

Jernbane

Nr. 2 - 2005

magasinet

Satser på turister

side 4



Jernbaneverket

Signaler

Mot spennende avklaringer



Jernbaneverkets handlingsprogram for perioden 2006-2015 ble sendt på høring til fylkekommuner og kommuner 1. februar. I retningslinjene, som vi fikk fra Samferdselsdepartementet, er det lagt til grunn en samlet investeringsramme på 26,4 milliarder i perioden. Dette er i tråd med Stortingets vedtak om en årlig økning av investeringene på én milliard kroner i forhold til dagens nivå.

Det er tydelig at jernbanen vekker engasjement i det ganske land. Allerede nå ser vi mange uttalelser i media fra lokalpolitikere som gjerne skulle hatt sin bane høyere opp på prioritetslisten.

Som kjent har vi prioritert en konsentrert satsing i østlandsområdet og rundt de store byene. I den sammenhengen er det viktig å minne om at mye av den investeringsinnsatsen vi planlegger i østlandsområdet, kommer hele landet til gode fordi vi her har de trangeste flaskehalsene som påvirker jernbanesystemet. Dessuten skal vi heller ikke glemme at vi har gjort mye investeringer blant annet på Nordlandsbanen gjennom utbyggingen av GSM-R og det pågående arbeidet med fjernstyring og ATC.

I denne utgaven av Jernbanemagasinet slipper de to største togselskapene til med sine kommentarer til handlingsprogrammet. Både NSBs konsernsjef Einar Enger og CargoNets administrerende direktør Kjell Frøyslid gir i klar tale uttrykk for hva dette betyr både for kunder og norsk næringsliv. Og de slutter i stor grad opp om de prioritingene vi har foretatt.

I den videre diskusjon er det ett spørsmål som lett kan drukne i debatten om hvilke strekninger som skal prioriteres, nemlig: Når kommer pengene? Vi i Jernbaneverket er klare på at investeringene bør fordeles mest mulig jevnt i ti-års perioden. Det gir best forutsigbarhet og er best både for planleggingskapasiteten og byggekapasiteten. Å henvise bevilgningene til siste del av planperioden vil skape stor usikkerhet omkring om det virkelig skal satses.

I handlingsprogrammet står det ikke så alt for mye om hva som skal skje aller lengst nord på den norske jernbanen. Men også her er spennende ting på gang, uten at det krever de store investeringene i første omgang. Den såkalte nord-øst-vest forbindelsen mellom Kina og USA over Narvik og Ofotbanen er nærmere en realisering. Jernbanemagasinet gir denne gang prosjektet bred dekning. Hvis en prøvedrift med 2000 containere over et halvt år kommer i gang i høst, vil vi få et godt bilde av hva jernbanen kan yte også i dette markedet.

Mange spennende avklaringer kan ventes utover i 2005.

Steinar Killi
Jernbanedirektør



Les om hvordan den norske jernbanen har skjerpet sin beredskap etter terrorbombene som rammet Madrid for et år siden.



Rett ut i terrenget...

bringer vi Dem til sol og sne og vinterglede. Vi minner i den forbindelse om vår modersjansfolder «Reis billig med Norges Statsbaner». De får alle nærmere opplysninger på stasjonene og i reisebyråene, og husk:



VINTERFERIE ER DOBBELT FERIE!

NORGES STATSBANER

22 Påsketog

En gang var påsketrafikken ensbetydende med tog og jernbane. Vi skrur tida 30-40 år tilbake ...

– Bruker sluttpakke til turistsatsing	4
<i>Omstilling:</i>	
– Lysta er der, men...	8
– Første sluttpakke signert	11
Omstillingsnytt	12
USA og Kina ivrer for Narvik	14
– Toget går i år	16
Politisk fødselshjelp	
til spennende prosjekt	19
På vakt på smøring	20
Høytid med stortrafikk	22
– ...da blir toget uslæelig	26

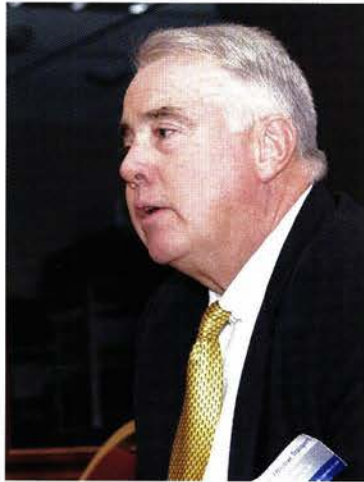
Innhold



28

Raskere spor

– Potensialet for gods på jernbane er formidabelt, sier CargoNet-sjefen.
– Oppskriften er bygging av raske spor og egnede terminaler.



14

Avgjør

Han står i kontakt med amerikanske forretningsgiganter som i virkeligheten avgjør om Narvik blir et sentralt bindeledd i en transportkorridor mellom øst og vest.

10

Skal – skal ikke?

Interessen for sluttpakke-avtaler er stor, men mange driftsansatte er fremdeles usikre på hva de skal velge.



– Bare raske dobbeltspor som duger 28

Månedens gjest:

– Krokfot skaper ikkje framgang 31

– Vær årvåken – ikke redd 32

Spansk jernbane slikker sine sår 34

Min arbeidsdag:

Vannmannen 37

Møte med:

– Brems nå litt 38

Smånytt 40

Nytt fra biblioteket 45

Mitt jernbanebilde 46

Punktlighet og driftsulykker 47

Harry-sporet 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 24. februar
2005.

UTGITT AV:

Jernbaneverket, Stortorvet 7
Opplag: 5.000
www.jernbaneverket.no
Layout: Aktuell, Oslo

Trykk: Gan Grafisk, Oslo

Distribusjon: Bedriftssupport, linje 51062





Bruker sluttpakke til turistsatsing

For andre gang sier Morten Smidesang ja takk til sluttpakke fra jernbanen. For ni år siden valgte han utdanning og ble sikkerhetsmann. Nå satser han på gårdsturisme og hytteutleie i Kvitfjell. Men gudsbrandsdølen holder døra åpen for sesongarbeid på jernbanen i fremtiden.....



” Jeg har mange planer og trenger startkapital...

KVITFJELL: – Nå ser jeg frem til å starte for meg selv, sier hovedsikkerhetsmann Morten Smidesang fra Hamar. Etter 24 år på jernbanen satser han på turisme og håndverkertjenester i Kvitfjell.

ØYSTEIN GRUE

– Nå gjenstår det bare å bli enige om sluttdatoen, så kan jeg skrive under slutt-pakkeavtalen med Jernbaneverket. Jeg ønsker å si takk for meg allerede 1. april. Sluttpakke med startkapital til mitt nye levebrød så raskt som mulig – ingen ting kunne passet meg bedre, sier den all-sidige og nevenyttige hedmarkingen.

Fire års utdanning

Morten Smidesang begynte som stasjonsbetjent på Hamar i 1981, og fortsatte noen år senere som skiftekonduktør på vognekspeidjonen. Da nedbemanningen i NSB startet i 1996, fikk han jobb som kranfører på Alnabru Gods, før han fikk mulighet til å starte på fireårig utdanning som banemontør og senere sikkerhetsmann.

De senere år har han gjort tjeneste som banemontør og sikkerhetsmann på Dovrebanelen og Kongsvingerbanen.

Jernbane-kompetansen vil nok komme til nytte også i fremtiden – trøster han seg med....

Ikke få timer

Fire år er gått siden Morten kjøpte småbruket ved nedlagte Losna stasjon på vestsiden av Losnavatnet, midt mellom Tretten og Fåvang.

– Det er ikke få timer som er lagt ned i dette bygget siden vi overtok huset som er oppført i tømmer i to byggetrinn på 17- og 1800-tallet, forklarer Morten idet vi

” Jeg ønsker å si takk for meg allerede 1. april



Allsidig: Morten Smidesang bobler over av ideer mens han legger tegningen av sine nye hytteprosjekter i Kvitfjell ut over kjøkkenbordet.

(Alle foto: Øystein Grue).

møter han ute på tunet på småbruket.

Stolt viser han frem rom for rom i bygningen som er fullstendig rehabilitert i weekender og ferier. Her er stort kjøkken, peisestue, overnattingsplass til familie og venner og dampbad, slik du finner i de eksklusive hyttepalassene noen kilometer lenger nord.

Oppbrudd

– Nå satser vi på å selge huset på Hamar på forsommeren. Det er oppbruddstid. Derfor må jeg stå på, slik at det er klart for flytting i juni.

– Her ute skal jeg bygge bakstehus til Anne Kari. Med bakgrunn som daglig leder hos Baker Hansen i Oslo og på Lillehammer ønsker hun å utvikle sin egen virksomhet.

– Men vi trenger startkapital, og med slutt-pakke fra Jernbaneverket ser utsiktene lysere ut enn vi hadde tenkt da vi kjøpte småbruket mellom Øyer og Ringebu.

Service og komfort

– Med bakgrunnen som selvbygger – ved siden av 24 års innsats på jernbanen – vil jeg heretter livnære meg av kjøp og salg av hytter og hytteutleie. Jeg henvender meg til tyske, danske, svenske og norske skiturister som gjerne betaler for litt ekstra for god service og komfort, forteller Morten Smidesang til Jernbanemagasinet.

– Vår første utleiehytte i Kvitfjell har plass til 14 personer med ypperlig «ski inn»- og «ski ut»-beliggenhet i den øvre del av alpin-anlegget. Erfaringene etter



Badestamp: – Vår første utleiehytte i Kvitfjell har plass til 14 personer med ypperlig beliggenhet i den øvre del av alpinanlegget, sier en avtroppende og fornøyd jernbanearbeider fra Hamar foran en vedfyrt badestamp.



Restaurert: I snart fire år har han restaurert tømmerbygningen fra 17- og 1800 tallet som ligger på vestsiden av Losnavatnet mellom Tretten og Fåvang.

utleievirksomhet gjennom en dansk utleieagent i ett år viser at prosjektet vårt er lønnsomt, sier en avtroppende og fornøyd jernbanearbeider fra Hamar.

Kreativ

Morten bobler over av ideer mens han legger tegningen av hytteprosjektet, som han eier sammen med tre investorer, ut over kjøkkenbordet.

– I hytteutleievirksomheten på Kvitfjell og hjemme på småbruket kommer vaktmesterkompetansen opparbeidet i løpet av NSB-perioden til nytte. Eiendommen består av 500 dekar innmark og skog, som strekker seg fra vannet opp til snaufjellet. Med fiskerett, skog og eget jaktterreng er det ingen grenser for hva han kan tilby turister som ønsker å kombinere et hytteopphold i Kvitfjell med friluftsliv og fangst.

– Fagfolk innen bygg og anlegg bekrefter at det er stort behov for håndverkere når de er innom restaureringsprosjektet. De tilbyr jobb over bordet! Så jeg bekymrer meg ikke for å bli arbeidsledig, sier han til Jernbanemagasinet.

Sluttpakke II

Med 24 års fartstid på jernbanen er ikke nedbemanning og sluttpakke noe nytt for Morten Smidesang. Da NSB på 90-tallet skulle kutte 300 stillinger, takket daværende kranfører på Alnabru ja til å be-

gynne på skolebenken med to års fullfinansiert skolegang.

– Jeg fikk med meg Videregående grunnkurs og VK1 og to års læretid før jeg kunne ta fagbrev som banemontør med sikkerhetsopplæring for å bli utdannet innen sikkerhetstjeneste i Jernbaneverket, forteller gudbrandsdølen bosatt på Stange.

Sist sommer gjorde Morten tjeneste som sikkerhetsmann blant annet på Minnesundbrua. Her opplevde han hvordan det var å passe på polakker som ikke kunne en stavelse norsk når han varslet togpassering!

Sesongarbeider

– Jeg forstår ikke helt hvordan Jernbaneverket har tenkt å skaffe tilstrekkelig med sikkerhetsmenn i forbindelse med vedlikehold, for ikke å snakke om det når det blir byggestart på nytt dobbeltspor mellom Eidsvoll og Hamar. Nedbemanningen, sammen med det faktum at gjennomsnittsalderen blant sikkerhetspersonellet er svært høy – vil om kort tid ende med at Jernbaneverket mangler sikkerhetsmenn og folk med fagkompetanse. Og uten fagkompetansen stopper det meste. Selv om denne kompetansen i teorien kan leies inn, vil fagkompetanse og lokalkunnskap bli etterspurt. Når jeg om tre år er ferdig med karanteneperioden, regner jeg med at jeg vil kunne tilby mine tjenester utenom turistsesongen i Kvitfjell.

– I mellomtiden kommer jeg til å holde sertifiseringen ved like med sikkerhetsmannsprøve hvert tredje år, avslutter Morten Smidesang.

” ... ende med at Jernbaneverket mangler sikkerhetsmenn ...

Rettighetene

- I perioden 1. februar til 1. april er det adgang for driftsansatte i Jernbaneverket å søke om sluttpakke.
- De har anledning til å søke om:
 - Lønn i inntil to år.
 - Studiepermisjon med 2/3 lønn i inntil tre år.
 - Etableringsstøtte tilsvarende inntil 1 årslønn, i kombinasjon med sluttpakke.
- Etter 1. april vil ovennevnte virkemidler normalt kun bli tilbudt overtallige.
- Fra 1. mai til 1. september gjennomføres individuelle omstillingssamtaler.
- Fra 1. juni til 1. september overføres overtallige medarbeidere til JBV Ressurs.
- Medarbeidere kan tilhøre JBV Ressurs i inntil 15 måneder, inklusive 6 måneders oppsigelsestid.

Les mer i Omstillingsnytt side 12 og 13 samt oppdatert informasjon på Banenettet. Hvis du ikke har PC, kontakt din nærmeste leder.

” ... regner med at jeg vil kunne tilby mine tjenester ...

– Lysta er der, men...

– Jeg klør i fingra, for jeg vet vi kan få det til, men så er det alle disse lovene og reglene og all usikkerheten, sukker skinneseiser Trond Dreier når han får veiledning av Trude Emaus Holm på etablererseminar i aulaen på Stortorget.

PER RATHE

De driver og brygger på noe, de to på raden bak meg. Og etter litt nøling fører Trond Dreier og kollega Steinar Jakobsen seg opp på listen over deltakere som ønsker personlig veiledning på tampen av seminaret.

De færreste

Trude Emaus Holm fra den offentlige kunnskapsbedriften Vinn har allerede understreket for forsamlingen at dette er et miniseminar, og at man trenger atskillig mer tid for å komme til bunns i spørsmålet: Skal jeg starte for meg selv?

– Når Jernbanemagasinet forhører seg blant de nærmere 60 fremmøtte, viser det seg at de færreste tenker på å starte for seg selv.

– Jeg vil bare ha med meg all den informasjonen jeg kan få, sier de, én etter én. Men noen har altså gått et skritt lenger.

– Her jeg hører til

– Du kan jo begynne å støpe plastbåter, sier Steinar Jakobsen til kollega Trond Dreier når de sitter med rådgiveren på tomannshånd.

– Ja, hvorfor ikke? Det trenger ikke å ha noe med jernbane å gjøre, det dere starter med, oppmuntrer hun.

– Nei, vi får holde oss til jernbanen, det er der jeg har lyst til å være. Det er det jeg kan, og det er der jeg hører til. Og så er det et marked for skinneseising, jeg kan ikke forstå noe annet, innvender Dreier.

” Det trenger ikke ha noe med jernbane å gjøre

Foretrukket

Dreier innrømmer at han hadde foretrukket å fortsette i Jernbaneverket. Nå vet han og kollegaen ikke hva de skal forholde seg til. Hva vil Jernbaneverket gjøre med dem når det kommer til stykket? Vil skinneseiserne gå under betegnelsen «kritisk kompetanse som skal beholdes»?

Vil de få avslag på en søknad om å slutte frivillig? Hvordan skal de forholde seg til perioden frem til 2007 da bare deler av vedlikeholdet skal konkurranseutsettes? Og hva vil kreves av dem som eventuelle leverandører etter den tid? Hva om de ikke klarer å etterleve kontrakten? Vil de kunne få dagsbøter?

Mye må avklares

– Jeg blir helt hui'gærn, sukker Dreier.

Emaus Holm har under hele seminaret innterpet at den som skal starte for seg selv, må begynne med å lage en forretningsplan.

– Det er vanskelig å utforme en forretningsplan før Jernbaneverket har bestemt hvordan det kommer til å utforme sine tilbud. Men dere har god tid på dere. Det viktigste, når alt kommer til alt, er at dere virkelig har lyst til å starte for dere selv. Å drive eget firma er en livsstil, og det finnes ikke noe slikt som fast arbeidstid, sier hun.

– Aller først bør man avklare det med familien, legger hun til.

– Det er ikke noe problem. Jeg har ikke vært hjemme på 24 år, ler Jakobsen, og sikter til at han har gått i skiftarbeid.

Gutta fra Bryne

– Bruk tiden på det dere er best til, lei inn hjelp til det andre. Bygg nettverk og allianser, og gå sammen med andre om å levere inn tilbud. Press gjerne Jernbaneverket til



Gode råd: Rådgiver Trude Emaus Holm fra Vinn lytter til

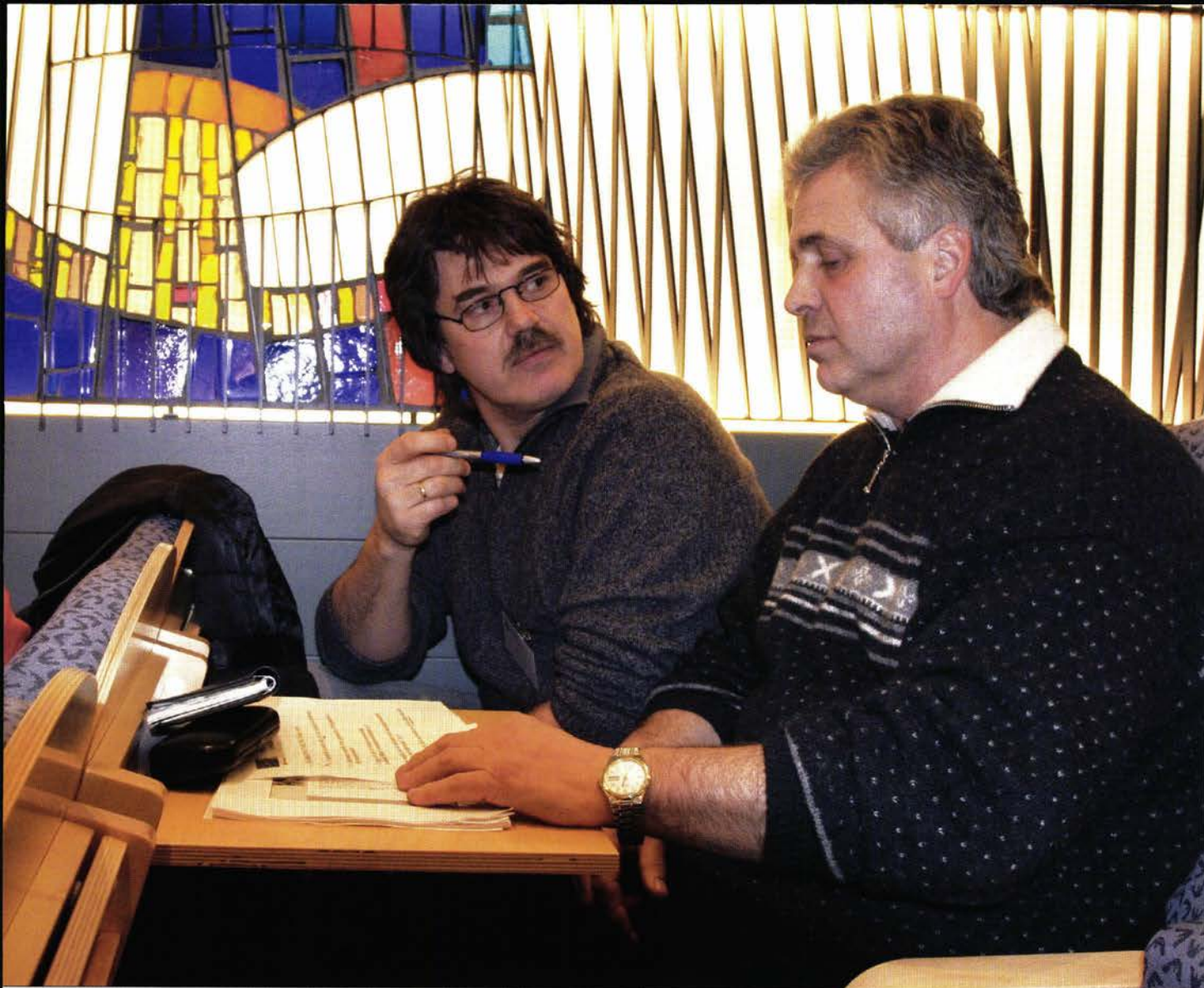
å støtte dere mest mulig under etableringen. Men fremfor alt: ikke vær for opptatt av usikkerheten, den er noe du må lære deg å leve med som selvstendig næringsdrivende, råder Emaus Holm. Og legger til: – Som leverandør er det ingen bønn, du må være sikker på at du kan levere.

Hun klapper gutta på skulderen og ønsker dem lykke til, før hun tar imot en

” Vi var med på å vinne tilbud så det kvein etter

seksmanns delegasjon fra Bryne. De har allerede orientert seg i offentlige støtteordninger på Jæren og vil blant annet få gratis rådgivning. Ikke å forakte, bemerk Emaus Holm, man må ut med minimum 800 kroner timen dersom man skal kjøpe tjenesten.

Anført av Morgan Aamodt og Kurt Jensen proklamerer kameratgjengen at Bryne er best. De spøker med å bli rike og



Trond Dreier (til høyre) som vil, men ikke vet, om han tør starte for seg selv. Kollega Steinar Jakobsen i midten. (Foto: Per Rathe).

gjemme store formuer i karibiske skatteparadis.

Strutter av selvtillit

– Vi var med på å vinne anbud så det kvein etter da vi var i BaneProduksjon. Markedet er der, og vi skal tjene penger, sier Aamodt.

– Da har dere et godt utgangspunkt, selvtillit er viktig, sier Emaus Holm.

– Jernbanen er jo overadministrert, fortsetter den taleføre jærbuen, og fyrer av en grusom salve mot arbeidsgiveren.

– Det er det lite å gjøre med, men dere kan jo gjøre det mindre tungrodd dersom dere starter for dere selv, sier rådgiveren.

– Men dere må legge Jernbaneverket bak dere. I den personlige avklaringsfasen dere er i nå, er første punkt å spørre dere selv: Hva skal til for at vi tør og ikke minst har lyst til å sette i gang for oss selv?

Har en idé

Nestemann ut, og den siste med alvorlige planer om å bli sin egen herre, er Rune Gihlemoen.

– Du kan godt være her, men ikke rop forretningsideen min, svarer han når Jernbanemagasinet ber om å få være til stede.

Og det skal vi da så menn ikke gjøre, men vi får lov til å fortelle at det er en idé han har ruget på en stund, en forretningsidé som ikke har noe med jernbane å gjøre. Planen er å starte til høsten, da skal

” Dere må legge

Jernbaneverket bak dere

han ha god tid på seg. Mye av forarbeidet har han allerede gjort, og han har helt konkrete spørsmål han har til rådgiveren.

– Det er artig at noen har andre ideer enn å selge tjenester til jernbanen, sier hun.

Gihlemoen har undersøkt markedet og har tro på produktet sitt. Likevel sier han før han går:

– Jeg har god tid. En forutsetning for å

starte opp er at jeg får etableringsstøtte. Jeg må ha både de opptjente månedene med lønn og etableringsstøtten for å sette i gang.

Ikke mange

Av nærmere 60 deltakere på minisemina-ret i Oslo var det ti som ønsket personlig rådgivning. Dagen etter ble det holdt et tilsvarende i Sarpsborg for et mindre antall medarbeidere. Et tillyst seminar i Trondheim ble avlyst på grunn av liten interesse, og det er usikkert om det vil bli holdt et i Bergen.

Miniseminarene er et tilbud fra JBV Ressurs i regi av Vinn. Den samme informasjonen som ble gitt på seminaret, kan man finne ved å gå inn på www.vinn.no og www.bedin.no.

Seniorrådgiver Trude Emaus Holm har hatt mange oppdrag for store offentlige virksomheter i omstilling.

– Det er ikke mange som velger å starte egen bedrift når de kommer i en slik situasjon, sier hun.



Jernbaneverket

Første slutt-pakke signert

Den første slutt-pakke-avtalen etter at nedbemanningen startet ved årsskiftet ble signert i begynnelsen av februar. Mange har vist interesse, men trenger betenkningstid.

ØYSTEIN GRUE

– To uker etter at tilbudet om slutt-pakke ble gjort kjent er det godkjent én avtale, opplyser Marie Svensli i JBV Ressurs. – Dette skyldes nok at vi regner om lag to ukers behandlingstid på søknadene, og det er kort tid siden tilbudet ble gjort tilgjengelig. Interessen er imidlertid stor, og vi mottar stadig spørsmål om muligheter og regler knyttet til virkemidlene.

Søknad om frivillig fratreden med sluttvederlag, studiefinansiering eller etableringsstøtte skal sendes via leder til regiondirektøren. Regiondirektøren skal drøfte med tillitsvalgte før søknaden sendes til godkjenning sentralt i Virksomhetsutvikling og Personalavdeling ved Tor Dahl.

Individuelt

– Er det prinsippet «førstemann til mølla» som gjelder når Jernbaneverket innvilger tre årslønner (slutt-pakke) i kombinasjon med etableringsstøtte?

– I utgangspunktet er tilbudet åpent for alle i hele perioden. Hvis interessen er så stor at vi står i fare for å få for lite kompetanse igjen i et område, må Jernbaneverket imidlertid vurdere om det er forsvarlig å godkjenne alle søknadene. Det er også gjort klart hele veien at hver søknad blir behandlet individuelt.

– Hvilke studie-/utdannings-tilbud kan man søke om å få studiestønad til?

– Studiestønad kan benyttes til alle typer studier som gir kvalifikasjoner for nytt arbeid. De samme reglene gjelder for studiestønad som for sluttvederlag: Du signerer en kontrakt om at du fratrer fra Jern-

baneverket når du mottar studiestønad.

Sluttvederlag

– Hvilke tendenser ser du nå? Hvor mange velger skole, og hvor mange starter egen virksomhet?

– Vi har mottatt få henvendelser om utdanning, men noen har vist interesse for lokomotivførerutdanningen ved Norsk Jernbaneskole. Grunnen til at vi får mer spørsmål om etablering av egen virksomhet, tror vi skyldes at reglene rundt dette virkemiddelet og kravene til dokumentasjon er mer kompliserte og krevende. Men aller flest spørsmål er knyttet til sluttvederlag og konsekvenser av å velge fratreden med sluttvederlag.

Lytter

– Hvilke råd gir du nå til alle som nå er i villrede?

– Dette er et spørsmål som vi ikke har et fasitsvar på. Vi lytter til hva hver enkelt person er opptatt av, og gir råd ut fra den enkeltes situasjon. Mange har svaret ganske klart selv, men ønsker å diskutere seg gjennom sin situasjon. Ofte ser hver enkelt tydeligere hva som er det beste valget når de får satt ord på sine ønsker og muligheter og får klarhet i hvilke regler som gjelder.

– Når det er sagt, er tilbudene om studiestønad, sluttvederlag og etableringsstøtte svært gode, og det er positivt at så mange vurderer å benytte disse, sier Marie Svensli.

” I utgangspunktet er tilbudet åpent for alle i hele perioden

Omstilling STATUS

Steinar Killi
Jernbanedirektør



Godt i gang

Arbeidet med å følge opp Stortingets vedtak om konkurranseutsetting og omdanning av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet er kommet godt i gang.

I januar og februar har arbeidet vært konsentrert om:

- Omstillingsavtale med personalorganisasjonen. Dette rammeverket for omstillingsarbeidet ble undertegnet den 24. januar
- Etablering av JBV Ressurs, enheten som skal forberede og ta hånd om de som blir overtallige
- Etablering av støttetteam i alle tre regionene
- Ledertreningsksamlinger for de lederne som vil ha hovedansvar for omstillingen
- Informasjonsmøter for vernetjeneste/-tillitsvalgte
- Seminarer om mulighetene for å etablere egen virksomhet
- Stillinger som oppsynsmenn er utlyst i Banesjefenes organisasjon
- Forslag om økning av bevilgning til omstillingsmidler er oversendt Samferdselsdepartementet.
- Fortsatt arbeidet mot Samferdselsdepartementet for å få til en førtidspensjonsordning.
- Tilbud om frivillige ordninger ble sendt ut 1. februar

Arbeidet med konkurranseutsettingsplanen for vedlikeholdet, som vil være førende for omfanget og framdriften for nedbemanningen, har pågått for fullt i januar og februar. Den konkrete planen for 2005 skal behandles av ledelsen (JL) den 8. mars, og skal senere stadfestes av Samferdselsdepartementet. Planen for konkurranseutsettingen i 2006 vil bli behandlet av ledelsen medio juli 2005. Avrapportering til departementet om status skal være den 9. mars. Arbeidet med konkurranseutsetting av det beredskapsavhengige vedlikeholdet på hele strekninger fra 2007 er startet opp, i tillegg til at det pågår arbeid med å utforme den framtidige forvaltningsorganisasjonen.

Det er også avholdt møte med Statens jernbanetilsyn, hvor det er etablert enighet om hvordan tilsynet skal bidra underveis i arbeidet.

Alle ansatte i JBV Drift har nå fått brev hvor det framgår at Stortingets vedtak vil berøre ca. 1060 ansatte og at JBV Drift sine oppgaver vil bli overtatt av andre fram mot 2009. I brevet redegjøres det for den videre prosess og den bistand og støtte som vil bli gitt.

Jeg vil understreke at Jernbaneverkets eier er den til enhver tid sittende statsråd og regjering, og at vi som ledere i Jernbaneverket må forholde oss til vår eier og eiers beslutninger som om den ble sittende til evig tid. Det gjelder generelt, og ikke minst i denne saken.

Omstillings- NYTT

Konkurransen:

Prosjektarbeidet har startet

Prosjektarbeidet rundt konkurranseutsetting av JBV's produktionsvirksomhet er i gang. Det har vært arbeidet grundig med å definere hva de enkelte delgruppene skal arbeide med.

Etter at Stortinget vedtok å konkurranseutsette Jernbaneverkets produktionsvirksomhet, etablerte Infrastruktur et prosjekt som skal vurdere hvilke konsekvenser dette får. Etatsdirektør Jon Frøisland er prosjektansvarlig, mens prosjektleder er Morten Mørch. Prosjektet er delt inn i seks delprosjekter knyttet til ulike problemstillinger og konsekvenser av en så stor endring. Alle oppgaver knyttet til selve nedbemanningsprosessen ligger i Infrastrukturs linje og ledes av Grethe Sperre i nært samarbeid med JBV Ressurs. Lederne for delprosjektene har arbeidet intenst med å identifisere problemstillinger som det skal arbeides med i gruppene.

– For ikke å miste tid ble det gjort før alle medlemmene av gruppene er utpekt. Arbeidet så langt har vist at dette blir et meget stort og arbeidskrevende prosjekt med knappe tidsrammer, sier Mørch.

Seks delprosjekter

Prosjektet er inndelt i seks delprosjekter, samt en felles overbygning, eller prosjektledelse, hvor Erling Hogstad og Hanne Louise Moe inngår sammen med Morten Mørch. Disse skal koordinere mot andre enheter i Jernbaneverket, samt ha ansvar for å være pådriver, organisere, planlegge og følge opp hele prosjektet. Gruppen har ansvar for å gjennomføre nødvendige



Stort: – Dette blir et meget stort og arbeidskrevende prosjekt med knappe tidsrammer, sier prosjektleder Morten Mørch.

analyser rundt risiko, juridiske forhold, kost/nytte etc. Ansvar for informasjon og myndighetskontakt er også tillagt denne gruppen.

Prosjektene er:

«Konkurranseutsetting fase I» (ledet av Odd Erik Berg), som blant annet skal lage en plan for det Stortinget kaller «prosjektrettet vedlikehold». «Konkurranseutsetting fase II» (ledet av Christoffer Østvik), som skal lage en strategi og plan for strekningsvis konkurranseutsetting. Morten Mørch leder delprosjektet «Oppgaver og organisering av forvaltningen» som skal definere roller og kompetanse tilpasset full konkurranseutsetting av produktionsvirksomheten, mens Dag Aarsland skal lede delprosjektet «Maskiner og utstyr». Dette prosjektet skal blant annet kartlegge hvilket behov eksterne aktører har for maskiner. De to siste delprosjektene er «Markedsutvikling» og «Kompetanse og sertifisering» ledet av henholdsvis Knut Helge Togstad og Harald Storstrøm, sistnevnte rektor ved Jernbaneskolen.

Prosjektet til Togstad vil blant annet bidra til å utvikle lokale leverandørmarkeder og vil være et kontaktpunkt mellom konkurranseutsettingsprosjektet og markedet. Storstrøm sitt prosjekt vil ha ansvaret for å utvikle kurs og opplegg for sertifisering av personell hos eksterne aktører.

JBV Ressurs:

Massiv pågang

– Til nå har vi mottatt nesten 160 henvendelser til jbvressurs@jbv.no og en rekke telefonhenvendelser med spørsmål til omstillingsprosessen. Mailadressen er fortsatt tilgjengelig for alle som har spørsmål de ønsker avklart. I tillegg legger vi ut informasjon under JBV Nettet når det er noe nytt å informere om, forteller leder av JBV Ressurs, Marie Lødrup Svensli.



Spør: – Mailadressen jbvressurs@jbv.no er fortsatt tilgjengelig for alle som har spørsmål de ønsker avklart, sier lederen i JBV Ressurs, Marie Lødrup Svensli.

I februar og mars vil JBV Ressurs bistå på opplæringsopplegg for ledere, tillitsvalgte og vernetjenesten, samtidig som de fortsatt vil ha en rådgivende rolle for både ledere og medarbeidere i omstillingsprosessen.

– I tillegg planlegger vi hvordan vi fra sommeren 2005 kan hjelpe hver enkelt som blir definert som overtallig, til å finne nytt arbeid utenfor Jernbaneverket, sier Svensli.

Flere muligheter

På BaneNettet har JBV Ressurs tidligere orientert om muligheten for veiledning for dem som vurderer å etablere egen virksomhet. Mulighetene er flere.

- Firmaet VINN Information er underlagt Næringsdepartementet og har som formål å veilede de som vurderer å etablere egen virksomhet.

- På www.bedin.no finnes gratis, offentlig informasjon om etablering av egen virksomhet.

- Narviktelefonene er en gratistelefon for



Nedbemanning:

Åpen prosess

Infrastruktur har det praktiske ansvaret for nedbemanningen i JBV Drift, og Infrastruktur personal/organisasjon har ansvar for framdriftsplan og bistand/støtte til medarbeidere og ledere.

– Vi vektlegger en ryddig og åpen prosess og at gjennomføringen ikke drar unødig ut i tid, sier seksjonsleder Grethe Sperre.

I løpet av februar arrangeres ledertrening for produksjonsledere/driftsledere/ressursjefer.

Disse skal gjennomføre omstillingsamtaler med overtallige i driftsapparatet i løpet av våren.

Det vil også være et løpende samarbeid med tillitsvalgte lokalt og sentralt.

For å bistå overtallige og ledere er det etablert veiledningsteam i hver region. Hver og én veileder kan det tas kontakt med etter behov. Det kan være før, under og etter de aktuelle samtalene. Veiledningsteamene vil også ha et nært samarbeid med JBV Ressurs.

Hvordan søke om frivillig fratreden med virkemidler?

I perioden 1. februar til 1. april 2005 er det mulig å søke frivillig fratreden med sluttvederlag, studiestønad eller etableringsstøtte for alle tilsatte i Jernbaneverket Drift og banesjefens organisasjon med unntak av fagområdet signal og tele. Her kan du lese om hvordan man kan gå fram.

Det er mulig å søke om følgende virkemidler:

Sluttvederlag: en månedslønn pr. år tilsatt i staten, begrenset oppad til 24 månedslønner og minimum 6 månedsløn-



Ryddig: – Vi legger vekt på at nedbemanningen blir en ryddig og åpen prosess, sier seksjonsleder Grethe Sperre.

ner. Det er mulig å få utbetalt sluttvederlaget som en engangssum eller oppdelt i flere utbetalinger over tid.

Studiestønad: Inntil 3 år med inntil 2/3 lønn.

Etableringsstøtte: Inntil 1 årslønn. Det er mulig å søke om etableringsstøtte i kombinasjon med et annet virkemiddel.

Alle virkemidlene regnes som skattbar inntekt. Den som søker, må ha vært minst 2 år fast eller 4 år midlertidig tilsatt i staten for å kunne søke om virkemidlene. Etter 1. april vil normalt disse virkemidlene kun bli tilbudt dem som blir definert som overtallige.

For å søke frivillig fratreden med virkemiddel må en benytte søknadsskjemaet «Søknad om virkemiddel» sammen med ferdig utfylt kontrakt for virkemiddelet i to eksemplarer. Det finnes en egen kontraktsmal for hvert virkemiddel («Kontrakt sluttvederlag», «Kontrakt studiestønad» og «Kontrakt etableringsstøtte»). Søknadsskjema og kontraktsmaler finnes på BaneNettet under JBV Ressurs, Viktige dokumenter.

Hvor sendes søknader?

Ferdig utfylt søknad og kontrakt sendes til nærmeste leder i to eksemplarer. Leder påfører sin vurdering av om søknaden kan innvilges og evt. når du kan fristilles fra dine arbeidsoppgaver. Søknaden sendes deretter til regiondirektør som drøfter søknaden med lokal tillitsvalgt. Regiondirektør og lokal tillitsvalgt signerer innstillingen før den oversendes Personal- og forhandlingsseksjonen (VP) i Jernbanedirektørens staber for endelig godkjenning. Endelig avgjørelse drøftes mellom Jernbaneverket v/VP og personalorganisasjonene sentralt. Det vil ta minst 2 uker å ferdigbehandle hver søknad.

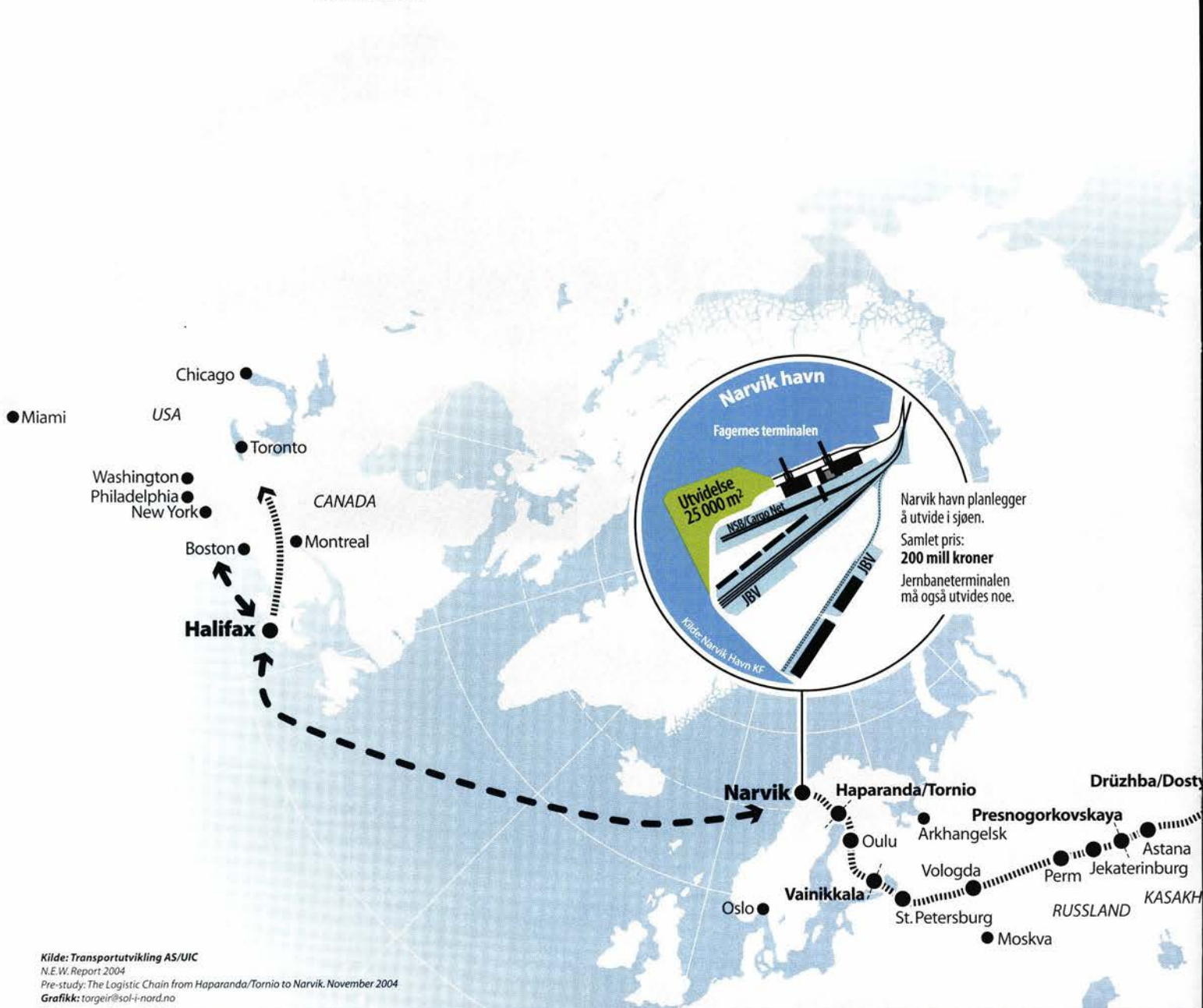
Etter 10. februar vil det bli kunngjort en rekke nye stillinger i forvaltningen. Stillingene vil bli kunngjort på BaneNettet.

personlig rådgivning, tlf. 800 33 840.

● Det finnes også en gratis etablererskole (e2-skolen på www.etablerer.no) om etablering og drift av virksomhet og hvordan lage en god forretningsplan.

– Vi har også oppfordret tilsatte i linjen og kontaktledning uten fagbrev til å avlegge fagbrev i løpet av kort tid og har lagt ut tidligere eksamensoppgaver på BaneNettet. Mange har meldt seg opp til fagprøve våren 2005, og vi ønsker alle lykke til med forberedelsene, avrunder Svensli.

● Los Angeles



Kilde: Transportutvikling AS/UIC
 N.E.W. Report 2004
 Pre-study: The Logistic Chain from Haparanda/Tornio to Narvik, November 2004
 Grafikk: torgeir@sol-i-nord.no

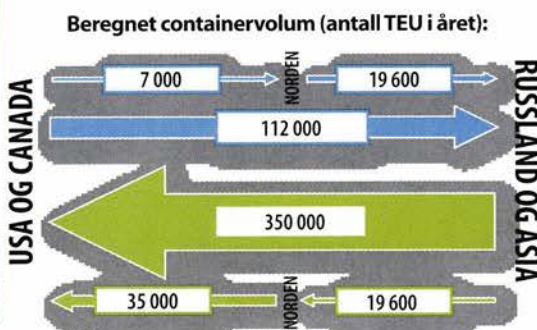
THE NORTHERN EAST WEST (N.E.W.) FREIGHT CORRIDOR



3 121 nautiske mil (5 800 kilometer) av øst-vest-korridoren går sjøveien mellom Narvik og Halifax.

Hvis en båt anløper med for eksempel 2000 containere i uken, skal den også helst ha samme transportvolum tilbake. Dermed må Narvik havn kunne håndtere 4000 containere i uken, og det kan bety at havna raskt må bygges noe ut.

Narvik havn må bygges ut for å kunne ta imot mer enn 1500 containere.



	Østgående	Vestgående	Øst (%)	Status
Skip	119 600	392 500	30%	119 600
Tog	132 300	373 400	35%	132 400
Totalt	251 900	765 900	33%	119 600

Containere (TEU) per uke (begge veier) 4 600

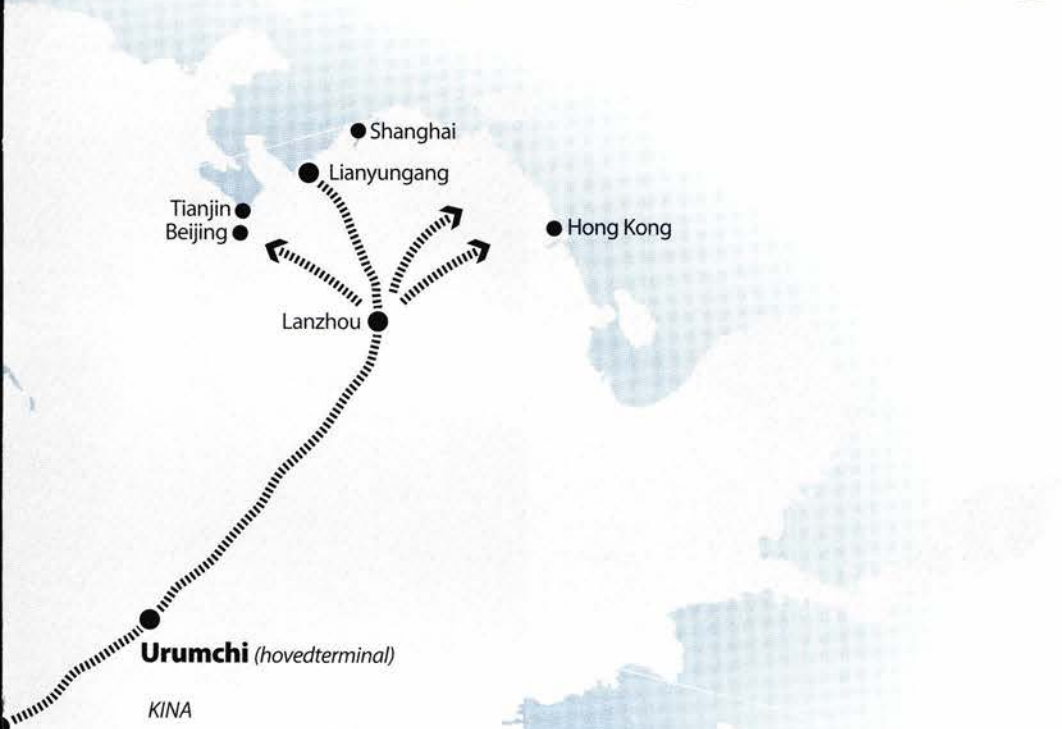


7 206 kilometer av øst-vest-korridoren er en sammenhengende jernbane mellom Narvik og Urumchi i Kina.

Et ukentlig anløp med anslagsvis 2000 containere vil kreve at det hver dag går fire-fem tog med 60 containere til og fra Narvik havn.

Dette vil kreve at jernbanenettet utbedres noe i Norge og enda mer i Sverige.

USA og Kina ivrer for Narvik



Aktiviteter i Norge

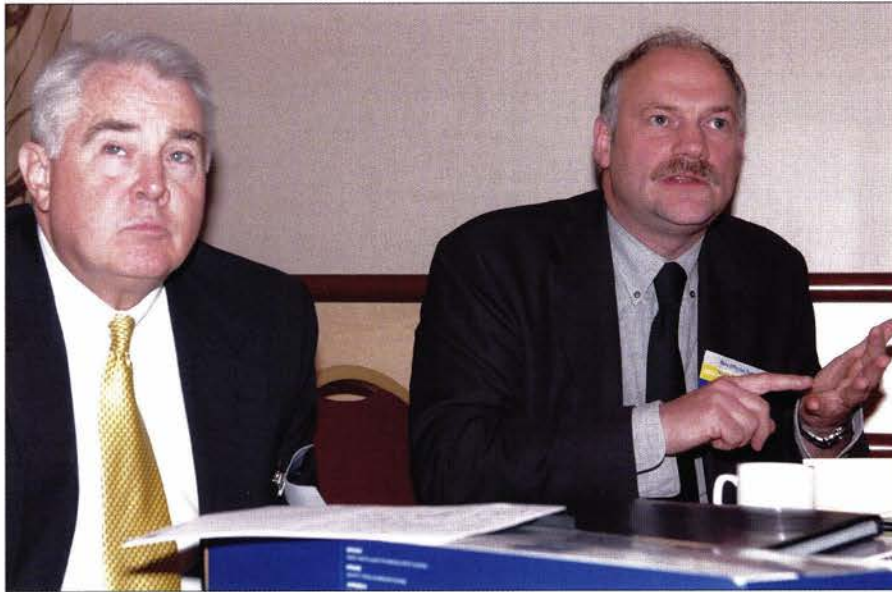
- Forlengelse av kryssningsspor på stasjonen Straumsnes.
- Forlengelse av sporene på Bjørnfjell og Rombak, om nødvendig.
- Utvidelse av tunnelprofil, som gir plass for høyere og bredere godsvogner.
- Utvidelse av Fagernesterminalen ved Narvik havn.

(Straumsnes og profilutvidelse er med i Jernbaneverkets handlingsprogram).

Aktiviteter i andre land

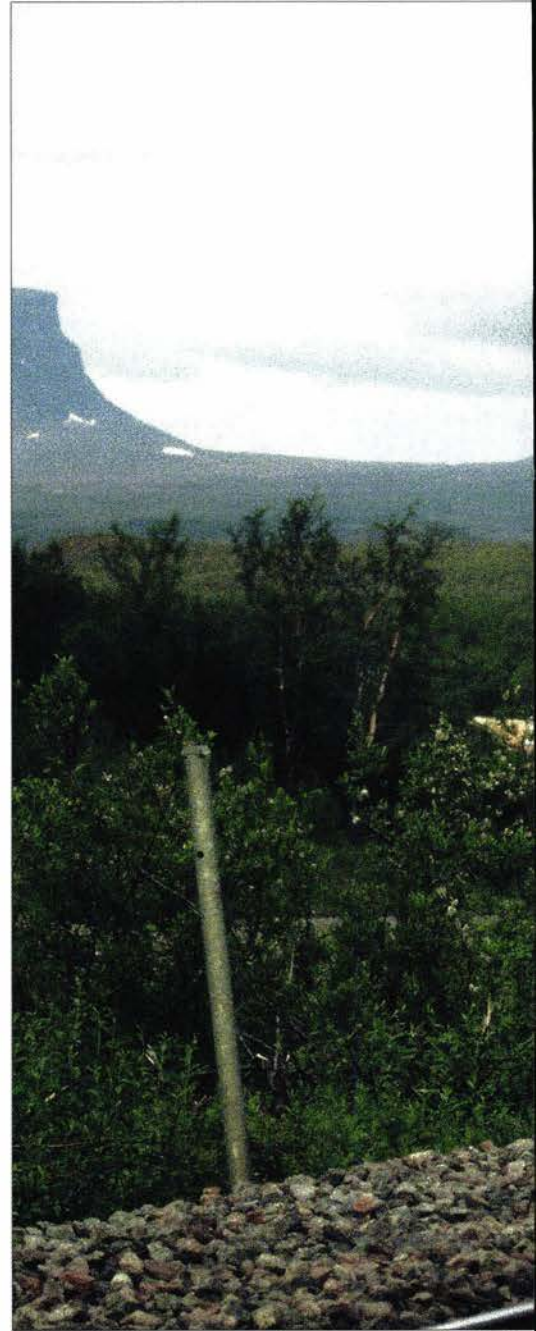
- Nytt kryssningsspor på Malmbanen, som har god teknisk standard fram til Boden.
- Strekningen Boden–Haparanda (18 mil) fornyes/rustes opp for 2,7 milliarder svenske kroner fram til 2010.
- Sporvidde-forskjellene krever omlasting mellom Sverige og Finland og mellom Kasakhstan og Kina.
- Dette kan utnyttes positivt ved å samle last som transporteres mellom Sør-Sverige og Russland/Asia.

**Transportministeren i USA og jernbane-
ministeren i Kina er enige om å arbeide
for en ny transport-
korridor med om-
lasting i Narvik.
Dagens transportnett
er sprengt.
Stormaktene i øst og
vest vil ha fortgang i
det som kalles the
N.E.W. Corridor, og
dimensjonene er
større enn det mange
er klar over ...** ➔



Nær: – Vi har aldri vært så nær en løsning som nå, sier prosjektleder Stig Nerdal (t.h). Robert Gernon (t.v.) står på for amerikanske transportgrossister som trenger en ny transportkorridor.

(Foto: Tore Holtet).



– Toget går i år

NARVIK: Ilddåpen for den nye transportkorridoren om Ofotbanen og Narvik er planlagt til høsten, og mangeårig prosjektleder Stig Nerdal slår fast: – Dette toget går i 2005.

TORE HOLTET

– Enten går det første toget i form av en prøvetransport høsten 2005 eller er så er toget – i overført betydning – sannsynligvis gått for godt, utdyper han.

For ennå er det flere brikker som skal falle på plass før gods kan fraktes beinveien mellom øst og vest – på det over 7.000 kilometer lange jernbanesporet

» ... øst-vest-korridoren vil være en realitet i løpet av kort tid

mellom Sentral-Asia og Narvik havn og videre på den drøye 31.000 nautiske mil lange sjøveien mellom Narvik og Nord-Amerika.

Likevel begynner stadig flere å tro at Narvik havner på transportbransjens verdenskart, og en forbeholden prosjektleder medgir: – Vi har aldri vært så nær en løsning som det vi er nå.

Det som i 1996 ble oppfattet som en «gal idé», kan altså bli realisert i løpet av året.

300-600 Narvik-jobber

– Det amerikanske engasjementet for The Norwegian East West freight corridor er sterkere enn noen gang, opplyser Nerdal, som framfor alt er spent på utfallet av et

stort møte i Washington 7. og 8. april.

– Her skal den amerikanske transportministeren møte de største amerikanske kundene, det vil si store grossistforetak. På dette møtet vil kommersielle detaljer som pris, tid, seilingsruter og liknende bli drøftet.

Først etter møtet i USA har Nerdal full oversikt over hvor omfattende transportene over Narvik kan bli, men han legger ikke skjul på at omfanget kan bli vesentlig større enn det mange er klar over. Bare moderate transportmengder vil fort gi 300-600 arbeidsplasser i Narvik.

Kan bli kork

– Hva er de største hindrene på hele jern-

Container-tog: Det kan fort bli langt større containertrafikk i midnattssol på Ofotbanen. (Foto: Hans Christian Forsaa).



banenettet fra Kina til Narvik?

– For å gjennomføre prøvetransport av mindre volumer er det snakk om små justeringer. For eksempel må det flyttes noen bygninger på havna i Narvik, i tillegg til at det må lages en logistikk som blant annet fungerer i forhold til malmtrafikken. På lengre sikt er det flere hindre som må passeres. Jernbanens kapasitet må bygges ut både på norsk og svensk side, for det kan bli vanskelig å takle store transportvolumer på dagens enkeltsporede jernbane. Helst trengs dobbeltspor, i det minste flere kryssningsspor. Og det kan fort bli kritisk på Narvik havn. Kommer det en båt med 2000 containere, blir det kork.

– Hvis en ikke tar hensyn til kapasitetsbegrensingene, er den nordre øst-vestkorridoren den beste alle har sett. Men vi er nødt til å gjøre noe med kapasiteten både på havna og på den norske og svenske jernbanestrekningen før dette kan bli vellykket i stor skala.

– Kjempespennende

Både Jernbaneverket og Banverket er inn-

” ... greier ikke å sluke godsmengdene like fort som de kommer inn

forstått med at det vil bli behov for utbedringer.

– På norsk side er det i første omgang viktig å få forlenget kryssingsspor på Straumsnes. Dermed får vi to lange kryssingsspor på norsk side, sier banesjef på Ofotbanen, Thor Brækkan. Han betegner prosjektet som kjempespennende.

– Når først trafikken begynner å rulle, tror jeg vi skal greie å finansiere de tiltak som er nødvendig, fastslår han og viser til at både kryssingsspor og utvidelse av tunnelprofiler er tatt med i Jernbaneverkets handlingsprogram for 2008.

– Hvis trafikken tar helt av, vil det også



” ... ny forbindelse via Norge til Amerikas østkyst er svært velkommen...

være aktuelt å forlenge sporene på Bjornfjell og Rombak. Ellers er kapasiteten på Fagnesterminalen begrenset. Her er det regulert inn en lastegate til. Om dette er nok, er foreløpig uvisst, sier Brækkan.

Mens det på norsk side trengs forholdsvis beskjedne beløp, må det på svensk side satses langt mer. Selv om Malmbanan er i god teknisk stand, har den 18 mil lange svenske jernbanestrekningen mot Finland – mellom Boden og Haparanda – langt lavere standard. Men også her planlegger svenskene et jernbaneløft. Fram til 2010 skal Haparandabanen påkostes ikke mindre enn 2,7 milliarder svenske kroner.

En halv million containere

Hva så med Narvik havn?

Havnesjef Rune Arnøy slår an den optimistiske tonen: – Vi har havnet i en særdeles positiv situasjon med stigende interesse fra amerikanske operatører og vareeiere som vil bruke korridoren over Narvik havn. Amerikanerne er fullstendig klar over at vi ikke har like store arealer som andre aktuelle containerhavner. De har imidlertid vært på besøk hos oss og konkludert med at vi har det som skal til for å sette i gang. De forventer ikke at havnen skal være klar for de store godsmengdene fra dag én. Først når vi har fått i gang trafikken, kan vi gjøre de investeringer som trafikken vil kreve.

– Innenfor dagens arealer er vi i stand til å håndtere om lag 50.000 containere i året hvis vi tar i bruk traktorer som løfter containere (reach trackere). Med en ny containerhavn (kran på gummihjul som stabler tett og høyt) har vi plass til det dobbelte. Om noen år vil havna kunne være bygd ut i sjøen og ta imot en halv million containere. Til sammen forutsetter dette en utbygging i størrelsesordenen 200 millioner kroner. I dag har vi ikke økonomi til noe sånt. Derfor må vi bygge oss opp gradvis.

Sprengte korridorer

Både Nerdal og Arnøy uttaler seg i visshet om at de har store aktører i ryggen. Både Kina og USA presser på for å få fortgang i



Narvik-entusiaster: De hilser en ny forbindelse over Narvik velkommen: Patrick Burns (t.v.) representerer det amerikanske departementet for nasjonal sikkerhet, Ted Krohn det amerikanske transportdepartementet.

(Foto: Tore Holtet).

en ny øst-vest-korridor. For handelen mellom de to landene har vokst i et tempo som ingen hadde forutsett.

Kina har som bevisst politikk å flytte deler av industriproduksjonen vestover og inn i landet, og det kinesiske jernbandedepartementet planlegger å bygge 18 nye containerterminaler i innen tre-fem år.

Det amerikanske transportdepartementet leter etter nye og ikke minst sikre transportårer.

Denne situasjonen har fått USAs transportminister og Kinas jernbaneminister til å undertegne en avtale der de er enige om å satse på en ny forbindelse om Narvik.

– Dagens transportkorridorer er sprengt, konstaterer direktør for internasjonale politikk i det amerikanske transportdepartementet, Ted Krohn. – Verken havnene eller tilgjengelige vei- og jernbanelinjer greier å sluke godsmengdene like fort som de kommer inn. Bare i Long Beach i California må skipene vente i ett døgn på å få losse.

Danner selskap

– Jeg er overbevist om at øst-vest-korridoren vil være en realitet i løpet av kort tid, sier logistikkdirektør Robert Gernon i

amerikanske Pacer Global Logistics. Han står i kontakt med store, kommersielle aktører som ser mulighetene i en ny transportkorridor over Narvik. Disse aktørene vil i april gå sammen og danne et selskap som skal stå for driften i den nye korridoren.

Krohn har også tro på Narvik som bindeledd: – For ikke så lenge siden utarbeidet vi prognoser som sa at det ville bli transportert 8,7 millioner containere fra Kina til USA i 2020. Allerede i dag er dette nivået nådd, og vel så det. For å kunne møte den voldsomme veksten må det investeres 40 milliarder dollar bare i transportsystemet i California. Personlig har jeg ingen tro på at det vil skje. Derfor hilser jeg en ny forbindelse via Norge til Amerikas østkyst svært velkommen, sier Ted Krohn.

Patrick Burns i det amerikanske departementet for nasjonal sikkerhet legger til: – Fordelen med Narvik havn er at den kan bygges opp fra grunnen av etter de nye amerikanske sikkerhetsforskriftene. Mye tyder på at en forbindelse gjennom Norge vil bli både sikrere og rimeligere enn andre alternativer for en nordre øst-vest-korridor.

tore.holtet@jbn.no

– Politisk fødselshjelp til spennende prosjekt

– Øst-vest-korridoren over Narvik er et spennende kommersielt prosjekt som trenger politisk fødselshjelp, og det forsøker vi å bidra med så godt vi kan, sier statssekretær Arnfinn Ellingsen i Samferdselsdepartementet.

TORE HOLTET

Planlegging av en transportforbindelse over Narvik er havnet opp på ministernivå både i Kina og USA. Ifølge prosjektleder Stig Nerdal, som arbeider på oppdrag for den internasjonale jernbaneunionen (UIC), er det utenlandske aktører og myndigheter som så langt har drevet prosjektet framover sammen med Nordland fylkeskommune.

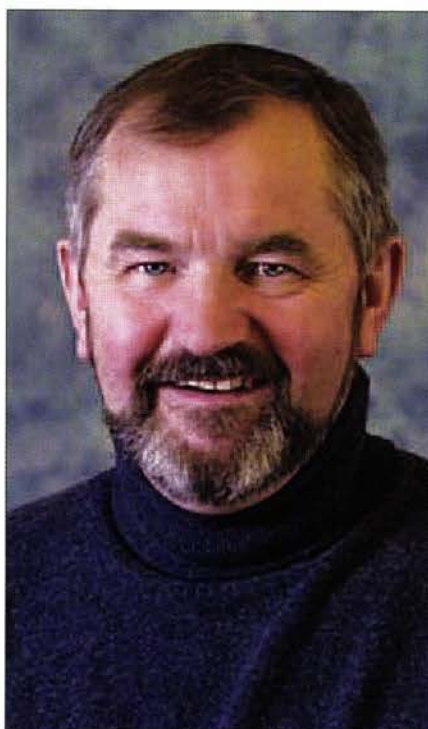
Men mandag 21. februar sto The N.E.W. Corridor på dagsordenen under et større anlagt møte i Oslo. Der møtte UIC-sjef Vipin C. Sharma og prosjektleder Nerdal representanter for Samferdselsdepartementet, Kyst- og Fiskeridepartementet, Næringsdepartementet og Utenriksdepartementet samt Toll- og avgiftsdirektoratet, Innovasjon Norge, DnB Nor og Jernbaneverket.

– Isfri havn

– Blir øst-vest-forbindelsen nå også prioritert av norske myndigheter, statssekretær Arnfinn Ellingsen?

– Vi har bidratt med 680.000 kroner i prosjektutviklingsmidler og deltatt både på nasjonale og internasjonale møter, også på en såkalt High Level Group-konferanse i Helsingfors. Så vi støtter prosjektet. Planene om en intermodul havn med kombinasjon av tog og båt treffer godt våre politiske mål om å overføre godstransport fra vei til bane og sjø.

– Vi har selvfølgelig stor interesse av at Narvik blir transitthavn og er klar over at både Russland og de baltiske stater har andre planer. Men de har ingen isfri havn knyttet opp mot en funksjonell jernbaneterminal. Så alt ligger til rette for at det



Til rette: – Alt ligger til rette for at det blir opprettet en øst-vest-forbindelse om Narvik, sier statssekretær Arnfinn Ellingsen i Samferdselsdepartementet.

blir opprettet en øst-vest-forbindelse om Narvik.

For tidlig

– Er dere beredt til å støtte opp om en utbygging av infrastrukturen på norsk side?

– Så langt er det ikke blitt lagt fram noen utbyggingsplaner. Jeg tror også at det er for tidlig å si noe sikkert om omfanget av en framtidig transportkorridor. Men etter det jeg har forstått, er det ikke snakk om så store tilpasninger på

Ofofbanen. Kapasiteten på havna er et annet spørsmål som vi får komme tilbake til.

Utsøkt behov

– Er det aktuelt å bevilge penger til en prøvetransport?

– Jeg vet ikke om det er behov for noen slik bevilgning. Som nevnt ser vi på øst-vest-korridoren som et kommersielt prosjekt, der vår oppgave er å gi politisk fødselshjelp i den grad det er nødvendig, konkluderer statssekretær Arnfinn Ellingsen.

Prosjektledelsen har fått i oppdrag å konkretisere hvordan norske myndigheter best kan legge forholdene til rette for en prøvetransport.

Ekspedisjonssjef Kirsten Ullbæk Selvig i Fiskeri- og kystdepartementet har fått i oppdrag å koordinere det videre arbeidet på vegne av norske myndigheter. Hun ser store muligheter for næringsutvikling både i Narvik og langs kysten, men poengterer at transportkorridoren må drives på et kommersielt grunnlag.

tore.holtet@jbn.no

„ ... isfri havn knyttet opp mot en funksjonell jernbaneterminal

På vakt mot smøring

– Jernbaneverket forhandler om anbud og kjøper varer og tjenester for milliarder av kroner hvert år. Det er derfor viktig å være på vakt mot smøring av våre ansatte.

SVEIN ERIK BAKKEN
OG ØYSTEIN GRUE

Det sier jernbanedirektør Steinar Killi og viser til Jernbaneverkets (JBVs) forsyningsstrategi. Der er det blant annet nedfelt etiske retningslinjer som setter klare grenser for hva ansatte kan ta imot av gaver fra JBVs forretningsforbindelser.

– De etiske retningslinjene ble vedtatt lenge før mediene rettet søkelyset mot smøring i det offentlige i forbindelse med smøresakene i Vinmonopolet, fortsetter Killi, som understreker viktigheten av å holde bevisstheten om disse retningslinjene «varme» også når den offentlige oppmerksomheten om disse problemene stilner.

Elitedivisjonen

Jernbaneverket kjøpte i 2004 varer og tjenester for om lag 3,4 milliarder kroner. Det er et beløp som vil øke etter hvert som mer av drift og vedlikehold konkurransettes. Dette plasserer Jernbaneverket som en av de største innen offentlig kjøp.

– Vår visjon er at Jernbaneverket skal være i elitedivisjonen innen offentlige virksomheter når det gjelder kjøp av varer og tjenester. Dette forutsetter solid kompetanse i våre innkjøpsaktiviteter og høy troverdighet hos våre leverandører, understreker Steinar Killi, som ber ansatte om å gjøre seg kjent med retningslinjene



Smøreturer: Ifølge Jernbaneverket etiske regelverk er det blant annet ikke lov for ansatte å være med på fisketurer betalt av forretningsforbindelser.

(Foto: Tore Wuttudal / Samfoto).

nedfelt i styringssystemet (1B-An). – Retningslinjene gjelder alle typer kjøp, ikke bare store kontrakter, slår jernbanedirektøren fast.

Økende problem

Via norske og internasjonale undersøkelser er det grundig dokumentert at smøring, bestikkelser og korrupsjon er et alvorlig og økende problem i Norge. Undersøkelser som blant annet PriceWaterHouseCoopers under ledelse av tidligere Økokkrintopp, Helge Kvamme, har gjort, viste at hver tredje norske virksomhet har opplevd økonomisk kriminalitet i løpet av de to siste årene.

– Korrupsjon i forbindelse med store kontrakter og internasjonale anbudsrunder foregår trolig i et langt større omfang enn det vi kan få inntrykk av. Men omfanget er vanskelig å måle. Det dreier seg om ulovlig og dermed skjult virksomhet, skriver forsker Tina Søreide ved Christian

Michelsens Institutt til tidskriftet «Horisont». Søreide jobber med en doktoravhandling om korrupsjon.

Lekker informasjon

– Store norske bedrifter som Statoil, Veidekke, Telenor og nå sist Vinmonopolet har blitt rammet av alvorlige korrupsjonssaker. Kan JBV være en fristende mulighet for bruk av bestikkelser og korrupsjon i anbudskonkurranser?

– Ja, det kan vi selv om vi har et meget gjennomskiktig system i forbindelse med evaluering av anbud og tildeling av oppdrag. Mulighetene for leverandørene til å tilnærme seg våre medarbeidere ligger i perioden fra vi starter planlegging av en anskaffelse frem til fristen for inn-

levering av tilbud, sier forsyningsdirektør Per Melby i Jernbaneverket til Jernbanemagasinet.

– Her kan leverandørene påvirke ved få lekket ut informasjon som ikke tilflyter alle som er interessert i å gi inn tilbud, og således gir dette disse en fordel. Trolig lekker informasjon i denne perioden, men det er nok mest ubevisst. Vi har ingen dekning for å si at noen av våre folk har gjort dette for egen vinning.

– Hvordan vi for eksempel opptrer underveis ved entrepriser, må også i denne sammenheng vies oppmerksomhet.

Økte priser

– Hvor viktig er det å hindre utviklingen av en bestikkelses- og korrupsjonskultur i Jernbaneverket?

– Hvis det skulle vise seg at vi ubevisst eller bevisst lekker informasjon, så vil det gi negative ringvirkninger på Jernbaneverkets renommé som en pålitelig og pro-

» Jernbaneverket skal være i elitedivisjonen innen offentlige virksomheter



Kurs: - Vi planlegger kurs for å heve kompetansen, slik at vi gjør anskaffelser på en riktig måte, sier Jernbaneverkets forsyningsdirektør Per Melby.

(Foto: Øystein Grue).

fesjonell kjøper i markedet. Dette vil på lengre sikt føre til at færre leverandører deltar i konkurransen om anbudene, og det vil i neste omgang gi økte priser. Derfor er det viktig at vi klarer å holde på informasjon som kan gi konkurransevridning i forbindelse med en anskaffelse.

Lav grense

– Det er viktig å være konkret for å minske gråsonene. Grensen for hva en ansatt kan motta av «gaver» fra en leverandør er av ledelsen i JBV i fjor høst fastsatt til 250 kroner. Inntil da var det ikke fastsatt noen entydig, klar grense for «smøring» i form av gaver en ansatt kunne ta imot.

– Hvilke verktøyer og tiltak i tillegg til de nye etiske reglene har JBV for å hindre bestikkelser og korrupsjon?

– Vi er blant annet i gang med å plan-

legge kurs for å heve kompetansen innen anskaffelser. Det som er viktig i denne sammenheng, er at vi gjør anskaffelsene på riktig måte og da i henhold til de kjøre-

” Sjekk ut med den nærmeste leder hva som er OK

regler som JBV har på dette området. Dette alene vil bidra i riktig retning.

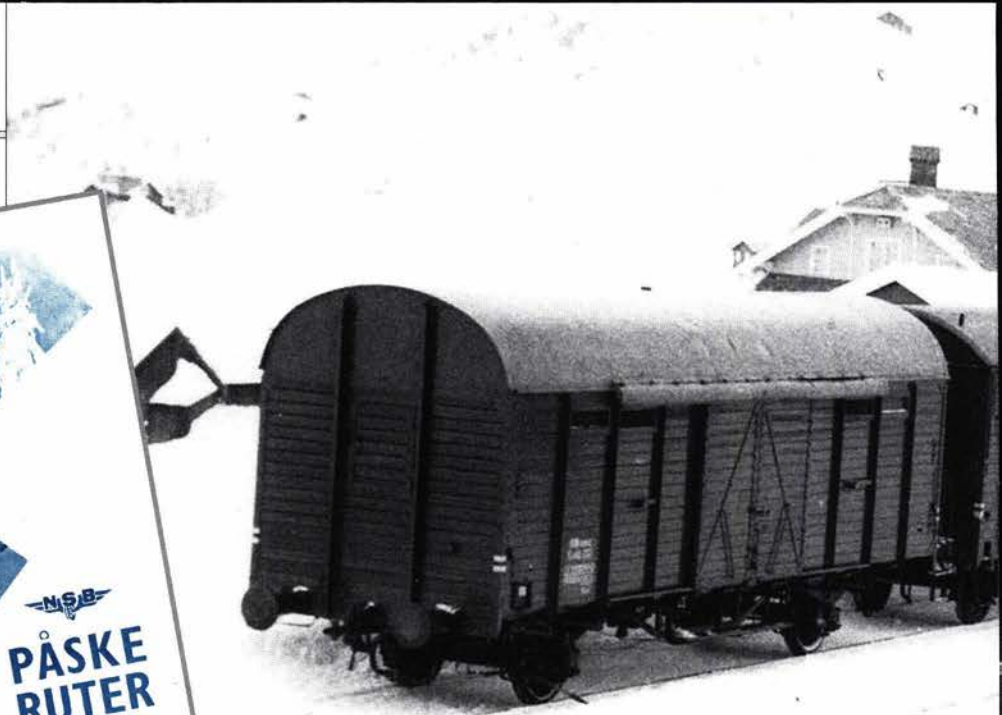
Sjekk ut med sjefen

– Er «smøreturer», middager og sosiale evenementer i leverandørregi utbredt?

– Tilbud om en fotballkamp, fisketur eller en helaften med konsert eller musi-

kal sammen med leverandørers ansatte og andre kunderepresentanter, forekommer. Vi ønsker fremfor alt åpenhet internt om denne type leverandørkontakt, og vi vil at medarbeidere sjekker ut med sin nærmeste leder hva som er OK, understreker forsyningsdirektøren.

– Vi sier ikke generelt nei til invitasjoner til faglige samlinger i leverandørregi, hvor en middag eller et sosialt arrangement inngår. Dersom det faglige innholdet utgjør hovedtyngden, kan en invitasjon være fullt ut akseptabel. Men for å rydde all tvil til side vil vi gjerne foreslå at sosiale arrangementer som lett kan skilles ut i slike invitasjoner, betales av Jernbaneverket, avslutter Per Melby.



USTAASET: Det var jernbanen som åpnet det norske høyfjellet for folk flest. Og NSB ble satt på harde prøver. Plattformene var stappfulle av påsketurister, det samme var skiteltene som hadde plass til 3000 par ski ...



HØYTID MED

NJÅL SVINGHEIM

Den norske påskefeiringen er spesiell. Spør du et utvalg personer om hva de forbinder med ordet påske, vil nok mange svare noe i retning av fjell med sol over hvite vidder, hytteferie med appelsin i solveggen og lignende. Det er faktisk dekning for å hevde at jernbanen, og i særdeleshet Bergensbanen, var en sentral aktør da dette særnorske påskefenomenet ble dannet.

Startet i 1910

Bergensbanen åpnet senhøstes i 1909, og allerede i påsken 1910 dukket de første påsketuristene opp i fjellet. Med hytte-

byggingen langs banen i årene som fulgte, og fjellstuene og hotellene som kom til, ble vanen med å reise til fjells i påsken raskt en tradisjon og en viktig del av påsken selv. Fjelltradisjonen spredte seg raskt over hele landet, og for folk flest var påsketraffikk ensbetydende med tog og jernbane.

Landets første «hytteby»

Ved Ustaaset var det bare et par stoler før Bergensbanen kom, og ved baneåpningen ble det anlagt et såkalt militært kryssningsspor der. Stedet fikk den første tiden stopp av enkelte tog, men fra 1913 ble det opprettet ordinær stasjon på Ustaaset.

De første årene skjedde ekspederingen

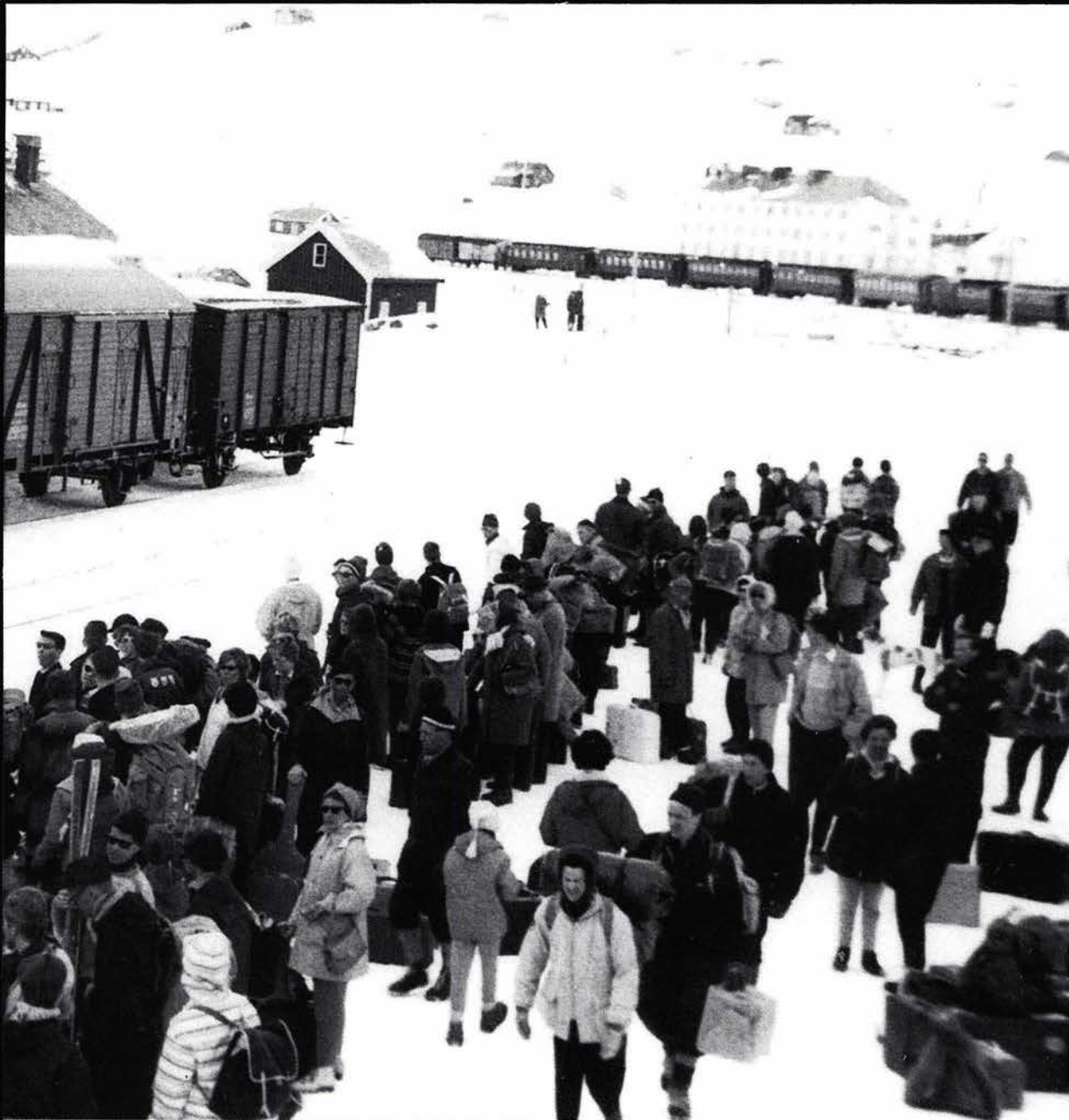
i en brakke fra anleggstiden, og først i 1926 ble det bygd en skikkelig stasjonsbygning.

Hyttebyggingen økte på, og Ustaaset stasjon ble en viktig stasjon på Bergensbanen, med mye turisttrafikk. Mye trafikk er det fortsatt, selv om nok påsken for mange nå handler mer om bilkøer enn om ekstrasog.

I dag er det om lag 1000 hytter langs Bergensbanen mellom Geilo og Haugastøl.

Jacobsen på stasjonen

I årtier var «Jacobsen på stasjonen» et begrep på Ustaaset. Erling Jacobsen kom til Ustaaset stasjon i 1960, og han var der i aktiv tjeneste helt til 1987, da han gikk av



*Påsketrafiikk:
Bildet er fra
Ustaoset i påsken
1965. Til høyre ses
et ekstratog på vei
inn til stasjonen.
Godsvognene var
for skitransport.
(Foto: Erling
Jacobsen).*

STORTRAFIKK

med pensjon. De fleste av disse årene var han bestyrer på stasjonen.

Vi møter Erling Jacobsen sammen med Harald Borge, som også har mange år på Ustaoset sammen med Jacobsen. Borge er i dag gruppeleder for txp-ene på Ål.

Tretten mann i arbeid

– På 60- og 70-tallet var vi opptil tretten mann her på stasjonen i påsketrafiikken, forteller Erling. – Det var mer enn nok å gjøre; både folk flest og varene til butikken og hotellet kom med toget.

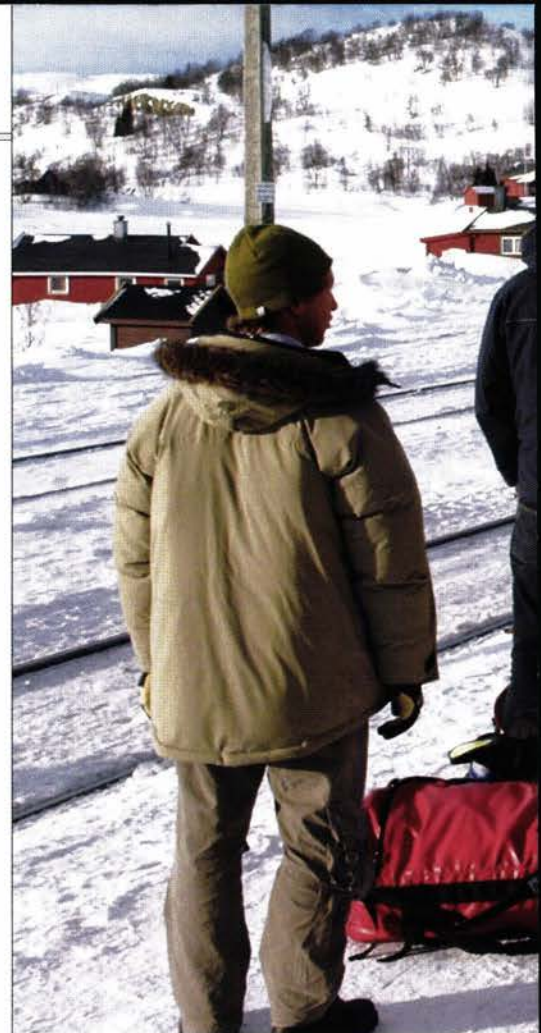
Alle stasjonene på Bergensbanen mellom Gol og Mjølfjell hadde i vintersesong-



*Utlevering:
Under utleveren
i det 30
meter lange ski-
teltet måtte man
ha kupongen
klar. Et omfatten-
de nummer-
system gjorde det
mulig å gjen-
finne riktig ski-
par.
(Foto: NJKs
samling).*

„ Vi måtte bruke stemmen litt for å ordne køene...

Veteraner på fjellet:
Erling Jacobsen (t.h.) var på Ustaoset stasjon fra 1960 til han gikk av med pensjon i 1987. Harald Borge var her fra 1978 til 1986, senere på Haugastøl og Finse. Nå er han på Ål stasjon.
(Foto: Njål Svingheim)



en digre presenningstelt på plattformene for oppbevaring av ski. Skiteløst på Ustaoset var det største: 30 meter langt og med plass for 3000 par ski. Da påsken startet, var teltet smekkefullt. Da måtte det være orden i rekkene når hvert par skulle gjenfinnes og utleveres til en ventende eier utstyrt med nummerert skibong.

«Bak i køen!»

–Jeg husker vi måtte bruke stemmen litt for å ordne køene noen ganger når ekstratogene hadde ankommet og hundrevis av utålmodige påsketurister skulle hente skiene sine, forteller Jacobsen. Skipsredere fra Bergen fikk pent beskjed om å stille seg bak i køen sammen med «alminnelige» østlendinger til det ble deres tur.

– Når de etter påsken kom til stasjonen for å sende ski og bagasje hjemover, var de alltid blide og tok det med ro, husker han. – Dagene i fjellet hadde gjort dem godt, og stresset var forsvunnet.

«Bestefarstog»

Det gikk mange ekstratog både i palmehelgen og på onsdagen før helligdagene i påsken. Ustaoset var endestasjon for

mange av dem, men mange tog fra Bergen gikk også helt til Gol og Ål, og flere tog østfra gikk videre til Haugastøl og Finse.

Ustaoset hadde faste ekstratog i helgene fra Oslo helt til utpå 1980-tallet, da disse togene (nå 603 og 604) begynte å kjøre hele strekningen mellom Oslo og Bergen på fredager og søndager.

I påsketraffikken på 60-, 70- og langt ut på 80-tallet gikk det en rekke spesielle ekstratog med sine egne tradisjoner. NSB kjørte med alt de hadde av materiell, og noe av sjarmen med påsketraffikken var at man i ekstratogene kunne regne med et gjensyn med togmateriell fra bestefars tid, eller eventuelt en tur med lokaltogsvogner der vognene for anledningen hadde fått plassnumre skrevet med kritt på vognsidene.

Pjoltertoget

– Fullt var det, og høy stemning om bord ble det! Det meste legendariske ekstratog på Bergensbanen var nok det såkalte pjoltertoget som gikk fra Bergen onsdag ettermiddag i påskeuka. Med dette toget kom fedrene som hadde vært igjen i byen for å arbeide første del av påsken. Når de kom på toget, begynte nok påsken og avkoblingen raskt – derav navnet.

Stri tønn

Det å jobbe på en høyfjellsstasjon var ikke bare weekend- og påsketraffikk og ekspede-

ring av folk, ski og bagasje. Fjernstyringen kom til Ustaoset sommeren 1983; før den tid måtte stasjonen være bemannet det meste av døgnet. Ustaoset hadde mange kryssinger, spesielt om natten når flertallet av godstogene går mellom øst og vest.

Harald Borge forteller om mang en stri tønn med å holde sporvekslene klare ved kryssinger i vind og snøfokk.

Kryssing i snøfokk

– Jeg husker en natt på slutten av 1970-tallet da jeg var på vakt og Erling hadde fri, forteller Harald. Toglederen i Bergen ringte sent om kvelden og spurte om vi kunne ta kryssing på Ustaoset under det været vi hadde.

– Jeg svarte: «Jada, kom igjen, det skal vi greie.» Det var nok likevel med en viss skepsis at Erling, som var innom kontoret, overhørte samtalen. Han ristet på hodet, husker jeg, smiler Harald.

– Det var et vestgående godstog som skulle krysse med nattoget østover, og da jeg var ute for å måke opp vekselen i vestenden, var snøfokket så kraftig at jeg ikke så stasjonens kraftige, oransje neonylys over hodet på meg. Men godstoget fikk beskjed om å kjøre gjennom sporvekselen for så å bakke tilbake igjen, på den måten var sporet «oppkjørt» da det skulle ta i gang igjen etter at nattoget hadde passert. Det gikk bra den gangen også ...

„ ... pjoltertoget som gikk fra Bergen onsdag ettermiddag



Påkestemming i januar: Også en hverdag i januar er det litt turistrasfikk på Ustaoset. Men skiene, bagasjen og billettene må de ordne selv ... (Foto: Njål Svingheim).

Spa med hånd

– De første årene her hadde vi flaggsignaler og lykter, men da vi fikk sikringsanlegg sist på 1960-tallet, ble det bedre. Da slapp vi å gå ut til sporvekslene for å sette opp signaler ved hver kryssing, forteller Jacobsen. – Men når det var uvær, måtte vi ut uansett ut for å spa med hånd for å kunne legge over vekslene, legger han til.

Han trivdes for øvrig så godt i fjellet at han bygde seg hus på Ustaoset. Huset ligger en kilometer vestover fra stasjonen:

Påskeopplevelser

Langs Bergensbanen var det også mange jernbanefamilier som bygde seg hytter. Spesielt på Haugastøl og Finse har mange jernbanefolk hytter, men også på Ustaoset. Selv er jeg vokst opp i en jernbanefamilie med hytte på Ustaoset.

Det var jo slik at når det var stor trafikk, var det jo også vanskeligere å få fri fra jernbanen. Far er pensjonert lokfører, og da jeg vokste opp, kjørte han fast på Bergensbanen. I påsken kunne personalet i beste fall regne med å få fri enten i første del eller i siste del av påskeuka. Men så var det at det var noen muligheter for å bytte og kombinere litt kolleger

Til og fra jobben pleide han å bruke dressin.

– Det var det enkleste, smiler han.

Ubemannet

Erling Jacobsen gikk av med pensjon i 1987; året før hadde Harald Borge tatt over på Haugastøl. Stasjonen var betjent fram til januar 1997. Ikke mange kunne forestille seg på 60-, 70- og 80-tallet at Ustaoset stasjon skulle stå der uten bemanning selv i påsken.

imellom for å få kabalen til å gå opp, samtidig som en fikk så lang fri som mulig for å være på fjellet selv også.

De togsettene fra ekstratogene som ikke ble kjørt tilbake til Oslo eller Bergen, ble stående på Ål i påskeuka. På Hallingdals største stasjon sto det tett med vogner hele påsken i påvente av hjemreisetraffikken. Jeg husker godt at vi ofte reiste med "far sitt tog" oppover til fjells på palmelørdagen, noen ganger byttet han med en fører vestfra på Ustaoset og gikk av toget der, andre ganger måtte han returnere med togsett til Ål, før han kom etter opp på hytta.

Det jeg husker spesielt, var på slutten av påsken og at han som regel skulle kjøre et av ekstratogene hjemover 1. påske-

– Da det ble tillatt å ta med ski inn på toget, forsvant jo mye av betjeningsbehovet i forbindelse med vintertraffikken, men det er nok mange som fortsatt undrer seg over at NSB ikke er til stede på stasjonen i påsketraffikken, som fortsatt er betydelig.

Ved vårt lille besøk på Ustaoset i januar fikk vi mange spørsmål fra ventende togreisende om stasjonen blir betjent igjen. Dét toget har vel gått, men venterommet er i hvert fall åpent!

dag. Togsettet sto «parkert» på Ål og måtte hentes der tidlig om morgenen for å kjøres opp på fjellet for å hente påskefolket. Det gikk verken buss eller tog fra Ustaoset tidlig en 1. påskedagsmorgen, så det ble ved flere anledninger å ta skiene fatt i grålysningen. Det gikk nok litt sport i det også, for jeg kan huske at han la i vei i snøføyka, og han gikk oppover fra hytta. Turen gikk inn i fjellet via Prestholtseter og ned til Geilo, hvorfra det gikk buss ned til Ål. På formiddagen dukket han så opp med togsettet sitt på Ustaoset og hentet oss og resten bagasjen + noen hundre til. Jernbanefolk kunne også utnytte påskeferien til siste trevll!

Njål Svingheim

– ... da blir toget u

– Jernbaneverkets konkretisering av Stortingets vedtak i Nasjonal transportplan (NTP) er helt i tråd med vårt satsningsalternativ. Hvis vedtaket om å satse på jernbanen følges opp, får vi flere avganger og kortere reisetid. Da er toget uslåelig.

SVEIN ERIK BAKKEN

Det sier konsernsjef Einar Enger i NSB, som i en samtale med Jernbanemagasinet trekker fram det ene gode kortet etter det andre når han skal beskrive hvilke muligheter toget har i Norge om politikerne følger opp sine løfter.

Stor suksess

Dersom Stortinget følger opp sitt eget NTP-vedtak og Jernbaneverkets Handlingsprogram i kommende statsbudsjetter, lover Enger de reisende et mye bedre tilbud enn i dag.

– Større kapasitet på jernbanenettet vil i neste omgang gi flere avganger og kortere reisetid. For eksempel kan vi da kjøre Oslo-Hamar, Oslo-Fredrikstad og Oslo-Tønsberg på én time. Da er jeg overbevist om at jernbanen blir en stor suksess, fortsetter NSB-sjefen og viser til at toget er det eneste transportmiddelet på land som kan øke hastigheten i framtiden.

Handlingsprogrammet I

- Jernbaneverket anbefaler å fordele investeringene på 26,4 milliarder kroner jevnt i 10-årsperioden.
- Jernbaneverket foreslår å prioritere områder der persontog og godstog har best mulighet til å få nye kunder og en større andel av godstrafikken over fra veg.
- Jernbaneverket har lagt vekt på å oppgradere hele strekninger.



Bygg ferdig: – Ved å bygge ut hele strekninger kan vi ta ut effekten av investeringene. Vi kan ikke fortsette å bygge ut en bit her og en bit der, sier Einar Enger.

50 prosent flere

Dersom politikerne følger opp sitt eget vedtak om satsing på jernbanen i kommende tiårsperiode, mener Enger at NSB kan øke antall reisende med opptil 50 prosent. Det betyr en økning fra 46,5 millioner reisende i fjor, til nær 70 millioner reisende i 2015.

– Dette vil vi kunne gjøre uten investeringer i nye tog. Gjennom kjøp av nye, moderne tog til om lag fem milliarder kroner de siste årene har vi stort sett de togene som vi trenger de nærmeste ti årene. I tillegg vil togene våre i all hovedsak være nye, gode og trygge tog.

Et under

– Dette krever i tillegg at en makter å bygge ut jernbanen før de bygger ut motorveiene. For bygger vi motorveier først og folk venner seg til et reisemønster, så er det så tungt å få dem tilbake. Da skal vi slite for å få til den økningen vi snakker

” NSB kan øke antall reisende med opptil 50 prosent

om. Vi vet at det fortsatt skal satses på utbygging av veinettet.

– Ja, det gjelder blant annet en firefelts, sammenhengende motorvei fra Göteborg til Tønsberg. Hvordan skal jernbanen svare på det?

– Det er bare ett svar på det, og det er mer dobbeltspor så vi kommer minst like raskt fram med toget som med bil og buss. Det krever utbygging av hele strekninger, så vi kan ta ut effekten av investeringene i dobbeltspor. Med andre ord: Ikke som til nå med en ny bit her og en gammel bit der. Da har vi flaskehalsene der like fullt, sier Enger og viser til Vestfoldbanen.

– Snart vil det være sammenhengende, firefelts motorvei fra Oslo Tønsberg, mens vi for det meste har ett spor og noen møteplasser i Drammen og Holmestrand. Jeg minner om at det er 75 år siden møteplassene på riksveien mellom Horten og Tønsberg ble borte. Jeg vil si det så sterkt at det er et under at vi har så mange passasjerer som vi har.

Dobbeltspor viktigst

– Hvilke tiltak vil gi størst utslag for de reisende?

– Det er utbyggingen av dobbeltspor i og rundt Oslo som er det aller, aller viktigste. Oslo er til de grader navet i Jernbane-Norge. Å få orden og flyt på trafikken som skal gå ut og inn av Oslo, er helt avgjøren-

slåelig



Bygg ut: – Med større kapasitet kan vi kjøre Oslo-Hamar, Oslo-Fredrikstad og Oslo-Tønsberg på én time. Da er jeg overbevist om at jernbanen blir en stor suksess, sier NSB-sjef Einar Enger.

(Foto: Øystein Grue).

de for jernbanes framtid, både på gods- og passasjersiden.

– Utbyggingen av dobbeltspor i Oslo-området vil videre kunne påvirke både bosettingsmønsteret og næringsvirksomheten i hele Østlandsområdet. Folk vil da kunne jobbe i Oslo og samtidig få større frihet til å bo der de vil. Dette er viktig å få tydelig fram. For det er ikke så mange som tenker på at når du får en rask togforbindelse, kan du bosette deg mye lenger unna hovedstaden og få samme eller bedre livskvalitet enn om du bodde nærmere Oslo.

Verken fugl eller fisk

– *Hva vil skje om kommende storting er like dårlige til å følge opp NTP som de siste regjeringer og storting har vært?*

– Hvis det mot formodning skulle skje, er vi tilbake til det vi kalte et saneringsalternativ. Bli bevilgningene så små, må en prioritere enda hardere og si at de og de strekningene skal det satses på og de andre kan vi ikke satse på.

– Det aller verste vil være om begrensede midler spres ut over hele landet. Da

blir det verken fugl eller fisk. Mitt råd er derfor: Sats på jernbane der den virkelig har et stort potensial. Det er ingen tvil om at i Norge er det i og rundt de store byene, samt noen langdistansestrekninger hvor folk er ute etter noe mer enn bare å komme fram – nemlig opplevelser. Bergensbanen er det beste eksempelet på en slik strekning.

Politisk vilje

– Når det er sagt, må vi samtidig kunne forutsette at politikerne har vilje til å gjennomføre sine egne vedtak. Jeg har den tiltro til politikerne at de mener alvor med vedtaket om å satse på jernbane.

– *Gjør du det på tross av de dårlige erfaringene med gjennomføringene av NTP-ene tidligere?*

– Ja, det vil være helt feil ikke å tro på det. Samtidig er det viktig at også politikerne skjønner at en må bygge hele strekninger og ikke fortsette med en stykkevis og delt utbygging, der en bygger litt i Vestfold, litt i Østfold og litt utenfor Bergen. Det blir feil. Se helhetlig på det,

og bygg ferdig hele strekninger. Det er mitt råd. Først da får vi resultater og noe igjen for pengene.

Helt avgjørende

– *Hvor viktig for jernbanens framtid er det at regjeringen og Stortinget følger opp programmet?*

– Det er avgjørende viktig. Vi er nødt til å få en slik satsing. En kan for eksempel ikke presse inn mer gods på en jernbane som er full av passasjertog. Da kan heller ikke politikernes ønske om å få mer gods over fra vei til bane innfris.

– *Hva ville du prioritert annerledes enn Jernbaneverket?*

– Jeg er ikke sikker på at vi ville prioritert noe særlig annerledes. Det Jernbaneverket har gått ut med, er veldig i samsvar med det vi før har sagt bør skje. Dersom vi er litt uenige, er det mest snakk om rekkefølgen på de ulike prosjektene, avslutter Einar Enger.



– Bare raske dobbeltspor som duger

– I framtiden er det bare én ting som duger, og det er høyhastighetsdobbeltspor mellom Oslo og Göteborg. I dag går det kun tre godstog over Kornsjø og Svinesund. Det er ingen rimelighet i det når potensialet er 12 til 15 godstog i døgnet.

SVEIN ERIK BAKKEN

Det sier administrerende direktør Kjell Frøyslid i CargoNet AS. Han viser til at bare mellom tre og fem prosent av godset til og fra Sverige og Europa går på skinner.

Enormt potensial

– Når vi vet at det totalt går mellom 1.200 og 1.500 vogntog i døgnet på E6 over Svinesund, da vet vi også at potensialet er enormt.

– Det som er hyggelig med denne trafikken, er at dette godset ikke bare lander i Oslo. Veldig mye skal helt andre steder i Norge. Dersom vi hadde fått mer av dette godset over på jernbanen, ville det i neste omgang gitt grunnlag for å sette opp flere tog i det nettverket vi har i Norge. Potensialet er derfor formidabelt.

Flaskehals

– *Hva ville du prioritert annerledes enn hva Stortinget og Jernbaneverket legger opp til, for å få opp andelen av gods på bane over Kornsjø og ut i Europa?*

– Østfoldbanen er uten tvil den store flaskehalsen. Det har både bakgrunn i sporets kvalitet og for lange kjøretider. I tillegg burde vi hatt bedre mulighet til å fange opp gods fra industrien i Østfold. Her har vi i dag et altfor dårlig tilbud. Det gjelder både sporkvalitet og sporkapasitet.

– *Hvordan få fart på godstransporten på bane til Sverige og resten av Europa?*

– Oppskriften, den ligger veldig mye på infrastruktur. Det store spørsmålet fra transportbrukerne til oss er hvordan vi skal skaffe kapasitet for å ta over godset. Det gjelder både spor og terminaler.

” Østfoldbanen er uten tvil den store flaskehalsen

Én ting som duger

– I Sverige er ikke kapasiteten på sporene noe stort problem. Den er først og fremst for dårlig når vi kommer inn på norske skinner, sier Frøyslid, og viser til at toget i dag bruker like lang tid som buss og trailer fra Göteborg til Oslo.

– I framtiden er det bare én ting som duger; det er dobbeltspor for høye hastigheter mellom Oslo og Göteborg. Hadde vi hatt det på plass, ville vi uten tvil hatt helt andre markedsandeler i gods- og persontrafikk enn hva vi har i dag.

Handlingsprogrammet II

Følgende større anlegg vil kunne påbegynnes og fullføres innen 2009:

- Lysaker stasjon
- Lysaker - Sandvika, nytt dobbeltspor fullføres 2010
- Sandvika - Asker, nytt dobbeltspor fullføres 2005
- Kolbotn - Ski, nytt dobbeltspor inkl Ski stasjon, byggestart
- Haug - Onsøy, dobbeltspor, byggestart
- Barkåker - Tønsberg, nytt dobbeltspor fullføres
- Holm - Holmestrand, nytt dobbeltspor, byggestart
- Godsterminal Ganddal, fullføres
- Sandnes - Stavanger, dobbeltspor, fullføres
- Fjernstyring Mosjøen - Bodø fullføres
- Bergen - Fløen, to spor, fullføres
- Ulrikken tunnel, to spor, fullføres 2010
- Alnabru godsterminal, fullføres
- GSM-R fullføres

Flikking

– *Ønsker du at Handlingsprogrammet hadde tatt noen større skritt mot et sammenhengende dobbeltspor mellom Oslo og Göteborg?*

– Ja, det som har skjedd til nå, er litt flikking her og der. Det er ikke tatt noen helhetsgrep. Da snakker jeg ikke bare om på norsk side, men også på svensk side. For svenskene har også slakket av på investeringene nord for Göteborg etter at en fra norsk side har blitt for avventende. Svenskene satser nå på å bygge ut motorveier i stedet.

Vanskeligere

– Svaret fra veisiden også her hjemme er jo en sammenhengende firefelts motorvei fra Göteborg til Tønsberg, mens jernbanen ikke har et tilsvarende svar. Det betyr at flikkingen på norsk side gjør det vanskeligere og vanskeligere for jernbanen å kunne konkurrere. Med andre ord er det som ligger innen i Handlingsprogrammet, for dårlig og vil føre til at jernbanen fortsatt blir mer og mer akterutseilt.

– *Betyr dette at de store potensialene for gods på jernbanen på lengre sikt ligger i mulighetene gjennom Østfold og ut mot Europa?*

– Ja, når vi ser på de store godsstrømmene som kommer fra kontinentet, så er jeg ikke i tvil om at potensialet her er på mellom 12 og 15 godstog i døgnet. I dag kjører vi tre.

Avgjørende viktig

– *Hvor viktig for jernbanens framtid er det at regjeringen og Stortinget følger opp programmet?*

– Jeg opplever det som helt avgjørende viktig - ikke bare for oss som driver med gods, men for samfunnet som helhet. Jeg mener derfor at samferdselspolitikk er næringspolitikk. Hvis vi klarer å få til en



Dobbeltspor: – Med et høyhastighetsdobbeltspor mellom Oslo og Göteborg ville toget uten tvil hatt helt andre markedsandeler i gods- og persontrafikk enn i dag, sier CargoNets sjef Kjell Frøyslid.

(Alle foto: Tore Holtet)





„ ... bare det gode tilbudet som får mer gods over på bane

Økte: – I fjor økte vi med 18 prosent. Det betyr røft mellom 30.000 og 50.000 færre trailerturer på veiene mellom de store byene, forteller CargoNet-sjefen

god, rask og kostnadmessig fornuftig forbindelse, spesielt fra Oslo og ned på kontinentet, så vil det være et formidabelt pre for norsk næringsliv.

– Politikerne sier at de skal prioritere miljøet og få gods over fra vei til bane. Skal de lykkes med det, er det helt avgjørende at bilens konkurransefortrinn blir mindre. Det er ikke hva samferdselsministeren og jeg sier, som får mer gods over på bane. Det er bare det gode tilbudet som får mer gods over på bane. Så enkelt er det.

Bedre kvalitet

– *Hva slags godstilbud vil du kunne tilby dine kunder om Handlingsprogrammet gjennomføres?*

– Satsingsområdet vårt er kombinerte transporter av høyverdi gods. Da betyr punktlighet og kvaliteten på transporten veldig mye. Vi hadde i fjor en vekst i kombinerte transporter på hele 18 prosent. Jeg er overbeist om at det i hovedsak skyldes at vi har hatt en bedring i kvaliteten.

– For meg er Handlingsprogrammet et program som sier at kvaliteten på norsk jernbane vil bli bedre. Når kvaliteten på norsk jernbane blir bedre, så øker kvaliteten på våre tilbud til våre kunder. Da øker volumet. Så enkel er sammenhengen her.

Bedre tilbud

– Det som vi også ser muligheten til, er å øke frekvensen, antall godstog per døgn.

Målet er etter hvert å få en frekvens på godstog i Syd-Norge som gjør at våre kunder nesten når som helst kan komme med en container til Alnabru, og de vet at i løpet av en to - tre timer er varene på et tog til en av de store byene som vi kjører på.

– Den muligheten øker når vi får redusert problemene med kø i Oslo-området, og vi får mulighet for å kjøre flere tog på fjernstrekningene. Kundene våre vil rett og slett få et bedre tilbud om Handlingsprogrammet blir gjennomført.

Mer gods på bane

– *Vil Handlingsprogrammet gi mer gods på banen i 2015?*

– Svaret er ubetinget ja. Fjerningen av flaskehalsene i Oslo-området vil gi friere flyt i godstrafikken og dermed øke både kapasiteten og kvaliteten.

– *Våger du å si hvor mye mer gods enn i dag?*

– I fjor økte vi som sagt med 18 prosent. Det betyr røft mellom 30.000 og 50.000 færre trailerturer på veiene i hovedsak mellom Oslo og de store byene Bergen, Trondheim og Stavanger. Markedsandelen i disse korridorene begynner å bli ganske bra.

– Klarer vi virkelig å få til en infrastruktur som har kapasitet, så er det godsvolumer til å kjøre avganger hver time med godstog mellom de store byene i Sør-Norge. Men hovednøkkelen til svaret på

spørsmålet ditt ligger i det formidable potensialet som godsmengden over Svinesund i dag representerer, avslutter Kjell Frøyslid.

svein.erik.bakken@jbv.no

” Potensialet er derfor formidabelt

Handlingsprogrammet III

Følgende anlegg vil kunne fullføres eller påbegynnes i perioden videre fram til 2015:

- Oslo – Kolbotn, nytt dobbeltspor, påbegynnes
- Sandbukta - Moss – Såstad fullføres
- Holmestrand – Nykirke, nytt dobbeltspor fullføres
- Farriseidet - Porsgrunn, ny trasé fullføres
- Ringeriksbanen, Bergensbanens forkortelse, påbegynnes
- Dobbeltsporparseller Eidsvoll - Hamar 2-3 stk, fullføres

Frist for politisk behandling og merknader til Høringsutkastet er 1.mai.

Krokfot skaper ikkje framgang

Omdanninga av BaneService til AS gir statselskapet vilkår på linje med private. Dermed blir konkurransen om oppdraga for Jernbaneverket og andre kundar meir reell og opnar for nye moglegheiter for norsk jernbane.

Jernbanesporet skal vere statleg. Og det er ikkje privatisering av sporet om private bedrifter får vere meir med på vedlikehaldet. Det er stadig private firma som arbeider med utbetring og vedlikehald også av Stortingsbygningen. Eg har ikkje høyrte om nokon som kallar dette «privatisering av Stortinget».

Konkurransen verkar

Poenget med konkurranse er ikkje å spare pengar, men å gi passasjerane eit betre tilbud for ressursane vi set inn.

Løyvingane til jernbaneformål er høgare i denne stortingsperioden enn nokon gong før med unntak av den ekstraordinære utbygginga av Gardermobanen. Satsinga vil også dei komande åra vere stor, og kvar krone vil vere meir verd.

Erfaringane frå omstilling og auka konkurranse er stort sett positive. Konkurranse har medverka til at viktige institusjonar som Posten og det gamle Televerket i dag hevdar seg godt og yter betre tenester enn nokon gong før. Utskillinga av Mesta frå Statens vegvesen gav også dette selskapet meir dynamikk. Optimisme og pågangsmot pregar i dag dei tidlegare monopolbedriftene.

Også i jernbanesektoren ser vi dei første positive resultatane. «Trusselen» om konkurranse har gjort at vi har beskikket vårt bo raskere enn vi ellers ville ha gjort».

» Lars Skålnes gir uttrykk for viktige tankar



«*Samd med han*»: –Å vedta noe ett år og snu alt opp ned neste år, det er det samme som å spenne krokfot på oss, sa administrerende direktør i Baneservice AS, Lars Skålnes, til Jernbanemagasinet. «Eg er heilt samd med han», skriver Petter Løvik.

sa konsernsjef Einar Enger i NSB i høyring med samferdselskomiteen.

Viktige tankar

Optimisme og entusiasme er viktig for å få framgang. Det er avgjerande at leiarar på alle nivå går laus på oppgåvene med positiv og offensiv innstilling.

Lars Skålnes gir uttrykk for viktige tankar i Jernbanemagasinet nr. 1 i år. Han er

Månedens
gjest:

Petter
Løvik

Ledar Stortingets
samferdselskomité (H)



administrerende direktør i Baneservice AS og meiner at ein må endre både haldningar og åtferd. «Nå kan vi ikke gjøre avtaler mann og mann imellom og fikse ting og si: «Sånn har vi alltid gjort det.»»

Viktig leiaransvar

Skålnes ser for seg nokre få store selskap og mange små nisjeselskap som konkurrerer om arbeidet, og at mange jernbanefolk kan tenke seg å starte egne selskap.

«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,» seier Skålnes.

Eg vonar, og reknar med, at også andre leiarar i Jernbane-Norge går til oppgåva med den same positive innstillinga.

Krokfot eller heiarop?

Sosialistane på Stortinget har kjempa mot oss heile vegen i denne omstillingsprosessen. Og dei vil ha omkamp.

«Vi vil reversere mest mulig,» seier Arbeiderpartiet.

Det er det aller verste ein kan gjere.

«Å vedta noe ett år og snu alt opp ned neste år, det er det samme som å spenne krokfot på oss,» seier direktøren i Baneservice AS.

Eg er heilt samd med han.

La oss nå stå samla og heie fram den positive omstillinga og utviklinga. Krokfot skaper sjeldan framgang.

– Vær årvåken – ikke redd

– Vi ønsker at de reisende skal være årvåke, men ikke redde. For skremmer en folk vekk fra toget, øker ulykkene på veiene. Det viser erfaringene fra USA etter terroraksjonene 11. september i 2001.

SVEIN ERIK BAKKEN

Det sier etatsdirektør for sikkerhet og virksomhetsutvikling, Ove Skovdahl, i et intervju med Jernbanemagasinet om hvilke konsekvenser terroraksjonen på de tre jernbanestasjoner i Madrid i fjor har fått for Jernbaneverkets (JBV) beredskap mot terror.

Utsatt terrormål

– Bekreftet terroraksjonen i Madrid at jernbanen er et utsatt terrormål?

– Ja, anslag mot transport som samler mange mennesker på ett sted, vekker alltid stor oppmerksomhet og er derfor interessante mål for terrorister.

– Hvilke konsekvenser fikk terrorbombene i Madrid for beredskapen på jernbanen i Norge?

– Vi hadde fra før en beredskap for å takle kriser, krig og den slags ting. Etter terroraksjonen i New York og USA 11. september 2001 drøftet vi sammen med trafikktøverne våre beredskapsplaner.

– Etter terroraksjonene på jernbanestasjonene i Madrid trådte vi sammen på nytt og drøftet hvordan terrorister kan ramme jernbanen i Norge. Videre hvordan vi kan medvirke til å hindre slike aksjoner og hva vi kan gjøre om noe slikt likevel skjer på vårt jernbanenett. Vi tok utgangspunkt i det vi hadde gjort etter 11. september og bearbeidet det ytterligere.

” Alle mål som vekker stor oppmerksomhet, er interessante for terrorister

” Vi må ikke skremme folk vekk fra toget



Ikke skremme

– Gjorde dere noen endringer som følge av aksjonene i Madrid i forhold til hva dere gjorde etter New York?

– Ja. Etter New York drøftet vi blant annet et opplegg for aktivt å oppfordre folk til ikke å forlate bagasjen ubevoktet på stasjonene. Etter Madrid bestemte vi oss for å sette dette tiltaket ut i livet.

– Vi mente at vi kunne gjøre det uten at det ville vekke for stor oppmerksomhet og uten å skremme folk vekk fra toget. I ettertid kan vi se at det var en riktig vurdering. Vi har ikke fått noen negative reaksjoner på tiltaket. Vi tror de aller fleste oppfattet tiltaket som positivt og naturlig etter det som skjedde i Madrid.

Ikke ønskelig

– Er beredskapen nå så god at dere kan hindre Madrid-lignende terroraksjoner mot det norske jernbanenettet?

– De viktigste tiltak for å hindre Madrid-lignende aksjoner mot jernbane i Norge er det Politiets Sikkerhetstjeneste som står for. Europeisk erfaring tilsier at det er innenfor etterretnings- og overvåkingstjenesten at en kan forebygge slike aksjoner. Jeg tror ingen ønsker flyplass-sikkerhets-tilstander på alle norske stasjoner og holdeplasser.

Flere tiltak

– Er det gjennomført andre tiltak som de reisende og publikum ikke merker?

– Ja, det er det. Flere overvåkningskameraer er tatt i bruk. I tillegg er overvåkingen mer samordnet. Vi har også øvet oss på en del rutiner slik at vi kan heve oppmerksomhetsnivået.

– Er det satt inn flere vakter?

– I perioder har vi gjort det, og vi har økt muligheten for raskt å sette inn flere tiltak om det skulle bli nødvendig. Det er Politiets sikkerhetstjeneste som har oversikt over tvilsomme elementer og om de planlegger ting. Vi må stole på at politiet har det, noe jeg personlig tror de har. Vi regner derfor med å bli varslet av politiet. Når vi får varsel, kan vi ganske raskt gjennomføre tiltak. Det vil både være synlige og ikke-synlige tiltak.

Stoler på politiet

– Hvor trygt er det å reise med jernbanen når det gjelder faren for terror?

– Det er umulig å gardere seg fullt ut mot alle typer terror. Vi må stole på at politiet har oversikt over tvilsomme grupper og varsler oss når det er nødvendig. Du skal med andre ord ikke være redd om du ser et mørkhudet menneske med ryggsekk gå inn på et tog. Sånn skal vi ikke ha det i samfunnet vårt.

– Er det bare på Oslo S at beredskapen er skjerpet, eller er den det generelt på alle stasjoner og jernbaneanlegg i Norge?

– Vi har sett på alle steder der folk er samlet, og vurdert hva som kan være interessante terrormål. Oslo S og Oslo-tunnelen er områder med mange mennesker og som er av stor strategisk betydning. De er dermed områder der en aksjon vil få stor oppmerksomhet.

– Vi skal heller ikke se oss blinde på ryggsekkbomber; det er mange andre måter å skaffe seg oppmerksomhet på, noe vi har gått systematisk gjennom.

Håpløs å gardere seg mot

– Er frykten for terror overdreven som følge av at president George W. Bush har kjørt den fram som vår tids største trussel mot fred og sikkerhet i verden?

– Det synes jeg ikke det er riktig at jeg uttaler meg om.

– Var scenariet med nervegassangrepet på Oslo S som Forsvarets forskningsinstitutt (FFI) lagde gjort på oppdrag fra JBV?

– Nei, det var en øvelse som ble bestilt av andre myndigheter. Vi har drøftet gjennom erfaringene fra den. Dette er i tillegg



Ryggsekk: Ikke vær redd om du ser en mørk hudet med ryggsekk, sier sikkerhetsdirektor Ove Skovdahl.

en form for terrorisme som det nesten er håpløst å gardere seg mot, sier Skovdahl og viser til terroraksjonen mot undergrunnsbanen i Tokyo i mars 1995, hvor 12 mennesker ble drept og over tusen måtte behandles på sykehus.

Avansert

– Det var et diskret angrep som ingen skjønte sammenhengen i før etter lang tid. Nervegassen spredte seg fra tog til tog over store deler av banenettet via de reisende. Dette var en helt annen form og mer avansert form for terror enn bruk av enkle bomber plassert i ryggsekker.

– Hva kan de ansatte på jernbanen gjøre for å redusere terrortrusselen?

– Det samme som du kan gjøre som privatperson ellers i livet. Nemlig å være på vakt og følge med på det som kan være mistenkelig, sier sikkerhetsdirektøren og viser i den forbindelse til erfaringene fra Frankrike med bevæpna vakter overalt.

Mindre årvåkne

– Bruken av bevæpna vakter overalt i Frankrike har ført til at det er blitt vanskeligere å få publikum til å være mer årvåkne. I stedet slapper folk av. De tenker som så: her er det noen som passer på meg, så

da behøver ikke jeg passe så godt på. I Norge har vi ikke slike bevæpna vakter, og vi passer på hverandre alle sammen. Sånn sett mener jeg vårt system er en styrke.

– Men det har blitt mange vakter på Oslo S også?

– Ja, men ingen står med våpenet klart.

– Så du er ikke redd for at ubevæpna vakter også kan svekke vår årvåkenhet?

– Nei, det tror jeg ikke, avslutter Ove Skovdahl.

svein.erik.bakken@jbn.no





» Vi var alle med i togene den morgenen

Spansk jernbane slikker sine sår

MADRID: Død og lemlestelse, ødelagte tog og perronger. Terrorbombene i Madrid den 11. mars 2004 rammet det spanske jernbaneselskapet hardt. Ett år etter har passasjerene kommet tilbake, men de snakker mindre med hverandre og er blitt mer mistenksomme.

JENS ULRICH PEDERSEN

Det stiger røyk opp fra den ødelagte togvognen. På sporene ligger blødende mennesker. Mange av dem med skrekkelige amputasjoner fordi de har fått sprengt en arm eller et ben av. De såredes skrik av smerte og dødsangst blander seg med lyden av sirenene fra ambulanser som kjører i nesten endeløs pendelfart til sykehusene.

Det lignet en scene fra Dantes helvete da tre togstasjoner i Madrid ble rammet av terroranslag den 11. mars i fjor. Den morgenen reiste selveste døden med nærtogene. Og midt i morgenrushet, da det var flest passasjerer om bord, sprengte de islamske terroristene sine bomber. Med den ene hensikt å spre så stor ulykke som mulig.

Bombemennene tok livet av 191 mennesker, samt et ufødt barn i magen på sin høygravide mor. Minst 1.500 andre fikk kvestelser, noen så alvorlige at de er blitt

invalide for livstid. Andre – heldigvis de fleste – kun av lettere karakter.

Mistet passasjerer

Men de islamske terrorister gjorde også stor skade på det spanske jernbaneselskapet, Renfe. Ikke nok med at bombemennene ødela fire togsett, jernbanespor, perronger og andre anlegg på de tre stasjonene. De skremte også folk vekk, og i resten av mars og april måned mistet Cercanias, Renfe's nærtrafikktoget, 8,9 prosent av sine kunder eller nesten to millioner passasjerer i hovedstadsområdet.

I mai lettet gråten, angsten, raseriet, fortvilelsen og den kollektive sorgen, og madridborgerne vendte tilbake til togene. Men terroren satte sitt preg på resultatet for de første ni månedene av 2004. Ganske visst kunne Renfe presentere et overskudd, men de 58,6 millioner EURO var 25 prosent mindre enn i samme periode i 2003.

I dag fungerer hovedstadens «puls-

årer» på samme måte som før massakren den 11. mars 2004. Allikevel er stemningen ikke den samme som før. Folk snakker mindre og er mye mer på vakt overfor mistenkelig bagasje. Som kjent skjulte terroristene sine bomber i ryggsekker som de etterlot i togene den morgenen da helvetet brøt løs.

Nøye planlagte aksjoner

Terroristene hadde planlagt sine aksjoner slik at bombene gikk av samtidig i togene på alle tre stasjonene. Atocha-stasjonen, den ene av Madrids to hovedstasjoner, ble verst rammet med sju bomber i to tog. Opptak fra perrongens kamera viser hvor-



Hellig sted: Etter massakren på de tre jernbanestasjonene i Madrid 11. mars i fjor ble de tre stasjonene forvandlet til hellige steder for ofrene.

(Foto: Renfe.)

Madrid AVE
Puerta de Atocha



dan passasjerene flykter i vill panikk oppover trappene, faller over hverandre i iveren for å slippe vekk fra det helvete av ild, blod og skrik som brøt løs da bombene eksploderte i et av togene ved perrongen. På stasjonene El Pozo og Santa Eugenia var bildene de samme: død og lemllestelse.

Tente lys og avskjedsdikt

Etter massakren forvandlet passasjerene spontant de tre stasjonene til hellige steder for ofrene. Tusener av mennesker tente stearinlys, lagde blomster og skrev dikt og avskjedsbrev. Folk stod og gråt og ba bønnen ved disse minnealterne som vokte seg større og større på stasjonsgolvene. Men etter 40 dager ble de erstattet av en PC-terminal, kalt «Ordenes Plass», der passasjerene har skrevet budskap som:

«Vi glemmer dere aldri!»

«Vi var alle med i togene den morgenen!»

«Hvorfor?» Eller bare: «Nok!»

Man kan lese flere budskap eller skrive sine egne minneord på adressen www.mascercanos.com

Terrorvalg

Var terroristene ute etter å blande seg inn i den spanske valgkampen? Var deres egentlige hensikt å styrte den konservative Aznar?

Svarene på disse spørsmålene vil alltid henge i luften. Men kjensgjerningen er at sosialistene vant parlamentsvalget tre da-

” Renfes lokaltog mistet nesten to millioner passasjerer

ger etter det verste terrorattentat i nyere tid i Europa.

Meningsmålingene hadde ellers spådd en sikker seier til de konservative. Men spanjolene straffet den konservative regjeringen fordi den etter manges mening forsøkte å skjule hvem som sto bak attentatet. Mens stadig flere indisier pekte på islamske terrorister, holdt José Maria Aznars regjering fast på at den baskiske terrorgruppe ETA sto bak. De konservative har siden avvist alle beskyldninger om forsøk på å fortie eller manipulere sannheten. Men der er ingen tvil om at de hadde interesse av at ETA og ikke islamske terrorister var de ansvarlige for massakren.



Normalt: Etter år etter terrorbombene i Madrid fungerer byens «pulsårer» på samme måte som før, men stemningen er ikke den samme. (Foto: Jens Ulrich Pedersen).

Straff?

Noen av de antatte gjerningsmenn, der sitter varetektsfengslet, har sagt at attentatene var straffen for at Aznar hadde støttet USAs og Storbritannias krig i Irak - ikke med egne tropper, men med moralsk støtte. På øygruppen Azorene lot Aznar seg fotografere sammen med Bush og Blair som én av de tre regjeringssjefer som erklærte Saddam Hussein krig.

Spanjolene var ikke enige med ham. Faktisk sa ni av ti nei til krigen. Allikevel sendte Aznar spanske soldater til Irak for å hjelpe til med å rydde opp. Da den nye, sosialistiske regjeringssjef, José Luis Rodríguez Zapatero, overtok regjeringmakten, besluttet han som sin første handling å trekke de 1.300 spanske soldatene hjem fra Irak.

Spanjolene var glade, men Bush ble sur og beskyldte Zapatero for å bøye seg for terroristenes krav. Og det fikk forholdet mellom Spania og USA til å kjølnes.

Terrorsentral for Al Qaida

Tre uker etter attentatene 11. mars sprengte sju menn seg selv i luften i en leilighet i en Madrid-forstad. Selvmordsaksjonen ryddet all tvil av veien om gjerningsmennene bak massakren i nærtrafikktoget. De tilhørte en islamsk terrorgruppe med sannsynlig tilknytning til Al Qaida.

Andre, omkring et halvt hundre menn, hovedsakelig fra Marokko og Algeri, hadde en finger med i spillet, mener under-

søkelsesdommeren og politiet.

Men det kan være mange flere. Det fryktes at minst 300 radikale muslimer og mulige terrorister bor i Spania, og at landet er blitt terrorsentral for Al Qaida og andre islamske grupper. Disse gruppene har forbindelse med hverandre i Europa, som et stort edderkoppnett, mener politiets terreksperter.

ETAs bomber

Det statseide jernbaneselskapet har tidligere vært rammet av terror. Stort sett hver sommer siden 1980-årene har den baskiske terrorgruppen ETA anbrakt bomber på jernbanespor og stasjoner. Og julaften 2003 kunne gruppens liste med 850 døds-ofre blitt mye lengre.

Terrorister hadde stilt to ryggsekker hver med 25 kg sprengstoff i et lyntog som kjørte mot den spanske hovedstad. Bombene var to og en halv gang så kraftige som dem som de islamske terroristene brukte 11. mars. De var satt til å eksplodere idet toget kjørte inn på Madrids andre hovedstasjon, Chamartin, ved 18-tiden på julaften.

Det er ikke vanskelig å forestille seg det blodbad som bombene ville ha forårsaket i det fulle juletoget hvis ikke politiet hadde rukket å desarmere bombene og anholde de to ETA-terroristene som sto bak. Blodbadet ville trolig ha blitt enda verre enn det som kom den 11. mars 2004.

Vannmannen

Skandale, skrek de i munnen på hverandre. Tunnelen lekker! Og det fortsetter den å gjøre, lenge etter at sensasjonsopplagene har tørket inn. – Det er helt normalt at det renner vann i fjellet, slår Jernbaneverkets egen hydrolog Steinar Myrabø fast.

PER RATHE

Aftenposten prøvde seg igjen her forleden: Romeriksporten lekker fortsatt som en sil, rapporterte avisen.

– Ja da, det lekker, men ikke som en sil, sier Steinar Myrabø. – Det er der nede i grunnen vannet hører hjemme, og når mennesket påvirker vannbalansen, kan det føre til skader. Det skal ikke store ubalansen til for å lage setningsskader.

Nå lekker det litt mindre enn før, men det vil nok fortsette å lekke, opplyser han.

Styres fra kontoret

Dette var bakgrunnen for at NSB Gardermobanen ansatte en hydrolog i 1999, en som jobber i grenselandet mellom meteorologi og geologi, ifølge fagmannen selv. Oppdraget var å bygge opp et automatisk overvåkingssystem av Romeriksporten og nærmiljøet rundt.

– Under Puttjern ble grunnvannstanden forstyrret, i boligområdene poretrykket. Vi bruker benevnelsen poretrykk om vannet som naturlig befinner seg i løsmasser med tett leire over, forklarer Myrabø.

Nå styrer han det ferdige, og selv på verdensbasis unike, automatiske overvåkingssystemet fra kontoret i Oslogate 3. Ute i felten har han mellom 30 og 40 brønner, hvorav 20 er automatisert og langt over hundre grunnvannsmålere,

Min arbeidsdag

Navn: Steinar Myrabø

Alder: 48 år

Arbeidssted: Oslogate 3

Tittel: Hydrogeolog

Begynte som: Hydrogeolog i NSB Gardermobanen i 1999

Bor: Nannestad



Kompetanse: – Jeg har omfattende kompetanse på de fleste problemer som har med vann å gjøre, sier Steinar Myrabø.

hvorav 30 er automatisert. Og en rekke gode kolleger fra andre etater og instanser til hjelp.

– Endrer balansen seg, kan vi sette inn tiltak straks, forsikrer han.

– Vi bruker infiltrasjonsanlegget for å gjenopprette de naturlige svingningene.

” Naturen er i likevekt, men det er en ny type natur

Jeg hadde folk oppe ved Puttjern for et par uker siden. Fisken og andre organismer er tilbake. Naturen er i likevekt, men det er en ny type natur. Vi har kontroll i Østmarka, men boligområdene må overvåkes tett, sier Myrabø, som er aktiv i Naturvernforbundet og brenner for Jernbaneverkets bedriftsidrettslag, der han er leder.

Ber om å bli brukt mer

– Du må få med noe om bedriftsidrettens fantastiske sosiale funksjon, krever han. – Vi har vokst til det største idrettslaget på jernbanen med 120 medlemmer. Det er der jeg har nettverket mitt.

Så fikk han også sagt det, men tilbake til det automatiske overvåkingssystemet: Det koster rundt fire millioner kroner i året, hvorav en million går med til å kjøpe drikkevann.

– Det er vel anvendte penger, med dette anlegget kan vi også etterprøve påstander om skader. I førstningen ble det utvilsomt gitt erstatning for skader som ikke var påført av Romeriksporten.

Myrabø er en kompetent frifant som får dyrket naturen, men nå begynner arbeidet å bli litt vel rutinepreget. Han føler seg også litt bortgjemt i region Øst.

– Jeg ønsker å bli mer brukt. Jeg har omfattende kompetanse på de fleste problemer som har med vann å gjøre, snø inkludert, og skulle ønske jeg fikk flere forespørsler, sier Steinar Myrabø.

Møte med: Lars Borgen, landsrådsleder for elektropersonalet i NJF

– Brems nå litt

- Vi som jobber ute, var fleksible og omstillingsdyktige. Den som drister seg til å ta over driftsvedlikeholdet, kan fort gå på trynet, sier Lars Borgen. Derfor håper han at nedbemanningen ikke går for fort. At han går på bremsekurs, har ingenting med det å gjøre.

PER RATHE

Tillitsvalgte har ord på seg for å trenere og motarbeide. Så når jeg ber lederen av Elektropersonalets landsråd, Lars Borgen, om et intervju og han svarer: – Det kan bli vanskelig å finne tid, jeg skal på bremsekurs de to neste ukene... Ja, så fristes jeg til å gjøre meg munter på hans bekostning.

«Nye aktører vil få seg en stor overraskelse»

Men kurset er helt uskyldig, det foregår i Jernbaneverkets regi, og skal oppgradere ham og andre med UR 23 fra bare å være fører av arbeidsmaskin til å bli fullverdig lokfører. Etter kurset gjenstår det bare en psykoteknisk prøve og godkjenning på ulike materielltyper før de er kvalifiserte til å jobbe som lokførere. Det er et ledd i moderniseringen av jernbanen i Norge.

– En mulig redningsplanke?

– Ja, for de yngre så. Men elektropersonalet stiller også sterkere enn mange fordi vi har offentlig fagbrev, som kan brukes utenom jernbanen, sier Lars Borgen.

– Burde ha slått i bordet

La det være klart, den sindige hardingen er ikke ute etter å sabotere. Derimot håper han at Jernbaneverket ikke utradrer hele driftsapparatet før man, etter hans mening, får bevist at det var en dårlig idé. – De vil ikke klare å sette det ut, i hvert fall ikke å få mer bane igjen for pengene. Eventuelle nye aktører vil få seg en stor overraskelse når de ser hvor lite tilgjenge-

lig sporet er, spår Borgen.

Han er også kritisk til sin egen bedrift.

– For ett år siden konkluderte Jernbaneverket, etter grundig forarbeid, med å redusere bemanningen med 400 og kjøpe tilbake 100 årsverk. Det er ikke marked for å gå lenger i Norge. Så sier Stortinget 1000. Jernbaneverket risikerer å ikke klare forpliktelsene sine. Hvordan kan Jernbaneverkets ledelse forsvare det? Den burde ha protestert mer. Noen burde kanskje til og med ha slått i bordet og eventuelt tatt sin hatt og gått, sier Borgen.

Borgen råder medlemmene sine til ikke å ta imot tilbudene som nå lanseres.

– Men de som er lei av å jobbe i Jernbaneverket har en mulighet nå, som de selvsagt bør vurdere, sier han.

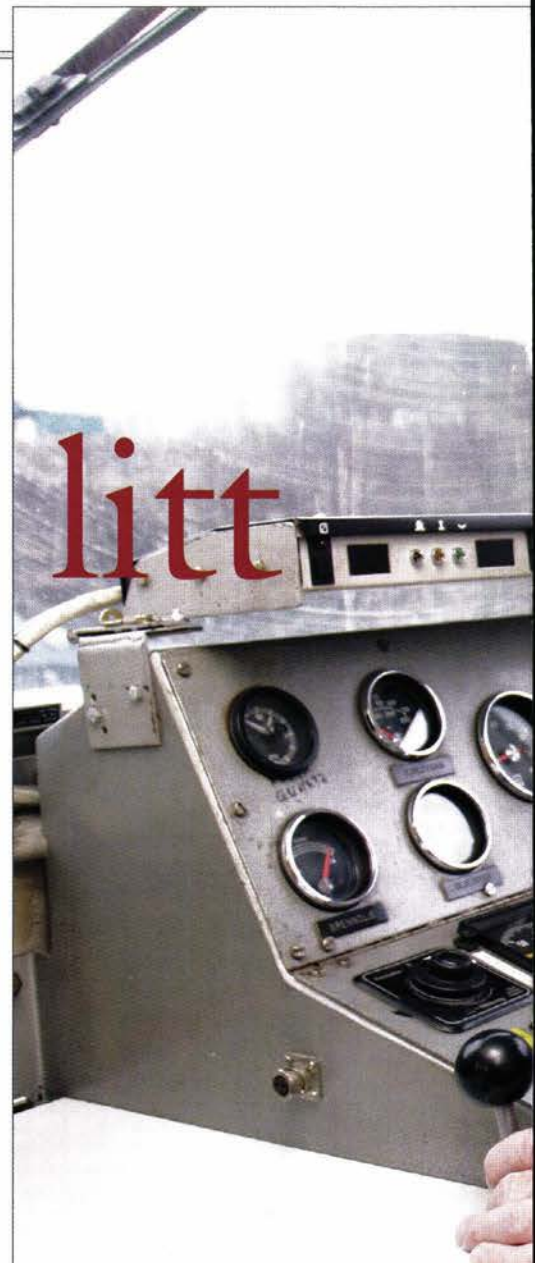
Ikke frikjøpt

Borgen er ikke frikjøpt som tillitsvalgt på fulltid, men det har blitt få nattskift på ham det siste året.

– Vi går fire på laget, og det har stort sett gått greit å ta seg fri fra nattskiftene. Det har vært nødvendig for å skjotte oppgavene som tillitsvalgt. Det siste året har det ikke blitt så mye jobbing, men jeg tar beredskapsvaktene mine og klarer å opprettholde kompetansen, sier han.

Å frikjøpe ham til fagforeningsarbeid kan være en måte å berge én kollega på. Men vil han ha noen medlemmer å være tillitsvalgt for?

– Stromforsyning er riktig nok i ferd med å bli faset ut, men i Norge er dette miljøet, og markedet for slike oppgaver, svært lite. Dersom Jernbaneverket skal ha



Tror ikke det går: – Disse jobbene blir det ikke rare konkurranseutsettes, men ble nektet å delta i konkurransen. Gjennom BaneProduksjon hadde vi vist at vi var omstillingsdyktige og fleksible, og hva som er den mest effektive måten å drive driftsvedlikehold på når tilgangen til sporet er så begrenset som i Norge, sier Borgen.

utført driftsvedlikehold og beredskap på kontaktledningsanlegget, tror jeg ikke de kan kvitte seg med oss. Jeg tviler på om Jernbaneverket har nerver til å redusere beredskapen, i hvert fall ikke her på Østlandet. Jeg føler mest for dem som jobber ute i periferien, spesielt på linjen.

Radikal forening

– Vi fikk sjokk da vi etter å bli tilbakeført til forvaltningen fikk beskjed om at vi skulle konkurranseutsettes, men ble nektet å delta i konkurransen. Gjennom BaneProduksjon hadde vi vist at vi var omstillingsdyktige og fleksible, og hva som er den mest effektive måten å drive driftsvedlikehold på når tilgangen til sporet er så begrenset som i Norge, sier Borgen.

Derfor er han særlig skuffet over at personalet ikke har blitt hørt.

– Jeg har deltatt i alle rundene med omstilling de siste tjue årene, og opplevd



nsen om, spør Lars Borgen.

(Foto: Per Rathe).

at innspillene våre aldri har blitt tatt hensyn til.

Elektropersonalets forening har hatt ord på seg for å være en radikal forening. Borgen mener det er både overdrevet og

«Jeg tviler på om Jernbaneverket har nerver til å redusere beredskapen» misvisende. – Det er en kjent sak at vi har noen erklærte RV-ere, men vi er en sterk forening i egenskap av vår

faglige styrke. Det finnes nok dem som har fryktet at vi skulle bli jernbanens svar på heismontører og flygeledere, sier han.

Se til Sverige

Flertallet på Stortinget brukte Sverige som foregangseksempel for konkurranseutsetting, men Borgen mistenker dem for ikke å ha gjort lekse si.

– I Stortinget ble det argumentert for å gjøre som svenskene. Riktig nok har Sverige konkurranseutsatt driftsvedlikeholdet, men de har beholdt en resultatenehet i Banverket, som konkurrerer om driftsvedlikehold i Sverige og tar oppgaver i utlandet.

Når tilbakeføringen til forvaltning strandet, mener Borgen de kunne ha gått tilbake til modellen med BaneProduksjon. Men det toget har vel gått?

– Opposisjonen har jo gått langt i å love å reversere beslutningen. Den kan vanskelig gå tilbake på det om den vinner valget til høsten. Spørsmålet er bare hvor langt nedbemanningsprosessen har kommet innen den tid. Det vet dagens politiske flertall og deres medsammensvorne. Jernbaneverket vil bli hardt presset for å holde høyt tempo i omstillingen, sier Borgen.

– Og bremsekurset, hvordan gikk det

med det?

– Alle ble godkjent, så nå er det bare å bremse for fullt, smiler Lars Borgen.

Lars Borgen (58)

- Begynte som ekstra ledningsoperatør i NSB i 1968 på Finse
- Har hatt ulike stillinger i NSB og Jernbaneverket, blant annet elektromesterassistent og strekningsleder
- Ble omstasjonert fra Finse til Ledningsavdelingen/Strømfor-syning på Alnabru i 1971
- Er leder for Elektropersonalets landsråd, medlem av forbundsstyret i NJF, medlem av SAMU og Personalkomiteen i Jernbaneverket



Signerer: Jernbanedirektor Steinar Killi signerer forliksavtalen sammen med administrerende direktor Matthias Peter i Bane Tele AS. I midten meglar Christian Fredrik Michelet (Foto: Tore Holtet)

Forlik med BaneTele

Jernbaneverket og Bane Tele AS har gjennom forlik inngått reviderte leieavtaler. Avtalene sikrer Jernbaneverket kontroll over egen infrastruktur samtidig som de gir BaneTele et bedre grunnlag for å hevde seg i markedet.

Partene skal arbeide for at avtalene skal gjennomføres innen 18. mai 2005. Innen den tid skal partene i fellesskap spesifisere det utstyret som skal overtas av Jernbaneverket, samt tilhørende driftssystemer og dokumentasjon.

Bakgrunnen for forliket er at partene ikke klarte å komme til enighet etter to år med forhandlinger. Våren 2004 ble det oppnevnt en meglar til å løse tvisten, og sommeren 2004 avga han innstilling til departementene med forslag til forliksavtale mellom partene. Etter at departementene har foretatt mindre endringer i den foreslåtte avtaleteksten, ga Samferdselsdepartementet Jernbaneverket direktiv om å skrive under forliksavtalen.

GM selger sin «jernbane-avdeling»

General Motors har levert trekraft til NSBs diesellok i mer enn 50 år. Nå har GM vedtatt å selge ut hele sin avdeling for elektromotorer, Electro-Motive Division (EDM).

Avdelingen omfatter i tillegg til lokmotorer også motorer for elkraftproduksjon, skipsmotorer og motorer til industrien. Kjøper er en investorgruppe ledet av Greenbriar og Berkshire Partners, som tidligere har vært en del av GM-gruppen. Vilkårene for overdragelsen vil ikke bli offentliggjort.

Siden oppstarten i 30-årene har GM produsert mer enn 58 000 dieselelektriske lok til kunder i 73 land. Det er i dag mer enn 100 land i verden som bruker dieselelektrisk fremdrift til sine tog.



Størst: Siden oppstarten i 30-årene har GM produsert mer enn 58 000 dieselelektriske lok til kunder i 73 land. Blant disse, arbeidshesten Di3 602, som ble restaurert til jernbanens 150-årsjubileum i 2004. (Foto: Ø. Grue)

Små-nytt

Ny storordre til Bombardier

Togprodusenten Bombardier har fått en ny, stor ordre til de franske jernbaner. Verdien av ordren som omfatter 100 nye høykapasitetstog til bruk i regionaltrafikken, er rundt 350 millioner EURO. Togsettene vil bli levert mellom desember 2007 og februar 2009, og de skal produseres ved Bombardiens anlegg i Crespin i Valenciennes-regionen i Frankrike.

Den nye ordren er en oppfølging av en tidligere bestilling fra år 2001. Når den nye ordren er effektivert, vil hele 379 AGC-tog (Autorail Grande Capacité) være på sporet. Planen er å anskaffe hele 500 AGC-tog totalt.

Toget leveres i en rekke varianter. Setekapasiteten varierer fra 160 til 220 pr tog avhengig av antall vogner i settet. Togene kan gå både på diesel til strøm eller med en kombinasjon av disse energikildene. Maksimalhastigheten er 160 km/time.

Det første AGC-toget ble levert i 2004, og i dag er 30 toget i trafikk.

Øker farten Hamburg-Berlin

Reisetiden Hamburg – Berlin er redusert med 45 minutter etter at Deutsche Bahn har satt inn nye ICE-tog (bildet) på strekningen, slik at reisetiden er redusert fra 135 minutter til 90 minutter. Etter en omfattende oppgradering av jernbanelinjen med nye broer og tunneler kan direktotogene nå kjøre i 230 km/t. Flytrafikken mellom de to byene ble innstilt i 2002, og på motorveiene buker biler og busser i dag mellom to og en halv og tre og en halv time på den vel 300 kilometer lange strekningen mellom Tysklands to største byer.

Du kan «prøvekjøre» de nye ICE-togene på www.bahn.de.

Tysk-russisk jernbanesamarbeid *Små-nytt*



Østover: Smekre linjer på sporet inntar snart russiske jernbanestrekninger: tog med samme teknologi som i disse tyske Siemens ICE-togene. (Foto: Scanpix).

Forholdet mellom Tyskland og Russland har ikke alltid vært like hjertelig gjennom historien. I den nye tids Europa er det imidlertid rom også for et jernbanesamarbeid som omfatter passasjertrafikk med tog.

Navnet på samarbeidet er TransBaltZug. Dermed får man også et hint om hvor det tysk-russiske samarbeidsprosjektet er planlagt å krysse gjennom nabostatene.

Det var den 21. desember i fjor at presidenten for de russiske jernbaner, Gennady Fadeev, og sjefen for DB-gruppen, Hartmud Medorn, og sjefen for DBs passasjertrafikk, Winfried Cliva, under-

tegnert avtalen om TransBaltZug.

Det er unektelig gått noen år siden Vladimir Iljitsj Uljanov, bedre kjent som Lenin, ble sendt gjennom Europa i en forseglet jernbanevogn for å lede opprøret mot tsaren og nøytralisere Østfronten under den 1. verdenskrig. Vi liker det nye jernbanesamarbeidet bedre.

Opp og ned i Finland

Passasjertrafikken med tog i Finland økte i året 2004. Totalvolumet på 60,1 millioner reiser er ny rekord i landet. Trafikken på lengre distanser økte med 1,8 prosent, mens nærttrafikken var uendret i forhold til året før. Også godstrafikken innenland økte i 2004, mens volumet på godstrafikken totalt gikk ned på grunn av den reduserte trafikken mellom Finland og Russland. Fallet i godstrafikken mellom disse landene var på hele 15,8 prosent, mens transittrafikken gjennom Finland holdt seg uendret.

Ikke lenger avtale med Opus Cafe

For noen år siden ble det inngått en avtale med Opus Cafe på Oslo S om rabatt ved fremvisning av fribilletten. Denne avtalen opphørte fra nyttår.

Rabattordningen ble subsidiert av Jernbaneverket for å skaffe de ansatte på Oslo S en bedriftskantine etter at Slurpen ble lagt ned, men ordningen var også tilgjengelig for andre ansatte i Jernbaneverket.

Siden Opus Cafe i liten grad har blitt benyttet som bedriftskantine for personalet på Oslo S, har man valgt å ikke fornye avtalen.

DHL tar toget

Transport- og logistikkjiganten DHL styrker sin kapasitet for jernbanetransport i Europa. En samarbeidsavtale med jernbaneselskapet TX logistics markerer starten på regelmessig godstransport på sporet mellom Lübeck/Travemünde i Tyskland og Verona i Italia.

Fra starten i januar går et godstog med 28 jernbanevogner i pendeltrafikk på strekningen. Med dette skifter rundt 130 000 tonn last transportmodus fra veg til bane. I tillegg har DHL gjort en avtale med Lübecker Hafengesellschaft mbH om samarbeid i utnyttelsen av jernbane.

Små-nytt

Toget tar andeler i Tyskland

Ifølge det tyske, statistiske sentralbyrå økte godstransportmarkedet i Tyskland med 1,6 prosent i 2004.

Som hos oss står biltrafikken for den største andelen med 76,9 prosent målt i volum og 69,8 prosent målt i tonnkilometer.

Jernbanen sto for 7,9 prosent av transporten. Gods på bane økte med 6,4 millioner tonn. Det er 2,1 prosent mer enn året før. Målt som transportarbeid økte imidlertid jernbanetransporten med hele



Tar tog: Jernbanen i Tyskland økte i fjor sin markedsandel med en halv prosent.

(Foto: Scanpix)

8,2 prosent, og jernbanetransporten i Tyskland sto for hele 15,9 prosent av transportarbeidet. Mest interessant av alt: Jernbanen økte i fjor sin markedsandel med en halv prosent.

Norsk Jernbanepersonales Turistorganisasjon (NJT)

innkaller til årsmøte onsdag den 16. mars kl 17.00 i Jernbaneskolens kantine.

Styret

DSB utfordres i England

Storbritannia er DSB med i anbuds-konkurransen om togtrafikken mellom London og Skottland. Ifølge avisen Daily Telegraph er DSBs sjanser utfordret av britisk nasjonalisme.

DSBs fremste konkurrent er britiske Great North Eastern Railway (GNER), som har trafikken på den aktuelle strekningen i dag.

45 parlamentsmedlemmer har undertegnet en støtteerklæring til fordel for GNER, og ifølge Daily Telegraph er selveste Tony Blair nå opptatt av dette spørsmålet.

Presisering om chartertrafikk

I Jernbanemagasinet nr. 1-2005 under overskriften «Ofofbanen vant fram», skriver vi at NSB og Flytoget gikk inn for å avslå Ofofbanens (OBAS) søknad om å få drive chartertrafikk på det norske jernbanenettet.

Det er ikke riktig at NSB og Flytoget direkte gikk imot OBAS søknad, men det går klart fram av vedtaket at Samferdselsdepartementet la vekt på NSB og Flytogets høringsuttalelser: «NSB AS har ikke til hensikt å innstille sin chartertrafikk.» Flytoget AS ser et betydelig utviklingspotensiale. Det er ved avgjørelsen lagt vekt på uttalelsene fra NSB AS og Flytoget AS».

I den forbindelse har vi mottatt dette innlegget fra Svein Ringstad, NSB Samfunnskontakt:

Vi viser til artikkel i Jernbanemagasinet

nr 1, side 40. NSB var en av høringsinstansene da Ofofbanen AS søknad forelå, og Samferdselsdepartementet skal i følge flere medier ha vektlagt uttalelsene fra både Flytoget og NSB tungt da det ble nei til OBAS.

NSB svarte følgende på Samferdselsdepartementets spørsmål:

«NSB har ikke til hensikt å innstille sin chartertrafikk på det nasjonale jernbanenettet, jfr. Tillatelsesforskriftens § 2-2 pkt. b). Selskapet har de senere årene vært tilbakeholdne med å påta seg charteroppdrag fordi man i en anstrengt ressursituasjon har valgt å prioritere den ordinære trafikken. Det har også vært nødvendig med en gjennomgang av trafikksikkerhetsrisikoen knyttet til chartertogtrafikk, og da særlig trafikk som innebærer operativt samarbeid med andre aktører.

NSB vil i løpet av oktober 2004 vurdere hvordan selskapet fremover skal tilby chartertogløsninger og liknende typer eks-tratogkjøring.»

Kontraktssjef Arild Borge i Flytoget AS har sendt oss følgende innlegg:

«Vi vil på det sterkeste understreke at Flytoget aldri har motsatt seg at Ofofbanens søknad ble innvilget. Det vi påpekte i vårt høringsbrev var behovet for vilkår knyttet til tillatelsen for å unngå av chartertrafikken kom i direkte konkurranse med det ordinære rutetilbudet...

...Videre foreslo vi at tillatelsen burde gjøres midlertidig slik at departementet kunne høste erfaringer og blant annet på den bakgrunn utarbeide et regelverk med forutsigbare rammevilkår».

Tog redder stormfelt skog

Små-nytt



Redningen: Jernbanen redder tømmeret som ble tatt av stormen rundt Gävle i Sverige, og eieren Sveaskog unngår kvalitetstap. (Foto: Sveaskog).

Store mengder vindfall fra norsk og svensk side av grensen blir nå hentet og kjøres rett til mottak med ett nytt jernbanesystem utviklet av Sveaskog i samarbeid med Tågab, Green Cargo og Banverket.

De første leveransene med stormfelt virke fra norsk side og fra skogene rundt Gävle og Skinnskatteberg på svensk side startet tirsdag 8. februar. Hver uke kommer 12 full-lastede tog med inntil 37 vogner til å frakte virke fra skogområdene som ble rammet hardt tidligere i vinter. Dette tilsvarer mer enn 300 lastebiler. Det er beregnet at Sveaskog ble påført vindfall i størrelsen 3 millioner kubikkmeter i vinter.

Green Cargo stålsetter seg

Den 1. februar undertegnet godsoperatøren Green Cargo en transportavtale med SSAB Tunnpålt om transport av 20 millioner tonn svensk stål. Kontrakten, som har en verdi på rundt én milliard svenske kroner, er den største enkeltkontrakt som er inngått innen godstransport med tog i Sverige.

– Full utnyttelse av kapasiteten på jernbanen er en absolutt forutsetning for at vi skal klare å håndtere denne situasjonen uten kvalitetstap på virket, forklarer Sveaskogs prosjektleder Åke Andersson. For å unngå innsektangrep og blåved må vindfallet tas rakt ut og transporteres til videreforedling.

DB dømt for strømprisjuks

Konkurransen er vanskelig – også i Tyskland. Deutsche Bahn AG er tidligere påtalt for å favorisere egne datterselskaper og diskriminere utenforstående i sin prispolitikk. Nå er også datterselskapet DB Energie, som leverer strøm til jernbanedriften i Forbundsrepublikken, dømt av regjondomstolen i Frankfurt for å gjøre det samme. Energiprissystemet begunstiger, ifølge domstolen, DB Railion med tette bånd til DB-gruppen mens utenforstående konkurrenter blir diskriminert. Det forventes at dommen vil få vidtrekkende konsekvenser i Tyskland.

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

Krafttak for økt datasikkerhet

Telenor oppdaget en PC hos en av deres private kunder. Kundens PC var medlem i et hemmelig nettverk som var sovende. Nærmere undersøkelser viste at dette var en hemmelig hær som bestod av 10.000 datamaskiner, uten at brukerne visste om det.

AV SONER SEVIN

Ved hjelp av et tett samarbeid med andre organisasjoner i verden ble hackeren som administrerte maskinene, lokalisert i Singapore.

Massivt angrep

Kjente IT-bedrifter som Microsoft, Google og Yahoo måtte ta ned serverne sine i juni i fjor på grunn av et massivt angrep fra ukjente maskiner rundt omkring i verden.

Hver dag blir flere millioner PC-er utsatt for nye virus og ormer. De fleste av disse blir stoppet av antivirusprogrammer og brannmurer, men alltid med en liten forsinkelse.

Flere millioner private PC-brukere er uten beskyttelse og dermed helt uvitende om eventuell infeksjon i PC'ene deres.

Koster milliarder

De økonomiske konsekvensene til oppryddingsarbeid etter en massiv virusinfeksjon er vanskelig å beregne, men eksempelvis er oppryddingen etter MyDoom-ormen anslått til å koste 50 til 100 milliarder dollar på verdensbasis.

Virus og trojanske hester ødelegger maskiner eller programmer. De kan også gi uvedkommende mulighet til å bruke systemene til å angripe andre systemer

”

De fleste og største sikkerhetsrisikoer er relatert til menneskelige feil



Misforståelse: – Det er en utbredt misforståelse at sikkerhet kan isoleres til bestemte komponenter, skriver Soner Sevin, som har ansvar for IT-sikkerhet i Jernbaneverket.

(Foto: Øystein Grue).

eller til å distribuere spam, barnepornografi eller andre ulovligheter.

Zombienett

Som i eksemplet ovenfor kan infiserte PC-er kontrolleres av hackere som en del av et stort nettverk. Den typen PC'er kalles «Zombie», og nettverket de er medlemmer av, kalles «Botnet». De fleste er små, men noen er store med tusenvis av PC-er som kan angripe på kommando.

Den mildeste formen for angrep er

søppelpost. Oversikter viser at bedrifter som ufrivillig står til tjeneste, har sendt ut 100.000 meldinger i løpet av én dag, noen en million. Oppdages det en slik masseutsendelse, risikerer bedriften å få kuttet sin tilgang til internett inntil zombieene er funnet og fjernet. Det går ut over bedriftens og de ansattes mulighet til bruk av nettet.

Jernbanverkets nettverk

Selv om overgangen til de nye IT-systemene ikke har gått smertefritt, er vi nå mye tryggere mot den typen angrep i Jernbaneverket enn før. Men uten årvåke brukere hjelper ikke alle våre tekniske beskyttelsessystemer så veldig mye.

Sammen med denne utgaven av Jernbanemagasinet sender vi ut til alle PC-brukerne i Jernbaneverket en IKT-sikkerhets CD. Den er laget med tanke på lett tilgjengelighet, lett navigerbarhet og ikke minst brukervennlighet. Brukerne finner en ny versjon av «Rutiner for daglig IT-sikkerhet» inni CD-coveret. Punktene som er nevnt inni denne folderen, er de som er mest relevante for brukerne, mens ting som brukerne ønsker mer informasjon om, ligger i selve CD-en.

I tillegg vil vi avholde seminarer for PC-brukere i Oslo, Drammen, Trondheim og Bergen for å informere om IKT-sikkerhet i JBV.

Holdningsskapende arbeid

Sikkerhet griper inn i alle deler av virksomheten. Det er en utbredt misforståelse at sikkerhet kan isoleres til bestemte komponenter, og at bare noen personer behøver å tenke på dette. Det er også altfor vanlig å tro at IT-sikkerhet er et spørsmål om teknologi.

Sikkerhetstiltak som berører mennesker, kan være langt mer kontroversielle og langt vanskeligere å få på plass enn installering av tekniske løsninger, men de kan også være langt mer nødvendige. De fleste og største sikkerhetsrisikoer er relatert til menneskelige feil, og det er også mennesker som vil være angripere i tilfelle et aktivt angrep.

«Skal det være litt utdanning?»

Informasjon
Informasjon

Utdanning, opplæring, videreutvikling i og utenfor Jernbaneverket skjer hver dag. Vi har mange typer læring i jernbanefagene. Norsk jernbaneskole er startet, og mange tar en form for videreutdanning på ulike nivåer.

«Fra hakke og spade til damp og stål» Heftet med denne tittelen ble skrevet for ungdomstrinnet og den videregående skolen i 1977. Her gis et innblikk i jernbanehistorien, arbeidsvilkår og lønnsforhold for jernbaneansatte gjennom tidene sammen med øvrig informasjon om jernbanens framvekst. Så kom det tider med nye skolereformer som krevde innsats for å få ungdom til å søke seg til jernbanen.

«Din framtid med jernbanen»

Slagordet kom i 1999 i forbindelse med skolereformen om videregående opplæring. For å sikre rekrutteringen til viktige jernbanerelaterte yrker som for eksempel signalmontør- og banemontøryrket måtte det markedsføring til. Brosjyren «En brosjyre for ungdom – om yrkesmuligheter i Jernbaneverket» har vært populær helt fra den kom ut i 2000. Biblioteket får fortsatt stadig spørsmål etter den og om hvilke muligheter det er for lærlingplass i JBV.

Tradisjon for å fornye kunnskapen

Vi blir ansatt med den erfaringen og utdanningen som kreves for stillingen.

Ny litteratur

EVU-kurs i sikkerhetsledelse: semesteroppgaver, Jernbaneverket, 2004. 1 ringperm

Ringpermen inneholder fem semesteroppgaver. Finnes også på CD-ROM-plate.

1. Styrke og svakheter ved dagens kontraktsdokumenter for omfattende entreprenøravtaler: sikkerhet ved konkurranseutsetting av arbeid på jernbanen/Ove Knutsen og Tor Oksnes.
2. Hvorfor må vi melde PASS?/Tom Ingulstad, Svein Ivar Johannessen og



Studier: Lokomotivførerstudent Christer Stensletten (t.v) og hovedlærer Bjørn Kristiansen bruker litteratur fra bibliotekstjenesten i studiene ved Norsk Jernbaneskole på Grorud

Etterpå er det litt variabelt hvor mye som kreves for å vedlikeholde denne kunnskapen. Noen stillinger krever jevnlig fornyelse av sertifikater og sjekk av kunnskapen. Andre står mer fritt, men har selv et ansvar for påfyll av kunnskap og videreutvikling. Husk at du har kilder til oppdatering rundt deg, både i form av personer (kolleger) og informasjon (bibliotek, utdanningsinstitusjoner).

Biblioteket støtter opp under opplæringen

Gjennom Biblioteket får du tilgang til litteratur og databaser via intranettet og ved direkte kontakt. Du kan bruke mange av Bibliotekets tjenester direkte via intranettet eller ved å ringe oss.

Stine Randmæl

3. Sikkerhetsrapportering og indikatorer/Monika L. Eknes og Guri Miljeteig
4. Skilting, merking, lyd & lys på Jernbaneverkets infrastruktur (rettet mot tredje person): «skilte vi for å ha ryggen fri»?/Vidar Westrheim
5. Hvem har ansvar for den helhetlige sikkerheten på jernbanen?/Kjetil Gjønnnes, Kjersti A. Myklebust, Kjell Vidtun og John Solem.

Bedriftsforståelse og en fornemmelse av strategi: et dynamisk perspektiv på bedrifter og strategivalg i historisk skapte forretningslandskap/Åge Garnes, Oslo Dixi omen, 2004
Stikkord: Strategisk planlegging.

Fra lærling til doktor

Biblioteket er et sted for alle uansett studienivå, og vi bestiller inn faglitteratur etter behov. Innholdet og tjenestetilbudet fra Biblioteket bestemmes av hva Jernbaneverket trenger, og vi er alltid interessert i innspill om jernbanefaglig og annet relevant materiale.

Norsk jernbaneskole

Foreløpig er det etablert et uformelt samarbeid mellom skolen og Biblioteket. Alle elever/studenter ved skolen vil ha et bibliotektilbud hos oss på linje med resten av de ansatte i Jernbaneverket. Når skolen blir ferdig med neste trinn i byggeprosessen (september 2005), kan det åpne for muligheten til en liten lokal boksamling på skolen i tillegg.

Tidlig fase i store offentlige investeringsprosjekter: vurdering av behov, mål, fleksibilitet og effekt/Petter Næss med bidrag fra Ole Jonny Klagegg, Nils Olsson og Kjell Arne Brekke. - Oslo : NIBR, 2004

Bedre behovsanalyser: erfaringer og anbefalinger om behovsanalyser i store, offentlige investeringsprosjekter/Petter Næss. Oslo: NIBR, 2004

Sykefraværssamtalen/Anneline Teigen. - Oslo: Gyldendal akademisk, 2004

Stasjon i motlys



Foto: Rolf Sjøstrøm, Drammen.

Her ser det ut som om vi er i en stor stasjonshall i en av Europas hovedsteder.

Bildet er et godt eksempel på at regler er til for å brytes innen fotografering.

Det er tatt i motlys, og fotografen har unnlatt å bruke utfyllingsblitz. To «feil» som har reddet bildet denne gang.

Bildet er for øvrig fra Bergen stasjon.

Alle som vil, kan sende inn sitt forslag til «Mitt jernbanebilde». Bildet sendes til Jernbanens fotoklubb Øst v/Oyvind Bardalen, NSB Drift, 3044 Drammen eller på epost: oyvind.bardalen@nsb.no.

NB! Send inn ditt forslag til «Årets jernbanebilde» og bli med i konkurransen om et nytt digitalt speilreflekskamera (Nikon D70). Se nærmere informasjon i nummer 1-2005 (www.jernbaneverket.no/nyheter/bedriftsavis).



Punktlighet

(% av tog i rute til endestasjon)

	Mål	Res. 2004	Januar	Oppnådd 2005
LANGDISTANSE:				
<i>Persontog:</i>				
	Dovrebanen	90	89	89
	Nordlandsbanen	90	81	81
	Bergensbanen	90	88	88
	Sørlandsbanen	90	88	88
<i>Godstog</i>				
	Dovrebanen	90	84	84
	Nordlandsbanen	90	80	80
	Bergensbanen	90	87	87
	Sørlandsbanen	90	90	90
MELLOMDISTANSE:				
	Østfoldbanen	90	87	87
	Vestfoldbanen	90	95	95
	Lillehammer	90	92	92
	Gjøvikbanen	90	93	93
FLYTOG:				
	(ank. Gardermoen)	90	97	97
LOKALTOG:				
	Oslo-området (hele døgnet)	90	93	93
	Jærbanen	90	89	89
	Vossebanen	90	93	93
	Trønderbanen	90	90	90

Driftsulykker *

	2004	Januar	Akkumulert		2004	Januar	Akkumulert
Sammenstøt:				Alvorlig skadde:			
Tog - tog	0	0	0	Reisende	0	0	0
Tog - person	2	0	0	Ansatte	0	0	0
Tog - kjøretøy	10	1	1	3. person	3	0	0
Tog - objekt **	10	0	0				
Avsporing:				Dyrepåkjørsler: 1521			
Persontog	2	1	1	*Driftsulykke på linje eller stasjon hvor skinnegående materiell har vært i bevegelse, og hvor person er drept eller alvorlig skadet, eller hvor det har oppstått store skader på skinnegående materiell, spor og andre installasjoner.			
Godstog	3	0	0	**Ras, endebutt, kjøretøy som er kommet på linjen (ikke planovergang).			
Andre tog	1	2	2				
Drepte:							
Reisende	0	0	0				
Ansatte	0	0	0				
3. person	3	0	0				

Det norske folk har mye å glede seg over. Riktignok bor vi et bitte lite land, men til gjengjeld holder vi hus i et relativt stabilt og rolig hjørne av kloden. Vi er også blant de fremste målt i levestandard og rikdom. Gleden over alt dette er imidlertid ikke lett å spore. I hvert fall ikke på lokaltoget mellom Grorud og Oslo S.



Morske menn i hus og hytte

Der i gården er det gravalvoret som rår. Slik har det i grunnen alltid vært. Ikke bare der, men på alle lokalstrekninger i hovedstadsområdet. Først og fremst på morgenvisten, hvilket jeg i og for seg ikke har vansker med å forstå. For neppe er jeg den eneste som sliter med å komme meg opp og ut av mitt lune rede på tider av døgnnet da selv ikke de mest overivrige fuglene har vurdert å slippe den første fjerten.

Kulminerer

Langt verre er det å begripe at pendlermismotet ikke bare vedvarer, men tilsynelatende tiltar i styrke i løpet av arbeidsdagen. Normalt kulminerer det hele en gang mellom fire og fem på ettermiddagen. Da skal jeg hilse og si det er langt mellom smilene på Oslo S. Selv ikke det faktum at stadig flere tog kommer og går i rute, gjør nevneverdig inntrykk på horden av innbitte steinansikter.

Harry-sporet

Taktikk

Tvert i mot, når toget dundrer inn på sporet, hardner det til i rekkene. Det hele handler om å posisjonere seg på plattformen, slik at man er så tett ved en inngangsdør som mulig når toget stanser. Formålet med taktikken er naturligvis å sikre seg et ledig sete, slik at man slipper å avslutte dagen med å dorme av i grunnstilling.

Intimsone

For sovner gjør folk, og det i hopetall. Noen drar tømmerstokker så det durer i vognveggen, andre slipper kjakepartiet ned - og sikler i strie strømmer. Noen ganger på seg selv, noen ganger på andre, men aldri på den som sitter i midten. For der sitter det ingen. Visse krav til minste-

mål på intimsone må det jo være lov å stille når kjerring og kjøttkaker venter.

Harry K

Månedens lille frekke

Per og Ole kranglet om hva som er det raskeste i verden.

- Tanken er det raskeste som fins, sa Per. - Nei, pappa er mye raskere, svarte Ole

- Det går ikke an, mente Per og stod på sitt. - Jo, for nemlig i går kveld var mamma og pappa på soverommet, og da sa pappa at det gikk forttere enn han hadde tenkt. Så det så.