som statsetat er pålagt, på alvor. Men det vi ender opp med å si at vi skal verne, må vi være sikre på at vi klarer å ta vare på på en skikkelig måte. Derfor er det viktig at vi gjennom høringen blir sikre på hva som bør vernes, sier Hauger.

Lite ambisiøst?

Hauger kan forstå at enkelte oppfatter planutkastet som lite ambisiøst, men peker på at når banestrekninger er valgt bort, skyldes det gjerne at for mye av dem allerede er ødelagt. Han viser til Rørosbanen, som et eksempel. Og videre til at begrunnelsen for at baner er valgt bort står å lese i planutkastet.

– Hver og en får ha sin oppfatning, men jeg kan ikke se at det er mye mer å ta av. Og det objektvernet vi legger opp til, synes jeg er ganske ambisiøst, sier han.

Hauger opplever responsen under høringen som stor og positiv. Han mener at den siste runden med kartlegging, som forsinket arbeidet noe, fikk frem flere nye forhold, og at det endelige utkastet er godt. Likevel ser han ikke bort fra at det kan bli endringer.

– Teoretisk kan også utvalget bli utvidet, dersom vi får inn konkrete forslag som er godt begrunnet, sier Terje Hauger.

Knutepunkt: Slik blir den nye Lysaker stasjon, som er en av landets største stasjoner målt i antall reisende.

(Illustrasjon: Norconsult)

Lysaker stasjon i startgropa

Forberedelsene til neste etappe av dobbeltsporutbyggingen mellom Skøyen og Asker pågår for fullt. Planen er å starte arbeidene på Lysaker stasjon seinhøstes 2005, når strekningen Sandvika-Asker står ferdig.

OLAV NORDLI

I mai måned lå forslaget til reguleringsplan for Lysaker stasjon ute til offentlig høring. Torgeir Fossnes, som er prosjektleder for reguleringsplanarbeidet i Jernbaneverket Utbygging, håper at planen kan bli vedtatt av Oslo og Bærum kommuner i løpet av høsten.

– I samråd med kommunene vil vi nå gjennomgå merknadene som har kommet inn, og vurdere eventuelle justeringer av planen. Deretter skal planen vedtas

Nytt dobbeltspor Skøyen-Asker

- Jernbaneverket utvider fra to til fire spor mellom Skøyen og Asker for å øke kapasiteten, redusere reisetiden og bedre punktligheten.
- Ombyggingen av Lysaker stasjon er en viktig del av dette prosjektet.

Strekning

Sandvika-Asker
Lysaker stasjon
Lysaker-Sandvika
Skøyen-Lysaker

Byggetid

2001-2005
2005-2008
2007-2011
Etter 2015

” ... vil dagens flaskehals på Drammenbanen være fjernet

politisk i de to berørte kommunene, forklarer Fossnes.

Kollektivknutepunkt

Parsellen Lysaker stasjon er 1,2 km lang, og de to nye sporene skal bygges på nordsiden av dagens, mot Lysakerelva. Det bygges ei ny bru over Lysakerelva ved siden av den gamle steinhvelvbrua fra 1913, som er fredet.

Atkomst til plattformene er foreslått via trapper og heiser fra en bred undergang under sporene og fra ei ny gangbru som fører fra Lysaker torg. Det blir også omlegging av lokalveier og gangveier i området.

Utbyggingen er en styrking av Lysaker som kollektivknutepunkt med blant annet nye atkomstsoner for drosje og privatbil. Bussterminalen utvides og får atkomst fra begge retninger, i motsetning til i dag.

Automatbane til Fornebu?

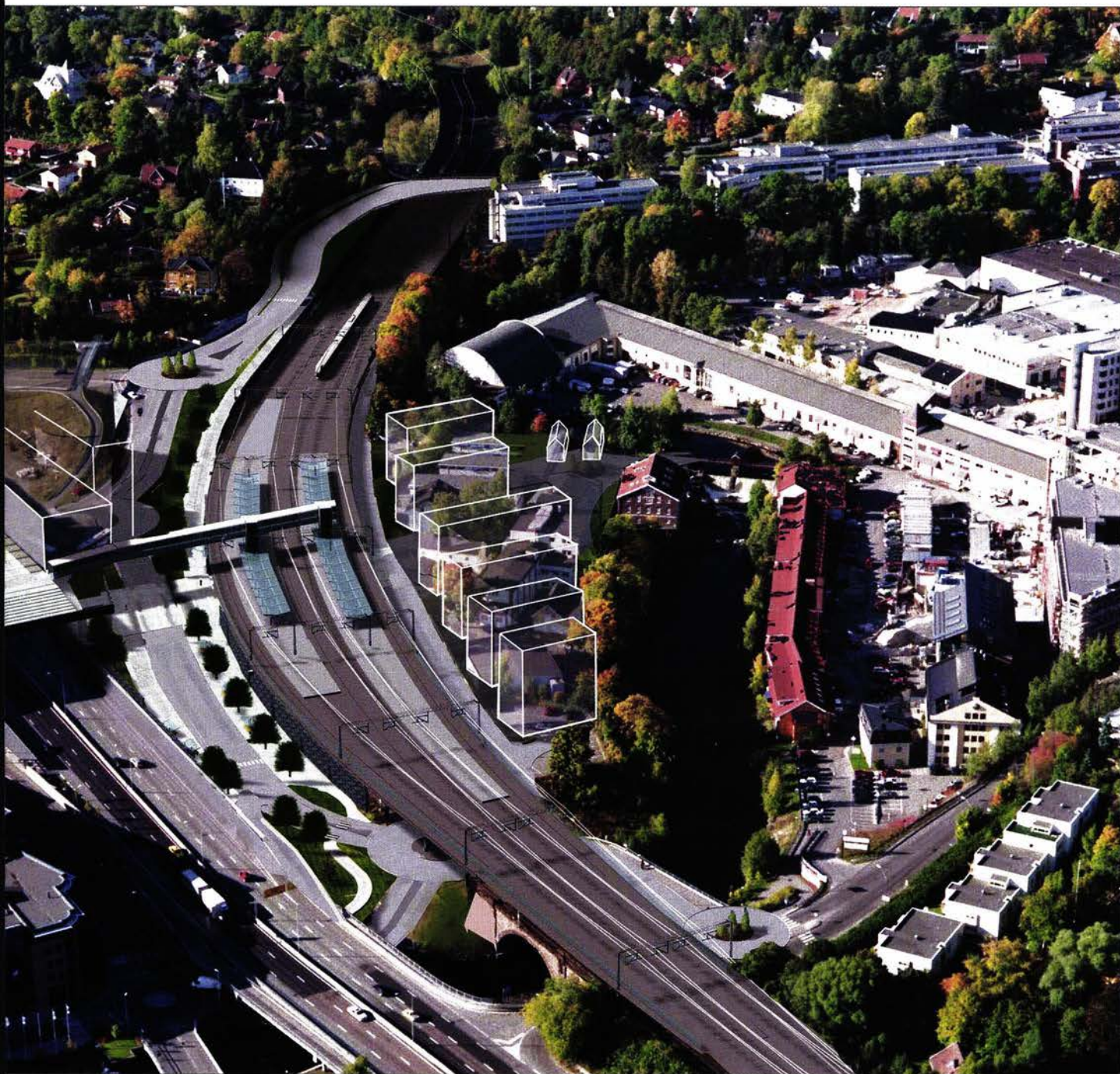
En eventuell tilpasning til den foreslåtte utbyggingen av automatbane til Fornebu ligger også inne i planene.



– Fordi det er usikkerhet omkring finansiering og gjennomføring av Fornebubanen, har Jernbaneverket lagt inn en rekkefølgebestemmelse i reguleringsforslaget som sier at tilpasningen til Fornebubanen faller ut av planene dersom banen fortsatt er uavklart ett år før byggestart, altså mot slutten av 2004. Forhåpentligvis vil ikke usikkerheten i denne saken føre til at vår framdrift blir forsinket, sier Torgeir Fossnes til Jernbanemagasinet.

Lysaker-Sandvika

Jernbaneverket Utbygging starter i disse dager også arbeidet med å lage regule-



” ... styrking av Lysaker som kollektivknutepunkt

ringsplan for den sju kilometer lange strekningen mellom Lysaker og Sandvika, som hovedsakelig skal bygges i tunnel. Målsettingen er byggestart på denne parselen høsten/vinteren 2006/2007, slik at arbeidene kan samordnes med det som skjer på Lysaker stasjon.

Skøyen-Lysaker i dagen

Når det gjelder strekningen Skøyen-Lysaker (2,1 km), har Miljøverndepartemen-

tet nylig besluttet at fire spor i dagen skal legges til grunn for den videre planleggingen. Dette skjedde etter at Jernbaneverket hadde fremmet innsigelse mot kommunedelplanen, hvor Oslo kommune ønsket alle fire spor lagt i tunnel. Dette alternativet er nesten én milliard kroner dyrere enn å bygge to nye spor i dagen inntil eksisterende spor.

I sitt forslag til Nasjonal transportplan har Jernbaneverket prioritert at Skøyen-Lysaker bygges etter år 2015. Dette er fordi nytten av å bygge denne delstrekningen er forholdsvis liten sammenlignet med andre utbyggingsprosjekter.

Når resten av strekningen fra Lysaker

til Asker er ferdig utbygd med fire spor i 2011, vil nemlig dagens flaskehals på Drammenbanen være fjernet. Dette innebærer bedre punktlighet, kortere reisetid og en fordobling av kapasiteten på strekningen. De to nye sporene vil kunne frakte tilnærmet like mange reisende som to firefelts motorveier.

olav.nordli@jbv.no

” ... like mange reisende som to firefelts motorveier

Et tog med bananer

(og mye mye mer....)

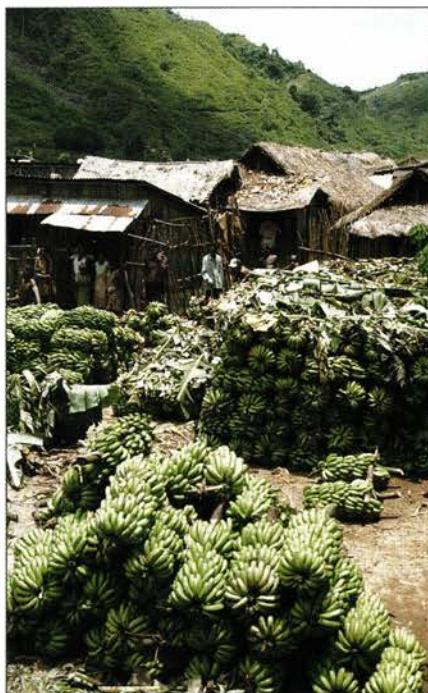
Jernbane er så mangt. Bli med på en togtur langt fra våre daglige utfordringer – til regnskog og bananpalmer på Madagaskar. Der jernbanereisen fortøner seg ganske annerledes enn med Signatur og Linx.

HANS PETTER KRANE

Ananasy, ananasy, ananaaaaasy !! Utenfor togvinduet vugger et fristende fat med saftige ananas-biter på hodet av selgeren. Det er mange ivrige selgere som prøver å tiltrekke oppmerksomheten vår. På enda en stasjon med et nærmest uleselig navn – var det Manampatrana denne gangen?

Men ananasen får være i fred for oss – en sart europeisk mage tåler neppe disse fristelsene etter en time i solsteiken. Skulle gjerne prøve, men toalettet (et pent ord...) på toget innbyr ikke til hyppig bruk. Etter noen minutter blåser fløyta, og dieselmaskinen drar langsomt i gang igjen.

Vi er undervegs gjennom regnskog og bananlunder på Madagaskars eneste passasjerstrekning per i dag. Banen er 163 kilometer lang, fra provinshovedstaden Fianarantsoa på 1100 meters høyde til havnebyen Manakara nede ved kysten. Togturen tar omtrent 10 timer hver veg. Jeg understreker *omtrent* – toget har ingen offisiell ankomsttid – bare «en gang seint på ettermiddagen». Kjøretiden er blant annet avhengig av hvor mye bananer som skal lastes på under-



Bananene bestemmer: Kjøretiden er avhengig av hvor mye bananer som skal lastes på underveis ...

vegs. Eller om et par grusvogner må skiftes inn på et sidespor. Ikke som et kjedelig europeisk passasjertog dette, nei.

Sporbredde med slingringsmonn

For en togfrik er reisen en utrolig opplevelse – ekte «gammeldags» lok og vogn, og nær kontakt med mye av det som skjer på og langs linja. Men etter hvert slitsomt, det må innrømmes – banen er i en elendig forfatning. Det banker i skinneskjøter – og dieselrøyken svir til tider i øyne og lunger. På en av de sjeldne rettstrekningene kaster jeg et blikk bortover skinnestregene og er glad at farten aldri settes høyere. Sporbredden er 1000 millimeter, men tydeligvis med et godt

slingringsmonn. Her er verken skinnsliping eller målevogn kjente begreper. Først reagerer jeg på de mange 80- og 125-skiltene langs linja. Så skjønner jeg at det er kurveradiet det er skiltet for, ikke hastighet.

På de røde skai-setene på første klasse er det et solid innslag av europeere. Nåja, alt er relativt, dette er inntrykket etter at jeg ei tid har vært «eneste hvite» i landsbyer der barna enten henrykt peker på meg og roper «vaza, vaza!» («Bleiking!»), eller hylskriker for denne bleke skapningen og klemmer seg tett til mamma. I de velfylte andreklasserogvognene er det få hvite ansikter. I stedet er det den rike blandingen av hudfarger og ansiktstrekk som dette landet er velsignet med. Folk fra innlandet med indonesiske trekk, mer eller mindre utpregede afrikanere (fra kysten), og over alt etterkommere av kinesiske «fremmedarbeidere» fra den gang jernbanen ble bygget.

Røde kreps til rødmeende pris

På en stasjon der regnskogen står tettest omkring, frister selgerne med en lokal delikatess – på fatene bugner det av dyprøde kreps som er «høstet» i skogen omkring. Her tar fristelsen overhånd – vi ber om å få en håndfull og lar det stå til. Prisen som forlanges er til å rødme av – her må en være mer enn sunnmøring for å ville prute. Og nok en gang får vi bekreftet at kokt og stekt mat stort sett er trygg for magen – langt unna de store hotellkjøkkener ...

Det er få hindringer mellom oss i toget og naturen rett utenfor; lukter og synsinntrykk får strømme fritt på. Ingen har noen tanke om å lukke dører ved avgang, og døråpningen er et yndet oppholdssted under turen. Vi henger for det ➔



*I regnskog: En togtur midt
i en utrolig vegetasjon.
(Alle foto: Hans Petter Krane).*



Åpen dør: Ingen har noen tanker om å lukke dører ved avgang.



Øyeblikk: Mange minnerike øyeblikk i løpet av denne togturen.

meste ut av vinduet, men drar raskt inn hodet når bambus eller annet buskas feier langs vognsiden. Vegetasjonen er utrolig rik – både den opprinnelige regnskogen og det som er blitt oppdyrket. Kaffe, te, mango, bananer, ris, lichi, avokado, guave, appelsiner, mandariner, ...

Bonde og banearbeider

Etter mange års dårlig vedlikehold ble banen i år 2000 på kort tid rammet av to sykkloner. Utglidninger på i alt 280 steder og stedvis vekkvasjing av underbygning etterlot et spor som her og der hang fritt over strekk på 100 meter eller mer. Med forente anstrengelser fra det statlige jernbaneselskapet og utenlandsk bistand ble linja gjenåpnet etter tre måneder.

Banen ble gjenoppbygd ikke minst fordi bøndene i området er avhengige av den som transportveg for avlingene. Gjenoppbyggingsprosjektet var langt mer enn bare ingeniør- og anleggsarbeid. Blant annet omfattet det en bred mobilisering av lokalbefolkningen – «Dette er vår bane, og den er avhengig av oss!» Og 634 bønder langs linja fikk inngått 10-års kontrakter med detaljerte planer for en mer variert dyrking i

skråninger ovenfor og nedenfor linja. Det måtte etableres og sikres stabile og dype rotsystemer for å holde på massene, også under ekstreme værforhold. I dobbelt forstand er bæredyktighet stikkordet for å sikre banen for framtida.

Opplevelser i kø

Like før endestasjonen i Manakara passerer vi den lokale flyplassen. Toglinja krysser rullebanen - på en usikret planovergang. Interessant, med et tog uten rutetider ...

Vi når endestasjonen i passe tid til å finne et krypinn for natten ikke langt fra stasjonen. En fordel når det gjelder å stille tidlig i billettøen neste morgen. For forhåndssalg av billetter – nei, slikt skjer ikke her!

Godt å strekke beina etter turen, så vi rusler ned «Jernbanegata» og lar oss ikke lokke av de lokale rickshaw-førerne. Vi installerer oss på det første og beste hotellet. Har en prat med hotellverten, som slår over til å snakke norsk – det viser seg at hun har hatt tre år på Ås ved Oslo under mannens utdanning. Rekker en kort tur for å se det Indiske hav med dovne dønninger i skumringen, før tropenatta brått er der.

Vaktmannen knakker som avtalt på døra halv seks neste morgen. Opp og raskt av gårde til stasjonen, der det bys på

kaffe og ferskt bakeverk fra et bord foran bygningen. Etter hvert blir det et yrende liv på stasjonen. Tida i billettøen går fort, der er så mye som foregår omkring. Deretter om bord på toget igjen. Det er lav sol over rismarkene mens vi venter på avgang. Og omtrent til korrekt tid drar toget i gang, og vi er på veg tilbake – ti nye timer med eksotiske togopplevelser.

PS! I guideboken forkynnes det at «dette er Madagaskars første privatiserte jernbane – den har derfor oppnådd å bli både pålitelig og punktlig.» Dette må kunne

kalles en fri omgang med sannheten. «Privatiseringen» viste seg på flere måter å være som med Gjøvikbanen – planlagt, men ennå ikke iverksatt. «Pålitelig» er det, i den forstand at det gikk et tog i hver retning annen hver dag, men «punktlighet» er det vanskelig å snakke om med et tog uten ankomsttider. «Privatiseringen» er altså ikke årsaken til et levende og populært togtilbud, men vil snarere komme som følge av det! Denne framstillingen er vel heller det typisk sjablongmessige synet på hva som må til for jernbanen – både i Afrika og Europa. Og ikke nødvendigvis sannheten ...

«Vaza, vaza!»
(«Bleiking, bleiking!»)



Slingringsmonn: Sporbredden er på 1000 millimeter – med godt slingringsmonn.



Ivrige: Ivrige selgere prøver å tiltrekke seg oppmerksomheten.



Fristelser: På en av stasjonene tar fristelsene overhånd ...

Alt heng saman med alt

Månedens
gjest:

**Oddbjørg
A. Starrfelt**

Storingsrepresentant
Arbeiderpartiet



Det er positivt at stadig fleire er samde i at jernbane og bil er to transport-former som utfyller kvarandre. Det er viktig å utnytte dei to transportformene sine fortrinn. Jernbanen er trygg, arealeffektiv, miljøvenleg og komfortabel. Bilen og vegen er rask og fleksibel og bringar folk og varer frå dør til dør.

Det er eit politisk mål å flytta person- og godstrafikk frå veg til bane. Det er tryggare, meir miljøvenleg, og det gjer det meir framkomeleg for dei som er att på vegen. For å få til dette må me

- byggja nye dobbeltspor rundt dei store byane, nytt spor på Bergensbanen frå Hønefoss direkte til Oslo, Eidangertunnel, nye kryssingsspor og elles utbetra ein gamal infrastruktur,
- byggja ut nòdradiotenesta langs alle strekningane,
- betra vedlikehaldet,
- vera villige til å kjøpa såkalla ulønnsame tenester slik at m.a. natt-toget og langdistansetog på dagtid kan oppretthaldast.

Arbeidarpartiet meiner at det først og fremst er skinnegangen som må betrast og utvidast. Me gjorde i samband med handsaming av Nasjonal transportplan i vår vedtak om å auka investeringane med 10 mrd. kroner ut over Regjeringa sine 16,2 mrd. kroner. For å få mest mogleg ut av pengane og for å kunna ta ny skinnegang i bruk så fort som mogleg ynskjer me at utbygginga skal skje så raskt som mogleg.

” Me er skuffa over at Regjeringa reduserer ...

Me er skuffa over at Regjeringa reduserer jernbaneinvesteringane neste år. Forslaget er på 1,4 mrd. kroner, nær 450 mill. kroner mindre enn i år, og litt meir



Dobbeltspor: Månedens gjest Oddbjørg Ausdal Starrfelt vil ha fart i utbyggingen av dobbeltspor rundt de store byene.
(Foto: Trine B. Evensen).

enn halvparten av det eit fleirtal har stilt seg bak for perioden 2006-2015.

Hypptige avgangar, punktleghet og pris er avgjerande for at folk vel toget framfor bilen. Dette heng i større eller mindre grad saman med at me har ein tilstrekkeleg omfattande og god skinnegang, og at me er villige til å støtta jernbanen der han ikkje er lønsam. NSB har kjøpt nytt utstyr som er komfortabelt, og som kan gå mykje fortare når infrastrukturen vert utbetra. Når tilbodet er godt og tilstrekkeleg, er me i Arbeidarpartiet opne for at det òg kan nyttast verkemiddel som vegprising og parkeringsavgifter i bysentra for å stimulera til meir kollektivtransport. Me tykkjer ikkje dette er uproblematisk, men det vil sannsynleg verta heilt naudsynt, i alle fall i Oslo, dersom ein skal ha ein akseptabel framkomelegheit og ei luft som folk kan leva i.

Høgersida tek til orde for konkurran-

seutsetjing av jernbanetransporten: altså at fleire selskap konkurrerer om dei same spora. Oftast er det eit enkeltspor dei konkurrerer om. Me i Arbeidarpartiet har vore imot konkurranseutsetjinga av persontransport på tog. Me meiner at dårleg

” ... nær 450 mill. kroner mindre enn i år

infrastruktur er hovudproblemet, og me er redde for at konkurranseutsetjinga kan føra til redusert tryggleik på jernbanen og til sosial dumping for dei tilsette. Dette heng etter vår vurdering saman.

Elles er eg glad for å vera gjesteskribent i Jernbanemagasinet. Kanskje det kan gje oss endå fleire kontaktar innan jernbanenoreg.

– En demper i bakhodet

– Usikkerheten rundt fremtiden ligger som en demper i bakhodet på folk, sier Per Westreng. Kunnskapen om det som skjer ute i pukken, er den viktigste kvalifikasjonen for jobben som sikkerhets- og kvalitetsrådgiver for driftsapparatet, mener han.

PER RATHE

Per Westreng har bakgrunn som fagarbeider, tillitsvalgt, verneombud og HMS-koordinator i BaneProduksjon. Han kjenner driftsapparatet, og gutta ute kjenner ham. Jeg har selv støtt på ham når jeg har vært på reportasjeoppdrag ute i felten. Da Drift skulle ansette en sikkerhets- og kvalitetsrådgiver valgte de ham fremfor søkere med høyere formell kompetanse. Det er han glad for, men han mener også det var en riktig vurdering.

– Kravene til denne jobben er svært forskjellige i ulike deler av Jernbaneverket. I Drift, der vi har medarbeiderne våre ute, er kontakten med og kunnskapen om dem den viktigste kvalifikasjonen. Da vet du hvor skoen trykker, sier han.

– Og hvor trykker skoen for tiden?

Han tenker seg om.

– Vi går jo fortsatt og venter på en avklaring av hva som skal skje med Drift i fremtiden. Det ligger i bakhodet på folk hele tiden. Selv vil jeg kanskje ikke bli så hardt rammet, men fagarbeiderne, gruppelederne og anleggslederne der ute kan komme til å oppleve dramatiske forandringer. Det legger en demper på hele virksomheten.

Friske folk

– Rart da, smiler han, – at driftsapparatet har så lavt sykefravær. I august var det på 3,5 prosent, og for året så langt 5,9 prosent, og det må være bortimot det laveste i Jernbaneverket. Det kan selvfølgelig

Min arbeidsdag

Navn: Per Westreng

Alder: 53 år

Arbeidssted: Drift Øst/Stortorget

Tittel: Sikkerhets- og kvalitetsrådgiver

Begynte som: Fagarbeider signal 1985

Bor: Skedsmokorset



Stort: Per Westreng håper å komme seg mer rundt i hele Region Øst, som strekker seg fra Åndalsnes til Porsgrunn.

skyldes at de er livredde for å bli hjemme, men strengt tatt tror jeg forklaringen er at de trives på jobben og har et godt arbeidsmiljø.

Skader har det også blitt mindre av, men med innmelding av uønskete hendelser går det tregt.

Ryggraden i Jernbaneverkets sikkerhetsarbeid er systemet Synergi, der et

– Vi snakker jo om å få til en holdningsendring her, og balanserer på en knivegg

grunnleggende element er medarbeidernes innmelding av uønskede eller tilløp til uønskede hendelser. Dagens sikkerhetstenking baserer seg på åpenhet og tillit, men arven fra det gamle NSB er det ikke lett å bli kvitt.

– En av de viktigste oppgavene nå er å få opp antallet innmeldinger, sier Westreng.

– Men vi har en arbeidsstokk med høy gjennomsnittsalder, som har opplevd sydebukk-kulturen i det gamle NSB, der man måtte skrive rapport for så å få en reprimande tilbake. Mange ser det fortsatt som anmelderi å sende inn melding. Tenk deg to mann som jobber sammen, den ene på en bro, den andre står og ser på. Så holder han på broen på å falle ned. Den andre har faktisk plikt til å sende inn en melding, og vi trenger den for å gjøre jobben sikrere, men han ser det som angiveri av kameraten.

Uenige i tilbakemeldingen

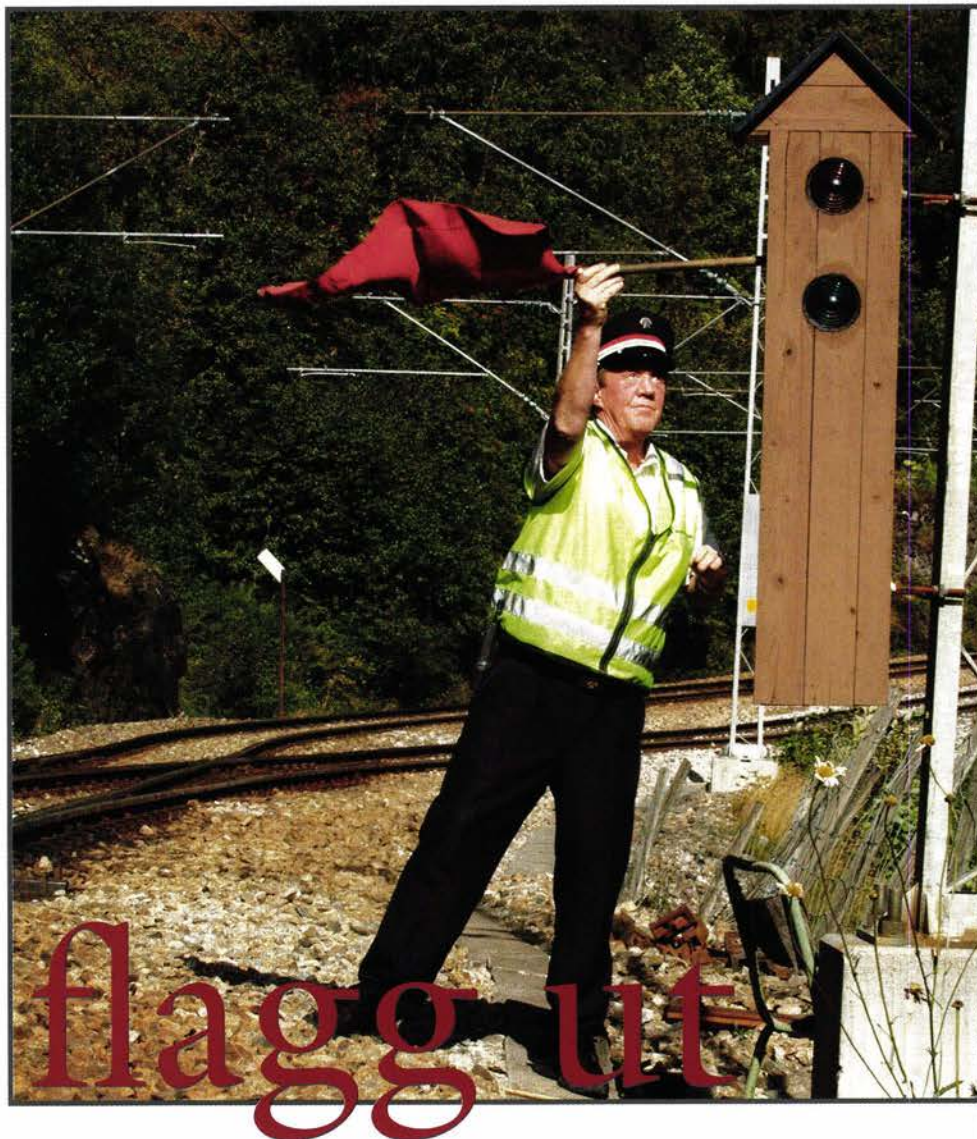
Så trekker han på smilebåndet. For blant dem som faktisk melder inn, er mange misfornøyde.

– De er gjerne uenige i tiltakene som blir beskrevet i tilbakemeldingen de får, og vil ha et ord med i laget. Men jeg prøver å få dem til å forstå at når de har meldt fra, så har de gjort jobben sin. Så får de la dem som har ansvaret, ta ansvaret.

– Vi snakker jo om å få til en holdningsendring her, og balanserer på en knivegg. Det viktigste er kanskje å gjennomføre synlige tiltak på bakgrunn av innmeldingene, slik at de ser at noe blir gjort, sier Per Westreng. Som forsikrer om at han blir hørt av ledergruppen i Drift.

Ikke så dumt det: Sikkerheten er lederens ansvar.

Klart: Arne O Øyre på vei til for å ta inn det røde signalflagget og sette opp det grønne flagget.



Møte med:

Togekspeditør
Arne O. Øyre

Siste flagg ut

FLÅMSBANEN (Jernbanemagasinet): - Vemodig er det jo. Men Flåmsbanen trenger nok en tog-ekspeditør neste turistsesong også, selv om flagget er erstattet med signalanlegg her på Berekvam, smiler landets mest fotograferte tpx, Arne O. Øyre.

ØYSTEIN GRUE

Det spraker i togradioen. Togekspeditøren på Berekvam har nettopp tatt inn toget fra Myrdal på vei mot Flåm proppfullt med begeistrede turister. Det lyner i blitzlamper. Hallingdølen retter ryggen og hilser mot japanere, amerikanere, spanjoler og tyskere som konkurrerer med digital- og videokameraer ut gjennom vindusåpningen for å forevige den vakthavende trafikstyreren på en av Norges siste flaggstasjoner.

Togekspeditørkollegene Arne O. Øyre og Arne Hansen på Berekvam blir forøvriget av flere hundre turister i løpet av én togpassering. I sommer har flere turister fra hele verden kjempet om plass

på toget fra Flåm til Myrdal enn noen gang tidligere. Aurland kommune jobber nå med planer for å legge trafikforholdene bedre til rette rundt Flåm stasjon.

Ny rekord – igjen!

Flåmsbanen har slått alle rekorder nok en gang. 42.690 flere reisende enn i rekordåret 2003. Totalt 447.457 passasjerer i perioden fra 1. januar til 19. september. Det er 10,5 prosent

økning i forhold til i fjor.

– Folkene i Flåm Utvikling er flinke, både med markedsføring og oppfølging

av turistene som gjerne kommer til Flåm med båt eller cruiseskip, konstaterer Arne O. Øyre.

15 prosent av turistene på Flåmsbanen kommer med cruiseskip. 121 skipsanløp til Flåm i sommer er også rekord. Flere av turistskipene har så mange passasjerer at de kunne fylle opp flere vogner enn det private jernbaneselskapet disponerer, og de to lokomotivene på Flåmsbanen er i stand til å trekke opp verdens bratteste, normalsporede jernbane. Det er rift om plassene fra Flåm til Myrdal for å oppleve en spektakulær jernbanestrekning og et stykke Norge i et notteskall.

– Hvor er kontrastene større? Og hvor er avstanden mellom anleggshistorien og



Sporveksel: Trafikkstyrer og tpx Arne O. Øyre legger om sporveksel ved utkjør mot Myrdal/Bergensbanen.

(Begge foto: Øystein Grue)

nåtid mindre enn her på Flåmsbanen? spør Arne O. Øyre.

Gammel og ny tid

– Når flagget forsvinner, forsvinner også møtet mellom gammel og ny tid på Flåmsbanen. Da må turistene reise på Jernbanemuseet for å oppleve tog-ekspeditøren med flagget som tidligere var en forutsetning for at toget kom sikkert frem.

– Selv om Flåmsbanen ikke er noen museumsbane, så tror jeg at flagget og den manuelle togfremføringen er et lite bidrag til opplevelsen turistene tar med seg hjem igjen, sier Arne O. Øyre. – Men her som ellers handler det vel om penger, konstaterer togekspeditøren.

Arne O. Øyre begynte som aspirant på Nesbyen stasjon i 1978. Deretter tok han Jernbaneskolen. Ferdigutdannet som stasjonsbetjent ble det fast jobb på Finse i seks år.

– Visst kunne vinteren være hard på fjellet, men når vårsola kom, var vinter og kulde fort glemte!

Trim

– Vi hadde en diskusjon her om hvor mye togekspeditøren går i løpet av en dag. Jeg hentet frem målehjulet og sjekket eksakt distanse. Det ble 872 meter å gå for hver kryssning mellom signalstedene. Med ni kryssninger og turen om morgenen for å gjøre stasjonen betjent blir det nærmere ei mil om dagen. Ikke rart at jeg holder meg godt, ler Arne og henter frem kaffekanna.

Trenger bedre utstyr

Det kimer i telefonen. Togekspeditør på

Myrdal varsler klart for togavgang fra Myrdal, og Arne melder tilbake at sporet mellom Berekvam og Myrdal er klart.

– På dagtid går det så tett med turisttog at det knapt er mulig å få frem et arbeidstog uten at avgangstidene forstyrres. Derfor henvises anleggsmaskiner og visitasjoner til natt.

Jernbanemagasinet spør om kommunikasjonsutstyret på Flåmsbanen er godt nok.

– Vi trenger nok bedre utstyr i flere av tunnelene. Dersom vi skulle få en avsporing med et fullt turisttog i en av tunnelene i dårlig vær, er neppe dagens kommunikasjonsutstyr godt nok, svarer Arne O. Øyre – forsiktig. Evakuering i disse omgivelsene er ikke bare bare.

– Ny GSM-R togradio vil opplagt forbedre sikkerheten på Flåmsbanen, mener Arne O. Øyre.

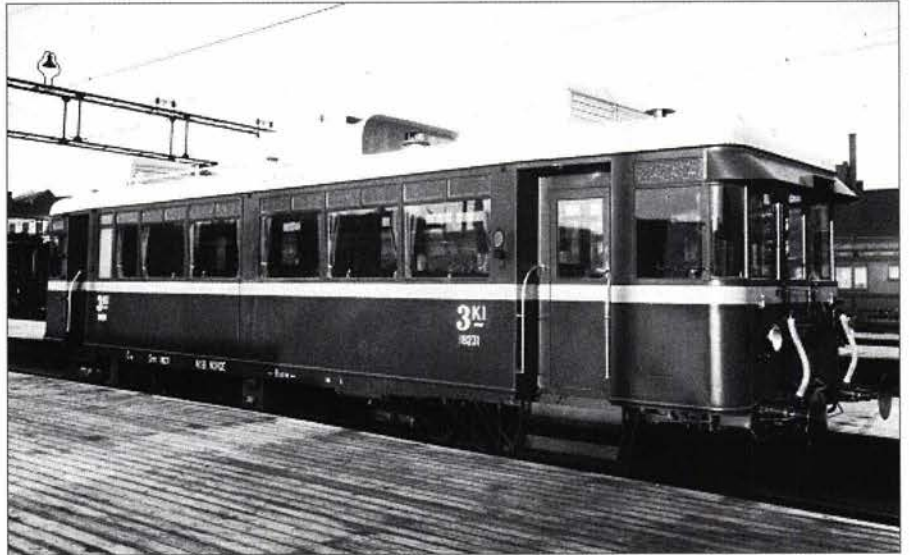
Ukjent pansertog i 1940 frem i lyset

Små-nytt

Et norsk pansertog ble i 1940 satt inn i kampene mot tyskerne. I biografien om krigsflygeren Tarald Weisteen (88) fra Hønefoss føyer journalist og forfatter Cato Guhnfeldt en ny brikke til norsk krigshistorie.

Opplysningene om togets innsats har til nå vært ukjent. Etter innsatsen med pansertoget dro Weisteen - som bor i Oslo - til Storbritannia der han ble Norges ledende nattjager-flyger under andre verdenskrig. Han oppnådde i alt ti luftseire, inkludert nedskyting av syv V1 «flyvende bomber», Adolf Hitlers gjengjeldelsesvåpen mot London. Dette gjorde ham til toppscorer av V1 i britiske Bomber Command. Weisteen var med sin Mosquito nattjager også første nordmann over invasionsområdene i Normandie på D-dagen 6. juni 1944.

Pansertoget, som ble satt inn i kampe- ne i Gudbrandsdalen og hadde 20 mann om bord, var i aksjon nesten frem til kapitulasjonen i Sør-Norge i begynnelsen av mai 1940. Blant annet ble et tysk Heinkel



Opprinnelsen: Pansertoget var opprinnelig en motorvogn fra Solørbanen som ble bekledd med jernplater på Hamar stasjon. Innvendig ble soldatene beskyttet av en halv meter høye kasser med sand langs begge veggene.

111 bombefly skutt ned nær Otta – av Weisteen selv.

Tog ble satt inn i kamp etter at tyske fallskjermssoldater hadde forskanset seg på Lindsøgårdene i Dovre og blokkerte all trafikk gjennom dalen i fem dager. Pansertoget ble i løpet av kamphandling-

ene flere ganger angrepet av tyske bombefly, og en av togmannskapet ble såret. Soldatene på toget var utstyrt med tunge vannavkjølte Colt-mitraljøser. Toget ble til slutt forlatt på Lesjaverk stasjon på grunn av bensinmangel.

Misnøye med konkurranseregler

Både Jernbaneverkets og NSB har reist innvendinger mot Samferdselsdepartementets (SD) forslag til konkurranseregler for driften på Gjøvikbanen.

Særlig retter misnøyen seg mot bruken av rullende materiell. SD vil at en ny aktør skal ha rett til bruke NSBs eksisterende togmateriell, men ingen plikt til å bruke det. Det vil kunne føre til at en ny aktør som vil vinne anbudet, kan presse prisen ved å bruke gammelt togmateriell med dårligere standard enn dagens tog på Gjøvikbanen. Ved et slikt utfall risikerer man at nyere tog blir stående ubrukt, og det blir ikke noe incitament til å fornye togmateriellet. Noe annenhåndsmarked for slike tog eksisterer ikke.

Materiell-pool

Som kjent fra tidligere gjennom innlegg av jernbanedirektør Steinar Killi i Jernbanemagasinet forløper, Kjøreveien, går han inn for at staten bør opprette en pool som eier jernbanemateriell, og som leier det ut til eventuelle nye aktører. Dette synet deles også av Flytoget og Connex i deres høringsuttalelse til SDs forslag.

Også Jörg Westermann i Norsk Bane er i avisinnlegg kritisk til hvordan SD behandler NSB i sitt forslag til konkurranseregler. Det kan se ut som SD ofrer NSBs interesser og økonomi for å kunne stable en ny aktør på banen. Det kan kanskje være betimelig å minne om den danske regjeringens krumspring da den avviste det rimeligste anbudet fra DSB og i stedet åpnet for Arriva i driften av togstrekninger på Jylland.

DB ut av britisk anbud

Den tyske jernbanen, DB, har trukket seg ut av samarbeidet med Stagecoach og Virgin Group som la inn anbud på britiske InterCity East Coast franchise. Den danske jernbanen, DSB, er også en av de prekvalifiserte anbyderne. Nå har britiske ESW kjøpt seg inn i selskapet som danskene etablerte for anbudsrunderen. De øvrige to anbuds-giverne er First Group og Great North Eastern Railway.

Klar for 30 tonn

Små-nytt

«Ofotbanen ready for 30 tons». Slik lød en av overskriftene på X-Rail.net's nyhetssider i midten av september. Denne nettpublikasjonen som følger nøye med også i vår hjemlige jernbaneutvikling, har fått med seg at arbeidet har pågått siden 1999 og har kostet rundt 200 mill. NOK.

X-Rail opplyser som sant er, at LKAB gjennom Malmtrafik AS – MTAS både initierte oppgraderingen av linjens bæreevne og har bidratt til finansieringen. Også overgangen fra DM3-lok til de nye IORE-lokene er omtalt på nettsiden som kjennetegn til fiaskoen med de nye 30 tonnsmalmvognene som gjorde at LKAB nå venter på vogner etter gammel, velprøvet modell.

Nytt: Et av de nye IORE-lokene på Ofotbanen ved km 25 sist sommer. (Foto: Roar G. Nilsson.)



NS tar høyden i bruk

I disse tider med jernbanehistorie blant annet om krigstiden er det kanskje best å minne om at vårt eget Nasjonal Samling heldigvis er gått ut av tiden. Det er NSBs søsterorganisasjon Nederlandsche Spoorwegen det her dreier seg om, og overskriften henspiller på den stadig økende bruk av dobbeldekkertog i ost- og tulipanlandet. Fra 2. september tok NS i bruk sitt dobbeldekkertog nr. 300. Det er fire år siden det ble bestilt 378 nye togsett med plasser i to etasjer til bruk i intercitytrafikken. Hensikten var å gi mer plass til og å øke komforten for passasjerene. De nye

togsettene er en forbedret utgave av de 290 dobbeldekkkerne som NS tok i bruk midt på 90-tallet.

Bombardier, som leverer de nye togene, startet leveransen i 2002 og skal avslutte i løpet av 2005. Når hele ordren er på sporet, vil disse intercitytogene kunne frakte bortimot 1 million passasjerer hver dag. Hvert togsett er 160 meter langt og har 596 sitteplasser. Det er to plasser til rullestoler i hvert sett. Av de fire toalettene i toget er to tilgjengelige for rullestolbrukere. Toppfarten er 160 km/t.

Flere tar Sørlandsbanen

Togene mellom Kristiansand og Oslo hadde hele 33% flere passasjerer i september i år, sammenlignet med samme måned i fjor. NSB tror at miniprisen på 150 kroner, økt punktlighet, enklere billettbestilling over internett og at togene nå stopper på flere stasjoner, er de viktigste årsakene til trafikkveksten. Også på Arendalsbanen har det vært en tilsvarende trafikkøkning.

Kilde: JBV Banenettet

Jernbanen blir igjen statlig

For femten år siden privatiserte New Zealand jernbanen. Nå har regjeringen kjøpt tilbake infrastrukturen fra den nåværende eieren Toll Rail. Toll Rail fortsetter med vedlikehold inntil den nye statlige baneforvaltningen overtar i løpet av høsten 2004. Den newzealandske regjering vil investere tilsvarende 127 millioner amerikanske dollar de nærmeste årene i banenettet som er sterkt nedslitt.



Plass til 596: Hvert to-etajers togsett som er levert av Bombardier til Nederlandsche Spoorwegen, er 160 meter langt og har 596 sitteplasser. Det er to plasser til rullestoler i hvert sett. (Foto: Scanpix)

20-krone med spesialpreg

Små-nytt

I forbindelse med jernbanens 150-årsjubileum utgir Norges Bank en 20-krone med spesialpreg. Jernbaneansatte kan bestille jubileumsmynnten direkte fra Den Kongelige Mynt.

Det er ikke ofte Norges Bank har slike utgivelser, opplyser salgssjef Kjell Wessel i Den Kongelige Mynt til Jernbanemagasinet. Siste gang var i 2002 til 200-årsjubileet for Nils Henrik Abels fødsel.

Den Kongelige Mynt på Kongsberg er produsent av all norsk mynt og naturlig nok også denne 20-kronen til jernbanejubileet. I denne forbindelse er det laget kun 10.000 mynt i spesialkvalitet brilliant.

Jubileumsmynnten pakkes i egen emballasje (se bildet) med tekst og bilder relatert til jubileet og koster 110 kroner.

Mynten bestilles direkte fra Den Kongelige Mynt på telefon 32299530 eller telefaks 3229550, alternativt e-mail: bestilling@dkm.no mailto:bestilling@dkm.no

Bestille: Jernbaneansatte kan bestille jubileumsmynnten direkte fra Den Kongelige Mynt på telefon, faks eller e-post.



Tester svensk arbeidsmaskin

JBV Drift i Tønsberg har i høst testet en svensk arbeidsmaskin (tralle). Maskinen tilsvarer en ny Robel i størrelse og kraft, men har et noe annet utstyr og utseende.

NJÅL SVINGHEIM

– Så langt er vi godt fornøyde med den nye tralla, forteller en av førerne, Thore Valmestad. Maskinen, som er bygd av Kockums Mekaniske verkstad i Malmö, er innleid fra Banverket i tre år.

Utstyr

Den svenske maskinen er utstyrt med blant annet plogskjær for rydding av ytre del av plattformen. Den har underliggende sporrensere og fester for frontplog. En stor fordel med maskinen er at den kan vendes på fri linje. Vending skjer ved at maskinen løfter seg selv rundt ved hjelp av en plate som felles ned på skinnegangen. Førerplassen er meget oversiktlig og er bl.a. utstyrt med en liten dataskjerm som viser hastighet etc. I førerhytta er det kjøleskap og mikrobølgeovn. Tralla har en motor på 480 hk og har gode gangegenskaper på sporet, ifølge Valmestad. Den har også en krypekjøringsfunksjon som holder 10 km/t, noe som er til god hjelp



Vendes: Kockums-tralla i Tønsberg. Arbeidsmaskinen kan vendes på fri linje ved å løfte seg selv rundt ved hjelp av en plate som felles ned på skinnegangen. (Foto: Njål Svingheim)

ved for eksempel pukktømming. Krana på Kockums-maskinen er av en annen konstruksjon enn Robeltrallenes kraner og krever dispensasjon for bruk under kontaktledning. –Vi mener det er viktig for JBV å teste ut også andre typer arbeidsmaskiner, forteller Roar Eng-ronningen ved Maskinsentralen. Den

svenske maskinen er noe rimeligere både i innkjøp og drift enn en Robeltralle. JBV har om lag 25 eldre arbeidsmaskiner som står for tur til utskifting. To førere og to reparatører har vært på kurs hos leverandøren for å kunne kjøre og vedlikeholde maskinen.

Mange vil bli lokførere

Små-nytt

110 søkere ønsker opptak i det første kullet på lokomotivfører-utdanningen ved Norsk jernbaneskole. 20 av dem får plass når skolen starter opp i januar.

NJÅL SVINGHEIM

– Dette er første gang at lokomotivfører-utdanningen skjer utenfor NSB. Lokomotivfører-utdanningen har nå blitt en fagskoleutdanning, og studentene må finansiere studiene selv. Tidligere fikk man lønn etter inntak som lokfører aspirant i NSB, sier skolesjef Harald Storstrøm. Norsk jernbaneskole vil ta inn ca. 40 av søkerne til helsesjekk, og tidlig i oktober startet de første intervjuer med søkerne. Etter dette skal søkerne gjennomgå en arbeidspsykologisk test for å finne ut om de er egnet til å bli lokførere. –Helt til slutt vil vi foreta en sluttvurdering før vi sender ut tilbud om skoleplass til 20 søkere. Dette skal etter planen skje den 22. oktober, opplyser Storstrøm. Den vanligste bakgrunnen til søkerne til lokførerutdanningen er fullført videregående skole innen elektro- eller mekaniske fag (fagbrev), eller allmennfaglig studieretning med fordypning i matematikk.

Opptak etter behov

Datoen for skolestart er satt til 17. januar neste år, og utdanningen i skolens regi vil strekke seg over to semestre. Deretter skal studentene få den resterende opplæring-



Starter: I januar starter utdanning av 20 nye lokførere i regi av Norsk Jernbaneskole på Grorud i Oslo. Her er lokfører Terje Granli på jobb på Rorosbanen.

(Foto: Øystein Grue).

en hos den enkelte operatør som har behov for nye førere. Antallet studieplasser er tilpasset de råd vi har fått fra operatørene, og antallet vil bli vurdert fra år til år i samråd med dem, sier Storstrøm.

Instruktørene ved Norsk jernbaneskoles lokførerutdanning er erfarne lokførere med pedagogisk tilleggsutdannelse, og skolen vil i starten av ha lokaler på Grorud i Oslo. Norsk jernbaneskole er organisert som en avdeling i Jernbaneverket.

Nei til dobbeltspor på Hauketo

En enstemmig Miljø- og samferdselskomité i Oslo har vendt tomme ned for å legge det planlagte dobbeltsporet mellom Oslo og Kolbotn innom Hauketo. Samferdselspolitikkerne i hovedstaden ønsker i stedet sammenhengende tunnel på hele strekningen.

– Jernbaneverket ønsket i utgangspunktet å utvide dagens stasjon på Hauketo. Oslo kommune ville imidlertid heller bygge en ny stasjon i fjell. Det sa vi bestemt nei til, men subsidiært gikk vi inn for å legge tunnelen utenom Hauketo, sier utbyggingsdirektør i Jernbaneverket. Magne Paulsen, i en kommentar. Det er altså dette forslaget komitéen nå har trykket til sitt bryst, konstaterer Paulsen. Han tror ikke siste ord er sagt i denne saken.

Kilde: JBV Banenettet

Endringer i norsk-svensk gods

Den 6. september ble det bestemt at RailCombi AB, som er kombi-transportør i Sverige og datterselskap under CargoNet i Norge, fra årsskiftet av skal integreres helt i CargoNet. Fra samme dato, 1. januar 2005, forsvinner navnet RailCombi fra godsarenaen i Sverige. Det er fortsatt et utstrakt samrøre mellom Norge og Sverige på gods-siden. NSB AS eier 55 prosent av CargoNet, mens Green Cargo AB eier resten.

ÖBB jakter på damer

De østerrikske statsbaner er på kvinnejakt. Blant 4.700 lokførere er det kun fire kvinner i dag. Nå skal ÖBB ansette 90 nye lokførere til tjeneste i den østlige delen av landet og vil benytte anledningen til å gjøre noe med kvinneandelen. Kvinner anmodes derfor spesielt om å søke. Man ønsker folk mellom 19 og 35 år i alder og som har en fullført utdanning bak seg. Videre kreves førsteklases hørsel og syn og dertil en bestått modenhetstest.

«Danmark Stadig Bedre»

Små-nytt



Må fungere: Togprodusenten AnsaldoBreda leverer de nye IC4-togene. DSB har gjort det klart at de nye togene ikke overtas før de er testet og fungerer. Foto: Scanpix

DSB gjør det igjen. Enda en gang må budsjettet justeres – oppover! Nå forventer selskapet et overskudd på 600 – 700 millioner danske kroner.

REIDAR SKAUG HØYMORK

Overskuddet i første halvår ble på hele 663 mill. DKR før skatt, og det er 239 millioner bedre enn i første halvår i 2003. Tallet på passasjerer økte med om lag 1 prosent, mens inntektene fra dem økte med tre prosent.

Togprodusenten AnsaldoBreda leverer de nye IC4-togene til DSB, og i juli startet produsenten testkjøring i det sørlige Danmark. DSB har gjort det helt klart at de ikke vil overta IC4-togene før de er testet og fungerer i samsvar med betingelsene. Etter en revidert leveringsplan fra AnsaldoBreda er det nå klart at det første togsettet først vil bli levert til DSB sommeren 2005. Deretter starter programmet med interne tester og opplæring av personale. Det regnes med at de første IC4-settene vil bli satt inn i ordinær trafikk ved årsskiftet 2005/2006.

Også utenlands går det bra for DSB. Driften på Roslagsbanan i Stockholmsområdet sammen med Svenska Tågkompaniet er en suksess. Her har de kontrakt fram til 2008 med opsjon på ytterligere

fem års operasjon. DSB er også prekvalifisert for togdrift i England og Norge. Forstår dere dansk, gjøvikinger?

DB-privatisering utsettes

Den tyske, statlige jernbanen (DB) går ennå ikke med overskudd tross stadige prisøkninger. Meningene er fortsatt delte om en privatisering skal skje med eller uten infrastrukturen, som i dag håndteres av et selskap innen DB-konsernet. Forbundsagen har gått i mot DB-sjefens linje, og får støtte fra industriarbeidsgiverne og jernbaneforbundet. Til og med den tyske jernbaneindustrien er negativ til privatisering. Forbundskansler Gerhard Schröder sier nå at delprivatiseringen av DB først kan skje i perioden 2006-2008.

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 Anonsen
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. 59966050/91650176
e-post: ihj@jbv.no






Info Nord

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

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

Punktlighet

(% av tog i rute til endestasjon)

	Mål	Res. 2003	Juli	August	September	Hittil 2004	
LANGDISTANSE:							
<i>Persontog:</i>							
	Dovrebanen	90	88	93	84	85	90
	Nordlandsbanen	90	87	98	90	88	92
	Bergensbanen	90	84	94	92	93	91
	Sørlandsbanen	90	86	78	85	86	88
<i>Godstog</i>							
	Dovrebanen	90	84	95	90	74	85
	Nordlandsbanen	90	87	95	95	91	93
	Bergensbanen	90	76	89	84	75	80
	Sørlandsbanen	90	90	85	91	96	90
MELLOMDISTANSE:							
	Østfoldbanen	90	89	93	91	86	90
	Vestfoldbanen	90	77	81	85	90	85
	Lillehammer	90	82	82	84	81	83
	Gjøvikbanen	90	83	94	95	89	91
FLYTOG:							
	(ank. Gardermoen)	90	95	98	94	95	95
LOKALTOG:							
	Oslo-området (hele døgnet)	90	86	91	91	89	89
	Jærbanen	90	84	97	93	92	91
	Vossebanen	90	90	96	91	93	94
	Trønderbanen	90	93	94	97	94	95

Driftsulykker *

	2003	September	Akkumulert		2003	September	Akkumulert
Sammenstøt:				Alvorlig skadde:			
Tog - tog	1	0	0	Reisende	0	0	0
Tog - person	1	0	0	Ansatte	0	0	0
Tog - kjøretøy	17	1	5	3. person	0	1	1
Tog - objekt **	17	1	9	Dyrepåkjørsler:			
Avsporing:					1796	47	1089
Persontog	1	0	1	*Driftsulykke på linje eller stasjon hvor skinnegående materiell har vært i bevegelse, og hvor person er drept eller alvorlig skadet, eller hvor det har oppstått store skader på skinnegående materiell, spor og andre installasjoner.			
Godstog	5	0	1	**Ras, endebutt, kjøretøy som er kommet på linjen (ikke planovergang).			
Andre tog	0	0	0				
Drepte:							
Reisende	1	0	0				
Ansatte	0	0	0				
3. person	4	0	1				



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

Jernbane magasinet

Organ for Jernbaneverket
Nr 9 - Oktober 2004

Få endene til å møtes

Vi kan like det eller ikke, men vi er altså midtveis i oktober. Det lakker og lir ubønnhørlig mot vinter. Om litt staverer vi hjelpe-løse rundt som Bambi på glattisen mens vi kollektivt gruer oss til førjulshelvetet med alt det innebærer av trengsel ved kassaapparatene av folk som ikke har tatt forslaget om økt moms på alvor.

Harry-sporet

Et slikt utgangspunkt skulle normalt borge for en temmelig lurvete sinnsstemning, men slik er det ikke. Jeg er tvert imot i nokså godt humør. Dels fordi sola skinner, dels fordi høsten i bunn og grunn er en fin årstid med flotte farger og frisk luft, men også fordi Steinar og den øvrige ledelsen var så til de grader fornøyd med forslaget til statsbudsjett.

Sjokk og vantro

Og er managementet happy, er jeg også det. Føler meg på en måte forpliktet til å være det, selv om det er både uvant og rart. Spesielt rett etter at proposisjon nr. 1 ligger på bordet. Tilfredshet med statsbudsjettet blir som sukker på lutefisk. Det går ikke helt i hop. Ikke blir det mye spalteplass av godsligheta heller. Og slik må det nødvendigvis bli når vi står med lua i hånda og snakker om et skritt i riktig retning i en verden der kreti og pleti himler med øynene i sjokk og vantro over statsbudsjettet.

Oppsiktsvekkende

Nå skal det nevnes at Steinar i sine kommentarer har påpekt at forslaget til statsbudsjett ikke inneholder noen signaler om hvordan regjeringen planlegger å følge opp Stortingets vedtak om Nasjonal transportplan for perioden 2006-2015. At



budsjetteksten ikke inneholder slike signaler er i seg selv oppsiktsvekkende.

Melkespreng

Vi snakker tross alt om en ekstra milliard i året til jernbaneformål som stortingsflertallet var rørende enige om så seint som i vår. Der er også grunn til å påpeke det manglende samsvaret med statsrådets lovnader under jubileet tidligere i høst. Lovnader om jernbanesatsing for fulle mugges, remember? Vel er det meste

relativt, men uansett om regjeringen skritter i den ene eller andre retningen er det bekymringsfullt lite i statsbudsjettet som vitner om melkespreng.

Kompetanse

Det er dumt fordi det kan bety at vi får mindre å henge fingrene i, noe som i sin tur kan medføre at vi mister mye av den verdifulle kunnskapen og kompetansen vi har vi våre rekker. Kunnskap og kompetanse som er helt avgjørende for å drive gjennom store og kompliserte prosjekter som f.eks. det nye dobbeltsporet mellom Sandvika og Asker. Jeg håper imidlertid at politikerne følger opp tidligere vedtak slik at endene under de nye jernbanebroene i Sandvika ikke blir de alene om å møtes, men at også vi får midler nok, slik at vi får økonomien og endene til å gå i hop. Det har vi jaggu fortjent!

Harry K

Månedens lille frekke

Kunnskap er makt, men bløff gjør stort sett samme nytten