

# Jernbane

---

Nr. 1 - 2005

---

## *magasinet*

# – Verdensrekord

Norge kom sent i gang, men Jernbaneverket med jernbanedirektør Steinar Killi i spissen har bygd ut kommunikasjonsnettet GSM-R raskere enn noe annet land. – Vi har satt uoffisiell verdensrekord, sier samferdselsminister Torild Skogsholm.



Jernbaneverket

side 26-31

# Signaler



## 2005

Vi er snart én måned ute i 2005. To viktige milepæler er allerede passert. I midten av januar hadde vi gleden av å kunne markere den offisielle åpningen av GSMR-sentralen i Trondheim. Dette markerte også at vi er i land med første fase av GSMR-utbyggingen, og at systemet er i bruk for nødkommunikasjon på Nordlandsbanen-, Rørosbanen- og Raumbanen.

Utbyggingen har gått raskt, og det er et imponerende arbeid som er nedlagt etter at utbyggingsvedtaket ble fattet. Til tross for Norges vanskelige klima og topografi er det blitt arbeidet så raskt at vi faktisk kan snakke om en verdensrekord i GSMR-utbygging – og vi holder kostnadene. I løpet av 2006 skal vi fullføre nesten hele resten av nettet. Da vil vi ha etablert et system som vil bety en stor rasjonalisering av øvrige kommunikasjonssystemer, og som samtidig åpner for nye, framtidrettede anvendelsesmuligheter.

Den andre milepælen i januar var åpningen av Norsk Jernbaneskole i Jernbaneverkets regi. Ved at Jernbaneverket overtar store deler av opplæringsansvaret i jernbanesektoren har vi sikret en operatoruavhengig utdanning av i første rekke lokomotivførere. Skolen skal også ivareta Jernbaneverkets eget opplæringsbehov. Også her har arbeidet skjedd i rekordfart, og det er en solid innsats som ligger bak etableringen av skolen.

Gjennom 2004 la vi et solid grunnlag også på flere andre områder. Vi hadde tidenes beste punktlighet; vi forbedret service og informasjon og vi har hatt en økonomioppfølging som har gitt oss nærmest null i avvik i forhold til budsjett. Gjennom god samhandling og jobbing har vi levert.

Men vi skal ikke hvile på laurbærene. I høst vil vi kunne se fram til åpningen av dobbeltsporet mellom Sandvika og Asker. Denne første delen av en moderne jernbane i vestkorridoren vil fjerne noen av flaskehalsene våre og gi en god pekepinn på hvilke forventninger vi kan se fram til når hele strekningen fra Lysaker til Asker står ferdig.

Likevel er det våre interne utfordringer som i stor grad vil prege 2005. Nedbemanningen og konkurranseutsettingen av driftsapparatet vårt vil kreve mye av mange og skal gjennomføres på en ryddig og ansvarlig måte.

Året 2005 vil bli utfordrende for Jernbaneverket.

*Steinar Killi*  
Steinar Killi

Jernbanedirektør



**22** En av Europas mest værharde fjellstrekninger er blitt enklere å hanskens med enn før.  
**Enklere**



**36** Informasjonssjefen, som jobber med fotballstjerner og sportsreportere fra hele verden, får alltid det siste ordet.  
**Siste ordet**

Tar sats – hjemme og ute	4
Endringene – skritt for skritt	8
Konkurranse om milliarder	10
Dyrt med politisk drevet konkurranse	14
- Ha is i magen	16
Ja til omstilling, men ...	20
Tog 62 i rute	22
Ny togradio i ekspressfart	26
- Som natt og dag	28
Lettet – fire år etter Åsta	30
Månedens gjest:	
Hvorfor bruker vi toget?	32
Åtte systemer blir ett	34

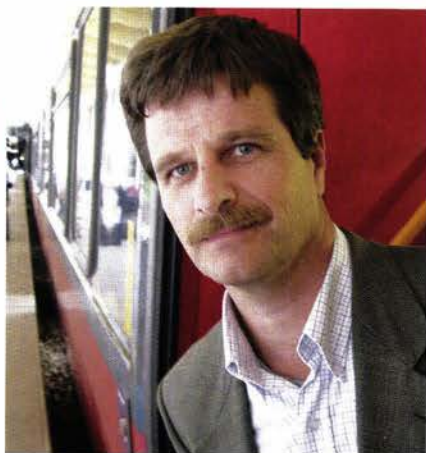


**10**  
**Vanskeligst** Vintervedlikehold er blant de oppgavene som det er vanskeligst å konkurranseutsette.

**32**

**God følelse**

Han får en god følelse når toget er klart til avgang.



**4** - Ut i jungelen

Han er forberedt på en tøff overgang når han tar skrittet fra «å være i en dyrehage til å komme ut i jungelen.»

*Min arbeidsdag:*

Jernbanens doktor 35

*Møte med:*

Fra Zidane til signalfeil 36

Smånytt 40

Min mening 44

Nytt fra biblioteket 45

Mitt jernbanebilde 46

Punktlighet og driftsulykker 47

Harrysporet 48

# Jernbane

## magasinet

**ANSVARLIG REDAKTØR:**  
Svein Horrisland

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

**JOURNALIST:**  
Øystein Grue  
**MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:**  
Reidar Skaug Høymork  
Per Rathe  
Njål Svingheim  
Harry Korslund

**FØRSTESIDE-BILDE:** Øystein Grue

**ADRESSE, REDAKSJONEN:**

Svein Erik Bakken  
Jernbaneverket HK  
Boks 1162, Sentrum, 0107 Oslo  
22 45 51 56  
E-post: svein.erik.bakken@jbv.no  
Redaksjonen avsluttet 21. januar 2005.

**UTGITT AV:**

Jernbaneverket, Stortorvet 7  
Opplag: 5.000  
www.jernbaneverket.no  
Layout: Aktuell, Oslo  
Trykk: Gan Grafisk, Oslo  
Distribusjon: Bedriftssupport, linje 51062

# Tar sats – hjemme

**Baneservice AS vil bygge seg opp som en totalleverandør av jernbanetekniske tjenester. Drift og vedlikehold blir et nytt satsingsområde, og en fjerdedel av omsetningen skal hentes i Sverige og Danmark.**

TORE HOLTET OG ØYSTEIN GRUE

Mens jernbaneansatte toget gjennom Oslos gater i protest mot konkurranseutsettingen av Jernbaneverkets driftsapparat, kunne ledelsen i Baneservice glede seg over å få tilført kapital, lån og eiendeler for til sammen 280 millioner kroner.

Den 8. desember ble stortingsvedtaket fattet, og 1. januar ble båndene til Jernbaneverket kuttet. Den første generalforsamlingen i Baneservice AS ble holdt 31. januar.

## Tøff overgang

Administrerende direktør, Lars Skålnes, har god oversikt over sentrale deler av det norske jernbanenettet fra sitt kontor på toppen av Oslo City. Han er heller ikke overrasket over Stortingets beslutning om å legge det meste av drifts- og vedlikeholdssoppgavene ut på anbud.

– Nei, det ligger vel i sakens natur at det måtte gjøres noe der, sier han.

– Det kunne vært gjort på andre måter, men jeg må innrømme at vi i denne prosessen har konsentrert oss om vår egen situasjon.

– Er du komfortabel med det økonomiske utgangspunktet til Baneservice AS?

– Passe komfortabel, ja. Men det krever at vi tar en omstrukturering og raskt blir et kostnadseffektivt selskap. Vi står midt oppe i en tøff overgang fra å være en intern leverandør til å bli en ekstern leverandør.

– Nå kan vi ikke gjøre avtaler mann og

» ... forskjell på å være i en dyrehage og å komme ut i jungelen

mann imellom og fikse ting og si: «Sånn har vi alltid gjort det.» Vi må lære oss en mer formell måte å gå fram på, og det kan bli vanskelig nok for mange. Det kreves en holdningsendring og en atferdsendring, og det er ikke alltid lett for folk på min alder. Tålmodigheten vil bli satt på prøve hos mange. For det er forskjell på å være i en dyrehage og å komme ut i jungelen.

## 30 prosent av markedet

– Samferdselsminister Torild Skogsholm uttalte til Jernbanemagasinet (Nr. 11/2004) at Baneservice kan bli en sentral drifts- og vedlikeholdsaktør på det norske jernbanenettet. Er dere klar for en slik satsing og omstilling?

– En slik satsing er vi ikke klar for nå, men den må komme. Vi er forhåpentligvis klare når konkurranseutsettingen starter i 2007. I utgangspunktet hadde vi to alter-

» Nå kan vi ikke gjøre avtaler mann og mann imellom



nativer: Enten å bli en totalleverandør av jernbanetekniske prosjekter, inkludert drift og vedlikehold, eller å bli en mindre nisjeleverandør. Vi har valgt å gå for det første. Jeg tror ikke vi vil greie å overleve uten at vi går inn og konkurrerer om drifts- og vedlikeholdssopdrag.

– Blir dere en stor aktør?

– Vi ser for oss en markedsandel i Norge på omtrent 30 prosent – i omsetning omtrent like store som det vi er i dag, kanskje litt større.

– Tror du på stor konkurranse?

– Jeg tror konkurrentene vil dukke opp fortere enn vi liker.

## Store og små konkurrenter

– Hvem blir de største konkurrentene?

– Jeg ser for meg noen få store selskaper og mange små nisjeselskaper som har

ekspertise på et begrenset område. De tradisjonelle entreprenørene kan også komme til å gå inn på deler av dette markedet. Der ser vi allerede tendenser til i dag.

Skålnes nevner utenlandske selskaper som tyske Wibe og Carillion Rail. Sistnevnte har vært inne i Norge på investeringssiden, i tillegg til at de også har ansvar for jernbanevedlikehold i andre land.

– Hvilke andre norske selskaper vil kunne ta opp konkurransen?

– Jeg tror det vil poppe opp mange selskaper som tilsvarende Teas og Jernbaneservice, og jeg blir ikke overrasket om det dukker opp flere selskaper med utspring i Jernbaneverket. Her finnes mange dyktige folk som kan tenkes å slå seg sammen.

## – Bøye knea

– Baneservice skal ifølge opplegget fra regjeringen nedbemannes med 30 ansatte, men så skal dere i neste omgang øke bemanningen som et ledd i konkurranseutsettingen av drift og vedlikehold?

– Til syvende og sist er det markedet som bestemmer hvor store vi kan være til enhver tid, men vi kan ikke hoppe med stive bein. Vi må kunne bøye knea for å satse. Etter hvert som flere arbeidere blir konkurranseutsatt og vi eventuelt greier å utvide vår markedsandel, vil vi bemanne oss opp tilsvarende. Men når vi forsøker å gjette om framtida, ser vi at det kan bli nødvendig å gå litt ned med bemanningen. Det er riktig at vi har fått tilført midler til dette. Men bruker vi dem ikke riktig, blir de tatt ifra oss.

– Hva blir avgjørende for at Baneservice skal lykkes?

– Vi må ha den nødvendige kompetansen og bruke den på en effektiv måte.

– Har dere denne kompetansen i dag?

– På den jernbanefaglige siden: ja. Så lenge det dreier seg om denne fagkompetansen, så har vi i bøtter og spann. Men vi må bygge oss kraftig opp på den forretningsmessige siden, og det gjelder særlig alt som har med kontrakter og innkjøp å gjøre.



# og ute



*Tar av: - Vi må bøye knea for å satse,  
sier administrerende direktør Lars Skålnes  
i Baneservice AS.*

*(Foto: Øystein Crue).*



Foto: Øystein Grue

### Kun jernbane

– Tidligere sjef for svenske Banverket, Jan Brandborn, mener at Baneservice må kunne virke både utenfor jernbanesektoren og utenfor landets grenser. «I motsatt fall kommer Baneservice til å få et kort liv som aksjeselskap,» sier han. Deler du hans bekymring?

– Jeg tror han har helt rett i at vi må virke utenfor landets grenser, blant annet fordi vi har så kort sesong her hjemme. Konkurransen er internasjonal, derfor er vi til en viss grad nødt til å være på den internasjonale arena. Men vi kommer nok til å begrense oss til Sverige og Danmark.

– Når det gjelder å virke utenfor jernbanen, så konstaterer jeg at våre søsterselskaper i Sverige og Danmark holder seg innenfor jernbanen, enn så lenge. Det er i dag rimelig tøff konkurranse og nok kapasitet i anleggsbransjen, og jeg tror ikke vanlig anleggsarbeid er veien å gå for oss.

– Svenskenes «Baneservice» er fremdeles en del av Banverket ...

– Vi er eid et nivå lengre oppe i hierarkiet – av Samferdselsdepartementet. Det er vel det som er forskjellen. Banverket eier både en industridivisjon og en produksjonsdivisjon og kan derfor bli beskyltet for kryssubsidiering, uten at det

trenger å være tilfelle. Sånn sett er det ryddigere å være organisert som aksjeselskap, og det gir oss større forretningsmessig frihet.

### Sikkerhet i framsetet

– Mange mener at konkurransetsettingen vil gå på sikkerheten løs?

– Jeg tror ikke at noe selskap vil kunne overleve hvis det er slurvete når det gjelder sikkerhet. De som gjør det, vil verken få jobber eller medarbeidere. Kortsiktig kan du være heldig ved å ta en sjanse. Det skal jeg ikke nekte for. Men smekken får du rimelig fort.

– Baneservice har lagt ned et betydelig arbeid for å øke sikkerheten ved trafikkframføring, og vi vil fortsatt sette sikkerheten i framsetet. Det er ingen ting som kan være så skadelig for Baneservice som et uhell. En ulykke kan være totalt ødeleggende. Vi har ikke råd til å gå på akkord med sikkerheten og kommer heller ikke til å gjøre det.

– Hvordan forklarer du den store motstanden mot konkurransetsettingen? Det er ikke hver dag vi ser så store opptog gjennom Oslos gater ...

– Forandring fryder ikke! De fleste av oss er litt engstelige for det ukjente. Sist vi

hadde noe liknende var da Mesta ble dannet, og etter det jeg har oppfattet, går Mesta svært så bra. Det var heller ikke støyfritt rundt Televerket, men jeg tror folk jevnt over er mer fornøyd med Tele-nor etter at det ble innført konkurranse.

Jeg har imidlertid stor forståelse for at folk kjemper, som i dette tilfellet, for å beholde sine arbeidsplasser.

### – Frigir millioner

Skålnes har allerede fått telefoner fra jernbanefolk som kan tenke seg å starte egne selskaper.

– Jeg ser for meg et mer blomstrende jernbanemiljø i åra framover. I et miljø med konkurranse trives fantasien godt, og gode løsninger vil se dagens lys – mye oftere enn i dag. Derfor tror jeg konkurransen kommer til å drive jernbanen framover.

– Mener du at denne utviklingen vil framskynde en moderne og mer framtidstrettet jernbane?

–Ja, jeg tror faktisk det, sier Baneservice-direktøren og trekker fram et intervju med banesjefen i Borlänge, som forteller at han gjennom en funksjonskontrakt har fått frigitt 25 millioner kroner til forebyggende arbeid og bedre

# ” Konkurranser kommer til å drive jernbanen framover

planlegging. – Sånne, ikke helt ubetydelige frukter, vil gi handlingsrom for å drive fram en mer effektiv og dermed mer framtidsrettet jernbane.

## Krokfot

– Regjeringen legger opp til at Baneservice skal selges på et senere tidspunkt. Når kan det tidligst bli aktuelt med et slikt salg?

– For det første er dette et politisk spørsmål, men hvis en skal ha en rimelig pris for dette selskapet, må en vente fem års tid. Først da har en fått konkurranseutsatt det som skal konkurranseutsettes. Baneservice må i mellomtida bevise at vi er en aktør som kan overleve i dette landskapet.

– Hvordan opplever du de skarpe politiske frontene i forhold til en videre konkurranseutsetting?

– Vi må forholde oss til dagens rammebetingelser, så får vi se hvor store forskjellene blir hvis dagens opposisjon kommer i posisjon. Det er klart at det knytter seg en viss spenning rundt dette, og det hadde vært greiere om vi slapp å leve med en sånn type usikkerhet. For å vedta noe ett år og snu alt opp ned neste år, det er det samme som å spenne krokfot på oss.

## Overskudd

– I 2010 skal det være full konkurranse om drift og vedlikehold på det norske jernbanenettet. Hvordan ser Baneservice ut da?

– Vi har om lag 30 prosent av det jernbanetekniske markedet i Norge, og 20-25 prosent av vår omsetning hentes fra Sverige og Danmark. Vi har 250-300 an-

satte og en god del underleverandører og underentreprenører. Dessuten er vi en sikker bedrift som går med overskudd.

– Hvem eier Baneservice om fem år?

– Da tror jeg kanskje Samferdselsdepartementet overfører eierskapet til

” ... vil ikke overleve uten drifts- og vedlikeholdsoppdrag



Næringsdepartementet, svarer direktør Lars Skålnes i Baneservice AS med et glimt i øyet.

oyg@jbn.no

## Nytt styre

Investeringsdirektør Thor Svegården er styreleder i Baneservice AS.

De øvrige styremedlemmene er markedsjef Anita Kåveland, sivilingeniør Olaf Melbø, finansdirektør Eli Giske, bedriftsrådgiver Are Langmoen, fagarbeider Jon Jessesen, senioringeniør Tore Jegstad og overingeniør Geir Røer.

## Dette er Baneservice AS

- Baneservice ble opprettet i 1992 for å bidra med effektiv utbygging og vedlikehold av jernbane.
- Forretningssiden er å tilfredsstille kundenes behov for maskin- og entreprenørtjenester til jernbane-relatert virksomhet.
- Baneservice ble underlagt Jernbaneverket ved opprettelsen i 1996.
- Fra 1. januar 2005 er Baneservice et statsaksjeselskap eiet av Samferdselsdepartementet.
- Baneservice omsatte i fjor for 358 millioner mot 330 millioner kroner i 2003.
- Selskapet har nå 250 ansatte. Tallet er mer enn halvert siden 1998.
- Største oppdragsgiver er Jernbaneverket, men det er også gjennomført prosjekter i Sverige og Danmark
- Baneservice AS får ved etablering tilført kapital, lån og eiendeler for til sammen 280 millioner kroner.
- Baneservice har en stab og fire forretningsområder (maskin, elektro, spor og utenlandsoppdrag) og kan påta seg alle typer jernbanespesifikke entrepriser.



Forst ut: Et større prosjekt med ballastrensing legges først ut for konkurranse. (Foto: Øystein Grue).

## Nedbemanning i flere omganger

Overtalligheten blir definert ut fra de jobbene som konkurranseutsettes i de ulike delfasene.

Hvis for eksempel sviltebytte på Kongsvingerbanen skal konkurranseutsettes, vil de som ellers ville ha gjennomført denne jobben, bli definert som overtallige. Kriterier ut over dette blir avklart senere.

Nedbemanningen vil derfor skje i flere omganger gjennom hele omstillingsperioden.

Når noen blir definert som overtallige, vil de få tilbud om omstillingsvirkemidler.

## 80 nye årsverk

Bemanningen hos banesjefene skal styrkes med rundt 80 årsverk på landsbasis innen fagområdene linjen og strømforsyning. De nye stillingene vil bli avklart så raskt som mulig etter nyttår. Kompetansen styrkes på noen områder, blant annet på å følge opp anbud. På andre områder kan det bli snakk om nedbemanning innen administrative stillinger.

## JBV Drift fortsetter

En gruppe er i gang med å se på hvordan den fremtidige organiseringen av Jernbaneverket skal være, men inntil videre vil vi beholde den organiseringen vi har. Det betyr at JBV Drift også vil eksistere etter nyttår.

# Endring skritt for

**Konkurranseutsettingen av drift og skje de kommende to-tre åra – enda gjennomføres skritt for skritt. Derfor flere omganger.**

ELLEN SVENDSVOLL OG TORE HOLTET

2005 - 2007

## Prosjektrettet ved

**Fase 1** innebærer at alt prosjektrettet vedlikehold – med unntak av fagområdene signal og tele – skal konkurranseutsettes. Dette vedlikeholdet skal være fullt ut konkurranseutsatt i løpet av 2007. Jernbaneverket skal med egen bemanning utføre all kontroll, visitasjon og inspeksjon innen alle fagområder.

Tiltakene ligger nær opp til Jernbaneverkets eget forslag om konkurranseutsetting og nedbemanning. Forskjellen går på at Jernbaneverket ville nedbemanne først og konkurranseutsette etter hvert. I stedet skal konkurranseutsettingen starte med en gang. Det er anslått at denne fasen totalt vil innebære en nedbemanning på 600 årsverk, mens Jernbaneverkets forslag var på 400.

**Fase 1 A** starter i år med konkurranseutsetting av større vedlikeholdsoppgaver.

2007 - 2009

## Banestrekninger

**Fase 2** innebærer at alt beredskapstilknyttet vedlikehold, samt snørydding i spor og drift av fellesarealer skal konkurranseutsettes i form av strekningsvise funksjonsavtaler.

Her kan det bli snakk om å benytte virksomhetsoverdragelse. Det innebærer at hele virksomheten på en gitt strekning med mannskap og maskiner overføres til



# ene – r skritt

hold skyter fart allerede i år. Mye vil  
2007. Overgangen til full konkurranse  
å definisjonen av overtallige foregå i

## ehold på anbud

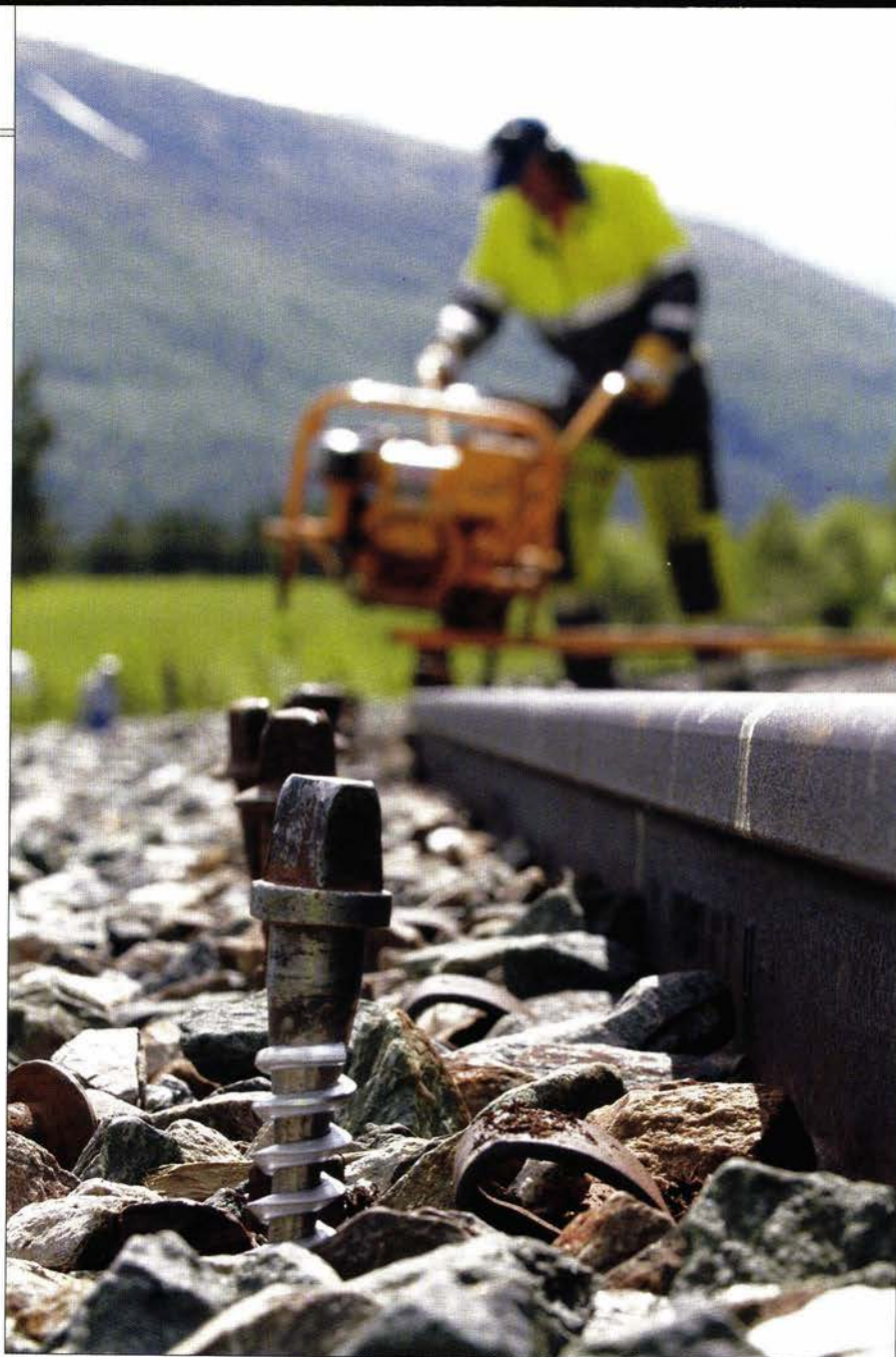
Her har JBV allerede betydelig erfaring. Det plukkes ut store, tunge oppgaver med begrenset geografisk utstrekning, for eksempel ballastrensing og forberedelser til ballastrensing.

**Fase 1 B** omfatter områder der Jernbaneverket har begrenset erfaring med konkurranseutsetting. Det gjelder for eksempel sviltebytte, skinnebytte, sporvekselbytte og fjellsikring. Oppgavene kan bli satt sammen til større prosjekter, men overgangen vil skje gradvis for å vinne erfaring.

**Fase 1 C** handler om planleggbare aktiviteter innenfor forebyggende vedlikehold og øvrige fornyelsesaktiviteter. Dette er aktiviteter som i dag ikke er definerte prosjekter, og der Jernbaneverket har mindre erfaring med anbudgrunnlag og praktisk gjennomføring.

## anbud

en ekstern entreprenør. De ansatte fortsetter i samme jobb som før, men med ny arbeidsgiver. Detaljene rundt en slik overføring vil først foreligge når andre sentrale forhold er avklart. Konkurransetsetting av beredskap krever en bedre dokumentasjon av banestrekningene. Dette er en stor jobb som starter ganske raskt.



Sist ut: Drift og vedlikehold av hele banestrekninger gjennomføres i åra 2007-2009.

(Foto: Øystein Grue)

## Veien videre

Stortingsproposisjonen trekker opp retningslinjer for konkurranseutsetting av Jernbaneverket. Noe av det første som kommer til å skje nå, er at Jernbaneverket i samarbeid med Samferdselsdepartementet utarbeider en plan for konkurranseutsetting av vedlikeholdsprosjekter. I første omgang vil dette dreie seg om fornyelsesprosjekter.

## Rettskrav

Hvis man kjenner igjen mer enn 50 prosent av stillingen sin slik den var før omstillingen, vil man juridisk sett ha rettskrav på stillingen. Det innebærer i praksis at de fleste av stillingene hos banesjefene vil være

skjermet. Det er innenfor Drift at nedbemanningen i hovedsak vil skje. I den første fasen med frivillig fratreden, vil det likevel åpnes for at også ansatte hos banesjefene kan søke om de ulike slutttiltakene. Og ansatte i Drift kan søke seg inn i deres stillinger.

## E-post

Det er opprettet en egen e-postadresse: [jbvressurs@jbv.no](mailto:jbvressurs@jbv.no) der de som ønsker det, kan få svar på sine spørsmål, så langt det er mulig. Spørsmål til denne adressen kan gjerne sendes fra hjemme-pc. Du vil få svar til den adressen spørsmålet er sendt fra. Spørsmål som blir stilt ofte, vil bli lagt ut på Banenettet under menyvalget JBV Ressurs.



# Konkurransse om milliarder

**DRAMMEN:** Jernbaneverket forbereder seg på å konkurransesette drifts- og vedlikeholdsoppdrag for opp mot én milliard kroner i året – innen 2007. Det skal skje uten at det i dag eksisterer noe privat, norsk marked.

TORE HOLTET OG ØYSTEIN GRUE

– Det er tempoet i den vedtatte konkurransesetsettingen som blir den store utfordringen, erkjenner Jernbaneverkets vedlikeholdsdirektør John Ole Grinde og Odd Erik Berg, leder av delprosjektet «Konkurransesetsetting fase 1» i prosjektet «Organisering og bemanning». For dem er ikke selve konkurransen noe skremmende spøkelse.

## – Ikke blanke

– Allerede for ti år siden la Jernbaneverket Region Sør maskinelt sporvedlikehold ut på anbud. Den gangen dreide det seg om bruk av pakkmaskin. Ut på 90-tallet ble det konkurrert om vedlikeholdsoppdrag på flere deler av jernbanenettet. Det dreide seg om fornyelse av kontaktledninger; små og store jobber innenfor sporarbeider, blant annet sviltebytte og skinnebytte. I 2002 hadde vi et stort, internasjonalt anbud på sporpakking og på ballastrensing.

*Erfarne: De har ti års erfaring med konkurransesetsetting, vedlikeholdsdirektør John Ole Grinde og senioringeniør Odd Erik Berg.*  
(Alle foto: Øystein Grue).

sing. Snart skal vi gjennomføre en ny landsdekkende konkurransse om ballastrensing.

– Har Jernbaneverket mer erfaring med konkurransesetsetting enn det mange er klar over?

– Ja, vi er på ingen måte blanke, svarer vedlikeholdsdirektøren.

## Reduserte kostnadene

– Hva slags erfaringer har dere med å kon-

» Vår utfordring er å få alle opp på de bestes nivå



kurranseutsette vedlikeholdsoppdrag?

– Vi har redusert kostnadene både på sporpakking og ballastrensing. Her handler det om hvem som er best til å kjøre pakkmaskin og renseverk fra A til B, fastslår Grinde.

– Og så handler det om volum, legger Berg til. – Hvis vi går sammen i hele landet, kommer vi opp i et volum som gjør at

utenlandske selskaper er interessert i å regne på jobbene. De tenker annerledes enn det vi tradisjonelt har gjort, og dermed oppnår vi en gunstigere pris.

– Hvor mye har Jernbaneverket så langt spart på konkurransse?

Grinde: – Det er vanskelig å si, for vi vet ikke hva prisen ville vært uten konkurransse. Men etter at Baneservice ble etablert som forretningsenhet først på 90-tallet og opptrådte som monopolist på sporpakking, økte prisen raskt fra 10-15-20 kroner til over 30 kroner meteren. Da vi i 1993/1994 passerte 30 kroner, la vi ut arbeidene på anbud, og da gikk prisen ned igjen til 20 kroner. Nå, tiår senere, ligger meterprisen i underkant av 30 kroner.

## Enkelt og vanskelig

– Hva slags jobber er enklest å konkurransesette?

Berg: – De aktivitetene som er lette å avgrense, er lette å konkurransesette. I utgangspunktet kan de fleste jobber utføres av andre. Utfordringen er å beskrive hva du vil ha.

Grinde: – Det er for eksempel enklere å gjøre noe med et spor, enten du pakker eller renser det, enn å bygge et helt nytt dobbeltspor.



# ” Men i dag ligger den norske kompetansen i Jernbaneverket...

Berg: – Skinnegangen er nemlig en grei sak å legge ut på anbud, men underbyggingen er langt vanskeligere. Her må du kunne beskrive mer detaljert hva som må gjøres: hvor det trengs forsterkningstiltak, hvor det skal legges grøfter og stikkrenner osv.

– Ballastrensing er greit. Her skal du grave opp ballasten, sikte den, legge den ned igjen og justere sporet etterpå. Forberedelser til ballastrensing er derimot vanskeligere å beskrive. Ellers er snørydding av sporarealer noe av det vanskeligste å konkurransetsette. Vi vet ikke når og hvor det faller snø...

## Opp mot én milliard

Grinde og Berg konsentrerer seg nå om å følge opp den første delen av den vedtatte konkurransetsettingen – fram til 2007. Stadig flere prosjektrettede aktiviteter innen fornyelse og forebyggende vedlikehold skal ut på konkurranse.

I slutten av januar sender Jernbaneverket ut den nevnte forespørselen om ballastrensing; i februar følger et anbud om forberedelse av neste års ballastrensing. I tillegg vil en rekke små og store prosjekter, blant annet sville- og skinnesvilt, bli konkurransetsette.

Innen 2007 vil fornyelsesprosjekter for rundt 600 millioner kroner og planlagte, forebyggende vedlikeholdsprosjekter for 200-300 millioner kroner bli utført av eksterne firmaer. Etter hvert vil det bli kon-

kurrert om jernbanevedlikehold for opp mot én milliard kroner i året.

I neste runde, fram til 2010, vil hele banestrekninger bli lagt ut på anbud, og denne delen av drift og vedlikehold vil årlig utgjøre ytterligere 200 millioner kroner. På alle banestrekninger skal imidlertid Jernbaneverket utføre alle inspeksjoner og vedlikeholdet av signal/sikringsanlegg og teleanlegg med egne medar-

”

I utgangspunktet kan de fleste jobber utføres av andre



beidere.

Også denne andre fasen er under forberedelse, selv om vedlikeholdsseksjonen foreløpig legger størst vekt på fase 1.

## Doble kostnader

– I fjor ble det satt ut vedlikeholdsaktiviteter for nær 100 millioner kroner. Hvor raskt kan dere tidoble dette tallet?

– Selv om vi i utgangspunktet sparer

penger på å sette ut vedlikeholdsarbeid, så kommer vi raskt i en paradoksal situasjon: Øker vi tempoet i konkurransetsettingen uten først å nedbemanne i egne rekker, produserer vi doble kostnader, poengterer Grinde.

Berg: – Problemet er at de som tidligere gjorde jobben, ikke lenger kan utføre den. Jeg har heller ingen tro på at det er så mange firmaer som står klare til å ansette folk. Selv om Baneservice går inn i drifts- og vedlikeholdsaktivitetene, så tror jeg heller ikke de kommer til å ansette så mange flere. Heller ikke utenlandske firmaer vil umiddelbart etablere seg permanent i Norge. De vil heller etablere baser knyttet til oppdrag.

– Så mer konkurranse i høyt tempo vil raskt øke tallet på overtallige?

– Ja, det er det som er den store utfordringen, svarer Grinde.

## Nedbemannet først

– Spania blir trukket fram som et stjerneeksempel i forhold til konkurransetsetting. I hvor stor grad gjør Norge det samme som Spania?

Grinde: – Det vi gjør i fase 1, likner på det Spania har gjort. Spanjolene har beholdt inspeksjoner og strømforsynings-/signal-/televdlikeholdet i egen regi, men konkurransetsette prosjekter innen linjen. Vi går noe lenger enn dem ved at vi ikke beholder kontaktledningsfolkene. For øvrig har det spanske jernbaneverket



*Forskjellen:* - Den store forskjellen mellom Norge og Spania er at Spania nedbemannet før de konkurransettsatte, forklarer vedlikeholdsdirektør John Ole Grinde og senioringeniør Odd Erik Berg.

kun satt ut én banestrekning til private, og det er den nybygde høyhastighetsbanen mellom Madrid og Sevilla.

Berg: - Den store forskjellen er at Spania nedbemannet før de konkurransettsatte. De brukte ti år på å gjøre de endringene vi har fått beskjed om å gjøre fram til 2007. I tillegg har de en langt større anleggsmengde enn det vi har og dermed større muligheter til å finne flere leverandører. Spanjolene er også meget bevisste på å opprettholde det leverandørmarkedet som er bygd opp. De er bevisste på at ingen skal få vokse seg for store i forhold til sine konkurrenter.

### Mulighetene

- Har Norge mulighet til å utvikle et full-

verdig leverandørmarked?

Grinde: - Mulighetene er der, særlig på sporsiden. Men i dag ligger den norske kompetansen i Jernbaneverket, og det er denne kompetansen som må ut i et privat marked.

Berg: - Hvis du skal gå inn og drive produksjon av jernbanevedlikehold, kreves det en finansiell styrke på grunn av maskinkostnadene. Du må ha litt penger for å komme i gang.

- Vil dere lage tilbud som gjør det mulig å bygge opp et norsk marked?

Grinde: - Vi holder nå på å drøfte hva slags kontraktsstrategi vi skal velge. Skal vi satse på store, landsdekkende kontrakter eller lage pakker som gir muligheter for nye, norske firmaer? Mye taler for at vi vil

gjøre det siste når det gjelder alle småprosjektene. Dette kan også være riktig rent kostnadsmessig. Store firmaer har ofte folk som reiser rundt og ligger på diett. Lokale firmaer trenger ikke det. Og diettkostnadene er store. Men dette vil ikke være noe enten eller. Også større firmaer skal selvfølgelig ha mulighet til å konkurrere, men fortrinnsvis om større prosjekter.

- Er Jernbaneverket forberedt på å bli en profesjonell bestiller?

- Kompetansen er der, men den er også varierende. Vår utfordring er å få alle opp på de bestes nivå, konkluderer vedlikeholdsdirektør John Ole Grinde og senioringeniør Odd Erik Berg.

oyg@jbn.no

# – Dyrt med politisk drev

– Erfaringer fra Europa viser at konkurransetsetting av jernbanevedlikehold kan gi større effektivitet, men det forutsetter at man bruker den tid som trengs for å bygge opp et fungerende marked. Politisk drevet konkurransetsetting fører lett til økte kostnader.

TORE HOLTET

Dette sier seniorforsker Ragnar Rosness og forsker Trygve Steiro ved SINTEF Teknologi og Samfunn. De mener norske myndigheter ikke har tatt tilstrekkelig hensyn til erfaringene i andre land da de vedtok å konkurransetsette Jernbaneverkets produksjonsapparat innen 2009.

## Sparte 10-30 prosent

I en artikkel i Dagens Næringsliv kalt «Konkurransetsetting – mål eller middel?» tar de for seg erfaringene i Spania og Sverige og setter disse opp mot den praksis som er fulgt i Nederland og Storbritannia.

Rosness og Steiro mener at Spania og Sverige har vist vei. De har oppnådd effektiviseringsgevinster på fra 10 til 30 prosent. Spania har samtidig oppnådd forbedringer med hensyn til sikkerhet, punktlighet og kvalitet.

## Brukte 10 år

– I Spania gjorde man grundige vurderinger av markedet og konkurransetsette kun på områder hvor det var et fungerende marked. I Sverige forsøkte man å konkurransetsette all drift og vedlikehold på enkelte strekninger, men reverserte prosessen der det viste seg at markedet ikke var modent for dette. Begge land har strukket konkurransetsettingen over en tiårsperiode, drevet en systematisk leverandørutvikling og redusert egen bemanning i takt med at eksterne har overtatt, framholder de.

” Konkurransetsetting synes å ha blitt et mål i seg selv



## 20-100 prosent dyrere

Rosness og Steiro har ikke funnet tilsvarende positive erfaringer i Nederland og Storbritannia.

– Her har konkurransetsettingen vært politisk drevet. Disse to landene gjennomførte en raskere og mer omfattende konkurransetsetting enn øvrige europeiske land. Resultatet er at de har mellom 20 og 100 prosent høyere vedlikeholdskostnader enn resten av Europa, påpeker SINTEF-forskerne.

## Splittet opp

Forskerne tar spesielt for seg hva som skjedde etter at det britiske statsjernbaneselskapet British Rail ble splittet opp i 92 ulike bedrifter og privatisert. Railtrack var infrastrukturforvalter. Selskapet administrerte spor og anlegg, men hadde ikke lov til å utføre vedlikehold, fornyelser eller nybygg selv. Løpende vedlikehold ble utført av selskap som fikk en fast, årlig godtgjørelse for å holde infrastrukturen i en stand som var beskrevet i vedlikeholdskontrakten (funksjonskontrakter). Fornyelser ble

# vet konkurranse



*Lær: – Lær av Spania og Sverige, som har strukket konkurranseutsettingen over en tiårsperiode, oppfordrer seniorforsker Ragnar Rosness og forsker Trygve Steiro ved SINTEF Teknologi og Samfunn. (Foto: Thor Nilsen).*

restriksjoner på andre steder hvor en hadde lignende skader. Store deler av den britiske jernbanen gikk i stå i flere uker. Tre av fire tog var forsinket hos selskap som normalt kunne skilte med en punktlighet på 90 prosent eller mer. Enkelte selskap måtte be sine kunder la være å bruke toget.

## Renasjonalisert

Året etter ba den private infrastrukturforvalteren, Railtrack, myndighetene om ekstraordinære bevilgninger på i alt 3,5 milliarder pund (nærmere 40 milliarder kroner). Railtrack ble satt under administrasjon ett år etter Hatfield-ulykken og ble senere renasjonalisert.

Ut fra negative erfaringer med omfattende konkurranseutsetting valgte Storbritannia å tilbakeføre store deler av vedlikeholdet til den nye, statlige infrastrukturforvalteren NetworkRail. I boken «Broken Rails» argumenterer Christian Wolmar grundig for at oppsplittingen og privatisering av British Rail sterkt bidro til Hatfield-ulykken og til de omfattende driftsforstyrrelsene som fulgte.

## – Dyrere og dårligere

Rosness og Steiro er kritiske til regjeringens begrunnelse om at konkurranseutsettingen skal gi mer jernbane for pengene.

– Regjeringen og stortingsflertallet har valgt en konkurranseutsettingsmodell som ligger nær opp til løsningene som ble forsøkt i Storbritannia og Nederland, og som førte til økte vedlikeholdskostnader, påpeker de to forskerne og minner om at dette er dokumentert i beslutnings-underlaget fra regjeringen (St.prp. nr. 1, tillegg nr. 2).

– Det er vanskelig å se noen grunn til at denne modellen skulle fungere bedre i Norge, hvor markedet er mye mindre og mer geografisk spredt. At omstillingen påfører mange ansatte i Jernbaneverket store personlige belastninger, ser ikke ut til å være tillagt vekt i regjeringens avveininger. Konkurransetsetting synes å ha blitt et mål i seg selv. Konsekvensen kan bli et dyrere og dårligere togtilbud i årene som kommer, advarer forskerne. – Vi håper politikerne opptrer pragmatisk når beslutningen skal gjennomføres, slik at Jernbaneverket slipper å gjenta de feilgrepene som ble gjort i Storbritannia og Nederland, avslutter SINTEF-forskerne Ragnar Rosness og Trygve Steiro.

utført av andre selskap og betalt for hver jobb (aktivitetskontrakter).

## Uppresise kontrakter

– Denne sinnrike konstruksjonen førte til en rekke problemer, understreker Rosness og Steiro. Funksjonskontraktene var for upresise til å sikre tilfredsstillende vedlikehold, og kontraktperiodene for korte til at kontraktørene så en egeninteresse i å holde infrastrukturen i god stand. Informasjon om tilstanden på jernbanenettet fløt heller ikke effektivt tilbake til Railtrack.

Railtrack måtte betale erstatning til operatørene dersom sporet måtte stenges utenom faste vedlikeholdsperioder og ble på den måten stimulert til å utsette større oppgaver til perioder med lite trafikk.

## Ulykke

Den 17. oktober 2000 sporet et høyhastighetstog av ved Hatfield, og fire personer ble drept. En skade på innsiden av den ene skinnen hadde ikke blitt utbedret i tide.

Railtrack innså at selskapet ikke tålte en ulykke til, og iverksatte strenge hastighets-





# – Ha is i magen

**SARPSBORG:** – Jeg råder dem til å ha is i magen, sier produksjonsleder Tom Raymond Kristoffersen, som holder infomøte hver mandag for sine oppsigelsestruede medarbeidere på Østfoldbanen.

PER RATHE

Tom Raymond Kristoffersen har persona-lansvar for om lag 130 medarbeidere i Drift. Rundt 50 medarbeidere møter opp til det siste informasjonsmøtet i 2004, et år han karakteriserer som det beste på mange år.

– Produksjonsmengden har økt, syke-fraværet gått ned og punktligheten i tog-gangen har aldri vært bedre. Så det var virkelig det perfekte tidspunktet å gi be-skjød om oppsigelser på, sier han.

Når man kommer inn i kontorlokalene til Drift i Sarpsborg, skulle man nesten tro at oppsigelsene allerede var gjennomført. Tomme kontorer og ikke et menneske møter Jernbanemagasinet, men der duk-ker produksjonssjefen opp med bunker med informasjon, som er kopiert opp for å deles ut på informasjonsmøtet.

## Leter etter trygghet

– Det er snart ingen igjen her. Lederne og de som er mest attraktive, forsvinner først. Folk er på leting etter tryggere jobber in-nen Jernbaneverket, sier Kristoffersen.

Medarbeidere med kompetanse og

*Samme båt:* – Vi som er ledere, sitter jo også på oppsigelse. Vi er i samme båt, sier Tom Raymond Kristoffersen (t.v.), som velger å be-holde smilet. I midten Tor Raymond Olsen, til høyre Karl Runo Frøshaug.

(Foto: Øystein Grue).

sertifikater det har tatt år å oppnå, melder seg nå på i kampen om ti stillinger som tpx-aspiranter.

– Den kompetansen får Jernbane-verket ikke lenger noen nytte av. Det er et tankekors, men jeg ønsker dem lykke til. Hovedoppgaven min nå er å ta vare på folkene mine. Vi har fått beskjed fra ledel-

” Oppgaven min er først og fremst å ta vare på menneskene

sen om at enhver skal tenke på seg sjøl og sin egen skjebne, sier Kristoffersen.

– Samtidig skal vi jo utføre vedlikehol-det og holde togene i gang, slik at ikke de reisende må lide, legger han til.

## Ikke nedlagt ennå

– En krevende oppgave med andre ord? Jernbanemagasinet spør Bjørn Hillestad, driftssjef i region Øst. Han har ni produk-sjonsledere og halve mannskapsstyrken i Drift under seg.

– Produksjonslederne fortsetter som før med samme ansvar og funksjon. I til-legg skal de selvsagt ta seg av de mennes-kelige sidene. Men vi er ikke nedlagt ennå, første trinn avsluttes ikke før i 2006/2007. Vi skal produsere og må holde motivasjonen oppe, både hos medarbei-dere og ledere. Det verste som kan skje

nå, er at alle hopper på de frivillige tilbu-dene om sluttpakker, men ingenting ty-der på at det vil skje, sier Bjørn Hillestad.

Produksjonsleder Kristoffersen er enig. Gjennom sine råd kan han også på-virke i hvilken grad det vil skje, og hans generelle råd er å ha is i magen og ikke fo-reta seg noe forhastet. Han ser ikke en-gang bort fra at vedtaket om nedlegging kan bli omgjort av et nytt flertall i Stortinget.

## Menneskene først

Han står overfor et dilemma og har et stort ansvar når han gir råd, innser han. De beste tilbudene kommer gjerne i be-gynnelsen av en omstillingsprosess, og ti-den jobber neppe for en arbeidstaker som nærmer seg seniorstatus.

– Jo, jeg ser problemstillingen, og det finnes sikkert medarbeidere som vil tjene på å slå til på en eller annen sluttpakke fortest mulig, og som selvsagt skal få min støtte på det. Likevel anbefaler jeg å ha is i magen og avvente. Det kommer helt sik-kert en ny runde med tilbud før oppsigel-sene.

Han er ikke i tvil om hva som er hoved-oppgaven hans.

– Oppgaven min nå er først og fremst å ta vare på menneskene. Jeg skal få gjort det nødvendigste av kontorarbeid, men jeg kommer til å bruke det meste av tida til å støtte og informere.





*Mandag: Det er mandag, og produksjonsleder Tom Raymond Kristoffersen har informasjonsmøte. Han legger vekt på å oppdatere sine medarbeidere.*

*(Foto: Per Rathe)*

### Fast møte

Informasjonsmøtene holdes hver mandag. På det meste har han hatt et oppmøte på nærmere hundre, gjennomsnittet ligger på rundt seksti.

– Mandag mot slutten av arbeidsdagen er det beste tidspunktet. Det oppstår gjerne et eller annet rykte eller det kommer noe i media, som folk går og grubler på i helga. Og det er en fordel å ha møtet på en

” Folk er på vei opp, og ingen har vært i kjelleren

fast dag til fast tid. Jeg leverer ut all ny informasjon skriftlig, men jeg synes også det er viktig at den blir fremført muntlig

og at alle slipper til og får sagt sitt, sier han.

Medarbeiderne som har møtt opp denne mandagen, synes å være enige med ham og setter åpenbart pris på å få svar, enten svarene er positive eller negative. De vil vite, men samtidig er møtet såpass løst i strukturen at det både er rom for utblåsninger og uformell diskusjon rundt fremtiden.



### Sett på Dagsrevyen

Denne mandagen er ventelønnsordningen tema. Et innslag på Dagsrevyen et par dager tidligere hadde gravlagt ordningen og henvist oppsagte statsansatte til sosialkontoret. Det hadde gjort inntrykk, og om det ikke var mulig å bekrefte eller avkrefte det dystre fremtidsperspektivet, fikk de brakt temaet på bane og snakket om det.

– Det er ille når sånt skjer, at du får noe

## ” Å avklare rykter er en viktig oppgave

i huet på fredag, som du går og bærer på gjennom hele helga. Vi har andre eksempler også, som et rykte om at BaneService sto klar til å ta over alt vedlikeholdet på Østfoldbanen. Å avklare rykter og finne ut om de stemmer eller ikke, er en viktig oppgave.

### Bruk alle kanaler

Tillitsvalgt Raymond Syversen er en aktiv deltaker på møtet.

– Det er viktig å komme med mange spørsmål, og bruke alle kanaler for å finne svar, enten det er Jernbaneverkets, forbundenes eller andre, sier han.

– De tillitsvalgte er gode å ha i denne prosessen. Når omstillingsavtalen er ferdig forhandlet i januar vil vi vite hva vi har å forholde oss til og for alvor være i gang med prosessen. Det blir viktig å sørge for

at prosessen foregår likt i alle produksjonsområdene i regionen. Og jeg skulle ønske at jeg selv ble informert før ny informasjon legges ut på banenettet, sier Kristoffersen.

### Ingen er i kjelleren

– Folk er på vei opp nå, og ingen har vært helt nede i kjelleren. Jeg tror det er lurt å være på jobb nå, der vi har et nettverk. Sykmeldte kan få det vanskelig, og vi må følge opp de langtidssykmeldte, sier Kristoffersen.

Selv lover han å bli på sin post i Sarpsborg, i hvert fall så lenge han orker.

– Vi som er ledere, sitter jo også på oppsigelse. Vi er i samme båt. Jeg får nok lov til å bli her og slå av lyset, men jeg kan ikke garantere at jeg holder til 2009, sier Tom Raymond Kristoffersen.

# – Ja til omstilling, men ...

**Et overveldende flertall av Jernbaneverkets ansatte mener at omstillinger i JBV er nødvendig, men mange er kritiske til måten omstillingene gjennomføres på.**

TORE HOLTET

Dette er to av de viktigste funnene som Jernbaneverkets kontraktssjef Oddgeir Tryti har gjort i forbindelse med en masteroppgave på Bedriftsøkonomisk Institutt (BI). En sentral del av oppgaven har vært å gjennomføre en spørreundersøkelse blant 240 medarbeidere i Infrastrukturdivisjonen i Jernbaneverket. 70 prosent av dem svarte. Svarprosenten var meget høy sentralt i organisasjonen og tilsvarende lav lenger ute i organisasjonen.

– *Hva var årsaken til at du ville ta for deg omstillingsviljen i egen bedrift?*

– Jeg opplever at mange fremdeles ser på Jernbaneverket som en mekanisk bedrift. Faktum er at vi mer og mer bærer preg av å være en høyteknologibedrift, og slike bedrifter kjennetegnes ved at de legger stor vekt på kompetansestyring og -utvikling. Jeg ønsket derfor å foreta en undersøkelse for å se om det er sammenheng mellom medarbeidernes holdning til omstilling og deres kompetanse.

## Opplæring og framtid

Tryti viser til at Jernbaneverkets ledelse er opptatt av å skape en fleksibel og robust organisasjon som kan takle skiftende politiske regimer og stadige endringer i rammebetingelser.

– I forbindelse med undersøkelsen så jeg på hvordan opplæringspotten på 11-12 millioner kroner blir brukt. Blant annet spurte jeg medarbeiderne om hvorfor de deltar på kurs, og hele 80 prosent svarer at «det er viktig for utførelsen av jobben min». Bare 10 prosent svarer at valg av kurs er en del av en større plan, og om lag 7 prosent svarer at de er blitt anmodet av sin leder.

– Når ansatte velger kurs med utgangspunkt i de oppgaver som ligger på pulten i dag, kan man stille spørsmålstegn ved om dette er kompetanse som er

relevant for framtidige oppgaver. Ut fra besvarelsene kan man også spørre om kompetanseutviklingen i tilstrekkelig grad er ledelsesstyrt. Spissformulert: Bidrar dagens opplæring mer til å sementere organisasjonen enn til å bygge opp en fleksibel, endringsorientert organisasjon med fokus på framtida? spør Tryti.

## – Noen ser noe ...

Tryti har i undersøkelsen sett på om det er mulig å måle sammenheng mellom medarbeidernes kompetanse og holdninger til omstilling:

– Jeg trodde at kompetanse var en viktig forutsetning for å forstå medarbeidernes holdning til omstilling, men denne sammenhengen viser seg å være betydelig svakere enn hva jeg hadde regnet med.

## ” Folk er innforstått

med at det må endringer til

Derimot har jeg registrert en meget positiv holdning til omstilling blant ansatte i driftssjefens stab – fagfolk som koordinerer virksomhet ute i sporet. Disse funnene tyder på at disse medarbeiderne «ser» noe som vi andre ikke ser, og jeg synes det må være interessant for Jernbaneverket å finne ut hva slags erfaringer disse menneskene sitter inne med. Dette er personer som kan jernbanefaget og gir uttrykk for noen meget positive trekk ved endringsprosessene.

## Åpenhet og realisme

Det store flertallet av de spurte er helt eller delvis enig i at omstillingsprosesser er nødvendig. Folk er innforstått med at det må endringer til. Derimot mener bare et fåtall at omorganiseringene er preget av åpenhet og tillit, mens et flertall mener at

” ...for mye penger og oppmerksomhet på spesialisering

omstillingen er en trussel mot JBVs verdigrunnlag og idealer.

– Dette vil kunne føre til unødvendig motstand mot endringer, mener Tryti.

Like fullt blir de prosesser som er gjennomført, oppfattet som realistiske og gjennomførbare.

## Mye spesialisering

Oppgaven med tittelen «Holdninger til omstillinger i Jernbaneverket» viser ingen forskjell i svarene mellom ledere og ikke-ledere, og dette må anses for å være et interessant funn. Derimot er de ansatte i sentral stab gjennomgående mye mer positive enn øvrige ansatte.

– Det er også interessant å merke seg at flere svarer at de har mer unik og spesifikk jernbanekompetanse enn hva som var forventet.

– Også de som i utgangspunktet har generell kompetanse, utvikler seg til å bli jernbanespesialister. Dette kan bety at vi bruker for mye penger og oppmerksomhet på spesialisering i forhold til generell kompetanseheving innenfor ulike fagområder. Spesialisering er selvsagt viktig, men dette må balanseres. Gode virkemidler her kan være å legge større vekt på å jobbe tverrfaglig. Systematisk internrekruttering og intern nettverksbygging bidrar til å bygge spisskompetansen inn i organisasjonen. For det er ved å få kjennskap til hverandres kompetanse vi blir faglig robuste og bedre i stand til å møte en endringspreget framtid, konkluderer kontraktsjef/BI-student Oddgeir Tryti.

tore.holtet@jbv.no



*Ser noe: – Fagfolk som koordinerer virksomhet ute i sporet, «ser» noe som vi andre ikke ser, sier Oddgeir Tryti, som har gjennomført en spørreundersøkelse om omstilling i Jernbaneverket. (Foto: Øystein Grue).*





# Tog 62 i rute ...

**FINSE: Vi er på en av Europas mest værharde høyfjellsstrekninger, 1222 meter over havet. Veiene mellom øst og vest er stengt – og alle tog er i rute, slik det skal være.**

NJÅL SVINGHEIM

Bergensbanens høyfjellsstrekning byr på det tøffeste klimaet for jernbanedriften i Norge. Nøkkelordene er vind og snø – i år som for 100 år siden, da banen var under bygging.

Om lag 100 kilometer av Bergensbanen ligger over tregrensen, og det har vært nødvendig med omfattende tiltak for å kunne holde banen åpen for trafikk vinterstid.

Før Finsetunnelens åpning i 1993 var

en samlet lengde på 26 kilometer bygd inn i snøoverbygg.

## – Helt annen bane

– Finsetunnelen og linjeomleggingene på høyfjellet som ble foretatt på 1990-tallet, har gitt oss en helt annen bane å drifte, sier banesjef Norvald Skjoldli. – Vi har fortsatt både mye uvær og vinterlige utfordringer, men de er klart enklere å hankses med enn før linjeomleggingene.



➔ **I kuling:** Banesjef Norvald Skjoldli i en liten kuling på Finse. (Alle foto: Njål Svingheim).



*Daglig: Diesellokomotivet Di3 (NOHAB) kjøres daglig over fjellet på brøyte- og visitasjonstur. (Foto: Svein Ulvund).*

25 kilometer bane er til sammen bygd om fra Lågheller i vest til Grytå i øst. To nye tunneler, Finsetunnelen på 10,5 kilometer og Gråskallen tunnel på 2,7 kilometer, er bygd med kryssingsspor inne i fjellet, og linjen er bygd i ny trasé med høyere fyllinger. Dette gjør at snøen i stor grad fyker vekk fra sporet.

Før 1993 var en stor base for vedlikehold og snørydding på høyfjellsstrekningen plassert på Finse stasjon. Nå er bare en «snøkoordinatør» tilbake på Finse om vinteren.

Utstyr og mannskap er flyttet ned til Myrdal og Geilo på hver sin side av fjellstrekningen.

### **Nye utfordringer**

– Selv om vi har fått en mye bedre bane over fjellet nå enn før, har vi også fått

noen nye utfordringer å hankses med, forteller banesjef Skjoldli.

Første persontog over fjellet om dagen er tog 62, morgenekspresen fra Bergen til Oslo. Da har det gått noen timer siden det siste av nattens mange godstog passerte fjellstrekningen, og det er viktig at banen er brøytet og klar.

– Vi kjører hver dag en brøyte- og visitasjonstur foran tog 62, forteller Skjoldli. Denne turen kjøres med diesellok av type Di3 utstyrt med stor frontplog. Dette loket kan kjøre i normal toghastighet over fjellet, og banen kan dermed brøytes like før tog 62 dersom været er dårlig. Samtidig visiteres strekningen med tanke på ras, rasfare og andre forhold.

### **Skjerpet kravene**

De fleste persontogene kjøres med lok og

vogner på Bergensbanen. Tog 62 kjøres med motorvognsett type 73 – et fullgodt tog på høyfjellet så lenge det holder farten oppe.

– Det kan imidlertid være vanskeligere å «ta seg løs» dersom en først har måttet stoppe i store snømasser med denne togtypen. Derfor har vi skjerpet kravene til brøyting før type 73 ble satt inn på banen, opplyser Skjoldli.

Også is er en stor utfordring i snøoverbygg, skjæringer, tunneltak og -munninger.

– Etter at vi åpnet for trailerfrakt på banen i fjor, har vi fått strengere krav til isfjerning fordi mer av profilet nå fylles av de nye godsvognene.

### **Modernisere**

For å holde snøen vekk fra sporet brukes det på Bergensbanen flere typer utstyr.



## » Det vi driver med, er veldig målbart...

I lavlandet og i dalførene brukes vesentlig Robel-traller med sporrenserutstyr og snøkoster.

På fjellet må tyngre utstyr til. Der er det nå stasjonert to roterende snøpløger av type Beilhack. Disse har justerbare vinger slik at de kan rydde også i stor bredde. Beilhack-plogene er bygd på 1970-tallet, har en motorkraft på 2x600hk for snørydding og en motor på 400hk for framdriften.

– Disse plogene begynner nå å bli slitte, og man er i gang med vurderinger av hva man skal gjøre med dem, forteller Skjoldli. Et alternativ er å bygge dem om og modernisere én eller begge hos fabrikanten i Østerrike. Hovedproblemet med Beilhack-plogene er at de ikke kan rydde sporet raskt nok. Framdriftsmaskineriet er for svakt.

### Hver morgen

Jernbaneverket har stasjonert et stort diesellokomotiv av type Di3 på fjellstrekningen om vinteren. Loket har stor front-

## » Isen legger seg i tykke lag, og vi får en stri jobb

plog i begge ender og kjøres over fjellet hver morgen. Ved dårlig vær kan dette loket kjøres én blokkstrekning foran persontogene fordi det holder tilnærmet samme hastighet som togene.

I tillegg har Jernbaneverket også en driftsklar sporrenser av den gamle typen som kan trekkes av lokomotiv. Denne er plassert på Myrdal, men er nå lite brukt.

### Tråkkemaskin

JBV disponerer også en tråkkemaskin av samme type som brukes i alpinbakker. Denne brukes når det på enkelte steder blir høye brøytekanter. Tråkkemaskinen skyver da snømassene inn i sporet slik at Beilhack-plogene kan kaste snøen langt vekk.

På stasjonene ryddes det med hjulastere. De stasjonene som ligger på høyfjellsstrekningen, har også en noe kraf-

tigere dimensjonert sporvekselvarme enn i lavereliggende strøk.

Alle rutiner og avtaler knyttet til snørydding og beredskap blir hvert år revurdert og samlet i en egen «Vinterberedskapsplan for Bergensbanen».

### Nullføre er verst

Bergensbanen krysser flere klimasoner mellom øst og vest: Fra Østlandets innlandsklima der det ofte er torr og kald luft, over høyfjellet med mer nedbør og mye vind til vestlandets milde og fuktige kystklima.

–Værskillet mellom østlandsvær og vestlandsvær går vanligvis mellom Haugastøl og Finse, forteller banesjefen. – Ofte kan det være et helt annet vær på Finse enn på Haugastøl, 30 kilometer unna.

Det aller verste været på fjellet er når temperaturen ligger rundt nullpunktet, kombinert med nedbør og vind. Denne værtypen gir ising på alle komponenter på både tog og kontaktledning.

– Jo lenger temperatur og vær er slik, jo større problemer får vi, sier Skjoldli.

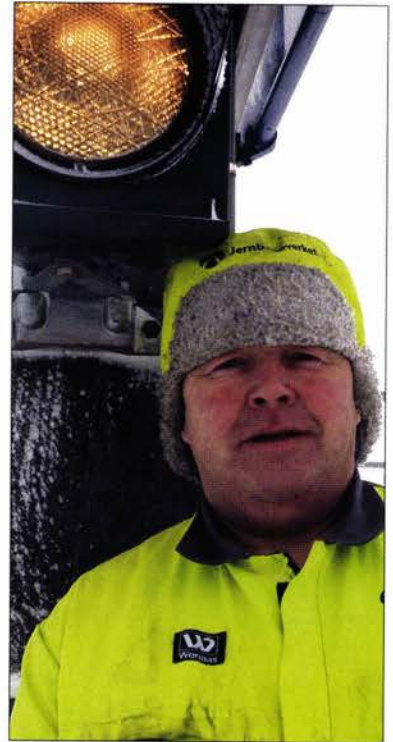
Isen legger seg i tykke lag og vi får en stri jobb med å fjerne den. Også lokomotivenes strømvaktakere kan bli så tunge av is at de ikke fungerer.

### Rasfare

– Vi har også fortsatt noen problempunkter hvor det samler seg mye snø i sporet. Plutselige væromslag betyr rasfare i det bratte terrenget langs banen, særlig på vestsiden. Her har JBV et etablert samarbeid med raseksperter i NGI (Norges geotekniske institutt), og det blir gitt spesialvarsel ved slike forhold. Da blir det iverksatt skjerpede visitasjonsrutiner, og strekningen blir visitert foran hvert eneste tog.

– Det finnes også til sammen 16 rasvarslingsanlegg langs banen, forteller banesjefen, som mener det nå skal mye til før Bergensbanen blir stengt på grunn av været.

–Det vi driver, er jo veldig målbart, og det liker jeg! legger Norvald Skjoldli til.



*I sitt element: Kjell Erik Giljarhus i sitt rette element som snøkoordinator på Finse, der han er oppvokst.*

(Foto: Njål Svingheim).

## Snøkoordinatoren

Kjell Erik Giljarhus er JBVs eneste mann på Finse, som før var base for all snørydding på høyfjellet.

Han tilhører JBV Drift Vest og trives godt som vakthavende «snøkoordinator» på høyfjellet, selv om han nå bor nede på Geilo.

– Vi ligger her på skift tre mann hele vinteren, forteller Giljarhus, som selv er vokst opp på Finse i den tiden da jernbanen hadde mer enn 100 ansatte på høyfjellet.

Opgavene er å følge med på vind og vær, rydde snø på stasjonsområdet, i sporene og ikke minst i sporvekslene.

I tillegg har snøkoordinatoren ansvar for å kalle ut ekstra mannskaper dersom det blir nødvendig. Snøkoordinatoren har tilgang på hjulastere, snøscooter og tråkkemaskin. Han får også meget detaljerte værdataba og meteogrammer som viser ventede nedbørsmengder, temperaturer og vindstyrker.

**Norge og Jernbaneverket vekker oppmerksomhet i Europa. Det felles europeiske kommunikasjonsnett GSM-R tas raskere i bruk her til lands enn i noen av de andre 31 landene som har besluttet å bygge ut systemet.**

ØYSTEIN GRUE

Det vekker oppsikt at Jernbaneverkets på rekordtid både har håndtert vinteranleggsarbeid og etablert full radiodekning i 125 av til sammen 650 jernbanetunneler. Femten måneder etter at samferdselsminister Torild Skogsholm markerte anleggsstarten på Nordlandsbanen i september 2003, er GSM-R tatt i bruk som nødsamband på Nordlandsbanen, Meråkerbanen, Raumabanen og Rørosbanen.

– Norge har satt uoffisiell verdensrekord når det gjelder å bygge ut og sette i drift GSM, sa statsråden under åpningen i Trondheim onsdag 19. januar.

#### Delegasjoner fra utlandet

Skogsholm og jernbanedirektør Steinar Killi deltok begge da 1,7 milliardprosjektet ble markert på driftssenteret for JBV

” ...de spesielle naturforholdene har stilt store krav til oss

Nett på Marienborg i Trondheim. I slutten av januar hadde senteret besøk av lederen for den UIC-oppnevnte arbeidsgruppen ERIG (European Radio Implementation Group), Klaus Konrad. Han kom sammen med Hans Bier, som er og ansvarlig for GSM-R i DB Netz.

– Flere delegasjoner fra land som nå står i startgropen for bygging av GSM-R, viser interesse for tempoet og måten utbyggingen foregår på i Norge, forteller leder av JBV Nett, Terje Steinsvik, til Jernbanemagasinet.

#### Norge i tet

Sammenlignet med Tyskland, Sveits, Nederland og Sverige kom byggingen av GSM-R sent i gang i Norge. Men Norge



# Ny togradio i ekspressfa

ligger i øyeblikket i teten når det gjelder å ta det digitale felleseuropeiske togradiosystemet i bruk.

Noen datoer illustrerer prosjekthistorien:

- Desember 2002: Stortinget gir klarsignal og følger opp med midler våren 2003
- Juli/August 2003: Jernbaneverket inngår kontrakt med leverandørene Siemens og Netel.
- September 2003: Torild Skogsholm markerer anleggsstart på Valnesfjord stasjon, Nordlandsbanen
- Desember 2003: Første samtale i GSM-R nettet

- Mai 2004: GSM-R satt i drift på første strekning Bodø-Rognan
- Desember 2004: GSM-R tatt i bruk som planlagt på resten av Nordlandsbanen, Meråkerbanen, Raumabanen og Rørosbanen.

#### Fremtidsrettet

– Utbyggingen av GSM-R-nettet gir en betydelig bedre sikkerhet for togtrafikken, sier jernbanedirektør Steinar Killi. Killi legger vekt på at GSM-R-nettet i Norge er basert på en felles europeisk standard som åpner jernbanen for internasjonal gods- og persontrafikk.



– Innen sommeren 2006 bygger vi ned grensene mot våre naboland og resten av Europa ved å ta i bruk samme togradio som er besluttet bygget ut i 32 andre europeiske land. GSM-R blir det første mobilnett som bygges ut med full dekning langs sporet og i samtlige tunneler i Norge. Det digitale kommunikasjonsnettet vil erstatte mer enn fem analoge radiosystemer som benyttes i jernbanedriften i dag; Togradio, stasjonsradio, vedlikeholdsradio, og skifteradio foruten mobiltelefon NMT og GSM, forklarer Killi.

Jernbaneverket har beregnet å spare 50 millioner kroner i årlige driftsomkost-

ninger etter hvert som eldre systemer blir erstattet av GSM-R.

Jernbaneverket vil i tillegg arbeide aktivt for å utnytte GSM-R nettet til andre formål enn ren radiokommunikasjon, påpeker jernbanedirektøren.

#### Samme språk

Under åpningstalen sa statsråden at togene i Europa kommer til å snakke samme språk når GSM-R blir standarden for europeisk jernbanekommunikasjon.

– Slik blir det enklere å få til internasjonal togtrafikk og konkurranse om og på sporet. Målet må være å tilby bedre mo-

## GSM-R fakta:

- GSM-R er et «lukket» digitalt mobilnett som gir rask og pålitelig kontakt mellom togleder og tog
- 700 tog skal utstyres med GSM-R i Norge
- Primær-brukergruppen er togledere, lokomotivførere og togekspeditører, men togpersonell og arbeidere i spor eller langs linjen vil også bruke GSM-R
- Avtale er inngått slik at GSM-R kan brukes som mobiltelefon utenfor GSM-R-dekningsområdet
- GSM-R har følgende spesielle funksjoner:
  - Nødanrop, prioritert samtale, gruppesamtale, funksjonelle nummer
  - Rask oppkobling
- Kravene til tilgjengelighet i systemet er 99,975%

*Bedre: – Målet må være å tilby bedre mobiltjenester til de reisende slik at flere velger toget, sier Torild Skogsholm. (Foto: Ned Alley)*

biltjenester til de reisende, slik at flere velger toget. Her kan trafikkelskapene og de kommersielle mobilselskpnene være pådrivere sammen med Jernbaneverket, påpekte Skogsholm.

#### Internett på toget

– Jeg er glad for at statsråden har bedt Jernbaneverket om å gi GSM-aktører en velvillig og pragmatisk behandling slik at det kan tilbys mobildekning og internett på togene ved hjelp av infrastrukturen JBV nå har bygget, sa Steinar Killi i sin åpningstale på operasjonssenteret til JBV Nett i Trondheim. ➔

Han minnet samferdselsminister Torild Skogsholm om at operasjonssenteret, som driver døgnkontinuerlig overvåking av kommunikasjonsnettet for jernbanen, har potensial til å overvåke flere systemer.

– Det bør ligge betydelige besparelser for staten og samfunnet å se et fremtidig kommunikasjonsnett for nødetatene i

” ... oppfordrer brukerne om å komme med ideer til nye bruksområder

sammenheng med Operasjonssenter Marienborg.

– Målsettingen er at GSM-R skal komme alle på jernbanen til gode, og jeg oppfordrer brukerne til å komme med ideer til stadig nye bruksområder for GSM-R. Her må vi tenke både sikkerhet og praktisk hverdag, sa jernbanedirektøren.

Killi er sikker på at de kommersielle teleoperatørene vil benytte muligheten til å videreutvikle sine tjenester, enten det gjelder mobiltjenester, informasjon via internett på stasjoner eller nye tilbud til de reisende om bord på toget. Billettsalg fra håndholdte terminaler er bare ett av flere eksempler.

## Prosjekt-fakta:

- GSM-R utbyggingen i Norge er beregnet å koste 1,7 milliarder kroner.
- Kontrakter for civil work og system inngått i juli og august 2003.
- Første GSM-R-strekningen Bodø–Rognan, 80 km, ble åpnet på Nordlandsbanen og sentrale datasystemer satt i drift i mai 2004.
- I desember 2004 ble GSM-R satt i drift på 1500 km spor eller cirka 40 prosent av det norske jernbanenettet. Dette omfatter 220 installasjoner og GSM-R dekning i 200 tunneler.
- Jernbaneverkets Operasjonssenter Marienborg i Trondheim styrer all operasjon av nettet sentralt og langs sporet.

*Dekning overalt: – Fremskrittet ligger i at vi kan stole på at vi har dekning over alt på sporet, til og med i en tunnel, med mulighet til å overstyre pågående samtaler, sier lokfører Tor Anders Backe.* (Foto: Øystein Grue)

# – Som natt og dag

**RØROSBANEN: – Det er et faktum at mobiltelefondekningen langs jernbanen er blitt dårligere og dårligere de senere år. Det har ikke vært noen selvfølgelig at lokfører fikk kontakt på mobiltelefon med togleder – eller omvendt. Overgangen fra mobiltelefon til GSM-R er som natt og dag, sier lokfører Tor Anders Backe på Rørosbanen.**

ØYSTEIN GRUE

Jernbanemagasinet møter den erfarne lokføreren på jobb på Rørosbanen fra Hamar mot Rena og Røros.

Med 18 års erfaring med forskjellig materiell: diesel på Rørosbanen og elektriske lok på intercitystrekningen Lillehammer-Skien, ekspress tog og natt-tog på Dovrebanen – har Tor Anders Backe erfaring både med Scanet togradio, NMT- og GSM-mobiltelefon. Og nå det lukkede digitale

mobilitettet GSM-R, hvor R står for «rail».

## – Stort fremskritt

– Det er et faktum at mobiltelefondekningen er blitt dårligere på strekninger hvor vi har støttet oss til NMT-telefonen, fordi vedlikehold av NMT-nettet ikke er blitt prioritert inntil NMT-nettet ble nedlagt fra årsskiftet, konstaterer Backe. GSM-dekningen er ofte dårlig utenfor tettbygde strøk og der jernbane-





linjen går langt fra riksvei.

– Ved driftsuhell, feil på togmateriell, elgpåkjørsler eller planovergangsulykker er vi avhengig av å få rask kontakt med togleder og å kunne tilkalle ambulanse og hjelp. GSM-R som nødkommunikasjon er et stort fremskritt for toget, sier Backe og legger til:

– Med 100 prosent dekning langs sporet og i tunneler er sikkerheten kraftig forbedret både for passasjerer og for oss som jobber på toget.

### Tilgjengelig

Lokføreren fra Ringsaker understreker at han nå kan ta med seg nødtelefonen når han må ut av toget:

– Jeg kan bruke GSM-R-telefonen som en mobiltelefon og er tilgjengelig til enhver tid. Meget bra.

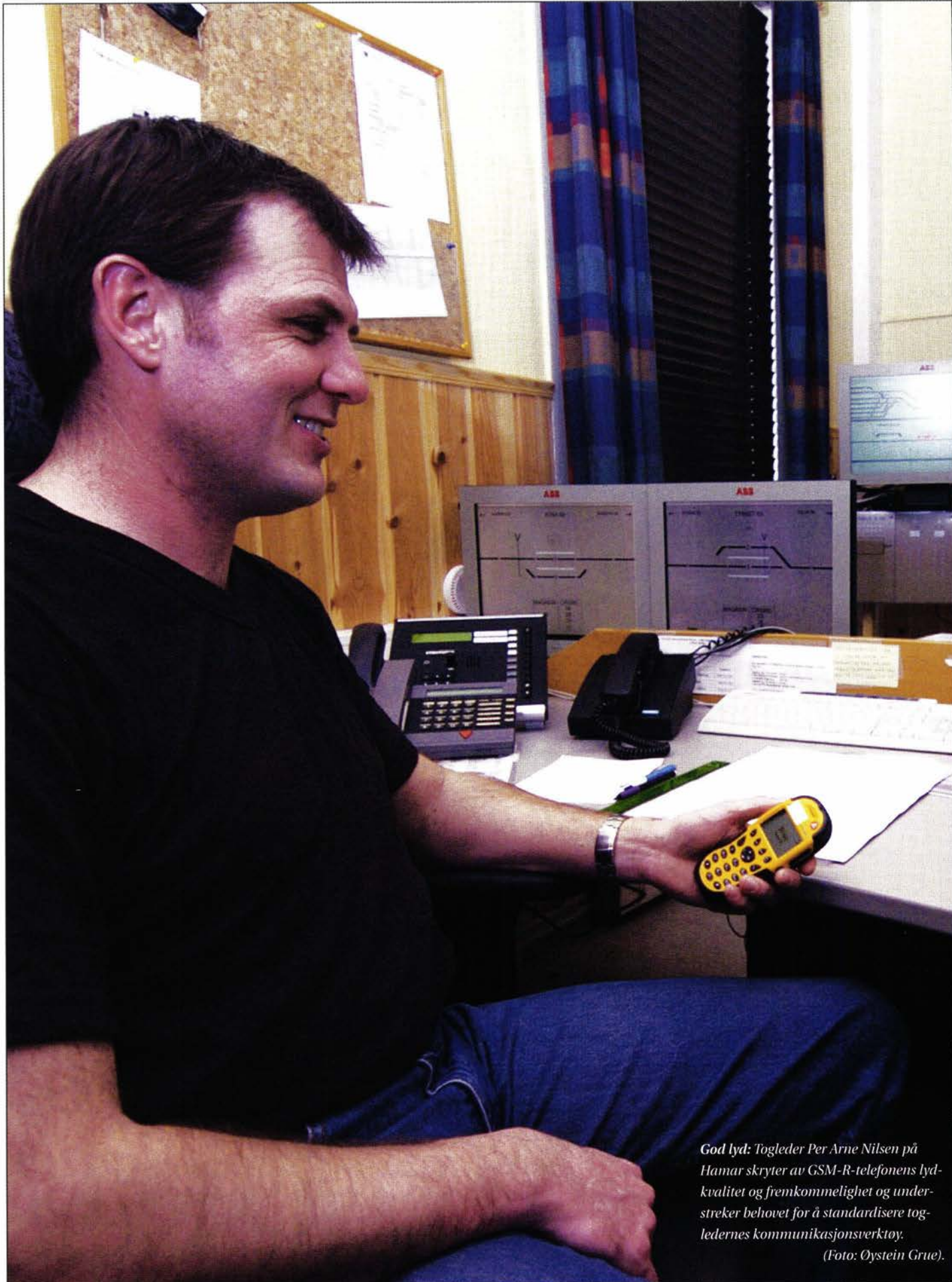
– *Togledere mener at Scanet togradio viser mer presist hvor toget befinner seg enn det GSM-R kan gjøre?*

– Ute på sporet har vi kilometerangivelse med 100 meters nøyaktighet. Jeg

kan ikke se at dette er noe problem. De gangene vi må fortelle togleder eksakt hvor vi står, er det kun spørsmål om å bevege seg noen meter, svarer Tor Anders Backe

– Fremskrittet ligger i at vi kan stole på at vi har dekning over alt på sporet, til og med i en tunnel, med mulighet til nødopkall som overstyrer pågående samtaler.





*God lyd: Togleder Per Arne Nilsen på Hamar skryter av GSM-R-relefonens lyd-kvalitet og fremkommelighet og understreker behovet for å standardisere togledernes kommunikasjonsverktøy.*

*(Foto: Øystein Grue).*

# Lettet – fire år etter Åsta

**HAMAR: Toglederne på Hamar er lettet over at nødradiosystemet GSM-R er på plass - fire år etter at Åstaulykken. I togledermiljøet ser man frem til at gamle analoge og nye digitale systemer blir avløst av én felles løsning for samtlige togledersentraler i Norge.**

ØYSTEIN GRUE

Togleder Per Arne Nilsen er «superbruker» på GSM-R på Hamar. Han er ikke i tvil om at GSM-R som nødkommunikasjon gir bedre sikkerhet for passasjerer og for dem som jobber på Rørosbanen, Raumabanen og Nordlandsbanen. Inntil i fjor manglet disse banestrekningene nødkommunikasjon, og lokførere og togledere var henvist til å bruke mobiltelefon.

Men GSM-systemet har begrenset dekning langs jernbanen. Mobilnettet NMT ble dessuten utviklet fra årsskiftet, og de senere årene er det heller ikke blitt vedlikeholdt. Dermed er sikkerheten blitt svekket.

De to nettene var heller ikke bygget for å ivareta sikkerheten på jernbanen, og av kommersielle årsaker har mobiltelefonbrukere bedre dekning langs riksveiene enn langs jernbanen.

## Som på Gardermobanen

Til Jernbanemagasinet skryter toglederen av fremkommeligheten og lydkvaliteten på GSM-R, som ved årsskiftet er bygget ferdig på 40 prosent av det norske jernbanelinjet – fra Hamar i sør til Bodø i nord, foruten på Ofofbanen.

Når det nye systemet i løpet av et halvt år blir oppgradert fra nødradio til komplett togradio, vil sikkerhetsnivået være like høyt på Rørosbanen som på Gardermobanen.

– Ville Åsta-ulykken vært unngått om GSM-R hadde vært i bruk?

– Nei. Men hastigheten i kollisjonsøyeblikket kunne vært redusert og omfanget av ulykken kunne muligens vært redusert ved at lokførerne ble varslet og kunne ha bremsset. Husk, Åsta-ulykken ble oppdaget få sekunder før de to passasjertogene kolliderte på en strekning med liten sikt, påpeker Per Arne Nilsen.

Han understreker at nødradio bare var ett av flere tiltak som ble besluttet innført etter Åsta. Automatisk togstopp (ATC) og akustisk alarm, som ikke ble tatt i bruk på Rørosbanen før i 2001, kunne imidlertid

ha forhindret kollisjon. Akustisk alarm fanger umiddelbart toglederens oppmerksomhet dersom et tog passerer rødt stoppsignal.

GSM-R nødradio gjør det mulig å kalle opp samtlige tog og arbeidsmaskiner på en strekning og til og med overføre samtaler som pågår, slik at alle blir varslet – om dette skulle være nødvendig.

## Bedre skilting

– GSM-R er i første fase tatt i bruk som nødradio, men skal oppgraderes til togradio i løpet av første halvår 2005. Hva skiller GSM-R fra Scanet togradio?

– Ved oppgradering av GSM-R fra nødradio til togradio får vi en mindre nøyaktig posisjonsangivelse enn vi har på banestrekninger med Scanet. Det er ulike oppfatninger i togledermiljøet om dette er godt nok. Blant annet må det bedre skilting til, som tydelig viser hvor lokfører er på strekningen. I Jernbanetilsynets krav til GSM-R togradio er det lagt vekt på såkalte «funksjonelle nummer». Posisjonskontroll, slik Scanet fungerer, er ikke et krav. Men den korte oppkoblingstiden og driftssikkerheten på GSM-R virker overbevisende, bemerker Per Arne Nilsen. Med krav om oppetid på 99,98% overgår GSM-R alle markedsbaserte mobiltelefonløsninger.

## Standardisering

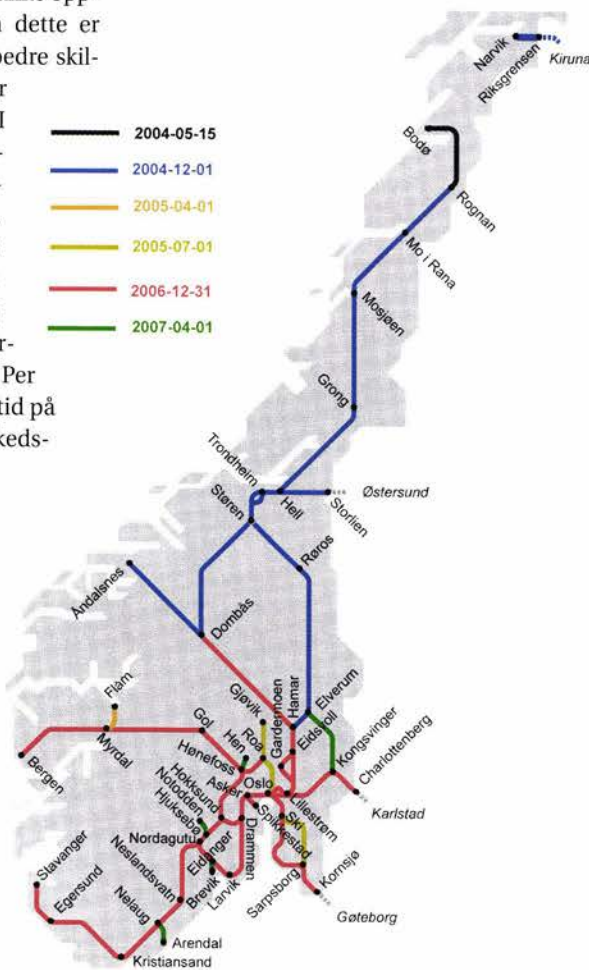
Per Arne Nilsen og toglederkollegene hans hadde videre ønsket at innføringen av GSM-R ble sett i sammenheng med de øvrige verktøy toglederne benytter for å kommunisere med lokførere, passasjerer og arbeidere ute på linjen.

Mens lokførerne beskriver sin nye hverdag som å gå fra natt til dag, opplever toglederne at GSM-R innføres i tillegg til eksisterende utstyr og

etablerte rutiner – ikke som en erstatning. Veien frem til et enhetlig toglederverktøy som integrerer de mange generasjoner av analoge og pc-baserte verktøy, synes ennå lang.

– I dag opererer vi i en verden mellom sveivetelefonen og nyeste nytt innen digitalteknologi. Utstyr og rutiner er forskjellig fra togledersentral til togledersentral, sammen med ulike driftsformer fra banestrekning til banestrekning. Det gjør at behovet for en standardisering av toglederens kommunikasjonsverktøy er overmodent, mener Per Arne Nilsen.

oyg@jbn.no



# Hvorfor liker vi toget?

**Når jeg er ute og reiser, får jeg en god følelse når jeg på stasjonen hører at toget er klart til avgang fra spor tre. Den samme følelsen får jeg ikke når jeg står på en flyplass og høyttaleren varsler at ombordstigningen starter.**

Jeg er glad i tog, for toget er normalt en miljømessig gunstig transportform, med lavt energiforbruk og så godt som ingen lokale utslipp, noe som er viktig på steder med dårlig luftkvalitet. Selv om trafikken er stor, bruker jernbanen lite areal. Det er viktig, spesielt i områder med arealknapphet og nedbygging av verdifulle grøntområder.

## Moskus og kongeørn

Toget har positive egenskaper også på områder som ikke direkte har med natur og miljø å gjøre. Togets sikkerhetsfortrinn er viktige. Trailernes «terror» i form av

” Trailernes «terror» ...  
taler sterkt til togets fordel

støy og risiko taler sterkt til togets fordel. Og for distriktene er toget mange steder viktig. Det kan bli mye viktigere om bane-nettet bygges ut for høyere hastigheter. Dette kan igjen redusere presset på by-områdene.

Togets komfort er uslåelig med muligheter for å slappe av, jobbe, spise eller prate. Jeg har mange gode opplevelser bak meg, der de ansatte viser en virkelig vilje til å yte god innsats for kunden. Slike opplevelser sitter.

Andre opplevelser som fester seg i minnet, er dem vi får ved å se gjennom vinduet. Som naturverner er det et pluss for meg å få naturen tett på; det blir som å se på storformatskjerm, som i beste sendetid viser et snitt av Norge fra fjord til fjell. Både moskus og kongeørn har jeg sett fra togvinduet. Slikt kan få flere til å få øynene opp for de naturverdiene som det er verdt å ta vare på.

Opplevelsen med moskusoksen i skogen nord for Dovre fortjener noen linjers omtale. Toget saknet farten, og lokføreren ba oss holde utkikk på 8–10 meters hold.

Et motlys ga den en gyllen «ramme», og den så rolig på oss.

## «Bygge landet»

Jeg er ikke alene om å like toget. NSB melder om økt trafikk i 2004, og kundetilfredsheten er på vei oppover. Det er kanskje ikke så rart.

Tog er også kultur og historie. Som miljøengasjert med blikket vendt framover risikerer jeg kanskje å bli stemplet som nostalgisk romantiker når disse aspektene trekkes fram. Men det er et reelt pluss å reise med et transportmiddel som har vært med å «bygge landet», på godt og vondt. Stasjonsbygninger med flott arkitektur og fine parkanlegg passerer. De ulike stilartene sier noe om den tidsepoken landet var i da banen ble bygd – og hvilken posisjon jernbanen har hatt gjennom 150 år. Dette er ikke bare en historisk erkjennelse, men en viktig del av togets for-deler i dagens samfunn. Mange av byene og tettstedene med jernbane har utviklet seg rundt stasjonene slik at utgangspunktet for en funksjonell og miljøriktig persontransport er godt. Det er viktig at arealplanmyndighetene er seg dette bevisst og bygger opp om stasjonsbyene som knutepunkt. Motorveikryssene må ikke ta over denne funksjonen.

## Det nytter

Mye har skjedd på 150 år. Samfunnet har endret seg. Nye transportmidler er kommet til. I 1854 var toget revolusjonerende. Etter hvert har det fått stadig sterkere konkurranse fra vei- og flytrafikken. Det totale transportomfanget har økt drastisk. Likevel følger jernbanen i Norge med få unntak de opprinnelige traseene. Da er det ikke rart at toget har tapt terreng.

Men det er mulig å endre på dette. Måltrettet satsing gir resultater. I Sverige bruker toget bare tre timer mellom landets største byer, Göteborg og Stockholm. Mellom Oslo og Bergen tar det seks og en halv time, men strekningen er bare tre mil lengre. Her hjemme har utbygging av

Månedens  
gjest:

Tore  
Killingland

Generalsekretær  
i Norges Naturvernforbund



Gardermobanen vist at det nytter å satse på toget. Jærbanen mellom Egersund og Stavanger er et annet eksempel på at forbedring av togtilbudet gir resultater. I andre land har utbygging av høyhastighetstog gitt enda større fart, noe som gjør toget konkurransedyktig og reduserer driftskostnadene. Den forurensende flytrafikken har dermed fått en alvorlig konkurrent.

## Klimaversting

Nettopp flytrafikken er en skikkelig klimaversting. Ifølge en ny rapport fra Stockholm Environment Institute kan flytra-

” Togets komfort  
er uslåelig

fikken bli doblet eller tredoblet i løpet av de neste 20 årene. Ved framlegging av rapporten i sommer uttalte en av forfatterne at veksten i etterspørselen etter flyreiser nå er en av de mest alvorlige miljøtruslene verden står overfor.

Dette krever handling. Utbygging av jernbanen vil være et viktig virkemiddel. I tillegg må også flytrafikken betale for sine klimagassutslipp. Det er fullstendig ulogisk at innenriks flytrafikk betaler redusert CO2-avgift, mens utenrikstrafikken slipper CO2-avgift helt.

Stortinget vedtok i sommer en ny transportplan for neste tiårsperiode. Den inneholder noen lyspunkt, men er dessverre fortsatt en plan for omfattende vei-bygging. Det skal bygges langt mer ny vei enn jernbane i de folkerike områdene i Sør-Norge der jernbanen burde hatt førsteprioritet. Jo bedre veinettet blir, jo





*Pluss: «Som naturverner er det et pluss for meg å få naturen tett på; det blir som å se på storformatskjerm, som i beste sendetid viser et snitt av Norge fra fjord til fjell,» skriver Tore Killingland. (Foto: Tore Holtet).*

større blir behovet for å forbedre jernbanen om den ikke skal sakke akterut. Det er ingen tvil om at det trengs langt mer handling for å gjøre toget konkurransedyktig som et virkemiddel for å kunne redusere miljøbelastningen fra transport.

### Tenk visjonært

Jernbaneverket må tilføres nok ressurser slik at etaten blir i stand til å planlegge en jernbane for framtida. Jernbaneverket må tenke visjonært. Det holder ikke bare å flikke på et gammelt banenett. Det er behov for forbedringer som monner, forbedringer som viser opinionen hvilke muligheter som ligger i jernbanen, noe som vil kunne øke oppslutningen om ytterligere jernbanesatsing. Nye baner må

bygges for betydelig høyere hastigheter bl.a. mellom byene i Sør-Norge, slik at toget blir et alternativ til den forurensende flytrafikken. Og kapasiteten må økes på banenettet rundt storbyene. Stortinget har vedtatt en transportplan som må kunne tolkes som et klarsignal for at Jernbaneverket kan sette i gang å planlegge transportsystemet for de neste 150 år – til beste for mennesker og miljø.

Gode resultater fra ny jernbanesatsing inspirerer og motiverer. Jernbanens folk har stått på for at vi nå har fått den samlede transportplanen. Selv med sine svakheter er denne et av de største offentlige dokumenter etter statsbudsjettet. Dette har inspirert oss i Norges Naturvernforbund til å kreve at regjeringen nå frem-

mer en tilsvarende plan for reduksjon av Norges klimagassutslipp, med klare regionale og nasjonale mål med fire- og tiårsperspektiv, samt medfølgende penger til måloppnåelse. Et mål må bli å styrke jernbanen – det vil glede mange.

Jeg liker tog. Og jeg vet at toget vil og kan spille en større rolle i framtida som et bidrag til å løse transportsektorens store miljøutfordringer. Alt i dag betyr toget mye for mange. Det være seg pendleren til og fra jobb, den forretningsreisende som må forberede seg til et viktig møte – eller fjellvandrerens på vei hjem fra Finse eller Kongsvoll etter noen flotte naturopplevelser.



Likt: –Hensikten med ett felles styringssystem er at like oppgaver skal utføres på samme måte i alle åtte enheter, sier seksjonssjef Sverre Thorstad. I dag har alle enheter sitt system med overordnede premissgivende håndbøker. (Foto: Øystein Grue).

# Åtte systemer blir ett

**Harald Hårfagre samlet Norge til ett kongerike. Under Steinar Killi skal åtte ulike styringssystemer bli til ett. Like oppgaver skal utføres på samme måte i Jernbaneverket.**

ØYSTEIN GRUE

Siden starten på organisasjonsendringen 1. juni i fjor har det vært jobbet med å etablere ett felles styringssystem.

– Med dette unngår Jernbaneverket at samme oppgave blir utført på forskjellige måter avhengig av hvor du befinner deg geografisk, forteller seksjonssjef Sverre Thorstad i Seksjon kvalitet i JD staber til Jernbanemagasinet.

## Forenklet

– Mens det gamle styringssystemet er hierarkisk oppbygget – ett for hver enhet

med overordnede premissgivende håndbøker – er det nye styringssystemet fremstilt grafisk. Styringsdokumentasjonen er forenklet og knyttet til de grafiske bildene, slik at du finner all dokumentasjon du har behov for på ett sted, forklarer Thorstad.

Nytt verktøy for presentasjon av det nye styringssystemet er installert, og arbeidet med å publisere styringsdokumentasjon pågår.

## Overgangsperiode

– Når innføres det nye styringssystemet?

– En første Web-utgave av det nye styringssystemet med tilknyttet dokumentasjon vil være tilgjengelig via Banenettet fra 1. januar 2005.

Trafikkdivisjonen har kommet lengst i å slå sammen styringsdokumentasjon for tre trafikkområder.

Det vil bli opprettet en testgruppe som skal vurdere hvordan det nye systemet fungerer i praksis.

## Begge systemer

– Hva er gjeldende inntil nytt komplett styringssystem foreligger?

– Styringsdokumentasjon for lokale forhold, enten det er på stasjon eller banestrekning, blir selvfølgelig fortsatt ivarettatt.

Fra årsskiftet av vil begge styringssystemene være tilgjengelige via Banenettet. Inntil det nye systemet er komplett, vil det gamle være gyldig. Du vil få opplæring i hvordan det nye styringssystemet skal brukes.

Både de hierarkiske og det grafiske styringssystemet vil bli oppdatert inntil all styringsdokumentasjon er overført. Dette arbeidet vil pågå en tid inn i 2005.

Når det nye styringssystemet er fullt operativt, vil det regelmessig bli utført brukerundersøkelser for å tilfredsstille brukernes behov.

# Jernbanens doktor

«Værsgo kle av deg og legg deg på brisken». Det tynne harde papiret fra den store rullen krøller seg under medarbeideren der han venter på bedriftslegens klåfingrer og inkvisitoriske spørsmål om levevaner og andre skavanker...

PER RATHE

Den gang, for mindre enn to tiår siden gruet de mannlige femtiåringene seg litt ekstra til helsekontrollen. Da visste de nemlig at de ville få en finger opp i enden. Det var den korteste veien til prostata, en kjertel som sto på bedriftslegens sjekkliste. Men ikke nå lenger.

– «Kjøttkontroll» driver ikke norsk bedriftshelsetjeneste med lenger. Likevel er Jernbaneverket litt spesielt ved at så mange av våre medarbeidere har sikkerhetstjeneste. De må igjennom en helse sjekk med visse mellomrom, men nei, vi anser ikke prostata for å være relevant i den sammenhengen, sier bedriftsoverlege Hans Knut Otterstad

## Hvordan har vi det i dag?

Otterstad er den eneste fast ansatte legen i Jernbaneverket. Men uten engangshansker og stetoskop. Han sitter sentralt på Stortorget, og mye av fjoråret brukte han til å finne den beste leverandøren å kjøpe bedriftshelsetjenester av. Blant sju tilbydere ble NSB BHT foretrukket som leverandør. Avtalen begynte å løpe 1. januar.

Bedriftsoverlegen har det overordnede faglige ansvaret for alle forhold i virksomheten som påvirker medarbeidernes helse.

– Før var det vanlig å ha en personallegeordning. I dag har vi en forebyggende, løpende bedriftshelsetjeneste, som gjennom inspeksjoner og analyser lager programmer for å forbedre arbeidsplassen. Vi

## Min arbeidsdag

Navn: Hans Knut Otterstad

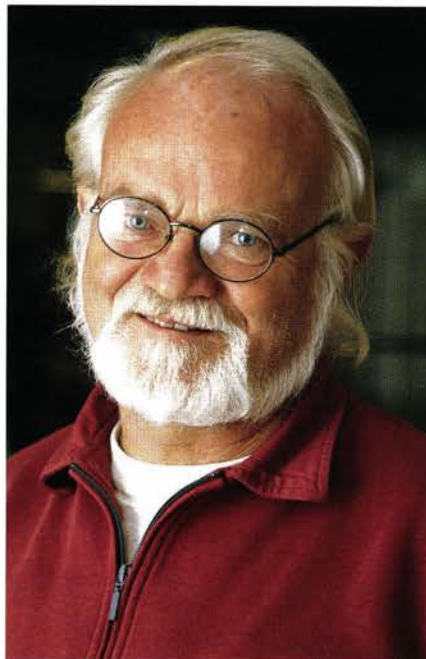
Alder: 61 år

Arbeidssted: Jernbanedirektørens staber

Tittel: Bedriftsoverlege

Begynte som: Bedriftsoverlege i 1998

Bor: Nesodden



*Erfaren doktor: Hans Knut Otterstad er spesialist i samfunnsmedisin, men har allsidig arbeidserfaring. Han har hatt privat praksis, vært distriktslege og helsebyråkrat, konsulent i NORAD og har bodd og jobbet fire år i Nepal og Bangladesh. Han representerer Norden i UIIMC.*

skal oppdage uønskede forhold før folk blir syke av dem.

Det lykkes Jernbaneverket godt med, skal vi tro tilbakemeldingene Otterstad får fra både nasjonale og internasjonale institusjoner og fora.

» Optimistene klarer seg best

## Kolliderende forventninger

– I hele min tid i bedriften har den vært i konstant endring. De fleste medarbeiderne søkte seg i utgangspunktet hit for å ha en stabil arbeidsplass. Det har blitt et misforhold mellom forventningene de hadde da de begynte og realitetene i dag, sier Otterstad, og påpeker noen særtrekk ved bedriften.

– Det er en mannsdominert arbeidsplass med en tøff tone, og stor forskjell yrkesgruppene imellom; fra de som jobber ute i alt slags vær til de som sitter på kontor hele tiden. Det er stor bredde i bedriftsoverlegens utfordringer, sier bedriftsoverlegen.

– Nå også en ekstra utfordring når Drift skal krympes?

## Noen blir syke

– Det viktigste nå blir å hjelpe lederne til å forstå hvor vondt det føles å bli sagt opp og hvilke menneskelige reaksjoner en slik trussel kan føre med seg. De skal ikke bare si at alt kommer til å ordne seg. De må ta dette på alvor og spørre seg hva de som ledere kan gjøre for den enkelte, sier Otterstad.

Norge har et så godt utviklet sikkerhetsnett at de fleste vil klare seg, tror han.

– Men en liten gruppe kommer til å bli syke, enten psykisk eller kroppslig. Livet blir så vanskelig for dem at de vil måtte behandles av helsevesenet, og de fleste vil trolig bli hjulpet. Situasjonen er ikke ønskelig, men ikke håpløs. Det viser seg at de som har et optimistisk syn på livet og ikke tar sorgene på forskudd klarer seg best, sier bedriftsoverlegen.



# Fra Zidane til signalfeil

*Hovmesterblikk: – Hovmesterblikket er en pressesjefs viktigste egenskap. Med andre ord at du skaffer deg oversikt over helheten og ser hvor du trengs, mener Dag Svinsås.* (Alle foto: Øystein Grue)

**(Lerkendal/Marienburg): I det ene øyeblikket har Dag Svinsås hovedansvaret for flere tusen mediefolk under EM i fotball, i neste øyeblikk informerer han tålmodig lokalavisa på Levanger om signalfeil på Trønderbanen.**

SVEIN ERIK BAKKEN

Det er dagen derpå. Rosenborgs drøm om å gå videre i Champions League forsvant i søle og styrtregn på Lerkendal etter bare uavgjort mot Panathinaikos kvelden før.

For en «brun og hvit mjøndøling», som har blitt mer og mer glad i de «sorte

og hvite gutan» til Nils Arne Eggen, var det stort endelig å oppleve en mesterligakamp på Lerkendal.

## **Ekstremt godt spørsmål**

Full av inntrykk etter det første, «levende» møtet med europeisk toppfotball, og etter å ha fulgt mektige UEFAs pressesjef og Jernbaneverket Nords informasjons-

sjef i et hektisk døgn, sitter vi på møterommet «Punktligheten» på Marienburg og spør like ut:

– *Hvordan i huleste er det å informere om signalfeil på Trønderbanen etter å ha vært pressesjef i EM-finalen i fotball?*

– Det er et ekstremt godt spørsmål, som jeg også stilte meg sjøl i Portugal. Overgangen var stor, men det gikk helt



## Møte med: Informasjonssjef i Region Nord: Dag Svinsås



*Gledet meg: – Tru det eller ei, men jeg gledet meg faktisk til å begynne på jobben i Jernbaneverket igjen etter EM-finalen i fotball, sier informasjonssjef Dag Svinsås.*

## JJ ... det er ikke lenger fotballen som er drivkraften

greit. Jeg klarte å nullstille meg og sa til meg sjøl: – Nå skal du tilbake til jobben din.

– Og tru meg eller ei, jeg gledet meg faktisk til å begynne igjen.

### Løkkengutt

Hvem er nå denne informasjonssjefen i Jernbaneverket som er på fornavn med gamle fotballstørheter som Roberto Bettega og Lothar Emmerich; som har møtt de helt store som Johan Cruyff, Franz Beckenbauer og Sir Bobby Charlton, og som holder styr på fotballstjerner som Thierry Henry og Zinedine Zidane?

48-åringen forteller stolt om sine familie-, fotball- og jernbanerøtter i gruvesamfunnet Løkken i Sør-Trøndelag.

– Som seksåring var jeg passasjer på det siste, offisielle toget på Thamshavnbanen og til stede som journalist da den ble åpnet som museumsbane.

### Huka tak

Samtidig som han tok fagene tysk, engelsk og idrett, jobbet han som sportsjournalist i Adresseavisen. Der fortsatte han også etter at cand.mag.-graden var på plass. Til sammen har han ti år i Adressa som sports- og nyhetsjournalist å se tilbake på.

Så ble det informasjonsjobber for alle pengene. Først som seniorkonsulent og redaktør i Forenede og Gjensidige Forsikring, deretter fire år som mediesjef i Rosenborg over til Trondheim kommune i tre år som informasjonsrådgiver, før

daværende regiondirektør Morten Mørch i Region Nord huka tak i ham.

### En av verdens mektigste

Det er ikke bare Mørch som har skjønnet hvilke kvaliteter den tettvokste Løkkengutten har. Det har også en av verdens mektigste idrettsorganisasjoner, UEFA, gjort. I hele 66 UEFA-kamper, inklusive to EM, har Dag Svinsås hatt hovedansvaret for å styre og betjene tusenvis av journalister, radio- og TV-folk fra alle verdenshjørner.

– *Hvordan kombinerer du de to rollene; å informere om jernbane og europeisk toppfotball?*

– I UEFA har jeg ansvaret for arenaen til en europeisk toppklubb i tre kamper eller så lenge klubben



henger med i en Champions League-sesong. I tillegg kommer fotball-EM hvert fjerde år. Så omfanget er ikke så stort som mange tror. Fotballen utgjør en liten, men hektisk del av min arbeidstid. Men aller viktigst:

– Desto tøffere jobber jeg har i UEFA, jo bedre blir jeg som informasjonssjef i Jernbaneverket.

### Dytte litt mer

At jobben som UEFAs pressesjef gir svært liten mulighet til å se europeisk toppfotball når han er på jobb, ble grundig dokumentert da vi fulgte ham på jobb på Lerkendal.

– Jeg så rundt ti minutter av kampen i første omgang og enda mindre i andre omgang. Jobben foregår mest bak i kulisene. Her tar jeg en rekke strategiske grep og et titalls avgjørelser for å få ting til å fungere. Min jobb er å være minst mulig synlig, samtidig som jeg helst skal være på tre plasser samtidig.

– Jobben min er like viktig etter kampen. Da skal jeg få noen av verdens beste fotballspillere til TV'n i løpet av fem til ti minutter.

«Desto tøffere jobber jeg har i UEFA, jo bedre blir jeg som informasjonssjef»

Tremålsscoreren får du til å springe overalt, men midtstopperen som har gjort to blemmer og har mye av ansvaret for tapet, må du dytte litt mer.

### Verdens tredje største

– Hva er drivkraften bak å holde styr på Europas fotballstjerner og fotballjournalister?

– Tro det eller ei, det er ikke lenger fotballen som er drivkraften. Min interesse for fotball nå er sterkt overvurdert. Utfordringen er å ha ideer om hvordan du skal få ting til å lykkes. Og så er det litt det å være med der store ting skjer. Så som i fotball-EM – det er jo verdens tredje største idrettsarrangement. Å få ansvaret for finalen der, da har du nådd et mål som du egentlig ikke visste at du hadde.

At EM i fotball er veldig stort, har vi alt skjønt. Enda bedre skjønner vi det når Dag forteller at begivenheten ble dekket av 2.700 journalister og fotografer, samt 5.000 TV- og radio-medarbeidere. Finalen mellom vertslandet Portugal og Hellas



**Ikke slutt:** – Jobben min er ikke ferdig når dommeren blåser kampen av. Den er like viktig etter kampen, sier Dag Svinsås, som her møter pressekorpsset sammen med sportsdirektør Rune Bratseth.

ble sett av utrolige to milliarder TV-seere i knapt 200 land over hele verden.

### Stor fallhøyde

At det er et stort ansvar å være pressesjef på europeisk toppnivå, stikker han ikke under en stol:

– Nei, for det er mitt ord som er det siste i mediesammenheng. Da bør jeg ikke feile, og fallhøyden blir rimelig stor om jeg gjør det.

– Hva var den største tabba?

– Jeg har vel ikke opplevd å gjøre den helt store tabba, men jeg har nok gjort feil.

– Er det ingen episoder som du husker, huff, der gikk det galt?

– Nei, egentlig ikke. For en viktig del av jobben min er å ta beslutninger, og det er faktisk bedre å ta en feil beslutning enn ikke å ta noen beslutning.

### Hovmesterblikk

– Hva er det som er viktig å ha som egenskap som pressesjef?

– Jeg vil kalle det hovmesterblikket. At du går opp i helikopter og har oversikt over helheten, og ser hvor du trengs. Samtidig som du er der det er behov for deg rimelig kjapt. Hvis du på forhånd har en liten anelse om hvor du kommer til å trengs, så er det et pluss.

– Er det sant at du blir roligere jo mer stressa du er?

– Ja, jeg klarer som oftest å stresse meg ned. Inne i meg kan det selvsagt likevel til tider være kaotisk, men du må kjenne meg meget godt for å se det.

### Steinansikt

– Er du en skuespiller?

– Jeg bruker i alle fall virkemidler fra det faget. Men jeg prøver å være meg sjøl, selv om jeg kan ta på meg steinansiktet når det trengs. Det kan jo være både positivt og negativt at jeg ikke viser mine indre følelser. I yrkessammenheng er det nok en positiv egenskap, men kanskje ikke privat. Mange oppfatter meg nok

«... bevisst valgt ikke å gjøre jobben til en livsstil»

som en åpen person, men jeg er ikke så sikker på at jeg er det. Dag ser seg selv som en kombinert tilrettelegger og

overvåker som hele tiden tar avgjørelser.

– Du må også være tøff og streng?

– Ja, jeg må kunne si nei der og da. Det går ikke å slå opp i boka først. Spesielt når du kommer syd for Alpene, må du være rimelig klar i din tale. Og som en kollega sa det: – Til tider har du et kroppsspråk som sjøl en blind kan se, humrer han.



*Siste ordet: – Jeg skal helst være på tre steder samtidig. Likevel må du ta deg tid til å lytte, sier UEFA-pressesjefen, her i samtale med kollega Patrick Stewart.*

## ” ... bedre å ta en feil beslutning enn ikke å ta noen

### Helt avgjørende

– Hva sier kona Gudrun og barna Håkon (6) og Eirin (3) om disse to meget krevende jobbene?

– Jeg hadde ikke greid å være med i UEFA uten støtten fra fru. Den er helt avgjørende. Jeg er veldig glad for at jeg får lov, og for all den støtten som hun gir meg. Ikke minst når jeg sliter og trenger litt oppbacking.

– Enten jeg er hjemme eller ute på

jobb, ligger mobilen ofte på nattbordet. Og den ligger ikke alltid i ro.

### Livsstil

– Blir det en livsstil?

– Nei, ved å sette hensynet til familien høyere enn jobben, har jeg bevisst valgt ikke å gjøre jobben til en livsstil. Nettopp derfor valgte jeg i sin tid å gå fra Rosenborg. For sjøl om jeg hadde en beskjeden rolle, kunne jeg nesten ikke gå

på pub eller på Rema uten å bli tilsnakket. Det ble for slitsomt.

– Samtidig er det en fordel for jobben i Jernbaneverket at jeg litt kjent i regionen. Det gjør det lettere å få våre budskap ut. Jeg prøver også her å være litt streng og myndig overfor media for å markere at vi i Jernbaneverket ikke aksepterer alt som skjer, avslutter Dag Svinsås.

svein.erik.bakken@jbn.no

# Ofofbanen vant fram

Små-nytt

**Etter avslag på konsesjonssøknaden og en ankerunde vant Ofofbanen AS fram i andre runde, og fikk like før jul tillatelse til å kjøre chartertog i grenseoverskridende trafikk.**

I høringsrunden anbefalte Jernbaneverket søknaden, mens både NSB og Flytoget gikk inn for avslag som også ble Samferdselsdepartementets standpunkt. Men Ofofbanen AS anket avslaget.

## Julepresang

Som julepresang til Ofofbanen AS gav regjeringen i statsråd 17. desember selskapet lov til å drive chartertrafikk på hele jernbanenettet som en prøveordning. Tillatelsen gjelder for hele 2005 med mulighet for forlengelse ut året 2006. Departementet har også satt som vilkår at denne togdriften ikke må komme i konkurranse med annen rutegående trafikk.

Adm. direktør i Ofofbanen AS, Terje Østensen, sier til Jernbanemagasinet at det er god økonomi i charterdriften. Det er ikke bare selve togturen som bidrar, men hele arrangementspakken som pakkes rundt. Ofofbanen AS har høstet erfa-



*Flytter: Administrerende direktør Terje Østensen (t.v.) og styreleder Kjetil Moe i Ofofbanen AS flytter togmateriell fra nord til sør og satser offensivt. (Foto: Ole Magnus Rapp, Scanpix).*

ringer på «sin egen bane» der de har tillatelse til charterturer tidligere.

Den finansielle ryggraden i Ofofbanen AS er også styrket ved at selskapet rett før jul fikk 21 nye aksjonærer og 5,2 millioner

kroner i frisk aksjekapital. De nye aksjonærene er privatpersoner med tilknytning til jernbanevirksomhet i Norge og utlandet.

## Flere tog i rute enn noen gang

**Aldri før har så mange persontog vært i rute til endestasjon som i 2004. Norske tog ble mer punktlig på alle banestrekninger i fjor.**

Det målrettede arbeidet i både Jernbaneverket og hos togselskapene for å bedre punktligheten gir nå klare resultater. Punktlighetsoversikten for desember viser framgang på de fleste banestrekninger. Samtlige regiontogstrekninger på Østlandet nådde 90%-målet. Statistikken for 2004 viser flere tog i rute på alle strekninger. Det er størst bedring på tett trafikkerte baner som Vestfoldbanen og Kongsvingerbanen der begge strekningene har en økning på 9 prosentpoeng til henholdsvis 86% og 88% av togene i rute. (Lokal- og mellomdistansetog regnes i rute når de ankommer endestasjonen in-

nenfor treminutters margin, mens fjerntog regnes i rute innenfor en margin på fem minutter).

Andre strekninger med tett trafikk som holdt høy punktlighet gjennom 2004, var Vossebanen med 95%, Trønderbanen med 93%, Bergensbanen og Nordlandsbanen med 91%. I lokaltrafikken på Østlandet var gjennomsnittlig punktlighet i rushtiden på 81%. Det var for øvrig også en punktlighetsforbedring på den tungt belastede og anleggspregede Drammenbanen i fjor; framgangen var på fire prosentpoeng til 74 %. Første del av det nye dobbelsporet i Vestkorridoren åpner mellom Sandvika og Asker om et snaut år, noe som vil gjøre det lettere å holde rutetidene også der. Av samtlige togankomster til Oslo S i 2004 var 89% i rute.

Jernbaneverket ser fortsatt at punktligheten bør og kan forbedres ytterligere. God punktlighet bidrar også til høy sik-

## Pensjonister til Hamar

Jernbanepensjonistenes Forening, Hamar, flytter møtet 31. mars i år til Norsk Jernbanemuseum.

Museet vil denne kvelden ta imot gamle uniformer og arbeidstøy fra verksted- og banearbeid. Også andre saker fra tida ved jernbanen tas imot.

Gamle fotografier kan leveres eller lånes ut for avfotografering.

Møtet starter kl. 18.00. Ta bybuss 1 fra jernbanestasjonen. Det blir bevertning, utlodning og 50 kroner i inngangspenger. Møtesaker, omvisning og dans.

kerhet i togtrafikken. Jernbaneverket vil i samarbeid med togselskapene også i 2005 prioritere dette arbeidet meget høyt.





Lys horisont: Lyse utsikter for Green Cargo etter at selskapet har signert flere nye langtidskontrakter.

(Foto: Green Cargo).

## Store kontrakter til Green Cargo

**Green Cargo-konsernet har forbedret sitt resultat med 79 millioner svenske kroner og omsetter for en halv milliard kroner. Og nye oppdrag strømmer på...**

– Det er moderselskapet som leverer det positive resultatet, og forklaringen er økte inntekter og utholdenhet i vårt pågående effektiviseringsarbeid, uttaler Jan Sundling, administrerende direktør i Green Cargo. Sundling ser et potensial i ytterligere resultatforbedring til tross for lønnsøkning og stigende innkjøpspriser.

Allerede før det positive kvartalsresultatet for tredje kvartal forelå hadde Green Cargo signert transportavtaler med flere store virksomheter. Kontraktene har en total ramme på over en halv milliard svenske kroner årlig – og det dreier seg om betydningsfulle langtidskontrakter.

– Kundene viser at de tror på Green Cargo som en langsiktig partner, sier Sundling.

Green Cargo har signert en avtale med papirprodusenten Stora Enso om jernbanetransport til utskipningshavnen i Göteborg for transportsystemet Baseport. Kontrakten er en av Sveriges største transportoppdrag som har vært ute på anbud. Avtalen med Stora Enso dreier seg om håndtering av 1,8 millioner tonn gods årlig og avtalen gjelder perioden 2005 till 2009. Baseport-systemet binder sammen

Stora Ensos papir- og kartongproduksjon i Sverige med terminaler og omlastningssteder i England og på kontinentet.

*Små***nytt**

### DSB bedre – nok en gang

Den danske persontrafikkoperatøren DSB har nok en gang slått til med strålende resultater. De tre første kvartalene i 2004 gav et overskudd på 857 millioner danske kroner før skatt.

Det er nesten 100 millioner bedre enn for tilsvarende periode i 2003. Derfor er også forventningene til helårsresultatet oppjustert fra 800 til 900 millioner DKR.

### NSB inn i Tågkompaniet

Norges Statsbaner AS har kjøpt 34 prosent av aksjene i det svenske Tågkompaniet AB. NSBs konsernsjef, Einar Enger, uttalte under kunngjøringen av kjøpet i desember at dette var et skritt nærmere et mer åpent nordisk marked innenfor persontransport med tog – en strategi som NSB-styret har vedtatt å følge.

### Alnabru vedtatt

Byrådet i Oslo har nå avgjort at landets største godsterminal, Alnabru-terminalen, kan bli liggende der den ligger.

Byrådet stiller krav til godsselskapene at de begrenser arealbruken og bidrar til å skape et grønt miljø med blant annet bidrag til opparbeidelse av parkmessige områder i Grorudalen.

CargoNet-sjef Kjell Frøislid er glad for vedtaket og sier at CargoNet allerede har planer for bedre arealutnyttelse og grøntområder på Alnabru.

### Felles skidag

Felles skidag for alle ansatte (administrativt personell) i Oslo-området er flyttet til torsdag 3. mars. Årsaken er at tidligere annonsert dato for arrangementet faller midt i skolenes vinterferieuke.

# Tyskland innfører motorvegavgift

Små-nytt

**Tyske myndigheter strammer grepet for å få godstransportørene til å velge jernbane fremfor bil. Fra årsskiftet må lastebiler over 12 tonn betale 12,4 eurocent per vognkilometer i motorvegavgift.**

Avgiften tilsvarer omtrent én norsk krone. Alle godsbiler som benytter det tyske motorvegssystemet, bør ha installert en såkalt On Board Unit (OBU). Denne enheten kommuniserer via satellitt og GSM. Bilene skal være registrert i firmaet Toll Collect som har ansvaret for avgiftsinnkrevningen. Kjøringen avleses automatisk ved passering av tollstasjoner, og avgiften belastes kunden. Er ikke OBU-en på plass, må man innom manuelle stasjoner, og her kan køene bli lange. Bøter for overtredelser blir fra 225 til 500 EURO, og her må transportfirmaet og sjåførene dele på mora.

## Kunden må betale

Den tyske intermodal-operatøren Transfracht International TFG har allerede varslet at avgiften i sin helhet vil bli belastet selskapets kunder. I tillegg vil selskapet innkreve 2,6 eurocent pr. kilometer for å dekke inn monteringen av OBU-ut-



*Motorvegavgift: Ved passering av tollstasjoner avleses lastebilene automatisk, og motorveavgiften belastes kunden. (Foto: AFP/Scanpix).*

styr og administrative kostnader.

Vegavgiften bør kunne påvirke valget mellom bil- og togtransport. Et prisenkempel viser at biltransport mellom Hamburg og Bamberg vil utløse en avgiftskostnad på ca. 80 EURO. Hvis man tar

i bruk jernbanen mellom terminalen Hamburg-Waltershof og Nürnberg, vil biltransporten fra Nürnberg til Bamberg utløse en avgiftskostnad på knappe 16 EURO. Med andre ord vil man spare 80 prosent av «Maut»-en.

## Dør-til-dør i Sveits og Italia

Sveitserne vil ha mest mulig av godstrafikken over på skinner. Nå lanserer SBB Cargo et opplegg med transporter fra dør til dør mellom Sveits og Nord-Italia der jernbanen utnyttes i størst mulig utstrekning. Bil benyttes kun der tog ikke finnes. SBB Cargo tar ansvar for hele transporten og garanterer en fremføringstid på maks 2 døgn fra dør til dør. Kjernen i systemet er logistikkplattformen Desio der godset blir omlastet mellom bil og bane. Det planlegges tilsvarende plattformer i Italia og Tyskland om kort tid.

## Innfører «forsinkesskjema»

Fra ruteendringen 12. desember ble det innført et internasjonalt skjema som skal brukes når tog er forsinket og passasjerer i internasjonal trafikk har krav på kompensasjon. Slik erstatning utløses når et dagtog er mer enn én time forsinket, og når et natog ligger mer enn to timer etter ruta. Et annet vilkår er at billetten må koste 50 EURO eller mer. Og refusjonen? – rundt 20 prosent av billetten kostende. Det er den internasjonale jernbaneunionen – UIC – som har vært initiativtaker til skjemaet.

## Railion gjennom Gotthard

Den tyske godstrafikkoperatøren Railion Deutschland AG fikk i desember sikkerhetsattest fra det sveitsiske Bundesamt für Verkehr til å passere Sveits gjennom Gotthard på veien mellom Tyskland og Italia. Det ligger imidlertid ikke i tillatelsen at det er tillatt å laste eller losse gods i transitlandet Sveits. Kabotasje er med andre ord ikke lov. Railion Deutschland AG er et datterselskap under transportgiganten Deutsche Bahn AG. Det nye sikkerhetsattestet er gyldig fram til ruteendringen 11. desember 2005.

# Pendolino krenger i England

Små-nytt



53 sett:  
Virgin  
Trains lei-  
er i alt 53  
togsett  
med en  
maksimal-  
hastighet på  
125 miles  
i timen.  
(Foto:  
Camera  
Press/  
Scanpix).

Den 9. desember overtok Virgin Trains i England det siste av i alt 53 Pendolino-sett.

Dette siste settet er ombygd til vanlig persontogstandard etter å ha vært benyttet til testkjøring. Fra 12. desember hadde Virgin Trains 38 sett med en maksimalhastighet på 125 miles per time i normal drift. Målet er å ha 46 sett i drift fra juni 2005, mens sju sett til enhver tid står til vedlikehold og reparasjon.

Pendolinosssettene i England er bygd av Alstom i Birmingham. Virgin Trains er eid av Virgin med 51 prosent og Stagecoach med 49. Hvert nivognssett har kostet rundt 11 millioner pund. Det er radio-ut-

tak ved hvert sete med muligheter for å lytte til ferdiginnsplatt musikk eller en av fire radiokanaler. Strømuttak finnes også der passasjerende kan lade opp mobilen eller plugge inn sin bærbare pc. Det er også togkiosk om bord der man får kjøpt et bredt utvalg av varm og kald mat; drikkevarer, tidsskrifter og toilettaker. Kiosken, som er basert på selvbetjening, befinner seg midt i togsettet.

Virgin Trains eier ikke selv togene, men leaser dem fra selskapet Angel Trains. Her ble det sannelig mye engler og jomfruer i desember, men så var det jo også jule-måneden...

## Railcombi = CargoNet

Etter en overgangsperiode for Rail Combi AB er CargoNet-konsernets virksomhet i Norge og Sverige fra 1. januar integrert og opererer under navnet CargoNet.

CargoNet-konsernet tilbyr et effektivt nettverk for transport av containere og semitrailere på jernbane mellom en rekke terminaler i Norge og Sverige. Nettverket er i tillegg samkjørt med samarbeidspartnere for transporter til og fra destinasjoner også utenfor Skandinavia.

– Integrasjonen med det heleide daterselskapet Rail Combi AB og navne-

skiftet markerer at vi nå fremstår som en ledende aktør innen kombinerte transporter i Norge og Sverige, sier administrerende direktør Kjell Frøyslid til Jernbanemagasinet.

CargoNet-konsernet har opplevd en betydelig vekst i 2004, og integrasjonen markerer en enda sterkere satsing.

– Vi har de siste årene gjennomført betydelige endringer og effektiviseringer, og en felles navneprofil vil markere konsernet sterkere ovenfor et næringsliv hvor grensene har stadig mindre betydning, påpeker Frøyslid.

## Pressekontakter i Jernbaneverket

### Jernbanedirektørens sentrale staber

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

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

### Info Utbygging

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

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

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

### Info Øst

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

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

### Info Vest

Informasjonssjef Inge Hjertaas  
Tlf: 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 Herjuaune  
Tlf: 72 57 25 75/916 72 575  
e-post: stig@jbv.no

# Konkurransetsetting = mer jernbane for pengene?



*Illusjon: – Vedlikehold av jernbanespor er et typisk eksempel på et område der «fri» konkurranse er en illusjon, skriver innsenderen.*

*(Foto: Øystein Grue).*

Denne påstanden fremmer Torild Skogsholm i Jernbanemagasinet. Fremskrittspartiets Kenneth Svendsen følger opp med samme påstand. Har de offentlige virksomhetene som tidligere er konkurransettsatt og/eller privatisert, gitt mer for pengene?

- Strømprisene – får du mer strøm for pengene etter at marked og børser ble innført?
- Har brev og pakkepost blitt billigere etter at Postverket fikk opphevet sitt monopol?
- Etter at det regulerte apotekmarkedet ble frigitt til internasjonal konkurranse, har medisin blitt billigere?
- Etter anbud og friere konkurranse i kollektivtrafikken har kommet, har det blitt billigere å reise kollektivt?
- Unntaket er teleprisene som har sunket etter at Telenor ble privatisert. Det skyldes teknologiske nyvinninger. Teleselskapene tar enorme profitter, og holder kunstig høye priser.

## min mening

«Konkurransetsetting = mer for pengene» er usant. Offentlige oppgaver som er lagt ut i markedet, er blant områdene der vi har hatt sterkest prisvekst. Privatiseringen de siste 10-20 årene koster folk mange tusen kroner i ekstrautgifter.

Årsaken er enkel – det finnes nærmest ingen «fri» konkurranse etter at småproduksjon har blitt erstattet av internasjonale gigantfirma. Reell fri konkurranse forutsetter mange (50?) konkurrenter med samme tilgang til kunnskap og kapital og en situasjon hvor ingen får dominere markedet. På de fleste områder av næringslivet er en slik situasjon umulig å komme tilbake til.

Vedlikehold av jernbanespor er et typisk eksempel på et område der «fri» konkurranse er en illusjon. For mye av det elektrotekniske utstyret finnes i dag bare to leverandører (ABB og Siemens). Mye av sporvedlikeholdet krever tunge maskiner

som det i Norge bare finnes én, eller et lite antall av. Regjeringen viser i sin egen stortingsmelding til land hvor privatisering har medført dobling av kostnadene. For så små forvaltninger som Norge vil eksperimentet antakelig slå enda verre ut.

Påstanden om at konkurransetsetting og deregulering av offentlig virksomhet gir mer for pengene bør vi aldri mer akseptere uten at det blir bevist.

Det betyr:

- Strømprisen tilbake til nivået før den ble lagt på børser
- Kollektivtakster og postpriser tilbake til nivået før konkurransetsetting

Skogsholm og regjeringen må ordne disse bagatellene før de tar ordet «effektivering» i sin munn.

La aldri mer de som hjelper private monopol å få sugerør i statskassa og lommeboka di, få gjemme seg bak svada om «mer for pengene».

*Geir Christensen  
Elektrotekniker*

# Tettere enn mafiaen...

Informasjon  
Informasjon

**Jernbaneverkets bibliotek har et større nettverk enn du aner. Ved å henvende deg til ett bibliotek har du tilgang til mange tusen. For bibliotekene samarbeider, nasjonalt og internasjonalt.**

Mafiaens nettverk kan ikke måle seg med bibliotekenes. Vårt samarbeid har innarbeidede og lange tradisjoner, og de er i tillegg formalisert ved hjelp av både standarder og avtaler.

## Visste du at:

- Du kan søke i bibliotekets katalog på BaneNettet og bestille litteratur direkte på nettet eller ved å ringe biblioteket
- Biblioteket skaffer «alt\*» av bøker, artikler, rapporter og konferansepublikasjoner fra Jernbaneverket eller fra andre bibliotek og institusjoner (\*til bruk i jobben)
- Vi er et bibliotek for alle ansatte og finner du ikke relevant litteratur fra ditt fagområde, så kom svært gjerne med innkjøpsforslag
- Jernbaneverket har 200 tidsskrifter i abonnement som du kan få på sirkulasjon (om lag sju stykker samtidig...)
- Norsk jernbanemuseum har et stort bibliotek og historisk arkiv.



«Mafia»: Liv Tysko Sletbak (t.v.) og Ingeborg Gihle har én grunn til å kle seg i mafiakostymer: Det handler om nettverk ...

(Foto: Øystein Grue).

## Levende historie på nett

I museets database kan du søke på bøker, gjenstander og fotografier. Vi har grunn til å være stolte av museets tilgjengelighet til materialet. Det er få museer i verden som kan vise til en lignende database.

## I museets bibliotek på Hamar kan du:

- bruke «lesesalsplassene» i de flotte lokalene
- sette deg ned i en god stol og se på tidsskrifter eller se en «jernbanevideo»
- søke opp bibliotekets samling fra egen publikums-PC med lenker til andre aktuelle baser/kilder
- søke opp museets samlinger av gjenstander og fotos

## Norsk Jernbanehistorisk samling

består av dokumenter om: jernbanehistorie, banestrekninger, stasjoner, arkitektur, rullende materiell, anleggsarbeid, ansatte i jernbanen m.m.

Biblioteket er et spesialbibliotek for norsk jernbaneverksamhet og kultur med stor, utadrettet virksomhet. Det er åpent for alle interesserte og mottar henvendelser og besøk fra hele landet og utlandet.

## Ny litteratur

### Strategier og rammebetingelser for intermodal transport:

oppsummeringsrapport/-Halseth, Arve, Oslo: ECON Analyse, 2004  
Emneord: Godstransport/ Godstrafikk - Konkurransen/Transportpolitikk/Intermodal transport

**Utredning av virkningsgrad for matestasjoner og fjernledning:**  
anbefaling av tapsprosent til bruk i

energiavregning. Oslo. JBV Prosjektjenester, 2004  
Inneholder delrapportene: Utredning av virkningsgrad i omformerstasjoner. Utredning av virkningsgrad for fjernledningen på Sørlandsbanen.  
Kontaktperson: Frode Johnsen  
Prosjektleder: Steinar Danielsen  
Emneord: Jernbaner - Elektrifisering/-Banestrømforsyning/Omformerstasjoner/Matestasjoner/Matesystemer/Energiavregning/Energitap

**Assessment, reliability and maintenance of masonry arch bridges:**  
full report /UIC project, manager: Z

Orbán MAV. - [Budapest]: UIC, 2004 rapport + CD  
Jernbaneverkets representant: Ivar Ness  
Emneord: Bruer. Vedlikehold - Jernbaner/Viadukter/Steinruer

**Mange prosjekter - full kontroll**  
Irene Tobis og Michael Tobis, Oslo: Damm, 2004  
Emneord: Prosjektstyring/-Prosjektarbeid

# Ta årets jernbanebilde og vinn kamera

**Jernbanemagasinet inviterer deg til en konkurranse om årets jernbanebilde.**

## Vi gir deg flere grunner til å delta:

Dagbladets mangeårige og sagnomsuste pressefotograf Johan Brun vil mot slutten av året kåre vinneren. Ja riktig, det er han som «felte» skøytehelten Hjallis med blitzen, smeltet dronning Sonja med sin Ulvdals-dialekt og er viden kjent for å gå detaljert til verks før han fyrer av et blinkskudd.

– Har du ett godt råd til fotointeresserte som har lyst til å prøve seg i en konkurranse?

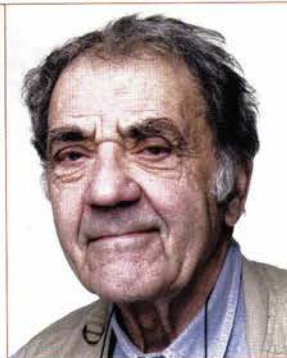
Brun tenker en god stund før han svarer: – Hold kameraet rolig når du trykker på utløseren. Hvis du bruker nesa til å støtte kameraet, vil du antakelig oppdage at utstyret ditt er mer enn godt nok.

Mot slutten av året kan du uansett være sikret flott fotoutstyr – helt gratis. For vinnerpremien er intet mindre enn er et

digitalt speilreflekskamera av type Nikon D70, med 18-70mm objektiv og et Lexar 512Mb lagringskort. Kameraet har vært en vinner side det ble introdusert på tampen av 2003 og betegnes som brukervennlig og fleksibelt. Her får du tilbake alle mulighetene du hadde på film, pluss noen flere.

## Så bare sett i gang og fang inn spennende jernbanemotiver!

Ditt bidrag (som også kan bli brukt som Mitt jernbanebilde i Jernbanemagasinet) sendes til Jernbanens fotoklubb Øst v/Øyvind Bardalen, Amtmanns Bredes gate 14, 3045 Drammen eller på epost: [oyvind.bardalen@nsb.no](mailto:oyvind.bardalen@nsb.no). (NB! Bruk høyeste oppløsning på digitalbilder).



Jury: Johan Brun kårer årets jernbanebilde. (Foto: Dagblad)



Foto: Øyvind Bardalen




For å ta et bilde som dette trenger man en liten nyttårsrakett, to 69-sett, samt nattjeneste nyttårsafton. Det ble brukt lukkertid på et par sekunder, og det ene togsettet fungerte også som fotostativ.

Alle som vil, kan sende inn sitt forslag til «Mitt jernbanebilde». Bildet sendes til Jernbanens fotoklubb Øst v/Øyvind Bardalen, Amtmanns Bredes gate 14, 3045 Drammen eller på epost: [oyvind.bardalen@nsb.no](mailto:oyvind.bardalen@nsb.no)



# Punktlighet

(% av tog i rute til endestasjon)

	Mål	Res. 2003	Okt.	Nov.	Des.	Oppnådd 2004	
<b>LANGDISTANSE:</b>							
<i>Persontog:</i>							
	Dovrebanen	90	88	91	88	89	90
	Nordlandsbanen	90	87	97	82	88	91
	Bergensbanen	90	84	94	91	90	91
	Sørlandsbanen	90	86	90	92	89	88
<i>Godstog</i>							
	Dovrebanen	90	84	87	88	83	85
	Nordlandsbanen	90	87	96	88	88	92
	Bergensbanen	90	76	79	87	87	81
	Sørlandsbanen	90	90	88	93	92	91
<b>MELLOMDISTANSE:</b>							
	Østfoldbanen	90	89	87	89	94	90
	Vestfoldbanen	90	77	84	89	92	86
	Lillehammer	90	82	85	81	91	84
	Gjøvikbanen	90	83	80	87	95	90
<b>FLYTOG:</b>							
	(ank. Gardermoen)	90	95	93	93	96	95
<b>LOKALTOG:</b>							
	Oslo-området (hele døgnet)	90	86	87	86	92	89
	Jærbanen	90	84	90	92	97	91
	Vossebanen	90	90	97	96	96	95
	Trønderbanen	90	93	92	87	88	93

## Driftsulykker \*

	2003	Desember	Akkumulert		2003	Desember	Akkumulert
<b>Sammenstøt:</b>				<b>Alvorlig skadde:</b>			
Tog - tog	1	0	0	Reisende	0	0	0
Tog - person	1	0	1	Ansatte	0	0	0
Tog - kjøretøy	17	2	9	3. person	0	2	3
Tog - objekt**	17	0	10	<b>Dyrepåkjørsler:</b>			
<b>Avsporing:</b>					1796	128	1497
Persontog	1	1	2	*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	2	3				
Andre tog	0	1	1				
<b>Drepte:</b>				**Ras, endebutt, kjøretøy som er kommet på linjen (ikke planovergang).			
Reisende	1	0	0				
Ansatte	0	0	0				
3. person	4	0	2				



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

# Jernbane *magasinet*

Organ for Jernbaneverket  
Nr 1 - Januar 2005



## Tilværelsens uutholdelige letthet

Et nytt år er såvidt i gang, og som vanlig bærer vel de fleste på noen drømmer om et godt år med fremgang på alle fronter. Om det blir slik vi håper, vet vi ikke. Men ett er sikkert: Opptakten til 2005 ble en helt annen enn noen i sine vildeste fantasier kunne forestilt seg.

Flodbølgen i Sørøst-Asia sørget for det. I morgentimene 2. juledag slo naturkreftene til med rå og voldsom kraft. Tallet på omkomne steg raskt, og har for lengst passert 150.000. Vi forstår at det dreier seg om uhorvelig mange mennesker, men slike tall i en slik sammenheng greier vi ikke fullt ut å ta inn over oss.

### Forblir skjult

Enda vanskeligere er det å forholde seg til de ufattelige menneskelige lidelsene i kjølvannet av katastrofen. Vi vet at de enorme tapstallene skjuler en uendelig mengde enkeltskjebner. De fleste forblir skjult, men noen beretninger løftes frem i rampelyset og blir til håndfaste bilder på enkeltmen-

## Harry-sporet

neskers bunnløse sorg og fortvilelse.

### Vondt

Vi liker ikke disse bildene og forsøker å beskytte oss som best vi kan. For visst gjør det vondt å høre lavmælte historier om umulige valg i frådende vannmasser. Visst gjør det vondt å se pårørende gråte for åpent kamera. Like fullt trenger vi slike nære og personlige beretninger for å kunne identifisere oss med alle de som mistet noen av sine kjære. De er også nødvendige for at vi – om mulig – skal kunne forstå en katastrofe som ingen kan fatte.

### Viktige gjøremål

Når store katastrofer inntreffer, endres perspektivet på tilværelsen og livet i sin allminnelighet. Plutselig forstår man at det man normalt strir med av dagligdagse bekymringer og viktige gjøremål - enten det nå er på det private plan, eller i Jernbaneverkets tjeneste - betyr lite eller ingenting i den store sammenhengen. Ikke dermed sagt at jeg oppfordrer folk til å ta lett på de utfordringer som året måtte by på, men om svoren på ribba neste jul ikke skulle bli sprø, så husk at det finnes andre og viktigere ting å dvele ved.

Godt nytt år!

Harry K