KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket

Nr. 9 - 2001

- Svært skuffende statsbudsjett

- Regjeringen Stoltenberg sitt forslag til statsbudsjett for Jernbaneverket er svært skuffende og hele 630 millioner kroner under hva Nasjonal transportplan legger opp til, sier jernbanedirektør Steinar Killi.

Samtidig legger Stoltenbergs svenske, sosialdemokratiske kollega opp til en historisk satsing på jernbane. Hele 100 milliarder kroner skal broderfolket investere i jernbane over en 12-års periode.

Side 2 – 8

Langt igjen

Det er langt igjen til at det er likestilling på jernbanen i Skandinavia. Danskene prioriterer det overhodet ikke, mens svenskene jobber systematisk for bedre likhet. Det viser reportasjer om temaet i dette nummeret av Kjøreveien.

Side 18-24

«Tøffere enn toget?»

- Målet med aksjonen «Tøffere enn toget?» er å få folk til å ta ansvar for egne handlinger og å bry seg, sier leder for holdningskampanjen, informasjonskonsulent Sindre Ånonsen i Jernbaneverket Region Sør.

Side 16-17

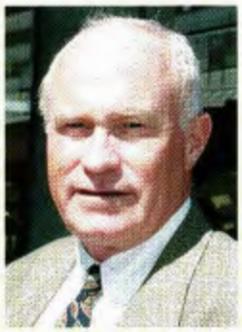
Et fornuftig kjøp

- 300 millioner kroner for et selskap som har investert nær to milliarder kroner i et topp moderne bredbåndsnett, er et fornuftig kjøp. Det sier styreleder Stein O. Nes etter at BaneTele AS fikk tilslaget på kjøp av teleselskapet Enitel AS.

Side 14-15

Jernbaneverket

Signaler



Hvor ble det av NTP?

Det første statsbudsjettet i perioden for Nasjonal transportplan (NTP) besto ikke prøven. I Jernbaneverket har vi gjentatte ganger uttalt at dette budsjettet vil være testen på om Nasjonal transportplan er et dokument vi kan legge til grunn for vår virksomhet. Når investeringene i statsbudsjettet er over 600 millioner kroner lavere enn NTP la opp til, da kommer karakteristikken av seg selv.

Det er politikerne som avgjør hvor mye vi skal satse på jernbanen i dette landet. Det må vi forholde oss til og akseptere. Men det er ikke like lett å akseptere at de samme politikerne sier noe helt annet under behandlingen av NTP enn når det kommer til økonomiske realiteter et halvt år senere. Vi har nå to offisielle dokumenter, NTP og statsbudsjettet, som sier forskjellige ting om den framtidige satsing på utbygging av jernbanen.

Jernbaneverket har lagt ned mye arbeid i handlingsprogrammene til NTP. Dokumentene har vært på høring, og både fylker og kommuner har engasjert seg sterkt. Det er skapt forhåpninger om en satsing, og mange lokale planer bindes opp i det som står i NTP.

Når satsingen uteblir, sprer usikkerheten seg. Det er vanskelig for alle som arbeider i Jernbaneverket. Blir det interessante nok arbeidsoppgaver i fremtiden? Hva skal vi tro på – statsbudsjettnivået eller NTP-nivået?

Omverdenen vil oppfatte det som at Jernbaneverket ikke er til å stole på. Vi kommuniserer rundt de planene som er politisk behandlet – men må senere bare beklage; - vi har ikke midler til å følge opp.

Slik kan vi ikke fortsette i lengden. Jeg vil se det som en av mine viktigste oppgaver framover å arbeide for større forutsigbarhet og bedre samsvar mellom mål og midler. Vi har nettopp fått en ny regjering. Vi vet ennå ikke hvordan samarbeidsregjeringen vil utforme sin samlede samferdselspolitikk. Men uansett Regjeringens politiske farge – må vi komme fram til et system som gjør planleggingen og utbyggingen av jernbanen mer realistisk og forutsigbar.

Kvalitetssikring av pensjonsrettigheter

Nå kan alle ansatte i Jernbaneverket skaffes seg viktig informasjon om rettigheter og kvalitetssikring av opptjent pensjon i Statens Pensjonskasse.

Jernbaneverket som arbeidsgiver sender fortløpende informasjon om din lønn, stillingsstørrelse, eventuelle permisjoner til Statens Pensjonskasse. Opplysningene danner senere grunnlaget for pensjonen du som medlem av Statens Pensjonskasse har rett til i tillegg til pensjonen fra folketrygden. Derfor er det viktig at alle opplysningene er korrekte.

En kvalitetsikret historikk gir også grunnlag for at Statens Pensjonskasse ved forespørsel kan gi deg informasjon om dine opptjente pensjonsrettigheter.

Både Statens Pensjonskasse og vi ønsker å forsikre oss om at det ikke foreligger feil i de opplysningene vi har om den ansatte.

Statens Pensjonskasse skal derfor i samarbeid med Jernbaneverket kvalitetsikre opptjente pensjonsrettigheter til medlemmene. Alle ansatte i Jernbaneverket som arbeider mer enn 14 timer per uke får tilsendt et brev med en oversikt som viser den totale medlemstid i Statens Pensjonskasse.

Mer om hva du må kontrollere og hva som skjer med tilbakemeldingene, kan du få informasjon om på BaneNettet eller ved å henvende deg direkte til Tove Rasch, telefon 55435, e-post: tove.rasch@jbv.no. Fyldig informasjonen om pensjonsrettighetene ble lagt ut på BaneNettet 19. september i år.

KJØREVEIEN
9-2001

- Skuffende statsbudsjett	3
- Se til Sverige	6
Hackere – en sikkerhetstrussel?	9
Jubel og fest på Sandeåpning	10
Blir Vestfoldbanen likevel en taper?	12
Ni kulverter på Kongsvingerbanen	13
- Kjøpet av Enitel god forretning	14
«Tøffere enn toget?»	16
- Savner kvinnelige toppledere	18
Nesten lik lønn	20
Prioriterer ikke likestilling	22
- Fint å være kvinne i et mannsdominert yrke	23
«Banesjef i skjørt»	24
Møte med: Signaltelegrafen – stil going	25
SmåNytt	26
Informasjon om informasjon	30
Feil i september	31
Forbedret pukksuger gir kortere anleggstid	32

- Skuffende statsbudsjett

- Det er svært skuffende at regjeringen Stoltenberg ikke følger opp viktige deler av Nasjonal transportplan (NTP) i sitt forslag til statsbudsjett. For Jernbaneverket ligger forslaget hele 630 millioner kroner under det Stortinget la opp til i NTP.

SVEIN ERIK BAKKEN

Det sier jernbanedirektør Steinar Killi i en kommentar til Kjøreveien.

- Situasjonen er etter vår mening så alvorlig at vi stiller spørsmålet om vi heretter kan legge Nasjonal transportplan som Stortinget behandlet så seint som i våres, til grunn for vår virksomhet.

- Dersom våre økonomiske rammer blir tilsvarende lavere enn forespeilet i NTP som i forslaget til neste års statsbudsjett legger opp til, har vi anbefalt Samferdselsdepartementet om å sette i gang en utredning om hvilke konsekvenser en slik utvikling vil få for standard og kostnad på jernbanenettet i Norge, opplyser Killi.

Lyspunkter: Jernbanedirektør Steinar Killi er tilfreds med at regjeringen Stoltenberg har prioritert investeringer i sikkerhetstiltak, slik at de høyest prioriterte tiltakene Jernbaneverket tidligere har foreslått for jernbane, vil bli gjennomført. *(Foto: Svein Erik Bakken)*

Skjønner skuffelsen

Daværende samferdselsminister Terje Moe Gustavsen skjønner at Killi er skuffet når ikke Jernbaneverket får innfridd sine ønsker. Han forstår også at det kan være vanskelig å planlegge når forventede midler ikke kommer som planlagt.

- Det er jobben til Killi og andre etatssjefer å være skuffet når etatens ønsker ikke blir innfridd. Samtidig er jeg helt sikker på at Killi er enig i regjeringens prioriteringer av midler til drift og vedlikehold som særlig skal nyttes til tiltak for bedre sikkerhet, stabil drift og kapasitet på jernbanen, sier han.

Oljepenger

Moe Gustavsen innrømmer at oppfølgingen av NTP ligger noe etter alt fra starten av.

- Regjeringen fastholder likevel ambisjonene i Nasjonal transportplan. Dette innebærer en opptrapping de neste årene, sier samferdselministeren, og viser til at åpningen for bruk av avkastningen av oljefondet som forklaring på at det vil bli lettere å følge opp NTPs mål i årene framover.

Samtidig skrøt Moe Gustavsen av økningen på 667 millioner kroner til jernbaneformål i 2002. Av dette utgjør overføringene til NSB 306 millioner kroner.

Videre framhevet Moe Gustavsen økningen av penger til investeringer for Jernbaneverket på nesten 25 prosent eller 255 millioner kroner i forhold til inneværende år.

På stedet hvil

Det Moe Gustavsen ikke trakk fram, er at det var en betydelig nedgang i investeringene i 2001, slik at forslaget for 2002 er på samme nivå som i år 2000.

- Forslaget betyr med andre ord at vi så langt i det nye årtusen nærmest står på stedet hvil når det gjelder investeringer i jernbanen her til lands, og at vi ligger hele 587 millioner kroner under opplegget som NTP bygger på. For jernbanens investeringer er oppfyllingen av handlingsprogrammet til Nasjonal transportplan kun 68 prosent for første år i planperioden, mens vegvesenet har fått en oppfølging som de har sagt seg tilfreds med, sier Killi.

Frykter

– Det er kun et halvt år siden Stortinget behandlet stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan. På disse månedene har det, etter min mening, ikke skjedd noen endringer i norsk økonomi som skulle tilsi at investeringsnivået i

NTP er blitt urealistisk, sier jernbanedirektøren.

Killi frykter at det er budsjettet og ikke Nasjonal transportplan som viser hva den reelle, politiske prioriteringen er, og at dette er et signal om å prioritere ned samferdselssektoren genereltog jernbanen spesielt.

Forutsigbarhet

Nasjonal transportplan har skapt forventninger om økt satsing på jernbanen.

– Usikkerhet om de økonomiske rammer stiller Jernbaneverket i en vanskelig situasjon, både i forhold til fylker og kommuner og til egne ansatte. Fylkene og kommunene har gått inn i plansamarbeid med Jernbaneverket. De forventer at handlingsprogrammene til Nasjonal transportplan er realistiske, sier Killi.

– Det vil være naturlig at Regjeringen nå avklarer med Stortinget om det er NTP eller statsbudsjettet som vil være det realistiske plangrunnlaget for vår virksomhet. En slik avklaring er nødvendig både for Jernbaneverket internt og overfor de forventninger som er skapt i kommuner og fylkeskommuner, hevder Killi og etterlyser klare budsjettvedtak som vil gi Jernbaneverket større grad av forutsigbarhet.

Positive trekk

Når dette er sagt, ser Killi også positive trekk i budsjettforslaget. De samlede bevilgninger til Jernbaneverket øker i forhold til året før, og Regjeringen opprettholder et høyt nivå på drifts- og vedlikeholdsmidler til jernbanen.

Det gis også klare signaler om at store investeringsprosjekter må sikres en rasjonell framdrift, slik at budsjettene tilpasses en effektiv framdrift – og ikke omvendt.

- Dette vil ha betydning for framdriften på dobbeltsporprosjektet Sandvika-Asker, sier Killi.

Han er også tilfreds med at Regjeringen har prioritert investeringer i sikkerhetstiltak, slik at de høyest prioriterte sikkerhetstiltakene Jernbaneverket tidligere har foreslått for jernbane, vil bli gjennomført.

- Imidlertid ville trafikksikkerheten innen transportsektoren samlet kunne blitt ytterligere forbedret dersom staten hadde stilt mer midler til disposisjon for jernbaneutbygging og derved fått overført mer trafikk fra veg til bane, mener jernbanedirektør Steinar Killi.

Hvit pil: *Regjeringen Stoltenberg forslag til statsbudsjett for neste år har blant annet ikke satt av penger til fortsatt utbygging av dobbeltspor gjennom Vestfold.* *(Foto: Baneservice)*

- Ett lyspunkt

- Budsjettet legger opp til at vi kan gjøre ferdig første etappe på nytt dobbeltspor Sandvika-Asker i 2005.

517 millioner kroner til nytt dobbeltspor Skøyen – Asker neste år er selvsagt et lyspunkt, sier direktør Magne Paulsen i Jernbaneverket Utbygging.

ØYSTEIN GRUE

- Men budsjettet innebærer stans i videre utbygging på Vestfoldbanen og utsatt start på ny godsterminal i Sandnes/-Stavanger, konstaterer utbyggingsdirektøren.

Skuffet

- I Utbygging er vi skuffet over at man ikke holder tempoet oppe, slik at vi kunne starte neste etappe på Vestfoldbanen: Barkåker - Tønsberg neste år. Budsjettforslaget som ble lagt frem 11. oktober, gir heller ikke uttrykk for noen vilje til å satse på jernbanen som kollektivtilbud, slik Nasjonal transportplan (NTP) legger opp til.

Utbyggingsdirektøren minner om at budsjettproposisjonen er første skritt i en spennende budsjettprosess som ikke avsluttes i Stortinget før nærmere jul.

Fremfor alt håper Magne Paulsen på at Jernbaneverket kan få en mer fleksibel finansiering av oppstartede og pågående utbyggingsprosjekter. Det er viktig at prosjekter som er i arbeid, kan få bevilgninger som gjør en optimal fremdrift mulig.

Budsjett- og NTP-fakta

- Regjeringen Stoltenberg har totalt satt av 4 256,7 millioner kroner til Jernbaneverket på neste års statsbudsjett. Det er 630 millioner kroner mindre enn opplegget i Nasjonal transportplan (NTP).
- Regjeringen har oppført 2 864,9 millioner kroner til drift og vedlikehold. Midlene skal særlig nyttes til tiltak for bedre sikkerhet, driftsstabilitet og kapasitet på jernbanelinjene. Det er 77 millioner kroner mindre enn i NTP.
- Til investeringer foreslår regjeringen i alt 1 303,3 millioner kroner. Dette er en økning på 24,3 prosent i forhold til bevilgningen i år, men kun 7,2 prosent sammenlignet med år 2000. Justert for prisstigning er forslaget for neste år tilbake på 2000-årsnivået.
- Samtidig er det kun rundt to tredeler av hva NTP legger opp til. Mens NTP går inn for 1.890 millioner kroner til investeringer i året, foreslår regjeringen 1.303 millioner kroner.
- Det betyr blant annet ikke oppstart på nytt dobbeltspor Barkåker – Tønsberg, Ski stasjon og godsterminalen på Gandal. I stedet må Jernbaneverket på grunn av et vegprosjekt i Trondheim bygge ny godsterminal på Leangen til nær en halv milliard kroner.
- Mens NTP har satt av 118 millioner kroner til stasjoner og knutepunkter og 134 millioner kroner til nye kryssingsspor, er tilsvarende tall i forslaget til statsbudsjett henholdsvis 52 og 41 millioner kroner.
- Videre gikk NTP inn for 287 millioner kroner til planoverganger og 108 millioner kroner til økt sikkerhet i tunneler, fant Stoltenberg-regjeringen kun henholdsvis 92,6 og 70 millioner kroner til disse formålene.
- Den foreslåtte bevilgningen på 1 303,3 millioner kroner til investeringer i linjenettet skal i følge regjeringens forslag til budsjett nyttes slik:
- 53,7 millioner kroner er avsatt til forskjellig arbeid på Vestfoldbanen, fordelt med:
  - 20,7 millioner kroner til avsluttende utbygging av dobbeltspor på strekningen Åshaugen - Sande - Holm.
  - 15 millioner kroner til avsluttende arbeid med utbygging av dobbeltspor på strekningen Skoger - Åshaugen.
  - 18 millioner kroner til nytt kryssingsspor ved Nykirke.
- 517,4 millioner kroner til prosjektering og utbygging av nytt dobbeltspor Sandvika - Asker.
- 40 millioner kroner er avsatt til ny godsterminal på Leangen i Trondheim.
- 79 millioner kroner til teknisk og sikkerhetsmessig oppgradering av Lieråsen tunnel.
- 311,2 millioner kroner er oppført til trafikksikkerhetstiltak. Midlene skal nyttes til tiltak som generelt øker sikkerheten, og omfatter blant annet rassikring, fjerning av planoverganger, tunnelsikkerhet og sikkerhetstiltak på stasjoner. Tiltakene er blant annet viktig for å legge bedre til rette for trafikk med krengetog på Sørlands-, Bergens- og Dovrebanen.

- Se til Sverige

- Det er all grunn til å gratulere svenskene med en fremtidsrettet satsing på jernbanen. 45 prosent mer til jernbane enn vei i tolv år fremover er et kraftig signal. 8,5 milliarder kroner i året til investeringer er fire og en halv ganger så mye som Stortinget ønsker å bruke på jernbane i Norge, konstaterer etatsdirektør Stein O. Nes.

ØYSTEIN GRUE

Oppfordrer: Etatsdirektør Stein O. Nes i Jernbaneverket oppfordrer norske politikere og Stortinget til å se og lære av den svenske satsing på jernbane.
(Foto: Svein Erik Bakken)

I henhold til Nasjonal Transportplan (NTP) skal det investeres i gjennomsnitt noe i overkant av 1,9 milliarder kroner i jernbanen hvert år i perioden 2002-2011.

– Svenskene har besluttet å investere 8,5 milliarder kroner i jernbanen hvert år i perioden 2004-2014. Med en fordeling mellom vei og jernbane som er motsatt av den norske, gir det interessante perspektiver, sier Stein O. Nes til «Kjøreveien».

Ikke noe kvantesprang

På spørsmål om den gigantiske svenske satsingen kan gi smitteeffekt, viser Nes til arbeidet med Nasjonal Transportplan som nå er fullført etter stortingsbehandlingen i februar.

Jernbaneverket har utarbeidet et handlingsprogram for å følge opp NTP i perioden 2002-2006 hvor vedtatte tilleggsbevilgninger er innarbeidet.

I arbeidet med NTP har det vært en klar ambisjon å koordinere prioriteringer og videre utbygging av infrastrukturen på norsk og svensk side. Men Nasjonal Transportplan legger ikke opp til noe skandinavisk kvantesprang.

Fare for å tape

- Ved å fylle opp planrammene i NTP er det gode muligheter for å opprettholde og i enkelte korridorer styrke jernbanens konkurransekraft. Men dersom Stortinget reduserer eller holder igjen midler, er det reell fare for at jernbanen taper i forhold til vei, sier Stein O. Nes.

- Dagens kollektivtilbud er mange steder, og spesielt i det sentrale østlandsområdet, nær 100 prosent utnyttet. Derfor er prioriteringene i NTP med satsing på økt kapasitet rundt Oslo både viktige og riktige, slik et bredt flertall i Stortinget står bak. På bakgrunn av behandlingen av NTP føler jeg at vi har et solid politisk fundament i Stortinget for ytterligere å forbedre jernbanens konkurransevilkår i Norge, mener han.

Hvordan fraværet av samferdselspolitiske tema under valgkampen skal tolkes, er Stein O. Nes mer usikker på. At samferdsel, kollektivtransport og fremtidsrettede og miljøriktige transportløsninger var et ikke-tema i valgkampen, er blitt lagt merke til.

Forutsigbar finansiering

Jernbaneverket har dokumentert at en mer fleksibel finansiering av pågående utbyggingsprosjekter vil redusere kostnadene i forestående prosjekter. Som eksempel vil to års utsettelse av nytt dobbeltspor Skøyen-Asker i forhold til optimal utbygging beløpe seg til 250 millioner kroner.

- Stortinget, og den mulig påtroppende nye regjeringen er også vel kjent med at Jernbaneverket har flere store prosjekter liggende klar som vi raskt kan sette i gang, dersom det er vilje og penger, påpeker Stein O. Nes.

- Vi registrerer at samarbeidsregjeringen vil øke bevilgningene til stamveier/-fylkesveier med 600 millioner kroner i året. I Sem-erklæringen heter det at bevilgningene til jernbanesektoren skal økes. Dette kan ikke tolkes annerledes enn at bevilgningene skal øke ut over de rammer som lå til grunn ved behandlingen av NTP i Stortinget.

- Flere nyanlegg kan startes opp,; saneringen av planoverganger kan forseres, og behovet for fortsatt knutepunktutbygging for å få flere til å velge bane fremfor veg er stort. Dette er et spørsmål om politiske og bevilgningsmessige prioriteringer, mener han.

Bærekraftig

- Den svenske næringsministeren kunne ikke vært mer konkret og tydelig når det gjelder å fylle begrepet bærekraftig med et lett forståelig innhold, enn å snu på fordelingen mellom midler til vei og jernbane, slik Björn Rosengren nå gjør, avslutter etatsdirektør for ressurser og strategi, Stein O. Nes.

Gigantisk: Hele 100 milliarder kroner skal svenskene investere i jernbanen i perioden 2004-2015. Nytt dobbeltspor gjennom Nordre Vestfold og andre norske jernbaneprosjekter blir småtterier sammenlignet med svenskenes gigantsatsing.
(Foto: Njål Svingheim)

Historisk satsing på jernbane

Neppe noe europeisk land kan i nyere tid oppvise maken til satsing på jernbanen som et nasjonalt transportsystem som den svenske regjeringen gjør i sin Infrastrukturproposisjon.

ØYSTEIN GRUE

45 prosent mer penger til jernbanebygging enn til nye veier i perioden 2004-2015 gir assosiasjoner til vedtaket som i Stortinget fattet i 1894 da Bergensbanen ble vedtatt. Det var et prosjekt som kostet like mye som et helt norsk statsbudsjett.

- Den største samlede satsing i svensk infrastruktur i moderne tid. Det er karakteristikken næringsminister Björn Rosengren gir dokumentet som trekker opp de økonomiske rammer for investeringer i jernbane og vei i 12-årsperioden 2004-2015. Totalt 364 milliarder svenske kroner, hvorav 169 milliarder kroner til nyinvesteringer. Av dette 100 milliarder kroner til ny jernbane.

Tunge prosjekter

Viljen til å øke kapasiteten og konkurransekraften på jernbanen konkretiseres i flere større prosjekter:

- 6,2 milliarder kroner til Citytunnelen under Malmö til Øresundsbroen.
- Øket sporkapasitet gjennom sentrale Stockholm.
- 4,5 milliarder kroner til ferdigstillelse av jernbanetunnelen gjennom Hallandsåsen.
- Elektrifisering av Blekinge kystbane; 700 millioner kroner.
- Utbygging/tiltak på Østkystbanen ved Uppsala og Gävleborg.
- Utbygging/tiltak på stambanen gjennom øvre Norrland.

Miljøprofil

Næringsminister Björn Rosengren besvarte to sentrale spørsmål slik da Infrastrukturproposisjonen ble presentert 3. oktober:

- Er det behov for så store ressurser?
– Og har Sverige råd til å satse så mye?

- Har vi råd til ikke å satse på transportpolitikken, repliserte Rosengren og viste til at den sittende regjering har påtatt seg å bygge om Sverige til et økologisk bærekraftig samfunn.

- Vi må få ned miljøforurensende utslipp og redusere energiforbruket i transport-virksomheten. Det innebærer blant annet at vi må satse på kollektivtransport, satse på kollektivtrafikk og øke jernbanens konkurransekraft i forhold til veitransport, mener Björn Rosengren.

Fakta om jernbanesatsing i Skandinavia

Norge:

- Det offentlige jernbanenettet i Norge er på til sammen 4.179 kilometer bane.
- Stortinget behandlet i februar 2001 den første samlede tiårsplan for drift og investeringer i samferdsel. Norsk transportplan (NTP) erstatter tidligere sektorvise fireårsplaner for jernbane, veg, sjø- og luftfart.
- Investeringene i nye jernbaneanlegg i Norge er mer enn halvert i perioden 1996 – 2002, fra vel én milliard kroner i 1996 til vel en halv milliard kroner 2000/2001.
- På bakgrunn av de økonomiske rammer Stortinget og regjeringen har trukket opp i NTP, skal det investeres 19,8 milliarder kroner og brukes 26,9 milliarder kroner på drift og vedlikehold av jernbanen.
- Nytt dobbeltspor Skøyen-Asker, kostnadsberegnet til seks milliarder kroner, er det eneste investeringsprosjekt av noen størrelse i jernbanesammenheng i NTP 2002-2011.
- NTP 2002-2011 redegjør ikke for *når* nytt dobbeltspor fra Asker gjennom Oslo til Ski kan stå ferdig. Ferdigstillelse av Vestfoldbanen og Østfoldbanen beskrives heller ikke, men av Jernbaneverkets Handlingsprogram fremgår det at en *reduksjon* på 1,45 milliarder kroner i perioden innebærer at:
  - Ski stasjon må utsettes til siste del av perioden 2002-2005.
  - Farriseidet-Porsgrunn må utsettes to-tre år.
  - Antall planoverganger som saneres/sikres, blir vesentlig redusert.
  - Kapasitetsøkende tiltak utsettes.
  - Stasjonene Arna, Levanger, Hanaborg, Grorud, Oslo S, Nationaltheatret, Sørumsand og Lørenskog utsettes.

Ved en *økning* i investeringsrammen på 1,45 milliarder kroner vil;

- Påbegynt nyanlegg Sandbukta-Moss ferdigstilles.
- Det vil gjenstå 0,5 milliarder kroner til anlegget Farriseidet-Porsgrunn.

Sverige:

- Det offentlige jernbanenettet i Sverige er på til sammen 11.842 kilometer spor, derav 8.738 hovedbaner og 3.104 kilometer fylkesbaner, mens antall banekilometer er 9.982.
- Med en ramme på 364 milliarder kroner til jernbane og vei over 12 år, fra 2004til 2015, starter den svenske regjering en i internasjonal målestokk historisk satsing på jernbanen.
- Med 100 milliarder svenske kroner, eller 8,5 milliarder kroner i året, er målet å etablere et mer miljøvennlig transportsystem. Det er hele 31 milliarder svenske kroner mer enn investeringer i nye veier i samme periode.
- Til drift og vedlikehold skal det ifølge infrastrukturproposisjonen «Infrastruktur for ett långsiktig hållbart transportsystem» i tillegg brukes 38 milliarder svenske kroner på drift og vedlikehold av jernbanen.
- Satsingen på jernbanen skal forseres ved at rammene for nyinvesteringer,

drift og vedlikehold i perioden fram til 2004 økes med 12 milliarder kroner. Det er den sosialdemokratiske regjeringen, Vänsterpartiet og Miljöpartiet enige om. De to samme partiene er også enige med sosialdemokratene om den storsatsing som regjeringens proposisjon bærer bud om.

Danmark:

- Det offentlige jernbanenettet i Danmark er på 2.334 kilometer bane. I tillegg kommer 495 kilometer private baner.
- Banestyrelsens rammeavtale, som er vedtatt av Folketinget og dermed er politisk bindende, har en samlet ramme på rundt 12,2 milliarder danske kroner for femårs perioden 2000-2004.
- Investeringer utgjør rundt sju milliarder danske kroner, resten på rundt 5,2 milliarder danske kroner er satt av til drift og vedlikehold.

Hackere - en sikkerhetstrussel?

- Jernbaneverket blir ofte utsatt for forsøk på innbrudd i datasystemene. Hærverk eller sabotasje koster mye i form av driftsproblemer og kan i gitte situasjoner svekke sikkerheten.

INGEBORG GIHLE

Det bekrefter IT-sjef Tore Hemo overfor Kjøreveien.

Koster: *- Å sikre nettet mot innbrudd og driftsproblemer koster tid og penger, sier IT-sjef Tore Hemo i Jernbaneverket.* *(Foto: Svein Erik Bakken)*

Urealistisk

-Hvilke konsekvenser kan det få for oss hvis noen kan komme inn å overstyre togdriftssystemene?

- Scenarier der hackere kan komme inn og manipulere i trafikkstyringssystemer slik at det påvirker trafikksikkerheten, har vi vurdert som urealistisk.

- Imidlertid ser vi muligheter for ondsinnede handlinger der resultatet kan være driftsstans, ekstraarbeid og økonomiske konsekvenser. Godkjent programvare, god og til dels streng kontroll med IT-infrastrukturen må vi godta for å holde oppe stabilitet og sikkerhet, fortsetter han.

Den største sikkerhetsrisikoen

- De færreste av Jernbaneverkets om lag 2000 PC-brukere jobber opp mot togdriftssystemene. Men vi bruker en eller flere støttesystemer, og disse må fungere for at Jernbaneverket skal kunne drive optimalt. Våre bevegelser på nettet, bruk av e-post og oversendelse av elektroniske dokumenter må derfor foregå kontrollert.

- Tenker du på hvor du legger igjen sporene dine? Ved bruk av Internett og e-post legges det igjen en mengde elektroniske spor. Å få e-post fra ukjente og mystiske kilder skjer fordi noen har fanget opp nettopp disse. Som alltid er det innholdet i informasjonen som er viktig, ikke om den er elektronisk eller på papir, mener Hemo.

Sabotasje

- Hvilke konsekvenser kan det få for Jernbaneverket hvis noen kommer inn på togdriftssystemene våre?

- Sabotasje er noe vi heldigvis har lite erfaring med på jernbanen i Norge. Dersom noen likevel skulle komme inn på disse systemene er sannsynligheten svært liten for at det skjer noe annet enn at alle signaler går i rødt, og trafikken altså stopper. På kort sikt er dette udramatisk, men langvarige driftsavbrudd vil også måtte få sikkerhetsmessige konsekvenser, sier sikkerhetsdirektør Ove Skovdahl.

- Har du noen råd for bedre IT-sikkerhet i Jernbaneverket?

-IT-sikkerheten i Jernbaneverket er tilstrekkelig god så lenge alle overholder de retningslinjer og regler som er satt for IT-nettet vårt. Vi har alle et ansvar for å hindre at uvedkommende kommer inn på nettet, fortsetter han.

Avgjørende

- Hvordan blir IT-sikkerheten i JBV satt i sammenheng med det øvrige sikkerhetsarbeidet?

- Jernbanevirksomhet består av samspill mellom infrastruktur, trafikkstyring og rullende materiell. Først når vi har styring med sikkerheten for hvert av disse elementene, kan vi si at vi har styring med den totale sikkerheten på jernbanenettet.

- Innenfor alle disse områdene spiller IT en avgjørende rolle. IT-sikkerhet er derfor et spørsmål om sikkerheten på jernbanenettet som sådan, og må inngå som viktig element i alle risikoanalyser og i oppfølgingen av sikkerhetsplaner, sier Ove Skovdahl.

Tiltak og forsvar

IT-sjef Tore Hemo er ansvarlig at Jernbaneverket har datanett som fungerer, og vet hva som praktisk gjøres for å sikre nettet mot innbrudd og driftsproblemer.

- Slik sikring koster tid og penger, men det er en helt nødvendig forsikring. Vi må ha gode sikkerhetssystemer og rutiner. Det er derfor helt avgjørende at du som databruker passer på når du bruker bedriftens datanett, sier han.

IT-ledelsen i Jernbaneverket sikrer datanettet ved å sørge for at virusangrep og øvrig inntrenging stoppes ved porten.

- Noen av kravene som settes kan oppleves som strenge og begrensende, men er å foretrekke hvis det hindrer driftsstans og store vanskeligheter, sier Tore Hemo.

Jubel og fest på Sande-åpningen

SANDE (Kjøreveien): **Nå er alt glemt – for fredag 5. oktober ble det endelig trafikk på den nye traseen mellom Holm og Bergsenga. Sammen med Skogerparsellen som åpnet i 1995, er det nå totalt 17 km med dobbeltsporet høyhastighetsbane i nordre i Vestfold.**

EVA K. ULLAND

Glede: *Den nye stasjon i Sande var fylt til trengsel med glade sandesokninger på åpningsdagen.* *(Foto: Roar Johansen)*

Ordfører, lokalbefolkning og jernbaneentusiaster fylte Sande stasjon til trengsel fredag 5. oktober kl 12:30. Da det første toget kom kjørende på det nye dobbeltsporet, brøt jubelen løs blant de mange fremmøtte. Her var det massevis av blomster, flagg, champagne og glade mennesker - alt som skal til for å skape en skikkelig folkefest.

Den nye kollektivterminalen i Sande sentrum inngår i Sande-prosjektet. Her er det venterom, billettsalg, kiosk og WC, samt 200 langtids parkeringsplasser.

Det blir også 48 sykkelparkeringsplasser under tak, taxiholdeplass, busstopp og god tilgjengelighet for funksjonshemmede.

Tre år forsinket

Dager som ble til uker – uker til måneder og måneder til år... Utsettelsene har stått i kø, med frustrasjoner både i prosjektmiljøet og hos lokalbefolkningen.

Manglende bevilgninger fra staten og problemer med leveransen av signalanlegg er hovedårsakene til at det nye dobbeltsporet i Sande er blitt tre år forsinket. Forarbeidene til koblingen startet fredag 28. september, mens selve koblingsarbeidet pågikk fra mandag 1. oktober til fredag 5. oktober.

Det ble arbeidet døgnkontinuerlig i koblingsuka med et mannskap på 100 personer på det mest intense. Til sammen 164 tog ble innstilt i denne perioden, og passasjerene ble fraktet med buss mellom Holmestrand og Drammen.

Ut året

- Etter koblingen vil det en tid pågå arbeider i koblingspunktene, og det vil gå omtrent ut året før de midlertidige sporvekslene i hver ende er fjernet, forteller koordinator Ole Maurtveten til Kjøreveien.

- Umiddelbart etter koblingen startet arbeidet med å gjøre kryssende veier ferdig, men først ved årsskiftet vil det være trafikk med full fart på begge spor på hele strekningen, opplyser han.

Turvei

- Straks de nye dobbeltsporene ble tatt i bruk, startet de andre etterarbeidene, fortsetter Maurtveten.

- Eksisterende jernbanetekniske installasjoner, bygninger og andre anlegg skal fjernes, og arbeidet med tilbakeføring blir startet opp. Dette betyr at en strekning på 2,5 kilometer nedlagt jernbane fra 1881 gjøres om til turvei, mens de øvrige strekningene blir tilbakeført til landbruksformål. I Sande sentrum skal den gamle banen brukes til næring og offentlige formål, avslutter Ole Maurtveten.

Redusert reisetid

Utbyggingen i nordre Vestfold betyr redusert reisetid, bedre komfort og større sikkerhet for togreisende. Mer sikkert blir det også å krysse toglinja. Nå er alle kryssinger er planfrie.

Videre kan flere tog trafikkere banen, og det blir større fleksibilitet ved eventuelle avvikssituasjoner.

Den offisielle åpningen skjer 23. oktober – fyldig dekning av dette arrangementet i neste utgave av Kjøreveien.

Prosjektfakta

- 12,5 km dobbeltspor.
- En miljøtunnel på 120 meter.
- Fem jernbanebruer på totalt 770 meter.
- Sju kryssende veibruer.
- Sju underganger.
- 28 planoverganger nedlagt, derav fire på offentlig vei med bomanlegg og 24 usikrede.
- Anlegg blant annet for Telenor, E-verk, Sande kommune og Statens vegvesen.
- Kostnad: 950 millioner kroner.

Moderne: *Vestfoldbanen framstår nå som en moderne jernbane gjennom Sande, men det er sørgelig langt igjen til Porsgrunn.* *(Foto: Njål Svingheim)*

Blir Vestfoldbanen likevel en taper?

DRAMMEN (Kjøreveien): **- Åpningen av Sandeparsellene er viktig for Vestfoldbanen. Om ikke videre utbygging av Vestfoldbanen kommer, vil banen likevel tape i konkurransen med veitrafikken og det på en strekning der toget har et stort potensial, sier regiondirektør John Ole Grinde i Region Sør.**

NJÅL SVINGHEIM

- Nå åpner ny, firefelts motorveg helt til Nykirke, noe som vil redusere reisetiden med bil og buss betraktelig. Farten må opp på Vestfoldbanen om den ikke skal tape terreng, fortsetter Grinde.

Sagt det før

Regiondirektøren i Sør har ved flere anledninger uttrykt bekymring for togets konkurransekraft i forhold til veitrafikken. Nå har dette blitt ytterligere aktualisert i forbindelse med åpningen av motorveien i Vestfold.

Toget har i dag en gjennomsnittsfart på 68 km/t på Vestfoldbanen; tallene for Østfold- og Dovrebanen er henholdsvis 86 km/t og 100 km/t.

- Jeg forundres over at vestfoldingene aksepterer dette, sier regiondirektøren. I Arbeiderpartiregjeringens budsjettforslag kom heller ikke pengene som skulle ha muliggjort byggestart på dobbeltsporet Barkåker – Tønsberg neste år.

Trusselbildet

Dermed er trusselbildet for Vestfoldbanen klart: - Utenom rushtiden vil banen ikke være konkurransedyktig i reisetid mellom Vestfold og Oslo. Privatbilen vil være raskere enn toget, og bussene vil kunne kjøre like raskt som dagens tog.

John Ole Grinde er opptatt av at togene nå utnytter den muligheten til redusert kjøretid som Sandeparsellene tross alt gir.

- Ti minutter raskere til Tønsberg skal nå være mulig, og da bør vi ta ut denne gevinsten til sommeren, sier han. Dette er i samsvar med de forutsetningene som lå til grunn for utbyggingen i nordre Vestfold.

Investeringer

Det er bred enighet i Jernbaneverket om riktigheten av å satse på Skøyen-Asker for å løse kapasitetsproblemene i vestkorridoren. Videre sydover er det et investeringsbehov på 4,3 milliarder kroner for å få Vestfoldbanen til å framstå som en moderne jernbane.

Dette fordeler seg på om lag 700 millioner kroner for dobbeltspor Barkåker – Tønsberg; to milliarder kroner for ny bane fra Larvik til Porsgrunn og 1, 6 milliarder kroner for dobbeltspor på strekningen Holm – Nykirke.

Sistnevnte strekning vil utgjøre forlengelsen av dobbeltsporet gjennom Sande. Strekningen fra Holm til Nykirke utgjør i dag den mest svingete delen av Vestfoldbanen nord for Larvik. Store deler av denne strekningen tillater i dag maksimalt 70 km/t.

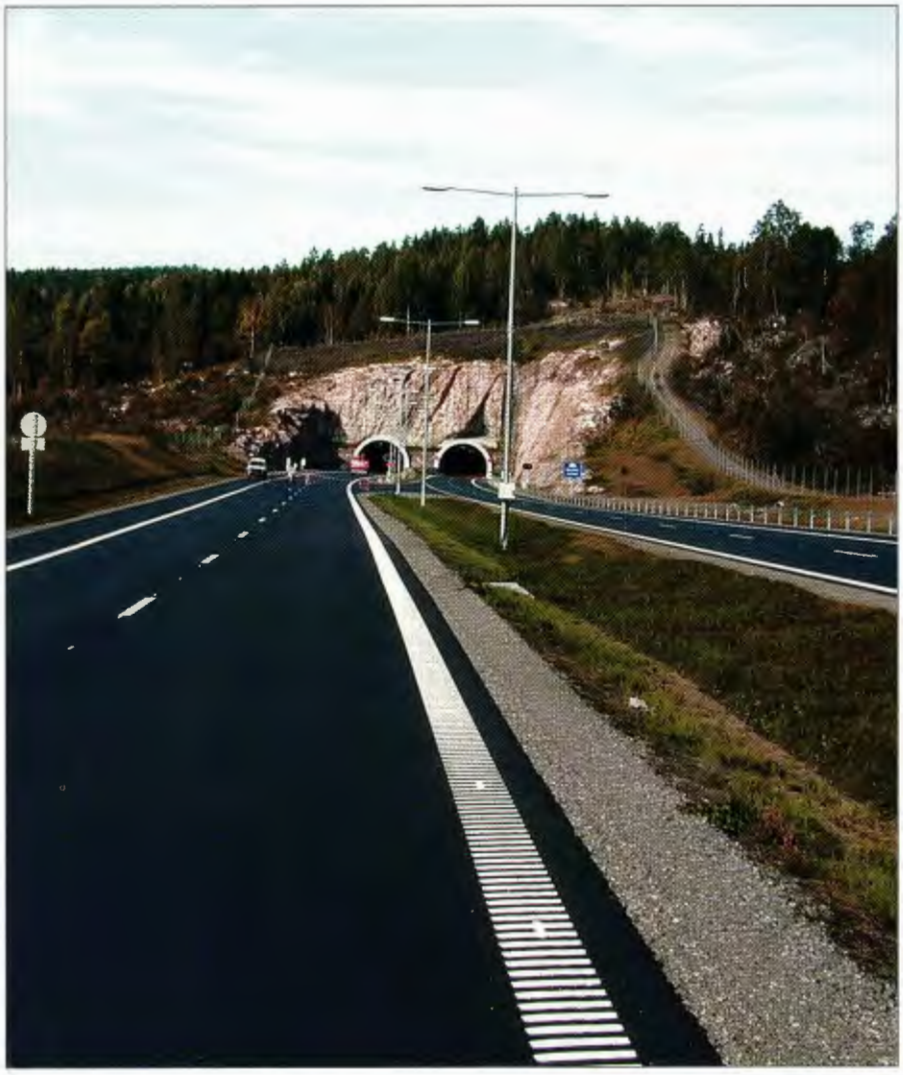
- Mellom Nykirke og Barkåker kan vi greie oss med enkeltspor så lenge frekvenser på en halvtime er tilstrekkelig for trafikkutøveren. Banen har god linjeføring, og Skoppum ligger midt på som en mulighet for kryssing, sier Grinde.

Potensial

Dermed er det ikke sikkert at dobbeltspor helt til Tønsberg er det mest fornuftige å bygge først; det kan være andre tiltak lenger sør på banen som bør komme foran denne siste parsellen, sier regiondirektøren.

- Det er viktig for oss som er satt til å forvalte jernbanen her i landet, at vi planlegger og bygger ut der jernbanen har et potensial. Med den befolkningsmengden vi har i Vestfold og Grenland, er det liten tvil om at det er riktig å modernisere banen, sier Grinde.

- Dersom dette kan finansieres, vil det ikke stå på Jernbaneverket. Alle disse tre parsellene kan bygges samtidig. Målet om en reisetid Oslo – Tønsberg på én time og Oslo – Porsgrunn på en time og 40 minutter står fast. Jo før det kan nås, jo bedre for samfunnet, sier regiondirektør John Ole Grinde.



Beste: *Nye E-18 ligger klar helt til Kopstad ved Horten; en av landets beste motorveier åpner nå i oktober.* *(Foto: Njål Svingheim)*

Koordineringsrådet med nytt seminar

Koordineringsrådet for samarbeidsavtale vedrørende utdanning og teknisk utvikling mellom Jernbaneverket, NTNU og SINTEF inviterer ansatte i Jernbaneverket til seminar fredag 9. november i Oslo.

På seminaret vil arbeidet som ligger til grunn for to hovedoppgaver og to doktorgrader, bli presentert. Temaene for de to doktorgradene er:

«EMC in railway systems. Coupling form catenary systems to nearby buried matallic structures» og «EMC in railway systems. A component study of the booster transformer in the catenary system»

Temaet for de to hovedoppgavene er: «Modellering av sugetransformatoren i jernbanens kontaktledningsanlegg» og «Sikkerhet og pålitelighet ved planoverganger i norsk jernbane».

Nærmere opplysninger og påmelding innen 1. november til Børre Kristiansen, telefon 55186, e-post: borre.kristiansen@jbv.no

Railtrack konkurs

Det britiske jernbaneverket, Railtrack, ble først i oktober slått konkurs av Labour-regjeringen. Et nytt selskap som ikke skal drives for profitt, skal overta jernbanenettet.

Vårt britiske, børsnoterte søsterselskap har sporet av. Den 7. oktober ble Railtrack satt under offentlig administrasjon. De store ulykkene som har rammet jernbanen i England, var dråpene som fikk begeret til å renne over.

Regjeringen garanterer for at gjelden på rundt 43 milliarder kroner blir betalt, mens de private aksjonærene i det børsnoterte selskapet taper alt. Etter fem og et halvt år på børsen er den siste store privatiseringen til det konservative partiet et konkursbo. På det høyeste var selskapet i november i 1998 priset til 110 milliarder kroner.

De ansatte beholder jobben, og togene går som normalt. Et nytt selskap skal etter hvert overta og drive jernbanenettet. Det nye selskapet skal eies av alle interessegruppene: Togoperatører, passasjerorganisasjoner og fagforeninger skal inn i det nye jernbaneverket, sammen med myndighetene.

(Dagens Næringsliv)

Ni kulverter på Kongsvingerbanen

GUTTERSRUD (Kjøreveien): **I løpet av fire arbeidshelger fra mai til september ble det lagt inn 9 kulverter på Kongsvingerbanen. Nedlegging av planoverganger er det største tiltaket i krengetogprosjektet på banen; 45 planoverganger legges ned i år.**

ELLEN SVENDSVOLL

Det striregnet da Kjøreveiens medarbeider var på besøk på noen av anleggsområdene en lørdag i september. Både folk og kameralinser ble våte. Det mest spennende var likevel om all leiren som skulle graves ut, ville holde seg noenlunde fast. Det gjorde den, og til tross for det nitriste været, kom tre kulverter på plass som de skulle, i løpet av helgen.

Ni kulverter på fire helger

- Vi har hatt fire jobbehelger på Kongsvingerbanen i år, forteller prosjektleder Gisle Tangenes.

- Når vi skal legge inn kulverter, trenger vi et lengre brudd, så banen har vært stengt fra Lillestrøm til Kongsvinger fra lørdag kl. 09.00 til søndag kl. 22.00. Da har vi også benyttet anledningen til å få gjort en del andre arbeider som sporoptimalisering, massebytte, bygging av kabelkanaler og dynamisk standardforbedring av kontaktledingsanlegget.

Heises raskt på plass

Til sammen er det lagt inn tre betongkulverter og seks stålkulverter i år. Firmaet Betongmast og Brødrene Gjermundshaug la inn kulverter før sommerferien, mens Veidekke har hatt kontrakten i høst.

- Det er omtrent tre år siden Jernbaneverket la inn de første store stålkulvertene, forteller delprosjektleder Per Svestad, – og vi har brukt dem mer og mer. Fordelen med stålkulverter er først og fremst at vi kan klare oss med å ta ut mindre masse, og at de heises raskere på plass. Vi velger likevel betongkulverter en del steder av hensyn til omgivelsene eller terrenget, opplyser han.

Store mengder: *Prosjektleder Gisle Tangenes og delprosjektleder Per Svestad inspiserer utgravingen på Guttersrud. For å få plass til betongkulverten ble det tatt ut 2000 m3 masse, for det meste leire.* *(Foto: Ellen Svendsvoll)*

Mye arbeid bak

Før en planovergang kan legges ned, må det gjøres avtale med grunneierne om erstatning eller alternative løsninger, og det ligger et enormt arbeid bak for å finne gode løsninger og få til gode avtaler.

– Det er svært viktig hvordan folk møtes i slike situasjoner. Per Svestad og Martin Pedersen som har arbeidet med å få til avtaler, er svært dyktige og har gjort en fantastisk jobb, forteller Tangenes.

– Det er deres fortjeneste at vi har fått til så mange avtaler.

Han forteller også at det har vært gjort arkeologiske undersøkelser på en del av anleggsområdene før man begynte gravingen.

Lørdag kveld var de tre kulvertene heist på plass, og i løpet av natten og dagen etter, ble det etterfylt masse, og sporet kom tilbake på plass. Søndag kveld var togtrafikken i gang igjen som normalt. Da gjensto ferdiggjøring rundt åpningene og en del veiarbeid før de overflødiggjorte planovergangene kan stenges.

Største konkurrent: *Med et topp moderne landsdekkende bredbåndnett på nærmere 11.000 kilometer langs jernbaneskinnene og rundt kraftledningene, er BaneTele blitt Telenors desidert største konkurrent.*

(Foto: Rune Fossum)

- Kjøpet av Enitel god forretning

BaneTele-sjef Trygve Tamburstuen og styreleder Stein O. Nes har god grunn til å juble. - 300 millioner kroner for teleselskapet Enitel AS er et fornuftig kjøp. Ikke minst når selskapet har investert nær to milliarder kroner i et topp moderne bredbåndnett, sier Stein O. Nes.

SVEIN ERIK BAKKEN

En uke etter norgeshistoriens tredje største konkurs, fikk BaneTele AS tilslaget på Enitel AS sitt nett, deres transportkunder og datavirksomhet.

Juvelen

Selve juvelen i kronen var overtakelsen av Enitels fibernett som er spunnet rundt mer enn 6.000 kilometer med strømledninger her til lands.

I tillegg har BaneTele overtatt den nordre delen av den såkalte Europaringen. Det er et fibernett som går mellom Oslo, Stockholm, Malmö, København, Gøteborg og Oslo. I tillegg inngår det også over 1.000 kilometer lokalt nett i 49 norske byer i handelen.

Fra før disponerer BaneTele et fiberoptisk nett på over 4.800 kilometer som Jernbaneverket eier. BaneTele blir med dette Telenors desidert største konkurrent på tele- og datanettsiden i Norge.

Enitel-virksomheten blir i første omgang overført til BaneTeles heleide datterselskap, BaneTele Nett AS. Etter hvert skal selskapene og nettene integreres. Ledelsen i BaneTele mener selskapet kan oppnå store synergieffekter ved å kunne slå sammen disse nettene.

- Aftenposten kaller oppkjøpet av

Fornøyd: *- Vi har et mer moderne nett og bedre kvalitet på vårt nett enn Telenor. Vi har med andre ord det beste transportnettet på telesektoren i Norge, sier administrerende direktør Trygve Tamburstuen (t.v) og styreleder Stein O. Nes i BaneTele AS.* *(Foto: Svein Erik Bakken)*

Enitel en stor triumf. Er det god grunn til å juble?

- Ja, både vi og Enitels kunder kan være fornøyd med den løsningen vi nå har fått til. Vi har nå sikret den framtidige driften av Enitels nett, fortsetter BaneTeles styreleder.

- Er 300 millioner kroner et godt kjøp eller har dere betalt for mye sett i forhold til hva de andre bød?

- Jeg kjenner ikke tilbudene fra de andre, men sett fra vår side er det en akseptabel pris, ikke minst sett på bakgrunn av de investeringer som Enitel har gjort de siste årene. Bare i år har de investert for over 300 millioner kroner i nettet. Samlet har selskapet investert opp mot to milliarder kroner de siste årene, mener han.

- Å ta over et nett som det er investert nær to milliarder kroner i, for 300 millioner kroner høres ut som en god forretning?

- Ja, og med en kapital på 300 millioner kroner blir vår mulighet til å betjene kapitalen mye bedre enn Enitels.

- Konkursen i Enitel er den tredje største i norgeshistorien. Også andre selskaper i bransjen har gått konkurs. Har dere beina godt nok plantet på jorda?

- Ja, absolutt. Selv om vi har enormt med ledig kapasitet og plass til mange nye kunder, så satser vi på eksisterende kunder og ikke i første omgang på å ekspandere. Målet er å tjene mer penger på hver kontrakt. Videre legger vi opp til færre ansatte enn Enitel i vårt nye datterselskap BaneTele Nett as og regner med å oppleve synergieffekter med BaneTele etter hvert, sier Nes.

Lavere risiko

- Kan eventuelle økonomiske problemer i BaneTele eller BaneTele Nett føre til mindre penger til investeringer, drift og vedlikehold i jernbane-Norge?

- Nei, en viktig del av hensikten med å omdanne BaneTele til aksjeselskap var å redusere statens og Jernbaneverkets risiko. Nå er risikoen for staten begrenset til aksjekapitalen som er skutt inn i BaneTele.

- Så de ansatte i Jernbaneverket behøver ikke være bekymret for arbeidsplassen sin som følge av BaneTeles satsing i IT-sektoren?

- Nei, overhodet ikke. Hadde vi fortsatt vært en del av Jernbaneverket, hadde risikoen i prinsippet vært større, sier Nes, som er etatsdirektør i Jernbaneverket.

Bedre enn Telenor

- Med et moderne fiberoptisk bredbåndsnett på til sammen rundt 11.000 km, pluss tilknytting til flere store byer i Skandinavia, er dere nå store nok til å utfordre Telenor og de andre store nordiske telegigantene?

- Ja, vi er store nok til å gi Telenor konkurranse. Vi har etter min oppfatning et mer moderne nett og bedre kvalitet på vårt nett enn Telenor. Vi har med andre ord det beste transportnettet på telesektoren i Norge.

Bedre nett

- Vil det nye nettet via strømledningene landet over bli det viktigste satsingsområdet og dermed gjøre nettet langs jernbanelinjene mindre interessant og egnet til å betjene viktige jernbaneoppgaver?

- Nei, tvert om. Vi får som sagt både et mer moderne, mer driftssikkert og et enda mer attraktivt nettsystem ved at nettene langs skinnegangen og i lufta overlapper hverandre.

- Hva med kampen om GSM-R utbyggingen til 1,2 milliarder kroner, er overtakelsen av Enitel en styrke eller en svekkelse med tanke på å få dette viktige oppdraget?

- Utbygging av GSM-R er lagt til annen periode i Nasjonal Transportplan 2005-2011. Vi ønsker å bygge ut den nye togradioen i første periode og bruke BaneTele som et instrument for å få eksterne med på finansieringen. At vi nå har et dobbelt så stort nett, bør gjøre det enda mer interessant for partnere å være med å bygge ut GSM-R.

- Overtakelsen av Enitels nett øker med andre ord muligheten for en rask utbygging av et nytt togradiosystem, avslutter etatsdirektør Stein O. Nes.

«Tøffere enn toget?»

DRAMMEN (Kjøreveien): **- Budskapet i aksjonen «Tøffere enn toget?» er meget klar. Vi har valgt Teddybjørnen fordi den er et sterkt symbol for barn og voksne. Målet med aksjonen er å få folk til å ta ansvar for egne handlinger og å bry seg.**

SVEIN ERIK BAKKEN

Det sier leder for holdningskampanjen, informasjonskonsulent Sindre Ånonsen i Jernbaneverket Region Sør.

- Det var vår tidligere trafikksjef, Arne Habberstad, som tok initiativ til aksjonen. Regiondirektør John Ole Grinde har vært pådriver og veldig opptatt av at vi skal lykkes med dette arbeidet og kampanjen, fortsetter Ånonsen, som sammen med senioringeniør Bjørn Kummeneje har utgjort prosjektgruppa.

Trist: - Det er trist når våre egne ansatte bryter det regelverket som vi er satt til å følge opp, sier prosjektleder for kampanjen «Tøffere enn toget?», informasjonskonsulent Sindre Ånonsen i Jernbaneverket Region Sør. *(Foto: Svein Erik Bakken)*

Storaksjon

- Det har vært drevet holdningsskapende arbeid mot ulovlig ferdsel i sporet i Jernbaneverket gjennom flere år. Jeg er likevel rimelig trygg på at det ikke har vært de dimensjonene på aksjonene tidligere som i denne kampanjen, sier han.

- Ramme for aksjonen er tett opp mot en halv million kroner. Lanseringen av kampanjen skjedde 18. oktober, og aksjonen vil strekke seg over en tre-fire uker. Vi gikk blant annet ut på bred front i regionavisene med store annonser. Videre har vi satt opp plakater og delt ut brosjyrer i hele regionen.

- I første omgang ble brosjyren sendt til alle skolekontorene med ønske om at de distribuerte den videre ut til alle skolene. I tillegg vil vi vurdere å dele brosjyren ut til naboer av sporet, forteller Ånonsen.

Ta ansvar

- Hva er målet?

- Målet med skoleaksjonene er å nå foreldrene gjennom barna. Vi vet av erfaringer at barn er en effektiv kanal for å nå voksne. Generelt er målet at folk skal ta ansvar for egne handlinger. Vi ønsker derfor å ta tak i de holdningene som vi vet eksisterer.

- Når dere skal skape holdninger, er det ikke da viktig å gå foran som et godt eksempel?

- Ja, det er det. Et av hovedbudskapene i kampanjen er å få folk til å si ifra når de ser noen som klipper hull i gjerder, driver med hærverk eller oppholder seg ulovlig i sporet og dermed er et dårlig eksempel for andre, sier Ånonsen.

Skrekk

- Ulykker har jo skjedd, og vi vet at de kommer igjen. Vi registrerer så mange tilfeller av ulovlig ferdsel i sporet at før eller siden vil en alvorlig ulykke skje om vi ikke klarer å hindre slik ferdsel.

- Skrekkscenariet er unger som leiker i sporet. Vi står overfor en ny tid med flere togavganger, stillere og etter hvert raskere tog. Faren for at barn i leik eller ved krysing av sporet kan ende i en tragedie, vil øke i årene framover om vi ikke lykkes med vårt forebyggende arbeid, mener han.

Kjempeutfordring

Da Kjøreveien var i Drammen for å lage dette intervjuet, så vi med egne øyne folk fra NSB og Jernbaneverket krysse rett foran tog som var klar til avgang. I stedet for å bruke undergangen tyve meter unna krysset de sporene.

Bry seg om: *Målet med aksjonen «Tøffere enn toget?» er å få folk til å ta ansvar for egne handlinger og å bry seg om andre.* *(Illustrasjon: A-Å Grafisk Design & Reklame as)*

Er det ikke et problem å advare andre når ansatte i NSB og Jernbaneverket i stedet for å gå foran som et godt eksempel tar snarveier og krysser sporene på og utenfor stasjonsområdene, ofte rett foran øynene på de reisende?

- Her har jernbanen en kjempeutfordring. Det er trist når våre egne ansatte bryter det regelverket som vi er satt til å følge opp. Når kryssingen av spor skjer under kontrollerte former og med nødvendig verneutstyr, så stiller det seg annerledes, slår Ånonsen fast.

Skjelt ut av bestemødre

- Hvilke er målgruppene for aksjonen?

- Vi ønsker å favne bredt og nå både barn, ungdom og voksne. Sammen med de voksne er ungdommen kanskje den største utfordringen. Det er i stor grad voksne som utfører hærverk på gjerder og anlegger sin egen private tursti over jernbanen. Lokomotivførere har fortalt om bestemødre som har skjelt dem ut fordi de har sagt ifra at det er ulovlig og farlig å krysse sporet.

Ånonsen advarer mot å spenne forventningene for høyt.

- Vi får ikke bukt med denne ukulturen med denne ene aksjonen, uansett hvor vellykket den blir. Til det er denne ukulturen for fastgrodd. Vi må tenke langsiktig og bruke de erfaringene vi gjør oss nå i den videre prosessen, sier han.

Moro

- Kan opplegget gi erfaringer her som andre kan ha nytte av å kopiere?

- Vi håper at dette er et prosjekt som andre kan adoptere, men nå får vi først høste erfaringene med dette og se på hva slags tilbakemeldinger vi får. Holdningskampanjer kan slå begge veier.

- Håpet vårt er at dette skal fungere så bra at andre regioner får lyst til å ta opp hansken og bruke dette som en modell. Det hadde vært veldig moro, avslutter Sindre Ånonsen.

Positiv utvikling: *- Innen ingeniørfag og andre høyere utdanningsgrupper og når det gjelder kvinnelige ledere, skjer det i følge personal- og organisasjonsdirektør Erling Hogstad en positiv utvikling i Jernbaneverket. Tidligere prosjektleder på Ofotbanen, Ann Pedersen, representerte begge gruppene.* *(Foto: Njål Svingheim)*

Savner kvinnelige toppledere

- Vi er ikke fornøyd med kvinneandelen i Jernbaneverket. Etaten har et mål om en jevnere kjønnsfordeling, spesielt i ledende stillinger, sier personal- og organisasjonsdirektør Erling Hogstad til Kjøreveien.

OLAV NORDLI

Kvinneandelen i Jernbaneverket sett under ett er om lag 13 prosent, men variasjonen mellom enhetene er stor. Mens nesten hver tredje ansatt på Hovedkontoret er en kvinne, er andelen i BaneProduksjon bare tre prosent.

Kvinneløse

- En viktig grunn til at kvinneandelen er lav, er at våre største faggrupper innenfor bane og elektro er omtrent kvinneløse.

- Når vi vet at det ikke har vært nyrekruttering innen for eksempel banemontørfaget på mange år, sier det seg selv at de store endringene lar vente på seg. Jeg tror flere kvinner ville søkt seg til

disse yrkene i dag enn det som var tilfelle for 10-20 år siden, sier Hogstad.

Positiv utvikling

- Når det gjelder ingeniørfag og andre høyere utdanningsgrupper, er bildet et annet. Det er 25-30 prosent kvinner på Hovedkontoret og hos BanePartner, og vi er inne i en positiv utvikling også når det gjelder kvinnelige ledere. Vi prøver bevisst å legge forholdene til rette gjennom å åpne for ordninger med fleksibel arbeidstid, hjemmekontor eller andre tiltak, og vi har hatt god respons på dette på ingeniørsiden, forteller Hogstad.

- Siden 1997 har Jernbaneverket deltatt i et statlig prosjekt kalt «Kvinner, kvalitet og kompetanse i staten». Den gang satte vi oss et mål om at 20 prosent av alle topp- og mellomledere skulle være kvinner innen år 2000. Fra et utgangspunkt på 10,6 prosent i 1997 hadde vi i fjor bare nådd opp til 16,5 prosent, men vi har nesten nådd målet nå. Pr. i dag er andelen kvinnelige ledere 19,8 prosent, forteller Hogstad.

For få toppledere

Denne økningen har imidlertid primært skjedd på mellomledernivå. I 22 stillinger på direktørnivå i Hovedkontoret og blant lederne for hovedenhetene, finnes det pr. i dag bare én kvinne.

- Dette er altfor lite, og vi savner flere kvinner i toppledelsen. Jeg håper imidlertid at den positive utviklingen som har skjedd på mellomledernivå, i neste omgang kan forplante seg til det øverste ledersjiktet, sier Hogstad.

Savner

Jane Brekkhus Sætre, nestleder i Norsk Jernbaneforbund, ønsker seg også flere jenter i lederstillinger både i Jernbaneverket og NSB.

- Jeg savner en mer bevisst holdning for å skape et mer variert miljø, og jeg etterlyser mer nytenking i forhold til utlysnings- og tilrettelegginspolitikk, sier hun.

- Noe av årsaken til den lave kvinneandelen er nok at mange jenter prioriterer barn og familie foran å ta lederansvar. Jeg tror også at mannlige ledere bevisst eller ubevisst rekrutterer menn som ligner seg sjøl, sier Brekkhus Sætre.

Eget kvinnenettverk

Norsk Jernbaneforbund har for øvrig et eget kvinnenettverk hvor om lag 150 kvinner fra ulike yrkesgrupper i Jernbaneverket, NSB BA og NSBs datterselskaper er aktive.

- Vi har blant annet landssamlinger minst én gang årlig, hvor vi tar opp ulike spørsmål. Det er ikke nødvendigvis bare kvinnerelaterte saker, men også temaer som sikkerhet og internasjonalisering.

- Det er svært positivt å samles på denne måten, hvor vi kan gi hverandre trygghet og sikkerhet. Vi har flere eksempler på at jenter som først har kommet på banen i denne sammenhengen, senere har tatt på seg større ansvar i det daglige arbeidet, forteller Brekkhus Sætre.

Jentene trives

- Mitt inntrykk er at jentene stort sett trives i Jernbaneverket, og at det er lite trakassering. Også de som går inn i de mest mannsdominerte gruppene, får god støtte, selv om maskotrollen – «så artig med ei jente» – fortsatt kanskje kan være litt plagsom, sier Brekkhus Sætre.

Den store undersøkelsen av arbeidsmiljøet som ble gjennomført i Jernbaneverket i fjor, Målevogn P, bekrefter at jentene trives. Faktisk er det et påfallende trekk ved undersøkelsen at kvinnene jevnt over er mer fornøyd med forhold som angår jobbtilfredshet og egen jobbsituasjon, enn sine mannlige kolleger.

Tar hensyn

Blant annet mener 65 prosent av kvinnene at Jernbaneverket tar hensyn til den enkelte medarbeiders ulike livsfaser, mens det bare er 51 prosent av mennene som svarer det samme. Riktignok er det flere gutter enn jenter som mener at kvinner og menn gis samme muligheter for utvikling og karriere, men mange er likevel tilfreds – tallene er henholdsvis 72 og 69 prosent.

- Vi er ikke misfornøyd med utviklingen når det gjelder likestilling i Jernbaneverket, men vi ser at vi kunne arbeidet mer med dette spørsmålet. Vi har ingen spesielle aksjoner eller handlingsplaner på gang, ut over at vi har bevissthet på området og forsøker å øke vår fleksibilitet, konkluderer Erling Hogstad.

Kvinne-fakta i Jernbaneverket

- Om lag 13 prosent av alle fast ansatte i Jernbaneverket er kvinner (462 av 3560 ansatte).
- Kvinneandelen er størst ved Hovedkontoret (30 prosent) og i BanePartner (24 prosent).
- Kvinneandelen er lavest i BaneProduksjon (3 prosent).
- Nesten 20 prosent av topp- og mellomledere er kvinner.
- Blant de 22 øverste lederne (direktører og ledere for hovedenheter) er det imidlertid bare én kvinne.

Nesten lik lønn

BORLÄNGE (Kjøreveien):
Banverket har kommet langt i arbeidet med likestilling. Hvert år lages det rullerende likestillingsplaner. Fjorårets plan inneholdt også en egen handlingsplan mot mobbing og trakassering.

Kvinne-fakta i Banverket

- Av Banverkets totalt vel 6.600 ansatte er 15 prosent kvinner.
- Ved Hovedkontoret og i Banverket Data er en av tre kvinner.
- Fire av ti nye ansatte er kvinner.
- Andelen kvinnelige sjefer er vel 15 prosent.
- Blant de ansatte med akademisk utdannelse er mer enn hver femte kvinne.
- Totalt for hele Banverket tjener kvinner nesten like mye som mennene. Nærmere bestemt skiller det kun to prosent, mens det er store forskjeller innen enkelte deler av Banverket fordi kvinner fortsatt velger typiske kvinneyrker.

SVEIN ERIK BAKKEN

Personalsjef Per-Olof Göthe opplyser at den første likestillingsplanen for hele Banverket så dagens lys i 1994.

- Alle enheter ble deretter pålagt å lage sin egen plan. Både hovedplanen og de enkelte enhetenes planer blir årlig revidert, sier han

Mest til kvinnene

- Når det gjelder lønn, er målet lik lønn for likt arbeid. Totalt tjener kvinnene i hele Banverket gjennomsnitt 98 prosent av mennene innen hver yrkesgruppe. For å få dette til har Banverket de siste årene gitt mer i tillegg til kvinnene enn til mennene.

- Vi kan derfor hevde at likestillingen på lønn har kommet langt i Banverket, mener Göthe.

Samtidig er det langt fram når det gjelder likestilling generelt i Banverket. Totalt er det kun 15 prosent kvinner blant Banverkets vel 6.600 ansatte. Selv om de i årene 1996-97 kunne smykke seg med en kvinnelig generaldirektør, mener Göthe at det er vanskelig å spå om det i det hele tatt noen gang blir full likestilling mellom kjønnene i Banverket.

Gjennomsyres

I Banverkets «Jämställdhetsplan 2000» heter det blant annet at i Banverket skal arbeidsmiljøet gjennomsyres av et likestillingsperspektiv. Ved tiltak og vedtak skal ledelsen alltid vurdere hvilke konsekvenser ulike vedtak kan forventes å få for kvinner og menn.

På spørsmålet om hvorfor det er bra med likestilling på arbeidsplassen, er svaret at gjennom å ivareta kvinner og menns ulikheter oppnår en maksimal kompetanse, kreativitet, effektivitet og ikke minst trivsel.

Likestillingsplanen og «Handlingsplanen mot kränkande särbehandling (mobbing, trakassering og sexpress)» skal gås gjennom med samtlige enheters sjefer. Videre er det satt opp konkrete tiltak som skal gjennomføres i løpet av året som kartlegging av fysiske arbeidsforhold, behov for videreutdanning, individuell tilpassing av arbeidsplasser og på arbeidsplasser der et kjønn er i stort mindretall, skal det oppmuntres til å bygge opp nettverk.

Seksuelt trakassert

- I en stor undersøkelse i 1999 kom det fram at noen ble seksuelt trakassert. Vi har fulgt opp de stedene der det ble avdekket tendenser til mobbing og sexpress. Vi har lagd et opplegg for hvordan slike problemer skal behandles, og hvordan det skal ryddes opp, sier Göthe.

I planen heter det blant annet at arbeidet skal planlegges og organiseres slik at krenkende særbehandling forebygges. Alle ansatte skal kjenne til hva krenkende særbehandling er og at det ikke aksepteres. Videre opplyses om hva medarbeiderne kan gjøre om de selv eller andre blir utsatt og lære seg å oppdage trakasseringen gjennom å være lydhøre for at det kan forekomme.

Planen gjennomgår definisjonene av ulike former for seksuelle trakassering og går gjennom skritt for skritt hva som skal skje når mobbing, trakassering eller sexpress blir avdekket.

- Mobbing og sexpress er i dag ikke et problem. I handlingsplanen slår vi fast at det innen Banverket ikke aksepteres noen form for mobbing eller trakassering, sier personalsjef Per-Olof Göthe.

Går framover: *- Arbeidet med økt likestilling går framover, ikke minst på lønnssiden. Totalt tjener kvinnene i Banverket i gjennomsnitt 98 prosent av mennene innen hver yrkesgruppe, sier personalsjef Per-Olof Göthe.*
(Foto: Svein Erik Bakken).

Prioriterer ikke likestilling

KØBENHAVN (Kjøreveien): **- Det er ikke likestilling mellom kjønnene som vi i dag er opptatt av og prioriterer i vår personalpolitikk, sier personaldirektør Lene Grønfeldt i Banestyrelsen.**

SVEIN ERIK BAKKEN

Andelen kvinner i Banestyrelsen, den tidligere banedelen av DSB, har ikke endret seg de siste ti årene, men har holdt seg stabil på 18 prosent.

Heller små

- Hovedårsaken til at det er så få kvinner i de tradisjonelle jernbaneyrkene er at det ikke er tradisjon blant kvinner å velge yrker innen teknikk og håndverk. Jeg har heller ingen illusjoner om at dette vil endre seg dramatisk i tiden framover, fortsetter Grønfeldt.

- For åtte år siden ble det nedlagt et meget stort arbeid for å fremme likestilling i det daværende DSB. Det ble tilsatt åtte-ti likestillingskonsulenter, og det ble laget mange store planer. Likestillingssaken fikk mye oppmerksomhet. Mange øyne ble åpnet, men resultatene er heller få og små, slår den kvinnelige personaldirektøren fast.

Nye roller

Grønfeldt viser videre til at arbeidet med likestilling generelt har stagnert, ikke bare i Banestyrelsen, men i hele det danske samfunnet.

- Samtidig har integrasjonen av kvinner økt både i samfunnet og i Banestyrelsen, blant annet som følge av at stadig flere kvinner får høyere utdannelse. Det handler derfor nå mer om å få kvinner inn i nye roller enn tradisjonell likestillingskamp, mener hun.

Når som helst

- Vi har heller ikke brukt mye krefter på å få kvinner inn i ledelsen. Det vil komme av seg selv.

- *Når får Banestyrelsen sin første kvinnelige toppsjef?*

- Det kan skje når som helst når plassen blir ledig. Jeg ser ingen hindre, og hun kan gjerne komme utenfra. Hun behøver heller ikke være oppvokst i Banestyrelsen, avslutter personaldirektør Lene Grønfeldt.

Få og små: *- Likestillingssaken fikk tidligere mye oppmerksomhet. Mange øyne ble åpnet, men resultatene er heller få og små, slår personaldirektør Lene Grønfeldt fast.* *(Foto: Svein Erik Bakken).*

Kvinne-fakta i Banestyrelsen

- Av Banestyrelsens totalt vel 3.000 ansatte er 18 prosent eller 541 kvinner.
- Ved hovedkontoret og innen rådgivning er rundt en av tre kvinner, mens andelen i Servicedivisjonen er helt nede i åtte prosent.
- To av åtte i konsernledelsen er kvinner.
- Tar vi med to nivåer til lenger ned, er andelen kvinner på 13 prosent.
- Blant de ansatte med akademisk utdannelse er mer enn hver femte kvinne.
- Andelen kvinner er enda høyere blant mellomteknikerne. Her er nesten fire av ti ansatte kvinner.
- Derimot er kun é n prosent både av de faglærte og ufaglærte som jobber ute i sporet, kvinner, mens ikke overraskende er kvinneandelen blant kontorpersonalet på hele 44 prosent.

Forskjellig: Janne Pedersen opplever flere fordeler ved å være enslig kvinne i et mannsdominert yrke, men vet at det ikke er like lett for andre. (Foto: Svein Erik Bakken)

- Fint å være kvinne i et mannsdominert yrke

ROSKILDE (Kjøreveien): **- For meg er det «nemt» å være kvinne i et mannsdominert yrke, men det er veldig opp til deg selv om det går bra eller ei, sier sikringsmontør Janne Pedersen i Servicedivisjonen i Banestyrelsen.**

SVEIN ERIK BAKKEN

Pedersen er utdannet automatør og er en av tre kvinner som i dag jobber som sikringsmontører på den danske jernbanen. Det har hun gjort i fem år. At hun havnet på jernbanen, skyldes litt tilfeldigheter, samt at hennes far er jernbanemann og jobber i DSB.

Mye hjelp

Pedersen opplever flere fordeler ved å være enslig kvinne i et mannsdominert yrke.

- Jeg får nok mer hjelp enn jeg ellers ville fått, mener hun.

- *Ikke noe negativt eller problemer?*

- Nei.

- *Skulle du ønsket at det var flere kvinner på arbeidsplassen din?*

- Det sjenerer ikke meg, men det hadde vært fint om flere kvinner utdannet seg til og søkte tekniske jobber i Banestyrelsen.

Bedre til rette

Ikke alt ligger like godt til rette for kvinnelige ansatte i Banestyrelsen. I Roskilde er det omkledningsrom for kvinner, men på mange andre steder finnes det ikke.

- Det er et problem, om ikke noen stor sak, mener hun. – Men jeg kjenner til at en kvinnelig forstlærling ikke fikk plassen fordi det ikke fantes eget omkledningsrom for kvinner, forteller Pedersen.

Måtte slutte

At det ikke er like lett å være kvinne på en mannsdominert arbeidsplass, viser det faktum at den kvinnelige sikringsmontøren som hadde jobben før Janne, sluttet fordi hun ikke hadde det godt i jobben.

- Så det er mye opp til deg selv om det går godt eller ei når en er kvinne i et mannsdominert miljø. I tillegg føler ofte vi kvinner at vi helst bør være flinkere og gjøre en bedre jobb enn mannfolkene. At utdanningen som automatør raskere blir foreldet enn de fleste andre utdannelsene, øker presset på å gjøre en god jobb og holde seg oppdatert, mener Pedersen.

Nå er hun for så vidt fornøyd med det meste, også lønnen.

- Vi tjener godt - ikke fordi selve grunnlønnen er så høy, men fordi vi får godt betalt for å gå vakter og i form av andre tillegg, avslutter Janne Pedersen.

Mannsånd

Prosjektleder Jette Hartmann Petersen er veteran og kan se tilbake på til sammen hele 21 år i DSB og Banestyrelsen. Hun er utdannet arkitekt og har jobbet som rådgiver i 20 år. Siden september i fjor har hun vært prosjektleder i Anlægsdivisjonen.

- I jobben som rågiver var vi flere kvinner, forteller hun.

- *Hvordan var det å komme over i en mer mannsdominert verden?*

- Det har jeg ikke merket noe til, og jeg tror at vi kvinner bidrar positivt til miljøet i anleggsdivisjonen. Samtidig lever det en gammel manns- og etatsånd i veggene i Banestyrelsen. Ikke minst gjelder det ute på anleggene og i driften. Der merker jeg at jeg kommer ut i et ordentlig mannssamfunn, uten at det er noe negativt i hverdagen, sier Jette Hartmann Petersen.

«Banesjef i skjørt» ♂&♀

Kristine Jessen fra Hemne er enslig kvinne blant de 12 banesjefene i Jernbaneverket. To-barnsmoren fra Hemne er nytilsatt banesjef ved Nordlandsbanen, og dermed den første kvinnelige banesjefen.

STIG HERJUAUNE

Ingen ulempe: *– At jeg er kvinne, er nødvendigvis ikke noen ulempe som. Det er kanskje flere som mener at jeg er ung, sier banesjef Kristine Jessen. (Foto: Stig Herjuaune)*

Det har riktignok vært flere kvinner som har fungert som banesjefer. Men Kristine Jessen (35) er den første med fast ansettelse.

Mulig å kombinere

Kristine er gift og har to sønner på sju og ti år.

- Som mor var det selvsagt en del ting jeg måtte avklare før jeg var klar for denne jobben. Dette er utvilsomt en jobb som krever at en gir litt mer av seg selv enn i en «normal» jobbsituasjon. Imidlertid ser jeg så langt ingen problemer med å kombinere disse to rollene.

Hun var klar over at det var en krevende og ansvarsfull jobb som krevde mye tid og stor oppmerksomhet. En del reising må hun også regne med. Samtidig mener hun at det skal være mulig å kombinere en slik jobb med et solid familieliv:

– Det er mulig å prioritere både familie og jobb. I en periode blir det kanskje ikke tid til så mange hobbyer, men det får komme senere. Først kommer familien, deretter jobben, og begge deler tar mye tid. Det er viktig å være til stede som foreldre i dagens travle samfunn, sier hun, og tilføyer at de prøver å samle familien til middag hver dag.

Nye måter å tenke på

Etter noen år med veg- og samferdselsplanlegging begynte hun i Jernbaneverket i 1994. Hun trådte da inn i stillingen som overingeniør på Plankontoret, hvor hun blant annet arbeidet med ulike hovedplaner og støysaker.

Jessen kommer nå fra stillingen som vedlikeholdsleder på Dovrebanen. Hun er utdannet sivilingeniør ved Bygningsingeniøravdelingen på NTNU med hovedvekt på vegplanlegging og kommunalteknikk.

Som banesjef sitter hun i dag med et totalbudsjett på 140 millioner og en stab som teller 15 personer. For Jessen gjelder det å holde oversikten og å utnytte midlene best mulig. Hun er også i jevnlig kontakt med kommuner, fylkeskommuner og andre sentrale naboer til jernbanelinja.

– Fra å være en ensartet bedrift er NSB og Jernbaneverket inn i en stor omstillingsprosess. Vi er en tradisjonelt styrt organisasjon som må tilpasse oss nye måter å tenke og agere på. Å være med i denne prosessen er veldig spennende, slår hun fast.

Ingen ulempe

Skrivebordet til Jessen er ikke preget av pinlig orden - ennå. Hun innrømmer at det er utrolig mange saker som skal passere banesjefen, men mener at hun har evnen til å ha oversikt over arbeidsområdet som er stort og komplekst. Så langt har hun ikke savnet utdannelse innenfor ledelse.

– Jeg mener å ha evnen til å skjære gjennom når det er behov, men jeg ser allerede at det muligens er lurt med etterutdanning nettopp rettet mot ledelse, poengterer hun.

Hun legger merke til at folk kan stusse litt når de møter den unge, kvinnelige banesjefen;

– At jeg er kvinne, er nødvendigvis ikke noen ulempe. Det er kanskje flere som mener at jeg er ung, påpeker hun, men opplever samtidig at tittelen som banesjef gir henne tyngde og status.

Den videre karrieren er ikke i tankene hennes nå, derimot haster det mer å få ferdig huset som er under bygging, slik at familien får mer plass å boltre seg på.

Møte med:

Signal-telegrafen – still going

BJORLI (Kjøreveien): **Ding – ding – ding. Tre slag med en intens og likevel behagelig klang kommer fra en klokke på veggen. Togekspeditør Jan Gullhav svarer med å slå to slag på sin signaltelegrafnøkkel.**

SVEIN GRAADAL

Vi er i togekspedisjonen på Bjorli. Fullmektig Gullhav er togekspeditør med rød snor over de to gule i lua. Sammen med kolleger på Dombås og Åndalsnes har han ansvaret for fremføring av tog på Raumabanen.

Gammelt og godt

Her fremføres togene ved signaltelegraf, et eldgammelt system som fortsatt fungerer utmerket.

- Signaltelegrafen er en sikker måte å fremføre tog på, sier Gullhav. - Ved hjelp av ulike signaler utveksler stasjonene meldinger: om linjen er klar, om tog kan kjøre fra en stasjon og om at tog er kommet frem til neste stasjon. Samtlige meldinger føres inn i togmeldingsboka.

- Når jeg kommer på jobb her på Bjorli, melder jeg fra både til Dombås og Åndalsnes. Jeg skal ha en bekreftelse på at eventuelle tog over strekningen er kommet frem til ankomststasjonen. Samtidig spør jeg de to nabostasjonene om jeg kan koble inn signaltelegrafen. Dette gjør jeg ved å slå på hovedbryter for innkjørssignal og låse opp samlelåsen for sporvekslene. Samlelåsen står i fysisk avhengighet til signaltelegrafen.

Selger billetter

Det er ved togkryssinger det skjer mest på Bjorli. Agenda til Dombås krysser dobbelt løslok T44 til Åndalsnes. I tillegg til meldinger på signaltelegrafen må Gullhav ut og låse opp og legge over sporveksler. Grønt innkjørssignal må også settes opp.

Ved togavgang er Gullhav på plattformen og gir avgangssignal med den hvite skiven med grønn kant.

Fastlagte prosedyrer følges, sikkerheten i togfremføringen er ivaretatt.

- Vi selges også billetter her på Bjorli, sier Gullhav. - De fleste turistene har imidlertid kjøpt tur-returbillett, så salget er ikke stort.

Rolig anlagt

Jan Gullhav er stasjonert på Dombås med tjeneste også på Åndalsnes og Bjorli og andre stasjoner ved behov.

- Å være togekspeditør er i alle høyeste grad en ansvarsfull jobb. En må være rolig anlagt og ikke bli stresset og gire seg opp når det blir hektisk. Dessuten er nøyaktighet en viktig egenskap; sikkerhetsbestemmelsene må følges til punkt og prikke.

- En blir litt strengere å ha med å gjøre i stressede situasjoner. Man må konsentrere seg ekstra og er ikke moden for noe annet enn å ordne opp. Prioritering er viktig; hva skal en ta inn først, hva skal en skifte først. Det er viktig med god kontakt med togleder, så en ikke sender på deg for mange tog på en gang.

- Togfremføring er interessant; å holde alle tog i rute er det vi har i bakhodet hele tiden. Samarbeidet er viktig, både med lokførere, konduktører og andre stasjoner.

Trives

Gullhav begynte i skiftetjenesten, på Oslo Ø i -77 så fulgte Vinstra, Hjerkinn og Lillehammer. Med kone og barn på Dombås så han at eneste mulighet for å komme hjem var å søke jernbaneskolen og bli fullmektig. Etter aspiranttid på Geilo kom han som nyutdannet til Asker.

- Med 400 tog i døgnet var det nok å gjøre. Så ble det Otta før jeg kom til Dombås i -98.

- Jeg trivdes godt med vogner og skifting ute. Nå som årene går, kan det være trivelig å være inne og se andre stampe i snø ute og rense veksler og slikt!

- På Dombås har jeg likt meg best. Det kunne likevel gjerne vært mer trafikk, flere tog og kunder. Kontakten med personalet setter jeg pris på, konduktører og lokførere, renhold og baneavdeling.På Dombås føler en at en er på jernbanen, sier Jan Gullhav og legger til at han håper å kunne være der i mange år.

Melding: *Jan Gullhav sender en melding til Dombås på signaltelegrafen. (Foto: Svein Graadal)*

Små-nytt

Etterlysning I

Er du medlem av «Jernbanemuseets Venner» og har ikke fått «Årbok Norsk Jernbanemuseum 2001»?

Vi har fått i retur en mengde årbøker. Dette er fordi vi ikke har korrekt, privat adresse. Hvis du er en av de som har betalt medlemskontingent for 2001 og ennå ikke har mottatt årboken, ber vi om at du tar kontakt med oss - slik at vi får din nåværende adresse og kan sende årboken på nytt.

Norsk Jernbanemuseum, tlf. intern 73 160 (ekst. 62 51 31 60) eller e-post: norsk.jernbanemuseum@jbv.no

Etterlysning II

Skriv en historie/artikkel til Norsk Jernbanemuseums årbok 2002.

Norsk Jernbanemuseum Venner publiserer sammen med Jernbanemuseets hvert år en årbok. Foruten årsrapporter fra museet og venneforeningen inneholder boken artikler/historier fra den norske jernbanen. Spennvidden går fra faglige artikler om materiell til selvopplevde historier fra mennesker i og rundt jernbanen.

Nå nærmer det seg tiden for produksjon av årbok 2002 - og vi ønsker med dette å «fri» til skrivelystne i Jernbaneverket. Vi håper du som leser dette, kan bidra med en artikkel, eller at du kan gi oss tips om andre skrivelystne personer vi kan kontakte.

Det er ingen garanti for at innsendte bidrag vil bli publisert i kommende årbok, men alle vil bli vurdert. Fristen for å levere inn tekst og bilder er 15. desember 2001. Ta kontakt hvis det er spørsmål.

Materiell sendes til: Norsk Jernbanemuseum, Pb. 491, 2304 Hamar eller e-post: mette.larsen@jbv.no.

JM i golf

Ubeskjeden: *Golfutvalgets leder, Odd Danielsen, stakk ubeskjedent av med seieren i JM i golf, mens Lisbeth Ellingsen vant på spinnesiden.*

Golfutvalgets leder, Odd Danielsen, JIL Drammen var ubeskjeden nok til å stikke av med seieren i årets Jernbanemesterskap i golf.

Mesterskapet på Elverum golfbane samlet i år 54 deltakere. Det er nesten en dobling siden starten i 1997.

Tross dårlige værforhold ble det vist mye bra golf. Favorittene var de heldigste med været. De som ikke gjorde det så bra, kunne skylde på vind og vær. Av de 34 herrespillerne var det 19 som klarte kutten og kvalifiserte seg til slagspill om JM tittelen på søndag. Best av alle var Arne Flaggstad, JIL Hamar med hele 42 stableford poeng.

Av de 7 i dameklassen var det tre som slapp gjennom nåløyet. Resten av spillerne spilte søndagen stableford spill om plassene etter slagspillerne. De 13 deltakerne i gjesteklassen spilte stableford begge dagene. Gjesteklassen besto stort sett av familiemedlemmer og tidligere NSB/ JBV-ansatte.

Årets JM brukte 80 slag, bare 8 under par. Dette er et meget godt resultat, selv under gode forhold. Nærmest fulgte fjorårsmesteren, Ståle Mikkelsen, JIL Drammen med 85 slag, og på 3. plass kom Tore Jensen, JIL Hamar med 87 slag. I dameklassen var det Lisbeth Ellingsen, JIL Drammen med 116 slag som triumferte. Nr 2 ble Ann- Cathrine Handegård, JVIL Hønefoss med 127 slag og nr 3 Gunn Mathisen JIL Ski med 143 slag.

Jernbanens Musikkorps Oslo søker nye medlemmer

JMK Oslo har startet opp igjen etter sommerferien. Vi står foran mange spennende oppgaver og utfordringer det neste året og søker etter nye medlemmer. Har du spilt eller spiller et instrument, er du hjertelig velkommen til å ta kontakt.

Mer informasjon om JMK Oslo finner du på BaneNettet.

Er du interessert, kontakt vår leder Mette Norheim, tlf: 918 17 982, epost: leder@jmkoslo.zzn.com, eller kom innom en øvelse for å se hvordan vi har det.

God norsk fotoinnsats

Små-nytt

Nordmennene tok godt for seg av edelt metall i Nordisk Mesterskap i foto i Vågå.

Vågå har et meget godt og anerkjent fotomiljø. Mesterskapet startet med en runde fotografering i Vågåmo, før turen neste dag ble lagt til naturskjønne Ottadalen.

Etter middag fredag kveld var det fremvisning av diasbilder der jurymedlemmene kommenterte de forskjellige bilder som fikk diplom og premier.

Norge gjorde en meget god innsats. Foruten napp i vandrepokalen fikk vi følgende medaljer:
Gull: Robert Lund, IIA, Øyvind Bardalen, IIIA; Arvid Johansen, IIIB.
Bronse: Rune Fossum, IIA, Arne Kringsjaa, IIIA, Hans Jørgen Rasmussen, IIIB
Beste poengsum: Veikko Wallstrøm, Finland, 40 poeng
Beste bilde: Veikko Wallstrøm,Finland
Sverige hadde flest innsendte bilder med 355, mens Norge hadde 199.

***Gull:** Robert Lund fikk gull i Nordisk Mesterskap i foto for dette bildet.*

Australia satser på jernbanen

Australierne fullfører jernbane fra sør til nord for å styrke handelen med Asia og håper turister også hiver seg på toget.

Jernbanen fra ingensteds til ingensteds ble den kalt, men nå har den fått både mål og mening: Tog fra havnebyen Adelaide i Sør-Australia skal ikke lenger vende i hjertet av landet, der sporet stanset i 1911, men fortsette til Darwin lengst i nord.

Anleggsarbeidet kom i gang i sommer. Med 155000 tonn stål skal det bygges 1420 kilometer jernbane løpet av en knapp treårsperiode. I januar 2004 skal nord-sør-forbindelsen stå ferdig. Kostnadene er beregnet til vel 6,4 milliarder kroner, ifølge australsk presse. (Aftenposten)

NSB Gods & SJ Green Cargo

Den 26. september ble det skrevet under på en avtale der NSB Gods og det svenske godsselskapet SJ Green Cargo fra 1. januar 2002 går sammen om å etablere et felles selskap for kombinerte transporter.

NSB vil ha 55 prosent av aksjekapitalen; svenskene 45 prosent. Selskapet disponerer 16 terminaler i Sverige og 12 i Norge.

Sikkerhet utelatt fra ny godsterminal

Sikkerhet ble ikke nevnt med ett ord da politikerne i bystyret i Trondheim tidligere i høst vedtok planene for den nye godsterminalen på Leangen.

- Dette er urovekkende. Det sier direktør for samordningsstaben hos Fylkesmannen, Brit Skjelbred. Kommunen er ikke lovpålagt å lage en slik analyse, men Fylkesmannen er spesielt opptatt av sikkerheten til de mange beboerne på Leangen.

Da to godstog med nærmere 100 tonn propan kolliderte på Lillestrøm stasjon i fjor var Norge en time unna den største katastrofen i fredstid.

Undersøkelseskommisjonen som ble nedsatt etter ulykken konkluderte med at alle større byer her i landet bør gjennomføre en risiko- og sårbarhetsanalyse for tung og farlig transport.

Regiondirektør Morten Mørch i Jernbaneverket sier de ikke har noen planer om å lage en slik analyse dersom det ikke kommer et klart krav om det fra myndighetene.

(NRK Sør-Trøndelag)

SJ-sjef gikk i protest

Sjefen for passasjertranporten i SJ, Kjell Nilsson, gikk 17. september av i protest mot avslaget på å få kjøpe Euromaint tilbake for å få kontroll med vedlikeholdet av det svenske togmateriellet.

Bakgrunnen var de to X2000-avsporingene som hadde mye til felles med Signatur-havariet på Nelaug.

Det svenske jernbanetilsynet, Järnvägsinspektionen, kom som kjent i våres med en meget kritisk rapport om mangelfullt vedlikehold av X2000-togene.

Da SJ ble «bolagisert» i januar i år, ble SJs vedlikeholdsenhet skilt ut i et separat verkstedsselskap, Euromaint, som utfører vedlikeholds- og reparasjonsarbeid for alle SJ-selskaper.

Euromaint er nå til salgs, men SJ AB fikk ikke lov til å legge inn bud. Da gikk Kjell Nilsson som sier til «Göteborgsposten» at han ikke lenger kunne garantere for passasjerenes sikkerhet. Men han sier samtidig at han ikke vurderer det som farlig å reise med tog i Sverige. Sune Karlsson har midlertidig tatt over ledelsen av passasjertransporten ved SJ.

På 11. plass med redusert lag

Små-nytt

Norge ble nummer 11 av 16 lag i USIC-mesterskapet i innendørsfotball i Belgia.

Med ni spillere som nylig var blitt Nordiske Mestere, stilte Norge i det første USIC- mesterskapet i innendørsfotball.

Norge åpnet bra mot Italia og vant kampen 3-1. Følelsen av at vi skulle være et slaktoffer blant de store fotballgiganter ble nedtrykt av jubel.

Neste motstander var Tyskland som vant 2-1 i en kamp der Norge rotet seg bort. Bulgaria var et teknisk og pasningssikkert lag. Norge åpnet knallbra, men Bulgaria vant 3-2, og vi ble nummer tre i puljen.

I plasseringskampen mot Østerrike stod Myhre over på grunn av et vondt kne og var ute resten av mesterskapet. Norge tapte kampen med 2-1. Deretter stod Hellas for tur. Norge spilte mot alle odds faktisk bra og vant 3-1.

England var neste. Norge åpnet bra og ledet både 3-1 og 4-2. Dessverre kom to baklengsmål altfor billig, og England fikk blod på tann. Norge tapte til slutt 6-4.

Norge hadde spilt seks kamper, vunnet to og tapt fire. Målforskjellen ble på 14-15. Alle kampene telte for sluttplasseringen, og dermed endte Norge gledelig på en 11.plass.

Det amputerte norske laget: *Foran fra venstre: Geir Skarstein (JPS Bergen), Roger Venner (JIL Hamar), Gjermund Bøhn (JIL Kristiansand) og Jon Inge Myhre (JIL Trondheim) Bakerst fra venstre: Morten Westin (BRØBIL), Stian Kvalvågnes (JIL Lillestrøm), Jarle Skjelde (JPS Bergen), Tor Arne Fossum (Flytoget) og Morten Mattson (Flytoget)*

Minst 100 skadd i tysk togkollisjon

Minst 100 passasjerer ble skadd, 20 av dem alvorlig, da to tog kolliderte front mot front nær byen Lindau ved Bodensee i Tyskland.

De fleste av passasjerene skal ha vært skolebarn og pendlere på vei til jobben, ifølge politiet.

Kollisjonen skjedde mellom Lindau og byen Friedrichshafen, og barna var på vei til skolen da ulykken skjedde. Begge togene skal ha vært fulle av passasjerer.

Ifølge talsmenn for den tyske jernbanen skal togene ha hatt moderat fart da de kolliderte. Togene ble stående på skinnene etter sammenstøtet, men ble likevel skadet så mye at redningsarbeiderne hadde problemer med å få løs skadde fra vrakrestene.

Ifølge BBCs reporter på stedet mente politiet at ulykken kan ha skjedd fordi en av togførerne trolig har kjørt på rødt lys. (VG Nett)

Suksess for «Nordic Rail»

Den 4. jernbanemesse i Jönköping under navnet «Nordic Rail» i begynnelsen av oktober var ifølge nettstedet x-rail en suksess. Jernbaneverket har vært med hver gang.

Forum for Nordisk Jernbane Samarbeid (NJS) viet også i år en stor del av høstutgaven av sitt blad «Nordisk Järnbane Tidskrift» til messen.

EU-kommisjonen var representert i tillegg til nordiske jernbaneforvaltninger, jernbaneoperatører og jernbaneindustrien.

Kutter gods på Vestfoldbanen

Fra årsskiftet er det slutt. NSB Gods vil ikke lenger kjøre vognlasttogene på Vestfoldbanen, og legger ned betjeningspunktene i Larvik og på Borgestad.

Det er også meget tvilsomt om det blir noe av containertogene ut fra Larvik. Det er Rockwool som vil bli hardest rammet av dette. Bedriften har på årsbasis rundt 1500 vognlaster.

NSB Gods har lagt opp til et helt nytt driftsopplegg. I et kundebrev fra NSB Gods heter det blant annet at gjennomgangen av regiontogene viser at de isolert sett ikke er lønnsomme. Regiontogene må ses i sammenheng med øvrig driftsopplegg, heter det. Hittil i år har NSB Gods tapt 42 millioner kroner, viser notater internt i NSB Gods.

Små-nytt

JM Bridge 2001

Marienborg BIL innbyr til JM for par

Turneringen spilles på bridgehuset i Trondheim 3.-4.11.01
Startkontingent: kr. 300,- per par
Spillestart: lørdag 3/11 kl. 11.00 og søndag 4/11 kl. 10.00
Påmelding: Til John Våge, tjenestetlf. 72742, mobil 916 72742, E-mail john.vage@jbv.no. innen 29/10. Startkontingent sendes Marienborg BIL, bankgiro 8230 6510 653, mrk. JM Par.
Overnatting: Kan bestilles gjennom Leif Nygård, tjenestetlf. 72855, mobil 916 7285 eller E-mail leif.nygard@jbv.no. Priser på hotell i sentrum, i umiddelbar nærhet av Bridgehuset, fra kr. 741,- for dobbeltrom inkl. frokost.

Mesterskapet er også kvalifisering for FISAIC som i år 2002 arrangeres i Ungarn.

Fjerdeplass i orienterings-NM

På tross av et noe amputert lag ble BRØBIL nummer fire i NM i bedriftsorientering.

Vi var tre BRØBILere som hadde tenkt oss til Granåsen i Trondheim for å utfordre trønderne i NM i orientering for bedriftsløpere. Ved avgang Oslo S var vi kun to igjen, Tore Fagervold og Steinar Myrabø.

Trønderne var harde å ta; terrengtypen var ukjent, og det ble jo litt bomming på oss på lørdagens individuelle løp. Men vi havnet jo sånn midt på treet på resultatlista.

Det er litt ugreit å løpe 3 x 3 kilometer stafett med bare to løpere, men da vi hadde sykefrafall, fikset arrangøren oss en god løper fra Garnisonen, slik at vi fikk et godkjent lag.

Strategien var å løpe sikkert, og vi krabbet oppover resultatlista etter hvert som de andre lagene bommet. Det ble stor dramatikk da Myrabø kom inn på stadionen i Granåsen like bak laget som lå an til å ta siste medaljeplass. På tross av en kjempespurt av Steinar manglet laget to små sekunder i mål, og bronsen glapp. (Tore Fagervold)

BK Tåg beholder Småland og Halland

Konkurransen på sporet holder seg i Sverige. Nylig har BK Tåg vunnet anbudskonkurransen om den regionale passasjertrafikken i lånene Småland og Halland.

Det innebærer at BK Tåg får beholde denne trafikken i ytterligere fem år fra juni 2002. Avtalen sikrer BK Tåg en godtgjøring på 800 millioner svenske kroner i løpet av perioden.

Hederlig norsk bowlinginnsats

Norske deltakere i det første USIC-mesterskapet i bowling gjorde en hederlig innsats.

Spillere fra 12 nasjoner deltok i mesterskapet som gikk av stabelen i København. Det ble konkurrert individuelt både på herre- og damesiden i tillegg til konkurranse om beste nasjon.

Herrene startet med 6 serier, europeisk spillestil. Norge lå langt fremme etter 5 serier, men datt noe ned på den siste. Espen Kleven var vår beste mann med totalt 1185 poeng. Damene startet rett etterpå, og Ann Berit Asmyhr fikk totalt 788 poeng.

Lørdag var andre spilledag, og det skulle spilles i amerikansk spillestil. Vidar Barkald ble vår beste med totalt 1228 p.

Ann Berit Asmyhr fikk totalt 829. Norge klarte å bedre antall poeng fra første runde, og samtlige var fornøyd.

Norge endte til slutt på 11. plass totalt, foran Russland som også hadde en spiller for lite. Individuelt gjorde Vidar Barkald JIL Grorud det meget bra og fikk totalt 6. plass. Det var kun 93 poeng opp til førsteplassen. Deretter fulgte Espen Kleven, JIL Lillestrøm, på 13. plass, Ketil Trøan, Marienborg BIL, på 20. plass og Leiv Helge Olsen, JIL Hamar på 40. plass. Ann Berit Asmyhr, JBIL Lodalen, havnet på 19. plass.

Spennende vinter- og vårtilbud fra NJT Reiser!

Langtidsopphold (minimum tre uker) med 20% rabatt på Den Franske Riviera i tiden fram til den 9. mars 2002!

Priseksempel: Tre ukers opphold i to roms leilighet med plass til fire personer i januar måned. Kr. 5.578,- inkl. rabatt.

Med Hurtigruten på «Verdens vakreste sjøreise» !

NJT har sikret seg 40 plasser på M/S «Nordkapp» på strekningen fra Trondheim den 20. april 2002 til Kirkenes som er tilbake i Trondheim den 28. april 2002.
Pris pr. person i dobbeltlugar kr. 9.789,- som inkluderer 5% NJT rabatt.
For medlemmer som har fylt 67 år blir prisen redusert til Kr. 8.478,- inkl. 5% NJT rabatt.
I begge tilfeller inkluderer beløpet plass i dobbeltlugarog alle måltider om bord, men utflukter kommer i tillegg.

Passer ikke denne dagen så gir NJT også 5% rabatt på rundreiseprisen andre dager.

NJT Reiser
Postboks 286 Sentrum, 0103 Oslo.
Telefon: 23 15 15 73 - telefax: 23 15 26 55.
Kontortid: mandag t.o.m. torsdag kl. 10.00 - 13.00.

KJØREVEIEN

INTERNBLAD FOR JERNBANEVERKET

ANSVARLIG REDAKTØR:
Svein Horrisland

REDAKTØR:
Svein Erik Bakken

REDAKSJON:
Olav Nordli, 55931
Sindre Ånonsen, 75707
Ellen Svendsvoll ,57242
Eva K. Ulland, 75509
Njål Svingheim,55437
Øystein Grue, 55933
Stig Herjuaune, 72575

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

UTGITT AV:
Jernbaneverket, Stortorvet 7
Opplag: 4.600

Layout: Medieforum, Oslo
Trykk: Gan Grafisk, Oslo
Distribusjon: Bedriftssupport, linje 51062

INFORMASJON I JERNBANEVERKET:
HOVEDKONTORET
Etatsdirektør Svein Horrisland
(22 4)5 51 55

Region Øst
Kjell Bakken (22 4)5 75 73

Region Nord
Tine Kommisar (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 33

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

Jernbaneverket

Informasjon om informasjon
Fra Biblioteket

Standarder - norske og internasjonale

Standarder brukes i stor utstrekning i Jernbaneverket. Det gjelder både ved utarbeidelse av vårt interne styringssystem og regelverk, i kontrakter og tekniske kravspesifikasjoner.

Hva er en standard?

Det et dokument som gir felles retningslinjer for hvilke krav som skal settes til et produkt (varer og tjenester) eller en arbeidsprosess. En standard inneholder hensiktsmessige spesifikasjoner, fremgangsmåter og terminologi.

Norske standardiserings-organisasjoner

Norges standardiseringsforbund (NSF)
Norges byggstandardiseringsråd (NBR)
Norsk allmennstandardisering (NAS)
Norsk teknologisenter (NTS)
Norsk elektroteknisk komité (NEK)
Post- og teletilsynet (PT)

Hvordan finne standarder?

Norske standarder:
NSF har en database der man kan søke på tittel, emne og standardnummer.
Norske elektrotekniske normer kjøpes hos NEK
NEK har ikke en database, kun en oversikt i pdf-format.

Internasjonale standarder:
Biblioteket har en database for verifisering av standarder og fulltekstdatabaser som inneholder EN-standarder.

Bruk Bibliotekets standardlenker når du trenger en standard

Standards InfoWeb Search fra ILI er en standarddatabase som dekker standarder som NS, EN, ISO, DIN osv.

Basen inneholder sammendrag, viser siste oppdatering, opplyser om likelydende standarder i andre land m.m. Abonnementet vårt omfatter søk, bestillingsfunksjon og en overvåkingsmulighet som varsler om nye og reviderte standarder.
Lenke til databasen samt brukernavn og passord finner du på Bibliotekets sider på BaneNettet.

Der ligger også direkte lenker til oversikter over Railway applications (jernbanerelaterte standarder).

På BaneNettet finner du videre lenker til norske og internasjonale standardnettsteder.

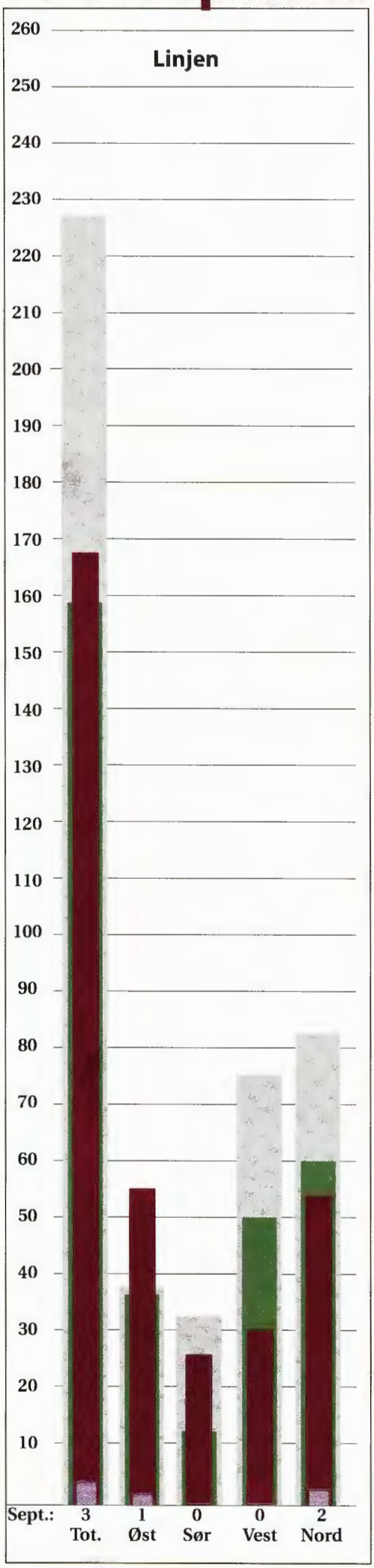
Biblioteket skaffer alle typer standarder

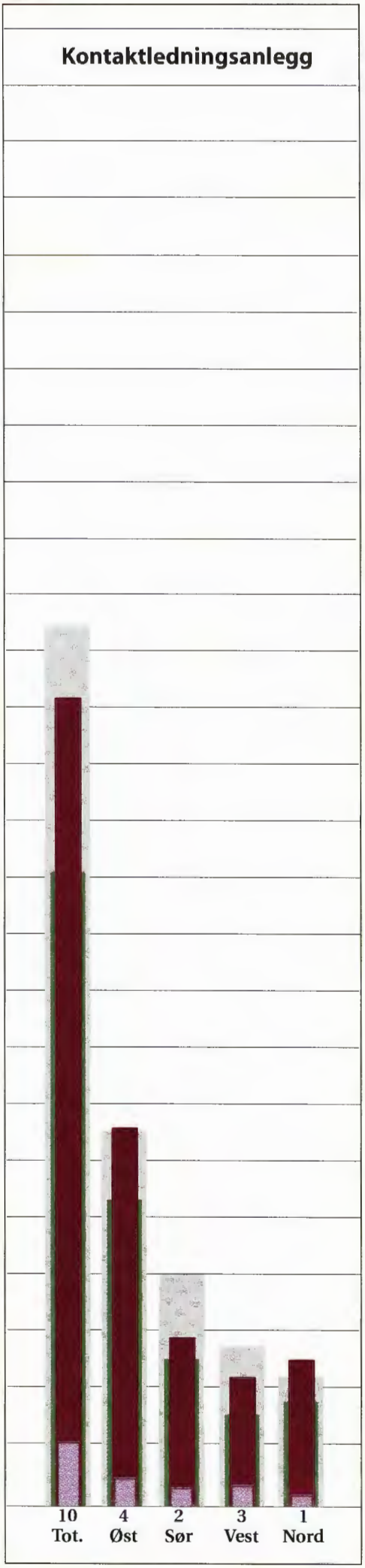
Hvis du ønsker EN-standarder innen det elektrotekniske området eller telestandarder kan du kontakte Biblioteket. Vi søker i våre fulltekstdatabaser og sender deg standarder fra ETSI, ITU og CENELEC som pdf-filer.

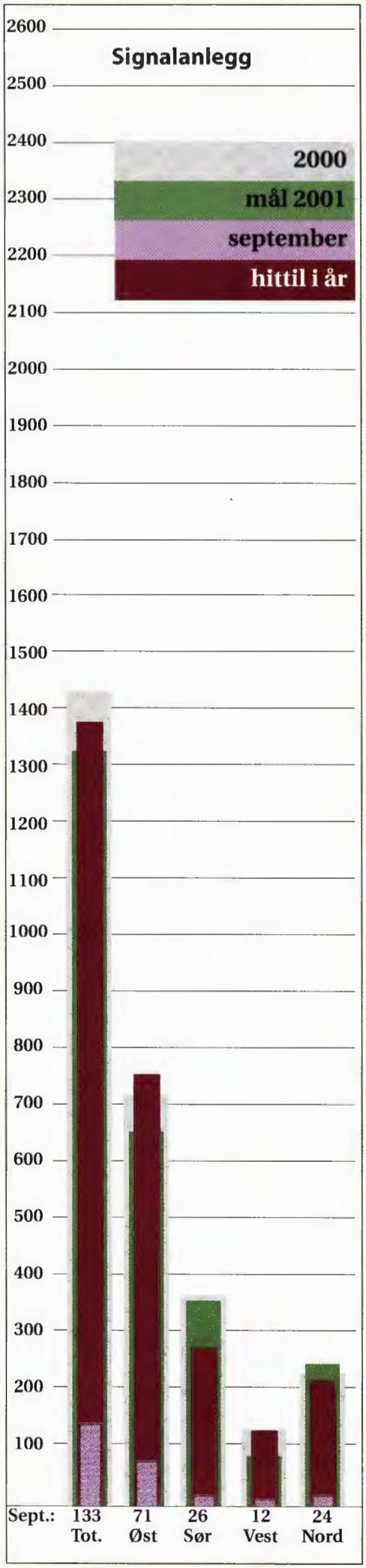
Norsk standard får du låne på Biblioteket. Nye standarder som Biblioteket ikke har, kjøpes elektronisk fra NSF og du kan få den i løpet av kort tid.

Andre standarder som NEK, ISO osv. må bestilles med noen dagers leveringstid. Disse må den enkelte avdeling/-seksjon i utgangspunktet selv betale for. Kontakt Biblioteket så kan vi bestille på raskest mulig måte.

Feil i september







KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket
nr 9 oktober 2001

Forbedret pukksuger gir kortere anleggstid

Fordeler masse: Gjennom den nye fordeleren bak på pukksugeren kan masse legges ut akkurat der produksjonsfolkene ønsker det. - En forbedring, sier Svein Bratsberg (t.v.). Til høyre Gisle Hauk. (Foto: Sindre Ånonsen)

En forbedret pukksuger skal bidra til at flere typer sporarbeider kan utføres raskere enn tidligere. - Vi er optimistiske med tanke på fremtidig bruk av dette utstyret, sier linjeleder Svein Bratsberg i BaneProduksjon Sør.

SINDRE ÅNONSEN

Pukksugeren RAILVAC-16000 har i flere år vært et effektivt verktøy for å fjerne pukk og masse uten at skinner og sviller trenger flyttes. Gjennom montering av en trommel og fordeler bakerst er arbeidsprosessen forenklet ytterligere.

Lavere kostnader

- Fordelen er at vi nå kan suge opp pukk og masse og legge denne ut igjen akkurat der vi vil mens arbeidet pågår. Dette reduserer anleggstiden, sier Bratsberg.

- *Betyr dette også at prisen på arbeidet går ned?*

- Selve anleggskostnadene kommer nok til å være de samme, men forvaltningen trenger ikke kjøpe ut like mange tog som i dag. Dermed bør totalkostnadene bli mindre. Dessuten er det jo ut ifra et trafikkperspektiv viktig at anleggstiden blir så kort som mulig, svarer Bratsberg.

Han viser til et arbeid som ble gjennomført i Larvik i fjor. Da ble det lagt nye kabler gjennom tunnelen like øst for Larvik stasjon.

- Et godt eksempel på et arbeid vi kunne gjort enda raskere om vi hadde hatt tilgang på dette utstyret, sier Bratsberg.

Gode erfaringer

Railvac'en har en prislapp på mellom seks og åtte millioner kroner, hvilket medfører at BaneProduksjon ikke har råd til å sitte på dette utstyret selv.

- Nei, vi er helt avhengige av eksterne aktører, sier Bratsberg.

Utstyret leies inn fra Miljø og Veiservice AS i Skien. Daglig leder Gisle Hauk forteller at videreutviklingen av pukksugeren tok utgangspunkt i ønsker og behov fra BaneProduksjon uten at arbeidet har hatt status av å være et formelt samarbeidsprosjekt.

Markedet for denne type utstyr i Norge går opp og ned med behovet for arbeid i sporet og hvor mye penger forvaltningen har å rutte med. Derfor tar firmaet også oppdrag i utlandet. Pukksugeren har blant annet vært brukt i Danmark der en av arbeidsoppgavene var å senke spor i København.

- Det er heller ingenting i veien for at vi kan ta jobber i Sverige eller Tyskland, sier Hauk, men understreker at det er Norge de konsentrerer seg om.

Massive krefter

Pukksugeren kan suge 24 kubikk ballast i løpet av en time, men er samtidig svært skånsom mot kabler som ellers er utsatt i forbindelse med arbeid i sporet.

- Akkurat det er en kjempefordel, sier Bratsberg og viser til konsekvensene for trafikken ved kabelbrudd eller skade.

Miljøvennlig skal utstyret også være. Innebygde filter sikrer støvfritt arbeidsforhold.

Fra august av vil også en trådløs fjernstyring være på plass.

- Maskinen er også driftssikker. Vi har ennå ikke opplevd problemer under en anleggsperiode, sier Gisle Hauk.