

Jernbane

Nr. 5 - 2005

magasinet



*«Ta vare
på dem som
er igjen»*

Side 4



Jernbaneverket

Signaler



NSB vant Gjøvikbanen

Så ble spenningen utløst. Etter nærmere to års arbeid kunne Samferdselsdepartementet kunngjøre at vinneren av den første større tilbudskonkurransen om persontrafikk med tog i Norge var NSB Anbud AS.

Det er all grunn til å gratulere NSB med denne seieren. Konkurrentene Connex og DSB er ingen «smågutter», og begge har internasjonal erfaring. Selvsagt kjenner NSB det norske markedet og norske forhold bedre, men tilbudskonkurransen viser helt klart at NSB er et konkurransedyktig jernbanselskap.

Opprettelsen av selskapet NSB Anbud AS er en naturlig følge av at Samferdselsdepartementet krevde et helt klart økonomisk skille mellom virksomheten på Gjøvikbanen og den øvrige virksomheten til NSB. Derfor betyr ikke denne seieren at virksomheten på banen fortsetter som før. Tvert imot må vi alle forholde oss til et nytt selskap som har full oppmerksomhet rundt utviklingen på én banestrekning, og som forplikter seg til å øke togtilbudet på banen.

Tilbudskonkurransen har også gitt en klarere rolledeling i jernbanesektoren ved at Samferdselsdepartementet profesjonaliserer sin kjøperrolle og skal følge opp det nye selskapet gjennom klare kvalitetskrav. Gjennom dette vil vi i Jernbaneverket også få søkelyset på oss i forhold til hvordan vi løser våre oppgaver på Gjøvikbanen.

NSB Anbud forplikter seg i kontrakten til et tett samarbeid med lokale myndigheter og Jernbaneverket om utviklingen på banen og ikke minst i forhold til stasjonene. Vi er beredt og ser fram til et slikt samarbeid. Gjennom samarbeidet med Jernbaneforum Gjøvikbanen og arbeidet med en tiltakspakke for Gjøvikbanen har vi allerede et godt grunnlag å arbeide videre på.

Vi skal gjøre det vi kan for at Gjøvikbanen får en positiv utvikling.

Steinar Killi
Jernbanedirektør

28 Prøvetur på tvers

Bli en godsbane mellom Alnabru og Grefsen åpnet for persontrafikk? Stortingets samferdselskomité har alt vært på prøvetur.



Signalet i stopp	4
– Klokt å støtte de usikre	6
Her blir det tomt	10
<i>Min arbeidsdag:</i>	
På tørt land	13
I samme jobb – for Veidekke	14
<i>Omstillingsnytt:</i>	
Pause i nedbemanningen	16
Jubler over storkontrakt	18
– Full tillit hos leverandørene	20
NSB ut «i felten»	22
Alene i mediestorm	24



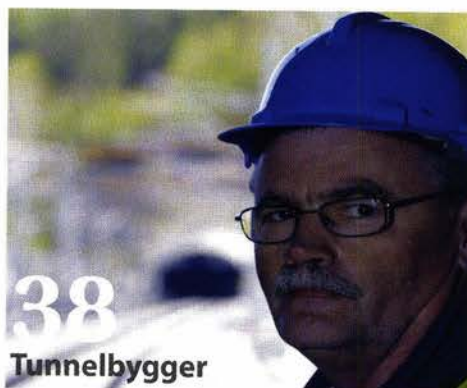
22 NSB-
glede

Tillitsvalgt for konduktørene på Gjøvikbanen, Reza A. Djavani, stjal medias oppmerksomhet da han jublet over NSBs anbudsseier.



Slutt på spenningen

10 Det er slutt på spenningen i lokalene til Strømforsyning i Larvik. Her forsvinner alle som én.



38
Tunnelbygger

Han har litt av en merittliste som tunnelbygger, men slutter ikke å la seg imponere av dem som bygde Bergensbanen nærmest for hånd.



32 Bro til besvær

Skal denne stadig mer falleferdige broa rives? Spørsmålet er meget betent, og den lokale velforeningen nøyer seg med å kreve at noe må skje ...

Mindre vekt på sikkerhet	25
Dramatisk avsporing på Ofotbanen	26
Lokaltog på glemte godsspor	28
Verdens største tunnelfabrikk	30
Brua som splitter «byen»	32
<i>Månedens gjest:</i>	
Jernbanen er tent med eit nytt fleirtal	36
<i>Møte med:</i>	
Tunnelrallaren	38
Smånytt	40
Mitt jernbanebilde	44
Nytt fra biblioteket	46
Punktlighet og ulykker	47
Harrysporet	48

Jernbane magasinet

ANSVARLIG REDAKTØR:
Svein Horrisland

REDAKTØR:
Svein Erik Bakken
JOURNALIST/REDIGERER:
Tore Holtet

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

FØRSTESIDE-BILDE: Tore Holtet

ADRESSE, REDAKSJONEN:

Svein Erik Bakken
Jernbaneverket HK
Boks 1162, Sentrum, 0107 Oslo
22 45 51 56
E-post: svein.erik.bakken@jbv.no
Redaksjonen avsluttet 1. juni 2005.

UTGITT AV:

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



Signalet i stopp

– Jeg gikk rett i kjelleren så det suste, sier driftssjef Bjørn Hillestad i Jernbaneverket Region Øst om tiden for halvannet år siden da han var blitt satt til å lede Produksjon med 1600 medarbeidere, for i neste øyeblikk å oppleve at enheten ble oppløst. Nå er han oppe av kjelleren.

Bjørn Hillestad

- Født i 1954
- Utdannet elektroingeniør
- Arbeidet i elverk, entreprenør- og konsulentbransjen
- Begynte i NSB Bane som banesjefassistent i 1993
- Gift og har tre barn
- Bor på Kolbotn

PER RATHE

Det er kronglete der i fjerde etasje på Stortorget og lett å gå seg vill om en ikke er kjent...

Med litt hjelp finner jeg Bjørn Hillestads kontor. Det er et av de større jeg har besøkt der i huset, hyggelig, men samtidig nøkternt. Mens han er ute for å hente kaffe, faller blikket mitt på et innrammet visdomsord på veggen. Jeg står og noterer «Du kan ikke endre på det som er omme – men derimot rette på det som

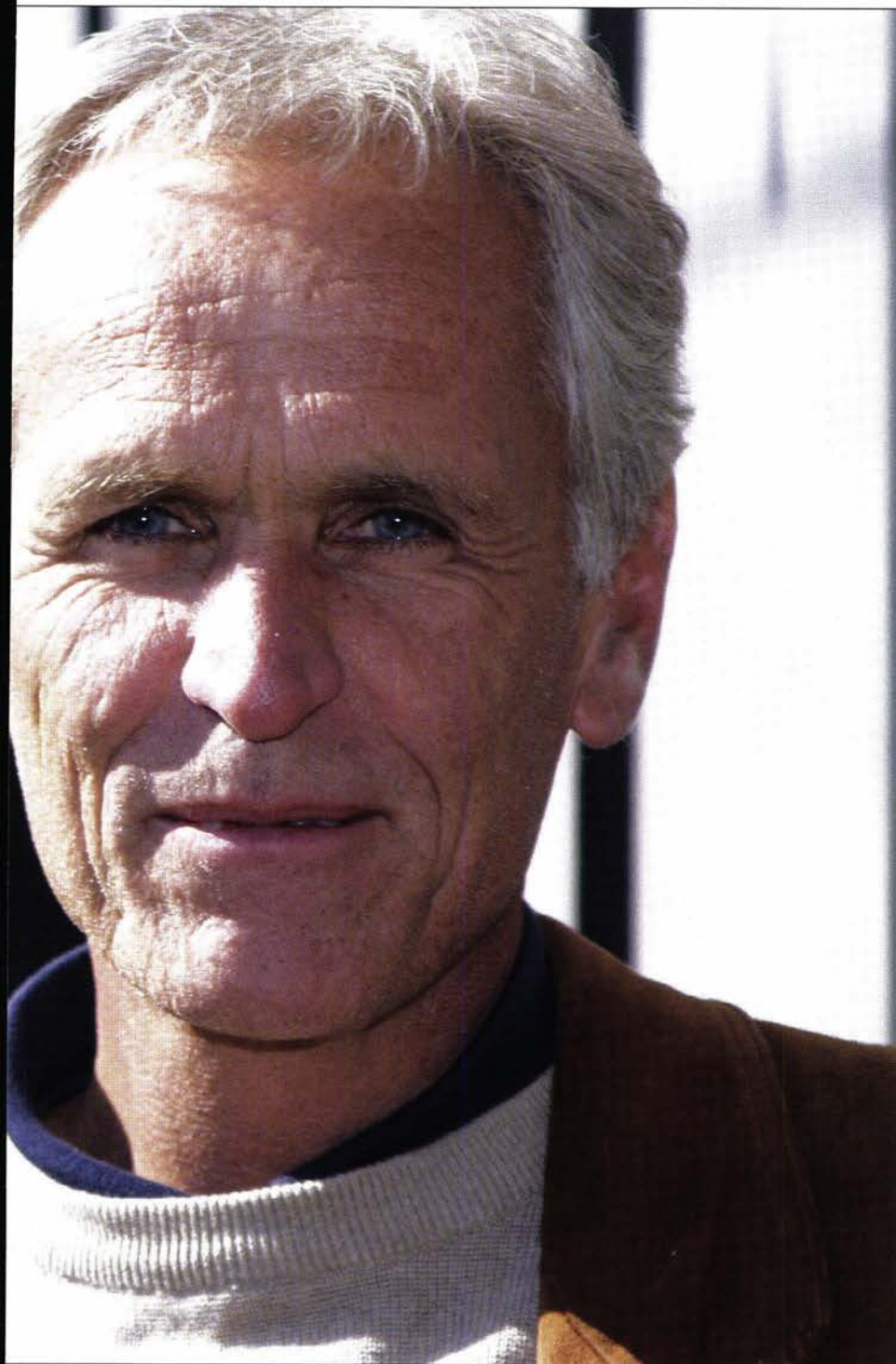
kan komme» da han vender tilbake.

– Det der fikk jeg av min datter etter at jeg gikk rett ned, sier han spontant.

Og dermed er vi midt oppi det som er et naturlig tema, men som vi ikke helt vet hvordan vi skal angripe.

Litt historikk

La oss rekapitulere: I 2000 blir Bane-Produksjon etablert som en landsdekkende forretningsenhet i Jernbaneverket med om lag 1600 medarbeidere, og som gradvis skal konkurranseutsettes.



I 2002 blir det sagt at enheten skal skilles ut som eget aksjeselskap; den er prosjektorganisert og konkurrerer om oppdrag. Men våren 2003 blir det slått rett: Enheten får navnet Produksjon og skal være en intern leverandør av drift og vedlikehold i Jernbaneverket. Ikke lenge etter slutter daværende direktør, og først i oktober er Bjørn Hillestad på plass som ny produksjonsdirektør.

Så på tampen av året blir det bestemt at Produksjon skal oppløses. Produksjonsapparatet organiseres i tre driftsenheter

under navnet JBV Drift under de tre nye regionene. Og så kommer til slutt stortingsvedtaket som setter et pennestrøk over det hele.

Alle bruer brent

– Det var helt forferdelig, sier Hillestad om nedleggingen av Produksjon, som kom som lyn fra klar himmel, slik han opplevde det. – Jeg gikk rett ned så det suste og var langt nede i kjelleren en stund. Heldigvis ble jeg tatt godt vare på av min daværende sjef, Jon Frøisland.

Går videre: Bjørn Hillestad grubler ikke over det som skjedde i 2003, og synes det er en spennende oppgave å skulle få driften til å fungere under nedbemanningen. (Foto: Per Rathe)

Det overrasker meg at han tok det så personlig.

Hillestad ler.

– Nei, jeg tok det ikke personlig, men syntes det var knalltøft å miste jobben jeg nettopp hadde fått. Kona trøstet meg med at jeg i hvert fall ikke rakk å gjøre noen dårlig jobb.

Så legger han til:

– Jeg er den typen menneske som trenger en viss grad av trygghet omkring meg. Da Produksjon ble en egen enhet i Jernbaneverket i 2003, trodde jeg det var en beslutning som ville bli stående en stund. Jeg hadde sluttet i en interessant og

” Jeg gikk rett ned så det suste og var langt nede...

morsom jobb i forvaltning, og følte at alle bruer var brent. Og tenkte: Hva skal jeg gjøre nå?

Vil ikke spekulere

For den nysgjerrige kunne det være fristende å grave litt dypere i hva som faktisk skjedde i kulissene den gangen, men ikke for Bjørn Hillestad.

– Jeg dvelte litt ved det en stund uten at det ga meg noe klart svar. Men jeg tror ikke at det fantes noen skjult agenda, og at jeg ble brukt på noen som helst måte. Så godt tror jeg om mine medmennesker. Dette var resultatet av politiske beslutninger som ble tatt utenfor Jernbaneverket.

Hillestad var en populær leder «ute i pukken».

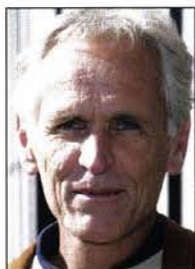
– Jeg møtte mye sympati og støtte derfra. Men jeg må bare få gjenta det: Uten den solide støtten jeg fikk fra min egen leder, hadde det blitt mye tyngre å reise seg. Tross alt klarte jeg å omstille meg relativt fort, alderen tatt i betraktning, smiler han. – Og nå trives jeg godt som driftssjef.

Håper de klarer seg

I januar i år hadde Bjørn Hillestad 720 medarbeidere. I den runden med ned-

” Heldigvis ble jeg tatt godt vare på

Bjørn Hillestad



skjæringer vi er inne i nå, skal arbeidsstokken i Øst reduseres med 175 personer. Mange har benyttet seg av tilbudet om frivillig sluttpakke, og flere av dem er i ferd med å starte opp for seg selv.

– Det er dyktige og tøffe folk som ikke nøler med å ta utfordringen. Jeg tror de takler den og vil klare seg. Men det er jo mye opp til dem selv, de må være nøkterne, sier han.

Med stortingsvedtaket fra i fjor har rollene blitt snudd. De tre eksisterende jernbaneentreprenørene har plutselig fått en mye sterkere posisjon.

– Konkurransen der ute kan bli hard, konstaterer Hillestad, som fra 1. juli kan titulere seg som ass. regionsjef.

Har tenkt tanken

Har han selv tenkt tanken på å takke for seg?

– Jo, innrømmer han, – jeg har vært innom tanken, men ikke søkt noe som helst. Jeg tror fortsatt jeg har noe å tilføre, og har bestemt meg for å bli med videre. Jeg synes det er spennende – ikke det å kvitte seg med folk altså, men å se hvordan dette går.

Og oppgaven er klar:

– Å få den daglige driften til å gå rundt, sier han, og legger til at jo da, det er en utfordring og kanskje til og med litt krevende.

– Vi klarer å opprettholde sikkerheten. Beredskapen er det litt verre med, og en skikkelig snøvinter kan skape problemer for Jernbaneverket. Det er klart nedbyggingen må gå ut over noe, slår Hillestad fast.

Til sjøs

For Bjørn Hillestad er og blir jernbanen bare en jobb. Det er motorsykkelen og båten med base i Bunnefjorden som får hjertet til å banke fortere.

– Nå fremover skal jeg tilbringe mye tid på sjøen, smiler han brunbarket etter å ha besøkt sønnen i Mexico. – Man må gripe muligheten når den er der. Jeg har det godt, og jeg har alt jeg trenger.

ratheper@hotmail.com



– Klokt å støtt

Usikkerhet: – Vi må fortsatt leve med usikkerhet, sier leder for JBV Ressurs, Marie Svensli. Bedriftsoverlege P

– Jeg er opptatt av at vi må gjøre noe for de som er igjen i JBV Drift og deres arbeidsmiljø, sier leder Marie Svensli i JBV Ressurs. – Det er klokt å ta vare på disse medarbeiderne nå, istemmer bedriftsoverlege Hans Knut Ottestad.

SVEIN ERIK BAKKEN

Jernbanemagasinet har invitert de to til å snakke om de menneskelige forholdene midt i en tid med store endringer og mye

usikkerhet i Jernbaneverket.

Utgangspunktet for samtalen var vårt intervju med driftssjef Bjørn Hillestad som forteller om hvordan han møtte veggen og gikk rett i kjelleren.



e de usikre

Otterstad understreker viktigheten av å ha et fokus.

(Foto: Tore Holtet)

Toppen av isfjellet

– Er det flere fra det gamle Jernbanelaget som har lidd samme skjebne som Bjørn Hillestad?

Svensli: – Ikke som jeg vet om. I hvert fall har ingen så tydelig koblet det til situasjonen på jobben som Hillestad har gjort. Det behøver ikke å bety at det ikke finnes folk som har møtt veggen.

Otterstad: – Jeg vet i hvert fall om én til, men dette er trolig bare toppen av isfjel-

let. Alle slike isfjellfenomener er vanskelige å tallfeste, men vi vet fra andre bedrifter som har gjennomført tilsvarende nedbemanning, er at en del ikke tåler slike store omstillinger så godt.

Utrolig dyktige

– Hvorfor er ikke flere av dem som trolig har møtt veggen, blitt fanget opp?

Svensli: – Jeg tror lederne ute i driftsapparatet fanger opp veldig mye, og at

oppfølgingene skjer mye direkte der. Produksjons- og driftslederne våre er en gjeng med flotte og utrolig dyktige folk. De ivaretar den direkte kontakten med dem som de vet har det tøft. Hillestads historie bekrefter jo dette bildet. Den aller viktigste støtten fikk han fra sin egen leder.

– Samtidig er det viktig å huske på at

” Yter bedre i et fellesskap enn om en er alene

Hans Knut Otterstad

folk kan ha det vanskelig uten at de går helt i kjelleren. Og det er like viktig å følge opp dem.

Ytre fiender

Otterstad: – Når en får beskjed om at en er overflødig, er informasjonen som en har fått på forhånd, svært viktig. For de fleste mennesker klarer å bearbeide sin egen situasjon over lenger tid.

– Når en får et akutt slag i magen, faller en sammen. Men får du anledning til å bearbeide det litt, så klarer de aller fles-

for vanskelig å håndtere, så kan de gå til et apparat utenfor. Det tror jeg er veldig viktig. For et eller annet sted må også lederne ha å gå til for å hente seg inn igjen.

– Bedriftshelsetjenesten har kompetanse på endringsprosesser, på hvordan folk reagerer og på hvordan en skal håndtere det. Bare det å vite at bedriftshelsetjenesten er der, gir en trygghet.

Fellesskap

– Har dere vært brukt?

Otterstad: – Ja, vi har vært brukt i den forstand at vi har blitt brukt på tvers av forskjellige nivåer. Psykologen hos bedriftshelsetjenesten har vært med på samlingene med ledertrening i Drift.

– Det som jeg tror er viktig, er at Jernbaneverket har hatt et lederfokus på prosessen da de fikk denne utfordringen. Det har vært en styrke for lederne, for de har fått følelsen av at de er i et fellesskap. Da yter en vanligvis bedre enn om en er alene i en vanskelig situasjon.

Virket dempende

– Hva forteller tallene på sykemeldinger om hvordan folk klarer seg?

Otterstad: – I og med at så mange har vært innstilt på og takket ja til sluttpakke, har det virket dempende på antallet sykemeldte. Det er min foreløpige tolkning av tallene for de første fire månedene i år, uten at jeg har fått analysert dem.

– Kan det være store mørketall som skjuler problemene blant folkene i pukkelen og hvordan skal en nå fram med hjelp til disse?

Otterstad: – Jeg tror forutsetningen for at de skal få den hjelpen som er mulig å gi dem, er til stede. Om de får den slik de ønsker seg, er ikke så lett å svare på. Det er alltid barrierer mot å søke hjelp, og de kan variere fra person til person.

Eneste overtallige

– Når det nå er bestemt at ingen skal defi-

neres som overtallige innen JBV Drift i år, og når det dermed ikke blir noen som skal overføres til JBV Ressurs – hva slags konsekvenser får det for JBV Ressurs? Blir dere de første overtallige?

Svensli: – Det er det mange som har spurt om. I så fall har ikke vi tilgang på sluttpakker, for det tilbudet gjelder som kjent bare for ansatte innen JBV Drift, sier hun og humrer godt for seg sjøl.

– Vårt team ble umiddelbart redusert etter at det ble klart at det ikke blir noen som skal overføres til oss i år likevel, men vi har beholdt fire medarbeidere for å jobbe videre i JBV Ressurs.

Mister muligheter

– For vi må ikke glemme at de som har fratrudd nå, er de som har vært offensive og dyktige på å finne løsninger for seg selv. Samtidig har de som nå ikke blir definert som overtallige, hatt forventninger om å komme til JBV Ressurs. – Jeg har hatt en rekke telefoner fra folk som har fortalt hva de planla å gjøre når de ble overført til JBV Ressurs. Noen har hatt planer om kompetanseheving; mange

” ... gjeng med flotte og utrolig dyktige folk

Marie Svensli

har derfor vært på hugget. Plutselig får de likevel ikke de mulighetene som de trodde de ville få. De slipper med andre ord å bli overtallige nå, men samtidig mister de mulighetene som det ville gitt.

Fortsatt usikkerhet

– Jeg er derfor opptatt av at vi må gjøre noe for det arbeidsmiljøet som er igjen. Samordningsorganet for omstillingen under ledelse av Steinar Killi har slått fast at dette ansvaret ligger hos lederne i

” Folk kan ha det vanskelig uten at de går helt i kjelleren

Marie Svensli

te å gjøre noe positivt ut av situasjonen. Da får vi ikke så mange akutte situasjoner som vi ellers ville ha fått ved en overraskende melding.

– Betyr det dere nå sier, at Jernbaneverket har håndtert dette så langt på en bra måte?

Otterstad: – Jeg tror Jernbaneverket har gjort det beste ut av det. Det har vært en «fordel» for Jernbaneverket at det er de politiske myndighetene - regjeringen og Stortinget - som har tatt vedtakene og ikke Jernbaneverket. Ytre fiender er alltid mye bedre å ha enn indre fiender.

Mange stiller opp

– Har alle som har hatt eller får problemer, en sjef som stiller opp og tar vare på sine medarbeidere, slik Hillestad opplevde?

Svensli: – Det er ikke sikkert at alle har det, men mange har det. I tillegg koblet vi inn bedriftshelsetjenesten rett etter Stortingets vedtak i fjor høst, for alt da begynte usikkerheten å bre seg.

– I den grad en leder synes dette blir



Enige: Leder i JBV Ressurs, Marie Svensli og bedriftsoverlege Hans Knut Otterstad er enige om at Jernbaneverket så langt har taklet nedbemanningen bra.

(Foto: Tore Holtet)

Drift, men jeg håper vi både kan gi råd og støtte lederne i dette arbeidet. Disse folkene har levd med usikkerhet lenge. I og med at det også er usikkert hva som skal skje i 2006, så må de fortsatt leve med usikkerhet.

– Det er mange som ønsker å gjøre noe for å styrke sin egen kompetanse. Det er snakk om kompetanse som vi har bruk for så lenge de er i Jernbaneverket, og som de sjøl trenger når de en gang ikke lenger skal være her, sier Svensli.

– Det er viktig å ha et fokus, slik at en ikke springer i alle retninger fordi en får

forskjellige signaler. I en del sammenhenger er et faktisk vanskelig å bli igjen i en organisasjon som nedbemannes, blant annet fordi du får et helt annet arbeidsmiljø enn du hadde tidligere.

De som er igjen

– Fordelen ved den nye situasjonen er at prosessen blir forlenget, og at vi nå kan få bedre tid til dem som er igjen. Det er derfor klokt å legge vekt på å ta vare på dem, og ikke bare satse alle ressursene på dem som velger å gå ut. Om det er en oppgave for JBV Ressurs eller andre, vet ikke jeg,

men det er viktig å rette ekstra oppmerksomhet på dem som blir igjen.

Svensli: – Hvem som skal ha den oppgaven, er også et spørsmål. Det er jeg enig i. Linjeledelsen har en oppgave her, og de har nå fått frigjort kapasitet. De trodde de skulle sitte og jobbe med omstillingsamtaler, nå kan de i stedet fokusere på å ta vare på dem som er igjen. Vår rolle vil som før fortsatt være en støtterolle. Jeg håper at vi fortsatt kan få lov og midler til å være i den rollen framover.

svain.erik.bakken@jbv.no

Her blir det tomt

LARVIK: Den 1. juli blir det tomt i lokalene til Strømforsyning i Larvik. De sju medarbeiderne har fått sluttpakke, alle som én. For Sveinung Vegum gir sluttpakken en gylden mulighet til å komme seg videre og bli ingeniør.

PER RATHE

Det er oppbruddstemning på den lille arbeidsplassen. Det er ikke lenger kontaktledningen som opptar de sju medarbeiderne, nå er det en ny fremtid utenfor det trygge Jernbaneverket som fyller tankene deres.

Sveinung Vegum tar imot Jernbanemagasinet. Han tar sikte på å studere seg bort fra jernbanen. Morten Rød stikker også innom. Han satser på et liv som snekker.

For øvrig begynner gruppelederen for seg selv, mens de siste fire går over i det nystartede Norsk Jernbanedrift AS.

– Her ser du turnusen vår, sier Sveinung Vegum, og peker på den lange papirstrimmelen på veggen. Der 1. juli står avmerket, begynner de sju tykke røde strekene som markerer slutten.

– Det blir ingen igjen her, sier han, fortsatt temmelig fortumlet over den siste tids utvikling.

– Det hadde ingen av oss trodd for bare noen måneder siden, sier de to.

Ikke lenger meningsfylt

– Da jeg begynte på jernbanen for 13 år siden, var det optimisme. Nittitallet ble utropt til jernbanens tiår, og det ble snakket om å bygge høyhastighetsbaner.

I stedet skjedde det ingenting. Det eneste vi gjorde i fjor var å montere isolerte bæreliner under broer og i tunnelmunninger. Vi utførte ikke noe konkret vedlikehold på kontaktledningsanlegget.

Da spør du deg selv om det er noe meningsfylt igjen med det du gjør. Når det blir bestemt at Jernbaneverket ikke lenger skal ha fagfolk, er det like greit å hoppe av mens leken er god, sier Sveinung Vegum.

Vemodig

For Morten Rød stiller det seg litt annerledes.

– Det er jo underlig og vemodig. Pappa var med på å bygge opp denne avdelingen på femtitallet, mens jeg er med og legger den ned. Det hadde jeg aldri forestilt meg, men underbevisstheten har nok jobba med at jeg før eller siden måtte finne noe annet å jobbe med, sier han.

– Det har senka seg en ro over stedet her nå, fortsetter Rød. Jeg ville gjerne ha blitt her, men tør ikke fortsette når alle de andre slutter, og nå ønsker jeg på alvor å prøve noe nytt.

» Nå blir jeg ferdig ingeniør innen jeg fyller

forti

Sveinung Vegum

Valget ikke vanskelig

Vegum var den første av de sju som søkte om frivillig sluttpakke.

– Allerede i november da det var klart at det ville komme omstillingsmidler, begynte tanken på videreutdanning å svirre i hodet. Jeg har bare fagbrev, og er den eneste i søskenflokket som ikke har høyere utdanning. Her har jeg ikke fått noen kompetanseheving, og jeg har kommet i den alderen da det er på tide å ta et valg. Nå blir jeg ferdig ingeniør innen jeg fyller forti. Med to tredjedels lønn klarer jeg meg økonomisk. Det hadde vært tungt å begynne på skolegang uten den støtten, sier han.

Ved juletider visste han at han ville studere, bare ikke hva.

– Men da jeg fikk konkretisert for meg selv hva jeg ville gjøre med situasjonen, ble det mye lettere. Det var bare videreutdanning som var aktuelt for mitt vedkommende, og da tilbudet om sluttpakke kom i februar, var det ikke så vanskelig å ta valget, sier Vegum. Han fikk forhåndsløfte om studieplass ved ingeniørhøyskolen i Porsgrunn.

Søknaden om sluttpakke ble sendt så fort studieplassen var bekreftet i begynnelsen av mars. I august begynner han på det treårige studiet.

– Som å vinne i lotto

Morten Rød er ti år eldre enn Sveinung Vegum, og en annen mennesketype. Han er mer av en munter svermer og mye av en tusenkunstner. Men det skulle en nedlegging til for at han tok steget og gjorde snekringen til et levebrød.

– Du får tre års lønn, inkludert etableringsstøtten? Hva synes du om det?

– Det er jo som å vinne i lotto, kommer det impulsivt.

Rød har et stort hus i ferieparadiset Nevlunghavn. Han har innredet det selv, og også tegnet og utført innredningsarbeider for andre.

– Og det ble da ikke så gærnt, sier han.

Oppdrag på hånden

Mye av verktøyet han trenger, har han fra før. Det første han skal anskaffe, er firmabil. Og når han snakker om fremtiden, glimter det til i øynene.

– Jeg har laga noen spesialløsninger, sånne integrerte ting, for folk. Det er tilfredsstillende å se det ferdige resultatet. Og å få skryt er ikke alle forunt, sier han.



*Alle slutter: Her blir det folketomt etter 1. juli. – Men så har vi ikke hatt stort å gjøre heller, sier Sveinung Vegum.
(Alle foto: Per Rathe)*

” Tar du ikke utfordringen, kommer du ikke noe sted

Morten Rød

Rød har på den korte tiden rukket å drive litt markedsundersøkelser og har laget forretningsplan. Han har også fått hjelp av en ytterst villig kommunal etablererkonsulent. Han har registrert enmannsfirmaet sitt i Brønnøysundregisteret, men ikke gått ut offentlig med det ennå. Likevel har han allerede oppdrag på hånden.

– Det er morsomt å være kreativ. Tar du ikke utfordringen, kommer du ikke noe sted, sier han.

Savne miljøet

– Det gode miljøet vi har hatt her, vil vi nok savne, sier de to.

– Vi er jo ganske forskjellige, vi som jobber her, men vi har hatt det veldig fint sammen, sier Vegum. For noen år siden fikk vi diettgodtgjørelse for den jobben vi gjorde. Denne dietten ble delt likt mellom gutta. Da ble det ikke krangel om hvem som skulle jobbe hvor. Vi har også en velferdskasse som brukes til fellesaktiviteter. Det siste vi gjør er å avholde et durabelig gravøl før vi låser døra.

Et tankekors

Sveinung Vegum ser på sluttpakken som en gylden mulighet. Han innrømmer at uten den, er det

ikke sikkert han hadde kommet i gang med videreutdanning.

– Det har med økonomi og forpliktelser å gjøre. Det er tungt å sette i gang med på egen hånd uten noen form for støtte.

Men han synes det er et tankekors at man bruker investeringsmidler for å kvitte seg med topp kvalifisert arbeidskraft.

– Det verste med det som skjer nå er at fagmiljøene pulveriseres. Når man kvitter seg med fagfolk på denne måten, har man ingen kontroll med hvor de blir av. Og det finnes ingen systemer for å ta vare på kompetansen. De små fagmiljøene som oppstår, vil ikke ha ressurser til å utvikle kompetansen. Jernbanevirksomhet er kapitalkrevende og bevilgningene uforutsigbare. Det kan bli toft for entreprenører som ensidig skal levere tjenester til jernbanen, sier han.

Teller master

– Er dette å satse på jernbanen for fulle mugges, slik statsråden lovet på jubileumsfesten i Oslo Spektrum, spør Vegum.

– Se hva vi kjører på her nede, anlegget er fra femtitallet.

– Nå om dagen blir vi pumpet for lokal kunnskap. Komponentene i anlegget skal registreres, en jobb vi gjør for banesjefen. Her om dagen kom vi over en mast med hakkespett i. Men vi skulle ikke skifte den, bare telle mastene, sier Vegum.

Men både han og Rød er fornøyd med sluttpakken. Og alt er lettere, nå når slutningen er tatt. Snart er lokalene tomte. Eller...?

ratheper@hotmail.com

Med sag: – Jeg har hatt litt dårlig tid på meg til å avgjøre fremtiden min på, sier Morten Rød og tar et godt tak i saken.

På tørt land

Mens gamle kolleger driver ubønhørlig av gårde mot sluttpakker og oppsigelse, står Guttorm Moss på tørt land i Forvaltning. – Det er en ren tilfeldighet, sier han og beskriver en fremtid full av nye utfordringer.

PER RATHE

De er kolleger som har fulgt hverandre gjennom ulike omorganiseringer og jobber side ved side. Mens Drift avvikles, er banesjefens organisasjon styrket med ni medarbeidere. De ni kommer fra Drift, og faglig leder Guttorm Moss var med på å velge ut de heldige sammen med banesjefen – og dermed også på å velge bort de øvrige søkerne.

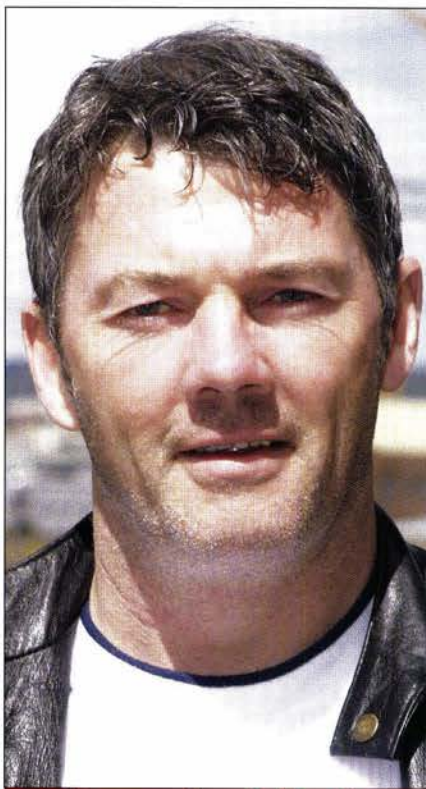
– Det som skjer nå, påvirker også oss i Forvaltning, selv om vi ikke er direkte berørt. At noen rammes av nedbemanningen og andre ikke, er tilfeldig. Og det gjør jo inntrykk at folk du har jobbet sammen med i mange år er i ferd med å slutte. Rekrutteringen har vært den hyggelige delen av prosessen i vår, men samtidig har vi måttet si nei til godt kvalifiserte folk. De må jo slutte på litt sikt. Det var en positiv opplevelse med bismak, sier Guttorm Moss.

Uten Drift i bakhånden

Banesjefens organisasjon fikk også tilbud om sluttpakker. Moss vurderte selv å takke ja, men kom til at han hadde lyst på de utfordringene som ligger foran Jernbaneverket i dets nye rolle.

– Jeg har både tenkt over å ta et sabbatsår og å sette i gang med noe nytt. Jeg er ennå ikke for gammel til det, men jeg liker nå engang dette jernbanemiljøet. Jeg ser likevel ikke bort fra at jeg kommer til å angre.

Men Moss, som i dag har ansvar for spor og grunn på Hovedbanen, Gjøvikbanen og Gardermobanen, synes



Min arbeidsdag

Navn: Guttorm Moss
Alder: 45 år
Arbeidssted: Region Øst/Oslogate 3
Tittel: Faglig leder Linjen
Begynte som: Baneaspirant 1984
Bor: Sander i Sør-Odal

utfordringene som sådan er spennende.

– Min hverdag de siste par årene har bestått i å samarbeide tett med Drift for å løse de daglige oppgavene. Vi har hatt drift i bakhånden, dersom vi skulle bomme på en kontrakt. Med konkurranseutsettingen må vi lære å bli profesjonelle kjøpere. Vi har ikke lenger noen back-up.

Nye aktører på banen

– Vi har fått trent oss litt på kontrakts-

” Jeg håper at de som slutter, fortsetter i yrket

inngåelser, fortsetter Moss. – Men vi er langt fra flinke nok til å møte den konkurranseutsettingen som kommer.

Og slik beskriver han målet:

– Vi må ha så god oversikt over anlegget og beskrive det så godt at vi får det vi faktisk ønsker oss til en god pris.

Det høres kanskje tilforlatelig ut, men med nye aktører på banen, er det ikke selvsagt.

– De faglige kunnskapene om anlegget har vi, og kontrollørene og oppsynsmennene vi ansatte, skal sikre at vi prioriterer riktig. Det er å gjøre kontraktene begripelige og udiskutable for leverandørene som blir utfordringen.

Frykter privat monopol

– Den siste, store utfordringen blir å lage nye funksjonskontrakter, og hindre at det oppstår et privat monopol, sier Moss.

– Dette er et kompakt anlegg på et komprimert område. En enkelt leverandør som har lært seg anlegget, kommer ikke til å selge seg billig. For å unngå at én stor entreprenør skaffer seg monopol, må vi klare å lage små nok kontrakter, som leverandørene samtidig kan tjene penger på. Jernbaneverket kan kanskje ha vært litt sidruppa, men det verste må være å få en privat aktør med monopol.

Moss ser ikke bort fra at konklusjonen til slutt vil bli at en egen driftsenhet i Jernbaneverket var den beste løsningen.

– Men da vil det være for sent. Jeg håper at de som slutter, fortsetter i yrket, og at det etableres et marked der ute. På kort sikt går selvsagt nedbemanningen ut over motivasjonen, men jeg er imponert over hvordan folk står på likevel, sier Guttorm Moss.

ratheper@hotmail.com



I samme

*Skifter arbeidsgiver: De fortsetter å jobbe sammen, men med ny arbeidsgiver. Fra venstre: Rune Egon Stuenes (23), Arne Stene (47), Kjell Tore Formo (50) og Per Kristian Saksvoll (45).
(Foto: Harald Sæterøy)*

Jobb – for Veidekke

Den 13. juni er disse fire jernbanearbeiderne i gang med å forberede ballastrensing mellom Stjørdal og Steinkjer. Ny arbeidsgiver er Veidekke, som har tilbudt betydelig høyere timelønn enn hva de har hatt i Jernbaneverket. Og tre av dem får sluttpakke.

TORE HOLTET

Konkurransen om vedlikeholdsoppdrag på jernbanen pågår for fullt. I alt 45 små og store oppdrag for til sammen 307 millioner kroner skal settes ut i løpet av året. I Region Nord har Veidekke Entreprenør AS spesialprosjekt tatt første stikk gjennom å vinne to kontrakter om forberedelse til ballastrensing.

– Vi tenker vårt, men vi må også tenke framover. Det går ikke an å sette seg på gerdet, sier Per Kristian Saksvoll, som skal lede en lokal gruppe på fem jernbanearbeidere i Veidekke.

Stor prisforskjell

– Jernbaneverket har stordriftsfordeler ved å operere med en landsdekkende rensekontrakt, men på forberedelsene er vi best tjent med lokale avtaler, sier senioringenør Odd Erik Berg til Jernbanemagasinet.

I Region Nord la fire firmaer inn to tilbud som gjaldt to strekninger, hver på 18 kilometer. Klar vinner ble Veidekke, som tilbød seg å gjøre jobbene for betydelig lavere pris enn dyreste anbyder. Anbudsprosessen avdekket store prisforskjeller i tilbudene.

– Når de i tillegg ansetter folk fra våre rekker, vet vi at kompetansen videreføres, sier prosjektleder Geir Revdahl i Region Nord.

– *Hvordan opplever du responsen i entreprenormarkedet?*

– Ganske bra. Seks-sju firmaer var med på beferingen, også firmaer som ikke har holdt med på jernbane tidligere, forteller Revdahl.

Billigst å ansette

Foruten Veidekke la Carillion, Baneservice og det lokale firmaet Totalprosjekt Gjersvig inn pristilbud.

– *Er du overrasket over at Veidekke pekte seg så klart ut?*

– Nei, Veidekke har hatt maskiner gående her oppe i lengre tid og har utført tilsvarende jobber sørover. Et dilemma for mange firmaer er hvordan de både skal

Spesialprosjekt. – De største jobbene har vi så langt hatt for Oslo Sporveier, men siden 1999 har vi også utført en del arbeid for Jernbaneverket.

– *Hvor mye satser dere på å vinne nye kontrakter?*

– Vi regner mer eller mindre fortløpende. I forhold til Veidekkes totale virksomhet utgjør sporarbeider en liten del. På den annen side ønsker vi å utvikle en slagkraftig enhet som alltid er å regne med, poengterer Lund.

Samme som før

– Vi ser for oss at vi stort sett skal jobbe med det samme som før, sier Veidekkes nye arbeidsleder Per Kristian Saksvoll. – Også de siste to åra har vi jobbet sammen med Veidekkes meget dyktige maskinkjørere. Han ser hele tida hva som må gjøres og har en utrolig framdrift i alt han gjør.

– *Hva med lønna?*

– Den blir uansett betydelig bedre enn vi har hatt i Jernbaneverket. Tre av oss er dessuten sikret to års lønn fra Jernbaneverket, og slike sluttpakker hadde vi neppe fått hvis vi hadde fått en fot i baken i 2007 ...

– *Hvordan vurderer dere framtidsutsiktene?*

– Vi kan bli nødt til å reise rundt i landet, avhengig av hvor vi får oppdrag. Men det er ingen hindring, sånn situasjonen har blitt, sier Per Kristian Saksvoll.

” Vi tenker vårt, men vi må også tenke framover

få tak i sikkerhetsmann og fagarbeidere på linjen. Det enkleste og billigste er å ansette folk, og det er det Veidekke har gjort, konstaterer Revdahl.

Å regne med

Hvor mye satser egentlig Veidekke på jernbane?

– Vi har i en del år jobbet innenfor området spor, og vi ønsker å være en aktør som påtar seg oppgaver det er ønskelig å sette ut på anbud, svarer anleggsleder Torbjørn Lund i Veidekke Entreprenør AS

Mindre oppdrag og flere vinnere

– Vi inngår sentrale avtaler om ballastrensing, sliping og pakking. Ellers opererer vi med mange og små prosjekter som legges ut på anbud. Det gir også flere vinnere, opplyser senioringenør Odd Erik Berg i Jernbaneverket.

Mens den store rensekontrakten var på

om lag 40 millioner kroner, ligger enkelte prosjekter helt nede i 150.000 kroner.

– Det er spennende å se om volumet på vedlikeholdsaktivitetene er så stort at vi får mange nok aktører, sier Berg.

– *Hvordan vurderer du utsiktene framover?*

– Allerede 1. juli skal vi ha en plan for neste år, og konkurranseutsettingen blir gradvis trappet opp. Ett spørsmål vi må vurdere, er hvor mye vi kan sette ut uten at det går ut over beredskapen, sier Odd Erik Berg.

Pause i nedbemanningen

Omstillings-

NYTT

Som jernbanedirektøren sier i sin spalte har Jernbaneverket nå tatt en pause i nedbemanningen. Både hensynet til å kunne ha kontroll over det produktet vi skal levere, og det at vi har fått langt større respons på tilbudet om frivillig avgang enn det vi hadde forventet, er årsaken til dette.

Særlig de siste dagene før den frivillige fasen var over, kom det inn et uvanlig stort antall nye søknader om sluttvederlag og etableringsstøtte.

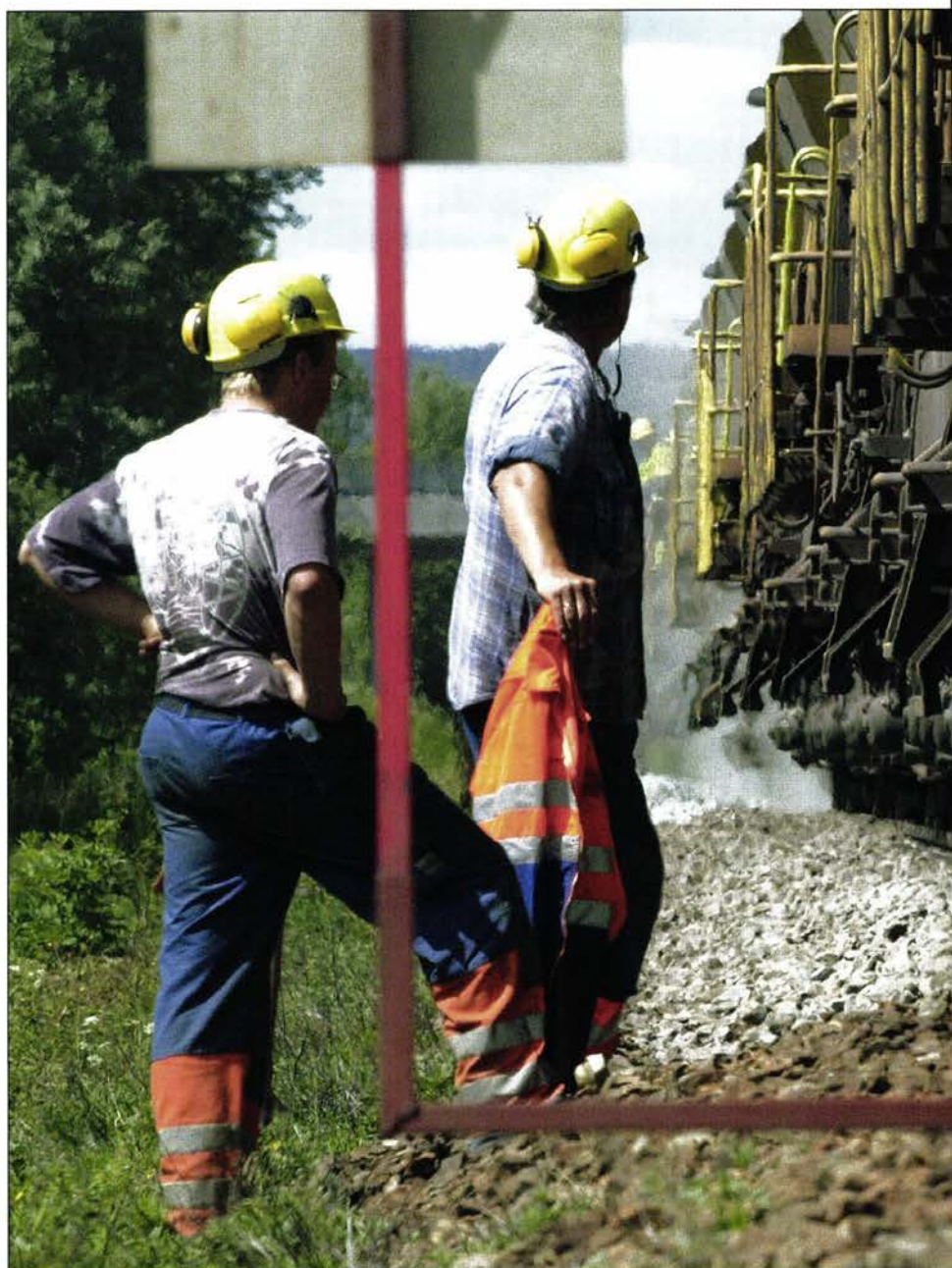
Totalt er det innvilget 208 søknader om frivillig avgang. Ti av disse søknadene kommer fra ansatte hos banesjefene, mens de resterende 198 søknadene fra JBV Drift fordeler seg på følgende måte:

● Linjen	132
● Kontaktledning	38
● Lavspenn	10
● Elektroarbeidere signal	2
● Renhold	6
● Ledelse og administrasjon	10

Når vi også tar med den frivillige avgangen hos banesjefene, får vi denne fordelingen pr. region:

● Region Øst	107
● Region Vest	66
● Region Nord	35

Av de som slutter, er det seks personer som har valgt å benytte seg av tilbudet om studiestøtte. Disse vil kunne få 2/3 lønn i inntil tre år etter de regler som gjelder for omstilling i staten. De øvrige har alle valgt å få utbetalt sluttvederlag, ofte i kombinasjon med støtte til etablering av egen virksomhet. Rundt 40 av disse igjen planlegger å etablere virksomheter med tilknytning til jernbanedrift, slik Jernbanemagasinet tidligere har hatt reportasjer om.



Fortsetter: Jernbaneverket fortsetter å sette ut driftsoppgave på anbud. Når konkurranseutsetningsplanene nedbemanning.

Samtidig ser vi også at medarbeidere i JBV Drift har gått over i andre stillinger i Jernbaneverket. Noen har gått inn i ledige stillinger i forvaltningen; noen har blitt ansatt i Trafikk; andre vil i løpet av året starte opplæring til signalmonter eller trafikkstyrer. Sammen med naturlig avgang og tilsetning i de 73 nye stillingene hos banesjefene gjør dette at vi nå regner med at bemanningen i JBV Drift

vil bli redusert med om lag 350 personer i løpet av året. Dette er ganske nær det nivået Jernbaneverket på forhånd hadde satt som hensiktsmessig ut fra de oppgaver som nå settes ut eksternt. Det positive er at denne nedbemanning vil bli gjennomført uten bruk av overtallighet og oppsigelser, noe som hele tiden har vært Jernbaneverkets mål.

Selv om det er tatt en pause i nedbe-

Prosesen går videre

Omstilling STATUS

Steinar Killi
Jernbanedirektør



er godkjent, vil Jernbaneverket ta stilling til vi-
(Foto: Øystein Grue)

Som dere alle vet, er det nå en pause i nedbemanningen i JBV Drift. Hensynet til det produktet vi skal levere var avgjørende for denne beslutningen. I tillegg kunne vi konstatere at vi var svært nær det omfang som var satt for nedbemanning i 2005, og det ved kun bruk av frivillige virkemidler.

Stortingets vedtak om å bortsette (outsourc) hele drifts- og vedlikeholdsapparatet vårt, med unntak for tele- og signalområdet, medførte at nærmere 1000 personer den 15. januar i år fikk brev om at de var overtallige, og at de innen 3-4 år ikke har jobb i Jernbaneverket. Samtidig forventes det at folk som vet at de vil miste jobben sin i fremtiden, skal stille motivert opp for sin arbeidsgiver og stå i stillingen så lenge det er behov for dem. Uansett organisasjon vil dette være en betydelig utfordring. Vi ser nå at hele 80 prosent av dem som slutter i JBV Drift, går over til virksomhet som ikke er jernbanerelatert. At mange velger andre yrker, forundrer ikke, men at tallet ble så høyt, er overraskende. Det bekymrer meg, og det bør bekymre alle som ønsker at vi skal ha et godt jernbanetilbud. Utviklingen synes å bli annerledes enn det flertallet i Stortinget forutså da de gjorde vedtaket, nemlig at folk ikke ville forsvinne fra jernbanefamilien – bare bytte arbeidsgiver.

Går utviklingen i samme retning framover, kan vi risikere en situasjon der vi mangler nødvendig norsk fagkompetanse til å drifte jernbanen.

Det har hele tiden vært en målsetting at nedbemanningen i størst mulig grad skal skje uten oppsigelser, og det har vi så langt lykkes med. 37 medarbeidere, som etter nedbemanningsplanen for 2005 var overtallige, blir inntil videre stående i sine stillinger og skal fortsatt gjøre en viktig jobb for Jernbaneverket. Så langt vil 339 personer gå ut av JBV Drift, hvorav 98 personer vil supplere banesjefens organisasjon.

Det siste gjøres for å styrke Jernbaneverket med hensyn til viktige kontrakts- og kontrolloppgaver. Det vil si at om lag 240 personer forsvinner ut av Jernbaneverket i løpet av 2005. De fleste av disse har søkt om og mottatt sluttvederlag, men dette tallet omfatter også dem som har sluttet av andre årsaker.

Noen av dere som søkte om og aksep-

terte sluttvederlag, sitter kanskje igjen med en følelse av at dere skulle hatt litt mer is i magen. Dere føler kanskje at dere slutter på feil premisser. Slik er det ikke. Om ikke så mange hadde søkt om sluttvederlag, ville Jernbaneverket nå ha startet prosessen med å innkalle overtallige medarbeidere til en samtale og tilby overføring til JBV Ressurs. Apparatet for dette er allerede etablert og skal videreføres, enn så lenge i en ny rolle.

Enkelte av dem som skal over til banesjefen, vil ikke bli overført umiddelbart og reagerer kanskje på dette. Da må vi huske at Jernbaneverket og den enkelte region må ha mulighet til å bruke ressursene der det til enhver tid er behov for det. Det arbeidet vi ikke konkurransesetter i år, må vi fremdeles gjøre selv. Da må vi sørge for at vi har et apparat til å kunne håndtere dette. Av hensyn til den generelle usikkerheten som sprer seg i en organisasjon under omstilling, var det likevel viktig for oss å få gjennomført ansettelsesprosessen i vår, og på en slik måte at alle kunne ha mulighet til å søke.

Allerede i forbindelse med behandlingen av konkurranseutsettingsplanen i juli vil vi drøfte hvordan den videre nedbemanningen i 2006 skal gjennomføres. For øvrig foreslås det i det reviderte budsjettet at vi bevilges 75 millioner kroner i omstillingsmidler for 2005; 40 millioner kroner mer enn det som opprinnelig lå inne i budsjettet.

Ellers mottar jeg fra tid til annen synspunkter og kritikk fra medarbeidere som er berørt av den prosessen vi er inne i. For meg og andre er dette en påminnelse om at mange opplever omstillingen som en tung personlig belastning. Jeg kan forsikre dere om at vi er oppmerksomme på – og vil ha fokus på dette. Derfor må det ikke være tvil om at støtteapparatet som er etablert i Jernbaneverket, og rettighetene den enkelte overtallige har i henhold til omstillingsavtalen, vil bli opprettholdt gjennom hele omstillingsperioden. Ingen skal gå alene gjennom dette, men vite at det ved siden av gode kolleger finnes et profesjonelt apparat som til enhver tid vil bidra med støtte, veiledning og kunnskap om hvilke muligheter som finnes. Om folk ikke går ut av Jernbaneverket med glede, skal de i hvert fall ikke forlate oss uten en pakke med muligheter.

manningen, fortsetter arbeidet med konkurranseutsettingen etter den planen som tidligere er lagt. I begynnelsen av juli vil Jernbaneverket behandle konkurranseutsettingsplanen for 2006 og forelegge denne for Samferdselsdepartementet. Først etter at denne planen er godkjent, vil Jernbaneverket ta stilling til eventuell videre nedbemanning i 2006.

Jubler

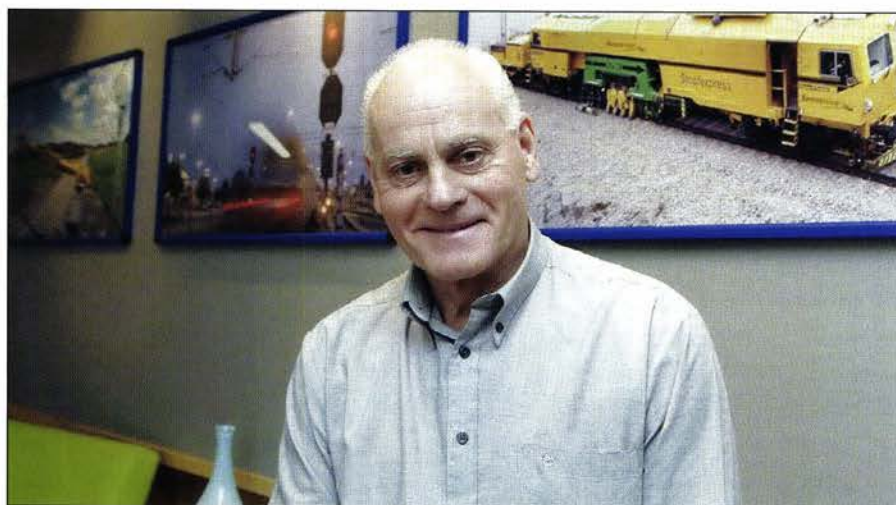


over storkontrakt

– Kontrakten med Jernbaneverket om ballastrens er den første betydelige avtalen etter at vi ble aksjeselskap. Vi kan derfor trygt si at den er en viktig avtale som vi er glade for at vi fikk, sier markedssjef Terje Muggerud i Baneservice AS.

SVEIN ERIK BAKKEN

Kontrakten er på vel 40 millioner kroner. Baneservice fikk oppdraget i sterk konkurranse med store og seriøse jernbane-entreprenører i europisk toppklasse.



Glad: Markedssjef Terje Muggerud gleder seg over storkontrakten om ballastrensing, men innrømmer at Baneservice AS må bli mye flinkere til å markedsføre seg. (Foto: Svein Erik Bakken)

» Vi er nødt til å skjerpe oss

Utfordring

Nærmere bestemt omfatter kontrakten ballastrens av tre strekninger på til sammen vel 44 kilometer på Vestfoldbanen, Kongsvingerbanen og Østre linje.

På om lag en tredjedel av strekningene er grunnforholdene av en slik art at det er fare for telehiv. For å bote på det skal det skiftes ut gamle ballastmasser i en dybde av 40 centimeter og erstattes med ti centimeter isolasjonsmateriale og 30 centimeter ny ballastmasse.

– Det er en utfordring, ikke minst logistikkmessig, når store mengder ballast skal skiftes ut på baner med trafikk, fortsetter Muggerud.

Skal tjene penger

– Har dere gått så lavt ned i pris for å få tilbud og foreligger det stor risiko for å gå med tap?

– Nei, det mener vi bestemt ikke. Vi har vært gjennom en solid prosess når det gjelder priser, utførelse og logistikk. Og vi skal tjene penger på jobben.

– Er det riktig at dere tapte to kontrakter med små marginer i Sverige?

– Ja, vi er ganske aktive på anbudsmarkedet i Sverige. Spesielt den ene var vi veldig, veldig nær på å få. Til slutt var det Banverket Produktion som fikk jobben.

– Er konkurransen i Sverige tøffere enn i Norge?

– I Sverige er de interne leverandørene i Banverket, Banverket Industridivisjon

og Banverket Produktion, veldig tøffe konkurrenter. Det er også andre konstellasjoner i Sverige som trer fram, men de interne leverandørene i Banverket er den hardeste nøtta å knekke.

Samarbeidspartnere

– Hva må dere bli bedre på for å vinne lønnsomme kontrakter i Sverige og Danmark?

– Vi må bli flinkere til å finne samarbeidspartnere. Det jobber vi mye med. For i Sverige og Danmark vil det være vanskelig å vinne om vi ikke har samarbeidspartnere i en eller annen form.

– Når vi for eksempel kommer over til Sverige med våre folk og våre maskiner, så betyr det tilleggskostnader som svenske konkurrentene ikke har. Vi må derfor bli mer effektive, og det jobber vi med.

– Men det går framover. Vi var veldig langt unna på de første anbudene vi la inn i Sverige, mens vi nå var svært tett på å vinne. Så vi har alt gjort mye for å bli mer effektive.

Utfordringer

– Markedene i Sverige og Danmark er

spennende, men det er først og fremst hjemmemarkedet vi skal leve av. Vi er derfor spente på hvordan Jernbaneverket er i stand til å konkurransesette oppdragene slik forutsetningen er.

– Vi er i en situasjon hvor Jernbaneverket har blitt og må bli enda mer profesjonelle overfor oss i forhold til da vi var en intern leverandør. Samtidig står både vi og Jernbaneverket overfor en stor utfordring, og vi har begge et godt stykke

» Vi skal tjene penger på jobben

vei å gå før vi blir profesjonelle bestillere og selgere overfor hverandre.

– Vi må derfor bli mye flinkere til å markedsføre og selge oss inn. Det betyr at også vi er nødt til å skjerpe oss og bli mer profesjonelle overfor vår hovedkunde, Jernbaneverket, avslutter Terje Muggerud.

svein.erik.bakken@jbv.no

– Full tillit hos leverandørene

– Jernbaneverket har i årevis satt ut oppdrag på anbud for flere milliarder kroner i året. Vi har for lengst opparbeidet oss tillit i leverandørmarkedet.

SVEIN ERIK BAKKEN

– En slik tillit endres ikke av at Baneservice AS er blitt en ekstern leverandør, eller at selskaper til tidligere ansatte blir med i konkurransen om oppdragene, sier forsyningsdirektør Per Melby i Jernbaneverket i en kommentar til Jernbanemagasinet.

Reell konkurranse

Baneservice, som fram til årsskiftet var en del av Jernbaneverket, har nettopp inngått en kjempekontrakt på vel 40 millioner kroner med det samme Jernbaneverket.

– *Hvordan kan de som konkurrerte med Baneservice, være trygge på at det har vært en reell konkurranse?*

– Per dags dato har ingen stilt spørsmål ved det eller reagert på annen måte. Jeg tror forklaringen rett og slett er at leverandørmarkedet ikke ser på det som noe stort problem.

– Som intern leverandør kunne Baneservice vært favorisert med de store maskinelle sporarbeidene som vi har hatt ute på anbud de to-tre siste årene. Det ble de ikke, fordi de rett og slett ikke var konkurransedyktige i pris.

– Så vi har vist i handling at konkurransen om oppdragene i Jernbaneverket er reell, og at vi ikke bruker det eksterne leverandørmarkedet bare til å sjekke priser for å presse ned prisene internt.

” Vi forholder oss til leverandørmassen som en helhet

En økning

– *Du mener med andre ord at Jernbaneverket alt har tillit i leverandørmarkedet?*

– Ja, vi har fått det gjennom konkurranse om oppdragene i Jernbaneverket i mange år. Det nye er at en større andel av de maskinelle sporarbeidene skal ut på anbud. Vi øker omfanget på det med rundt 500 millioner kroner i året. I tillegg setter vi ut oppdrag på direkte drift og korrektivt vedlikehold med like mye, oppgaver som vi fram til nå har utført selv.

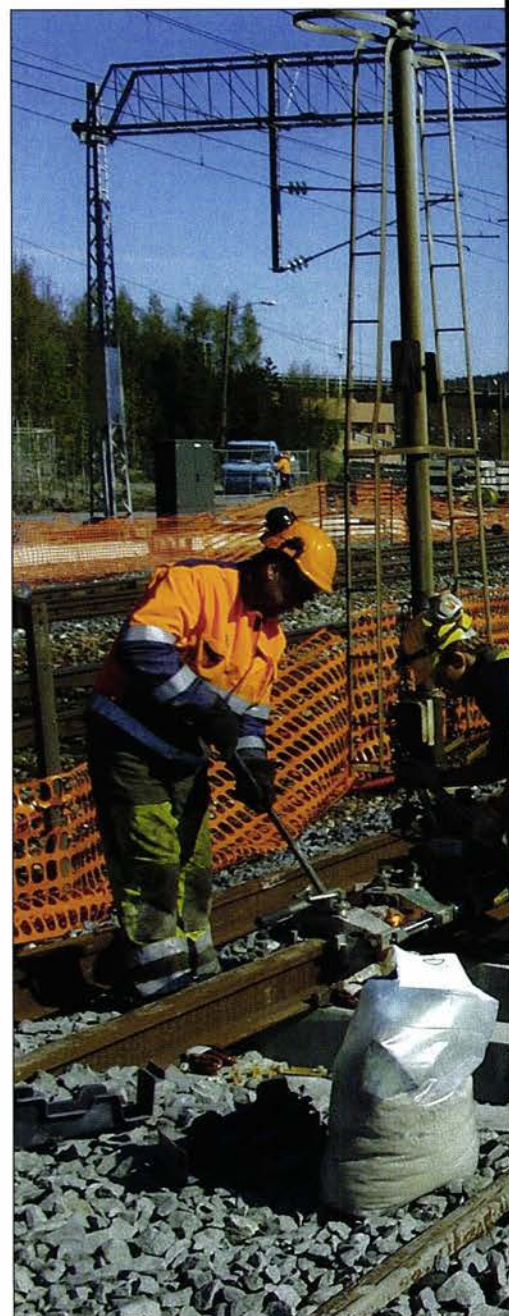
– Med andre ord snakker vi om en økning på om lag én milliard kroner i tillegg til de eksterne kjøpene på vel 3,4 milliarder kroner som vi alt har hatt konkurranse på i alle år.

Profesjonalisert

Forsyningsdirektøren viser videre til at det nå sitter profesjonelle innkjøpere på mange steder i Jernbaneverket.

– De forholder seg til en prosedyre på hvordan innkjøp skal gjøres, og de har etter hvert opparbeidet seg tillit hos de budsjettansvarlige på at de kan gi profesjonell bistand. Ikke minst skjer det fordi en ved deres hjelp oppnår lavere priser, lavere kostnader og fordi en ser at konkurranse lønner seg. Det er det som det i bunn og grunn dreier seg om.

Melby viser også til at Jernbaneverket følger Forsyningsforskriften med utfyllende, egne regler for anskaffelser. Dette krever blant annet at det skal utarbeides anskaffelsesplaner som skal legges ut på Jernbaneverkets hjemmesider for alle kontrakter over 200 000 kroner. Videre skal alle oppdrag enten lyses ut via Norsk lysingsblad eller tilbys alle kvalifiserte leverandører til Jernbaneverket.

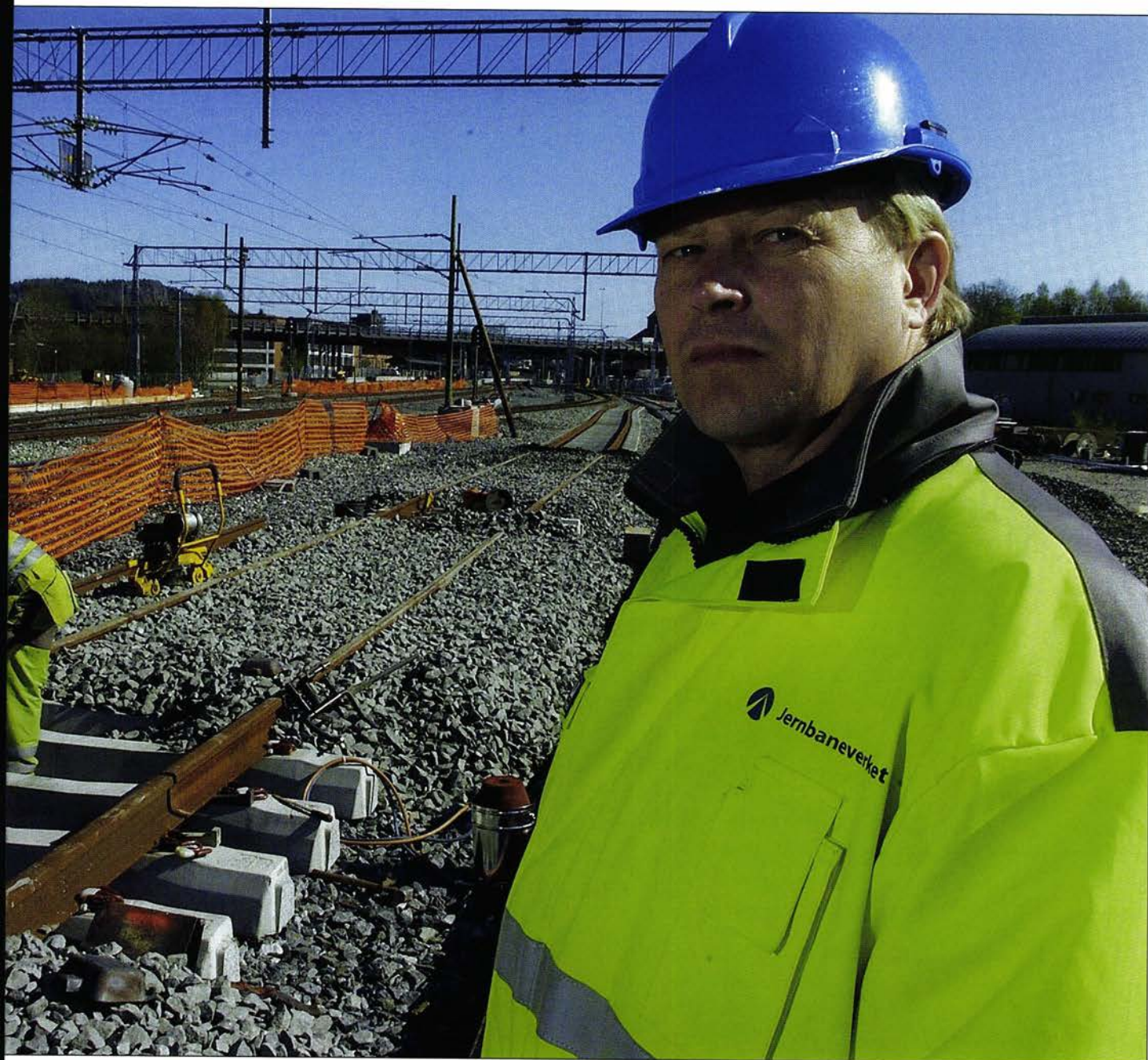


Stole på: – Vi skal være gjennomsluktige, etterrettelige og

Alle likt

– Ved hver anskaffelse skal vi skrive en anskaffelsesprotokoll som dokumenterer hva som er gjort, og hva som har ledet til en signert kontrakt. En leverandør kan forlange å få en forklaring på hvorfor den ikke ble valgt. Er de ikke fornøyd med forklaringen eller de føler at noe ikke har gått riktig for seg, så kan de klage inn hele avgjørelsen til statens klageorgan for leverandører som skal påse at forsyningsforskriftene blir overholdt.

– De stramme reglene er ikke for å gjøre det vanskelig og tungvint, men for at vi skal gjøre det på den beste og rette måten og for at vi ikke skal diskriminere



stole på, sier forsyningsdirektor Per Melby.

(Foto: Øystein Grue)

noen. Det er et krav vi har som offentlig innkjøper.

Blankt nei

– Vi sa for eksempel blankt nei til forespørselen fra våre ansatte som starter egen virksomhet, om å få hjelp til å komme i gang ved å få tildelt kontrakter.

– *Betyr det at dere har vært spesielt oppmerksomme på problematikken knyttet til Baneservice og opp mot de nye jernbaneselskapene som de tidligere ansatte i Jernbaneverket nå starter opp?*

– Ja, helt klart. Uansett skal vi være helt krystallklare på at det skal være konkurranse. Vi har ingen muligheter for å

favorisere noen i tildelingen av oppdrag som skal ut på anbud.

Som en helhet

– Jeg tror likevel ikke at det er noen

”

En leverandør kan forlange forklaring ...

større fare for å begunstige de nyetablerte selskapene til folk som kommer fra Jernbaneverket. Men vi er også oppmerksomme på faren for å fortsette med

oppdrag til det jeg gjerne vil kalle «hoffleverandører».

– Dette er leverandører som vi har vært utrolig fornøyd med i mange år, og som man ønsker å få inn som leverandør igjen fordi de gjør en god jobb. Vi er like mye på vakt overfor dem for at også de skal delta i en reell konkurranse hele veien.

– Vi ser med andre ord ikke på om det er det ene eller det andre, men forholder oss til leverandørmassen som en helhet. Vårt mål er at vi skal være gjennomtsiktige, etterrettelige og til å stole på, avslutter forsyningsdirektor Per Melby.

svein.erik.bakken@jbv.no

NSB ut «i felten»

GREFSEN: – Anbudsrunden med Gjøvikbanen har lært oss hvor viktig det er med aktiv tilstedeværelse – å ha en organisasjon som er ute «i felten», sier NSBs direktør for strategi og forretningsutvikling, Arne Fosen.

TORE HOLTET OG ØYSTEIN GRUE

Fosen har gjennom anbudsprosessen vært daglig leder for NSB Anbud AS, som til manges store overraskelse vant kampen om Gjøvikbanen. Det heleide datterselskapet til NSB har forpliktet seg til å bedre rutetilbudet med 30-40 prosent flere avganger, oppgradere ni lokaltogsett av type 69D og innrede dem som kombinerte lokal- og mellomdistansetog samt bidra til å ruste opp stasjonene mellom Skøyen og Gjøvik. Alt dette skal skje samtidig med at staten reduserer sitt årlige tilskudd til Gjøvikbanen fra 80 til 70 millioner kroner.

Historisk avtale

- NSB Anbud AS får i underkant av 70 millioner kroner av staten for å drive persontransport på Gjøvikbanen.
- Det heleide NSB-selskapet ble foretrukket framfor konkurrentene DSB og Connex.
- Avtalen med NSBs heleide datterselskap er den første i sitt slag i Norge.
- Oppstart blir 14. juni 2006, og avtalen er for ti år.
- Togsett, stasjoner, service og rutetilbud forbedres, men det loves ingen bedring av infrastrukturen.
- Det vil fremdeles ta over to timer å reise mellom Gjøvik og Oslo.

– Vi bemanner nå opp et selskap med 80-90 ansatte som «bare» kan konsentrere seg om driften av denne ene banen, helt uavhengig av alle de nasjonale oppgaver NSB har som selskap, sier Fosen.

Spleiselag

– På hvilken måte vil NSB opptre mer ute «i felten» på Gjøvikbanen?

– Vi vil være aktive ute i regionen fram til oppstarten i juni neste år, og vi vil inngå allianser med lokalt næringsliv, fylkeskommuner og kommuner for å få til gode knutepunkter. Blant annet har vi detaljerte planer for å håndtere nyinnflyttere i

” Det en kan, skal en kunne til fingerspissene

Arne Fosen

området. Jernbaneverket blir selvfølgelig også en sentral alliansepartner.

– Hva vil skje på stasjonene?

– Gjennom et spleiselag med Jernbaneverket og lokale myndigheter tar vi sikte på å oppgradere en rekke stasjoner og bedre informasjonen til de reisende.

Lært av svensken

Direktør Fosen legger ikke skjul på at NSB har lært mye av svenske Tågkompaniet, der det norske statselskapet i fjor kjøpte 34 prosent av aksjene. Tågkompaniet har bitt godt fra seg i den svenske jernbanekonkurransen og har bidratt med nyttige råd og vink i forhold til Gjøvikbanen.

– Det er viktig å tenke enkelt, og det er ekstremt viktig å ha kunnskaper. Det en kan, skal en kunne til fingerspissene, sier Fosen, som ennå husker reaksjonene da anbudet for Gjøvikbanen ble lyst ut.

– Svært få – om noen – trodde vi skulle vinne dette anbudet. Vår jobb var først og fremst å gjøre det vanskeligst mulig for departementet å velge noen andre, fordi

vi ville levere det beste tilbudet. Det har skjedd mye positivt i NSB det siste året, påpeker Fosen.

– Resultatet kommer av en kraftig forbedring av hele persontogvirksomheten i NSB kombinert med målbevisst jobbing med Gjøvikbanen som en pilot for nye løsninger, sier visekonsernsjef i NSB og styreleder i NSB Anbud, Rolf Roverud.

Bedre bane?

Da samferdselsminister Torild Skogsholm ankom Grefsen stasjon noe forsinket – i bil – understreket hun at flere avganger, bedre service, tilgjengelighet og komfort skal gi flere reisende på Gjøvikbanen.

– Men hvor blir det av de 10 millionene som staten sparer i form av redusert tilskudd?

– De ønsker jeg å bruke på jernbanen, erklærte statsråden. – Om pengene skal brukes på bedre skinnegang eller hva, det må vi ta nærmere stilling til.

Under pressekonferansen inne i det godt besøkte venterommet på Grefsen stasjon ble hun minnet om at NSB kuttet rutetilbudet på Gjøvikbanen med 24 prosent i fjor. Hun kunne imidlertid forsikre at det nye rutetilbudet blir bedre enn det som gjaldt for 2003.

Kveldstog og skitog

NSB Anbud får beholde alle billettinntektene selv og gis mulighet til å opptjene bonus i forhold til antall reisende.

– Rutetilbudet blir først og fremst bedre utenom rushtida. Nå skal det bli mulig for folk å komme seg til og fra en teaterkveld i Oslo med toget på Gjøvikbanen, forsikrer direktør Fosen.

– Hva med skitog inn i det flotteste skiterranget i Nordmarka?

– Skitog skal vi nok få til, svarte daglig leder i NSB Anbud AS, Arne Fosen.

svein.erik.bakken@jbv.no
oyg@jbv.no

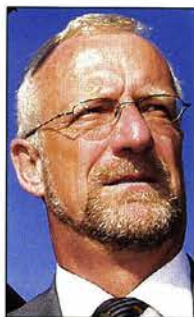


Glade: Samferdselsminister Torild Skogsholm hadde lagt pressekonferansen om Gjøvikbanen til Grefsen stasjon og gledet seg sammen med vinneren NSB Anbud AS ved daglig leder Arne Fosen.

(Foto: Øystein Grue)

– Rettferdig

– Vi forventet at NSB ville bli vår hardeste konkurrent. Dette slo til, og vi innser at vår totalpris var høyere enn fra NSB Anbud, sier internasjonal direktør i DSB, Jens Otto Daugaard. Han karakteriserer prosessen med Samferdselsdepartementet som åpen og rettferdig.



– Lav pris

– Samferdselsdepartementet har gjort en ryddig og profesjonell jobb. I Connex har vi ingen grunn til å klage, sier konsernsjef i Connex Norge, Kjetil Forsvoll. – Når det er sagt, synes vi prisen for oppdraget er lav. Vi hadde ingen mulighet til å komme ned på dette nivået.



– Spark bak

– Vi vet at det er stor kompetanse og dyktighet i NSB – når de vil, sier lederen i Stortingets samferdselskomité, Petter Løvik. – NSB har fått mye berettiget kritikk, men også utførtjent kritikk. Det har åpenbart virket med et spark bak, konkluderer Løvik.





Alene: Fem år etter Åsta-ulykken forteller jernbanedirektør Steinar Killi om hvordan det var å møte en horde av journalister uten å ha en kriseberedskap i ryggen. (Foto: Scanpix)

LILLESTRØM: – Den 4. januar 2000 ble den mest ensomme dagen i mitt liv, sa jernbanedirektør Steinar Killi i et sterkt personlig innlegg på Jernbaneverkets tredje sikkerhetskonferanse siden Åsta-ulykken.

ØYSTEIN GRUE

Killi satt med ansvaret for den driftsformen som tidligere var valgt for Rørosbanen, og dermed også sikkerheten på banen. – Uten hjelp fra dem som kjente bakgrunnen og hadde de nødvendige faglige forutsetninger til å informere om banens tekniske tilstand for overordnet myndighet og en horde journalister, sto jeg fullstendig alene, fortalte han.

Skjellsettende

Under temaet «Sikkerhet i en jernbane i organisasjonsmessig forandring» ble blikket rettet fremover, mot nye utfordringer knyttet til konkurransutsetting, nedbemanning/omorganisering og nye

aktører på sporet. Foredragsholderne var hentet fra Samferdselsdepartementet, Statens Jernbanetilsyn, Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane, CargoNet AS/ NSB og Sintef.

Med overskriften «Erfaringer fra ledelse og sikkerhetsledelse i Jernbaneverket fem år etter Åstaulykken», snakket Steinar

» Sikkerhet er jernbanens største fortrinn

Steinar Killi

Killi om skjellsettende erfaringer fra en skjebnesvanger januar dag – et halvt år etter at han hadde tiltrådt som jernbanedirektør.

Uten ekspertise

– De planer og den erfaring jernbanen hadde med kriseledelse, for eksempel fra Nordstrand-ulykken, ble værende i NSB BA etter delingen og utskillelsen av Jernbaneverket i 1996. I de etterfølgende tre åra med felles ledelse og styre for de

to selskapene ble ikke tilsvarende planer for kriseledelse etablert i Jernbaneverket. Mens NSB-ledelsen hadde kriseberedskap og et støtteapparat rundt konsernledelsen som kunne besvare tekniske, kompliserte spørsmål, satt jeg denne ettermiddagen alene på Hovedkontoret i Oslo mens Jernbaneverkets ekspertise og informasjonsmedarbeidere enten var gått hjem eller var dratt opp til ulykkesstedet.

På bakgrunn av erfaringene fra Åsta og en umoden organisasjon med hensyn til å håndtere større ulykker, beredskap og kriseledelse, redegjorde jernbanedirektøren for hva som er gjort for å bedre sikkerhet, beredskap og kriseledelse sentralt i Jernbaneverket.

Uten barriere

– Fra 1997 og frem til ulykken ble togtrafikken på Rørosbanen gjennomført etter en driftsform som ikke var sikkerhetsmessig akseptabel, med manglende barriere mot menneskelige feilhandling, forklarte Steinar Killi.

– Det er vel ikke feil å si at denne manglende barrieren var årsaken til at en uønsket hendelse her kunne utvikle seg

til en katastrofe, oppsummerte jernbanedirektøren og påpekte at denne driftsformen ikke lenger er i bruk på jernbanen i Norge.

Ansvar for menneskeliv

– Å sitte med ansvar for en aktivitet som kan ta menneskeliv, er noe jeg har måttet tenke igjennom mange ganger de senere år, fortalte Kjell Frøyslid, administrerende direktør i CargoNet.

Han kjenner til flere ledere innen transportvirksomhet som har funnet ut at de ikke ønsker å ha ansvaret for at menneskeliv kan gå tapt. – Derfor har de valgt å gå ut av transportbransjen, sa Frøyslid, som tok konferansedeltagerne med på «En reise i skyggenes dal».

NSB gikk for langt

Han møtte pårørende til fem ungdommer på Gol som i september 1998 ble revet bort i møte med et godstog på Bergensbanen. Han var ansvarlig for å følge opp alle på-

rørende etter Åsta-katastrofen og for følge opp de berørte av Lillestrøm-ulykken.

– Jeg måtte håndtere oppgaver som lå på grensen av hva jeg trodde jeg kunne make, innrømmet Kjell Frøyslid. – Det gikk to år før NSB var tilbake i normal drift etter Åsta-katastrofen. Jeg vil se den private virksomhet som hadde overlevd en så lang unntaksperiode, fremholdt daværende direktør i NSB Gods, og konkluderte slik:

– NSB gikk for langt i sin innsats for å hjelpe, men vi kan fullt ut være bekjent av det som ble gjort.

Nye utfordringer

– Sikkerheten er det beste konkurransefortrinn jernbanen har, mente jernbanedirektør Killi.

– Jernbaneverket har siden 1999 gjennomført omfattende forbedringer, og vi er i løpet av fem år kommet opp på et betydelig høyere kompetansenivå med hensyn til risiko og hvordan vi skal kon-

trollere denne. Det er fortsatt potensial for forbedringer, men sikkerheten på jernbane i dag er god, ja – svært god, mente jernbanedirektøren.

– Når det gjelder kriseberedskap og -håndtering, har vi nå for lengst etablert et system for kriseledelse med en sentral krisestab som har øvelser jevnlig.

Tenkepause

– Etter Stortingets vedtak om å avvikle Jernbaneverkets eget driftsapparat innen 2009, fikk ca. tusen medarbeidere beskjed om at de innen 3-4 år ikke har jobb, og at de kunne søke om frivillig avgang med sluttvederlag. Jernbaneverket har nå bedt om en tenkepause ut året. Killi var glad for at departementet var enig i dette, fordi avgangen første halvår ble så stor og med en slik sammensetting at vi sto i fare for å miste kritisk kompetanse og dermed den kontroll vi trenger for å ivareta våre oppgaver og vårt ansvar.

oyg@jbn.no

– Mindre vekt på sikkerhet

– Konkurransetsetting er alltid begrunnet ut fra økonomiske motiver. All erfaring tyder på at ensidig fokus på å oppnå de forutsatte økonomiske gevinstene gir mindre oppmerksomhet på sikkerheten, sa direktør for Statens Jernbanetilsyn, Erik Ø. Johnsen.

Under henvisning til EUs fire friheter så Johnsen for seg en utvikling mot stadig større konkurranse og mer konkurranseutsetting, også på jernbanen. Jernbanen er en av flere transportformer som alltid har vært i konkurranse, og hvor konkurransedyktighet i fremtiden vil avhenge av faktorene sikkerhet, kvalitet og kostnader.

Johnsen pekte på at det for sikkerheten er helt vesentlig at de som har tillatelse til å drive jernbaneverksamhet etter tillatelsesforskriften i jernbaneloven, slik som Jernbaneverket, klarer å utforme kontraktene med dem som skal levere tjenestene, på en slik måte at krav og ansvar er helt klare. Dette kan koste, men det er det ikke tilsynets oppgave å mene noe om.



JBVs ansvar: – Det er Jernbaneverket og ikke departementet som har tillatelse til å drive jernbaneverksamhet, sa direktør for Statens Jernbanetilsyn, Erik Ø. Johnsen.

– Jernbaneverkets ansvar

Johnsen understreket at det er Jernbaneverket og ikke departementet som har tillatelse til å drive jernbaneverksamhet, og at ansvaret for å forvalte sikkerheten derfor tilligger Jernbaneverket. Dette fikk jernbanedirektøren til å stille følgende spørsmål:

– Hvordan er denne forskriften å forstå når departementet ikke lenger stiller

» Konkurransetsetting er økonomisk motivert

Erik Ø. Johnsen

resultatkrav til Jernbaneverket slik eiere tradisjonelt gjør, men går direkte inn med pålegg og vedtak om selve driften og dermed i praksis utøver jernbaneverksamhet?

– La det ikke herske tvil om at det er Jernbaneverkets ansvar etter jernbaneloven å forvalte sikkerheten, fastslo direktør i Statens Jernbanetilsyn, Erik Ø. Johnsen.

Mer forebyggende

– Vi ser en utvikling mot å ta tilløp til ulykker mer alvorlig i sikkerhetsstyringen innen de fleste bransjer, sa Sverre Quale, direktør i Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane.

– Med et økende antall aktører innen ett transportsystem øker også behovet for sikkerhetsregulering og styring. Utviklingen går klart i retning av mer risikobasert sikkerhetsstyring og bort fra hendelsesbasert sikkerhetsstyring, konstaterte Quale.

Giganter: Hele 18 malmvogner med til sammen om lag 960 tonn malm sporet av inne i Middagseltunnelen på Ofotbanen. (Begge foto: Mads Skoland)

Dramatisk avsporing på Ofotbanen

Avsporingen av malmtog i Middagseltunnelen på Ofotbanen 12. mai var en av de mest omfattende i banens vel 100-årige historie. Et kaos av 100 tonn tunge malmvogner og opprevde skinner møtte Jernbaneverkets folk da de kom til stedet.

SVEIN ERIK BAKKEN

Malmvognene stod på kryss og tvers inne i tunnelen. Flere malmvogner sto i 90 graders vinkel rett til værs, mens skinnene buktet seg som slanger. På ett sted stod de nesten helt opp i tunneltaket.

Risikofylt

– Det er derfor all grunn til å gi honnør til våre folk, mannskapene fra MTAS/LKAB og eksterne firmaer som deltok i arbeidet. De stod på døgnnet rundt og gjorde en meget god jobb under til dels meget krevende, risikofylte og vanskelige forhold, sier en sliten og trøtt – men fornøyd banesjef, Thor Brækkan, til Jernbanemagasinet en halv time før Ofotbanen ble åpnet for trafikk.

– Hele 18 vogner av det 52 vogner store malmtog, med til sammen 1.440 tonn malm om bord, sporet av i den om lag 700 meter lange tunnelen. Dette er dermed en av de fire største avsporingene på Ofotbanen de siste 30 år, opplyser Brækkan.

” ... et samlet tap på flere titalls millioner kroner

Den største avsporingen skjedde i 1975 på brua over Norddalen. Da var banen stengt i en hel måned.

Viktig erfaring

– Den siste, store avsporingen i tunne skjedde i 1990. Mange av våre og MTAS/LKABs folk har derfor viktig erfaring i å håndtere slike store avsporinger inne i tunneler. Deres erfaringer kom meget vel til nytte og bidro både til at vi klarte å åpne banen igjen etter vel sju døgn, og at oppryddingen skjedde uten uhell og skader av noe slag.

– Seks av de 18 malmvognene kunne vi trekke ut hele på sporet. De 12 andre måtte vi tømme for mesteparten av de til sammen om lag 960 tonn malm som var om bord, for siden å skjære vognene i deler.

Krevende logistikk

Middagseltunnelen ligger i et uveisomt område. All framføring av maskiner og utstyr måtte derfor skje via sporene. På grunn av kraftig uvær kunne en heller ikke bruke helikopter til å transportere mannskapene til og fra tre dager av tiden.

– Det var derfor en krevende logistikk som skulle til for å frakte folk og maskiner til og fra ulykkesstedet.

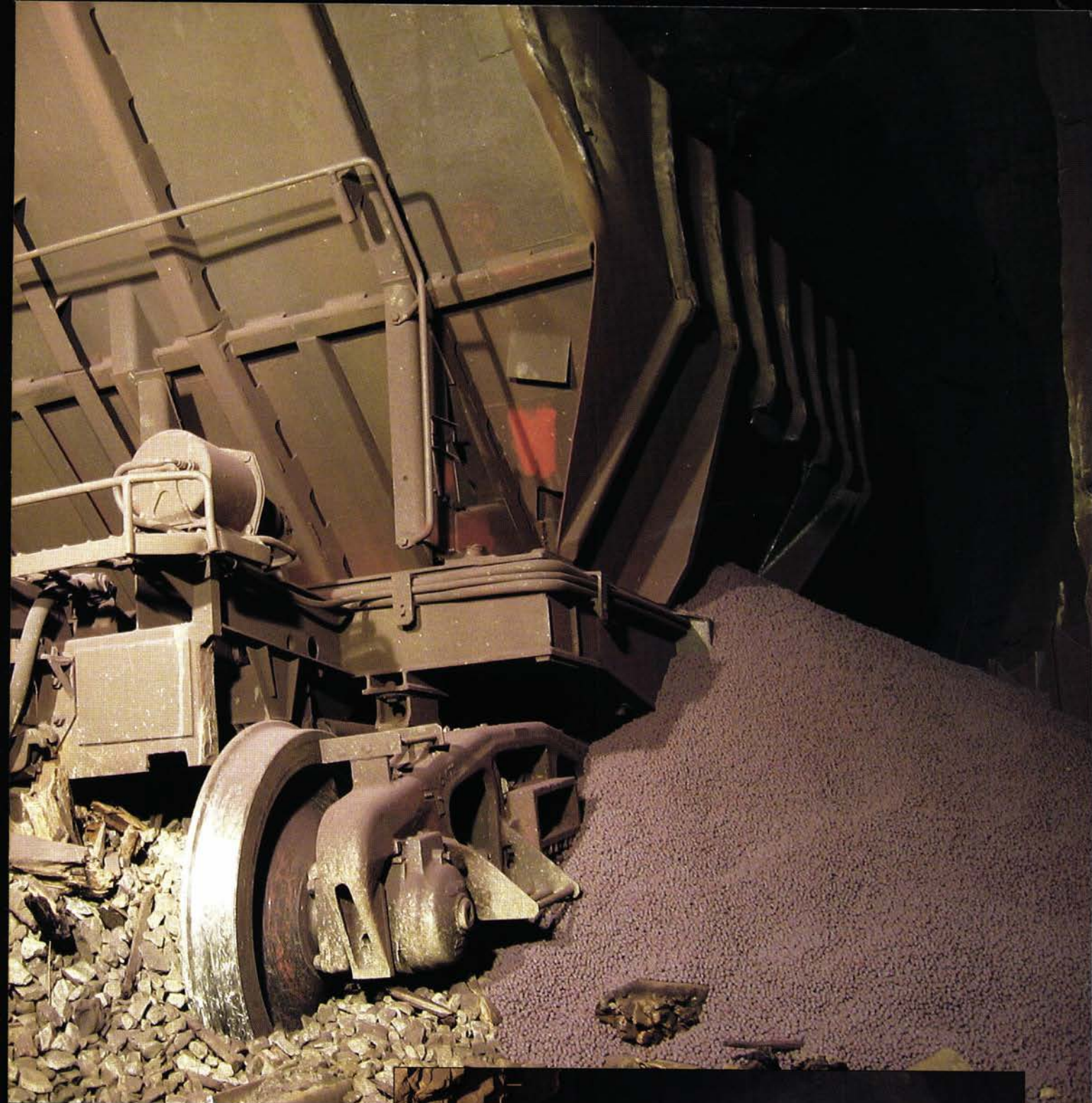


For LKAB førte avsporingen til at 80 malmtog ble innstilt og til et samlet tap på flere titalls millioner kroner. ARE-togene med gods til og fra Narvik ble omlastet i Gällivare i Sverige, mens persontrafikken ble løst ved hjelp av busser.

Ta igjen det tapte

– Det første toget over den reparerte strekningen var et tomt malmtog. Deretter fulgte et lastet malmtog på veg ned til Narvik, sier togleder Arne Jansson ved rutekontoret til Jernbaneverket i Narvik til BaneNettet.

Han opplyser at det ble etablert sakte-



kjøring forbi avspøringsstedet inntil det nylagte sporet fikk satt seg.

– LKABs trafikkelskap, MTAS, har varslet at de vil kjøre flere malmtog enn planlagt noen uker framover for å ta igjen noe av det tapte etter driftsstansen. Det vil også bli kjørt noen ekstra godstog med blant annet bilvogner som venter i Kiruna, opplyser Arne Jansson.

svein.erik.bakken@jbv.no

Døgnet rundt: Jernbaneverkets mannskaper med banesjef Thor Brækkan (stående midt på bildet) i spissen jobbet døgnet rundt for å få gjenåpnet Ofotbanen.



Lokaltog på glemte go



På togtur: Stabsleder Liv Kari Skudal Hansteen i Jernbaneverket orienterer medlemmene i Stortingets samferdselskomité inne på toget underveis til Alnabru. (Alle foto: Øystein Grue)

ALNABANEN: Det er et klart politisk flertall på Stortinget for å starte prøvedrift med persontog på godslinjen Alnabanen, mellom hovedbanen i Groruddalen og Grefsen.

ØYSTEIN GRUE

Få dager etter at Jernbaneverket tok med Stortingets samferdselskomite på befaringsferd, var det klart at alle partier med unntak av Fremskrittspartiet går inn for prøvedrift. Flertallet i samferdselskomiteen ber om en oversikt over framtidige investeringskostnader og en vurdering av behovet for offentlig kjøp av transporttjenester for å komme i gang. Den eksisterende tverrforbindelsen gjør

» ... et av de tettest

befolkede områder i Norge

Dokument 8-forslaget

det mulig å knytte Groruddalen til den nye forskningsparken i Nydalen og til Gjøvikbanen med lokaltog fra Hovedbanen.

Alnabanen brukes i dag utelukkende til godstrafikk med ti tog i hver retning i døgnet. Banen passerer Økernsenteret hvor det er muligheter for holdeplass med svært kort veg over til T-banenettet i Oslo.

Hver halvtime

Det er stortingsrepresentantene Heidi Sørensen og Heikki Holmås, begge fra Sosialistisk Venstreparti, som i februar i år fremmet et Dokument-8-forslag om å starte prøvedrift på Alnabanen så raskt som overhodet mulig. Forslagsstillerne henviste til en mulighetsstudie Jernbaneverket foretok i 2003 som viste at det var fullt mulig å etablere en lokaltogpendel mellom Lillestrøm og Grefsen med forlengelse til Kjelsås. Studien viste at det er forsvarlig å bruke spor på teminalområdet Alnabru som overgang til Alnabanen og å kjøre lokaltog med en frekvens på 30 minutter begge veier uten å komme i konflikt med godstransporten.

– Viktig miljøprosjekt

I forslaget som behandles i Stortinget i begynnelsen av juni, argumenteres det for Alnabanen som et godt miljøprosjekt: «Groruddalen er et av de tettest befolkede områder i Norge, og et av de mest miljøbelastede med noen av de tyngste innfartsårene til Oslo. Ifølge Statens forurensningstilsyn (SFT) dør årlig 300 mennesker for tidlig i Oslo som følge av luftforurensning. I tillegg bidrar den store biltrafikken med mange ulykker og mye støy. Satsing på persontrafikk på Alnabanen vil bedre kollektivtilbudet og være et viktig miljøtiltak for Groruddalen,» heter det i forslaget fra Sørensen og Holmås.

Økern nytt knutepunkt

«Mye av kollektivtilbudet i Oslo er basert på at alle reiser skal ende i sentrum. Alnabanen vil fungere som en snarvei mellom østlige deler av hovedstadsområdet og vekstområder nord for sentrum som Økern og Nydalen. Alnabanen kan bli et viktig bindeledd fra Nittedal-Gjøvik

dsspor

– Start prøvedrift nå



– Jeg vil oppfordre Jernbaneverket til å legge forholdene til rette for raskest mulig oppstart av en prøvedrift med persontrafikk på Alnabanen. Så får vi se om dette slår an!

Byråd for byutvikling, Grete Horntvedt, overrasket flere av deltagerne om bord på det første persontoget på Alnabanen, for anledningen med Stortingets samferdselskomité om bord. Høyre-byråden gikk entusiastisk og ubyråkratisk inn for at Dokument 8-forslaget til Sosialistisk Venstreparti burde prøves ut i praksis så raskt som mulig. Bare i Groruddalen bor det 100.000 innbyggere. Tog hvert 15. eller 30. minutt mellom Groruddalen og Nydalen gir spennende perspektiver, sa Grete Horntvedt til samferdselskomiteens medlemmer.

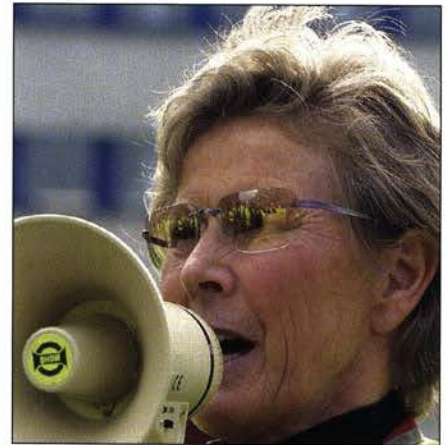
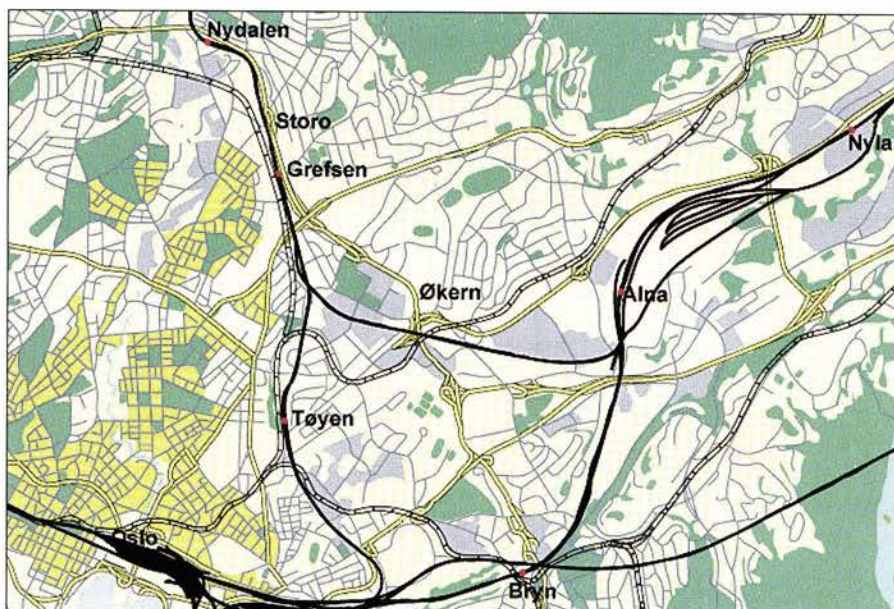
Oslo har i sin kommuneplan opprustning av Alnabanen inne som et av sine prioriterte samferdselsprosjekter i perioden 2004-2020.

og mot Groruddalen, heter det i forslaget som bygger på at banen ligger klar for prøvedrift som derfor bør kunne settes i gang med enkle midler. Å få etablert holdeplass på Økern så tidlig som mulig vil være viktig for å utnytte potensialet til banestrekningen.

På lengre sikt er det et mål å få opprustet Alnabanen som et bindeledd i

kollektivkjeden i hovedstadsregionen. Det vil bety dobbeltspor og/eller kryssningsspor på Alnabanen, samt funksjonelle tilknytninger til Nydalen og T-baneringen. Under behandlingen av Nasjonal transportplan i 2004 var statsråd Torild Skogsholm positiv til utredning av persontrafikk på Alnabanen.

oyg@jbn.no



– *Sett igang:* Byråd for byutvikling, Grete Horntvedt (h) argumenterte for å prøve ut lokaltog på Alnabanen jo før jo heller.

Dette er Alnabanen

- En 5,2 km lang enkeltsporet bane fra Alnabru Sør via Økern til Grefsen stasjon på Gjøvikbanen.
- Linjen, som ble åpnet i 1900, brukes i dag hovedsakelig av godstog til/fra Bergensbanen.
- Før Gardermobanen åpnet, var den regionens lengste rettstrekning.
- Samferdselsdepartementet har bedt Jernbaneverket om å utrede grunnlaget for mulig prøvedrift med lokaltog, samt forutsetninger og konsekvenser for permanent drift.
- Alnabanen har korte skinner og åpne skjoter, noe som gir dårlig kjørekomfort.
- Alnabanen er manuelt styrt mellom togekspeditører på Grefsen stasjon og Alnabru skiftestasjon. Tog fremføres uten automatisk togstopp (ATC) eller fjernstyring.
- Det er usikkert om Statens Jernbanetilsyn vil akseptere persontrafikk over en strekning uten ATC og fjern styring. Fjernstyring på Alnabanen krever en betydelig investering.
- Investeringsmidler for Alnabanen er ikke lagt inn JBNs budsjett for 2005.
- Tidligste oppstart av prøvedrift: 2007

Verdens største tunnelfabrikk

HALLANDSÅSEN: En av verdens kraftigste boremaskiner monteres nå i Hallandsåsen i Skåne. Tjue år etter at byggingen av den sagnomsuste jernbanetunnelen startet, skal den ved hjelp av en 210 meter lang «tunnelfabrikk» åpnes for trafikk i 2012.

GÖRAN FÄLT OG SVEIN ERIK BAKKEN

Monteringen av den gigantiske tunnel-fabrikken på hele 3.100 tonn er i gang i Hallandsåsen.

– Planen er at den skal stå ferdig montert i løpet av juli/august for så å testes ut over høsten. På slutten av året skal vi etter planen starte arbeidet med å gjøre ferdig de siste to tredelene av den 8,6 kilometer lange tunnelen, opplyser informasjonssjef Johan Persson i Banverket Hallandsåsen til Jernbanemagasinet.

Sneglefart

Det er det tyske selskapet Herrenknecht som har bygd tunnelfabrikken som går under navnet TBM.

Utstyrt med et borehode på over ti meter i diameter skal en av de kraftigste tunnelboremaskiner i verden – med en «toppfart» på 80 millimeter per minutt – arbeide seg gjennom de siste 5,7 kilometerne gjennom Hallandsåsen. Det skal skje i til dels råttent fjell med store vannmengder med høyt trykk som på det meste tilsvarer trykket på 130 meters dyp.

Milliarder

Prisen på tunnelfabrikkigiganten vil være mellom 300 og 500 millioner svenske kroner, alt etter hvor stor del av utrustningen som legges inn i prisen.

Til nå har arbeidet med tunnelen kostet 2,1 milliarder svenske kroner, mens beregnet kostnad for å gjøre tunnelen ferdig er anslått til 5,4 milliarder svenske kroner. Den opprinnelige prisen var i 1992 1,2 milliarder svenske kroner.

Til sammenligning kom den 14 kilometer lange tunnelen Romeriksporten på Gardermobanen på vel 2,6 milliarder norske kroner.

Tunnelen gjennom Hallandsåsen skal gi en gevinst i reisetiden på ti minutter og øke kapasiteten på strekningen fra dagens tre tog i timen til 24 tog i timen. Dette vil blant annet kunne bety nesten en dobling av godstrafikken.

Nøkkelen

– Denne maskinen bygger sitt betongskall bak seg; derfor blir den ikke så avhengig av fjellkvaliteten, sier Skanska-Vincis tunnelektspert, Stig Eriksson, til Rallaren, Banverkets personalblad.

Det vanntette skallet som bygges opp innenfor skjoldet, direkte bak borefronten, gjør også at strekningen med åpent fjell, der grunnvann kan lekke ut, blir betydelig kortere enn med den konvensjonelle bore- og sprengningsteknikken som til nå har vært anvendt i Hallandsåsen.

– TBM-teknikken er nøkkelen til å klare kravet på høyst 100 liter vannlekkasje per sekund, sier Stig Eriksson.

Den store utfordringen

Herrenknecht har levert rundt 60 TBM-tunnelboremaskiner som i dag er i arbeid i Europa, Asia og Amerika.

Men tilfellet Hallandsåsen er spesielt på grunn av det høye vanntrykket.

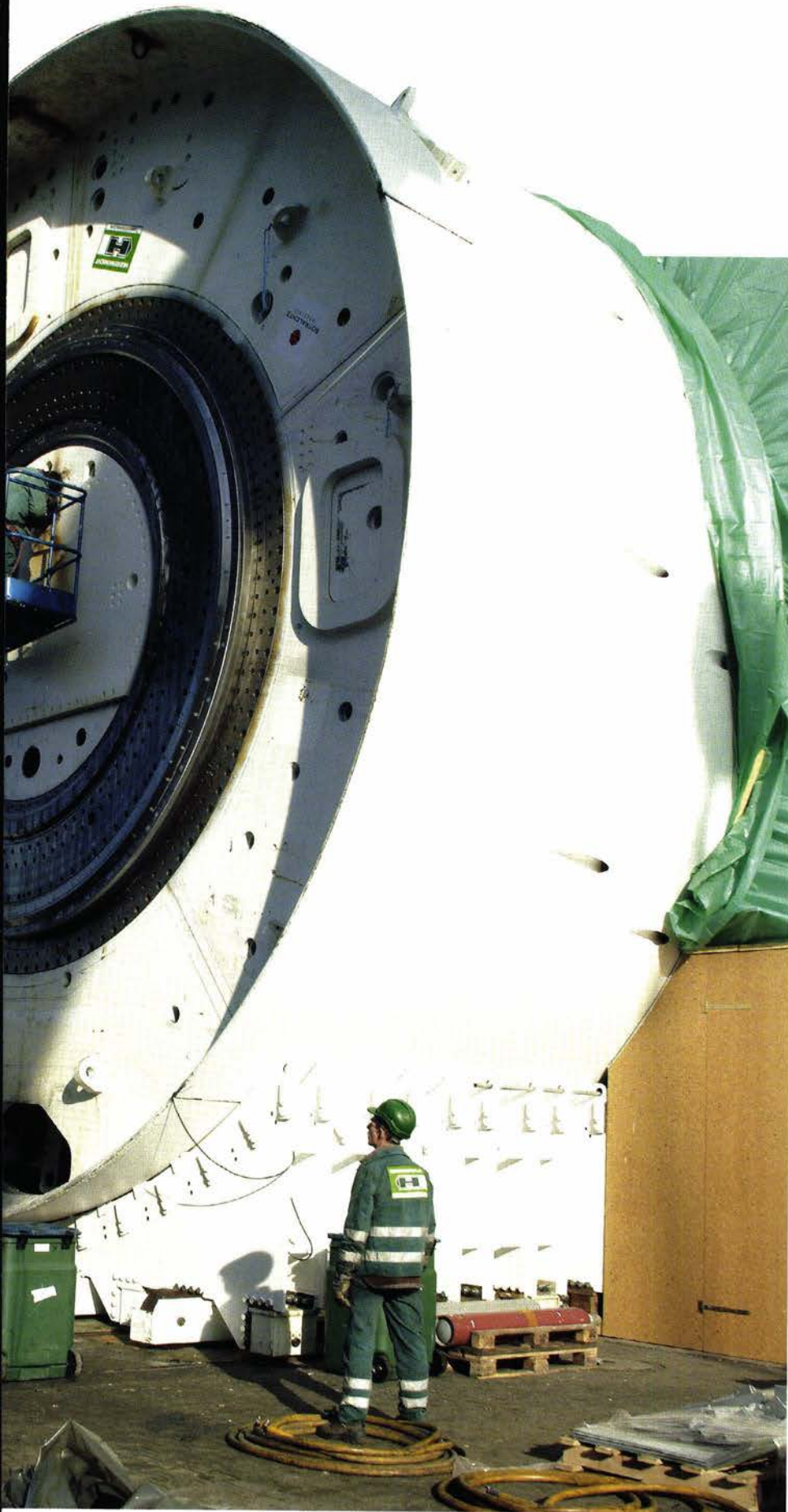
– Det høye trykket fra grunnvannet i Hallandsåsen har vært den store utfordringen med å konstruere maskinen, forklarer Herrenknechts prosjektleder, Frederic Battistoni i en samtale med Rallaren.

Bedriften har tidligere bygd maskiner for tunneler under elver som Elbe i Tyskland med vanntrykk på 5 bar og Westerschelde i Holland med drøyt 8 bar.

– Men de 13 bar som maskinen i Hallandsåsen skal klare, er vårt mest



Gigant: Ved hjelp av dette gigantiske borehodet på over



” Tunnelmaskinen i Hallandsåsen er vårt mest krevende prosjekt

krevende prosjekt hittil, sier Frederic.

– Hele konstruksjonen på denne maskinen er kraftigere, med tykkere plater, grovere bjelker og forsterkninger enn på de andre maskinene. Vi har gjort kalkyler og modellberegninger for at dimensjonene skal holde. Derfor er vi overbevist om at maskinen skal klare å ta seg gjennom Hallandsåsen, sier Frederic Battistoni.

Trygge

I konstruksjonen inngår også muligheten til å bytte utslitte skjæreblad på borehodet under høyt trykk. Det arbeidet skal gjøres av dykkere som blir akklimatisert i et trykkammer inne i boremaskinen.

– Vi planlegger ikke å bruke den metoden. Det er en sikkerhetsventil som finnes om vi skulle trenge å bytte skjæreblad under høyt trykk, sier Stig Eriksson.

Banverkets prosjektsjef for Hallandsåsen, Christer Möller, er fornøyd.

– Det føles skjønt å se den nesten ferdige maskinen. Dette er et viktig skritt på veien mot å få tunnelene gjennom Hallandsåsen klare, sier Christer Möller til Rallaren.

– Herrenknecht har vist meget stor dyktighet. Selv om denne maskinen bygges for ekstra stort vanntrykk, så er det ikke den første som bygges for å tåle høyt trykk. Tyskerne har vist at de er dyktige til det i tidligere prosjekter. Jeg føler meg helt trygg på hva denne maskinen kan utrette, sier Christer Möller.

n og en 210 meter lang tunnelfabrikk skal togtrafikken endelig i 2012 gå i tunnel gjennom Hallandsåsen.

(Foto: Göran Fält)

svein.erik.bakken@jbv.no



Brua som splitter

HØLEN: – Riv den! sier damen og kaster blikket opp mot den 131 meter lange og stadig mer forfalne jernbanebrua. Men både hun og flere andre beboere kvier seg for å bli sitert eller avbildet i Jernbanemagasinet. Ni års strid om viadukten har satt sine spor ...

TORE HOLTET

Vi er i Hølen – stedet med alle bruene: fra gamle steinhvelsruer til flunkende nye ruer for vei og jernbane. Mest iøynefallende er likevel den gamle jernbanebrua, som med sine 14 spenn rager høyt over en perle av en dal, der den til dels herskapelige trehusbebyggelsen ligger og bader seg i vannspeilet fra elva Såna.

Togpassasjerene har siden åpningen

av Østfoldbanen i 1878 sett ned på Hølen. Etter at det nye dobbeltsporet ble tatt i bruk 21. september 1996, får de togreisende knapt øye på det lille samfunnet.

Het strid

Men da all støy fra jernbanen forsvant, startet bråket for alvor:

Brua som i ulike utgaver gjennom nesten 120 år hadde tjent samfunnet på godt og vondt, splittet plutselig folket.

Skulle brua tas vare på som et kulturminne og gjøres om til gang- og sykkelbru, eller skulle den rives og erstattes av en trivelig liten bru over elva med tilhørende utescene og sitteplasser?

Den hete striden som umiddelbart oppsto, kulminerte med en avstemning på et meget godt besøkt møte i Hølen og Såner Vel.

67 prosent av husstandene stemte for riving, 30 prosent var mot.

Idyll: Alle er enige om at Hølen er en idyll. Men er den gamle jernbaneviadukten noe pent syn? Det har i årevis vært et vedvarende stridstema i Hølen. (Alle foto: Tore Holtet)



Drømmer: Leder i Hølen og Såner Vel, Bodil Holter, drømmer om en mer pulserende landsbyidyll – uten viadukten.

«byen»

Uenigheten stakk dypt blant de godt og vel 300 innbyggerne i Hølen.

Fremdeles er det folk som ikke snakker sammen etter diskusjonene for ni år siden.

Nok vondt blod

Mens noen ennå omtaler jernbanebrua som Hølenes særmerke, er velforeningen på stedet nå mest opptatt av å snakke om brua som en sikkerhetsrisiko. For stålet rustet, og treverket råtner.

Dessuten svant håpet om en sammenhengende gang- og sykkelvei mellom Vestby og Son da Statens vegvesen på nyåret gravla det prosjektet.

– Brua er heller ikke mye romantisk lenger, sier den lokale ildsjelen Rune

Pettersen. På en-to-tre passerer han det høye gjerdet i vestre enden av brua og river opp råtne plankestubber. Her er det åpenbart livsfarlig å bevege seg både for store og små.

Nå handler det om sikkerhet. Riving eller ikke riving er ikke tema – i alle fall ikke offisielt.

– Det spørsmålet har skapt nok vondt blod, sier Pettersen, som på et folkemøte i regi av Hølen og Såner arbeiderforening orienterer om status i bru-saken – uten at noen av de 40 møtedeltakerne ripper opp i noen sår. Brua skal ikke bli Hølenes bånesår.

– Vi i velstyret har lenge latt saken ligge, men nå vil alle at noe skal skje, sier velforeningens leder Bodil Holter. Og Pettersen har gjennom sin kontakt med Jernbaneverket fått beskjed om at saken trolig avklares før sommerferien. Hølenviaduktens skjebne avgjøres langt på vei av Riksantikvaren, og beboerne håper

han ender opp med å gi Jernbaneverket medhold i at det er riktigere å bevare en tilsvarende viadukt i Hobøl, som fremdeles er i bruk.

«... ser skjör ut»

De som omtaler brua som et enestående kulturminne, møter motstand fra dem som har Hølenes historie under huden. Jo da, det startet med transport – men ikke med jernbane. For så tidlig som midt på 1600-tallet ble Hølen ladested med egne tollrettigheter. Handelsvaren var hovedsakelig tømmer som ble fløtet ned Såna til Son, hvor det ble lastet om bord på skip.

– I 1688 kom et nytt sagbruksprivilegium, og det ble bygd åtte private sagbruk i Såner. Selv om mesteparten ble fraktet til Son og lastet om bord der, kom flatbunnede, hollandske koffer seg opp elva til Hølen. I 1694 bodde det fem

” Hølen ville fått et helt annet lys uten brua.

Beboer
Gunnar Aune



Strides: – Brua er Hølenes særmerke, mener Pål Bjur (t.h.). Gunnar Aune (t.v.) ser ingen hensikt i å bevare ei bru som ikke brukes.

” Uten bru – hvilken tomhet sitter vi da igjen med?

Beboer
Pål Bjur

forretningsmenn her som drev med trelast, beretter stredets levende leksikon, 81 år gamle Helge Holter.

Før jernbanebrua ble bygd ferdig i 1878, hadde Hølen rukket å bli Norges minste bykommune! Dagens bru er heller ikke identisk med den opprinnelige, og daværende Kong Oscar II var muligens inne på noe da han høsten 1878 inspiserte originalen. «Jag tycker den ser skjör ut!» skal han ha uttalt. Og den såkalte pendelpilarbrua (der pilarene har ledd og kan pendle med bruas bevegelser forårsaket av temperatursvingninger og belastninger) ble da også bygd om og forsterket i 1914. Ombyggingen har Holter indirekte et personlig forhold til.

Han vokste opp i Holterhuset under brua, og der bodde ingeniøren som sto for ombyggingen.

– Da brua var ferdig, sa han til mine foreldre: «Nå står brua i 50 år!» Nå har den snart stått i 100 år, og jeg synes godt at den fortsatt kan bli stående. Men da må den gjøres i stand og brukes til noe fornuftig. Hvis ikke, kan den like godt tas bort, mener Holter.

Skatteparadis

Han minner om at Hølen etter første verdenskrig var et skatteparadis med bare tre prosent skatt på inntekt. Derfor var det først og fremst attraktivt å ha adresse i Hølen. Løsningen var Pensjonatet, der velstående personer satte inn en seng og en koffert med klær for å dra nytte av

skattefordelene. Interessen for stedet ble ikke mindre av at Hølen hadde hele tre brennevinsutsalg, mens Moss ikke hadde noen.

– Hølen fikk også holde plass fra 1930, og Såner var en stor jernbanestasjon, minnes Holter. Selv om Hølen allerede i 1943 ble innlemmet i Vestby, er lokalpatriotismen intakt. Så da holdeplassen forsvant i 1996, gikk det ikke upåaktet hen.

Nå er det trusselen om nedlegging av andre servicetilbud som bekymrer befolkningen. Forsamlingshuset Elverøy forfaller og vurderes solgt. Biblioteket forsvinner.

Men flere nye boliger ligger på tegnebrettet, og trøsten er at Son både får ny ungdomsskole, idrettshall og svømmehall. Derfor ønsker Hølen-innbyggerne en gang- og sykkelvei til Son.

Ønskedrømmen

– Ønskedrømmen er å gjenbruke de gamle brufundamentene og lage en lav gangbru over elva, mellom Store Strandgate og Lille Strandgate. Vi håper en slik bru kan fortsette inn på jernbanesporet, som kan gjøres om til gang- og sykkelvei. Vi drømmer også om å ta i bruk det skjønnede området ved elva og blant annet bygge opp en teaterarena, sier Bodil Holter, som selv sysler med planer om å lage kafé og boksamling i det legendariske Holterhuset – der den nevnte jernbaneingeniøren bodde for 90 år siden.

For i Hølen er det mange som har sansen for kultur. Mang en forfatter og kunstner har nemlig slått seg ned på denne fredelige, men sentrale pletten.

Tomhet?

– Det er de som har flyttet hit, som er så opptatt av å bevare brua, påstår en anonym person og og peker mot Pål Bjur – en av dem som ser på brua som Hølenes særmerke.

– Avstemningen i 1996 var heller ikke en egentlig folkeavstemning, men en avstemning på et velmøte der hver husstand hadde en stemme, sier han til Jernbanemagasinet etter et folkemøte om den nye kommunedeplanen for Hølen. Flere stimler til, og Bjur kan ikke dy seg: – Uten bru – hvilken tomhet sitter vi da igjen med? spør han.

Annet lys

Møtelederen og kunstmaleren Gunnar Aune har svar: – Da vi flyttet hit, gikk det tog her. Nå er toget borte, og jeg ser ingen fordeler med å beholde brua. Tvert om. Hølen ville fått et helt annet lys uten brua. Diskusjonen er i gang igjen – men bare utenfor møtelokalene. Brua har splittet stedet lenge nok. Nå må det skje noe, er omkvedet.

– Riv den! Sier en ny dame som tar tak i Jernbanemagasinet utsendte.

Ukene som kommer, vil vise om hun blir bønnhørt.

tore.holtet@jbn.no

” Denne brua er ikke mye romantisk lenger

Beboer Rune Pettersen



Råtner: Jernbanebrua råtner og rustet. – Heldigvis har det ennå ikke skjedd en ulykke her, sier Rune Pettersen.

Møte med Riksantikvaren

Jernbaneløst ledelse vil i nær framtid møte Riksantikvaren, og her vil Hølen-viaduktens framtid etter all sannsynlighet stå på dagsordenen.

– Vi tok i utgangspunktet på oss å pusse opp brua, for at vegvesenet i neste omgang kunne ta over og bruke den i et regionalt gang- og sykkelveinett, forteller Terje Hauger i Jernbaneløst Infrastruktur.

– Vern gjennom bruk er en noe vi støtter opp om.

– Men på nyåret kom det brev fra vegvesenet om at det ikke lenger er aktuelt å ta i bruk brua, da det er lagt en gang- og sykkelvei nærmere E6. Dermed er situasjonen plutselig en helt annen.

– Vi må spørre oss om vi skal bruke penger på en bru som ikke kan brukes til noe fornuftig. Den trengs ikke å bevares ut fra rent jernbanehistoriske årsaker, da det finnes to tilsvarende bruer på Østre linje: Hobøl og Solberg. Skal Hølen-viadukten tas vare på, må

det derfor være ut fra stedets behov, sier Hauger, som poengterer at han uttaler seg på egne vegne. Saken har ennå ikke vært oppe i Jernbaneløst ledelse. Men det vil skje med det første, og møtet med Riksantikvaren vil sannsynligvis bli holdt før sommerferien.

Når den endelige avgjørelsen faller, vil han ikke ha noen skråsikre oppfatning om.

Månedens
gjest:

**Oddbjørg
Ausdal
Starrfelt**

Samferdselspolitisk talskvinne, Ap



Jernbanen er tent med eit nytt fleirtal

I 2004 fylte norsk jernbane 150 år. For 150 år sidan opna den første jernbanestrekninga mellom Oslo og Eidsvoll. Det markerte starten på ein epoke der toget var det viktigaste landbaserte transportmiddelet i Noreg. I tida som fylgde, vart fleire ambisiøse jernbaneprosjekt gjennomførte, etter kvart knytte dei landsdelane saman.

Vel 150 år etter møter toget sterk konkurranse frå luftfarten og ein stadig meir privilegert vegtrafikk. Gamal og dårleg infrastruktur fører til lang reisetid og gjer det umogleg å utnytte det potensialet som ligg i jernbanetransport.

Meir samferdsle

Arbeidarpartiet er eit veg- og jernbaneparti. Me innser at me treng god standard på begge delar. Toget kan nok aldri verta så godt utbygd at det kan kjøra barn til og frå barnehagen, medan bil nok aldri vil verta så trygg, miljøvenleg og arealeffektiv som jernbanen. Det er bra i seg sjølv at

mange reiser med tog i staden for å kjøra bil. Det hjelper på miljøet og på ulukkestatistikken. I tillegg gjev det betre plass på vegane til dei som treng vegen for å koma fram. Me må møte auka trafikk i framtida både med å auka kapasitet og framkomelegheit på både bane og veg. Då kan me ikkje bruka stadig mindre av statsbudsjettet til samferdsleformål slik me har gjort dei siste 20 åra - me må bruka meir. Me må byggja landet vidare.

For å klara dette treng med eit nytt fleirtal, eit fleirtal som vil fylgja opp den auka satsinga på så vel bane som veg i neste transportplanperiode 2006 – 2015. Arbeidarpartiet gjekk i innstillinga inn for å auka dei statlege løyvingane

” ... uforståeleg at

Jernbaneverket Drift ikkje
får konkurrera

frå 192,5 mrd. kroner til 214,5 mrd. kroner. Eit fleirtal – SV, Senterpartiet og Framstegspartiet støtta dette subsidiært. Me tok òg til orde for at utbygginga burde skje i første del av planperioden, og at dette til dømes kunne finansierast med ei lånefinansiering.

Gått imot

Arbeidarpartiet går til val for å få best mogleg støtte til partiet. Arbeidarpartiet, SV og Senterpartiet har i tillegg som mål å skaffa eit nytt fleirtal i landet. For samferdslesektoren vil det seia eit fleirtal for å fylgja opp lovnadane i NTP. I tillegg har desse partia gått imot

- * at NSB skulle gjerast om til aksjeselskap
- * konkurranseutsetting av persontransporten på jernbanen



Rød-grønn: Månedens gjesteskribent Oddbjørg Ausdal Starrfelt (t.h.), her saman med SVs Heidi Sørensen, varslar at en rød-grønn regjering vil stoppe prosessen med konkurranseutsetjing. (Foto: Tore Holtet)

- * at Bane Service skulle gjerast om til aksjeselskap
- * at verksemda knytta til Jernbaneverket Drift skal 100 prosent konkurranseutsetjast.

Dette har vorte vedteke av regjeringspartia og Framstegspartiet mot våre stemmar. Me har i tillegg subsidiært teke til orde for at AS-ifiseringa og konkurranseutsetjinga må skje slik at tryggleiken vert best mogleg ivareteken, og slik at endringane ikkje fører til sosial dumping for dei tilsette. Me har òg peika på det uforståelege i at ikkje Jernbaneverket

Drift, på same måte som produksjonsavdelingane i Statens egvesen og Kystverket, får konkurrera om oppdrag som vert sette ut på anbod.

Inviterer til samarbeid

Så vil mange i jernbane-Noreg spørja seg: – Kva vil me reversera? Det er det ikkje så lett å gje eit absolutt svar på. Det me kan lova, er at me ikkje vil konkurranseutsetja fleire strekningar på jernbanen enn Gjøvikbanen som er ute på anbod. Me vil òg sjå på dei siste omorganiseringane innan Jernbaneverket; stoppa prosessen med konkurranseutsetjing og

saman med tilsette og leiging sjå på kva som kan og bør reverserast. Me kan ikkje sjå bort frå at juridiske, økonomiske, praktiske og moralske spørsmål kan stå i vegen for full reversering. Men me inviterer til samarbeid, og me lovar uansett eit system med meir samfunnsstyring og mindre marknadsstyring.

» ... ikkje konkurranseutsetja fleire strekningar på jernbanen enn Gjøvikbanen



Møte med:

Sigmund Bakk,
byggeleder Region Vest

Bidro:– Vi gjorde om utstyr og utviklet nye metoder og bidro dermed til å forbedre jernbanens konkurransekraft, sier tunnelrallar Sigmund Bakk.

(Foto: Øystein Grue)

Tunnelrallaren

BERGENSBANEN: Han startet som sprengningsarbeider direkte på nattskift som 21-åring. Tunnelbasen fra Rennebu har aldri vært bekymret for levebrødet i en bransje preget av stor usikkerhet i ordretilgang.

ØYSTEIN GRUE

Da tunnelarbeideren Sigmund Bakk runder 60 i november i fjor, kunne han se tilbake på en merittliste av tunnelprosjekter som svært få innen hans fag kan måle seg mot. Sigmund har fulgt utviklingen innen fjell- og bergteknikk over en periode på 40 år gjennom bygging av store kraftanlegg på 60- og 70-tallet, seks undersjøiske tunneler samt

Finsetunnelen, Romeriksporten og Gråskallen. I den siste 10-årsperioden har han vært med på Hol og Gulsvik kryssningsspor på Bergensbanen før han ble budsendt av prosjektet Nytt dobbeltspor Sandvika-Asker.

– Revolusjon

– Jeg blir mektig imponert når jeg tenker på hvordan man for hundre år siden klarte å bygge Bergensbanen uten bormaskiner, med håndboring i løpet av femten år. Tunneler og fjellskjæringer ble drevet ut med håndsmidd stål og dynamitt.

– Datidens rallarer skulle ha sett hvordan vi jobber i dag, sier Sigmund, som startet med håndholdt trykkluftbasert bormaskin, såkalt «Knemater», i 1966.

Tolv år senere ble han formann på det første fullprofilboreprosjektet på Aurland

II-kraftanlegget til Oslo Lysverker i Kleådalen.

I løpet av ett år, fra 1978 til 79, ble det boret en seks kilometer lang tunnel med en diameter på 3,5 meter i fullprofil. Det var en liten revolusjon.

Ute i Europa har fullprofilboremaskiner med profiler på 10-20 meter erstattet tradisjonell boring og sprengning i jernbane- og veiprosjekter.

Knust snøoverbygg

Jernbanemagasinet møter Sigmund Bakk på anleggskontoret på Myrdal. Vi rekker knapt å sette oss før føreren av arbeidstøget varsler at vi må av gårde slik at vi rekker fram til anleggsstedet før neste togpassering.

Vi ankommer det rassikrede området på Ristesund, som ble avsluttet sist høst. Tretti millioner kroner har det kostet

» Datidens rallarer skulle ha sett hvordan vi jobber i dag

å sikre den rasutsatte strekningen på Bergensbanen mot stein- og snøras.

To enorme steinblokker knuste med få års mellomrom et tradisjonelt snøoverbygg, og i løpet av 2003 og 2004 ble gamlebygget erstattet med armert betong og en godt dimensjonert grusfylling som kan tåle en støyt. Nå er Bergensbanen for all fremtid sikret mot løse blokker som fortsatt måtte ligge på lur oppe i det utsatte fjellpartiet midtveis mellom Finsetunnelen og Myrdal.

Kraftkar til jernbane

Sigmund Bakk kan fortelle om kraftverkepoken som kulminerte på midten av 1980-tallet med Aurlands-anlegget. Etter dette kom olje- og gassalderen og de store veiprojektene.

– Jeg var 21 år gammel da jeg første gang spurte om det var jobb til meg på kraftanlegget Søa på Kyrkseterøra, ikke så langt hjemmefra. Anleggslederen spurte like godt om jeg kunne begynne direkte på nattskift samme kveld. Da skulle jeg få jobb!

– Neste prosjekt ble Tafjord-kraftverket; deretter kraftanlegget i Sirdal.

Det lengste og mest omfattende prosjektet ble Aurland I, II og III.

– De første årene hos Betongbygg AS jobbet jeg treskiftsordning. Senere ble det 12 døgn på anlegg og ni dager fri. Under Finsetunnelprosjektet i 1990-1992 jobbet jeg for Selmer-Furuholmen A.S.

– Alltid en risiko

– *Hvordan vurderer du risikoen med sprengstoff og tunnelarbeid?*

– Risikoen for sprengningsuhell var utvilsomt større i den tiden vi sprengte tunnel med dynamitt og elektriske tennere, før vi gikk over til Anolitt, senere Slurry og Nonell-tennere. Dagens tennere har gitt en betydelig forbedret sikkerhet. Med dagens sprengstoff og sprengningsteknikk er sikkerheten blitt vesentlig bedre enn den var da jeg startet. Men sprengning vil alltid innebære en viss risiko, medgir Sigmund Bakk.

Veiløst og vinter

I godt over halvparten av den 40-års-

perioden Sigmund Bakk har livnært seg av tunnelboring og sprengning, har prosjektene ligget mer enn 1000 meter over havet. Vinterstid på veiløse anleggsplasser har anleggsplassen ligget vei-

løs og vanskelig tilgjengelig.

Sigmund mimrer om byggingen av Finsetunnelen, der beltekjøretøyer og bulldozere ble brukt til å frakte både forsyninger og mannskap.

– Selv om vi hadde Bergensbanen rett i nærheten, var tidspresset på ferdig-

stilling og utfordringene med

logistikk og transport av

mennskaper og utstyr noe av det mest krevende jeg har vært med på, sier han.

Jernbane og presisjon

I en jernbanetunnel inngår ofte et betydelig sikringsarbeid, avhengig av fjellkvalitet.

På jernbanen er de anleggsmessige utfordringene spesielle ved at anleggsarbeidet skal foregå i korte, tidsbegrensede perioder mellom togpasseringer uten uhell eller skade på kjøreledning eller spor. For forsinkelser i togtrafikken skal unngås.

Samtlige anleggsprosjekter Sigmund Bakk har deltatt i, er gjennomført delvis som natt- og helgearbeid i oppsatte tidsluker.

– Dette skjerper kravet til oss som gjennomfører oppdraget, og det er ikke fritt for at slikt stress tar på i lengden, innrømmer han.

Nye arbeidsmetoder

Fremfor å snakke om slitasje på egen helse er Sigmund Bakk er opptatt av hvordan kravet til effektivitet har ledet til utvikling av nye arbeidsmetoder og nytt

utstyr som har vist seg meget kostnads-effektivt.

– En del av metodene jeg har vært med på å utvikle, har vært basert på at jernbanetrafikken ikke skal stanses, forklarer Sigmund og refererer til utstyret og metoden som Veidekke og Jernbaneverket utviklet i løpet av profilutvidelsesprosjektet på Bergensbanen.

– Vi modifiserte eksisterende utstyr og utviklet nye metoder som ikke eksisterte på forhånd, og bidro til å forbedre jernbanens konkurransekraft.

Intens jobbing i «togfrie helger», med massiv innsats og kontinuerlig jobbing i opp mot 30 timer, kan Sigmund Bakk alt om. Her handler det om nitid planlegging av alle involverte fag enten det gjelder spor, KL eller signalmiljøene. Og alle skal forholde seg til klokka, ubønnhørlige tidsfrister og forventninger om at avtalt tid skal holdes.

– Med god planlegging går det som oftest bra, smiler Sigmund Bakk.

Jakt

– Det ble ikke jaktkort på reinsdyr sist høst, sukker Sigmund og skotter ut over reinsdyrterrenget mens Robelen forflytter oss fra Ristesund tilbake til Myrdal. Rallaren, som i 1970 bosatte seg i Aurland, har sans for reinsjakt som rekreasjon.

Jakt eller fiske innover i Aurlandsfjellene og turer på hytta ved barndoms-hjemmet i Rennebu i Sør Trøndelag – det er rekreasjon for byggeleder Sigmund Bakk.

oyg@jbv.no

Sigmund Bakk

- Født: 1944 Rennebu i Sør Trøndelag
- Bakgrunn: Tunnelarbeider, skytebas, tunnelformann
- Familie: Gift og har tre barn: en sønn og to døtre
- Bosted: Aurland
- Kobler av: Jakt og fisketurer

Farvel til skippertaket

Små-nytt

– Vi må forlate skippertakmentaliteten og mestre over tid, sier trafikkdirigtor Arne Habberstad i JBV etter å ha deltatt på et felles, nordisk seminar om punktlig togtrafikk.

NJÅL SVINGHEIM

Ekspertise fra Norge, Sverige og Danmark var 18. og 19. mai samlet i Oslo. For første gang ble det avholdt et felles nordisk seminar for å utveksle erfaringer knyttet til togpunktlig. Det er lange tradisjoner for utstrakt samarbeid mellom jernbanetatene, men punktlig har ikke vært tema for egne seminarer tidligere.

– Det er svært nyttig med erfaringsutveksling på dette området fordi vi har forskjellig tilnærming til utfordringene, sier trafikkdirigtor i Jernbaneverket, Arne Habberstad.

I tillegg til eksperter på området fra svenske Banverket og danske Banedanmark, deltok også folk fra forskningsmiljøene SINTEF, Kungliga Tekniska Hogskolan og University of Strathclyde i Glasgow på seminaret.

Endre kultur

– Selv om vi i Norge kan skilte med rekordhøy punktlig det siste året, er vi ikke i tvil om at vi har mye å lære, sier



Samles oftere? Mye tyder på at Tommy Jonsson fra Banverket i Sverige, Hanne Bjørn fra Banedanmark og Arne Habberstad fra Jernbaneverket vil samles oftere for å «utveksle erfaringer om punktlig togtrafikk».

(Foto: Njål Svingheim)

Habberstad. Han framhever arbeidet med å heve kompetansen i etaten og samtidig endre kulturen fra det typiske norske skippertaket til kontinuerlig oppmerksomhet der punktligheten i togtrafikken er noe som mestres hele tiden.

Fjerne årsakene

Årsakene til togforsinkelser er mange og sammensatte, derfor er det viktig å ha gode systemer for å analysere dem. Slik er det mulig å sette inn målrettede tiltak for å fjerne årsakene til forsinkelser, sier Habberstad. Eksempelvis har Jernbane-

verket de siste årene fokusert mye på mer systematisk og forebyggende vedlikehold. Dette er noe av forklaringen på at togene her i landet nå holder ruten bedre enn før. Dette har resultert i vesentlig færre saktekjøringer og mindre tidstap som følge av sporfeil enn tidligere år. Norske tog kom på tredje plass i Europa når det gjelder punktlig i 2004.

Det første, fellesnordiske punktlighetsseminaret var derfor vellykket, og det skal nå vurderes en jevnlig erfaringsutveksling på dette området.

CargoNet + DFDS

I slutten av april undertegnet CargoNet en transportavtale med danske DFDS Transport Group omfattende intermodale transport. Avtalen som i omsetning har en verdi på rundt 150 millioner NOK, gjelder i hovedsak strekningen Oslo-Bodø. Det er Tollpost Globe, som nå er en datter i DFDS-familien, som skal operere containere for bil og båt i intermodale tog. Tollpost Globe er den viktigste godskunden på Nordlandsbanen, og selskapet kunne vise til vekst både i 2003 og 2004. Den gode punktligheten i fremføringen på Nordlandsbanen i år er en av grunnene til storavtalen med CargoNet. Tollpost Globe oppnådde hele 97 prosents tilfredshet hos sine kunder i år 2004. Bak avtalen ligger en økning av volumene i den kjente varestrukturen: fisk mot sør og forbruksvarer mot nord.

Overvåker maskinparken

Mer jernbane for pengene er også en ledestjerne for våre danske venner i Banedanmark. Nå har de gått til anskaffelse av et nytt system utviklet i Finland for å få kontroll med hvordan Banedanmarks egen vogn- og maskinpark blir utnyttet. Det er selskapet Pivotex Oy, et selskap i Tamtron Group, som har utviklet PivoTrack-systemet som bygger på GSM-GPS-teknologi. Med PivoTrack-systemet i drift vil Banedanmark til enhver tid vite hvor selskapets 700 rullende enheter er å finne – både i Danmark og utenlands - og hvor aktivt de blir brukt. På den måten avdekkes også eventuell overkapasitet som kan avhendes og gi penger i kassen.

Pivotex Oy i Espoo har tidligere hatt flest kunder innenfor godstransport-

sektoren der jernbaneoperatørene via PivoTrack har kunnet betjene sine kunder med sann-tids-informasjon om hvor i transportkjeden den aktuelle forsendelse befinner seg. Kjernen i PivoTrack-systemet er en Nexus-server med databaser som registrerer transporterte kilometer for individuelle vogner eller som i tilfellet Banedanmark også arbeidsmaskiner. Systemet legger også til rette for at preventivt og planlagt vedlikehold kan planlegges nøyaktigere. Pivotex vant kontrakten etter en internasjonal anbudskonkurranse innen EU-området, og det koster Banedanmark faktisk ikke mer enn fire millioner danske kroner.

Smånytt

En jernbane- skinne av tre ...

Har du hørt om jernbane-
skinner av tre? Skinna på bildet
ble laget i 1905, og den ble hver
kveld lagt inn i jernbanesporet
mellom Skotterud og Magnor.
Hensikten var at et eventuelt
invasjonstog skulle spore av.

Av tre: Denne treskinna ble hver kveld lagt i yttersvingen i en kurve ved Gaustadsjøen på Kongsvingerbanen.

(Foto: Thor Bjerke)

THOR BJERKE

Så lenge det var lyse netter holdt jernba-
nen på med masseutskifting av bane-
legemet mellom Skotterud og Magnor.
Etter hvert som det ble mørkere, fant
de på en annen løsning: Jernbanens
snekkerverksted på Kongsvinger laget
en 7,5 meter lang treskinne, som ble

malt slik at den så ut som en helt vanlig
skinne.

Skinnen ble oppbevart hos bane-
vokteren mellom Skotterud og Magnor.
Den ble hver kveld ved 22-tiden, etter
at siste tog hadde passert, båret ned
til linjen og lagt inn i yttersvingen i en
kurve ved Gaustadsjøen. Om morgenen
var prosedyren motsatt – før nattoget

fra Stockholm kom ved syv-tiden ble
stålskinnen lagt inn igjen. Skulle det så
komme et svensk overfall nattetid, var
man sikret at toget sporet av.

Denne treskinna ble i 1935 gitt til
Norsk jernbanemuseum, og den kan
i sommer ses i en utstilling ved Norsk
jernbanemuseum i anledning 100-års-
markeringen av unionsoppløsningen.

Spent ved grensen

Den spente situasjonen i 1905 berørte også jernbanen. Allerede i mai 1905 var for eksempel sprenging av jernbanebruer på Kongsvinger- og Østfoldbanen forberedt.

Stasjoner i grensetraktene fikk døgnvakt og det var gitt muntlige instruksjoner til personalet om hva de burde iaktta, og hvordan de skulle forholde seg i påkommende tilfeller.

På jernbanestrekningene nærmest grensen ble det hver natt kjørt grustog med militært nærvær slik at strekningen var stengt for et eventuelt uønsket tog fra Sverige. Bruene fikk vakthold, Prestebakke bru for eksempel fra 28. juni til 16. september. De militære vaktene var utstyrt med sprengstoff slik at brua om nødvendig kunne sprenges.

«Jernbanekongen»

Vår felles konge, Oscar II, hadde foretatt en rekke jernbaneåpninger i Norge, først Rørosbanen i 1877 og senest Ofotbanen i 1903. Kongen – med sitt valgspåk «Broderfolkernes Vel» – var i Norge flere ganger i året og det fortelles at han snakket flytende norsk. Skulle han på besøk til Norge, skiftet han alltid fra svensk til norsk uniform på grensen. Han hadde egen kongevogn på den smalsporede Rørosbanen og på Vestfoldbanen. Kongsvingerbanens gamle kongevogn fra 1861 ble neppe brukt i særlig grad i hans regjeringstid. Høyst sannsynlig kom han til Norge i sin svenske kongevogn. Både Kongsvingerbanens og Rørosbanens kongevogner er bevart på Norsk Jernbanemuseum og kan ses i utstillingen. Museets nye utstilling «Kongelige reiser i union og nasjon», åpner for øvrig 22. mai.

Må selges for å overleve

Små-nytt



Toft: Det er tøff konkurranse om de jernbanetekniske jobbene i Danmark, og mye tyder på at den statlige enheten Entreprise blir solgt ved årsskiftet.

(Foto: Banedanmark)

Banedanmarks eget entreprenørselskap Entreprise må selges hvis enheten skal overleve. Det er Banedanmarks konklusjon. Regjeringens avgjørelse faller trolig etter sommerferien.

Banedanmark er gjennom politiske beslutninger pålagt å konkurransesette stadig flere jernbanetekniske arbeidere.

Resultatet er at det er blitt tøff konkurranse om oppdragene, og direktør Jesper Rasmussen sier seg fornøyd med at regjeringen har signalisert vilje til å finne det han betegner som en konstruktiv løsning for de 1500 medarbeiderne i Entreprise.

– Konkurransen er blitt så hard at Entreprise mister stadig flere av sine oppgaver. Vi blir derfor nødt til å kvitte oss med overtallige medarbeidere, selv om de både er dyktige og lojale. Derfor

er det nødvendig at Entreprise stilles likt med de private entreprenørene. På denne måten får medarbeiderne mulighet til å bruke sin jernbanetekniske kompetanse i konkurransedyktig virksomhet, sier direktør Rasmussen til Banedanmarks Baneavisen.

Regjeringen vil ta beslutningen om salg eller ikke salg så tidlig at enheten allerede kan selges rundt årsskiftet 2005/2006.

Britisk direktør for DSB i UK

DSB fortsetter sin taktisk kloke policy med å ansette nasjonale ledere utenlands. Nå er briten Roger McDonald (50) tilsatt som direktør for DSB UK Ltd. som er morselskap for DSBs aktiviteter i Storbritannia. McDonald er ansatt i en helt ny stilling med kontoradresse London og med oppgave å posisjonere DSB som operatør i hele det britiske marked.

Roger McDonald har mer enn tjue års erfaring fra jernbanen, bl.a. som adm. direktør for Thames Trains og som Senior Vice President i Alstom UK.

Bakgrunnen for opprettelsen av mor-

selskapet for aktivitetene i England og for McDonalds stilling er ikke minst at DSB nådde finalerunden i InterCity East Coast Franchise og er prekvalifisert for Integrated Kent Franchise og Thameslink nord for London.

«Med Roger McDonald i front vil DSB få en direktør med grundige kunnskaper om den britiske jernbanesektoren,» sier Jens Otto Daugaard, som er direktør for DSBs internasjonale virksomhet.

Ny nord-sør-linje

Den 2. mai undertegnet jernbanemyndighetene i Russland, Aserbajdsjan og Den islamske republikk Iran en avtale

i Teheran om en ny nord-sør-forbindelse med tog. Den nye linjen skal bygges mellom Kazvin, Resht og Astara.

Det vil bli opprettet et selskap av typen joint venture mellom de tre partene for å forberede anlegget av linjen. Ifølge jernbanepresident Gennady Fadeev i Russland vil det kunne ta bare to år å bygge banen gjennom de tre landene. Arbeidet vil starte i Aserbajdsjan, deretter i Iran der det skal anlegges 400 km nytt spor. Med et antatt fraktvolum på over 20 millioner tonn om året, er det beregnet at banen vil være lønnsom etter bare fem års drift.

Iran er Russlands strategiske partner både i energisektoren og på transportarenaen.

Bybane bedre enn buss

Små-nytt



Fra bil til bane: Et stort antall briter setter nå bort bilen og tar banen til og fra jobb.

Bybane er hele seks ganger bedre enn buss hvis målet er å få folk ut av bilene og over til kollektive transportmidler. Dette viser en forsk britisk undersøkelse.

«What Light Rail Can Do For Cities» (Hva bybane kan gjøre for byer) er tittelen på en rapport som er utarbeidet på bakgrunn av erfaringene med de sju bybanene i Storbritannia.

I Birmingham reiser et flertall av innbyggerne kollektivt når de skal til og fra jobb. Men det er ingen tvil om hva slags transportmiddel de foretrekker: 20 prosent av bybanepassasjerene er tidligere

bilister. Til sammenlikning har 4-6,5 prosent av busspassasjerene satt bort bilen til fordel for et forbedret busstilbud.

Bybanen slår aller best an i helgene. Halvparten av dem som nå foretrekker skinnegående transport, brukte tidligere bilen når de skulle til byen. Hva viser så de økonomiske regnestykkene?

Er passasjertallene høye, er bybane også mer kostnadseffektiv enn buss. Dessuten har nye bybaner stor innvirkning på den øvrige arealbruken. Alle de nye bybaneprosjektene er kommersielt interessante. Eiendommer i nærheten av stasjonene øker mer i pris enn andre eiendommer.

Sveitserne passer på

Prøv deg ikke på noe lureri i Sveits! Nå har samferdselsmyndighetene i landet reist klage mot TX Logistik GmbH (TXL) i Basel, og stilt administrerende direktør til ansvar. Han er tiltalt for brudd på loven som regulerer arbeidstid og hviletid for ansatte som arbeider med offentlig transport.

TXL fikk i fjor høst utstedt sikkerhets-sertifikat. Dette ble fornyet for 2005 under den ettertrykkelige forutsetning at selskapet måtte presentere serviceopp- legg for personalet med bl.a. pause- og

overnattingstilbud før det ble satt i gang trafikk på nye strekninger.

På bakgrunn av dette har FOT, det føderale kontoret for transport, gjennomført stikkprøvekontroller av tingenes tilstand. Lokførernes kvalifikasjoner besto prøvene, men TXLs etterlevelse av arbeidstidsbestemmelsene var ikke like tilfredsstillende. Dessuten hadde ikke TXL fulgt opp sine informasjonsplikter overfor FOT. Bruddene var likevel ikke så alvorlige at trafikkselskapets sikkerhets-sertifikat sto i fare.

Pressekontakter i Jernbaneverket

Jernbanedirektørens sentrale staber

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

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

Info Utbygging

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

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

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

Info Øst

Informasjonssjef
Ellen Svendsvoll
Tlf: 22 45 72 42/916 57 242
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

«Ugress»



Foto: Einar Monstad, Kristiansand

Bildet er tatt under jernbanesjefens årsbefaring 2004 på Arendalsbanen, og det viser forurenset ballast.

Den som flytter kameraet fra normal øyehøyde, vil oppdage en ny verden av motiver, noe dette bildet er et godt eksempel på. Kameraet som er brukt, er Nikon Coolpix 5000.



For øvrig er det bare å kaste seg rundt, ta bilder og sende dem til denne spalten. Det gir både heder og ære å få sitt eget bilde på trykk. I tillegg deltar du i konkurransen om Årets jernbanebilde, noe som gir deg mulig-

heten til å vinne det fantastiske digitalkameraet Nikon D70.

Alle som vil, kan sende inn sitt forslag til «Mitt jernbanebilde». Bildet sendes til

Jernbanens fotoklubb v/Oyvind Bardalen, NSB Drift, 3044 Drammen eller på epost: oyvind.bardalen@nsb.no.

Tidsskrifter – en sentral kilde

Jernbaneverket har rundt 180 tidsskrifter i abonnement, og disse kan leses og mottas på sirkulasjon. Biblioteket sender ut 750 tidsskrift-numre i måneden til mange ansatte i JBV og enkelte ansatte i Statens Jernbanetilsyn og NSB AS.

«Hvor får jeg tak i en tidsskriftartikkel fra 1980?» spør du kanskje. Og biblioteket kan som regel hjelpe deg. Hvis den har stått i et jernbanetidsskrift, kan vi stort sett hente den rett fra kjelleren. Og hvis det er noe vi ikke har selv, bestiller vi en kopi fra et annet bibliotek.

Oppbevaringstiden for tidsskriftene varierer etter tidsskriftets innhold. De med vekt på presentasjon av nyheter innen fagområder i rask endring, som data, beholdes i et-to år. Tidsskrifter med nyheter og artikler med litt lengre levetid oppbevares i om lag fem år. Fagtidsskriftene innen jernbane tas vare på for «all framtid».

Tips

Finn fram til Jernbaneverkets tidsskrifter på BaneNettet – Biblioteket – Tidsskrifter.

Noen tidsskrifter finnes elektronisk, se etter globusen og lenkeinformasjon.

Du kan også finne artikler fra NSB teknikk, Vingehjulet og Kjøreveien/Jernbanemagasinet ved å søke i Bibliotekbasen – base «Artikler».



Ny litteratur

Railway safety: working for a safer railway/Janette Frank, Steve Hudson. London: Railway Safety, 2001 (Railway group safety performance report; 2000/2001 quarter 3).
Emneord: Sikkerhet - Jernbaner

Shaping public safety investigations of accidents in Europe: an ESReDA working group report/edited by Sverre Røed-Larsen, John Stoop, Espen Funnemark. - Høvik: Det Norske Veritas, 2005.
Stikkord: Offentlige undersøkelser/ Undersøkelsesmetoder

Statsnøkkeln: din veiviser i stat og kommune. - 2. utg, Oslo, Argus AS, 2005.
Faktaopplysninger som adresser, tele-





fonnummer, e-postadresser, navn og titler til administrative ledere og beslutningstakere finnes i publikasjonen *Emneord: Kommunalforvaltning - Adressefortegnelser/Statlig forvaltning.*

Isolering mot utendørs støy: beregningsmetode og datasamling/Anders Homb og Sigurd Hveem, NBI, 1999
Omarbeidet utgave av håndbok 39, nytt er at metoden åpner for beregning med flere delflater, og at korreksjonen for støytype er knyttet til de enkelte konstruksjonsdataene.
Finansiert med bidrag fra Statens vegvesen/Vegdirektoratet, Statens forurensningstilsyn/Miljøverndepartementet, Jernbaneverket og Oslo Hovedflyplass AS/Luftfartsverket
Emneord: Lydisolasjon/Støy

Utredning av kontaktlednings-tap/Jernbaneverket Utbygging Prosjektjenester, Oslo. Jernbaneverket, 2005.
Prosjektleder: Steinar Danielsen. Målsetningen med arbeidet er å tilegne seg mer kunnskap om energitapene i kontaktledningen og hvordan disse varierer med tid, sted og trafikk. Arbeidet skal også være med på å danne grunnlag for utarbeidelse av tariffer for hvordan kontaktledningstapene skal belastes forbrukerne. Inneholder flere delrapporter.
Emneord: Kontaktledninger (Elektrisk jernbanedrift)/Tariffer
Stikkord: Kontaktledningstap/ SIMTRAC/ SIMPOW/ Simuleringer/ Energiavregning/Energitalp

Punktlighet

(% av tog i rute til endestasjon)

	Mål	Res. 2004	Februar	Mars	April	Oppnådd 2005	
LANGDISTANSE:							
<i>Persontog:</i>							
	Dovrebanen	90	90	89	91	95	91
	Nordlandsbanen	90	91	84	90	97	88
	Bergensbanen	90	91	92	90	95	91
	Sørlandsbanen	90	88	94	89	92	91
<i>Godstog</i>							
	Dovrebanen	90	85	88	93	87	88
	Nordlandsbanen	90	92	87	89	96	88
	Bergensbanen	90	81	89	82	87	86
	Sørlandsbanen	90	91	95	92	93	93
MELLOMDISTANSE:							
	Østfoldbanen	90	90	93	92	95	92
	Vestfoldbanen	90	86	92	87	89	91
	Lillehammer	90	84	90	86	91	90
	Gjøvikbanen	90	90	91	94	97	94
FLYTOG:							
	(ank. Gardermoen)	90	95	96	96	97	97
LOKALTOG:							
	Oslo-området (hele døgnet)	90	89	93	90	92	92
	Jærbanen	90	91	89	97	97	95
	Vossebanen	90	95	94	93	96	94
	Trønderbanen	90	90	94	96	98	95

Driftsulykker *

	2004	April	Akkumulert	2004	April	Akkumulert	
Sammenstøt:				Alvorlig skadde:			
Tog - tog	0	0	0	Reisende	0	0	
Tog - person	2	0	0	Ansatte	0	0	
Tog - kjøretøy	10	1	2	3. person	3	0	
Tog - objekt **	10	0	0	Dyrepåkjørsler:	1661	28	497
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	1				
Andre tog	1	0	2				
Drepte:							
Reisende	0	0	0				
Ansatte	0	0	0				
3. person	3	0	0				



Harry-sporet

Månedens lille frekke

Et nyforelsket par var ute på skogstur. Langt inne i skogen kom de til et høyt gjerde. Jenta lurte fælt på hvordan de skulle komme seg over. – Du kan stå på denne du, sa gutten. – Ja, men jeg skal jo over igjen også, sa jenta...

Kvalme ved reisens slutt

Vi har lagt bak oss en mild vinter, og i store deler av landet har våren vært fin. Dette i kombinasjon med stadig flere tog i rute har gitt mange hjerter god grunn til å glede seg. Men pendlerhverdagen er ikke bare trivelig.

En kikk på noen av våre stasjoner og holdeplasser forklarer hvorfor. Mange steder ser det ikke ut verken i måneskinn eller ved høylys dag. En studietur i hovedstadsområdet anbefales for alle som måtte være i tvil om hva jeg sikter til. Sjøppel og skrot virvler rundt mellom tilgrisede benker, leskur og stasjonsbygninger så nedtagget at selv arkitektene ville hatt problemer med å gjenkjenne sine egne byggverk.

Børstet stål

Og midt i glaninga på hvert eneste utbombede horehus langs norske skinner: en minimalistisk, men vennlig påminnelse i børstet stål om at det er Jernbaneverket som ønsker velkommen til elendigheta. Og det gjør vi til tross for at vi ikke er alene om ansvaret. Det deler vi nemlig med et NSB Eiendom som ikke heter NSB Eiendom lenger, men derimot en hel masse annet rart. Uten at publikumsarealene nødvendigvis ser noe mer delikate ut av den grunn.

Erkjennelse

Nuvel, vi kan i hvert fall ikke klandres for å gjemme oss bort. I og for seg prisverdig nok, men enda bedre ville det vært om noen med makt og myndighet hadde sørget for å sette en stopper for forfallet. For her dreier det seg om tilstander vi ikke kan være bekjent av. Rett og slett

fordi rene og pene stasjoner er viktige bidrag for å gjøre togreisen til en positiv og god opplevelse. Dersom vi ikke evner å overbevise folk om at vi tar denne erkjennelsen på alvor, vil det uvilkarlig virke negativt inn på vårt omdømme. Den sjansen er det ikke verdt å ta.

Navn og rykte

Jeg utelukker ikke at en og annen bane-sjef reiser bust og minner om prioriteringer innenfor stramme økonomiske rammer. Men om det nå skulle vise seg nødvendig å omprioritere pengebruken for å styrke renholdet og vedlikeholdet av våre stasjoner, så får vi heller gjøre det da. Rett og slett fordi vi ikke har råd til å fortsette med å gamble med vårt gode navn og rykte på denne måten.