

Jernbane

Nr. 3 - 2005

magasinet

Spania viser

vei

Side 4



Jernbaneverket

Signaler



Jernbane på agendaen

Jernbanen er i skuddet. De ulike jernbaneforaene som etter hvert er etablert i flere deler av landet, har et høyt aktivitetsnivå denne våren. I mars hadde alle foraene gått sammen om å arrangere Jernbaneforum 2005 - en konferanse som samlet over 200 deltagere fra fjern og nær. Konferansen tegner til å bli en årlig foreteelse og en viktig møteplass for fagfolk og politikere.

Det er et sterkt engasjement for jernbanen som kom fram på konferansen. De lokale politikerne er grunnleggende interessert i å gi jernbanen en sterk plass i samferdselen i sitt område. Tilsvarende engasjement ser en også i andre sammenhenger, ikke minst i Østlandssamarbeidet der alle fylkene på Østlandet har gått sammen.

Jeg tror at både togselskapene og vi i Jernbaneverket kan ta en del av æren for at lysten til å satse på jernbanen igjen er tilstede. Både den gode punktligheten vi har oppnådd i det siste, og den trafikkveksten alle selskapene kan vise til, gjør at holdningene til jernbanen blir mer positive. Vi har vist at vi kan, og at økt satsing på jernbanen nå er et riktig samferdselsmessig grep.

Også rikspolitikere fulgte opp og hadde mye interessant å bidra med på Jernbaneforum 2005. Du kan lese mer om politikerdebatten i denne utgaven av Jernbanemagasinet. Det er helt klart at vi er inne i et valgår, men at jernbanen virkelig blir et valgkamplema – ja, det er ikke oss i mot.

Steinar Killi

Steinar Killi
Jernbanedirektør



28 Valgkamp

– Vi må investere mer i jernbane og samferdsel om vi skal bygge landet, sa Arbeiderpartiets Oddbjørg A. Starrfelt (t.v.). Samferdselsminister Torild Skogsholm (Venstre) mener at regjeringen har gjennomført den største satsingen på jernbane i moderne tid.



34 Koselig

– Jeg synes det er koselig å jobbe med gutta, selv om det er en fordel med flere jenter, sier områdesjef Jorund Gretland.

Den spanske sparemester	4
Natt-teamet	7
Stjernen i spansk offentlig transport	10
Fuglen flyr alltid i rute	13
Rekrutterer med forsiktighet	14
Ledige sikrer planoverganger	16
Holder elgen unna toget	18
Omstillingsnytt	20
Omstilling status	21
Vinterberedskap med veteranutstyr	22
Kampen mot tunnelisen	25
Sporkvaliteten på stedet hvil	27
Valgkampstarten	28
«Lekte» seg tryggere	31



22

Nediset

Bergensbanen har i vinter vært mer nediset enn noen gang. «Dersom vi ikke hadde vært ekstremt lojale, stilt opp og stått på, så hadde banen vært stengt i mange dager i vinter,» uttaler en av de ansatte i en reportasje fra fjellet.



31

Mer enn lek

Leketog egner seg utmerket når trafikkpersonell samles for å drille inn sikkerhetsrutiner. Instruktorerne har aldri fått så gode tilbakemeldinger som da framføringsforskrifter og varslingsplaner ble lagt bort til fordel for Brio-tog ...

32

Dyre veier

«Tid er penger, også på norske veier», skriver professor ved Handelshøyskolen BI, Øystein Noreng.



Månedens gjest

Jernbanen, veien og tiden 32

Møte med

– Ønskejobben 34

Min arbeidsdag

På'n igjen 36

Smånytt 37

Nytt fra biblioteket 41

Mitt jernbanebilde 42

Punktlighet og driftsulykker 43

Harrysporet 44

Jernbane

magasinet

ANSVARLIG REDAKTØR:
Svein Horrisland

REDAKTØR:
Svein Erik Bakken
JOURNALIST/REDIGERER:
Tore Holtet

JOURNALIST:
Øystein Grue
MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:
Reidar Skaug Høymark
Per Rathe
Jens Ulrich Pedersen
Jorunn Therese Grudt
Harry Korslund

FØRSTESIDE-BILDE: Scanpix

ADRESSE, REDAKSJONEN:

Svein Erik Bakken
Jernbaneverket HK
Boks 1162, Sentrum, 0107 Oslo
22 45 51 56
E-post: svein.erik.bakken@jbn.no
Redaksjonen avsluttet 30. mars 2005.

UTGITT AV:

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



Beslutter: - Vi har beholdt betydelig beslutningsmyndighet i eget huset, presiserer Lozano, teknisk direktør i det spanske infrastruktur-selskapet Adif. (Foto: Jens Ulrich Pedersen).

Den s spare

MADRID: Spansk jernbane har de laveste vedlikeholdskostnadene i Europa. Dette er resultat av en systematisk effektivisering og gradvis konkurranseutsetting siden begynnelsen av 1990-årene. I dag er all fornyelse og 30 prosent av det øvrige vedlikeholdet satt ut til private firmaer.

pannske mester



Antall ulykker har faktisk falt sterkt

JENS ULRICH PEDERSEN

– Hvis det private marked kan tilby bedre og billigere varer og service, så er det best å legge oppgaver ut på anbud. Hvis man derimot kan gjøre tingene bedre og billigere i eget hus, så bør man naturligvis gjøre det. Det handler ganske enkelt om å bruke sin sunne fornuft, sier Antonio Lozano, teknisk direktør i Adif (det spanske jernbaneverket), i et intervju med Jernbanemagasinet.

Lozano har en stor del av æren for at spanske jernbane har spart penger ved å la private firmaer utføre en del av sporvedlikeholdet, samtidig som effektiviteten og sikkerheten er økt.

40 års erfaring

– Hva er erfaringene med konkurranseutsetting?

– Alt i alt er de gode. Vi startet allerede i begynnelsen av 1990-årene. Ja, gjennom snart 40 år er arbeidet med å fornye spor satt bort til private firmaer. Derfor fantes det mange kvalifiserte private firmaer og leverandører da vi virkelig tok fatt på å legge ut vedlikeholdsoppgaver.

Fakta om spansk vedlikehold

- Adif har 5038 ansatte (2003) innen vedlikehold av infrastruktur (8.845 i 1992)
- Spania har de laveste vedlikeholdskostnadene i Europa (30 prosent under gjennomsnittet).
- All fornyelse og 30 prosent av feilretting og forebyggende vedlikehold er konkurranseutsatt
- Vedlikehold av elektrifisering, signaler og telekommunikasjon foretas av Adifs egne ansatte
- Inspeksjon og overvåkning foretas også av egne ansatte
- Vedlikeholdet styres sentralt fra Madrid, men er organisert i 18 territoriale områder
- I hvert territorium er det et utrykningslag (privat firma), som kan tilkalles i løpet av maks to timer
- Rundt 115 private firmaer, alle med ISO kvalitets sertifikat, leverer anbud på oppgaver
- Konkurranseutsettingen startet i begynnelsen av 1990-årene
- Vedlikeholdskosten per km spor:
 - 1990: 17.550 EURO – 2003: 16.830 EURO (inklusive inflasjon)
 - 1990: 17.550 EURO – 2003: 10,760 EURO (eksklusive inflasjon)
- Ulykker per million kjørte km:
 - 1991: 2,13
 - 2003: 0,52
- Utnyttelsesgrad:
 - 1994: 37.954 timer uten service
 - 2003: 17.646 timer uten service (forbedring på 53,5 % i forhold til 1994)

Kilder: Adif og Stortingsproposisjon nr. 1 Tillegg nr. 2

Makt i eget hus

– Hvilke typer vedlikehold er lagt ut til private firmaer?

– Stort sett alle typer vedlikeholdsarbeid bortsett fra elektrifisering, signaler og telekommunikasjon. På de områdene fant vi ut at vi hadde mer erfaring selv. Men vi har også beholdt betydelig beslutningsmyndighet i eget hus. Det innebærer at vi selv bestemmer hvor og når et vedlikeholdsarbeid skal utføres. Det er også vi som har ansvaret for inspeksjonen og som skal godkjenne det utførte arbeidet.

– Hvor stor del av vedlikeholdet foretas av andre?

– Det utgjør en stor del. For eksempel er vedlikeholdet på høyhastighetssporene til AVE-togene lagt ut til private nesten i sin helhet. Men også her har vi beholdt inspeksjonen og rådigheten over beslutningsprosessen.

Nummer én

– Hvordan har det så gått?

– Vi oppnådd å produsere mer med færre folk og midler. I avdelingen for vedlikehold av infrastruktur var vi i begynnel-

De private firmaene var langt mer effektive på visse områder

sen av 90-årene knapt 9.000 ansatte. I dag er vi om lag 5.000. For eksempel ordner 107 ansatte i dag nivellering av 4.000 kilometer spor. Selvfølgelig har de fått bedre maskiner til å løse oppgaven med, men for ti år siden var det fire ganger så mange ansatte til samme arbeid.

I de siste ti år har vi holdt utgiftene konstant. Det vil si at prisen per kilometer vedlikeholdt spor er den samme i dag som den gang, nemlig rundt 16.800 EURO. For noen år siden laget UIC en undersøkelse av 12 europeiske jernbaneselskap, den såkalte Infracost, og her ble vi nummer én i klassen for omkostninger per kilometer spor.

Sikrere

– Og hvordan har det gått med sikkerheten?

– Jeg er glad for å kunne si at vi også har hatt en sikkerhetsmessig gevinst. Antall ulykker har faktisk falt sterkt. I 1991 var det 2,31 ulykker for hver million kjørte kilometer. I 2003 hadde frekvensen for ulykker som kan tilskrives infrastrukturen, falt til 0,52.

– Stiller dere spesielle krav til leverandørene?

– Ja, det gjør vi. Vi har i flere år krevd at alle våre leverandører og underentreprenører har kvalitetssertifikatet ISO, som vi også har selv. Det betyr at det er jevnt høy kvalitet på arbeidet. Og da det i løpet av årene er kommet mange private firmaer, er der stor konkurranse. Vi kan derfor alltid oppnå lavest pris.

Prioriteringsliste

– Hvordan prioriterer dere vedlikeholdsarbeidet?

– Før vi la ut oppgaver til private i begynnelsen av 90-årene, foretok vi en undersøkelse av hver eneste meter spor. Det gav oss et glimrende grunnlag for å kunne lage en prioriteringsliste, slik at de spor som hadde sterkest behov for vedlikehold eller utskifting, kom først i rekken. Og den politikken følger vi fortsatt. Vi lager alltid en vurdering av sporenes tilstand og foretar vedlikehold kun når det er nødvendig.

Vi mener ikke det er riktig å satse på forebyggende vedlikehold eller utskifting for hvert 20. eller 30. år. For det avhenger i høy grad av trafikken på sporene.

Sentral planlegging

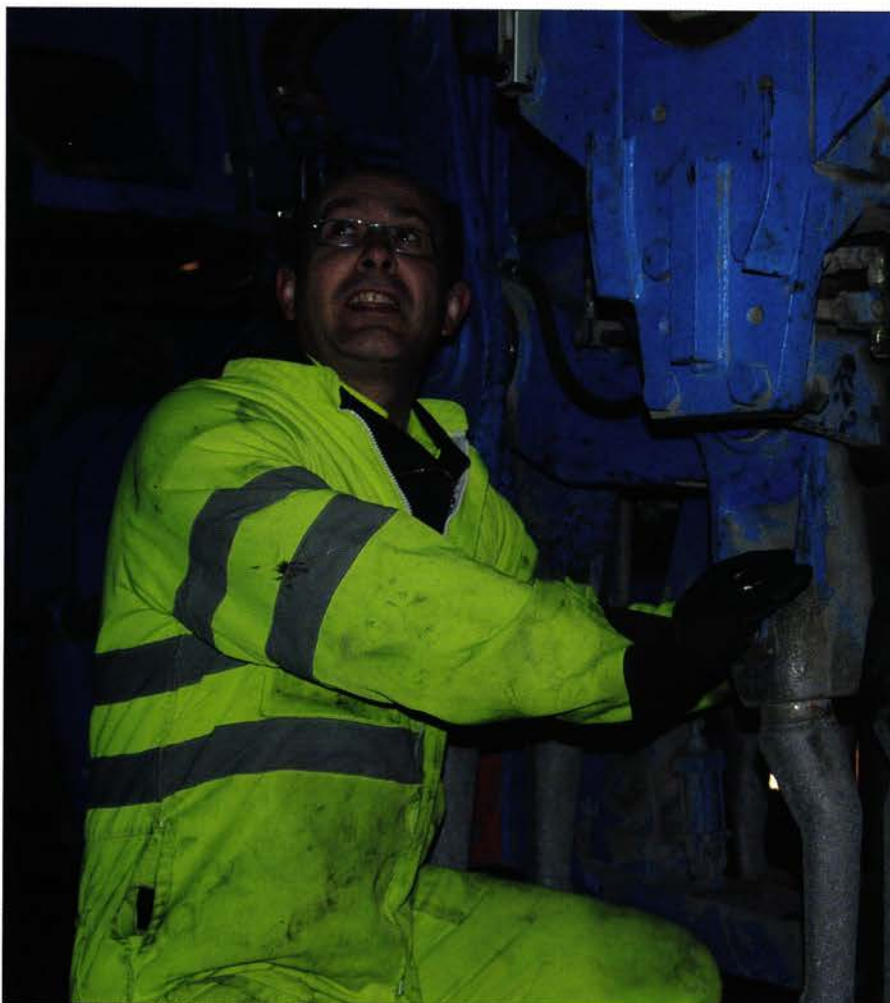
– Hva er det spanjolene har gjort riktig, men som andre har gjort galt?

– En avgjørende viktig ting i prosessen har vært den sentrale planleggingen som skjer fra Madrid. Tidligere var Spania delt opp i seks soner, som fungerte som selvstendige enheter. Det var en meget kostnadskrevenende struktur.

Dessuten er vår filosofi at vedlikeholdsarbeidet skal foretas av mannskaper som er fortrolige med forholdene på det stedet der arbeidet skal utføres.

Kontroll av kostnadene er en annen av våre sterke sider. Og for at vi har kunnet holde utgiftene nede, har det vært viktig å ha en skog av kvalifiserte firmaer som konkurrerer med hverandre.

Men ellers handler det sannelig bare om å bruke sin sunne fornuft, konkluderer teknisk direktør i det spanske jernbaneverket, Antonio Lozano.



«Den gamle»: – Det er hardt å arbeide om natten. Men jeg skal ikke klage. Jeg skal jo sikkert snart pensjoneres, sier Francisco Aguera.

(Foto: Jens Ulrich Pedersen).

Natt-teamet

Adif har bare 107 mann igjen fordelt på åtte arbeidslag til å vedlikeholde spor. Størstedelen av oppgavene er lagt ut til private firmaer. Jernbanemagasinet var med et av lagene på nattarbeid sør for Madrid.

JENS ULRICH PEDERSEN

Den avtagende månen kaster sitt beskjedne lys på perrongens skilt. «Villaverde Alto» står det på dem. Vi er på nærtrafikkstasjon i en raskt voksende industriforstad sør for Madrid.

Om dagen står folk i kø for å ta toget til arbeid eller inn til hovedstaden.

Men nå er Villaverde gått til sengs. Det er over midnatt, og nattefrosten er begynt å bite i kinnene, slik den kan gjøre i midtre Spania om vinteren.

1300 meter i timen

På perrongen står teamarbeidere i gule regnfrakker med refleksbånd. De stamper i betonggulvet for å holde kulden ute av føttene. De sludrer, småprater og venter på at formannen får tillatelse til å kjøre ut på sporene.

I natt skal de understøtte sviller og stabilisere og rette skinner.

Maskinene er smurt og gjort klar til nattens arbeid. Med sine brummende motorer virker også de utålmodige etter å komme av sted.





Klare: De venter på at formannen får klarsignal. Nattskiftet er fulltallig, og det må til for at maskinen skal fungere.

I førerhuset på den mest avanserte maskinen står Florentino Diaz. Det er han som programmerer datamaskinen som sørger for at maskinen stort sett klarer arbeidet selv.

– Når den først kommer i gang, er den nesten ikke til å stoppe. 1.300 meter spor i timen kan den klare, sier den 46-årige jernbanearbeideren som har vært i Renfe (nå Adif) i halve sitt liv.

Passer 4.000 km spor

Florentino Diaz har elleve kolleger i teamet: to førere på hver av de tre andre maskinene, én mekaniker og resten til å sørge for sikkerhet og inspeksjon av arbeidet. Rundt om i Spania er det sju liknende arbeidslag som arbeider med sporvedlikehold. I alt 107 mann skal passe knappe

4.000 km spor. I starten på 1990-årene var det fire ganger så mange ansatte til det samme arbeidet. Men siden da er teknologien og maskinene blitt bedre og konkurransen hardere.

Billigere enn Adif

Det meste vedlikeholdsarbeidet er lagt ut til private firmaer fordi de kan gjøre det billigere enn Adifs egne folk. Og Florentino Diaz og hans kolleger frykter at også deres jobb skal havne hos private.

– Det ser ikke bra ut. De legger jo mer og mer ut til private. Så hvem vet om de en dag privatiserer selskapet. De sier sakens at de ikke vil gjøre det. Men det er skjedd i andre land som i England, så hvorfor skulle det ikke kunne skje her? mener han.

– Ja, og det verste er at det spares så mye at vi blir færre og færre til det samme arbeid, tilføyer hans kollega Jesus de Miguel.

– Det er fint nok at eldre får førtidspensjon. Men de glemmer bare å erstatte dem med andre.

Formannen for laget er enig:

– Vi er nøyaktig mange nok til at maskinene kan fungere. Hvis bare én blir syk, så kan vi ikke arbeide med den maskinen, sier Jacinto Quero.

To kvadratmeter privatliv

Men denne natten er alle møtt på arbeid. Og det er god stemning, kanskje fordi det er lønningsnatt. Mens formannen går rundt og deler ut lønnsedler, forteller han at folkene i gjennomsnitt tjener 2.000

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



(Foto: Adif).

EURO etter skatt i måneden. Arbeidsdagen, eller rettene arbeidsnatten, er sju timer lang, og det arbeides fem netter den ene uken og fireuken etter.

Når de ikke arbeider, bor de i sovevogner, hvor det er kjøkken, fellesrom og små enkeltkupeer på litt over to kvadratmeter.

Både maskinene og oppholdsvognene kjører rundt i Spania, alt etter hvor det skal arbeides.

– Jeg har vært tre år i Valencia og to år i Baskerland, og kun i weekender og ferier har jeg sett familien min, forteller Florentino Diaz.

Klokken har passert ett, og endelig blåses det for avgang. Kortesen av maskiner beveger seg knirkende ut fra perrongen og ut på sporene hvor der skal arbeides. Florentino Diaz og hans datastyrt ma-

skin kjører inn i en tunnel. Der inne er det kurver og store nivåforskjeller mellom skinnene som bare den avanserte maskinen kan klare å korrigere.

Eldstemann

Jeg klatrer opp i førerhuset hos Francisco Aguera, eldstemann i laget. Han er 57 år og blir kalt «den gamle» av de andre.

– Det må da snart være min tur til å bli førtidspensjonert. Jeg kjenner jo etter hvert denne maskinen her bedre enn min egen kone, smiler han og begynner stolt å forklare hvordan hans Plasser & Theurer svillestabiliseringsmaskin fungerer.

– Maskinen griper fatt rundt svillen og løfter den 20millimeter og så rister den pukk inn under den før den senker svillen ned igjen. Hele prosessen varer bare to-

tre sekunder, forklarer Francisco Aguera.

Han peker på triptelleren som viser at maskinen har utført den samme operasjon mer enn 4,5 millioner ganger i løpet av de åra han har styrt den. Men det er bare en del av de 37 år som han har arbeidet for det spanske jernbaneselskapet.

– Det er hardt å arbeide om natten. Men jeg skal ikke klage. Jeg skal jo sikkert snart pensjoneres, sier han.

«Den gamle» tenner en røyk til og konsentrerer seg om arbeidet sitt. «Dunk, dunk, dunk,» lyder det når maskinen fortsetter utover sporet mens den sender en sky av støv opp i den frostklare, spanske vinternatten.

STJE

i spansk off



Det nye: Togverter og togvertinner foran et splitter nytt høyhastighetstog (AVE) som kommer opp i 300 km/t på ruten mellom Madrid og Sevilla.

(Foto: Jens Ulrich Pedersen).

Spanias nye regjering vil investere 100 milliarder EURO i tog og infrastruktur fram til 2020. Jernbanen skal være stjernen i den offentlige transporten, erklærer transportministeren.

RNEN

ntlig transport

Skapte behov: Skeptikerne sa at det ikke ville være passasjermessig grunnlag for høyhastighetsrute mellom Madrid og Sevilla. De tok feil. Ruten har selv skapt et behov. (Foto: Reuters/Scanpix).



Det gamle: Togpersonale i gamle uniformer foran et tog fra 1950-åra, som har en toppfart på 120 km/t. (Foto: Jens Ulrich Pedersen).

JENS ULRICH PEDERSEN

To tog stopper ved perrong 11 og 12 på Atocha-stasjonen i Madrid. Ved den ene perrongen står et ellokomotiv fra 1950-årene, modell 7.631, med en toppfart på 120 km/t. Ved den andre står et splitter nytt AVE-tog som kommer opp i over 300 km/t på ruten mellom Madrid og Sevilla.

Mens personale kledd i datidens uniformer stiger ut av det gamle toget, går togverter og togvertinner i dagens antrekk om bord i AVE-toget.



Høyhastighetsnettet skal tidobles

Symbolikken var enkel å få øye på da Spania dagen før nyttår tok avskjed med sitt gamle jernbaneselskap, RENFE, og ønsket velkommen til to nye selskaper:

* RENFE Operadora, trafikkdelen, og
* Adif (Administrador de Infraestructura Ferroviarias), infrastrukturdelen, for å oppfylle EUs krav om liberalisering.

Ikke privatisering

Det manglet bare fløyten da den spanske transportminister Magdalena Alvarez markerte avgang for den nye tid som betyr slutten på RENFEs monopol. Fra 1. januar 2005 kan private selskaper bruke det spanske skinnenettet mot betaling, foreløpig bare til å transportere gods på. I år

2010 åpnes det for privat transport av passasjerer.

– Det er ikke snakk om en privatisering. Private firmaer får kun adgang til å bruke den statseide infrastrukturen på samme måte som i havner og på flyplasser, forsikrer Magdalena Alvarez.

Gjeldssanering

Ministeren og den sosialistiske regjeringen ga de to nye selskaper en flott fødselsdagsgave. Regjeringen besluttet nemlig å overta tre fjerdedeler av RENFEs samlede gjeld på nesten åtte milliarder EURO. En del av den store gjelden skyldes at RENFE selv har måttet finansiere investeringer i ny infrastruktur uten å få pengene refundert av staten. Og selv om selskapet i de senere år har hatt overskudd på driften, har det ikke vært nok til å redusere gjelden.

Men nå har de to selskaper fått en sunn start. Togdelen RENFE Operadora innleder de nye konkurransetider med en gjeld på 1,38 milliarder EURO, mens Adif, skinnedelen, starter med et minus på 1,08 mrd. EURO. De to selskapene har stort sett også delt RENFEs medarbeiderstab likt mellom seg med om lag 15.000 ansatte til hver.

Konkurranse

I en alder av 64 år er RENFE sendt på førtidspensjon på samme måte som det er skjedd med mange medarbeidere. Dette gjelder særlig i Adif, hvor en stor del av vedlikeholdet av sporene er satt ut til private firmaer. Konkurransetsettingen har økt de senere år, og fagforeningene satser nå på å gjenvinne noe av det tapte tereng.

– Vi vil overfor Adifs ledelse sette fram krav om at få noen av de mange arbeidsplassene tilbake, eller i det minste å få lov til å utføre vedlikeholdsarbeidet sammen med de private firmaene, blant annet på AVE-strekningen, sier Enrique Fossoul, som er formann for transportseksjonen i landsforbundet Comisiones Obreras, som organiserer flest jernbanearbeidere.

Sammen med det andre store landsforbundet UGT har Comisiones Obreras gjennomført store demonstrasjoner i de

senere år for å bevare de spanske jernbaner i offentlig eie. Men han frykter ikke at konkurransetsettingen og de private selskapers inntog skal være en skjult privatisering.

– Vi er ikke imot at det kommer inn private selskaper hvis det medfører flere passasjerer og en større godsmengde. Men vi vil aldri tillate at den økte konkurransen fører til hva jeg vil kalle «sosial dumping», hvor det går ut over sikkerheten og kvalitetsnivået, sier Enrique Fossoul til Jernbanemagasinet.

Bortskjemt

Mye tyder likevel på at den offentlige jernbanen vil bli bortskjemt i tiden fremover. Den spanske sosialistiske regjeringen vil investere over 100 milliarder EURO i tog og infrastruktur fram til 2020, og forslaget ventes å få støtte fra et bredt flertall i parlamentet. Blant annet skal høyhastighetsnettet tidobles, og 9.000 km av de knappe 13.000 km spor i Spania skal moderniseres for at det skal kunne kjøres raskere på dem. Det betyr samtidig at sporbredden skal gjøres fleksibel så det både kan kjøre nye og gamle passasjer- og godstog på skinnene. Spania har nemlig alltid hatt større sporbredde (1.668 mm) enn resten av Vest-Europa (1.435 mm).

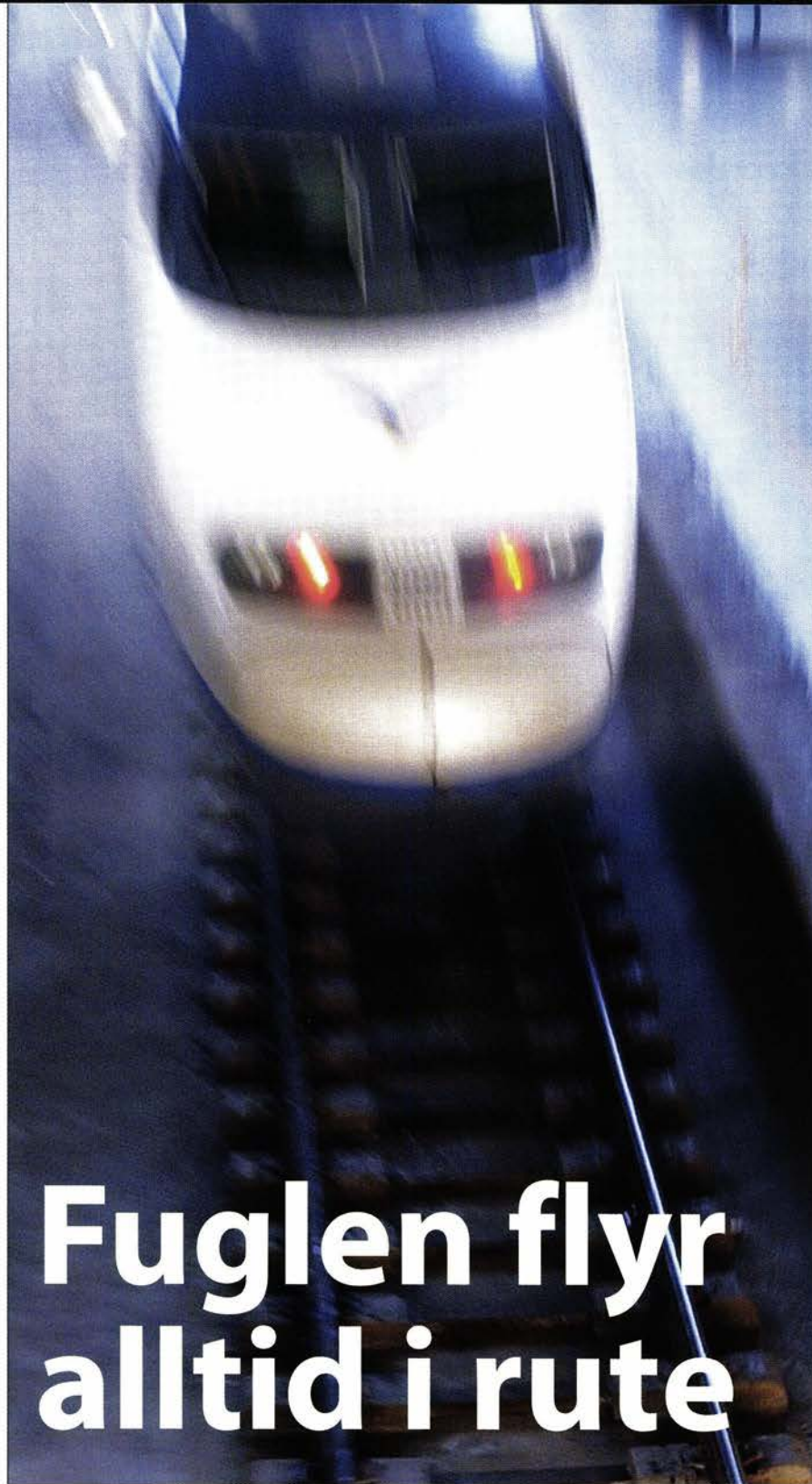
Stjernen

«Jernbanen skal være stjernen i den offentlige transport», proklamerte Magdalena Alvarez i et intervju med Spanias største dagblad, El Pais, og forklarte hvorfor:

«For det første fordi jernbanen er sikrere og mer energi- og miljøvennlig enn andre transportformer. For det andre fordi utbygging av jernbanenettet er en viktig brikke i moderniseringen av Spania. Investeringen i infrastruktur skal foretas der hvor det allerede er et behov, men også for å skape et behov som ikke har eksistert før. Da vi besluttet å investere i AVE til Sevilla, sa skeptikerne at det ikke ville være passasjermessig grunnlag for høyhastighetsruten. Men den har selv skapt et behov, og i dag fungerer AVE meget tilfredsstillende.»

Fakta om spansk jernbane

- **1848:** Den første ruten tas i bruk mellom Barcelona og Mataro
- **1941:** Red Nacional de Ferrocarriles Espanoles, RENFE, opprettes for å gjenoppbygge nettet som ble alvorlig skadet under borgerkrigen
- **1992:** Det første høyhastighets toget (AVE) kjører på ruten mellom Madrid og Sevilla
- **2005:** RENFE deles i to nye selskaper, RENFE Operadora og Adif
- **Millioner passasjerer (2003):** 490,44
Herav nærtog (Cercanias): 444,85
AVE.....: 6,01
Lyntog.....: 12,81
Regionaltog.....: 26,78
- **Km spor (2003):** 12.828
Herav AVE.....: 1.032
Dobbeltspor.....: 3.887
- **Medarbeidere (2003):** 30.803
- **Punktlighet (2003), prosent av tog i rute:**
AVE.....99,9
Lyntog.....90,4
Nærtog.....98,4
Godstog.....95,0



300 km/t: AVE-togene «flyr» i 300 km/t, og på ett helt år var kun seks tog mer enn fem minutter forsinket. (Foto: AFP/Scan)

Seks forsinkelser på ett år

Kun 0,23 prosent av AVE-togene er kjørt mer enn fem minutter forsinket til perongen på ankomststasjonen. I perioden 1994-2004 ble 161.202 tog sendt av sted på ruten mellom Madrid og Sevilla. Av disse ankom kun 364 tog senere enn beregnet. Av de flere enn 41 millioner AVE-passasjerer gjennom disse ti år har Renfe måttet refundere billettprisen til litt over 94.000 passasjerer.

2003 var det beste år hva punktlighet angår. Av de 18.492 avgangene dette året ankom kun seks AVE-tog med mer enn fem minutters forsinkelse. Det svarer til 0,03 prosent og må være omtrent verdensrekord.

«Milliardsløsning»

Det spanske høyhastighetstoget ble ellers kritisert voldsomt før starten i april 1992 i forbindelse med verdensutstillingen Expo 92 i Sevilla. Mange kalte investeringen for sløsing med milliarder. Regningen lød på knappe 35 milliarder norske kroner for 471 kilometer dobbeltspor med internasjonal sporbredde; 16 AVE-togstammer hver med åtte vogner, samt en håndfull nye stasjoner. Kritikken haglet ned over den daværende sosialistiske statsminister, Felipe Gonzalez, fordi hans regjering hadde besluttet å la toget kjøre fra Madrid til Gonzalez' egen hjemby Sevilla og ikke til Barcelona, Spanias nest største by.

Men i dag er kritikken forstummet.

Møte franske TGV

Ikke nok med at AVE-toget er en god forretning. Det er også blitt et flaggskip for Renfe som har «smittet» selskapets andre tog med punktlighet. For eksempel går og ankommer over 98 prosent av de spanske nærtrafikktoget (Cercanias) i rute, selv om de transporterer nesten 450 millioner passasjerer om året.

Den spanske «fugl» er en suksess, og Spanias sosialistiske regjering er ikke i tvil om at det skal fly mange flere i fremtiden. Står det til regjeringen, skal antallet AVE-spør øke fra de nåværende om lag 1.000 km til det tidobbelte i 2020. I 2007 når AVE-toget til Barcelona, og et par år senere skal det møte det franske TGV. Dessuten er det planlagt ruter fra Madrid til Valencia; Galicia i Nordvestspania og sannsynligvis også til Lisboa.

Fuglen flyr alltid i rute

MADRID: Mangel på punktlighet og service. Det var spansk jernbanens rykte inntil starten på 1990-åra. I dag er det motsatt. Det skyldes i høy grad høyhastighetstoget AVE, Alta Velocidad. AVE betyr «fugl» på spansk, og «fuglen» lander alltid i rute.

JENS ULRICH PEDERSEN

Et par år etter at AVE begynte å suse av sted med opp til 300 km/t på strekningen Madrid-Sevilla i 1992, tok Renfe et usedvanlig initiativ ved å love passasjerene at høyhastighetstoget skal ankomme i rute. For at løftet om punktlighet ikke skulle

være tomt, besluttet Renfe å betale pengene tilbake for billetten hvis toget kom mer enn fem minutter for sent. Vel å merke, hvis selskapet selv var skyld i forsinkelsen.

Ti år senere viser tallene at Renfe har holdt løftet.

Rekrutterer med fo



Forsiktig: Ti til femten fagarbeidere fra Jernbaneverket er alt Per Herman Sørli i Carillion våger å rekruttere i denne omgangen. (Foto: Øystein Grue).

De private jernbaneentreprenørene mange som får seg ny jobb i første om dagen.

PER RATHE

– Vi har søkt etter folk i lokalavisene, og responsen har vært god. Vi har fått en del søknader og skal intervjuere søkere de neste dagene, sier Per Herman Sørli til Jernbanemagasinet en uke før påske. Det er banemontører og kontaktledningsmontører og til en viss grad skinnesveise-re Carillion er på jakt etter.

– Stortingsvedtaket om å konkurranseutsette gir oss en gyllen mulighet til å ta inn folk, men vi har ikke behov for flere enn ti til femten personer i første omgang. Vi må se an utviklingen i Jernbaneverket Drift først, og så lenge vi bare får konkurrere om prosjekter, må vi føle oss frem. Vi ønsker ikke å kaste blått i øynene på folk og ta inn flere enn vi vet vi har arbeid til, sier Sørli.

Høy arbeidsmoral

Noe annet blir det den dagen drifts- og vedlikeholdskontraktene legges ut.

– Det er jo absolutt de mest interessante kontraktene. De kan gi oss forutsigbarhet og aktivitet året rundt. Etter hvert kan det bli behov for å rekruttere i større skala.

– *Hvilke kriterier velger dere ut medarbeiderne etter?*

– Vi ser ikke etter noe annet enn at de er gode arbeidsfolk. I et lite firma som vårt er vi helt avhengige av å ha medarbeidere med høy arbeidsmoral.

– *Hva med alder?*

– Det avhenger av kompetansen. Femtiåringer med bare vanlig arbeids erfaring har nok mindre sjanser hos oss,

” Signalene tyder ikke på at aktiviteten går til himmels

rsiktighet

erd med å rekruttere fra Jernbaneverket. Det er ikke så
g, selv om enkelte fagarbeidere kan få seg nytt arbeid på

men de som har erfaring som lagbaser og formenn, kan likevel være attraktive. Erfaring er verdifull.

Tung tid

Siden sommeren 2003 har ikke Carillion tegnet en eneste kontrakt med Jernbaneverket, og fjoråret endte med et tap på fem millioner kroner. Hadde ikke vedtaket om konkurranseutsetting kommet nå, tror Sørлие at morselskapet hadde lagt ned virksomheten i Norge.

– Dessverre måtte vi si opp 18 mann høsten 2004 på grunn av ordresvikten, og noen har valgt å slutte av samme grunn. Vi har også hatt lengre permitteringer enn normalt i vinter, men reddet oss i land på prosjekter i England, Sverige og for Oslo Sporveier.

2005 kan også bli et vanskelig år for Carillion, stortingsvedtaket hadde ingen virkning over natta.

– Og signalene fra Jernbaneverket så langt tyder ikke akkurat på at aktiviteten går til himmels, sier Sørлие.

– Vi er seriøse

Sørлие har bakgrunn fra NSB Bane i årene 1983 til 1995, blant annet som teknisk sjef i daværende region Øst. Han legger ikke skjul på at det sikkert vil oppleves som en stor overgang å gå fra Jernbaneverket til Carillion.

– Vi er et lite firma med lite byråkrati, men vi har et stort konsern i ryggen, som legger vekt på helse, miljø og sikkerhet. Vi er et seriøst firma, som setter sikkerheten til de ansatte høyt. På den måten er dette en sikker arbeidsplass, men har vi ikke arbeid, så har vi ikke arbeid. Vi har måttet permittere folk hver vinter, sier han.

I Carillion jobber de som oftest sju dager i strekk og har sju dager fri. Firmaet følger tariffavtalen mellom Byggenæringens Landsforening og Norsk Arbeidsmandsforbund. Lønna skiller seg ikke så

mye fra Jernbaneverkets, og de betaler 525 kroner per døgn for diett og overnatting.

– Det blir jo nødvendigvis mye reising, men det meste av aktiviteten foregår på Østlandet. Våre folk stiller med egne campingvogner, sier Sørлие.

Ønsker fagfolk velkommen

– Når konkurranseutsettingen kommer så langt som til strekningsvise kontrakter for drift, vil det måtte skje i form av virksom-

” Vi helt
avhengige av
høy arbeids-
moral



hetsoverdragelser eller i alle fall overføring av personale til den entreprenøren som tar over, slik som regjeringen har antydnet, understreker han.

– Som er et kontroversielt grep?

– Jo, men jeg kan ikke se noen annen måte å gjøre det på. Det er jo ikke slik at entreprenørene har et stort antall fagfolk på lager. De vil være avhengige av å få overført i alle fall deler av personalet som arbeider på strekningen, sier Per Herman Sørлие, som ser frem til å få med seg fagfolk fra Jernbaneverket på laget.

Har vokst i det stille

Jernbaneservice er et firma som har vokst i all stillhet mens andre har hatt problemer.

– Vi er veldig interessert i fagfolk med spor-, tele- og KL-kompetanse. Jeg har allerede ansatt tre nye medarbeidere og er ute etter å rekruttere flere. Vi har arbeid til dem på dagen, sier daglig leder Gjermund Sogn i Jernbaneservice AS.

Omsetningen har økt fra fem millioner kroner i 2001 til 45 millioner kroner i fjor, ifølge Sogn, som selv eier firmaet og ikke har noen kapitalsterk utlending i ryggen.

Med sine 34 ansatte konkurrerer Jernbaneservice om å være den største, private jernbaneentreprenøren i Norge.

– Vi har ligget litt lavt i terrenget, men nå er det på tide å bli mer synlig, sier en optimistisk Gjermund Sogn, som regner med å øke aktiviteten og omsetningen også i år.

Går forsiktig frem

Prosjektansvarlig Knut Arne Berg i Betonmast Bane er i ferd med å ansette åtte nye medarbeidere innen fagområdene linjen og KL. Det innebærer at den middels store entreprenøren mer enn fordobler arbeidsstokken sin på dette området av virksomheten.

– Vi tar sikte på å ha ansatt en kjerne på rundt 20 medarbeidere dersom markedet viser seg å være der. Hva vi videre gjør, kommer an på takten i konkurranseutsettingen, sier Berg.

Det lille og spesialiserte firmaet Trafikk-Elektro AS (TEAS) har klart seg godt gjennom den siste tørketiden, blant annet ved å finne oppdrag utenom jernbanen.

– Nå ser vi positivt på fremtiden, og har nettopp ansatt to nye elektro-medarbeidere, men vi går litt forsiktig frem etter alle tverrvendingene. Vi har planer om å rekruttere signalmontører, men de er jo skjernet i denne omgangen, sier firmaets leder Espen Ulvmoen.

” Våre folk stiller med
egne campingvogner



Privilegert: Terje Hell føler seg privilegert når han både kan være ute i det fri og ta i et tak for sikkerheten.

ÅSEN-ROGNAN: Flere arbeidslag fra Jernbaneverket Drift bruker ledige stunder til å rydde og bedre sikten ved planovergangene på Trønderbanen. Med dette arbeidet økes sikkerheten på et vesentlig antall planoverganger.

JORUNN THERESE GRUDT

- Vi øremerker ledig kapasitet i driftsapparatet til sikkerhetsarbeid i månedene før anleggsstart. Samtidig skal vi se nærmere på om det er mulig å legge ned planoverganger som ikke er i daglig bruk, sier prosjektleder Geir Revdahl.

” Vi øremerker ledig kapasitet i driftsapparatet ...

Jernbaneverket har som mål å få ryddet samtlige, private planoverganger. I tillegg skal man se nærmere på planoverganger ved offentlige veier, samt de offentlige planovergangene på Trønderbanen før våren.

Siktrydding betyr at trafikantene får bedre oversikt og kan føle seg tryggere ved passering av linja.

- Viktig å rydde

En vindfull februar dag følger vi ett av arbeidslagene på strekningen Åsen-



Hogger trær: Arbeidslag i JBV Drift rykker ut og hogger t.

Rognan på Trønderbanen. Frostrøyken står rundt oss som en sky.

- Vi er ganske privilegerte, smiler Terje Hell og legger til: - Vi får være ute når det er fint vær, gliser han mens han drar opp glidelåsen for å stenge minusgradene ute.

Siktrydding har ikke Terje og hans kolleger vært borti før, men hver vinter driver de med skogrydding langs jernbanelinja. Skogrydding er viktig, siden det fremmer sikten for togføreren. Det er viktig å kunne se eventuelle mennesker og dyr på et tidlig stadium.



ge sikrer overganger

hindrer utsikten ved planoverganger.

(Foto: Jorunn Therese Grudt)

Sanering

Mens noen planoverganger blir ryddet, ønsker Jernbaneverket altså å legge ned en del. Dette gjelder planoverganger som ikke er i daglig bruk av grunneierne.

– Det er mange andre enn rettighets-haverne som benytter disse planovergangene, og disse kan utgjøre en vesentlig fare for togsikkerheten og sikkerheten til dem som krysser, mener prosjektleder Geir Revdahl.

– Hvis planovergangene legges ned, tilbyr vi at JBV sørger for sikkerheten de

gangene grunneieren har behov for å krysse linja i forbindelse med erverv. Det kan for eksempel dreie seg om arbeid innen skogbruk og landbruk.

Rimeligere

– Vi mener at et slikt samarbeid kan være til hjelp for både grunneier og JBV. Ifølge lovverket har nemlig private rettighetshavere et vesentlig ansvar for sikkerheten på private planoverganger. Vi vil tro at det kan være en del grunneiere som ikke ønsker å ha dette ansvaret lenger. Derfor til-

” ... vesentlig for sikkerheten på jernbanen

byr vi å sørge for sikkerheten når de faktisk trenger den, understreker Revdahl, som også håper at dette kan bli en langt rimeligere måte å sanere planoverganger på enn det som normalt må til.

Holder elgen unna toget

ATNA: Skogrydding langs jernbanelinjen og foring på trygg avstand fra sporet fører til langt færre elgpåkjørsler. På en strekning på under fire mil langs Rørosbanen er antall elgpåkjørsler redusert med 50 på én vinter.



ØYSTEIN GRUE

– Se der! Der har vi den første, hvisker Gunnar Vestby idet vi nærmer oss den første av fire foringsplasser for elg, hjort og rådyr på vestsiden av Glomma ved Hanestad.

Klokka er syv om morgenen. Siden den første snøen kom i slutten av oktober, har grunneiere i Stor-Elvdal, Rendalen i Hedmark og Midtre Gauldal i Sør-Trøndelag kjørt ut høy og silofôr, som betales av Jernbaneverket. Hensikten er å få elgbestanden til å holde seg på vestsiden av Glomma, på trygg avstand fra Rørosbanen.

– Der er én til – og enda flere lenger bortenfor. Ei ku med to kalver! Og to ungdyr!!

Trangt: – Når elgen går løs på ungfuru, er det smått i matfatet, sier Jernbaneverkets mann i elgredningsaksjonen, Gunnar Vestby.



Gunnar sveiver ned sidevinduet, og lukkeren på speilreflekskameraet jobber: Klikk, klikk, klikk. Dyrene, som står mellom 30 og 100 meter unna den brøytede skogsbilveien, blir urolige når bilen stanser. Klikk, klikk, klikk.

– Snu deg! hvisker Gunnar Vestby og setter bilen i bevegelse igjen.

Der fremme – på motsatt side av veien – rusler en røslig elgokse inn i skogen.

Færre ulykker

Hvis vi legger til grunn at en elg har en gjennomsnittlig kjøttverdi på 7000 kroner, så har skogrydding og foring langs Rørosbanen spart skogeierne for et tap på 350.000 kroner i vinter. Med lave tømmerpriser betyr inntekt fra elgjakt og kjøtt stadig mer for skogeierne i Østerdalen.

– Likevel handler dette tiltaket handler om mer enn kjøttverdien av de dyrene vi klarer å holde unna jernbanesporet, sier Gunnar Vestby. – 50 færre elgpåkjørsler betyr at toget er mindre forsinket. Lok-



I skogkanten: Ikke mindre enn 20 elger befant seg ved foringsplassene da Gunnar Vestby tok med Jernbanemagasinet på elgsafari. (Foto: Øystein Grue).

” Antall elgpåkjørsler er redusert til en femtedel

førere og konduktører slipper å håndtere lemlestedede dyr, som ofte må avlives før den lokale viltneimnda tilkalles. Og bilistene på ulykkesutsatte riksvei 3 blir mindre utsatt for ulykker og nestenulykker.

– Så langt har vi ikke registrert påkjørsel av elg på Rørosbanen mellom Elverum og Rena, forteller Gunnar Vestby. Han gir et årvåkent lokførermiljø mye av æren.

– Lokførerne som kjører på Rørosbanen, reduserer som oftest hastigheten i områder hvor elgspor oppdages. Dette er også et bidrag som sparer flere dyr.

Mer elg

I takt med den kraftige veksten i elgbestanden fra 70-tallet og frem til i dag har tallet på viltpåkjørsler på jernbanen økt jevnt fra vinter til vinter.

Antall påkjørte elger kan knyttes til snømengde, men også til stedlige forhold – om elgen har alternative trekkveier eller om den foretrekker jernbanelinjen når

den skal forflytte seg.

– Vi ser at skogrydding langs jernbanen, samt fjerning av typisk elgmat som selje, osp, or og ungfuru, har betydning. Brøyting av skogsveier fører også til at elgen trekker bort fra jernbanen, sier Gunnar Vestby.

– Med systematisk vinterforing på god avstand fra jernbane og veg er effekten optimal, fastslår han og viser til at det er gjort en systematisk innsats langs Rørosbanen gjennom flere år.

I løpet av en kjøretur på fire kilometers på brøytet skogsbilvei mellom seks foringsplasser teller vi ikke mindre enn 20 elger! Rundt foringsplassene er snøen hardtråkket, og ekskrementer og spor av både rådyr, hjort og elg vitner om at vilttiltakene har hatt sin virkning.

Redningsaksjonen

Jernbaneverket har siden 2002 i samarbeid med Statens vegvesen gjennomført tiltak i Østerdalen for å redusere på-

kjørsel av elg på riksvei 3 og på Rørosbanen.

Antall påkjørte elger er redusert ned til en femtedel – fra 2,5 elger per kilometer til 0,5 elger per kilometer.

Arbeidet har skjedd i to etapper, først strekningen Koppang-Atna (24 km) og siden Atna – Hanestad (13 km).

All vegetasjon inntil 10 meter ut fra spor er fjernet.

Jernbaneverket har betalt 85.000 kroner til grunneiere og viltforvaltning i de tre kommunene Stor-Elvdal, Rendalen og Midtre Gauldal.

I tillegg til å gjennomføre foringen har grunneiere brøytet skogsbilveier for at elg og annet vilt skal holde seg borte fra veg og jernbane.

I løpet av 2003 ble 6250 hjortevilt drept av bil (84 prosent) eller tog. Dette er en nedgang på sju prosent siden 2002.

Omstillings- NYTT

Endringer i framdrift



Snart beskjed: De første beskjedene om hvem som er overtallige, vil komme i slutten av mai/begynnelsen av juni.

(Foto: Øystein Grue)

I møte med personalorganisasjonene i mars ble det besluttet å gjøre noen justeringer i framdriftsplanen for det videre arbeidet med omstilling og nedbemanning. Fristen for å kunne benytte seg av frivillig avgang med virkemidler for ansatte i JBV Drift og hos banesjefene (unntatt signal og tele) ble forlenget fra 1. april til 1. mai. Bakgrunnen for dette var at arbeidet med å tilsette i de stillingene som er lyst ut hos banesjefene, tar lengre tid enn antatt og først vil være ferdig i løpet av april.

Denne utsettelsen betyr også at oversikten over overtallige først vil være klar i løpet av mai, og at de første beskjedene om hvem som er overtallige, vil komme i slutten av mai/begynnelsen av juni. Samtlige av dem det gjelder, vil da få skriftlig beskjed samtidig som dette blir fulgt opp av samtale med egen leder.

Samtidig ble det vedtatt at tilbudene om sluttvederlag og studiestøtte også er åpne for elektroarbeidere innen fagområdene signal og tele. Dersom noen i denne gruppen ønsker frivillig avgang, vil altså sluttvederlag og studiestøtte kunne gis

på samme måte som for de øvrige gruppene som omfattes av ordningen.

Interesse for sluttvederlag

I perioden med mulighet for frivillig avgang har pr. 1. april i alt 27 personer inngått avtale om frivillig avgang med sluttvederlag. Disse kommer fra alle kanter av landet og varierer i alder mellom 38 og 52 år. Det ventes at flere søknader om sluttvederlag vil bli behandlet i april, så det er foreløpig for tidlig å si noe bestemt om hvordan tilbudene har blitt mottatt.

Konkurranseutsettingsplanen

I 2005 vil Jernbaneverket konkurranseutsette arbeider innenfor flere områder. Dette gjelder arbeider i forkant av ballastrens, ballastrensing og overbygningarbeider (blant annet skinne- og svillebytte).

Innføring av minstelønnsklausul

Jernbaneverket har nå vedtatt å innføre kontraktsbestemmelser som innebærer at arbeidstakere som utfører arbeid for

Jernbaneverket, er sikret mot diskriminerende arbeidsvilkår. Kravet innebærer at leverandøren skal sørge for at ansatte i egen organisasjon eller tilsatte hos underleverandører ikke har dårligere lønns- og ansettelsesforhold enn det som følger av tariffavtaler eller vanlige vilkår på det stedet arbeidene blir utført.

Midler til omstilling

Som kjent ble det i Stortingets vedtak i desember satt av 35 mill kr til omstillingsmidler for Jernbaneverket i 2005. Denne summen var ikke diskutert med Jernbaneverket på forhånd. Jernbaneverket har nå, i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett, informert departementet om at behovet for midler til omstilling er langt høyere enn det som først ble vedtatt. Det gjenstår imidlertid å se om Stortinget følger opp med økte midler når revidert nasjonalbudsjett behandles i juni.

Prosjekttjenester

Etter at en partssammensatt gruppe har

Driftsplan

Ikke bare tall

Omstilling STATUS

Steinar Killi
Jernbanedirektør



vurdert ulike bemanningsalternativer for Prosjekttjenester, har Jernbaneverkets ledelse vedtatt mindre justeringer i bemanning og kompetansesammensetning i Prosjekttjenesters organisasjon.

Om lag ti årsverk overføres snarest mulig til forvaltningsenheter i Jernbaneverket. Dette dreier seg om medarbeidere som nær 100% er utleid til disse enhetene, og gjør faste oppgaver for disse. I tillegg tas det sikte på en ytterligere nedbemanning på om lag 20 årsverk. Denne nedbemanning vil bli gjennomført ved at det legges til rette for individuelle ordninger for frivillig avgang, og det forutsettes at de ordninger og det støtteapparat som er etablert i forbindelse med omstillingen innen drift, også vil bli benyttet i denne sammenheng. For øvrig skal de enkelte medarbeidere fremdeles jobbe der de er lokalisert i dag.

Fellestjenester til Hamar

Lørdag den 9. april gikk første flyttelass til Hamar for Fellestjenester. Dette gjelder hele regnskapsfunksjonen og den delen av lønn/personal som er vedtatt flyttet. Samtidig flytter ledelsen for Fellestjenester også til Hamar. Fra 11. april er forutsetningen å være operativ fra nytt arbeidssted. Alle interne telefonnummer vil være de samme som tidligere.

– Vi flytter inn i lokaler hos Hedmark Sparebank, og får lyse og moderne kontorer. Kontorene ligger vis a vis Hamar stasjon og er lett tilgjengelige for dem av oss som kommer til å pendle med tog, sier leder for Fellestjenester, Jorun Sunde.

Ny besøksadresse er:

Jernbaneverket Fellestjenester,
Parkgata 2
Hamar

Ny postadresse er:

Jernbaneverket Fellestjenester
Postboks 4350
2308 Hamar

Neste etappe i flyttingen vil være flytting av arkivet. Dette vil etter planen gjennomføres i oktober. Etter dette er etableringen på Hamar gjennomført.

Som et resultat av fjorårets stortingsvedtak skal Jernbaneverket i år konkurransetsette arbeid for 150 millioner kroner mer enn året før. I tillegg får vi et bortfall av inntekter på 25 millioner kroner fordi JBV Drift ikke kan delta i eksterne anbudsrunder. Som en konsekvens av dette skal Jernbaneverket i år redusere antall ansatte innenfor driftsapparatet med 292 personer, samtidig som 73 personer skal overføres fra JBV Drift til banesjefene. JBV Drift skal således redusere arbeidsstokken med totalt 365 ansatte. Usikkerheten i framdriften er knyttet til eventuelle krav fra tilsynsmyndighetenes side og om hvordan leverandørmarkedet mottar utbudet.

Når det gjelder tallet 292, så må vi aldri gjøre dette til ren statistikk. Det er et tall det knyttes følelser til. Det handler om fremtiden til medarbeidere som gjennom mange år har lagt ned en betydelig innsats for jernbanen. De personene som defineres som overtallige, har forskjellig kompetanse, alder, ansiennitet og bosted. Noen vil gå av med pensjon i år, noen vil begynne i nytt arbeid eller etablere egen virksomhet, mens andre igjen vil ta imot tilbud om sluttvederlag eller å overføres til JBV Ressurs. Oppsigelser vil vi så langt det lar seg gjøre unngå. Uansett ønsker jeg å presisere at i denne prosessen snakker vi om overtallige – ikke overflødige. De medarbeiderne som er berørt, representerer en kompetanse som jernbanen alltid har vært avhengig av - og som jernbanen i stor utstrekning vil være avhengig av også i årene som kommer.

Etter en lengre prosess i Samferdselsdepartementet, hvor også Jernbaneverket deltok med informasjon, ble det tatt en politisk beslutning. Den var ikke i tråd med Jernbaneverkets anbefaling når det gjelder hastighet og omfang, noe jeg den gang ga personlig uttrykk for.

Som kjent foreslo Jernbaneverket i mars 2004 økt konkurransetsetting av prosjekttrettede vedlikeholdsaktiviteter for om lag 150 millioner kroner og en nedbemanning på om lag 400 over en tre års periode. I tillegg foreslo vi også at Baneservice skulle bli aksjeselskap.

Min skepsis har særlig vært knyttet til fase 2, hvor de beredskapsmessige vedlikeholdsaktivitetene også skal outsources, dvs. at de skal gjøres av andre, da Jernbaneverket ikke lenger skal ha et eget apparat. Vi ser per i dag ikke hvordan dette kan løses rasjonelt i Norge, da heller ingen andre og større jernbaneland har lange og gode erfaringer med dette. Men vedtaket står der, og nettopp av hensyn til de mange som blir berørt av dette, har jeg og resten av organisasjonen et ansvar for å se framover. Det betyr at Jernbaneverket må gjøre alt som står i vår makt for å gjennomføre nedbemanningen på en måte som tar hensyn til den enkeltes arbeidstakers behov.

Nedbemanningsprosesser fører med seg reaksjoner. Det kan være sinne, frustrasjon eller redsel for hva framtiden bringer. Det er naturlig og må tas på alvor. Når Jernbaneverket skal følge opp stortingsvedtaket, har etaten - og jeg - et ansvar for å etablere nødvendige støttefunksjoner som kan håndtere både de menneskelige, juridiske og økonomiske aspektene ved nedbemanning. Dette blir en dugnad på mange ledernivåer, også i Fellestjenester nå som avdelingen har flyttet sitt administrative hovedsete og mange av sine funksjoner til Hamar. Dette er en omstilling som griper inn i hverdagen til mange medarbeidere. Med andre ord: Månedene framover vil kreve mye av Jernbaneverkets ledelse, verne-tjenesten, personalorganisasjonene, det samlede støtteapparatet som er bygget opp og ikke minst av den rollen vi alle har som kolleger og arbeidskamerater. Aldri har det vært viktigere å lytte, og å ta seg tid til å møte folk med åpenhet enn nå.

Ellers vil jeg si at jeg er stolt over hvordan driftsapparatet har håndtert situasjonen vi er i. Aldri før har vi levert et bedre produkt. Punktligheten forteller oss det. Og ingen bør være i tvil om hvem som skal ha æren for dette. Den yrkesstoltheten som den enkelte medarbeider viser, og den kompetansen som legges for dagen, vil utvilsomt bli verdsatt hos mange arbeidsgivere også utenfor Jernbaneverket. Det er en kollektiv attest jeg ikke er redd for å utstede.

Vinterberedskap med veteranutstyr



VOSS/MYRDAL: – Vi hadde neppe klart en ekstremvinter som i 1993, sier banesjef Norvald Skjoldli. Han har ikke utstyr som sikrer god nok vinterberedskap på Bergensbanen. Dagens maskiner er 30 år gamle og synger på siste verset.

ØYSTEIN GRUE

Siste uke i februar sto begge skinnegående snøfresere (Beilhacker) som skal holde Bergensbanen åpen, på verksted.

Første helg i mars gikk sporrensaren (Di3) i stykker. Utstyret måtte tas av med skjærebrenner for å unngå at sporvekselen ble ødelagt.

– Bare flaks gjorde at vi ikke fikk driftsvansker, innrømmer banesjefen overfor Jernbanemagasinet.

En av to Beilhacker sto fremdeles på verksted på Voss i påvente av deler da Jernbanemagasinet møtte banesjefen på Myrdal andre uke i mars.

– Hvordan ser utstyrsituasjonen ut om vi skulle få ekstreme snøforhold på tappen av året eller neste år?

– Noe bekymringsfull, svarer Skjoldli uten betenkningstid. Han husker vinteren 1993 med fire meter snø på flatmark på Finse – og snøstormrunder så det holdt.

– Innstilt 73

– Nytt brøyteutstyr har vært tema i de siste åtte-ti årene. Vi har ikke kommet nærmere en utskifting av brøytemaskinene som vi i dag leier fra Jernbaneverkets Maskinsentral, forklarer banesjefen.

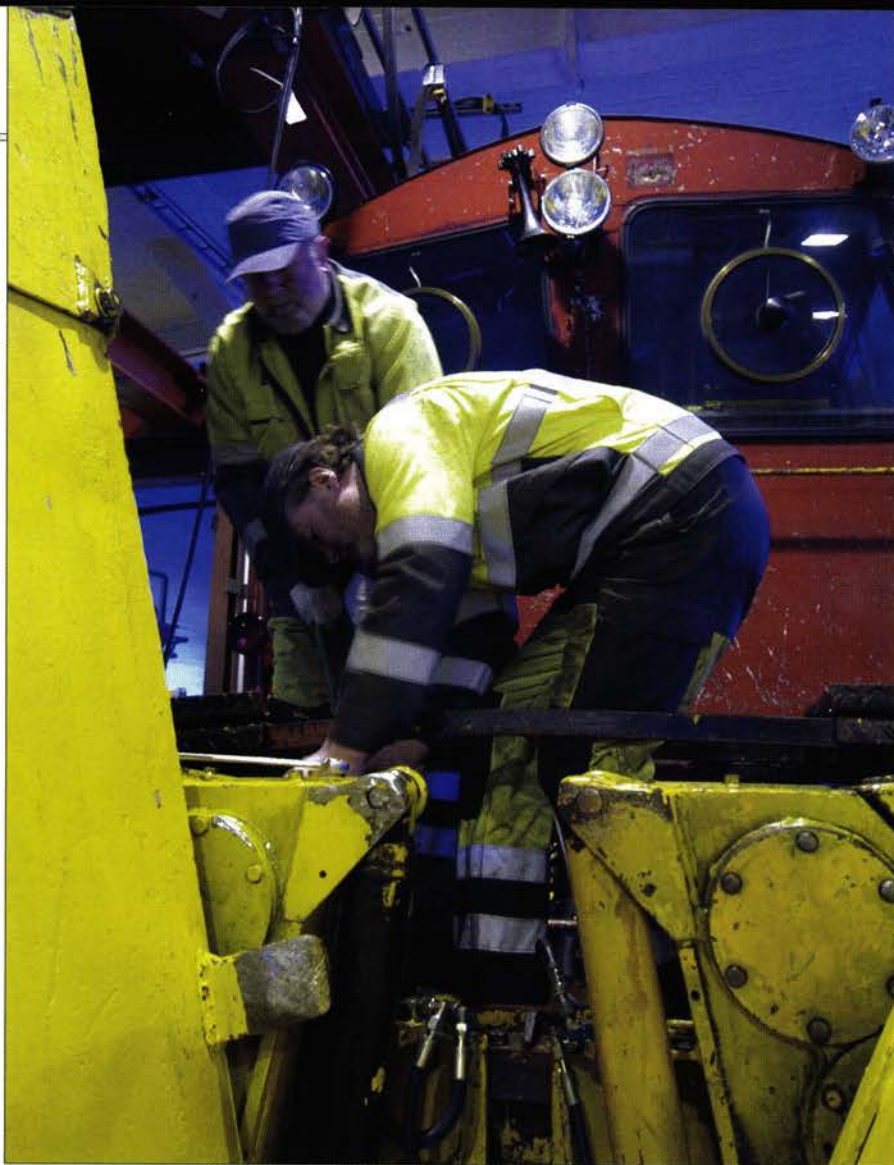
– *Hvordan hadde dere håndtert en snøstorm da begge Beilhacker-maskinene sto på verksted?*

– Vi kunne ha innstilt Signatur. El 18-lok med vagner hadde klart seg greit om vi hadde brøytet i forkant med Di3-loket.

– *Hva er mest aktuelt: å vedlikeholde dagens utstyr eller kjøpe nytt?*

– De to Beilhacker'ene som har gjort en god jobb på fjellet gjennom 30 år, skranter. De er stadig oftere på verksted. Utstyret har passert veteranalder og hører

Enkelt utstyr: Banearbeider Bjørn Inge Rokne heises opp for å hogge is i en av tunnelene mellom Myrdal og Finse. (Alle foto: Øystein Grue).



Repareres: De 30 år gamle skinnegående Beilhacker-snøfreserne er gamle og utslitte, og de må stadig oftere repareres.

vel snart hjemme på Jernbanemuseet på Hamar, svarer banesjefen lakonisk.

– Dilemmaet er at det går ett til to år fra en ny Beilhacker bestilles til utstyret kan leveres. Det er også tanker om å renovere den ene av de to skinnegående snøfreserne. Jeg vet per i dag ikke nok om organiseringen av vinterberedskap og utstyr de kommende år til at jeg kan si så mye nå, sier banesjefen.

Spesiallager deler

Verkstedsleder Knut Mestad på Jernbaneverkets maskinverksted på Voss har sammen med kollegene Arne Sæterdal og Svein Hansen sørget for at utstyret kommer raskt ut på Bergensbanen igjen når tekniske problemer oppstår.

– I februar måtte det ene av de to brøytetogene på verksted med knekt sentertapp i boggi. Årsak: tretthetsbrudd, forklarer Knut Mestad. – I tillegg har vi håndtert drivverksproblemer på grunn av ubalanse i slitt drivaksling til snøfres.

– Så langt har vi klart å håndtere det meste her på verkstedet på Voss. Men jeg

” Nytt brøyteutstyr har vært tema de siste åtte-ti årene

stiller et spørsmål ved fremtiden når vi stadig opplever at det ikke finnes deler til dette utstyret, og alt må spesiallages.

– Klar for Jernbanemuseet

– Da vi hadde begge maskinene på verksted samtidig, kunne vi plukke deler fra den ene og få den andre Beilhacker-maskinen raskt i gang igjen. Men Bergensbanen trenger to slike maskiner når det er virkelig vintervær på fjellet. Og om de ikke settes på museum, må de totalrenoveres, sier Knut Mestad.

– Foruten at materiellet er gammelt og slitt, skal det noe til å få førermiljøet til å tilfredsstille dagens krav til støynivå og ergonomi. Maskinene er heller ikke spesielt servicevennlige. Når det stadig oftere inn-





Flaks: – Bare flaks gjorde at vi ikke fikk driftsvansker på Bergensbanen i vinter, sier banesjef Norvald Skjoldli.

» Karene kjenner med fingertuppene hva maskinene tåler

treffer uforutsette problemer oppe på fjellet, går dette ut over driftssikkerhet og regularitet. Med lav fremføringshastighet passer ikke dette materiellet inn på Bergensbanen, hvor tidslukene mellom passasjertog og godstog blir stadig kortere. Dersom totalreovering kommer på tale, må det gjøres noe med kjørehastig-

heten i bratt stigning, påpeker Knut Mestad.

I fingertuppene

– Like avgjørende som brøytemaskiner er kompetansen hos mannskapene som kjører brøyteutstyret, poengterer banesjef Skjoldli. Han vet i øyeblikket ikke hvem som overtar brøytejobben neste vinter når vinterberedskapen på fjellet nå skal ut på anbud.

– Mannskapene i Baneavdelingen har hatt en kyndig hånd med det gamle, slitte utstyret. Karene kjenner bokstavelig talt

med fingertuppene hva maskinene tåler. Det er ikke gitt at vi har slike folk her på banen neste vinter, tilføyer banesjefen.

Knut Mestad på Jernbaneverkets verksted på Voss sier det samme: – Vi har klart å holde utstyret i gang takket være mannskap som kjenner utstyret inn og ut, og som håndterer Beilhack'ene som om det skulle være deres kjæreste eie – som en veteranbil!

– Uten lokførere som kan håndtere utstyret like bra som i dag, vil ikke dette holde lenge, konkluderer Mestad.

oyg@jbn.no

Bli ikke arbeidsledige

– Det eneste som synes sikkert, er at vi ikke blir arbeidsledige, sier daglig leder Knut Mestad ved Jernbaneverkets maskinverksted på Voss.

– Nå utgjør staben her 2,8 årsverk. For knappe 10 år siden var vi ti mann. På den tiden benyttet NSB også Kronstad Verksted i Bergen til årlig hovedvedlikehold, og en fast maskinreparatør var stasjonert på Finse – til og med i helgene, påpeker Mestad.

Fra oktober 1998 frem til årsskiftet 2003-2004 var maskinverkstedet organisert under Baneservice AS.

Slik organisasjonskartet og utsiktene fremover er tegnet, skal avdelingsingeniøren og fagspecialistene hans holde utstyret til Infrastruktur Forsynings maskincentral på Vestlandet i stand.

– Er dere mange nok til å håndtere oppgavene, og har dere rett utstyr?

– Jeg opplever at vi er for få, ikke minst på grunn av den høye gjennomsnittsalderen på maskiner og redskap. Det er også en rekke opplysninger som skal dokumenteres i forbindelse med vedlikehold og reparasjoner av både rullende togmaterieell og utstyr som har med vinterberedskap å gjøre, understreker Knut Mestad overfor Jernbanemagasinet.

Vinterberedskapen

Jernbaneverket eier tre Beilhack roterende snøfresere. To av dem er stasjonert på Bergensbanen og én på Nordlandsbanen. Alle tre er rundt 30 år gamle.

Pris for å totalrenovere maskinene er kalkulert til 20 millioner kroner.

Pris for en ny Beilhack er om lag 60 millioner kroner.

Det er ikke avklart om Jernbaneverket skal holde eget snøryddingsutstyr kommende år når snøryddingen skal settes ut til et privat firma.

Kampen mot tunnel-isen

(GRAVHALSTUNNELEN): – De ekstraordinære isproblemene vi opplever på Bergensbanen denne vinteren, er et resultat av mange års forsømt vedlikehold av overvannsgrøfter i terrenget over tunnelene.

ØYSTEIN GRUE

Det sier banesjef på Nord-Europas høyestliggende jernbane, Norvald Skjoldli, til Jernbanemagasinet under en befaring i Gravehalsen tunnel vest for Myrdal.

Det er her og i de mange tunnelene østover mot Finse at banemannskapene siden januar har ført en daglig kamp med ishakker og salt for holde Bergensbanen åpen.

Store nedbørmengder i desember og januar, med påfølgende mildt vær, har resultert i at det drypper og renner fra sprekker i fjellet. Vannet fryser til isskulpturer i tunneltak og langs tunnelvegger.

Ekstremt lojale

– Dersom vi ikke hadde vært ekstremt lojale, stilt opp og stått på, så hadde Bergensbanen vært stengt i mange dager i vinter. Da hadde vi ikke med dagens utstyr klart å holde banen åpen, sier Bjørn Inge Rokne.

– Nå ser vi betydningen av overvannsgrøftene som skulle lede smeltevann bort fra tunneltak og snøoverbygg. Grøftene ble anlagt av dem som bygget Bergensbanen for snart 100 år siden, men bare en mindre del av grøftene er blitt vedlikeholdt i min tid på jernbanen, forteller Skjoldli. I terrenget er grøftene mer eller mindre grodd igjen.

– Slik jeg det, har det ikke vært nok fokus på et systematisk vedlikehold av disse grøftene. Med den nedbemanningen



Kamp: I de mange tunnelene mellom Myrdal og Finse har banemannskapene ført en daglig kamp siden januar med ishakke og salt for å holde Bergensbanen åpen. Her er Bjørn Inge Rogne i aksjon.

(Alle foto: Øystein Grue).

Jernbaneverket nå står foran, blir det en utfordring å unngå at isproblemene vokser oss over hodet. For vi trenger både lokalkunnskap og erfaring for å få reetablert grøftesystemet, og slik kunnskap forsvinner nå raskere ut av Jernbaneverket enn vi har kontroll på.

Før og nå

– Hvem har ansvaret for at overvannsgrøftene ikke er holdt i stand?

– Banesjefen har selvsagt ansvaret. Men om vi ser historisk på saken, har nok



„ ... så hadde Bergensbanen vært stengt i mange dager i vinter



Sikres: Byggeleder Knut Helge Byrkje er engasjert for å sikre Bergensbanen mot is- og steinsprang mellom Myrdal og Voss. Til sammen er 4200 kvadratmeter rasfarlig fjell sikret i løpet av to år.

„ ... issvuller som i løpet av ett døgn bygger seg opp over skinnetopp...

tilsynet med grøftene opphørt med nedbemanningen i NSB og senere Jernbaneverket – fra 1960-tallet og frem til i dag.

– For en generasjon siden var et hundretalls personer sysselsatt på Bergensbanen mellom Voss og Geilo. I dag er bare Myrdal fast bemannet, og banemannskapene som inntil for få år siden var stasjonert på fjellet, er nå stasjonert på Voss og Geilo.

– Vi har mannskaper til å ta hånd om oppgaver som har med den daglige driften å gjøre, men mindre til å vedlikeholde gamle grøftesystemer og vurdere behov for nye.

Marginer

– Uten intensivert inspeksjon og fjerning

av issvuller som i løpet av et døgn bygger seg opp over skinnetopp, er det fare for at toget kan bli løftet av sporet, forklarer banesjefen.

– Gravehalstunnelen er en av de trangeste tunnelene våre, hvor relativt små is-skulpturer fort kan skape problemer om de ikke blir fjernet.

– Se her! Dette er ikke bra. Her må noe gjøres til sommeren, utbryter Norvald Skjoldli når vi nærmer oss østenden av Gravehalsen. Banesjefen peker på ballastpukk fra senere års sporarbeider som er lagt ut og oppover tunnelveggen slik at isryddingen er bort imot umulig.

– Grøftene som skulle ta unna smeltevann, er fylt igjen med gammel ballastpukk og finstoff. På motsatt side av sporet

ligger kabelkanaler utilgjengelige under tykke lag med blåis.

– Her skal GSM-R-prosjektet få noe å bryne seg på når de skal legge sammenhengende kabel fra Geilo til Myrdal i løpet av våren. Denne isen kommer ikke til å smelte før Sankt Hans, kanskje ikke før etter midten av juli. Det er avhengig av når sommeren kommer på fjellet.

I Jernbaneverket Region Vest er det ikke gjort beregninger på hvor stor innsats eller hvilke kostnader det er tale om hvis en skal sette i stand overvannsgrofter og stikkrenner slik de var for snart 100 år siden – før nedbemanningen på jernbanen startet for alvor.

Sporkvaliteten på stedet hvil

– Hovedkonklusjonen er at «sporkvaliteten står på stedet hvil». Gjennomsnittet for hele jernbanelinjen var i fjor 81,3. Det er omtrent som i 2003, sier vedlikeholdsdirektør John Ole Grinde.

SVEIN ERIK BAKKEN

Dermed er utviklingen av sporkvaliteten, som hadde en fin økning fra 79 i 2002 til 81,1 i 2003, nærmest stoppet opp.

Det er fortsatt et godt stykke fram til målet om å øke kvaliteten til opp mot 90 i gjennomsnitt. Det er en sporkvalitet som vil bety økt sikkerhet, bedre komfort for de reisende og betydelig lavere driftskostnader.

Utfordringen

– Den største utfordringen vil fortsatt være å utvikle den riktige prioriteringen av aktivitetene innen fornyelse og forebyggende vedlikehold, fortsetter Grinde.

Regionene brukte i fjor 1.006 millioner kroner på vedlikehold, mot henholdsvis 1.362 millioner kroner i 2002 og 1.334 millioner kroner i 2003.

Mer for pengene

– Hva blir den største utfordringen for å

øke kvaliteten når alt vedlikeholdet med unntak av sikrings- og signalsystemene skal settes ut på anbud i årene framover?

– Med de prioriteringer som er gjort, vil konkurranseutsettingen, spesielt i fase 1, primært kunne øke produksjonen innenfor hvert tiltak og således gi mer for pengene, sier vedlikeholdsdirektør John Ole Grinde.

svein.erik.bakken@jbn.no

STREKNING	LENGDE I KM	REGION	BANESJEF	KVALITETSTALL
1. Venjar-Gardermoen	12	Øst	Beate E. Isetorp	98
2. Haltdalen-Støren	55	Nord	Tor Rørosgård	97
2. Hokksund-Hønefoss	53	Vest	Norvald J. Skjoldli	97
4. Nelaug-Kristiansand	83	Vest	Olaf Nordbø	96
4. Nordagutu-Nelaug	135	Vest	Olaf Nordbø	96
4. Kobbervik-Holm (Vestfoldbanen)	16	Vest	Helge Tunheim	96
4. Ski-Oslo S	24	Øst	Henning Bråtebæk	96
8. Haug-Såstad (Østfoldbanen)	6	Øst	Henning Bråtebæk	95
8. Gardermoen-Eidsvoll	16	Øst	Beate E. Isetorp	95
8. Hjerkin-Oppdal	47	Nord	Knut Haugen	95
8. Majavatn-Mosjøen	85	Nord	Kristine Jessen	95
12. Ål-Haugastøl	44	Vest	Norvald J. Skjoldli	94
13. Kristiansand - Egersund	159	Vest	Olaf Nordbø	92
14. Oslo S-Ski	24	Øst	Henning Bråtebæk	91
14. Koppang-Tynset	101	Nord	Tor Rørosgård	91
14. Skien-Eidanger	13	Vest	Helge Tunheim	91
17. Etterstad-Gardermoen	43	Øst	Beate E. Isetorp	90
17. Voss-Dale	33	Vest	Norvald Skjoldli	90
17. Kongsberg-Nordagutu	45	Vest	Helge Tunheim	90
17. Hønefoss-Nesbyen	95	Vest	Norvald Skjoldli	90
21. Hokksund-Kongsberg	28	Vest	Helge Tunheim	89
21. Oppdal-Støren	72	Nord	Knut Haugen	89
21. Narvik havn- Vassijaure	42	Nord	Thor Brækkan	89
24. Reimegrend-Voss	20	Vest	Norvald Skjoldli	88
25. Gardermoen-Etterstad	43	Øst	Beate J Isetorp	87

25 på topp: Ved likt kvalitetstall rangeres banestrekningene etter lengde. Lengden på strekningene er rundet av til nærmeste kilometer.

Valgkampstarten

– Når samferdselsminister Torild Skogsholm lover at Regjeringen skal bli bedre på jernbane i neste periode, skal en ny rød-grønn regjering bli enda bedre, lovte Oddbjørg A. Starrfelt, og fyrte av startskuddet for «jernbanevalgkampen».

SVEIN ERIK BAKKEN

De andre representantene fra Stortingets samferdselskomité med lederen Petter Løvik (H) i spissen fulgte opp. Til tider gikk det riktig varmt for seg på Jernbaneforum 2005 sin tradisjonelle jernbanekonferanse i Oslo.

Største satsing

Samferdselsminister Torild Skogsholm slo fast at regjeringen har gjennomført den største satsingen på jernbane i moderne tid med unntak av noen år med utbygging av Gardermobanen.

– Bevilgningene til jernbaneformål i 2005 er totalt om lag 6,4 milliarder kroner. Dette innebærer en realøkning på hele 20 prosent sammenliknet med 2001, opplyste hun.

Sammen med partifelle Sverre Molandsveen og komiteleder Petter Løvik viste Skogsholm til at økningen for jernbanen var dobbelt så stor i prosent som for veier, videre at bevilgningene til investeringer i jernbanen og kjøp av trafikk-tjenester økte med 50 prosent i perioden.

Sådde tvil

Samferdselsministeren kommenterte Stortingets vedtak om å øke rammene for

investeringer i veier og jernbane med ti milliarder kroner til hver i Nasjonal transportplan (NTP) for perioden 2006-2015:

– Stortingsflertallets vedtak, som opprinnelig er utformet av Arbeiderpartiet (Ap), kan synes noe skjørt, blant annet fordi vedtaket kun har subsidiær støtte fra Fremskrittspartiet (Frp), som egentlig er imot jernbanedelen av vedtaket, og Sosialistisk Venstreparti (SV), som egentlig er imot veidelen av vedtaket.

– Vedtaket har også den generelle svakheten at det budsjettmessig ikke er noen anvisning av hvilke formål som eventuelt skal nedprioriteres for å gi plass til den økte satsingen, sa Skogsholm, og sådde et øyeblikk tvil om regjeringens vilje til å følge opp vedtaket, før hun tilføyde:

– Når det er sagt, vil jeg understreke at som samferdselsminister har jeg ikke vanskelig for å se behovet for økte midler til investeringer i vei og jernbane, og jeg vil selvsagt arbeide med sikte på å følge opp Stortingets vedtak.

Like godt

Senterpartiets (Sp) medlem i Stortingets samferdselskomite, Jorunn Ringstad, reagerte på at samferdselsministeren gjorde et poeng av at subsidiær støtte ikke er til å stole på.

– Denne regjeringen har fått hvert budsjett vedtatt med subsidiært støtte fra et annet enn de tre regjeringspartiene. Så subsidiær støtte er like godt som en hver annen støtte og vedtak, mente hun.

I tillegg slo samferdselspolitiske talsmann, Kenneth Svendsen, fast at Frp selv-

” Den største satsingen på jernbane i moderne tid

følgelig fortsatt står på forliket med Sp, SV og Ap. – Vi kommer til å følge opp det vi har vært med på å vedta i NTP, lovte han.

Avhengig av nytt flertall

SVs samferdselspolitiske talskvinne, Heidi Sørensen, slo på sin side fast at hun ikke trodde på noen ny jernbanepolitikk om en fortsatt skal være avhengig av Frp sin støtte.

– Vi er helt avhengig av et nytt flertall på Stortinget om vi skal få opp investeringene på jernbanen. Så fort Frp ikke lenger har noen innflytelse på norsk samferdselspolitikk, kan vi starte den nødvendige satsingen på jernbanen, mente Sørensen.

Samferdselspolitisk talskvinne Oddbjørg A. Starrfelt tok på sin side sjølkritikk på vegne av Ap for at bevilgningene til samferdsel stort sett har vist en nedadgående kurve siden tidlig på 1980-tallet.

– Den trenden skal vi snu. Vi må investere mer i jernbane og samferdsel om vi skal bygge landet. Det skal vi sørge for når vi får et nytt flertall på Stortinget som ikke er avhengig av Frps støtte.

Rød-grønt alternativ

Starrfelt presenterte videre grunnlaget for og pekte på en del hovedtrekk i en rød-grønn regjeringens jernbanepolitikk.

” Vi må investere mer i jernbane og samferdsel om vi skal bygge landet



Reversere: En rød-grønn regjering vil følge opp NTP-vedtaket og reversere det som er mulig å reversere av konkurranseutsetting av drift og vedlikehold, lover fra venstre Jorunn Ringstad (Sp), Heidi Sørensen (SV) og Oddbjørg A. Starrfelt (Ap).

(Foto: Ørn A. Borgen, Scanpix)

Hun viste til at de tre partiene har stått sammen i en rekke store, samferdselspolitiske saker i inneværende stortingsperiode. De tre partiene har blant annet vært uenige i konklusjonene om å gjøre om NSB BA, Posten BA og Luftfartsverket til aksjeselskaper, samt å sette driften av persontrafikken og drift og vedlikeholdet av jernbanenettet ut på anbud.

– Vi mener at en omfattende konkurranseutsetting innen samferdselssektoren vil gå på bekostning av viktige sikkerhets- og beredskapsfunksjoner, og

at mulighetene til en samfunnsmessig styring reduseres når ansvaret for samfunnets fellesoppgaver splittes opp.

– En rød-grønn regjering vil innstille den videre konkurranseutsettingen av persontrafikk på jernbanen og reversere omstillingene med å konkurranseutsette JBV Drift så langt det er mulig.

Malurt

Generalsekretær Tore Killingland fra Norges Naturvernforbund helte på sin side litt malurt i begeret, ved å vise til at

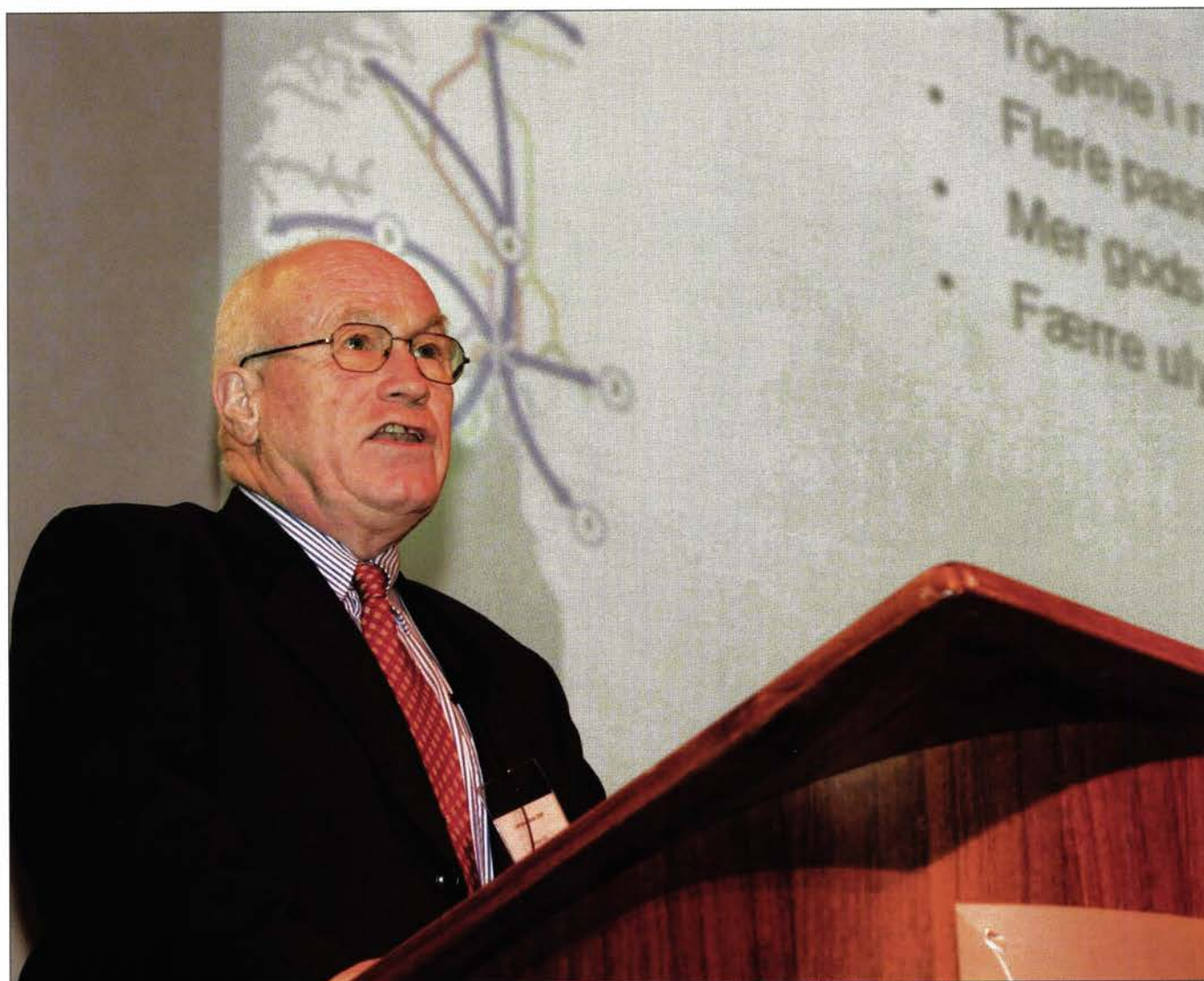
mye av den ekstra satsingen på ti milliarder kroner på veier i NTP, går til veiprojekter i transportkorridorene der jernbanen burde hatt førsteprioritet.

Han viste i den forbindelse til strekningene Oslo - Hamar - Lillehammer og Oslo - Kristiansand - Stavanger. – Her legges det opp til bygging av henholdsvis tre og seks ganger flere kilometer motorveier enn dobbeltspor i perioden 2006-2015, opplyste han.





... vi har vist at vi kan jernbane.
Det er derfor tid for å satse...



Rekordåret: Jernbanedirektør Steinar Killi kunne glede nær 200 deltakere på Jernbaneforum 2005 med hyggelige tall for tog i rute, flere passasjerer, mer gods og færre ulykker i rekordåret 2004. (Foto: Ørn A. Borgen, Scanpix)

Beste jernbaneåret

Jernbanedirektør Steinar Killi fikk mange av de over 200 deltakerne på årets jernbanekonferanse i godlune.

Jernbanedirektøren kunne slå fast at 2004 var et meget godt jernbaneår, og begrunnet det med at: – Togene var i rute, det var flere passasjerer, mer gods og færre ulykker. Aldri har togene vært mer i rute siden målingene av punktligheten startet i 1971, informasjonen på stasjoner er bedret og trolig er det heller aldri blitt

fraktet så mye gods på norske skinner.

– På et jernbanenett med en skinnegang opp mot hundre år og med verdensrekord i enkeltspor, klarer vi med andre ord å oppnå en punktlighet på linje med de store jernbaneselskapene i Europa.

«Vaktmesterstyrke»

– Forklaringen på dette er systematisk jobbing med sikkerhet og punktlighet i samarbeid med togselskapene, samt dyktige og effektive fagfolk både i Jern-

baneverket og i togselskapene. I den forbindelse trakk Killi spesielt fram innsatsen til Jernbaneverkets egen «vaktmesterstyrke» som er satt inn i det daglige, forebyggende vedlikehold og som er i høy beredskap for retting av feil.

– Vi er derfor på rett spor, og vi har vist at vi kan jernbane. Det er derfor tid for å satse på jernbanen. Det er mitt budskap til regjering og storting, konkluderte Steinar Killi.

svain.erik.bakken@jbn.no

Engasjerte: Instruktør Frode Horvei (nummer to f.v.) har aldri fått så gode tilbakemeldinger som etter rollespillet med leketogene. Fra venstre Kåre Fagersand, Horvei, Johnny Nyhammer og Alois Oberforcher. (Foto: Øystein Grue).



«Lekte» seg tryggere

Uhellet er ute på en jernbanestrekning uten linjeblokk... Denne gangen er det heldigvis en øvelse, der leketog brukes for å overføre kunnskap mellom trafikkpersonell. For tredje år på råd samles de for å bygge en sikkerhetskultur i Jernbaneverket.

TORE HOLTET

De i alt 700 ansatte i trafikkdivisjonen har nettopp gjennomført den tredje serien med medarbeiderkonferanser der sikkerhet har stått på dagsordenen.

På den første konferansen var styrings-systemet tema.

Under den andre samlingen ble hver enkelt drillt i å tenke på seg selv som en sikkerhetsbarriere.

I år stod kommunikasjon og samtaledisiplin på programmet, men hvert år repeteres grunnleggende pensum fra Jernbaneskolen samtidig som det blir lagt vekt på å gi deltakerne innblikk i hverandres fagområder.

Topp tilbakemelding

Vi er på er på treningssenteret til Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB), i Heggedal utenfor Oslo. Her pågår et rollespill – eller verdens enkleste form for simulatorentrening. Takket være noen Brio-tog på et bord får deltakerne et realistisk innblikk i hvordan framføringsforskrifter og varslingsplaner settes ut i livet.

– Jeg har aldri fått så bra tilbakemeldinger på noe kurs jeg har holdt, sier instruktør Frode Horvei, som til daglig er togleder i Drammen. – Mange sier at konferansene har bidratt til å gi dem god repetisjon og forståelse, noe som gir større trygghet i hverdagen.

Praktisere jernbanefag

Horvei berømmer dem som har stått bak opplegget for årets medarbeiderkonferanser og bruker den fire-fem timer lange øvelsen med leketogene som et eksempel:

– De som jobber på strekninger som Gjøvikbanen og Østre linje er vant til å operere uten linjeblokk. For dem er dette hverdagen. For de aller fleste er arbeidet mer automatisert. Men ved å ta utgangs-

punkt i en slik strekning, der det er lagt inn en del scenarier, får de ulike yrkesgruppene mulighet til snakke om og praktisere det grunnleggende i de ulike jernbanefagene, forteller Horvei, som understreker at hver arbeidsgruppe var bredest mulig sammensatt. Alle grupper hadde med togledere, trafikkekspeditører, driftsoperatører, elkraftoperatører og toginformatorer.

Stolt direktør

– Jeg er stolt over det arbeidet som er nedlagt både før og under medarbeiderkonferansene, sier trafikkdirektør Arne Habberstad, og utdypes: – Alle forberedelser og all gjennomføring er gjort av våre egne folk, og responsen har vært entydig positiv. Da oppgavene ble satt ut på forhånd, satte enkelte seg ned sammen på fritida.

– En slik arbeidsinnsats står det virkelig respekt av. Min hensikt med konferansene har vært å sveise sammen trafikkdivisjonen og bygge en sikkerhetskultur. Jeg opplever at vi er i ferd med å lykkes, konkluderer Habberstad.

tore.holtet@jbv.no

Månedens
gjest:

Øystein
Noreng

Professor
Handelshøyskolen BI



Jernbanen, veien og tiden

Det siste året har det kanskje skjedd en viss glidning i politiske holdninger i favør av jernbanen.

Etter hvert som veinettet utbedres, med firefelts motorveier i det sentrale østlandsområdet, omkring Bergen og Trondheim og på Nord-Jæren går det opp for folk og politikere at bedre veier, også motorveier, ikke er noen varig løsning på samferdselsproblemene, særlig ikke i tettbygde strøk.

Nye veier fylles opp

Etter hvert som veiene utbygges og utbedres, fylles de opp. Tiltakende forstoppelse gir lengre transporttider på vei, selv om bedre veier gir bedre sikkerhet, slik at tidsgevinsten for passasjerer og gods ved investeringer i veier etter hvert reduseres eller forsvinner. Dette begredelige forhold gjelder på lokalt som på regionalt og nasjonalt nivå. Tid er penger, også på norske veier.

Økonomisk vekst forsterker problemet. For det første bringer den med seg

» Løsningen for transport av større mengder personer og varer finnes i skinner, ikke i veier

en dypere spesialisering, et forsterket varebytte, mer personlig mobilitet og mer transport av varer. Vanligvis øker transportbehovet raskere enn den økonomiske veksten, hvilket forklarer hvorfor veinettet aldri er tilstrekkelig over lengre tid.

Trafikkork = tap

For det andre fører økonomisk vekst til at folk flest får høyere inntekter, mer penger å rutte med og en utvidet handlefrihet i sin private økonomi. I Norge, som i store deler av Europa, bruker folk denne handlefriheten i en viss utstrekning til å velge fritid fremfor arbeid, hvilket viser at en time fritid subjektivt verdsettes like høyt som netto inntekt fra en arbeidstime. Resultatet er at den samfunnsmessige kostnaden ved tidstap på veiene tiltar med økonomisk vekst.

En time tapt ved trafikkork innebærer et større økonomisk tap i et rikt land enn i et fattig land. I tillegg fører reallønnsveksten til at tidstap på veinettet oppleves som en stadig større subjektiv belastning, fordi alternativet i økende utstrekning er høyt avlønnet arbeidstid eller subjektivt sett like verdifull fritid. For transporten av varer gjelder det samme økende spesialisering og sterkere varebytte innebærer økende krav til raskere transport, over lengre avstander, i mindre volum, men med hyppigere frekvens.

Raske skinner = gevinst

Selv om dette resonnementet slår til i det velstående Norge, synes det ikke å ha gått

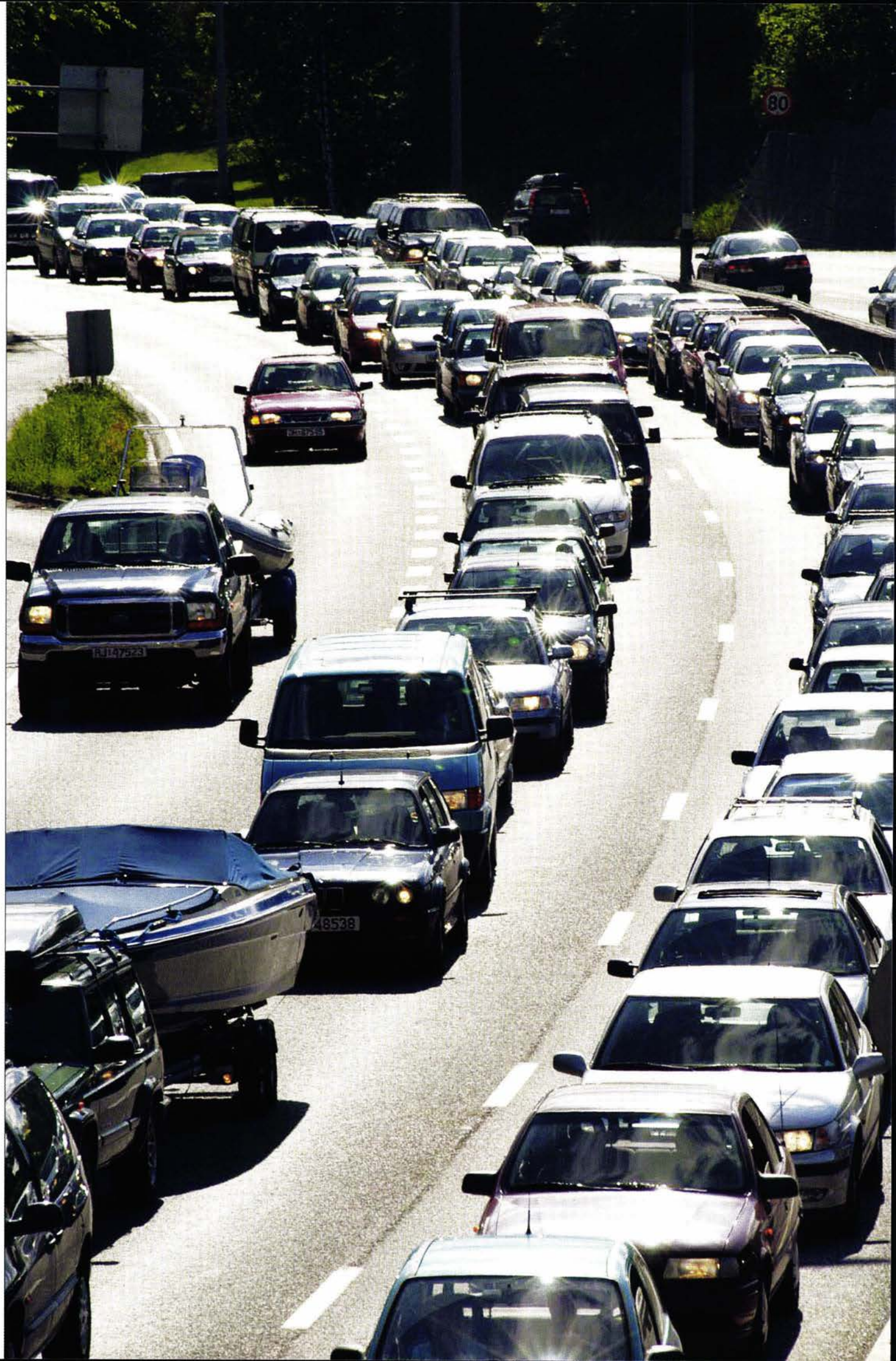
opp for våre politikere, og kanskje særlig ikke for våre samferdselsmyndigheter, som synes å se bort fra tidsfaktoren i sine utredninger. Erfaringer fra mange andre land er at løsningen for transport av større mengder personer og varer finnes i skinner, ikke i veier. Veinettet er i beste fall et supplement til et skinnenett, ikke rygggraden i samferdselen.

I lokal transport omkring og i store byer er skinnegående transport busser overlegne i kapasitet, hastighet og plassbruk, samt komfort, og ville kunne avlaste veinettet. Resonnementet gjelder også transport av passasjerer og gods over lengre strekninger.

I Norge er trafikken konsentrert langs akser som fra Oslo til Bergen, Kristiansand, Stavanger og Trondheim, samt til Göteborg og Stockholm. Et skinnenett som kunne bringe reisetiden fra Bergen, Stockholm eller Trondheim til Oslo ned til tre timer for passasjerer og for gods på fem timer, ville gi en betydelig tidsgevinst, ved siden av reduserte utslipp, og avlaste både veinett og luftrom.

Dyrt: «Den samfunnsmessige kostnaden ved tidstap på veiene tiltar med økonomisk vekst,» skriver professor Øystein Noreng.

(Foto: Mick Tully).





– Ønskejobben

HALDEN: - Nå har jeg fått ønskejobben. Jeg liker å jobbe med folk: Personalledelse er utfordrende og spennende, sier Jorund Gretland, områdesjef for togekspeditørene på Østfoldbanen.

SVEIN SKAVANG GRAADAL

Jernbanemagasinet treffer henne drøyt to uker etter at hun har begynt i ny jobb.

Pangstart

- Forrige uke gikk mye tid med til å bemanne Råde og Onsøy. Stasjonene måtte døgnbemannes på grunn av kabelfeil, vi trakk inn det vi kunne og måtte i tillegg låne folk fra andre områder. Det ble en pangstart. Det gikk bra, jeg har den fordel at jeg er kjent med folk fra før og er kjent på strekningen.

- Har du gått med en Os (områdesjef) i magen lenge?

- Jeg hadde ikke tenkt tanken før stillingen var ledig. Opprinnelig er jeg trafikkstyrer (txp), men jeg syntes det hørt spennende ut.

Forventningspress

Jorund Gretland innrømmer at hun føler forventningspress.

- Jeg føler vel litt forventningspress: vi kvinner føler at vi må vise at vi kan. Jeg har blitt veldig godt mottatt i jobben og bare fått positive tilbakemeldinger hittil, sier hun.

Et par dager etter intervjuet skal hun for øvrig i sitt første ledermøte med sine mannlige Os-kolleger i regionen. Det ser hun frem til.

Personalledelse

Jorund Gretlands hovedjobb er personal-

Myk: - Det er viktig med flere kvinnelige togekspeditører. De myker opp arbeidsmiljøet litt, mener deres nye sjef på Østfoldbanen, Jorund Gretland. (Foto: Svein Skavang Graadal).

Møte med:

Jorund Gretland, områdesjef for togekspeditørene på Østfoldbanen

ledelse for de 56 tpx`ene på åtte-ni stasjoner på Østfoldbanens Vestre og Østre linje.

– Jeg er glad jeg har en assistent som er varm i trøya!

– Jeg skal lyse ut stillinger, ansette folk og sørge for at folk er oppdaterte, sier hun. – En annen vesentlig del av jobben er aktiv oppfølging av sykmeldte, for å få dem tilbake i jobb så snart som mulig. Jernbaneverket er jo en IA-bedrift, og her har ledere et klart ansvar.

Hun har allerede rukket å være på arbeidsplassbesøk på samtlige stasjoner.

– Synlig ledelse er viktig: ulempen ved slike besøk er at jeg bare treffer den som er på vakt.

Kvinneandel

Den nye områdesjefen setter pris på at det er en betydelig andel kvinner blant tpx`ene på Østfoldbanen, om lag hver femte er kvinne.

– Det er viktig, det myker opp arbeidsmiljøet litt, jeg synes det blir triveligere på arbeidsplassen. Problemet for en tpx er at en er stort sett alene på jobb.

Jorund Gretland har tatt litt ledelsesutdanning underveis, i markedsøkonomistudiet på BI og gjennom arbeidslederskolen.

– Det er artig at det kan komme til nytte, jeg streva meg gjennom to år ved siden av full jobb.

På tide

Jorund Gretland kom fra jobben som sporkoordinator for Østfoldbanen med kontor i Sarpsborg. Hun bestilte ruter eller sportilgang for alt av arbeid i sporet, både linje, strømforsyning og signal.

Som sporkoordinator tok Jorund vakter som tpx innimellom. Det tviler hun på at hun kommer til å gjøre nå. Det blir eventuelt i krisetilfelle, mener hun. Sin

siste vakt som tpx hadde hun i oktober i Askim.

– I den nye jobben har jeg svært god nytte av erfaringen som sporkoordinator fra drift. Jeg ser helheten bedre når jeg har sett andre sider ved JBV enn tpx. Tror det er veldig sunt.

– Jeg tror jeg vil trives godt som områdesjef for togekspeditørene. Jeg tar én ting av gangen og får ta utfordringene etter hvert som de kommer, sier Jorund Gretland, som synes det er litt morsomt å være den første kvinnelige Os tpx. Egentlig er det på tide!

Valgte Jernbaneverket

Jorund Gretland begynte på jernbanen i 1982 som aspirant i Fredrikstad, deretter i Vestby. Etter Jernbaneskolen har hun vært innom alle stasjonene i Østfold som tpx. I tillegg var hun tre år i togekspedisjon og billettsalg i Telemark og en periode på anlegget på Drammenbanen.

– Ved delingen i 1996 valgte jeg å gå over i Jernbaneverket (JBV), sier Jorund.

– Jeg syntes sikkerhetstjeneste var mer interessant enn billettsalg, selv om jeg da trodde at NSB var tryggere enn JBV.

– Vi ser hvordan det har gått; NSB har kun igjen billettsalg på Ski, alle bystasjonene Moss, Fredrikstad, Sarpsborg og Halden er borte, Østre linje likeså. Jeg er glad jeg valgte Jernbaneverket.

– Noen negative holdninger

– *Hvordan er det å være kvinne i et mannsdominert miljø som jernbanen?*

– Det går greit – er vant til det. Det har vært sånn siden jeg begynte på jernbanen. Jeg synes det er koselig å jobbe med gutta, selv om det alltid er en fordel med flere jenter.

– *Har du merket noen tilfelle av diskriminering?*

– Da jeg begynte, opplevde jeg noen

negative holdninger. Jeg måtte gjøre dobbel innsats for å vise at jeg var god nok som tpx. Noen av mine eldre, mannlige arbeidskollegaer, spesielt én, mente at kvinnfolk ikke hadde noe på jernbanen å gjøre. Etter hvert ble jeg godtatt.

Mosjon og maling

– *Har du planer om mer utdanning?*

– Hvis jeg får tilbud, kommer jeg nok til å delta på intern lederopplæring og andre relevante kurs i tilknytning til jobben.

– Hadde jeg vært yngre hadde jeg nok satt meg på skolebenken igjen, for eksempel gått videre på BI og blitt eiendomsmedler eller tatt noe med grafisk design og reklametegning. Jeg tegna litt for, nå strekker ikke tida til.

– *Hva bruker du fritida til?*

– Jeg har en sønn på ni år som jeg er alene med. Dessuten trener jeg en del i et helsesenter. Jeg har hytte, der jeg padler og fisker litt. Bikkja krever også litt. Om sommeren sykler jeg ofte til jobben, 6,5 kilometer hver vei. Får litt mosjon av det også. Jeg har tatt over huset etter foreldra mine, hus og hage krever sitt; jeg har nok å holde på med, kjeder meg aldri.

– Skulle gjerne hatt mer tid til hobby. Før jeg fikk guttungen, tegna og malte jeg bilder. Jeg fikk et malesett for et år siden, men så langt har det bare blitt ett bilde. Før malte jeg mye på glass og solgte, men det ble for mye. Det er ikke moro å lage samme tingen to ganger.

– Jeg håper en gang å få eget keramikkverksted i kjelleren. Kunne godt tenkt meg å drive med keramikk på heltid. Men da må en være dyktig, og det er vanskelig å kunne leve av det. Det får bli når jeg blir pensjonist.

sgraadal@online.no



Vi kvinner føler at vi må vise at vi kan

På'n igjen

– Fordi jeg har vært med på dette før, har jeg kanskje et litt annet syn på det som skjer, enn de fleste andre, sier Frode Kristiansen. Da han ble overtallig i NSB i 1997, skulle Jernbaneverket være redningen. Nå regner han med å miste jobben igjen.

PER RATHE

Jeg møter ham på verkstedet på Lillestrøm, det er 1. mars og ute er det vinterlig til en forandring. Men det er ikke derfor han og arbeidslaget har trukket inn i varmen. De får ikke strømbrudd og tilgang til sporet og kan ikke utføre nattarbeidet sitt som vanlig. Derfor gjør de noe nyttig imens og monterer pæletopper som skal benyttes senere på Kongsvingerbanen.

I 1997 var Frode Kristiansen skiftekonduktør med ti års ansiennitet i NSB. Etter å ha vært i faresonen for å bli overtallig en stund, hoppet han på et tilbud om omskolering til banemontør. Den gangen ble det sagt at Jernbaneverket ville trenge ca. 30 nye banemontører årlig i en lengre periode. Etter to år på skolebenken ble han lærling i 1999.

– Like etter at jeg hadde takket ja, ble det klart at jeg ville ha blitt overtallig i NSB. Men allerede mens jeg jobbet som lærling i Jernbaneverket, begynte man å snakke om mulig overtallighet også der, forteller han.

Fornøyd med valget

- For meg var omskolering det eneste alternativet, og jeg har vært svært fornøyd med valget. Jeg liker jobben, og Jernbaneverket har vært et godt sted å arbeide, sier familiefaren. For elleve år siden bygde han seg hus. Nå er han glad for at han har prioritert å nedbetale gjeld, men han er ikke engstelig for fremtiden.

– Jeg tror ikke jeg vil få problemer med å få meg ny jobb. Hvis du står på, tar ansvar og gjør en god jobb, byr det seg en mulighet til å få nytt arbeid, kanskje i et nytt firma. Jeg er villig til å tilpasse meg og være fleksibel, jeg frykter ingen ting, sier Kristiansen.

Han tror erfaring fra tidligere omstil-



I kulda: Frode Kristiansen skyves ut i kulda for andre gang, men holder varmen i verkstedet på Lillestrøm.

” De har nok vanskelig for å tro at de virkelig vil miste jobben

linger kommer godt med.

– Jeg ser kanskje fortere hva som er i ferd med å skje. Denne prosessen har jo vært i gang lenge. De som har jobbet her trygt i 30 år, har nok vanskeligere for å tro at de virkelig vil miste jobben.

Skeptisk til «is i magen»

– Jeg synes ikke det er noe godt råd å anbefale folk å ha is i magen for enhver pris. Nå kommer ting til å skje fort, jeg tror det kan være dumt å prøve å klamre seg fast og lite på at et nytt stortingsflertall skal reversere prosessen. Da tror jeg mer på å være litt frempå og lukte på mulighetene i andre firma. Jeg har sett at Carillion har hatt to annonser inne i Glåmdalen. De private firmaene begynner å røre på seg og vil nok være ute etter å håndplukke folk. Den som venter for lenge, kan risike-

Min arbeidsdag

Navn: Frode Kristiansen

Alder: 38 år

Arbeidssted: Drift Øst

Tittel: Banemontør

Begynte som: Lærling i 1999

Bor: Kongsvinger

re å være for sent ute. Og ansiennitet betyr ikke noe mindre i private bedrifter enn i staten, sier Frode Kristiansen.

Når dette leses har fristen for å ta frivillig sluttpakke gått ut. Om Frode Kristiansen innen den tid har benyttet seg av ordningen, betalt ned resten av gjelda med statlige omstillingsmidler og fått seg nytt arbeid som banemontør, er ikke godt å si.

– Jeg holder meg informert, men kan ikke i dag si deg hva det blir til. Jeg må jo ha skaffet meg nytt arbeid før jeg slutter, sier Frode Kristiansen en kald dag i begynnelsen av mars.

Vendepunkt for NSB

Små-nytt

NSB gikk med 170 millioner kroner i overskudd i fjor. Konsernsjef Einar Enger gleder seg over en resultatforbedring på nær 300 millioner kroner og betegner fjorårsresultatet som et vendepunkt etter år med svake resultater.

NSB-konsernet har levert sitt beste driftsresultat siden 1998. Det skyldes betydelige forbedringer i persontogtrafikken, den norske del av godsvirksomheten og en positiv utvikling for konsernets øvrige virksomheter.

Konkurranseskraft

– Den negative trafikkutviklingen er snudd og kostnadene er redusert. Trafikksikkerhet, punktlighet og kundetilfredshet er i god fremgang, konstaterer Enger.

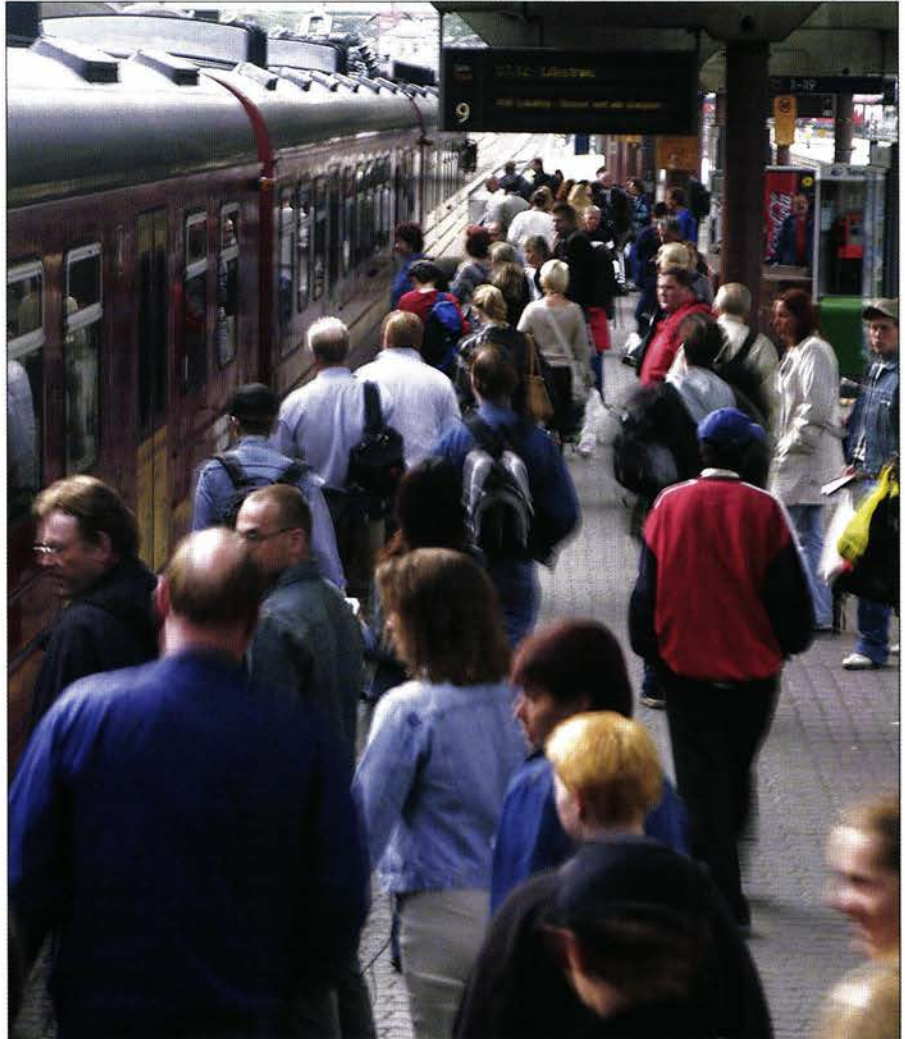
NSB har tjent mer penger på togdrift, mens bussvirksomheten i Nettbuss AS ligger på samme resultatnivå som året før.

– Lønnsomheten er likevel ikke på et tilfredsstillende nivå. NSB har i løpet av året videreført det systematiske arbeidet med å effektivisere driften for å oppnå forbedret konkurransekraft i de ulike markedene. Dette arbeidet fortsetter med full styrke også i årene fremover, poengterer Enger.

Holde fokus

Konsernsjefen mener at den betydelige resultatforbedringen skyldes de langsiktige, strategiske valgene som styret gjorde i 2001, hvor kjernevirksomheten ble konsentrert til persontrafikk med tog og buss og videreutvikling av godstransport i allianse med andre aktører, og med Norden som hjemmemarked. Alle støttefunksjoner skulle konkurransesettes.

– Det har vært en svært tøff omstilling for hele konsernet. Vi har klart å holde fokus på de basale spørsmålene: trafiksikkerhet, punktlighet og lønnsomhet. Resultatet vårt viser at systematisk og hardt arbeid koplet med utholdenhet til slutt gir resultater, sier konsernsjef Einar Enger.



Flere tar toget: Den negative trafikkutviklingen er snudd. Nå begynner NSB å tjene penger på persontogtrafikken. (Foto: Mick Tully).

Banedanmark med kontraktsdirektør

Sonny Nielsen (40) ble 1. mars ansatt som visedirektør og leder av kontraktsavdelingen i Banedanmark. Han kommer fra ledelsen av skadekontrollen i ISS Danmark.

Kontraktsavdelingen i Banedanmark har rundt 1500 medarbeidere som anlegger, vedlikeholder og reparerer sporanlegg, veksler og kjørestrømsanlegg for jernbanedriften. Avdelingen styrkes for å møte utfordringene i det økende antall anbud innen drift og vedlikehold av jernbaneanlegg. Sjefen for Banedanmark, Jesper Rasmussen, som selv også ledet kontraktsavdelingen til nå,

sier en slik styrking er helt nødvendig om kontraktsavdelingen skal vinne i kampen om de store og attraktive anbud som nå er på trappene.

SJ med pluss i 2004

Den svenske persontransportøren SJ AB opplevde i siste kvartal i fjoråret sitt beste resultat noensinne. Et overskudd på 101 millioner SEK brakte årsresultatet opp i 190 millioner. Det innebærer at selskapet fra å være på kanten av økonomisk ruin i løpet av to år har endret seg til å bli et lønnsomt foretak.

CargoNet pluss Green Cargo *Små-nytt*

Norske CargoNet er markedsleder på kombinerte transporter som benytter tog på langdistanser i Skandinavia. Nå har selskapet skrevet en treårsavtale med svenske Green Cargo om trekraft og skifteoperasjoner.

Avtalen dekker en omsetning på 750 millioner svenske kroner. Det er det svenske datterselskapet CargoNet AB som er avtalepartner med Green Cargo, og samlet yter Green Cargo trekrafttjenester til CargoNet for en verdi av rundt én milliard svenske kroner i året. Trekraften omfatter 40 kombinerte tog per dag i tillegg til mer enn 150 CargoNet-vogner i Green Cargos egne godstog.

CargoNets intermodale tog binder sammen 14 terminaler i Sverige med 12 i Norge og har frakter over hele det europeiske jernbanenettet. Fraktvolumet hos CargoNet AB tilsvarer 1000 lastebiler hver dag. Og for å gjøre kunnskapen om det norsk-svenske eierskapet fullstendig, skal vi minne om at det er «norske» CargoNet



Frakter tungt: Fraktvolumet hos CargoNet AB tilsvarer 1000 lastebiler hver dag. Nå satser selskapet mer i Sverige – gjennom et samarbeid med Green Cargo.

AS som eier CargoNet AB. Men CargoNet er igjen eid av NSB AS med 55 prosent, mens svenske Green Cargo AB eier de resterende 45 prosent. Forvirret? Ja, men det blir penger av det!

Historisk resultat for Green Cargo

Den svenske godsoperatøren Green Cargo oppnådde i fjor sitt beste resultat til nå. Et overskudd etter skatt på 43 millioner svenske kroner er en forbedring på 131 millioner. Fraktvolumet var større enn noen gang, og punktligheten har aldri vært bedre. Omsetningen på Green

Cargos hender var noe mindre enn året før, noe som skyldes salget av Combi-Trans-gruppen som hadde en omsetning på vel 300 millioner i året 2003. Likevel var omsetningen hos Green Cargo på 5.935 millioner svenske kroner.



Milliarder: Green Cargo omsatte i fjor for nesten seks milliarder svenske kroner, og nå tjener også den grønne godsgiganten penger.

Åtte nye Öresundståg

Bombardier Transportation har mottatt bestilling fra de svenske transportmyndighetene i Skåne-regionen på ytterligere åtte Öresundståg. Tidligere har regionen bestilt 32 togsett av samme type. Den nye ordren på åtte trevogns, elektriske togsett har en verdi på 58 millioner EURO.

Öresundstågene trafikkerer over broen med samme navn og er utstyrt for å takle forskjellene i infrastruktur på de to sidene av sundet. Togene skiftes automatisk over på nytt signal- og energisystem gjennom et avansert mottakeropplegg som er integrert i togene. Midtvoggen i settet er utstyrt med lavgolvet og tilsvarende inngangspartier som gjør det lett for rullestolbrukere og passasjerer med tung bagasje å ta seg inn på og ut av toget. Det siste kan blant andre gjelde passasjerer til og fra Kastrup.

Mens Region Skåne nå har bestilt 40 togsett i alt, har DSB, Blekingetrafiken, Länstrafiken Kronoberg, SJ og Hallandstrafiken til sammen bestilt 79 Öresundståg. Av de siste er 56 togsett allerede levert. Öresundstågene har trafikkert siden åpningen av broen i juli år 2000.

Den fransk-tyske grense er falt

Små-nytt

Den problematiske og tidkrevende grensepasseringen mellom Tyskland og Frankrike er i praksis opphevet. Så mye som to timer er innspart av kostbar tid som ellers har gått med til jernbanebyråkratisk grenseklarering.

Den dramatiske overskriften til denne artikkelen kunne vært hentet fra diverse krigssammenstøt gjennom tidene mellom de to arvefiendene Tyskland og Frankrike. Nå er de imidlertid begge medlemmer av den samme europeiske union, og overskriften forteller «bare» at den såkalte interoperabiliteten mellom dem på jernbanens område har nådd et nytt nivå. Den problematiske og tidkrevende grensepasseringen mellom nabo-statene er i praksis opphevet, og så mye som to timer er innspart av kostbar tid som ellers har gått med til jernbanebyråkratisk grenseklarering.

120 km/t på grensen

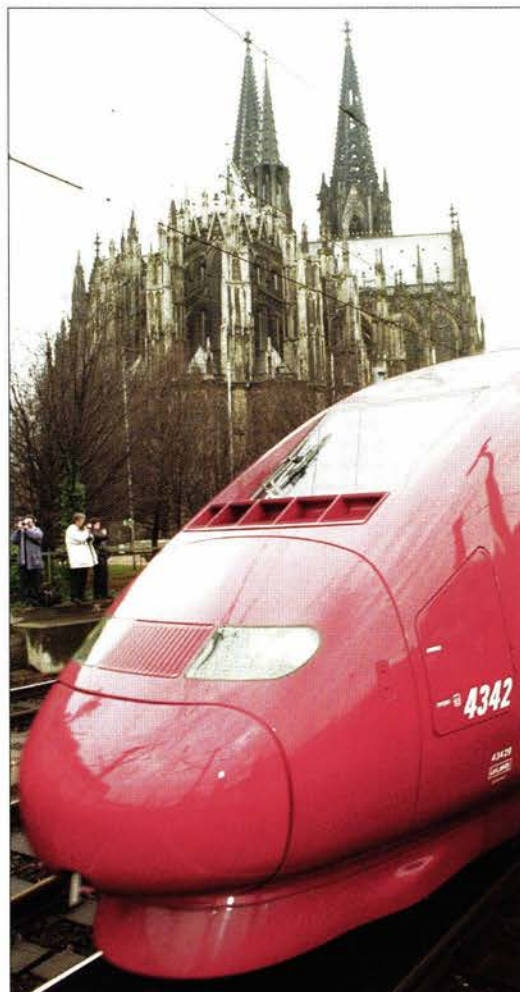
Alle andre grensestasjoner følger nå eksemplet fra Forbach/Saarbrücken der grensepasseringene har skjedd nonstop siden desember 2003. Tyske lok av typen 185 er utstyrt slik at de kan benytte energiforsyningen og lyster signalsystemene i begge land.

Senere i år kommer også SNCFs lok i serien 437000 med tilsvarende utrustning. I fremtiden vil grensepasseringene skje i hastigheter opp til 120 km i timen.

Konkurransefortrinn

Presidenten i SNCF, Louis Gallois, og hans tyske kollega i DB AG, Hartmut Mehdorn, møttes i Köln 9. februar for å undertegne rammeavtalen om de nye grensepasseringene. Med denne forenklingen har jernbanen fjernet et viktig konkurransefortrinn som biltransporten har hatt til nå, og man håper naturligvis at jernbanetransporten vil øke i volum og vinne markedsandeler som følge av at grensen er falt.

Fransk-tysk: Det blir langt enklere for franske toge å komme inn i Tyskland. Ny avtale om grensepasseringen ble nettopp undertegnet her i Köln. (Foto: Scanpix).



EU-lov om arbeidstid

En ny EU-lov vil inneholde regler for arbeidstid og hvileperioder for togpersonale i grenseoverskridende trafikk mellom to eller flere medlemsland i unionen.

Togpersonalet får bedre vilkår enn de generelle vilkår innen EU. Det er satt opp en daglig hvileperiode i hjemmet på minst 12 sammenhengende timer for det angjeldende togpersonalet, mot elleve timer i det generelle direktivet. Arbeidspausene skal være mellom 30 og 45 minutter lange, og det skal være minst 24 doble hvileperioder à 48 timer pr uke (i stedet for 24 timer) i løpet av året. Maks sammenhengende kjøretid er ni timer på dagtid og åtte timer om natten.

På den annen side får arbeidsgiverne større spillerom ved at pålagt, daglig hvileperiode utenfor hjemmet reduseres fra elleve til ni timer. Det åpnes også for større fleksibilitet i hvileperiodene som ligger utenfor hjemmebasen.

Ny sikkerhetsorganisering i Nederland

Fra 1. februar overtok et nytt organ det overordnede ansvaret for den totale innenlandske sikkerheten i Nederland. Det nye organet, som består av fem faste medlemmer, skal ta seg oppgaver som lå under det tidligere styret for transportsikkerhet i tillegg til oppgaver fra ulykkeskommissjonen under Forsvars-

departementet og andre kommisjoner som til nå har gransket ulike typer ulykker.

Organet vil bli supplert med ekspertbistand fra ulike områder etter hva slags ulykker som skal granskes. Et profesjonelt byrå vil utføre undersøkelser i marken og skrive rapporter for det overordnede sikkerhetsorganet. Ifølge lederen av organet, Pieter van Vollenhoven, vil man tilstrebe en bedre balanse mellom den private sektors eget ansvar og offentlige organers overvåking av sikkerheten.

For jernbanens vedkommende vil endringen ikke bli særlig merkbar i starten. Jernbanekontoret i det gamle styret for transportsikkerhet blir uendret med i det nye organet. Det regnes imidlertid med at også jernbanesektoren på sikt vil bli møtt med sterkere vekt på sitt eget ansvar for sikkerheten.

Ofofbanen godkjent



Karven: Dagen etter at tillatelsen forelå, satte Ofofbanen AS opp det nye Karven-toget, som går daglig mellom Kiruna og Narvik. (Foto: Wolfgang Pischek)

Den 11. februar fikk Ofofbanen AS tillatelse fra den svenske Jämvägsstyrelsen til å drive jernbanetrafikk i Sverige over hele det svenske jernbanenettet. Tillatelsen omfatter både person- og godstransport. Allerede dagen etter at tillatelsen kom, gikk det første «Karven»-toget i regi av Ofofbanen AS mellom Kiruna og Narvik. Dette region-

toget vil gå daglig mellom disse to byene fram til 13. juni med avgang fra Kiruna kl 0800 og fra Narvik kl 1845. Toget tar også med gods og stopper underveis på alle stasjoner.

Hundre år etter unionsoppløsningen i 1905 bidrar Ofofbanen AS til å knytte nye bånd mellom broderfolkene...

Blåst av Posten – på målstreken

Jernbaneverket hadde stor glede av «sine» musikkorps i jubileumsåret. At disse korpene også holder et høyt musikalsk nivå, ble oslomesterskapet for amatørkorps i mars et sterkt bevis for. I sterk konkurranse med hovedstadens mange janitsjarkorps i amatørklassen tok Jernbanens Musikkorps Oslo en meget sterk annenplass, bare slått av Oslo Postorkester med ett fattig poeng. Postmusikken oppnådde 95 poeng – jernbanemusikken 94. Tredjeplassen gikk til Oslo Janitsjarorkester med 92 poeng, mens Ulleren Janitsjarkorps med 87 poeng tok hjem fjerdeplassen.

Dirigent Bjørn Morten Kjærnes var da også meget fornøyd med resultatet av

konkurransen. Jubileer eller andre anledninger – det er bare å blåse i luren for å få en førsteklasses musikalsk innramming – mot en beskjeden godtgjøring.

Vel blåst, jenter og gutter!

JM Terrengløp

Jernbanens Idrettslag Trondheim, har den glede å invitere til JM i terrengløp lørdag 30. april kl. 11:00 i Trondheim Bymark.

Det konkurreres i alle klasser, samt gjesteklasse. Ta med familie og venner og ta turen i den flotte bymarka.

Løypa er 3 km. Påmelding ved start. Kontaktperson: Harry Sollie 72 55 51 40 mob.: 986 44220 epost: h-sollie@online.no

Pressekontakter i Jernbaneverket

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

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

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

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

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

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

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

Info Vest
Informasjonssjef Inge Hjertaas
Telf. 59966050/91650176
e-post: ihj@jbv.no

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

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

Formater og nett

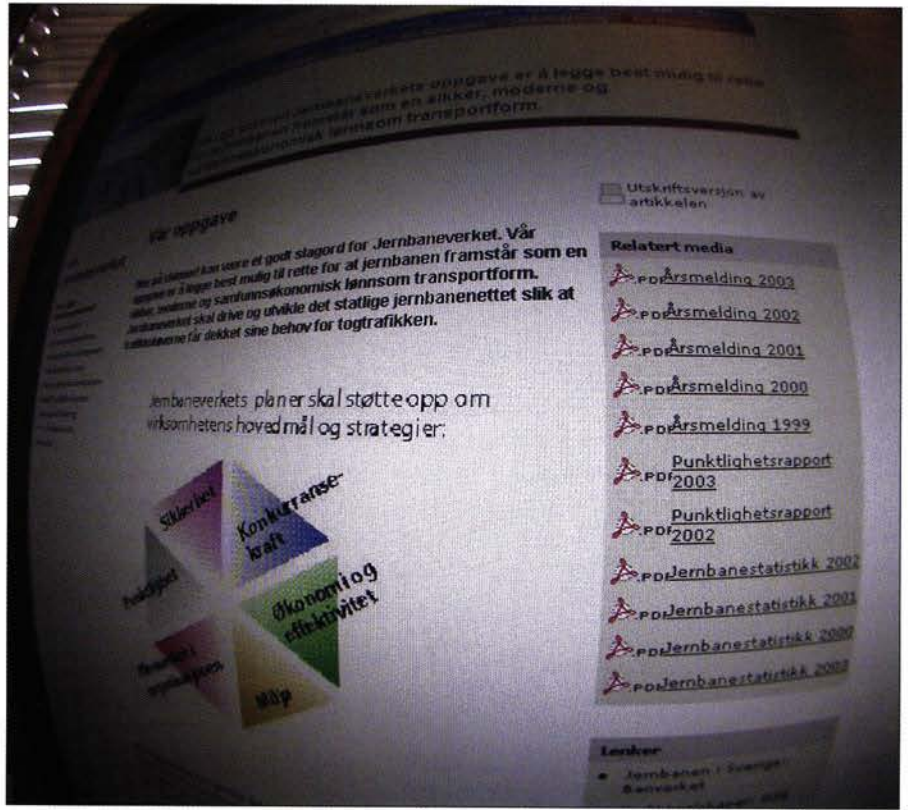
Informasjon
Informasjon

Informasjon og dokumenter ser vi lagres i ulike formater. Hvorfor er PDF så mye brukt? Og hva er forskjellen på PDF og tekst på en nettside?

PDF (Portable document format) er alt-i-ett-formatet. Dette formatet er svært populært og et vel innarbeidet elektronisk format. PDF gir oss muligheten til å publisere store dokumenter på liten plass (= liten datakapasitet). Vi ser at brosjyrer og rapporter ofte finnes i PDF. Det viktigste, i tillegg til at det krever liten plass, er at dokumentet kan skrives ut og få samme utseende som publikasjonen får ved utskrift. Som eksempel gir Jernbaneverket ut PDF-utgaver av årsmelding, punktlighetsrapport, miljørapport og Network statement.

Finner igjen

Et PDF-dokument er i utgangspunktet et bilde. Nye tekniske metoder for å "få tak i" teksten i en PDF gjør at Google og andre søkemotorer vil kunne gi treff på disse dokumentene. Resultatet er at en kan finne igjen mange flere relevante dokumenter enn bare for noen få år siden. Før var det ikke mulig å gjenfinne innholdet i PDF'en direkte, da ville en bare finne igjen informasjon som var laget som for eksempel HTML.



Nettformater

Nettsider bygges opp ved hjelp av ett eget «nettspråk». L'en i de ulike formatene står for language. De fleste nettsider er bygd opp slik at innholdet lett finnes igjen av robotene som søker gjennom internett. Det går veldig raskt å åpne en vanlig nett-

side som er laget ved bruk av nettekst, og det er derfor hensiktsmessig å bruke dette ved publisering av nyheter, informasjonsartikler og lignende. Ta en titt på Jernbaneverkets internettsider og se hvordan PDF-filer og vanlige tekstsider utfyller hverandre.

Tips

Finn fram til TSI'er, Jernbanepakker, direktiver og forordninger: På BaneNettet har vi lenker til EU og Europa og «Transport og jernbane» samler det som direkte angår vårt område.

Ny litteratur

External costs of transport : update study : final report/utarbeidet av INFRAS og IWW. Paris, UIC, 2004
Prosjektleder: Markus Maibach
Emneord: Kostnader - Transport/
Ulykker/Ytre kostnader av transport /
Miljøkostnader

GSM-R, sikker og effektiv kommunikasjon for jernbanen [DVD]/
Jernbaneverket, Siemens Mobile, Netel.
- [Trondheim?]: Norfilm, 2005. - 8 min.
45
Emneord: GSM-R

GSM, GPRS and EDGE performance : evolution towards 3G/UMTS/edited by Timo Halonen, Javier Romero and Juan Melero, Chichester : Wiley, c2003
Emneord: Global system for mobile communications

Samferdsel og miljø : utvikling av et norsk indikatorsett tilpasset et felles europeisk sammenligningsgrunnlag, Oslo: Statistisk sentralbyrå, Avdeling for økonomisk statistikk, 2005

TERM (Transport and Environment Reporting Mechanism) er utviklet som et verktøy for å måle integrering av miljøhensyn i transportpolitikken i EU. SSB skal legge fram et forslag til hvordan de ulike indikatorene kan tallfestes i Norge.
Emneord: Miljø - Samferdsel/-
Indikatorer-Miljø/ Statistikk-
produksjon

Skinnesmøring og flenssmøring på det statlige jernbanenett/Jernbaneverket, Baneservice, NSB, CargoNet, Flytoget, Oslo : Jernbaneverket, 2005
Rapporten finnes også på CD-ROM
Emneord: Dynamikk mellom hjul og skinne/Flenssmøring/Skinnesmøring

Blåtimen

Foto: Jens Thomas Bjerkek

Bildet er tatt på Oslo S en ettermiddag i januar.
Togvognene er gjort litt tydeligere for å øke kontrasten til det mørke utenfor. Bildet er tatt med digitalkamera.






Alle som vil, kan sende inn sitt forslag til «Mitt jernbanebilde». Bildet sendes til Jernbanens fotoklubb Øst v/Øyvind 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	Februar	Oppnådd 2005
LANGDISTANSE:					
<i>Persontog:</i>					
	Dovrebanen	90	90	89	89
	Nordlandsbanen	90	91	81	83
	Bergensbanen	90	91	88	90
	Sørlandsbanen	90	88	88	94
<i>Godstog</i>					
	Dovrebanen	90	85	84	88
	Nordlandsbanen	90	92	80	87
	Bergensbanen	90	81	87	89
	Sørlandsbanen	90	91	90	95
MELLOMDISTANSE:					
	Østfoldbanen	90	90	87	93
	Vestfoldbanen	90	86	95	92
	Lillehammer	90	84	92	90
	Gjøvikbanen	90	90	93	91
FLYTOG:					
	(ank. Gardermoen)	90	95	97	96
LOKALTOG:					
	Oslo-området (hele døgnet)	90	89	93	93
	Jærbanen	90	91	89	97
	Vossebanen	90	95	93	94
	Trønderbanen	90	90	90	94

Driftsulykker *

	2004	Februar	Akkumulert		2004	Februar	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	0	1	3. person	3	0	0
Tog - objekt **	10	0	0	Dyrepåkjørslar:	1661	118	328
Avsporing:				*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.			
Persontog	2	0	1	**Ras, endebutt, kjøretøy som er kommet på linjen (ikke planovergang).			
Godstog	3	0	0				
Andre tog	1	0	2				
Drepte:							
Reisende	0	0	0				
Ansatte	0	0	0				
3. person	3	0	0				



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

Jernbane magasinet

Organ for Jernbaneverket
Nr 3 - Mars/april 2005

Kroken på døra

Jeg har påstått det før, og jeg hevder det igjen: Det norske språk er ikke blant de rikeste i verden. Verken på ord eller nyanser. Dette preger naturlig nok vår måte å kommunisere på. Vi kaller en spade for en spade, og bryr oss ikke om synonymer i utrensmål.

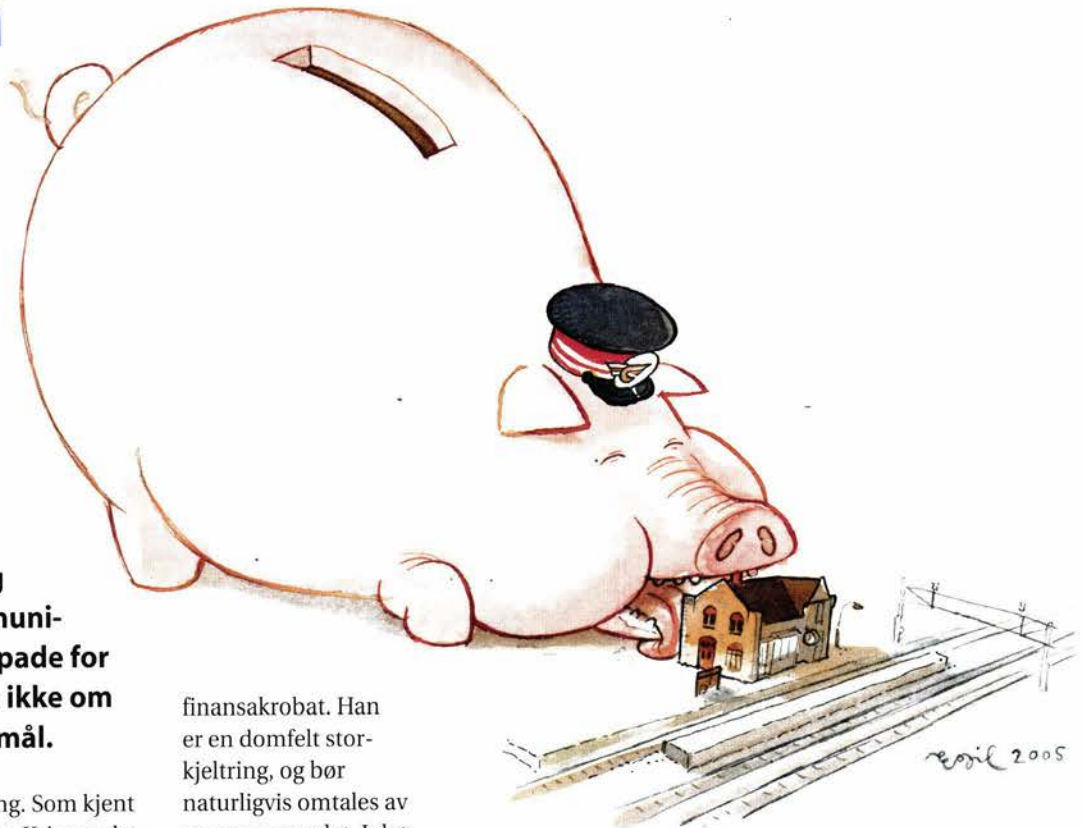
I utgangspunktet grei skuring. Som kjent er det enkleste ofte det beste. Krise er det heller ikke om vi skulle mangle et passende uttrykk. Da står kreative sjeler i kø for å hjelpe oss ut av ordknipa. Journalister er ofte flinke, og fra tid til annen flesker også andre røvere til med snertne nyord som gjør at vi evner å uttrykke oss kort og konsist om, selv om relativt kompliserte forhold.

Treffende

Tidsklemme og finansakrobat er to gode eksempler på dette. Tidsklemma ble funnet opp av den kjente psykologen Sissel Gran, og jeg innrømmer glatt at jeg er tilhenger av klemma. Den letter tross alt noe av den dårlige samvittigheten som rir meg når jeg en sjelden gang planlegger dagen så dårlig at jeg ikke rekker å hente smågutten på SFO, for det nesten er for sent.

Domfelt

Når det gjelder uttrykket finansakrobat, er ikke godfølelsen like pregnant. Det har mest med bruken av begrepet å gjøre. Ole Christian Bach, for eksempel, er ingen



finansakrobat. Han er en domfelt stor-kjeltring, og bør naturligvis omtales av pressen som det. I det minste nå som han atter er i politiets søkelys mistenkt for nye tilfeller av millionsvindler.

C-moment

Nå vil sikkert mange hevde at tidsklemma ikke er av de mest relevante problemstillingene for vårt vedkommende. Vi jobber tross alt i staten, og som statsansatte har vi heller ikke en lønn som innbyr til de mest spektakulære C-momentene. Men folkens; det er en sammenheng, og denne gangen peker jeg i retning våre venner i NSB.

Service

Jeg sikter naturligvis til vedtaket om å skrelle natna betjeningen på enda flere stasjoner. Den 1. juni er det kroken på døra på flere stasjoner. Hønefoss er en av dem. Fra da av er det internett som gjelder. Det er ingen skandale, men det er fryktelig trist. For dette handler om noe mer enn finansakrobatiske lønnsomhetsvurderinger. Det handler om personlig service som nå blir borte, og som aldri

Harry-sporet

kan erstattes av automater. Og sist, men ikke minst handler det om en beslutning, som i lys av fjorårets rekordoverskudd på 299 millioner, nærmest fremstår som kriminell.

Harry K

Månedens lille frekke

Ein kar kom inn på kroa i Stryn, og tinga seg ein øl.
– Skal du ha ein liten på 0,4, eller ein stor på 0,6.
– Eg tek ein liten ein. Null sex får eg heime.