

Jernbane

NR. 7 - 2005

magasinet

Fire
spor
fjerner
køene

Jernbanelverket
Biblioteket



Jernbanelverket

side 4-9

En viktig milepæl

Den 27. august ble det nye dobbeltsporet mellom Asker og Sandvika offisielt åpnet. Det var en stor dag for Jernbaneverket og en viktig milepæl for jernbanen i Norge. Arbeidet i marken har tatt nærmere fem år, og både budsjett og tidsplan har holdt. Prosjektet har vært det største landbaserte investeringsprosjektet i Norge i den tiden det har pågått.



Vi i Jernbaneverket har all grunn til å være stolte av det arbeidet som er gjort. Utbyggingsorganisasjonen vår har hatt en krevende jobb med en rekke faglige utfordringer som er løst på en forbilledlig måte. Ikke minst er det grunn til å glede seg over det gode forholdet prosjektet har hatt til sine naboer og som gjør at vi kan takke for oss i Asker og deler av Bærum kommune med et godt omdømme.

Det er også på sin plass og takke alle de som sto på for fullt gjennom 23 dager i juli, for å fullføre arbeidet på Asker stasjon mens togtrafikken var innstilt over stasjonen. Også her ble tidsplanen fulgt til punkt og prikke, og togtrafikken kom i gang på de nye sporene som forutsatt natt til 1. august.

Under disse dagers festivitas må vi imidlertid ikke glemme at vi langt fra ferdig. Vi skal videre mot Lysaker, og arbeidet på Lysaker stasjon skal komme i gang rundt årsskiftet. Det er først når hele dobbeltsporet Lysaker-Asker står ferdig at vi virkelig kan ta ut effektene av de investeringene som er gjort, både i form av vesentlig flere tog og kortere reisetid.

Også strekningen Lysaker-Sandvika byr på utfordringer. Arbeidene inn til Sandvika vil bli kompliserte, og tunneldrivingen under tett befolkede områder bør skje så skånsomt som mulig. Prosjektet vil bli en stor post på Jernbaneverkets investeringsbudsjett, og det er viktig at vi sikres tilstrekkelig midler til å holde god framdrift.

Den ekstra årlige milliarden stortingsflertallet vedtok under behandlingen av NTP, er en viktig forutsetning for dette. Uten den, må vi vurdere grundig om og når vi har økonomisk evne til å gå i gang med et så stort prosjekt. Slike tanker får vi vente med til statsbudsjettet foreligger. Nå tillater vi oss å feire en viktig milepæl og å takke for vel utført arbeid - så langt.

STEINAR KILLI
Jernbanedirektør

Innhold

Stopp litt...

Jernbanemagasinet fornyer seg. Fra og med dette nummeret er layout, grafiske virkemidler og sidefordeling noe endret. Ta en ekstra titt på innholdsfortegnelsen før du blar videre. Da finner du letterne fram i det vi håper du opplever som et enda bedre magasin. God lesing!



12 Advarsel

Hvis bevilgningene til fornyelser ikke økes om noen år, vil det ta om lag 300 år før bruer og sikringsanlegg er fornyet. Dette går fram av en ny plan fra vedlikeholdsdirektøren.

Framtida har fire spor	4
- Vi blir stadig bedre	6
Parsellene	8
Smånytt innenriks	9
Store behov for fornyelser	12
- Umodent jernbanemarked	14
Omstilling status: Trenger tid	17
Korpsånden fortsatt i behold	18
Kontaktledning i hundre	20
Min Arbeidsdag	22
Sagt om jernbanen	23



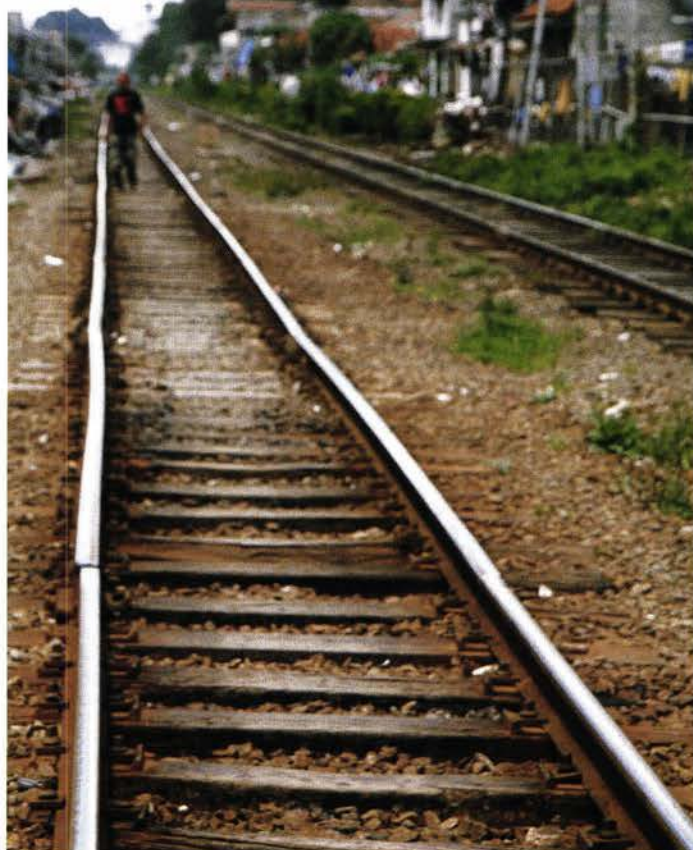
36 Fyrverkeri

Hun fisker frem matchende solbriller i samme knallrøde lakk som det rålekre kjøretøyet. Møt et blondt fyrverkeri av ei dame, som har fått merke at livet også har mørke sider.



14 Krevende

Markedet for jernbanevedlikehold er ennå umodent med fra to til fire tilbydere per prosjekt. Internt er erfaringen at det er krevende å sette ut og forhandle prosjekter.



42 Indonesia

Bli med og reis på nedkjørte indonesiske spor, der lokføreren må blåse iltert i fløyta for å rydde plass til toget.

Norges godsbyer - i nord	24
Nasjonalt knutepunkt	26
Globalt knutepunkt	28
Putter malmen i siloer	30
Idyll og gamle spor	32
Møte med: Fartsglad kulturspreder	36
Mitt jernbanebilde	39
Månedens gjest: Jernbanevalg 2005	40
Utrolige togreiser	42
Smånytt utenriks	46
Harrysporet	48

Jernbane

NR. 7 - 2005

magasinet

ANSVARLIG REDAKTØR
Svein Horrisland

REDAKTØR
Svein Erik Bakken
REDAKSJONSSJEF
Tore Holtet
JOURNALIST:
Øystein Grue

MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:
Reidar Skaug Høymork
Olav Nordli
Sindre Ånonsen
Ronald Holmstrøm
Stein Arne Bakken
Harry Korslund

FORSIDE-BILDE: Øystein Grue

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

UTGITT AV:
Jernbaneverket, Stortorvet 7
www.jernbaneverket.no
Opplag: 5.200
Layout: Aktuell, Oslo
Trykk: Gan Grafisk, Oslo
Distribusjon: Bedriftssupport, linje 51062

Framtida har fire spor

Etter nesten fem års anleggsarbeid står nå 9,5 km med nytt og moderne dobbeltspor ferdig mellom Sandvika og Asker. Dette er det første viktige skrittet på veien mot å fjerne innsnevringen på Drammenbanen vest for hovedstaden - selve hovedpulsåren i jernbanenettet.

Tekst: OLAV NORDLI

Foto: ØYSTEIN GRUE, OLAV NORDLI, RUNE FOSSUM

Lenge har det vært for liten kapasitet på jernbanenettet inn mot Oslo. Øst for byen ble problemene løst gjennom byggingen av Gardermobanen, men fortsatt gjenstår flaskehalsen i Sørrorridoren mellom Oslo og Ski, samt altså i Vestkorridoren.

På strekningen mellom Oslo og Asker er det stadig vekst i antall innbyggere og arbeidsplasser. Dette fører til mer trafikk og behov for bedre transporttilbud. Køproblemer finnes på både veg og bane. På Drammenbanen utnyttes kapasiteten på de to sporene maksimalt. Hverdagen preges av fulle tog og mange forsinkelser.

Gradvis

For å løse problemene utvider Jernbaneløstaket fra to til fire spor. Dette gir flere tog, kortere reisetid og bedre punktlighet. Utbyggingen skjer i etapper, slik at forbedringene kommer gradvis.

Det er fire sammenhengende spor mellom Lysaker og Asker som er nøkkelen til å fjerne flaskehalsen, noe som etter planen skal være fullført i 2011.

Fordobling

Utbyggingen gir plass til dobbelt så mange tog på sporene og dermed grunnlag for et kraftig forbedret tilbud i lokaltrafikken. Samtidig er den også svært viktig for jernbanenettet i et nasjonalt perspektiv. Drammenbanen brukes av tog mellom Oslo og Bergen, Stavanger og

Vestfoldbyene. Kapasitetsproblemer inn mot Oslo har gjort det vanskelig å utvide tilbudet på disse strekningene både for gods- og persontrafikk.

På dobbeltsporet er kapasiteten 12-14 tog pr time i hver retning. Med fire spor økes dette til 26 tog pr time. Hvis denne kapasiteten utnyttes maksimalt, kan jernbanen i rushtiden frakte like mange reisende som fire firefelts motorveier.

Færre forsinkelser

Alle typer tog bruker denne strekningen - godstog, flytog, lokaltog og fjerntog. Hvis ett tog blir forsinket, får dette lett konsekvenser for mange andre.

Med fire spor kan tog med ulike stoppmønster og hastigheter bruke forskjellige spor. I praksis vil lang-





ATTRAKTIVT: Området rundt den nye jernbanetraseen er i ferd med å bli et attraktivt utbyggingsområde.

somme godstog og lokaltog bruke de gamle sporene, mens andre tog bruker den nye banen. Trafikkavviklingen blir dermed mer robust og fleksibel – og punktligheten bedres kraftig.

Fire spor på Drammenbanen er et viktig bidrag til å redusere køene på motorveien. Hvis kortere reisetid og flere avganger får flere til å velge tog framfor bil, betyr dette miljøgevinster og færre drepte og skadde på veiene. Tilrettelegging av parkering, overgangsmuligheter og korrespondanse med annen kollektivtrafikk kan gjøre jernbanen enda mer attraktiv.

Stein på stein

– Det er viktig å være oppmerksom på at utbyggingen på Drammenbanen dreier seg om å legge stein på stein. Nytt av investeringene som er gjort mellom Sandvika og Asker, kan først innkasseres i full monn når vi også får bygd Lysaker stasjon og Lysaker-Sandvika, påpeker utbyggingssjef Knut Jørgensen i Jernbaneverket.

– I første omgang blir det bare ett nytt tog pr. time mellom Asker og Oslo. Saktekjøring forbi anleggsområdet på Lysaker stasjon gjør at pendlerne vil måtte vente med å høste reisetidsgevinsten som Sandvika-Asker innebærer. Men når det gjelder bedre punktlighet, vil den første strekningen være et stort og viktig bidrag fra første dag, sier Jørgensen.

– Vi må leve med at ting tar tid, og at planlagte prosjekter kjøres stykkevis og delt. Hadde man behandlet Vestkorridoren som ett prosjekt, slik som Gardermobanen, kunne man tatt ut effekten mye tidligere, sier jernbanedirektør Steinar Killi til Budstikka.

Åpningsfest

Grytidlig om morgenen mandag 1. august gikk det første toget på de nye sporene mellom Sandvika og Asker. Foreløpig kjøres togene etter det gamle ruteopplegget – først ved ruteendringen i begynnelsen av januar blir rutene tilpasset den nye, kortere strekningen.

Lørdag 27. august ble åpningen markert med fest på Asker stasjon, hvor samferdselsminister Torild Skogsholm foretok den offisielle åpningen. ▶

Effekten

- Fire spor mellom Sandvika og Asker vil gi færre forsinkelser i togtrafikken.
- Reisetiden Asker-Oslo S reduseres med sju minutter når jernbanestrekningen mellom Lysaker og Asker er bygd ut i 2011.
- De raskeste togene vil bruke 18 Fire spor mellom Sandvika og Asker vil gi færre forsinkelser i togtrafikken
- Pendlere vil dermed spare minst 50 timer i året – sannsynligvis mer.
- I 2004 var gjennomsnittlig reisetid med bil i morgenrushet 54 minutter på denne strekningen.

- Vi blir stadig bedre

Strekningen Lysaker-Asker er i det absolutte toppsjiktet av nåværende utbyggingsprosjekter i Norge. Etter halvgått løp står det nye sporet ferdig som forutsatt, og tallene i budsjettet stemmer.

Utbyggingssjef Knut Jørgensen smiler. Han er tilfreds med jobben som er gjort, men lover at resten skal gjøres enda bedre.

– Nå ved avslutningen av Sandvika-Asker leder jeg en organisasjon som har opparbeidet uhyre verdifull erfaring. Alle har sett ting

bygetid er mye. Men den trinnvise byggingen av Sandvika-Asker, Lysaker stasjon og Lysaker-Sandvika gir oss en forbedringsspiral med unike muligheter for å bygge kompetanse underveis, sier Jørgensen.

Holder det vi lover

Hans organisasjon har søkt å etablere gode relasjoner med leverandører og interessenter, naboer og kommuner.

– Vi har satset mye på informasjon til nærmiljøet og har blant annet opprettet flere stillinger med særskilt ansvar for nabokontakt. Men det aller viktigste er at vi opptrer pålitelig og korrekt – at vi holder det vi lover – og at denne holdningen gjennomsyrrer hele organisasjonen.

– Driftsapparatet og de øvrige enhetene i Jernbaneverket må heller ikke glemmes i denne sammenheng. En ambisjon i arbeidet videre er et enda tettere samarbeid og en enda større grad av involvering fra de som skal bruke og vedlikeholde det vi bygger.

Tette tunneler

Byggingen av lange tunneler innebærer et systematisk arbeid for å hindre innlekkasje av grunnvann og dermed fare for setningsskader.

– Vi gjorde det til en forutsetning for framdriften at tunnelene skulle være tette. Det er gjennomført forinjeksjon i alle tunnelene, det vil si at sementmasse sprøytes inn i fjellet før fjellet sprenges. Vi har oppnådd svært gode resultater med dette, uten at vi har blitt forsinket tidsmessig.

Blant Norges største

Med en samlet kostnad på ca. 6,5

milliarder kroner eks. mva. er strekningen mellom Lysaker og Asker i det absolutte toppsjiktet av nåværende utbyggingsprosjekter i Norge, uansett sektor.

– Å lage gode kostnadsoverslag for denne typen jernbaneutbygginger er vanskelig. Det er få andre prosjekter å hente tall og erfaringsmateriale fra. Hyppige usikkerhetsanalyser underveis har vært et godt verktøy for å synliggjøre faktorer som kan påvirke kostnadene, sier utbyggingssjefen og legger til:

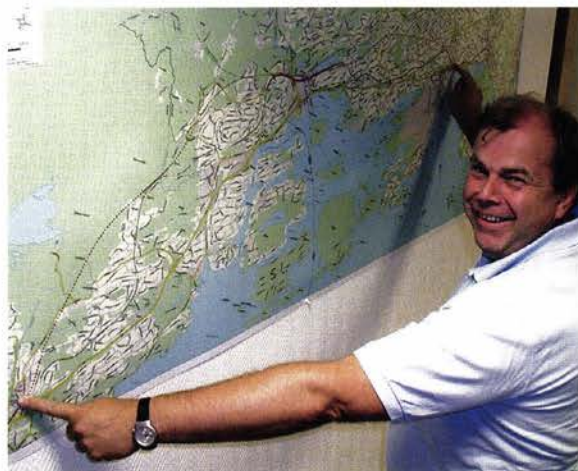
– Det komplekse samspillet innenfor de jernbanetekniske fagene er en særlig utfordring, både hva kvalitet og kostnader angår. Vi har i stor grad valgt gjennomprøvede løsninger som vi har hatt erfaring med fra tidligere, noe som har bidratt til gode resultater.

Full fres i ferien

– Både i Asker og Sandvika er omfattende arbeidsoperasjoner utført tett på spor i drift, og flere slike oppgaver venter i årene som kommer. Dette innebærer et sterkt og ufravikelig fokus på sikkerhet og setter mange ulike føringer for arbeidet.

– Et grep som jeg synes har vært vellykket, er de to lange periodene med buss for tog i fellesferien i år og i fjor. Dermed kunne vi arbeide uforstyrret med blant annet utskifting av signalanleggene i Asker og Sandvika i henholdsvis 23 og 16 dager. Dette er ikke bare fordelaktig for oss, jeg tror også det er den beste løsningen for tog-selskapene og de reisende, som slipper flere måneder med saktekjøring og stenginger i helgene, sier utbyggingssjef Knut Jørgensen.

olav.nordli@jbv.no



LANGT

LERRET: Selv om Sandvika-Asker nå står ferdig, er det fortsatt mange utfordringer som venter for utbyggingssjef Knut Jørgensen og hans medarbeidere.

som kan forbedres og vet at tilsvarende oppgaver venter dem i årene som kommer, sier han tilfreds.

Langt lerret

– Å bygge nye jernbanespor innebærer et utrolig stort spenn i fagfelt, alt fra geologi og fjellsprenning til den ypperste IT-teknologien knyttet til for eksempel signalanlegg, understreker han. – Og alt henger sammen med alt. En endring innenfor ett fagområde kan lett få følger for et helt annet, og det er viktig å få øye på slike konsekvenser før det er for sent.

– For et prosjektmenneske er utbyggingen i Vestkorridoren et sjeldent langt lerret å bleke. Ti års



KOMPLISERT: Det nye dobbelsporet gjennom Skaugumtunnelen går meget nær bebyggelsen i Asker sentrum, og det kompliserer anleggsarbeidet.

Parsellene

Sandvika-Asker

Lengde: 9,5 km
Byggeperiode: Fra vinteren 2000/01 til august 2005.

Vestover fra Sandvika stasjon går



TRANGT: Det er i dag trangt for passasjerene på Lysaker stasjon.

gamle og nye spor parallelt. I praksis er det bygd fire nye spor på en 1,5 km lang strekning, inklusive nye bruer over E16 og Sandvikselva. To tunneler på henholdsvis 3,8 og 3,5 km bringer de nye sporene fram til Asker stasjon. Mellom tunnelene er det en dagsone på 600 meter.

På Asker stasjon er sporområdet er ombygd og utvidet, samtidig som standarden på stasjonen er hevet og tilgjengeligheten forbedret.

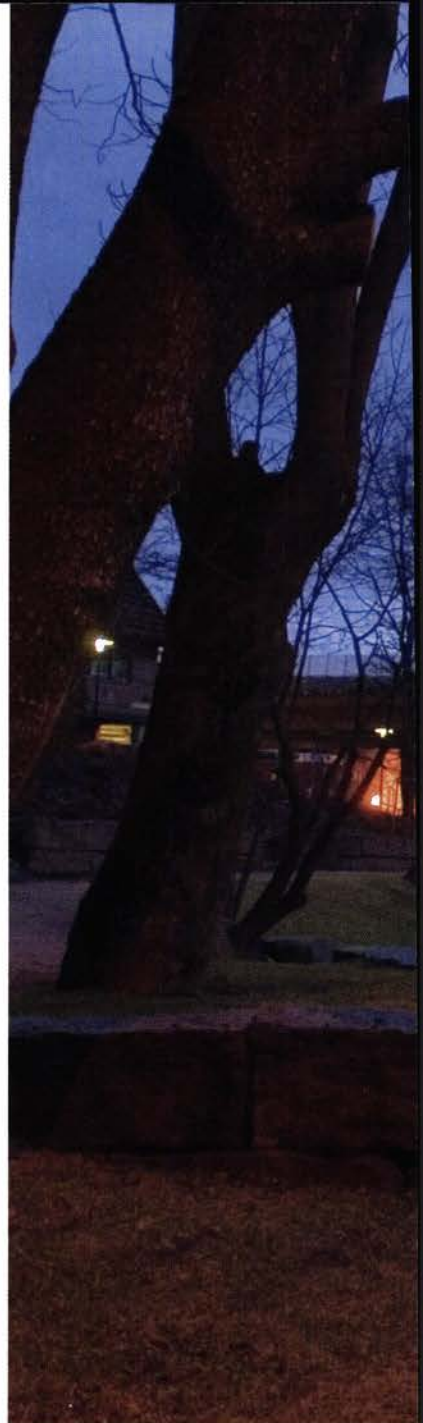
Lysaker stasjon

Lengde: 1,2 km
Planlagt byggeperiode: Fra vinteren 2005/6 til våren 2009.

Lysaker utvides fra to til fire spor med plattform og blir en moderne stasjon med høy standard. Samtidig utvikles stasjonen som kollektivknutepunkt, med lettere overgang til andre transportmidler.

Det bygges ny bru over Lysakerelva, parallelt med den gamle. Den nye brua skal ivareta hensynet til den gamle bruas verdi som kulturminne. Vollsveien legges om, med ny bru over sporene. Nye atkomstsoner, ny gangbru og ny undergang under sporene inngår også i utbyggingen.

Den delen av en fremtidig automatbane til Fornebu som skal bygges under jernbanen, utføres samtidig med resten av stasjonen.



MYK OG HARMONISK: Den 150 meter lange

Lysaker-Sandvika

Lengde: 6,7 km
Planlagt byggeperiode: Fra vinteren 2006/7 til våren 2011.

De nye sporene grener av fra eksisterende bane like vest for Lysaker stasjon. Her bygges en ca. 150 meter lang betongtunnel gjennom løsmasser. En 5,5 km lang fjelltunnel bringer sporene fram til sørsiden av Engervannet ved Sandvika. På strekningen inn til Sandvika stasjon utvides fjellskjæringen slik at alle fire sporene går parallelt.

For tiden pågår arbeidet med detalj- og reguleringsplaner. Reguleringsplanen blir lagt fram for offentlig ettersyn i løpet av høsten.



ongbrua over Sandvikselva framstår som myk og harmonisk, og den har fjernet sjenerende støy fra gamle jernbanebruer i stål. FOTO: RUNE FOSSUM

Skøyen-Lysaker

Nytten av å bygge denne korte strekningen (2,1 km) er forholdsvis liten sammenlignet med andre utbyggingsprosjekter. Denne parsellen er derfor foreløpig ikke prioritert av Jernbaneverket.

olav.nordli@jbv.no

INN I TUNNEL: Fra Engervannet ved Sandvika skal det nye dobbeltsporet gå i tunnel fram til Lysaker stasjon.



Bane Energi først i Norge

Jernbaneverket Bane Energi er den første norske virksomheten som har sikkerhets- og helsevurdert sitt arbeidsmiljø etter nye og meget strenge internasjonale kriterier.



- Sertifikatet «OHSAS 18001:1999» bidrar til å skape samhold og stolthet i organisasjonen vår, uttaler direktør Johnny Brevik (bildet) til bladet «HMS».

Bane Energi leverer elektrisk energi til hele jernbanenettet i Norge og ble i 1996 en egen resultatenheter i Jernbaneverket, med et stort effektiviseringspress på seg for å snu en forvaltningskultur til en resultatkultur. - I løpet av de siste årene har vi oppnådd en økt ressursutnyttelse med ca. 30 prosent pr. krone, sier Brevik. Sykefraværet i fjor var 5,4 prosent, og korttidsfraværet helt nede i 1,9.

- Det er viktig at de som vet hvor skoen trykker selv blir involvert i dette arbeidet. Derav høynes også bevisstheten rundt helse, miljø og risiko. Vi har blant annet etterlyst flere tilbakemeldinger om nesten-uhell, noe vi har fått. Våre ansatte er blitt flinkere til å bruke Sikker Jobb-analyse, konstaterer Brevik.

CargoNet gjør avtale med Posten

CargoNet og Posten Norge har undertegnet en treårig avtale om nasjonal og internasjonal transport. Avtalen har en verdi på 650 millioner kroner. Til tilsvarende transportmengde på veg ville det trenes 60 000 lastebillass. Det forventes at volumet vil øke i løpet av avtaleperioden. Avtalen omfatter morselskapet Posten Norge AS og datterselskapene Nor-Cargo AS og Nettlast AS.



REVOLUSJON: Ofotbanen AS står bak en stille revolusjon i tømmertransporten. Selskapet har fått utviklet ny lasteutrustning på vanlige containervogner. Foto: OFOTBANEN AS

Laster opp med kontrakter

Ofotbanen AS har utviklet «nye» vogner for transport av tømmer. En spesialtilpasset lasteutrustning på vanlige containervogner bidrar til økt lønnsomhet i skognæringen, og Ofotbanen har på kort tid inngått transportavtaler for mer enn 100 millioner kroner.

Idémaker er utviklingsdirektør Bjørn Erik Kanstad, som har bakgrunn fra Jernbaneverket. Han har i samarbeid med RRM AS (Resource Management AS), ExTe og AAE fått utviklet vogner som gjør det mulig å spare opp til 30 prosent av tog lengden i forhold til ordinære tømmervogner. Rekord så langt er 2000 kubikk meter sagtømmer fordelt på 26 vogner.

Ofotbanen AS har fått flere premier for det nye konseptet:

Selskapet har transportert trevirke som stormen Gudrun la over ende i Göteborg-regionen i Sverige i februar, fram til Våler i Norge.

Det siste halve året det hatt flere oppdrag for Norske Skog. En kontrakt gjelder transport av tømmer til Skogn i Nord-Trøndelag, en annen - på hele 40 millioner kroner - gjelder frakt av tømmer fra Sverige til Norske Skogs fabrikk i Halden.

Dette er stort sett tømmertransporter som tidligere ikke ville gått med jernbane.

Kanstad påpeker at de nye vognene bidrar til å forbedre økonomien i tømmertransportene: - Dette kommer i høyeste grad også omgivelsene og miljøet til gode i form av redusert lastebiltransport. Og ikke minst erfarer vi at dette i mange tilfeller ser ut til å være avgjørende for lønnsomhet og avvikning av skog overhodet i enkelte distrikter.

Ofotbanen AS skal nå ansette om lag 15 nye lokførere i Trøndelag, Halden-regionen og i Sverige. Selskapet skal også etablere en omfattende vedlikeholdstjeneste knyttet til produksjonen og er også i forhandlinger om anskaffelse av nye lokomotiver og vognmateriell som skal tas i bruk ved årsskiftet.



BIOLOGISK MANGFOLD: - Målet er å unngå inngrep i prioriterte naturtyper og viktige leveområder for dyr og planter, og minimalisere økning i barrierевirkninger for dyrelivet, heter det i Miljøplan for Jernbaneverket 2006-2009. FOTO: RUNE FOSSUM

Bedre miljø innen 2009

Mindre støy, færre dyrepåkørsler, lavere energiforbruk og et godt visuelt miljø på stasjoner og langs linjen er prioritert som miljøtiltak i perioden 2006-2009.

Tekst: ØYSTEIN GRUE

I den nylig vedtatte «Miljøplan for Jernbaneverket 2006-2009» beskrives mål og tiltak for å bedre det ytre miljø. Planen er utarbeidet av en arbeidsgruppe med representanter fra Jernbaneverkets regioner, Infrastruktur Teknisk Pre-miss og Utvikling, Infrastruktur Teknisk Støtte og

BaneEiendom. Følgende kriterier er brukt for prioritering av aktiviteter i miljøplanen:

- Lovpålagte krav
 - Nasjonale mål
 - Jernbaneverkets miljømål
 - Høy nytte/kostverdi
- Blant andre viktige tiltak er fortsatt opprydding i grunnforurensning og sikring av gode rutiner for å

unngå nye forurensningstilfeller.

- Miljøhensyn, herunder biologisk mangfold og kulturminner, må ivaretas ved planlegging, utbygging og drift av jernbaneanlegg, heter det i planen, som nå skal innarbeides i Jernbaneverkets virksomhetsplaner for perioden 2006-2009.

The Gahn Man

Ved en glipp ble ikke forfatteren av Jernbanemagasinet's glimrende reisereportasje «Et australsk eventyr» i siste nummer kreditert for saken og alle de flotte bildene. De av våre lesere som kjenner Sindre Ånonsen, skjønnte kanskje av henvisningsbildet på side 3 at det var Sindre som var «The Gahn man» og journalisten bak den meget leseverdige reportasjen.

Vi beklager glippen.

Sjakk-JM nummer 50

JM i sjakk arrangeres i år for 50. gang. Mesterskapet avholdes på Rica Hotel Hamar, 14.-16. oktober 2005. Arrangør er NJIF hobbyutvalget.

Turneringen går over seks partier, og det konkurreres i flere klasser. Alle med interesse for sjakk oppfordres til å delta, og nybegynnere er hjertelig velkomne. Påmelding/ info: bjorn.sundfar@mantena.no eller tlf 916 54727.

Ja til 19,5 meter

Vegdirektoratet foreslår overfor Samferdselsdepartementet at Norge bør tillate 19,5 meter lange vogntog for å sikre nødvendig avstand mellom henger og bil.

EU har satt grensen til 18,75 meter som standard vogntog lengde. Flere EU-land har etter hvert også tatt i bruk inntil 25,25 meter lange vogntog. Den norske tilpasningen av regelverket er således meget begrenset og skal sikre fremkommeligheten på smale, norske fjell-overganger.

Linjegods har sammen med andre aktører og organisasjoner arbeidet for denne regeltilpasningen for sikre containervogtogenes arbeidsvilkår i distriktene. Vegdirektoratet er enig, heter det på Linjegods' internettside www.linjegods.no. Det gjenstår nå bare en formell godkjenning fra departementet. Et nei til 19,5 meter lange vogntog ville således påført transportbransjen betydelig ekstra kostnader og tilpasninger, heter det.

Nytt helsefond

Jernbanens Sykekasse avvikles fra 1. januar 2006. Som en overgangsordning etableres stiftelsen Jernbanepersonalets Helsefond.

Jernbaneverket, NSB-konsernet, personalorganisasjonene og Jernbanepensjonistenes Forbund er blitt enige om en ordning som skal gjelde i 15 år fra 1. januar 2006. Med bakgrunn i framlagte kvitteringer/egenandelskort vil stiftelsen fortsatt yte stønad/-refusjon til:

- Egenandeler til lege, røntgen og lab.prøver
- Utgifter til tannbehandling, og
- Utgifter til medisiner utskrevet på hvit resept

Arten og størrelsen på ytelsene fra Jernbanepersonalets Helsefond vil bli nærmere beskrevet i eget brev til fast ansatte og pensjonister som vil få tilbud om medlemskap i Jernbanepersonalets Helsefond. Ektefeller og barn under 18 år vil bli ytelsesberettiget sammen med medlemmet. Nyansatte etter 1. januar 2006 kan ikke bli medlem i Jernbanepersonalets Helsefond.

Store behov for fornyelser

DRAMMEN: Med dagens bevilgningsnivå kan det raskt oppstå flere feil, saktekjøringer og forsinkelser på det norske jernbanenettet. Hvis ikke bevilgningene økes om noen år, vil det ta om lag 300-350 år før bruer og sikringsanlegg er fornyet.

Tekst og foto: SVEIN ERIK BAKKEN
Foto: ØYSTEIN GRUE

Det viser et utkast til «10 års fornyelsesplan» som vedlikeholdsdirektør John Ole Grinde tidligere i sommer la fram for ledelsen i Jernbaneverket.

Anslagsvis vil det årlig være behov for 700 millioner kroner mer til fornyelser om takten skal bringes i samsvar med anleggenes vurderede levealder. Det innebærer en dobling av siste års bevilgninger til fornyelser og det som det legges opp til i Nasjonal transportplan (NTP).

Ikke svartmale

– Jeg vil ikke svartmale situasjonen helt. Forutsatt at vi greier å drive og styre et systematisk, forebyggende vedlikehold slik som vi gjør på Gardermobanen i dag, kan vi leve med dagens bevilgningsnivå tre-fire år til. Et systematisk vedlikehold kombinert med satsing på ballastrens gir bedre spor, og om fire-fem år kan kostnadene til sporvedlike-

hold bli redusert med inntil 120 millioner kroner per år.

– Klarer vi å få dette til, kan vi enda noen år unngå å trappe opp fornyelsene av de ulike anleggene i stort omfang.

– Om vi derimot ikke får til dette, samtidig som heller ikke takten i fornyelsene øker, da kommer feilene, saktekjøringene, forsinkelsene og de daglige medieopplagene.

Ganske nye - kritisk

– Skinner og sviller i Norge er ganske nye og holder lenge om vi bare vedlikeholder dem, forklarer Grinde. – Det er derfor ikke riktig å bruke 170 millioner kroner årlig på å legge nye sviller og skinner når de ikke er utslitt. Det samme kan vi si om sporvekslene. Skinner, sviller og sporveksler er det ikke behov for å fornye før vi kommer opp mot år 2015 og 2020.

– Når der derimot gjelder kontaktledningene, er det mer kritisk. Når vi kommer fram mot år 2010, så kan vi ikke holde liv i de gamle kontaktledningsanleggene (KL)



RÅTE OG RUST: På jernbanebrua over St

stort lenger. Da må nok en del av de pengene som i dag brukes på ballastrens, settes inn her.

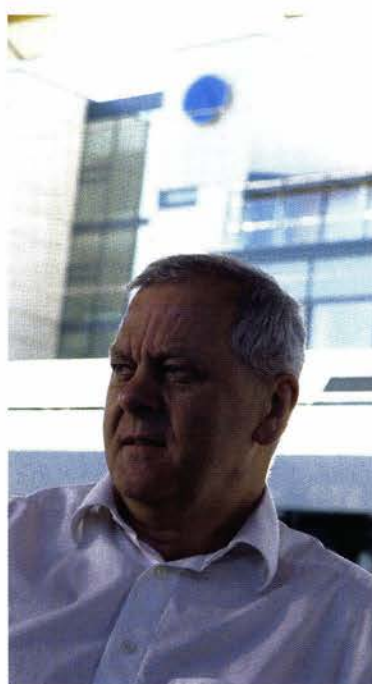
Den store usikkerheten

– Sikringsanleggene er den store usikkerheten, da det her pågår en diskusjon om integrering i felles togstyring (ERTMS) i Europa. Disse anleggene er like gamle som KL-anleggene, og noe må etter hvert gjøres med dem. Problemet er at det vil koste mange milliarder kroner å skifte ut store deler av signal- og sikringsanleggene.

– Betyr dette at dere har en del tid på dere før dere får behov for å øke de samlede fornyelsene med



selva må det gjøres omfattende utbedringer.



I BALANSE:
 – Med 700 millioner kroner mer til fornyelser årlig kommer vi i balanse i forhold til de ulike anleggs levealder, sier John Ole Grinde.

700 millioner kroner i året?

– Ja, økningen bør på kort sikt ligge på det halve. Men når vi må ta fatt i fornyelsen av signal- og sikringsanleggene og bruene, kommer vi ikke utenom en stor økning.

– Vedlikehold er noe vi gjør for å ivareta sikkerheten og punktligheten, samt å holde på de reisende. Skal vi ha nye reisende, så må det investeres i jernbanen, avslutter vedlikeholdsdirektør John Ole Grinde.

«300-350 år før bruer og sikringsanlegg er fornyet ...»

svein.erik.bakken@jbv.no

Fornyelser i tall

	Fornyelsesgrad i dag	Fornyelsesgrad bør være	Merbehov fornyelser
Ballast	2,5 %	2,5 %	0
Skinner	1,25 %	1,67 %	70 mill.kr
Sviller	0,9 %	1,67 %	100 " "
Sporveksler	1,3 %	1,67 %	40 " "
Kontaktledninger	1,16 %	2,0 %	125 " "
Sikringsanlegg	0,27 %	2,0 %	200 " "
Bruer (anslag)	0,2 %	0,8 %	160 " "
Sum			700 mill.kr

- Umodent jernbanemarked

- Markedet fungerer ikke tilstrekkelig, og det kan oppstå svikt i jernbanekompetanse på viktige områder. Jernbaneverket vil derfor sette ned tempoet i konkurranseutsettingen og ikke gjennomføre noen aktiv nedbemanning i 2006.

Tekst: TORE HOLTET

Foto: SINDRE ÅNONSEN

Dette går fram av et det etter hvert mye omtalte brevet som Jernbaneverkets ledelse i sommer sendte til Samferdselsdepartementet.

I brevet, som er datert 7. juli og signert jernbanedirektør Steinar Killi og infrastrukturdirektør Jon Frøisland, blir departementet detaljert orientert om status for konkurranseutsetting og omstilling i 2005.

Gevinst?

Fra før er alle investeringsprosjekter satt ut i konkurranse. I tillegg settes det i år ut vedlikeholdsprosjekter for om lag 340 millioner kroner. Dette er en økning på 150 millioner kroner i forhold til tidligere nivå, og det omfatter prosjekter som ligger best til rette for konkurranseutsetting.

Hva er så erfaringene?

- ▶ 14 av de første 22 prosjektene har tre eller færre tilbydere, tre av prosjektene har kun én tilbyder. Med ett unntak er det ikke mer enn fire tilbydere på noen av prosjektene.
- ▶ Det er til dels stor variasjon i tilbudene. På fem av prosjektene er prisforskjellen mellom laveste og høyeste tilbud mer enn 100 prosent, på det meste opp mot 200 prosent.
- ▶ Som hovedsak ligger laveste

bud på samme nivå eller lavere enn det Jernbaneverket forventet. Ett tilbud er 50 prosent lavere enn erfaringsprisen fra JBV Drift, men et annet er 150 prosent høyere.

- ▶ På ballastrens, som også tidligere er satt ut i konkurranse, er prisreduksjonen på anslagsvis 25 prosent, mens forberedelser til ballastrens gir noe mindre besparelser.
- ▶ Erfaringene så langt kan tyde på gevinst av konkurranseutsettingen, men omfanget av gjennomførte aktiviteter er for lite til at man kan trekke noen klar konklusjon.

Umodent marked

- Oppsummert er erfaringene at antall tilbydere, med to til fire tilbydere pr prosjekt på de jernbanespesifikke prosjektene, gjennomgående er for lavt. Det registreres at det pr. i dag ikke er et tilstrekkelig fungerende marked, skriver Killi og Frøisland, som betegner markedet for de to førstnevnte segmentene som umodent. De utelukker heller ikke at prisvariasjonene i enkelte tilfeller kan komme av mangelfull tilbudsbeskrivelse, og at leverandørene derfor har oppfattet oppdraget forskjellig.

- Internt er erfaringen at det er krevende å sette ut og forhandle prosjekter. Økt konkurranseutsetting krever styrket kompetanse og kapasitet på kontraktssiden, i til-

legg til behov for flere byggeledere for oppfølging av prosjektene, påpeker de.

Sikkerhet ivaretatt

Stortingets vedtak om konkurranseutsetting forutsatte at alle oppgaver knyttet til tilstandskontroll fortsatt skulle gjennomføres av Jernbaneverket. I tråd med stortingsvedtaket ansatte Jernbaneverket i februar fagpersoner i 73 stillinger som oppsynsmenn hos banesjefene. Alle disse ble rekruttert fra JBV Drift.

- Dette ble bevisst gjort i forkant av nedbemanningen, slik at denne gruppen, som ivaretar de viktigste forhold knyttet til sikkerhet, ikke skulle komme i en nedbemanningssituasjon, skriver JBV-lederne og understreker at de på denne måten prioriterte å skjerme alle sikkerhetskritiske funksjoner fra nedbemanning.

Videre ble det lagt opp til individuell vurdering av alle søknader om frivillig fratreden. I alt 28 søknader ble avslått - nettopp for å sikre tilstrekkelig gjenværende kapasitet og kompetanse.

I ti tilfeller ble det benyttet lønn/bonus for å beholde nøkkelpersoner. I tre av tilfellene var tiltaket uten effekt, blant annet har to av tre lokførere som er sertifisert for å betjene tungt snøryddingsutstyr på Bergensbanen, likevel sluttet. De fikk uansett bedre betingelser eksternt.



UNNTAS: Jernbaneverket forslår at Jernbaneverket fortsatt tar seg av vedlikehold av kontaktledningsanlegg.

Høyere gjennomsnittsalder

Totalt innkom 236 søknader om frivillig avgang. 208 av disse ble innvilget.

Samlet avgang i Jernbaneverket i 2005 vurderes å bli på om lag 250 personer. Det innebærer en reduksjon på 125 årsverk.

At så mange valgte frivillig avgang, betyr at nedbemanningen skjer raskere enn forutsatt

Men: Det er de yngre som slutter. Med to unntak har ingen over 53 år valgt å gå av frivillig.

– Nedbemanningen har således ført til at den fra tidligere uheldige alderssammensetningen i JBV Drift er ytterligere forverret ved at gjennomsnittsalderen har økt, skriver Killi/Frøisland, som så langt ikke har fått gjennomslag for sitt forslag om å få benytte førtidspensjon.

Større sårbarhet

Deres hovedkonklusjon er at alle forhold knyttet til sikkerhet er ivaretatt. Det samme gjelder beredskapen i forhold til feilretting. Departementet får imidlertid

beskjed om at «sårbarheten ved større driftsforstyrrelser, som eksempelvis stort snøfall, er større enn tidligere.»

– Det vil kreve større fleksibilitet og samarbeid på tvers av faggrupper og geografiske og organisatoriske enheter for å håndtere slike avvikssituasjoner, heter det. Jernbaneverket vil etterutdanne flere medarbeidere som skal erstatte dem som slutter. Det gjelder blant andre sveisere, maskinførere, ledere for el-sikkerhet og anleggsledere.

Svikt i bemanningen?

Jernbaneverket er opptatt av å sikre jernbanekompetanse etter stortingsvedtaket om å nedlegge JBV Drift for 2010. Samtlige ansatte i JBV Drift vet at jobben i Jernbaneverket forsvinner i løpet av denne perioden.

– Dette gjør at den bemanning som nå gjenstår, aktivt vil søke annet arbeid, og det vil kunne oppstå betydelige problemer med å beholde tilstrekkelig bemanning og kompetanse i forhold til de opp-

gavene Jernbaneverket fram mot konkurranseutsettingen fremdeles har ansvar for. Det at medarbeidere i en slik situasjon tar personlige valg om å akseptere jobbtilbud utenfor Jernbaneverket, er noe Jernbaneverket ikke kan styre, skriver ledelsen, som forbereder seg på at det i de neste åra kan oppstå svikt i bemanning og kompetanse på enkelte områder.

– Det mest sårbare området er innen kontaktledning. Jernbaneverket vurderer derfor flere tiltak i forhold til dette. Ett av tiltakene vi vil anbefale, er at oppgaver knyttet til korrektivt og forebyggende vedlikehold innen kontaktledning fortsatt ivaretas av Jernbaneverket, heter det.

Det totale volumet for konkurranseutsetting i fase 2 blir med dette forslaget redusert med 80-90 millioner kroner.

«14 av de første 22 prosjektene har tre eller færre tilbydere»

- Den økonomiske forskjellen vil være liten, men forslaget vil redusere risikoen for bemanningssvikt som direkte kan påvirke punktligheten i toggangen.

Avhengig av private

Bare 40 av de 250 som slutter, går over til de selskaper som leverer fagtenester innen drift og vedlikehold av jernbane.

På lengre sikt mener jernbanelederne at tilgang på jernbanekompetanse kan bli en kritisk faktor for jernbanesektoren totalt. De vil derfor ha klargjort ansvaret for framtidig ettervekst av jernbanefaglig kompetanse.

I en situasjon der alderssammensetningen forverres og hele Jernbaneverkets driftsapparat skal nedbemannes, kan Jernbaneverket vanskelig stå for nyrekruttering og inntak av lærlinger.

«... kompetanse blir dermed avhengig av at private entreprenører»

– Framtidig kapasitet og kompetanse blir

dermed avhengig av at private entreprenører finner grunnlag for langsiktig satsing på å utdanne jernbanekompetanse, påpeker Killi/Frøisland.

Må utsette

Konkurransetsetting av alle strekninger i løpet av perioden 2007-



MÅ ERSTATTES: Jernbaneverket må etterutdanne flere medarbeidere som slutter. Det gjelder flere yrkesgrupper, blant andre sveisere.

2009, slik Stortingets vedtak legger opp til, vil ifølge Jernbaneverket være risikofylt både i forhold til økonomi, punktlighet og sikkerhet. Jernbaneverket støtter seg på både interne og eksterne analyser og foreslår at det kun konkurransetsette tre strekninger med forholdsvis enkle tekniske anlegg fra 1. mai 2007. Forslaget innebærer at perioden fram mot 2009 danner grunnlag for videre konkurransetsetting av strekninger fra 2009.

Konsolidere

Samtlige regioner fraråder videre aktiv nedbemanning i 2006, og dette følger ledelsen opp overfor departementet:

– Det er behov for å konsolidere situasjonen og arbeide aktivt med kompetanseutvikling og tilpasning av beredskapsordninger for videre nedbemanning kan bli aktuelt, heter det.

Jernbaneverket anbefaler at det ikke legges opp til aktiv nedbemanning og bruk av omstillingsmidler i 2006. Videre nedbemanning i JBV Drift vil skje via naturlig avgang fram til de første strekningene overtas av eksterne leverandører.

«En viss økning»

Jernbaneverket vil i 2006 legge vekt på å bedre ressursutnyttelsen og dermed effektiviteten i den interne produksjonen.

– For utvikling av leverandørmarkedet er det avgjørende at budsjetttrammene er tilstrekkelig høye og forutsigbare, og at signalene om økt konkurransetsetting etterleves på en troverdig måte. På denne bakgrunn og med basis i Stortingets vedtak er det derfor nødvendig å ha en viss økning i konkurransetsatt volum også i 2006.

I Jernbaneverkets forslag til budsjett for 2006 prioriteres det at vedlikeholdsbudsjettet reelt sett økes sammenliknet med budsjettet for 2005, og det legges opp til at konkurransetsettingen økes tilsvarende.

Endelig ber Jernbaneverket om en ekstrabevilgning på 30 millioner for 2005, fordi flere enn ventet valgte frivillig avgang med sluttvederlag, etableringsstøtte og studiestøtte.

tore.holtet@jbv.no

Forslaget fra Jernbaneverket

- Konkurransetsettingen av prosjektrettet vedlikehold økes i takt med økningen i Jernbaneverkets reelle vedlikeholdsrammer for 2006.
- Ingen ytterligere tiltak for aktiv nedbemanning i 2006.
- Vedlikehold av kontaktledningsanlegg ivaretas av Jernbaneverket.
- Inntil tre strekninger konkurransetsettes med virkning fra 1. mai 2007.
- I startfasen benyttes aktivitetsbaserte kontrakter for å sikre størst mulig kontroll.
- Fram mot 2009 evalueres erfaringene med konkurransetsetting.
- Disse erfaringene danner grunnlag for konkurransetsetting av strekninger fra 2009.
- Framdriften av konkurransetsetting bestemmer takten i videre nedbemanning av JBV Drift.

Trenger tid

Velkommen tilbake etter en sommer der vedvarende høy punktlighet forteller oss at Jernbaneverket – til tross for den situasjonen vi er i med hensyn til nedbemanning og konkurranseutsetting – leverer det produktet samfunnet krever av oss. Jeg vil derfor rette en takk til regionene og driftsapparatet vårt, som viser en beundringsverdig evne til å

forslag oversendt Samferdselsdepartementet i juli vurdert det dit hen at denne utviklingen bør gå over noe lengre tid, og at det er viktig med et tilstrekkelig erfaringsgrunnlag før man overlater vedlikeholdet av samtlige jernbanestrekninger til et ennå uferdig leverandørmarked. Dette er særdeles viktig da Jernbaneverkets egenproduksjon vil bli avviklet parallelt med at jernbanestrekningene konkurranseutsettes. Dette gir få muligheter for å reversere prosessen om markedet ikke utvikler seg i det tempoet og i den retning stortingsvedtaket forutsetter. Jernbaneverket ønsker å gjøre seg nødvendige erfaringer ved i første omgang å konkurranseutsette vedlikeholdet på tre strekninger fra 2007, og da slik at en i startfasen i hovedsak benytter aktivitetsbaserte kontrakter. Etter en forsøksperiode i to år gjennomføres det så en evaluering, før vi i perioden 2010-2012 etappervis konkurranseutsetter resten av strekningene.

Videre anbefaler Jernbaneverket at man ikke gjennomfører aktiv nedbemanning i 2006, fordi det er et behov for å sikre nødvendig kompetanse og beredskap i en overgangsperiode frem mot 2007. Likevel vil det bli en bemanningsreduksjon gjennom naturlig avgang i denne perioden, samtidig som mange av våre medarbeidere erfaringsmessig vil gå over i annen type virksomhet og slutte i Jernbaneverket.

I 2005 vil Jernbaneverket redusere bemanningen innenfor produksjonsapparatet med rundt 350 personer eller nær 30 prosent. I tillegg er BaneService skilt ut som aksjeselskap. I tråd med interne målsettinger har denne prosessen vært kjørt uten oppsigelser, men ved bruk av frivillige virkemidler. Dette har resultert i at 250 personer har sluttet i Jernbaneverket, mens

resten er gått over i andre stillinger i etaten, blant annet innenfor den delen av forvaltningen som i fremtiden skal utføre tilstandskontroller og innkjøp av tjenester. I hvilken grad går så folk over i jernbanerelatert virksomhet når de slutter i Jernbaneverket? Så langt viser tallene at under 20 prosent har gått over til nyetablerte jernbaneselskap eller til eksisterende leverandører. Samtidig har avgangen ført til at gjennomsnittsalderen i det gjenværende produksjonsapparatet er blitt høyere, hvilket gjør at jernbanesektoren på sikt står foran betydelige utfordringer med hensyn til rekruttering. Disse forholdene til sammen gir grunn til bekymring, fordi jernbanen i fremtiden vil være helt avhengig av at det private leverandørmarkedet ivaretar behovet for nyrekruttering og kompetanseutvikling.

Når jeg bruker ordet bekymring, så henger det sammen med jernbanens kompleksitet og historie, hvor de ulike jernbanefagene har hatt et naturlig rekrutteringsmiljø innenfor egen organisasjon. Nå er ikke jernbanen eller Jernbaneverket ukjent med forandringer. Faktisk våger jeg den påstand at få sektorer har vært gjennom større forandringer og samtidig vist en evne til å tilpasse seg en ny virkelighet. Det skal vi klare denne gangen også, men noen ganger kan det være hensiktsmessig å ta et skritt av gangen istedenfor de store og mer usikre sprangene. «Å forandre for å bevare» var mantraet til en berømt politisk tenker. På samme måte kan man si at Jernbaneverket har fått i oppgave å konkurranseutsette vedlikeholdet av jernbanen, men at dette skal skje uten at produktet vi leverer til togselskap og reisende svekkes. Det krever vilje og evne til endring, men også nødvendig forsiktighet.

OMSTILLINGSNYTT

NAVN: Steinar Killi
TITTEL: Jernbanedirektør



finne gode løsninger på de utfordringene vi står overfor.

I juli sendte Jernbaneverket over vårt forslag om videre konkurranseutsetting og nedbemanning til Samferdselsdepartementet. I brevet understreker vi behovet for å ta tiden til hjelp, slik at forutsetningene i stortingsvedtaket som hele prosessen bygger på, blir oppfylt: Det skal etableres et leverandørmarked som sikrer reell konkurranse og et billigere vedlikehold av jernbanen, samtidig som sikkerheten ivaretas. Her har Jernbaneverket et ansvar for å sikre at de sentrale beslutningstakerne til en hver tid er orientert om utviklingen. 16. august hadde vi også et godt møte med samferdselsministeren, der vi fikk anledning til å gjøre opp status og utdype vårt forslag.

Brevet er nærmere omtalt her i jernbanemagasinet, og flere detaljene i brevet kan leses på Bane-nettet. Jeg har likevel lyst til å kommentere noen momenter.

I vedtaket fra Stortinget slås det fast at vedlikeholdet på samtlige jernbanestrekninger i Norge skal konkurranseutsettes i perioden 2007-2009. Jernbaneverket har i et

- Korpsånden fortsatt i behold

DOVREBANEN: - Jeg er imponert, men ikke overrasket over mine folk som har korpsånden i behold. Både for dem sjøl og Jernbaneverket er det avgjørende viktig å holde motivasjonen oppe og gjøre en god jobb, sier produksjonsleder Terje Kristiansen i JBV Drift på Hamar.

Tekst og foto: SVEIN ERIK BAKKEN

På en av sommerens flotteste dager møter vi Terje Kristiansen (47) fra Tangen og tre av hans driftsfolk. Odd Sandviken (54) fra Furnes, Jan O. Ottesen (50) fra Vang og Arild Skjæret (46) fra Løten er i hektisk aktivitet med å skifte sviller i en sporveksel på Morskogen stasjon.

130 års kompetanse

Til sammen har de fire nesten 130 års erfaring fra og kunnskap om drift og vedlikehold av jernbanen. Det som driftspersonalet, i sam-



«... forberedt på at hele samfunnet er i stadig endring»

TERJE KRISTIANSEN

arbeid med forvaltning, ikke veit om Dovrebanen mellom Eidsvoll og Fåberg, bør verken jernbandedirektør Steinar Killi eller noen andre i Jernbaneverket miste nattesøvnen av.

- Vi har ikke all verdens tid til å prate, for vi må stå på skal vi bli ferdige til neste tog passerer, sier Odd, før karene tar seg fem minutter til en prat med Jernbanemagasinet.

Stå løpet ut

Ingen av dem har takket ja til noen form for sluttpakke eller tilbud utenfra. - Jeg er innstilt på å stå løpet ut, og så får vi se hva som

skjer etter at jeg har låst døra for siste gang, sier sjefen for 47 driftsansatte på Hamar.

Det samme er Odd, Jan og Arild innstilt på. De tre har også et lite felles håp om at noe vil skje, slik at de har en jobb i Jernbaneverket også etter 1. januar 2010.

- I tillegg er vi så pass oppe i åra og har nesten kun jobbet på jernbanen, slik at det heller ikke er like lett å få en ny, trygg jobb, sier Arild, og Odd tilføyer at de stortrives når de er ute på jobb.

Gull og grønne skoger

- Hva er det som gir dere fortsatt håp om å få beholde jobben i Jernbaneverket?

Odd: - Skal sikkerhet og punktlighet fortsatt være i høysetet, må de som bestemmer, snart skjønnne at vi må beholde dem som er igjen i driftsapparatet.

Ingen av de tre legger så mye vekt på de muligheter stortingsvalget og et eventuelt skifte av regjering vil kunne gi.

Odd: - Da vi var i Oslo og protesterte, så ble vi lovet gull og grønne skoger av de rød/grønne foran Stortinget. Vi husker hva de sa, så får vi se om de holder det de lovet.

Kjenner det i magen

- Hvordan er det å jobbe på en slags treårig oppsigelse og vite at jobben er borte innen 2010?

Odd: - Det er tøft, en kjenner



MOTIVERTE: - Jeg synes motivasjonen er maskinen. Kollegaene Odd Sandviken (t.v.)

det i magen hele tiden. Du har tross alt en familie. Så det er ikke noe moro, nei.

Arild: - Det verste for meg var tiden da jeg ikke visste om jeg skulle takke ja til sluttpakke eller være med løpet ut. Etter at jeg bestemte meg, lettet det på presset. Nå er jeg innstilt på å ta problemene når de kommer, om jeg så skal bli arbeidsledig.

Lite håp

- Hvordan klarer dere å motivere dere til å gjøre en god jobb?

Jan: - Vi får bare gjøre det beste ut av det, kanskje får vi da være med lenger.



god på tross av den situasjonen som vi er midt oppe i, sier Arild Skjøret i graven O. Ottesen er enig.

Odd: – At det fortsatt er et lite håp om å få beholde jobben, er motivasjon nok. Men det blir tøft når neste runde med nedbemanning og oppsigelser starter opp igjen. Da skal motivasjonen være stor for fortsatt å kunne stå på.

Arild: – Jeg synes motivasjonen er meget god på tross av den situasjonen som vi er midt oppe i.

Odd: – Terje har vært ute om natta og sett hvordan vi står på, så han kan sikkert underskrive på det.

Alfa og omega

– Ja, det kan jeg, og jeg er imponert, men ikke overrasket. Alle fag-

områdene innenfor Drift kjenner strekningen og vet stort sett hvor feilene oppstår, og de gjør det som trengs for at sikkerheten og regulariteten på Dovrebanen skal være på topp.

– *Hvor viktig for jernbanen er det at de klarer å holde motivasjonen oppe?*

– Det er alfa og omega for at Jernbanelaget skal kunne levere det produktet som trafikkselskapene og de reisende har krav på. Min viktigste oppgave som produksjonsleder er å motivere mine folk som vet at de etter hvert vil bli definert som overtallige, til å gjøre sitt beste for at regionen og Jernbane-

verket skal nå sine mål.

– *Hvordan kan du og andre ledere i Jernbanelaget medvirke?*

– Det er et spennende spørsmål. Jeg tror at vi må bruke oss sjøl som eksempel. Den beste hverdagen for meg selv er å tenke framtid og ikke fortid. Ved å være forberedt på at hele samfunnet er i stadig endring, tror jeg at man blir bedre til å takle usikkerhet. Og det er i forbindelse med endringer at man også har mulighet til å utvikle seg som menneske.

Den beste oppskriften

– *Hvor viktig er det for driftsfolkene å stå på sjøl om de jobber på oppsigelse?*

– Den beste markedsføringen av seg sjøl er å stå på og fortsette med å gjøre en god jobb for Jernbanelaget. Det er også den beste oppskriften for å bli attraktiv overfor nye arbeidsgivere og dermed få nye jobber.

– *Er dere enige?*

– Ja, helt opplagt, kommer det trestemt.

Forståelse

Produksjonslederen er opptatt av at Forvaltning, Drift og Trafikk samarbeider om å prioritere de rette driftstiltakene og utføre disse riktig.

– Jeg anser disse aktørene som de viktigste bidragsyterne for å levere en sikker og punktlig banestrekning til trafikktøverne. Vi i Drift må også være forberedt på at vi i enkelte tilfeller må bistå med vår kompetanse og strekningskunnskap til private entreprenører som er engasjert av vår arbeidsgiver, Jernbanelaget. Dette krever at driftspersonalet har forståelse for at det er private entreprenører som nå skal inn og gjøre jobber som vi tradisjonelt har gjort sjøl tidligere.

– Dersom vi klarer å utvikle et enda bedre samarbeid internt om dette i Jernbanelaget, og de private entreprenørene lykkes med sine leveranser, vil dette være avgjørende for å nå Jernbanelagets mål om en sikker, punktlig og effektiv drift av jernbanen parallelt med omstillingsprosessen, avslutter produksjonsleder Terje Kristiansen.

svein.erik.bakken@jbnv.no

Kontaktledning i hundre

SØRLANDSBANEN: Kilometer for kilometer kommer nytt kontaktledningsanlegg på plass mellom Kristiansand og Marnardal på Sørlandsbanen.

- De nye anleggene har så langt vært helt feilfrie, sier banesjef Olaf Nordbø.

Tekst og foto: SINDRE ÅNONSEN

Jernbanemagasinet er sammen med banesjef Nordbø, prosjektleder Arne Bujordet og et arbeidslag fra Baneservice på Høye, noen mil vest for Kristiansand. Her jobbes det dag og natt med å få opp ny kontaktledning til erstatning for et anlegg som stammer fra 1940-årene.

Kontinuerlig

Helt tilbake i 1993 startet arbeidet med å få opp nye master og fundamenter mellom Kristiansand og

Moi, og siden 2001 har baneområdet Sørlandsbanen i Region Vest arbeidet målbevisst med å trekke ledning og få på plass

utligger på de allerede oppsatte mastene.

- Med unntak av en periode i 2004 har det vært arbeidet kontinuerlig med dette, opplyser Nordbø, mens vi sitter i en anleggsmaskin på veg fra Breland til Høye.

Tøffe dager

Arbeidene med det nye kontaktledningsanlegget pågår sommer som vinter i all slags vær, og

anleggsleder Jarle Melby i Baneservice legger ikke skjul på at det er en smule triveligere med sørlandsommer enn vintertunge dager med frost og vind.

Mange dager vekk fra familien blir det også på de to arbeidslagene som har ansvaret for jobben. De jobber én uke og har fri én uke.

- Det blir en livsstil, sier Terje Tangen, som likevel skjønner at mange vegrer seg for å leve på denne måten. - Det blir mye ansvar for den som er igjen hjemme, sier han.

Sammen med makker Jon Espen Kolstad monterer han utligger og erstatter de gamle komponentene med nye. På det meste får de opp halvannen kilometer med ledning i uka.

Snart 90 millioner

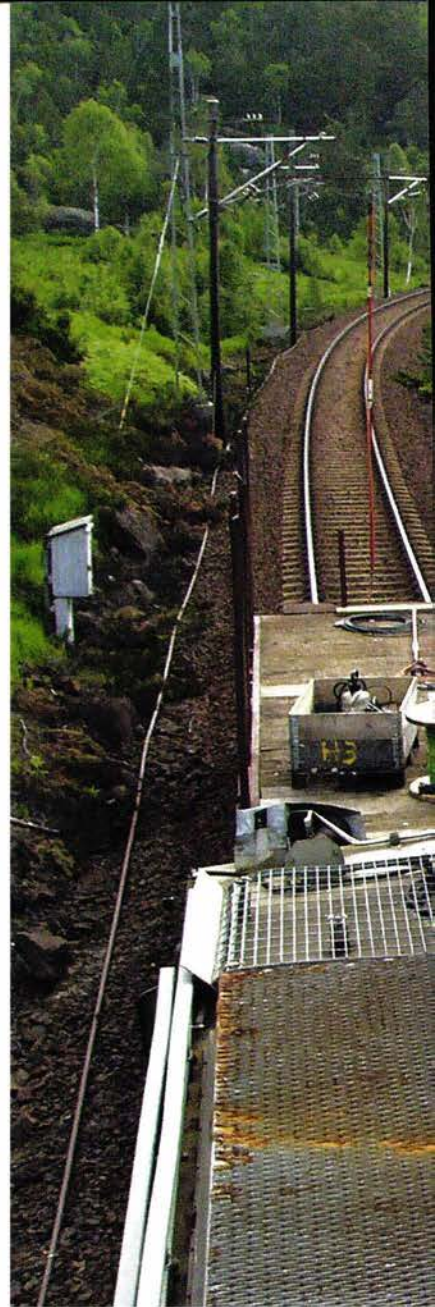
Det nye kontaktledningsanlegget på strekningen Kristiansand-Moi skal være fullført i 2006 og vil da ha kostet nær 90 millioner kroner.

-Totalt har vi fått opp over åtte mil med ny ledning siden 2001, opplyser prosjektleder Arne Bujordet.

Men det stopper ikke der.

- Får vi midlene, skal vi være ferdige helt frem til Sandnes innen 2015, sier Nordbø.

Rundt 25 millioner kroner i året vil en videreføring av prosjektet



TEAMARBEID: Jon Espen Kolstad (t.v.)

og koste. Og etter 2015 venter strekningene Neslandsvatn-Nelaug og Nelaug-Kristiansand.

Ikke én eneste feil

Deretter er målet å fornye signalanlegget. Sammen med det nye kontaktledningsanlegget og god oppfølging av sporet skal dette gi en driftsstabil bane med høy punktlighet og reduserte vedlikeholdsutgifter.

- Så langt ser det jo veldig bra ut. Vi har ikke registrert én eneste feil på de nye anleggene, sier Nordbø og legger til: - Baneservice har også gjort en god jobb med å rydde opp etter seg. Det er viktig for det inntrykket vi etterlater hos de reisende og dem som bor langs linja, avslutter banesjef Olaf Nordbø.

«Vi har ikke registrert én eneste feil på de nye anleggene»

OLAF NORDBØ

sindre.aanonsen@jbv.no



Perje Tangen er i gang med å montere utliggerkonsoller.



JOBBER EFFEKTIVT: Her kobler Jon Espen Kolstad fra en kontaktledningsbryter.



FORNØYD:
Banesjef Olaf Nordbø (t.h.) og prosjektleder Arne Bujordet inspiserer arbeidet.



NY JORDING:
Per Birkeland skrur på plass nye jordingsfester.

BERGEN: Hver sommer siden Kjell Atle Brunborg ble valgt inn i ledelsen i Norsk Jernbaneforbund i 2000, har han jobbet noen uker som ferieavløser ved togledelsen i Bergen. Vi klarer ikke å dy oss og spør forbundslederen:



GJENNOMSLAG: – Jeg tror vi har fått gjennomslag for at en ikke kan kvitte seg med

– Hvordan er det

Tekst og foto: SVEIN ERIK BAKKEN

Det er ingen humørløs jernbemann som vi treffer etter hans nest siste vakt på Trafikksentralen i Bergen. Tvert om humrer han godt i skjegget, og svarer bergenskjapt:

– Det er gøy å jobbe med noe helt annet enn det du vanligvis gjør.

- Gir meg mye

– *Hvor lenge er det siden du var «ute i arbeidslivet» sist?*

Igen humrer han godt, før han legger ansiktet i mer alvorlige folder. – Jeg synes jeg som forbundsleder er i arbeidslivet hele tiden. Men om vi snakker om det opera-

tive arbeidslivet, så er det fem år siden jeg jobbet som togleder og ble valgt inn i ledelsen i Jernbaneforbundet.

– *Hvorfor i all verden tar du deg sommerjobb?*

– Det har jeg gjort i alle de fem årene som jeg har vært i forbundet. Jeg synes det er veldig greit og kjekt å komme ut og treffe folk, snakke med konduktører, togledere, tpx-er og andre som jobber ute. Det gir meg ganske mye.

– Det andre er at det er godt å holde den sikkerhetsmessige delen ved like, hvis jeg en gang skal gå tilbake til jobben som togleder igjen.

Forskjellen

– *Er det hardt å jobbe?*

– Nei, det vil jeg ikke si. Det er annerledes å jobbe som togleder, men ikke hardt.

– *Så arbeidsdagen på forbundskontoret i Oslo er mye hardere?*

– Den er mye lengre. Som togleder går vi vakter og er ferdige på

jobben når vakta er over. Som forbundsleder er du på mange måter på jobb 24 timer i døgnet. Det er den store forskjellen.

Tøff start

Jernbanemagasinet treffer Brunborg på Trafikksentralen i Bergen en regntung dag vel midt i juli.

– Nå skal jeg være forbundsleder igjen i tre dager, så tar jeg ferie, forteller han og vi benytter anledningen til å hoppe over på den virkelige jobben hans.

– *Hvordan har det vært å være leder av NJF så langt?*

– Det har vært tøft og utfordrende. Kort tid etter at jeg ble valgt, vedtok Stortinget å legge ned nesten hele produksjonsapparatet i Jernbaneverket (JBV), med all den turbulensen det medførte for mange av våre medlemmer.

Gjennomslag

– *Er du fornøyd med det du har gjort hittil?*

MIN ARBEIDSDAG

NAVN: Kjell Atle Brunborg (50)

TITTEL: Forbundsleder, men nå togleder

ANSATT: Jernbanedirektørens staber

STARTET SOM: Stasjonsbetjentaspirant

BOR: Oslo, men nå ferieavløser i Bergen



sen ansatte og tru at jernbanen skal gå som før, sier Kjell Atle Brunborg.

å jobbe?

– Ja, jeg føler vi har fått gjennomslag for at en ikke kan kvitte seg med alle de folkene i JBV og tru at jernbanen skal gå som før. Det tror jeg faktisk også de politiske myndighetene etter hvert har innsett.

– Hvilke konsekvenser tror du en slik erkjennelse kan få?

– At en må tenke annerledes i forhold til Stortingets vedtak i fjor om i praksis å si opp tusen ansatte i JBV Drift. Jeg tror faktisk man stopper med dem som frivillig har forlatt JBV.

Mye enklere

– Krever det et annet flertall på Stortinget?

– Nei, ikke nødvendigvis. Men det blir mye enklere med et storting som vil samarbeide med oss og ikke motarbeide oss.

– Har JBV gjort en god eller dårlig jobb i nedbemanningen?

– Ut fra de forutsetninger som Stortinget la, har JBV absolutt gjort en god jobb.

– Hva blir den viktigste oppgaven for Jernbaneforbundet når du er tilbake i Oslo etter ferien?

– Å få fram jernbanens betydning i valgkampen.

På dagsordenen

– Har du håp om at jernbanen kan komme på den politiske dagsorden i valgkampen?

– Ja, det har jeg faktisk. Vi kommer til å være mye mer aktive i denne valgkampen enn vi har vært noen ganger tidligere.

– Arbeiderpartiets sekretær, Martin Kolberg, mener høsten valg representerer et tidsskille i norsk politikk. Gjelder det også for jernbanen?

– Ja, det tror jeg faktisk. Hvis de rødgrønne kommer til makten og følger opp sine vedtak i NTP, så betyr det én milliard kroner ekstra i året til jernbanen i ti år. Det vil i seg sjøl bety et skille i jernbanepolitikken, avslutter Brunborg.

svein.erik.bakken@jbv.no

SAGT OM JBV



«Bortsetningsiveren, drevet av økonomiske argumenter, har sine meget problematiske sider. En av dem er at bortsetting ikke nødvendigvis er billigere enn «innomhusproduksjon». Det har mange private selskaper erfart. Noe annet er at selve sikkerhetsbegrepet er for snevert definert. Samferdselsminister Torild Skogsholm forsikrer at departementet ikke vil gjøre noe som går ut over sikkerheten. Det er selvsagt, hvis hun med det mener at offentlige myndigheter ikke setter jernbane- eller flypassasjerers liv og helse i fare. Noe annet ville være skandaløst og uakseptabelt.»

AFTENPOSTEN

leder

«Jernbanenettet i Norge trenger sårt til en kraftig oppgradering. Offisielt heter det at det skal satses på jernbanen som kollektivtransport. I en slik situasjon er det viktig å sikre at all den kompetanse som over tid er bygd opp i Jernbaneverket, ikke blir skuslet vekk. Derfor fortjener Steinar Killi støtte for at han selv i valgkamptider våger å opponere mot en framherskende politisk vindretning.»

GUDBRANDSDØLEN DAGNINGEN

Leder

«Det nye dobbeltsporet mellom Asker og Sandvika åpnes for togtrafikk. Formodentlig vil det da holdes festtaler om jernbanens rolle i tettbebygde strøk. Disse festtalene har vi hørt mange ganger før uten at det gjenspeiles i budsjetter og bevilgninger.»

ASKER OG BÆRUMS BUDSTIKKE

leder

«Vi ønsker en utbygging som gjør at vi kan transportere mennesker raskt og effektivt fra hele Vestfold og inn til Oslo. Forlenges dobbeltsporet til Drammen, snakker vi om en reisetid mellom disse to byene på under 20 minutter. Med ytterligere forlengelse, kanskje 50 minutter fra Tønsberg til Oslo. Det er noe å strekke seg etter.»

ROLF ROVERUD

Visesjef i NSB

Norges godsbyer

BODØ er det viktigste logistikk-senteret i nord. Byens havn har status som nasjonalhavn, EØS-havn og fiskerihavn. Her finnes terminaler for jernbane, båt og bil, og tre kilometer unna ligger stamflyplassen.

Nå skal både havna og terminalene moderniseres og oppgraderes. På lengre sikt planlegges en ny havn for en ny tid- med olje- og gassvirksomhet rett utenfor kysten.

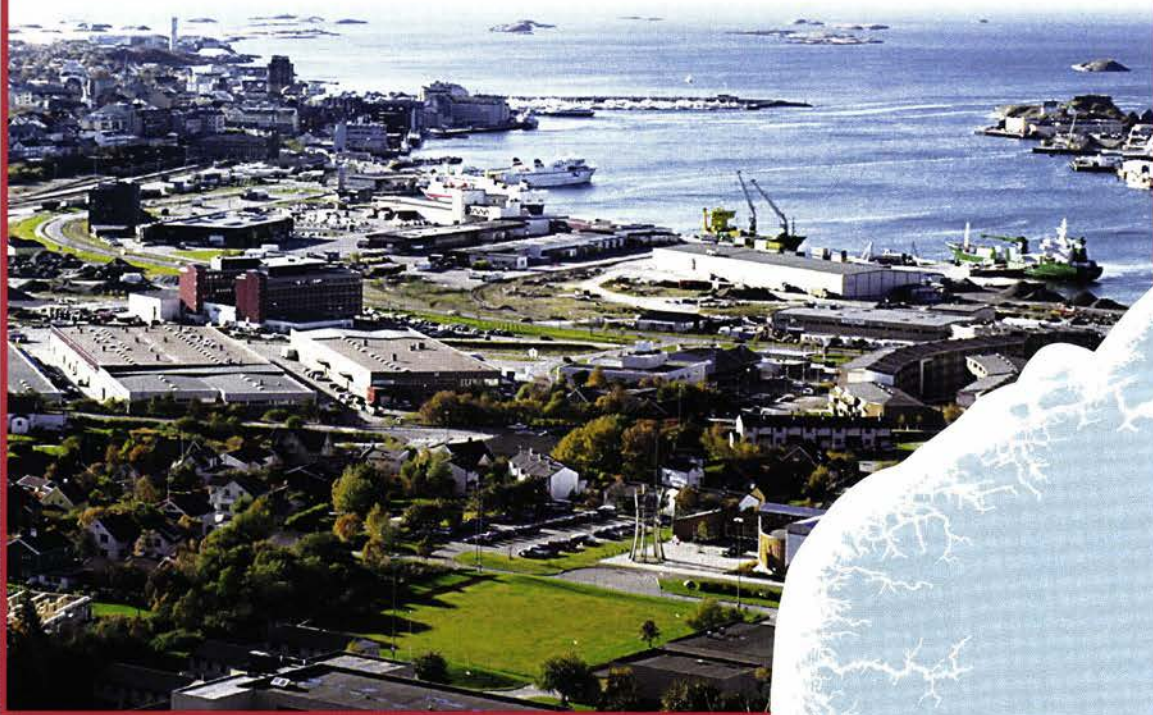


FOTO: MP Reklame og Kommunikasjon

Godsbyen Bodø i tall:

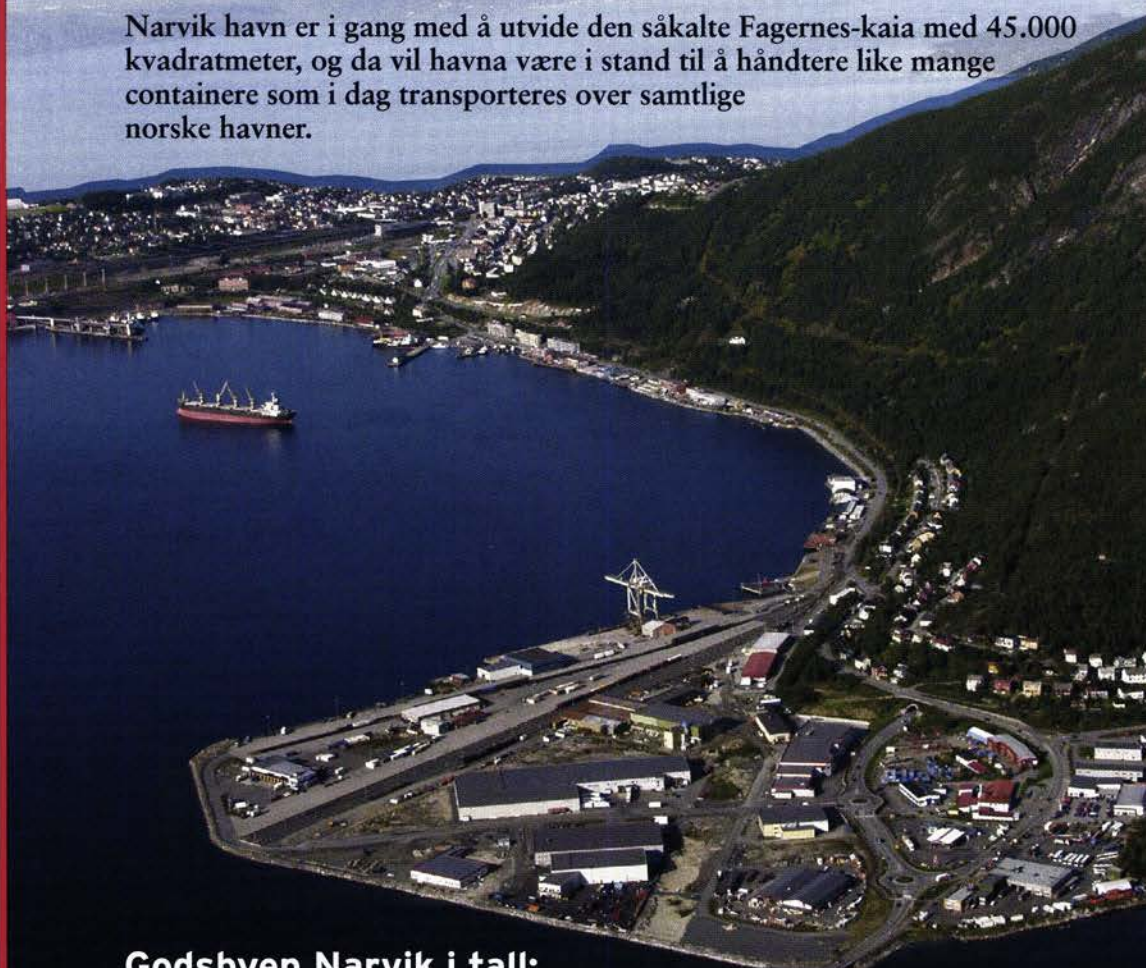
- ▶ 700.000 tonn gods (415.000 tonn er stykk gods) over havna i året.
- ▶ 350.000 tonn gods med jernbane, hvorav det alle meste tas hånd om i 50.000 containere (TEU). 21.500 av disse containerne går over havna.
- ▶ Hver uke anløpes havna av om lag 45 - 50 nordgående og sydgående godsførende båter.
- ▶ Tre godstog per dag til Oslo og ett tog fem dager i uka til Trondheim.
- ▶ Om lag 60.000 tonn fraktes med ferge, 3.000 tonn med fly.
- ▶ Bodø er landsdelens nest største landingsplass for fisk.
- ▶ Innenfor en radius på 30 mil dekker Bodø to tredjedeler av Nord-Norges befolkning.

- i nord



NARVIK har Norges desidert største havn - regnet i millioner tonn tørrlast. I dag er det malmtransporten som dominerer. I morgen kan Narvik bli en viktig transportbrikke i en ny godskorridor mellom øst og vest. For et sammenhengende jernbanespor på over 7000 kilometer starter i sentral-Asia og ender på Narvik Havn. Herfra planlegges transport av store godsmengder til og fra Nord-Amerika, og dimensjonene er enorme:

Narvik havn er i gang med å utvide den såkalte Fagernes-kaia med 45.000 kvadratmeter, og da vil havna være i stand til å håndtere like mange containere som i dag transporteres over samtlige norske havner.



Godsbyen Narvik i tall:

- ▶ Totalt volum 15,5 millioner tonn, hvorav malmen utgjør vel 15,1 millioner tonn (2004).
- ▶ Mesteparten av godset kommer og går med jernbanen.
- ▶ Dypvannskaier og stor terminal.
- ▶ Tre kaiavsnitt på til sammen 1.700 meter inklusive LKABs tre kaier, Fagerneskaia, Nordkaia og Utstikker 1 og 2 til Narvik Havn.
- ▶ Containerpark med 42 tonns containerkran, mobile kraner og Ro-ro-rampe.
- ▶ Det mest trafikkerte knutepunkt i Nord-Norge.
- ▶ Ferdig utbygd vil Narvik havn kunne ta imot en halv million containere - tre ganger så mange containere som årlig transporteres over Oslo havn.

FOTO: Narvik Havn

Nasjonalt knutepunkt

BODØ: - Bodø er et av Norges mest kompakte og komplette godsknutepunkt. Det slår ordfører Odd Tore Fygle og prosjektleder Per-Gaute Pettersen i Team Bodø KF ubeskjedent fast i et bredt intervju med Jernbanemagasinet.

Tekst og foto: SVEIN ERIK BAKKEN

Og de to herrene mener fullt ut å kunne dokumentere sin påstand:

- Innen en radius på 500 meter finner du hos oss terminaler for jernbane, båt og bil, samt fryse-lager, lagerhotell og øvrige lagre. I tillegg er stamflyplassen kun tre km unna, hvor det også er muligheter for direkte lastning av gods fra båt til fly.

- Alle fire transporttilbudene ligger i gangavstand fra hverandre. Ikke minst er nærheten mellom jernbanen og havna tett, og store mengder gods håndteres på et forholdsvis lite område.

«Alle fire transporttilbudene ligger i gangavstand fra hverandre»

PER-GAUTE PETERSEN

- Containerne til Tollpost berører så vidt asfalten. Det viser at vi har et meget effektivt omlastingssystem. Det er ofte bare snakk om en time mellom båt-ankomst og tog-avgang og vice versa, forteller Pettersen, og ordfører Fygle supplerer:

Stolt

- Veldig mye av godset som kommer med jernbanen til Bodø, går videre på kjøp i det vi kaller forlengelsen av Nordlandsbanen, og

distribueres til store deler av landsdelen vår.

Ordføreren er stolt over at Bodø Havn er en av tre havner her til lands som både har status som nasjonalhavn, EØS-havn og fiske-rihavn.

- Bodø er det største knutepunktet for konvensjonelt gods i nord. Da er rene bulk- og industri-varer holdt utenfor. Vi er blant annet oppe i hele 50.000 containere i året. Det er flere enn Narvik i dag har. Oslo håndterer til sammenligning 200.000 på årsbasis, opplyser ordføreren.

«Fjordbyfella»

Bodø har ikke til hensikt å hvile på laurbærene. Dagens havn ble til gjennom et kjempeløft rundt 1980-tallet bygd ut til en skreddersydd og effektiv havn etter datidens godsløsninger.

- Nå trenger vi rett og slett å rydde og oppgradere hele havna, samt å bedre både infrastrukturen inne på terminalområdene og tilknyttingen til byen og riksveinettet.

- Vi må videre hindre at boligbygging eter seg inn på havna, slik at vi ikke går i «fjordbyfella» som en rekke havnebyer har gått i. Vi mener det både er billigere og bedre å utvikle andre deler av byens sjønære områder til boligbygging enn



OPPGRADERE: - Vi trenger å rydde og oppgradere hele havna, sier prosjektleder Per-Gaute Pettersen.

å flytte dagens terminaler med havn og jernbane, sier Pettersen.

Storstilt oppgradering

- Derfor har vi satt i gang et stort utviklingsprosjekt, opplyser Fygle. - I tillegg til rehabilitering og utvikling av dagens havn skal vi legge til rette for å utvikle nye havneområder.

- I første omgang er målet å gjøre dagens havn og terminalene mer effektive og moderne. Skal den nasjonale målsettingen om å flytte mer gods over fra vei til båt og bane lykkes, så må blant annet Bodø bli en enda viktigere godsby i framtiden.

- På lengre sikt er målet å posisjonere Bodø for en ny tid, når olje- og gassvirksomheten kommer i gang rett utenfor kysten her, sier en langsiktig ordfører, som kommer Jernbanemagasinet utsendte i forkjøpet:

Utfyller hverandre

- Mange forsøker å beskrive Bodø og Narvik som konkurrenter. Vi kan nok være konkurrenter, og konkurranse er sunt. Men etter



dere hele havna, samt å bedre infrastrukturen inne på terminalområdene og tilknytningen til byen og riksveinettet, sier

min mening utfyller vi hverandre og dekker delvis hver vår del av vår store landsdel.

– Du er ikke redd for at Bodø vil havne i skyggenes dal om den gigantiske øst-vest korridoren blir en realitet?

– Nei, det er jeg overhodet ikke redd for. De som skal ha eller levere gods, velger absolutt raskeste vei. Derfor vil Bodø ha sitt marked og Narvik vil ha sitt. I tillegg er den store, nye transportkorridoren et veldig spennende prosjekt som jeg virkelig håper blir en realitet og til gunst for Narvik.

Kjempeløft

Pettersen viser på sin side til at siden ARE-toget ble etablert, har det hele tiden vært vekst i frakt av gods på Nordlandsbanen. Han avviser derfor meget bestemt at Bodø vil havne i skyggen av en mulig transportkorridor mellom Kina og Amerika via Narvik.

– Det vil bli et kjempeløft for Narvik, regionen og for landsdelen. Dersom den blir realisert, vil Norge komme i sentrum for varestrømmen mellom Det fjerne østen og

USA. For oss vil det være lett å koble oss på denne nye transportkorridoren. I tillegg vil vi fortsatt ha sør – nord korridoren. Den vil bare bli styrket om Narvik lykkes.

Kjempe viktig

– Hvor viktig er og hva slags rolle har jernbanen for den videre utviklingen av Bodø som godsby?

– Den er kjempe viktig og helt sentral. Bodø som knutepunkt for gods bygges bare mer og mer ut. Men vi skal ikke så langt tilbake før det nærmest var snakk om å legge ned hele eller deler av Nordlandsbanen. En snakket seriøst om å la Mo i Rana bli den nye endestasjonen.

– I dag er Nordlandsbanen en godsbane som ruller og går. I siste Nasjonal transportplan ble koblingen mellom Nordlandsbanen og sjøen trukket fram som et eksempel til etterfølgelse.

Blomster

Pettersen og Fygle er enige om at frakt av gods er og blir grunnstammen på Nordlandsbanen. De to er også villige til å gi de politiske

myndighetene og Jernbaneverket blomster for arbeidet med å gjøre jernbanen til et godt redskap både for Bodø og resten av Nord-Norge. De er også enige om hva som kan gjøres enda bedre for å betjene Bodø og landsdelen.

– Det må raskest mulig gjøres de forbedringene som er nødvendige for at Nordlandsbanen blir en moderne og effektiv transportvei for personer og gods.

– Aller viktigst er å få fjernstyringen av hele banen på plass. Det er helt avgjørende både for kapasiteten, fleksibiliteten og punktligheten. Dernest er det viktig å få flere lange krysningsspor, bedre sikring mot ras og en generell opprustning av banen, avslutter ordfører Odd Tore Fygle og prosjektleder Per-Gaute Pettersen.



«Det største knutepunktet for konvensjonelt gods i nord»

ODD TORE FYGLE

svein.erik.bakken@jbv.no ►

Globalt knutepunkt

NARVIK: I løpet av få år kan Narvik bli et globalt godsknutepunkt for USA, Kina, EU, Russland og Kasakhstan. Det har både ordfører Olav S. Alstad og havnedirektør Rune J. Arnøy stor tro på. - Dette kan bli gigantisk, mener havnedirektøren.

Tekst og bilder: SVEIN ERIK BAKKEN

- Jernbanen er meget viktig for Narvik Havn, men uten de mulighetene som havna gir, hadde vi heller ikke hatt jernbane. Havna og jernbanen henger derfor uløselig sammen i Narvik, fortsetter Arnøy.

Takket være malmen i svensk Lappland er Narvik Norges desidert største havn regnet i millioner tonn tørrlast.

Jernbanen viktigere

- For Narvik er godstransporten et være eller et ikke-være, slår ordfører Alstad fast.

- Hvor viktig er jernbanen for den videre utviklingen av Narvik som godsby?

RUNE ARNØY

- Jernbanen er hovedpulsåra til Narvik. Skjærer vi av den, er denne byen nesten ikke liv laga.

- Vil jernbanen være hovedpulsåra i Narvik også for kommende generasjoner?

- Ja, helt klart. Jernbanen kommer til å få enda større betydning i framtiden enn den har hatt til nå. Vi er en del av det europeiske jernbanenettet, og vi kan bli en del av det russiske, kasakhstanske og det

kinesiske jernbanenettet, sier en optimistisk Narvik-ordfører, og havnedirektør Arnøy supplerer villig vekk:

Gigantisk

- Narvik er alt tegnet inn på det russiske jernbaneverkets kart. Og husk: Narvik er den eneste atlanterhavshavna for Sverige, Finland, Russland, Kasakhstan og Kina.

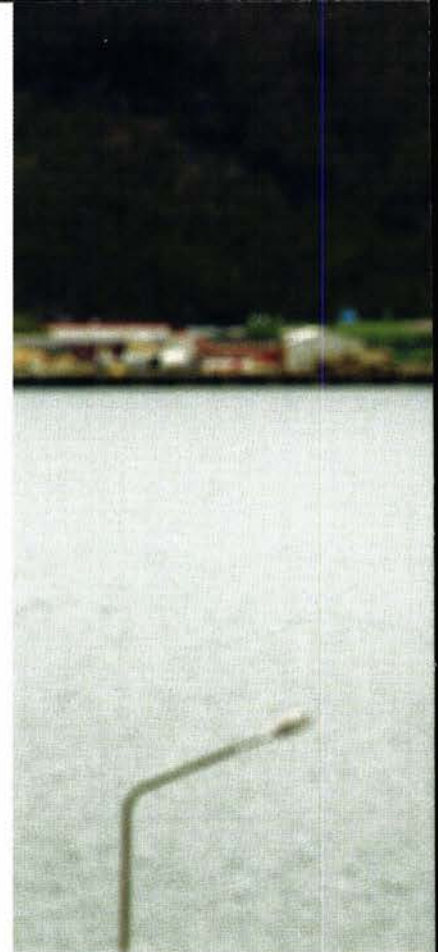
- I den andre enden av den framtidige transportkorridoren ligger USA med verdens største økonomi og konsum, og handelen mellom Kina og Russland bare øker og øker.

- Dersom vi lykkes med gjennomføringen av den planlagte ni måneders prøvetransporten og kan dokumentere at transportkorridoren fra Kina til USA og Canada fungerer, så er det ingen begrensning i hvor stort dette prosjektet kan bli. Det kan rett og slett bli gigantisk, og jeg tror absolutt at vi skal få det til, sier Arnøy.

Det er i Kina det skjer

- Et marked på to milliarder mennesker og den raskest voksende økonomien i verden må alle ta på alvor. Det er i Kina det skjer, sier Alstad, som ble invitert til en gjenvisitt til den kinesiske jernbaneministeren sist han var i Kina.

- Det å ha en direkte jernbane-



forbindelse med Kina er det faktisk ikke så mange land som har. Norge kan dermed bli et av få land med en slik forbindelse. Utnytter vi ikke den muligheten, begår vi en stor tabbe.

- Samtidig skal vi ikke glemme Russland. Det er en stormakt i transport av gods på jernbane. Trolig er det kun USA som har et mer effektivt jernbanesystem i verden.

- Det er heller ikke for ingenting at EU ser på Nordvest-Russland, med sine enorme naturressurser i form av mineraler, gass, olje, fisk og trevirke, som det mest interessante området i verden. Narvik kan også her bli en viktig transportbrikke.

Er i gang

Arnøy opplyser at Narvik havn alt er i gang med å utvide på Fagerneskaia med 45.000 kvadratmeter. Den nye containerhavna vil stå ferdig i løpet av tre år og er beregnet å koste om lag 200 millioner kroner.

- Da vil vi her i Narvik være i stand til å håndtere like mange containere som det i dag håndteres i hele Norge til sammen. Vi jobber parallelt med planer om en ytterligere utvidelse på flere hundre tusen kvadratmeter, men realiseringen ligger flere år fram i tid.

Narvik er alt tegnet inn på det russiske jernbaneverkets kart



GIGANTISK:
Den nye transportkorridoren kan rett og slett bli gigantisk, og jeg tror absolutt at vi skal få det til, sier havnesjef Rune Arnøy.

Utfyller hverandre

– Er Bodø en konkurrent til Narvik?

– Ja, absolutt, men også en samarbeidspartner. Jeg vil egentlig hevde det at Narvik og Bodø mer utfyller hverandre enn konkurrerer med hverandre, sier Arnøy, som får full støtte av ordføreren:

– Bodø er helt opplagt en samarbeidspartner.

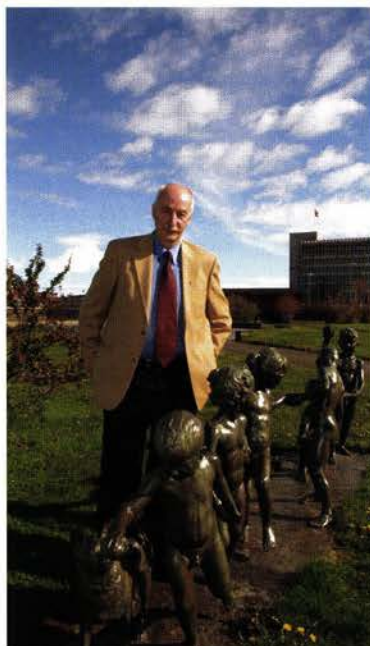
– Hvilke konsekvenser vil det få for Bodø og Tromsø som nasjonale havner om øst-vest-korridoren kommer på plass?

– Vi får håpe at de beholder sin status som nasjonale havner, og at vi i stedet får en internasjonal havnestatus; status som TETEN T-havn eller EU-havn. Det kan vi være godt fornøyd med.

Frieri

– Får vi til den planlagte gods-korridoren, så vil mitt frieri til havnedirektørene i Bodø og Tromsø være at vi går sammen om å opprette matebåter, såkalte «feeder», mellom Bodø og Narvik og mellom Tromsø og Narvik, sier Arnøy.

– En direkte linje må nødvendigvis konsentrere seg om ei havn for å oppnå full effektivitet. Derfor må vi bruke matebåter inn til det knutepunktet som Narvik blir i denne transportkorridoren. På den måten vil vi kunne utfylle hverandre på en



FOR FRAMTIDA: – Jernbanen kommer til å få enda større betydning for framtidige generasjoner enn den har hatt til nå, mener ordfører Olav S. Alstad.

utmerket måte til beste for næringslivet og samfunnet.

– Er det da en styrke at det er etablert to havner på hver side av Narvik med status som nasjonale havner med tanke på å gjøre denne korridoren enda mer attraktiv?

– Hvis vi klarer å samarbeide, så er det en styrke.

«Dit vannet er lavest»

– Hva betyr det for Narvik at det var Bodø og Tromsø som fikk status som nasjonale havner?

– Det å ha en status som nasjonal havn har til dags dato ikke betydd noen ting i form av økonomiske rammebetingelser, men det kan komme til å bety noe på lang sikt. For i framtiden er vi nødt til å tenke mer strategisk på hvordan en vil utvikle og prioritere transportsektoren og utbyggingen av vei, bane, farleder og knutepunkter, sier Arnøy, og ordfører Alstad følger opp:

– Egentlig tror jeg ikke det får noen konsekvenser i det hele tatt, sier han nesten før jeg får stilt spørsmålet ferdig.

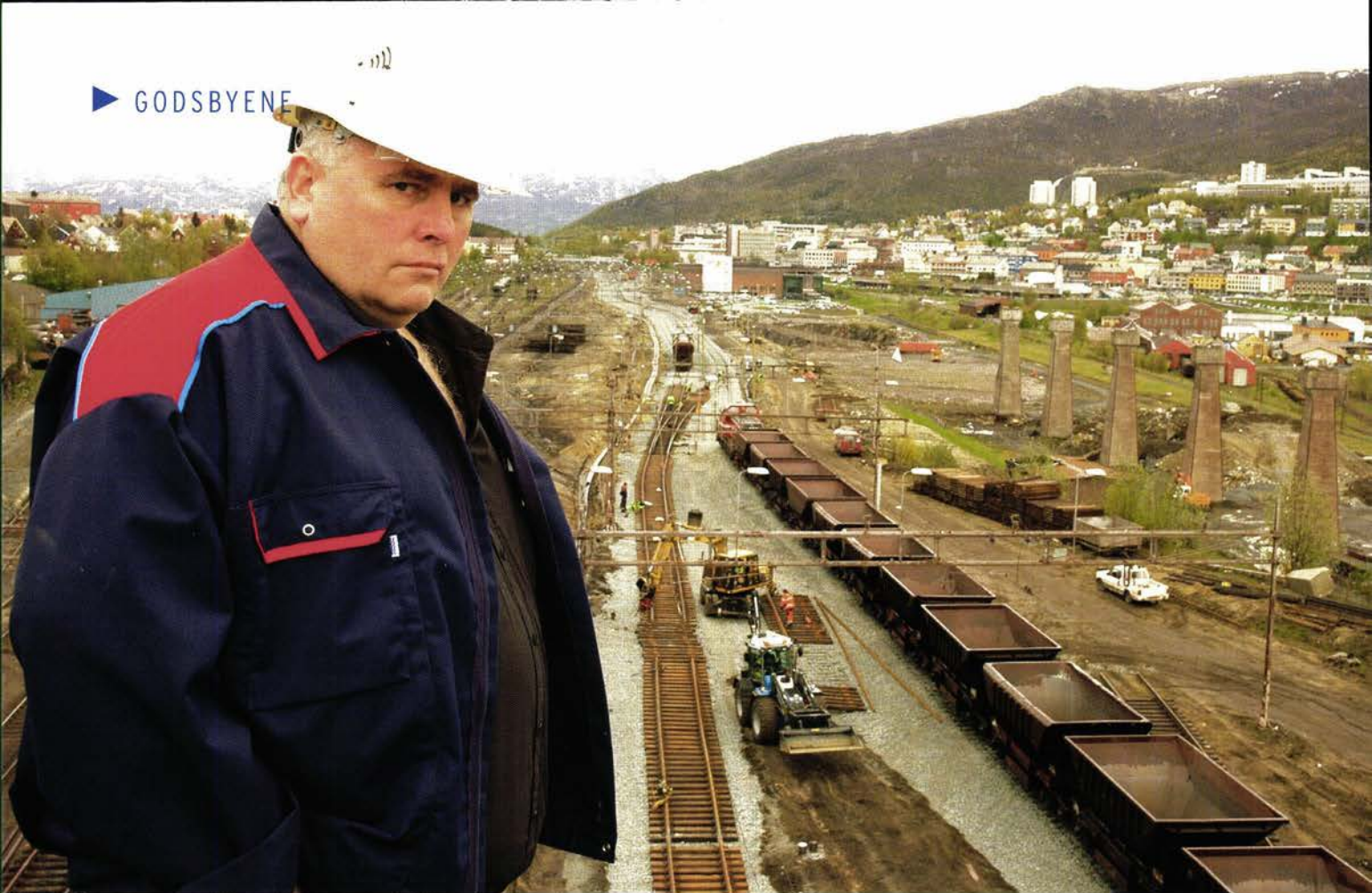
– Jeg vil si det slik: Vannet renner alltid ditt det er lavest. Vi må bare sørge for at vi er den beste

«Jernbanen er hovedpulsåra til Narvik»

og rimeligste havna. Da kommer transporten hit, og da spiller det ingen rolle hva en kaller havnen for. Da vil myndighetene se hvor trafikken går, og der trafikken kommer, der må en investere. Så enkelt er det, avslutter ordfører Olav S. Alstad.

OLAV S. ALSTAD

svein.erik.bakken@jbv.no ►



NY MALMHAVN: Under den nye banegården vil de 13 siloene med plass til malm til rundt 25 bulkskip på 70.000 tonn ligge, sier prosjektleder Paul Larsen i LKAB.

Den nye malmhavna

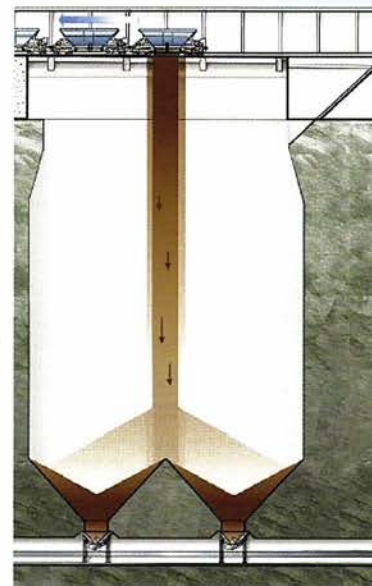
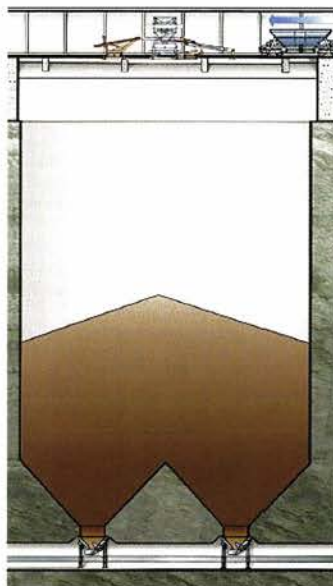
- Prosjektert til om lag 700 millioner kroner.
- Består av 12 store og en mindre silo.
- Siloene blir 70 meter dype og måler 38 meter i diameter.
- Hver silo vil fylle to bulkskip på 70.000 tonn eller 20 malmtog.
- Prosjektet skal behandles i styret i løpet av høsten.
- Byggestart er planlagt før nyttår og ferdigstilling sommeren 2008.
- Ny banegård til 20 millioner kroner.
- På den nye banegården gikk det med like mye pukk som til å bygge en vanlig norsk flyplass.

I SILO: Fra sommeren 2008 vil malmen bli losset i 70 meter dype siloer. Hver silo fyller to bulkskip eller 20 malmtog ...

ILLUSTRASJON: LKAB

Narvik Ny struktur lossning
ett tagsått (08 vagnar)

Lossningsstage 2



Putter malmen i siloer

NARVIK: LKAB går nye veier og har planene klare for en ny malmhavn til om lag 700 millioner kroner bestående av 12 gigantiske siloer. - Målet er en mer effektiv og miljøvennlig håndtering av malmen, sier prosjektleder Paul Larsen.

Tekst og foto: SVEIN ERIK BAKKEN

LKAB har alt gjort en rekke forbedringer. - Blant annet har vi bygd ny banegård for 30 tonn aksellast til 20 millioner kroner. Flyttingen av banegården er nettopp for å legge forholdene til rette for den nye malmterminalen, der siloene skal ligge under den nye banegården. Banegården med inntil 17 spor er dermed erstattet av fire spor som skal benyttes mens det nye malmanlegget blir bygget.

Unik

- Opplegget med bruk av siloer i håndtering av malm er ikke gjort før. Dette er helt klart en nyvinning som vi har utviklet sjøl etter å ha vurdert en 10-12 ulike løsninger.

- Det viktigste for oss er å få en mer effektiv håndtering av malmen.

Det vil bety en halvering av kostnadene og utgjør om lag 100 millioner kroner i året. I tillegg er løsningen med siloer miljømessig gunstig både for arbeidsmiljøet og ikke minst for befolkningen i Narvik.

Baksiden

- Medaljens bakside er at om lag 120 av dagens arbeidsstokk på rundt 220 blir overtallige. Dette er likevel et prosjekt som alle er enige om er den riktige veien å gå. LKAB har lagt alt til rette så ingen blir oppsagt.

Ordfører Olav S. Alstad beklager tapet av arbeidsplasser, men har samtidig stor forståelse for at LKAB har behov for å effektivisere driften og stor tro på nye arbeidsplasser innen transport og logistikk i fremtiden. - Dette kombinert med

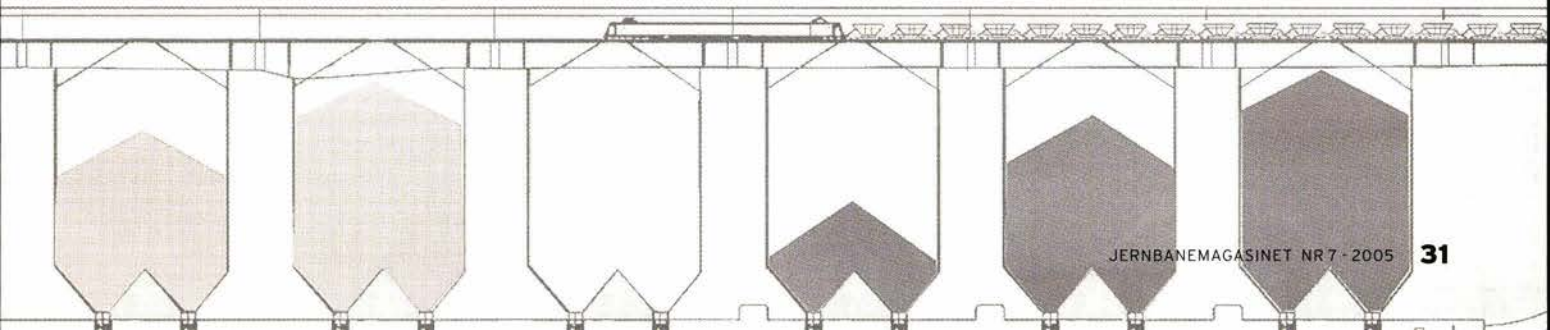
mer miljøvennlig drift, blir en vinn-vinn-situasjon både for byen og LKAB, mener ordføreren.

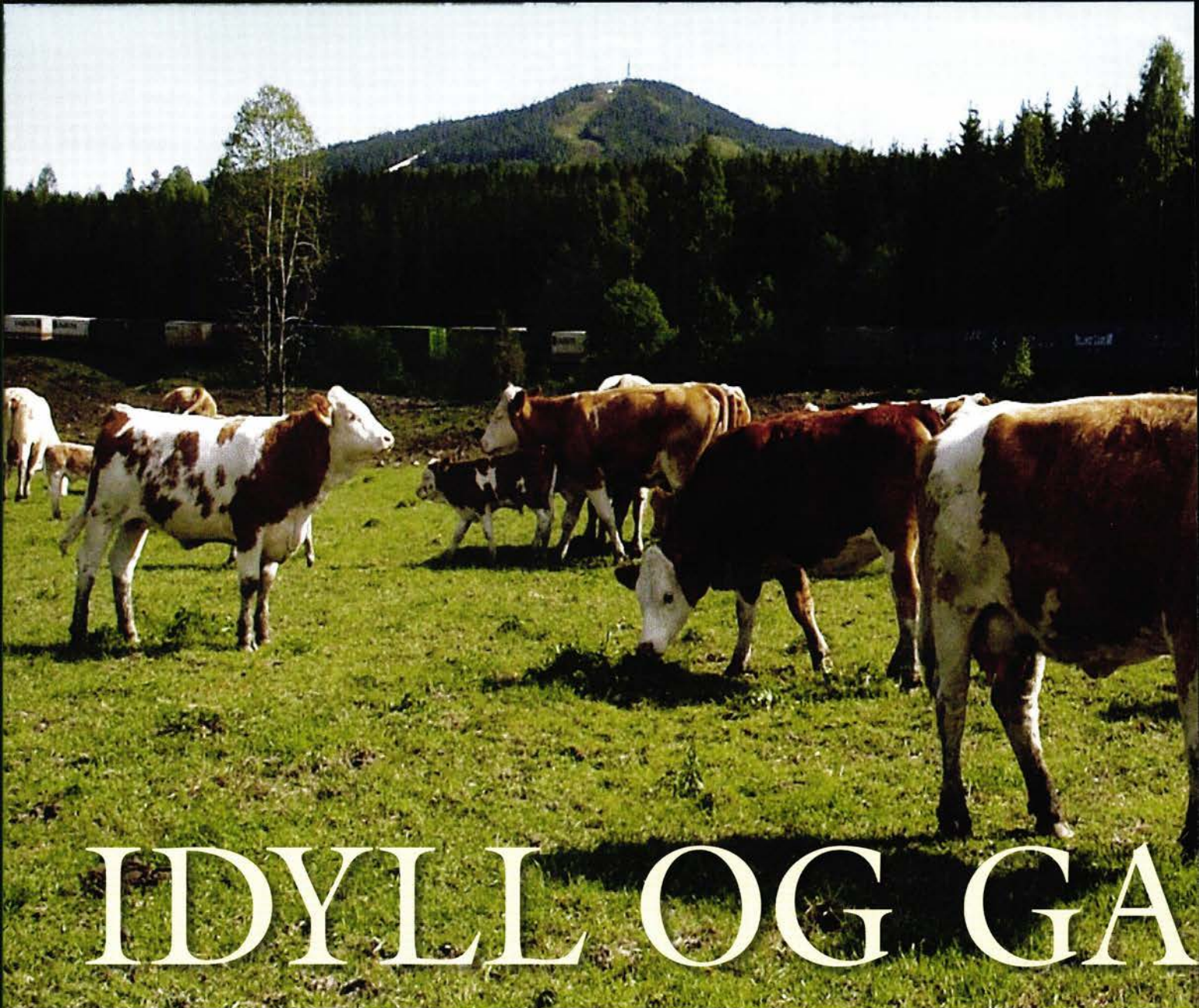
Full drift

- Vi hadde ikke så mye som ti minutters stopp i virksomheten på malmhavna i forbindelse med byggingen av den nye banegården. Det skal vi heller ikke ha i de om lag to og et halvt årene som byggingen av den nye malmterminalen skal foregå.

- Den gamle banegården vil bli beholdt intakt under byggingen, men så snart den nye malmterminalen er tatt i bruk, vil vi rive den gamle og frigjøre store arealer til annen virksomhet, avslutter prosjektleder Paul Larsen.

svein.erik.bakken@jbv.no





IDYLL OG GA

CONTAINER I KULTURBEITE: Linjegods og Tollpost Globe dukker opp blant beitende kuer og okser.



FRA MARKA: Oslo-elever har vært et døgn i Nordmarka og bruker toget slik generasjoner har gjort før dem.

Samferdselsminister Toril Skogsholm gjør Gjøvik-banen historisk ved å innføre konkurranse om togpassasjerene på 128 år gamle spor. Jernbanemagasinet har tatt Gjøvik-banen nærmere i øyesyn - gjennom fotosøkeren.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

Etter to timers reise fra Oslo over Hadeland og Toten fremstår Gjøvikbanen som en nostalgisk berg- og dalbane fra en svunnet storhetstid. En tid da toget tok den tiden det tok, og jernbanestasjonen var verdens sentrum.

Ved foten av Varingskollen i Nittedal nyter beitende kuer tilværelsen mens 28 containervogner

fra Bergen passerer revy. På Stryken holdes friluftstradisjonene i hevd. En skoleklasse fra Oslo entrer toget etter overnattingstur i Nordmarka.

Et travelt diesellokomotiv bryter stillheten. For strekningen Oslo-Roa er forsterket som en del av godsbanen mellom Østlandet og Vestlandet.

Fra Roa snirkler BFM 70-togene seg nordover gjennom frodige Hadeland med en snittfart på 60 km/t. Banen klatrer opp i 495 meters



MLE SPOR



DRAGESTIL: En romslig, toetasjes stasjonsbygning på Lunner vitner om plassbehovet for 100 år siden.

høyde til Kutjern og fortsetter øst for Randsfjorden og utsiktspunktet Bleiken stasjon.

Ni staselige stasjonsbygninger fra 1900 – 1902 vitner om tiden da det ypperste innen arkitektur fikk sitt uttrykk på jernbanen. Arkitektene Paul og Paul Armin Due (far og sønn) har satt monumentale spor etter seg.

Mellom all nedgrodd og ufrisert nostalgisk sjarmer dukker flere perler av godt vedlikeholdte stasjoner frem.

«Gjøvik» er fremdeles endestasjonen på en sidebane fra Roa – en drøy dagpendlertur på to timer fra hovedstaden.

oyg@jv.no



RØYK: Eksosen fra diesellok gir assosiasjoner til damplokene som forsvant da Gjøvikbanen ble elektrifisert tidlig på 60-tallet.



PÅ GJENGRODDE SPOR: *Det vokser godt langs Gjøvikbanen.*



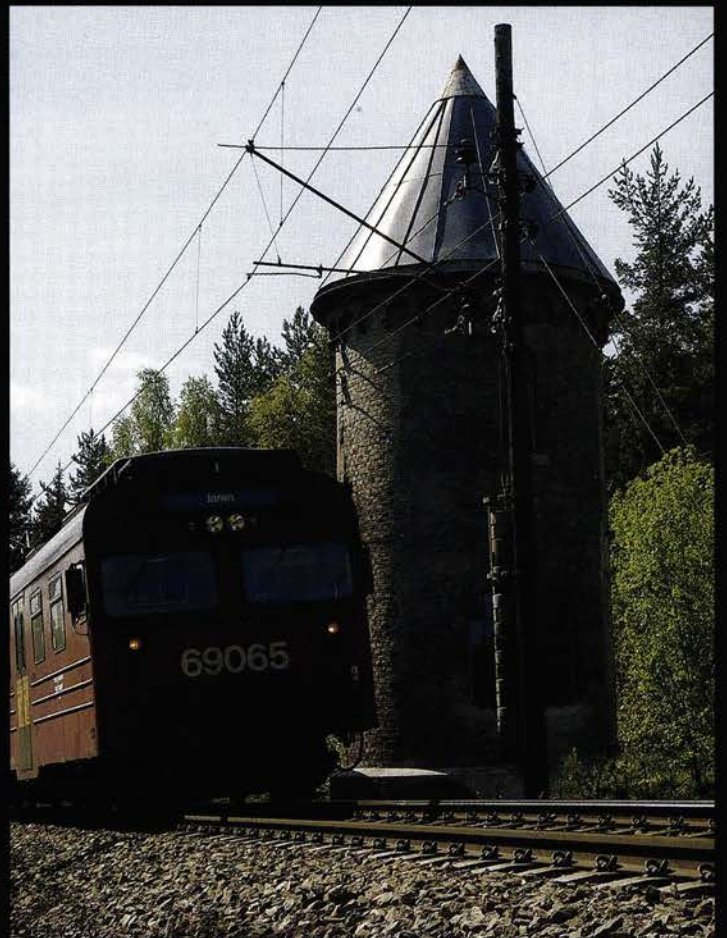
PERLE: Blant godt vedlikeholdte perler på Gjøvikbanen dukker Bleiken stasjon opp. Kneisende 355 meter over havet gir utsikten over Randsfjorden en befriende følelse.



SIGNAL: I Gruatunnelen henger KL-montør Per Kristian Lyngen (t.h) og sikkerhetsmann Erling Mathisen opp antenne for ny GSM-R togradio.



NATTSKIFT: Det er bektisk på nattskift. I løpet av tre timer, mellom siste natt-tog og første morgentog, skal oppdraget utføres.



DAMP: Vanntårnet på Stryken stammer fra en tid da bestekrefter ble utviklet av damp.

- Stig inn og spenn deg fast, byr Laila Grønbakken. Hun fisker frem matchende solbriller i samme knallrøde lakk som det rålekre kjøretøyet. Vi smetter ut i travle Grensen i lav høyde, mellom sporveisbusser og lettskremte handledamer på bytur.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE



MØTE MED

Laila Grønbakken (53), k

Fartsglad kult



VIKTIG: Musikken har vært en viktig del av Lailas liv siden hun begynte i skolekorpsset som tiåring.

Et blondt fyrververki av ei dame er i sitt ess allerede før vi er ute av garasjen. Mens jeg tviholder på kamera, objektiver og annet løsøre, tilbakelegger Laila Grønbakken effektivt lyskryss og humpete bygater. 50-soner, rundkjøringer, Ring 3 og Sinsenkrysset forsvinner i et frydefullt tempo.

I konkurranse med slik skyss til Lunner vil vel Torild Skogsholm og Gjøvikbanen for evig og alltid komme til kort, funderer vi for oss selv.

- Ta på deg denne capsen så du

ikke blir svidd, anbefaler en cabrollet-frelst Laila Grønbakken og fisker frem ikke mindre enn tre caps fra hanskerommet, enda bilen bare har plass til to! Det blafrer foruroligende i journalistblokk og linsepapir inntil sjåføren har fått kledd oss opp og spent oss fast for kjøreturen nordover ...

Lykkelig

- Jeg husker hvor ubeskrivelig lykkelig jeg var da jeg som 18-åring fikk jobb på jernbanen, hvor både pappa og en onkel jobbet. Bestefar

var med på å bygge Bergensbanen. Så i vår familie var det å få jobb på jernbanen synonymt med en sikker og spennende fremtid, med muligheter kun begrenset av egen tiltakslust og initiativ.

- Med mann som også hadde jobb i NSB, var det neppe mulig å knytte sterkere bånd til jernbanen, smiler Laila. - Den 10.juni hadde jeg 36-årsjubileum som jernbaneansatt. Huttetu som tida flyer!

- Min andre familie

- Da jeg begynte på Statistisk kon-



I FARTA: Med Laila bak rattet kommer Torild Skogsholm og Gjøvikbanen til kort tur retur Lunner.

sulent i stabsavdelingen

urspredere

tor i NSB Oslo Distrikt i 1969, skulle sekretærer gå i halvlangt skjørt. Bukser var uhørt!

For ei ungjente fra Hadeland ble overgangen fra skole til jobb i lag med fine damer – som hadde vært i fast sekretærjobb i hele fem år – litt av en overgang. De første årene var det fem og en halv dagers dagers uke, med jobb annenhver lørdag.

– En sekretær måtte si «De» til sjefen, og det tok litt tid å lære! Det ligger nok lettere for meg å si «Steinar» og «Ole» enn De. Så

utviklingen fra en svært formell omgangsform til dagens uformelle, passer meg godt, vedgår Laila Grønbakken.

Laila kan likevel ikke få fullrost miljøet i gode gamle NSB: – Jeg fikk raskt gode kolleger som jeg siden har betraktet som min andre familie, forteller hun.

Gullkantet tilbud

På 70-tallet hun mulighet til å begynne på arkivet, som på den tiden holdt til på gamle Oslo Ø. Senere ble det innflytting i nye

DA-bygget på Oslo S.

– Jeg hadde fryktelig lyst til å ta de samme fag som mine yngre kolleger hadde og jobbet meg gjennom 9.klasse-pensum hjemme på kjøkkenbenken i løpet av en sommer. Å få ta eksamen på videregående med full lønn fra NSB var et gullkantet tilbud som ga meg svært mye. Etterpå fortsatte jeg med ett interessant år på BI.

Tragedien

1996 ble et dramatisk år. I en ufatelig flykatastrofe utenfor Long

«Verdien av en sommertur eller et julebord kan ikke overvurderes!»

” Det ligger nok lettere for meg å si «Steinar» og «Ole» enn *De*

Island i New York mistet hun sønnen Lars.

Lars ble 22 år.

– Vi hadde vært aktive sammen både i musikken og teatergruppa hjemme, og det ble tøft å komme tilbake både i jobb og sosialt etterpå, forteller Laila mens vi står og betrakter portrettet av Lars. Han skulle på sitt livs musikkturné etter å ha begynt som ekspeditør i NSBs billettsalg på Oslo S.

– Takket være et nettverk av teatervenner, musikervenner og gode kolleger som jeg kunne dele min fortvilelse med, klarte jeg å komme tilbake i jobb relativt raskt. Og det gjorde godt.

«Jeg husker hvor ubeskrivelig lykkelig jeg var da jeg som 18-åring fikk jobb på jernbanen

– De som kjenner meg, vet jo at jeg har et lyst sinn, og et godt humør. Hva et nettverk og gode kolleger kan bety, går kanskje ikke opp for oss før

sorgen og de vanskelige dagene i livet rammer oss.

Limet

– Da delingen av NSB var besluttet, måtte jeg velge mellom NSB og Jernbaneverket. Jernbaneverket syntes umiddelbart å være det tryggeste alternativet, så ble det det.

Flyttingen fra Pilestredet til Stortorvet måtte markeres, og Laila ble selvfølgelig med i festkomiteen.

– Det sosiale limet er så viktig for samhold og trivsel, særlig i en ung organisasjon. Ledelsen vår kan godt tenke litt mer på «limet» i Jernbaneverket, oppfordrer Laila.

Musikk og teater

Laila er innom i hjemmet på Harestua for å hente valthornet sitt. Sammen med korpsvenner i Lunner Musikkforening forbereder hun seg



I KOSEKROKEN: I Sørenggutua i Lunner på Hadeland venter pus «Emil» på mor på kos.

til en musikalsk overraskelse under et forestående bryllup i korpsmiljøet noen dager senere.

– Musikken er blitt en viktig del av mitt liv. Jeg begynte i skolekorpsset hjemme da jeg var ti og kom med i Jernbanemusikken i 1971.

Laila ønsker seg at korpsene, både som kulturformidlere og som et miljø av jernbanefolk, blir engasjert og brukt oftere.

– Kveldene i så vel korpsset som Lunner Revy- og Teatergruppe gir meg masse overskudd.

– Når vi skaper noe sammen og attpåtil samler fulle hus etter forestilling, har vi det vanvittig moro og glemmer tiden under øving og forberedelser til den forløsende premieren, smiler energibunten. Hun har stått sentralt i oppsetning av «Bør Børson jr.», «Spellemann på

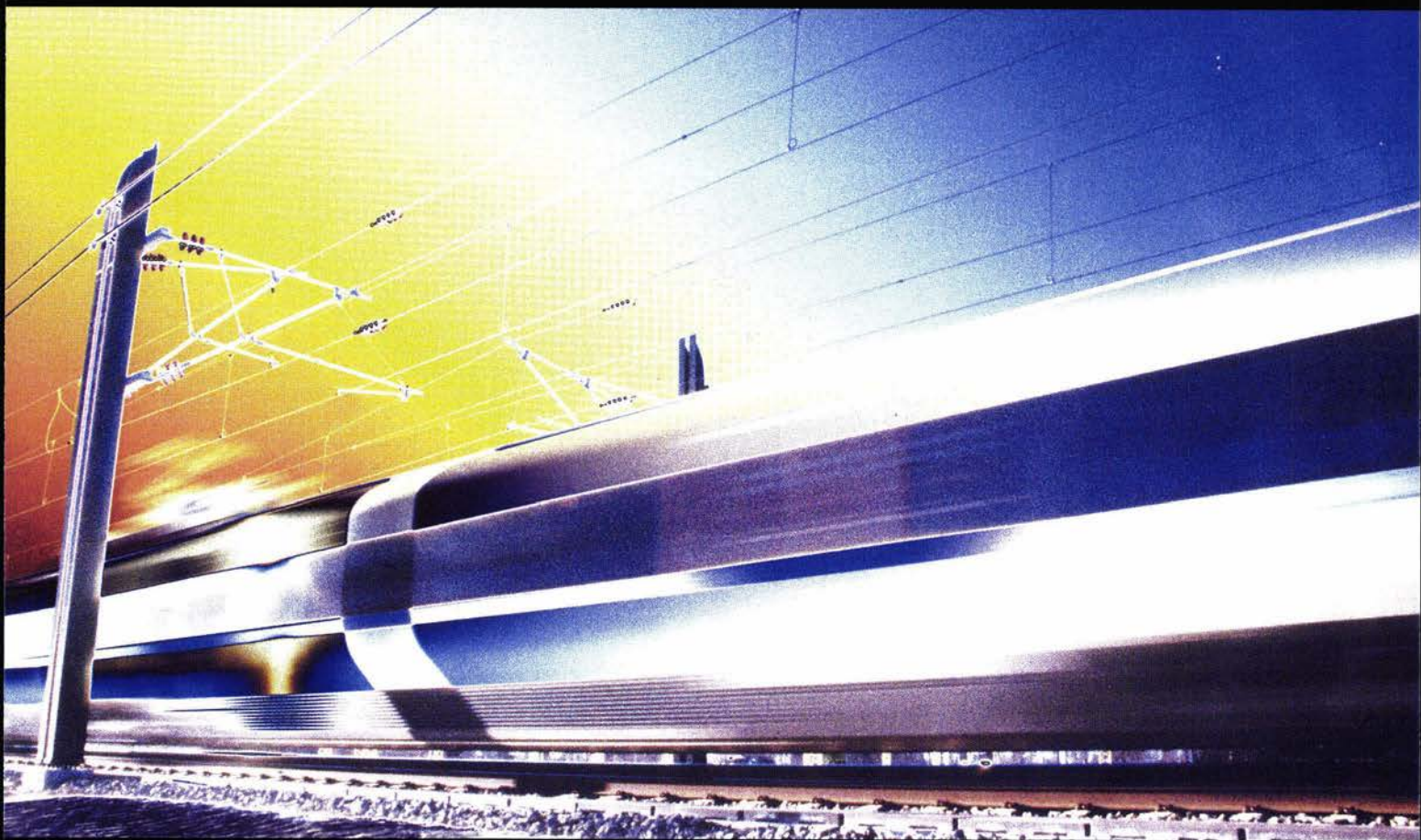
taket», «Folk og røvere i Kardemommeby», «Trost i taklampa» og «CHESS» ved nyttårstider.

Ustoppelig

Kulturarbeideren fra Lunner lar seg ikke stoppe når hun har fått en ide. Da mor i år fylte 90 år, fikk hun bursdagshilsen av NRK Dagsrevyen med Einar Lunde som programleder. Reporter var Laila Grønbacken. Hennes skøyeraktige intervjurunde med dyptpløyende spørsmål og ferdigskrevne manus for både Carl I. Hagen, lensmannen og ordføreren ble «direktesendt» på storskjerm i kinoen om bord på Color Fantasy – med jubilanten på plass i stort overraskelsesselskap. Kort oppsummert: Laila i et nøtteskall!

oyg@jbv.no

Svissj



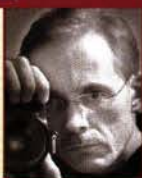
MITT JERNBANEKONST

NAVN: Robert Lund (43)

TITTEL: Lokfører (NSB)

KAMERA: Canon EOS

BOR: Drøbak



Bildet er tatt med Canon EOS 1,20 mm objektiv og 1/10 sekund lukkertid på Fuji Sensia lysbildefilm. Det er senere scannet og bearbeidet i Photoshop.

Bildet fikk andreplass i det norske jernbanemesterskapet i foto i klassen for fargepapir/jernbanemotiv 2005.



FRAMTIDA: «Jernbanen er framtidens moderne og miljøvennlige transportform,» skriver månedens gjesteskribent.

Jernbanevalg 2005

Høstens stortingsvalg blir et skjebnevalg for jernbanen. Skal en ny, rødgrønn regjering få mulighet til å vise at jernbanen er det moderne og miljøvennlige framkomstmidlet for framtida, eller skal jernbanen forvitte og privatiseres?

Det finnes haugevis av gode argumenter for en kraftig satsing på jernbanen. Mange av dem handler om miljø. La meg nevne noen:

- ▶ Jernbanen er framtidens moderne og miljøvennlige transportform. Jernbanetransport forurenser ikke og krever lite plass.
- ▶ Skal vi redusere utslippene av farlige klimagasser som CO₂,

må vi satse på jernbane. Toget slipper ikke ut klimagasser.

- ▶ En biltur krever fire ganger så mye energi som en reise med jernbanen. Det gjør jernbanen miljøvennlig.
- ▶ Jernbanen er utrolig plasseffektiv. En dobbeltsporet jernbane kan frakte dobbelt så mange passasjerer som en firefelts motorvei.
- ▶ Jernbanen bidrar ikke til luftforurensning. Alle de store byene i Norge sliter med for høy luftforurensning. Hvis flere kunne reise til og fra byen med jernbane, ville forurensningen vært mye mindre.

Vi vil at det skal bli mye enklere for folk å være miljøvennlig i hverdagen, og økt jernbanesatsing er miljøvern. Derfor vil vi at det skal være enkelt og effektivt å velge toget framfor bilen. Skal vi klare det, må togtilbudet bli mye bedre mange steder.

Utfordringene for jernbanens infrastruktur er store. Mesteparten av det norske jernbanenettet ligger slik det ble bygget for 100-150 år siden. At vi har et etterslep på utviklingen av jernbanenettet, er tydeliggjort av at Norge er europamester både i andel enkeltsporede strekninger og utnyttelse av infrastrukturen. Hele 95 prosent av jernbanenettet i Norge har enkeltspor. Hvis vi fortsetter med opprustningen av jernbanen i det tempoet vi har nå, vil det ta 100 år å fornye det norske jernbanenettet. Det kan vi ikke være bekjent av. Nå er det rett og slett jernbanen sin tur til å få de tunge investeringene.

I Sverige bruker nå myndighetene to kroner på jernbanen for hver krone de bruker på motorveier. Denne satsingen står de svenske sosialdemokratene, SV sitt søsterparti «Vänsterpartiet» og miljøpartiet «De Grønne» bak. Den rødgrønne alliansen i Sverige

MÅNEDENS GJEST

NAVN: Heidi Sørensen
TITTEL: Stortingsrepresentant for Sosialistisk Venstreparti





FOTO: RUNE FOSSUM

klarte å snu utviklingen og skape et stort løft for jernbanen, som allerede har gitt resultater. Vi ønsker å gjøre det samme. SV sitt fremste mål for jernbanesatsingen er at for hver krone som investeres i stamveier i Norge, skal vi bruke to kroner på å modernisere jernbanen.

Hansken er tatt!

Satser vi på høyhastighetstog og utbedring av infrastrukturen, kan vi snart reise togstrekningene Oslo-Hamar, Oslo-Fredrikstad og Oslo-Tønsberg på 50 minutter. Dette skrev NSB-direktør Einar Enger i en kronikk i Dagbladet nylig. NSB-direktøren etterlyste at noen partier ville ta opp jernbanehansken. Hansken er herved tatt.

Enger understreker betydningen av de nye dobbeltsporutbyggingene rundt Oslo, og det er SV helt enig i. Mellom Asker og Oslo bygges det nå nye dobbeltspor, men mellom Oslo og Ski er alt ennå på planstadiet. Nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski står derfor høyst på lista over tiltak som må iverksettes for å modernisere jernbanen i Norge.

Regjeringen har sagt at all togtrafikk i Norge skal ut på anbud og

konkurransesettes. SV tror ikke dette vil styrke jernbanens posisjon i Norge. Kombinasjonen av gamle jernbanespor og konkurransesetting er ingen heldig kombinasjon.

SV er ikke redd for konkurranse. Jernbanen konkurrerer hver eneste dag, spesielt mot bil- og flytrafikk. Det er denne konkurransen vi vil at jernbanen skal vinne.

Full fart inn i framtida!

Bygger vi bedre jernbaner, kan togene øke farten kraftig. Mange jernbanestrekninger trafikkeres i dag av moderne togsett som kan kjøre raskt. Problemet er at jernbanen de kjører på, ikke tåler høy fart. Situasjonen er enkelte steder så vanskelig at det kan oppleves som å kjøre Ferrari på en skogsbilvei. Ferrarien får neppe vist hva den er god for!

I Norge flyr vi mer innenriks enn i de fleste andre land i verden, og strekningene vi flyr, er Oslo-Trondheim, Oslo-Bergen og Oslo-Stavanger, alle strekninger hvor toget kan bli et godt alternativ. Hver dag flyr det faktisk like mange passasjerer mellom Haugesund/Bergen og Oslo som det flyr mellom New York og Washington D.C!

Toget konkurrerer med flyet i

Sør-Norge, en konkurranse som fra et miljøsynspunkt dessverre har gått i flyets favør. Strekningene Oslo-Bergen og Oslo-Trondheim er strekninger som er under 600 km, og som i framtida bør bli naturlige høyhastighetsstrekninger. Klarer jernbanen å tilby reisetider som konkurrerer med effektiv reisetid med fly, slik situasjonen er på strekningen mellom Gøteborg og Stockholm, velger folk toget.

Det vil folk gjøre i Norge også. Når togtilbudet blir bedre, øker antallet togpassasjerer. I fjor hadde NSB for eksempel en økning i antallet reisende på hele 23 prosent på strekningen Oslo-Halden. SV går inn for å bruke tre milliarder kroner mer i året på å ruste opp jernbanen enn det som brukes i dag. Det trenger vi om jernbanen skal bli det moderne og miljøvennlige transportmidlet for framtida. Men for å få til dette må vi ha en ny regjering, og uten et sterkt SV i denne regjeringen, blir det heller ingen jernbanesatsing. Godt jernbanevalg.

«En biltur krever fire ganger så mye energi som en reise med jernbanen».

Utrolige togreiser

JAVA: Adi sitter på perrongen og leser om engelsk fotball i en indonesisk sportsavis. Han kikker vennlig forundrende opp og ser en småstresset, engelsklignende europeer med et rådyrt Nikon-kamera rundt halsen.

Tekst og foto: SVEIN ERIK BAKKEN

Vi er på stasjonen i Yogyakarta på Midt-Java og venter spent på toget og jomfruturen med den indonesiske jernbanen.

Topp service

Så langt har alt vært fryd og gammen. En meget hyggelig og hjelpsom hotellvert hjalp oss dagen i forveien med å finne ut når toget til Bandung gikk, og han skaffet oss billetter.



I tillegg informerte han om hvilke hoteller vi kunne velge mellom i Bandung. Vi valgte det han anbefalte, og han ordnet med bestilling av rom og henting på stasjonen. Og sjølsagt stilte han hotellets bil til disposisjon for oss, så vi kom oss behagelig fram til stasjonen i god tid. Snakk om service!

Men vår hjelpsomme hotellvert

var ikke alene om å være hyggelig og hjelpsom. Med et par unntak var alle folkene vi møtte på Java, meget vennlige og hjelpsomme.

Rent og eksotisk

Yogyakarta er en by med litt flere innbyggere enn Oslo. Stasjonen er derfor ganske stor, med massevis av folk, handel og ymse virksomhet. Overalt var det reint og ryddig. Det sørget et rikelig antall jernbanepersonell med koster innen kort rekkevidde for.

Flere stasjoner seinere viste at Yogyakarta ikke var noe enestående tilfelle. I all hovedsak var stasjonene ryddige og reine sjøl om mange hadde sett bedre tider på grunn av manglende vedlikehold.

60 prosent ledige

Adi sitter derfor i sine skitne og fillete klær på børstereine keramikkliser. Grunnen til at han sitter og leser sport midt på blanke formiddagen, er at han er arbeidsledig. Den skjebnen deler han med flere titalls millioner indonesiere.

Adi prøver å overleve på å samle flasker og bokser i en stor, svart plastsekk. Den står pent plassert innenfor gjerdet som skal stenge folk ute fra sporene. Et forbud som verken Adi eller andre bryr seg om å respektere.

Bananer på rekke og rad

Hva de andre titalls millioner arbeidsledige gjør, vet vi ikke, men

utrolig mange forsøker å selge et eller annet eller tilby sine tjenester.

Fortauene i byene og veikantene på landsbygda er ofte overfylte av primitive salgsboder. Ofte selger de et produkt, for eksempel bananer. Mange ganger var det uendelige rekker med boder der alle solgte bananer eller et eller annet billig. Og kjøperne var det ofte langt mellom.

Solskjærs-land

Adi og jeg stotrer sammen på hvert vårt dårlige engelsk. Jeg får fortalt ham at jeg kommer fra Gunnar Solskjærs land, og svarer så ærlig som jeg kan ja og nei på hans enkle, men menneskelig spørsmål, som om jeg er gift, er kristen, har barn og om jeg røyker og drikker alkohol.

Han forteller at han ikke er gift – ennå. Han er muslim, drikker ikke alkohol, men tar seg en røyk. Så kommer toget som jeg skal forevige. Da vi er vel på plass etter at hjelpende hender har fått all bagasjen vår om bord, kommer Adi forbi utenfor og vinker farvel og sier god tur til oss. Vi er klare for den første, store togturen.

Forsinket

Rundt tjue minutter forsinket glir vi ut av stasjonen og ser med stor forventning fram mot en åtte timers tur til jernbanehovedstaden i Indonesia, Bandung, som er vårt første



STAPP FULLT: På de nye japanske pendlertogene og på langdistansetogene var det luftkjøling og bra standard, men på tredje klasse var det stapp fullt og glovarmt.

mål på togreisen. Strekningen er på om lag 40 mil. Det gav en gjennomsnittsfart på rundt 50 km/t, så fort gikk det ikke.

Vi er om bord på et tog med såkalt «Eksekutivklasse», som det

indonesiske jernbaneselskap til tider har hatt stor suksess med siden de tok det i bruk i 1997.

Vi finner oss spente til rette og sitter i rimelig komfortable, men litt slitte stoler og kikker nysgjerrig

både på medpassasjerer og folkelivet langs jernbanelinja.

På vår to ukers reise på Java rakk vi aldri å venne oss til alle menneskene som vandret i og ved siden av sporene, og det myldrende, ►



STJERNESMELLER: En tre-fire skikkelige stjernesmeller i frontruta, men vår lokfører og hans assistent klarte å bringe oss trygt fram til Jakarta.



PÅ HEKTA: Takket være vaktene på planovergangen ble toget stoppet, og alt gikk bra da denne Mercedesen ble for lav og ikke klarte å komme seg over ved egen hjelp.



ROCK'N ROLL: Før avgang underholdt e

- ▶ tette folkelivet og bosetningen tett på skinnegangen.

Nesten sjølforsynt

Etter hvert tynnes byen ut. Rismarkene blir flere og flere og større og større. Snart tar endeløse rismarker over, bare avbrutt av små landsbyer.

Vi forstår litt mer av hvorfor Indonesia klarte å være sjølforsynt med mat, selv da landet midt på 1990-tallet passerte 210 millioner innbyggere.

Java er et av de mest fruktbare jordbruksområder i verden. Med sitt meget vekstvennlige klima, rikelig med nedbør og et jordsmonn som i millioner av år er blitt tilført store mengder med mineraler fra øyas mange vulkaner, kan javanerne høste store avlinger med ris tre ganger i året.

Spe på lønna

Straks vi kom utenfor byene, ble områdene langs jernbanen brukt til beiting og til dyrking av fôr og grønnsaker. Hvert gresstrå helt inn til skinnene ble tatt godt vare på.

Det var de ansatte på jernbanen som hadde lov til å dyrke disse arealene for å kunne spe på lønna, ei lønn som var lav også etter indonesiske forhold.

Servering hele tiden

Selv om Javas rismarker metter millioner av mennesker, ble ikke vi mette der vi både ristet og humpet av gårde. Ikke så rart kanskje, da baneunderbyggingen naturlig nok kun besto av hardpakket jord, for her var det milevis til stein og fjell.

«Eksekutivtogene» har ingen trillevogner eller restauranter, men det skulle det snart vise seg at vi

ikke kom til å savne. Under hele turen kom servitører med den ene retten etter den andre, og den som først slo til, fikk maten der og da. Det var derfor ingen grunn til verken å savne vått eller tørt, og maten på toget var som ellers i Indonesia velsmakende og god.

I loket

Den siste togturen gikk på Indonesias første elektrifiserte dobbeltsporede bane mellom Bogor og Jakarta. Via masse velvillig hjelp på stasjonen i Bogor fikk vi lov til å ta turen sammen med lokførerne.

Den lokale sjefen for lokførerne, Sukasno, sørget for at vi fikk den nødvendige, skriftlige tillatelsen. Ikke nok med det, Sukasnos meget hyggelige nestsjef stilte for sikkerhets skyld opp personlig og tok turen sammen med oss.



band med god, gammel rock'n roll.



FLOMMET OVER: På tross av voktere, bomber, lyd og lyssignaler, så flommet planovergangene i byene over av folk og kjøretøyer foran nesa på toget vårt.



BEVOKTET: Hele 1.145 av Indonesias 8.385 planoverganger er bevoktet døgnet rundt.

Rock'n Roll

Om tidligere togturer som passasjer på Java hadde vært eksotiske, ble den 55 kilometer lange turen en uforglemmelig opplevelse. Et lokalt band gikk før avgang rundt i toget og spilte og underholdt passasjerene med skikkelig god, gammel rock'n roll.

Motorvognsettet var japansk. De ble satt i trafikk i 1999, og inneholdt såkalt business-klasse med luftavkjøling og rimelig god standard. Togene hadde 16 avganger daglig hver vei, og turen kostet om lag ti kroner. Det er dyrt for mange javanesere. De som ikke hadde råd til å betale en tier, måtte derfor ta til takke med ståplass i varme, overfylte lokaltog.

Hundrevis i sporet

Alt da vi gled sakte ut fra stasjonen i Bogor, måtte lokføreren blåse

iltert i fløyta for å rydde plass til toget ved den første planovergangen som vi passerte.

På den rundt én og en halv time lange reisen måtte lokføreren ty til fløyta et utall ganger for å varsle små og store som oppholdt seg i eller krysset sporene.

Og vi snakker ikke om noen få mennesker, men om flere hundre. Lokføreren og hans assistent kunne derfor ikke slappe av et sekund på store deler av turen. Men det gikk bra, sjøl om vi synes det var ganske nifst enkelte ganger.

Skinnene som bardunfeste

Ikke bare langs denne banen bodde og virket folk tett opp til sporene, men overalt hvor vi reiste, levde og bodde både folk og fe tett på jernbanen. Ikke minst i de store byene bodde noen av de aller fattigste tett på sporene.

Ved et grønnsaksmarked brukte de jernbanens område som fyllplass og grønnsaksavfallet lå i en diger haug tett inn på skinnene. Ved et annet marked ble skinnene brukt som bardunfester for salgsbodene.

Bål

Vårt aller siste bilde fra turen er innkjøringen på endestasjonen i sentrum av Jakarta. Her brant noen et bål like ved et av sporene ved enden av perrongen, og i sporene mellom perrongene var det like mye folk som på Kløfta stasjon i rushtiden.

Men bra gikk det. Vi takket hjertelig våre javanesiske jernbaneslektninger for en eventyrlig opplevelse og begynte å grue oss til over et døgn flyreise hjem til Norge og jernbaneverdagen.

svein.erik.bakken@jbv.no



Bo Bylund forlater Banverket

Banverkets toppsjef, generaldirektør Bo Bylund, ble i juli av regjeringen i Sverige utnevnt til generaldirektør for Svenska



Arbetsmarknadsstyrelsen (AMS) for en periode på seks år. Allerede fra den 8. august var Bylund i aktivitet på sitt nye arbeidssted.

Bo Bylund er av utdanning jurist, og han har tidligere bl.a. vært statssekretær i arbeidsdepartementet og generaldirektør for det svenske arbeidstilsynet før han i 1997 ble leder av vår søsterbedrift, Banverket.

SJ + Svenska Tågkompaniet = Stockholmståg AB

Anbud i togtrafikken gir nye konstellasjoner, så også i Sverige. I forbindelse med anbudet på drift av lokal- og forstadstrafikken i stockholmsregionen har et nytt jernbaneselskap sett dagens lys.

Men bak nyskapingen Stockholmståg AB ligger to gamle kjenninger, nemlig det statlige SJ AB og det private Svenska Tågkompaniet AB. Ved å forene de to selskapenes kompetanse mener eierne at summen blir mer enn to.

De har også valgt å trekke til seg de beste underleverandører innen jernbanedrift for å kunne tilby og garantere den beste totaløsningen for de reisende.

Filosofien bygger på at topp vedlikehold er en forutsetning for at togene skal holde rutene. Med presise, rene og fullbelagte tog skal markedet vinnes - ifølge de to samarbeidende selskapene. Og for å innfri disse forventningene skal Stockholmståg benytte EuroMaint til vedlikeholdet og ISS til renholdet.

Felles energiavregning for nordisk togtrafikk

Neste år vil togtrafikken i Sverige, Danmark og Norge få ett felles system for energiavregning. Det vil kunne redusere strøm- utgiftene betydelig.

Tekst: STEIN ARNE BAKKEN

Foto: ØYSTEIN GRUE

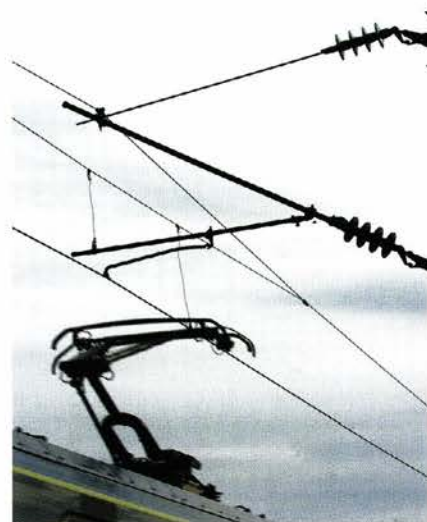
Det er Jernbaneverket Bane Energi som har tatt initiativet til avregningssystemet - det første i verden som legger til rette for togtrafikk på tvers av landegrensene.

Systemet går ut på at energiforbruket for det enkelte tog blir målt hvert femte minutt. Verdiene overføres til en avregningssentral, som sørger for å fakturere togoperatøren.

Det nordiske systemet blir også tilpasset trafikk for resten av Europa.

De tre samarbeidspartnerne Bane-danmark, Banverket og Jernbaneverket skal sammen investere om lag 32 millioner kroner i måleutstyr og programsystemer for innsamling og avregning. I tillegg kommer nær tre millioner kroner i årlige driftsutgifter. Men gevinsten i form av reduserte strømutfgifter, beregnet til om lag 35 millioner kr. i året, vil tilfalle NSB og de øvrige om lag tjue togoperatørene som i dag trafikkerer de nordiske jernbanene.

- Vi tjener ikke penger på dette. Men transportutøverne, EUs reguleringer av energimarkedet og energilovgivningen i de nordiske landene vil kreve at vi etablerer langt bedre avregningssystem enn det vi



STRØMUTGIFTENE NED: For å kunne avregne korrekt strømpris gjennom ulike prisområder blir forbruket målt hvert femte minutt. Og det nordiske samarbeidet bidrar til å få ned strømutfgiftene betydelig.

har i dag. Ved å samarbeide fremfor å bygge opp separate, nasjonale systemer, sparer jernbaneforvaltningene i hvert land store kostnader, sier adm. direktør Johnny Brevik i Bane Energi.

Krever handling

EIM - den europeiske overbygning over infrastrukturforvalterne i Europa - krever aktiv handling fra EU for å få mer av transporten bort fra veg og luft over på bane.

Mellom 1990 og 2001 økte utslippene av drivhusgasser fra biler og fly med mer enn 20 prosent. Opphopning og køer både på vegene og i luften setter den økonomiske utviklingen i fare.

EIM innser at økonomisk vekst ikke er mulig uten vekst også i transporten og vil ha en rask utvikling av en tøffere, men også mer rettferdig konkurranse mellom

jernbaneoperatørene. Det krever at EU straks forbedrer og styrker generell jernbanepolitikk som et av de mest effektive redskaper til å oppnå bærekraftig mobilitet. EIM peker på fire områder:

- Opprettelse av seksjoner for grensepassering
- EU-bidrag til innføring av felles togstyring (ERTMS)
- Innføring av brukerbetaling i transport som inkluderer kompensasjon for miljøskade
- Full innføring av Jernbanepakke 1



VERDENS FÖRSTE: Dette er verdens første biogassdrevne lokomotiv. Et lok av typen Y1 er bygd om fra konvensjonell dieseldrift til å kunne utnytte energien i biogass.

Svenske tog gir full gass

At toghastigheten i nabolandet er høyere enn hos oss, er noe vi er vant til. Overskriften henspiller da heller ikke på fart, men på det faktum at lokomotiv kan gå på gass i stedet for diesel. Slike lok er nå på vei inn i svensk jernbanedrift.

Omkring midtsommer var det premiere for verdens første biogassdrevne lok. EuroMaint har sammen med Svensk Biogas AB bygd om et lok av typen Y1 fra konvensjonell dieseldrift til å kunne utnytte energien i biogass.

Mye å spare Planene er lagt for å trafikere Tjustlinjen mellom Linköping og Västervik med det nye gasstoget. Dersom gassdriften i større skala blir vellykket, vil svenskene skrinlegge enhver plan om å elektrifisere denne linjen og med dette spare to tredeler av de estimerte kostnadene til oppgradering.

I tillegg til kostnadsaspektet har svenskene som vanlig et klart blick for miljøgevinsten også ved dette tiltaket.

Mindre utslipp

- Om alle Sveriges dieseltog ble konvertert til biogassdrift, ville det innebære et betydelig bidrag til reduserte utslipp av kuldioxid og det ville minske avhengigheten av olje, sa viseadministrerende direktør ved EuroMaint, Björn Sundén, ved presentasjonen av det ombygde Y1-loket. Bedriften la heller ikke skjul på stoltheten over å ha utviklet den gassdrevne varianten på mindre enn fire måneder.

Den andre samarbeidspartneren, Svensk Biogas AB, er en datterbedrift av Tekniska Verken i Linköping AB, som arbeider med å utvikle biogass til drift av kjøretøy. Råmaterialet for gassen er kornavlinger og avfall fra kornproduksjon.



Jernbaneverket

Jernbanedirektørens sentrale staber

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

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

Info Utbygging

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

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

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

Info Øst

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

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

Info Vest

Informasjonssjef Inge Hjertaas
Tlf: 59966050/91650176
e-post: ihj@jbv.no

Info Nord

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

Informasjonsrådgiver

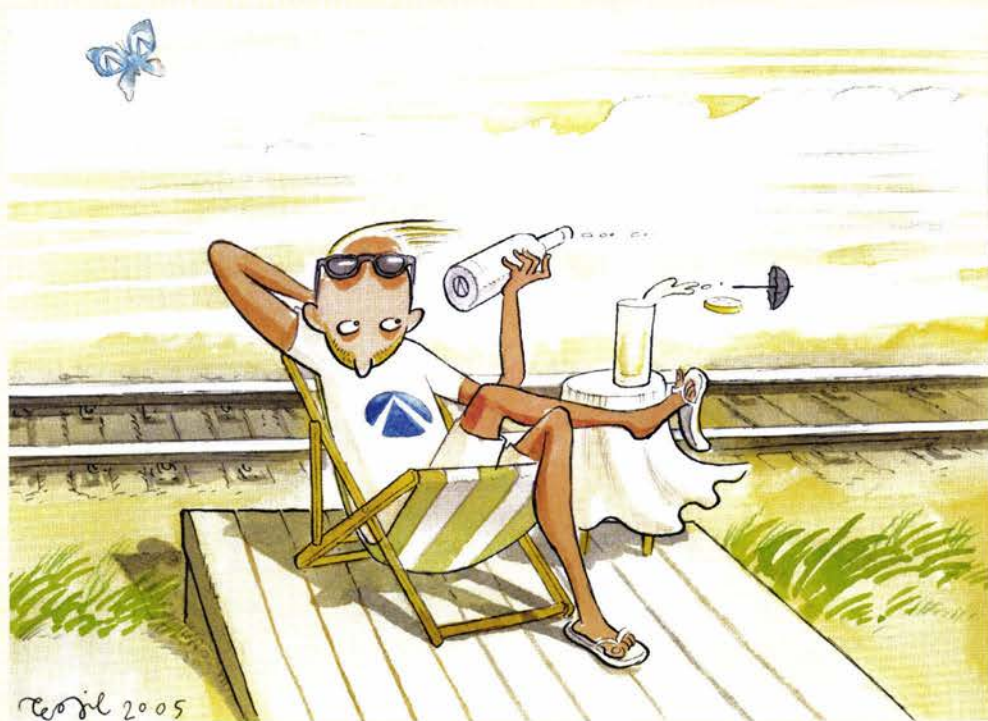
Stig Herjuaune
Tlf: 72 57 25 75/916 72 575
e-post: stig@jbv.no



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

HARRYSPORET

Han eller hun som fant opp sommerferien, fortjener en fjær i hatten av fineste sort. For knapt noe kan vel måle seg med følelsen av ro og fred som preger sinnet etter hvert som latmannslivet tar tak i en sliten skrott.



Late dager i dur og moll

Jo visst er det fint, men også en smule vemodig. Ikke minst fordi man blir minnet om at man ikke er uerstattelig. Det er for eksempel ikke slik at jernbane-Norge stopper aldeles opp om undertegnede – eller hvem som helst andre for den sakens skyld – er borte fra arbeidsplassen en stakket uke eller tre.

Slik er det, og slik må det naturligvis være. Men lell; man kan bli mollstemt av mindre. Selv ikke en rolig transportetappe i vakker nordlandsnatur hjelper på humøret i slike stunder. Det erfarte jeg tidligere i sommer.

Jernbanevennlig

Men så om lag midtveis mellom Brønnøysund og Høylandet kvitret det muntert i mobilen. I andre enden en blid og opplagt kar fra Bærum. Jeg måtte klype meg forsiktig i armen for å sjekke om jeg var virkelig våken. Fire år i Sandvika har nemlig lært meg at jernbanevennlige

bæringer forekommer omtrent like ofte som avrevet kjøreledning på Rørosbanen. Dog, og som kjent; ingen regel uten unntak, men at jeg – klokken 09.54, mandag 1. august – skulle få selveste unntaket på tråden, hadde jeg aldri trodd.

Herligheta

Ikke bare gratulerte han med fullført bygging av Askerbanen. Han skrøt også uhemmet av det nye dobbeltsporet som ble tatt i bruk noen timer tidligere. Eller som han selv sa: - Det var jo litt leven i anleggsperioden, men sluttresultatet har jo blitt jævla bra da! Og nå ville han rett og slett ut å prøve herligheta.

Takknemlig

På spørsmålet om jeg visste om et passende tog, måtte jeg melde pass. I stedet henviste jeg han til NSB, før jeg takket pent for praten. Jeg vet ikke hvordan det gikk, men håper han fikk en fin tur på nye spor. Sjøl

forsatte jeg videre sørover langs Kystriksveien langt lettere til sinn, takket være en takknemlig, tale-trengt og trivelig anleggsnabo fra Sandvika vest.

Forvandling

Resten av ferien har gått med til å ferdigstille nytt kjøkken og bad i min ringe bolig på Oslos beste østkant. Etter mange og lange dager har den formidable haugen med flatpakket faenskap sakte, sikkert blitt forvandlet til funksjonelle skuffer og skap. Nå er jobben gjort, og glad er jeg for det. Det samme gjelder sikkert naboene, som i ukevis har vært plaget av hammerslag og bannskap i uskjønn forening. Men så ble jo sluttresultatet jævla bra også da! Og én ting har jeg lært underveis i prosjektet: Hver minste spiker teller for et vellykket resultat. Det skal jeg tenke på når tungsinnet melder seg neste gang jeg har ferie.

HARRY K