

Jernbane

NR. 3 - 2006

magasinet

Over til helhetlig utbygging?

Prosjektfinansiering kan bli verktøyet som skal til for å innfri Soria Moria løftene og få til en helhetlig jernbanesatsing.

Side 4-9



Drift

Arbeidet med å finne den framtidige modellen for Jernbaneanverks driftsorganisasjon er godt i gang. I denne utgaven av Jernbanemagasinet kan du lese om den landsomfattende kartleggingen av erfaringer fra de ulike organisasjonsmodellene vi har hatt gjennom tidene. Jeg har stor tro på at vi gjennom en grundig evaluering av disse kan finne den riktige organiseringen for framtida.



En ting er klart. Vi må finne fram til den beste modellen som sikrer høy produktivitet og kvalitet i det daglige arbeidet. Her møter vi sterke krav både fra eier og kunder. Samferdselsdepartementet ønsker å styre på mål og vil sikre at vi kan dokumentere at det er riktig å beholde et eget driftsapparat for å få en god miks av egen-drift og innleie. Kundene våre vil kreve at vi er i stand til å levere god kvalitet hver dag slik at togtrafikken kan gå uten uforutsette forstyrrelser og at standarden på stasjonsområder og informasjon er god.

Det siste kravet har blitt sterkt understreket denne vinteren. Togselskapene er ikke fornøyd med det vi leverte da det sto på som verst. Og vi må erkjenne at vi ikke levde opp til forventningene. Derfor er det viktig med en åpen og grundig evaluering etter denne vinteren for å avdekke hva som må forbedres. Togselskapene vil bli invitert til en slik evaluering.

Likevel skal vi ikke underslå at Jernbaneanverket har noen evige dilemmaer å forholde seg til. De økonomiske midlene som stilles til disposisjon for oss vil alltid være begrenset. Vi må velge mellom langsiktige og kortsiktige prioriteringer. Hvor mye bør gå til investeringer, fornyelse og forebyggende vedlikehold, og hvor mye bør vi sette av til den løpende drift? Å finne den rette balansen her er viktig for både å lykkes i den daglige leveransen og unngå sammenbrudd i infrastrukturen i årene som ligger foran oss.

Det er også viktig med riktig balanse mellom satsingen på tog og på infrastruktur. Vi har gjort noen beregninger av hvordan dette forholdet har utviklet seg. Bevilgningene til Jernbaneanverks drift og vedlikehold har økt med 7,8 prosent i løpende priser fra år 2000 og fram til i dag. I faste priser betyr dette en reell nedgang. For NSB derimot, kan vi glede oss over at de har fått en økning i sine overføringer over statsbudsjettet på 59,8 prosent i samme periode.

Vi kan gjøre oss flere refleksjoner over dette. Jeg skal nøye meg med en enkelt konklusjon: Uansett bevilgningenes størrelse må vi dokumentere at vi bruker midlene mest mulig effektivt og kunne vise at det er samsvar mellom de midler som stilles til rådighet og den kvalitet som forventes. Gjennom det arbeidet som nå er i gang, skal vi klare å dokumentere dette.

Steinar Killi

STEINAR KILLI
Jernbanedirektør

Innhold



12 Stort engasjement

Fagarbeider Øyvind Syvertsen er en av 150 medarbeidere som har fortalt om sine erfaringer fra pukken.



24

«Singapore» Iris Barthol森 ønsker næringslivsledere fra inn- og utland velkommen til togturen på Ofotbanen. Enkelte tror Narvik blir Barents-regionens Singapore.

Viktig samferdselspolitisk verktøy	4
Hva mener du om prosjektjenester?	6
- Tøft å følge opp Soria Moria-løfter	8
Smånytt innenriks	10
Mye å lære av tabber og gode erfaringer	12
Teori møter praksis	15
Fra krig til samspill	18
Min arbeidsdag:	
Fri fugl - hekta på fjell	20
Smånytt innenriks	22
- Et Barents Singapore	24



11 Togfrieri

Arne
fridde til
sin kjære
Marit -
over
togets
høyt-
taler-
system...



38 Samovar

Den ved- og koksfyrtte samovaren har en sentral rolle på Den transsibiriske jernbanen.

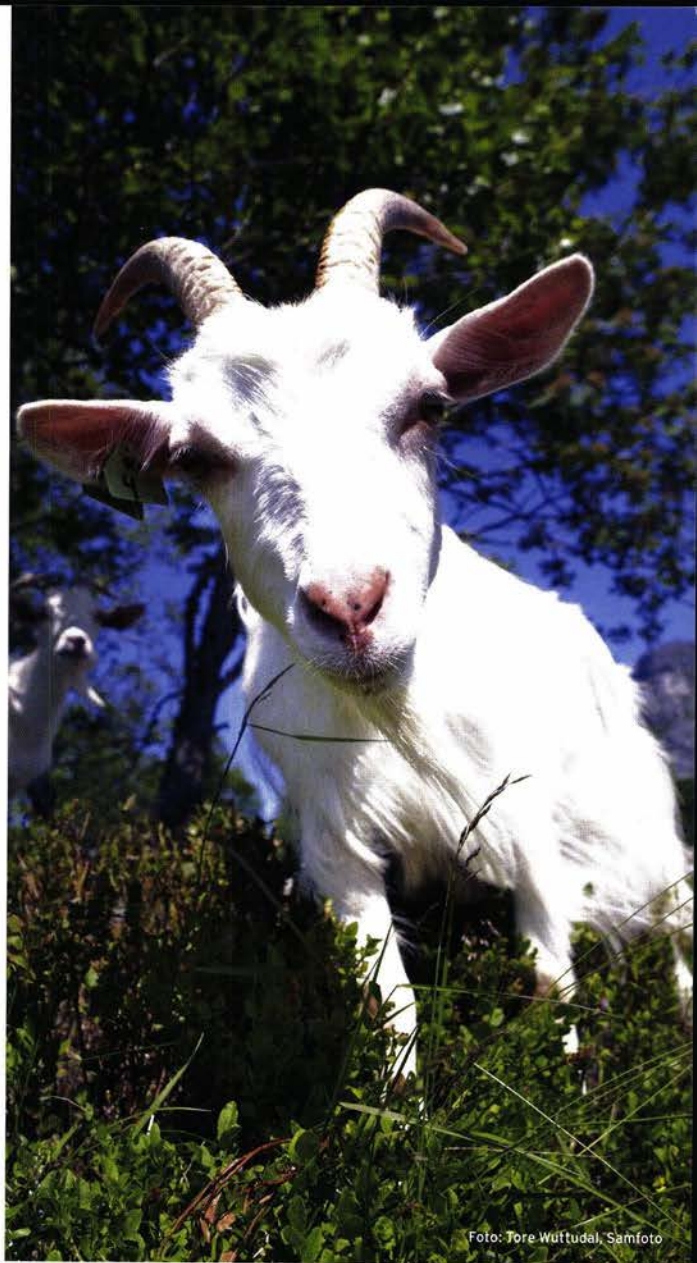


Foto: Tore Wulftudal, Samfoto

32 Ny medarbeider

Denne nye firbente medarbeideren holder vegetasjonen effektivt nede.

- En fest for jernbanen 26
- Månedens gjest:
- Store muligheter i nord 28
- Mitt jernbanebilde 30
- Geiter sikrer utsikten 32
- Møte med: Lover bedre hverdag 34
- Overskudd til nye skinner 37
- En levende handelsvei 38
- Smånytt utenriks 46
- Harrysporet 48

Jernbane

magasinet

NR. 3 - 2006

ANSVARLIG REDAKTØR
Svein Horrisland

REDAKTØR
Svein Erik Bakken
REDAKSJONSSJEF
Tore Holtet

JOURNALIST:
Øystein Grue
MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:
Reidar Skaug Høymork
Harry Korslund
Arvid Bårdstu
Arne Danielsen
Egil Nyhus

ADRESSE, REDAKSJONEN:

Svein Erik Bakken
Jernbaneverket HK
Boks 1162, Sentrum, 0107 Oslo
22 45 51 56
E-post: svein.erik.bakken@jbnv.no
Redaksjonen avsluttet 31. mars 2006.

UTGITT AV:

Jernbaneverket, Stortorvet 7
www.jernbaneverket.no

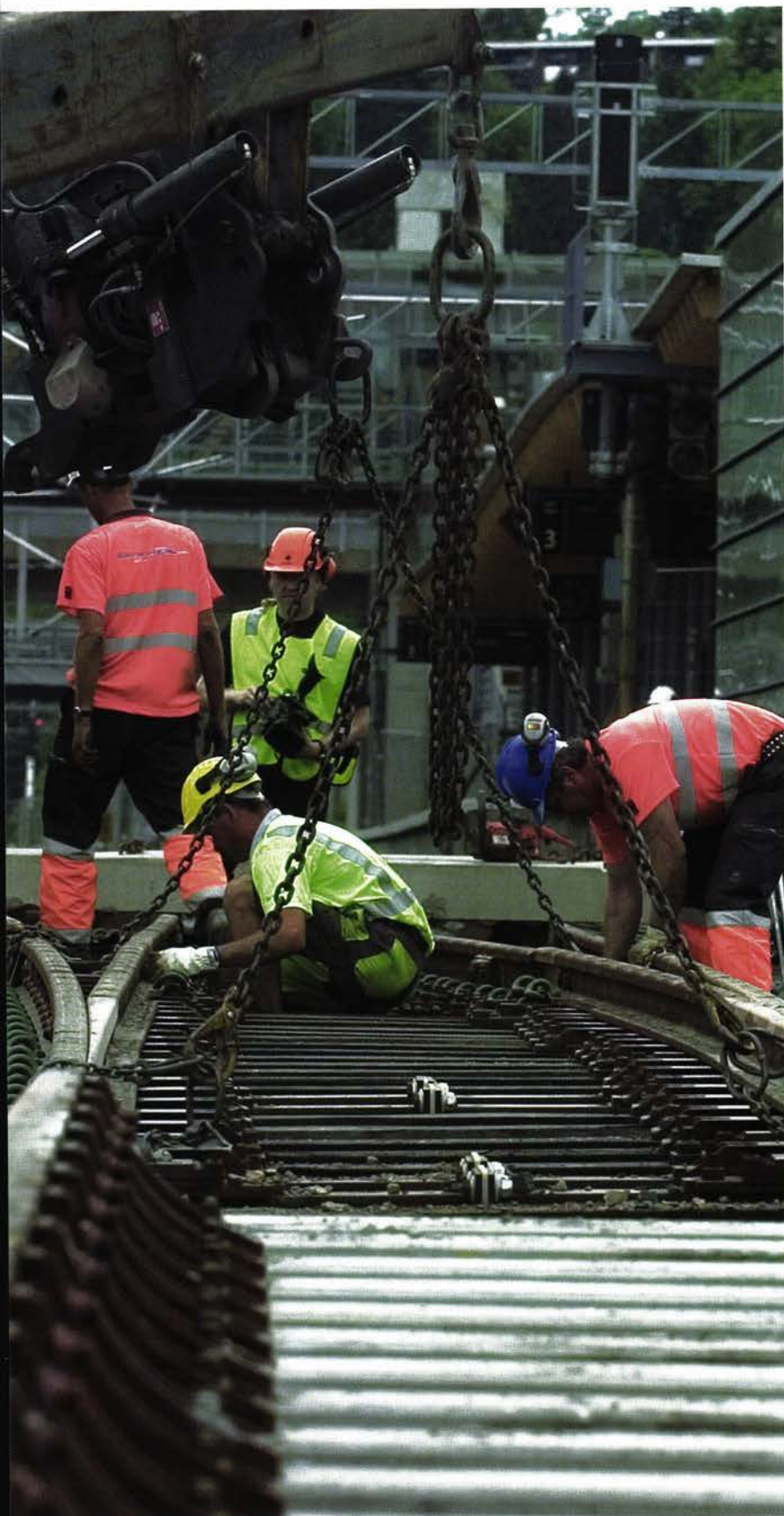
Opplag: 6.100

Layout: Aktuell, Oslo

Trykk: Gan Grafisk, Oslo

Distribusjon: Bedriftssupport, linje 51062

FORSIDE-FOTO: Jernbanefoto.no



HELHETLIG UTBYGGING: Bort fra stykkevis utbygging til utbygging av hele strekninger. Det er en av hensiktene med prosjektfinansiering.

Viktig samf

Prosjektfinansiering kan bli verktøyet som skal til for å få gjennomført Stortingets NTP-vedtak og få til en mer helhetlig og effektiv utbygging av veier og jernbane her til lands.

Tekst: SVEIN ERIK BAKKEN

Foto: ØYSTEIN GRUE

Dette er en av konklusjonene i intervjuene med sentrale samferdselspolitiske talsmenn og kvinner i regjeringen og på Stortinget som Jernbanemagasinet har gjort.

Oppfylle Soria Moria

– Prosjektfinansiering kan absolutt bli verktøyet som skal til for å oppfylle Soria Moria-løftene for vei og jernbane i årene framover og til å ta igjen etter-slepet fra i år, sier stortingsrepresentant Irene Johansen.

«Prosjektfinansiering kan være et verktøy for å oppnå et høyere aktivitetsnivå»

SAMFERDSSELSMINISTER LIV SIGNE NAVARSETE

Arbeiderpartiets talskvinne i jernbanesaker i Stortingets transport- og kommunikasjonskomité mener derimot at det ikke er realistisk å tro at prosjektfinansiering også kan bli et verktøy for økt satsing på vei og jernbane utover Stortingets NTP-vedtak og hva Soria Moria-erklæringen lover.

Utredes

Samferdselsminister Liv Signe Navarsete opplyste på «Jernbaneforum 2006» at det nå pågår et samarbeid mellom Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet både på administrativt og politisk hold for å utrede prosjektfinansiering av utbygging og

Samferdsels-politisk verktøy

modernisering av vei- og banestrekninger.

Etter Navarsetes mening kan prosjektfinansiering både gi bedre skjerming av utvalgte investeringer i vei og jernbane, sikre optimal framdrift og være et verktøy for å oppnå et høyere aktivitetsnivå.

Helhetlig

– Vi er i ferd med å se på hva slags former for prosjektfinansiering som kan sikre mer forutsigbare rammevilkår, og fordeler og ulemper med ulike tilnærminger. Målet må være å sikre mer rasjonell gjennomføring og unngå unødvendige kostnader fordi prosjektene trekkes ut i tid.

– Det er også viktig å vurdere en mer helhetlig utbyggingsstrategi, der hele strekninger blir vurdert samlet i stedet for enkeltparseller eller enkeltprosjekt som i dag, opplyste Liv Signe Navarsete.

Viktigst

– Å komme vekk fra stykkevis og delte utbygginger til å bygge ut hele strekninger er noe av det aller viktigste med prosjektfinansiering, utdyper Irene Johansen.

– For meg er prosjektfinansiering en måte å få gjennomført NTP på og få bygd ut vei og jernbane sammenhengende uavhengig av de årlige budsjettene. Siktemålet må være å vedta at den og den strekningen skal bygges ut over så og så lang tid til den og den prisen. Da må bevilgningene til disse prosjektene være skjermet i de årlige budsjettene.

– Et eksempel på prosjektfinansiering kan være å vedta en utbygging av hele strekningen med nye dobbeltspor mellom Oslo S og Ski. Konsekvensen av det kan være at andre store utbygginger må vente, mener hun.

– Alternativet er å fortsette som nå med parsellvis utbygging på



LØFTENE: – Prosjektfinansiering kan bli verktøyet for å oppfylle Soria Moria-loftene, sier Irene Johansen.

flere baner, slik at alle får litt. Men det betyr at det tar lang tid å oppgradere hele banestrekninger.

Samferdselsfond

– Samferdselsministeren har sagt at hun vil komme tilbake til prosjekteringsfinansiering i forslaget til neste års statsbudsjett. Vil det komme midler til prosjektfinansiering allerede i 2007?

– Vi har sagt at vi alt i 2007 ønsker vi å bruke prosjektfinansiering til å gjennomføre den satsingen på vei og jernbane som NTP-vedtaket vi var med på, krever. Så vi har klare forventninger om at prosjektfinansiering kan vedtas i neste års budsjett.

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité var nylig i Irland. Der har en vedtatt en transportplan på til sammen om lag 240 milliarder kroner for utbygging av

veier og jernbane over en ti års periode. Hele transportplanen skal ifølge den irske regjeringen i sin helhet finansieres og gjennomføres ved hjelp av et eget transportfond.

– Det kan være en løsning å gjennomføre prosjektfinansiering via et samferdselsfond eller ved at Jernbaneverket får lov å ta opp lån til investeringsprosjektene, slik man gjør i Sverige. Det må i tilfelle gjennomføres uten at vi taper pensjonsfondet for penger. For meg er det viktig å få gjennomført NTP-vedtaket og Soria Moria-loftene, noe Arbeiderpartiet sine folk over hele landet er opptatt av. Så får det være noen andre sin jobb å finne fram verktøyene. Det synes jeg er en god arbeidsdeling, avslutter Irene Johansen.

«Alt i 2007 ønsker vi å bruke prosjektfinansiering til gjennomføring av NTP-vedtaket»

STORTINGSREPRESENTANT
IRENE JOHANSEN (AP)

Ulike måter å finansiere på

Det finnes en rekke måter å finansiere utbygging av vei og jernbane på.

- **Bevilgninger over statsbudsjettet.** Store utbygginger som går over flere år er dermed uavhengig av årlige bevilgninger med den usikkerhet for framdrift og kostnader som det skaper.
- **Offentlig Privat Samarbeid (OPS)** er en form med privat finansiering, bygging og drift av prosjektene. Bruk av OPS gir en samlet utbygging uavhengig av statsbudsjettet.
- **Lånefinansiert** utbygging via statlige eller private lån. Samme fordeler som OPS.
- **Prosjektfinansiert** utbygging. Enten finansiert via lån, fond eller via statsbudsjettet der Stortinget forplikter seg til årlige bevilgninger til prosjektet er ferdig.

Hva mener du om prosjektfinan

Et samlet storting har bedt regjeringen om å utrede prosjektfinansiering som et mulig nytt verktøy for utbygging av veier og jernbane her til lands.

Jernbanemagasinet har stilt fire av våre gjesteskribenter i Stortingets transport- og kommunikasjonskomité følgende tre spørsmål:

- 1** Kan prosjektfinansiering bli et viktig verktøy for å få fart på utbyggingen av veier og jernbane her til lands?
- 2** Kan prosjektfinansiering bli verktøyet som skal til for å oppfylle Stortingets NTP-vedtak om én milliard kroner mer til vei og jernbane og en forsert utbygging i første del av NTP-perioden?
- 3** Kan prosjektfinansiering også bli verktøyet som gir en enda større satsing på jernbanen enn å oppfylle Stortingets NTP-vedtak?

- Vi må våge å tenke nytt

Storingsrepresentant
Trond Helleland (H):



1 Prosjektfinansiering er foreløpig bare et slagord. Dersom det blir en ordning hvor man sikrer langsiktig og rimelig finansiering av veg- og jernbaneprosjekter, vil det bli et viktig verktøy. Vi venter med spenning på statsbudsjettet hvor dette vil bli presentert for Stortinget.

2 Det kan bli det, men pengene skal bevilges først.

Høyre håper at regjeringen holder løftene sine, men er dessverre i tvil om så vil skje. På direkte spørsmål fra Nationen om regjeringen vil følge opp vedtakene i Nasjonal transportplan, sier Stoltenberg: «- Det er mange gode formål vi må bruke penger på. Som det står i Soria Moria-erklæringen må alle gode formål veies opp mot balansen i budsjettet. Det er så mye vi har vedtatt. Vi har også vedtatt at vi skal holde oss

I TVIL: Storingsrepresentant Trond Helleland (H) er i tvil om regjeringen vil holde sine Soria Moria-løfter.

innenfor handlingsregelen, sier Stoltenberg.» Dette lover ikke bra for veg- og jernbane-Norge!

3 Det ser ut til at regjeringen har mer enn nok med å oppfylle sine løfter. I Høyre har vi nå satt i gang et arbeid hvor vi vil fokusere på mulighetene for økte investeringer i infrastrukturen. Vi trenger mer penger både til jernbane og veg, da må vi våge å tenke nytt!

- Kan fremskynde jernbane

Storingsrepresentant
Hallgeir Langeland
(SV):



1 Ja, spesielt på jernbanen som ikke har samme muligheter for bompengefinansiering som veiene har. Vår regjering utreder derfor dette.

2 Primært bør verktøyet ligge i de vanlige budsjettene - altså nok penger der. Så kan prosjektfinansiering brukes til å fremskynde flere jernbane- og bybaneprosjekter.

3 Ja, det er det vi i SV ønsker oss. Hva om vi for eksempel fikk til et prosjekt på hele Bergensbanen med mål om 4 til 4 1/2 times reisetid Bergen - Oslo. Eller prosjekter på høyfartsbane mellom flere byer i vårt langstrakte land. Da vil jernbanen kunne bli en reell konkurrent til flyet i persontrafikken, og kunne ta mye mer godstransport

INGEN BOMMER: -Jernbanen har ikke sa samme mulighet for bomfinansiering som veiene, sier storingsrepresentant Hallgir Langeland (SV).

bort fra veiene slik vår regjering ønsker. Tenk på de positive utslagene det vil gi for folk som i dag er støy- og forurensningsplaga, og i tillegg i form av reduserte klimagassutslipp. Jernbanen er virkelig framtida.

nsiering?



Vil ha alternative forslag

Storingsrepresentant
Per Sandberg (FrP):

1 Før jeg svare konkret, må vi i større grad definere prosjektfinansiering. Slik jeg tolker de forskjellige partier, er det vanskelig å kunne finne en felles linje vedrørende prosjektfinansiering. FrP sto sammen med regjeringspartiene i innstillingen for at det skal tas initiativ om prosjektfinansiering, dermed ikke sagt at man er enig i utformingen av denne type finansiering. Vi forventer imidlertid at regjeringen legger frem alternative forslag for Stortinget i 2007.

UREALISTISK: - Større satsing ut over NTP er ikke realistisk med dagens regjering, mener leder i Stortingets transport- og kommunikasjonskomité, Per Sandberg (FrP).

2 Hvis man skal innføre prosjektfinansiering, må det selvfølgelig være for å intensivere utbyggingen av infrastruktur i hele landet. FrP legger også til grunn at prosjektfinansiering bør basere seg på et «forskutterings-system». Aktørene som realiserer prosjektene bør få refundert investeringene fra staten, slik at dette ikke belastes bilistene. Dessverre tror jeg ikke dette er realistisk i første del av NTP-perioden. Regjeringen vil nok forslå prosjektfinansiering, ikke for å intensivere utbygging av veier, men for å dekke seg bak dette for å innfri NTP-forliket mellom disse partier og FrP.

3 Nei, større satsing er ikke realistisk med dagens regjering.

Sp krever milliardløft

Senterpartiet vil kreve milliardøkning til samferdsel i regjeringens drøftinger av statsbudsjettet for 2007.

Samferdsel er en klar fanesak for regjeringens minste parti. Senterpartiets landstyre vedtok derfor midt i mars en uttalelse der partiet krever en snuoperasjon for bevilgningene til samferdsel. Med partileder og kommunalminister Aslaug Haga i spissen kreves det at Nasjonal transportplan skal følges opp.

Viktigste redskap

Det samme landsstyret krevde som en følge av dette at samferdselsminister Liv Signe Navarsete (Sp) skal bli en budsjettvinner. Senterpartiets nest høyeste organ fulgte dermed opp Navarsete sine løfter i Jernbanemagasinet om at hun ville kjempe for å innfri Soria Moria-

løftene og for at samferdsel skal bli en av vinnerne i 2007-budsjettet.

– Senterpartiet har forventninger til at vi kommer bedre ut på samferdsel enn i 2006, sa Sp-leder Aslaug Haga ifølge Aftenposten i en kommentar til landsstyrets vedtak.

- Tøft å følge opp Soria Moria-løfter

OSLO: - Det blir tøft å følge opp Soria Moria-erklæringen, erkjente samferdselsminister Liv Signe Navarsete under konferansen «Jernbaneforum 2006». Hun signaliserte at hun i tida framover trenger sterk støtte fra dem som ønsker å satse på jernbanen.

Tekst: TORE HOLTET

Foto: ØYSTEIN GRUE

Leder i Jernbaneforum Sør, fylkesordfører Oddvar Skaiaa, slo an tonen da han åpnet konferansen i Oslo Kongressenter 9. mars:

- Vi godtar ikke å høre om trange rammer og alskens elendighet. Der det er vilje, vil det også bli spor. Vi må satse flere titalls milliarder kroner ut over dagens rammer, utbasunerte han.

Utvis kreativitet

Skaiaa utfordret samferdselsministeren til å utvise kreativitet og skisserte et opplegg med lånefinansiering, der en skiller mellom drift og investeringer og henter inn utenlandske entreprenører.

- Dette vil ikke ødelegge nasjonens økonomi. Satsing på infrastruktur er satsing på framtida, og jern-

banen er konkurransedyktig når den blir gitt muligheter, erklærte Skaiaa.

Viktigste verktøy

- Jeg føler engasjementet for jernbane på kroppen, kvitterte statsråd Liv Signe Navarsete og la til:

- Entusiastiske folk som står på, oppnår resultater. Det gjelder å ikke gi seg.

Hun understreket at regjeringen ønsker både å bygge landet og ta hele landet i bruk. Derfor vil den satse på samferdsel. Tiltak som reduserer avstandskostnader og øker verdiskapingen, vil bli prioritert.

- Jeg sier til næringsministeren at samferdsel er hans viktigste verktøy, bemerket hun og opplyste at regjeringen vil utrede prosjektfinansiering for å få til sammenhengende utbygging av nye vei- og banestrekninger (se egen sak).

Videre minnet samferdselsministeren om hovedmålene for infrastrukturpolitikken i inneværende planperiode:

- Økt kapasitet og frekvens for nærtrafikken i områdene rundt Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim.
- Økt kapasitet og redusert reisetid for regiontrafikken på Østlandet.
- Økt kapasitet for godstrafikk mellom landsdelene og til/fra utlandet.

Dobbeltspor og kryssingspor

- Hovedvirkemiddelet for å få til dette er utbygging av dobbeltspor på deler av strekningene i intercityområdet og byområdene. Hovedstrategien for godstrafikken er økt

godsterminalkapasitet i Stavanger (Ganddal) og Osloområdet (Alnabru), sammen med utbygging av kryssingspor der behovet er størst.

Navarsete slo fast at Alnabru er det største, nasjonale jernbaneknutepunktet for godstransport i Norge og presiserte at en modernisert Alnabru-terminal er en forutsetning for at den positive utviklingen i godstransporten skal fortsette.

Bare 10 prosent

- Etter fem måneder i stolen som samferdselsminister ser jeg noen utfordringer i jernbanepolitikken som blir tydeligere for hver dag, fortsatte statsråden. - Selv om Soria Moria-erklæringen innfris og Stortingets vedtatte ramme fylles opp, vil bare 10 prosent av banelettet bli rustet opp i overskuelig framtid.

Det vil ta svært mange år før vi når en standard med sammenhengende dobbeltspor selv på de høyest prioriterte strekningene, varslet hun og innrømmet at dette står i kontrast til dagens virkelighet der både lokale myndigheter og ulike krefter på Stortinget stadig kjemper om planmidler og oppstartsbevilgninger til «sitt prosjekt».

«Entusiastiske folk som står på, oppnår resultater»

SAMFERDELSMINISTER
LIV SIGNE NAVARSETE



ERKJENTE: – Selv om Soria Moria-erklæringen innfris, vil bare 10 prosent av banenettet bli rustet opp i overskuelig framtid, erkjente samferdselsminister Liv Signe Navarsete.

Høy fart krevende

Samferdselsministeren la heller ikke skjul på at det vil bli krevende å bygge ut høyhastighetsbaner. – En utfordring – i tillegg til de enorme kostnadene – er at høy fart krever lange, fortrinnsvis rette strekninger og få stopp. Det vil tro-

lig bli krevende å kombinere svært høy fart med stopp ved alle de viktigste byene og knutepunktene for eksempel på Østfold- og Vestfoldbanen, sa hun og viste til at Samferdselsdepartementet har bedt Jernbaneverket å utrede potensialet for høyhastighetstog i Norge.

Departementet vil i neste omgang omtale potensialet for baner med fart over 200 kilometer i timen i forbindelse med neste revisjon av Nasjonal transportplan, som skal legges fram i 2008.

tore.holtet@jbv.no

En togsuksess

Flytoget forsterket i fjor inntrykket av å være en norsk togsuksess med plusstall på alt som måles. Passasjertallet endte på 4,4 millioner (+6,1%), omsetningen på 565 millioner kroner (+11,3%) og driftsresultatet før skatt på 75,3 millioner (+149,4%). Flytoget satte også rekord i kundetilfredshet med 94 prosent og kunne notere at 97 prosent av togene var i rute til Gardermoen. Av alle som skal til eller fra Oslo lufthavn Gardermoen, brukte nesten hver tredje person (31,5 prosent) flytoget.



FOTO: ØYSTEIN GRUE

Bærumstunnelen sprenges

Etter at to uavhengige vurderinger har gitt entydige konklusjoner om at bruk av tunnelboremaskin både vil fordyre og forsinke tunnelbyggingen mellom Lysaker og Sandvika, har Jernbaneverket endelig vedtatt å gå for en tunnel som sprenges på konvensjonell måte. Avgjørelsen er fattet etter at folk bosatt i området ved flere anledninger har sådd tvil om beregningene. De frykter flere ulemper hvis tunnelen blir drevet ved hjelp av dynamitt. Driving av tunnelen med tunnelboremaskin ville blitt 600-700 millioner kroner dyrere enn sprenging.

(BaneNettet)



FUNGERER UTMERKET: Togdriftsleder Arnt Rogstad (t.v.) og trafikksjef Øyvind Brustad kan slå fast at den nye trafikkstyringssentralen Trondheim fungerer helt utmerket.

Topp trafikkstyring

Lørdag 25. mars ble den nye trafikkstyringssentralen til nærmere 100 millioner kroner tatt i bruk i Trondheim. - Sentralen er av de beste som finnes, slår trafikksjef i Nord, Øyvind Brustad, stolt fast.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

Fjernstyringen av jernbanen fra Dovre og nordover har fram til nå blitt styrt etter en teknikk fra 1960-tallet, såkalt telefonrelé. Men nå stilles signaler, kontrolleres veibommer og kjøres sporveksler på digitalt vis som PLS-teknikk (Programmerbare Logiske Systemer). Det gir helt andre muligheter til å hente inn signal fra anleggene ute.

- Vi fikk laget en hovedplan for ny trafikkstyringssentral på 90-tallet. Da tok vi utgangspunkt i at den skulle ligge på Trondheim stasjon. Men ettersom resten av Jernbaneverket flyttet inn i nye lokaler på Marienborg, ble det enighet om også å legge den nye sentralen dit, forteller Brustad.

Ekspanderer

Per i dag har 22 personer sitt daglige virke på ruteplankontor og togledelse på TSST. De har alle sammen fått en fantastisk arbeidsplass. Snart får de følge av flere. To stillinger som toginformatører er lyst ut og blir besatt like etter påske. Dessuten er det planlagt å flytte el-kraftsentralen fra Fron til Marienborg, slik at den som styrer strømmen og den som styrer togtrafikken, sitter side ved side og ser det samme bildet.

Toglederne i Trondheim styrer i dag trafikken mellom Dombås og Grong. Men allerede i løpet av året skal etter planen området forlenges til Mosjøen, når fjernstyringen mellom Grong og Mosjøen står ferdig.



FORFJAMSET: Hun ble noe forfjamset, damen bak skranken i NSBs spisevogn, da hun ble fridd til over høytaleren ...

TEGNING: EGIL NYHUS

Fikk ja over toghøytaler

Alle togpassasjerene mellom Nelaug og Gjerstad på Sørlandsbanen ble plutselig vitne til at Arne Esperud fridde til sin kjære Marit - over togets høytalersystem....

-Jeg ble så paff at jeg ikke svarte med en gang. Da begynte folk å klappe og rope «nå må du svare, nå må du svare», forteller den utkårede, Marit Svaland, til Agderposten.

Etter at hun hadde fått summet seg, og funnet frem til en mikrofon, lød svaret høyt og tydelig: «Ja, jeg vil gifte meg med deg!»

Ventet på svar

Marit Svaland jobber i spisevognen og fikk lørdag 11. mars beskjed om at hun måtte ta en ekstravakt fordi noen var blitt syke. Det hun ikke visste, var at kjæresten også befant seg på toget, og at det hele rett og slett var et kjempestort komplott.

Midt mellom pizzasteking og kaffesalg kom meldingen som ikke var den kjente «Neste stasjon Gjerstad, avstigning på høyre side», men: «Marit - vil du gifte deg med meg?»

Forfjamset som hun var over det direkte

frieriet, klare hun ikke å svare med en gang. På et fullsatt tog satt passasjerene og ventet spent på svaret. Da det begynte å drøye, begynte folk å klappe og rope «nå må du svare, nå må du svare».

Forfjamset

- Jeg var så forfjamset at jeg ikke fikk med meg det som skjedde. Men venninnen min, som også befant seg i toget, kunne etterpå fortelle at forventningen og spenningen sto i taket før jeg grep mikrofonen og ga mitt «ja», sier Marit Svaland.

På Gjerstad stasjon tok venninnen, som også serverer på toget, over jobben i spisevognen og overlot de to turtelduene til hverandre.

-Det ble en helaften jeg aldri kommer til å glemme, forteller Marit som har vært samboer med Arne i flere år, men som aldri trodde han skulle fri.

Fortsatt Nabotåg

Rikstrafiken i Sverige har utlyst togtrafikken mellom Sundsvall og Storlien på anbud for perioden juni 2007 til desember 2012. Anbudet forutsetter samarbeid med norsk operatør for strekningen Storlien-Trondheim på Meråkerbanen, og leie av dieseltog fra NSB på strekningen Trondheim-Østersund. Frist for å levere anbud er satt til 2. juni. Rikstrafiken innrømmer seg opsjon på å utvide tilbudet fra to daglige togpar til tre i løpet av anbudsperioden. Nabotåget har hatt en pen passasjerutvikling etter oppstarten i 2002.

Filmros

Det svenske Banverkets informasjonsfilm «Det hender aldri meg» fikk hederlig omtale på jernbanefilmfestivalen i Paris i vinter. Filmen viser hvor farlig det er å krysse jernbanespor og retter seg i første rekke mot ungdommer i førerkortalder, men også mot folk som bor i nærheten av et jernbanespor. Jernbaneverket har kjøpt filmen, døpt den om til «Det hender aldri meg» og i samarbeid med Autoriserte Trafikkskolors Landsforbund tilrettelagt den for norske forhold. Blant annet skal filmen, som er på åtte minutter, benyttes på trafikkskoler landet over.

Det hender aldri meg

EN INFORMASJONSFILM OM PLANOVERGANGER



FOTO: ØYSTEIN GRUE

- Mye å lære av tabber og gode erfaringer

- Vår kartlegging av erfaringene fra ulike modeller for organisering av drift og vedlikehold på jernbanen siden først på 1990-tallet viser at det er mye å lære av positive erfaringer og av tabber som ikke bør gjøres på nytt.

Tekst: SVEIN ERIK BAKKEN

Foto: ANDERS MARTINSEN
FOTOGRAFER

Det sier prosjektleder Erling Hogstad i et intervju med Jernbanemagasinet. Der oppsummerer han hovedinntrykkene fra en

o m f a t t e n d e kartlegging av erfaringene med de fire siste organisasjonsmodellene for drifts- og vedlikeholdsarbeidet i NSB og Jernbaneverket.

Hver tiende

I løpet av noen hektiske uker intervjuet Hogstad og hans folk 19 grupper med mellom åtte og ti deltakere fra Kristiansand i sør til Mo i Rana i nord. Til sammen ble om lag 150 medarbeidere, mer enn hver tidende ansatt i JBV Drift og

hos banesjefene, intervjuet.

- I hver region hadde vi møte med regiondirektørene, banesjefene og driftssjefene. I tillegg har vi vært i møter med og intervjuet rundt 50 mellomledere og rundt 80 medarbeidere, som alle ble plukket ut tilfeldig.

Rett og slett å lære

- Hva var hovedmålet med kartleggingen av erfaringene fra de ulike modellene i drifts- og vedlikeholdsarbeidet?

- Hovedmålet var å samle erfaringer og rett og slett å lære av det vi har gjort tidligere. Vi har prøvd det meste, og vi mente det måtte sitte igjen noe kunnskap om hvordan dette har virket. Det er denne kunnskapen vi har forsøkt å samle.

- Fra før så vet vi en del om disse forskjellige modellene. Vi har statistikk over antall ansatte, sykefravær, punktlighet osv. Det er de nære tingene, som folk har gjort og

erfart og som vi ikke finner i statistikkene, som vi var ute etter å få samlet inn.

Åpne og engasjerte

- Hvordan ble dere mottatt rundt om i jernbane-Norge?

- Vi fikk ikke noe kjeft, derimot fikk vi en god del positive tilbakemeldinger på at vi gjorde denne kartleggingen av våre ansattes erfaringer. De som var frustrerte over en del ting som har skjedd, bidro likevel konstruktivt med erfaringene sine uten hensyn til hva vi eller sidemannen måtte mene.

- Så dette fungerte?

- Ja, særlig på medarbeider- og mellomledernivået. Der møtte vi folk som var åpne og engasjerte og som hadde lyst til å fortelle om sine opplevelser, og hva de mente.

Godt bilde

- Til sammen har dere intervjuet folk som sitter med flere tusen års jernbanerfaring?

«Må ha tålmodighet uansett hva slags organisasjonsmodell en velger»



PROSJEKTLEDER ERLING HOGSTAD,
JERNBANEVERKET



IKKE KJEFT: Erling Hogstad fikk ikke noe kjeft da han reiste rundt og snakket med ansatte i JBV Drift. Derimot fikk han en god del positive tilbakemeldinger på at erfaringene kartlegges.

– Ja, de fleste vi intervjuet hadde vært med i alle disse periodene og mer enn det. – Med andre ord har dere lyktes med å kartlegge erfaringene fra de ulike modellene slik intensjonen var?

– Ja, jeg synes vi har fått dannet oss et godt bilde, som sjølsagt også er ganske variert. Men det inneholder så pass mange fellesnevner at jeg synes det virker veldig troverdig.

Kaotisk

– Hvor går de viktigste skillelinjene når det gjelder erfaringene med de ulike modellene som har vært prøvd?

– De klareste skillelinjene var fra den første perioden med deling mellom produksjon og forvaltning.

Særlig var perioden fra 1997 og utover med bestillere, leverandører og intern fakturering en ganske kaotisk periode.

– Alle var enige om at denne dramatiske endringen kom alt for brått og var for lite og dårlig forbredd. Det at noen skulle bli kjøpere av tjenester og andre leverandører var vanskelig å omstille seg til i en fei. Tvert om krever en slik dramatisk endring en lang læreperiode. Det er nok den perioden som får mest negativ omtale.

Viktig lærdom

– Når det gjelder de andre modellene, er mitt hovedinntrykk at det kom fram både sterke og svake sider ved dem alle sammen. Mange betegner den første perioden som

god på arbeidsmiljø og trivsel.

– De fleste framhevet Bane-Produksjons-perioden som en offensiv tid der en økte produktivitet og fikk gjort veldig mye. Med dagens modell har vi ganske varierte erfaringer. Naturlig nok er disse erfaringene sterkt preget av omstillingen og nedbemanningen som vi gjennomførte i fjor.

– En felles erfaring er at alle organisasjonsmodellene hadde noe positivt i seg, og at det tar tid å få dem etablert. En må med andre ord ha tålmodighet for å få fram det beste, uansett hva slags organisa-

«Viktig å ta bort usikkerheten om hvordan drift og vedlikehold skal organiseres»



LANG ERFARING: Torbjørn Rivenes (i forgrunnen) er en av mange som har vært på de fleste omstillingene. Bildet er fra et møte i Kristiansand.

- sjonsmodell en velger. Vi fikk derfor ofte høre at så snart den nye modellen begynte å fungere, så kom det en ny endring. Dette er nok en lærdom som vi skal ta med oss videre. Den var veldig tydelig.

Ønsker seg

– *Hva slags organisasjon ønsker det store flertallet seg i framtida?*

– Det var ikke vår oppgave å kartlegge hva slags organisasjonsmodell en ønsket seg. Vårt mandat var å se bakover, og ikke å gi råd om framtiden.

– *Likevel sa vel folk hva de mente var best, og hva de helst vil ha?*

– Ja, i noen grad gjorde de det. I tillegg til intervjuet fylte alle ut et eget spørreskjema. Her gir mange uttrykk også for hva de ønsker seg framover, men det materialet har vi ikke rukket å bearbeide.

Fristende

– *Hvis du skal trekke en foreløpig sammenfatning av innspillende som dere har fått, hva slags organisasjonsmodell får JBV Drift da?*

– Det høres litt fristende ut å prøve å sette sammen en ny organisasjon der en beholder det beste fra alle disse fire periodene og modellene. Noe mer detaljert enn det skal jeg ikke være.

– *Og det lar seg gjøre?*

– Ja, men det blir en utfordring.

Artig jobb

– *Hva er ditt råd til dem som skal vedta og gjennomføre den nye organisasjonen?*

– Det er særlig viktig å bruke god tid på å sette den nye organisasjonen ut i livet. Samtidig opplever jeg at hele organisasjonen går litt på vent.

– Det er etter min mening viktig å ta bort usikkerheten om hvordan organiseringen av drift og vedlikehold skal være i framtiden. Med andre ord er det et stort behov for å foreta noen avklaringer og ta noen valg, slik at vi får til en organisasjon som blir stabil i mange år framover.

– Til slutt vil jeg gjerne si at det har vært kjempespennende å møte og snakke med så mange jernbane-

folk med så mye kunnskap om og erfaring fra jernbanen. Ja, jeg tror jeg vil si det så sterkt som at dette har vært en av de artigste jobbene jeg har gjort i Jernbaneverket, avslutter Erling Hogstad.

svein.erik.bakken@jbv.no

«Viktig å ta bort usikkerheten om hvordan drift og vedlikehold skal organiseres»

Fire modeller

Erfaringene fra følgende fire modeller for organisering av drifts- og vedlikeholdsarbeidet på jernbanen fra 1992 er kartlagt:

- Områdemodellen (1992-96) der drift og vedlikehold ble styrt og drevet lokalt
- Produksjon og forvaltningsmodellen er delt i to:
 - Regionmodellen (1997-99) med en produksjonsenhet i hver region
 - BaneProduksjon modellen (2000-03) som dekket hele landet
- Dagens modell med JBV Drift og forvaltning hos banesjefene (fra 2004)



DRIFTEN MER MED:

– Vi kan komme nærmere hverandre med en tettere organisasjon, mener Johan Briseid.

Teori møter praksis

KRISTIANSAND: – Alt går greit, for det er jo ikke dødsstraff i Norge!

Han har glimtet i øyet, faglig leder for signal og tele Johan Briseid, men vi har følelsen av at utsagnet ikke bare er ment på tull.

Tekst: ARNE DANIELSEN
Foto: ANDERS MARTINSEN
FOTOGRAFER

Kruttrøyken letter etter voldsomme nedbemanninger og hele fire betydelige omorganiseringer bare de siste 14 årene. Den rød-grønne regjeringa har gitt Jernbaneverket

et pusterom, og alle forstår at det bør brukes godt.

400 års fartstid

Organisasjonsfolkene fra Stortorget i Oslo er ute på turné for å finne ut hva slags oppfatninger som rører seg på grasrota rundt i landet. Jernbanemagasinet var med til

Kristiansand, der først ett møte ble arrangert med fem av gutta fra pukken, deretter ett med ni mellomledere.

Forsamlingene burde ha solid bakgrunn for egne meninger om organisatoriske forhold, til sammen hadde de fjorten oppmøtte over 400 års samlet fartstid på jern- ▶

” Lommeboka styrer hva man får gjort

ARNE BUJORDET

- banen, et snitt på nærmere 30 år per mann.

Ubyråkratisk lokalkjennskap

Gutta i pukken hadde mest positivt å si om organiseringen før 1996, da hver mann hadde ansvaret for «sin» bit av strekningen. Ubyråkratisk lokalkjennskap var stikkord for perioden.

– Når hadde du ansvaret for din egen strekning, for eksempel fra Kristiansand til Marnardal, så kunne du være i forkant av begivenhetene, understreker skinnesveiser Per Magne Johannessen og får følge av vekselkontrollør

og signalmontør Dan Vigsnes: – Vi kjente hver eneste stikkrenne på strekningen, og visste om de kritiske plassene. Da jeg var visitør, hadde jeg alltid med en del verk-

tøy og kunne fikse feil på stedet.

Nærheten til arbeidsstedet ble oppfattet som positivt. – Det gikk prestisje i å holde strekningen «sin» i orden, v skiulle i hvert fall ikke ha noen dårligere strekning enn andre, presiserer signalspesialist Egil Johansen.

Kunstig kjøp og salg

Fra 1996 ble det innført en modell basert på kjøp og salg av tjenester. For å innføre noe som liknet et marked, måtte organisasjonen deles i «kjøpere» og «selgere». En særdeles dårlig idé mener gutta.

– Plutselig skulle alt gjøres i to omganger, forteller Thorbjørn

«Først kom det en for å kikke på problemet, så kom noen andre for å gjøre jobben»

THORBJØRN RIVENES



VERDSETT LOKALKUNNSKAP: Organiseringen før 1996, da hver mann hadde ansvaret for «sin» bit av strekningen, var best, mener gutta i pukken i Kristiansand. Fra venstre Thorbjørn Rivenes, Øyvind Syvertsen og Egil Johansen.

Rivenes fra teleavdelingen. – Først kom det en for å kikke på problemet, så kom noen andre for å gjøre jobben. En isolator kunne for eksempel stå og frese. Alle visste at den kom til å ryke, men likevel fikk du ikke lov til å reparere den, fordi man skulle vente og vurdere om noen kunne gjøre jobben billigere. Mye ressurser gikk dessuten med til å internfakturere, noe som var dødfødt, så døde det da også...

Kjøp og salg medførte altså mer tungrodd og urasjonell drift. Det er en gjengs oppfatning i pukken i Kristiansand. – Altfor ofte rykket vi ut med tunge maskiner for å utføre en oppgave som vi hadde fått en pris på, mens vi lot jobben ved siden av være. Fordi den ble sett på som en egen jobb med egen utrykning, ble den dermed dobbelt så dyr, forteller Øyvind Syvertsen, fagarbeider på linjen.



På rett vei igjen?

Så langt gutta i pukken. Diskusjonen blant mellomlederne fulgte på mange måter det samme sporet, men mellomlederne legger likevel større vekt på at organisasjonen etter 2003 igjen har beveget seg i riktig retning.

– Arbeidsmiljøet har blitt bedre og bedre etter at Baneproduksjon ble borte, mener driftsleder Harald Roland. – Tverrfagligheten har blitt langt bedre, nå jobber alle sammen. Selvfølgelig fikk vi utført mer før, men da var vi også dobbelt så mange.

Til syvende og sist er det penga som rår – selvfølgelig.

– Lommeboka styrer hva man får gjort. Går man til en entreprenør får man gjort en definert jobb, men har man folka sjøl, så får man gjort alt! sier vedlikeholdsleder Arne Bujordet.

Mye aleine

– Trivsel og ressurser henger sammen. Før jobbet vi ni mann sammen, nå går man mye aleine. Man må ha det greit med seg sjøl om man skal kunne kalle det arbeidsmiljø, flirer lageransvarlig

Oddmar Øirås.

– Mange søkte seg til forvaltning fordi arbeidsplassene virket tryggere der, selv om de heller vil jobbe utpå linja, påpeker Harald Roland.

Vi lar faglig leder Johan Briseid på signal og tele også få det siste ordet: – Driften må trekkes mer med. Jeg føler at vi kan komme enda nærmere hverandre med en litt tettere organisasjon.



HUSKER: Per Høgholt (i forgrunnen) husker tiden da Drift og Forvaltning lå i krig med hverandre. F.v. Åge Sjømark, Jan Hagen, Bård Vagnild, John Sagen og Geir Revdahl.

Fra krig til samspill

TRONDHEIM: - I 2002 var det nesten krig mellom Forvaltning og Drift der vi følte at den andre var ute etter å lure oss. Nå er det mye bedre, men folks mangelfulle framtidstro trekker ned. Derfor haster det med å få vedtatt hvordan vi skal være organisert i framtida, sier driftsleder Per Høgholt på Rørosbanen.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU



«Jeg er overbevist om at det er mer å hente på

produktiviteten»

PER HØISTAD, OPPSYNSMANN SIGNAL, RØROS

Verken fugl eller fisk

Vedlikeholdsleder på Nordlands-

banen, Astrid Myran, minnes også tiden der kolleger sto overfor hverandre som kjøpere og selgere: - Det var belastende at noen var kjøpere og noen var selgere. Vi skulle ikke ha så mye med hverandre å gjøre, minnes hun om denne perioden nå.

- Det ble verken fugl eller fisk, mener hun, mens Åge Sjømark, driftsleder på Steinkjer, slår fast at de i det minste fikk skaffet seg mye viktig lærdom i forhandlinger!

Det går framover

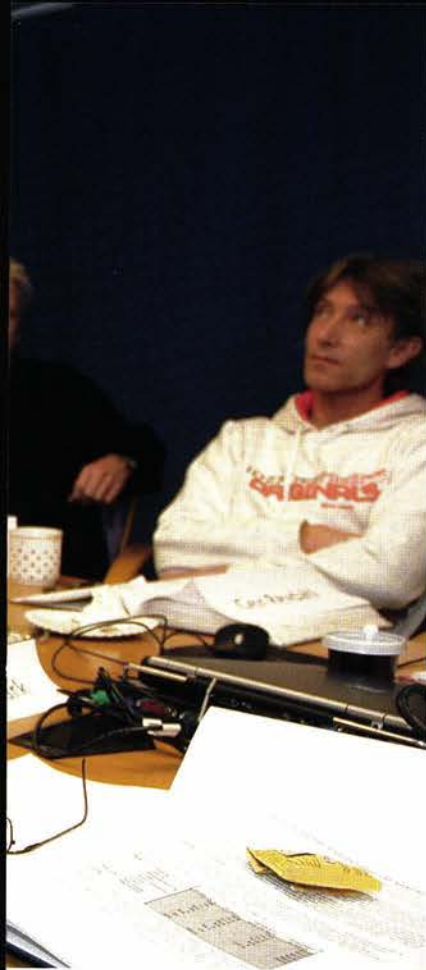
Sjømark viser til arbeidsmiljø-

undersøkelsene som har vært gjennomført, og konstaterer at Målevogn P viste seks prosent mistriivsel. I tiden med Bane-Produksjon var mistriivselen nede i tre prosent, mens ved siste arbeidsmiljømåling nå var den nede i 1,3 prosent.

Jo da, Sjømark synes det har gått framover:

- Vi har en helt annen fokus på prioriteringer nå. I områdesjeftida gjorde vi mye, men vi gjorde kanskje det som var av minst betydning.

Thor Johnsen, faglig leder elektro, utdyper: - I områdesjeftida



fikk vi et budsjett, men kunne bruke det på hva som helst. Det viktigste var at pengene ble brukt opp. Nå må vi gjøre jobben før pengene kommer.

Tverrfaglighet gir trivsel

Bård Vagnild, faglig leder linjen Trondheim, mener det er unikt at Jernbaneverket har fått holde på noen år med å teste ut flere måter å organisere oppgavene på. Han mener det går den riktige veien:

– Drift har mer medbestemmelse nå enn i tidligere perioder. Da blir også trivselen større og arbeidsmiljøet bedre. Dessuten er det blitt mye bedre klima etter at vi ble samlet under «samme tak». Likevel har vi fortsatt mye å gå på; å bli bedre på.

Det at Drift er prosjektorganisert, er det flere som mener fremmer tverrfaglighet. Geir Revdahl, vedlikeholdsleder for Dovre- og Trønderbanen, mener det blir enklere å samarbeide og planlegge når man er tidligere ute med å bestemme hva som skal gjøres.

– Jeg synes det er en stor fordel at vi kan samarbeide på tvers av fagene. Det er også derfor så mye arbeid går til Drift, sier Revdahl.

Produktivt?

Per Høgholt er rimelig sikker på at produktiviteten er blitt bedre med

årene, mens Thor Johnsen synes det er vanskelig å bevise ettersom kontoplanen er blitt endret hvert år, og det er umulig å sammenlikne. Astrid Myran, som har syslet en del med økonomi, mener hun vet lite om produktiviteten. – Det vi vet, er om vi har brukt mye eller lite penger.

Høgholt står imidlertid på sitt. – Punktligheten er blitt bedre, antall skader og ulykker har gått ned. Vi har opprettholdt og bedret kvaliteten på det som er vårt ansvar å levere med bare halvparten så mange ansatte som vi en gang var, og vi eier attpåtil færre maskiner. Vi må ha blitt mer produktive, mener han, mens kollega Åge Sjømark peker på et annet poeng: sesongarbeiderne som er borte.

– Helt fram til 1997 tok vi inn 300-400 sesongarbeidere hver sommer. Men i 1997 ble alle borte samtidig. Det var da vi begynte å se på hele året som et arbeidsår og planlegge ut fra det, sier Sjømark, og sukker tungt:

– Aberen med modellen nå er at vi blir belastet timer uten at vi som har budsjettansvar, kan gjøre noe med det. Og vi har en MA-enhet som sitter på lasset og spiser av det som er mitt!

Kultur og ukultur

Per Høistad, oppsynsmann signal på Røros, mener det fortsatt henger igjen en ukultur i jernbanen.

– Da det begynte å komme inn eksterne, grep ikke jernbanefolkene sjansen til å vise at de ville ta opp konkurransen. Jeg er overbevist om at det er mer å hente på produktivitet. Det går på alt fra planlegging til gjennomføring. Jernbanen kan ikke vedlikeholdes etter «just in time»-prinsippet, slår han fast og legger til:

– Vi er også for dårlig på evaluering. Vi kjefter kanskje litt på hverandre der og da, og så er det over på et nytt område, oppsummerer Høistad.

Farvel til sysselsettingsarbeid

Har folkene i Drift noe fornuftig å gjøre hver dag? Er rydding av skog og retting av snøskjermer på fjellet fornuftig bruk av mannskapene? Vel, det er det delte meninger om.

– Jeg synes vi må rendyrke faget og sette ut til eksterne det de kan gjøre. Det er mangel på fagarbeidere, og da må vi slutte med å snakke om «sysselsetting». Vi har mer enn nok av oppgaver som trenger fagfolk, mener Ivar Lauritzen, som er oppsynsmann linjen på Oppdal.

– Vi er for lite folk til å ta planlagt arbeid. Da er det også umulig å rette på småfeil mens vi likevel er ute, sier Lauritzen, som konkluderer med at dagens Drift-modell er bra.

Og da blir det....?

Steinar Kjønstad, fagarbeider linjen

Levanger, går for ett jernbaneverk. – I dag er det altfor mange som sitter og bestemmer. Med så mye byråkrati blir det ineffektivt, for uklare linjer og for mange småsjefer. Det blir ikke godt arbeidsmiljø med så mange kontrollører, oppsummerer Kjønstad, og går for at alt legges inn under Forvaltning.

– Etter siste stortingsvalg har jeg et lite inntrykk av at vi er blitt litt mer tilbakelemt, men det tror jeg er forbigående. Vi må få en litt slankere banesjeforganisasjon rettet mot å være eier og forvalter, og så må noen andre gjøre jobben ute. Vi kan ikke ha samme organ som både gjør jobben og som kontrollerer, mener Ivar Lauritzen.

Det er en konklusjon Per Høistad slutter seg til:

– Oppsynsmannen skal ikke kontrollere arbeidet, men sørge for at ting blir gjort. Samfunnet i dag krever å få igjen mest mulig for pengene. Banesjefene skal styre butikken, men i dag er det for mange ansatt der, sier Per Høistad, som aldri har hatt det bedre i arbeidslivet enn han har nå.



«Jeg mener vi må rendyrke faget og sette ut til eksterne det de kan

gjøre»

IVAR LAURITZEN,
OPPSYNSMANN LINJEN, OPPDAL



«I dag er det altfor mange som sitter og

bestemmer»

STEINAR KJØNSTAD,
FAGARBEIDER LINJEN, LEVANGER

MIN ARBEIDSDAG

NAVN: Oddrun Vågbø (48)

ARBEIDSTED: Dobbeltsporet Skøyen-Asker

TITTEL: Nabokontakt

STARTET SOM: Prosjektmedarbeider i NSB Gardermobanen 1996

BOR: Lillestrøm

Fri fugl – hekta på fjell



LYSAKER: Oddrun Vågbø kjeder seg litt nå som det ikke bores og sprenges i fjellet der ute i Bærum. Mellom Lysaker og Sandvika vil 1600 bruksnummer bli direkte berørt av byggingen av dobbeltsporet. Det er hun som skal berolige eller reparere når salvene dunderer løs.

Tekst og foto: PER RATHE

«En opplyst borerigg på stuff er et like vakkert syn som solnedgangen på Key West»

– En opplyst borerigg på stuff er et like vakkert syn som solnedgangen på Key West. Og jeg har sett den flere ganger. Det er tunneler som er min greie, jeg har blitt helt rå på svingehastigheter i fjell, sier Oddrun Vågbø entusiastisk der vi tar oss frem langs Vollsveien på Lysaker. Hun skulle så gjerne

ha vist meg en vaskeekte tunnel under bygging, men byggingen av den 5,5 kilometer lange tunnelen mellom Lysaker og Sandvika begynner først om et år. I det minste kan hun vise meg hvor tunnelåpningen skal komme, men før vi kommer så langt, støter vi på en gjeng gubber

som står og lyser forskriftsmessig i terrenget.

Det er byggeledelsen, viser det seg. Møtet er hjertelig, språkbruken heller røff. Noen ville kanskje si den var mannsjåvinistisk, men Oddrun Vågbø forsikrer meg om at de er gode gutter og ikke mener noe vondt med slengbemerkningene. De har et utmerket samarbeid, forsikrer hun.

Vant jobben på anbud

I 1996 lot Oddrun Vågbø seg motvillig rekruttere til NSB Gardermobanen som informasjonsmedarbeider på prosjektbasis: NSB sto ikke særlig høyt i kurs, og jernbane, hva var nå det for noe? Men hun endte opp med å si ja.

– Og det er de fire fineste arbeidsårene jeg har hatt, sier hun i dag om tiden med Rhoca-Gillutslipp, Puttjern som forsvant og

grunnmurer som slo sprekker.

– Ikke glem at Gardermobanen med Romeriksporten også var et av de største og mest vellykte utbyggingsprosjektene på norsk landjord, legger hun straks til.

Og der la hun grunnlaget for en videre karriere på jernbanen, vel å merke som fri fugl. For i driftsorganisasjonen Flytoget ville hun ikke være. Hun fant seg heller et nytt prosjekt i Tyskland, men da Jernbaneverket skulle ha en nabokontakt til utbyggingsprosjektet Skøyen-Asker, solgte hun seg inn på anbud med tunnelfaglig tyngde. Hun har kontrakt ut 2009 og har lagt første byggetrinn Asker-Sandvika bak seg.

Liker action

– Selvsagt er det best om det ikke oppstår skader, men det vil alltid skje noe under et så stort prosjekt.



NABOKONTAKT: Oddrun Vågbo er utbyggingsprosjektets joviale hoggestabbe.

Og ja, jeg burde kanskje ikke innrømme det, men jeg liker altså litt action, sier hun og beskriver jobben sin:

– Det er jeg som tar meg av omverdenen og behandler alle henvendelsene i forbindelse med tunnelarbeidene. Det er jeg som er hoggestabben – 24 timer i døgnet. Men jeg bruker også mye tid på å informere studenter, skoleklasser, velforeninger og lignende, og jeg holder øye med rystelsene. Det er best å være i forkant; eventuelt drar jeg ut og ser på hus som kan bli berørt. Jeg ser på trafiksikkerheten rundt anleggstrafikken og vurderer avbøtende tiltak når ulempene blir for store. Man blir ganske godt kjent med naboene når prosjektet går over så mange år. Du Oddrun, det kommer så mye grå «suppe» opp i hagen min. Kan det ha noe med tunnelen å gjøre, spurte en eldre kar på Slepden da vi holdt på der...

Føler vibrasjonene

Så var det bikkja som hylte hver

gang sirenen gikk. Eieren ga den knekkebrød for å roe den, og siden ble den livredd hver gang den fikk knekkebrød.

– Vi tilbød opphold på kennel, men eieren takket nei.

Utbygging skremmer mest når den ikke er synlig i dagen, tror hun.

– Når man sprenger i fjell, merkes vibrasjonene flere hundre meter unna. Noen venter dessverre med å ta kontakt til de har blitt virkelig redde – uten grunn.

Men skader skjer.

– Da ser jeg på skaden. Deretter sjekker jeg rystelsesdataene, setningsmålinger, poretrykk etc. Er klagen berettiget, har vi et firma som retter opp skadene. Vi kan også utbetale erstatning, men i tvilstilfeller eller ved større skadeomfang overlater vi det til et konsulentfirma.

– Så ubyråkratisk?

– Ja, vi er en fin og løsningsorientert gjeng der ute på anleggskontorene, avslutter Oddrun Vågbo.

SAGT OM JERNBANEN



«Liv Signe Navarsete er et av de viktigste redskapene i regjeringens næringspolitiske verktøykasse.»

ÅSLAUG HAGA

Kommunalminister og leder i Senterpartiet

«Skal vi først bygge en ny jernbane i Norge, må det være mellom de to store byene på Vestlandet. Jeg er helt overbevist om at dette er noe å strekke seg etter.»

ØYVIND HALLERAKER (H)

Stortingsrepresentant og medlem av transportkomiteen (Bergens Tidende)

«Det holder ikke med snøfreser på Finse når toget står fast på Nelaug.»

FEDRELANDSVENNEN

Lederartikkel

«Jernbanen ligger på feil sted. Den skulle ha gått sørover mot Strømstad og derfra til Göteborg. Men toget er dessverre gått for denne løsningen. Vi sitter igjen med en strekning mellom Halden og Öxnared som verken norske eller svenske myndigheter er særlig interessert i å bygge ut.»

FREDRIKSTAD BLAD

Lederartikkel

«Vi skal støtte regjeringen på en satsing på jernbane mellom Oslo og Göteborg.»

BORGHILD TENDEN (V)

Stortingsrepresentant og nestleder i transportkomiteen

«På kort sikt er jernbane til Tromsø et sidespor.»

ELISABETH ASPAKER (H)

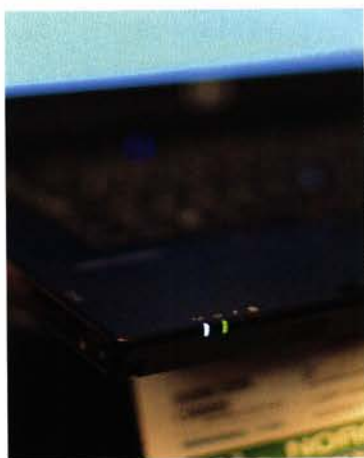
Stortingsrepresentant, Troms (Framtid i Nord)

NLF om signalstrategi

Norsk Lokomotivmannsforbund (NLF) ser positivt på at Jernbaneverket går inn for en standardisering av signalanlegg og utstyr i forbindelse med disse. NLF advarer derimot mot å implementere ERTMS så raskt at Norge vil ligge i fremste rekke i innføringen systemet. NLF mener også det er bekymringsfullt at innføring av ERTMS gir store kostnader for den enkelte trafikant (for NSB ca 1000 mill.kr.). NLF ber om at konsekvensene for jernbanens konkurransesituasjon vurderes nøye. Et alternativ tiltak er å tilrettelegge for offentlig tilskudd, skriver NLF i høringsuttalelsen.

Trådløst på stasjonene

Europas største operatør av trådløse bredbåndsoner (wlan), The Cloud, har inngått et samarbeid med BaneTele for å etablere wlan-soner på stasjonene i Norge. Først ute er de tre største målt etter passasjerer; Oslo S, Nationaltheatret og Lillestrøm. Men The Cloud har til hensikt å etablere slike soner for trådløs oppkobling til nettet på samtlige norske stasjoner i løpet av året. The Cloud har siden starten i 2002 etablert seg tungt i Storbritannia, Tyskland og Sverige. Jernbaneverket ønsker tiltaket velkommen.



HISTORISK: NSB-sjef Einar Enger gleder seg over at han kunne presentere et historisk godt resultat for 2005.

FOTO: ØYSTEIN GRUE

Staten får utbytte fra NSB

For første gang siden NSB ble omgjort til aksjeselskap kan eieren, staten, få utbytte av kapitalen som er lagt ned i selskapet.

Det historisk gode resultatet for 2005 gir statskassa et tilskudd på 116 millioner kroner.

For hele NSB-konsernet sto det en pluss på 589 millioner kroner da bunnlinja ble summert for 2005. Takket være så vel inntektsøkninger som kostnadsreduksjoner i persontogvirksomheten ble resultatet for denne delen av konsernet 283 millioner kroner bedre enn i 2004.

Økning i plussresultatet var det også for døtrene NettBuss og CargoNet mens eiendomsvirksomheten ga pluss som følge av eiendomssalg.

Store krav

- Det er stilt store krav til kostnads-effektivisering og inntektsforbedring, og målene er fulgt opp med krav om leveranse på alle plan. Det er arbeidet med de helt enkle, men svært viktige basiskvalitetsfaktorene. Dette har båret frukter. NSB

skal levere hver dag med et forutsigbart og attraktivt transporttilbud, fastslår konsernsjef Einar Enger, som understreker at hele organisasjonen har jobbet hardt og effektivt for å oppnå de gode resultatene.

Bedre omdømme

Kanskje er det en sammenheng mellom bedringen i driftsresultatet og det faktum at NSB kom bedre ut på de faktorene selskapet måler seg selv på: punktlighet, kundetilfredshet, medarbeidertilfredshet og sykefravær. Som en følge av at de tre første går bedre og det siste, sykefraværet, går ned, har også omdømmet til selskapet krabbet et stykke opp fra et flerårig tilhold på den nederste delen av MMIs årlige omdømmemålinger. Godt omdømme = penger i kassa. ■



FRA AUTOMAT: Nå kan du som er ansatt i Jernbaneverket, kjøpe plassbillett på nettet og ta den ut i for eksempel en billettautomat.

FOTO: ARVID BÅRDSTU

Kjøp plassbillett på nett

JBV-ansatte kan nå enkelt og greit bestille og betale plassbillett på nett. Billetten får du på toget, eller du kan ta den ut fra en billettautomat. Det er også mulig å ta den ut på en betjent stasjon.

Det er tre forutsetninger som må være på plass for å bruke internett til å kjøpe plassbilletten, om det er til en reise på et regiontog med plassreservasjon (komfortavdeling) eller til en sovekupe på nattoget.

Det ene er at du må ha en mailadresse i Jernbaneverket. Det ande er at du har frikort (Gull, Sølv eller Bronse). For det tredje må du ha et kredittkort av typen Visa, Diners, American Express eller Mastercard. Resten er såre enkelt.

«Min side»

På hjemmesiden til NSB (www.nsb.no) finner du øverst til høyre knappen «Min side». Trykk på den og registrer deg som bruker. Så kan du velge den avgangen som passer deg best dit du skal. Under «Velg

billetttype» får du flere valg. Velg det som frikortet ditt gir adgang til. Med frikort i Sølv eller Gull velger du «Ordinær Res». Med Bronsekort skal du velge «Bronse Res». Innehaver av Bronsekort har ikke anledning til å kjøpe Komfort-plass. Velg da «Økonomi» eller «Ingen bestemt plass».

Husk

Til slutt fyller du ut informasjon om hvem som bestiller billettene, og hvor du vil hente den/dem. Deretter fyller du ut kredittkortnummeret, utløpsmåned og CVC2/ CVV2 - som er de tre siste sifrene i en tallkode som står trykt på baksiden av kredittkortet, på det feltet der du signerte kortet. Husk å ta en utskrift av bekreftelsen eller notere referansenummeret. God tur! ■

13 millioner til Thamshavnbanen

Orklakonsernet har bevilget 6,5 millioner kroner i et engangsbeløp til Thamshavnbanen for perioden 2006-2009. Den samme summen har også Jernbaneverket forpliktet seg på - alt sammen i forbindelse med verneplanarbeidet for historiske jernbanestrekninger i Norge. Jernbaneverkets midler er øremerket til infrastrukturtiltak; det vil si skinner, sviller, signalanlegg og kontaktledning. Thamshavnbanen er verdens eldste eksisterende vekselstrømsbane og ble bygd på strekningen Thamshavn (Orkdal) og Løkken Verk i perioden 1905-10.

Regiontog på anbud

Buskerud fylkeskommune vil få en million kroner i året ekstra av staten hvis de reetablerer regiontoget Vøgne i Hallingdalen. Fylkeskommunen har satt av fem millioner i året og lagt togtilbudet ut på anbud med disse pengene som en øvre grense for tilskudd. Vøgne er et togpar som går fra Geilo til Oslo tidlig om morgenen og returnerer til Geilo om kvelden - altså et togtilbud som vil fylle opp togdøgnet mellom de øvrige togene på Bergensbanen. Anbudsfristen er satt til 28. april.

Fylke for bane

Fylkesrådet i Troms har enstemmig gitt sin støtte til å få utført en konsekvensutredning av forslaget om å forlenge Ofotbanen til Troms. Fylkesrådet forutsetter at arbeidet blir gjennomført i regi av Troms fylkeskommune og Jernbaneverket i samarbeid med de berørte kommunene. Fylkesrådet begrunner behovet for banen med behovet for frakt av fersk fisk til Europa og Russland, eksport fra havbruksnæringen og reiseliv. Jernbanen kan også bli en faktor for å utvikle en nordlig maritim korridor med en betydelig frakt av transittgods, mener fylkesrådet, som har bevilget åtte millioner kroner til utredningen.



- ET BARENTS S

NARVIK: - Jeg tror at Narvik - gjennom den innstillingen jeg har møtt i byen og fylket - kan bli Barentsregionens Singapore, sier styreleder i NEW Corridor AS, Kari Konsin.

Tekst og foto: TORE HOLTET

Den 1. april åpnet New Corridor AS eget kontor i Narvik. Det vil i første omgang bli bemannet av Odd Willy Karlsen, tidligere seniorrådgiver i det Narvik-baserte konsulentfirmaet Transportutvikling AS.

Etter hvert skal det også ansettes en administrativ direktør, som vil få den internasjonale arena som arbeidsfelt. Og han vil få store utfordringer å ta fatt på: Det gjenstår viktige avklaringer både i Russland og USA før en ny transportkorridor mellom øst og vest begynner å ta form.

Ett til tre år

Kari Konsin, også internasjonal direktør i det finske Jernbaneverket (Banförvaltningscentralen), legger ikke skjul på at det kan ta både ett og tre år før det foregår permanente transporter mellom USA og Kina.

- Så langt har vi ikke lyktes på å gjøre avtaler med de rette personene, konstaterer Konsin.

Likevel er han overbevist om at en øst-vest-forbindelse om Narvik skal opp og stå.

Dobbeltspor

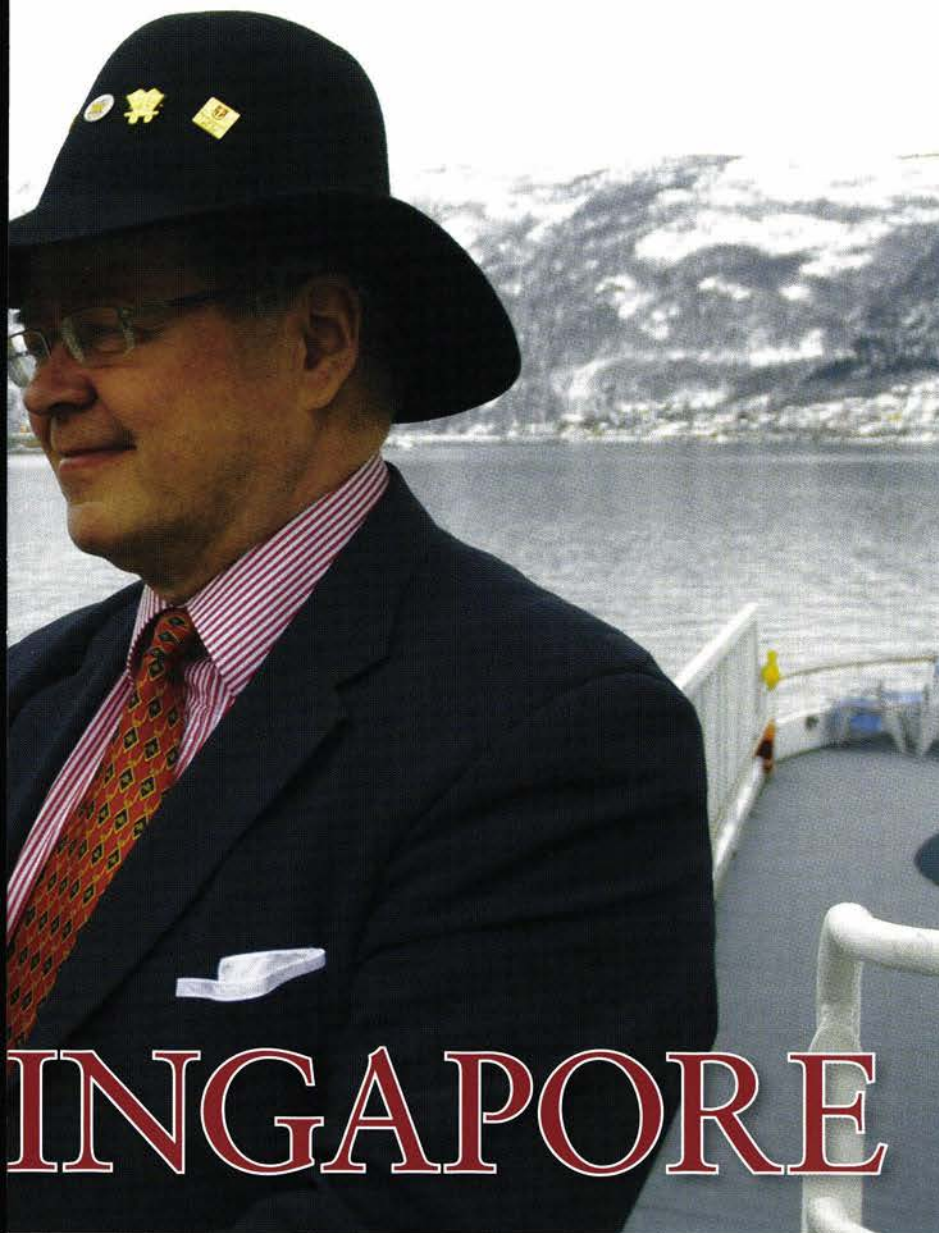
Konsin tror ikke på en helt ny jernbaneforbindelse, men at det etter hvert blir bygd dobbeltspor mellom

Narvik og Boden i Sverige.

- Med sin jernbaneforbindelse til Kina blir Narvik linken i trafikkforbindelsen som strekker seg fra Atlanterhavet gjennom Barentsområdet og inn til det europeiske kontinentet. Dette burde gi tro på framtida. Suksessfaktorene forsvinner ikke, mener Konsin og trekker paralleller mellom Narvik og Singapore med verdens tredje største containerhavn.

Betydelig havn uansett

-Singapore har en lang historie tilbake til 1600-tallet, men det moderne Singapore fikk sin start i 1965 da landet ble selvstendig og satset på sine fortrinn: kunnskap



om skipsfart, stabile politiske forhold og en trygg og sikker by.

– Narvik har også en lang historie med sine over 100 år på nakken. Som transitthavn er byen ung, men i Narvik finnes det mye kunnskap om transport. Her foregår også utdanning innen transport, hvilket er en forutsetning for fortsatt vekst. Trygghet og stabile politiske forhold er en selvfølge i Norge, resonnerer Konsin og legger til:

– Singapore er allerede et transittpunkt i de globale trafikstrømmene, og jeg tror at Narvik har alle forutsetninger for å bli en tilsvarende sentral link. Og selv om man ikke lykkes i å styre store deler av veksten i trafikken mellom Kina og USA om Narvik, blir Narvik en betydelig havn innen Barentsområdet, tror han.

Kulturarv

Konsin minner om at Narvik

oppsto som en transportby: – Da jernbanen kom til Narvik, representerte den «high-tech». Nå trengs det IT-kompetanse, samt kunnskap om toll og spedisjon for å beherske og styre trafikstrømmen. Men teknikken blir bare så bra som de personer makter som blir satt til å utnytte den. Dette kan bare lykkes i omgivelser som ligger til rette for det, og som er et resultat av generasjoners arbeid.

Min oppfatning er at de utfordringer vi står overfor, kan håndteres med den kompetanse som allerede finnes. Mye er et spørsmål om innstilling. Om samfunnet her i 100 år har vært avhengig av jernbane og sjøtransporter, finnes det en betydelig kulturarv å bygge på. I denne kulturarven – med havn og jernbane – ligger Narviks framtid, konkluderer styreleder i New Corridor AS, Kari Konsin.

tore.holtet@jbv.no

KULTURARV: – I kulturarven med havn og jernbane ligger Narviks framtid, mener styreleder Kari Konsin (for anledningen i rallarhatt) og Odd Willy Karlsen, som er ansatt i selskapets nye kontor i Narvik.

Moskva neste

Etter påske håper Nord-Norsk Spedisjon å være i gang med ukentlige transporter mellom Narvik og Moskva.

Nord-Norsk Spedisjon har engasjert Ofotbanen AS til å kjøre mellom Narvik og Haparanda. Der overtar finske VR Cargo, som har erfaring med transport til og fra Russland.

– Vi hadde en del prøvetransporter til Moskva og St. Petersburg i 1997 i samarbeid med daværende NSB Gods. Den gangen var det et påtrykk for å transportere sild til Russland, men vi hadde ikke et godt nok grunnlag for å få til permanent drift. Nå er fundamentet langt bedre, og vi har gitt oss selv tre år, opplyser Dybvik, som eier 20 prosent av Nord-Norsk Spedisjon. Øvrige eiere er LKAB og Narvik Havn, som begge har 40 prosent av aksjene. Mineraler og laks er blant varene som vil bli fraktet til Moskva. I neste omgang kan det også bli aktuelt med egen rute til Arkangelsk.

– Den nye forbindelsen til Russland har elementer i seg i forhold til en ny transportkorridor, uten at jeg vil overvurdere betydningen. Men om Narvik-Moska går bra, er det selvfølgelig en fordel for New-korridoren, sier styreleder Kari Konsin i New Corridor AS til Jernbanemagasinet.



AVGANG: Over påske er de i gang med transporter til Moskva, disponent Terje Dybvik i Nord-Norsk Spedisjon, havnedirektor Rune Arnøy og prosjektleder Stig Winther i Nord-Norsk Spedisjon.

EN FEST FOR JER



VELKOMMEN: Styreleder for Vinterfestuka, Iris Bartolsen, ønsker velkommen til tur med Ofofbanen.



STEMNING: Ståle Herving og Trond Espen Robertson synger rallarviser og mer til og skaper god stemning blant de reisende på Ofofbanen.

EKTE RALLARHATT: Festivalsjef for Vinterfestuka, Steingrim Sneve, doper rallarhatten før han setter den på hodet til Paul Rosenmeyer ...



RALLARSANG: Sangvirkelaget og trekkspiller Ronald Forsaa underholder med rallarsanger.

JERNBANEN

NARVIK: Vinterfestuka i Narvik er i bunn og grunn en sammenhengende hyllest til jernbanen. Den 41,9 kilometer lange banestrekningen til riksgrensen er byens livsnerve, noe folk i Narvik vet å sette pris på ...

Foto og tekst: TORE HOLTET

«Mellan höga fjällen vid Ofotens fjord skall en by anläggas uppi höga nord, der en järnväg ifrån Sverige kommer till att tåga fram ...»

Rombaksvisa er hele Narviks «nasjonalsang», og oppslutningen om toget i starten på Vinterfestuka midt i mars er like stor som under barnetoget 17. mai.

Nå har også næringslivet oppdaget Vinterfestuka. I år ble det arrangert en konferanse under tittelen «Jernbanen som kulturbærer og næringsutvikler» om bord på M/S Finnmarken. Og når den topp moderne hurtigrutebåten fraviker vanlig rute og ankommer Narvik havn, er det fest. Gjestene ønskes velkommen med fyrverkeri og Rombaksmusikk.

Vinterfestukas historie går 50 år tilbake i tid, og i dag er det knapt en Narvik-familie som ikke har et rallarantrekk eller tre i klesskapet. I år fikk også 220 gjester fra inn og utland hver sin rallarhatt under en uforglemmelig togtur til svenskegrensen og tilbake – selvfølgelig i et av chartertogene til Norges første private jernbaneselskap, Ofotbanen AS.

Underveis går praten livlig – om Ofotbanen snart blir en del av en ny transportkorridor mellom

Kina og USA: om LKABs eventyrlige vekst og selskapets omfattende utbyggingaplaner i Narvik: om følgene av regjeringens nord-områdesatsing og om Naturgass Nord A/S sine planer for Narvik. Samtidig hygger gjestene seg med en rikholdig meny av mat og drikke kombinert med trivelig sang og gitarspill i togkupeen samt enkelte spektakulære innslag under opphold inne i fjellheimen.

Tilreisende får i det minste en smakebit på hvordan folk i Narvik hyller sin historiske forankring. Rallaren er med overalt, og Svarta Bjørn – den legendariske rallarkokka Anne Rebekka Hofstad som beholdt sin kvinnelige verdighet i et barskt brakkeliv – er nå registrert som varemerke for Vinterfestuka. Begge er hedret med statue, og de bekranses hvert år under stor festivitas.

Hele Narvik er stolt av jernbanen sin, og jernbanen har grunn til å være stolt av den korte, men økonomisk og teknologisk viktige jernbanestrekningen i nord.



Store muligheter i nord

Bondevik II-regjeringens nordområdemelding satte fokus på de enorme mulighetene for utvikling av vår nordlige landsdel. Det ligger an til en ny æra for jernbanen i nord.

Derfor har KrF i stortingsdebatter og i skriftlige spørsmål bedt regjeringen ta fatt i disse utfordringene.

Det gjelder å knytte sammen Kirkenes og Nikkel med jernbane, videreføre Ofotbanen fra Narvik til Tromsø og ikke minst Øst-vest-korridoren Kina-USA via Narvik. Dette er kanskje det mest spennende jernbaneprosjektet i Norge for tiden.

Foregangsland

Det er bred politisk enighet om at Norge bør bli et foregangsland

«Det ligger an til en ny æra for jernbanen i nord»

innen miljøvennlig samferdsel, selv om de ulike partiene har varierende prioriteringer.

KrF vil ha en langsiktig satsing på jernbane som det miljøvennlige og trafikksikre transportmiddelet.

Det forutsetter betydelige investeringer i den allerede eksiste-

rende infrastrukturen, men også ny-bygging for å legge til rette for vesentlige reisetidsreduksjoner og å skape nye muligheter for passasjerer og for næringslivet.

NEW-korridoren

KrF har de siste månedene arbeidet med å henlede oppmerksomhet mot nye muligheter for jernbanen i nord. Jeg vil her fokusere på et prosjekt som jeg brenner spesielt for.

Den såkalte NEW-korridoren (Northern East-West Freight Corridor) er en intermodal transportkorridor som binder sammen USAs østkyst med Russland og Sentral-Asia, via Narvik havn og jernbanesystemene i de nordiske landene.

Det arbeides altså med å etablere en internasjonal transportkorridor over Nordkalotten der Narvik havn og jernbaneforbindelsen østover fra Narvik spiller en viktig rolle. Dette kan kanskje høres utrolig ut, men NEW-prosjektet er i gang. Markedsutsiktene er gode, og flere organisasjoner og markedsaktører arbeider for realisering av korridoren.

Tre gode grunner

Det er spesielt tre faktorer som skaper behov og interesse for prosjek-

tet: sikkerhet, kapasitetspress og regional utvikling. Økt internasjonalt fokus på sikkerhet og betydelige pressproblemer i internasjonal transport har økt interessen for denne øst/vest-forbindelsen.

Verdens to største produsent- og forbrukerland, Kina og USA, er opptatt av å finne nye praktiske og trygge løsninger for å transportere produkter fra Kina og Sentral-Asia til forbrukerne på USAs vestkyst.

Veksten i russisk økonomi vil også kunne gi mer transport av varer i nordområdene og dermed økt press på det norske transportsystemet. Det er også stadig økende godsmengder som transporteres mellom Kina og Europa.

Uten en god plan for hvordan man skal håndtere denne økningen, frykter man at det skal oppstå en formidabel trafikkork i løpet av få år. Det gjelder å være føre var. Kina har verdens hurtigst voksende økonomi, og eksporten for enkelte varegrupper øker med flere titalls prosent årlig.

Ny æra

Korridoren kan i tillegg bidra til regional utvikling i et område som står overfor en ny æra, og god infrastruktur er en viktig forutsetning for bosetting, nærings-

MÅNEDENS GJEST

NAVN: Jan Sahl
TITTEL: Stortingsrepresentant,
Kristelig Folkeparti





©Transportutvikling AS – 2006

KORRIDOREN: Her er rutene for den planlagte godskorridoren mellom Kina og USA tegnet inn.

ILLUSTRASJON: TRANSPORTUTVIKLING AS.

utvikling og ressursutnyttelse i Nord-Norge.

Nordområdene har en befolkningsstruktur og et næringsliv som er lokalisert til et fåtall sentrale områder, med lange avstander og ofte dårlig utviklede kommunikasjoner.

Transportinfrastrukturen er utviklet ut fra nasjonale behov, og er mindre egnet til å fremme kommunikasjon på tvers av landegrensene. Det er en utfordring og et mål å utvikle en transportinfrastruktur på tvers av grensene som bidrar til økt mobilitet og reduserte transportkostnader, samtidig som transportskapt miljøproblemer begrenses.

Bred oppslutning

Det er over tid oppnådd en bred

oppslutning og interesse for NEW-korridoren, både i Norge og i andre land. Også i EU arbeides det aktivt med prosjektet.

Det er opprettet et selskap – NEW Corridor AS – som skal arbeide med å legge til rette for kommersielle transporter i korridoren. Den internasjonale jernbaneunionen (UIC) er også sterkt inne i prosjektet.

I Norge koordinerer Fiskeri- og kystdepartementet arbeidet med korridoren i forhold til departementer, Narvik havn, lokale og regionale styresmakter og andre lands myndigheter. Vi i KrF er svært fornøyd med at både kyst- og samferdselsministeren ved en rekke anledninger har uttalt seg i positive ordelag om prosjektet.

Narvik i førersetet

Det narvikbaserte firmaet Transportutvikling AS har fått i oppdrag å utrede prosjektet. Firmaet har i flere år arbeidet tett med UIC i forbindelse med etableringen av transportkorridoren. Firmaet har allerede gjort en forstudie på temaet, og nå er de i gang med å ta konkret stilling til hva de enkelte jernbanestrekningene og terminalene kan make av trafikk og godsmengder. Arbeidet for UIC skal gjøres ferdig i løpet av første halvår i 2006.

Vi venter i spenning på resultatet og på det videre arbeid med realiseringen av et enormt stort og viktig samferdselsprosjekt i nord.

Ledning i blått

Vår mest trofaste innsender slår til igjen, og særlig enklere kan det vel ikke gjøres. Bildet av kjøreledningene er tatt i blåtimen (den korte tiden før sola kommer over horisonten, men før det blir lyst om morgenen - eventuelt motsatt på kvelden) en februar dag på Oslo S. Lukkertid er vel 1/30sek. og blendar 5.6 uten stativ.

Fotokonkurransen fortsetter. Ta med deg kamera og jakt på DITT jernbanemotiv, gjerne med infrastruktur.

Send det til Jernbanens Fotoklubb v/Øyvind Bardalen, NSB Drift, 3044 Drammen, eller på e-post: oyvind.bardalen@nsb.no.

DU kan vinne et flott digitalkamera.

MITT JERNBANEBILDE

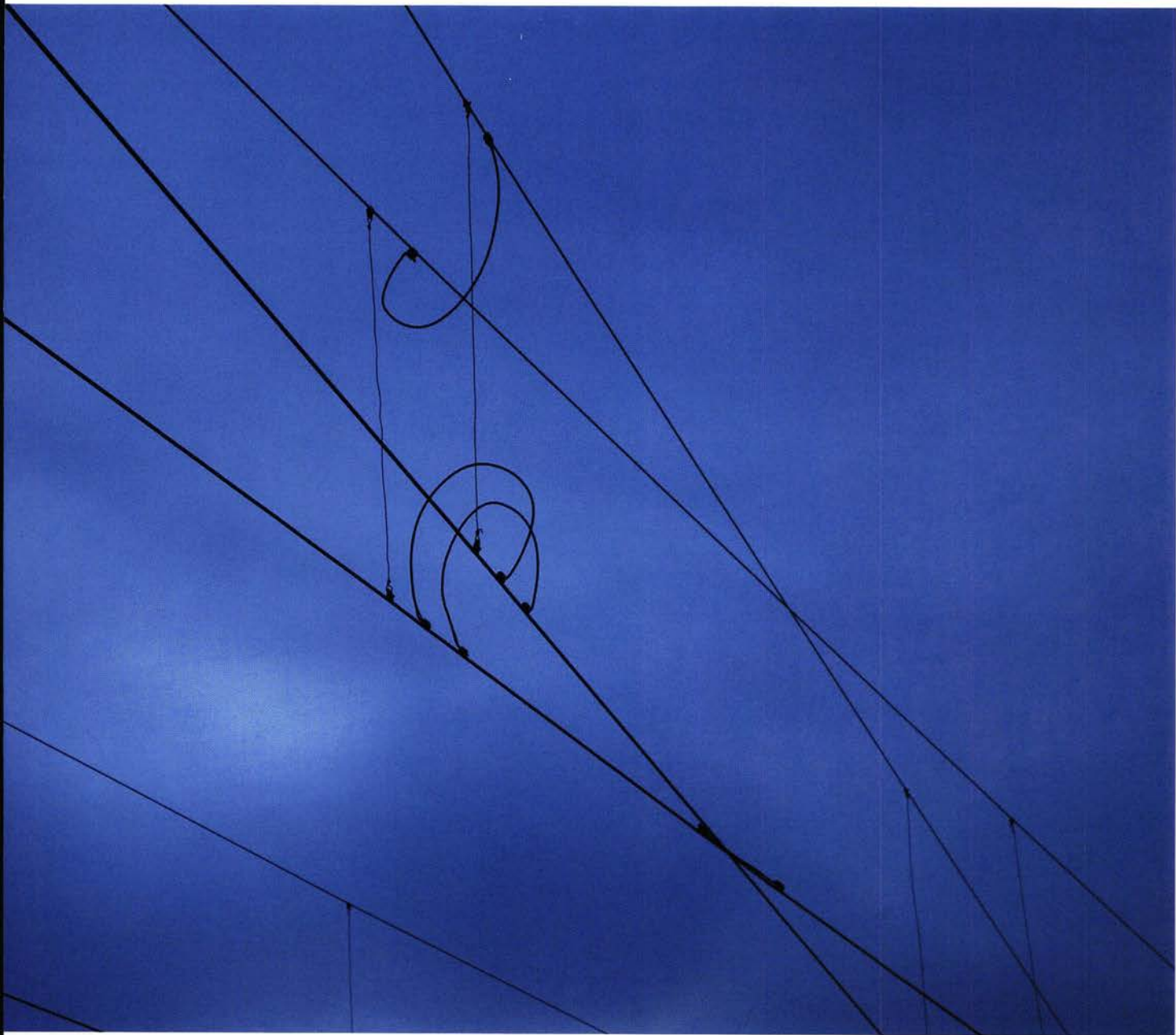
NAVN: Kari Espeland

TITTEL: Prosjektingeniør, BaneTele, Oslo

KAMERA: Nikon D70

BOR: Oslo





NYE ANSATTE

Geiter sikrer utsikten

Jernbaneverket siste tilskudd i driftsapparatet går på fire ben og breker. Men geitene i Hallingdalen og Flåmsdalen driver effektiv vegetasjonskontroll.



Foto: Johannes Bruaas, Samfoto

Tekst: SINDRE ÅNONSEN

I fjor sommer startet et prosjekt initiert av Jernbaneverket på Bergensbanen gjennom Gol og langs Flåmsbanen. Målet er å se om geiter kan være et godt alternativ til tradisjonell vegetasjonskontroll. Foreløpig ser resultatene lovende ut.

– Erfaringene med geitene så langt er svært lovende. Det første året de har vært på jobb for Jernbaneverket har de faktisk spist mer enn vi hadde forventet, sier prosjektleder Tore Brynslund i Infrastruktur Teknikk.

Ved siden av å være et miljøvennlig alternativ til mer konvensjonelle og støyende metoder, er Brynslund spent på om det også vil være økonomisk gunstig å bruke geiter i årene fremover.

– Samtidig er det er snakk om å ta vare på kulturlandskap, legger Brynslund til.

Ved siden av utsikten til de reisende på noen av Norges største turistattraksjoner – Bergensbanen og Flåmsbanen, er vegetasjonskontroll viktig for å redusere antall vilpåkørsler ved å hindre utviklingen av beitemuligheter langs linja. For øvrig mener Brynslund at det mest hensiktsmessige er å bruke geiter for å hindre ettervekst i områder som allerede er ryddet på konvensjonelt vis.

Masteroppgave på geiter

Jernbaneverket får også hjelp av en student, som arbeider med en masteroppgave ved Universitetet for miljø- og biovitenskap (UMB)

på Ås. Oppgaven skal leveres i løpet av våren.

– Hun ser på hva geitene spiser og hvordan atferden deres er, blant annet når toget passerer beiteområdene, opplyser Brynslund.

Det er to typer geiter som er i tjeneste for Jernbaneverket. Langs Flåmsbanen er det vanlig norsk geit, mens på Gol er det kasjmirgeita som råder grunnen. Sistnevnte er svært hardfør og produserer den svært ettertraktede kasjmirullen. Forskjellen er ellers at mens den norske geita (typisk nok...) ikke er glad i fremmedfolk, så er kasjmirgeita svært folkekjær.

Enkle arbeidstakere

Siden geitene ennå befinner seg i prøveperioden, er det ikke gått ut anbudsrunder hvor ulike «geite-

entreprenører» kan gi tilbud på prosjekter. Men Brynslund utelukker ikke at dette kan bli aktuelt i fremtiden.

– Og hvordan er for øvrig arbeidsbetingelsene til våre firbente venner? Hva er tariffen for en geit?

– Geiter er som en politiker en gang sa om sauer, ålreite dyr, og er heller lite interessert i tarifflønn og andre sosiale goder. Derimot er nok eieren av produksjonsmidlene opptatt av dette, flirer Brynslund.

Før Jernbanemagasinet innlater seg på en større marxistisk utlegning omkring maktforholdene mellom eieren av produksjonsmidlene og den flittige proletaren i pels, kan det være greit å ha i mente at geitenes arbeidsdag er en eneste lang lunsjpause...



FOLKEKJÆRE GEITER: Kasjmirgeita er glad i folk, noe prosjektleder Tore Brynslund fikk oppleve under et besøk i Hallingdalen i fjor sommer.

(FOTO: VERONICA VALDERHAUG)

Geitfakta

- Prosjektene ble planlagt i 2004 og igangsatt sommeren 2005. Vest for Gol stasjon finansierer Jernbaneverket prosjektet alene, mens i Flåmsdalen er geiteforsøket et samarbeidsprosjekt mellom Jernbaneverket, Aurland kommune og Flåm Utvikling.
- Både langs Flåmsbanen og på Gol har det vært fra 30 til 60 geiter i arbeid.
- Mastergrad-student ved UMB, Gunhild Dahle, har fått støtte av Jernbaneverket til å følge opp prosjektet. Oppgaven skal leveres til våren.

LOVER BEDRE HVERD

Jernbaneverkets nye IKT-direktør vil sikre de ansatte en bedre hverdag ved PC-en - med like godt utstyr og støtteapparat som i næringslivet for øvrig.

Tekst: ØYSTEIN GRUE

Foto: JOHNNY SYVERSEN OG ØYSTEIN GRUE

- Gi meg 100 dager, sier røslige Knut Frækeland og holder kortene tett til brystkassen.

Han vil vente til juni før han proklamerer hva som må til for å gjøre IKT-hverdagen enklere i Jernbaneverket. Etter samtaler med et par hundre personer på seks uker er

«... registrerer utslag av isolert fagtenkning...»

han på sporet... Jernbanemagasinet sjekket stemningen og forventningene til den nytiltrådte direktørens undersåtter i et utskjelt IKT-miljø før vi slapp til med spørsmål og blokk hos en travelt, men gledelig lett tilgjengelig Knut Frækeland.

Uten fremmedord

Fra forventningsfulle IKT-medarbeidere kom tipset om den nye sjefens 200 «systematisk usystematiske» samtaler på seks uker for å gjøre 2000 pc-brukere i Jernbaneverket mer fornøyd.

- Jeg har relativt lett for å snakke

med folk og har beveget meg temmelig bredt omkring i Jernbaneverket, sier en blid og målrettet direktør for informasjons- og kommunikasjonsteknologi. Tittelen til tross: Frækeland velger sine formuleringer med omhu - kort og lett-fattelig, konsekvent uten data-fremmedord. Noen ganger smaker han på svaret og korrigerer seg selv, for han velger den endelige formuleringen. Med sine 198 på strømpelesten er han forberedt på å bli veid og målt - av ingeniører.

- Forfriskende start

Konturene av den fremtidige IKT-hverdagen begynner å formes. De endelige planene vil bli presentert etter mange flere samtaler og diskusjoner med berørte både høyt og lavt i organisasjonen, varsler den tidligere prosjektdirektøren fra det visjonære IT-Fornebu. Jernbaneverket er noe annet.

- Det har vært en forfriskende start, med mye fri tale, forteller Knut Frækeland.

Allsidig maskiningeniør

Etter en effektiv time med kritiske og personfokuserende spørsmål sitter vi med et inntrykk av en jovial, engasjert og omgjengelig kar.

Han har anvendt sin maskiningeniørbakgrunn temmelig forskjellig fra klassekameratene på Norges Tekniske Høgskole.

En imponerende merittliste av nøkkelstillinger innen shipping, offshore og IT - men utelukkende fra privat næringsliv - kan indikere ett av to: Kort utholdenhet på hvert sted - eller evig nysgjerrighet overfor nye utfordringer. Etter en time tiltror vi ham klart det siste.

Blant alt Frækeland har rukket i løpet av 28 års karriere, trekker familiefaren frem omsorg for to voksne barn og en allsidig musikkinteresse, både som korsanger og tilbakelent, lyttende, hjemme i Oppegård.

Men aller helst dyrkes lidenskap for musikk på konsert sammen med gode venner.

Damploket på NTH

- Mitt forhold til jernbane begrenser seg til at jeg i studieårene var med på å fyre opp det gamle damplokomotivet vi hadde på NTH, inntil det ble satt en høyst nødvendig stopper for den begivenheten av den daværenede Kjellkontrollen!

Jernbaneverkets IKT-direktør nyter å ha parkert bilen hjemme - til tross for vinterlige forsinkelser.

AG

– 19 minutter til avislesing etter en rask spasmarsj til toget og ikke minst: å slippe bilkøene på E6 mellom Oppegård og Oslo morgen og kveld – det er bekvemt, utbryter en nyfrelst kollektivreisende.

Rett verktøy

– Jeg merker at jeg er kommet til en historietung virksomhet med dyktige fagfolk. Men jeg registrerer utslag av isolert fagtenkning som kan gi en mindre heldig «siloeffekt». Når det er sagt, møter jeg en god vilje til endring og modernisering i tråd med det overordnede virksomhetsmålet; «Ett jernbanelverk».

Stor åpenhet og gjestfrihet er et sunnhetsstegn, mener Knut Frækeland.

Han kan ikke se noen grunn til at ansatte i Jernbanelverket skal akseptere mangelfullt IKT-verktøy og et lite tilfredsstillende støtteapparat som gjør det vanskelig å utnytte utstyr og programmer like effektivt som i næringslivet for øvrig. ▶

FRISK START: – Det har vært en forfriskende start med mye fri tale, sier nettopp påtroppet IKT-direktør Knut Frækeland.



► **-Rask hjelp - en selvfølge!**

Frækeland vil ikke fremstå som IKT-spesialist. – Jeg er en generalist, med tilstrekkelig erfaring til å kunne stille både gode og naive spørsmål til spesialistene i data-miljøene. Gjennom å lytte og base-re seg på lang organisasjons-erfaring i forskjellige miljøer er han sikker på at han sammen med fagfolk i egen organisasjon og hos eksterne skal klare å foreskrive rett medisin.

– Hvilke krav mener du den alminnelige pc-bruker skal kunne stille i Jernbaneverket?

– At de har tilgang til de arbeids-verktøy: dataprogrammer som trengs for å gjøre sin jobb best mulig. Responstid ved behov for hjelp med utstyr eller standardfunksjoner i Outlook eller Agresso bør ned til et halvt minutt! Bruker-

«IKT må under-
støtte målet om
ett jernbaneverk»

støttehjelp og problemløsning for denne type funksjoner skal skje i løpet av første telefonsamtale, uten at det stilles krav til brukerens datakompetanse. Når det gjelder mange av spesialprogrammene i Jernbaneverket, må en vel-fungerende brukerstøtte i eget hus vurderes.

– **Målet: Ett jernbaneverk**

– Og hvilke krav skal Jernbane-veket stille til pc-brukere?

– Fagmiljøene har rett og plikt til å bestemme hvilken funksjo-nalitet de trenger i de forskjellige dataverktøy for å gjøre jobben sin optimalt. Disse funksjonalitets-kravene skal IKT-folk i prinsippet ikke mene noe om!

– Hvordan skal du få dette på plass?

– Jeg vil gjerne ha de 100 dagene jeg har bedt om før jeg svarer detaljert på det, men på noe sikt mener jeg at IKT i Jernbaneverket på best mulig vis må understøtte Jernbaneverkets overordnede mål om ett jernbaneverk. Dagens organisering av IKT- funksjo-nene bidrar ikke til dette.



INFO I HÅNDA: Om ett til to år tror IKT-direktør Knut Frækeland at alle i Jernbaneverket kan lese e-post og motta arbeidsordre på sin mobiltelefon.

Kløften vekk

– Hvordan vurderer du informasjons- og kommunikasjonskløften mellom Jernbaneverkets rundt 2000 ansatte som daglig bruker pc, og de flere hundre som verken har fått pc eller opplæring?

– Innen 1-2 år tror jeg samtlige ansatte i Jernbaneverket vil ha utstyr som gjør det mulig å koble seg opp mot Jernbaneverkets portal

og relevante fagsystemer. Da kan alle både lese siste nytt fra ledelsen, motta e-post, motta arbeidsordrer og legge inn opplysninger om utført arbeid.

– Interninformasjon skal kunne nå samtlige ansatte i Jernbaneverket like raskt, slår Knut Frækeland fast.

oyg@jbv.no



NYE SKINNER: DSB ser gjerne at teknisk direktør Eigil Sabroe i Banedamark får mer penger til nye skinner og til fornyelser på det nedslitte danske jernbanenettet.

Overskudd til nye skinner

DSB og NSB går med store overskudd. Begge selskapene ser gjerne at pengene fra overskuddene blir brukt til å forbedre jernbanenettet i Danmark og Norge.

Tekst: SVEIN ERIK BAKKEN
Foto: PETER THORNVIG

DSB gikk for andre året på rad med nesten én milliard danske kroner i overskudd i 2005 – nærmere bestemt 993 millioner kroner mot 947 millioner kroner i 2004.

NSB doblet på sin side overskuddet fra 2004 til 2005, og gikk i fjor med hele 589 millioner kroner i overskudd. (Se egen sak side 22)

Tilbake

Direktør Kjeld Sengeløv i DSB ser gjerne at overskuddsmilliarden til DSB kommer tilbake til jernbanen, og blir brukt til å forbedre det slitte, danske banenettet.

DSBs gode resultat har kommet på tross av skjerpede trafikkontrakter med Transportministeriet, og ikke minst på tross av Banedanmarks store problemer i fjor med dårlig skinnkvalitet og signalanlegg.

– Vi har ikke kunnet levere det produktet som vi ønsker til våre kunder. Hovedårsaken er at kvaliteten på banenettet ikke er god nok. Det går ut over våre kunder, noe som i neste omgang har vært en stor belastning for våre medarbeidere, sier Sengeløv til Ritzau Byrå.

Banedanmarks fungerende direktør, Henrik Hassenkam, er enig i at det er behov for å gjenoppretting av standarden på det danske

jernbanenettet og dermed for økte investeringer i årene framover.

Spytte i penger

Kommunikasjonsdirektør Arne Wam har tidligere uttalt at NSB ønsker å spytte penger i bedre infrastruktur for å få ned kjøretiden. – Dette blir vanskelig når staten tar store deler av vårt overskudd i form av aksjeutbytte, mener han.

Nærmere bestemt må NSB for første gang betale eieren staten et aksjeutbytte på 116 millioner kroner i år. Det er penger som Arne Wam heller vil bruke på nye, moderne tog eller nye skinner.

Ein lebende «



håndelsvei»



KRASJNOK,

SIBIR: Ikke politi å se, så handelen på plattformen går livlig. Smuglertøy fra Mongolia og Kina skifter eiere raskt, krøllete rubelsedler går den andre vegen. Et tog fullt av «handelsmenn» ruller mot Moskva. Vi er på tur på verdens lengste jernbane. ▶

FORFATTEREN

Hans Petter Krane (50) er senioringeniør i Jernbaneverket, Region Øst. Han har lang erfaring som reisende togpassasjer i ulike deler av verden, og i denne artikkelen tar han leserne med på en reise med Den transsibiriske jernbanen.



TROFASTE: Jurij og Lillian – mine trofaste 'samboere' på en seks døgns ferd fra Moskva til Vladivostok.

ALLE FOTOS: HANS PETTER KRANE

► Den noe tvilsomme «handelen» på en stasjon i Sibir gir et skråblikk inn i historien til Den transsibiriske jernbanen mellom Moskva og Vladivostok ved Stillehavet. Den 9289 kilometer lange banen kunne blitt verdens dominerende handelsvei: Da «Den store sibirske vei» ble påbegynt i 1891, så Tsar Alexander III for seg at det store riket skulle komme i sentrum ved å forbinde Europa med USA, Japan, Kina og det sørøstlige Asia.

Men jernbanestrekningen ble nærmest isolert fra den vestlige verden. Det vedvarte i hele sovjet-tida, gjennom store deler av det 20. århundre. Den var en «hovedpuls-åre» for Sibir og fraktet enorme mengder gods og mennesker på strekningen.

Banen ble flere ganger bygd ut, forbedret og gitt forgreninger, og «Transsib» har gjennom alle år vært Russlands ryggrad og stolthet.

Aldri kjedelig

Jeg har reist med tog fra Moskva til



MONGOLSK: De mongolske statsbaner bruker sitt beste togmateriell.

Stillehavet via Beijing og tilbake til Moskva. Etter snaue fire uker på tog har jeg booket inn på hotell og står på hodet i ryggsekken. Her er en salig blanding av skittentøy og suvenirer som skal trues ned.

Men disse bøkene – hva skulle jeg med dem?

De var ment for lange, kjedelige togetapper, men det ble jo aldri kjedelig ...

Helt annerledes med de velbrukte sandalene mine. De må på hedersplassen – på toppen av sekken. Jeg kommer på kupékameraten Jurij og en episode kort etter avreise fra Moskva. Da jeg visste lite om skikk og bruk på denne togreisen. Etter mange timers gatevandring i Moskva var føttene endelig befridd fra tette joggesko. Fornøyd ruslet jeg barten omkring på teppebelagte golv. Men da jeg prøvde å legge ut på vandring til samovaren i enden av korridoren kom det ganske bestemt fra Jurij: «Pieter – ta på sandalene!» (Jeg hadde allerede avfunnet meg med at Hans Petter var et håpløst navn for russere –

Pieter fikk jeg værsgod hete i disse ukene.)

Tiner opp

Jurij og Lillian ble mine trofaste 'samboere' på en seks døgns ferd fra Moskva til Vladivostok.

Jurij har en litt diffus militær stilling, Lillian er laboratorieingeniør i Vladivostok. Kommunikasjonen mellom oss går glimrende selv om Jurijs litt «rustne» tyskkunnskaper gjør at han stadig sier «Langsamer, Pieter, langsaaamer!». Lillians russisk og koreansk kan jeg slett ikke noe med. Men med god vilje fra alle parter går 'praten' likevel greit. Forholdet i kupéen tiner snart opp. Jurij tar meg med på småekspedisjoner på og rundt stasjonene der vi har 15-20 minutters opphold. Viser meg det han mener bør sees. Og provianterer etter et nøysomt russisk budsjett.

Røkt fisk og øl

Jeg har sett fram til noen uker på tog med rause russiske, kinesiske og mongolske måltider i restaurantvogna mens landskapene



TOM: I noen døgn fra Moskva og østover spiser jeg i en nesten tom restaurantvogn.

flyter forbi utenfor vinduene. Men markedskreftene har nok fart hardt med denne delen av togopplevelsen. Høye priser og magert menyvalg gjør at det stort sett er de vestlige turistene som spiser i restaurantvogna. I noen døgn fra Moskva og østover spiser jeg i en nesten tom restaurantvogn dominert av togpersonale som drikker te, øl og vodka og ser video – en endeløs russisk såpe-serie kalt «Taiga». Fra Irkutsk er det slutt på dette – et tysk reiseselskap flommer inn og okkuperer vognene med to fulle bordsetninger for hvert måltid. Jeg gjør retrett til egen kupé, og Jurij gir villig råd om delikatesser fra Bajkalsjøen. Vi provianterer røkt fisk og øl på plattformen i Ulan Ude, har et stort måltid og det blir en lang kveld i kupeen.

60-70 ansatte

Bemanningen på et tog på den transsibiriske er stor. Her arbeider 60-70 personer. Også i vår vogn er en stor 'tjenerstab' tydelig til stede. Ikke minst 'vognsjefene': damene som har ansvaret for å holde hver

sin sovevogn i tipp-topp stand under reisen. Dette er hardt arbeid: feie, støvsuge, jage uvedkommende selgere, fyre på samovaren. Og så var det dette korridor-teppet som ustanselig må rettes på. Samtidig har de fleste et utseende som flyvertinner ansatt av Gustav Heiberg.

Som nevnt er fyring en del av hverdagen. Vognas store, felles samovar er fortsatt ved- og koks-fyrt. Den har en sentral rolle i det daglige livet i vognene, når alle måltid inntas i kupeene og te drikkes fra tidlig til seint.

«Skrankemakt»

Det er definitivt slutt på tida med streng militær sikkerhet langs banen, da det på noen strekninger kom lemmer for vinduene så en ikke skulle se ut. Og rigorøse fotoforbud.

Det er nok også mindre spenning omkring grensepasseringene, men spesielt på russisk side er det ennå rik anledning til å oppleve ekte byråkrati og uniformsvelde. Få andre steder kan du få demon-

strert hvor langt «skrankemakt» kan tøyes.

Ikke klasseløst

Oppholdet i Beijing blir meningsløst kort. Jeg får bare vite at 'noen' har reservert alle plassene på toget jeg skulle reist videre med. Derfor må jeg reise fra byen et døgn tidligere. Men denne byen har så mye mer å vise fram.

Hit må jeg tilbake, raskt!

Byen endres i høyt tempo. Den er ikke lenger en sykkelby som for få år til-

bake. Nå regjerer bilen i gatene.

Avreise skjer fra en diger, nyoppusset sentralstasjon på morgenen. Her er ingen tegn til kaos. Full kontroll med alle detaljer.

Stadig nye, sorte limousiner glir inn på den brede perrongen og setter av sine VIP-passasjerer. Ingen illusjoner om et klasseløst samfunn her!

« ... med god vilje fra alle parter går 'praten' likevel greit»

” Du må oppleve solopp- gangen over Gobi-ørkenen

Miguel fra Spania, som helst kaller seg Miki. En fargerik globetrotter på 36 år, som straks viser seg å være en utrettelig Don Juan. Før vi ankommer Ulaan Baatar etter et drøyt døgn's reise har han sjarmert seg til adresser til og avtaler med de fleste damer som er kommet i hans veg.

Mongolsk togmateriell på denne strekningen, og det er førsteklases. Antakelig vil de vise fram det beste de har.

Vi tar oss snart flere ganger gjennom Den kinesiske muren,

siden både den og jernbanesporet slynger seg i det svært kupert landskapet. Grensepasseringen skjer på kvelden med noen timers opphold på stasjonen, siden sporvidden er forskjellig i Kina og Mongolia. Alle boggier må skiftes.

Soloppgang i ørkenen

Miki overrasker nok en gang. Vi er merkelig nok bare to som går til køys i kupéen seint på kvelden – etter stadig nye historier fra reiser under fjerne himmelstrøk. Han

vekker meg med en unnskyldning grytidlig neste morgen: «Liker dårlig å vekke deg, men synes du måtte få oppleve soloppgangen over Gobi-ørkenen».

Jeg kommer meg ørsken på beina og til et vindu. Og det er et spesielt skue vi får når sola titter over horisonten og de første strålene forsiktig brer seg over et karrig landskap.

Kortbukser og snø

Fram til ankomst Ulaan Baatar er



det rikelig tid til å spenne forventningene høyt. Men de tas raskt ned igjen. Ulaan Baatar er en litt loslitt, forvokst by. Dette er hovedstaden i et fattig land, og det er ikke turistene som dominerer når jeg besøker tempelanlegget rett utenfor byen. Her er det munkes og valfartende mongoler som rår grunnen. Et par jentunger som foreldrene i noen minutter har parkert under bønehjulene, knuser hjertet til en stakkars nordbo.

Jeg er godt fornøyd med å for-

late byen etter tre dager. Føler at jeg har fått med det meste, både turistattraksjoner og vær. Gnistrende sol i 1350 meters høyde har gjort det behagelig med både kortbukser og utepils, men på avreisedagen har det slått om til snøvær og det er 10 cm hvitt dekke på bakken.

Lommetyver

Avreisen denne gangen er en sterk kontrast til Beijing. Her er det kaotisk både på perrongen og i vogna. Reisefølget i kupeen er nå

blitt to trivelige tyskere. Siggie og Mathias har hatt sitt livs opplevelse på en fjorten dagers rundreise i Mongolia. Rett etter avreise hører jeg brått inderlig banning fra Siggie. Lommetyver har benyttet kaoset på stasjonen til å stjele digitalkameraet hans. Og dermed alle bildene fra 'den store reisen'. (I mitt stille indre velsigner jeg mitt gamle, trauste kamera. Få gidder stjele noe slikt lenger, og filmene er trygt forvart, dypt nede i ryggsekken.) ▶

” ... sikkerhetsoffiserer med en bunke jeans over armen

«Diarrhea»

Etter ett døgn går Siggi og Mathias av – de vil utforske Irkutsk og Bajkal-sjøen nærmere. Jeg går noen timer alene i kupeen – så kommer (fru) Dzaya, (herr) Badzar og sønnen Temugu (9) over fra en overfylt nabokupé. På et svært haltende engelsk blir jeg forklart at de skal på besøk til familie i Tsjekia. Badzar kommuniserer på en slags 'very basic english' ved hjelp av en bitteliten lommepratør. Jeg blir raskt perlevenner med Temugu som stråler når han får låne min walkman og hodetelefoner. Men jeg blir nok litt betenkt når Badzar etter to døgners reise finner et vanskelig ord i pratøren, smiler bredt til meg og sier: «Boy (Temugu) has this, but better now.» Ordet han peker på er «diarrhea».

Smugle skinn og jeans

Ferden videre mot Moskva er sterkt preget av åpenlys smuglerhandel. På starten av reisen har alle ledige hulrom i vognene blitt fylt med

billige varer fra Kina og Mongolia. Skinnjakker og jeans dominerer. Nå kommer de fram i utrolige mengder og selges på alle stopp hvor ikke politiet hindrer det. Perongene (jeg liker ordet, selv om jernbanefolk fnyser og sier det heter plattform) myldrer av selgere og kjøpere. Selv familiefaren i min kupé, som egentlig er sikkerhetsoffiser i Ulaan Bataar, blir instruert i de nødvendige russiske grunnord og vandrer optimistisk omkring på plattformen med en bunke jeans over armen.

Levebrødet

Døgnene farer fort med stadig nye, selsomme opplevelser – vi nærmer oss Moskva. Tykke rubelbunker telles over øl og røyk i restaurantvogna. Ikke populært å ta bilder her. Noen «handelsmenn» gir meg historier som forteller at denne handelen er levebrødet og langt fra noen luksus og tilleggsinntekt. Sergej og Nikolaj som jeg treffer i restaurantvogna, inviterer til kupe-

en sin og lærer meg ett og annet om russisk drikkekultur, der vodka og «bånnski!» stadig er sentrale begreper.

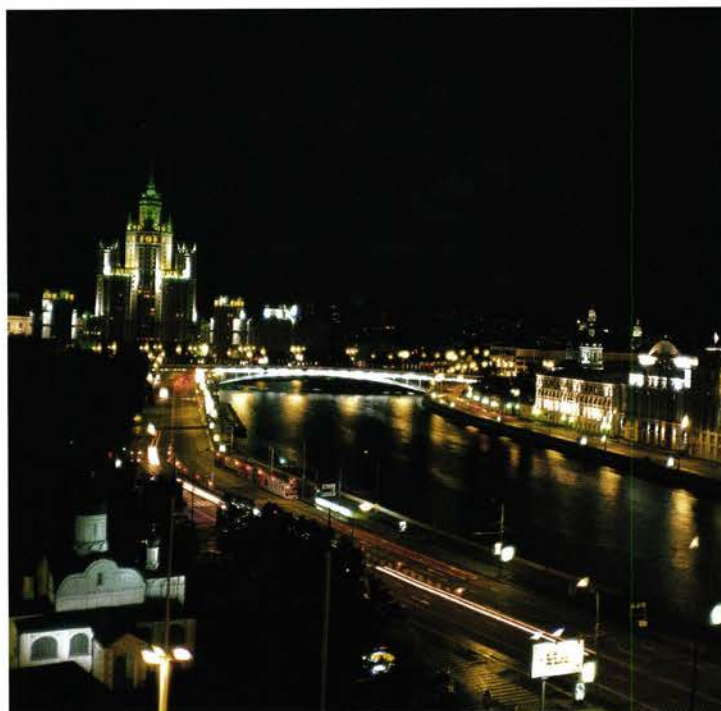
Jo da, den transsibirske jernbanen er nok en levende handelsvei, og nå er det igjen pustet liv i drømmen om å forvandle banen til en moderne silkevei.

Den transsibirske jernbanen

- Moskva - Vladivostok: 9289 km, 6 dager og 6 timers reisetid
- Beijing - Moskva: 7857 km, 5 dager og 10 timers reisetid
- Østlige del, Ural - Vladivostok: Bygget 1891 - 1916, nå dobbeltspor 99% av strekningen
- Hovedstrekningen Moskva - Vladivostok er elektrifisert, men det gjelder ikke alle strekninger i Kina og Mongolia.
- Tidsforskjell 7 timer mellom Moskva og Vladivostok, men alle stasjonsklokker og rutetider følger Moskva-tid.



AVSKJED: Vi tar avskjed med Ulaan Bataar i snøvær.



START OG MÅL: Moskva var både start og mål for den sagnomsuste togreisen.



SMIL: *To hjerteknusere under bonnehjulene.*



Adm. dir. i SJ, Jan Forsberg. FOTO: SJ

Kraftig lønshopp for SJ-sjef

Administrerende direktør Jan Forsberg i SJ fikk et lønnsplåslag på 600 000 svenske kroner i 2005 og endte opp med en lønn på 2,8 millioner kroner. I norske kroner tilsvarer det 2,4 mill. Styreformannen i SJ, Ulf Adelson, begrunner lønshoppet med de gode resultatene som er oppnådd under Forsberg, og at de ville unngå at han gikk til annen virksomhet. Konsernsjef Einar Enger i NSB AS hadde til sammenlikning en lønn i 2004 på 1 850 000 kroner, fri bil verdsatt til 100 000 kroner og en årlig pensjonspremie på 1,1 millioner kroner - eller tilsvarende inntektene fra 15 325 miniprisbilletter...

Mer moms på togreiser?

En statlig utredning i Sverige går inn for å innføre en enhetlig momssats på 21,7 prosent i stedet for dagens differensierte moms, som kan variere fra seks prosent til 25 prosent. Persontransport på jernbane har i dag en momssats på seks prosent. Med et plåslag på mer enn 15 prosent, er etterspørselen etter togreiser beregnet å synke med 20 prosent. Forslaget om felles momssats er møtt med sterk motstand fra flere hold.



DET FØRSTE: Det aller første lokomotivet på svenske spor ble døpt Förstlingen. Det ble dessverre hogd allerede i 1882, men flinke entusiaster har laget en tro kopi - som virker.

FOTO: INTERESSEFORENINGEN FÖRSTLINGEN.

Svensk jernbane 150 år

5. juni er det 150 år siden den første svenske jernbanestrekningen ble offisielt innviet. Da kommer Kong Carl Gustaf og 200 VIP-gjester til lille Nora i Bergslagen. Det var der det startet.

Nora kommune har 10 000 innbyggere og er verdt et besøk uansett om kungen er der eller ikke. I dette hjertet av Bergslagen ble Sveriges velstand lagt fordi det var her de enorme forekomstene av fosforfattig jernmalm fantes. Denne historien har Nora tatt godt vare på, selv om det ikke smeltes malm der lenger.

Jern var engang særdeles verdifullt, men akk så tungt å frakte. Derfor er det høyst naturlig at den første jernbanestrekningen i Sverige måtte komme her - mellom Nora og Örebro, for å frakte ut jern. Det skjedde med litt unnselige damplokomotivet Förstlingen som trekraft.

Når kungen kommer til Nora 5. juni, vil han få se igjen en tro kopi at dette lokomotivet, som opprinnelig ble bygd i Eskilstuna i 1853, men dessverre hogd opp i 1882.

Storslått jubileum

Når de svenske jernbanene jubilerer, er det i en tidsånd preget av optimisme. I perioden 1988-2004 brukte svenskene 100 milliarder kroner på jernbane. I perioden 2004-2015 skal de bruke 107,7 milliarder. Riktignok er det i svenske kroner, men dog er det ingenting å utsette på satsingsviljen.

Med 150-årsjubileet vil da arrangørene benytte anledningen til å feire fortiden med å se inn i fremtiden. Likevel blir det rikelig med anledninger til å se tilbake på hva de 150 første årene har betydd. For jernbaneentusiaster vil det være mye å oppleve hos Söta Bror denne sommeren.

Interessert? Ta en titt på www.jarnvagen150.se.

**LEDER:**

Jesper Hansen har også tidligere stått i spissen for tunge innstillinger. Nå er han så vidt kommet i gang med å lede Banedanmark.

FOTO: APPLUS
DANMARK



Ny sjef i Banedanmark

Styret i Banedanmark har ansatt Jesper Hansen som ny administrerende direktør. Hansen tiltrådte stillingen 1. april i år. Hansen har tidligere vært innom DSB, blant annet som økonomisjef i DSB og rederisjef for daværende DSB Rederi.

Nå kommer han fra stillingen som leder av Applus Danmark A/S - en privatisert versjon av biltilsynet.

Banedanmark har opplevd en turbulent tid etter skilsmissen fra DSB 1. mars 2004. Allerede etter knappe to år i stolen, forlot daværende adm. dir. Jesper Rasmussen Banedanmark etter at virksomheten hadde blitt skarpt kritisert for både dårlig økonomistyring og mange saktekjøringer. Banedanmark hentet da inn avgått konsernsjef i DSB, Henrik Hassenkam, som midlertidig toppsjef i påvente av at styret skulle finne en ny.

Nå er Jesper Hansen funnet. Hansen er 52 år, sosialøkonom og har en meget all-

sidig karriere bak seg. Den siste stillingen var i Statens Bilinspektion, som ble omdannet til aksjeselskap og nå er solgt til spanske Applus+.

Hansen har også tidligere stått for tunge omstillinger. Han stod for eksempel i spissen for å omdanne DSB Rederi til DSB Rederi AS, som siden ble Scandlines og i dag eies av Stena Line.

- Jesper Hansens erfaring, tidligere karriere og de solide resultatene han har oppnådd er et godt utgangspunkt for å styre Banedanmark sikkert gjennom de store utfordringene som jernbanen står overfor, uttalte styreformann Hans Skov Christensen i Banedanmark ved bekjentgjørelsen.



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
Telf. 59966050/91650176
e-post: ihj@jbv.no

Info Nord

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



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

HARRYSPORET

Tilsyn på villspor?

I det siste har jeg slitt med dårlig nattesøvn. Dels takket være familiens nye overhode. En fire måneder gammel, krevende krabat med et søvnmønster så merkelig at det når som helst blir antatt på Høstutstillingen. Men mest av alt plages jeg av stadige mareritt. I slike stunder er det deilig å være privilegert og uavhengig spaltist. Da kan jeg nemlig snakke om det i Harry-Sporet, uten å ta overdrevent hensyn til hva Jernbaneverkets ledelse mener om de vonde drømmene.

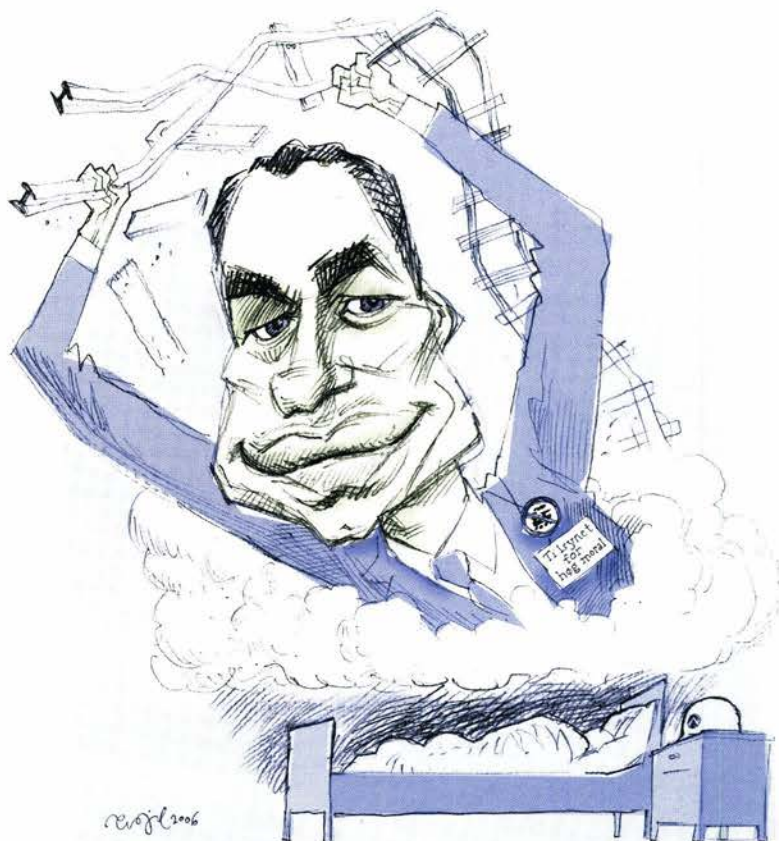
Men altså; natt etter natt hjem-søkes jeg av obskure drømmer om et Jernbanetilsyn som etterstreber totalt herredømme i en verden kjemisk rensket for tog og skinner. Fremst i rytterkorpset, en innbitt og bekymret tilsynsleder. Drømmene handler også om fete fuktighetskremer som jeg gir ham i gave for å glatte ut tilsynsrynkene.

Hissig

Rynker som vitner om at Tilsynet tar jobben på alvor. Hvilket i og for seg er betryggende å konstatere. Samtidig må jeg innrømme at jeg i innimellom lurer på om ikke Tilsynet stundom er noe i overkant ivrige. Det kan være hallusinasjoner, men kan også ha sammenheng med at kontrollorganet har lett for å si nei til det meste, enten det nå gjelder godkjenning av nye kryssingsspor eller godstog gjennom tunnelene på Askerbanen, kongerikets nyeste og mest moderne jernbane.

Motargumenter

Risikoen for sammenstøt med persontog er visstnok for stor. At slik trafikk er daglig kost både i Oslostunnelen og Liertunnelen spiller liten rolle. Det kan ikke



sammenlignes engang. Og her må jeg, selv langt inne i drømmeland, erkjenne at Tilsynet har et poeng. Under Oslo er trafikken tross alt mer enn dobbelt så stor, og hullet i Lieråsen bortimot dobbelt så langt som de to tunnelene til sammen, og dessuten mye nærmere Drammen.

Til stor glede

Innimellom alle avslagene er Tilsynets talsmann fra tid til annen bekymret i det offentlige rom. Sist i saken om lokomotivførere som angivelig sliter med å holde gluggene oppe på nattskiftet.

– Svært alvorlig, sa Tilsynet, og varslet full gjennomgang. Til stor glede for Lokomotivmannsforbundet. Selv sov jeg spesielt dårlig den natten, fordi jeg ble liggende å gruble på om ikke enkelte utspill og kommentarer kan være egnet til å etterlate et inntrykk av at Jernbaneverket ikke tar sikkerheten på alvor. Heldigvis er virkeligheten langt lysere enn tilløpene til elendighetsbeskrivelse tyder på. En kjapp kikk på statistikken i våken tilstand, bekref-

ter dette. Den viser bl.a. at antall drepte i jernbaneulykker i løpet av de siste tre år, har gått ned fra i snitt 25 i året til om lag åtte. Slike resultater kan da umulig komme aldeles av seg selv?

Frykt

Nuvel, mitt poeng er at Tilsynet i verste fall bidrar til å spre frykt i befolkningen, og så langt jeg har kunnet registrere er dette ikke en naturlig oppgave for det uavhengige kontrollorganet. Tvert i mot; i mandatet heter det bl.a. at Tilsynet skal bidra til å gi allmennheten et hensiktsmessig og korrekt sikkerhetsbilde. Her vil jeg ellers minne om statsrådets tale under Jernbaneforum 2006. Der sa hun bl.a. «Eg har merka meg at samarbeidet og dialogen mellom Statens jernbanetilsyn og Jernbaneverket ikkje alltid er så god som den burde»..... «I utviklinga av regelverket for jernbanesektoren er det viktig at ikkje det beste blir det godes fiende.....»

Erik Johnsen, hører du?

HARRY K