KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket

Nr. 1 - 2003

Si ifra!

Jernbaneverket
Biblioteket

- Det mest lojale er å si ifra om hvordan Jernbaneverket kan effektiviseres og moderniseres, sier jernbanedirektør Steinar Killi. Mange vil ha en ny regionmodell, andre finner en ny markedsmodell spennende og noen vil ha en kombinasjon.

Side 4 - 19

Tegning: Egil Nyhus

Signaler

Et nytt jernbaneår

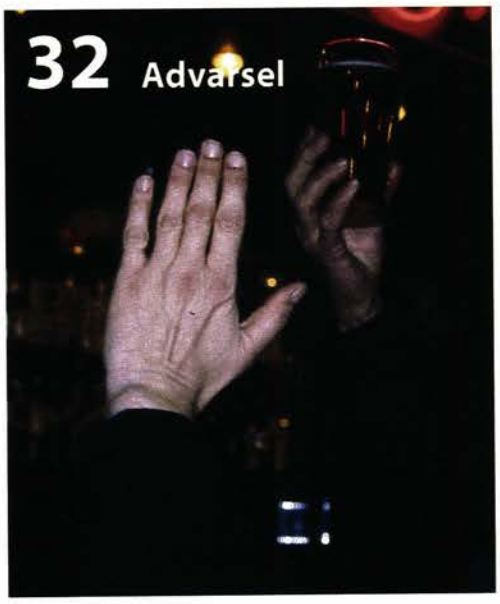
Året 2003 er nyfødt. Framover skal vi fylle dagene i kalenderen med nye, utfordrende og spennende oppgaver. Vi skal utvikle jernbanen, og vi skal utvikle Jernbaneverket.

I løpet av dette året skal vi enes om hvordan et nytt og moderne jernbaneverk skal se ut. Prosjektet er godt i gang, og i denne utgaven av Kjøreveien og på BaneNettet presenteres status for alle delprosjektene. Det som delprosjektene har kommet fram til, er ikke nødvendigvis den endelige fasiten, men resultatene legges fram for at alle skal kunne si sin mening. Det er nettopp i denne fasen at diskusjon, motforestillinger eller nye synspunkter bør komme til uttrykk. Når vi klubber den endelige organiseringen, er det for sent. Da tar jeg det som en selvfølge at alle slutter lojalt opp om det som er vedtatt.

I vårt forhold til omgivelsene skjer det også nye ting. Blant annet skal vi etterhvert håndtere helt nye oppgaver knyttet til nye operatører og konkurranse om sporet, og vi er enige med NSB om å overta stasjonene. Dersom Stortinget og Regjeringen godkjenner dette, må vi i Jernbaneverket organisere oss slik at vi kan framstå som en god eiendomsforvalter med jernbanens behov i sentrum. Jeg er opptatt av at stasjonene skal framstå som noe publikum og togreisende setter pris på å komme til.

Allerede tidlig i 2003 skjer det et synlig grep på stasjonene når våre trafikkstyrere tar i bruk de nye uniformene. For første gang vil vi få uniformer som er Jernbaneverkets helt fra bunnen av og ikke en arv fra NSB-tiden. Dette vil være med på å løfte vår profil.

Jeg ønsker alle medarbeidere et riktig godt nytt år!



Mennesker vi omgås til daglig, kan være ruset. Og en av dine kolleger kan være en sikkerhetsrisiko.

- Vi var på feil kurs, sier fungerende sjef i Bane Tele as, Matthias Peter.

KJØREVEIEN 1-2003

Lojalitet er å si ifra	4
Best mulig spor eller mest mulig trafikk?	6
Hvordan skal vi samarbeide?	10
Et rendyrket hovedkontor	12
Vil ha liv i 40 stasjoner	13
- Regionene - nøkkelen til godt vedlikehold	14
Hva slags Jernbaneverk vil du ha?	16
Sikrere arbeidstog-trafikk	20
Info-strategi på ett A4-ark	21
Med rallarsmell	22
Mulighetsfeiring	23
Bedre togsikring på stasjonene	24
«Pigmenter» fra Kina viser veg	25
Fortsatt konkurrent til Telenor	26
300 år på vakt	28
Ljåen slår ut sprøytemidler	30
Tikkende alko-«bomber»	32
Ble avvent på ei uke	34
Ingen sladrehank	36
Flink til å vente	38
Mitt jernbanebilde	40
Misvisende profilering	41
Smånytt	42
Info om info	46
Feil i november	47
Noe å Bryne seg på	48

Tydelig
19

- Mange har utydelige roller og gjør omtrent det samme. Det må bli mer tydelig hvem som gjør hva, mener Anne Nøkleberg.

38
Alene

- Får jeg to timers søvn før jeg går på om natta, går det greit, sier Oskar Nilsen, som er blitt ekspert på å være alene.

8
Glemt

- Vi har vært så opptatt av klare ansvarslinjer at vi nesten har glemt hvordan vi skal samarbeide, mener Erling Hogstad.

14
Riktig

«Riktige beslutningsprosesser i effektive regioner gir det beste vedlikeholdet.»

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: 4.450
www.jernbaneverket.no

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

Redaksjonen avsluttet
19. desember 2002

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

- Lojalitet er å si ifra

- Det er misforstått lojalitet hvis du nå brenner inne med ideer og tanker om hvordan Jernbaneverket kan moderniseres og effektiviseres - selv om din nærmeste sjef kanskje mener noe annet.

TORE HOLTET

Dette klare budskapet kommer fra jernbanedirektør Steinar Killi. Han inviterer til en åpen prosess med bred deltakelse fram til den dagen det foreligger en realistisk framdriftsplan for det nye Jernbaneverket.

- Jeg kan med handa på hjertet forsikre at jeg i dag ikke sitter inne med noen fasitsvar, presiserer Killi.

- Kom med forslag

Killi oppfordrer alle til å benytte muligheten til å påvirke sin egen arbeidsplass i en moderne og effektiv retning.

- Det meste lojale er å bringe fram forslag og ideer, selv om enkelte kan oppleve dette som illojalt her og nå. Når en organisasjon endres, endres også maktforhold. Slik er det bare. For at vår virksomhet skal bli best mulig, er det faktisk nødvendig at folk sier ifra.

- Naturlig uro

- Hva er ditt budskap til dem som nå føler uro i forhold til jobben sin?

- Det er ikke unaturlig at ansatte føler uro når en arbeider med effektivisering av organisasjonen. Det er imidlertid ikke mulig å tenke seg at en etat som Jernbaneverket kan forbli upåvirket av det som skjer rundt etaten, enten det gjelder spørsmål om organisering eller antall ansatte.

- Hva ønsker du skal komme ut av prosjektet «Et mer effektivt og moderne jernbaneverk»?

- Det viktigste vil være at våre oppdragsgivere - det norske samfunnet - sier: «Jernbaneverket er en etat som gjør en god jobb, og bruker pengene på en god måte. De ansatte trives og har interessante oppgaver.»

Må stadig fornye

- Opplever du at Jernbaneverket her har et stykke å gå?

- Vi blir aldri gode nok i en slik sammenheng. En tillit fra samfunnet er ikke noe du har, men noe som stadig må fornyes og bevises.

- Ser du for deg store forandringer av dagens jernbaneverk?

- Ikke over natta, men jeg håper vi greier å oppnå en bred forståelse for hvordan Jernbaneverket skal se ut i åra framover. Prosessen må munne ut i en realistisk plan med rimelig framdrift for gjennomføring av endringene. Dette må gjøres slik at de ansatte opplever forutsigbarhet, og at de blir godt informert.

Nødvendig lojalitet

- Noen vil spørre seg: «Har jeg noe å tjene på å engasjere meg?» Hva er ditt svar til dem?

- Du må aldri brenne inne med noe du har på hjertet. Det er ikke bra verken for deg selv eller bedriften. Men når prosessen er sluttført og endringsplanene skal gjennomføres, forventer jeg at folk lojalt følger opp. Da er lojalitet en nødvendighet hvis vi alle skal komme dit vi ønsker, svarer Steinar Killi.

tore.holtet@c2i.net

- Farlige holdninger

- Alle hendelser, små som store, må rapporteres , poengterer Steinar Killi.

TORE HOLTET

- Det har kommet antydninger om at enkelte vil være forsiktige med å rapportere hendelser fordi dette kan bli brukt mot dem i den omorganiserings- og effektiviseringsprosessen vi er inne i. Dette er en farlig holdning, som jeg klart vil advare mot, sier Killi.

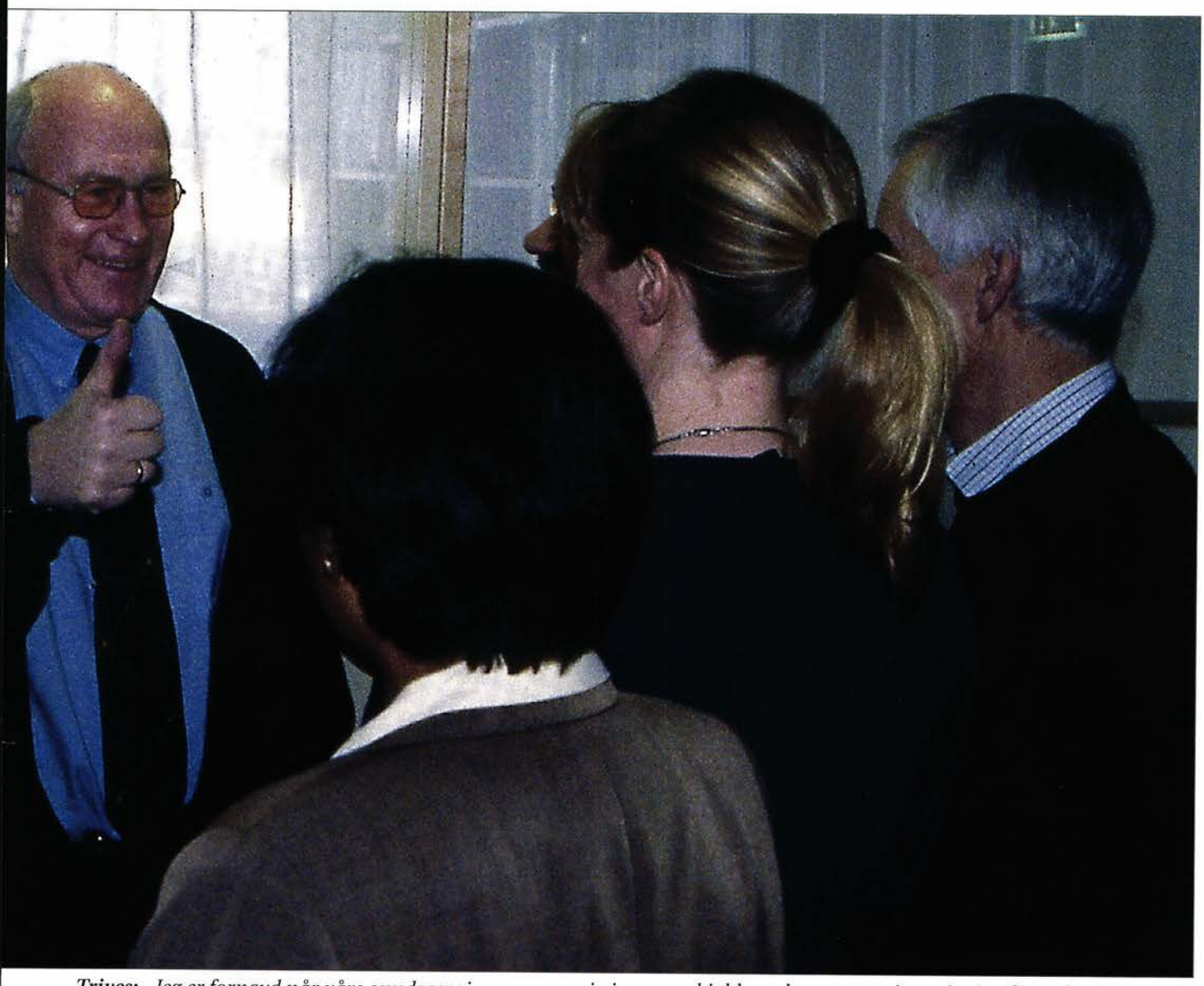
Å bry seg

- En enkelt liten hendelse kan være den første brikken som i et senere tilfelle kan utløse en ulykke. Å si fra om slike ting - gjennom vårt rapporteringssystem Synergi - har med solidaritet å gjøre. Det handler om å bry seg - ikke bare om sin egen etat, men også om sine arbeidskamerater, sier Steinar Killi.

Krav fra tilsynet

Statens Jernbanetilsyn har i sine siste revisjoner påpekt at Jernbaneverket må bli bedre til å bruke Synergi-databasen. Her skal alle uønskede hendelser registreres og senere grupperes innenfor fagmiljøene: arbeidsmiljø, elektro, ytre miljø og sikkerhet ved trafikkstyring.

- Jernbaneverkets ledelse er ikke bare opptatt av at faktisk inntrufne feil korrigeres. Like viktig er det å lære av sine feil,



Trives: - Jeg er fornøyd når våre oppdragsgivere mener vi gjør en god jobb og de ansatte trives, sier jernbanedirektør Steinar Killi. *(Foto: Svein Erik Bakken).*

analysere trender og fellestrekk i uønskede hendelser og utnytte erfaringer på tvers av hele Jernbaneverket, understreker Killi.

18 000 observasjoner

Det er ingen tvil om at Synergi-kampanjen som ble gjennomført i 1999/2000, begynner å bære frukter. Databasen for sikkerhetsrelaterte forhold omfatter i dag rundt 18.000 observasjoner.

- Utfordringen er å utnytte hele denne informasjonen for det den er verdt, sier Steinar Killi, og minner om at Jernbaneverkets sikkerhetsmiljø denne vinteren har fokus på det som er blitt kalt den store læringssløyfa.

Fakta om Synenergi

- Grunntanken bak Synergi er at den enkelte medarbeider som opplever eller får høre om uønskede hendelser, skal melde fra om disse.
- Ved å få inn denne informasjonen kan Jernbaneverket gripe fatt i årsakene og hindre gjentakelser.
- Meldingen sendes til den ansvarlige for dataregistreringen i hovedenheten.
- Alle meldingene samles i en felles database som systematiserer, sammenstiller og analyserer informasjonen.
- Med Synergi blir det enklere for ledere i Jernbaneverket å se hva som må prioriteres, og hvor tiltak bør settes inn.
- Målet med bruken av Synergi er å skape en sikrere, triveligere og mer meningsfull arbeidsplass for samtlige ansatte.
- På sikt fører dette til større trygghet, mindre fravær, færre skader og større kundetilfredshet.

(For mer informasjon om Synergi se Banenettet/Aktuelt/Synergi)

Best mulig spor eller mest mulig trafikk?

En helt ny modell kastes nå inn i debatten om «Et effektiv og moderne jernbaneverk». I den nye modellen løftes mest mulig trafikk på sporene opp som ett av tre sentrale hovedmål, sideordnet med best mulig spor og god og sikker styring av trafikken.

SVEIN ERIK BAKKEN

Det går det fram av hovedprosjektets siste skisser til alternative organisasjons- og samarbeidsmodeller i Jernbaneverket.

Dagens fokus

Ser man på dagens organisasjon, er oppmerksomheten rettet mot to hovedoppgaver:

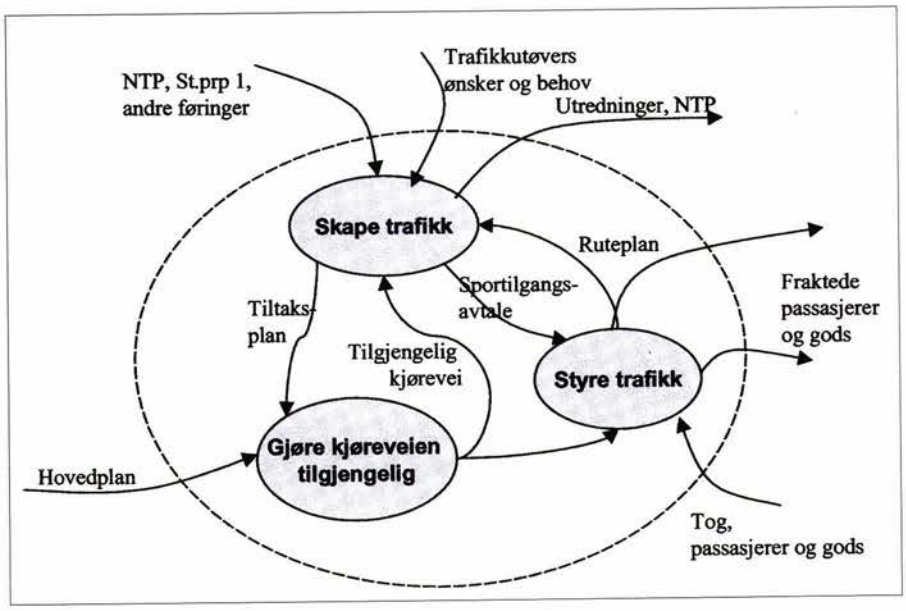
- utvikling, vedlikehold og drift av infrastrukturen, samt
- forvaltning og styring av trafikken på jernbanenettet.

Konkurransekraft er i dag å finne blant et av seks hovedmål. Her heter det at Jernbaneverket skal «arbeide for økte markedsandeler der jernbanen er samfunnsøkonomisk lønnsom».

Lite samordnet

På et mer overordnet plan er det Hovedkontoret, representert ved etat for Langtidsplan og utredning, som har ansvar for langsiktige analyser av transportbehov og markedsbasert utvikling av jernbanens infrastruktur.

De markedsrettede oppgavene i Jernbaneverket er organisert på forskjellige måter. Hovedansvaret for marked, stasjonsutvikling og operatørkontakt er



Ny modell: Jernbaneverkets tre hovedprosesser. Det kan etableres en organisatorisk enhet for hver hovedprosess.

Trafikkskaper? Skal Jernbaneverket i større grad være en trafikkskaper som har med seg best mulig spor og sikker styring av trafikken som to av hovedmålene? (Foto: Tore Holtet).

lagt til etat for Trafikk, marked og samfunnskontakt, som også har ansvaret for løpende informasjon til trafikkutøvere og reisende.

I tillegg foregår det i regionene en rekke utadrettede aktiviteter rettet mot kommuner, fylker og det lokale næringsliv. Disse aktivitetene er lite koordinert og samordnet internt.

Sterkere fokus

Målet om økte markedsandeler krever et mer utadvendt og markedsorientert fokus enn de to øvrige hovedoppgavene knyttet til et best mulig spor og forvaltning av trafikken.

På denne bakgrunn lanserer hovedprosjektet en ny modell med tre hovedpilarer: «Skape trafikk», «Gjøre kjøreveien tilgjengelig» og «Styre trafikk».

Hver av disse tre hovedpilarene kan tenkes organisert som en enhet.

- En slik organisasjon vil gi et sterkere fokus på Jernbaneverkets rolle som trafikkskaper, skriver hovedprosjektet.

Desentralisert modell ute

Den desentraliserte modellen var basert på at dagens regioner innen forvaltningen falt bort, og at oppgaver og myndighet som i dag ivaretas av regionene, i hovedsak ble overført til banesjefene.

- Etter samstemmige råd fra både prosjektråd og fagråd vil dette alternativet ikke lenger bli vurdert som en realistisk organisasjonsmodell for Jernbaneverket, skriver hovedprosjektet.

Ny regionmodell

Derimot opprettholder hovedprosjektet en ny regionmodell basert på at dagens regionstruktur opprettholdes, men at faglige og administrative støttefunksjoner blir samorganisert og/eller samlokalisert for å oppnå en mer effektiv organisasjon og bedre deling av felles kompetanse.

Sentrale problemstillinger som må avklares i denne modellen, er blant annet:

- Hvor mange regioner skal det være?
- Hvilke oppgaver skal de «nye» regionene ha?
- Hvordan skal tiltakshaver og planfunksjoner organiseres?
- Hvordan skal investeringsprosjekter og Utbygging organiseres?
- Hvor skal grense snittet mot sentralt vedlikehold gå?
- Hvordan skal lokal administrativ støtte og jernbanefaglig støtte dimensjoneres?

Divisjonsmodell

Også divisjonsmodellen opprettholdes som et mulig alternativ. Denne modellen reindyrker i større grad funksjonsprinsippet også innen forvaltningen av jernbanenettet.

Regionene fjernes, og deres oppgaver og myndighet overføres i hovedsak til den sentrale forvaltningen av infrastrukturen.

Sentrale problemstillinger for denne modellen er blant annet:

- Hvilke oppgaver skal tillegges banesjefene, og hvilke ressurser trenger banesjefene lokalt for å ivareta disse oppgavene?
- Hvordan kan problemet med stort kontrollspenn for etatsdirektørene i infrastrukturforvaltningen løses innenfor denne organisasjonsmodellen?

svein.erik.bakken@jbv.no

- Spennende og framtidsrettet

- Jeg synes den nye markedsmodellen er spennende. Modellen fanger opp mange av de nye utfordringer og krav som Jernbaneverket vil stå overfor i framtiden, ikke minst som følge av konkurranse om sporet og dermed flere trafikkselskaper.

SVEIN ERIK BAKKEN

Det sier prosjektleder for et «Mer effektiv og moderne Jernbaneverk», organisasjonsdirektør Erling Hogstad, til Kjøreveien.

Mer regionsamarbeid

Hovedprosjektet jobber videre med tre ulike modeller for «Det nye Jernbaneverket», nemlig en ny region-modell, divisjonsmodell og den nye markedsmodellen.

«Vi trenger en markeds-enhet som kan forplikte hele Jernbaneverket»

- Hvordan vil du med enkle ord beskrive de tre ulike modellene?

- Den nye regionmodellen er bygd på grunnmuren til dagens regioner. Samarbeidet mellom regionene vil i modellen bli kraftig bygd ut, blant annet innen økonomi, personal og tekniske funksjoner. Når noen bygger opp kompetanse på et område, skal den være tilgjengelig for de andre.

- Disse grepene vil bety bedre utnyttelse av kompetanse og på sikt lavere bemanning og reduserte kostnader.

Enhetlig

- I den såkalte divisjonsmodellen ligger hovedvekten på å styrke den faglige styringen og i større grad sikre at oppgaver utføres på samme måte i hele Jernbaneverket.

- Den nye markedsmodellen forsøker å samle alle funksjoner som har med markedet å gjøre. Denne delen av Jernbaneverkets virksomhet kommer til å bli viktigere framover. Bare det faktum at det blir flere trafikkselskaper på sporet, gjør Jernbaneverkets oppgaver utad mer krevende.

- Derfor trenger vi å styrke markedsfunksjonen. Det er det viktigste. Hvorvidt vi lager en egen divisjon eller gjør dette innenfor rammene av nåværende organisasjon, spiller mindre rolle.

- Det trafikkselskapene er opptatt av, er både sikker kjørevei og en sikker avvikling av trafikken, samt at de ikke ønsker å forholde seg til flere enheter. Vi trenger derfor en funksjon som kan forplikte hele Jernbaneverket og ikke bare en del av organisasjonen.

Varmt

- Du taler varmt for markedsmodellen nå?

- Jeg blir noen ganger beskyldt for å bli for entusiastisk for denne modellen og glemme de andre. Jeg synes den har mye spennende i seg, og er i overensstemmelse med mye av de nye behovene som Jernbaneverket vil stå overfor i framtiden.

- Samtidig er det viktig ikke å svekke fokus på at vi skal ha en sikker kjørevei og at avviklingen av trafikken skal gå så punktlig og sikkert som overhode mulig. Uansett min mulige entusiasme for markedsmodellen skal vi ikke glemme å ivareta det vi i dag er gode på og som uavhengig av modell skal være fundamentet i Jernbaneverkets virksomhet. Uten sikker kjørevei og god trafikkstyring har vi ingenting å tilby markedet!

Best lokalt

- Hva er mål nummer én i hver av modellene?

- Prosjektet har fire hovedmål. Det ene er at Jernbaneverket skal være lokalt til stede og tilgjengelig på flere steder enn i dag. Regionmodellen ivaretar kanskje denne målsettingen best.

- Divisjonsmodellen er sterkest på å dele kompetanse og redusere kostnader, som er to av de andre målsettingene.

- Målet om å bli oppfattet som ett Jernbaneverk er kanskje markedsmodellen klarest på, spesielt i forhold til trafikkutøvere.

Dyrest

- Hvorfor dukket markedsmodellen så seint opp?

- Markedsmodellen dukket opp da vi vurderte styrke og svakhet ved dagens organisasjon. Det ble tydeligere og tydeligere for oss at vi har behov for noe som binder de to hovedelene våre, trafikk og infrastruktur, sammen i et felles produkt. Flere av delprosjektene påpeker at vi har for svak markeds-orientering.

«Det administrative og faglige støtteapparatet blir mest berørt»

- Hvilken modell får størst konsekvenser i forhold til dagens organisering?

- Den som gir de største endringene og som vil påvirke flest personer, er sannsynligvis divisjonsmodellen, mens en revidert regionmodell vil gi færre endringer. Når det gjelder markedsmodellen, kan den kombineres både med en region- og divisjonsmodell og har ikke nødvendigvis andre konsekvenser enn det som ligger i disse modellene.

- Er det noen modell som er å foretrekke hvis en ensidig fokuserer på en økonomisk innsparing på 25 prosent?

- Jeg tror det største potensialet ligger i divisjonsmodellen, men vi har ikke gjort noen fullstendig vurdering av dette ennå. Samtidig vil overgang til divisjonsmodellen være en større endring og dermed forbundet med større omstillingskostnader. Også dette må være en del av totalvurderingen.

Dukket opp: *- Markedsmodellen dukket opp da vi vurderte styrke og svakhet ved dagens organisasjon, forteller organisasjonsdirektør Erling Hogstad. (Foto: Tore Holtet)*

Utenfor Oslo

- Går det mot en sentralisering av støttefunksjonene?

- Ledelsen vedtok sommer å samle de administrative funksjonene innen lønn, regnskap og personale. Jeg tror det går mot en geografisk desentralisert samling av de flere støttefunksjonene utenfor Oslo. Vi ser hva som skjer med andre statlige arbeidsplasser. De flyttes nå rått ut av Oslo. Jernbaneverket bør derfor selv ta utfordringen og fordele virksomhetene på en måte som også er hensiktsmessig for oss.

Omstillingsavtale

- Hvilke typer stillinger blir mest berørt av en omorganisering?

- Det er innen det administrative og faglige støtteapparatet.

- Er det gjort noen beregninger på hvor mange som i verste fall vil bli berørt?

- Nei, først må vi velge modell. Antall berørte vil være forskjellig fra modell til modell.

- Hva blir konsekvensene for dem som innehar stillinger som blir borte?

- I samarbeid med personalorganisasjonene skal vi gå gjennom alle spørsmålene knyttet til at stillinger blir borte eller flyttet. Vi kommer til å lage en omstillingsavtale, som er vanlig praksis ved omstillinger i staten. Den vil fortelle nærmere hvilke virkemidler vi skal benytte. Det er ikke prosjektets oppgave å beslutte om oppsigelser skal være et av disse virkemidlene. Spørsmålet må uansett avklares.

> «Jernbaneverket bør selv ta utfordringen og fordele virksomhetene utover»

Kun verktøy

- Vi har lett for å drøfte modellene og glemme hvordan vi best kan jobbe sammen. Målet er å bruke kompetansen bedre og redusere kostnadene. Modellene blir da verktøy for å oppnå dette. I delprosjektene har drøftingen av samarbeidet og organiseringen av kompetansen vært det viktigste - ikke modellene.

- Har dere jobbet for mye med modellene og for lite med hvordan en kan samarbeide bedre?

- Ja, og vi må ta vår del av ansvaret for at vi har fått en modellpreget debatt. Jeg vil understreke at det er viktigere å finne gode samarbeidsmodeller enn «de riktige» organisasjonsmodellene.

Glemt

- I Jernbaneverket vil vi både ha en god kjørevei og en effektiv og sikker trafikkavvikling, men ingen av de delene holder alene. De fleste tjenester eller produkter er satt sammen fra flere deler av organisasjonen. Derfor må vi samarbeide for at delene skal passe inn i hverandre og utgjøre den helheten som vi ønsker.

- I Jernbaneverket har vi også vært veldig opptatt av å ha ryddighet, orden og struktur. Vi har vært så opptatt av klare ansvarslinjer at vi nesten har glemt hvordan vi skal samarbeide mellom enhetene, avslutter Erling Hogstad.

svein.erik.bakken@jbv.no

Hvordan skal

Fem måter å organisere på

Hva slags organisasjonsmodell vi skal velge, er ett spørsmål. Et annet er hva slags former for samarbeid som disse modellene kan bygges opp på.

Teoretisk finnes det fem prinsipielt forskjellige måter å organisere støttefunksjoner på. I det følgende presenteres de fem måtene:

Enhetene bestemmer

Enhetene har selv ansvar for å etablere nødvendige støttefunksjoner og bestemmer selv hvordan støtten skal organiseres og dimensjoneres.

Fordeler: ● Dimensjonering i henhold til opplevde behov. ● Nærhet til kundene/brukerne. ● Helhetlig styring innen enheten.

Ulemper: ● Utnytter ikke stordriftsfordeler. ● Vanskelig å beholde spisskompetanse. ● Vanskeliggjør samling på tvers i organisasjonen.

Felles praksis

Det besluttes en felles praksis for gjennomføring av støttefunksjonene, og linjen har ansvar for gjennomføringen innen de rammer som er fastlagt. Fokus blir på felles, beste praksis for å forbedre kostnader, kvalitet og responstid.

Fordeler: ● Nærhet til organisasjonen (linjen). ● Enhetene har stor frihet. ● Likhet og fleksibilitet sikres. ● Stimulerer til utvikling av «beste praksis» internt.

Ulemper: ● Driver kostnadene ved utforming og tilpassing opp. ● Forbedringer av prosesser og system blir tyngre å sette i verk. ● Krever økt støtte av ledelsen og mer kontroll.

Full sentralisering

Støttefunksjonene samles i én enhet som betjener samtlige linjeenheter. Fokus på å oppnå stordriftsfordeler og utnytte kompetansen optimalt.

Fordeler: ● Muligheter for å spare kostnader. ● God utnyttelse av kompetansen og fokus på helheten. ● Muligheter for karriere for medarbeiderne. ● Mulighet for å beholde spisskompetanse.

Ulemper: ● Avstand til kunde/bruker. ● Følelse av manglende kontroll over felleskostnader ● Kan gi stivbeinte og lite fleksible enheter.

Senter for fellestjenester

Støttefunksjonene etableres i en egen fellesenhet/forretningsenhet med fokus på kundene, og det etableres serviceavtaler mellom linjen og senteret. Hensikten er at senteret for fellestjenester skal levere tjenester som kan konkurrere med andre leverandørers tjenester mht kvalitet og pris.

Fordeler: ● Størst mulighet for å spare kostnader. ● Bedre service overfor brukerne. ● Økt oppmerksomhet på kjerneoppgaver. ● Muligheter for å hente arbeid fra forretningsenhetene og andre. ● Attraktivt for nye medarbeidere.

Ulemper: ● Muligheter for høyere kostnader til etablering. ● Krever gjennomarbeidede avtaler for å sikre tilgjengelighet og kundefokus. ● Mindre fleksibelt og færre muligheter til å kombinere oppgaver.

Kjøp av tjenester

Tjenesten kjøpes av ekstern leverandør i henhold til inngått kontrakt. Denne organisasjonsformen omfatter spesielt tjenester som defineres som ikke virksomhetskritiske.

Fordeler: ● Potensial for å spare kostnader. ● Tilgang til dybdekompetanse og ekstra ressurser. ● Økt oppmerksomhet på kjerneoppgaver.

Ulemper: ● Kostbar tilbakeføring. ● Mindre fleksibilitet og lange kontrakter. ● Motstand fra ansatte. ● Reduserte strategiske spillerom.

vi samarbeide?

Her gjengir vi hovedprosjektets drøfting av ulike måter å organisere støttefunksjoner på og forskjellige prinsipper for den videre organisering nedover i organisasjonen (linjen)

svein.erik.bakken@jbv.no

Fire måter å samarbeide på

Det finnes i hovedsak fire ulike måter å organisere arbeidet i organisasjonene på. De mest aktuelle for Jernbaneverkets forvaltning er:

Funksjonell eller fagdelt

Organisasjonen deles etter funksjoner, fag eller etter hovedprosesser.

Er bra når: ● Felles standarder er viktig. ● Kjerneområder krever dybdekunnskap. ● Tiden for utvikling av produkter eller tjenester ikke er kritisk. ● Det er ett forretningsområde.

Største ulempe er at enhetene blir for opptatt av sine fagområder og faginteresser. Svakere helhetsperspektiv og mindre fokus på sluttproduktet.

Geografisk

Organisasjonen deles inn geografisk i form av regioner, baneområder og lignende. Hver geografisk enhet omfatter flere eller alle funksjoner.

Er bra når:

- Det er behov for å være fysisk tett på kunder for levering av tjenester.
- Det er forbundet med høye kostnader å transportere materiell eller personell.
- Virksomheten trenger å skape en opplevelse av at organisasjonen er helhetlig, lokalt sett.

Største ulempe er som regel mangelfull deling av ressurser, at de samme funksjonene bygges opp flere steder (duplisering), vanskeligheter med å mobilisere ressurser til oppgaver for helheten og at kundene må forholde seg til flere geografiske enheter.

Etter produkter/tjenester

Organisasjonen organiseres etter ulike produkter, tjenester eller leveranser. Jernbaneverket har benyttet dette prinsippet ved organisering av forretningstjenestene og etablert enheter som leverer entreprenørtjenester, ingeniørtjenester osv.

Er bra når:

- Hurtig utvikling av produkt- eller servicetilbud er viktig.
- Organisasjonen er stor nok til å tillate duplisering av funksjoner på tvers av enheter.

Største ulempe er som regel manglende koordinering og felles løsninger, dobbeltfunksjoner og flere kontaktpunkter for eksterne hvis de må forholde seg til flere deler av organisasjonen.

Etter marked/kunde

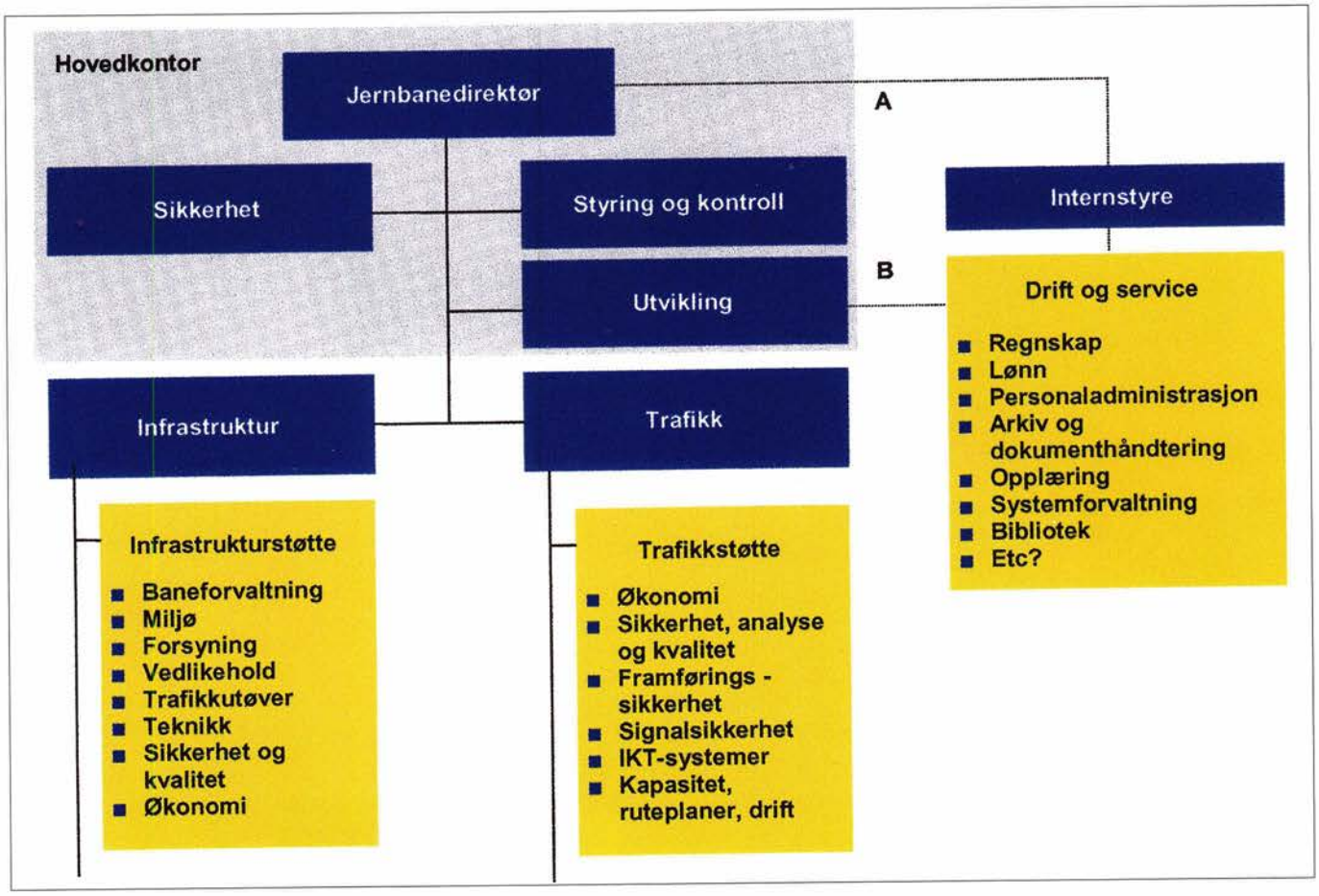
Organisasjonen deles inn etter og bygges opp omkring spesifikke kundetilbud, eksempelvis persontrafikk, godstrafikk, offentlige kunder, næringsliv og privatpersoner.

Er bra når:

- Kjennskap til kundenes/markedets spesielle behov er viktig for å lykkes, og det er behov for gode forhold til kundene og tilpasse løsningene til kundenes ønsker og behov.
- Kundenes makt er stor.
- Organisasjonen er stor nok til å duplisere funksjonene.

Største ulempene er som regel at kunnskap ikke deles på tvers.

Et rendyrket hovedkontor



Behov: *Hovedkontoret skal ivareta jernbanedirektørens behov for styring, kontroll og utvikling. Alle andre støttefunksjoner flyttes til de enhetene som de skal betjene.*

Et «rendyrket» hovedkontor er en enhet som kun gir jernbanedirektøren den støtte han trenger for å lede, styre, kontrollere og utvikle virksomheten til Jernbaneverket. Alle andre støttefunksjoner flyttes til de enhetene som de skal betjene.

SVEIN ERIK BAKKEN

Dette er et forslag fra hovedprosjektet som et ledd i drøftingen av Hovedkontorets rolle i et «Mer effektivt og moderne jernbaneverk» (Se figur).

Kun eksempler

I figuren er det ikke tatt stilling til oppdeling av Hovedkontorets oppgaver i organisatoriske enheter. Boksene viser derfor funksjonsområder og ikke enheter.

Også de funksjoner som er plassert i Drift og service, samt Infrastrukturstøtte og Trafikkstøtte må kun betraktes som eksempler og ikke som endelige forslag til detaljert utforming, understreker hovedprosjektet.

Tredjedel

I dag er det til sammen rundt 130 årsverk ved Hovedkontoret i tillegg til infrastrukturforvaltning og trafikkforvaltning. I en «rendyrket» modell vil Hovedkontoret kun bestå av 40 - 60 medarbeidere, med andre ord mellom en fjerdedel og en tredjedel av dagens stab.

Fellestjenestene Drift og service organiseres etter denne modellen som en enhet utenfor Hovedkontoret, men styres fra dette, enten av et internstyre eller ved direkte rapportering til en av Hovedkontorets avdelinger.

svein.erik.bakken@jbv.no

Vil ha liv i 40 stasjoner

Nyetablering? Bø er en av 23 stasjoner der Jernbaneverket bør vurdere å etablere seg på nytt, mener en gruppe som har utredet lokal representasjon. (Foto: Njål Svingheim).

Jernbaneverkets egne ansatte bør som hovedregel jobbe på stasjonsområdene. I alt 40 jernbanestasjoner kan utvikles med mer aktivt nærvær og bedre informasjon til kundene.

TORE HOLTET

Dette er noen av ideene som lanseres av en prosjektgruppe som har vurdert om Jernbaneverket fortsatt skal ha lokalt fotfeste på geografisk viktigste steder. Gruppen har samlet informasjon om alle stasjoner og endt opp med en rekke mulige forandringer.

Kritikk mot stasjonene

Gruppen viser til en undersøkelse som Region Nord utførte i september 2002. Den klare tilbakemeldingen var at kvaliteten på stasjonene ikke er god nok. Kunder og reisende klaget over manglende betjening, korte åpningstider, dårlig tilrettelegging av billettsalg, mangelfull informasjon og dårlige toalettforhold.

Kun 10 prosent av de spurte hadde hørt om Serviceerklæringen.

Mange informanter

Gruppen ser for seg at alle reisende ønskes velkommen når de kommer til en stasjon eller holdeplass; videre at det finnes opplysninger om Jernbaneverkets ansvar og hvor en kan henvende seg med spørsmål.

Togekspeditører, ansatte i forvaltningen og trafikkutøvere blir mer tilgjengelige slik at de kan informere om Jernbaneverket. I tillegg nevnes entreprenører, kommunale servicetorg og andre etater som mulige informanter.

«Nye» stasjoner

Etter å ha undersøkt forholdene på alle stasjoner konkluderer gruppen med at det er mulig å utvikle vårt nærvær på om lag 40 stasjoner. På i alt 23 steder mener gruppen at Jernbaneverket bør vurdere å etablere seg på nytt.

De 23 stasjonene er:

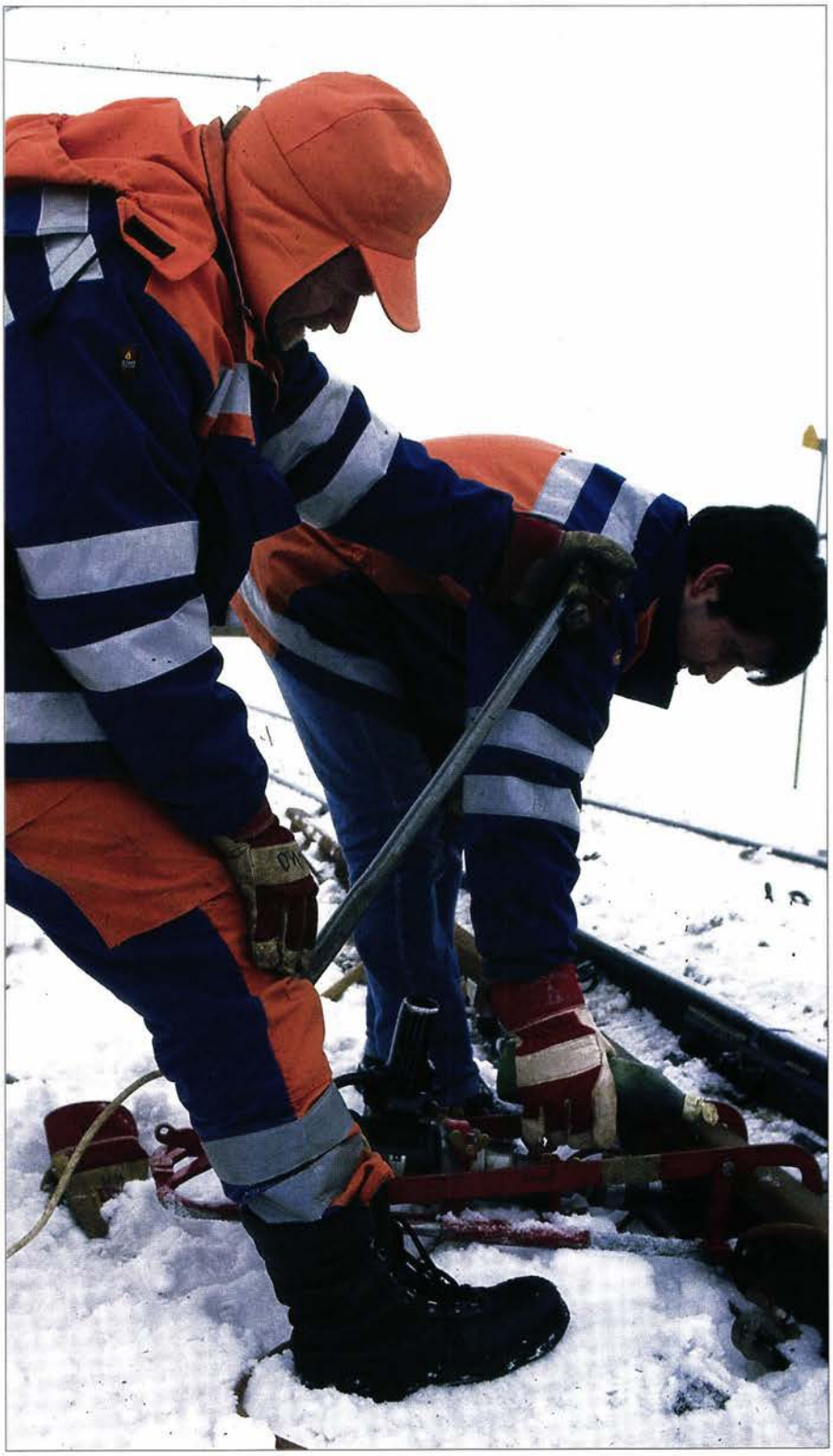
- Bryne
- Egersund
- Arendal
- Gjerstad
- Bø
- Notodden
- Nesbyen
- Gol
- Geilo
- Nationaltheatret
- Fredrikstad
- Rygge
- Moss
- Eina
- Kirkenær
- Rena
- Tynset
- Hamar
- Lillehammer
- Vinstra
- Otta
- Stjørdal
- Steinkjer

tore.holtet@c2i.net

Enige om stasjoner

Jernbaneverket og NSB har, med forbehold om Stortingets godkjenning, inngått avtale om overtakelse av rundt 400 stasjoner fra NSB til Jernbaneverket. Saken går nå til politisk behandling og ventes sluttført i løpet av 2003.

- Regionene - nøkkelen til godt vedlikehold



Riktig vedlikehold: Riktige prioriteringer av vedlikehold vil gi et stort løft med hensyn til effektivitet, kvalitet og reduksjon av kostnader. (Foto: Rune Fossum)

Et best mulig vedlikehold sikres gjennom effektive regioner med høy kompetanse. I tillegg kan det spares inn 20-30 millioner kroner i året ved å pålegge Region Sør og Region Vest økt samarbeid.

TORE HOLTET

Dette er to av hovedsynspunktene til deltakerne i delprosjekt fire som har vurdert hvordan vedlikeholdsarbeidet kan koordineres og styres bedre enn i dag.

Riktige beslutninger

Vedlikeholdet har vært regionalisert siden 1987 og har nå rammebevilgninger på 600-900 millioner kroner per år. Men ingen modell er i seg selv en garanti for godt vedlikehold. Det avgjørende er at pengene brukes riktig - at det tas riktige beslutninger om hvilket forebyggende vedlikehold som skal utføres, mener «vedlikeholdsgranskerne».

«Betydningen av riktige beslutningsprosesser i regionene er oversett»

- Feilaktige prioriteringer og mangelfulle ledelsesprosesser på disse områder fører til saktekjøringer og et økt korrektivt vedlikehold, som kan utgjøre flere titalls millioner kroner i kvalitetskostnader per år. På den annen side vil riktige prioriteringer og (ledelses)prosesser gi et stort løft med hensyn til effektivitet,
kvalitet og reduserte kostnader, skriver delprosjektet, og legger til:

- I skissene til organisasjonsløsninger ser det ut til at betydningen av riktige beslutningsprosesser i regionene fortsatt er oversett.

Manglende strategi

Kartleggingen av dagens vedlikehold avdekker manglende strategisk bevissthet, uklare rolleforståelser, høyt ambisjonsnivå med for mange «skal»-bestemmelser på Hovedkontoret, manglende tillit til det ytre apparat, for dårlig kommunikasjon og manglende kundefokus.

En av reseptene som foreslås, er å utforme framtidsbilder over anleggenes tilstand og koble 10 års-planen opp mot disse. Men det foreslås også flere organisasjonsmessige grep bygd på regionmodellen.

12-15 personer igjen

Hva slags regionmodell er det vedlikeholdsprosjektet tenker seg?

For å sikre riktige beslutningsprosesser og koordinering med høy kompetanse foreslås å slå sammen den sentrale og regionale teknisk/administrative støtten. De «nye» kompetanseområdene etableres etter prinsippet om en desentral sentralisering.

En ledelsesstøtte med høy kompetanse, anslagsvis 12-15 personer, vil ifølge dette opplegget bli igjen i regionene.

Konkret foreslås at Region Sør og Vest må pålegges å samarbeide, både om et felles framtidsbilde og budsjettramme for fornyelse i 10 års-planen. Dette kan gi en samlet besparelse på 20-30 millioner kroner i året - penger som kan brukes til å styrke vedlikeholdet på andre deler av nettet.

Hovedkontoret blir anbefalt å rendyrke sin rolle som strategiutvikler og premissgiver, og det tilføyes at bemanningen kan reduseres i forhold til i dag.

Nei til divisjonsmodell

Divisjonsmodellen levnes liten ære blant de som har vurdert det nye Jernbaneverket med «vedlikeholdsbriller». Modellen vil ikke tilfredsstille de kravene som vedlikeholdsprosjektet opererer med. Her er noen av ankepunktene:

- Kapasiteten i stabene under etatsdirektør infrastrukturforvaltning vil måtte bli vesentlig større enn i regional modell.
- De lokalene enhetene vil være for små til å utnytte rammebevilgningene maksimalt.
- Banesjefene og faglige ledere vil bli rene gjennomførere og får ikke få være med på viktige prosesser.
- Ledergruppen i infrastrukturforvaltning på 18 medarbeidere vil bli altfor stor, og det må trolig innføres et rapporteringsledd mellom banesjefene og etatsdirektørene.
- En organisasjon med 10 baneområder og en stor utbyggingsenhet vil skape ubalanse i organisasjonen.

Markedstilpasning

I utgangspunkter er vedlikeholdsprosjektet enig i å tenke marked når nye operatører kommer inn. Operatørene har behov for kontakt på høyt nivå i organisasjonen, og vedlikeholdsprosjektet er stemt for at en avdeling på Hovedkontoret har denne funksjonen.

> «Hovedkontoret bør rendyrke sin rolle som strategiutvikler»

Markedstilpasningen må imidlertid prege hele organisasjonen, og derfor foreslås det at regiondirektørene får ansvar for markedsorienteringen lokalt.

- Ved å plassere ansvaret lokalt, samtidig som det arbeides med holdninger i organisasjonen, vil man ved å ansvarliggjøre det lokale leddet sikre tilgang til midler gjennom de tildelte rammer, argumenterer vedlikeholdsprosjektet.

tore.holtet@c2i.net

Samling av fagkompetanse

Jernbaneverket har mye å hente gjennom å samle all teknisk fagkompetanse i én organisasjon og i tillegg opprette et eget senter for kompetanseutvikling.

TORE HOLTET

I dag er Jernbaneverkets tekniske ekspertise spredd på flere forskjellige hovedenheter, både organisatorisk og geografisk. Men er dette en fleksibel løsning som gjør kompetansen tilgjengelig for hele Jernbaneverket?

- Nei, mener flere av gruppene som har vært med i hovedprosjektet.

Forenkle

På spørsmål om hvordan kostnadene kan reduseres med 25 prosent i løpet av tre år har gruppen under navnet delprosjekt syv disse svarene:

- Forenkle planprosessen og godkjenningsprosessene.
- Rydde i roller.
- Foreta en organisatorisk samling av ressursene for å kunne koordinere og effektivisere.

For å gjøre fagkompetansen mest mulig tilgjengelig er det stemning for å bruke geografiske prinsipp for å konsentrere fagområdene.

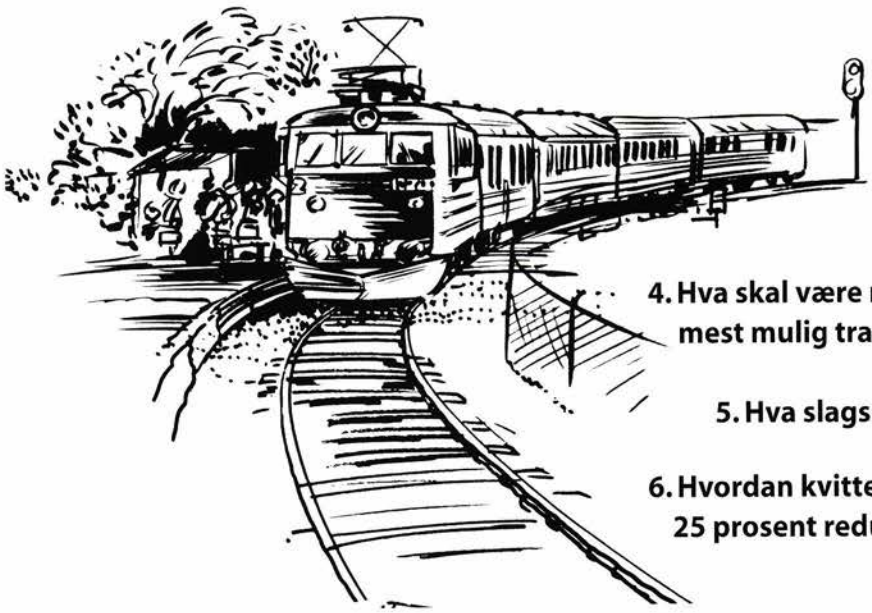
Kompetansesenter

Skal Jernbaneverket fremstå som ett jernbaneverk overfor kunder, interessenter og ansatte, må kompetanseutviklingen koordineres, mener delprosjekt fem. Denne gruppen vil opprette Jernbaneverkets Kompetanseutviklingssenter.

***Samles:** Jernbaneverkets eksperter må samles organisatorisk, mener en gruppe som har sett på dagens fagkompetanse med kritiske blikk.*

Hovedoppgaven for senteret vil være å planlegge, tilrettelegge, gjennomføre og administrere. På denne måten vil Jernbaneverket sikre seg en enhetlig fagopplæring og en koordinert faglig kvalitet, samtidig som man tar ut stordriftsfordelene.

Hva slags Jernba



1. Hva er galt med dagens JBV?

2. Hva er bra med dagens JBV?

3. Hva slags JBV vil du ha?

4. Hva skal være mål nr. en: - Best mulig spor eller mest mulig trafikk på sporet?

5. Hva slags modell vil du ha?

6. Hvordan kvitte seg med dobbeltarbeid og oppnå 25 prosent reduksjon i administrative kostnader?

Marit Borge Johansen, administrasjonssjef Region Sør

Bedre: - Vi må bli bedre til å profilere oss, sier administrasjonssjef Marit Borge Johansen.

- Ja takk

1. Vi må bli bedre til å profilere oss.

2. Da må jeg ta utgangspunkt i regionen. Jeg mener vi har forvaltet de pengene som er gitt oss, på en ordentlig måte og til nytte for samfunnet.

3. Et jernbaneverk som samfunnet ser seg tjent med å opprettholde.

4. Til det vil jeg svare, ja takk, begge deler.

5. Beholde regionmodellen vi har i dag.

6. Jeg vil heller stille spørsmålet: Er dobbeltarbeidet kartlagt, og hvor stor andel av det Jernbaneverket bruker av penger, er til administrasjon.

Wenche Johannesen, sikkerhetssjef Region Sør

- Faglig utfordrende

1. Oppgavene til Hovedkontoret er ikke godt nok definert i forhold til regionene.
2. Bra arbeidsmiljø, og dessuten er det faglig utfordrende å jobbe her.
3. Et jernbaneverk der vi jobber i regioner, men hvor Hovedkontoret koordinerer virksomheten og sørger for at enhetene kan adoptere gode tiltak eller ideer fra hverandre.
4. Vi må ha begge deler.
5. En regionmodell. Jeg mener sikkerhetsarbeidet ikke kan samles desentralt i et kompetansesenter.
6. Det har jeg ikke gjort meg opp noen mening om.

Ikke nok:
- Oppgavene er ikke godt nok definert, sier sikkerhetssjef Wenche Johannessen.

neverk vil du ha?

Kjell Atle Brunborg,
nestleder i Norsk Jernbaneforbund

- Helt utrolig

Mest: - Best mulig spor vil gi mest mulig trafikk, sier nestleder Kjell Atle Brunborg i NJF.

1. Det er litt for mange som jobber med administrative funksjoner i forhold til de som jobber i produksjon. Vi bruker rett og slett for mye penger til å flytte papirer, slik at det blir mindre penger ute i skinnegangen.

2. Det aller beste ved Jernbaneverket er at vi har fantastisk mye ressurser og et helt utrolig personale som står på. Jernbaneverket er derfor en god bedrift å jobbe i for de aller fleste.

3. Jeg vil ha et jernbaneverk der pengene brukes slik at de kommer kundene til gode. Det vil si at sporet og det som er over sporet, er i en slik forfatning at vi får den trafikken som bør være på jernbanen.

4. Best mulig spor vil gi mest mulig trafikk.

5. Det må være en eller annen form for desentralisert modell. Det verste en kan gjøre, er å sentralisere det meste inn til Oslo og trappe ned ute i distriktene. For det er ute i distriktene en har forståelse for at jernbanen er viktig.

6. En må i størst mulig grad unngå dobbeltfunksjoner. Gjøres en oppgave ett sted, må den nødvendigvis ikke gjøres i tillegg tre - fire andre steder. Det er her en kan redusere kostnadene og flytte penger ut i sporet.

Gaute Borgerud,
overingeniør plankontoret i Region Øst

- God ånd

***Flinkere:** - Lederne må bli flinkere til å tilrettelegge, sier Gaute Borgerud.*

1. Jernbaneverket utnytter ikke de ansatte som ressurs godt nok. Dessuten er det for dårlig kompetanse blant ledere både på organisering og ledelse og i det å forstå jernbanens mulige oppgaver fremtiden.

2. Det er en god ånd blant de ansatte i Jernbaneverket. Folk er opptatt av arbeidsplassen sin og av at jernbane skal spille en viktig rolle i samfunnet. Dette er en stor og uutnyttet ressurs.

3. Jeg vil ha et offensivt jernbaneverk både i forhold til å utvikle organisasjonen og i forhold til å påvirke rammevilkårene. Vi kunne gjort mye mer for å skaffe midler til jernbane.

4. Hvis vi ikke har trafikk på sporet, er det ikke noen vits i å ha spor. En økning av trafikkmengden skaper igjen behov og dokumentasjon for å gjøre noe med sporene.

5. Den siste modellen som har kommet opp, og der marked er kommet tydeligere med, har elementer som det bør ses nærmere på. Det er viktig at vi ser på hele kontaktflaten vår mot samfunnet og styrker denne. Denne modellen ivaretar dette.

6. Begrepet «reduksjon» er passivt. 25 prosent effektivisering er bedre. Det kan vi oppnå gjennom økt kompetanse i egen organisasjon hos hver enkelt medarbeider. Jernbaneverkets mål og oppgaver er for lite kjent eller kanskje ikke godt nok gjennomarbeidet og definert. Lederne må bli flinkere til det som er deres primære oppgave: å lede og tilrettelegge for den enkeltes arbeid. Når folk vet hva de skal gjøre, og hvorfor de skal gjøre det, samt kjenner gangen i systemet, går jobben raskere unna og man unngår dobbeltarbeid.

Forts. neste side...

Bjørn Skauge,
faglig leder Signal, Region Vest:

- Bruk nettverket

Unødvendig: *- Vi lager rapporter på rapporter - helt unødvendig, mener Bjørn Skauge.*

1. Jernbaneverket har i dag for mye byråkrati og tungvinne rutiner. Pengene kommer ikke ut der de skal brukes.

2. Vi har lojale medarbeidere som står på og er opptatt av arbeidsplassen sin.

3. «Mitt jernbaneverk» er langt mer effektivt enn dagens. En større del av pengene må brukes ute i sporet. Datanettverket er dessuten på ingen måte utnyttet. Jeg har eksamen i strategisk anvendelse av IT fra NHH i Bergen, og med det som bakgrunn ville jeg ha organisert arbeidet helt annerledes. Et eksempel: Når det skjer noe som skal rapporteres videre, må all informasjon legges inn der og da. I dag legger vi inn den samme informasjonen mange steder, og ikke minst: Vi lager rapporter på rapporter - helt unødvendig, etter min oppfatning.

4. Det er ikke enkelt å velge mellom best mulige spor og mest mulig trafikk. Hvis du ensidig satser på mest mulig trafikk, vil alt stoppe opp. Skal jeg velge, vil jeg si at best mulige spor må være mål nummer én.

5. Jeg synes at regionene har utspilt sin rolle. I og med at trafikk og produksjon er lagt i egne enheter, blir regionene et unødvendig ledd. En mer markedsorientert modell høres spennende ut, men jeg vet ikke nok om den til at jeg klart kan si at den peker seg ut som mitt førstevalg.

6. Bli kvitt masse papir. Elektronisk fakturering og rapportering vil gi betydelige innsparinger. Bruk nettverket til det faktisk er ment å brukes til. Her ligger uante muligheter som ikke er tatt i bruk.

Asbjørn Hansen,
stedstillitsvalgt ved Hovedkontoret for Norske sivilingeniørers forening (NIF)

- Vår styrke

Ensrettet: *- Vi bør bli mer ensrettet, sier stedstillitsvalgt Asbjørn Hansen i NIF).*

1. Fra mitt ståsted som teknisk arbeidende i Hovedkontoret er kompetansen fra bane til bane og region til region veldig ulik. Videre er det stor variasjon på hva slags støtte de trenger og løsninger de velger.

2. Vi har masse ressurser, ikke minst i form av dyktige fagfolk. Deres kompetanse som er oppbarbeidet over tid, er vår styrke, og som det er viktig å holde på. Vi må derfor ta ekstremt godt vare på de personressurser vi sitter på, så vi ikke gir slipp på deres kunnskaper.

3. Vi bør bli mer ensrettet, slik at vi får brukt all den jernbanefaglige kompetansen som vi har på tvers av organisatoriske enheter i en mye større grad enn det vi gjør i dag.

4. Et sabla godt spørsmål. Det er lett å velge det første: best mulig spor. Men vi må også være opptatt av at det skal være mye trafikk på sporet og se potensialet for den typen nokså spesielle banenett som vi har her i Norge.

5. Den siste modellen med økt vekt på å skape trafikk er veldig interessant, selv om jeg er litt overrasket over at den dukker opp på et så seint tidspunkt. Jeg er heller ikke fremmed for divisjonsmodellen.

6. Jeg har ikke noe fasitsvar. Gjennomføringen av dette målet vil være veldig avhengig av hvor vi lander. Ikke bare med hvilken modell vi velger, men like mye på hvordan vi skal organisere støttefunksjonene. Vi vil kunne oppnå mye ved å velge felles løsninger for hele Jernbaneverket. Vi vil dermed bli mer effektive uten å fjerne 25 prosent av folkene.

Anne Fladmoe,
førstesekretær ved Hovedkontoret

- Enklere og slankere

Trives: - Jeg trives godt med hyggelige kolleger, sier Anne Fladmoe.

1. Det er veldig vanskelig for meg som har jobbet her i under to år, å svare på. Det jeg har opplevd som underlig, er til dels mangel på samarbeid/kommunikasjon og mangel på informasjon i det daglige arbeidet.

2. Det er en ganske stor åpenhet. Vi har et Banenett som gir god informasjon, og dersom du er aktiv, kan du få med deg mye. Dette er vesentlig i en så stor bedrift. I tillegg er miljøet bra. Jeg trives godt med hyggelige kolleger.

3. Et jernbaneverk som gir gode og utviklende arbeidsplasser, og som gir publikum et så godt tilbud som Jernbaneverket er i stand til å yte med de midlene som vi får. Jeg ønsker også en bedre profilering av forskjellene mellom NSB og Jernbaneverket, slik at folk vet hva som er hva.

4. Det går vel ikke an å skille de to målene. Når en har et bra spor, så må en sørge for å få mest mulig trafikk på dem.

5. Jeg er for fersk i systemet til å kunne si hvem som er bedre enn den andre. Derfor tør jeg ikke si noe om hva slags modell som er best.

6. Det er et fryktelig godt spørsmål. Et mål må være å gjøre alt så enkelt og effektivt som mulig, samtidig som kvaliteten sikres. Kanskje ved å bedre samarbeidet på tvers av avdelingsgrenser og andre grenser. Et enklere og slankere byråkrati må det gå an å få til. Her er det helt opplagt mye å hente.

Anne Nøkleberg,
sikkerhetsleder i Utbygging:

- Sterkere skille

1. Mange har utydelige roller og gjør omtrent det samme. I prosessen «Et mer moderne og effektivt jernbaneverk» er det avdekket mye dobbeltarbeid og trippelarbeid.

2. Jernbaneverket gjør en samfunnsmessig viktig innsats, blant annet ved å tilrettelegge for kollektivtrafikk.

3. Det må bli mer tydelig hvem som gjør hva. Jeg tror på et sterkere skille mellom investering, drift, planlegging og vedlikehold. Også Hovedkontorets rolle i forhold til enhetene må tydeliggjøres.

***Tydelig:** - Det må bli mer tydelig hvem som gjør hva, mener sikkerhetsleder Anne Nøkleberg.*

4. Det har ikke så stor effekt med best mulige spor hvis det ikke er trafikk på dem. Jeg mener at mest mulig trafikk må være mål nummer én. Ved å legge til rette for mest mulig trafikk får JVB sterkere fokus på et leverandør-kunde-forhold, og kundene vil ha gode spor dersom det skal være attraktivt å kjøre tog.

5. Jeg går for en markedsorientert modell, der det legges vekst på å tilrettelegge for operatørene på nettet. Regionmodellen og divisjonsmodellen blir mer flikking på det systemet vi har i dag, der fokus på best mulig skinner er mer dominerende.

6. Flere av delprosjektene har avdekket at det er mye å hente med en annen organisering. Jeg har tro på å samle fagkompetansen i nye organisasjonsenheter, hvor faglig utveksling blir en naturlig del av jobbhverdagen. Det innebærer at alle får en faglig tilhørighet med klarere og mer definerte arbeidsoppgaver. Med en slik organisering må det bli langt lettere å unngå dobbeltarbeid.

Betydelig: *Revisjonsvogner, Robler og andre typer arbeidsmaskiner utgjør en betydelig trafikk på jernbanenettet.*
(Foto: Njål Svingheim)

Sikrere arbeidstog-trafikk

Jernbaneverkets trafikkutøverfunksjon skal være fullt operativ fra 1. januar 2003. En tydeliggjøring av roller og ansvar skal gi bedre sikkerhet. Jernbaneverket står selv for mye trafikk på jernbanenettet.

NJÅL SVINGHEIM

Trafikkutøverfunksjonen ble formelt opprettet 1. juli i år. Fra 1. januar 2003 skal alle hovedenheter være kvalifisert som trafikkutøver-enheter. Det betyr at de skal ha en ansvarlig og en driftsansvarlig for trafikken som skjer på sporet i regi av hovedenheten.

Erkjennelse

- Bakgrunnen for at Jernbaneverket vil tydeliggjøre trafikkutøverfunksjonen er en erkjennelse av at vi selv står for en stor andel av trafikken, sier leder av Trafikkutøverfunksjonen, John Solem.

Jernbaneverket har ansvaret for alt arbeid i og ved spor som foregår ved bruk av skinnegående arbeidsmaskiner. Dette gjelder også tog som kjøres på oppdrag for Jernbaneverket.

Entreprenører

Trafikkutøverfunksjonen skal også håndtere eksterne entreprenører på sporet. Som et ledd i fri konkurranseutsetting av vedlikeholdsarbeider skal de samme kravene bli stilt til dem som til interne enheter, og de skal implementeres i løpet av 2003.

- Tradisjonelt har vi i Jernbaneverket vært flinke til å spesifisere hva som skal gjøres i forbindelse med en jobb, men vi har ikke sagt like mye om hvordan et arbeid skal utføres, sier Solem.

Krav til førere

- I arbeidet med å styrke sikkerheten i forhold til den trafikken vi driver i egen regi med skinnegående arbeidsmaskiner og arbeidstog, kommer vi også til å stille krav som berører våre førere, de som kjører maskinene.

- Vi vil skjerpe kravene til å omfatte blant annet bremsekurs av nyere dato og en periodisk oppdatering/kontroll av kunnskapene. Skillet mellom de som kjører Jernbaneverkets arbeidsmaskiner og de som er en lokførere i tradisjonell forstand, kommer etter hvert til å bli mindre, sier Solem.

Sikkerheten ved arbeid i og ved spor skal tilfredsstille de samme krav som gjelder for andre trafikkutøvere.

I år har Jernbaneverket tre personer som er ferdig utdannet til fullverdige lokførere. Disse tre skal kjøre snøryddingslokomotivet på Bergensbanen. Innen første mars 2003 skal også alt materiell i Jernbaneverket ha virksom automatisk togkontroll (ATC) for å kunne kjøres.

njal.svingheim@jbv.no

Info-strategi på ett A4-ark

Jernbaneverkets ledere skal sammen fremstå som en profesjonell aktør. De skal få folk flest til å forstå at en moderne jernbane er en forutsetning for å løse fremtidens transportutfordring.

TORE HOLTET

Dette er kjernen i Jernbaneverkets nye informasjonsstrategi, der det ettertrykkelig slås fast at informasjon er et lederansvar. Alle ledere har også tid til å sette seg inn i hovedstrategien. Den foreligger nemlig på ett eneste A4-ark!

«... en moderne jernbane er en forutsetning...»

- Vi har hele tida lagt vekt på å ende opp med et enkelt og lettfattelig dokument, sier informasjonsdirektør Jan Erik Kregnes, som understreker at strategien er bredt forankret i organisasjonen.

Om noen skulle være i tvil: Det omtalte A4-arket er basert på et omfattende underlagsmateriale.

Starten: *- Informasjonsstrategien er starten på et omfattende arbeid i mange ledd av organisasjonen, sier informasjonsdirektør Jan Erik Kregnes.*
(Foto: Tore Holtet).

Eierskap

- Arbeidet med informasjonsstrategien har gått over tre faser: først dybdeintervjuer med flere i toppledelsen, dernest workshop med utvidet ledergruppe og til slutt et tre dagers seminar med samtlige informasjonsmedarbeidere, forteller Kregnes, og legger til: - Dette er noe vi har gjort sammen, og noe vi er enige om. Dermed får flest mulig et eierforhold til det verktøyet de skal bruke når de informerer og kommuniserer.

- Det er viktig at vi fremstår samlet. Dette handler om vårt omdømme. Gjennom vår informasjon skal vi bygge tillit i det politiske miljø, i markeder og i opinionen, poengterer informasjonsdirektøren.

Utdypes og bygges ut

- Hvorfor trenger Jernbaneverket en informasjonsstrategi?

- Enhver bedrift må ha et grunnlag for å kunne opptre felles. Dessverre har vi sett tendenser til at informasjonen kan sprike i alle retninger – fra enhet til enhet og fra region til region. Nå håper og tror jeg vi reduserer mulighetene for at vi opptrer med flere hoder.

- Men, fortsetter Kregnes. – Dette er et dynamisk dokument og dermed starten på et omfattende arbeid i mange ledd av organisasjonen. Nå skal strategien utdypes og bygges ut med tiltak innenfor de ulike enhetene. Miljøenheten, for eksempel, har allerede gjennomført et seminar der miljø og informasjon sto i fokus.

Pådrivere og rådgivere

- Hvorfor er informasjon et lederansvar?

- Mye står og faller på at våre ledere fremstår som tydelige og synlige både internt og eksternt. Det er ledernes opptreden som blir lagt merke til. Sammen med motiverte medarbeidere er lederne Jernbaneverkets fremste ambassadører.

- Hva slags rolle får da informasjonsmedarbeiderne?

«Informasjon er et lederansvar»

- Vi blir aktive pådrivere og rådgivere. Pådrivere i den forstand at vi planlegger, tilrettelegger, gjennomfører og følger opp tiltak. Vi skal gi lederne råd når de skal informere, enten det dreier seg om operatører, reisende eller media. Samtidig vil informasjonsmedarbeideren fortsatt være den som har mediekontakten og informasjonsnettverket, og som fronter media der dette er naturlig. På denne måten skal vi sammen bygge vårt omdømme som en profesjonell aktør og en garantist for en fornuftig og fremtidsrettet transportløsning, sier informasjonsdirektør Jan Erik Kregnes.

tore.holtet@c2i.net

Heftig: *Narviks Jernbanekor skapte «heftig og begeistret»-stemning på Katterat stasjon.* *(Foto: Svein Erik Bakken)*

Med rallarsmell

NARVIK (Kjøreveien): **- Nei, nei vent! Vi har ei salve igjen, bryter et arbeidslag av rallarer inn. Så smeller det, og jernbanedirektør Steinar Killi kunne erklære Katterat krysningsspor for offisielt åpnet.**

SVEIN ERIK BAKKEN

Ikke minst rallarene med sjefsrallar Johnny Mobakken i spissen satte et herlig preg på feiringen av Ofotbanens 100-årsjubileum 15. november i fjor.

Historisk togtur

Rombaksmusikken varmet opp med kjente rallartoner i litt jazza utgave på Narvik jernbanestasjon, mens jubileumstoget stod utålmodig og ventet på at gjestene skulle innta sine festpyntede kupeer.

I vakkert novembervær med vintersolkledde fjell og blåsvarte fjorder startet turen som rallarne la grunnlaget for vel 100 år siden. Turen opp til Bjørnfjell stasjon ved riksgrensen ble en mektig opplevelse blant Ofotens vakre og ville fjellandskap.

Målet for jubileumsturen var den offisielle åpningen av det nye krysningssporet. I dust vinterettermiddagslys presenterte Ofotbanens mest eksotiske stasjon seg fra sin aller beste side.

Et av jubileumsfestens høydepunkter sørget Narviks Jernbanekor for når de nærmest skapte «heftig og begeistret»-stemning på perrongen på Katterat. Mens jernbanedirektøren på sin side slo fast at Ofotbanen er en livskraftig hundreåring med spennende framtidsmuligheter.

- Ofotbanen har vært en foregangsbane og vil bli en av de viktigste banene i jernbane-Norge også i framtiden, slo en feststemt jernbanedirektør fast.

Storkoste seg: *Jernbanedirektør Steinar Killi og banesjef Terje Johansen storkoste seg sammen med syngende rallarer, her ved duoen Steingrim Sneve med torader og Anders Øgnes på gitar.* *(Foto: Svein Erik Bakken)*

Gjester i kø

Celebre gjester stod nærmest i kø under jubileumsfesten.

Vi nevner i fleng statssekretær Arnfinn Ellingsen, fylkesmann Åshild Hauan, landshövding Kari Marklund, Narviks ordfører Olav Sigurd Alstad, NSB-direktør Arne Vidar Hesjedal, CargoNet-sjef Kjell Frøyslid med flere.

svein.erik.bakken@jbv.no

Mulighetsfeiring

GJØVIK (Kjøreveien): **Feiringen av Gjøvikbanens 100-årsjubileum stod i mulighetenes tegn. Bare framtiden vil vise om banen vil oppleve en ny tid både på gods- og persontrafikk.**

SVEIN ERIK BAKKEN

Presist i rute kl. 08.59 gikk jubileumstoget fra Oslo S med kurs for Hadeland, Toten og Gjøvik med en rekke celebre gjester fra NSB og Jernbaneverket med toppsjefene Einar Enger og Steinar Killi i spissen. Underveis kom det på nye gjester fra kommunene langs Gjøvikbanen.

Festlig

NSB og Jernbaneverket hadde virkelig tatt på seg spanderbuksene. Underveis ble gjestene traktert med kaffe og noe godt å bite i. Det samme gjorde alle de som reiste med Gjøvikbanen på jubileumsdagen.

Ikke nok med det, alle som koste seg på Gjøvikbanen denne spesielle dagen, reiste gratis. Også på Gjøvik stasjon kunne en nyte kaffe og kaker mens en fikk servert Gjøvikbanens historie i form av en egen fotoutstilling.

Ny giv

Rådmann Reinert Seljeskog åpnet det meget godt besøkte «Mulighetsseminaret» med å vise en foil av Kjøreveiens førsteside med tittelen «Gjøvikbanen 100 år: Ny giv i sikte», samt ved å lese førstesideteksten der det blant annet het: «Konkurranse om sporet og økt satsing på godstrafikk kan gi Gjøvikbanen et solid løft».

Seljeskog utfordret NSB-sjef Einar Enger og jernbanedirektør Steinar Killi til å ta stilling til tre ulike scenarier for Gjøvikbanens framtid. Nedbygging og nedleggelse, rehabilitering til 90-talls nivå eller en kraftig satsing på bane og materiell.

Fordel

Både Enger og Killi mente regjeringens beslutning om å velge Gjøvikbanen som en av de to banestrekningene her til lands som det først skal åpnes konkurranse på, vil kunne slå positivt ut.

NSB-sjefen gjorde det klinkende klart at de ville kjempe for å beholde trafikken på Gjøvikbanen. Langt på vei lovte NSB-ledelsen også at de fra våren av ville sette inn et InterCity-togsett i trafikk på banen.

Jernbanedirektøren mente rehabiliteringsalternativet var det mest realistiske.

Etter seminaret inviterte ordfører Tore Hagebakken deltakerne på lunsj i vip-losjen i Gjøvik Fjellhall. Seinere på kvelden var det festmiddag i Vestre Toten kulturhus.

svein.erik.bakken@jbv.no

Jubel: *Jubileumstoget med jernbanedirektør Steinar Killi og NSB-sjef Einar Enger i spissen, ble hyllet av glade skolebarn og andre frammøtte på Eina stasjon. (Foto: Svein Erik Bakken)*

Jubel: *På Eina skapte store og små feststemning da jubileumstoget ankom stasjonen på vei til feiringen på Gjøvik og Raufoss.*

Bedre togsikring på stasjonene

Jernbaneverket starter i november et forsøk for å finne fram til egnede løsninger for bedre automatisk togkontroll (ATC) av togenes bevegelser inne på stasjonsområdene.

NJÅL SVINGHEIM

Bakgrunnen er et ønske om å sikre seg enda bedre mot at tog feilaktig passerer stoppsignaler ut fra stasjoner.

Feilaktig

Jernbaneverket har i dag et system med automatisk togkontroll (ATC) på de fleste strekninger. ATC er først og fremst et system som varsler lokomotivfører når hastigheten er i høyeste laget, og er bare delvis å oppfatte som et teknisk sikkerhetssystem.

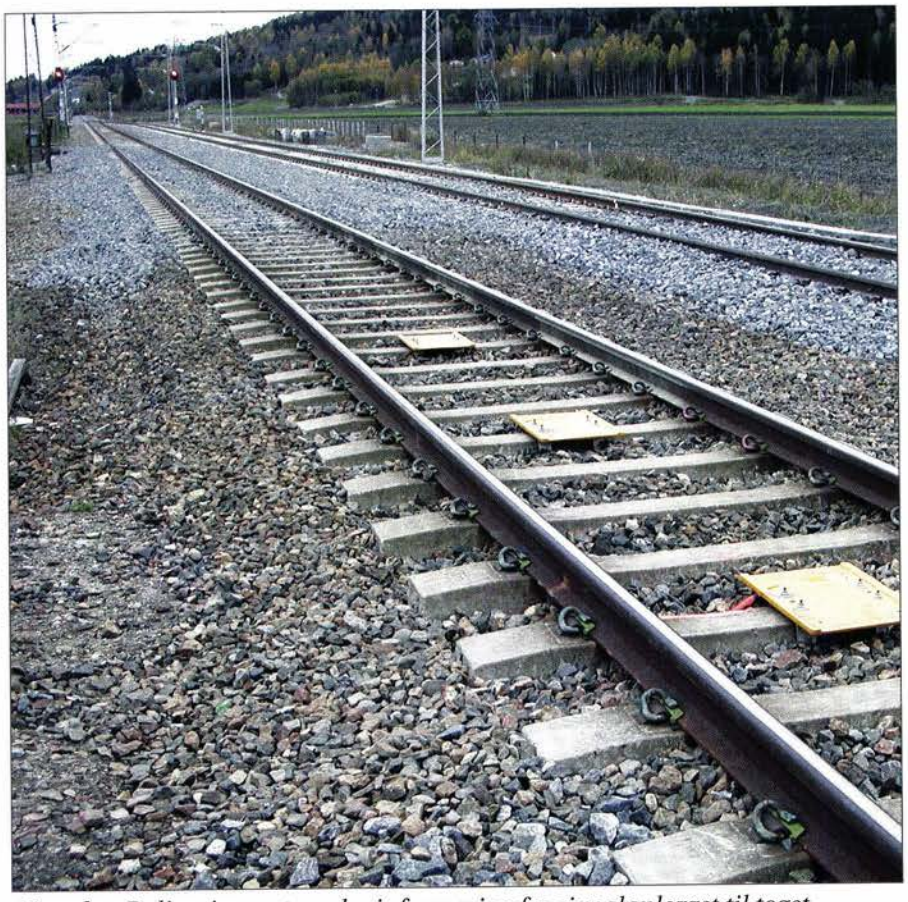
For eksempel er det teknisk mulig at et tog som feilaktig settes i gang mot et stoppsignal, kan holde en hastighet av 40 kilometer i timen (km/t) idet det passerer signalet. Nødbremsen som da automatisk iverksettes, kan ikke alltid stoppe toget før det kommer inn i sporet til et møtende tog.

Utrede

Dersom et annet tog allerede har passert hovedsignalet for innkjøring til stasjonen før hovedsignalet for utkjøring passeres ureglementert, kan det være fare for sammenstøt. Ved å begrense overvåkingshastigheten til bare ti km/t vil dette sannsynligvis ikke kunne skje.

For å overvåke at toget ikke kjører fortere enn ti km/t fram mot et stoppsignal, må ATC ved hovedsignal for innkjøring på stasjonen og repeterbaliser omprogrammeres og eventuelt ekstra repeterbaliser legges inn i sporet.

Jernbaneverkets ledelse ønsker å utrede tekniske løsninger som løser dette problemet. Det startes derfor forsøk med såkalt «ti km/t-overvåking» - i første omgang på Blaker stasjon på Kongsvingerbanen.



***Signaler:** Baliser i sporet sender informasjon fra signalanlegget til toget.*
(Foto: Njål Svingheim)

Ulemper

Et slikt system med bare ti km/t som overvåkingshastighet fram mot et stoppsignal kan ha negative følger for trafikkavviklingen. Hvis tog har stoppet ved hovedsignal utkjør, må signalet passeres med maksimalt ti km/t med hele toget.

Det vil vanskeliggjøre igangsettingen av tunge tog, og det vil ta lengre tid å komme opp i hastighet med derpå følgende tregere trafikk. Likevel vil nå Jernbaneverkets ledelse prøve dette ut for å høste erfaringer, sier Morten Rasch ved Trafikkforvaltningen og Øyvind Herland ved Hovedkontorets signalavdeling.

Dansk modell?

Et annet system basert på en løsning valgt i Danmark blir nå også vurdert. Den går i korthet ut på at repeterbalisen som ligger i tilstrekkelig avstand fra hovedsignalet for utkjøring, endrer funksjon etter en viss tid i forhold til krysningslåsningstiden.

Repeterbalisens funksjon endres da til stoppfunksjon og vil da gi samme beskjed som ATC ved hovedsignalet for utkjør, nemlig stopp. Dersom toget passerer repeterbalisen når funksjonen er endret, blir toget stanset automatisk.

- Siden denne repeterbalisen ligger lenger fra hovedsignalet for utkjøring, stanses toget uten at det er fare for at det kommer inn på annet togs spor. I denne modellen er det vanlig 40 km/t - overvåking, og dette vil være meget interessant å prøve ut i Norge, sier Morten Rasch og Øyvind Herland.

njal.svingheim@jbv.no

«Pigmenter» fra Kina viser veg

SKIEN (Kjøreveien): **Med nødskilt påført «pigmenter» fra gruver i Kina, skal det bli lettere å evakuere folk i jernbanetunneler. - Dette er banebrytende i jernbanesammenheng, sier prosjektleder Cristopher Schive ved Hovedkontoret.**

SINDRE ÅNONSEN

De siste årene har det vært mye snakk om hvordan Jernbaneverket kan legge bedre til rette for selvevakuering ved nødsituasjoner i tunneler. Bedre lys og merking som viser veg til nødutganger eller avstand til tunnelåpning, kan vise seg å bety mye om det skulle oppstå et uhell i en tunnel. Og det systemet som i disse dager testes i Skienstunnelen, kan vise seg å bli standarden i tunneler på over én kilometer.

Fornøyd: *Cristopher Schive er meget godt fornøyd med de etterlysende skiltene. (Foto: Sindre Ånonsen)*

Lys og skilt

Konseptet som nå testes, er resultatet av en runde der mange mer eller mindre seriøse leverandører meldte sin interesse. -Men de fleste trakk seg da de fikk anledning til å demonstrere produktet sitt, opplyser Schive, som leder prosjektet med å finne frem til gode løsninger for lys og skilting i tunneler.

Gjennom omfattende tester, der Jernbaneverket har engasjert eksterne konsulenter til å foreta lysmålinger, har prosjektet nå falt ned på et alternativ man ønsker å gå videre med.

Voldsom effekt

- Det er to ting vi snakker om. Det ene er et skilt som er belagt med et etterlysende pigment (lades opp av lys). Dette utvinnes bare i tre gruver i Kina, forteller Schive. - Skiltet består også av et integrert gasslys som overføres den etterlysende flaten, fortsetter han.

Lignende type skilt har vært brukt på skip i flere år, men er helt nytt innenfor den landbaserte bygningsbransjen.

- Effekten er voldsom. Skiltene er synlige for det blotte øye opp mot 24 timer etter at det er ladet opp av lyset i tunnelen, sier Schive.

Når det gjelder lysdelen i den testede modellen, så består dette av lavt monterte diodelamper som styrer alt lys mot bakken. Og det er først og fremst nedover man orienterer seg i en situasjon hvor det er tett røyk.

På og av

Lampene er koblet mot blokkstrekningen og skal slå seg på og av ved togtrafikk i tunnelen. En teknisk løsning sørger uansett for at lampene slår seg på fire ganger i døgnet for å sikre at de etterlysende skiltene blir ladet.

- Det er flere grunner til at vi ikke kan ha på lys i tunnelen døgnet rundt. En opplyst tunnel kan tiltrekke seg dyr, og det kan også bli mer fristende for personer å ta seg inn. Dessuten er det et poeng at vi sparer strøm, sier Schive.

Det siste burde ikke være et problem med det systemet Jernbaneverket nå tester. De 124 lampene som hittil er satt opp med ti meters mellomrom, bruker ikke mer en 110 watt i timen - et ubetydelig strømforbruk, med andre ord.

- Anlegget får også økt levetiden sin, legger Schive til.

Lave kostander

Modellen som testes i Skienstunnelen, kan også føre til at Jernbaneverket sparer store summer.

- Konseptet som ligger til grunn for de beregninger vi gjør ved dagens hovedplanlegging av lys i tunneler, koster oss fem millioner kroner per kilometer. Med dette systemet snakker vi om en kilometerpris på rundt millionen, sier Schive.

Med dagens bevilgninger til denne type tiltak mener prosjektlederen at man vil kunne ha lys og skilt på plass i samtlige av de aktuelle tunnelene i løpet av en treårsperiode.

sindre.aanonsen@jbv.no

Fortsatt konkurrent til Telenor

- Ambisjonene er mer enn noen gang å være en konkurrent til Telenor. Det gjelder enten vi transporterer store mengder teledata over hele landet, eller om vi i samarbeid med andre selskaper tilbyr leveranse av eledata helt fram til kundene.

SVEIN ERIK BAKKEN

Det sier fungerende daglig leder i BaneTele as, Matthias Peter, til Kjøreveien. Peter er utdannet sivilingeniør i elektro med spesialutdannelse innen telecom og IT. Han er født og oppvokst i Sveits, der han traff sin norske kone.

Siden 1985 har Peter bodd i Norge og mellom annet jobbet i sveitsiske selskaper med blant annet radiokommunikasjon på jernbane. Han kjenner derfor godt systemene for skifteradio, vedlikeholdsradio og dagens togradioer.

Godt forberedt

- Du er godt forberedt for å jobbe med GSM-R?

- Ja, kunnskapsmessig er jeg det. Helt fra jeg var liten, har jeg vært levende interessert i radioteknikk, og jeg er fortsatt aktiv radioamatør i fritiden.

«Vi må først og fremst gjøre hjemmeleksen»

Peter kom fra jobben som daglig leder i Ascom Telecom Norway AS til jobben som salgs- og markedsdirektør i BaneTele 1. september i fjor.

- DaTrygve Tamburstuen valgte å trekke seg 11. november i fjor, ble jeg konstituert som daglig leder.

- Rask karriere i BaneTele, med andre ord?

- Ja, det har gått fort. Jeg ser ikke på dette som en fortjent forfremmelse, men mer at jeg stiller meg til disposisjon for å hjelpe selskapet i en vanskelig fase.

Dette skal vi klare

- Hvordan er stemningen i BaneTele etter høsten ytre og indre turbulens og reduksjon av rundt 40 ansatte?

- Før vi vurderte oppsigelser, har vi snudd hver stein for å finne andre måter å spare kostnader på. Stemningen er sterkt preget av bemanningsreduksjonen som er i gang. Noen er forståelig nok frustrerte, men grunnholdningen er at dette skal vi greie.

- De grepene vi nå tar, er rent forretningsmessige og har ikke noe med høstens turbulens å gjøre. Riktignok vil omsetningen i år stemme godt overens med budsjettet, men det alene gir et feil bilde. Vi hadde en inngangsfart som lå over budsjettet. Senere har vi hatt et frafall av kunder fordi vi ønsket bedre økonomi i en del av tidligere Enitel-avtaler. Dermed ble omsetningen mindre og utgangsfarten ved årsskiftet lavere enn budsjettert. Vi går derfor inn i et nytt år med en langt lavere omsetning enn antatt. Dagens kostnader er derfor for høye.

Feil kurs

- Det har gått fort fra den tidligere ledelsen utstrålte trygghet overfor de ansatte til jeg kom på banen og sa klart ifra at vi var på feil kurs.

- Betyr det at den tidligere ledelsen har sovet i timen og ikke oppdaget faresignalene?

- Det er alltid en vurdering hvorvidt en ønsker å informere om endringer i økonomien eller bevare tryggheten. Jeg ønsker å være ærlig. Jeg vet at våre høyt kvalifiserte medarbeidere tåler å høre sannheten.

- Hva slags tilbud får de som må gå?

Kompromiss om BaneTele og GSM-R

Et flertall i Stortinget samlet seg om et politisk kompromiss i spørsmålet om BaneTele AS sin framtid og utbyggingen av det nye, mobile systemet for togradio, GSM-R.

Etter en til dels dramatisk politisk tautrekking i Stortingets samferdselskomité ble regjeringspartiene, Arbeiderpartiet og Senterpartiet enige om følgende:

BaneTele skal fortsatt være et heleid statsselskap, men eierskapet skal overføres fra Jernbaneverket og Samferdselsdepartementet til Næringsdepartementet.

Jernbaneverket beholder eierskapet til telenettet.

Statslånet til BaneTele på 209 millioner kroner forlenges til 30. juni 2003, for siden å bli gjort om til ansvarlig lån.

GSM-R skal være operativt innen 1. januar 2005.

Inntil GSM-R er på plass, forutsetter Stortinget at regjeringen og Jernbaneverket sørger for å bedre sikkerheten slik at Statens Jernbanetilsyns krav blir oppfylt innen de tidsfrister som er gitt.

Stortinget forutsetter videre at GSM-R er operativt innen 1. januar 2005 for strekningene som ikke har togradio, mot tidligere frist 1. oktober 2004. For strekningen Bodø - Rognan gjelder samme frist som før: 1. januar 2004.

Stortinget vil også at avtalen om utbygging og drift av GSM-R blir så langsiktig at det blir mulig å lånefinansiere utbyggingen.

- De får valget mellom en sluttpakke på lønn i oppsigelsestiden pluss en måned eller å bli sagt opp.

Forsømt seg?

- Hva mener du blir BaneTeles hovedoppgave framover etter at de viktige avklaringene i Stortinget er på plass?

- Vi må først og fremst gjøre hjemmeleksen vår og bevise overfor oss selv og omgivelsene at vi er i stand til å levere, ikke bare i form av produkter, men i form av resultater, slik at vi blir lønnsomme så raskt som mulig.

- Den andre utfordringen er å få på plass en tilfredsstillende egenkapital. Da BaneTele kjøpte opp konkursboet til Enitel og seksdoblet omsetningen, gjorde ikke eieren noe med kapitalstrukturen i selskapet.

- Mener du at eierne forsømte sitt ansvar gjennom ikke å styrke egenkapitalen etter overtagelsen av Enitel?

- Det er for sterkt å si at eierne har forsømt seg. Til det kjenner jeg ikke nok til hva som ble gjort for å styrke egenkapitalen. Men jeg fastholder at finansieringen av selskapet ikke er god nok i forhold til hva selskapet driver med i dag.

Ikke nok

- Hva betyr Stortingets forlengelse av statslånet på 209 millioner kroner til 30. juni neste år og en omgjøring av lånet til ansvarlig lån for kapitalsituasjonen og BaneTeles framtidige økonomiske handlefrihet?

- Det betyr at egenkapitalen er over kravet på 28 prosent som DnB krevde for at vi skal kunne opprettholde eksisterende låneavtale. Stortingets grep var derfor helt nødvendig, om enn ikke tilstrekkelig.

- Jeg mener fortsatt at selskapet må ha mer frisk kapital for å fortsette på det sporet som vi er i dag. Stortinget har bestemt at staten fortsatt skal eie BaneTele. Det er dermed staten som må legge disse pengene på bordet.

Ønsker å vinne

- Det er nå bestemt at utbyggingen av GSM-R skal ligge i Jernbaneverket. Prosjektgruppen på 25 for utbygging av GSM-R blir nå overført fra oss til Jernbaneverket.

- Rollen som operatør vil bli satt ut på anbud, og vi skal selvsagt prøve å vinne denne konkurransen.

- Hvordan vil det påvirke BaneTele at dere 1. januar i år flyttes fra Jernbaneverket og Samferdselsdepartementet til Næringsdepartementet?

- Et alternativ er å utvikle selskapet som en rendyrket, statlig transportør av teledata - nærmest et Statnett for teledata. Det har kommet politiske signaler om at dette kan være en ønskelig utvikling.

- Det andre alternativet er å styrke BaneTele som en heldekkende, kommersiell bredbåndleverandør, eventuelt i allianser med aktører som kan utfylle oss. Da vil vi kunne, som mange har etterlyst, ta opp konkurransen fullt og helt med Telenor.

- Så BaneTele går mot en spennende framtid uansett?

- Ja, jeg tror at dette kan bli noe av det mest spennende som har skjedd på det norske telemarkedet, avslutter Matthias Peter.

svein.erik.bakken@jbv.no

Mest spennende: *- Framtiden for BaneTele kan bli noe av det mest spennende som har skjedd på det norske telemarkedet, sier fungerende daglig leder, Matthias Peter.* *(Foto: Svein Erik Bakken)*

- Skape ro

Generalforsamlingen i BaneTele as oppnevnte 28. november i fjor et nytt styre og ba samtidig om en uavhengig gjennomgang av tidligere daglig leder Trygve Tamburstuens og det tidligere styrets disposisjoner.

Jernbanedirektør Steinar Killi, som utøver funksjonen som generalforsamling i BaneTele as, sier dette gjøres for å skape ro rundt selskapet slik at det kan møte de store utfordringene det står overfor.

300 år på vakt

NORDAGUTU (Kjøreveien):
Når de åtte trafikkstyrerne på Nordagutu er samlet og snakker jernbane, så har de intet mindre enn over 300 års erfaring som bakgrunn for det de sier.

SINDRE ÅNONSEN

Over 301 år har gutta på Nordagutu bak seg, for å være helt nøyaktige. Dette ble markert behørig med mat og drikke i stasjonsbygningen. Og områdesjef Gunnar Petersen kunne overrekke tre av de fremmøtte presanger og gavesjekker for 40 års tjeneste på jernbanen.

- Mye har skjedd siden vi begynte på jernbanen, og vi er ikke like begeistret for alt. Men uansett har det aldri manglet på utfordringer, sa Petersen i sin høyst uformelle takketale til jubilantene.

40 år i tjeneste: Ole Johnny Skarpodde, Tomas Bergane og Magne Bakken fikk overrakt gavekort og presanger etter 40 år på jernbanen.

Begynte i 1962

Gruppeleder Birger Oskasin (58), vil i mars neste år ha jobbet 41 år på jernbanen - lengst av alle nåværende ansatte på Nordagutu.

- Jeg begynte som ekstrastasjonsmesteraspirant - og ja, det skrives faktisk i ett ord, ler Oskasin.

Men han har ikke bare tjenestegjort på Nordagutu.

- Nei, i sin tid var jeg på alle stasjonene i det gamle Drammen distrikt, forteller veteranen.

Vemodig

Tomas Bergane (61) er den eldste i gruppen, og han erkjenner at mye har skjedd siden han begynte på jernbanen som telegrafistaspirant på Kongsberg.

- For en som husker hvordan ting var før, så synes jeg det er noe trist over alle nedleggelsene av stasjoner, sier han.

Historiene er mange og gode denne kvelden. Magne Bakken, som har vært på Nordagutu siden 1968, forteller om den gangen det gikk hull på en kartong med kyllinger - levende sådan! Og mannen ble løpende på kryss og tvers for å få fjærkreet på plass (de løp jo for livet - bokstavelig talt...).

- En annen gang raste et godstog rett i stallen her oppe, forteller Bakken.

Bakken var ikke selv på vakt, men vedkommende som var det, blir sitert på følgende kommentar til det som skjedde: «Å f...!».

Godt miljø

Rundt matbordet i den gamle og ærverdige stasjonsbygningen går praten lett, og alle kan skrive under på at arbeidsmiljøet har vært upåklagelig opp gjennom årene. Enkelte påpeker at det kan bli ensomme timer når man er alene på vakt, men at det ikke så rent sjelden dukker opp en kollega og slår av en prat over en kopp kaffe.

Spente på fylket

Selv om billettsalget på Nordagutu legges ned på nyåret og NSB melder om svikt i passasjertallet, er det fremdeles en viss optimisme å spore hos gjengen på Nordagutu.

- Det blir spennende å se hva som skjer med lokaltrafikken forbi her nå som fylket har overtatt driften av Bratsbergbanen, sier Birger Oskasin, og viser til avtalen som fylkesordføreren og statsråden undertegnet på Notodden for et par uker siden. Uansett: Verken Nordagutu stasjon eller veteranene som betjener den, er klare for museum ennå.

sindre.aanonsen@jbv.no

Stramme trafikkstyrere: *Foran fra venstre: Trafikkstyrer Svenn Thore Saga, Ole Johnny Skarpodde, Birger Oskasin (gruppeleder) og Magne Bakken. Bak fra venstre: Åge Lilleskjæret, Ole Morten Dahlskås, Tomas Bergane og Sverre N.Hagen.*

Pizza og eh...brus: *Det ble både mat og drikke på jubilantene. Helt til høyre sitter områdesjef Gunnar Petersen, som selv har over 40 års tjeneste på jernbanen. For øvrig foregikk selskapet i sømmelige former...*

Ljåen slår ut sprøytemidler

Verdifullt: På de mest verdifulle stedene, som her ved Grovane, blir ljåen tatt i bruk for å bevare viktige vekster i sideterrenget.
Foto: Sigurd Egeli

Jernbaneverket redder liv – i naturen ved siden av jernbaneskinnene. Region Sør har kartlagt biologisk verdifulle områder, og i spesielt betydningsfulle områder brukes ljå og slåmaskin for å skjøtte vegetasjonen i sideterrenget.

ANDERS THYLÉN og LIVE HESTHAGEN

Menneskelige inngrep utrydder arter med stor hastighet. Denne raske forandringen av det biologiske mangfoldet anses som faretruende, og er en av dagens viktigste internasjonale miljøutfordringer. Dette resulterte i en FN-konvensjon om biologisk mangfold, som ble underskrevet i Rio i 1992.

Norge skrev under på denne konvensjonen, og har fulgt opp med å utarbeide konkrete handlingsplaner på flere nivåer. 14 departementer og underliggende etater, herunder Samferdselsdepartementet og Jernbaneverket, har presentert konkrete tiltak.

Det er mot denne bakgrunn at Region Sør i år 2000 startet et prosjekt med registrering av verdifulle naturområder langs Sørlandsbanen.

28 områder kartlagt

Region Sør har så langt kartlagt 28 områder med spesiell betydning for biologisk mangfold. På disse stedene er det gjort totalt 5-10 funn av arter som står på den såkalte rødlista over truede arter i Norge. Utgangspunktet har vært så langt mulig å bevare artsrikdommen på disse stedene, uten at det innvirker negativt på driften av jernbanen.

En viktig del av Region Sørs prosjekt har derfor vært å forbedre metodene for skjøtsel av vegetasjonen og redusere behovet for bruk av sprøytemidler. På de mest verdifulle stedene er det startet forsøk med krattrydding og årlig slått som en alternativ form for vegetasjonskontroll.

Slåtten utføres etter tradisjonelle metoder med ljå og slåmaskin, og høyet fjernes. Dette motvirker gjengroing og gir små, konkurransesvake arter bedre levevilkår. På denne måten ivaretas natur-

Rikt mangfold: *Jernbanefyllinger med gamle og døende trær er leveområder for mange arter. Foto: Anders Thylén*

Artsrikt: *Blomsterengen på Vegårdshei har en artsrik flora, som engknoppurt og flekkgriseøre. Foto: Anders Thylén*

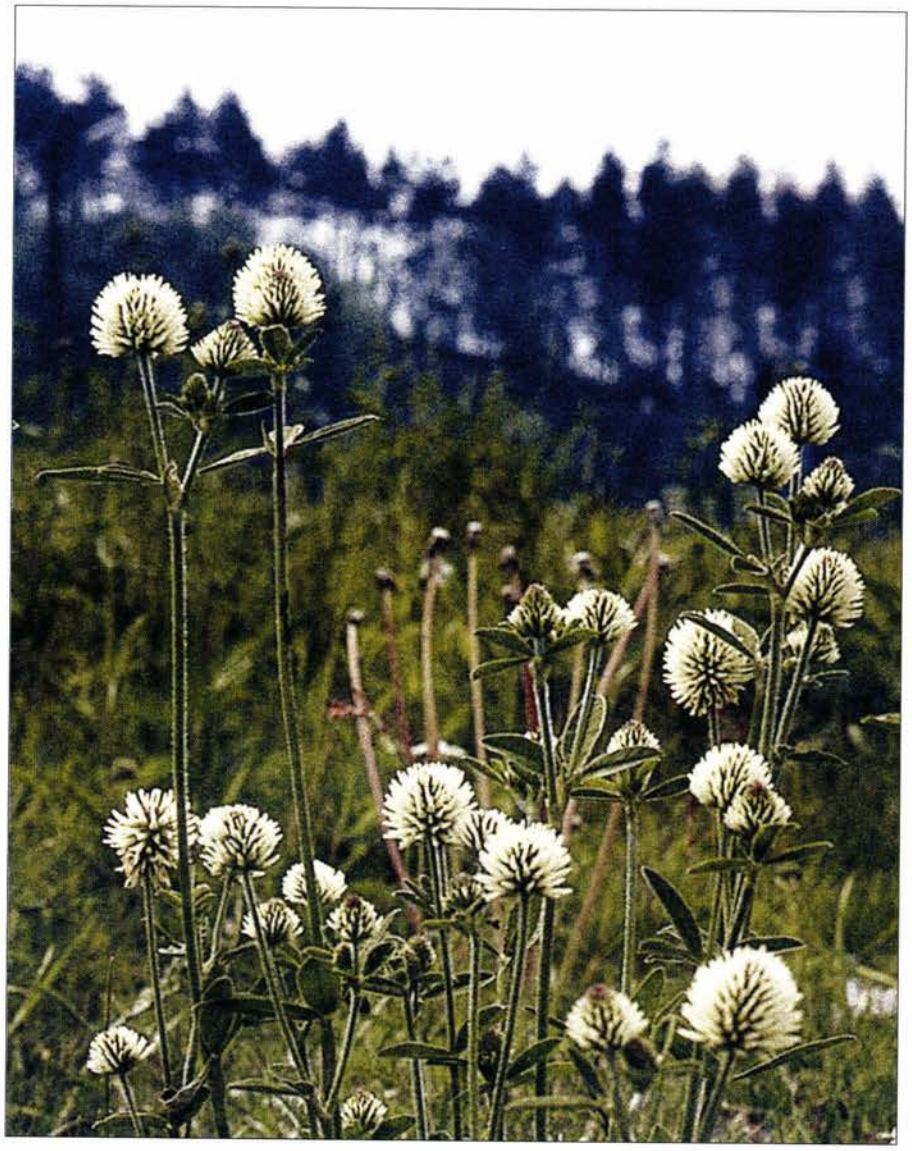
verdiene og artsmangfoldet, samtidig som mengden elgbeite og faren for brann reduseres.

Planter fra Finse

På høyfjellstrekningene er det vanskelig å få tilbake vegetasjonen etter tiltak langs banen. Vekstsesongen er kort og vegetasjonen er derfor svært sårbar for inngrep. For raskest mulig å tilbakeføre opprinnelig vegetasjon etter en anleggsperiode, har Region Vest gjennomført et prosjekt for oppformering av planter med stor overlevelsesevne.

Vierbusker ble hentet fra Finse midt på 90-talllet og har siden vært grunnlag for oppformering av «Finsevier» som settes ut i anleggsområdene. Det er årlig satt ut 1000-2000 planter. Felles for dem er at de har en utrolig evne til å overleve, selv om vekstvilkårene ikke alltid har vært gode.

Dette er to av flere eksempler på hvordan drift og vedlikehold av jernbane kan la seg forene med vern av det biologiske mangfoldet.



Sjelden: *Bakkekløver finnes to steder i Norge – på Hovedøya utenfor Oslo og i grøftekanten ved Eidanger stasjon.*

Foto: Reidar Elven

Jernbanen og naturen

- Jernbanen går gjennom flere vernede naturområder og fungerer som en vandringsbarriere for dyr.
- Omgivelsene belastes ved spill av olje eller diesel, større uønskede utslipp, forurensning fra fyllinger og bruk av kjemikalier for å bekjempe vegetasjon.
- Men jernbanen har godt drenerte arealer og gir et godt levegrunnlag for arter som er tilpasset et slikt miljø.
- Ved jernbanekantene finnes ofte en overraskende artsrik vegetasjon.
- Særlig i tørre enger og sørvendte skjæringer og fyllinger finnes en rik og sjelden flora.
- I bratte skråninger og ved foten av store fyllinger finnes gamle trær – for eksempel edelløvskog. Trærne er leveområde for mange arter, fra mikroorganismer til fugl.
- I kalkrike områder eller nær havner er jernbaneskinnene nabo til eksklusive sjeldenheter som for eksempel bakkekløver.

Fakta om biologisk mangfold

- Biologisk mangfold er betegnelsen på mangfoldigheten av livsformer i verden.
- Utryddelsen av arter i naturen er en av dagens viktigste miljøutfordringer.
- Den største trusselen er at artenes leveområder ødelegges eller splittes opp.
- Årsaken er nedbygging av arealer, økt infrastruktur, økte utslipp av miljøgifter i naturen, overbeskatning av økonomisk viktige arter eller bevisst utrydding av arter som anses som skadelige.
- Artsmangfoldet er en forutsetning for balanse i naturen.
- Naturen gir mat, materialer og medisiner, og framtidige generasjoner skal sikres samme tilgang på ressurser og muligheter for rekreasjon og naturopplevelser.
- Dette er bakgrunnen for FNs konvensjon om biologisk mangfold, som ble underskrevet i Rio i 1992.

Tikkende alko-«bomber»

- Jernbaneverket har arvet en dekkekultur når det gjelder alkoholbruk. Lederne må bli tydelige på at de ikke tolererer noen form for rusbruk i tjenesten. Dekkekulturen må erstattes av en omsorgskultur, sier bedriftsoverlege Hans Knut Otterstad.

TORE HOLTET

Etter at Otterstad tiltrådte for fire år siden, har han lagt vekt på å samordne innsatsen mot rusbruk i Jernbaneverket. Ett av virkemidlene har vært å styrke arbeidet til AKAN (Arbeidslivets komité mot alkoholisme og narkomani), som nå teller om lag 50 frivillige personer rekruttert fra alle deler av organisasjonen.

«Du lever i en krigssone hvis du bruker alkohol»

- Rundt 25 medarbeidere følges nå opp på grunn av rusproblemer i AKAN-systemet eller bedriftshelsetjenesten. Dette er et relativt lavt tall, og sannsynligvis burde det vært mye høyere. Baserer vi oss på internasjonal forskning på alkoholproblemene i samfunnet, skulle en bedrift med 3.700 ansatte hatt minimum 100 mennesker under slik oppfølging. Dette er et uttrykk for at det går en del tikkende «bomber» i vår organisasjon som kan innebære betydelig sikkerhetsrisiko, sier Otterstad.

«Krigssone»

- Hvordan arter dekkekulturen seg?

- I det gamle NSB var det ikke uvanlig å vise lojalitet ved å dekke arbeidskamerater som drakk. Dette er misforstått lojalitet Jernbaneverket har tydeligvis arvet en del av denne kulturen. Men den må bort. Vi har ikke noe alternativ. Du lever i en krigssone hvis du bruker alkohol i en sikkerhetsorganisasjon som Jernbaneverket, sier bedriftsoverlegen og minner om at rusproblemet er mer sammensatt enn tidligere.

- Alkohol er i dag det dominerende problemet. I Jernbaneverket vil det være tilfelle i flere år framover, ikke minst fordi vi har en så høy gjennomsnittsalder som 45 år. Men vi ser for oss en framtid der det blir mere vanlig å bruke andre rusmidler. Det kan dreie seg om medikamenter, utskrevet av lege, som påvirker bevissthetsnivået og gir rus i høye doser. Og dessuten illegale stoffer. Slike rusmidler er vanskeligere å oppdage enn alkohol.

Kjennetegn

- Mennesker vi omgås til daglig, kan være ruset, advarer Otterstad.

- Hvordan kan vi raskt oppdage at arbeidskamerater har et rusproblem?

- Vi bør fort kunne få mistanke. Rusmisbrukere har hyppigere sykefravær enn andre. De er ofte borte på mandager, etter helger eller etter fester. Dagsformen varierer voldsomt – fra oppreist til bortreist. De som er påvirket, blir sløve.

«Mennesker vi omgås til daglig, kan være ruset»

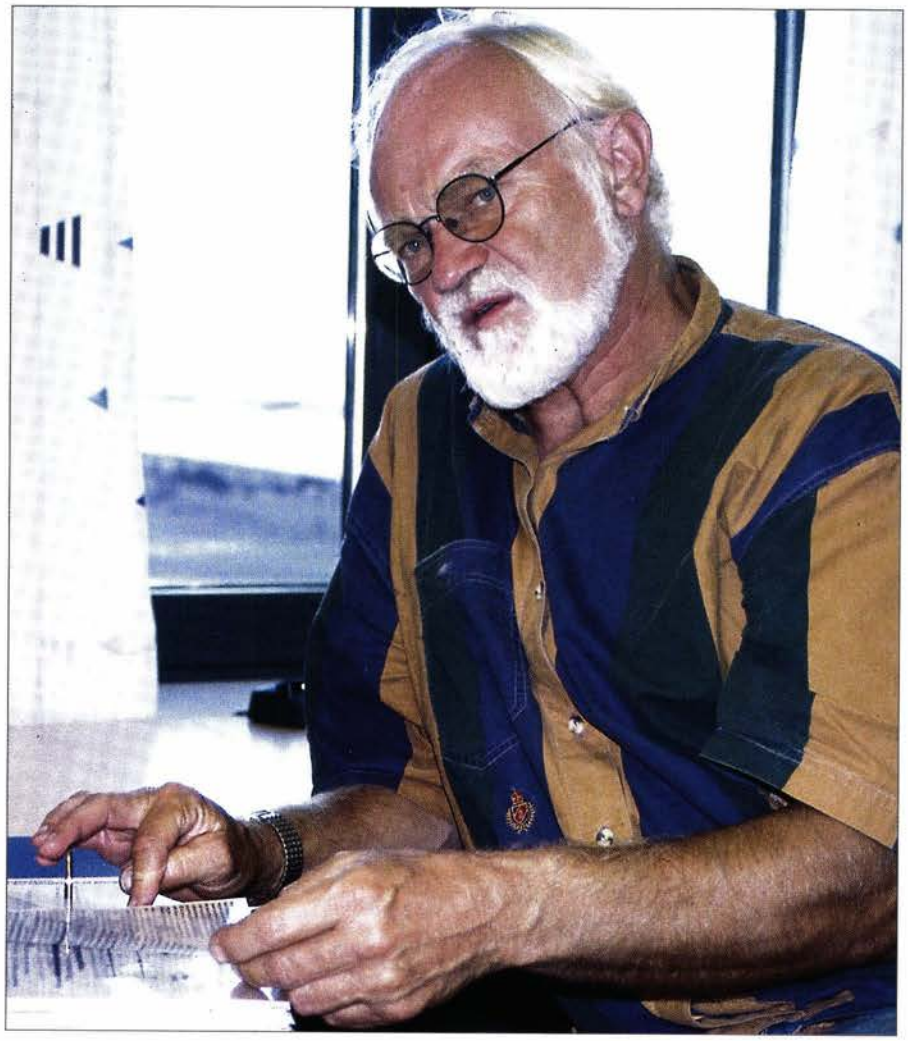
- Men det er ikke så enkelt å håndtere en slik situasjon?

- Nei, derfor er dette et vanskelig felt. Et fåtall ønsker å bli oppdaget. Når de går til lege, skjerper de seg. Vanlige rutinekontroller hos lege er lite effektivt for å oppdage sånne ting.

Lederansvar

- Hvor viktig er ledernes holdning til rusbruk?

- Den er helt sentral. Hvis lederen er tydelig på at ingen form for rus aksepteres, har det forebyggende effekt. Legger lederen merke til en person som han tror det er et eller annet med, må han få til et møte. Om han synes at han har kontroll,



Advarer: *- Rundt 25 personer er under oppfølging på grunn av rusmisbruk. Tallet skulle antakelig vært fire ganger så høyt, advarer bedriftsoverlege i Jernbaneverket, Hans Knut Otterstad. (Foto: Tore Holtet).*

er det greit. Hvis ikke må han henvise personen til bedriftshelsetjenesten.

- Lederen kan ikke tillate seg å ta ansvar om bekymringen fortsetter å være der. Den siste sikkerhetsbarrieren er arbeidskamerater. De oppdager vanligvis slike problemer før lederen. Griper de inn på et tidlig tidspunkt, kan de hjelpe sin kollega og unngå de mest dramatiske konsekvensene som konfrontasjon og oppsigelse. Helt avgjørende blir det om arbeidsmiljøet er preget av en dekkekultur eller en støtte- og omsorgskultur.

Mer utsatt

- Hva slags virkelighet møter de som arbeider for å bekjempe rusbruk i Jernbaneverket?

- De merker at mange er flinke til å skjule sitt misbruk. De møter ledere som ikke er gode nok til å gjennomføre et alkoholforebyggende arbeid, og de møter ansatte som kvier seg for å ta opp arbeidskollegers problemer.

- Har ikke dette sammenheng med at nesten alle av oss har et liberalt forhold til alkohol?

- Jo, vi lever i et moderne samfunn hvor alkohol brukes nesten i enhver sammenheng. De som har alkoholproblemer, blir mer utsatt. Det er mye lettere enn før å bli ledet ut i fristelsen.

Viktig skille

Otterstad mener det er viktig å skille mellom de som har sikkerhetstjeneste og de som har annen jobb.

«Den siste sikkerhetsbarrieren er arbeidskamerater»

- De som driver med transport av mennesker, bør ha et mer bevisst forhold til alkohol enn andre. Derfor må alkoholproblemer tas mer alvorlig i Jernbaneverket enn i en norsk gjennomsnittsbedrift. I sikkerhetstjenesten må praktiseres en null-toleranse.

- Finnes det eksempler på at alkoholmisbruk har ført til togulykker?

- Vi har statistikk som viser at flere ulykker i nordisk togdrift skyldes rus-påvirkning. Likevel er ikke ulykkestall noen god indikator, da vi har flere sikkerhetsbarrierer som fanger opp feilhandlinger. Vi skal ha null skader på grunn av rus. Så enkelt er det.

- Er det mange som må slutte fordi de ruser seg?

- Hvert år tas i gjennomsnitt tre til seks personer ut av sikkerhetstjenesten på grunn av rusproblemer, opplyser Otterstad.

- Hva er målsettingen?

- Hvordan vil du si at AKAN-systemet fungerer i forhold til å fange opp de virkelige rusproblemene?

- Det er viktig å ha klart for seg at oppfølgingen av alkoholproblemer er et lederansvar, ikke et AKAN-ansvar. Lederne skal utøve en kontrollfunksjon, og det må først og fremst gjøres gjennom nær kontakt med dem det gjelder. Dette krever mer kompetanse enn det mange har, og den kan de skaffe seg gjennom AKAN. Ellers fungerer AKAN-kontaktene på det sosiale plan og bedriftshelsetjenesten på det faglige plan. Hvis ikke denne oppfølgingen er tilstrekkelig, må det henvises til spesialtjenesten for rusmisbrukere. Kjøp av slike tjenester bør gjøres av medisinsk faglig personell, ikke gjennom shopping ute i markedet.

- Alt dette gjøres for å bedre arbeidsmiljøet og øke trafikksikkerheten, samt for å hjelpe den enkelte arbeidstaker, understreker bedriftsoverlege Hans Knut Otterstad.

tore.holtet@c2i.net

Ble avvent på ei uke

- Jeg hadde et konstant sug etter alkohol. Drikkingen fylte fritida mi. Jeg sto overfor et valg – å kutte ut alkoholen eller gå til grunne, sier 50-åringen. I april reiste han bort ei uke til Russland, og siden har han ikke tenkt på alkohol!

TORE HOLTET

Mannen vi møter, har over 30 års yrkeserfaring i jernbanen. For å unngå for mye oppmerksomhet, velger han å være anonym. I dette intervjuet heter han Jan.

«Når vi hadde fri, møttes vi på puben...»

Et furete ansikt vitner om at Jan har levd hardt. Det målbevisste blikket overbeviser oss om at han på ingen måte akter å gå til grunne.

Vårt møtested er på et alkoholfritt kontor i Oslo - ikke så langt unna der det en gang startet under det store anleggsarbeidet på Vestbanen i 70-åra. Like etter at han fylte 18 år, var han en av flere unge jernbaneansatte fra bondebygda som ble tvangsflyttet til Oslo for å legge om Norges jernbaneknutepunkt.

Hybelen og puben

- Vi bodde på små hybler og gikk ofte på pub. Når vi hadde fri, møttes vi på puben over en øl som fort ble til flere. Det var slik det skulle være i anleggsbransjen den gangen. Da jeg etter hvert begynte å ligge ute «på pakkmaskinen», møtte jeg den samme kulturen. Der jobbet vi ei uke på og ei uke av. Det ble mer og mer drikking i fritida. Som skiftarbeider får du problemer med søvnen, og øl fungerte som sovemedisin.

- Men du drakk ikke bare for å få sove...

- Neida. Jeg var mer på pub enn noe annet sted. Når du holder på slik over en del år, forringes livskvaliteten ganske betraktelig. Etter hvert ble jeg mer og mer en dagdrømmer som utsatte alt som skulle gjøres. Jeg skjøv alt foran meg. Det skjedde aldri noe. Ølflaska ble min beste venn.

Hint på jobben

- Greier du å skjøtte jobben når alkoholen får en så dominerende plass i livet ditt?

- Så lenge du ikke tar med deg drikkingen inn i arbeidet, greier du *nesten* å skjøtte jobben. Men med åra blir det mer og mer slitsomt å komme seg på jobb. Du får aldri den hvilen du skal ha. Likevel handler det om ikke å passere en grense, og jeg holdt meg stort sett på den riktige siden av den grensen. Jeg kunne ikke se for meg noe liv uten arbeid.

- Hvordan reagerte arbeidskameratene?

- Jeg fikk rett som det var noen hint. Når du drikker om kvelden, hjelper det ikke akkurat å pusse tenna ...

- Drakk du hver dag?

- I perioder gjorde jeg det.

- Det må da bli dyrt?

- Der er det snakk om prioritering, og det er aldri noen tvil om hva som kommer i første rekke.

- Ikke noe liv

- Når forsto du at du måtte foreta deg noe?

- Da samboerskapet gikk over styr, forsto jeg at det ikke kunne være bare de andre som var gale. Da gikk det opp for meg at det var noe galt fatt med meg også. Vi kan alle bestemme hva vi vil med livet med livene våre, men du må ta et valg.

«Ølflaska ble min beste venn»

- Og du tok et valg?

- Ja, jeg kom i kontakt med AKAN-kontakten, som sørget for time hos bedriftslegen. Hun sørget for at jeg høsten 2001 ble sendt til behandling på Blå Kors. Under de tre månedene på Blå Kors hadde jeg fått bygd meg opp igjen, bevisstgjort meg i forhold til alkohol og møtt mye bra folk. Ingen ting skulle tilsi at jeg skulle begynne å drikke igjen.

- Men suget etter alkohol var ikke borte. Jeg husker jeg stilte meg spørsmålet: Hva er vitsen med å leve hvis en skal gå på knoklene resten av livet?

- Det tok ikke lange tiden før jeg begynte å drikke igjen.

Til Murmansk

Blå Kors-oppholdet hadde likevel tent en ny gnist hos jernbanearbeideren. Her hadde han fått smaken på et nytt og bedre liv. Bare han kunne bli kvitt dette evinnelige suget. Livet var ikke til å holde ut så lenge det lenge trangen etter ølflaska tok styringen over hele tankeapparatet – hver time på døgnet. Dag som natt.

«Det uutholdelige suget er borte»

- En kamerat av meg hadde hatt det på samme måten. Han var virkelig langt nede, da broren hans tok han med til en avrusningsklinikk i Murmansk i Russland. Etter et kort opphold der borte hadde han bråsluttet å drikke. Han påsto at han reagerte med å bli kvalm bare han kjente lukten av alkohol. Og da jeg fikk høre om dette, tok jeg kontakt med bedriftslegen, som mente det var verdt å prøve.

- Prosjektlederen min er en god kamerat, og han satte i gang et arbeid for å få meg lagt inn. Etter forholdsvis kort tid fikk jeg klarsignal og et par dagers frist. Før jeg visste ordet av det, var jeg på vei til Murmansk.

Hypnose, nåler og sprøyter

Hva som foregikk under det ukelange oppholdet på den høyst spesielle klinikken i Murmansk, er langt på vei en hemmelighet.

- Hva skjedde?

- Det fikk vi aldri ordentlig greie på, og norske leger er skeptiske fordi de ikke får ut noen dokumentasjon på hva behandlingen går ut på. Vi fikk diverse sprøyter da vi kom og en hokus pokus-sprøyte da vi dro. Den siste sprøyta skulle gi oss en kjemisk beskyttelse. Vi fikk også

Nei takk: *-I dag koster det meg ingen ting å si nei takk til en halvliter. Suget etter alkohol er borte, sier Jan.*
(Illustrasjonsfoto: Svein Erik Bakken).

akupunktur og det jeg vil kalle en form for hypnose.

- Hypnose?

- Ja, en russer satt i en sofa mens vi hørte på russisk musikk. En gang var jeg helt borte, en annen gang var jeg fullstendig avslappet. Etter behandlingene – som varte fra en halvtime til tre kvarter hver dag – var jeg meget sliten. Men det er ingen tvil om at det skjedde noe med tankeapparatet mitt.

Etter oppholdet i Russland har jeg ikke ofret alkohol en eneste tanke. Det uutholdelige suget er borte, konstaterer Jan fornøyd, og viser fram papirer på at han har fått «utført» spesiell behandling mot alkoholisme med metode intravenøs og injeksjon i solar plexus.

- Ingen bivirkninger

- En lege spurte meg om jeg tror på heksekunst, og både leger og psykiatere snakker om mulige bivirkninger. Men det finnes ingen verre bivirkning enn å drikke seg i hjel! Mener den lykkelige 50-åringen, som er overbevist om at han har vunnet over Kong Alkohol en gang for alle, og hittil har han ikke merket noe til de påståtte bivirkningene.

- Jeg er i dag takknemlig for den oppfølgingen jeg får gjennom bedriftshelsetjenesten, og er overbevist om at Blå Kors-oppholdet var en viktig ballast.

- Hva er den største forandringen i forhold til tidligere?

- Det skjer mye mer i hverdagen. Nå kan jeg dyrke min store hobby, fisking etter ørret og laks. Og framfor alt får jeg tid til familien. Jeg gleder meg over å være sammen med barn og barnebarn.

Men hva som foregikk under uka i Russland, forblir langt på vei et mysterium.

tore.holtet@c2i.net

- Lukker seg ute

- Klinikken i Murmansk som i dette tilfellet hjalp «Jan», gir ingen faglige opplysninger om behandlingsopplegget. Dermed lukker den seg ute fra et samarbeid og avskjærer seg fra en dialog med behandlingsapparatet i Norge, sier Otterstad.

- Den norske helsetjenesten er stadig på jakt etter bedre behandlingsformer, men vi må vite hva vi gjør og hva behandlingen består av, framholder han, og legger til:

- Den vitenskapelige medisinen er internasjonal og kjenner ikke nasjonale grenser. Forutsetningen er imidlertid at en må kunne kommunisere gjennom et felles språk og at en anerkjenner de vitenskapelige prinsippene.

Ingen sladreha

SANDVIKA (Kjøreveien):
- AKAN er ikke noe ruspoliti, og jeg er ingen sladrehank som løper til nærmeste leder med en gang jeg får høre om et rusproblem, sier AKAN-hovedkontakt i Baneservice, Egil Vidar Skogdalen.

TORE HOLTET

- I Jernbaneverket har vi det motsatte problemet. Mange ansatte sliter seg ut på å dekke over kolleger som ruser seg. Resultatet er at de «hjelper» rusmisbrukere inn i enda større problemer, advarer Skogdalen.

«Mange tenker ikke over konsekvensene av å snu ryggen til»

«Dagen derpå»

Det lukter «dagen derpå» av kollegaen din. Han er åpenbart skikkelig bakfull - etter lang tids sykefravær. Det er tydelig at han er hemmet i å gjøre den jobben han er satt til, og du tenker: «Er det den perioden nå...?»

Men hva gjør du? Velger du å holde kjeft og i alle fall sørge for at sjefen ikke får vite noe?

- For en del år siden reagerte jeg på den samme måten, innrømmer Egil Vidar Skogdalen.

- Jeg tenkte: «Det er ikke noe bedre hvis han blir tatt. For da får'n vel sparken...»

Gir råd

- Nå har jeg forstått at det beste er å ta tak i problemet. Gjennom AKAN stilles rusmisbrukeren til ansvar, samtidig som han eller hun gis en mulighet til å kvitte seg med sitt rusproblem, sier AKAN-hovedkontakten i Baneservice - ikke en hvilken som helst bedrift i AKAN-sammenheng. Under fjorårets høstkonferanse ble AKAN-prisen delt ut, og i den forbindelse ble Baneservice beæret med diplom og hederlig omtale.

- Jeg fungerer som en slags rådgiver, og bistår både ansatte med problemer og ledere som sitter med ansvar for oppfølgingen, sier Skogdalen. Hans lojalitet er retter seg både mot bedriften og de som ser flaska som eneste problemløser.

Fulle på jobb

- Det påstås at fylla koster norske arbeidsgivere over åtte milliarder kroner. Hvor stort rusproblem har Jernbaneverket?

- Hvis vi tar utgangspunkt i landsgjennomsnittet, har fire-fem prosent av de ansatte i Jernbaneverket et rusproblem. Er det riktig, har vi et stykke å gå. Men situasjonen har endret seg veldig siden jeg begynte i jernbanen i 1991. Da var det ikke uvanlig med fest på brakka. Det hendte at folk gikk fulle på jobb - uten at noen reagerte. Fyll var mer vanlig og ble akseptert mer enn i dag.

Betent tema

- Er det ennå mange som rett og slett ikke bryr seg?

- Det er det som er problemet. Temaet rus og alkohol er så vondt, betent og vanskelig. Mange tenker ikke over konsekvensene av å snu ryggen til. Skjer det en ulykke, hva da? Da kan den som ikke har sagt, selv havne i heisen.

- Hva slags hjelp kan du som AKAN-kontakt tilby?

- Jeg kan bistå en person med rusproblemer og hans nærmeste leder til å inngå en AKAN-kontrakt. Innholdet i denne blir satt opp i nært samarbeid med bedriftslegen og er tilpasset den enkeltes behov. Den som går på AKAN-kontrakt, stilles til ansvar for sine handlinger. De slipper ikke fra det med en egenmelding, men må selv oppsøke lege for å få sykemelding. Videre forplikter de seg til å følge et behandlingsopplegg. Hva som tilbys, er i stor grad opp til det avhengig av hva som finnes av behandlingstilbud i det fylket vedkommende bor. Jernbaneverket gir ikke bistand til annen hjelp enn hva det offentlige tilbyr.

«Kanskje er det lederen som har et rusproblem»

Fakta om rus

- Fylla koster norske arbeidsgivere over åtte milliarder kroner i året.
- Kostnadene skyldes økt sykefravær og manglende arbeidsinnsats dagen derpå.
- 10 prosent av amerikanske arbeidstakere har et alkoholforbruk som reduserer arbeidsinnsatsen med 25 prosent.
- I Norge regner man med at fem prosent har så store rusproblemer.
- Rusmisbrukere reduserer yteevnen, vurderingsevnen og sikkerhet på arbeidsplassen.

Betenkt: *AKAN-hovedkontakt Egil Vidar Skogdalen er betenkt over at mange ansatte sliter seg ut på å dekke over rusproblemer.* *(Foto: Tore Holtet).*

- Tenk nytt

Skogdalen mener det er på tide å tenke i nye baner.

- Jeg har sett eksempler på at folk går inn og ut av offentlige behandlingsinstitusjoner, uten å bli kvitt sitt rusproblem. Men så er de borte ei uke på et behandlingsopplegg i Russland, og siden har de ikke smakt alkohol! Da må det være verdt å prøve ut nye metoder.

- For arbeidsgiver må det også lønne seg å bidra økonomisk. Hvis en periodedranker er borte i fire 16 dagers - perioder og noen egenmeldingsdager, koster det mer enn det behandlingsopplegget jeg sikter til. I dag innvilges ansatte lønnslån hvis de skal kjøpe seg en PC. Men søkes det om lån til behandling av alvorlig rusproblem, er svaret nei.

«Gjennom AKAN stilles rusmisbrukeren til ansvar»

- Ubehagelig

- Å ta tak i rusproblemer er et lederansvar. Tar alle ledere det ansvaret?

- Mange kvier seg, og jeg skjønner dem godt. Det kan være både ubehagelig å vanskelig å nærme seg en person som har rusproblemer. Felles for disse menneskene er at de er gode til å forsvare seg og eksperter på å manipulere. Mange har heller ikke tillit til sin nærmeste leder. Årsaken kan være at lederen har overreagert. I andre tilfeller er det kanskje lederen som har et rusproblem.

- I Baneservice har vi etterlyst en gjennomgang av bedriftens AKAN-rutiner på ledersamlinger, og jeg har forstått det slik at dette nå kommer. Jeg håper at det samme vil skje i andre deler av Jernbaneverket, sier Egil Vidar Skogdalen.

tore.holtet@c2i.net

Fakta om AKAN

- AKAN står for Arbeidslivets komite mot alkoholisme og narkomani.
- AKAN ble etablert i 1963 som et samarbeid mellom LO, NHO og staten.
- Formålet er å forebygge rusmiddelproblemer i norsk arbeidsliv og formidle hjelp til ansatte med rusproblemer.
- Jernbaneverket er forpliktet av en AKAN-avtale. Det innebærer at alle ansatte med rusproblemer har krav på bistand før en oppsigelse blir vurdert.

Møte med: Gruppeleder Oskar Nilssen

Flink til å vente

MOSJØEN (Kjøreveien):
- Når du har jobbet som trafikkstyrer (txp) på små stasjoner i mange år, så blir du vant med å være aleine. Du blir flink til å vente da; vente på ankomstmeldinger og vente på tog....

SVEIN ERIK BAKKEN

Klokka nærmer seg ti over to natt til søndag en stjerneklar nordlandsnatt midt i november. Trafikkstyrer Oskar Nilssen (55) har nettopp sendt sydgående nattog fra Bodø presist i rute på sin videre ferd mot Trondheim og morgengry.

Togpersonalet på tog 476 er ønsket god tur videre, og vakta fra «Vakt og sikkerhet» har takket for seg, og vi har god tid til en skikkelig prat med en av Nordlandsbanens personligheter.

- Her skjer det normalt ikke noe før neste tog kommer klokka kvart over fire, sier Oskar, etter at han har ført avgangen for tog 476 inn i togmeldingsboka og byr på nattkaffe i hvilerommet på Mosjøen stasjon.

Klar for adgang: *Trafikkstyrer Oskar Nilssen sender tog 476, nattoget fra Bodø til Trondheim, av gårde.*
(Foto: Svein Erik Bakken)

Fjerde generasjon

Det er ikke få nattevakter som Oskar fra Gudå i Nord-Trøndelag har gått siden han begynte på jernbanen som 16-åring. At Oskar ble jernbanemann, er kanskje ikke så rart. Både oldefaren, bestefaren og faren hadde jernbanen som sin arbeidsplass. Også to av brødrene valgte jernbanen, mens femte generasjon jernbanefolk ser ut til å vente på seg.

- Nei, ingen av våre to jenter eller yngstegutten har valgt å følge opp familietradisjonen. Hva de fire barnebarna velger, er det litt for tidlig å ha noen sikker mening om.

Jubileum

Samme år som jernbanen i Norge kan feire sitt 150 års jubileum i 2004, kan Oskar se tilbake på hele 40 år på jernbanen. Først som aspirant i Trondheim, senere ble det telegrafistkurs på Jernbaneskolen.

- Vel ferdig søkte jeg og fikk jobb på Trofors stasjon våren 1968, forteller han. Der etablerte Oskar og kona Bjørg seg for 34 år siden, og der bor de den dag i dag. Også begge døtrene har stiftet familie på hjemstedet, mens sønnen holder til i Hammerfest.

- I flesteparten av de første 15 årene etter at vi kom til Trofors, jobbet jeg på reserven. Det betydde tjeneste på de fleste stasjonene mellom Steinkjer og Bodø. Så her er jeg godt kjent, sier Oskar.

Vant med å være aleine

- Hvordan er det å jobbe natta og stort sett være aleine?

- Det går bra det. Når du har vært på små stasjoner som Trofors, Svenningdal, Majavatn og så videre, så blir du vant med å være alene. Så det er ikke noe problem. Du blir veldig flink til å vente da, vente på tog og vente på togmeldinger. Det er stort sett det det går på om natta.

- Hva består arbeidsdagen din på natta av?

- Det er stor forskjell mellom å jobbe her i Mosjøen og på en mindre stasjon. Her kommer det stadig folk innom, kjørende og skiftepersonale. På småstasjoner som Majavatn er du aleine. Ellers er det forskjell på om stasjonene har stillverk eller ei. Når du på Majavatn har kryssing og det er dårlig vær, så er det en 600-700 meter opp til vekselen, og den kan være nedsnødd og/eller iset til. Men det er ikke så mange netter i året at det er sånn, så dem glemmer du når været igjen er i godlune.

> «Vi har lært oss å leve med «ATC-spøkelset»

Triks

- Hva slags triks bruker du for å holde deg våken?

- Oppskriften er minst to timer søvn før du går på om natta. Får jeg til det, er det ikke noe problem å holde seg våken. Men får jeg ikke det til, har jeg et problem. Da er det svart kaffe og frisk luft som er resepten.

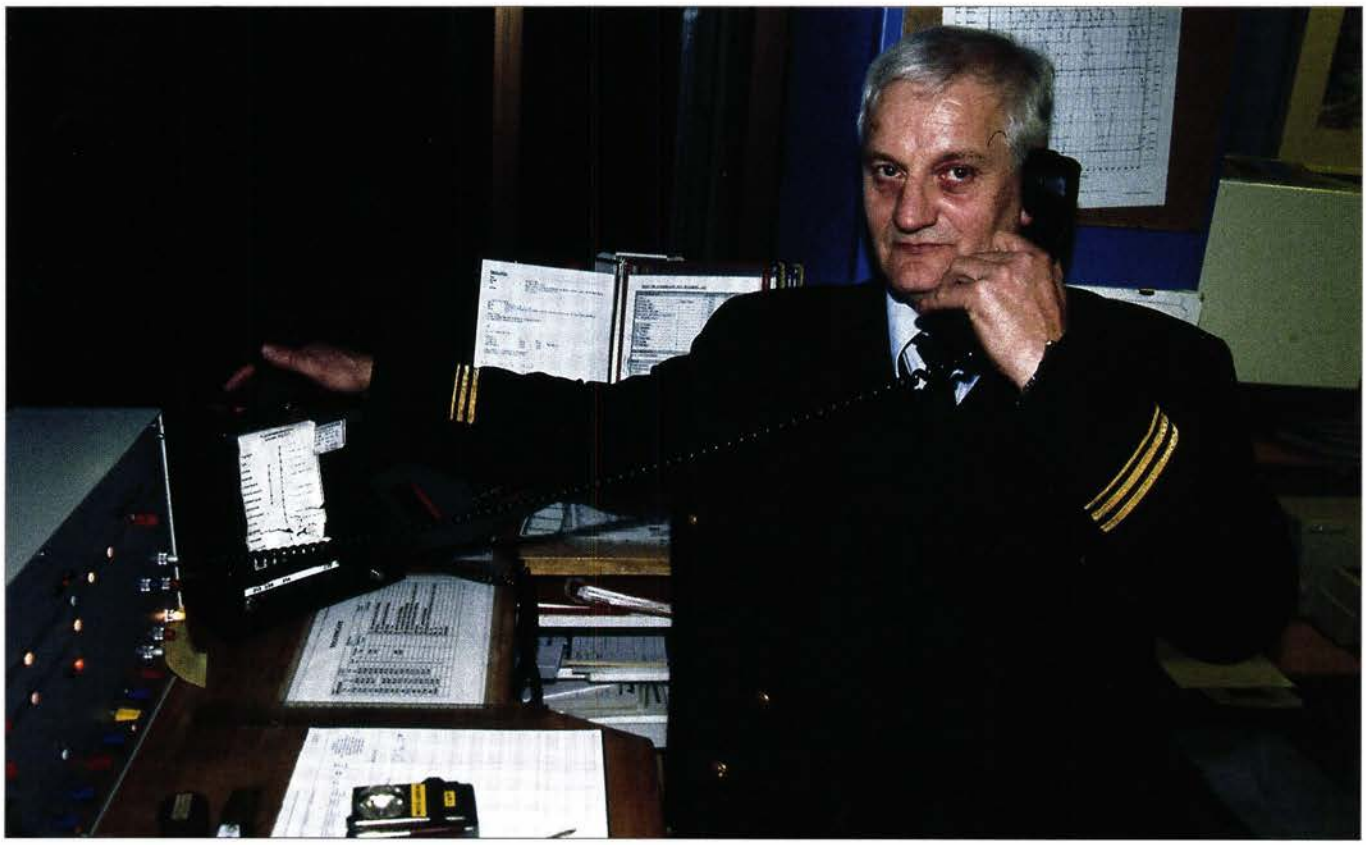
- Har du problemer med å få sove?

- Stort sett ikke. Hele familien vet at jeg skal ha denne søvnen - og da er det fred i huset. Ingen får tak i meg da altså. Men har jeg det litt for travelt, slik at det blir bare én time og tre kvarter med hvile, da kan jeg like godt la være å legge meg.

- Det er ikke så rart at vi som går skift døgnet rundt, får søvnproblemer. Døgnrytmen blir ujevn, og vi snur jo tidvis døgnet på hodet.

Ikke bråk

- Er dere plaget med mye bråk om



Stille og hektisk: *Nattetider er det mye venting og lite å slå i hjel tida med for Oskar Nilssen, men jobben som trafikkstyrer kan også være skikkelig hektisk når alt skjer på en gang.* *(Foto: Svein Erik Bakken)*

kveldene og natta her i Mosjøen ettersom dere har en egen vaktmann her?

- Nei, det er vi ikke. Heller ikke på fredags- og lørdagskvelder har vi vært plaget med bråk, kun enkeltepisoder. Det har ført til at den innleide vakta har sin siste arbeidsdag her 31. januar etter rundt to års engasjement.

- Er det mosjøværingene som er snille eller er det like fint langs hele Nordlandsbanen?

- Nei, det er litt forskjellig tror jeg. Her ble det enda bedre da vi fikk fjernet pengeautomatene fra venterommet. De trakk til seg en del folk som egentlig ikke hadde noe her å gjøre.

«Spøkelset»

- Det som opptar oss på Nordlandsbanen, er fjernstyringen. Vi har lært oss å leve med det «spøkelset» i en mannsalder. Nå ser det ut som noe er på gang igjen, og da er vi spente. Når kommer det, og hva skjer når det kommer, spør vi oss.

- Enkelte mener innføring av fjernstyring på Nordlandsbanen er verdens undergang for oss som gruppe. Andre er mer moderate. Jeg velger å vente og se. Det tror jeg de aller, aller fleste gjør.

- Personlig vil jeg vel nesten rekke å bli pensjonert før fjernstyringen er på plass. Det er verre for dem som er 20 år yngre. De kommer da til å være i den vanskelige alderen.

Innfridd forventningene

- Hvordan opplever du opprettelsen av en egen trafikkdel innen forvaltningen?

«På små stasjoner blir du vant med å være aleine»

- Vi drøftet forslaget om den nye organisasjonen grundig og stilte oss positive. Erfaringen så langt er at våre forventninger er innfridd. Vi trives i den nye organisasjonen. Ikke det at vi på død og liv ville ut av regionen. Der var det trygt og godt å være, men vi har nå fått reindyrka våre gjøremål, og det er vi meget godt fornøyd med.

- Da jeg kom til Mosjøen i 1993, jobbet jeg på persontrafikk og hadde togekspedisjon nesten hver dag. Sjøl om salg og markedsføring var hovedbiten, så følte jeg meg først og fremst som en togekspeditør. Så den dagen NSB ble delt og txpene skulle gå over til Jernbaneverket, var det helt naturlig for meg å bli med over.

- Det har jeg ikke angret på, tvert om. Vi gikk på Jernbaneskolen for å bli txp-er, ikke for å selge billetter. Vi lærte det òg, men faget var togekspedisjon.

Jernbanespråket

- Da banen ble bygd, kom det folk sørfra: trøndere og østlendinger og slo seg ned oppover her. De hadde med seg sitt språk. Det preger fortsatt språket på Nordlandsbanen.

- Det nytter ikke med lokale dialekter her?

- Nei, lokale ungdommer som skal begynne som aspiranter, må slite med å lære seg jernbanespråket først.

- Kan du nevne noen eksempler?

- Vi kaller det å «farte» en vogn der det i bestemmelsene står «renn».

Andre eksempler er: «gå rundt», «hiv-ut», «slå-på», «tørne», «fenka», «skiva», osv for å ta de jeg kommer på i farta en sein nattetime, sier Oskar Nilssen og smiler lurt av seg sjøl.

svein.erik.bakken@jbv.no

«På hjemvei»

Bildet er tatt på Oslo S en ettermiddag i juni.
Det er brukt ca 1/20 sek. lukkertid for å få fram bevegelsen i toget.
Tatt med Canon EOS 1, med 28-135 mm objektiv (på ca 100 mm),
med bildestabilisator som har gjort at stativet kunne ligge igjen hjemme!
Film: Fuji Sensia 100 ISO lysbildefilm.
Fotograf: Robert Lund, Lokf. NSB.

Misvisende profilering

min mening

Vi ønsker med dette innlegget å stille noen spørsmål rundt det vi oppfatter som våre forretningsenheters til dels misvisende og manglende profilering/-markedsføring av Jernbaneverket.

Bakgrunnen er først og fremst mange «merkelige» annonseringer/utlysninger i dagspresse og fagblader uten at tilhørigheten til Jernbaneverket klart fremgår. I tillegg kommer internettsider og merking av maskiner, biler og arbeidstøy.

Trodde

Vi trodde, i vår enfoldighet, at vi hadde *ett* Jernbaneverk i Norge. Et Jernbaneverk bestående av fem såkalte forretningsenheter, fem forvaltningsenheter og et Hovedkontor. En konstellasjon som juridisk sett utgjør Jernbaneverket.
I tillegg kommer et heleid datterselskap, BaneTele A/S som egen juridisk person.

Vi konstaterer derimot at flere av Jernbaneverkets enheter profilerer seg som om de er egne selskaper, uten noen tilknytning til Jernbaneverket. Dette sender etter vår mening feil signaler både internt til våre egne og eksternt til kunder og interessenter. La oss gi noen eksempler:

Ikke et ord

Stillingsannonser fra noen av disse enhetene i fagblader og dagspressen uten at Jernbaneverket er nevnt med et ord. Får man mange søkere til stillinger i en enhet som ikke informerer om hvem som er eieren?

Jernbaneverket
BaneTele
BaneEnergi
BaneProduksjon
BaneService
BanePartner

Ett Jernbaneverk: *Er det slik at en ikke ønsker å arbeide sammen under felles identitet og logo? spør forfatterne av dette innlegget.*

Gratulasjoner til Jernbaneverket ved åpninger/markeringer, som for eksempel i Kjøreveien nr. 8 - 2002 og omtale av Rørosbanens 125 års jubileum, hvor forretningsenheter (les Jernbaneverket) gratulerer Jernbaneverket.

Biler og maskiner eid av Jernbaneverket merkes kun med forretningsenhetenes logo.

Arbeidstøy uten at tilhørighet til Jernbaneverket er synlig i logo eller lignende. Nå er det jo ikke meningen at man skal vandre rundt som en levende reklameplakat, men dog allikevel.

Felles mål

Hva er hensikten med å utelate en klar og entydig understrekning av at forretningsenhetene er en del av Jernbaneverket? Hva er begrunnelsen for ikke å ha med Jernbaneverket i logo og navn ved profilering/markedsføring? Virksomhetene/-selskapet er jo Jernbaneverket og ikke noe annet. Hvor ble det av fellesskapet ?

Burde man ikke heller forsøke å bygge rundt det som er felles? Vi arbeider alle i Jernbaneverket, enten vi er plassert i den ene eller i den andre organisatoriske «boksen».

Bør vi ikke heller se om vi kan jobbe sammen mot felles mål, på tvers av organisatoriske «bokser»? Eller er enhetens egne, interne mål viktigere?

Ett Jernbaneverk

Bør vi ikke heller jobbe for et Jernbaneverk hvor alle krefter forsøker å trekke i samme retning? Andre selskaper, som for eksempel Norsk Hydro, Gjensidige - Nor og Aker-Kværner synliggjør tilhørighet/eierforhold gjennom tydelig navn og logobruk .

Har vi tatt fullstendig feil? Er det kanskje ikke «Ett Jernbaneverk»? Er det slik at man ikke ønsker å arbeide sammen under felles identitet og logo, men tvert imot ønsker å ikke identifiseres eller forbindes med Jernbaneverket?

John Harald Amundsen, rådgiver revisjon
Heidi Klubnes, seniorrådgiver sikkerhet

Stortinget feilinformert?

Hvis statsråden har sagt i høringen i Stortinget at «hun skar gjennom da BaneTele ikke klarte å betale ned statslånet sitt på 209 millioner kroner.», har hun i beste fall uttalt seg mot bedre vitende. Og hun har feilinformert Stortinget.

Administrasjonen i BaneTele AS foreslo helt siden august 2001 at BaneTele burde søke departementet om subordineringen (etterstillelse) eller konvertering (omgjøring til egenkapital) av statslånet. Dette ble muntlig tatt opp med departementet i møte i desember 2001, og formelt omsøkt i brev av 12.03.02.

I en brevvekskling våren 2002 gjorde departementet det klart at en mulig endring i lånets status både måtte vurderes ut fra kommersielle hensyn og i forhold til GSM-R-finansaieringen. Departementet var klar over at subordinering eller konvertering var en forutsetning for full utnyttelse av den fullfinansieringsavtale BaneTele AS signerte med DnB tidlig i juni.

Statslånet skulle etter forutsetningene i St.prop.80 om omdannelse av BaneTele til AS, innfris 01.07.02. Først helt i slutten av juni tok Samferdselsdepartementet saken opp med Finansdepartementet og senere i Regjeringen. I en kongelig resolusjon primo juli 2002, ble lånet forlenget til 30.09.02, blant annet under henvisning til en totalgjennomgang av GSM-R-finansieringen.

I mellomtiden har BaneTeles styre og JBV gitt sine klare anbefalinger om prosess for privatisering, finansieringsløsninger, organisasjon m.v.

I proposisjonen 25.10.02. ser Regjeringen bort fra disse anbefalinger og annonserer bl.a. frister for innfrielse av statslånet, noe som i seg selv reduserer verdien av statens aksjer i BaneTele AS dramatisk.

Hadde BaneTele AS etter sin første formelle søknad 12.03.02 fått beskjed om at statslånet uansett skulle innfris 01.07.02, hadde BaneTele AS selvsagt gjort dette.

Trygve Tamburstuen

Små-nytt

26 stasjoner fredet

Med Østbanen i spissen ble 26 bygg på jernbanestasjoner fredet. Dermed er antall fjernede bygninger langs jernbanenettet kommet opp i hele 120 på de siste ti årene.

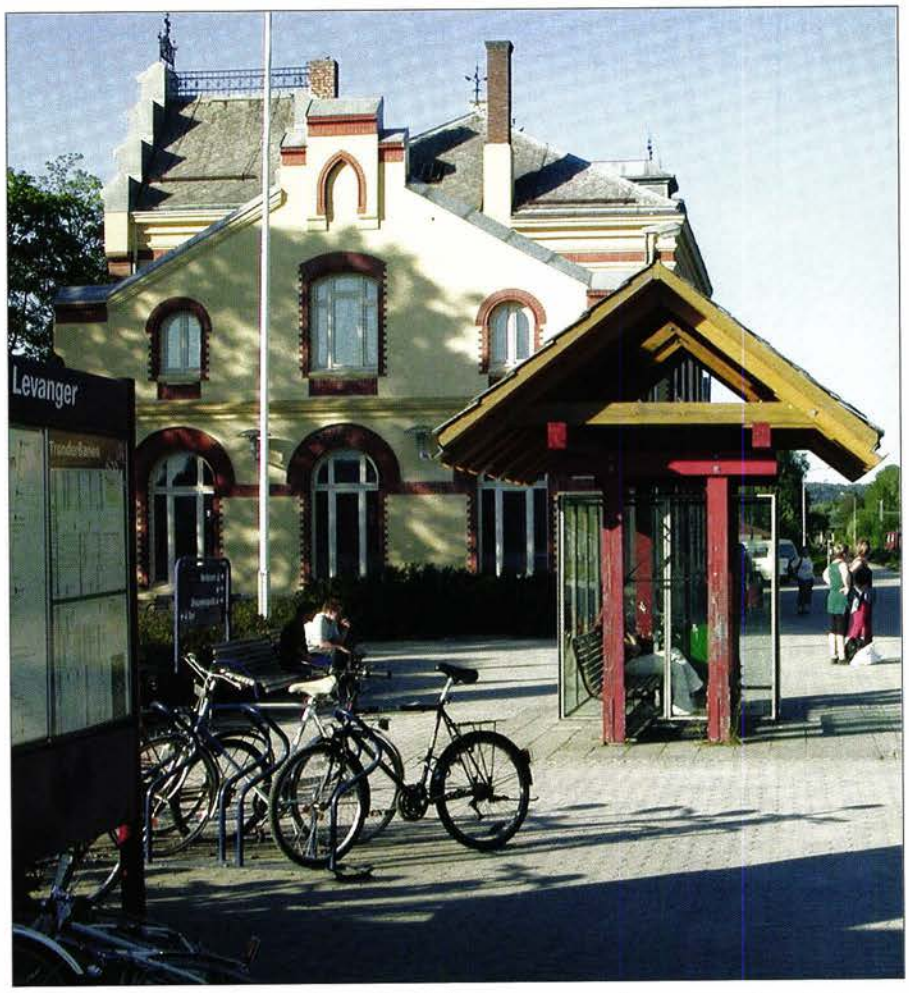
I en landsomfattende plan som Riksantikvaren og NSB har samarbeidet om, er ytterligere 441 bygninger blitt verneverdige og ytterligere 5.000 er registrert.

- Bevaring av et utvalg jernbanebygninger er av stor betydning for vår kunnskap om historie, arkitektur og byggeskikk fra tiden før og etter forrige århundre, sa miljøvernminister Børge Brende.

Mens samferdselsminister Torild Skogsholm viste til at byer er blitt formet rundt stasjonsbygninger.

Riksantikvar Nils Marstein understreket at mange anerkjente arkitekter har tegnet stasjonsbygningene. - NSB var tidlig ute med å engasjere de beste arkitektene, sa han.

Konsernsjef Einar Enger mente det er et privilegium for NSB å eie all denne kulturarven.



Vakre: Levanger stasjon på Nordlandsbanen er en av de mange vakre stasjonsbygningene som er fredet. *(Foto: Njål Svingheim)*

Disse 26 ble nå vernet av Riksantikvaren:

Østfoldbanen:
Halden: Stasjonsbygningen
Oslo:
Østbanen: Stasjonsbygningen
Solørbanen:
Roverud: Stasjonsbygning, ilgodshus, godshus, privet og tørkehus
Flisa: Stasjonsbygning, godshus, ilgodshus, privet og lokstall
Rørosbanen:
Steinvik: Stasjonsbygning, godshus, privet og bryggerhus.
Stai: Stasjonsbygningen, godshuset og vokterboligen
Kongsvingerbanen:
Åbogen: Stasjonsbygning, godshus, privet, uthus og lokstall
Matrand: Stasjonsbygning, godshus, privet og stasjonshage
Gjøvikbanen:
Gjøvik: Stasjonsbygningen
Gran: Stasjonsbygningen, godshuset og ilgodshuset
Eidsvoll-Dombåsbanen:
Lillehammer: Vanntårnet
Brevikbanen:
Brevik: Stasjonsbygning, privet, stasjonspark, perrong, minneplate
Setesdalsbanen:
Byglandsfjord: Stasjonsbygning, godshus, privet, lokstall
Hornnes: Stasjonsbygning og privet
Treungenbanen:
Sandå: Stasjonsbygning og privet
Arendalsbanen:
Rise: Stasjonsbygning, privet og vanntårn
Bergensbanen:
Bergen: Stasjonsbygning, ilgodshus, toghaller, plattformer med overbygg
Garnes: Stasjonsbygning, uthus, vognremisse, lokstall, perrong
Seltuftberget: Brakka
Myrdalsleitet: Forsamlingshuset
Nordlandsbanen:
Langstein: Stasjonsbygningen
Levanger: Stasjonsbygningen og lokstallen
Skogn: Stasjonsbygningen, godshuets og ilgodshuset
Ofotbanen:
Solheim: Brakka
Narvik: Lokstall 1
Rombak: Vanntårnet

Små-nytt

Flertall for Åsa

Flertallet i Stortingets samferdselskomite vil at videre planlegging av Ringerikebanen skal skje etter Åsa-alternativet. Det samme flertallet understreker viktigheten av å forkorte Bergensbanen.

NJÅL SVINGHEIM

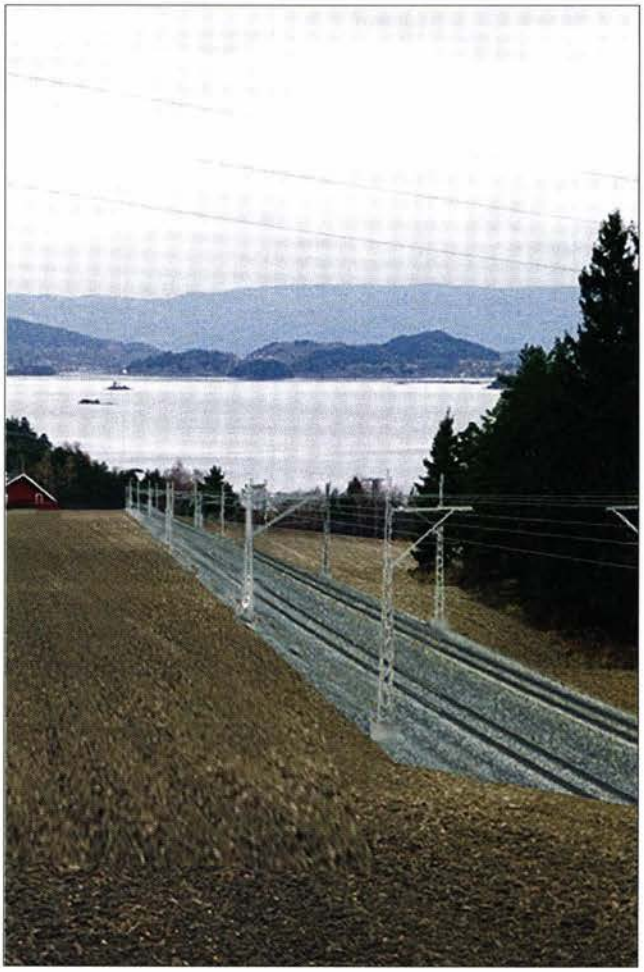
I komiteinnstillingen går det fram at alle partier unntatt Fremskrittpartiet uttaler seg i positive vendinger når gjelder byggingen av Ringeriksbanen Sandvika - Hønefoss.

Høyre, Kristelig Folkeparti (KrF), Senterpartiet (Sp) og Sosialistisk Venstreparti (SV) utgjør flertallet som går inn for Åsa-alternativet.

Arbeiderpartiet går alene inn for Kroksund-alternativet. Flertallet mener Åsa-linjen tilfredsstiller målet om en vesentlig innkorting av Bergansbanen. Reisetiden er bare ubetydelig lenger enn for Kroksund-linjen , to minutter.

Høyre, KrF og SP er enig med Regjeringen i at det foreliggende utredningsmateriale viser at ikke vil være samfunnsmessig riktig å realisere prosjektet slik det nå foreligger. En rekke andre jernbaneprosjekter vil måtte prioriteres før det er aktuelt å bygge Ringeriksbanen.

AP foreslår at det bevilges penger til detaljplanlegging av banen i slutten av planperioden 2002 - 2011. SV foreslår at planleggingen forseres, mens Frp foreslår at arbeidet med Ringeriksbanen nå avsluttes helt.



Solid flertall: *Det er et solid flertall i Stortinget for Åsta-alternativet på Ringeriksbanen.*

Nye lokaltog i drift på Østlandet

Torsdag 21. november i fjor gikk første avgang med nytt lokaltog type 72 på Østlandet. Første tur gikk fra Oslo S til Mysen.

Togsettene settes først inn på Østre linje. I tillegg blir det en tur til henholdsvis Moss og Spikkestad daglig. Etter hvert som flere togsett settes inn i trafikken blir de også å se på andre strekninger.

I alt skal 29 av de 36 nye lokaltogene i trafikk på Østlandet. De resterende skal gå på Jærbanen mellom Stavanger og Egersund.

NJTs program for 2003 er under arbeide!

I midten av januar kan alle våre medlemmer glede seg over å få en fargerik og innholdsrik trykksak i posten.
Her finner du bl.a. følgende tilbud:

- ✔ Kinareise 17.02.03
- ✔ Hurtigruten 21.04.03
- ✔ Den franske Riviera
- ✔ Badeferie i Cesme (Tyrkia)
- ✔ Badeferie i Igalo eller Dubrovnik
- ✔ Shoppingreise eller hotellferie i Newcastle eller Edinburgh
- ✔ Scandoramareiser:
  Cruise Rhin - Mosel (buss/båt eller fly/båt),
  Berlin - Praha - Budapest - Wien (buss eller fly),
  Spania rundt (buss eller fly) og
  Tyrol (buss eller fly)
- ✔ Språkkurs i London
- ✔ NJTs hytter og NSBs feriesteder

Ønsker du nærmere opplysninger, så henvend deg til:

NJT Reiser
Postboks 286 Sentrum,
0103 Oslo
Tjenesteadr.: Tomtekaia 21, Oslo S
Telefon: 23 15 15 73 -
Telefax: 23 15 26 55
Kontortid: Mandag t.o.m. torsdag
kl 10.00-13.00

Bedre markedsføring av Raumabanen

Små-nytt

Nytt selskap: Persontogene på Raumabanen kjøres nå med type 93, hva slags materiell som skal brukes i turistsammenheng på banen, gjenstår å se.
(Foto: Njål Svingheim)

Næringslivet i Rauma blir sammen med kommunen med i et aksjeselskap som skal markedsføre Raumabanen som turistbane. Inspirasjonen kommer fra suksessen på Flåmsbana.

NJÅL SVINGHEIM

Det har allerede gått turisttog på Raumabanen om sommeren i en del år. Togene er kjørt i regi av Norsk Museumstog i samarbeide med NSB og GM-gruppen.

Nå er det mer omfattende og ambisiøse planer som legges for turistsatsning på den vakre og spesielle Raumabanen. Strekningen som planlegges utnyttet er mellom Åndalsnes og Bjorli stasjoner.

Tostøms-lok til Sveits

Den sveitsiske godsoperatøren BLS Cargo har nå mottatt det første av ti bestilte tostrøms-lok fra produsenten Bombardier Transportation.

Den sveitsiske varianten Re485 er en spesialutgave av det tyske BR185 som Bombardier har fått en ordre på 400 av til DB Cargo. Fra BLS Cargo undertegnet kontrakten til det første loket ble levert, har det bare gått ti måneder, og det er en usedvanlig kort leveringstid.

BLS Cargo skal bruke tostrømslokene i den grenseoverskridende trafikken mellom Tyskland og Sveits. To lok av denne typen kan trekke 1 300 tonn på Lötschberg-linjen der stigningen er opp til 27 promille.

BLS Cargo venter en økning i trafikken på mellom 30 og 40 prosent i 2002 i forhold til året før. I løpet av en toårsperiode har selskapet doblet sitt trafikkarbeid.

Toglederne får felles lønnsavtale

Togledere organisert i Norsk Toglederforening får samme avtale som Jernbaneverket tidligere har med Norsk Jernbaneforbund. Det har Statens lønnsutvalg bestemt.

Tvisten mellom Jernbaneverket og YS Stat v/Norsk Toglederforening om nye lønnsavtaler for togledere organisert i den nye foreningen, ble bragt inn for Statens lønnsutvalg 20. november.

Lønnsutvalget sier i sin kjennelse at Jernbaneverket må ta mye av ansvaret for den oppståtte situasjonen, i det arbeidsgiver innledet forhandlinger med Norsk Toglederforening på et område der det allerede eksisterte en avtale inngått mellom Jernbaneverket og Norsk Jernbaneforbund.

Lønnsutvalgets enstemmige vedtak fastslår at avtalen av 31. mai 2002 mellom Jernbaneverket og Norsk Jernbaneforbund gjøres gjeldende for YS Stat v/Norsk Toglederforening.

(Kilde: BaneNettet)

Små-nytt

Arriva tenker image i Danmark

Arriva har som kjent overtatt flere linjer fra DSB på Jylland nå i januar, og selskapet er noe bekymret for hvordan de vil bli mottatt av danskene.

Arriva-gruppen som sådan har røtter i England og har ikke det beste inntrykket hos danskene. Nå prøver Arriva Tog å godgjøre seg.

Ingen rolle

I en større markedsundersøkelse svarer 62 prosent av danskene at det ikke spiller noen rolle om et privat selskap overtar for statsbanene. Sju prosent venter at Arriva vil gjøre det bedre enn DSB.

Men det er en utfordring at hele 72 prosent er tilfreds eller svært tilfreds med DSB på de berørte linjene på Jylland.

Nærmere 50 prosent ventet færre togavganger når Arriva overtar. Det spørs hvor mye boards og posters kan gjøre med en slumrende dansk skepsis.

Banestyrelsen og Arriva enige

Den 28. november undertegnet Banestyrelsen og Arriva Tog en femårig sportilgangsavtale for de berørte banene på Jylland. Avtalen omfatter et belønningssystem for regularitet i toggangen i tillegg til avgifter som skal betales for bruk av banenettet som Banestyrelsen er pålagt å holde en viss kvalitetsstandard på. Banestyrelsen skal også kjøpe 29 ATC-enheter som skal leies ut til Arriva Tog til bruk i de nye togene som Arriva skal sette inn i 2004.

Spiller ingen rolle: *62 prosent av danskene mener at det ikke spiller noen rolle om et privat selskap overtar for statsbanene.*

Stor fornying: *Green Cargo har bestilt 54 nye godsvogner for transport av papir. (Foto: Göran Fält, Rallaren).*

Green Cargo mest moderne

Den svenske godsoperatøren Green Cargo har bestilt nye godsvogner for 90 millioner svenske kroner.

For denne summen får man 54 vognpar som skal brukes til transport av papir. Vognene er de mest moderne i Europa. Hele vognsiden åpnes automatisk for lessing og lossing av papirruller og resirkulert papir.

Også fjæringssystemet er helt nytt. Vognene produseres av K Industries (tidligere Kockums) i Göteborg og vil bli tatt i bruk i perioden september 2003 - april 2004. Rundt 800.000 tonn trevirke, papir og fibermasse vil årlig bli transport i disse vognene for papirindustrigiganten SCA.

Bøker til hygge og fordypning

Informasjon om informasjon
Fra Biblioteket

I denne spalten reklamerer vi ofte for våre mange elektroniske tjenester, men som bibliotekarer slår vi selvfølgelig også et slag for boka. I et av de siste nummerne av Kjøreveien skrev Reidar Skaug Høymork om den nye boka om Røros-banen: den og flere andre er blant nyanskaffelsene i Biblioteket de siste månedene.

Kjenner du loket?

Nå kan du oppdatere deg og kanskje lære noe nytt. Boka beskriver elektriske lokomotiver og motorvogner hos NSB og noen av deres utenlandske forbilder.
Elektrolok i Norge av Nils Carl Aspenberg

Rallarsang og rallarviser

Boka inneholder historikk, bilder og nye og gamle rallarviser. De første kapitlene i boka handler om rallarviser i skillingstradisjon; nord-svensk jernbanehistorie og om visene og forfatterne. Hver vise har også fått sitt forord i form av historikk rundt visen.
Feiselklang og anleggssang : rallarviser fra Nordkalotten av Finn Stenstad og Agge Theander

På tur med Flåmsbana

En hyllest til en av Norges flotteste og mest populære banestrekninger. Boka gir korte beskrivelser av infrastrukturen og materiellet samt banens historie og rallarnes liv under byggingen. Perfekt lesestoff for deg som vurderer Flåmsbana- tur til sommeren.
Flåmsbana av Johs. B. Thue

Visjoner og store, hårete mål

En bok som fikk mye oppmerksomhet i fjor høst, var Ona fyr av Ingebrigt Steen Jensen. Hans påstand, og bokas utgangspunkt, er at det er noen trekk som er felles for dem som lykkes sammen. Det gjelder enten de driver fotballag eller bokhandel: er kommersielle eller ideelle, offentlige eller private: norske eller utenlandske, store eller små.
Ona fyr av Ingebrigt Steen Jensen

Nye maktforhold

Utviklingen og utbredelsen av den digitale informasjons- og kommunikasjonsteknologien er blitt vår tids målestokk på fremskritt og makt i den globale kunnskapsøkonomien. I denne boka, som inngår i Makt- og demokratiutredningen, rettes søkelys mot hvordan IKT påvirker, endrer og skaper nye former for maktforhold, maktutøvelser og maktforståelser i samfunnet.
Digital makt - informasjons- og kommunikasjonsteknologiens betydning og muligheter. Tore Slaatta (red.)

Minianmeldelser: *Her kommer minianmeldelser av en rekke bøker og avhandlinger.*

Fordypning

Jernbaneverket har etter hvert fått flere med tittelen dr. ing. blant sine ansatte. I fjor leverte Kjell Arne Skoglund og Alf Inge Løhren sine doktoravhandlinger.

Når jernbanesporet belastes av tog

Hvordan oppfører jernbanesporet seg når det belastes av et tog? Bakgrunnen for arbeidet har vært et ønske om å forbedre eksisterende modeller for å beregne spenninger i jernbanespor og å utvikle en testrigg for spenninger og tøyninger i jernbanepukk.
A Study of Some Factors in Mechanistic Railway Track Design av Kjell Arne Skoglund

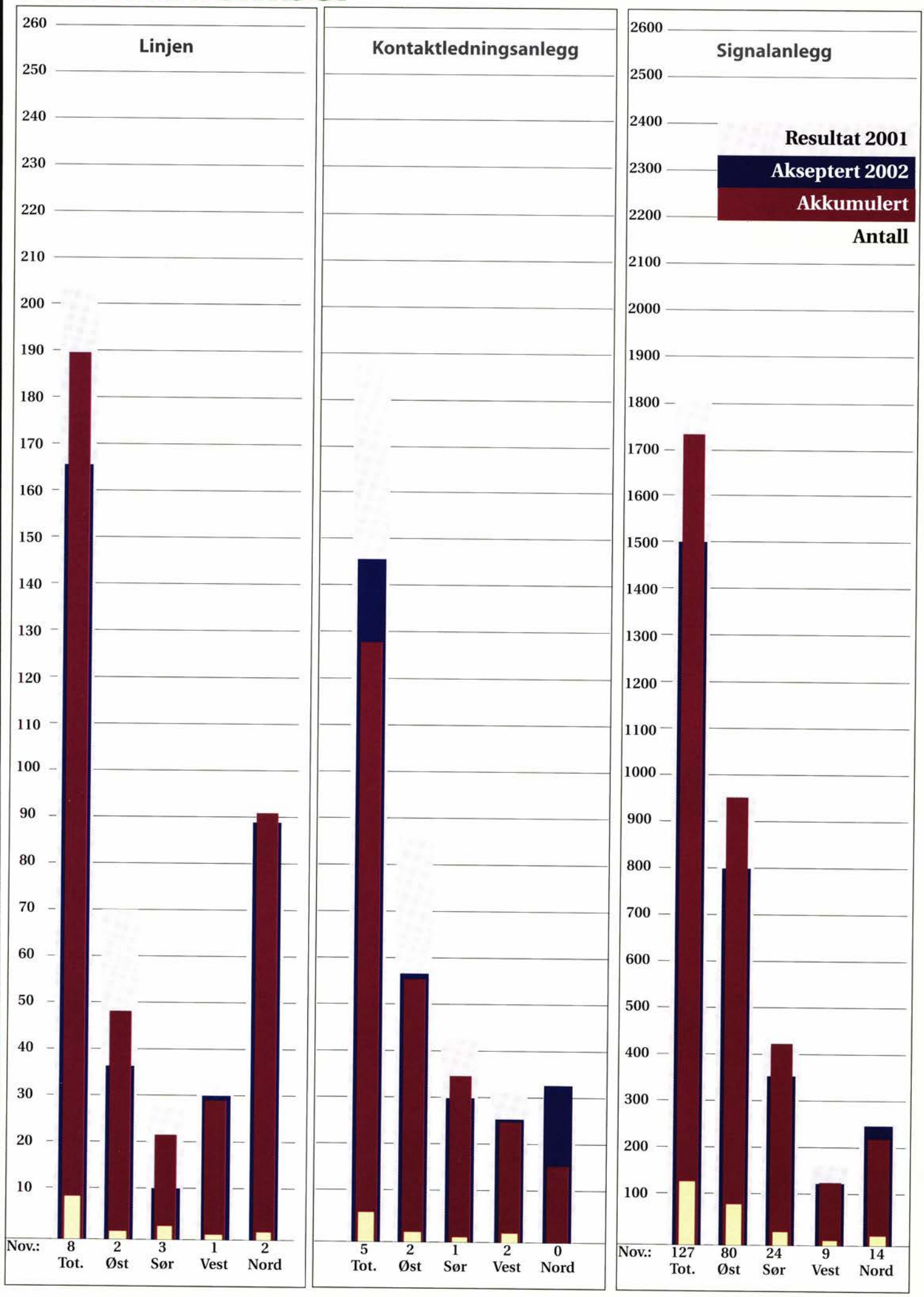
Ny jernbanesville gir økt sikkerhet

Løhrens arbeid dreier seg om å øke sidestabiliteten i et jernbanespor ved å finne frem til en sville som har større sideveis forskyvningsmotstand enn dagens standardsviller. Den nye svilleutformingen vil også kunne bidra til å redusere vedlikeholdskostnadene og bedre regulariteten på jernbanen.
Økt sidestabilitet i jernbanespor med små kurveradier av Alf Inge Løhren

Tipsboks:

På BaneNettet ligger Bibliotekets base med over 9000 dokumenter. Her kan du finne både dagsaktuelle bøker og rapporter og beskrivelser av jernbanen tilbake fra starten i 1850-årene.
I basen kan du også reservere dokumenter du ønsker å låne, så sender vi dem til deg.

Feil i november



KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket
Nr 1 - Januar 2003

Vakker: - En vakker dag innlemmes jeg kanskje i Jernbanemuseets samlinger på Hamar. (Tegning: Egil Nyhus)

Harry-sporet

Noe å Bryne seg på

Denne gangen hadde jeg egentlig tenkt å bidra med noen betraktninger om hvor flott det er at noen står på for å ta vare på dette og hint av historisk utstyr og materiell som vår moderne og effektive bedrift ikke lenger har bruk for.

I samme slengen hadde jeg tenkt å raljere en smule over den smått ubendige trangen til å vise fram damplokomotiver og gamle trevogner, også i sammenhenger der vi ønsker å fortelle verden hvor moderne og fremtidsrettet vi er.

Slik blir det ikke, og det fordi framsynte kolleger i Region Sør har gitt meg andre og viktigere ting å tenke på.

To lovnader

Trettende dag jul er historie. Alt av nisser, nøtter og nedstøvet julepynt er for lengst ute av stua, og brorparten av nyttårsforsettene har jeg pakket bort og plassert nokså langt ned i den forlengede ryggmarg.

Jeg sa brorparten, og gjorde det med overlegg. To lovnader er jeg nemlig fast bestemt på å etterleve resten av året – Jeg kommer ikke til å kutte ut sigarettene, og noen tur til Bryne blir det nok ikke på meg i år....heller!

Jeg tør rett og slett ikke. Tenk om jeg i reinspikka vanvare kom i skade for å fyre opp sneipen under plattformtaket på Norges første stasjon med delvis røykfritt utemiljø. Det skulle tatt seg ut!

Først ute

Det delvise røykeforbudet på Bryne stasjon ble innført før jul. Vedtaket i seg selv er historisk, men kom allikevel ikke spesielt overraskende, verken på meg eller andre som ligger under for lasten.

Da er jeg faktisk mer overrasket over at nettopp Bryne fikk æren av å være først ute. Vi snakker tross alt om en stasjon på en banestrekning som nok har hatt større utfordringer med å takle stupfulle bondesønner på helgetur til oljebyen, enn de har hatt med frittgående plattformdampere på Bryne og andre stasjoner langs Jærbanen.

Solidaritet

Ingen må bli forundret over at det forholder seg slik. Røykere flest er av natur fredsæle og vennligsinnede og sosiale individer. Rause, gavmilde og forståelsesfulle er vi også, og gir derfor gladelig bort en sigarett eller to til en røyksugen stakkar som bommer oss.

Slike utslag av solidaritet er ikke lenger dagligdags kost. Når så du for eksempel sist en ikke-røyker dele eplet sitt med en fruktsulten medpassasjer?

Verneverdige

Tross alle gode egenskaper må vi erkjenne at vi med hang og trang til nikotin og tjære er en forfulgt rase. Vi drives fra skanse til skanse, fra plattform til plattform, og kan ikke føler oss trygge noen steder. Slik vil det trolig forholde seg helt til den dagen noen mot formodning finner ut at vi er verneverdige.

En vakker dag innlemmes jeg kanskje i Jernbanemuseets samlinger på Hamar, og får plass i egen monter ved siden av damplokomotiver, trevogner og annet jernbanestæsj fra den gang da? Tanken virker fremmed, men ikke skremmende. Våre venner på Jernbanemuseet er nemlig kjent for å ta godt vare på det de greier å redde unna utrydning.

Harry K