KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket

Nr. 9 - 2002

FARVEL til jernbaneløfter

Regjeringens og Stortingets manglende oppfølging av løftene til jernbanen er et farvel til Nasjonal transportplan, skriver jernbanedirektør Steinar Killi i Kjøreveiens leder. Flere store jernbaneprosjekter blir ikke fulgt opp gjennom bevilgninger, men finansiering ved hjelp av offentlig-privat samarbeid kan være redningsplanken.

Side 2 og 26-27

Signaler

Farvel NTP

Så skjedde det vi fryktet. Regjeringen la fram et statsbudsjett der investeringene til jernbaneformål omtrent ligger på fjorårets nivå. Hvis dette budsjettet går gjennom i Stortinget, vil vi etter de to første årene av planperioden ha et etterslep i forhold til forventningene i Nasjonal transportplan (NTP) på vel 1,1 milliarder kroner. Det blir betydelig mindre jernbane av sånt.

Samferdselsministeren skal likevel ha ros for et budsjett der bevilgningene til drift og vedlikehold er opprettholdt på det nivået Jernbaneverket har bedt om. Og totalt sett er det en vekst i budsjettet i forhold til fjoråret.

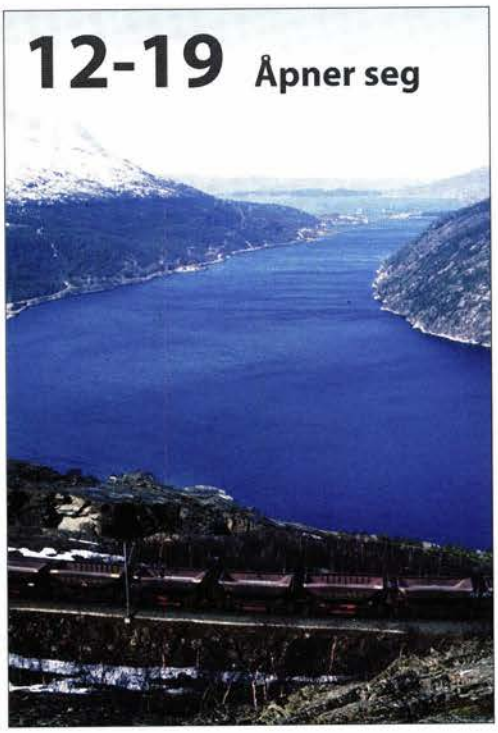
Når vi likevel har gitt kritiske kommentarer, skyldes det nettopp forholdet til NTP. Det er umulig for en etat å være troverdig i forhold til omgivelser, egne ansatte og alle som ønsker et bedre jernbanetilbud, når gapet mellom plan og realiteter blir så stort som nå, og særlig når planen er forankret i omfattende administrative og politiske prosesser lokalt og sentralt. Derfor har vi nå startet arbeidet med en revisjon av Jernbaneverkets handlingsprogram til NTP.

I revisjonen vil vi ta utgangspunkt i at dagens investeringsnivå videreføres i hele NTP-perioden. Det er det eneste realistiske. Så får det på en bedre måte framgå hva vi kan vente å oppnå i de nærmeste årene. Det reviderte handlingsprogrammet vil bli lagt ut til offentlig høring i november, og alle berørte får da en god mulighet til å studere realitetene i jernbanepolitikken.

Realitetene er at vi framover vil ha ett stort investeringsprosjekt på arbeidslista vår. Det er dobbeltsporet Skøyen-Asker. Resten av prosjektporteføljen har en høyst usikker framtid.

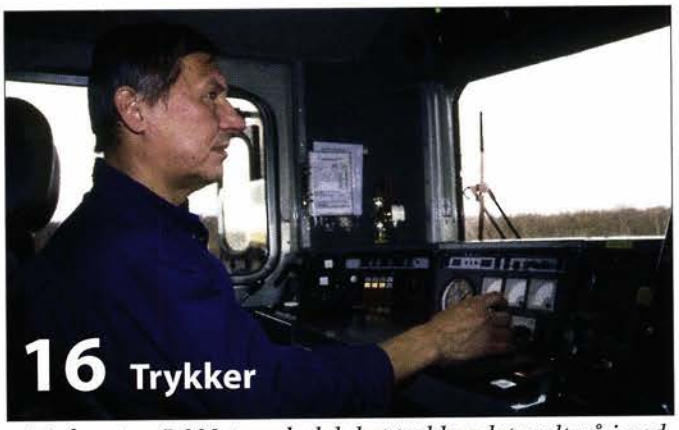
Så får vi kanskje heller glede oss ekstra over de banene vi har, og som uansett er sikret. Ofotbanen er en slik bane, som stadig viser et økende potensial. I disse dager er det ett hundre år siden banen ble fullført mellom Narvik og riksgrensen og dannet hele grunnlaget for utviklingen av Narvik som by.

Det skal vi i alle fall feire, og vi får håpe at det etterhvert dukker opp like framsynte politikere som de vi hadde på slutten av 1800-tallet.



12-19 Åpner seg

Den internasjonale jernbaneunionen UIC satser stort på at Ofotbanen skal bli en sentral nerve i en ny transportkorridor mellom Sentral-Asia og Nord-Amerika. Gods og togturister fra fjern og nær kan bli redningen for Narvik i et nytt århundre.

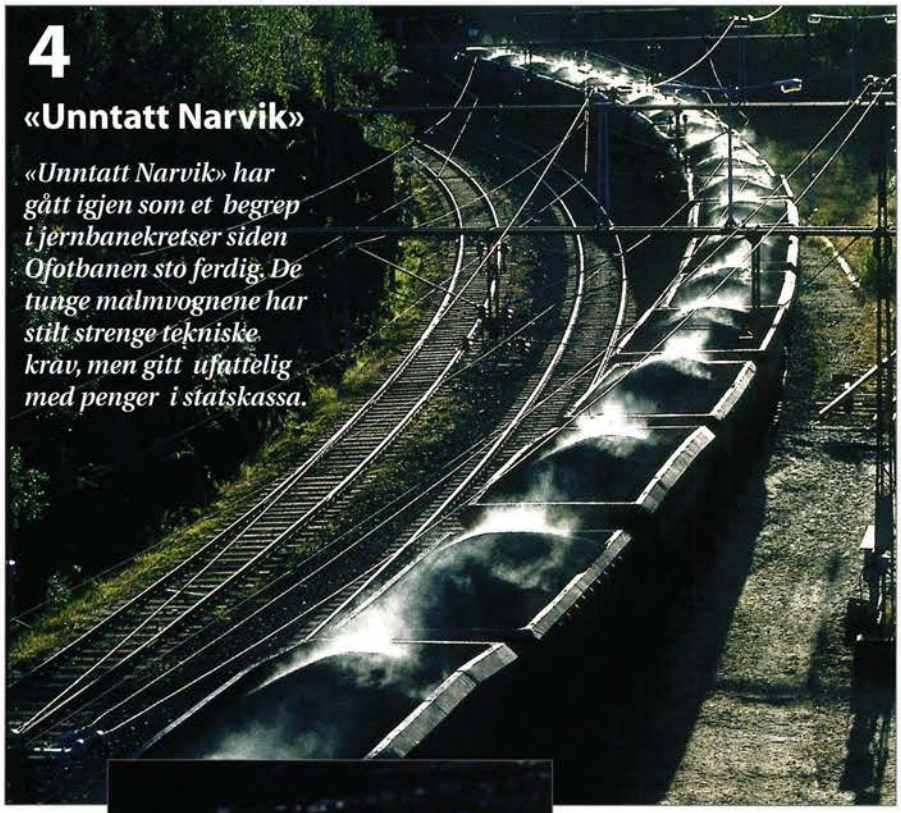


16 Trykker

- Med nesten 5.000 tonn bak loket trykker det godt på i nedstigningen fra riksgrensen til Narvik, konstaterer lokfører Göran Kemik.

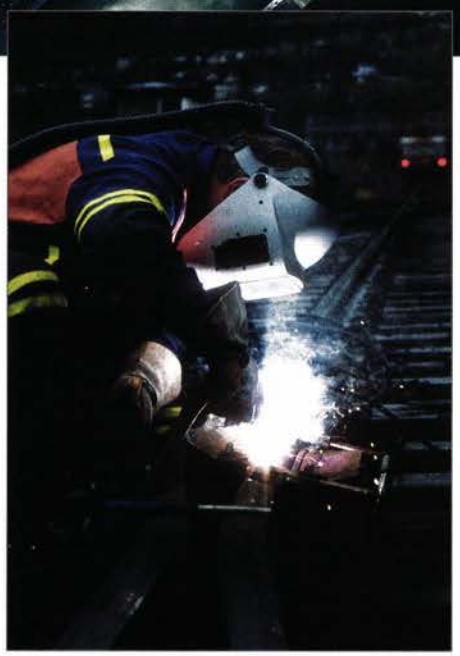
KJØREVEIEN 9-2002

Fra jernmalm til jernbane 4
Ofotens rallarer viste vei 6
Må fornye seg for en milliard 8
Ser lyset etter tøff nedtur 10
Gal idé - Narviks framtid? 12
Uhyre viktig for Sverige 14
Pådriverne i øst 15
Høsteventyr med tog 9910 16
Diamanten kan foredles 18
Stor tro på turisme 19
Nettsatsing og konferanse i sør 25
Bom for offensiv jernbanesatsing 26
Jevnt løp mellom to modeller 28
- Norman mener alvor 29
Kritisk uten AS 30
Anbefaler at BanePartner blir AS 31
Full konkurranse om GSM-R
Fra pukken til forvaltning 32
Mitt Jernbanebilde 33
Møte med: - Vi er veiledere - ikke politi 34
Limet: De har venner over hele verden 36
SmåNytt 38
Info om info 42
Feil i september 43
Harry-sporet: I det gode selskapsliv 44



4
«Unntatt Narvik»

«Unntatt Narvik» har gått igjen som et begrep i jernbanekretser siden Ofotbanen sto ferdig. De tunge malmvognene har stilt strenge tekniske krav, men gitt ufattelig med penger i statskassa.

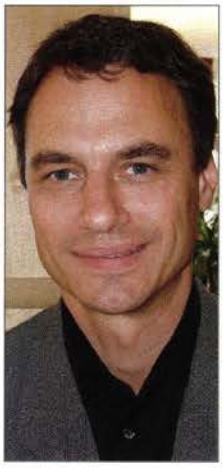


8
Fornyes

Ofotbanen er bygd for en annen tid med helt andre krav enn i dag. Banen må fornyes for en milliard kroner, og arbeidet er godt i gang.

28
Klar

Arbeids- og administrasjonsminister Viktor D. Norman vil at Jernbaneverket skal effektivisere administrasjonen, konkurranseutsette mer og sette brukerne i sentrum.



34
Åpen

Den nye direktøren i Statens Jernbanetilsyn, Erik Ø. Johnsen, er åpen for samarbeid og sier: - Det skal ikke være vår oppgave å ta den enkelte med buksa nede.

KJØREVEIEN

INTERNBLAD FOR JERNBANEVERKET

ANSVARLIG REDAKTØR:
Svein Horrisland

REDAKTØR:
Svein Erik Bakken

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: 4.750

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

Redaksjonen avsluttet 28. oktober.

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

Informasjonsdirektør
Jan Erik Kregnes
Tlf 22 45 54 21

Region Øst
Kjell Bakken (22 4)5 75 73

Region Nord
Dag Svinsås (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

Jernbaneverket

Fra jernmalm til jernbane

I mer enn hundre år var de enorme jernbergene i Rypefjellet (Kiirunavaara) og Laksefjellet (Luossavaara) kjent uten at en kunne gjøre noe med rikdommen. Langt fra Bottenviken og norskekysten som malmen befant seg, og med reinsdyr som eneste mulige trekkraft, var det bare å la jernmalmen ligge i fred.

REIDAR SKAUG HØYMORK

Det første forslaget om å bygge en jernbane – og da til Bottenviken – dukket opp i 1834. Men det ble som kjent i motsatt retning - mot den isfrie Ofotfjorden - at det meste av malmen skulle ta veien. Før dette skjedde, skulle det gå nærmere sytti nye år. Og det ble Ofotbanen som åpnet verden for jernmalm som en svensk eksportartikkel av dimensjoner.

Britisk første-etappe

Forslaget fra 1834 som gikk ut på en jernbane fra Malmberget i Gällivare til Bottenviken, fikk ingen umiddelbar effekt. Etter at Hovedbanen mellom Christiania og Eidsvoll ble åpnet i 1854, fikk imidlertid ønsket om en jernbane for transport av malm gjennom den svenske Lappmarken stadig sterkere trykk. Og de nye jernbaneplanene hadde åpning i begge retninger. Problemet med transport østover var og ble isen i Bottenviken. Dessuten var avstanden til havet langt kortere gjennom Norge.

Første gang et tilløp til den egentlige Ofotbanen omtales konkret i Norge, er i innstillingen fra den kongelige jernbanekommisjonen av 1875. To år senere var den legendariske jernbanedirektør, Carl Abraham Pihl, med på et stort norsk-svensk jernbanemøte i Luleå. Det eneste konkrete som kom ut av møtet, var imidlertid lokaliseringen av norsk endepunkt ved Ofotfjorden.

Først engelsk

Handelsmannen Anton Mosling fra gården Fagernes var også med på Luleåmøtet. Det var han som formidlet kontakt med britisk kapital og gründerånd, og nok en gang rykket britene inn i norsk jernbanebygging – men ikke problemfritt.

Det forelå nå planer og søknader om jernbanekonsesjoner helt fram til Haparanda ved den finske grensen, og over finnene hersket det russiske tsarriket. Konsesjonsspørsmålet satt følgelig langt inne hos de svenske myndighetene.

I 1882 innvilget likevel den svenske regjeringen konsesjon fra riksgrensen til Vassijaure, og i juni 1883 sa det norske Stortinget ja til banen på norsk side. Banen lå åpen for «The Swedish and Norwegian Railway Co Ltd», som det britiske entreprenørselskapet het fra 1885 da det innledet første fireårsetappe i byggingen av verdens nordligste jernbane.

Rallarene kommer

Narvikgården var utgangspunktet for banen på norsk side, men i 1886 fikk den vestlige endestasjonen navnet Victoriahavn oppkalt etter den svenske kronprinsesse Victoria og den britiske dronningen.

Det var imidlertid alt annet enn adelige som rykket inn i Victoriahavn og innover langs Rombakfjorden og opp mot Norddalen. Svenske, finske og norske rallarer fra anlegg lenger sør fant seg arbeid og holdt hus i primitive, kalde og trekkfulle anleggsbrakker. Det var et hardt liv på mer enn en måte, og det vesle samfunnet inne i pollen av Ofotfjorden ble helt forandret. Fyll, bråk og lovløshet var følgesvenner til den virksomhet som anleggsdriften førte med seg.

Anleggsarbeidet foregikk parallelt på norsk og svensk side. I 1887 var det en sammenhengende – om enn ikke fullført – bane fra Gällivare til Luleå på svensk side, og den første malmen kunne fraktes til Bottenviken med tog.

Kassen tom

Men så slo en bølge av proteksjonisme inn i svensk næringslivspolitikk for fullt. Utsiktene til å bli pålagt utførselstoll på malmen ødela utviklingsmulighetene for britene fullstendig. I 1889 var kassen tom, og ved Ofotbanen på norsk side var det ikke en gang penger til lønn for arbeiderne.

I frykt for uroligheter ble dynamitt, krutt og brennevin tatt i forvaring, men alt forløp rolig. Rallarene som kom til Victoriahavn og de andre anleggsplassene, ble sendt hjem på statens regning, og først ett år senere fikk de den lønnen de hadde krav på. Av banen var om lag de 20 første av de 42 kilometerne til riksgrensen planert, men det var langt fram til noe tog på norsk side.

Norsk andre-etappe

Det skulle gå sju år før arbeidet på Ofotbanen og Malmbanan kom i gang igjen. I denne lange pausen ble det både på svensk og norsk side avklart at begge baner skulle drives som *statsbaner*.

Det var imidlertid andre forhold enn eierskapsformen som skapte strid om denne nye mellomriksbanen. Vi nærmer oss unionsstriden og unionsoppløsningen i 1905, og som vi kanskje husker fra historiebøkene, var det ikke gitt at unionsbrødrene ville skilles i fred. Bjørnstjerne Bjørnson skapte furore gjennom i russiske aviser å skildre Sverige som en aggressor med krigsplaner mot Norge.

Freden og fornuften seiret, og i 1898 gjorde både Riksdagen og Stortinget vedtak om videreføring av de to banene. Ofotbanen skulle etter kontrakten med gruveselskapet åpnes for alminnelig drift i begynnelsen av 1903. Det innebar at de første malmtransportene måtte kunne skje vinteren 1902.

Sprit og sex

Andre-etappens rallarer hadde det bedre enn åttiårenes. Kravene til arbeidsmiljø var høynet; i 1895 ble forløperen til Norsk Arbeidsmannsforbund, organisasjon for anleggsarbeidere i vei og jernbane, grunnlagt.

Arbeidet var likevel fortsatt slitsomt. De nye, elektriske boremaskinene stod like ofte som de gikk, og til tross for omfattende utbedringsarbeider gikk brakke-

Offisiell åpning: *14. juli 1903 foretok Kong Oscar II den offisielle åpningen av Ofotbanen.*

(Foto: Norsk Jernbanemuseum)

ne fortsatt under navn som «lufthotell» og «fryserier». Rombaksbotn var det mest beryktede stedet for omsetning av sprit og sex blant rallarene, og tyverier florerte.

I 1902 fikk det nye jernbanestedet ved Ofotfjorden bystatus under navnet Narvik. Den 25. september samme år møttes de to anleggsbanene på riksgrensen, og tre uker senere, den 15. november, ble skinnene offisielt knyttet sammen. Året etter foretok kong Oscar 2. den høytidelige åpningen av hele Malmbanan på svensk side og Ofotbanen på norsk.

En spesiell bane i 100 år

I 100 år har Ofotbanen vært spesiell i norsk jernbanehistorie. «Unntatt Narvik» (jernbanedistrikt) har gått igjen som begrep i jernbanestatistikken siden banen var ferdig. De fleste nyheter i jernbaneteknologien har vært prøvet ved Ofotbanen først. De tunge malmvognene har stilt strengere krav til banelegemet, skinnevekter og svillekvalitet enn det som har vært det normale ved andre baner. Malmlokene har skilt seg ut fra all annen trekkraft helt fra starten av, og allerede i 1923 ble dampdriften ved Ofotbanen erstattet av elektrisitet som energi til lokomotivene. SJ ble ferdig med fjernstyring (CTC) på strekningen Kiruna–Vassijaure i 1959. Den svenske utbyggingen gjorde at CTC måtte komme også på norsk side - både av sikkerhetsmessige og driftstekniske årsaker. Den norske Ofotbanen var ferdig utbygd med CTC i 1963. Siden kom automatisk togstopp (ATS) og automatisk togkontroll (ATC) på samme måte og beredte grunnen for énbemanning av malmtog som forløper for énbemanning av godstog generelt.

Årsakene til banens pionerstatus er flere. For det første var og er Ofotbanen kort og håndterlig. For det andre gav malmtrafikken denne banen en driftsøkonomi som lå svært godt til rette for utviklingstiltak. For det tredje møtte NSB her den svenske inspirasjon og utfordring fra SJ konkret og direkte.

Fra «melkeku» til ARE

Allerede i 1947-48 var samlet vekt av malmen på Ofotbanen større enn vekten av all annen godstrafikk i Norge til sammen. Men når den korte transportavstanden fra riksgrensen på Bjørnfjell og ned til Narvik på bare 42 kilometer trekkes inn og størrelsen på transportarbeidet sammenliknes, blir forholdet et helt annet. Malmtrafikken stod likevel for nesten 30 prosent av godsarbeidet i 1959-60.

I dag driver LKAB malmtransporten i egen regi, og den påståtte «melkingen» av selskapet er definitivt historie. Men banen lever videre.

Som kjent er Ofotbanen start- og sluttetappen på en lang jernbanekorridor mot Europa via det svenske jernbanenettet med konkurransedyktige transporttider for gods. På persontrafikksiden har den meget spektakulære traseen fra fjellet ned mot Rombakken et stort potensial mot turistmarkedet. Ofotbanen er slett ikke den hundreåring som ligger verst an av norske jernbanestrekninger.

hoeymork@online.no

Ofotens rallarer viste vei

NARVIK (Kjøreveien): **Johnny Mobakken (49) er stolt over å ha rallarblod i årene, og det har han grunn til: De som bygde fjelltunneler langt inne i ødemarka, gjorde i norsk sammenheng en banebrytende innsats.**

Stolt: *- Jeg er stolt over de 6000 arbeiderne som bygde Ofotbanen, sier Johnny Mobakken, som selv har 30 år bak seg «i pukken».* *(Foto: Tore Holtet).*

TORE HOLTET

Anleggsbransjen i Norge begynte med jernbaneanleggene, og det første store fjellanlegget var Ofotbanen. I den grad den norske rallarkulturen lever videre, vet alle innvidde at den stammer fra Ofotbanen.

Denne historiske roten har satt seg fast i fjellveggen, på et vis. Ett eksempel: Når 600-700 norske fjelleksperter samles til konferanse en gang i året, står Rombaksvisa fra anleggsbyen Rombaksbotn alltid på programmet.

«Verdens fjerde underverk»

- «Ofotbanen må være verdens fjerde underverk!» sa en utlending en gang. Jeg har sjøl jobbet på anlegg. Det samme gjorde faren min. Men jeg tar av meg hatten for de som bygde Ofotbanen med en høydeforskjell på 500 meter over en strekning på fire mil. Tenk at de i tillegg boret tunneler for hånd, sier Johnny Mobakken, som selv har vært ansatt på Ofotbanen i 25 år.

Mobakken er en av de få som har kunnet kalle seg overrallar. Han kunne nemlig smykke seg med denne tittelen i egenskap av å lede Den Stolte og Ærverdige Rallarklubben av Malmbyen Narvik. Oppslutningen om denne foreningen viser at Ofotens rallarer har satt spor etter seg i vide kretser. Foreningen har nemlig nærmere 3.000 medlemmer - fordelt over hele verden.

Taubaner og kraftverk

- Tenk deg hvilken logistikk de bygde opp ute i intet, sier ingeniørgeolog Brede Nermoen. Han er Jernbaneverkets prosjektansvarlig for 30 tonns-prosjektet på Ofotbanen. Selv har han lang erfaring fra flere norske fjellanlegg, men også han er imponert over den teknologien som ble tatt i bruk for å bygge datidens jernbanetunneler.

- Rombaksbotn ble jo en full by. Forsyningene ble organisert over flere taubaner som ble drevet av et eget kraftverk. Siden har Norge satt verdensrekord i tunnelbygging, men det var her det begynte.

Stolt av rallarer

- Jeg er meget stolt over Ofotbanen, og først og fremst over de 6000 arbeiderne

som bygde den. Det kommer folk fra hele verden for å se hvordan det har vært mulig å bygge en bane som gjennom 100 år har tålt transport av mer enn en milliard tonn malm nedover fjellsida, sier Mobakken.

- Hvor hentet de all kunnskapen fra?

- Fra anlegg sørfra, opplyser Nermoen. - Ofotbanen var tross alt en forlengelse av den svenske malmbanen, som delvis var bygd. Det er likevel ingen tvil om at både Norge og Sverige utviklet en anleggskultur som skiller seg positivt ut fra andre steder i verden. Basene kunne jobben sin. De organiserte sjølstendige og flinke fagfolk som fikk lov til å ta egne beslutninger. Dermed ble også resultatet det beste, sier prosjektsjef Brede Nermoen.

Jernspett da som nå

- Hvor havnet anleggsfolkene etter at Ofotbanen sto ferdig?

- Noen ble igjen, andre fulgte jernbaneanleggene oppover Nordlandsbanen. Kompetansen som disse menneskene tilegnet seg, ble ført videre fram til våre dager – først gjennom alle kraftutbyggingene etter krigen og dernest gjennom alle veitunnelene som ble bygd. Og nå bygger vi jernbanetunneler igjen, oppsummerer han.

- Er det noen teknikker som har overlevd de 100 årene etter at Ofotbanen ble bygd?

- Da som nå renses fjellet for hånd. Når vi skal kontrollere kvaliteten på fjellet, kakker vi ennå på fjellet med jernspett, forteller Nermoen.

Svarta Bjørn

En kvinneskikkelse «lever» ennå blant moderne rallarer: den legendariske rallarkokka Anne Rebekka Hofstad - med tilnavnet Svarta Bjørn – etterlot seg myter og historier som fortelles den dag i dag. Som eneste jente blant kåte svenske og norske mannfolk i et barskt brakkeliv disket hun visstnok opp med varierte retter, både i og utenfor grytene.

Med sin kvinnelige verdighet i behold ble hun en del av den stolte rallartradisjonen.

- Langt uti skal jeg være i slekt med Svarta Bjørn, røper Johnny Mobakken og retter blikket mot fjellet.

tore.holtet@c2i.net

Fakta om malmtransporten

- Den 3. mars 1888 rullet det første malmtoget fra gruven i Malmberget til Luleå ved Bottenviken.
  14. november 1902 gikk det første malmtoget fra Kiruna til Riksgrensen.
- Etter at generaldirektøren i Statens Jernvägar (SJ) og banedirektøren i Norges Statsbaner (NSB) dagen etter hadde skrudd sammen de siste skinnene, gikk toget videre til Narvik.
- Fram til 1. juli 1996 hadde SJ og NSB ansvaret for transporten av jernmalm fra gruvene i Kiruna og Malmberget til havnene i Narvik og Luleå. Da tok Malmtrafik i Kiruna AB (MTAB) og datterselskapet Malmtrafikk AS (MTAS) i Norge over ansvaret for transporten av malm.
- MTAB har rundt 250 ansatte, derav 85 i Narvik, og omsetter totalt for mellom 400 og 450 millioner kroner årlig.
- Totalt er det fraktet om lag 1.150.000 millioner tonn jernmalm på banen siden åpningen av hele banen for 100 år siden.
- I dag fraktes det meste av malmen i tog som består av 52 vogner med 80 tonn malm i hver som trekkes av de gamle «arbeidshestene» fra 1960-åra, DM3 og El 15. Samlet togvekt inklusive lokomotiv er om lag 5.200 tonn.
- Morgendagens malmtog vil bestå av 68 vogner med 100 tonn malm i hver. Den nye «trekkhesten» heter IORE og er med sine 15.000 hestekrefter verdens sterkeste lokomotiv. Det nye loket sørger også for at marsjhastigheten med last øker fra dagens 50 km/t til 60 km/t og fra 60 km/t til 70 km/t for tomme tog. Totalvekten på det 750 meter lange toget vil bli på hele 8.160 tonn.
- IORE er foreløpig er satt inn på strekningen fra Gällivare til Luleå. Neste år vil de også bli tatt i bruk på strekningen fra Kiruna til Narvik. Men først i 2007 vil alle de ni nye lokomotivene og 650 nye vognene med 30 tonns aksellast være tatt i bruk.
- Samlet pris for lokene og vognene er om lag 1,2 milliarder norske kroner.

Fakta om Ofotbanen og Malmbanen

- Malmbanen fra Malmberget til Luleå ved Bottenviken ble åpnet i mars 1888, mens strekningen fra Kiruna til Narvik ble åpnet 15. november 1902.
- Hele malmbanens lengde er 474,9 kilometer, derav utgjør Ofotbanen fra riksgrensen til Narvik havn 41,9 kilometer.
- Antall stasjoner og krysningsspor på hele strekningen er til sammen 18, derav fem på Ofotbanen.
- Antall tunneller er 25, derav 22 i Norge på til sammen 4.752 meter. Antall bruer er 120, derav 13 stykker over 2,5 meter på Ofotbanen.
- I 1923 ble Ofotbanen elektrifisert, i 1963 fjernstyrt, i 1985 ble automatisk togstopp (ATS) innført og i 1993 automatisk togkontroll (ATC).
- I dag trafikkeres banen av malmtog - Malmtrafik AB i Kiruna, persontransport av Tågkompaniet AB, gods av Cargo Nets Aretoget og Ofotbanen AS kjører turister. Fra 15. juni neste år overtar franske Connex persontrafikken fra Tågkompaniet AB. TGOJ samt Green Cargo kjører også på Malmbanen.
- I fjor vår ble strekningen mellom Gällvare og Luleå oppgradert til 30 tonn aksellast.
- I 2004 skal hele banen fra Luleå til Narvik være bygd ut for 30 tonns aksellast til en samlet pris på om lag tre kvart milliard norske kroner
- Det nye mobile togradiosystemet GSM-R vil være i bruk på hele banen fra Luleå til Narvik i løpet av 2003.
- Jernbaneverket har til sammen 87 ansatte på Ofotbanen, derav 64 i BaneProduksjon.

Må fornyes for en milliard

Optimist: *Banesjef Terje Johansen mener at gods og turister kan gi Ofotbanen nye løft.* *(Foto: Svein Erik Bakken).*

NARVIK (Kjøreveien): **Kort tid etter at Ofotbanen ble åpnet, ble kjøreregelene endret for å unngå angrep fra svenskene. Nå vil Jernbaneverket bruke en milliard kroner på å tilpasse banen til det svenske jernbanenettet og gjøre den til en internasjonal transportåre.**

TORE HOLTET

Jernbanestrekningen mellom Narvik og Luleå har i alle år vært viktig både for den norske og svenske stat - av militære og økonomiske hensyn.

Etter unionsoppløsningen la Norge vekt på å hindre svenskene tilgang til Ofotbanen. Regelverket for den norske delen ble gjort så forskjellig fra det svenske at svenske selskaper ennå må ha en ukes opplæring for å kunne trafikkere på norske skinner.

Malmtransporten ble milliardbutikk, og på begge sider av grensen ble det overført enorme summer til de to statlige jernbaneselskapene, NSB og Statens Jernvegar (SJ). Disse inntektene kom den øvrige jernbanetrafikken i de to land til gode.

På den annen side ble transportkostnadene til LKAB så store at de truet gruveselskapets konkurransekraft. Resultatet ble til slutt at hele jernbanestrekningen ble avregulert, og i dag transporteres malmen av selskaper som LKAB selv eier.

Fjerner hindringer

- I dag er vi opptatt av utvikle malmbanen til en moderne og effektiv transportåre. Det innebærer at vi må fjerne så mange hindringer som mulig på grensen ved Bjørnfjell. Det skal være enkelt for enhver operatør å kjøre tog til Narvik, sier Ofotbanens banesjef Terje Johansen.

Malmbanen må fornyes og tilpasses internasjonale kjøreregler, og motsetningsforholdet mellom den norske og svenske jernbanen er - og må være - historie.

Både Johansen og regionsjef Jan Hertting i det svenske Banverket mener at det allerede er innledet et godt samarbeid om å utvikle banen videre.

- Den tid er forbi da vi kan sitte og vente på vedtak for å få gjort noe. Vi har innsett at vi må komme ut av skallet og samarbeide med andre, understreker Johansen.

Flaskehals

Ofotbanen kan bli mye mer enn en malmbane. Den har endestasjonen for et europeisk banenett via Tyskland og Danmark, og den har forbindelse med Sentral-Asia gjennom Finland og Russland.

Johansen minner om at Narvik har besøk av 80.000 turister i året, og han har stor tro på at Ofotbanen kan bli en attraksjon som del av en større opplevelsespakke på Nordkalotten.

Suksessen med de nye ARE-togene gjennom Sverige er bare en forsmak på hva slags potensial banen har som godsbane.

Men i dag er Ofotbanen en flaskehals.

- Nesten daglig må vi avvise gods, opplyser banesjef Johansen. - Banens

standard bærer preg av at den er bygd for en annen tid, med helt andre krav til hastighet, framkommelighet, sikkerhet og komfort.

Omfattende utbedring

Jernbaneverket har tatt fatt på en omfattende utbedring av Ofotbanen:

- Strømtilførselen er utbedret. Ledningsnettet på banen skiftes gradvis ut, og arbeidet vil være ferdig i løpet av fire år.
- Framkommeligheten forbedres. Ny krysningsstasjon bygges på Katterat, og tilsvarende stasjoner er planlagt på Rombakk og Strømsnes.
- Den tekniske sikkerheten skal bli førsteklasses når sambandssystemet GSM-R tas i bruk neste år.
- Neste høst vil banen være oppgradert til å tåle transporter med 30 tonns akseltrykk.
- Tunnelene må bygges om etter EUs krav, slik at de kan tåle høyere og tyngre tog.

Så langt er det brukt en halv milliard kroner. Hvis alt går slik banesjefen ønsker det, skal det brukes ytterligere en halv milliard kroner.

Forsterker: *Det legges det et stort arbeid på å forsterke og fornye Ofotbanen. (Foto: Hans Christian Forsaa).*

Trenger støtte

Banesjef Terje Johansen er fullt innforstått med at Ofotbanen ikke har noen verdi i seg selv:

- Den skal fylle en funksjon både for det norske samfunnet og for innbyggerne i Narvik. Ikke minst har folk som bor i Narvik, rett til å forvente at vi tar samfunnsansvar og bygger ut banen i tråd med deres egne ønsker. Men vi er avhengig av velvilje hos de politiske myndigheter, og at flest mulig taler Ofotbanens sak, sier banesjefen, som er imponert over hvordan Jernbaneverkets ansatte har taklet omfattende omstillinger mens 20 av rundt 80 ansatte har måttet slutte.

tore.holtet@c2i.net

Svenskene i rute

LULEÅ (Kjøreveien): **Banverket vil bruke hele 525 millioner kroner på å ruste opp Malmbanan mellom Luleå og Riksgränsen for å kunne betjene nye, raskere og lengre malmtog med 30 tonns aksellast.**

SVEIN ERIK BAKKEN

- Vi har jobbet med prosjektet i fem år. Den sydlige delen av banen mellom Kiruna og Luleå er ferdig, og innen 2004 skal hele strekningen mellom Kiruna og Riksgränsen stå klar for godstog med 30 tonns aksellast, opplyser regionsjef Jan Hertting i Banverket til Kjøreveien.

Omfattende grep

Det er et meget omfattende prosjekt å sørge for at hele Malmbanan på vel 44 mil på svensk side tåler tog med 30 tonns aksellast.

Krysningssporene på ni stasjoner skal forlenges til 900 meter; 11 bruer skal forsterkes og 17 skiftes ut. Banens underbygning skal forsterkes på et 30-talls steder, og vel 400 av 750 stikkrenner skal forsterkes og/eller forlenges. To tunneler skal utvides, og elektrisitetsforsyningen skal oppgraders kraftig.

- Selv om aksellasten øker fra dagens 25 til 30 tonn, vil de nye lokene og vognene være mer skånsomme mot banen enn dagens malmtog er. Vi regner med at det vil gi seg utslag i reduksjoner på kostnadene til drift og vedlikehold av Malmbanan, fortsetter Hertting.

Bedre kapasitet og framkommelighet

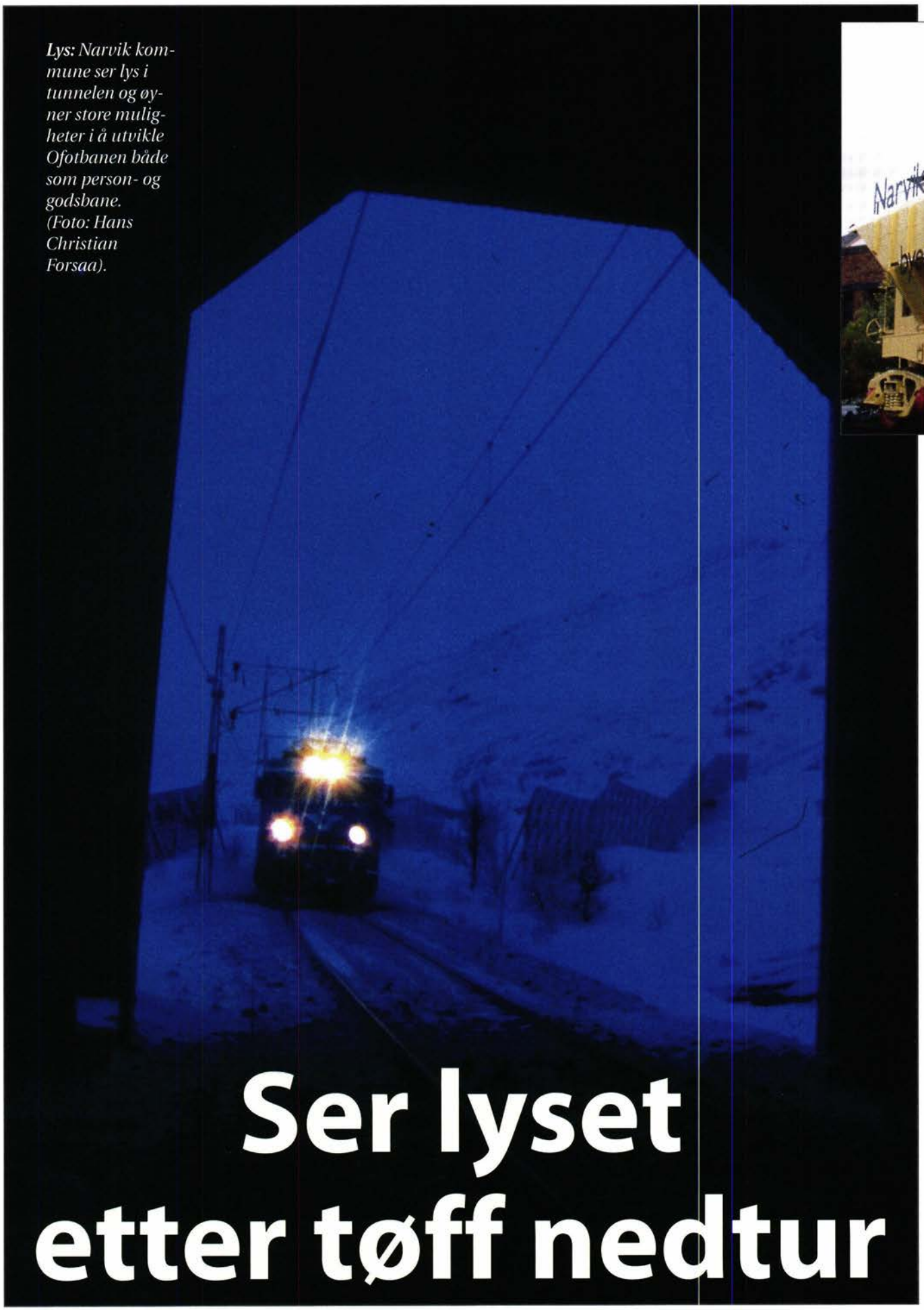
Regionsjefen viser videre til at Malmbanan kun har enkeltspor, og at det har vært en klar vekst i godsmengden på banen de siste årene.

- Det er derfor behov for å bygge ut lengre og nye møteplasser for å bedre kapasiteten, regulariteten og framkommeligheten på banen, opplyser sjefen for Banverkets nordre region. Vi ser derfor på mulighetene for å bygge flere møteplasser.

- I en ikke altfor fjern framtid har vi behov for å bytte ut skinnene mellom Kiruna og Riksgränsen. Det vil bli et meget stort prosjekt.

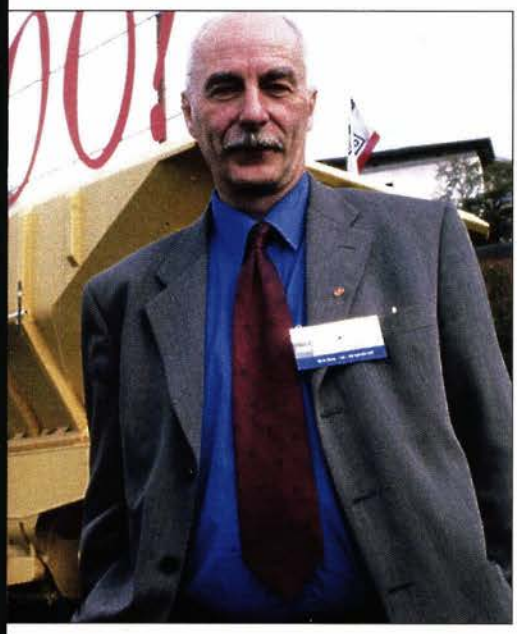
Enda bedre samarbeid

- Jeg mener mulighetene er gode for å utvikle samarbeidet mellom svensk og norsk baneforvaltning videre. Det kan dreie seg om trafikkering og styring av trafikken, samt utbygging og vedlikehold av banen. Her har vi fortløpende drøftinger som jeg håper skal sette spor etter seg i framtiden, avslutter regionsjef Jan Hertting.



Lys: Narvik kommune ser lys i tunnelen og øyner store muligheter i å utvikle Ofotbanen både som person- og godsbane. (Foto: Hans Christian Forsaa).

Ser lyset etter tøff nedtur



Fornøyd: - Det skipes like store mengder ut fra Narvik havn som før, og vi har gode erfaringer med de private togselskapene, sier ordfører i jubileumskommunen, Olav Sigurd Alstad. *(Foto: Tore Holtet)*

TORE HOLTET

NARVIK (Kjøreveien): **Narvik har opplevd tøffere nedturer og kraftigere oppsving enn noen annen norsk by.**
For 10 år siden så alt mørkt ut - igjen. Nå ser byens øverste sjef lyst på framtida.

Ordfører Olav Sigurd Alstad (56) rydder raskt plass til en avtale når Kjøreveien er på tråden. Han er mer enn de fleste klar over hva jernbanen har betydd for Narvik. For flere av hans familiebånd er knyttet til Ofotbanen.

Bestemora var sydame i anleggsbyen Rombaksbotn. Bestefaren kom gående fra Salangen i 1902 og fikk arbeid på jernbanen. Først som bremser, senere som baneformann.

Da unge Alstad skulle ut i arbeidslivet, havnet han i jernbanen og ble der i sju sesonger.

Og kona? Hun vokste opp i en jernbanefamilie på Bjørnfjell...

- Stålnerven

Når byen feirer 100 år, står slagordet «Narvik i 100!» skrevet i prangende rød skrift over ei godt synlig gulmalt malmvogn midt i byen.

- Jernbanen er nerven i Narvik og Ofotbanen stålnerven mellom Narvik og Kiruna, erklærer ordføreren, og minner om at malmtransporten skapte Norges rikeste by på 50- og 60-tallet.

Men etter hvert gikk det nedover med «Nord Norges hovedstad», og Alstad nøler ikke med å karakterisere omstillingsperioden på 80-tallet og begynnelsen av 90-tallet som dramatisk.

Da LKAB startet nedskjæringene, NSB trakk seg ut av Narvik og byen ble rammet av flere nedleggelser både i privat og offentlig sektor, så det mørkt ut, medgir ordføreren.

- Et kjempeløft

Kommunen fikk imidlertid tilført statlige omstillingsmidler, og resultatet så langt er blitt 300-400 nye arbeidsplasser innenfor transport, logistikk og informasjonsteknologi.

Planene om å gjøre Narvik til et ledende transportknutepunkt på Nordkalotten er ennå en framtidsvisjon, men den er nærmere enn for noen år siden.

Fra EU-systemet har Narvik fått TEN-T-status, og det innebærer at en av innfartsårene i nord skal gå gjennom Narvik.

De lange ARE-togene, som har fraktet gods på Ofotbanen siden 1985, har vært en stor suksess.

De store varehandelskjedene har allerede etablert seg med sentrallager i Narvik.

Og ikke minst: Den internasjonale jernbaneunionen, UIC, har stilt seg i spissen for å få til en transportkorridor mellom Kina og USA/Canada, med Ofotbanen og Narvik havn som to sentrale elementer. Nå mangler et større rederi for å få fart i prosjektet.

- Får vi til dette, vil det være et kjempeløft både for Narvik og hele Nord-Norge, erklærer Alstad.

Roser privat togdrift

Mens NSB en gang var den dominerende bedriften i Narvik, er kjøreretten på Ofotbanen nå overtatt av private transportører. I nasjonal sammenheng var dette revolusjonerende. Alstad innrømmer at han mildt sagt var meget skeptisk i starten, og han var ikke alene. Overgangen foranlediget en av de største demonstrasjonene i byens historie med i alt 5000 deltakere.

- Jeg trodde dette historiske eierskiftet på sporet ville være en ulykke for Narvik, men så langt synes det å fungere bedre enn vi fryktet. LKAB satser like mye som før. Det skipes like store mengder malm ut fra Narvik havn, og vi har gode erfaringer med de private togselskapene. Vi må bare innse at større deler av norsk samferdsel privatiseres og gjøre det beste ut av det, mener Arbeiderparti-ordføreren, som tydeligvis føler seg vel i rollen som leder for Norges første deregulerte jernbaneby.

Tøft og attraktivt

I dag ser Alstad at det åpner seg mange muligheter på og rundt Ofotbanen, ikke minst i forhold til reiseliv.

- Vi har de tøffeste og mest kompakte alpinbakkene i Norge. Vi har Nord-Norges eneste 18 hulls golfbane. Dykkingen etter skipsvrak er i ferd med å bli en enorm attraksjon, spekkhoggersafari likeså. Og på Ofotbanen kan vi ta med cruise-passasjerer som kan få en unik naturopplevelse gjennom å vandre langs den gamle rallarveien og beskue elver som renner som brudeslør ned fra fjellene, skryter Alstad.

Narviks Aker Brygge

Tidligere eide NSB halve Narvik by. Etter tøffe forhandlinger har Narvik kommune i kompaniskap med LKAB sikret seg eiendomsretten over 2.000 dekar ned mot vannet.

- Vi er nå i stand til å utvikle en helt ny bydel, med bolig- og næringsvirksomhet i en grønn struktur - et slags Narviks svar på Aker Brygge, smiler Narviks ordfører, som helt har glemt de tøffe nedturene.

Et av de største sjøslagene under annen verdenskrig ble utkjempet på Narvik havn.

Nå utkjempes langt mer fredelige kamper for å gjenerobre Narviks status som en rik transportby med en grønn profil som skal lokke både turister og innbyggere til kommunen.

tore.holtet@c2i.net

«Gal idé» - Narviks framtid?

NARVIK (Kjøreveien): **Kan Narvik bli et sentralt bindeledd i en ny transportkorridor mellom Kina og USA? «En gal idé», var reaksjonen for noen år siden. I dag er den det viktigste prosjektet til den internasjonale jernbaneunionen UIC.**

TORE HOLTET

Verdens lengste godskorridor ligger der - nesten klar til å tas i bruk. Nærmere 7.000 kilometer med jernbanespor mellom Narvik og Sentral-Asia gjør det mulig å transportere gods over hele denne strekningen. Ved å fortsette sjøveien gjennom isfrie Narvik havn åpnes forbindelsen til Canada og USA.

NSBs første driftsbestyrer Jakob Grønvold, så dette perspektivet så tidlig som i 1903. Han fikk tegnet det første kartet over en øst-vest-korridor.

Det skulle likevel ta nærmere 100 år før kartet ble tatt fram igjen og funnet interessant på tvers av landegrensene.

Måtte tenke nytt

Det var først da de store inntektene fra malmtransporten forsvant sammen med hundrevis av arbeidsplasser mot slutten av 1900-tallet, at Narvik ble tvunget til å tenke i nye baner. Næringsselskapet Futurum AS ble opprettet på offentlige omstillingsmidler, og transport og logistikk ble raskt pekt ut som et naturlig satsingsområde.

Ett spørsmål meldte seg: Hvorfor skal det tradisjonelle transportmønsteret mellom nord og sør være så dominerende når den kalde krigen er over og markedene mer og mer utvikler seg i østlig og vestlig retning?

- Da vi i 1997 lanserte idéen om en helt ny transportkorridor mellom Asia og Amerika, var det nesten ingen som tok oss på alvor. Nå har vi opparbeidet et edderkoppnett over store deler av verden og møter stor begeistring - framfor alt i Russland, USA og Finland, men også i Kina, sier Stig Nerdal. Han var prosjektleder i Futurum fra starten av og koordinerer nå framdriften gjennom firmaet Transportutvikling AS.

Viktigst i verden

Futurum samarbeidet i starten med baneverkene i Sverige, Norge og Finland. Tre år senere ble den internasjonale jernbaneunionen koblet inn.

UIC tente på idéen om en øst-vest-korridor.

- Definitivt er dette nå vårt viktigste prosjekt. Lykkes vi med å opprette denne korridoren, vil den danne mønster for liknende prosjekter andre steder i verden, opplyser direktøren for UICs verdensdivisjon, Vipin C. Sharma, til Kjøreveien.

Russland har kun tre havner - på vestsiden. Sentral-Asia har ingen. Når næringslivet i disse landene for alvor åpner seg mot verden, kan det være duket for en betydelig ekspansjon for jernbanen generelt og en revolusjon for den russiske jernbanen.

Fem ganger Oslo havn ...

Dimensjonene i en mulig øst-vest-forbindelse får alle skandinaviske tall til å blekne:

- Hvis en sikter seg inn på 0,2 prosent av container-transportene i de berørte landene, utgjør det nærmere 500.000 containere i året.
- Dette tilsvarer fem ganger containertrafikken på Oslo havn.
- Som utgangspunkt for et forsiktig anslag er brukt havna Kotka i Finland. Her håndteres 170.000 containere i året.
- - Altfor lite! var den amerikanske reaksjonen da ovenstående anslag ble presentert.
- Bare i den «ubebodde» delen av Kina bor det 115 millioner mennesker. Hvis den økonomiske utviklingen tar av i denne delen av verden, kjenner ingen de virkelige konsekvensene.

Reduserer transportkostnadene

Hvor mye har så næringslivet å hente ved å bruke den lanserte transportkorriodoren?

- Transportkostnadene for mange bransjer kan bli betydelig redusert. Det gjelder norske fiskerier, finsk og svensk papirindustri og svensk metallindustri, opplyser Stig Nerdal.

- Næringslivet i mange av de berørte landene vil kunne oppnå enorme tidsbesparelser ved å gå over fra ensidig sjøtransport til å kombinere jernbane- og båttransport. Et ekstremt eksempel: En bedrift vi kjenner til, vil få redusert transporttiden fra 40 til fire døgn.

Jakter på rederi

Skal UIC og Transportvikling komme i mål, er de avhengig av å få et eller flere rederier med på laget. Tre islandske rederier har meldt sin interesse, det samme har Kinas største rederi.

- Hva er den største bøygen i forhold til å lykkes?

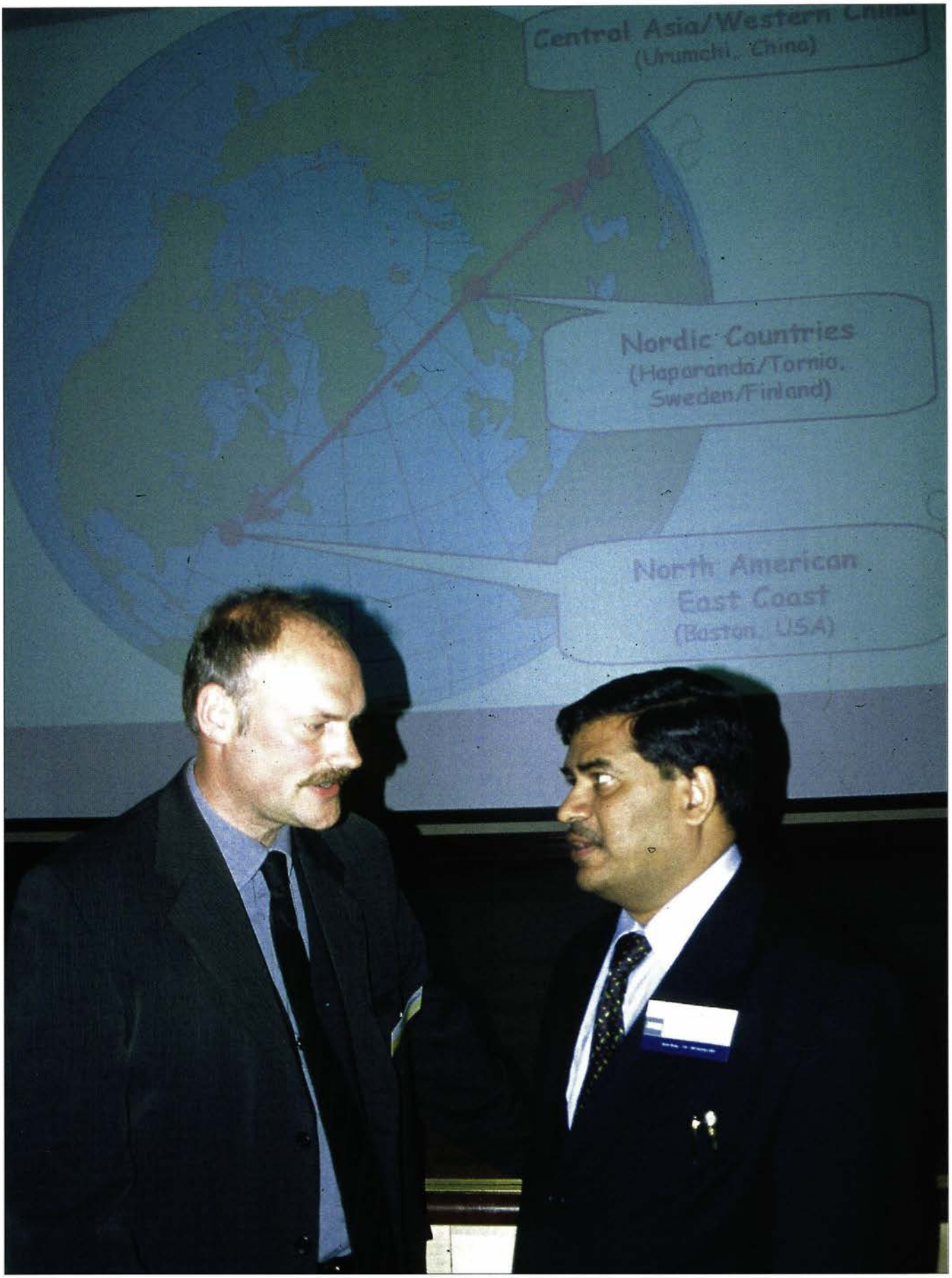
- Det blir å få til en logistikk-kjede som fungerer. Hvis vi får til havneoperasjonen i Narvik på en perfekt måte, er det 75 prosent sjanse for at vi skal være i gang i 2005. Da må også UIC se resultater av vårt arbeid hvis vi skal få fortsette, forteller Nerdal.

Klapp på skuldra

Mens Nerdal har oppnådd å få verdens jernbaner og flere stormakter i ryggen, er ikke begeistringen like stor her på berget.

- Vi får da et klapp på skuldra ... Vi kjørere dette som et globalt prosjekt, og norske myndigheter kommer nok etter med tiden, sier daglig leder Stig Nerdal i Transportutvikling AS.

tore.holtet@c2i.net



Samarbeider: *Daglig leder Stig Nerdal i Transportutvikling AS samarbeider godt med UIC-sjef Vipin C. Sharma, som mener øst-vest-korridoren kan bli innledningen på en offensiv for internasjonal jernbanetransport.*

(Foto: Tore Holtet).

- Uhyre viktig for Sverige

Viktig: - Malmen og jernbanen er viktig for næringslivet, arbeidsplasser og livsgrunnlaget i hele Nord-Sverige, sier landshövding Kari Marklund, her foran en av malmvognene fra 1902. *(Foto: Svein Erik Bakken)*

LULEÅ (Kjøreveien):
- Utvinningen og foredlingen av jernmalmen og transporten av malmen til Luleå og Narvik har vært uhyre viktig, ikke bare for Norrbottens län, men for hele Sverige.

SVEIN ERIK BAKKEN

Det sier landshövding i Norrbotten, Kari Marklund, til Kjøreveien.

Tett forhold til Ofotbanen

Norrbottens mektige mann er raskt ute med å fortelle at han har meget nære relasjoner til Ofotbanen.

- Min farfar ble ansatt hos Statens Järnvägar (SJ) i Kiruna 1. mars 1902. Han var med på å kjøre fram materialet til byggingen av Ofotbanen. Da det første malmtoget skulle gå fra Kiruna til Narvik i november 1992, var han fyrbøter på det toget, sier en stolt landshövding.

- Hvor viktig er LKAB og jernmalmen for Norrbottens län?

- Basisindustriene jern og andre gruvevirksomheter, skogen og vannkraften er meget viktig for Norrbotten. Selv om det er færre og færre som arbeider i denne gamle og modne industrien, betyr den veldig mye for handelen mellom Norrbotten og andre regioner i Sverige, Norden og resten av verden.

Livsgrunnlaget

- Uten gruvene, LKAB og jernbanen hadde vi ikke hatt de store fine havnene i Luleå og Narvik. Vi hadde heller ikke hatt et stort stålverk i Luleå og en masse bedrifter som foredler stålet fra verket. Så til

sammen er malmen og jernbanen viktig for næringslivet, arbeidsplasser og livsgrunnlaget i hele Nord-Sverige.

- Hvor viktig er Ofotbanen i denne sammenheng?

- LKAB og malmtransporten har vært meget viktig, ikke bare for Norrbottens län, men for hele Sverige. SJ og NSB har hatt betydelige inntekter av malmtransporten i mange tiår. I Sverige levde SJ nærmest på malmtransporten. Selv om det gikk dårlig for SJ i andre deler av Sverige, var inntektene fra malmtransporten så store at de klarte seg bra uansett.

På kort sikt

- Verdens lengste transportkorridor fra Det fjerne Østen via Russland, Finland, Norrbotten og Sverige til Narvik og Nord-Amerika planlegges. Hvor viktig kan den bli for Norrbottens framtid?

- Den er veldig viktig på lang sikt. På kort sikt er det enda viktigere å få til gode jernbaneforbindelser til Nordvest-Russland. Byggingen av en ny jernbane fra grensen til Finland med forbindelse til Murmansk og Arkhangelsk er i gang, men det går ikke så fort.

Politisk enighet

- Både transportkorridoren til Det fjerne Østen og tverrsambandet til Nordvest-Russland vil være viktig for jernbanetransporten på Nordkalotten. Vi jobber steinhardt for å få en ny og bedre bane mellom Haparanda og Boden. Denne banen er med i den nye 12-årsplanen for transport i Sverige. Banverket utarbeider nå planer for den nye banen og forhåpentligvis får den høy prioritet.

- Ser du en konflikt mellom forlengelsen av Botniabanen i nord syd retning og øst vest- forbindelsen Boden - Haparanda?

- Nei, vi har stor sagindustri og papirfabrikker i Nordbotten som trenger råvarer. Allerede nå kjøper vi mye trevirke fra Nordvest-Russland og transporterer det i dag med bil. Dette ønsker vi å få over på jernbane.

- Er det politisk vilje, uansett hvem som skal styre i Nordbotten, til å satse på jernbanen?

- Ja, det er det. Alle politikere er enig om å satse på jernbanen. Det er en av de få sakene vi alle er enige om, sier landshövding Kari Marklund.

svein.erik.bakken@jbv.no

Pådriverne i øst

HELSINKI/LULEÅ (Kjøreveien):
Pådriverne for verdens lengste transportkorridor for gods via Ofotbanen og Narvik finner vi hos våre naboer i øst. Ikke minst er russerne og finnene ivrige.

SVEIN ERIK BAKKEN

- Transittrafikken med gods og utbyggingen av den nordlige transportkorridoren mellom Amerika via Narvik gjennom Sverige, Finland og Russland til Det fjerne Østen er et meget viktig satsingsområde for oss, sier internasjonal sjef Kari Konsin i den finske Baneforvaltningscentralen til Kjøreveien.

Stor politisk vilje

Konsin karakteriserer ARE-toget som Europas mest effektive godstog og snakker varmt om en videre utvikling av det nordiske jernbanesamarbeidet på Nordkalotten.

- Det er stor politisk vilje, ikke minst i EU, til å utvikle nye korridorer for å lette trykket og presset på Mellom-Europa, mener han.

- Den første utfordringen er Torneå, fortsetter han og viser til problemet med ulik sporvidde i Sverige og Norge i forhold til Finland og Russland.

- Den andre store utfordringen er delvis mangel på elektrifisering både på finsk og svensk side av grensen, samt at strømsystemene er forskjellige både mellom det svenske og det finske og mellom det finske og det russiske systemet.

- Den tredje utfordringen er å bygge ut banenettet til 25 tonns aksellast. Alle disse utfordringene arbeider vi aktivt med, opplyser Konsin.

Stor økning

- Vi synes dette prosjektet er meget spennende. Titter vi på en globus, ser vi lett at veien er svært kort og fornuftig mellom Det fjerne Østen og Nord-Amerika via Russland, Finland, Luleå og Narvik, sier regionsjef Jan Hertting i det svenske Banverket.

- Vi ser alt i dag en veldig økning i transporten mellom øst og vest på Nordkalotten - ikke minst mellom svensk og finsk industri, men også i transport av norske innsatsvarer til papirindustrien rundt den Bottenviken. I tillegg bidrar transporten av russisk trevirke til den svenske skogsindustrien rundt Bottenviken til økt godstransport på jernbane mellom øst og vest.

***Spennende:** - Vi synes dette prosjektet er meget spennende, sier regionsjef Jan Hertting i Banverket.*

- På kort sikt ser vi på mulighetene for å bedre strekningen mellom Boden på Malmbanan og Haparanda. Denne strekningen er et av prosjektene som diskuteres seriøst i arbeidet med hva som skal bygges ut av jernbane i Sverige i 12-årsperioden 2004-2015, sier Jan Hertting.

Livsviktig

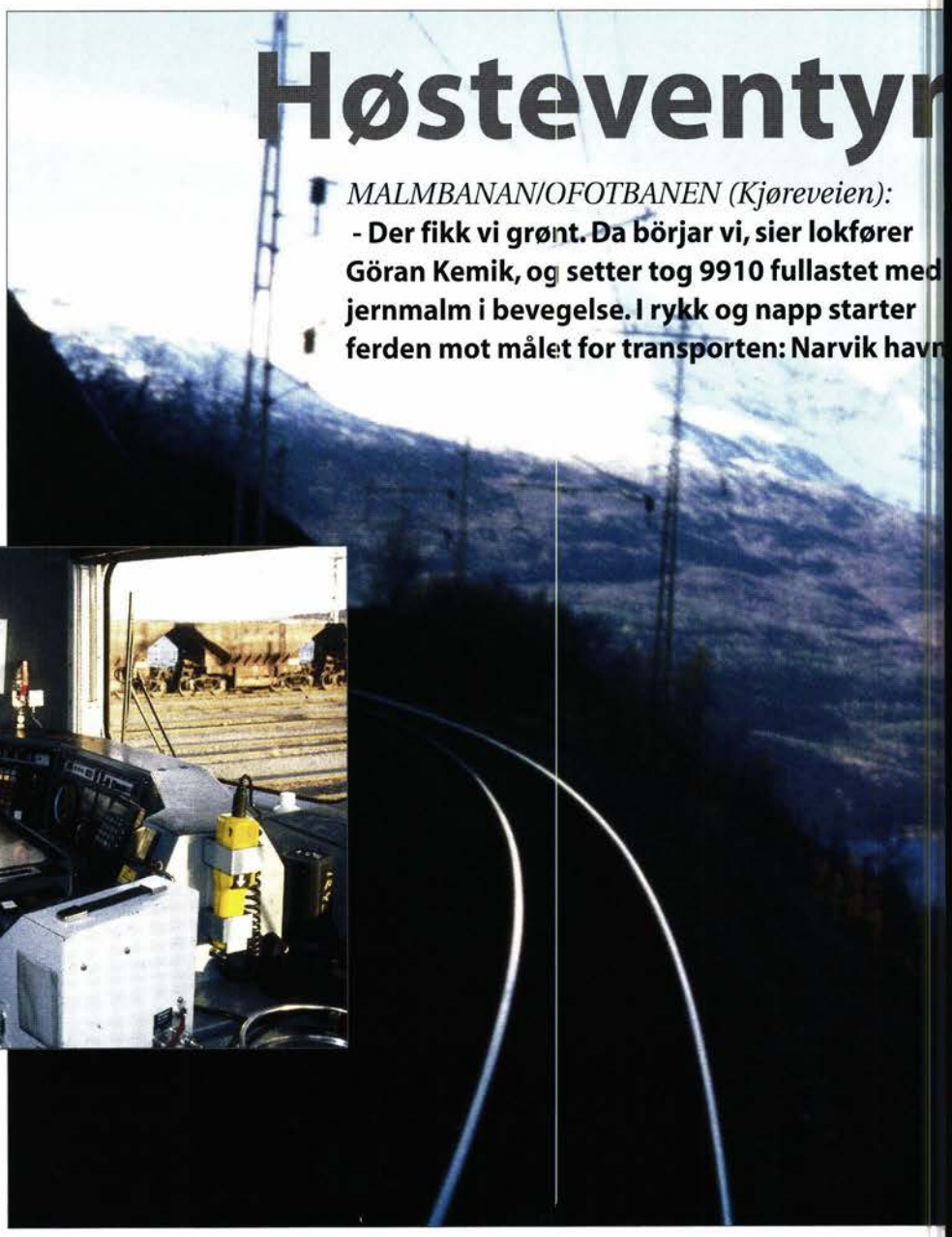
At russere, finner og svensker er mye mer opptatt av denne gigantiske transportkorridoren mellom øst og vest enn norske myndigheter er, har sin forklaring.

For Russland er godstransporten med jernbanen livsviktig, og sammenlignet med våre nordiske naboer, blir Norge virkelig en lillebror på dette området.

Målt i godstrafikk per tonnkilometer fraktes det nær tre og en halv ganger så mye gods på det finske jernbanenettet i forhold til på det norske jernbanenettet. Forskjellen mellom Norge og Sverige er enda større, nærmere bestemt frakter svenskene over seks og en halv ganger mer gods på jernbanen enn vi gjør her til lands.

svein.erik.bakken@jbv.no

Vilt og vakkert: Turen med malmtog 9910 over svensk Lapplands vide vidder og ned gjennom norske fjell og djupe daler og vakre fjorder, var en høstreise gjennom vill og vakker natur. (Foto: Svein Erik Bakken)



Høsteventyr

MALMBANAN/OFOTBANEN (Kjøreveien):
- Der fikk vi grønt. Da börjar vi, sier lokfører Göran Kemik, og setter tog 9910 fullastet med jernmalm i bevegelse. I rykk og napp starter ferden mot målet for transporten: Narvik havn

Klar til start: - Lokfører Göran Kemvik med tog 9910 er klar til avgang fra Sjøgården banegård hos LKAB i Kiruna med kurs for Narvik. (Foto: Svein Erik Bakken)

SVEIN ERIK BAKKEN

Før Göran fikk klarsignalet fra trafikkledelsen, ble bremsene på samtlige 52 vogner på det 472 meter lange malmtoget sjekket manuelt én for én inne på Sjøgården, som banegården til LKAB i Kiruna faktisk heter.

Trykker på

- Med nesten 5.000 tonn bak loket trykker det godt på i nedstigningen fra Riksgränsen og til Narvik, sier Göran tørt som forklaring på den grundige sjekken av bremsene.

Ved hjelp av sine 9.750 hestekrefter tar det nesten 40 år gamle svenske lokomotivet av typen Dm3 oss bemerkelsesverdig raskt opp i 50 km/t, som er normal marsjfart for dagens malmtog. Snart legger vi malmbyen Kiruna og de gigantiske slagghaugene rundt bak oss, og endeløse vidder i solrik høstdrakt i det svenske Lappland strekker seg ut mil etter mil foran oss.

Fantastisk arbeidsmaskin

Göran setter seg godt til rette i den gyngende og bevegelige førerstolen. Han er klar for en vel to og en halv times økt bak spakene på «arbeidsmaskinen» med 1963 som «fødselsår». Spakene for gass og brems på førerbordet er sammen med amperemeteret de viktigste styringsverktøyene på malmtoget.

- Ja, disse lokomotivene fra 60-årene er noen fantastiske «arbeidshester». På tross av alt det «tunge slitet» som de har utført i alle disse årene, går de fortsatt jevnt og trutt, sier Göran. En automatisk varsling gjør han oppmerksom på at hastigheten er kommet opp i over 55 km/t.

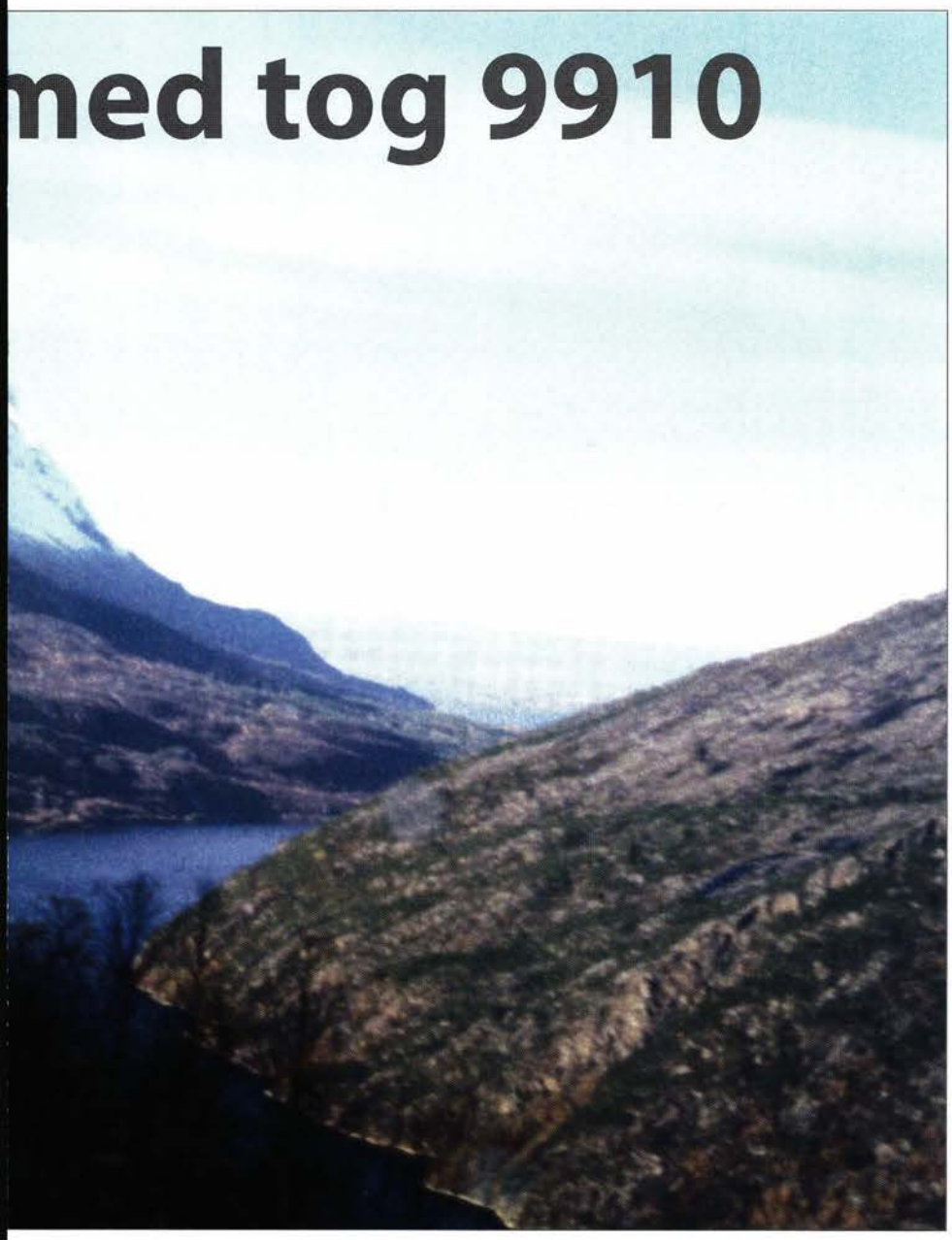
- Dersom jeg ikke bremser og farten øker til 59 km/t, settes bremsene automatisk på. Det samme skjer om jeg tar foten vekk fra pedalen under førerbordet. Alt av sikkerhetsmessige grunner, i tilfelle det skulle ha skjedd noe med lokføreren, forteller han.

Utnytter terrenget

Ut fra Sjøgården i Kiruna var vi noen minutter etter kjøreplanen. Men Göran kjenner både banen og lokomotivene godt etter til sammen 20 år som lokfører på Malmbanan. Der banen bortover vidda går litt i berg og dalbane, utnytter Göran elegant mulighetene som terrenget gir.

Like før hellingen nedover er slutt, slipper han opp bremsene og utnytter

med tog 9910



ekstrafarten i stigningen som kommer. Lenge før vi er fremme med Björkeliden stasjon, der lokfører Jostein Nordvik skal ta over tog 9110, er vi for lengst i rute.

Bryter seg vei

Selv om Malmbanen mellom Kiruna og Riksgränsen i hovedsak går over en kjempestor fjellvidde, er det ingen leskjermer eller snøoverbygg å se her.

- Som regel tar vi oss fram uansett hvor mye snø og vind det er. Loket og toget er, om vi har last eller ei, så tungt at det skal veldig mye til før vi ikke kommer videre. Kun en eneste gang har jeg måttet gi opp for naturkreftene i form av snø og vind og parkere toget på Björkeliden, forteller han.

Vakrere og vakrere

Göran er født og oppvokst i Gällivare. Han startet sin karriere som lokfører på Malmbanan i 1970. Etter tjeneste i noen år på andre banestrekninger i Sverige vendte han tilbake til hjemtraktene.

- Jeg stortrives på denne banen. Naturen her forandrer seg hele tiden med årstidene og lys og mørke. På veien fra Kiruna til Björkeliden stasjon nær Riksgränsen blir bare naturen vakrere og vakrere, sier han på sin lune, overbevisende måte.

Selvsagt er han glad i vidda med all sin velde av uendelighet. Men når fjellene etter hvert reiser seg hvite og majestetiske foran et jernbanespor i høstkledde omgivelser, skjønner vi hva han mener. Da er vi midt i høsteventyret. Men eventyret er ikke slutt. Mer vakker natur venter oss på den andre siden av Riksgränsen.

Tredje generasjon

Göran kan ta seg en velfortjent pause på Björkeliden før han igjen setter seg bak spakene og returnerer med tog 9911, som kommer tomt fra Narvik, tilbake til Kiruna.

Jostein er tredje generasjon jernbanemann. Hans morfar var med på å bygge både Ofotbanen, Vossebanen og Flåmsbanen og avsluttet sin karriere som stasjonsmester på Neslandsvatn.

- Nesten alle narvikinger har en slektning som er eller har vært på jernbanen, slår han fast.

- Nu går alt bedre

- Nu går alt så mye bedre, sa Jostein da vi kom ut av en snøoverbygning og han så fjellene hjemme, som han sa det.

Vi passerer snart Riksgränsen som er markert midt inne i en tunnel med det svenske og norske flagget malt på veggen på hver side av sporet. Deretter er det kort vei fram til Bjørnefjell stasjon.

- Den ligger på 513,7 meter og herfra går det straks nedover i fire mil til Narvik.

- Er du aldri redd når du kjører nedover her med en doning på til sammen 5.200 tonn?

- Nei, jeg føler meg helt trygg. Hadde jeg ikke vært det, kunne jeg ikke sittet her. En må stole fullt og fast på sikkerheten, ellers går det ikke.

Utrolig vilt og vakkert

Göran hadde helt rett. Dess lenger nordvest, dess villere og vakrere er ferden mellom Kiruna og Narvik. Her snor Ofotbanen seg nedover langs stupbratte fjellsider og på kanten av djupe daler.

Vi passer Fagerlia som bærer sitt navn med rette. Det hele blir om mulig enda mer ubeskrivelig vakkert når vi fra fjellsiden på Ofotbanen skuer ut over Rombaksfjorden med hvitkledde fjell i bakgrunnen.

Vi blir så beruset av alt det vakre at vi glemmer at vi sitter foran i et tog på ubeskrivelige 5.200 tonn på vei nedover på noen smale hyller oppe i ville fjellskråninger. Og minnene fra denne turen vil vi aldri glemme.

Når vi noen flytimer seinere suser av gårde i flytoget på Gardermoen over Romerikes frodige marker, blir kontrasten og opplevelsen på Ofotbanen om mulig enda sterkere. Snakk om ytterpunkter i opplevelser i jernbane-Norge på én og samme dag.

svein.erik.bakken@jbv.no

Diamanten kan foredles

NARVIK (Kjøreveien): **Narvik havn er litt av en diamant blant norske havner, og den kan foredles betydelig, mener havnesjef Rune Arnøy.**

TORE HOLTET

- Nordens nest beste havn, ifølge tidligere Volvo-sjef Per Gyldenhammar.
- En dypvannshavn som kan ta imot alle typer båter.
- Eneste havn langs norskekysten med både jernbaneforbindelse og skinnegående containerkran.
- Eneste havn med direkte forbindelse både til Atlanterhavet, Russland og Kina.
- Hvert år håndteres 12-14 millioner tonn med malm.

Disse helt spesielle egenskapene til tross: Naturen setter sine begrensninger i forhold til hvor mye Narvik havn kan vokse.

Mer plass: *- Vi har plass til betydelig større båter og kan om noen år ha mangedoblet vår kapasitet, opplyser havnesjef Rune Arnøy på Narvik havn.*
(Foto: Tore Holtet).

Kritisk søkelys

I forbindelse med planleggingen av en ny transportkorridor mellom øst og vest, har havna måttet tåle et kritisk søkelys.

- Har havna noen sjanse til å ta trafikken hvis planene om en transportåre mellom stormaktene skulle ta av, havnesjef Rune Arnøy?

- Vi har i alle fall muligheter for å mangedoble vår kapasitet om ikke altfor lang tid. I morgen kan havnen ta imot 277 containere. Neste år kan tallet lett komme opp i 1500, og i løpet en fem årsperiode kan Narvik havn være i stand til å håndtere over 10.000 containere.

Utvider i sjøen

Arnøy poengterer at havna står midt oppe i et samarbeidsprosjekt med LKAB, og at kapasiteten kan utvides betydelig gjennom samarbeid med blant andre Jernbaneverket og CargoNet.

- Skal havna utvides til å bli en del av en øst-vest-korridor, må vi bygge utover i sjøen, sier Arnøy, som er tilhenger av å bygge etter stein på stein-prinsippet.

- Vi konsentrerer oss om LKAB og Nordkalotten til å begynne med. Klarer vi å bli interessante for Nord-Sverige og Nord-Finland, vil det være lettere å etablere seg for de store aktørene. En transportforbindelse til USA og Kina vil ligge noen år fram i tid. Men jobber vi målbevisst, kan ting skje raskere enn forventet, mener havnesjef Rune Arnøy.

tore.holtet@c2i.net

Sterkest i verden

Verdens sterkeste: *Det tyske superlokomotivet IORE er verdens sterkeste i sitt slag og MTABs nye stolthet.*

KIRUNA (Kjøreveien): **Dagens «arbeidshest», Dm3, og arvtakeren IORE kan begge skryte av enten å ha vært eller er det sterkeste lokomotivet i verden.**

Det første svenskbygde lokomotivet kom til Luleå i 1960. Det var da verdens sterkeste lokomotiv. Først tre år senere ble det satt inn i malmtrafikken.

Dagens versjon av dette lokomotivet har 9.750 hestekrefter og veier alene hele 273 tonn. Sammen med seks norskbygde EL 15 lok utgjør de 15 Dm3 lokene i dag trekkraften for togene som går mellom

Stor tro på togturisme

NARVIK/LULEÅ (Kjøreveien):
- Jeg er overbevist om at det er store muligheter for å utvikle togturismen på Nordkalotten. En utbygging av godsbaner mellom øst og vest kan både gi mer gods på bane, økt persontrafikk og mer togturisme.

SVEIN ERIK BAKKEN og TORE HOLTET

«Selges»: Naturen langs Ofotbanen skal selges sammen med julenissen i Rovaniemi, ishotellet i svensk Lappland og fiske og hvalsafari i Lofoten.
(Foto: Hans Chr. Forsaa).

Det sier regionsjef Jan Hertting i Banverket. Han får full støtte i sitt syn av banesjef Terje Johansen på Ofotbanen, ordfører Olav Sigurd Alstad i Narvik, landshövding Kari Marklund i Norrbottens län og internasjonal sjef Kari Konsin i den finske Baneforvaltningscentralen.

Opplevelsespakke

Alle fem snakker varmt om utvikling av togturisme på Nordkalotten med opplevelsespakker der julenissen i Rovaniemi, ishotellet i Jokajervi i svensk Lappland og Lofoten er blant hovedattraksjonene.

Alstad og Johansen mener også at Narvik har et potensial som turistby.

Unik

- Vi har lagd en omfattende plan for reiselivet, utarbeidet av de som laget en tilsvarende plan for OL-anleggene i Salt Lake City, opplyser Narvik-ordføreren, som også slår et slag for adrenalin-opplevelser i byens alpinbakker. - De er unike, både fordi de er blant de tøffeste i verden og for utsikten til fjord og hav, forteller han.

Alstad er overbevist om at mange vil sette pris på naturopplevelsene langs den gamle rallarveien fra Rombakksbotn til Abiskö i Sverige. Johansen minner dessuten om at Narvik trolig er Norges mest kjente by internasjonalt, fordi det første store sjøslaget under andre verdenskrig sto nettopp her.

Nytter

Både Marklund og Hertting trekker fram arbeidet som Tågkompaniet har gjort som et konkret bevis på at det ligger muligheter i togturismen. Det private jernbaneselskapet, som de siste årene har kjørt tog fra syd-Sverige, Gøteborg og Stockholm til Kiruna og Narvik, har hatt stor suksess via samarbeid med den lokale turistnæringen.

- Resultatet har blitt et mye bedre produkt og dermed flere turister til Nordkalotten, opplyser landshövding Marklund i Norrbottens län. I tillegg til flere turister på jernbanen, ønsker Marklund seg høyhastighetstog for å bidra til å utvikle felles attraktive arbeidsmarkeder på Nordkalotten.

svein.erik.bakken@jbv.no
tore.holtet@c2i.net

Luleå og Narvik med malm.

Også de norske EL 15 lokene er godt voksne, nærmere bestemt kan de se tilbake på 35 år i malmtrafikkens tjeneste.

Avløsning

Både de norske og de svenske lokene skal etter hvert få avløsning av MTABs nye superlokomotiv, det tyske IORE. Som sin forgjenger Dm3 er IORE i dag med sine 15.000 hestekrefter verdens sterkeste lokomotiv i sitt slag. To av IORE-lokene er i virksomhet på Malmbanan mellom Kiruna og Luleå. Innen 1. august 2004 skal alle ni være i drift. Innen samme tid skal også dagens malmvogner, som tar 80 tonn malm, erstattes med nye vogner med 30 tonns aksellast som tar 100 tonn malm hver.

Samlet vekt på disse giganttogene blir 8.160 tonn, derav utgjør loket 360 tonn. Lengden på dette toget blir hele 750 meter, mot dagens tog som er 472 meter lange og veier totalt 5.473 tonn. Vekten på de nye giganttogene tilsvarer vekten på til sammen 168 av de største trailerne som er tillatt på norske veier. Både dagens og morgendagens malmtog laster og losser under fart, og lastingen skjer inne i gruvene.

Musikalsk togreise

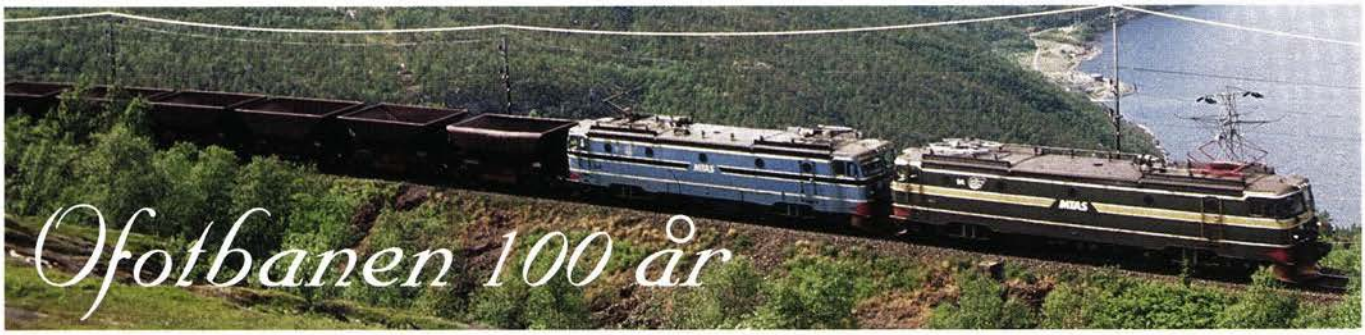
Ofotbanens 100 års-jubileum blir markert lørdag 16. november med en musikalsk togreise i Folkets Hus.

Jernbaneverket satser på lokale krefter. Narvik Jernbanekor og Jernbanens Musikkorps i Narvik bidrar med hvert sitt repertoar, i tillegg til at de har noen felles musikalske godbiter på programmet. Koret dirigeres av Marit Lamvik, Jernbanens Musikkorps av Jørn Nielsen. Tor-Eirik Nergård deltar på piano.

Små: *Selv store og tunge malmtog blir små i Nord-Norges ville og vakre natur. (Foto: Roar G. Nilsson)*

CargoNet

gratulerer Jernbaneverket
med Ofotbanens 100 års jubileum



Narvik kommune
gratulerer
Jernbaneverket
med Ofotbanens
100 års jubileum!

NARVIK KOMMUNE

Vi gratulerer
Ofotbanen med jubileet!

Norsk Jernbanemuseum,
Hamar.

Tlf. 62 51 31 60/internt 73 160 eller
e-post: norsk.jernbanemuseum@jbv.no

NORSK JERNBANE-MUSEUM HAMAR

NARVIKGÅRDEN AS
nærings- og eiendomsutvikling

Narvikgården AS
gratulerer Ofotbanen med
100 års jubileet.

Futurum
gratulerer Jernbaneverket med
Ofotbanens 100 ars jubileum

FUTURUM
UTVIKLING & VEKST I NARVIK

Narvik havn KF
gratulerer Jernbaneverket
med Ofotbanens 100 års jubileum!

Norconsult
Gratulerer Jernbaneverket med
Ofotbanens 100-års jubileum

www.norconsult.no

Vi har et hyggelig samarbeid som bygge-
ledere for oppgraderingen av banen.

Gratulerer
med 100 år på skinner

Ofotens og Vesteraalens
Dampskibsselskab asa
Narvik, telefon 76 96 76 00. www.ovds.no

Vi gratulerer
Ofotbanen,
vår kjørevei i 100 år

LKAB

LKAB Produksjon Narvik
Boks 314
8501 Narvik

BanePartner

Vi gratulerer
Ofotbanen
og hjelper gjerne med
gode råd og planer
i årene fremover.

Bane Energi
gratulerer Jernbaneverket
i forbindelse med
Ofotbanens 100 års jubileum.

Vi ser frem i mot et fortsatt godt og
fruktbart samarbeid.

BaneEnergi

www.baneenergi.no

BaneService
- først i sporet

100 år – på godfot med Ofot!

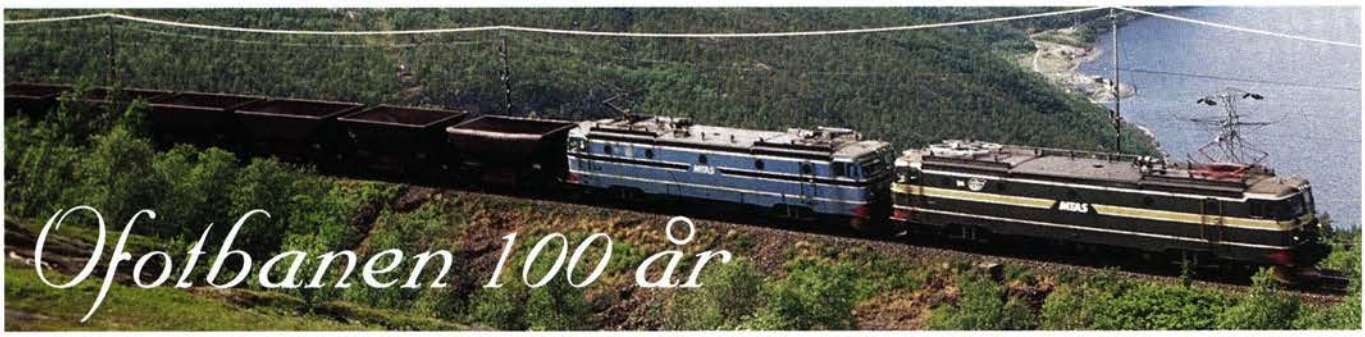
Baneservice gratulerer Ofotbanen og ser frem mot et fortsatt godt samarbeid.

www.baneservice.no

BaneProduksjon

Vi gratulerer
Ofotbanen
med de første
100 årene.

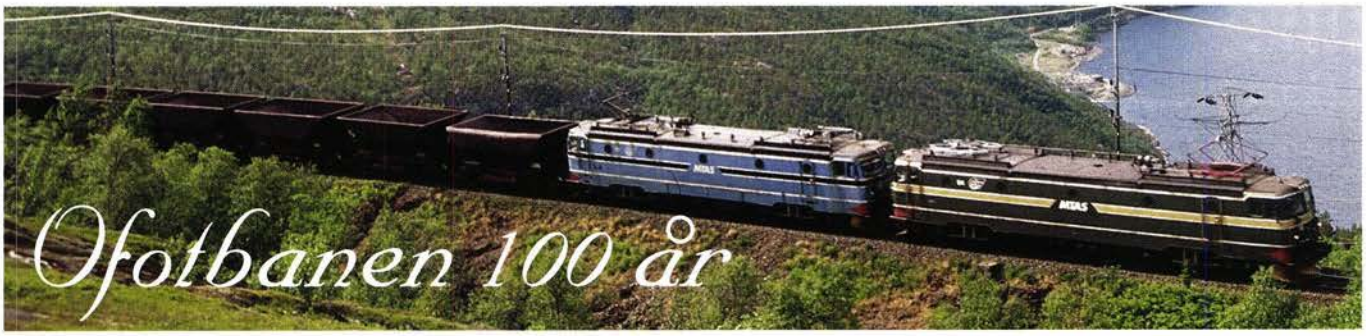
BaneProduksjon
- alltid på banen



VI GRATULERER

– og takker alle våre kunder
for 100 år sammen over fjellet.
i storm og stille,
i fred og ufred,
med tung malm og glade turister.

NSB på Ofotbanen



BaneTele gratulerer Ofotbanen med 100 år!

Med Norges mest moderne nett, fokus på kundeservice og en fleksibel organisasjon er vi klare til å ta i mot din utfordring.

Vil du vite mer?
Ring kundeservice på telefon 22 45 55 20 (internnummer 800).

BaneTele

Nettsted og konferanse i sør

Jernbaneforum Sør går bredt ut i sin markedsføring av aktuelle prosjekter. Nå planlegger forumet en større jernbanekonferanse, og i oktober ble nettsiden www.jernbaneforum.no lansert.

SINDRE ÅNONSEN

Satser: - Jernbaneforum Sør og planene for SørVestBanen skal bli synlige i tiden fremover, lover Dagfinn Berge. (Foto: Sindre Ånonsen).

Verken dato eller program for konferansen er bestemt ennå, men Jernbaneverket og NSB er invitert til å sitte i programkomiteen.

- Foruten å invitere ulike grupper beslutningstakere ønsker vi å ha med fagfolk på jernbane, gamle og fremtidige trafikkutøvere på norske spor - og pressen, opplyser rådgiver Dagfinn Berge i selskapet Kollektivtrafikk, som jobber med strategier, modeller og markedsføring for JFS.

Målsettingen er klar: Budskapet i strategidokumentet som JFS la frem i våres, skal markedsføres. Og på nettsidene skal det til enhver tid finnes informasjon om de enkelte prosjektene som forumet jobber for å realisere - både innenfor rammene av NTP og gjennom alternativ finansiering. JFS vil også tilby besøkende på nettsiden oppdaterte nyheter om jernbane og lenker til andre relevante sider.

Brosjyre og navnekonkurranse

Berge opplyser at JFS parallelt med nettsiden og planene for en konferanse jobber med en brosjyre som skal distribueres til politikere og andre beslutningstakere.

- Vi vil fortelle de sentrale politikerne at man nå må satse på en helhetlig jernbaneutbygging istedenfor å bygge ut stykkevis og delt. Så lenge vi lapper litt her og litt der, får vi ikke tatt ut effekten av de investeringene som gjøres. For det går an. Et godt eksempel på det er Gardermobanen, mener han.

Og Berge har rikelig med erfaring å bygge sine uttalelser på. Han kom til NSB i 1990 og ble leder av jærbaneprosjektet, og siden har Berge blant annet jobbet som leder av NSBs OL-prosjekt og vært trafikkdirektør på Gardermobanen. Siden 1999 har han jobbet som rådgiver. Og på oppdrag fra JFS skal Berge nå skape blest rundt SørVestBanen og bidra til større bevissthet rundt jernbanens potensial i fylkene Vestfold, Telemark, Aust- og Vest-Agder og Rogaland.

- SørVestBanen er en arbeidstittel, og uten at jeg vet når, så planlegger vi en navnekonkurranse som skal gi en god beskrivelse av det vi ønsker å oppnå: en moderne Vestfold- og Sørlandsbane, sier Berge.

Må utrede OPS grundigere

I strategidokumentet som Berge utarbeidet sammen JFS, presenteres ulike modeller for alternativ finansiering og utbygging av jernbane. Men Berge vil skynde seg langsomt når det gjelder etableringen av en alternativ utbyggingsorganisasjon.

- Før det etableres en slik organisasjon, så må det finnes en eller annen bindende avtale mellom myndighetene, fylkene og Jernbaneverket, men ingen detaljer er klare her, sier Berge, som legger til at OPS ikke er en trylleformel for å få penger på bordet.

- Men poenget er å komme i gang, og at vi fokuserer på løsninger fremfor problemer, sier han.

Dreier seg ikke om inflasjon

Berge stiller seg tvilende til at det er hensynet til økonomi og fare for inflasjon som bremser jernbaneutbyggingen.

- Dette handler ikke om noe annet enn manglende rikspolitisk vilje. I motsetning til Sverige har vi pengene, og om nødvendig kan både materialer og arbeidskraft hentes fra utlandet. Skal vi få en bærekraftig transportutvikling i dette landet, må det satses på en bærekraftig, konkurransedyktig og miljøvennlig transportform som toget. Nå er det jo enkelte som tror at man kan kreve mer effektivitet av jernbanen ved at vi setter inn nytt materiell på gammelt spor. Men mens vegene i Norge har vært fornyet et utall ganger, kjører vi Porsche-tog på kjerreveg, avrunder Dagfinn Berge.

sindre.aanonsen@jbv.no

Bom for offensiv jernbanesatsing

Uten finansiering gjennom offentlig-privat samarbeid kan bommen for ytterligere satsing på store og viktige jernbaneprosjekter gå ned. Tiltak for redusert støy, sikring av planoverganger, utvikling av stasjoner, sikring av tunneler og investeringer i nye krysningsspor vil uansett bli kraftig forsinket.

SVEIN ERIK BAKKEN

Best ut i Jernbaneverkets forslag til revidert Handlingsprogram for 2002-2005 er en forsert utbygging av nytt dobbeltspor Asker - Sandvika og utbygging av fjernstyring (CTC) og automatisk togkontroll (ATC) på Nordlandsbanen.

Handlingsprogrammet er i skrivende stund (21. oktober) til intern høring i Jernbaneverket. Etter at denne høringen er avsluttet, vil det bli behandlet av ledelsen i Jernbaneverket. Deretter blir handlingsprogrammet sendt ut på offentlig høring. Endelig vedtak vil bli gjort på nyåret 2003.

Det er regjeringens og Stortingets manglende oppfølging av Nasjonal transportplan (NTP) som er bakgrunnen for denne omfattende gjennomgangen.

Synd

- Jeg synes det er veldig synd at vi er kommet i en situasjon der vi er nødt til å revidere planene for utbygging og vedlikehold av jernbanen så kort tid etter at Stortinget i fjor vår behandlet Nasjonal transportplan for 2002-2011, sier etatsdirektør for ressurser og strategi, Stein O. Nes i Jernbaneverket til Kjøreveien.

- De politiske myndighetene har så langt redusert rammene for investeringer i jernbanen med nesten 30 prosent i forhold til NTP. Så store reduksjoner gjør det helt nødvendig å tydeliggjøre konsekvensene, slik at vi, kommuner og fylker skal kunne drive realistisk planlegging, sier Nes.

Han minner om at investeringene i jernbanens infrastruktur har økt de siste årene, selv om disse ikke har vært tilstrekkelige til å oppfylle intensjonene i NTP.

«Vinnerne»

Dobbeltspor Asker - Sandvika, Lysaker stasjon og utbygging av fjernstyring og automatisk togkontroll på Nordlandsbanen er tilgodesett i programforslaget.

- Vi vil prioritere utbygging av vestkorridoren høyest. Den utbyggingen gir best nytte for samfunnet innenfor de rammene vi har å bruke, sier plan- og utredningsdirektør Anita Skauge i Jernbaneverket. Hun har hatt ansvaret for arbeidet med å revidere og konsekvensjustere Jernbaneverkets handlingsprogram.

- Videre har vi lagt til grunn at det nye, mobile togradiosystemet GSM-R skal finansieres og bygges ut gjennom offentlig-privat samarbeid. Hvis det ikke går i boks, må vi finne plass til 1,4 milliarder kroner til, noe som kan få konsekvenser for andre prosjekter, sier Skauge.

«Taperne»

- Er det investeringer i sikkerhet, økt kapasitet, støyreduksjon og investeringer i stasjonene som blir taperne?

- Ja, både satsingen på stasjoner for å utvikle attraktive knutepunkter for kollektivtransporten; tiltak for støyreduksjon og fjerning og sanering av planoverganger, er blant områdene som vil lide. Men først og fremst taper de store prosjektene, sier Skauge.

Nes mener at en redusert utvikling av jernbanen vil forverre sikkerheten i transportsektoren.

- Hvilke tiltak og strategier som er optimal utvikling, er ikke de samme under ulike økonomiske rammer. Derfor kan vi ikke plukke nederst fra en prioritetsstige og si at det og det prosjektet går ut først, fortsetter Skauge.

Rimeligere løsninger

- Satsingen på fjerning og sanering av planoverganger reduseres med nesten en halv milliard kroner?

- Ja, men samtidig legger vi opp til å redusere risikoen i forbindelse med planoverganger ved hjelp av en litt annen tilnærming enn tidligere. Der vi ofte før valgte dyre løsninger med underganger, prøver vi nå å finne andre løsninger som er mindre kostnadskrevende. Dette er igjen et eksempel på hvordan en situasjon med lavere rammer kan føre til at de optimale løsningene blir annerledes, mener direktør Anita Skauge.

Fakta om statsbudsjettet

- Regjeringen foreslår i neste års statsbudsjett at det samlet bevilges 5.845,6 millioner kroner til jernbaneformål, derav 4.438,4 millioner kroner til Jernbaneverket, 1.386 kroner i kjøp av tjenester fra NSB AS og 21,2 millioner kroner til Statens Jernbanetilsyn.
- For Jernbaneverket er økningen på 196,7 millioner kroner eller 4,6 prosent.
- Drift og vedlikehold utgjør 3001,6 millioner kroner, derav 1.852,4 kroner til drift og 1.149,2 til vedlikehold. I forhold til 2002 er dette 12,5 millioner kroner mindre til drift og 149,2 millioner kroner mer til vedlikehold.
- Forslaget til investeringer øker med 53,8 millioner kroner til 1.346 millioner kroner.

OPS-prosjekter

Jernbaneverket vurderer følgende prosjekter som aktuelle for finansiering og bygging ved hjelp av såkalt offentlig-privat samarbeid (OPS):

- Dobbeltsporet på Vestfoldbanen mellom Barkåker og Tønsberg.
- Dobbeltsporet på Jærbanen mellom Stavanger og Sandnes.
- Ny godsterminal på Ganddal.
- Gevingåsen tunnel mellom Hommelvik og Hell i Sør-Trøndelag

Bom: *Regjeringen og Stortingets manglende oppfølging av Nasjonal transportplan kan sette bom for store og viktige jernbaneprosjekter.* *(Foto: Njål Svingheim)*

- Er det offentlig-privat samarbeid (OPS) som kan bidra til at de store jernbaneprosjektene så noenlunde blir oppfylt i NTP-perioden 2002-2005?

- Ja, vi ser på OPS som en mulighet for å få nødvendig framdrift på flere viktige prosjekter, men det beste hadde vært å finansiere disse via statlige bevilgninger, fortsetter Nes.

Viktigst

- Jernbaneverket har fra Samferdselsdepartementet fått i oppdrag å vurdere omfanget og standarden på banenettet. Vil dette arbeidet bli fullført i forbindelse med rulleringen av NTP for tidsrommet 2006 til 2015?

- Ja, og dette arbeidet vil etter min mening være den viktigste utredningsoppgaven Jernbaneverket har i forbindelse med Nasjonal transportplan i tiden framover.

Han viser til at de fire transportetatene har fått retningslinjer for arbeidet med NTP 2006-20015 med frist for å foreslå en anbefalt strategi i mai 2003.

- Vi må gå gjennom hele prosjektporteføljen for å se om vi gjør de riktige tingene etter de nye rammene som et grunnlag for det videre arbeidet med NTP. Det kan bety at vi må rokere på prioriteringen av større prosjekter, sier etatsdirektør Stein O. Nes.

Fakta om revidert handlingsprogram

- Jernbaneverkets handlingsprogram av oktober 2001 hadde en ramme for investeringer på 19,8 milliarder kroner for perioden 2002-2011 i Nasjonal transportplan (NTP).
- I revidert budsjett for Jernbaneverket for 2002 og i forslag til budsjett for 2003 utgjør rammene for investeringer om lag 70 prosent av det som ble lagt til grunn i NTP.
- En framskriving av det samme nivå et for investeringer i årene 2004 og 2005 vil bety en reduksjon i rammene på 2.154 millioner kroner i første del av NTPs planperiode.
- Blant «taperne» i forslaget til revidert Handlingsprogram for Jernbaneverket er:
  - Nytt dobbeltspor på Vestfoldbanen mellom Barkåker og Tønsberg - minus 644 millioner kroner i forhold til NTP.
  - Ny godsterminal på Ganddal utenfor Stavanger - minus 276 millioner kroner.
  - Dobbeltspor Stavanger - Sandnes på Jærbanen - minus 391 millioner kroner.
  - Sikring og sanering av planovergangen - minus 497 millioner kroner.
  - Sikkerhetstiltak på stasjoner - minus 24 millioner kroner.
  - Tunnelsikkerhet - minus 111 millioner kroner.
  - Profilutvidelse av tunneler - minus 48 millioner kroner.
  - Bygging av nye kryssingsspor for å øke kapasiteten - minus 229 millioner kroner.
  - Støyreduserende tiltak - minus 220 millioner kroner.
  - Stasjonstiltak - minus 121 millioner kroner.
- «Vinnerne» er:
  - Lysaker stasjon - pluss 78 millioner kroner.
  - Nytt dobbeltspor fra Sandvika til Asker - pluss 366 millioner kroner.
  - Utbygging av fjernstyring (CTC) og automatisk togkontroll (ATC) på Nordlandsbanen - pluss 217 millioner kroner.
  - Utbygging av mobilt togradiosystem, GSM-R - pluss 58 millioner kroner.

Jevnt løp mellom to modeller

- Vi har nå mottatt kommentarer fra samtlige delprosjekter til de skissene til ny organisasjon som vi lanserte. Noen delprosjekter finner ny regionmodell som den mest hensiktsmessige, mens andre så langt synes divisjonsmodellen er den som best ivaretar Jernbaneverkets behov.

SVEIN ERIK BAKKEN

Det sier prosjektleder for et «Effektivt og moderne Jernbaneverk», organisasjonsdirektør Erling Hogstad i Jernbaneverket, til Kjøreveien, som understrekes at dette er svært foreløpige vurderinger.

Samlet enighet

- Hva er det samlet enighet om?

- Det er stor enighet om at det skjer for mye dobbeltarbeid på mange steder i Jernbaneverket, at samme type jobb gjøres mange steder og at det er behov for en mer strømlinjeformet og effektiv samordning. Det er videre enighet om å finne fram til tiltak for bedre å samordne kompetansen i regionene, Utbygging og Hovedkontoret.

- Hva er de mest brukte argumentene for den nye regionmodellen?

- Det er at Jernbaneverket er en organisasjon der de tekniske anleggene er spredt rundt i landet. Dette betyr igjen at vår organisasjon må ha en geografisk dimensjon. Vi kan ikke sitte ett sted i landet og håndtere den infrastrukturen vi har. Vi må ha folk der anleggene er.

Lokal kontakt

- Samtidig har vi et stort behov for å samkjøre virksomheten vår ute, samt å ha kontakt mot lokale myndigheter og media i blant annet plan- og byggeprosessene. Mange ser regionene som et naturlig redskap for å opprettholde den kontakten.

- Hva er de tilsvarende argumentene i mot regionmodellen?

Enighet: *- Det er stor enighet om at det skjer for mye dobbeltarbeid på mange steder i Jernbaneverket, og at det er behov for en mer strømlinjeformet og effektiv samordning, sier prosjektleder Erling Hogstad. (Foto: Svein Erik Bakken)*

- Det går på at organisasjonen er for tung og krever for mye administrasjon, videre at kompetansemiljøene samarbeider for dårlig, noe som igjen fører til at de blir isolert og lite brukt.

- Et annet motargument er at ting blir gjort på forskjellige måter rundt omkring, at regionene har utviklet seg i ulike retninger.

Mer enhetlig styring

- Hva er tilsvarende argumentene for divisjonsmodellen?

- Hovedargumentet er først og fremst at en får en mer enhetlig styring av hele Jernbaneverket. En mener at dette er en mer effektiv modell med større muligheter for å samle resurssene. Argumentene er på mange måter de samme som for å samle trafikksiden. En mer enhetlig måte å håndtere infrastrukturforvaltning på og større samarbeid på landsbasis blir stikkord her.

- Hva er argumentene i mot divisjonsmodellen?

- Hovedargumentene mot er at en får en noe svakere administrasjon lokalt. En frykter med rette at det kan føre til en for topptung og sentralstyrt organisasjon. Det er ikke dit vi bør komme. Mange ser faren for at beslutninger og myndighet sentraliseres langt vekk ifra de som kjenner de lokale problemene og forholdene.

Neppe hensiktsmessig

Hva er argumentene for banesjefsmodellen?

- Etter de tilbakemeldingene vi har fått, er konklusjonen at dette neppe er en hensiktsmessig modell. Faren er at vi utvikler ti forskjellige typer lokale administrasjoner som trolig blir enda tyngre å samordne enn dagens organisasjon. Derfor vil vi sannsynligvis forlate denne modellen i det videre arbeidet.

- Dette betyr ikke at banesjefene ikke skal gjøre den jobben de gjør i dag. Vi har riktignok også fått forslag om å erstatte banesjefsleddet med en mer fagdelt organisasjon innen regionene, men vi vurderer ikke dette per i dag som en sannsynlig problemstilling.

Nye modeller

- Hvilken modell står sterkest i dag, - region- eller divisjonsmodellen?

- Dette er ikke noen første valgomgang, hvor de med flest stemmer går videre til neste runde. Vi har ikke kommet så langt at vi har noen klare oppfatninger om hvilke deler av Jernbaneverket som er best eller minst tjent med disse to modellene. Personlig synes jeg det er viktig at vi ikke avslutter denne diskusjonen for tidlig.

- Hva innebærer dette?

- Vi skal arbeide videre med modellene. Vi skal bearbeide en del nye innspill vi har fått fra delprosjektene, og vi vil også vurdere andre modeller enn det vi til nå har presentert. Ikke minst regner vi med at det arbeidet som pågår med å gjennomgå og vurdere Jernbaneverkets arbeidsprosesser vil bidra med mye ny informasjon og nye ideer, sier prosjektleder Erling Hogstad.

svein.erik.bakken@jbv.no

- Norman mener alvor

- Det er ikke tvil om at arbeids- og administrasjonsminister Victor D. Norman mener alvor. Kravene om en mer moderne, effektiv og brukervennlig stat blir nå med stor kraft systematisk fulgt opp, sier prosjektleder Erling Hogstad i Jernbaneverket.

SVEIN ERIK BAKKEN

Det skjer blant annet via en egen innovasjons- og moderniseringsgruppe i Normans departement med høy kompetanse hos 15 personer. Mandag 21. oktober arrangerte Samferdselsdepartementet et oppfølgingsmøte med gruppen der Jernbaneverket sammen med Statens veivesen, Luftfartsverket og de ulike tilsynene innen samferdselssektoren var til stede.

Kritiske spørsmål

- Her la vi fram våre tiltak for et mer «Effektivt og moderne Jernbaneverk». Gruppen til Norman stilte en rekke kritiske spørsmål om arbeidet som vi og de andre etatene gjør. De er veldig opptatt av at vi får mest mulig effekt ut av våre tiltak, fortsetter Hogstad.

- Deres hovedbudskap er mer effektiv administrasjon, konkurranseutsetting og å sette brukerne i sentrum. De vil at vi skal bli mer opptatt av de som bruker sporene, stasjonene og terminalene, og at brukerne i større grad kan være med å bestemme hvordan Jernbaneverket skal jobbe i framtiden.

Får ikke fred

Statsråd Norman sin gruppe har registrert rundt tusen tiltak som skal gjøre det offentlige mer moderne, effektiv og brukervennlig.

- Vi er nå registrert i Victor D. Normans database over tiltak for modernisering i staten. Hans gruppe har som klart mål å følge opp tiltakene. Om vi ikke holder trykket oppe og leverer de resultatene som vi har lovet, får vi ikke være i fred.

Færre enn i dag

- Både Statens veivesen og Luftfartsverket planlegger å kutte kostnadene til administrative tjenester på linje med vår målsetting om en 25 prosents reduksjon i løpet av en tre års periode. Dette vil bety rundt 1.000 færre stillinger i Veivesenets administrasjon de neste årene. Luftfartsverket har bare inneværende år redusert med 200 stillinger i administrasjonen.

- *Hva med Jernbaneverket?*

- Vårt mål om å redusere administrative kostnader med 25 prosent dreier seg om mer enn lønninger og stillinger. Det må vi ha klart for oss. På den annen side: Vi kan ikke oppnå dette målet uten at vi blir færre enn de vel 800 som i dag jobber i Hovedkontoret, regionene og Utbygging, da inkludert de som er ansatt i banesjefenes organisasjon eller knyttet til de store utbyggingsprosjektene.

- Samtidig har vi sagt at reduksjonene skal skje over en tre års periode. Det innebærer ikke nødvendigvis noen veldig stor dramatikk. Luftfartsverket har redusert sin stab med 200 stillinger i år uten å ty til oppsigelser eller andre tøffe virkemidler, avslutter organisasjonsdirektør og prosjektleder Erling Hogstad.

svein.erik.bakken@jbv.no

Brukerne i fokus: *Statsråd Victor D. Norman og hans folk vil at Jernbaneverket skal bli mer opptatt av de som bruker sporene, stasjonene og terminalene, og at brukerne i større grad skal være med å bestemme i framtiden.*

Fakta om modellene

Dette er forslagene fra delprosjektene til modeller for organisering av et «Effektivt og moderne Jernbaneverk»:

1. En regionmodell som bygger på dagens organisasjon med regioner, men innebærer en tilpassing og reduksjon av administrasjonen i regionene ved at disse tjenestene samles i felles kompetansesentra.
2. En desentralisert modell som bygger på at banesjefene representerer Jernbaneverket i distriktene. Regionene faller bort, og oppgavene legges i hovedsak til banesjefene.
3. En divisjonsmodell der regionene tas bort og det administrative apparatet samles i felles kompetansesentra. Disse forutsettes i hovedsak å få en geografisk plassering utenfor Oslo.

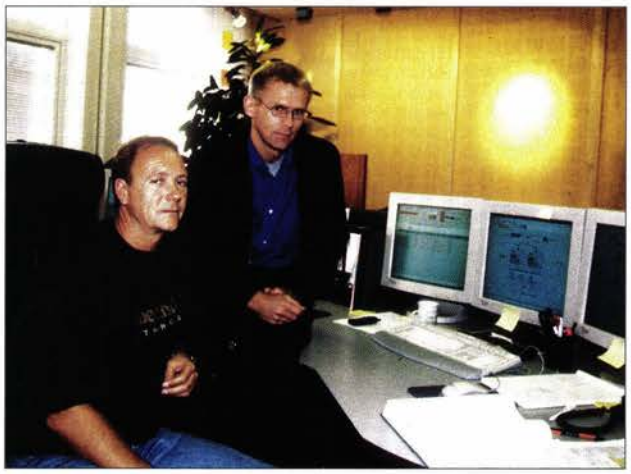
Organisering av støttefunksjonene

1. Geografisk samling av kompetansemiljøer til ett sted som kan betjene hele Jernbaneverket.
2. Organisatorisk samling av kompetansemiljøer i en organisasjon som styres fra ett sted, men der de ansatte i prinsippet kan sitte hvor som helst.
3. Desentralisert kompetansenettverk som styrkes gjennom økt satsing på utveksling av kompetanse via nettverk.

Kritisk uten AS

Bane Energi ser overgangen til aksjeselskap som en nødvendighet for å unngå krisetilstander på jernbanen. En AS-dannelse vil øke tilgangen på kapital, og Bane Energi trenger minst 100 millioner kroner i året.

TORE HOLTET



Også moderne: *- Selv om mange anlegg er gamle, har vi en moderne driftssentral som også andre sporveisystemer kan være interessert i, forteller Bane Energis direktør Johnny Brevik (t.h.), her sammen med Jon Ragnar Lundborg. (Foto: Svein Erik Bakken).*

Det var styret som i desember 2000 påla administrasjonen å utrede AS-spørsmålet. Flere grundige utredninger er gjennomført i løpet av det siste året, og konklusjonen er at Bane Energi bør bli aksjeselskap. Direktør Johnny Brevik er nå ikke i tvil om sin anbefaling når styret behandler saken 31. oktober i år:

- Det er kun en selskapsdannelse som gir oss mulighet til å hente inn den kapitalen som trengs for å få fornye energiforsyningen på jernbanen, sier han.

Gamle anlegg

- De fleste av våre anlegg ble bygd på midten av 50-tallet. Vi er i ferd med å strekke levetidene på grensen til det forsvarlige, og en gang sier det stopp. De siste åra har vi greid å effektivisere driften med rundt 30 prosent, noe som tilsvarer 25-30 millioner kroner i året. Disse pengene er brukt til forskriftsmessig oppgradering, til å forbedre verstingene blant omformerstasjonene og til «brannslukking». Men nå begynner det å butte. De anlegg vi i dag anser for å være i uakseptabel tilstand, representerer alene et etterslep på 80 millioner kroner. I årene framover vil kapitalbehovet øke betydelig, og over en 30 års-periode må vi reinvestere for én milliard kroner, opplyser Brevik.

Måneder med forsinkelser

I 2001 registrerte Bane Energi kun to feil med konsekvenser for toggangen, men sjefen advarer mot å tro at denne situasjonen vil vedvare.

- Om noen år risikerer vi å oppleve langt mer kritiske situasjoner enn i dag. Om det skulle oppstå sammenfallende feil i to nabo-omformerstasjoner med bakgrunn i for eksempel manglende reinvestering, kan det i verste fall forsinke togtrafikken i flere måneder, sier Brevik.

Han håper å unngå slike situasjoner ved å gå ut på lånemarkedet framfor å være avhengig av årlige bevilgninger.

- Alle analyser viser at vi har mye å hente gjennom en systematisk opprustning av våre anlegg. I dag, derimot, er vi tvunget til å lappe litt der og litt der.

Nye kunder

- Er det aktuelt at private selskaper skal kunne kjøpe seg inn i et Bane Energi AS?

- Nei ikke per i dag. Nesten all vår virksomhet er rettet mot jernbanen. Derfor er det også naturlig at Jernbaneverket er vår eier.

- Ser du for deg at dere kan få flere kunder utenom Jernbaneverket?

- Ja, vi kan blant annet samarbeide med andre sporveisystemer.

- Som Oslo Sporveier?

- Helt klart. Vi har blant annet en helt moderne driftssentral, noe Oslo Sporveier ikke har. For øvrig har vi en del spesialkompetanse som er attraktiv eksternt. Våre standardiserte systemer for energiavregning kan også være interessante for andre.

De ansatte med

Brevik understreker at han har et stort flertall av de 48 ansatte med seg når han anbefaler en AS-løsning. Han tror det har sammenheng med at det har vært gjennomført en åpen prosess, og at de er blitt kjent med de analyser som er gjort av anerkjente konsulentselskaper.

- Utviklingen i energisektoren i retning av frie kraftmarkeder både i EU og Norge, tilsier at vi skilles ut i form av et eget selskap. Landegrensene blir i denne sammenheng kunstige. Derfor er det mulig å tenke seg at også vi kan påta oss oppdrag i andre land - uten at det her nødvendigvis i dag ligger et stort potensial. Vår hovedoppgave vil være å gi det norske jernbanenettet en best mulig og sikker energiforsyning, konkluderer direktør i Bane Energi, Johnny Brevik.

tore.holtet@c2i.net

Fakta om BaneEnergi

- Bane Energi ble etablert som egen forretningsenhet i Jernbaneverket i 1996.
- Siden 1. januar 2001 har Bane Energi leverte elektrisk energi til hele det norske jernbanenettet.
- Bane Energi øker både omsetning og resultat. I fjor ble det omsatt for over 360 millioner, noe som ga et driftsresultat på over 56 millioner kroner.
- Analyser fra PricewaterhouseCoopers anbefaler at Bane Energi blir utskilt som eget AS.
- De kommende 30 åra må Bane Energi reinvestere for én milliard kroner.
- Det vil være langt enklere å få tak i denne kapitalen gjennom låne opptak enn gjennom årlige bevilgninger.
- Hvis Stortinget gir sin tilslutning, kan Bane energi være aksjeselskap fra årsskiftet 2003/2004.

Anbefaler at BanePartner blir as

En arbeidsgruppe går inn for at Banepartner blir omgjort til privat, ansvarlig aksjeselskap. Så langt vil neppe styret i BanePartner gå. Det ønsker i stedet å arbeide videre med å omdanne dagens virksomhet til et heleid aksjeselskap i Jernbaneverket fra 1. juli neste år.

SVEIN ERIK BAKKEN

- Vi skal ha våre vurderinger klar innen 1. november, slik at styret kan gi sin anbefaling overfor ledelsen i Jernbaneverket. Så er det opp til våre eiere å bestemme hva slags virksomhet eller selskap vi skal være i framtiden, sier direktør Johan Fossli i BanePartner til Kjøreveien.

Oppveie ulempene

- Et aksjeselskap med delvis eller helt privat kapital gir BanePartner samme konkurransevilkår som konkurrentene i bransjen. Dette vil trolig oppveie ulempene som er identifisert, konkluderer arbeidsgruppen.

Dette er de ansatte som ble intervjuet av arbeidsgruppen, ikke enig i. De mener det er større muligheter for suksess for BanePartner med en nærmere tilknytting til Jernbaneverket enn som et eget aksjeselskap.

Ikke baklengs

Etter en samlet vurdering av politiske, samfunnsmessige og forretningsmessige forhold anbefaler arbeidsgruppen at BanePartner arbeider videre med etablering av et privat aksjeselskap. Dette er en konklusjon som styret i BanePartner ikke har sluttet seg til. Styret anbefaler at en arbeider videre med å vurdere å omgjøre hele virksomheten til BanePartner til et aksjeselskap eid av Jernbaneverket.

Fossli viser videre til at samtlige forretningsenheter i Jernbaneverket skal vurderes med tanke på omdannelse til aksjeselskap. - Samtidig er det et klart politisk ønske at staten generelt skal redusere sitt eierskap eller privatisere virksomhetene helt.

- Vi ser hvilken vei det går. Da er det viktig å gjøre alt vi kan for at ikke BanePartner skal gå baklengs inn i et eventuelt aksjeselskap, men være best mulig forberedt. Målet er å etablere de best mulige forutsetningene for å lykkes som bedrift, samt å ta vare på våre ansatte, sier Fossli.

Unike

- Hva er ulempene ved å omdanne BanePartner til aksjeselskap?

Selge oss: *- Vår strategi er å selge oss på det vi er unikt dyktige på og leie oss ut på områder vi ønsker å utvikle oss på, sier direktør Johan Fossli i BanePartner.*
(Foto: Svein Erik Bakken).

- Jeg ser ikke så mye ulemper, men rent forretningsmessig blir det en større risiko om vi ikke driver lønnsomt. For de ansatte skal det i utgangspunktet ikke bli noen ulempe, men ansettelsesvilkårene kan bli endret.

- Fra tryggheten ved å være ansatt i staten, må vi i et aksjeselskap skape trygghet ved å utvikle videre en attraktiv kompetanse og ved å være oss bevisst vår egen verdi. Det er jeg sikker på at vi kan få til.

- Vi er unike når det gjelder den brede kompetansen som vi har innen banerelatert teknikk. Vi har i dag en veldig stor andel av oppdragene til Jernbaneverket, og jeg er sikker på at Jernbaneverket fortsatt vil ha et stort behov for våre tjenester også i framtiden, mener Fossli.

BanePartner vil i tillegg delta i prosjekter i utlandet for å tilføre seg kompetanse som kan komme kunder her til lands til gode.

Hemsko

- Hva er fordelene ved å bli aksjeselskap?

- Vi får bedre rammebetingelser. Som egen juridisk enhet kan vi ta selvstendige beslutninger. Vi kan lettere oppfylle vår visjon om å operere utenlands. Vi vil stå friere med tanke på eierskap; kan gjøre oppkjøp i og samarbeide med andre selskaper. I tillegg vil vi få et styringssystem som er tilpasset konsulentvirksomhet, og vi må ikke lenger basere oss på et styringssystem for forvaltning. Det er veldig stor forskjell.

- Har det vært en hemsko i de ti årene som BanePartner har eksistert?

- Ja, det er en del omstendelige og tunge prosesser i forhold til styringssystemet som vi bruker veldig mye tid og krefter på i forhold til våre konkurrenter, avslutter direktør Johan Fossli.

svein.erik.bakken@jbv.no

Fakta om BanePartner

- Virksomheten ble etablert som forretningsenhet i januar 1992 under navnet Ingeniørtjenesten. Desember 1999 ble enhetens navn endret til BanePartner.
- Hovedproduktet er prosjektering og rådgiving innen jernbaneteknikk.
- BanePartner omsetter for om lag 100 millioner kroner i året, derav kjøper Jernbaneverket tjenester for 90 millioner kroner.
- Etter initiativ fra jernbanedirektør Steinar Killi vedtok styret å oppnevne en arbeidsgruppe for å lage en forstudie for vurdering av organiseringen av BanePartner som et selvstendig aksjeselskap innen 1. juli 2003.

Konkurranse om GSM-R

Regjeringen vil at utbygging og drift av GSM-R skal lyses ut på offentlig anbud, noe som trolig betyr en utsettelse av utbyggingen. Samtidig åpner regjeringen for privatisering av BaneTele AS.

NJÅL SVINGHEIM

Dette går fram av en såkalt tilleggsproposisjon til statsbudsjettet.

-I den forbindelsen vil også finansieringen av GSM-R bli nærmere avklart, skriver departementet. Det er også satt i gang en uavhengig kvalitetssikring av kostnadsgrunnlaget og styringsdokumentasjonen for GSM-R.

- Dette vil påvirke Jernbaneverkets framdriftsplaner for utbygging av GSM-R , heter det videre.

Midlertidige løsninger

Samferdselsministeren mener det vil være mulig å lage midlertidige løsninger for togkommunikasjonen på strekninger uten togradio ved å ta i bruk eller tilpasse dagens kommersielle løsninger for radiokommunikasjon eller mobiltelefoni.

- Slike midlertidige tiltak må oppfylle Jernbanetilsynets krav i påvente av utbyggingen av GSM-R, sier samferdselsminister Torild Skogsholm.

Statens Jernbanetilsyn har gitt dispensasjon fra kravet om togkommunikasjonssystem fram til 1. oktober 2004 på strekninger som i dag ikke har togradiosystemer. Dette gjelder i hovedsak Nordlandsbanen, Rørosbanen, Raumabanen og Meråkerbanen. For strekningen Bodø-Rognan på Nordlandsbanen gjelder dispensasjonen fram til 1. januar 2004.

Regjeringen skal komme tilbake til Stortinget med en egen sak om utbygging av GSM-R når organisering og finansiering er avklart.

Åpner for privatisering

Regjeringen vil videre overføre eierskapet til Bane Tele as fra Jernbaneverket til Næringsdepartementet. Overføringen danner grunnlag for at aksjene i selskapet kan selges til private.

Samferdselsministeren mener det er nødvendig med et klarere skille mellom Bane Teles kommersielle virksomhet og JBVs behov for sikkerhetskommunikasjon.

Det betyr at Bane Tele AS overføres til Næringsdepartementet allerede fra 1. januar neste år Endringene skal legges fram for Statens Jernbanetilsyn før det tas en endelig beslutning i saken.

njal.svingheim@jbv.no

Fra pukken til forvaltning

Jernbaneverkets ledermøte vedtok tirsdag 15. oktober å styrke Forvaltning med om lag 200 årsverk.

NJÅL SVINGHEIM

Alle ansatte i signalfaget overføres fra BaneProduksjon til Forvaltning fra 1. januar 2003. Samtidig gis BaneProduksjon anledning til å bemanne ved utlysing om lag 65 stillinger fra signalfaget.

Utlysninger

I Forvaltning blir det lyst ut om lag 90 stillinger i fagområdet linjen som kan søkes av ansatte i BaneProduksjon med slik kompetanse. Bakgrunnen for dette er at Jernbaneverkets ledelse mener Forvaltningen har behov for mer kapasitet for å ivareta daglig oppfølging av sitt eieransvar til banestrekningene.

Ansatte innen signalfaget må altså søke aktivt på de stillingene som lyses ut i BaneProduksjon dersom de ønsker å jobbe der i stedet for i Forvaltning fra 1.1.2003.

Styrke: Om lag 200 ansatte i BaneProduksjon skal overføres til forvaltningen i Jernbaneverket. (Foto: Svein Erik Bakken)

Innen fagområdet linjen skal Forvaltning lyse ut om lag 90 stillinger som nåværende ansatte innen linjen i BaneProduksjon kan søke på.

Utlysing av stillingene skal skje med utgangspunkt i lik avlønning i Forvaltning og BaneProduksjon. Endringene skal gjennomføres i samarbeid med berørte parter og med personalorganisasjonene.

Ivareta eierskapet

Etatsdirektør i Forvaltning, Jon Frøisland, sier at denne overføringen av personell fra BaneProduksjon må gjøres for å ivareta eierskapet til banestrekningene.

–Da BaneProduksjon ble skilt ut som egen forretningsenhet, var det en forutsetning at ordningen skulle evalueres etter en tid. Denne evalueringen er nå gjort, og resultatet blir disse justeringene, sier Frøisland.

- Signalfaglig og banefaglig kompetanse er nøkkelkompetanse for daglig drift og må finnes i Forvaltningen. Det er nødvendig å sikre at denne kompetansen også finnes der i framtiden, sier Frøisland. Det er ikke gjort noen vurdering av kontaktledningsfaget.

For BaneProduksjon skal dette vedtaket gi retningen for hvilken konkurranseprofil enheten bør etablere i forkant av konkurranseutsetting.

Endringene som nå er vedtatt, skal ikke danne noen føringer for prosjektet «Et effektivt og moderne Jernbaneverk» som nå pågår.

Bildet er tatt på en jernbanestasjon på Nordlandsbanen.
Trafikklederen (Txp) gir signalet «passer» for nordgående dagtog.
Bildet er tatt tett på og i riktig øyeblikk i det Txpèn hilser på lokfører, samtidig som han holder det grønne flagget.
Bildet er tatt av Rune Fossum.

Møte med: Erik Ø. Johnsen

- Vi er veiledere – ikke politi

- Alle har en rolle. Hvis alle tar den rollen og det ansvaret som følger med, fungerer sikkerhetsstyringen. Det skal ikke være vår rolle å ta den enkelte med buksa nede.

SVEIN SKAVANG GRAADAL

Ordene kommer fra Erik Ø. Johnsen, som fra 1. juni i år har vært direktør for Statens Jernbanetilsyn.

- For å få en sikker, effektiv og god jernbane må vi få de ulike aktørene i jernbanen med på at det er internkontrollen som er det grunnleggende styringsprinsippet. Det skal ikke være vår rolle å ta den enkelte med buksa nede, sier han.

- Vi i Statens Jernbanetilsyn skal påse at de tar ansvaret. I denne sammenheng blir vi veiledere eller «gratiskonsulenter», og slett ikke politi. Det er den enkelte virksomhet som skal gjøre det som er tilstrekkelig i sikkerhetsarbeidet. Det er den enkelte internt i disse igjen som skal kjenne sine roller og ta sitt ansvar.

Jeg ser en gryende erkjennelse for denne måten å tenke på, vi er på god vei.

NTH og olje

Johnsen ble ferdig sivilingeniør fra maskinlinjen på NTH i Trondheim i 1983.

- Teknikk og leamikk har jeg hatt i fingrene siden jeg var liten, sier han. - Jeg har hatt lett for å forstå hvorfor og hvordan ting virker eller ikke virker.

Hovedfag på NTH tok han på sikkerhet, i det første kullet med et slikt emne som hovedfag.

- Det å ta vare på ting har alltid opptatt meg, å se på konstruksjoner eller systemer og finne ut hvordan det går galt eller ikke.

Etter høyskolen ble det oljebransjen og Kværner Engineering, med sikkerhetsbiten på design av plattformer. I 1985 ble unge Johnsen ansatt i Det Norske Veritas. Der drev han med risikoanalyse av oljeplattformer. Andre fagfelt var rørledning, damanlegg og jordras.

«Klekkestedet»

Fra 1988 var Saga Petroleum arbeidsplassen hans.

- Der drev jeg med «alt mulig» innen sikkerhet og var blant annet med på brønndreping, i tillegg til helse og arbeidsmiljø.

- Oljevirksomheten har de siste 20 årene brukt masse ressurser på å utvikle sikkerhetssystemer, i Norge har det vært «klekkestedet». Oljebransjen har hatt ressurser til gjennomføringen av det og sett resultatene. Nå høster andre bransjer av dette arbeidet.

Med samboer og to barn bor 44 år gamle Erik Ø. Johnsen på Kjelsås. Han har kort vei med tog til jobben, og fem minutter å gå i hver ende. Han er ivrig jeger, både på småvilt med hund og storvilt og felte en rein i høst. Det eneste forholdet han hadde til jernbanen fra før var som kunde.

Spennende teknologi

Johnsen hadde vært lenge nok i oljebransjen da stillingen i Statens Jernbanetilsyn ble ledig.

- Dette er spennende, en spennende teknologi, en stilling med mange utfordringer. Å lede Jernbanetilsynet er en jobb med svært stor kontaktflate, både mot Jernbaneverket, NSB og de andre operatørene og ulike myndigheter innenlands. I tillegg kommer det internasjonale aspektet. Vi har jevnlige møter med Jernbanetilsynene i Sverige, Danmark og Finland, og også med tilsvarende organ i resten av Europa.

- Jeg både håper og tror at jernbanen er et transportmiddel som vil ha større fokus enn i dag, både miljøaspektet og sikkerhetsaspektet tilsier det. Generelt sett vil vi nok ende opp med at jernbane er den sikreste transportformen, når vi ser på Norge.

- Hva er dine kvalifikasjoner for jobben?

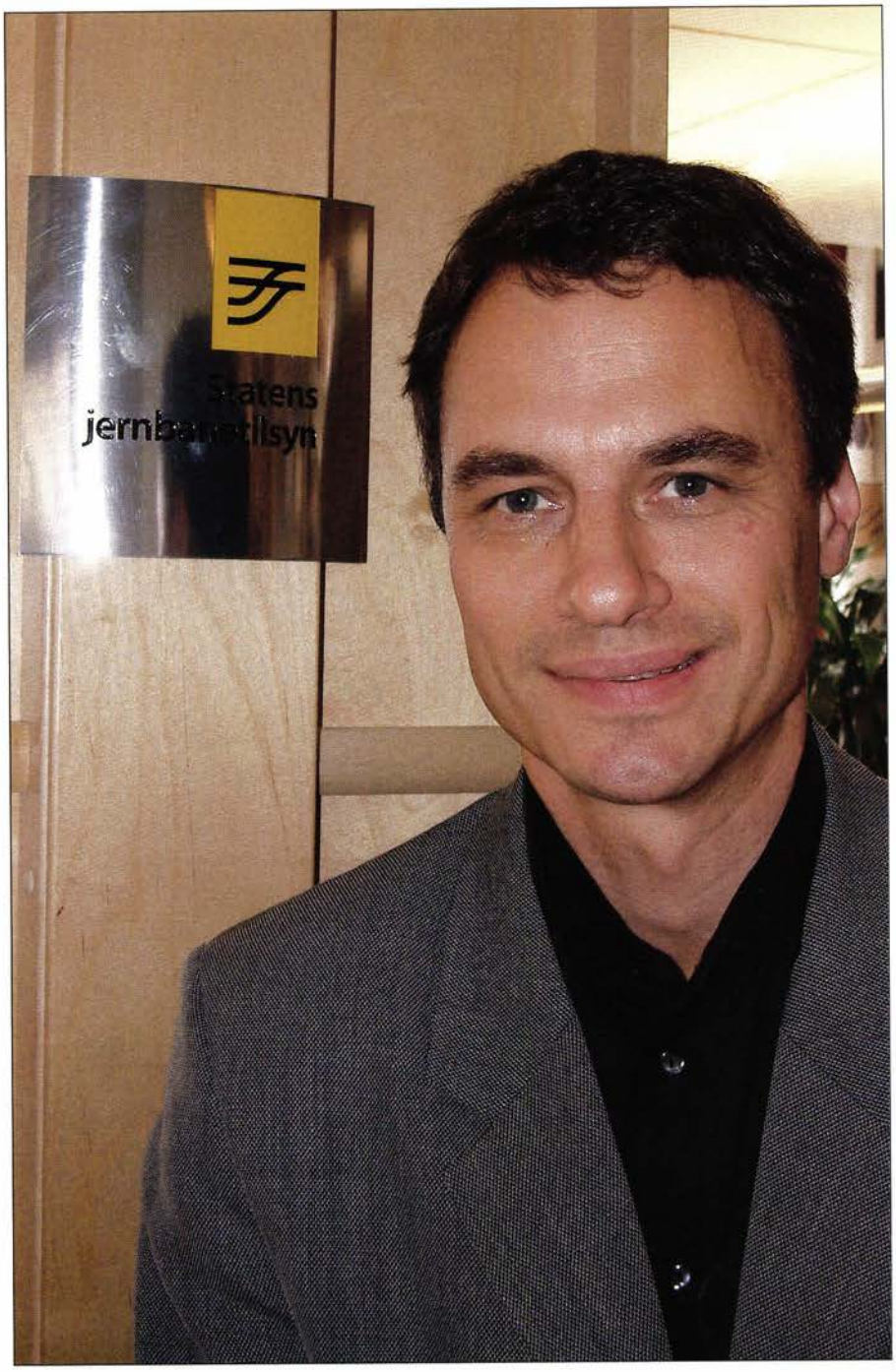
- Sikkerhetsstyring og forståelse for det er bakgrunnen min, og jeg har en relativt god teknisk innsikt. Dessuten liker jeg å arbeide med mennesker, å oppnå resultater gjennom andre. Jeg har fått tilbakemeldinger på at jeg er bra på å få folk til å samarbeide; i denne jobben er det utrolig mange aktører med hvert sitt ståsted og hver sin oppfatning av hva som er viktig for å holde et høyt sikkerhetsnivå. Å få disse til å samarbeide er en viktig del av jobben.

- Vi må delta

- Hvilke utfordringer står Statens Jernbanetilsyn overfor?

- Internasjonalt samarbeid, grenseoverskridende trafikk og konkurranseutsetting er stikkord. Vi må få på plass et regime med tillatelser og godkjenning for dem som ønsker å drive transport eller bygge kjørevei. Prosessen rundt godkjenning og tillatelse må være forutsigbar og gå effektivt, her blir det blant annet å beskrive innholdet i søknadene og hva slags dokumentasjon som skal ligge ved.

- En annen utfordring er når EU-regimet utvikler tekniske standarder for hvordan jernbanen skal være. Vi må delta i prosessene for det som etter hvert blir styrende for oss. I den grad vi har ressurser til å være med i de komitéer som setter standarder, har vi reell påvirk-



Veileder: *- Vi blir veiledere eller «gratiskonsulenter», og slett ikke politi, sier direktør Erik Ø. Johnsen i Statens Jernbanetilsyn. (Foto: Svein Skavang Graadal)*

ningskraft. Dette er en av de ting vi har flagget og ber om ressurser til å fokusere høyere.

- Vi snakker også om et nasjonalt arkiv for rullende materiell og infrastruktur, som en følge av EU`s Jernbanepakke en. Andre aktører kan komme inn med sitt vognmateriell, da skal vi kun innhente opplysninger om dette materiellet, om det er godt nok for norske spor. Vi må kunne håndtere dette på en grei måte.

God dialog

- Hva med forholdet mellom tilsynet og Jernbaneverket?

- Jeg oppfatter det som en god, åpen og konstruktiv dialog. Vi har jevnlige møter, både av formell og uformell karakter der problemstillinger av enhver art blir tatt opp. Det samme vil jeg si om forholdet til operatørene, som NSB, Oslo Sporveier, CargoNet og Flytoget.

- Hva er Jernbaneverkets utfordringer?

- De har noen store utfordringer når det gjelder sikkerheten, med sikringssystem og kommunikasjon i togframføringen som det viktigste. Utbygging av linjeblokk og automatisk togkontroll (ATC) gjenstår på en del strekninger, det samme gjelder nødkommunikasjon, hvor GMS-R synes å bli den valgte løsningen. Utbygging av ATC og GSM-R krever store ressurser, både i form av penger og kompetanse.

- Den største utfordringen for JBV er nok å få økonomien til å strekke til i forhold til viljen til å gjøre ting. Mitt inntrykk er at viljen absolutt er til stede, det mangler midler og i noen sammenheng er det heller ikke nok kapasitet i den kompetansen som er der. Det er mulig prioritering av ressursene kunne vært optimalisert.

Økonomi viktigst

- Hva er de viktigste virkemidlene for å bedre sikkerheten ved norske jernbaner?

- Jeg tror økonomi, for Jernbaneverket er bevilgninger en av de faktorene som begrenser mest. Ellers er holdninger til sikkerhetsstyring kanskje det viktigste. Det er like viktig at hele organisasjonen, fra topp til bunn, har eierskap til og forståelse for hva som ligger i sikkerhetsstyring, hva som skal oppnås, hvordan og hvorfor.

- Sikkerhetsstyring er ofte sett på som et verktøy for ledelsen. Det er feil, det er et verktøy for hele virksomheten, da først fungerer det.

Tilsynets rolle

Erik Ø. Johnsen tror Jernbanetilsynet har begynt å finne sin rolle i det norske jernbanesystemet, seks år etter at det ble opprettet.

- Vi har en brukerundersøkelse som går nå, der alle de store virksomhetene og etatene vi er i kontakt med svarer på om de mener vi har funnet vår rolle.

I dag har tilsynet 18 fast ansatte:

- Vi kan nok tenkes å vokse litt til, det vil være behov for en utvikling som følge av nye og endrede oppgaver for tilsynet i tiden som kommer, men vi skal ikke bli noen koloss.

Johnsen er overhodet ikke redd for at jernbanetilsynet skal bli en byråkratisk bremsekloss:

- Vi skal være en pådriver og bidragsyter i forhold til å få en sikker jernbane, jeg har inntrykk av at aktørene ser på oss som det, sier direktøren for Statens jernbanetilsyn til slutt.

sgraadal@online.no

De har venner over hele verden

De blir sett på som noen raringer, men har venner over hele verden. Jernbaneveteranene Rolf Bergh (81) og Per Johan Krogstie (73) snakker flytende esperanto.

TORE HOLTET

-«Jubel-olduloj» - vet du hva det betyr? Jubel betyr jubel, oldulo gamling og j-en forteller at det er flere av oss. Vi er to jubeloldinger! humrer de to ildsjelene i Norvega Esperantista Fervojista Asocio, like godt kjent som NSB Esperantoforbund (NEFA).

I dag har forbundet 41 medlemmer, men på verdensbasis snakker et par tusen jernbanefolk esperanto. Mange av dem kjenner Bergh og Krogstie - og motsatt.

- Vi har kontakter og venner i alle land. Kona mi sier at esperanto er blitt nesten hele livet mitt, sier Bergh.

Fakta om esperanto

- Norvega Esperantista Fervojista Asocio eller NSB Esperantoforbund (NEFA) ble stiftet i 1949.
- Forbundet har 41 medlemmer i Norge, og rundt 2.000 jernbaneansatte i verden snakker esperanto.
- Norske ildsjeler tok initiativ til å oversette det store jernbaneleksikonet til esperanto, med det resultat at leksikonet i dag finnes på alle europeiske språk.
- Den internasjonale jernbaneunionen UIC har godkjent esperanto som internasjonalt språk.

- En livsform som jeg aldri ville vært foruten, samstemmer Krogstie.

En bro i verden

20 år gamle Per Johan Krogstie begynte som bud ved ekspedisjonskontoret til NSBs hovedstyre i 1949, og gikk gradene før han i 1957 kom til Løten stasjon som ferdig utdannet telegrafist. Her hadde han 20 gode år, før han «havnet på museum», som han sier. Som mangeårig bestyrer på Norsk Jernbanemuseum laget han selv en guide på flere språk, blant annet esperanto.

- Siden sendte jeg den til esperantovenner i hele Europa, og det førte til at guiden ble oversatt til 18 språk. Slik kan esperanto fungere som en bro mellom verdens mange språk. Vi mener ikke at alle skal begynne å snakke esperanto, men som hjelpespråk kan det ha stor betydning, mener Krogstie.

Selvlærte

Krogstie fattet interesse for esperanto mens han gikk på Hamar Katedralskole under krigen. Hans tysklærer, lektor Nils Christensen, hadde verken sansen for tysk maktarroganse eller den amerikanske dominansen han spådde ville komme etter krigen.

- Det eneste rettferdige er et nøytralt språk, argumenterte han.

Elev Krogstie hadde stor sans for resonnementet, og det var han som fikk Rolf Bergh til å «se lyset». Begge lærte esperanto på egen hånd.

- Jeg ble fascinert av esperanto fordi det er bygd opp så enkelt og klart, sier Bergh.

- Mange av ordene er latinske, men bøyningen er ensartet. Alle substantiver ender på o i entall. Tilsvarende ender adjektivene på a og adverbene på e. Og har du lært et adjektiv, har du automatisk lært ett til. Bona betyr god, malbona betyr vond. Bela betyr vakker, malbela betyr stygg.

- «Inteligenta homo rapide lernas Esperanton.» Det er nesten så du forstår det: «Et intelligent menneske lærer esperanto fort.»

Brukte en uke

- Overkonduktør Rolf Alfred Uhlen snakket 12 språk, og han lærte å esperanto på en uke. Han testamenterte forresten 550.000 kroner til norsk esperantobevegelse, og det har finansiert mye av vår virksomhet, forteller Bergh, som har laget brevkurs og holdt kurs over sju forskjellige nærradiostasjoner. Til sammen rundt 6000 utsendelser om esperanto gikk på radio.

- Esperantovennene i jernbanen har ett slagord; «La reloj ligas la landojn - Esperanto la popolojn», eller «Skinnene knytter landene sammen, esperanto menneskene.» Alle som snakker esperanto, åpner sine hjem for en av sine språkvenner - uansett hvor de kommer fra, forteller Bergh, som i alle år pendlet mellom sitt bosted i Sarpsborg og NSBs hovedadministrasjon. Der ledet han utviklingen av jernbanens databaserte bookingsystemer - en kompetanse både svenskene og danskene dro nytte av.

Begge to skjenker sine tidligere arbeidsplasser mange varme tanker, men møter lite av den gamle jernbanekulturen i dag. Derfor blir det også mindre grobunn for fritidsorganisasjoner som esperantoforbundet, mener de.

I 120 land

- Men ærlig talt. Er det ikke litt sprøtt å bruke så mye tid på å praktisere et språk som få snakker?

- Jeg er klar over at mange vil le av meg når jeg sier det: Esperanto er faktisk verdens mest utbredte språk! Det snakkes i 120 land, parerer Krogstie.

Jubel-oldinger: *- Kall oss «jubel-olduloj», ler humør-sprederne Per Johan Krogstie (t.v.) og Rolf Bergh i NSB Esperantoforbund. (Foto: Tore Holtet).*

- Langt flere mennesker snakker engelsk ...

- Det språket som snakkes av flest mennesker i verden, er kinesisk - uten at det er noe verdensspråk av den grunn, svarer Krogstie, og Berg utdyper: - Som verdensomspennende imperium innførte England sitt språk overalt, men engelsk er et elendig språk, både skriftsmessig og språklig. Ikke en bokstav uttales sånn som den står.

Verdensborger

Krogstie bærer alltid et todelt flagg på jakkeslaget: det norske flagget og esperantoflagget med den grønne stjerna.

- Det signaliserer at jeg er verdensborger, og i utlandet møter jeg hjelpsomhet og samkvem overalt. Som reiseleder på turer til Baltikum har jeg aldri problemer med språket. Jeg ringer min esperantovenn i Tallin, og han sørger for alle nødvendige oversettelser.

- Det er til sammen forsøkt laget 400 kunstige språk i verden. Alle forsøk har falt sammen, bortsett fra esperanto. Både Hitler og Stalin forbød esperanto, men de greide ikke å ta knekken på det. Språket har vært mest utbredt i Polen, der det ble grunnlagt av Ludwig Zamenhof, som i 1887 utga en lærebok i esperanto. Han bodde i Warzawa, og bakgrunnen for hans initiativ var at mange ikke kunne snakke sammen på grunn av for store språkvariasjoner.

Et nett-språk?

De to «jubeloldingene» har blitt vant med at folk gjør narr av dem og verdensspråket deres.

- I flere ungdomsorganisasjoner er det imidlertid fremdeles interesse for esperanto, og vi kan i fleng nevne filologer, doktorer og professorer som er blitt fanget. Det gleder oss også at den internasjonale jernbaneunionen UIC har godkjent esperanto som internasjonalt språk.

- Men har det noen framtid?

De to ser på hverandre. Jovisst ser de lyspunkter.

- Det flommer over at esperanto på internett. Jeg mottar 15 mail hver dag fra forskjellige kanter av landet - på esperanto. Fra Brasil, fra Pakistan, fra Kina. Kanskje vi ser sporet av et verdensspråk på nettet? undrer Berg, som gløder for å innføre esperanto i skolen.

- Jeg har ingen illusjoner om at det blir utbredt med det første, men det finnes utrolige muligheter, mener Krogstie.

Visste du forresten at det finnes et eget esperanto-blibliotek med ikke mindre enn 4.000 bøker - på Hamar?

Og like ved, på Løten, ligger «Esperantujo», eller Esperanto-land. Det består av et jernbanemuseum i miniatyr, og her er alt fra søppelbøtter til 311 jernbaneeffekter merket på norsk og esperanto ...

Hvem som står bak? Per Johan Krogstie, selvfølgelig.

tore.holtet@c2i.net

Stilfull banefeiring

RØROS (Kjøreveien): **Festmiddag, historiske tablåer, høytidsstemt gudstjeneste i Bergstadens Ziir samt en folkelig åpning av Røros Skysstasjon er stikkordene for en meget stilfull og trivelig feiring av Rørosbanens 125-årsjubileum helgen 12. og 13. oktober.**

DAG SVINSÅS

Inviterte samarbeidspartnere, politikere, medarbeidere i Jernbaneverket fra Oslo, Pirsenteret og banen selv ble møtt av Røros sin tusenkunster, Arnfinn Strømmevold. Historisk korrekt og med god innlevelse førte han gjestene gjennom historien rundt Rørosbanen.

Fornyet garanti

Hovedtaler var jernbanedirektør Steinar Killi som meget levende redegjorde om Rørosbanen i historie, nåtid og fremtid fra sitt ståsted.

Killi ble etterfulgt av NSB-sjef Einar Enger som ga Rørosbanen en fornyet fireårsgaranti for fortsatt persontrafikk.

Fra det politiske liv ble det hilst fra to ordførere, Arnfinn Nergård fra Os og Jan Helge Andersen fra Røros.

Festen ble avrundet med champagne klokken 24.00, da man gikk inn i det virkelige jubileumsdøgnet.

Gudstjeneste og kakefest

Mange av gjestene deltok i gudstjenesten i Bergstadens Ziir. Regiondirektør Morten Mørch avsluttet gudstjenesten med å ønske menigheten velkommen til åpning av Røros skysstasjon noen timer senere.

Hele 1000 bløtkakestykker ble servert til veldig mange fremmøtte, de kalde og traurige værfold tatt i betraktning. Steinar Killi åpnet stasjonen med en kort tale og mottok i gave en forstørret kulltegning signert kunstneren von Hanno, fra åpningen av Rørosbanen i 1887.

- Jeg er veldig fornøyd. Hele feiringen ble gjennomført i en trivelig atmosfære; jeg tror folk virkelig koste segl, kommenterte Tor Rørosgård etter at siste gjest var forsvunnet med tog i retning stiftsstaden.

Åpnet skysstasjonen: *Jernbanedirektør Steinar Killi åpnet Røros nye skysstasjon og mottok i gave en forstørret kulltegning fra åpningen av Rørosbanen i 1887 overrakt av «Kong Oscar II» i Arnfinn Strømmevolds skikkelse.*
(Foto: Arvid Bårdstu, NSB)

Utskifting av vernetøy

Som følge av flere uhell med det nye arbeidstøyet levert av Wenaas har Jernbaneverket foretatt en uhildet analyse av stoffet ved Finnish Institute of Occupational Health.

I henhold til rammeavtale mellom Wenaas A/S og Jernbaneverket, skal arbeidstøyet tilfredsstilte normene EN 471 og EN 531 for henholdsvis synbarhet og flammehemming. Stoffet i vårt arbeidstøy som ble testet ved det forannevnte laboratorium tilfredsstilte ikke rammeavtalens krav til flammehemming (EN 531).

Jernbaneverket har på denne bakgrunn krevd å få levert nytt arbeidstøy kostnadsfritt. Dette kravet har Wenaas akseptert. Ulike stoffkvaliteter for nytt arbeidstøy er utprøvet av BaneProduksjon som har kommet med sin anbefaling. Ny rammeavtale for arbeidstøy er inngått etter denne anbefaling.

Alle som har kjøpt arbeidstøy etter rammeavtalen med Wenaas (gult og grått) må bytte det inn for å få nytt tøy som tilfredsstiller de fastsatte normer. Alle faktiske kostnader i forbindelse med returnering av underkjent tøy, samt utsendelse av nytt tøy, vil skje kostnadsfritt for Jernbaneverket.

Dette en stor oppgave av logistisk og administrativ karakter. Detaljert fremgangsmåte for bytte av tøy vil komme i eget brev til enhetene i begynnelsen av november 2002. Jernbaneverket er blitt lovet at Wenaas skal være klare til omlevering av tøy i løpet av november 2002. Har du spørsmål eller kommentarer til saken kan dette rettes til Anders Mollan, JFF (tlf.:55 046) eller Olav W. Kvam, JROO (tlf.:55 356).

Bra og hyggelig stafett

Sosialt: Glade BRØBIL deltakere i Manpowerstafetten 2002. Bak fra v.: Aslaug Larsen (Hovedkontoret), Klara Lyngnes (Banepartner og Øyvind Huse (Utbygging). I midten fra v.: Arne Vik (Utbygging), Anne Kathrine Kalager (utbygging), Arve Hustadnes (Banepartner), Jan Erik Reiten (Utbygging), Sigrun Nygård (Hovedkontoret), Tormod Søland (Banepartner). Sittende foran fra v.: Tore Fagervold (Utbygging), Steinar Myrabø (Region Øst). (Foto: Tore Fagervold)

Bedriftsidrettslaget for Jernbaneverket i Oslo-området BRØBIL gjorde det bra i Manpowerstafetten på Ekebergsletta tidligere i høst.

BRØBIL stilte med 13 deltakere fordelt på tre forskjellig lag.

Selv om ledelsen i laget var mest fornøyd med at de klarte å få med så mange deltakere, var de også tilfreds med resultatene. Der de tre lagene kom på henholdsvis 16 plass av 91, 49 plass av 91 og 29 plass av hele 288 lag.

Dans

- Manpowerstafetten er den sørste i sitt slag her til land. Der en primært satser på det sosiale. Våre deltakere fra Hovedkontoret, Utbygging, Region Øst og BanePartner hygget seg med løping, picnic, konsert og dans i det fine været på Ekebergsletta, opplyser Tore Fagervold til Kjøreveien.

Grensepassering uten stopp!

Mens godsbiler har kunnet passere grenseløst i mange år, har jernbanen hatt problemer med å følge med. Nå ser det ut til både å løsne og å lysne – så smått.

Det er jernbanegrensene mellom Frankrike og Tyskland som først står for fall. I slutten av år 2003 er det planlagt at 70 daglige tog skal kunne passere grensen mellom de to land uten å stoppe for å skifte trekkraft og bemanning. Målet er å øke den markedsandelen på 12 prosent av vareflyten mellom de to land som i dag går med jernbane.

Det var på tide!

Små-nytt

Slo danskene 6 - 2

Under en landskamp i fotball slo Norge Danmark 6-2 og tok en vandrepokal hjem til odel og eie.

Lørdag 21 september 2002 var det igjen klart for landskamp i fotball mot Danmark.

Norge tok ganske fort ledelsen 1-0 og rakk også å øke ledelsen til 2-0 før danskene scoret sitt første mål. Første omgang endte 4-1 etter en kjempegod innsats av de norske spillerne.

I andre omgang var det danskene som først scoret, men da var det også slutt på mål for danskene. Norge økte ledelse med ytterligere to mål i løpet av andre omgang. Kampen endte dermed 6-2 til Norge.

Målscorerne til Norge var: Geir Skarstein (2), Gjermund Bøhn, Terje Lubeck, Tor Arne Fossum og Tore Løvland. Geir Skarstein ble kåret til Norges beste spiller.

Det var også satt opp en vandrepokal som ville gå til det landet som først fikk fem «napp» og før kampen hadde både Danmark og Norge 4 «napp» hver i pokalen. Nå tok vi pokalen med hjem til «odel og eie».

«Nabopendelen»

Det private jernbaneselskapet BK-Tåg i Sverige har fått konsesjon på å drive den svenske delen av «Nabopendelen» mellom Jämtland i Sverige og Trøndelagsområdet i Norge.

I Norge vil NSB drive den norske delen av pendelen. Trafikken startet 22. september med to avganger daglig mellom Östersund og Trondheim.

Det nye tilbudet er resultatet av et prosjekt i regi av Rikstrafiken i Sverige, NSB i Norge og med støtte av integreringsmidler fra EU. Prosjektet vil i første omgang gå over tre år, og trafikken vil bli drevet med norsk togmateriell.

Utbygging satser på kongressenter

Små-nytt

I sommer ble det jobbet på spreng hos Utbygging i Oslo City. Halve 8. etasje ble revet – og denne høsten har et stort, moderne kongressenter blitt innviet.

EVA K. ULLAND

I tillegg til senteret tilbys to gruppe-/-møterom og et opprustet IT-kursrom til leie for hele jernbanefamilien.

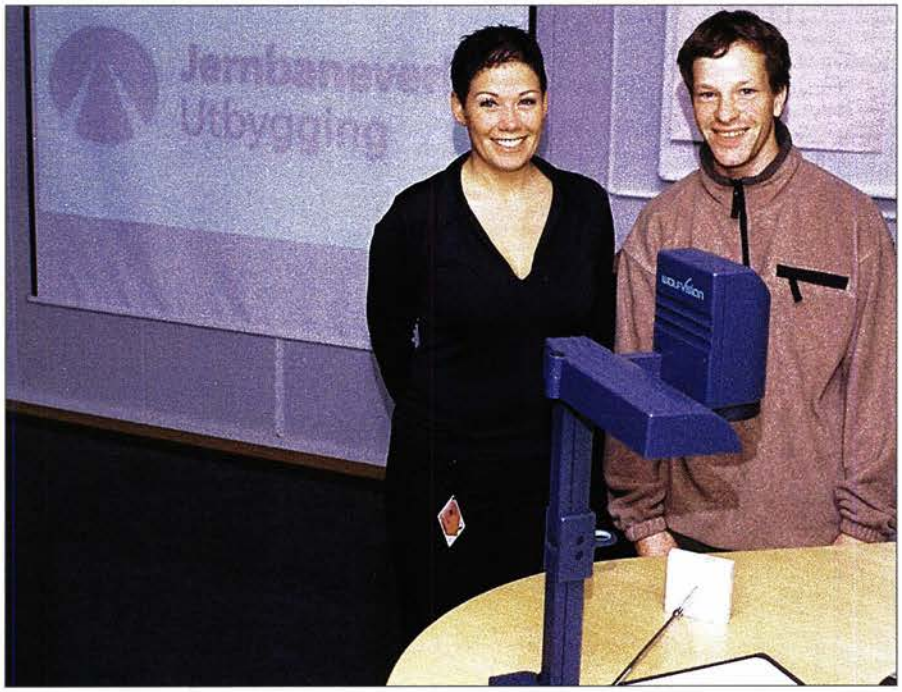
- Kongressenteret fyller Jernbaneverkets behov for en storsal til allmøter og andre arrangementer, mener kontorsjef Magne Hamar. –Vi har plass til om lag 70 personer, og møblering med løse stoler og bord gir rommet maksimal fleksibilitet, forteller han.

- At rommet er pusset opp i lyse, trivelige farger og har god ventilasjon, er også viktig, legger kontorsjefen til.

Moderne teknologi

Alt man kan ønske seg til det perfekte møterom, er installert i kongressenteret:

- PC til å vise frem presentasjoner (ligger i JBVs nettverk slik at man slipper å ta med filer på CD)
- dokumentkamera til å vise frem dokumenter, gjenstander, bilder osv. videospiller
- DVD/CD-spiller
- TV-apparat
- trådløs mikrofon m/forsterker



Kongressatsing: *Lokal IT-ansvarlig Steinar Hamre (t.h) og resepsjonist Bjørg Dolmen bistår begge møte- og kurs-arrangører som benytter lokalene til Utbygging i Oslo City.*
(Foto: Magne Hamar)

- mulighet for telefonkonferanse
- prosjektor og lerret
- utstyr for videokonferanse testes i løpet av året.

- Vital Eiendom har gjort en kjempemessig jobb med den nye storstua vår, skryter Magne Hamar som berømmer både arkitekter og ingeniører.

Flere leiemuligheter

Utbyggings IT-kursrom med plass til åtte personer har vært hyppig i bruk i år.

–Nye PC'er med all tenkelig programvare gjør dette til et populært sted å holde kurs, sier Magne. Utbygging stiller med egne kursholdere dersom det er ønskelig.

Alle møte-/kursrom er mulig å leie med lunsj inkludert – til en moderat pris, lover han.

Ønsker du å bestille kongressenteret (med eller uten grupperom) eller IT kursrommet – ta kontakt med en av våre hjelpsomme resepsjonister: Bente eller Bjørg. Du treffer dem på telefon 55900.

Staten hjertelig tilbake i UK

Etter de bedrøvelige erfaringer med forvaltningen av britisk infrastruktur for jernbane på private hender har nå igjen den britiske stat tatt grep i saken.

Gjennom *Network Rail* er staten tilbake på eiersiden, og jernbaneoperatøren, EWS (English Welsh & Scottish Railway), er hjertelig fornøyd.

På kort tid har den nye infrastrukturforvalteren maktet å imponere EWS med solid administrasjon og håndfaste planer for å bedre effektiviteten.

Etterlysning!

Skriv en historie/artikkel til Norsk Jernbanemuseums årbok 2003.

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

Nå nærmer det seg tiden for produksjon av årbok 2003 - og vi ønsker med dette å «fri» til skrivelystne i NSB. Vi håper du som leser dette kan bidra med en artikkel.

Det er ingen garanti for at innsendte bidrag vil bli publisert, men alle vil bli vurdert.

Fristen for å levere inn tekst og bilder er **15. desember 2002.**

Ta kontakt hvis det er spørsmål.

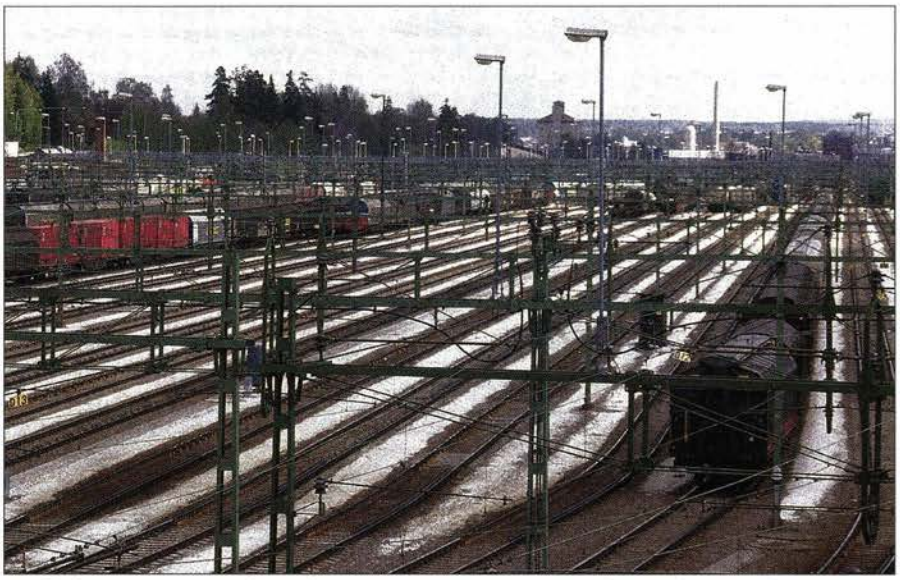
Tekst og bilder sendes til: Norsk Jernbanemuseum, Pb. 491, 2304 Hamar eller e-post: mette.larsen@jbv.no.

Nye kontrakter til Green Cargo

Små-nytt

Den svenske godsoperatøren Green Cargo strømlinjeformer driften og tar sikte på nye transporter. Så langt i år har selskapet halt i land nye kontrakter til verdi av 145 millioner svenske kroner 2003.

Den største enkeltkontrakten lyder på 58 millioner svenske kroner ogg går ut på transport av stål fra Avesta Polarit i Torneå til Avesta nord for Stockholm. Andre svenske sektorer i vekst med drypp på Green Cargo er bilindustrien, næringsmiddelindustrien, kjemisk industri og energisektoren.



Hallsberg: Den svenske godsoperatøren Green Cargo sliter økonomisk, men nye store avtaler om frakt av stål og biler er positive nyheter.

(Foto: Nordic infrastructure)

Volvo-kontrakt

Fra 2. september i år har Green Cargo tatt over ansvaret for all jernbanetransport for Volvo mellom Sverige og Belgia. Green Cargo vant anbudskonkurransen som omfattet transport fra Volvo-fabrikkene i Göteborg, Olofström og Umeå til fabrikkene i Gent.

Fra Umeå sendes førerhytter til lastebiler med tog til Göteborg og Gent. Fra Olofström sendes karosserikomponenter med tog til de samme destinasjoner. Transportopplegget inngår som en integrert del av produksjonsprosessen i Volvo-fabrikkene, og komponentene må ankomme monteringshallene til planlagt tid.

Sliter

Det er ikke bare hyggelige nyheter fra det svenske godsselskapet. Tidligere i år kom det fram at Green Cargo gikk med et underskudd på 125 millioner svenske kroner i første halvår. Godstrafikken med jernbane sank i volum med fire prosent sammenliknet med samme periode i år 2001, mens kostnadsnivået har holdt seg godt oppe.

For å få ned kostnadene har Green Cargo gjennomført en sammenslutning av divisjonene for salg og markedsføring og innført tiltak for å effektivisere driften på terminalene og i togfremføringen. Målet er å redusere kostnadene med fem prosent første året og med ti prosent over en treårsperiode.

Tyskerne får støtte terminaler

EU-kommisjonen har besluttet ikke å reise innvendinger mot det tyske programmet for støtte til opprettelse av nye og utvidelse av eksisterende terminaler for kombinert transport.

Støtteprogrammet skal løpe fra 2002 til 2005 og har en ramme på 110 millioner EURO. Målet er å overføre trafikk fra veier til jernbaner, elver og kanaler.

Forutsetningen for at støtte kan gis er at driften på terminalene blir satt ut på anbud, og at terminalene behandler alle potensielle brukere likt. Før støtte blir gitt må det legges fram en forretningsplan som dokumenterer berettigelsen av den subsidierte terminalen uten at den truer driften på eksisterende terminaler i Tyskland eller i nabolandene.

Trått føre i EU

På møtet i EUs transportministerråd 3. oktober var det meningen å få vedtatt transportstøtteprogrammet «Marco Polo».

Slik gikk det ikke. Det var ikke mulig for medlemslandene og Kommisjonen å bli enige om budsjettet for støtteprogrammet som derfor ble sendt tilbake for ytterligere bearbeidelse.

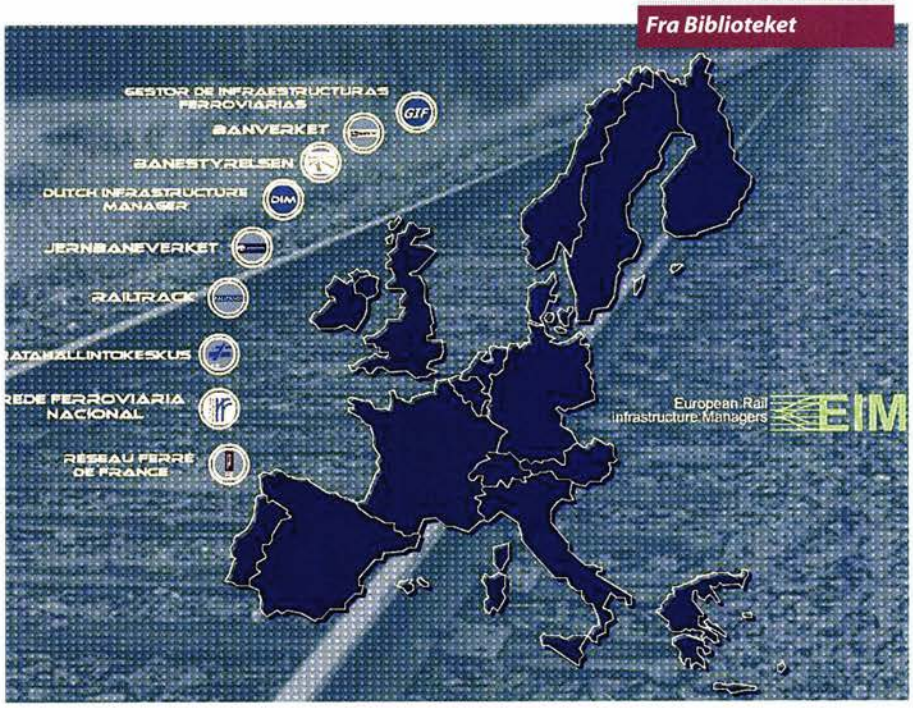
Om jernbanepakken som har som mål å optimalisere sikkerheten og å skape en mer dynamisk jernbanesektor i Europa, sa den danske samferdselsministeren på møtet at dette toget måtte gå på rådets neste møte 5. – 6. desember som er det siste under danskenes presidentskap i unionen..

Rådet greide likevel å vedta opprettelsen av en gruppe på høyt nivå som skal forberede revisjonen av retningslinjene for transportpolitikk i lys av den forestående utvidelse av unionen. Danskene er særlig opptatt av forbindelsen over Fehmarn Bælt der EU-midler kan ventes bevilget.

Internasjonalt arbeid

Informasjon om informasjon
Fra Biblioteket

Jernbanevirksomheten er mer internasjonal enn noen gang før. Alle i Jernbaneverket bør vite litt om Jernbaneverkets internasjonale arbeid og hvilken informasjon som finnes om pågående arbeid og resultatene av det.



Samarbeid over grensene

Jernbaneverket må forholde seg til EUs lovgivning, internasjonale standarder og samarbeidsavtaler som inngås med andre land. Mange ansatte er engasjert i ulike typer internasjonalt arbeid, alt fra standard- og regelverksarbeid som bl.a. styres fra UIC i Paris, til mer politiske spørsmål, der Brussel er viktigste møtested.

Paris... mer enn moter og kafeliv

Ekte jernbanefolk vil forbinde Paris med jernbane og UIC. Mange i Jernbaneverket er involvert i permanente eller temporære faggrupper.

Resultatet av arbeidet er bl.a. nye eller reviderte UIC-normer. I tillegg koordinerer UIC en rekke prosjekter innen forskning og utvikling, noe UICs nettsider bærer preg av. Prosjekter og faggrupper har egne sider på nettstedet, for eksempel GSM-R og ERTMS. Nye og reviderte UIC-normer legges ut i fulltekst på Internett.

I begynnelsen var ORE

Så kom ERRI: European Rail Research Institute som fra 1995 er en ikke-kommersiell stiftelse i Utrecht, Nederland. Siden ORE/ERRI ble grunnlagt i 1950 som en del av UIC, har instituttet drevet forskning, studier og testing innen jernbaneteknikk.

Resultatet av dette arbeidet er utredningsrapporter som Jernbaneverket har de fleste av (de nyeste kjøpes inn ved behov). Rapportene kan lånes i Biblioteket på samme måte som annen litteratur.

«Infrastrukturforvaltere, foren eder»

European Infrastructure Managers, EIM, ble opprettet 1. januar 2002. EIM er i utgangspunktet etablert som en lobby-organisasjon av infrastukturforvaltere overfor EUs organer.

Mer informasjon om EIM finnes på deres nettsider; i tillegg utgir de et nyhetsblad som Biblioteket mottar.

Ikke å forglemme NIM

Den nordiske grenen av infrastrukturforvalterne møtes i Nordic Infrastructure Managers.

NIM er forkortelsen for Nordic Infrastructure Managers, som samler jernbaneforvaltningene i Norge, Sverige, Finland og Danmark. En felles politikk er uttrykt i «Statement of Intent».

Standardisering og jernbane

Jernbaneverket har representanter i ulike arbeidsgrupper innen standardisering. Det gjelder i stor grad jernbanetekniske arbeidsgrupper i CEN og CENELEC. Resultatet av det europeiske standardiseringsarbeidet er EN-standarder som er tilgjengelige for alle i Jernbaneverket. Hvis du trenger en standard, kan du kontakte Biblioteket og få den tilsendt elektronisk. Mange nye standarder kommer som en direkte følge av nye EU-direktiver og forordninger som styrer jernbanevirksomheten i Europa (EU).

Bibliotekets internasjonale arbeid

Det består av deltakelse i to prosjekter/-grupper i regi av UIC: RailLexic og Documentation Group i tillegg til Nordisk jernbanebiblioteksamarbeid.

Rail-Lexic er en database med over 16000 jernbanerelaterte termer oversatt til 19 språk. Den norske oversettelse er nå klar. Basen utgis foreløpig på CD-ROM og i trykt versjon, men en nettversjon er under planlegging.

«Jeg trenger en rapport utgitt av SBB»

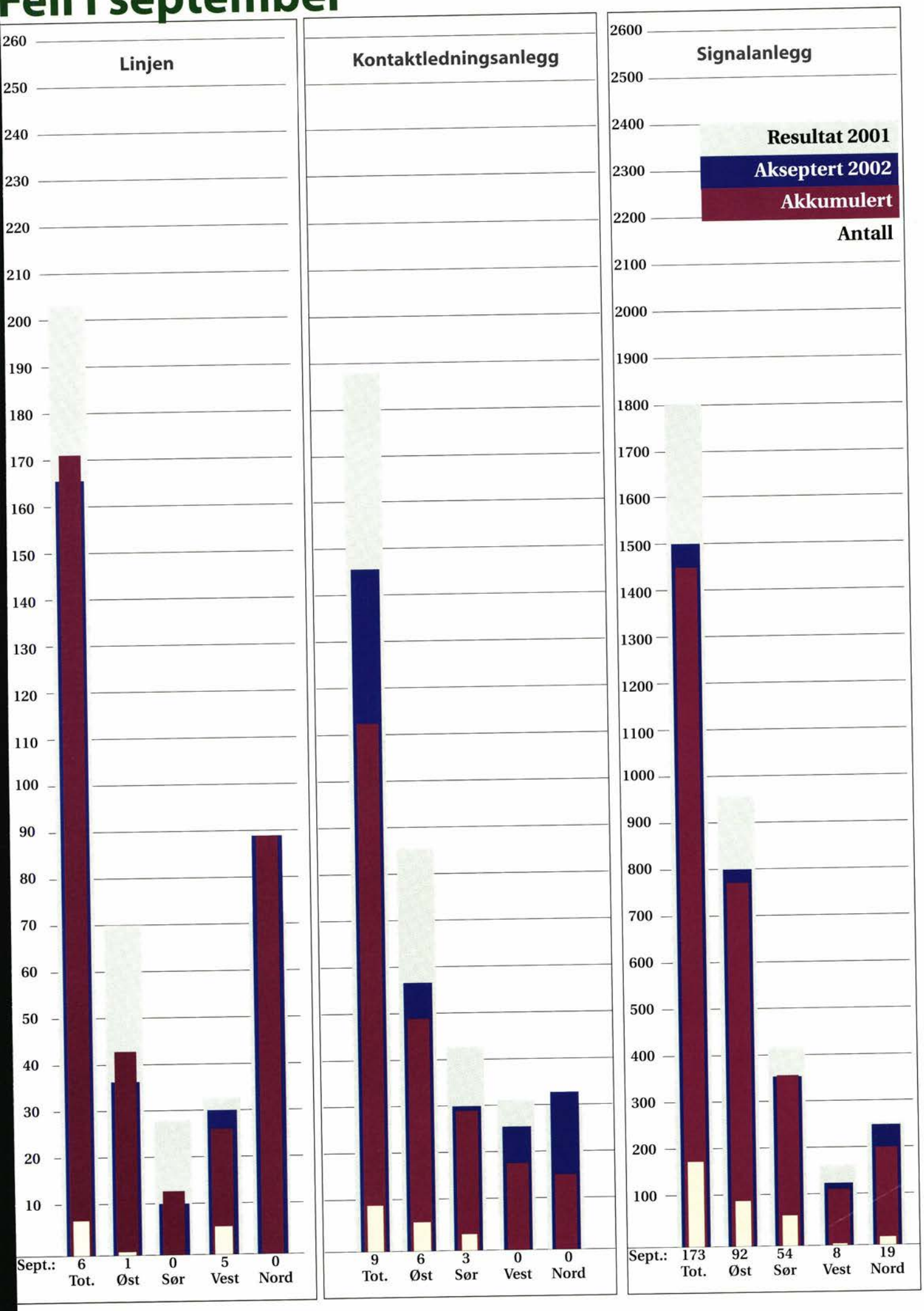
Det kan Biblioteket fikse. Gjennom våre kontakter i jernbaneselskaper og infrastruktureiere over hele Europa utveksler vi informasjon mellom landene.

Vår gode venn i Sverige

Uten Banverkets bibliotek hadde vi nok brukt lengre tid på å skaffe en del dokumenter. Mange i JBV bruker Banverkets tekniske regelverk, og det får vi oversendt straks ved behov.

Tipsboks:
Biblioteket gir deg informasjonen.
På BaneNettet ligger lenker til alle organisasjonene som er nevnt over. UIC-normer finnes på engelsk og tysk i Biblioteket. Norske og EN-standarder fås ved henvendelse til oss.

Feil i september



KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket
Nr 9 - Oktober 2002

I det gode selskapsliv

Harry-sporet

Det er ikke lett å være menneske på denne tiden av året. Det synes i alle fall ikke jeg. Dagene er korte, kjølige og høstmørke. Jeg krummer ryggen, og vasser gjennom søle og slaps til midt oppå leggen på den splitter nye vernebuksa.

Ei bukse i gulgrønt og grått som ikke bare gjør meg usedvanlig lett synlig, men også skummelt lettantennelig i følge de som har greie på den slags. Det siste bekymrer meg dog i liten grad, der jeg forgjeves sliter med å få fyr på sneipen i vindkastene.

Det er i slike stunder, når snøen laver ned, og det fortsatt er en evighet til jul, jeg lurer på hvor de egentlig ble av. De varme, lyse dagene som var her alldeles nyss, men som plutselig forsvant, like brått og brutalt som troen jeg hadde på at politikerne mente alvor da de vedtok Nasjonal transportplan for et øyeblikk siden.

Utvikling

Det er i slike stunder det hjelper å tenke på noe trivelig. Som for eksempel at jeg jobber i en statlig forvaltningsbedrift som snart kan feire bursdag. Den første desember er det nemlig seks år siden Jernbaneverket første gang så dagens lys.

Vi er med andre ord ikke plagsomt gamle i tralten, men har allerede rukket å utvikle oss mye. Ikke minst gjelder dette i forhold til organiseringen av virksomheten.

Logo

Med jevne mellomrom har det ene heleide datterselskapet etter det andre poppet opp, og satt seil under fremmede flagg. Enhver forretningsenhet med respekt for seg selv har naturligvis behov for en egen logo.

Det er ikke så farlig hvordan den ser ut, bare den ikke ligner på morselskapets, for det kan slå uheldig ut den dagen eieren eventuelt beslutter at selskapet, enten det nå heter BaneDitt eller BaneDatt BaneDatt, skal bli selskap på ordentlig.

Jernbaneverket

BaneTele

BaneEnergi

BanePartner

BaneProduksjon

BaneService

Forskjell

Uavhengig av alle gode intensjoner og nødvendige grep for framtida som ligger til grunn for å splitte opp Jernbaneverket i mindre deler, kan det umulig være enkelt for utenforstående å henge med i svingene.

Jeg møter for eksempel stadig folk som ikke aner forskjellen på NSB og Jernbaneverket. Enkelte lever endog i den villfarelse at Jernbaneverket er en enhet i NSB. Atter andre aner knapt noe om vår eksistens i det hele tatt.

Erkjennelse

Møter med folk som ikke vet, kan ofte være frustrerende for noen hver av oss, men man kommer ofte forbausende langt med litt tålmodighet tuftet på erkjennelsen av at langt de fleste nordmenn er flasket opp i en tid hvor alt som hadde med jernbane å gjøre, var synonymt med NSB.

I motsatt ende av skalaen finner vi de som utmerket godt vet forskjellen på oss og NSB, men som egentlig ikke bryr seg om det. I hvert fall ikke så lenge toget er i rute, og i bunn og grunn er vel det vi jobber for? Både du og jeg og vi to! er kjørt,

Harry K

Månedens lille frekke

En sindig totning søkte jobb på et nytt anlegg, og stilte nybarbert, edru og med lua i hånda på skytebasens kontor. Basen bladde gjennom papirer og referanser, og buldret med malmfull røst:

- Sleng på deg lua, og rett deg opp i ryggen!

Karen gjorde som han fikk beskjed om, og stod dørgende stille da basen dro fram hagla og brente av et skudd. Haglladningen gikk tvers igjennom lua, men mannen fortrakk ikke ei mine.

- Jobben, er din, og her har du hundre kroner til ny lue.

- Takk, men penger tæl ny bukse a?

- Bukse?? Den har da ikke jeg gjort....

- Nei, itte du, men dæ har je...