KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket

Nr 4 - 2001

MÅLEVOGN P2000

- Mer synlig og bedre informasjon

- Jernbaneverkets ledergruppe skal bli mer synlige og flinkere til å informere medarbeiderne. Det slår jernbanedirektør Steinar Killi fast i forbindelse med at ledelsen i Jernbaneverket har vedtatt den videre oppfølging av resultatene fra Målevogn P2000.

Side 12-19

n'Svein

- Vi må tjene våre egne penger, og jeg stoler på at ledelsen gjør jobben sin, sier Svein Skarpnord (bildet), fagarbeider med 24 år på sporet og klare meninger om jobben og Jernbaneverket. Kjøreveien møtte ham på Hamar.

Side 17

Sikkerhet er noe en har

Sikkerhet er ikke noe en spør om etter at uhellet er ute, det er noe en har og det med dokumenterbare og akseptable marginer, skriver Arnljot Bergsås.

Side 22

Jernbaneverket

Killi sitter trygt

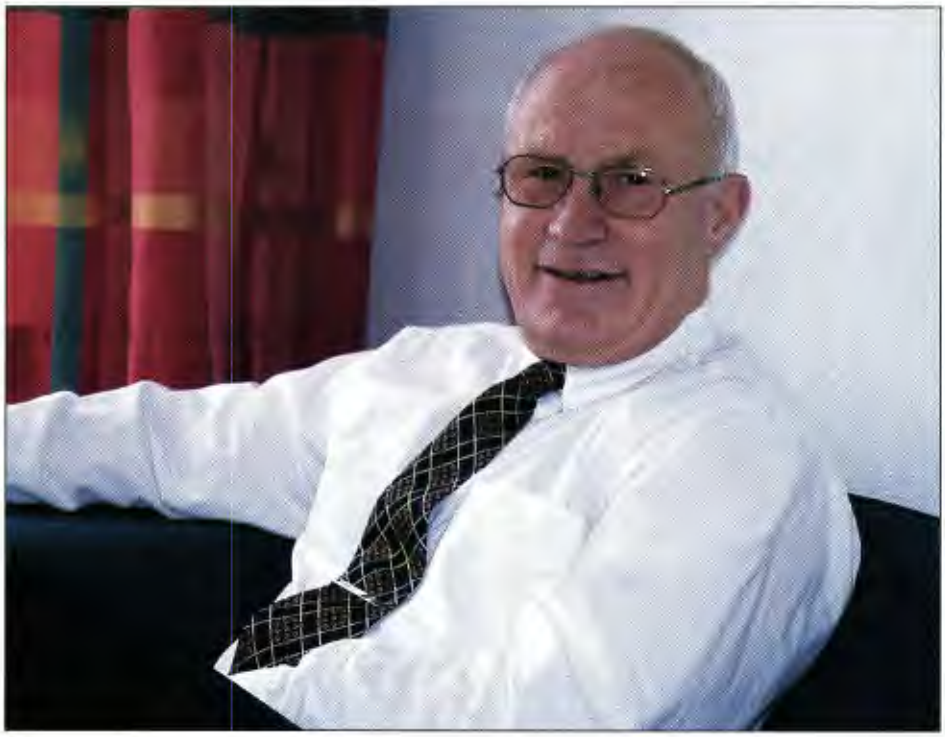


Foto: Njål Svingheim

Jernbanedirektør Steinar Killi og resten av ledelsen i Jernbaneverket sitter trygt etter at samferdselsminister Terje Moe Gustavsen har avvist alle krav om Killis avgang. - Tillit er alltid noe du har på lån, og som kontinuerlig må bekreftes, sier Steinar Killi.

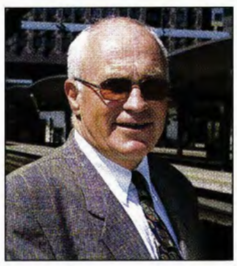
Side 2,4,5

Vurderer skatt på fribilletter

Finansdepartementet vurderer om ansatte i Jernbaneverket skal skatte av fordelen som fribilletter med gratis togreiser gir. Ekspedisjonssjef Thorbjørn Gjølstad i Finansdepartementet lover at det ikke blir skatt på fribilletter med det aller første.

Side 3

Signaler



Fullt trykk på sikkerhetsarbeidet

Riksadvokaten la fram sin avgjørelse etter Åsta-ulykken den 30. mars. Jernbaneverket får en bot på 10 millioner kroner for manglende sikkerhetsbarrierer på Rørosbanen. Ifølge Riksadvokaten har ikke Jernbaneverket forårsaket ulykken, men blir bøtelagt på grunn av at prioriteringene gjennom 1990-årene har vært slik at en ulykke kunne skje.

I skrivende stund har vi ennå ikke tatt stilling til om vi skal akseptere boten. Det er nødvendig å sette seg grundig inn i Riksadvokatens premisser, og vi må avklare overfor Samferdselsdepartementet hvordan vi skal forholde oss til at staten ilegger staten en bot. Personlig vil jeg anbefale at vi nå godtar boten og unngår en opprivende rettssak, ikke minst av hensyn til de etterlatte etter ulykken, og til egne ansatte, som vil oppfatte en ny runde som opprivende og belastende.

Samtidig er dette en dom over prioriteringene innen jernbanen over flere år. Jeg skal ta min del av ansvaret, men det er også et ansvar som må deles både med forgjengere, politikere og andre som har bidratt til å legge rammebetingelsene for jernbanedriften.

Det viktigste nå er å lære av det som skjedde. Hvis Jernbaneverket hadde innført en moderne sikkerhetsledelse tidligere, ville vi kanskje gjennom den systematikken for risikoanalyser som vi nå arbeider ut fra, avdekket at sikkerheten på Rørosbanen ikke var akseptabel. Derfor er det viktig å ha fullt trykk på sikkerhetsarbeidet framover.

Jeg vil berømme alle i Jernbaneverket som har bidratt til at vi etter hvert har fått dette under kontroll. Mange står på for å oppfylle tidsfristene i handlingsplanen for sikkerhetsrelaterte forbedringsaktiviteter. Til fristen 1. april var lydalarmer installert på alle togledersentraler. Det var mer teknisk utfordrende og arbeidskrevende enn forutsatt og krevde stor innsats fra mange. Når gjenstår bare en del opplæring og tilpasninger på enkelte strekninger før lydalarmene vil være klare til bruk over hele landet.

En tilsvarende stor innsats er gjort i Lieråsen tunnel. Vi lovte Jernbanetilsynet å ha nødlys og merking klar ved utgangen av mars. Også det bød på en del større utfordringer enn vi hadde antatt, men arbeidslagene har klart å komme i mål. I denne utgaven av Kjøreveien kan du lese mer om jobben i tunnelen.

I Nord-Norge har de et godt uttrykk som heter -*Vi står han av*, når det blåser som verst. Det skal vi også klare, men ikke uten at vi tar med oss erfaringene og lærdommen fra det som har gått galt.

Steinar Killi

Nei til Gamlebytunnelen

Håpet om Gamleby-tunnel ble knust etter at Stortinget har satt foten ned. Beboerne føler seg sviktet.

Beboerne i Gamlebyen må fremdeles leve med støyende togtrafikk, etter at også Stortinget har sagt nei til å bygge tunnel. Stortinget mener at tunnelen blir for dyr, og vil heller gjennomføre andre støydempende tiltak. Det til tross for at Stortinget både i 1995 og 1997 vedtok å bygge tunnelen.

- Vi føler oss sviktet, og synes det er sjokkerende at to tidligere stortingsvedtak settes til side. Man kan spørre seg om hva et demokrati egentlig betyr, sier Kari Arnesen i Gamlebyen beboerforening, som føler tunnelen er blitt ofret for andre store utbygginger i området, blant annet i Bjørvika.

- Politikerne har rett og slett gitt blaffen i beboerne i Gamlebyen, sier Arnesen.

For dyrt

Stortinget mener kostnadene av tunnelen blir for høye i forhold til effekten. Stortinget viser også til byggingen av Romeriksporten som avdekket stor usikkerhet om kostnadsoverslag, grunnforhold og miljøkonsekvenser. I tillegg er en rekke andre prosjekter i samme område prioritert, deriblant nytt dobbeltspor mellom Oslo S og Ski.

- Jeg forstår at beboerne er skuffet, men tunnelen blir for dyr, sier leder av komitéen Oddvard Nilsen (h).

Stortinget vil heller bøte på togstøyen ved å jevne ut skinnene slik at vibrasjonene reduseres, bruke støydempende matter og fortsette med støydemping av boliger. Stortinget vil videre vurdere å legge et nytt godstog-spor utenfor Gamlebyen.

INNHOLD

Kjøreveien 4-2001

Endelig nei til Gamlebytunnellen	2
Vurderer skatt på fribilletter	3
Tilliten må hele tiden bekreftes	4
Bot- men ikke uaktsomt	5
Forsinket fjernstyring på Rørosbanen	6
Nye togradioer	8
Killi på befaring i Lieråsen	10
- Kontakt oss før det brenner	11
Tema: Oppfølging av Målevogn P2000	12
Ny Midtnordisk godskorridor?	20
Debatt: Sikkerhet er noe en har	22
BaneNytt	24
Feil i mars	27
Aksjon mot ulovlig ferdsel	28

Vurderer skatt på fribilletter

Skatt: Både i Norge og i Sverige vurderer myndighetene om ansatte i Jernbaneverket og i Banverket skal betale skatt av fordelen med fribilletter. (Illustrasjonsfoto: Rune Fossum)

Finansdepartementet vurderer om ansatte i Jernbaneverket skal skatte av fordelen som fribilletter med gratis togreiser gir. Ekspedisjonssjef Thorbjørn Gjølstad i Finansdepartementet lover at det ikke blir skatt på fribilletter med det aller første.

SVEIN ERIK BAKKEN

I dag er det ingen skatt på fordelene som fribillettene som alle som jobber i NSB BA og Jernbaneverket, pluss pensjonister og mange familiemedlemmer nyter godt av. Tilsvarende er det for frikortet som ansatte og pensjonister i SJ og Banverket i Sverige har i dag.

Naturlig

- Skattedirektøren har uttalt at det er naturlig å vurdere skattefriheten for fordelen av fribillettene annerledes for ansatte i Jernbaneverket enn i NSB BA, opplyser organisasjonsdirektør Erling Hogstad.

Begrunnelsen for å vurdere fordelen av fribilletten ulikt for ansatte i Jernbaneverket og i NSB ulikt, er at NSB driver med transport - noe ikke Jernbaneverket gjør. Det er derfor ikke snakk om at NSB-ansatte skal betale skatt av fordelen av systemet med fribilletter.

Ingen overraskelser

Det er Finansdepartementet som sitter med nøkkelen i dette spørsmålet. De startet for flere år siden arbeidet med en gjennomgang av forskriftene for beskatning av såkalte naturalytelser, som er ordninger der arbeidsgiveren betaler for goder som for eksempel fribilletter, fri bil, gratis aviser, telefon osv.

De gamle forskriftene om beskatning av naturalytelser sier ingen ting om ordningene med gratis reiser for ansatte i transportbedrifter skal skattlegges eller ei.

Ekspedisjonssjef Thorbjørn Gjølstad i Finansdepartementet opplyser til Kjøreveien at det ikke er aktuelt å skattlegge ansatte i Jernbaneverket for fribilletten så lenge arbeidet med nye forskrifter pågår.

Når de nye forskriftene trer i kraft, er det ifølge Gjølstad i dag ikke mulig å si noe sikkert om. Til det gjenstår det for mye arbeid. I tillegg vil trolig de nye forskriftene bli sendt ut på høring før de blir endelig vedtatt.

Vanskelig sak

- Dette er en vanskelig sak. I likhet med ansatte i NSB bruker vi fribilletten til tjenestereiser på vårt vel 4.100 kilometer lange banenett, og hva med våre pensjonister, fortsetter Hogstad.

Jernbaneverket betaler årlig rundt 28 millioner kroner til NSB for fribillettene eller rundt 7.000 kroner per ansatt. Jernbaneverket er dermed en av NSBs største kunder.

- Etter at saken ble reist fra Skattedirektoratets side, har vi bedt om en avklaring på de skattemessige forholdene knyttet til ordningen med fribilletter i Jernbaneverket, sier Hogstad.

Dødsstøt

I Sverige er dette spørsmålet blitt et meget hett tema. SJ varslet i fjor høst at kun deres egne og ansatte i SJ Resor skulle få beholde frikortet som de ansatte i det tidligere SJ hadde hatt siden 1873.

SJ brukte oppdelingen av konsernet i flere aksjeselskaper for å gi ordningen med frikort for alle ansatte i Banverket dødsstøtet. I tillegg mente SJ at skattefritaket for frikortet ville komme i en ny stilling, som nok en brekkstang.

Utsatt

Dette satte ledelsen i Banverket med generaldirektør Bo Bylund seg kraftig imot.

- Jurister som vi har spurt, slår fast at delingen av SJ i 1998 ikke påvirker skattereglene i det her tilfellet, forklarer Bylund til "Rallaren".

- Det er bare regjeringen som kan oppheve eller endre rettighetene til frikort og hva slags vilkår de skal fåes på, opplyser Bylund til Kjøreveien.

Bylund opplyser videre at gyldigheten til fribillettene er forlenget fram til 30. juni i år. Innen da skal Næringsdepartementet og regjeringen utrede frikortenes videre skjebne. Det kan også gå mot en ytterligere utsettelse av avklaringen til etter at Riksdagen til høsten har behandlet et bebudet forslag fra regjeringen om hvordan Sveriges framtidige infrastruktur skal se ut i framtiden.

"Full rulle" Larvik – Porsgrunn

Planene om en ny jernbane fra Larvik til Porsgrunn har blitt nedprioritert i Nasjonal transportplan (NTP) og i statsbudsjettet. Men arbeidet med prosjektering stopper ikke opp av den grunn. Et tilskudd fra Porsgrunn kommune sørger for kontinuitet i det forberedende arbeidet i Grenland.

AV EVA K. ULLAND

De siste månedene har staben hos Utbygging i Drammen blitt utvidet med tre personer. De skal komplettere prosjektorganisasjonen på parsell 12 på Vestfoldbanen og sørge for at planene om ny jernbane fra Larvik til Porsgrunn får leve videre.

Alt i alt har prosjektet nå en fullverdig prosjektstab – en godt sammensatt gjeng som etter hvert også vil bli godt sammensveiset. Halvparten av prosjektstaben bor i Porsgrunn/Skien, så det personlige engasjementet er så absolutt til stede.

Lokalt engasjement

I fjor la Porsgrunn kommune 10 millioner kroner i potten slik at den påbegynte prosjekteringen på parsell 12.2 (Telemark grense – Porsgrunn st.) kunne fortsette. I år vil omdisponering av midler internt i Utbygging sørge for at arbeidet også på parsell 12.1 (Larvik – Telemark grense) kan igangsettes.

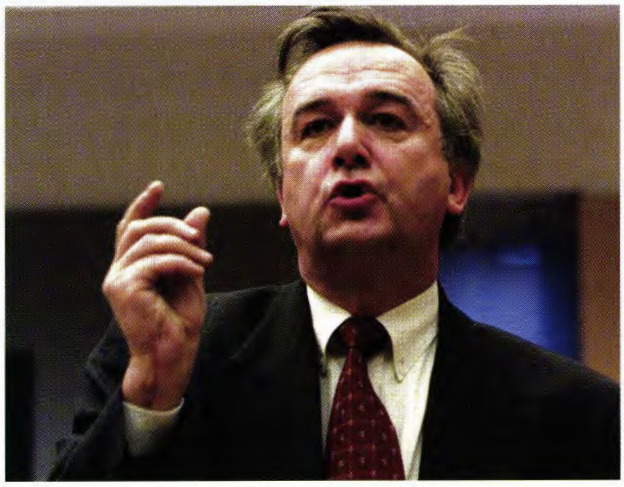
- Det vil si at det er "full rulle" på hele prosjektet, noe som bør belønnes med tilstrekkelige bevilgninger til å holde frem med planene, sier prosjektmedarbeider Knut Grønli.

- Engasjementet i Grenland er stort, fortsetter han, det viser alle oppslag/artikler/leserbrev i lokalavisene det siste halvåret. Når kommunen går foran med et godt eksempel, bør de bevilgende myndigheter følge opp, avslutter Grønli.

Telemark fylke har dette prosjektet som første prioritet i sine samferdselsoppgaver. Det er det eneste fylket som har jernbane på topp, og dette er det tverrpolitisk enighet om.

- All fornuft tilsier at det er nødvendig med kombinerte transportløsninger hvor båt og bane er sentrale for å få en miljøvennlig og bærekraftig utvikling. Dette sier fremtredende representanter for lokalpolitikken – ordfører Elisabeth Nilsen (A) og gruppeleder Petter Ellefsen (H) i Porsgrunn kommune.

Bot – men ikke uaktsomt



Kunne vært avverget: - Hadde Jernbaneverket sørget for tilfrestillende sikkerhetsforhold, kunne Åsta-ulykken vært avverget, sier riksadvokat Tor-Aksel Busch. (Foto: Scanpix)

Riksadvokaten gir Jernbaneverket ti millioner kroner i bot for brudd på jernbaneloven, men mener ikke at Jernbaneverket rammes av straffelovens bestemmelser om uaktsomhet.
- Boten er gitt på beslutninger og prioriteringer fra perioden 1990 til 1997, sier jernbanedirektør Steinar Killi.

SVEIN ERIK BAKKEN

- Hadde Jernbaneverket sørget for tilfredsstillende sikkerhetsforhold, kunne Åsta-ulykken vært avverget. Straffe-rettslig sett kan Jernbaneverket likevel ikke sies å ha forårsaket ulykken. Bestemmelsen i straffelovens paragraf 151 anvendes derfor ikke.

- Grunnlaget for straffeansvar er ikke at Jernbaneverket selv direkte har forårsaket ulykken, men den uforsvarlige driftssituasjonen ved Rørosbanen slik den er beskrevet i forelegget, skriver riksadvokat Tor-Aksel Busch i sin begrunnelse for påtaleavgjørelsen.

Ikke forsvarlig

Grunnlaget for Riksadvokatens reaksjon er overtredelse av forskrifter i loven om tillatelse til å drive jernbanevirksomhet, og punkter i straffelovens paragraf 48, for «som ansvarlig for jernbanevirksomhet uaktsomt ikke å ha drevet sin virksomhet på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte.»

- Det er etter Riksadvokatens syn, slik også politiet og statsadvokaten har lagt til grunn, ikke grunnlag for å reagere strafferettslig mot andre institusjoner, eller mot enkeltpersoner. Riksadvokaten frikjenner med sin avgjørelse både NSB, Jernbanetilsynet og samferdselsministeren.

I en strafferettslig sammenheng, er det Jernbaneverket som må bære ansvaret for de forhold som danner grunnlaget for å gjøre straffeansvar gjeldende. Selv om også andre kjente til dem, var det Jernbaneverkets oppgave å analysere alle forhold av betydning for sikker togframføring og sørge for å bedre sikkerheten. Det er her det sviktet og det er Jernbaneverkets ansvar, skriver riksadvokat Tor-Aksel Busch.

Grunnlaget

Advokaten har lagt særlig vekt på fire forhold ved driften av jernbanen slik det var før 4. januar 2000 som forutsetning for boten.

- Alle disse forholdene er knyttet til beslutninger og prioriteringer i NSB og Jernbaneverket i perioden 1990 til 1997, og alle fire forholdene er sentrale i den handlingsplanen som Jernbaneverket nå gjennomfører for å bedre sikkerheten, sier jernbanedirektør Steinar Killi.

- Hadde dette systemet vært på plass tidligere, kunne de uheldige sammenhengene lettere vært avdekket, mener han.

- Dersom Riksadvokaten hadde sagt at Åsta-ulykken skyldes ting jeg har gjort eller ikke gjort i de seks månedene jeg hadde fungert som jernbanedirektør da ulykken skjedde, ville det vært naturlig at jeg vurderte min stilling, sier Killi, som for øvrig er enig med Osmund Ueland som mener ansvaret for Åsta-ulykken må deles mellom alle som har drevet med tog de siste ti årene.

- Tillit må hele tiden bekreftes

Sitter trygt: Jernbanedirektør Steinar Killi og resten av ledelsen i Jernbaneverket sitter trygt etter at samferdselsminister Terje Moe Gustavsen har avvist alle krav om Killis avgang.

- Tillit er alltid noe du har på lån, og som kontinuerlig må bekreftes. Det gjelder både oppover mot statsråden, men også i forhold til personalorganisasjonene. Men aller viktigst er det å sikre tilliten hos det norske folk.

SVEIN ERIK BAKKEN

Det sier jernbanedirektør Steinar Killi som innrømmer at han ventet spent på Riksadvokatens avgjørelse.

- Dette er jo en svært alvorlig sak for Jernbaneverket og jernbanen samlet sett, understreker han.

Noe overrasket

- Er du overrasket over størrelsen på boten?

- Rent følelsesmessig hadde jeg innstilt meg på at vi ville få en bot, så akkurat det kom ikke direkte overraskende. Størrelsen var derimot overraskende.

- Jeg velger å tolke den som et meget klart uttrykk for hvor viktig det er å ha full fokus på arbeidet med sikkerhet i Jernbaneverket.

- Mange mener boten er hard – men rettferdig. Hva sier du til det?

- Jeg vil ikke motsi det.

Et lederansvar

- Hva vil du si til jernbanefolk som opplever det som vondt å jobbe i en bedrift som får norgeshistoriens største bot?

- Jeg vet at alle på sin plass gjør en utmerket jobb og tenker sikkerhet i alt de gjør. Det er systemet hver enkelt arbeider innenfor, som må legges om, noe vi er i full gang med. Dette er i første rekke et lederansvar.

- Våre folk kan trygt stå oppreist. Det er få etater med medarbeidere som i den grad tenker sikkerhet i sitt daglige virke, som våre folk gjør.

Lettet

- Er du lettet over at Riksadvokaten slår fast at det ikke er grunnlag for å reagere strafferettslig verken mot deg eller andre enkeltpersoner?

- Ja, det er jeg. For å snakke for meg sjøl så ventet jeg heller ikke det.

Samferdselsminister Terje Moe Gustavsen har avvist alle spørsmål knyttet til krav om at Killi må gå av etter boten. Også Norsk Jernbaneforbunds leder Ove Dalsheim støtter Killi. Han synes det er beroligende at samferdselsministeren stiller seg bak jernbanedirektøren. Dalsheim legger vekt på at Killi nå er i ferd med å endevende Jernbaneverket og mener det ville vært synd om han måtte gå.

- Er du glad for at samferdselsminister Terje Moe Gustavsen fortsatt har tillit til deg?

- Ja, men tillit er alltid noe du har på lån, og som kontinuerlig må bekreftes. Det gjelder både oppover mot statsråden, men også i forhold til de ansatte og personalorganisasjonene.

- Hva er viktigst for å sikre tilliten både hos Moe Gustavsen, de ansatte og Norges befolkning?

- Det er å vinne tilbake forståelsen i opinionen om at jernbane er et sikkert og i mange sammenhenger det sikreste transportmidlet, sier jernbanedirektør Steinar Killi.

Forbedret - men forsinket fje

Fjernstyringen (ATC) på Rørosbanen kommer – om ikke så brått. Årsaken til at ferdigstillingen av ATC på Rørosbanen kan bli inntil ti måneder forsinket er utførelsen av en rekke endringer og forbedringer.

TINE KOMISSAR

ATC på Rørosbanen har vært ferdig installert siden tidlig i fjor sommer, men mange spør seg om hvorfor det tar så lang tid å få systemet satt i drift. Da Handlingsplanen for sikkerhetsrelaterte forbedringsaktiviteter ble omtalt i Kjøreveien før nyttår, var fristen for ferdigstilling av fjernstyringen på Rørosbanen satt til 15. juni.

Nå kan det gå enda 10 måneder før hele prosjektet er gjennomført. Men da er det utført 32 endringer og forbedringer. Og da skal anleggene være fulldokumentert, verifisert og godkjent.

Et samlet prosjekt

Prosjektsjef Brede Nermoen i Region Nord sier at en vesentlig årsak til forsinkelsen er at fristen ikke var godt nok begrunnet. Sammenhengen i de oppgaver som skulle løses, kom tydeligere fram da hele prosjektet ble samlet under en felles prosjektledelse i Region Nord i februar i år.

- Da først så vi kompleksiteten og helheten, sier Nermoen.

Tidligere var prosjektet splittet opp i flere deler, med noen av delprosjektene plassert ved Hovedkontoret, mens andre hørte hjemme i Region Nord.

Gjenopprette fjernstyring

Bakgrunnen for prosjektet er å gjenopprette driftsformen med fjernstyring på strekningen Hamar-Røros.

14 stasjoner på strekningen er utbygd med NSB-87 sikringsanlegg. I utbyggingsperioden på 80-tallet og frem til 1994 ble det stadig utført forbedringer av anleggene. Nå skal man oppnå ensartede anlegg på hele strekningen.

Med Groth-kommisjonens rapport i november 2000 kom det endelige grunnlag for å bestemme hvilke tiltak som måtte utføres for å kunne oppgradere de 14 sikringsanleggene.

- Kommisjonen har pekt på mulige svakheter ved anleggene og mulige tekniske feil som vi nå skal sikre oss mot, påpeker Nermoen.

Manglende dokumentasjon

Det var viktig for prosjektledelsen å se totaliteten i prosjektet som består av en rekke større delprosjekter: Oppgradering av NSB 87-anleggene, en uavhengig gjennomgang av konstruksjonen, gjeninnføringen av fjernstyring, installering av ATC, nye rutiner på togledersentralen og i tillegg nødkommunikasjon mellom tog og togleder er deler som må ses i sammenheng.

- Vi tar i bruk de nyeste standarder for slike anlegg, sier Nermoen, som legger til at det til nå er nedlagt mye arbeid på grunn av manglende dokumentasjon. Det vil si dokumentasjon i form av oppdaterte tegninger og programversjoner.

- Der har vi hatt for dårlige rutiner. Dokumentasjonen danner grunnlaget for den videre prosjektering og var helt nødvendig å gjennomføre aller først, sier Nermoen, som understreker at alle involverte parter prioriterer arbeidet og gjør en kjempeinnsats.

Dermed etableres det nå nye rutiner for håndtering av dokumentasjon av programfilene. I tillegg blir det skrevet en manual for anlegget og en opplæringsplan. Det gjennomføres også opplæring av montører parallelt med oppgraderingen.

Endringsanalyser

Ifølge Jernbaneverkets sikkerhetsstyringssystem skal alle endringer risikoanalyseres på forhånd. Det innebærer at det skal foretas tre større endringsanalyser før anlegget på Rørosbanen kan settes i drift.

Først må endringene i NSB-87-anlegget godkjennes av Statens jernbanetilsyn. Deretter skal det gjennomføres en tredje parts kontroll av oppgraderingen, som også skal godkjennes av tilsynet.

Når disse to kontrollene er gjennomført og godkjent, kan Jernbaneverket foreta endringsanalyse av den nye driftsformen og deretter søke Tilsynet om å endre driftsform fra manuell styring til fjernstyring.

- Prosjektet har jevnlige møter med Tilsynet, og vi opplever kommunikasjonen mellom oss som god og positiv, sier Nermoen.

Togradio

Det skal bygges ut togradio for samband det mellom lokfører og togledersentral. Før anlegget kan bli ferdig, skal det etablerte mobiltelefon- og blokktelefonnettet benyttes.

15. april leverer Telenor og Netcom resultater av målinger av dekningsgraden på mobilnettet langs strekningen Hamar-

rnstyring

Ytterligere: I verste fall kan arbeidet med å ferdigstille fjernstyringen på hele Rørosbanen bli mer enn ti måneder forsinket. (Illustrasjonsfoto: Rune Fossum)

Røros. I tillegg kommer de to selskapene med tilbud på arbeid som må gjøres for å bedre dekningsgraden. Dette delprosjektet må være gjennomført før fjernstyringen åpnes.

I tillegg skal det utføres endringer på Hamar togledersentral.

Et bedre sikringsanlegg

- En viktig årsak til at prosjektet blir langvarig er at sikringsanleggene på de 14 stasjonene må oppgraderes, testes og driftprøves hver for seg. Kontrollene tar opptil et par uker for hver stasjon. I tillegg vil vi bruke tid på å teste hver delstrekning fra stasjon til nærmeste nabostasjon på linja, sier prosjektsjefen.

- *Hvor mye sikrere blir Rørosbanen etter alt dette?*

- Anlegget blir fulldokumentert, verifisert og godkjent på en måte som det ikke har vært tidligere.

Ytterligere forsinket?

- *Når kan det stå ferdig?*

- Målet er å åpne for fjernstyring i to deler: Først Hamar – Koppang før jul i år; deretter Koppang-Røros i mars neste år. Men Nermoen understreker at datoene fortsatt kan bli skjøvet på dersom det oppdages ting som må endres gjennom egne eller tredje parts kontroller.

- Det forutsettes også at vi greier å stille med flere arbeidslag som kan drive funksjonsprøver og driftsprøver på anleggene og mellomliggende blokkstrekninger samtidig. I tillegg er vi avhengig av de få personer innen Jernbaneverket som har nødvendige kunnskap om NSB 87-anlegget, sier prosjektsjefen i Region Nord, og legger til at prislappen blir på rundt 32 millioner kroner ekslusive kostnader for sambandet.

BELGIA

13 drept og 27 skadet

Minst 13 mennesker ble drept og 27 skadet i tre togulykker rundt om i verden i mars i år.

Åtte mennesker da to tog kolliderte sørøst for Brussel i Belgia. Sju mennesker ble skadet, derav to alvorlig.

Ulykken skjedde da et tomt passasjertog kjørte på feil spor og kolliderte med et tog som kom i motsatt retning. De kolliderte like ved byen Pecrot, rundt 20 kilometer sørøst for Brussel. En talskvinne for togselskapet SNCB sier det kan virke som om togføreren av det tomme toget, som selv omkom, ignorerte signalene.

Bilførere rapporterte om uregelmessigheter på toglinjen like før ulykken. Et tog passerte over en planovergang selv om bommene fortsatt var oppe.

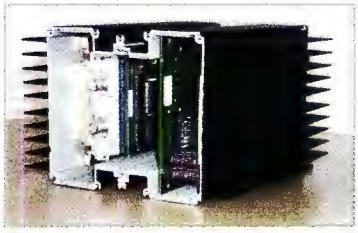
Det er ikke kjent hvor mange passasjerer som var om bord i det ene toget,men ifølge SNCB pleier tallet å være omkring 80. Toget var på vei fra Louvain til Ottignies og hadde fire vogner.

Fem mennesker omkom og minst 11 ble skadd da to tog kolliderte på Cuba, Et passasjertog på vei til Havana fra Santiago de Cuba lengst øst på Cuba kjørte inn i et godstog som fraktet sukker i nærheten av Ciego de Avila midt på øya.

Ni personer ble skadet da to tog kolliderte på vei mot sentrum av London i rushtrafikken. Ulykken skjedde like etter 9.30 norsk tid ved Hither Green nær Lewisham, da et passasjertog kjørte inn i akterenden på et annet, opplyste driftsselskapet Connex. Ingen av togene sporet av.

Bare to uker tidligere kostet en togkollisjon ti mennesker livet ved Selby nord i England. I fjor mistet fire mennesker livet da et tog sporet av nord for London. Kollisjonen i mars i år skjedde nær åstedet for en av de verste togkatastrofer i britisk historie, i 1967, da 49 mennesker ble drept og 78 skadd. Også det var en kollisjon.

Ny togradio kan være på plass in



Ny togradio: Omtrent slik vil de nye togradioene som skal erstatte alle andre radiosystemer i Jernbaneverket, se ut.

- I beste fall kan en ny togradio være på plass i 2005. Rent teknisk kan neste generasjon togradio bygges ut raskt, og dess raskere, dess bedre både økonomisk og sikkerhetsmessig, sier teknisk direktør Ingolv Pedersen i Jernbaneverket.

SVEIN ERIK BAKKEN

Dagens togradio er rent teknisk gått ut på dato. Den produseres ikke lenger, og den dekker ikke EU's krav til system for kommunikasjon og signalering som gjør at tog fritt kan krysse grensene i Europa.

- Innføringen av GSM-R er avgjørende for å få det til, og Jernbaneverket har internasjonalt forpliktet seg til at neste generasjon togradio skal være GSM-R, fortsetter Pedersen.

Skru av

- Når Jernbaneverket har bygget ut GSM-R, kan vi skru av alle andre radiosystemer som skifteradio, stasjonsradio, vedlikeholdsradio og dagens togradio. Dette betyr i neste omgang et forenklet system som både gir bedre sikkerhet og er billigere i drift enn dagens, forteller Pedersen.

- GSM-R er et ferdig utviklet system som nå bygges ut blant annet i Sverige, Tyskland og Nederland. Teknisk avdeling i Jernbaneverket har skrevet en kravspesifikasjon for hvordan den neste generasjon togradio skal tilpasses vårt norske jernbanenett. Samtidig har vi forberedt oss slik at en eller annen enhet i Jernbaneverket kan gå ut i markedet og hente inn tilbud på utbygging av GSM-R, opplyser han.

Grunnlaget i orden

- Vi må ha det formelle grunnlaget klart før vi kan gå ut i markedet og bestille et system. Det kan gjøres på flere måter. Jernbaneverket kan f. eks. ved hjelp av statlige bevilgninger selv stå som utbygger. En annen måte er å be Stortinget om lov til å forskuttere prosjektet og få en operatør til å bygge ut. Da kan BaneTele eller enn annen utbygger være aktuell for å gjøre jobben, sier Pedersen.

- Får vi Stortingets aksept for forskuddsmodellen, så kan GSM-R bygges ut fra og med 2002 og fram til 2005. I beste fall kan da systemet være ferdig utbygd i 2005, men det kan være mulig at vi først vil ha alt på plass i 2006.

- Må vi vente på bevilgninger over statsbudsjettet, så ligger utbyggingen inne i Nasjonal transportplan (NTP) mellom 2002 og 2011. Da vil vi ikke kunne få bygd ut alt like raskt som ved hjelp av forskuddsfinanisering, mener han.

- Det er tilgang til finansiering som avgjør utbyggingstakten. Et nytt teknologisk system som dette gjelder det å få bygd ut så fort som mulig. Det er mest lønnsomt, mener Pedersen.

Rørosbanen først

Baner og strekninger som i dag ikke har togradio, vil først få den nye togradioen. Aller først av disse er Røros- og Nordlandsbanen.

- Deretter går vi over til å skifte ut de gamle analoge systemene for togradio, samt å bygge ut dekningen i tunnelene. I dag er det kun noen få tunneler som har dekning for togradio, opplyser Pedersen.

- Når får alle tunneler over 3,5 kilometer tilfredsstillende dekning?

- Går det som forutsett i strategiplanen, så vil strekningene bli bygd ut komplett etter hvert med tunneler og det hele.

Viktig for sikkerheten

- Hvor viktig er togradioen som verktøy for sikkerheten?

- Den er viktig for sikkerheten, særlig på baner som i dag ikke har togradio. En togradio gjør det mulig å få kontakt med et tog på hvilket som helst sted og tidspunkt også ved nødanrop. Derfor er det viktig å få det nye på plass så raskt som mulig over hele jernbanenettet.

- Samtidig blir den nåværende analoge togradioen tatt ut av produksjon i år. Det er derfor helt nødvendig å skifte den ut. Vi får reservedeler, men vi får ikke bygd togradioen videre ut med den gamle teknikken, sier teknisk direktør Ingolv Pedersen.

en 2005

Togradio-Fakta

- Dagens togradio dekker om lag 60 prosent av jernbanenettet i Norge og om lag 90 prosent av trafikken målt i antall tog.
- Følgende baner og strekninger har i dag ikke togradio: Rørosbanen, Nordlandsbanen, Meråkerbanen, Raumabanen, Solørbanen, Gjøvikbanen, Bratsbergbanen og Østre linje gjennom Østfold, samt strekningene Asker – Spikkestad, Grong – Namsos og Nelaug - Arendal.
- I tillegg er det i dag kun noen få tunneler som har dekning for togradio.
- GSM-R heter den nye digitale togradioen som er utviklet etter en felles europeisk standard for å kunne brukes over hele jernbanenettet i Europa.
- GSM-R er utviklet for bruk i tog med opptil 500 kilometer i timen.
- Den nye generasjon togradio vil erstatte dagens analoge togradio, vedlikeholdsradio, skifteradio, stasjonsradio og kan i tillegg dekke alle behov for overføring av tale og data over radio.
- Den nye togradioen vil også være informasjonsbærer for det nye europeiske system for togkontroll (ETCS/ERTMS).
- Innføringen av neste generasjon togradio i Norge er beregnet til å koste til sammen 615 millioner kroner, pluss 172 millioner kroner for mobile bærbare enheter som NSB BA dekker mesteparten av.
- Målet er å bygge det nye systemet for togradio ut i løpet av fire år og at hele jernbanenettet skal være bygd ut med GSM-R i 2005.
- GSM-R skal først bygges ut på strekninger som i dag ikke har togradio. Aller først ute er Røros- og Nordlandsbanen der nettverket skal være utbygd i 2002/2003.

- Viktig avtale som kan åpne store muligheter

Avtale: Direktør Trygve Tamburstuen i BaneTele og direktør Lars Mørk i BanePartner er begge fornøyd med avtalen om forprosjektering av det nye togradiosystemet GSM-R. (Foto: Johan Fossli)

- Avtalen med BaneTele om forprosjekteringen av utbyggingen av GSM-R i Norge kan være et viktig første skritt som åpner muligheter for store oppdrag i framtiden, sier avdelingsleder Johan Fossli i BanePartner.

SVEIN ERIK BAKKEN

- Vi vil gjerne ha oppdraget både med å prosjektere og bygge ut den nye togradioen for Jernbaneverket i Norge, fortsetter Fossli.

Unik kompetanse

- Gjennom våre samarbeidspartnere i RailTeam – Nordic Railway & Transport Consultants – kan vi tilby unik kompetanse innen dette spesielle området. Dette fordi vår søsterorganisasjon i Sverige, Banverket Prosjektering, har stått for disse oppgavene for Banverket og har skaffet seg erfaringer som kan være "gull verdt" for Jernbaneverket i Norge og etter hvert for andre markeder, mener han.

- Vi har fordelen av å ha bygd ut togradio før og har unik erfaring med å bygge inntil trafikkerte spor. Samtidig kan vi dra nytte av erfaringene som Banverket Prosjektering har hatt med prosjektering og utbygging av GSM-R på det svenske jernbanenettet - en utbygging som vil være ferdig i løpet av året, fortsetter Fossli.

- Alt dette er gode argumenter for at vi bør være med og bygge ut neste generasjon togradio i Norge. I tillegg vil et slikt oppdrag gi oss en unik mulighet til å få oppdrag sammen med BaneTele og Banverket Prosjektering på utbygging av GSM-R i andre land i Europa, mener han.

Rask utbygging

- Når vi er blitt omgjort til et aksjeselskap, kan vi låne penger i markedet til å finansiere en rask utbygging av det nye togradionettet. Vi tror det vil være riktig at vi er med og prosjekterer og bygger; og deretter eier og driver nettet, sier leder for forretningsutvikling i BaneTele, Kai-Tore Rønold.

Han mener det offentlige kan spare hundrevis av millioner kroner ved en felles utbygging av det nye togradiosystemet og et nytt system for nødalarm som Justisdepartementet skal bygge ut.

Ulykkesovergangen:

Lagt ned

15. mars kunne Jernbaneverket åpne for trafikk gjennom undergangen i Fegata på Daler i Nedre Eiker. Samtidig la man ned overgangen der en lokfører mistet livet før jul i fjor.

SINDRE ÅNONSEN

Lokføreren omkom da et BM69-sett kolliderte med en lastebil med tilhenger på Daler utenfor Drammen. Kollisjonen skjedde på overgangen som nå er lagt ned, og føyde seg inn i rekken av flere tragiske planovergangsulykker i Buskerud i 2000.

Ulykken fikk omfattende dekning i mediene, og igjen ble fokus satt på farene ved underganger som ikke har annet enn grind som sikkerhet. Sikkerhetsrutinene på anleggsområdet ble gjennomgått, og all anleggstrafikk over overgangen ble forbudt utenfor arbeidstid. I tillegg ble det innført saktekjøring hele døgnet gjennom.

Sikkerhetsmann fra Jernbaneverket har vært på stedet hele tiden mens arbeidet har pågått.

Vanskelige forhold

Nå er altså undergangen ferdig etter at arbeidet med den startet i oktober i fjor. Det var en omfattende betongkonstruksjon som skulle på plass, og prosjektleder Helen Gåsvik forteller at det har vært mange utfordringer underveis.

- Ja, det har vært vanskelige grunnforhold med bløt leire, opplyser hun.

Dette ble likevel løst gjennom kalkstabilisering. Det ble også bygget en bane av betongfundamenter og stål for å trekke den 90 tonn tunge prefabrikkerte takplaten på plass. Kostet har det også gjort: Selve undergangen med tilhørende vegger har en prislapp på cirka 16 millioner kroner.

Legger ned 7 overganger

Om undergangen i Fegata er på plass, går arbeidet på anleggsområdet videre. Nytt kryssingsspor bygges, og det skal monteres signalanlegg og kabelkanaler i mai; spor og KL-anlegg til høsten.

Innkoblingen vil skje i togfrie perioder og avsluttes i november 2001 hvis alt går etter planen.

Ulykkesovergangen var en av syv overganger på Daler som legges ned i tilknytning til det nye kryssingssporet. Så er det bare å håpe at 2001 blir et år uten ulykker.

Killi på befaring i Lieråsen

Befarte Lieråsen: Jernbanedirektør Steinar Killi, regiondirektør John Ole Grinde, plansjef Helge Tunheim og prosjektleder Odd Hofseth før befaringen av Lieråsen tunnel.

28. mars fikk jernbanedirektør Steinar Killi anledning til å ta Lieråsen tunnel i nærmere øyesyn. Han er imponert over det arbeidet som er gjort så langt.

SINDRE ÅNONSEN

Befaringen var en del av Jernbaneverkets ledermøte i Drammen, og regiondirektør John Ole Grinde inviterte samtlige deltakere med på tur gjennom tunnelen som i disse dager oppgraderes med nødlys og skilter.

BaneProduksjon Sør har arbeidet intenst med å få på plass nødlys i tunnelen innen 1. april i tråd med planene. Bare mindre monteringsarbeider gjenstod da Killi fikk se resultatene så langt, og han ble imponert over det han så:

- Ja, at vi har klart dette arbeidet på den tiden som har vært til rådighet, vitner om meget bra innsats og god organisering av arbeidet, sier jernbanedirektøren, som mener dette er en fjør i hatten til BaneProduksjon Sør.

Har tillit til prosjektledelsen

- Dette er et omfattende prosjekt. Er du trygg på at gjennomføringen vil gå i henhold til de planene som foreligger?

- Ja, absolutt. Ut ifra det jeg er blitt presentert, er jeg ikke i tvil om at dette kommer til å gå bra, svarer Killi.

Selv om tiltakene i tunnelen koster penger er ikke Killi i tvil om at behovet for et krafttak er der.

- Det viser vel egentlig de bilder og den informasjon vi sitter inne med. Men når det er sagt, så kan vi nok ikke heve standarden på alle tunneler opp på det nivået vi snakker om her. Det er flott å se arbeidet som er gjort med belysning i Lieråsen tunnel, men vi har ikke penger til å gjøre dette over alt. Det må være helt klart, slår Killi fast.

Regionen orienterte

Prosjektleder Odd Hofseth brukte 30 minutter av ledermøtet i Drammen til å orientere om prosjektet før det ble arrangert befaring.

- Jeg tror orienteringen sammen med befaringen ga et godt bilde av de utfordringene vi står foran, sier regiondirektør John Ole Grinde.

Og utfordringene er der i hopetall. Jernbaneverket skal bruke flere hundre millioner kroner i tunnelen de neste tre årene, mens trafikken i prinsippet skal gå som normalt. Så vil tiden vise om Jernbaneverket lykkes.

FAKTA LIERÅSEN TUNNEL

- Lengde: 10, 7 kilometer.
- Åpnet i 1973 etter en byggeperiode på ti år.
- Profil: Råsprengt ca. 70 kvadratmeter. Netto 60 kvadratmeter.
- 15.000 personer reiser gjennom tunnelen per dag.
- Planstatus: Foreløpig hovedplan innsendt Hovedkontoret november 2000 for godkjenning. Arbeidet med detaljplaner er startet på enkelte tidskritiske planaktiviteter.
- Totalkostnad: 705 millioner kroner, hvorav investering: 166,5 millioner kroner og vedlikehold: 538,5 millioner kroner.
- Oppgradering inkluderer blant annet: Ombygging og rehabilitering av betongelementer og sprøytebetong, installering av nødlys, merking, ventilasjon og nødkommunikasjon. I tillegg kommer fornyelse av anlegg for kontaktledningene, skinner, sviller og sikringsanlegg, samt bygging av tverrslag.

- Kontakt oss *før* det brenner

- Vi ønsker å bli mer synlige og bli tatt med på råd før det brenner. Uavklarte grense-oppganger etter skillet mellom NSB BA og Jernbaneverket blir viktige oppgaver i årene fram-over, sier fungerende seksjons-sjef Torkil Eckhoff ved juridisk kontor i Jernbaneverket.

SVEIN ERIK BAKKEN

Eckhoff er klar over at mange tror at Jernbaneverkets juridiske kontor først og fremst er til for håndtere bønder som krever erstatning for dyr som er påkjørt.

- Denne myten ønsker vi å avlive, sier han.

- Vår hverdag spenner fra bistand ved kontrakter i mange-millioners-klassen til å kreve inn 125 kroner for sykekassen, fortsetter Eckhoff.

Litt skjult: - Vi ønsker å bli litt mer synlige og bli tatt tidligere med på råd, sier seksjonssjef Torkil Eckhoff og fra venstre konsulent Laila Grønbakken, rådgiver Nina Sunde og rådgiver Tone Bergh-Christensen.

Bedre i forkant

- Juristene hos oss kan brukes på to helt forskjellige måter. Den ene er i etterkant av problemene når saker har utløst tvist om tolkning av avtaler og krangel om for eksempel erstatnings-oppgjør.

- Det andre måten er når juristene blir trukket tidlig inn og i forkant av prosessene. Da kan vi brukes til å se hvor problemer kan oppstå; da kan vi analysere risikomomenter og gi råd om hvordan man skal unngå fremtidige tvister, forteller Eckhoff.

Ikke bare brannslukking

- I en organisasjon med mange ingeniører og økonomer er det mange som kanskje ikke helt har sett behovet for å bruke jurister til blant annet å sikre kvaliteten på avtaler og kontrakter. Det er nok mer vanlig å komme til oss når det begynner å brenne for å få hjelp til å komme ut av problemet, fortsetter Eckhoff.

- Det har med andre ord ikke vært så mye tradisjon for å bruke oss i forkant slik at en kan hindre at problemer oppstår, enda dette som oftest gir løsninger som både er raskere og billigere.

- Hva har dere gjort for å få jernbanefolk til å tenke annerledes?

- Vi prøver gjennom de konkrete oppgavene vi får, å vise hva vi duger til, samtidig som vi gir råd om hvordan ting kan gjøres bedre. Som for eksempel tilrår vi å presisere tidspunktet for når en ytelse skal leveres og å avtale bruk av dagmulkt ved forsinkelse i kontraktene, sier Eckhoff.

Sikring av bevis og klare avtaler

- Hva mer gjøres galt?

- Vi får ofte i for eksempel erstatningssaker problemer med å samle og sikre bevis som kan hjelpe oss i argumentasjonen med å bevise at vi ikke har skyld. Vi har hatt tilfeller av befaringer der en ikke har skrevet referat eller notert hvem som deltok, eller på annen måte har sikret seg dokumentasjon, fortsetter han.

- Når en gjør store forandringer i organisasjonen som det å skille Jernbaneverket og NSB fra hverandre, så er det nødvendig å skaffe seg en total oversikt over både rettigheter og forpliktelser; aktiva og passiva, på samme måte som i et dødsbo. I tillegg må en lage avtaler som klarest mulig fanger opp disse forholdene, slik at en vet hvem som fikk hva, og hvor ansvaret for ulike ting ligger, mener Eckhoff.

Lik i lasten

- Har Jernbaneverket fått med seg en del lik i lasten?

- Det har i alle fall vært uenighet på en del punkter om hvem som skal ha hvilke eiendommer, hvem som er forpliktet til for eksempel å rydde opp forurensing fra kreosot. Vi går nå inn der det er uenighet og forsøker å løse sakene.

- Det er fortsatt en del grense-oppganger etter skillet mellom Jernbaneverket, NSB og andre trafikkutøvere som må klareres etter hvert. Dette arbeidet blir viktige oppgaver for oss i årene framover.

- Noen av de samme problemstillinger gjelder i tilknytning til Jernbaneverkets overtakelse av Gardermobanen og i arbeidet med å skille ut BaneTele, nemlig å skape klarhet for å unngå diskusjoner senere, mener Eckhoff.

Mer synlige

- Hva skal til for at Jernbaneverket skal kunne dra full nytte av juridisk kontor?

- Svaret må være å bli mer synlig. Jeg føler nok at juridisk kontor kanskje lever en litt skjult tilværelse. Det kan nok være at enkelte ledere kan bli mer bevisst på at det er gunstig å søke råd fra oss når han eller hun skal ta sine beslutninger.

- Er dere for få?

- Ja, hvis vi skulle gjøre alle oppgavene som jeg mener vi burde gjøre. I dag er vi tre jurister og blir fire når en av våre kommer tilbake fra permisjon senere i år. Vi skal ikke være et kontor som bare sitter og mottar henvendelser og gir telefonnummeret til eksterne advokater. Vi ønsker å samarbeide med de eksterne advokatene i den grad de må trekkes inn. Da kan de lære av oss og vi av dem, og vi kan også sikre at produktene som leveres av eksterne advokater, holder faglige mål, avslutter Torkil Eckhoff.

- Mer synlig og bedre informasjo

- Jernbaneverkets ledergruppe skal bli mer synlige og flinkere til å informere medarbeiderne. Svakheten ved dårlig kommunikasjon blir særlig merkbar ved større hendelser som Åstaulykken, Groth-kommisjonen kraftige kritikk, Riksadvokatens millionbot og ved negativ medieomtale.

SVEIN ERIK BAKKEN

Det slår jernbanedirektør Steinar Killi fast i forbindelse med ledelsen i Jernbaneverkets sist i mars drøftet og fattet vedtak om den videre oppfølging av resultatene fra Målevogn P2000.

Bakgrunnen for drøftelsene og vedtakene var blant annet den negative evaluering som spesielt Jernbaneverkets øverste ledelse og ledergruppene i hovedenhetene generelt fikk i den store undersøkelsen av arbeidsmiljøet i Jernbaneverket.

Alvorlig

Den enkeltes tilfredshet i jobben er ikke i stor grad avhengig av hva hun eller han mener om ledergruppen.

- Problemet er først og fremst de mulige negative konsekvensene av mangelende anseelse hos medarbeiderne. Det er flere grunner til å ta problemet på alvor, sier Killi og lister opp følgende punkter:

- Medarbeiderne føler de ikke får nok informasjon fra ledergruppene, og er dermed usikre på om de har realvant informasjon for sin arbeidssituasjon.
- Når medarbeiderne tillit til ledergruppene er svak vil det kunne få konsekvenser for ledergruppenes evne til å få organisasjonen til å trekke i samme retning og å få iverksatt målsetninger og strategier.
- Når medarbeiderne føler at ledergruppene ikke er lydhøre for deres synspunkter er det mulig at medarbeidernes kunnskaper ikke blir brukt til virksomhetens beste.
- Manglende følelse av å "bli hørt" har følger for medarbeidernes engasjement og vilje til å engasjere seg.
- Dette kan få konsekvenser for ide- og meningskvaliteten oppover i systemet, og dernest på kvaliteten av ledergruppenes grunnlag for beslutninger.
- Problemene med kommunikasjon både "ovenfra og ned" og nedenfra og opp" kan få negative konsekvenser både for effektivitet, lønnsomhet og forholdet til våre kunder, mener Killi.

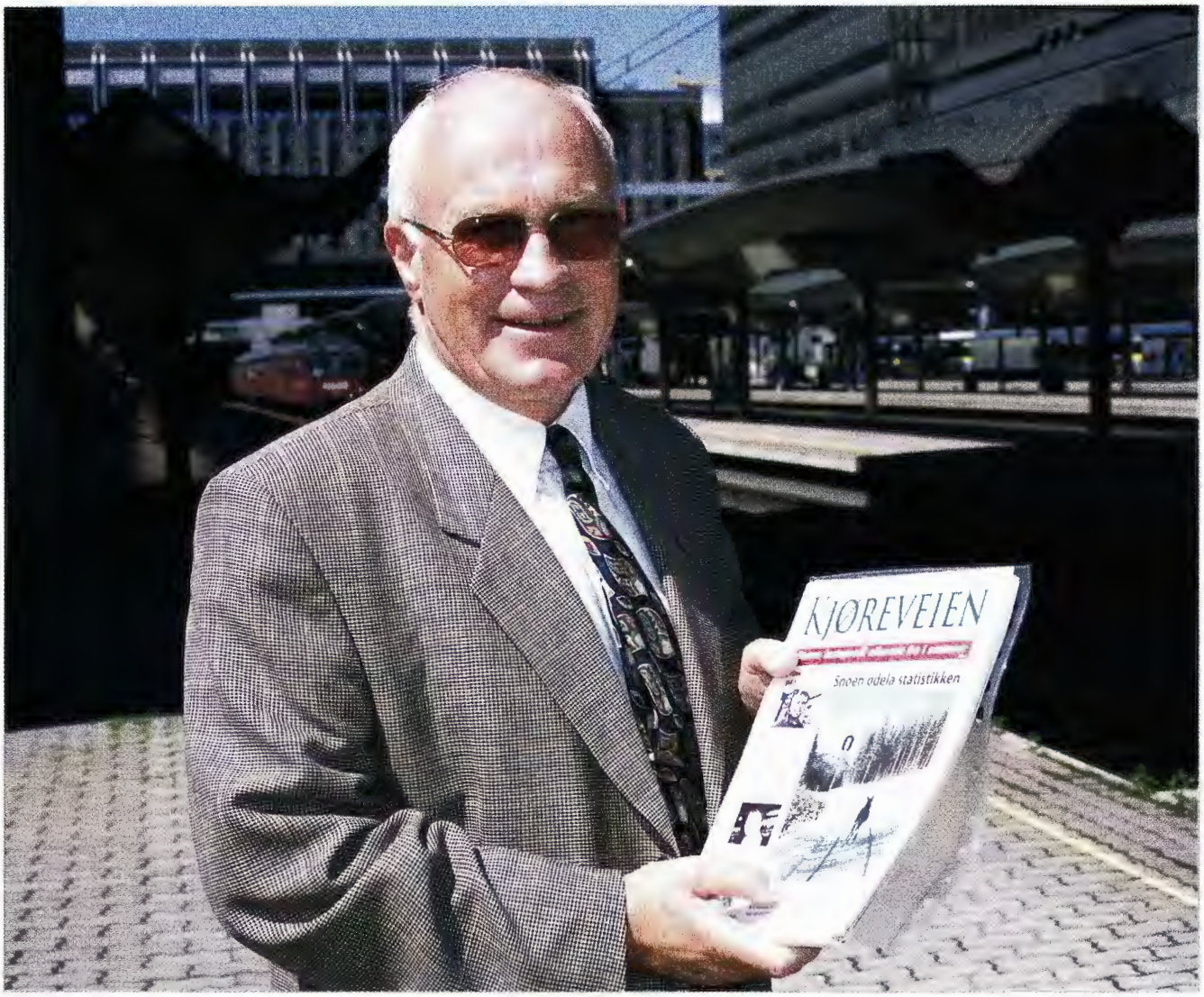
Uakseptabelt

- Medarbeiderne syn på ledergruppene er likevel dårligere enn det som bør aksepteres. Dette gjelder både vi i den øverste ledelse og de lokale ledergruppene, fortsetter Killi.

- Det er ikke uvanlig at ledergrupper i store virksomheter får en nokså negativ evaluering i tilsvarende undersøkelser. Ofte er evalueringen mer negativ jo større avstanden er mellom ledelsen og den enkelte medarbeider. Det er imidlertid viktig at negativ evaluering av ledergruppene ikke bortforklares med organisatorisk eller geografisk avstand alene, advarer han.

I en annen verden

Den forrige Målevogn P undersøkelsen i 1996 viste at den øverste ledelsen hadde store utfordringer når det gjaldt å kommunisere med de ansatte, blant annet fordi de verdimessig lever "i en annen verden" enn sine medarbeidere. Jernbaneverket har i likhet med mange



Særlig merkbar: - Svakheten ved dårlig kommunikasjon blir særlig merkbar ved større negative hendelser og ved negativ medieomtale, sier jernbanedirektør Steinar Killi. (Foto: Njål Svingheim)

andre virksomheter en tradisjonell hierarkisk struktur som avspeiles i en manglende kultur for kommunikasjon. Om dette sier Groth-kommisjonen i sin rapport etter Åsta-ulykken:

- Jernbaneverkets synes å ha opprettholdt den gamle jernbanens regel- og ordrestyrte kommunikasjonskultur. Denne type styringssystem fungerer imidlertid ikke tilstrekkelig godt i en virksomhet med så store og raske endringer som er gjennomført i norsk jernbane de siste fem år.

- Kulturen må ikke bli så rigid at ingen medarbeidere tar ansvar for sin regelbestemte funksjon. Etter Kommisjonens vurdering kan det synes som om Jernbaneverkets strukturer er svært rigide og bør gjennomgås også ut fra en slik tankegang.

Føler seg oversett

- Groth-kommisjonen setter fokus på kommunikasjon i Jernbaneverket som en organisasjonsmessig svakhet når det gjelder muligheten til å tilpasse seg raske endringer, sier Killi. Det har fra sentralt hold ikke vært arbeidet systematisk med å bedre kommunikasjonen mellom ledere og medarbeidere. Informasjonen internt har i det vesentlige vært begrenset til BaneNettet og Kjøreveien.

- Ikke minst i forbindelse med store hendelser har ledelsens oppmerksomhet vært rettet mot overordnede myndigheter og mot håndtering av mediapresset. Det er mye som tyder på at ansatte i Jernbaneverket har følt seg oversett av ledelsen i forbindelse med det presset virksomheten har vært utsatt for, sier han.

Ikke vesentlig svekket

- Medarbeiderne har også møtt spørsmål og kritikk utenfra, uten å ha noen klar forankring i, eller oppfatning av, hva den øverste ledelse har ment om de aktuelle hendelser. Informasjonen til de ansatte har i tillegg ofte vært gitt stykkvis og delt og ofte i etterhånd, innrømmer Killi.

- Samtidig viser Målevogn P2000 at stoltheten over å arbeide i Jernbaneverket ikke er vesentlig svekket. Mye tyder på at ledergruppene kunne hentet mye støtte og lojalitet hos medarbeiderne ved i større grad å henvende seg til medarbeiderne i den perioden som har gått, mener jernbanedirektøren.

Henvende seg direkte

- Oppgaver, ansvar for roller i kriser og viktige større hendelser bør defineres for ledergruppene og for enkeltpersoner i disse. Ledelsen bør i større grad henvende seg direkte til medarbeiderne i vanskelige situasjoner, og det bør utarbeides konkrete planer for hvordan dette skal ivaretas, sier han.

- Vi har derfor vedtatt at informasjonsavdelingen skal utarbeide en informasjons- og kommunikasjonsplan for Jernbaneverket, med forslag til aktiviteter som internt synliggjør Jernbaneverkets ledergruppe og hva den står for, sier jernbanedirektør Steinar Killi.

Best og verst i vest

Mer synlige: - Ledelsen må bli mer synlig, slik at folk vet hva de driver med, sa organisasjonssjef Rune Vaage da ansatte i plan-, prosjekt- og trafikkavdelingene i Region Vest drøftet Målevogn P 2000.

Ledergruppen i Region Vest har som mål at seks av ti skal være fornøyd med ledelsens image. Resultatet av Målevogn P2000 viser at bare vel tre av ti mener ledelsen image er god. Samtidig er de ansatte i regionen mest stolte av alle over å jobbe i Jernbaneverket.

SVEIN ERIK BAKKEN

- Vi la listen for akseptable mål for resultatene av Målevogn P2000 høyt. Svarene fra våre ansatte viser at vi har et stykke vei å gå. Bedre tilbakemeldinger, mer medvirkning og bedre informasjon er områder som vi skal bli bedre på i tiden framover, sier regiondirektør Truls Erik Hegrenæs i Jernbaneverket Region Vest.

Best i vest

I tillegg til å være mest stolt over å jobbe i Jernbaneverket mener de ansatte i Region Vest at de har de beste nærmeste lederne, den nest beste trivselen og de nest beste kollegaene. Ikke nok med det. De ansatte i Region Vest er jevnt over mer fornøyde enn gjennomsnittet i Jernbaneverket.

Når det gjelder spørsmål om ledergruppen i Region Vest sin image, er de ifølge svarene i Målevogn P2000 "verstingene" i Jernbaneverket. Hele to av tre i Region Vest mener informasjonen om viktige beslutninger ikke er god nok.

- Svarene viser at det er en katastrofal mangel på tillit både til ledelsen i regionen og sentralt, sa overingeniør Terje Olsnes da de ansatte i plan-, prosjekt- og trafikkavdelingene i Region Vest drøftet undersøkelsen.

Hovedfokus

Organisasjonssjef Rune Vaage gikk ikke så langt som Olsnes. Han mente likevel at regionledelsen kom altfor dårlig ut på spørsmålene om ledergruppen er nok lydhør; om de formidler klare mål og strategier og om de gir de ansatte god nok informasjon om sine beslutninger.

- For å gjøre noe med dette skal vi i tiden framover sette hovedfokus på tre områder: bedre ledergruppens image, gi flere tilbakemeldinger og skape mer medvirkning. Blant annet må ledelsen bli mer synlig, slik at folk vet hva de driver med, sa han.

- Disse tre områdene skal regionen jobbe med framover. Vi skal blant annet etablere arbeidsgrupper som skal komme med konkrete forslag til tiltak, opplyste organisasjonssjefen.

Vil bli bedre

Også på områder som arbeidsmiljø, sikkerhet, mottak av nye medarbeidere og utviklingen av organisasjonen har regionledelsen klare mål om å bli bedre enn resultatene fra Målevogn P2000 avdekker.

Ledelsen er ikke fornøyd med at hele to av tre mener Region vest ikke gjennomfører endringer i organisasjonen etter en åpen prosess blant medarbeiderne. Dette kan eventuelt også være i strid med Hovedavtalen, ble det påpekt på informasjonsmøtet.

- Dette er for dårlig, innrømte Vaage, og opplyste at ledelsen vil ha nærmere femti prosent bedring på tilslutningen til måten organisasjonen utvikles på.

Tankekors

Vaage synes også at det var et tankekors at over to av ti svarte at de ikke fikk ros fra sin nærmeste leder når de hadde gjort en god jobb.

Senioringeniør Gry Stenersen var derimot ikke overrasket over dette.

- Å få ros er nærmest ukjent i vårt tekniske miljø. Da jeg begeistret utbrøt: for en flott kran, gikk vedkommende eksterne entreprenør som fikk rosen, helt i frø. Så overrasket ble han over min begeistring for kranen hans, fortalte hun.

- Neste gang vil vi også ha flere positive svar på spørsmålene om de nærmeste lederne skaper entusiasme, og om de gir klart uttrykk for hva som forventes av deres medarbeidere. Med enkle grep kan dette gjøres bedre, mente Rune Vaage.

MÅLEVOGN P2000 Oppfølging

- Får topp prioritet

- Arbeidet med oppfølgingen av Målevogn P2000 er viktig og vil få topp prioritet i tiden framover, sier regiondirektør Truls Erik Hegrenæs i Jernbaneverket Region Vest.

SVEIN ERIK BAKKEN

- De signaler som vi har fått fra våre ansatte, skal vi ta oss ad notam og gjøre vårt beste for å få rettet på. Mange av disse tingene kan vi gjøre noe med ved hjelp av få grep og på relativt kort tid. Andre forhold er mye mer krevende. De trenger vi betydelig mer tid på å komme i mål med, fortsetter Hegrenæs.

Fascinerende bane

- Hvorfor er de ansatte i Region Vest mest stolte av alle over å jobbe i Jernbaneverket?

- Det kan være mange grunner til det. En av grunnene er at Bergensbanen er en fascinerende bane, som vi alle er stolte av. Banen beveger seg fra Østlandets brede bygder via dal, høyfjell og fjorder til Bergen. Dette gir oss mange utfordrende og varierende arbeidsoppgaver som i neste omgang skaper et veldig engasjement. Det gjør sitt til at vi trives, mener han.

- Har dere større tilhørighet til banen deres enn andre?

- Ja, mange har tilknytning til Bergensbanen i generasjoner bakover. Jeg er ikke kjent med at det er tilsvarende på andre baner i andre regioner.

Verst i klassen

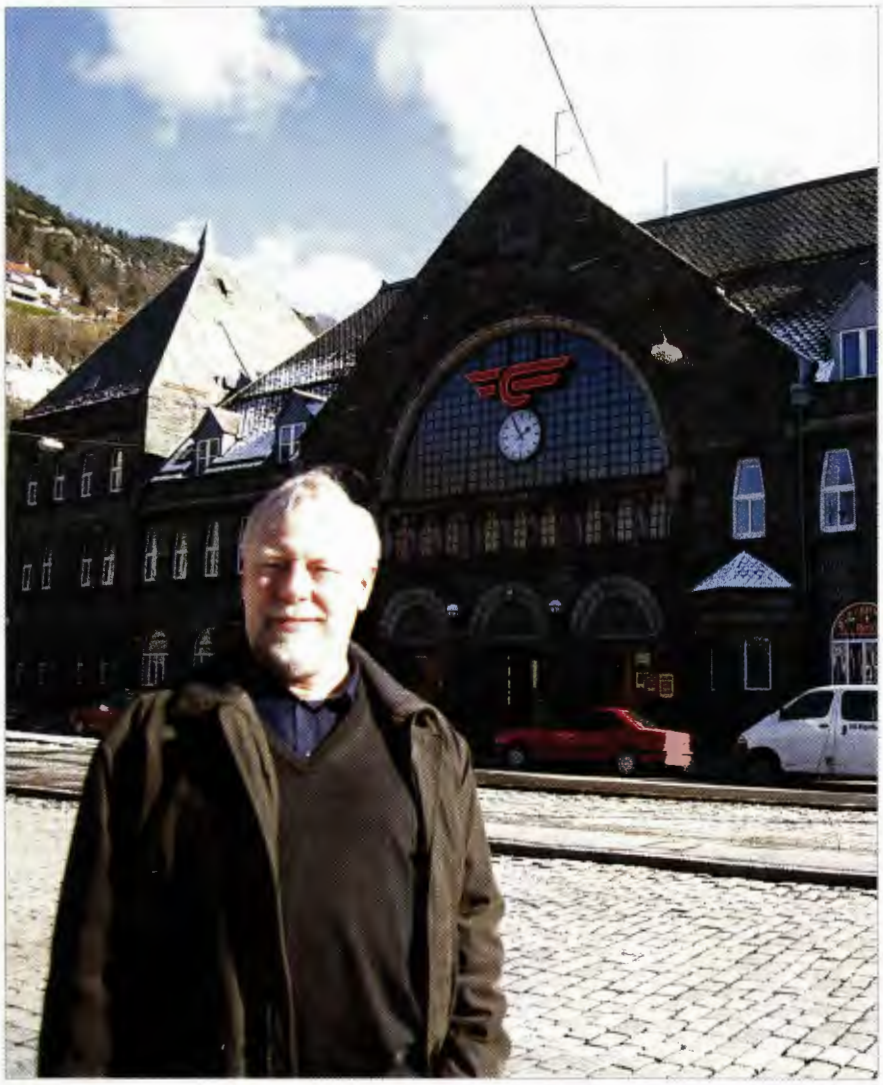
- Hvorfor er de nærmeste lederne og kollegene best og trivselen nest best her i vest?

- Noe av årsaken er at vi har oversiktlige forhold. For å begynne med meg sjøl, jeg har et rimelig overblikk over den banen vi driver og de folkene vi har. Det tror jeg også gjelder alle våre ledere. De har overblikk over både folk og anleggsmengde. Det tror jeg bidrar til en følelse av å ha kontroll, noe som igjen bidrar til trivsel.

- Hvorfor er da ledergruppen i Region Vest den verste i klassen i Jernbaneverket?

- Det var et vanskelig spørsmål. Jeg er kjent med en del forhold som blir påpekt, og som blant annet går på medbestemmelse og informasjon. Vi har diskutert det i ledergruppen og ser at vi har et potensial her.

- Vi har fått bekreftet at vi er blitt bedre siden forrige måling, men vi har ennå et stykke å gå, innrømmer Hegrenæs.



Ad notam: - Signaler som vi har fått fra våre ansatte, skal vi ta oss ad notam og gjøre vårt beste for å få rettet på, lover regiondirektør Truls Erik Hegrenæs i Jernbaneverket Region Vest.

I fokus

- Hva skal dere gjøre for ikke lenger å være verstingene i Jernbaneverket?

- Vi skal ha en samling på Ustaoset den 20. april. Der vil Målevogn P2000 stå i fokus. Her skal vi diskutere resultatene og sette opp en del mål. Da må vi i ledergruppen være forberedt til å få innspill fra de ansatte. Så får vi følge opp de målene som vi blir enige om sammen med samtlige ansatte, sier han.

- Målet deres er at 60 prosent skal være fornøyd med ledergruppens image, mens kun 32 prosent er det i dag. Hva slags grep tenker du må til for å få bedre image?

- Stikkord her er mer informasjon og økt medbestemmelse. For eksempel må det gis bedre muligheter for innspill til våre regionmøter. Til nå har ikke sakslistene gått ut til alle ansatte, bare referatene. Vi har vedtatt at sakslistene heretter skal gå ut i god tid på forhånd. Alle lederne kan da få tilbakemelding fra sine medarbeidere, slik at vi kan ta de riktige og konstruktive beslutningene, mener Hegrenæs.

- Jeg har videre merket meg at mange mener at de for eksempel ikke blir tilstrekkelig informert om endringer i organisasjonen. Det tar vi til etterretning, avslutter regiondirektør Truls Erik Hegrenæs.

– Et viktig grep

Mye bedre: - Resultatene av undersøkelsen av arbeidsmiljøet i Jernbaneverket er mye bedre enn det som er vanlig i næringslivet generelt, mener stedstillitsvalgt Bjørn Erik Holmesland.

- Ledergruppen er blitt et litt for lukket forum. Et viktig grep vil være at vi mer blir tatt med på råd og mer systematisk blir informert, sier stedstillitsvalgt Bjørn Erik Holmesland i Norske sivilingeniørers forening i Region Vest.

SVEIN ERIK BAKKEN

- Det krever at avdelingslederne våre blir flinkere til å ta med sine medarbeidere på råd før region- og ledermøtene, slik at vi både blir mer informert og kan øve innflytelse på det som skjer i disse foraene, fortsetter han.

Fantastiske historie

Årsaken til at de ansatte i Region Vest er mest stolte over å jobbe i Jernbaneverket er etter Holmeslands menig Bergensbanens fantastiske historie og banens plass som turistmagnet i markedet.

Årsaken til det gode forholdet til de nærmeste ledere forklarer Holmesland med et uformelt miljø med god kontakt mellom avdelingene og overfor lederne.

- Vi er gode på å samarbeid og flinke til å bygge det videre ut.

- Dere skårer også høyt på trivsel og godt forhold mellom kolleger?

- Trivsel består av mange ting, blant annet å ha godt forhold til hverandre. Vi har god sosial kontakt, også på fritiden. Samtidig har vi en litt uformell og fin tone oss imellom. Vi kjenner hverandre på godt og vondt, og det trives vi godt med, sier han.

Glemt å informere

- Hva er årsaken til at ledelsen i Region Vest kommer verst ut i Jernbaneverket?

- Jeg tror den viktigste årsaken er at ledergruppen i Region Vest er veldig operative. Da kommer det å lede, involvere og informere lett litt i bakgrunnen. En glemmer liksom å informere, mener Holmesland.

- Det blir hevdet at det er en katastrofal mangel på tillit til ledelsen sentralt og her lokalt?

- Det er et altfor sterkt uttrykk. Jeg har seks års erfaring fra det private næringslivet og har sett en del undersøkelser av arbeidsmiljøet. Mitt hovedinntrykk er at resultatene av undersøkelsen i Jernbaneverket er mye bedre enn det som er vanlig i næringslivet generelt, avslutter Bjørn Erik Holmesland.

- Jeg stoler på at ledelsen gjør jobben sin

Ikke noe stas: - Etter alle ulykkene og episodene det siste året er det ikke noe stas å fortelle hvor en jobber, mener Svein Skarpnord. (Alle foto: Svein Graadal)

- Nå må vi tjene våre egne penger. Hvis ingen vil ha oss til å jobbe for seg, har vi ingenting å gjøre. Men konkurransen må skje på like vilkår. Når det gjelder ledelsen i Jernbaneverket, må jeg si at jeg har tillit til dem - en må stole på at de gjør jobben sin.

SVEIN GRAADAL

Svein Skarpnord er klar i sin tale. Han er fagarbeider linjen på Hamar. 2. mai 1977 begynte han som maskinkjører på baneavdelingen. Til sommeren blir han 60 år.

Holdningsendring

- Helt personlig synes jeg det er en fordel at vi må tjene våre egne penger. En må forandre holdning i forhold til det som var før. Det har vært en ganske kjent sak at var en kommet inn i staten, var en sikret arbeid. Alle var vel ikke like ivrige på å jobbe, fortsetter Skarpnord.

- Nå må vi konkurrere med private. Jeg ser ingen ulemper med å måtte jobbe; tida går fortere, og det er mer interessant. Samtidig er vi blitt mye færre; før var vi seksåtte mann på lagene - nå er vi tre, sier han.

Pris kontra kvalitet

- Men vi skal ikke forvente at vi kan konkurrere med en entreprenør når det gjelder gravearbeid og planering for eksempel. Det har vi ikke maskiner og utstyr til - og slettes ikke folk. Skal vi konkurrere, må det skje på like vilkår.

Før var NSB både eier og bruker av sporet, og baneavdelingen sto for både sporbygging og vedlikehold. Skulle det legges et sidespor, gjorde de alt selv. Det ble tatt inn mange sesongarbeidere; lagene kunne være på 20-25 mann. Nå er de for få til å ta på seg slike jobber.

- *Savner du den tida?*

- På en måte; en så liksom frem til sommeren, å komme i gang med realt "sammars-arbeid". Nå blir det mer hopping. Med sesongarbeiderne kom vi borti mange artige folk. De kom igjen år etter år og satte pris på å få jobbe; det var en del originaler blant dem. Den tida kommer vi aldri tilbake til.

Ingen overlast

I dag består arbeidet i hovedsak av vedlikehold og reparasjoner av sporet. Enkelte sviller skal byttes; det kan være grøfting, gjerding og skogrydding langs linjen. Toggangen er så tett at de sjelden har mer enn tre kvarter å gjøre jobber på. På sidespor og kryssingsspor kan de jobbe lengre tid av gangen. Noen jobber er så omfattende at de må tas på helgene eller natta.

- Å jobbe natt og helg er i seg selv en belastning; en mister en del fritid med familien. Arbeidstidsavtalene våre er imidlertid så bra at vi lider ingen overlast i så henseende, vi er ikke dårlig betalt, selv om vi i mange sammenhenger er et lavtlønnsyrke.

Nå er et lag fra Hamar i Oslotunnelen i flere måneder. De må søke ut for å få fylt arbeidstiden. Der blir det jobbet kun om natta.

- Det er såpass solidarisk her at de fleste tar sin tørn på en slik turnus. Det går på frivillig basis i første omgang.

Fortsettes neste side

Fortsatt fra forrige side

God tone

- Tonen gutta imellom synes jeg er helt topp. Når en har noe å gjøre hele tida, blir det ingen gnisninger; alle drar i samme retning. Vi har både et godt miljø og varierte arbeidsoppgaver, så jeg trives godt. Men må en gå som vaktmann for et eksternt firma, er det kjedelig; da skjer det så lite.

- Har vi fått en arbeidsoppgave en dag, bestemmer vi selv hvordan det skal gjøres, vi legger opp arbeidet selv og er grådig selvstendige.

- *Får du brukt kompetansen din?*

- Det blir mindre etter hvert. Før bygde vi alle sporveksler selv, nå bare skrur vi dem sammen. Egentlig savner jeg slike jobber, da får en prøvd seg. Nå blir det mer montering enn bygging. Maskinkjøringen savner jeg ikke, det er ikke gromt at det durer lenger.

- *Føler du press?*

- Ubevisst gjør en vel det, men jeg synes ikke det er plagsomt.

- *Hvordan er kontakten med den lokale ledelsen?*

- Den kunne vært bedre. Det er absolutt en god tone, men jeg synes jeg ser for lite til dem; de har mye kontorarbeid. Det var bedre før, det var ikke så mange ledd. Generelt er det ikke noe problem, det er på planleggingssiden jeg savner ledelsen. Skal jeg være sikkerhetsmann for eksempel, er det ønskelig med en gjennomgang og planlegging sammen med ledelsen. Sikkerhetsmannen anser jeg for å være den viktigste i en jobb.

- Her svikter det til en viss grad. Det kan fort gå ut over fremdriften. Det kan også føre til frustrasjon; en står plutselig oppe i en situasjon en ikke har fått være med på å planlegge. For oss som har så mange å forholde oss til, er planlegging innmari viktig. Greier vi det, blir vi mye mer effektive. Vi er jo fagfolk på våre områder: linjen, ledning og signal; det er ingen som kan måle seg med oss der.

Var mer stolt før

- *Har du tillit til den øverste ledelsen i Jernbaneverket?*

- Jeg har ingen direkte kontakt med dem; det hender noen er innom på orienteringsmøte. Jeg må si jeg har tillit til dem, en må stole på at de gjør jobben sin.

- *Representerer de Jernbaneverket på en god måte?*

- Det har jeg ingen mening om. De har vel vært uheldige i media noen ganger; kanskje er de ikke rett gjengitt, jeg har ingen mulighet til å kontrollere det.

- *Er du stolt av å jobbe i Jernbaneverket?*

- Det er et vanskelig spørsmål. Jeg var nok mer stolt over å jobbe i NSB. Husker da jeg fikk første uniformslua mi, det var noe stort. Det er ikke slik lenger, vi har ikke den statusen i samfunnet heller lenger.

- Etter alle ulykkene og episodene det siste året er det ikke noe stas å fortelle hvor en jobber. Slik sett synes jeg tilliten er svekket. En blir oppgitt over hvordan folk eksternt oppfatter situasjonen i mange tilfelle; en får håpe det roer seg snart.

Forvirrende omorganiseringer

- *Har du vært med på mange omorganiseringer?*

- Omorganiseringer synes jeg har vært noe tull støtt. Det har sikkert sin misjon, men jeg synes ikke noe om det. Det er så mye papirarbeid for lederne. Vi har hatt flere både store og små omorganiseringer; det er vanskelig å sette noe tall på det. Jeg er ikke sikker på at det har vært til det beste for bedriften.

- Før hadde vi ingeniøren på toppen, banemester, banemesterassistent og formann. Det fungerte så godt her på Hamar, og vi fikk en svært god kvalitet på sporet. Plutselig skulle det gjøres om. Det ble en del frustrasjon blant folk. En periode var vi i region Nord; da var vi helt utkant.

- Når en endelig begynner å finne seg til rette i en organisasjon, skal det forandres igjen. Det er mest forvirrende. Det blir vanskelig å forholde seg til folk; en vet nesten ikke hvor en hører hjemme. Det er ikke som før; så vi en feil i skinnegangen, var det å utbedre den. Nå må vi melde fra, uten å få beskjed om å reparere. Det har vært en kolossal omstilling. Det er sikkert riktig for å holde orden på økonomien. Det har nok vært sløst mye tidligere, både med materiell og ressurser.

- *Hva er mest effektivt?*

- Her har det skjedd forandringer av banelegemet med tanke på svekket vedlikehold. Nå skal alt kjøres helt ned før det byttes. Alt slites ut; det er ikke noe preventivt vedlikehold. Jeg mener preventivt vedlikehold er mer økonomisk. Har for eksempel en bolt begynt å løsne på en sporveksel, er det en fordel å ta det så fort som mulig i stedet for å samle opp og ta flere ting om gangen.

- Det er mye som burde vært tatt med en gang for å holde kvaliteten på sporet på et høyt nivå. Den ytterste konsekvensen av slike ting er saktekjøringer; det er ingen tjent med. Når ting ikke tas med en gang, kan det føre til større belastning på rullende materiell også.

"Hundser"

- *Hva med delingen i NSB og Jernbaneverket?*

- Jeg synes det skulle vært samme

Ikke som før: Det er ikke som før; så vi en feil i skinnegangen, var det å utbedre den. Nå må vi melde fra, uten å få beskjed om å reparere, sier Svein Skarpnord.

eier og bruker. Det blir mye vanskeligere å få gjennom ting og få gjort ting. NSB som bruker kan nesten "hundse" Jernbaneverket; de skylder bare på hverandre hele tida. Tror ikke delingen var helt heldig. Det er jo en konfliktsituasjon; det virker som de har fryktelige problemer med å samarbeide.

- *Og delingen av Jernbaneverket i forvaltning og produksjon?*

- Det er et kapittel til av samme sak. Jeg kan ikke skjønne at det er økonomisk lønnsomt å flytte penger innen samme bedriften. Først skal vi ha rekvisisjon på å få gjort jobben; så skal vi ha rekvisisjon på tilgang til deler. Ved utførelsen av jobben kan det bli dragkamp om hva som er kontraktfestet, og hva som er ekstra arbeid. Før var ikke dette noe problem i det hele tatt.

- *Samarbeider dere på tvers av gruppeskillene?*

- Linje, signal og ledning er i samme båsen nå; jeg føler at vi har fått et bedre samarbeid. Så noe godt har det kommet ut av omorganiseringen.

Svein Skarpnord er også verneombud.

- Det har skjedd en klar forbedring i vernearbeidet. Den første tiden min på jernbanen måtte en ta med de utslitte arbeidshanskene inn på kontoret for å få nye. Vernesko fikk vi, men det var sliteterminer på dem også. Hørselvern var det bare noen få som brukte. På andre halvdel av 90-tallet ble det fortgang i arbeidet. Lederne har skjønt det og tatt tråden; nå er det ikke noe problem å få gjennomslag når det gjelder verneutstyr og andre ting.

Friluftsmann

Fritida bruker Svein Skarpnord til idrett og friluftsliv. Birkebeinerrennet har han fullført over 20 ganger. Hele høsten jakter han; både småvilt og elg. Og til jobben sykler han halvannen mil så lenge det er bart.

Om to år kan han gå av med pensjon.

- Jeg vet ikke om det vil være attraktivt å jobbe et par år til om to år. Har ikke noe interesse av å måtte reise ut for å jobbe. Jeg har ikke vært mye borte på jobb; jeg har vært heldig og satt større pris på fritida enn på pengene.

Da han begynte på jernbanen i 1977, hadde han tre andre muligheter. Han kunne enten fortsette som maskinkjører i skogen; montere gravemaskiner eller bli reparatør på et verksted.

- Jeg gikk ned 25 000 i årslønn da jeg begynte på jernbanen. Jeg kan ikke si annet enn at jeg har trives; bortsett fra en periode med omorganiseringer da vi var i Nord. Jeg og flere så oss om etter andre jobber. Jeg søkte på et par jobber jeg ikke fikk; de fagbrevene vi har, teller ikke så mye ute.

- Jeg synes jeg har hatt en fin tid på jernbanen og er godt fornøyd med det valget jeg gjorde i 1977. Jeg kunne tjent bedre med en jobb i det private, men det er et spørsmål om å prioritere, sier Svein Skarpnord.

Ny midtnordisk godskorridor?

En ny godskorridor gjennom den midtre delen av Norden fra Finland til Trøndelag er under planlegging. Dersom transporten skal gå på jernbane, er dagens Meråkerbane flaskehalsen i den nye transportkorridoren.

STIG HERJUAUNE

North East Cargo Link (NECL) er et svensk tiltak for å virkeliggjøre en midtnordisk transportkorridor som skal ende opp i en av havnene i Trondheimsfjorden. I videreføringen av prosjektet skal det blant annet satses på å få NECL inn på EU´s prioriterte prosjektliste. Spørsmål om oppjustering av Meråkerbanen vil komme ganske snart.

Må forbedres

NECL er et bransjeinitiativ som sikter mot utvikling av en større tverrnordisk transportkorridor mellom Finland og Trondheimsfjorden. NECL har det siste året hatt en ro-ro-forbindelse mellom Wasa i Finland og Härnösand (ved Sundsvall) i Sverige.

Båtkapasiteten er alt toppet, og selskapet ser seg om etter en større båt. Godstransporten i korridoren krever etter NECL´s mening at myndighetene må involvere seg i valg av satsingsområder og traseer.

- Problemet er at infrastrukturen må forbedres før regionen tåler en økning, sier daglig leder Johan Stén i NECL.

Godsbildet viser at i fjor gikk over 40 prosent av godsmengden fra Finland til Härnösand videre til Trondheim. Så langt er det båt og bil som har vært transportmiddelet. Kravet til satsing på miljøvennlig transport er allerede vektlagt, og dermed er kravet om jernbanetrafikk også påtrengende.

Svensk støtte

På svensk side har prosjektet bred støtte. Blant annet har svenske politikere og byråkrater engasjert seg for å få saken opp på europeisk nivå.

En av de sterkeste støttespillerne til NECL er Jens Nilsson. Han er til daglig ordfører i Østersund, men sitter også i regionkomiteen i EU. Nilsson er videre daglig leder for prosjektet «Mid-Sweden», et interessekontor for Midt-Sverige med kontor i Brüssel.

- Det er merkbar politisk interesse omkring denne øst-vestkorridoren. EU vektlegger prosjektet som kalles «Transeuropean Networks». Samtidig mangler det transportkorridorer i Nord-Europa, sier han.

Forlenges østover

Jens Nilsson legger til at Østersund har tradisjon for samarbeid med Trondheim, og at han nå har håp om at dette samarbeidet kan utvikles i større grad.

Nilsson har personlig engasjert seg i å skaffe politiske kontakter i landene det er naturlig å samarbeide med. Blant annet satser han nå på å komme i gang med samtaler med russiske kolleger for å lufte ideen om å forlenge korridoren østover til St. Petersburg, og dermed inn i det etablerte russiske godsnettet.

Bred interesse

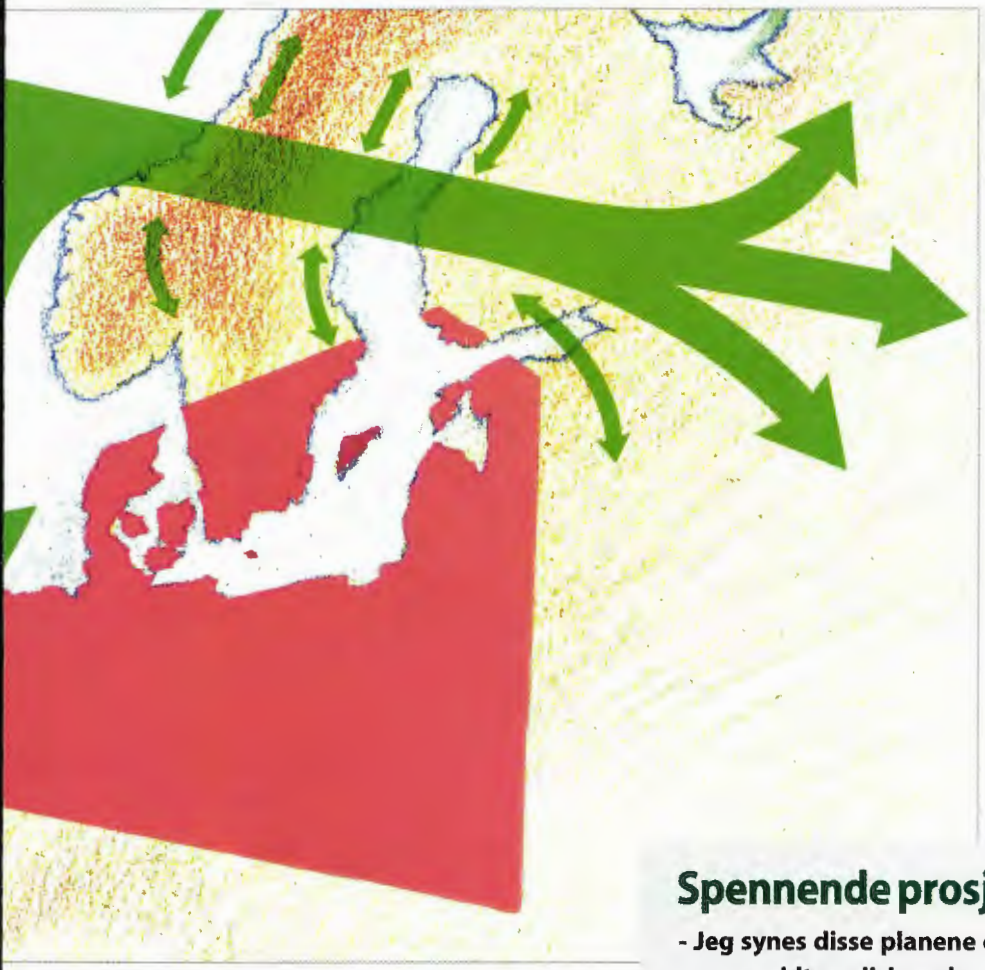
Jernbaneverket Region Nord var tidligere i år invitert på et møte i Østersund. Blant møtedeltakerne var representanter fra Næringsdepartementet i Sverige, Industriförbundet, EU-kontoret i Jämtland, Koopi Brüssel, Kommunförbundet, Trondheim havn, NSB Gods og andre representanter fra transportinteresser i regionen.

Videre var kommunene og fylkene på norsk og svensk side langs traseen med; likeledes representanter fra Landstinget, OY Axel Williamson AB fra Finland,

samt Jernbaneverket Region Nord.

Foregangsområde

I møtet kom det fram at det er ytterst interessant med kontakten mot Russland. Samtidig er det sterke krefter i Trondheim som arbeider med en ferjeforbindelse mellom Trondheim og Newcastle. Disse mulighetene ønsker



Spennende prosjekt

- Jeg synes disse planene om en ny midtnordisk godskorridor høres spennende og framtidsrettet ut, sier assisterende banesjef Jan Birger Almåsbro i Jernbaneverket Region Nord.

- Det faktum at vi har isfrie havner i Trondheimsfjorden er selvsagt interessant for de midtnordiske interessene. Nå må vi jo huske at Trondheimsfjorden ikke nødvendigvis betyr Trondheim havn. Blant annet er jo Verdal havn bygget ut med jernbanespor til havneområdet og har stor kapasitet. Den kan kanskje være vel så interessant for dette prosjektet, sier Almåsbro.

Han mener at dette må anses som et seriøst og profesjonelt tiltak og viser blant annet til nivået på representantene i møtet;

- Det er liten tvil om at de forskjellige grupperingene nå tar NECL på alvor. Det var en tung forsamling sett både i forhold til byråkrater og politikere, slår han fast.

det midt-nordiske samarbeidskonsernet å utnytte til fulle.

Daglig leder i NECL, Johan Stén, redegjorde for de faktiske tall:

- Innen EU produseres det årlig 1200 milliarder tonnkilometer med lastebil, mens det samme tallet for tog er på kun 240 millioner tonnkilometer. Samtidig har økningen av kulloksidutslipp i det samme området økt med 45 prosent de siste femten årene. En midt-nordisk transportkorridor med muligheter til å benytte tog som transportmiddel vil gjøre Midt-Norden til et foregangsområde i Europa, slår han fast.

Meråkerbanen - et hinder

Assisterende banesjef Jan Birger Almåsbro fra Jernbaneverket Region Nord redegjorde for Meråkerbanens status og planer.

Han skisserte at banen først kan tåle 22,5 tonns aksellast i 2004, og at en lasteprofil som har et tverrsnitt utformet for å tillate containerlast etter internasjonale krav, ikke kan ferdigstilles mellom Hell og Storlien før i 2006. Videre fortalte han at planene for Meråkerbanen ikke inkluderer fjernstyring (CTC)på strekningen før i 2008.

Svenskene på sin side la ikke skjul på at de kunne ønske både elektrifisering og tyngre aksellast på Meråkerbanen.

EU-finansiering

Det ble også luftet mulighet for EU-finansiering av slike prosjekter. I møtet kom det fram at det er mulig å søke EU-midler også til utbyggingen av Meråkerbanen. Samtidig stilte Jens Nilsson spørsmålet om det er mulig at Norge kan få lån eller støtte i Den Europeiske Investeringsbanken for utbyggingen av Storlien - Trondheim. Han lovte å ta spørsmålet videre for utredning.

Knut Selboe fra Trondheimsbedriften J.P. Strøm AS poengterte at Trondheim havn allerede har ukentlige godstransporter til og fra Europa. Havner som Grimsby, Aberdeen, Antwerpen, Rotterdam og Amsterdam er knyttet opp i dette nettverket.

- Trondheim havn vil i løpet av fem år ha sett en utbygging mot en økning i denne trafikken, blant annet vil en fellesterminal avhjelpe trafikken, sier han, og legger til:

- Savnet av oppjustering av Meråkerbanen stopper oss ikke så lenge bilforbindelsen er god.

debatt

Sikkerhet er noe en har

I den senere tid har samfunnet hatt sikkerheten ved jernbanen i fokus og det med god grunn. Negativ oppmerksomhet har stått i kø, og uhell ser ut til ingen ende å ha. Andre bedrifter betaler store pengesummer for å oppnå den mengde medieoppmerksomhet som jernbanedriften har fått. Forskjellen er at all oppmerksomheten om jernbanen har vært negativ. Det må kunne stilles spørsmål ved en slik utvikling.

AV ARNLJOT BERGSÅS

Mye av oppslagene i avisene og fagtidsskriftene kommer fra journalister som ikke er fagfolk, men som synes at avgitte pressemeldinger og svar fra bedriftenes ledelse er tynne. Når uhell har inntruffet, må det i ettertid utarbeides en rapport om hendelsen som gjøres tilgjengelig for alle ansatte. Typer av uhell som kommer igjen med jevne mellomrom, må det lages lettfattelige artikler om, slik at problemstillingen blir belyst og bygger opp forståelse hos alle yrkesgrupper ved jernbanen.

Siling av informasjon

Den informasjonen som i dag gis i fagtidsskrift som Kjøreveien, er ikke noe annet enn siling av informasjon og markedsføring av folk, kontorer og enheter.

Det var en merkelig utvikling etter Åsta-ulykken;

- Jernbaneverket nedsatte sin egen uhellskommisjon som hadde som oppgave at årsaken ikke skulle tilbakeføres dit.
- NSB nedsatte en egen uhellskomisjon som hadde som oppgave at skylden ikke skulle kunne tillegges dem.
- Eierne (politikerne) opprettet en egen undersøkelseskommisjon som skulle sørge for at ikke noe ansvar skulle falle på dem.
- Oppe i alt dette stod Jernbanetilsynet.
- Politiet gjorde selv uavhengige undersøkelser for å finne jussen i dette.
- Riksadvokaten har ilagt Jernbaneverket en bot på ti millioner kroner.
- Jernbaneverket får bistand fra regjeringsadvokaten.

Dette er en utvikling som har forbauset folk flest, og som må være nedverdigende for medarbeidere som føler at de ikke blir trodd eller tillagt kompetanse. Det må være en bedre etisk utvikling og bruk av ressurser å få en gruppe spesialister fra forskjellige fagfelt og bedrifter, så stor at det vil kunne dannes et eventuelt mindretall til årsaksforløpet. Det som har skjedd så langt, har ikke hatt et faglig høyt nok nivå og det har avisene gjennomskuet.

Sikkerhet er noe en har

I store stillingsannonser blir det utbasunert at Jernbaneverket er statens fagorgan innen jernbanevirksomhet. Når søkelyset blir satt på situasjonen og de rette spørsmålene blir stilt av journalister, kommer det fram at det er tredjepersoner og institusjoner som har utredet arbeidsoppgaver for jernbaneverket. Det forteller at kompetansen mangler i Jernbaneverket som ikke er noe annet enn et forsinkende og fordyrende mellomledd.

Jernbanetilsynet er et nytt element ved forvaltningen av jernbanetrafikken og er til for de reisende og ansattes sin sikkerhet. Det har kommet fram i pressen at Jernbaneverket har fått mange pålegg om tiltak for å øke sikkerheten.

Det er med stor undring enn kan konstatere at så fort det skjer uhell, kan Jernbaneverket og Jernbanetilsynet fortelle at de har et brev liggende hos hverandre om saken. Hva er dette for ledelse? Sikkerhet er ikke noe man spør om etter at uhellet er ute. Sikkerhet er noe man har og det med dokumenterbare og akseptable marginer!

Må ha fornøyde kunder

Etter å ha vært ansatt i lengre tid ved jernbanen er det med forbauselse å kunne konstatere at den nye moderne innkjøpsledelsen som det ble presentert som, har havnet i store konflikter med leverandørene. Det bestilte rullende materiellet er ikke blitt levert i rett tid. Det er store mangler ved leveransene og forventede rasjonaliseringsgevinster er uteblitt.

I dag skal og må alle ha fornøyde kunder. Dette gjelder også for Jernbaneverket. Når man har en så stor og dominerende kunde som NSB, må det kunne forventes at det ytes litt ekstra uten at det virker konkurransevridende.

I ettertid kan det virke som at Jernbaneverket har sittet stille mens investeringene er gjort. Det skulle vært naturlig å kunne gi og gå god for størrelsen på akseptable sporkrefter og kjørehastigheten på alle banestrekninger. Jernbaneverket er avhengig av fornøyde kunder for å kunne lykkes!

Stoppet på et jorde

I det siste tiåret har samfunnet investert store beløp i jernbanen, og det har vært gledelig for oss som arbeider ved Jernbaneverket. Det er et positivt signal fra eieren. Det må være skuffende for eierne å kunne konstatere at nye banestrekninger bare stopper ute på et jorde. Når nye etterbevilgninger gjør det mulig å fullføre prosjektet, står det der bare ubrukt. Dette for at Jernbanetilsynet ikke vil godkjenne signalsystemet.

Det bør være en erkjennelse for Jernbaneverkets ledelse at næringslivet

Sikkerhet: Sikkerhet er ikke noe en spør om etter at uhellet er ute. Sikkerhet er noe en har og det med dokumenterbare og akseptable marginer, skriver Arnljot Bergsås i dette debatt-innlegget. (Foto: Rune Fossum)

ikke har kompetanse og kan gjøre den leveransen i tide. Da betyr det mye at Jernbaneverket har den kompetansen selv, og det bør være en erkjennelse at det kreves en egenaktivitet på fagfeltet. Det er naturlig for de bevilgende myndigheter å vise sin misnøye med ledelsen ved å redusere midlene til investeringer for framtiden hvis det ikke kan vises til bedre resultater.

Skåret vekk sikkerheten

Jernbaneverket har også hatt knapt med midler til nødvendig vedlikehold av den eksisterende jernbanen. Det er her ute at sikkerhetsarbeidet kan gjennomføres og sporet overvåkes. Det er over tid synlig for folk flest at sikkerhetsarbeidet ikke har hatt noen inntektsside. Og det som ledelsen har oppfattet som rasjonalisering og effektivisering de siste årene, har ikke vært noe annet enn å skjære vekk sikkerhetsarbeidet. Det må erkjennes at å ha sikkerhet koster!

Det er ledelsens oppgave å komme fram med informasjonen om behovet for midler til forsømt vedlikehold og nødvendig heving av standarden for dagens krav overfor eierne. Mye av investeringene i rullende materiell har dette som en forutsetning.

Tragedie

Det har i de senere årene blitt moderne å trekke inn risikoanalyser ved jernbanedriften. Det som slike analyser også sier, er at det også er en ørliten mulighet for at uhell kan skje og spesielt når den menneskelige faktoren er et element. De senere års hendelser burde tilsi at den ørlille muligheten er der.

Tidligere ble alle jobbene gjort perfekt og av egne folk. Det tok kanskje noe lengre tid. Dagens melodi om kvalitet er ikke noe annet enn godt nok, slik at enn ikke blir snakket til.

Opplæring må til for at kompetanse skal kunne tilføres medarbeidere. Det virker nå som at det er en tragedie at Jernbaneskolen ble solgt. Det kan høres fint ut at nye medarbeidere kan rekrutteres med terminalarbeiderbevis osv. fra et utviklet skoleverk som tilpasser seg utviklingen i næringslivet.

Stor gjennomtrekk

På grunn av alle uhellene som har inntruffet i de senere årene, kan det være riktig å spørre seg om alle de nye medarbeiderne blir tatt imot i bedriften på en riktig måte. Alle utlysningene av stillinger forteller også om en stor gjennomtrekk i bedriften. Jeg finner det derfor riktig å komme fram med noe gammelt og godt når det gjelder å skape kompetanse hos medarbeiderne: det er å lage «regler for den praktiske utdannelsen av yngre ingeniører ved Jernbaneverket» og å holde på dem.

Når man hører at medarbeidere synes de har hatt en «bratt læringskurve», forteller det bare at en feil mann har blitt tilsatt, og at han burde vært fulgt opp av en veileder.

Det bør være ledelsens oppgave å fortelle eierne at dagens struktur av Jernbaneverket kanskje ikke er den beste for bedriften, selv om det er en oppfølging av direktiver fra EU. Vilkårene og betingelsene er ikke nødvendigvis like gode i Norge som i andre Europeiske land hvor befolkningskonsentrasjonene er større og klimaet mildere.

Director General Killi:
- The Government must follow up!

Det er i vårnummeret av "European Railway Review" at jernbanedirektør Steinar Killi slår til med en presentasjon av Nasjonal transportplan på engelsk. Og som overskriften forteller, forsømmer han heller ikke her å påpeke nødvendigheten av at regjeringen må følge opp Nasjonal transportplan i de årlige budsjettene.

Killi vet hva han snakker om. Fra sin fortid i departementet kjenner han vel til den dynamikk – eller mangel på sådan – som fører inn i den såkalte etterslepsproblematikken når planer og penger skiller lag.

Allerede for 50 år siden tok en annen jernbaneleder fatt i problemet i stort foredrag "Om våre jernbaners fornyelsesproblem". Generaldirektør Egil Sundt i NSB hadde en fortid i Finansdepartementet, og i dette berømte foredraget fra 1951 uttalte han følgende:

"Å redusere fornyelsesavsetninger, ikke bare for statsbanene, men også for andre statsbedrifter, har det så lenge jeg har hatt med Norges statsfinanser å gjøre, vært altfor lett adgang til når det var vanskelig på annen måte å få et budsjettforslag til å henge sammen. Jeg tilstår åpent at et av de mange mørke punkter i min fortid som – ja, kanskje det mørkeste – er at jeg selv som embetsmann i Finansdepartementet ikke har hatt den fulle forståelse av hva såkalte reduserte fornyelsesavsetninger i virkeligheten måtte føre til. Men nå vet jeg det, og det ville være ille om jeg ikke gjorde hva jeg kunne for å gjøre min del av brøden god igjen."

Ordene er andre – problemet det samme: The Government must follow up!

Storsatsing på det britiske jernbanenettet

Det britiske jernbanetilsynet vil oppgradere jernbanenettet for 60 milliarder pund eller om lag 780 milliarder kroner. Det foreslåtte prosjektet er det største av sitt slag i Europa.

Konsekvensene skal også bli storslagne: 50 prosent flere reisende og 80 prosent mer gods. Noe av bakgrunnen for forslaget er selvsagt også de alvorlige togulykkene som har rammet de britiske jernbanene de senere år, og der heller ikke infrastrukturen har gått fri for kritikk.

Som kjent drives i England infrastrukturen ikke av et offentlig organ som Jernbaneverket, men av det børsnoterte selskapet Railtrack, og det britiske jernbanetilsynet og den britiske stat ønsker ikke å gi moderniseringsoppgaven til Railtrack.

Oppgraderingen skal skje i samarbeid mellom staten og private investorer i jernbanesektoren. Railtrack står lavt i mange briters anseelse, og løfter om bedring av mistrøstige forhold på flere jernbanestrekninger utenom *Railtrack faller i bedre jord. Hvilken sammenheng oppgraderingsforslaget har med et mulig parlamentsvalg i mai, forteller NTB's melding intet om.*

"Statens transporttilsyn"?

Samferdselsdepartementet vurderer om det er hensiktsmessig å slå sammen Statens jernbanetilsyn med Luftfartstilsynet til et "Statens transporttilsyn".

Det bekrefter ekspedisjonssjef Pål Tore Berg i Samferdselsdepartementet. En slik vurdering gjøres uavhengig av problematikken om hvilket departement Jernbanetilsynet bør ligge under.

Statskonsult konkluderte etter en vurdering i 1996 med at det ikke *ville være hensiktsmessig å ha ett felles tilsyn for jernbane, luft og sjø.*

I forbindelse med opprettelsen av Jernbanetilsynet så Statskonsult kun administrative fordeler ved en slik sammenslåing. På bakgrunn av den økte ulykkesfrekvensen de senere år mener Statskonsult i dag at Samferdselsdepartementet bør overveie et felles transporttilsyn for øke slagkraften.

Ekspedisjonssjef Berg presiserer at vurderingen ikke har noen sammenheng med oppfølgingen av Åsta-ulykken. (Aftenposten)

Det beste flytog

I marsutgaven sammenlikner bladet "Samferdsel" Flytoget til Gardermoen med det tilsvarende svenske tilbudet fra Stockholm til Arlanda. Her er både likheter og forskjeller.

Hastighet og reisetid er tilnærmet lik; det samme er prisen - nesten. Flytogets markedsandel er likevel mye større enn den andelen av de flyreisende som bruker Arlanda Express. De 4,2 millioner som reiste

Suksess: Mens den norske stat måte slette mesteparten av gjelden på Flytoget, ser det private Arlanda Ekspress ut til å gjøre suksess.

med Flytoget i år 2000, utgjorde 34,5 prosent av det norske markedet, mens 2,3 millioner "svensker" var ca. 20 prosent av de flyreisende til og fra Stockholm over Kjølen.

På det økonomiske området er Arlanda Express likevel bedre stilt enn Flytoget. Selv om det økonomiske resultatet for "the A Train" ikke blir offentliggjort før i april, forventes det private selskapet som driver toget, å gå med overskudd allerede i år 2002.

Flytogets underskudd på 111 mill. kroner for år 2000 forklarer noe av bakgrunnen for at Berit Kjølls norske statsselskap først forventer overskudd i jernbanens jubileumsår 2004. Og mens Arlanda Express skal betjene en gjeld på fire milliarder svenske kroner og har et krav til avkastning på 12 prosent, har Flytoget AS, etter at om lag åtte milliarder kroner i gjeld ble slettet av staten, "kun" 1,1 mrd. kroner å betjene og et avkastningskrav på 7,5 prosent.

Andre forhold som sammenliknes, er tilrettelegging for rullestolbrukere og reise(tids)garanti. Her kommer svenskene ifølge Samferdsel bedre ut enn Flytoget.

ETCS/ERTMS OG GSM-R I SIGET

Forkortelser er en forbannelse, men i tilknytning til intervjuet med Ingolv Pedersen om det nye togradiosystemet på annet sted i dette bladet vil vi gjerne sette teknikken inn i et internasjonalt perspektiv.

ERTMS er navnet på det nye, overordnede togstyringssystemet som består av to deler: togradioen GSM-R og togstyringen ETCS.

I slutten av mars satte 650 delegater hverandre stevne i Firenze for å gjøre opp status for utviklingen av og innføringen av disse systemene som i tillegg til å gi økt sikkerhet, større sporkapasitet og bedret kostnadseffektivitet også skal bryte ned de teknologiske grensehindrene i den internasjonale jernbanetrafikken.

ETCS er ennå på utprøvingsstadiet også i store jernbaneland som Tyskland, Frankrike, Italia, Spania og Nederland. På strekningen mellom Firenze og Arezzo er likevel dette systemet allerede i drift sammen med togradioen GSM-R. Innføringen av det nye ETCS i ordinær drift tar ellers til i slutten av 2002 på enkelte strekninger i Tyskland, Frankrike, Spania og på strekningen Wien-Budapest. Mellom årene 2003 og 2006 kommer utbyggingen for fullt i Nederland og Sveits – det siste landet skal ha modernisert hele nettet innen 2010.

GSM-R ligger lenger fram i løypa, og her er Sverige og Banverket operative på deler av nettet i sør. Også på andre kontinenter rører det seg i "togtelefonen" basert på GSM-R. I USA bygges en pilotstrekning og i Kina klargjøres GSM-R-frekvenser.

Konferanse om trebruer

Jernbaneverket Region Nord deltar i juni på en konferanse om bygging av bruer i tre.

Konferansen går over tre dager på Røros. Fra Jernbaneverket deltar sjef Prosjektavdelingen i Region Nord, Brede Nermoen. Han skal holde foredrag over temaet «Trebruer over jernbanen».

Jernbaneverket Region Nord har de to siste årene bygget to trebruer over Dovrebanen. Nermoen skal i den forbindelse dele sine erfaringer med andre etater som også er interessert i bygging av bruer i tre.

KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket

ANSVARLIG REDAKTØR:
Svein Horrisland

REDAKTØR:
Svein Erik Bakken

REDAKSJON:
Sindre Ånonsen, linje 75707
Stig Herjuaune 72575
Tine Komissar, 72525

ADRESSE, REDAKSJONEN:
Svein Erik Bakken
Jernbaneverket HK
Boks 1162, Sentrum, 0107 Oslo
Epost: Svein.Erik.Bakken@jbv.no

UTGITT AV:
Jernbaneverket, Stortorvet 7
OPPLAG: 4.600

Layout: Axentum kommunikasjon
Trykk: Falch Fargetrykk, Oslo
Distribusjon: Bedriftssupport, linje 51062

Informasjon i Jernbaneverket:

HOVEDKONTORET
Informasjonsdirektør Svein Horrisland
(22 4)5 51 55

Region Øst
Kjell Bakken (22 4) 57573

Region Nord
Tine Komissar (72 5) 7 25 25

Region Sør
Sindre Ånonsen (32 2) 7 57 07

Region Vest
Truls Hegrenæs (55 9) 6 61 00

JBV Utbygging, Oslo
Øystein Grue (22 4) 5 59 54

JBV Utbygging, Drammen
Eva K. Ulland (32 2) 7 55 09

Jernbaneverket

Informasjon
om informasjon

Du har full frihet!

«Alt du ønsker, kan du få»
- eller i hvert fall nesten!
Visste du at:
- biblioteket formidler lån fra andre norske og utenlandske bibliotek.
- Har du behov for faglitteratur, kan du søke i bibliotekets katalog på BaneNettet eller ringe biblioteket.
- Biblioteket skaffer bøker, artikler, rapporter og konferansepublikasjoner som Jernbaneverkets bibliotek ikke har selv (til bruk i jobben).

3 millioner treff i AltaVista?

«Alt» finnes på Internett, det gjelder bare å vite hvor en kan finne det. Like viktig er det å vite hva som ikke er åpent tilgjengelig. Det er kjedelig å bruke tiden på å lete forgjeves.
Vi hjelper deg gjerne i søkingen, besøk Bibliotekets sider på BaneNettet. Der kan du velge «Lenker til Internett». Biblioteket har samlet et utvalg lenker til ulike nettsteder og baser. Hvis du ikke finner det du er på jakt etter, eller ikke vet hvor du skal starte, kan du kontakte Biblioteket.

Vilt på sporet - Hvem vinner?

Jernbaneverket arrangerer seminar om viltforvaltning og samferdsel 8. mai 2001 i Hovedkontorets auditorium.

Trafikkutøvere, samferdsels- og miljømyndigheter, forskningsmiljøer, berørte kommuner, grunn- og skogeierforeninger, bondelag og jegerforeninger er invitert.

Påmeldingsfrist: 27. april 2001

Påmelding og nærmere opplysninger: Miljørådgiver Liv Dervo, Region Øst, tlf. 57 196, e-post liv.dervo@jbv.no

Drammen i begge finalene

Årets Jernbanemesterskap i håndball ble arrangert av NSB BIL Sarpsborg i Sarpsborg-hallen den 10. og 11. mars 2001 med 6 damelag og 8 herrelag.

Turneringen ble profesjonelt avviklet av NSB BIL Sarpsborg, og med spill på tre baner samtidig var det fin flyt i avviklingen.

I dameturneringen var det mange jevne kamper med semifinalen mellom JIL Hamar og JIL Trondheim som den aller jevneste. Det måtte både ekstraomganger og straffekastkonkurranse til for å kunne kåre JIL Trondheim som en knepen vinner.

Finalen mellom JIL Trondheim og Stasjonskameratene Drammen bar preg av at det hadde vært en lang turnering. Stasjonskameratene hadde "klappet" sammen laget så godt de kunne, men uten innbyttere ble det en lett match for Trondheim som vant 13 – 3.

Herreturneringen, hvor det skulle kåres jernbanemester, var også jevn og til tider vel hard. Til slutt skulle Lokdriften BIL og Stasjonskameratene Drammen møtes i finalen. Den ble til tider vist ypperlig spill fra begge lag. Lagene fulgtes hele tiden. Sluttresultatet 16 – 14 til Stasjonskameratene ga et riktig bilde av kampen.

Lørdag kveld var det bankett og sosialt samvær som viste at "Jernbanefamilien" til tross for alle verdens omorganiseringer fortsatt er en samlet familie.

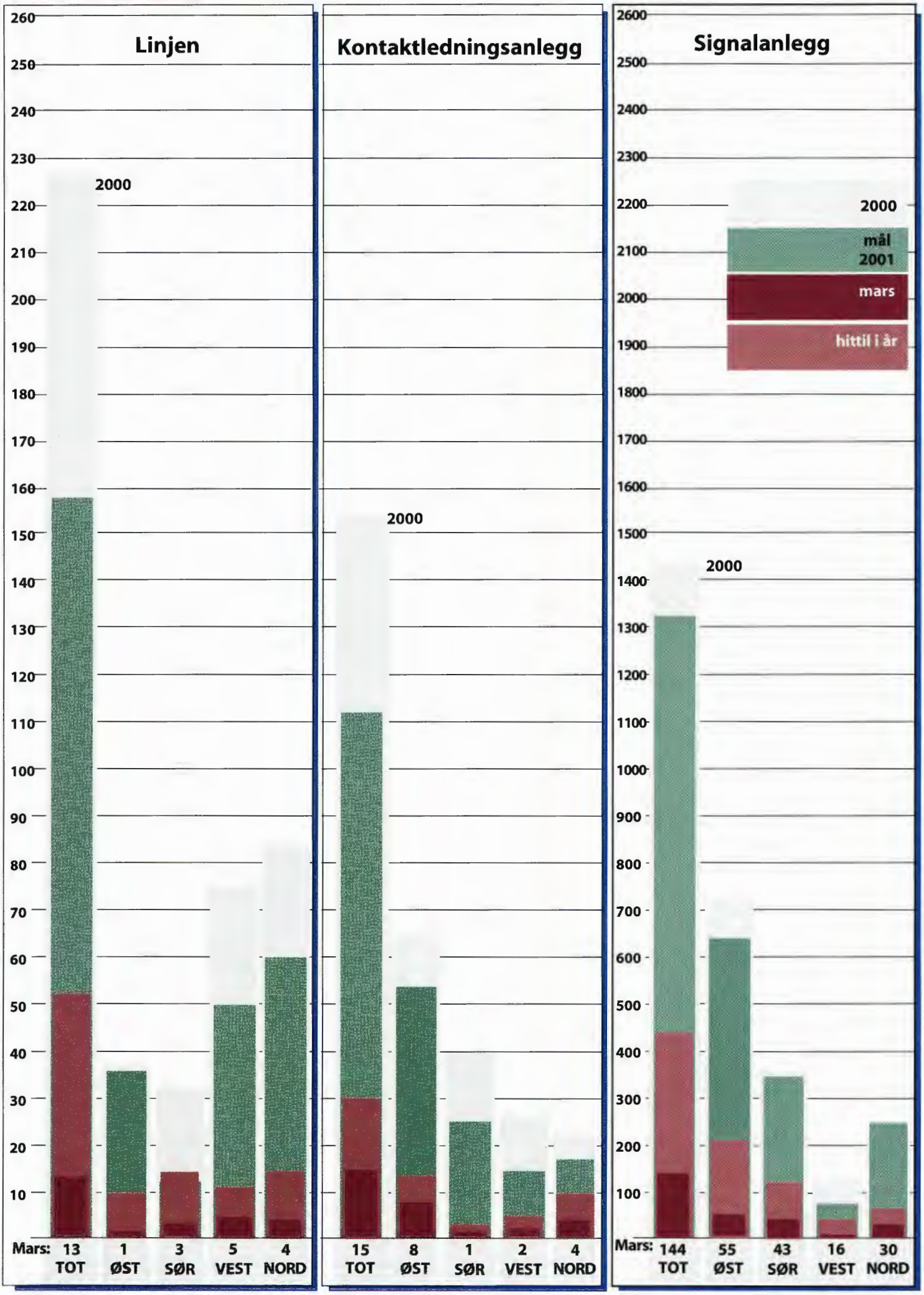
Resultatlisten for samtlige kamper ligger på NJIF's internettside. www.njif.org

SENTRALE VELFERDSMIDLER I JERNBANEVERKET I 2001

I henhold til Statens Personalhåndbok punkt 1.02.01 kan statsinstitusjoner hvert år benyttet midler til velferdstiltak "for å skape trivsel på arbeidsplassen og som kan komme hele personalet til gode".
I Jernbaneverket fordeles velferdsmidler til sentrale tiltak etter forhandlinger med personalorganisasjonene i juni måned hvert år.
Søknadsfristen for år 2001 er mandag 28. mai 2001.

Søknad om velferdsmidler for år 2001 til sentrale tiltak kan sendes pr. post eller E-mail til HOP v/Marie Svensli, Stortorvet 7, OSLO/ msv@jbv.no

Feil i mars


Linjen
Kontaktledningsanlegg
Signalanlegg
2000
mål 2001
mars
hittil i år
Mars:
13 TOT
1 ØST
3 SØR
5 VEST
4 NORD
15 TOT
8 ØST
1 SØR
2 VEST
4 NORD
144 TOT
55 ØST
43 SØR
16 VEST
30 NORD

KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket
nr 4 april 2001

Vellykket skoleaksjon

Jernbaneverket Region Sør arrangerte tidligere i vår en skoleaksjon mot ulovlig ferdsel over sporet på Darbu stasjon. Aksjonen, i regi av Trafikkavdelingen og Bane Nedre Buskerud, ble gjennomført i samarbeid med NSB, Øvre Eiker kommune, Darbu skole og politiet.

Aksjon: Barn og foreldre ved Darbu skole i Øvre Eiker var midtpunktet for en vellykket skoleaksjon mot ulovlig ferdsel over jernbanesporet. (Foto: Reidar Halden, DT&BB)

SINDRE ÅNONSEN

Fra Øvre Eiker kommune stilte ordfører Anders Werp og fra Darbu skole rektor Ellen Flom. I tillegg deltok lensmann Trygve Morken fra politiet og lokfører Tom Thomassen fra NSB. Bakgrunnen for kampanjen var flere registrerte tilfeller av hærverk på gjerder, og kryssing av sporet foran og bak passerende tog.

- En adferd ingen kan akseptere, sa ordfører Werp.

Og ungene satt musestille da lokfører Thomassen fortalte hvordan han opplevde å se folk i sporet.

- Det er fryktelig tungt å komme hjem til dine egne unger etter at du har opplevd en ulykke eller nestenulykke, sa Thomassen.

Aksjonen ble begge dager avsluttet med at barn og foreldre fikk se et passerende Signatur-tog i over 100 km/t.

Stort problem

Faglig leder Linjen, Terje Apenæs, opplyser at Bane Nedre Buskerud bruker om lag 150.000 kroner i året på å reparere ødelagte gjerder.

- Problemene med hærverk og ulovlige kryssinger har vi hele veien fra Lier stasjon og opp til Kongsberg, sier han.

Og Darbu stasjon peker seg ut som et av de verste stedene. Det vet tekniker John Nørsterud som titt og ofte har mottatt meldinger om hærverk på gjerdene.

- I fjor høst reparerte vi gjerdet en gang, men bare et par uker senere var det klippet opp igjen, forteller han.

Før aksjonen ble gjerdet på nytt reparert. Og noen uker etterpå står gjerdet ennå. Så tror Nørsterud at aksjonen har gjort inntrykk?

- Blant de minste, ja. Men jeg tror det er vanskelig å jobbe med holdningene til de voksne. Det er de som utgjør hovedproblemet, mener han.

Vanskelig situasjon

På den ene siden av sporet på Darbu stasjon er det et boligfelt under utvikling, og på den andre siden er det barneskole med gymsal og bibliotek, som fungerer som aktivitetssenter også ut over skoletid.

Kommunen anla i sin tid en undergang en kilometer fra skolen, og for enkelte representerer denne løsningen en betydelig omvei. Kommunen har lenge blitt møtt med krav om å bygge en overgang, og Jernbaneverket ble under aksjonen oppfordret til å se på løsninger sammen med kommunen. Jernbaneverket og kommunen har derfor lovet å møte representanter for foreldre og skole i nær fremtid.

- Jeg mener kommunen må ta et hovedansvar for at det ikke er bedre løsninger på Darbu. Det er de som har gitt rom for boligutvikling i området. Samtidig er det helt klart at det bør skje noe på Darbu. En undergang er dyrt. Det bør foreldrene ha forståelse for. Da ville det være betydelig billigere å bygge en overgang, mener Nørsterud.

Hva slags løsning det blir til, er for tidlig å si, men i begynnelsen av april skal i hvert fall Jernbaneverket og kommunen møtes for å diskutere problemene på Darbu.