KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket

Nr. 2 - 2003

Jærbanen 125 år

Krise ble suksess

Mot slutten av 1980-tallet var Jærbanen truet av nedleggelse. Men på få år ble fiaskoen forvandlet til et jernbanetilbud som vekker oppsikt over hele landet. Og nå kan det bli fortgang i utbyggingsplanene ...

Side 2-23

Sterkere eierskap

- **Steinar Killi vil ha et jernbaneverk som de ansatte føler sterkt eierskap til.**
- **Så lenge Jernbaneverket er et forvaltningsorgan, er det kun Baneservice som foreslås omdannet til aksjeselskap.**

Side 28-29

Signaler

En suksesshistorie

Jærbanen runder i disse dager 125 år. Jubilanten har mye positivt å se tilbake på, og ord som vellykket satsing, eventyrlig vekst og suksess har preget de siste års omtale av banen.

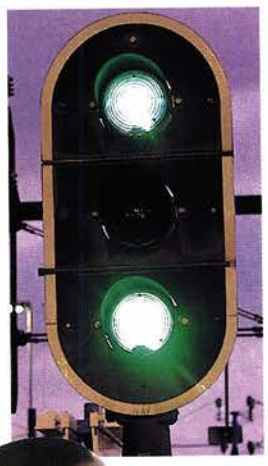
Det positive har imidlertid ikke kommet av seg selv. Riktignok var banen en stor suksess allerede fra åpningen, og den ga gode inntekter. Men i et langt liv er det både oppturer og nedturer, og veivalgene som gjøres, er avgjørende for hvordan det går videre i livet.

Et viktig veivalg for Jærbanen var overgangen til normalspor og tilknytningen til Sørlandsbanen. Forutseende nok hadde man allerede ved åpningen sørget for et stort nok profil til at denne overgangen ikke ble altfor komplisert.

Det aller viktigste veivalget ble nok likevel tatt rundt 1990. Da var lokaltrafikken på banen skrantende, og i realiteten sto man overfor et vinn eller forsvinn. Man valgte å satse. Gjennom et forbilledlig samarbeid mellom jernbanen og lokale myndigheter, gjennom satsing på bedre materiell, oppgraderte stasjoner og en samlet planlegging av kollektivtrafikken med jernbanen som ryggrad kom den imponerende veksten.

I dag har banen nådd kapasitetstaket, og derved står vi ved et nytt og avgjørende veivalg. Lokalt ønsker man videre satsing på banetransport, og arealbruken ses i sammenheng med planleggingen av transporten. Dobbeltspor Sandnes-Stavanger og godsterminal på Ganddal er de nødvendige grepene for jernbanens del.

Jernbaneverket ønsker å bidra til videre utvikling langs Jærbanen. I dagens økonomiske situasjon har det likevel vært vanskelig å få prosjektene høyt nok opp på investeringsprogrammet. Vi ser imidlertid at videre satsing på Jærbanen kan egne seg som et OPS-prosjekt (Offentlig-privat samarbeid), og vi vil undersøke dette grundig. Håpet er en raskere realisering av et godt prosjekt og at vi kan være med og skrive et nytt kapittel i suksesshistorien om Jærbanen.



30

Signaler

Signalmontører etterlyser klarere signaler fra ledelsen - og de får svar.

12

- Informer

Pendlerne er glade i Jærbanen, men vil ha mer informasjon både på togene og på stasjonene.

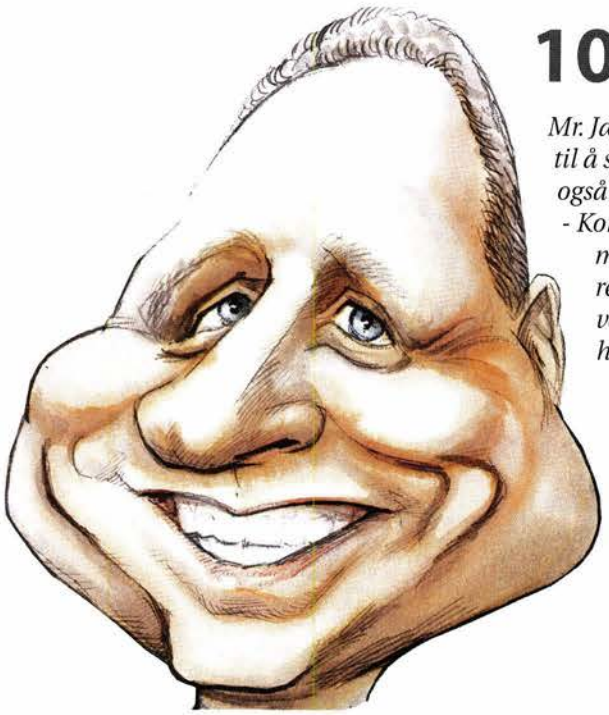
23

«Når...?»

«Når skal kundene settes i sentrum i Jernbaneverket?»

KJØREVEIEN 2-2003

Jæderbanen - en lønnsom jubilant	4
Fra idé til suksess	6
300 millioner til Jærbanen	9
Mr. Jærbanen	10
- Mange av oss er glade i Jærbanen	12
Et kollektivt drømmeprosjekt	14
Avgjørende for Nord-Jæren	16
Vil ha fart på utbygging	22
Tilbake til 80-årene	23
Flest fra sør på «Topp 25»	24
Nytt verktøy til å fornye jernbanen	26
- Vi gjør ikke god nok jobb	28
Etterlyser klare begrunnelser	30
Frustrasjon i sør	31
Bill mrk.: Noen som passer for oss?	32
Derfor ble overføring av signalfolk utsatt	32
Luene Killi, luene ...	33
Svensk storsatsing på baner mot Norge	34
Mitt Jernbanebilde	35
«Reiser litt» hver dag	36
«TØI-slakt» av Haukelibanen	38
SmåNytt	39
Informasjon om informasjon	46
Feil i desember	47
Når nettene blir lange ...	48



10 Sjefen

Mr. Jærbanen har grunn til å smile bredt, men er også selvkritisk:
- Kommer du to minutter for sent til å rekke bussen, er ikke varen levert, sier han.

34 Svensk-norsk

Svenskene satser over 25 milliarder kroner på baner som har betydning for Norge.

24 Nest best

Gardermobanen mellom Etterstad og Gardermoen har topp sporkvalitet, men må se seg slått av strekningen Haltdalen-Støren ...

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 11. februar.

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

Jæderbanen – en lønnsom jubilant

Det var i 1860-årene at rogalendingene tok til å røre på seg i jernbanespørsmålet. Uten at den første initiativtaker med sikkerhet kan spores, dukket tanken om en jernbane mellom lyngheier og åkerland stadig oftere opp i tale og skrift.

REIDAR SKAUG HØYMORK

Om det første initiativ svever i historiens mørke, er farskapet og drivkreftene desto mer synlige. Du har hørt om Gløersen og Pihl tidligere, men her dukker de sannelig opp igjen.

Bane for folk, fe og fisk

Jæderbanen het jernbanen mellom Stavanger og Egersund fram til 1923. I dag brukes navnet *Jærbanen* om den drøyt sju mil lange strekningen.

I motsetning til hva som var tilfelle for Hovedbanen til Eidsvoll, der utelukkende godstransport var tema i planleggingen, delte landbruksprodukter og fisk plassen med mennesker da planene om Jærbanen ble utredet. Man regnet med at toget ville utkonkurrere passasjertrafikken med dampskip i det farlige farvannet utenfor Jærkysten.

Glødende Gløersen

Forstmester H.A. Gløersen er nok mest kjent for farskapet til Bergensbanen noe senere, men denne utrolig jernbanevirile skogmann bærer også ansvaret for Jærbanen. Gløersens embetsdistrikt omfattet ikke mindre enn hele sørvestlandet og han så fort hvilke muligheter jernbanen ville gi i det forholdsvis lettbygde terrenget på Jæren.

På et sommerstevne på Klepp i 1866 lanserte han sine planer som ifølge kildene slo ned som et lyn blant tilhørerne. Og fra Klepp rullet jernbaneønskene videre – godt hjulpet av synspunktet om at nå var turen til å få tog også kommet til denne delen av landet.

Sving på sving

Den folkelige jernbanebevegelse hadde liten sans for at den korteste bane best strekkes i rette linjer. Her var de første jernbaneplaner preget av ønsket om at så å si hvert eneste sted på Jæren måtte få gleden av et jernbanespor.

Annerledes ble det da Pihl kom på banen. I juni 1868 reiste Carl Abraham Pihl ned til Jæren for å ta terrenget nærmere i øyesyn. Jernbanedirektøren så klart at planene lot seg gjennomføre, men bortsett fra en foreslått omveg ved Egersund ville han ikke godta rogalendingenes forkjærlighet for hjemmepatriotisk svingkurvatur. Pihl så nemlig allerede fra første stund også Jærbanens potensial til å bli første etappe i en forbindelse mellom Vestlandet og Østlandet.

Et viktig argument for Jærbanen var også at den ville være billigere å bygge enn de baner som til nå var anlagt på Østlandet. At «smalsporets far» ikke ville ha normalspor, var både selvsagt og rimelig i dobbelt forstand.

Tellinger og tall

Trafikktellinger er ikke av ny dato. Før Jærbanen ble besluttet, og før økonomien i forslaget kunne vurderes, ble det satt i gang omfattende trafikktellinger. I Hillevåg, på Skeiane ved Sandnes, i Ogna, på Hegrestad og i Egersund ble det talt «dag som natt med den største aktpågivenhet og nøyaktighet omfattende all den for stasjonen gående ferdsel slik som protokollens rubrikker utviser, dog med unntak av søkning til kirken, så som alminnelig kirkegang, konfirmasjon, barnedåp, begravelse osv.»

Tellingene bidro til å grunnfeste troen på økonomisk suksess. Mens inntektene ble stipulert til nærmere 215 000 kroner i året, var driftsutgiftene beregnet til vel 150 000 kroner. Et overskudd pr. år på mer enn 60 000 kroner var i størrelsen 1,6 prosent av banens byggesum som var satt til fire mill. kroner. En lokalpatriotisk heiagjeng hadde utført beregninger som viste et overskudd på hele 140 000 kroner, som var mer enn tre prosent av byggesummen.

Stavangernoblessen trår til

Alt lå til rette for en vellykket fremdrift for Jærbanen, og Stavanger formannskap oppnevnte en meget tung jernbanekomité. Amtmann Morgenstierne, byfogd Christensen, bankkasserer Zetlitz, doktor Lassen, kjøpmann Svendsen, rektor Steen, kapteinløytnant Kielland, konsulene Falck og Sømme, samt stortingsmennene Ueland og Storsteen – navnene formelig oser av fornem innflytelse.

Ikke underlig at denne forsamling snart utvidet sitt mandat til å virke for hele Sørlandsbanen, men først måtte Jærbanen etableres. Aksjetegningen for denne banen overtraff enhver forventning. Stavanger by tegnet seg alene for mer enn én million.

Pihls reviderte

I en revidert plan av 1874 hadde C.A. Pihl trukket tilbake sin godkjenning av omvegen til Egersund. Mellom Hellvik og Egersund skulle linjen nå trekkes direkte. Denne endringen var ikke minst kommet med tanke på den fremtidige Sørlandsbanen. Etter den opprinnlige planen ville

Populær: *Jæderbanen ble raskt umåtelig populær. Dette bildet fra Nærbø stasjon antas å være tatt mellom 1890 og 1900 og viser lokomotivet Tjalve - et av de minste som gikk på smalsporet.* *(Foto: Norsk Jernbanemuseum)*

Egersund blitt liggende ved en sidelinje til denne banen.

Som følge av fremtidsperspektivet mot Sørlandsbanen kom sporvidden atter på dagsordenen. Professor Ole Jacob Broch, som satt sentralt til i jernbanesammmenheng, var tilhenger av normalspor og mente Jærbanen som første ledd i lenken burde bygges med slik sporvidde. Selv om tidene var gode og Jærbanen nær var sikret, innså imidlertid også Broch at en normalsporet forbindelse mellom Østlandet og Vestlandet lå meget langt inne i fremtiden. Broch satte imidlertid som betingelse for å gå med på smalspor på Jærbanen at tunneler og bruer ble anlagt med tilstrekkelig breddeprofil til at normalspor senere kunne legges inn.

Enstemmig vedtak

Den 3. juni 1874 kom Jærbanen til behandling i Stortinget. Selv sparebonden Søren Jaabæk unnlot ved denne anledningen å komme med motforestillinger, mens Johan Sverdrup på den annen side sto nokså alene om å gå inn for normalspor på Jærbanen allerede fra starten av.

Stortingsvedtaket førte til fest i Stavanger. Takketelegrammer ble sendt til Stortinget, regjeringen og jernbanedirektør Pihl. Butikkene stengte, og så vel offentlige som private bygninger ble illuminert. På havnen ble det saluttert fra skipene til Stavangerske Dampskibsselskab.

Breiavatnet i fare

Allerede samme høst startet arbeidet på banen. Jernbaneoptimismen var så sterk at den tidvis kom til å true «Stavangers blinkende øye» Breiavatnet. Stasjonen i byen skulle ifølge planene plasseres på nordsiden av vannet på konsulene Strømme og Kiellands eiendommer, mens Breiavatnet skulle fylles igjen.

Slik gikk det nå heldigvis ikke. Både anleggsledelsen og regjeringen grep inn og reddet Breiavatnet ved at hele stasjonen ble anlagt på sørsiden av vannet.

Åpningen

Jærbanen kunne egentlig stått klar til åpning i 1877, men et forrykende vestlandsvær satte inn og forpurret planene. I februar året etter var banen klar, og denne gangen sendte kong Oscar statsråd Vogt som sin representant til den høytidelige åpningen som fant sted 27. februar 1878.

Med borgerkorps, embetsmenn i gallauniformer og hele stavangernoblessen på plass i togvogner trukket av storloket «Victoria» dro åpningstoget fra Stavanger til Egersund. Underveis ble lokale ordførere tatt om bord. Lunsj ble inntatt på «Hotel Jæderen» i Egersund før toget returnerte til Stavanger og stor festmiddag. Heller ikke allmennheten og anleggsarbeiderne ble glemt. Rallarne fikk sin fest både i Egersund og Stavanger.

Overskudd

At også denne banen ble dyrere enn planlagt, er neppe egnet til å overraske. Regnskapet viste en byggesum på 5,1 millioner kroner mot de siste overslags 4,4 millioner. Men jernbanen ble umåtelig populær. Det grodde bokstavelig langs sporet. Som Østvedt skriver i sin jernbanehistorie: [...] «grønnkledde vidder, svære buskaper og et imponerende fjærkrehold fulgte i dens spor».

Toget gikk så kystnært at det ble gitt tilnavnet «landdamperen», og vittighetsbladene viste tegninger av folk som fisket fra togvinduene. Men driftsregnskapene for Jærbanen viste overskudd fra første stund, og i tiden fram til slutten av 1. verdenskrig hadde Jærbanen produsert et driftsoverskudd på mer enn to millioner kroner.

hoeymork@online.no

Fra idé til suksess

I 1990 startet dugnadsprosjektet som skulle gjøre Jærbanen til en av flaggstrekningene i Norge. 13 år senere forteller en trafikkvekst på over 250 prosent alt om at prosjektet lyktes.

SINDRE ÅNONSEN

Mot slutten av 1980-tallet slet lokaltrafikken på Jærbanen i motbakke. Få reisende og dårlig økonomi gjorde at enkelte stilte spørsmålet om det var noen grunn til å opprettholde lokaltogtilbudet mellom Egersund og Stavanger.

Men istedenfor å gi opp ble det i løpet av kort tid stablet på beina en lokal prosjektorganisasjon. Den besto av medarbeidere fra det daværende NSB, som sammen med de berørte kommunene, fylket og næringslivet la grunnlaget for ny optimisme.

Resultatet skulle vekke oppsikt i samferdselsmiljøer over hele landet, og i fjor - 10 år etter at det nye tilbudet ble lansert, ble det publisert en rapport under tittelen *Se på Jærbanen* (Civitas og Jernbaneverket, 2002) som tar for seg de ulike delene av prosjektet og bakgrunnen for de positive resultatene.

Tre hovedmål

I februar i 1991 definerte prosjektet tre mål:

For det første skulle antallet reisende med lokaltog øke fra 3.200 til 5.000 per dag innen utgangen av 1992.

For det andre skulle det innføres et felles takstsystem for buss og jernbane i regionen, med gjennomgangsbilletter som skulle tas i bruk ved banens nyåpning 1. januar 1992.

For det tredje skulle man samordne tog med buss. Dette skulle skje gjennom aktiv deltakelse i transportplanarbeidet for Stavanger - Sandnes - Sola som allerede var i gang.

Gjennom det utvidede samarbeidet ble det også mulig å skaffe til veie nødvendige midler. Ti millioner kroner ble forskuttert av kommunene og fylket. Resten tok NSB på seg ansvaret for å fremskaffe.

«Vi skapte et skikkelig tilbud på en jernbanestrekning som faktisk går der folk bor»

Hovedprosjektet ble delt inn i 21 delprosjekter, som med få unntak besto av lokale medarbeidere i NSB, men hvor det også var etablert samarbeidskanaler inn mot kommuner og fylket. Gjennom en slik organisering av prosjektet sikret man det lokale eierskapet.

Morsomt

Regiondirektør Helge Tunheim i Jernbaneverket var med i prosjektet - den gang som planlegger av den nye sentrumsstasjonen i tilknytning til «Ruten» (rutebilstasjonen). Han husker med glede tilbake på det arbeidet som ble nedlagt for å gi jærbuene et skikkelig lokaltogtilbud:

- Ja, det var utrolig artig å være en del av dette prosjektet. Det var preget av lokal entusiasme, sier Tunheim.

Daværende prosjektleder, Dagfinn Berge, som hadde oppgaven med å få alle de 21 delprosjektene til å trekke i samme retning, deler Tunheims oppfatning.

- Ikke bare var prosjektorganisasjonene lokalt forankret, men vi spurte også de ansatte om de hadde forslag til forbedringer. Mange av dem satt inne med gode ideer, men følte ikke at de ble hørt, forteller Berge.

Forslag fra lokale medarbeidere resulterte blant annet i nattavganger i helgene.

Stram rute

Før 1992 var det vanlig at det tok 80 minutter med lokaltog mellom Egersund og Stavanger. Bare noen få tog var inne i sentrum tidsnok til at folk kunne begynne arbeidet til vanlig tid.

Forutsetningen for at prosjektet skulle lykkes var derfor at man fikk til en ny og meget stram ruteplan. Dette ville kreve mye av NSBs organisasjon, men både ansatte og tillitsvalgte var enige: Dette måtte man få til.

«...kanskje det viktigste tiltaket av denne typen i løpet av en hel generasjon»

Derfor ble det laget en ruteplan som gjorde det mulig å få reisetiden ned til 56 minutter - en reduksjon på 30 prosent. Mellom Sandnes og Stavanger ble reisetiden redusert enda mer - fra 20 til 11 minutter. En snutid på fire minutter begge steder muliggjorde dette.

Jærbanen i dag

Situasjonen i dag: Dagens Jærbane er enkeltsporet med mange korte kryssingsspor. Mellom Sandnes og Stavanger kjøres lokaltog med en halvtimes frekvens, samt gods-, region- og fjerntog. Både skinnene og det elektrotekniske anlegget er over 40 år gamle og må fornyes.

Antall reisende: 2, 3 millioner (1999-tall). Mellom Sør-Jæren og Nord-Jæren har jernbanen en markedsandel på 30-50 prosent arbeidsreisende.

Reisetid: De raskeste lokaltogene tilbakelegger i dag strekningen på 59 minutter.

I fremgang: Toget er i fremgang på Jæren, og med dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger legges det opp til en reduksjon i biltrafikken.

- Hadde vi ikke oppnådd de høye ambisjonene med hensyn til ruteplanen, så kunne vi like gjerne lagt prosjektet dødt, sier Berge.

Nygamle tog

I tillegg hentet NSB inn fire nyoppussede lokaltogsett av typen Bm 69 fra Oslo. Disse togsettene hadde høyere topphastighet og større akselerasjonsevne. Det ga bedre komfort og kortere kjøretid.

- I 1991 arrangerte vi «Togets dag» og reklamerte med at folk kunne få kjøre i 130 km/t på Jærbanen. Det var umåtelig populært. Da spilte det mindre rolle at langdistansetogene allerede kjørte i 130 på Jærbanen, humrer Berge.

Imidlertid skulle det vise seg at man trengte flere tog enn forutsatt for å møte både trafikkveksten og behov for vedlikehold av materiellet. I løpet av 1993 ble trafikken fordoblet. Etter tre år var trafikken tredoblet, og i dag er trafikken 250 prosent høyere enn i 1991 - året før det nye lokaltogtilbudet ble introdusert.

Holdeplasser og leskur

For at togtilbudet skulle fremstå som noe nytt og attraktivt for de reisende, gjennomførte NSB - i samarbeid med kommunene langs Jærbanen - en opprustning av holdeplassene.

Nye leskur kom på plass og plattformene ble hevet for å øke komforten ved av- og påstigning. Det ble anlagt grøntarealer der det var mulig innenfor knappe økonomiske rammer. I tillegg bidro Vegvesenet med å sette opp nye skilter som skulle gjøre det lettere å finne frem til stasjonene.

- Det var også viktig for oss å tilrettelegge for bruk av sykkel. Derfor ble det

→

Dobbeltspor

Prislapp: Én milliard kroner

Derfor skal vi bygge dobbeltsporet:
Det vil ved full utnyttelse femdoble kapasiteten mellom Sandnes og Stavanger, gi høyere punktlighet og en reduksjon i reisetiden på Jærbanen.

Tiltaket vil føre til en reduksjon i luftforurensingen, et lavere energiforbruk og færre ulykker som en følge av overføring av trafikk fra privatbil til kollektivtransport.

Bedre fremkommeligheten på vegnettet.

Med et nytt dobbeltspor vil man teoretisk kunne femdoble kapasiteten mellom Sandnes og Stavanger. Først da vil man kunne oppnå en betydelig reduksjon i biltrafikken mellom Sandnes og Stavanger.

Dobbeltsporet vil også danne grunnlaget for en videre utvikling av jernbanenettet og bybane på Nord-Jæren.

Nye holdeplasser
Ved et nytt dobbeltspor vil man kunne etablere flere holdeplasser. Det er sett på muligheten av nye stoppesteder på Gausel, Jåttåvågen og Paradis.

lagt stor vekt på å få etablert skikkelig sykkelparkering ved holdeplassene, forteller Berge.

Flere grunner til suksessen

Men Jærbanens suksess handler ikke bare om eierskap, leskur og stramme ruteplaner. Tidligere regiondirektør i NSB, Oddvar Hodne, peker på en av de viktigste årsakene når han sier:

- Vi skapte et skikkelig tilbud på en jernbanestrekning som faktisk går der folk bor. Jærbanens beliggenhet har spilt en betydelig rolle for utviklingen.

Engasjementet til kommunene og fylket har vi nevnt. De gode kanalene mellom NSB og lokale offentlige instanser sørget for en rask fremdrift i prosjektet. Men ikke nok med det: Da den nye sentrumsstasjonen i Sandnes ble bygget, bidro det lokale næringslivet til byggingen av den ene undergangen som leder folk fra «Ruten» til det indre sentrum av Sandnes.

> «Når vi møter motgang andre steder, er det hyggelig å kunne dra vestover og møte offensive politikere»

Handelsstanden så byggingen av stasjonen og satsingen på hyppigere avganger mellom Sandnes og Stavanger som en fordel i arbeidet med å trekke flere folk til byen. Som det står å lese i den lokale næringsforeningens brev til Sandnes kommune i 1991:

«...prosjektet må anses å være svært positivt for utviklingen av bysentrum i Sandnes, kanskje det viktigste tiltaket av denne typen i løpet av en hel generasjon. Det vil både lette og konsentrere kollektivtrafikken til og fra Sandnes, samtidig som det etableres direkte kontakt mellom gamle Sentrum og det nye sentrumsområdet i Vågen...»

Visjoner for fremtiden

Rapporten «Se på Jærbanen» konkluderer med at selv om toget har vokst til å bli ryggraden i kollektivttilbudet mellom Egersund og Stavanger, så har ikke dette ført til merkbar reduksjon i biltrafikken mellom Sandnes og Stavanger. Men det overrasker ikke regiondirektøren i Jernbaneverket:

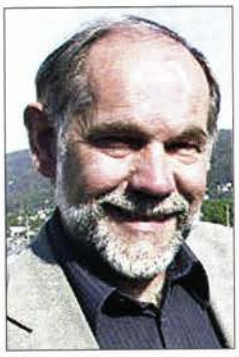
- Skal vi få til en reduksjon i biltrafikken, må det bygges et dobbeltspor mellom de to byene, sier Tunheim.

Han er likevel ikke i tvil om at jernbanen har gode vekstvilkår i Rogaland, og viser til den vedtatte *Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren.* Den viser at prosessen mot en mer baneorientert arealutvikling er kommet godt i gang.

- Det er viktig, fordi et godt kollektivtilbud i seg selv ikke er nok. Skal du realisere potensialet, må du utvikle nærings- og boligområder i tilknytning til banen, sier Tunheim, som for egen del legger til:

- Rogaland står frem som et fylke med en helhet i areal- og transportplanleggingen. Når vi møter motgang andre steder, er det hyggelig å kunne dra vestover og møte offensive politikere.

sindre.anonsen@jbv.no



Flinke: *- Rogaland har vært flinke, sier Helge Tunheim.*

Vellykket: *- Et spesielt vellykket prosjekt, mener Oddvar Hodne.*

Ambisjoner: *- Høye ambisjoner var nødvendig, mener Dagfinn Berge.*

Vil du lese mer om Jærbaneprosjektet?

Rapporten *Se på Jærbanen* er tilgjengelig både på Jernbaneverkets bibliotek i Oslo og på de kommunale servicetorgene der du bor.
Du kan også få tilsendt et eksemplar ved å sende en e-post til: bibl@jbv.no

Godsterminal på Ganddal

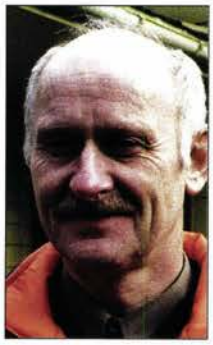
Prislapp: Om lag 400 millioner kroner.

- Driften ved dagens godsterminaler i Stavanger og Sandnes er lite effektiv på grunn av for lite areal og et uhensiktsmessig sporarrangement.
- Det er økonomisk meget lønnsomt å samle godshåndteringen til én terminal på Nord-Jæren, og Ganddal peker seg ut som det beste stedet.
- I motsetning til i dag, hvor trafikken går inn til Sandnes og Stavanger, vil det være mulig å kjøre tog fra Oslo til Ganddal, losse og laste det og returnere til Oslo innenfor et døgn.
- En ny terminal vil ha lengre åpningstid og bedre service. I tillegg er det lettere å iverksette støyskjermende tiltak.
- En moderne jernbaneterminal vil være et dominerende element i landskapet. Man vil likevel forsøke å ta hensyn til omgivelsene ved planleggingen og byggingen av terminalen.
- Av- og påkjøring vil skje rett nord for broen over Figgjo, og selve terminalområdet ligger i dalbunnen mellom Skjæveland Hageby og Ganddal idrettsplass.
- Analyser viser at de negative konsekvensene ved inngrepet langt på vei oppveies av de positive mulighetene som godsterminalen bringer med seg. Blant annet vil man få en sikkerhetsgevinst gjennom nedleggelsen av tre planoverganger tilknyttet eiendommer som vil få ny atkomst.

300 millioner til Jærbanen

Ny kontaktledning og nytt sikringsanlegg - det er blant tiltakene som skal sørge for at Jærbanen opprettholder og forbedrer punktligheten i årene fremover.

SINDRE ÅNONSEN



Satser: Banesjef Olaf Nordbø lover at det skal satses fremover.

I Jernbaneverkets 10-årsplan som strekker seg frem til 2012, legges det opp til å bruke nærmere 300 millioner kroner på tiltak på Jærbanen, og da er ikke kostnader knyttet opp mot dobbeltsporet mellom Sandnes og Stavanger medregnet. Den største investeringen er ny kontaktledning på strekningen Egersund-Sandnes.

- Arbeidet er planlagt satt i gang i 2006, og vi skal være ferdige i 2009, opplyser banesjef Olaf Nordbø til Kjøreveien.

Fra 1950-tallet

Det eksisterende anlegget er fra 1950-årene, og fornyelsen vil koste 110 millioner kroner. Et nytt sikringsanlegg på den samme strekningen er kostnadsberegnet til over 70 millioner kroner. Begge tiltakene skal bidra til mer robuste anlegg som igjen gir færre driftsforstyrrelser og forsinkelser. Blant de andre tiltakene som kan nevnes, er et omfattende arbeid med å bytte sviller, sporveksler og skinner på store deler av strekningen mellom Egersund og Stavanger. På sikt skal tiltakene gjøre det mulig å kjøre tog i 160 km/t på Jærbanen.

Opprusting av holdeplasser

Men det er ikke bare i sporet det skjer. Det siste året er det gjort en rekke forbedringer på holdeplassene langs Jærbanen. Nye benker er kommet opp. Det er montert heis på Nærbø. Flere plattformer har fått et nytt asfaltdekke, og det er etablert kildesortering. Dessuten er det fjernet materialer og avfall som tidligere har ligget tett opp mot sporet og gitt et dårlig inntrykk. Dette arbeidet ble gjennomført i løpet av 2001 og 2002, forut for lanseringen av NSBs nye lokaltog.

For øvrig fortsetter arbeidet med å sette opp gjerder langs de strekningene på Jærbanen der ulovlig ferdsel i sporet utgjør et problem. Det er satt av 9 millioner kroner til dette arbeidet i årene fremover.

Sandnes - Stavanger

Strekningen Sandnes - Stavanger er så langt holdt utenfor regnskapet, men også her foreligger det store planer.

- I tillegg til de 300 millionene som er omtalt, er det også meningen at vi skal bruke 200 millioner kroner på tiltak i eksisterende infrastruktur mellom Sandnes og Stavanger, men dette arbeidet må ses i sammenheng med det nye dobbeltsporet, sier Nordbø.

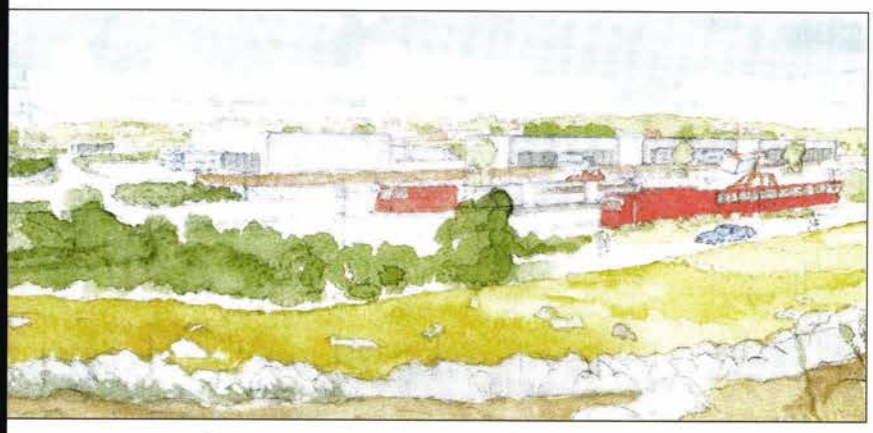
Blant de prosjektene som skal gjennomføres parallelt med byggingen av dobbeltsporet, er fornyelse av kontaktledningen mellom Sandnes og Stavanger. Men foreløpig er det svært usikkert når det nye dobbeltsporet kan påbegynnes, ettersom Nasjonal transportplan så langt ikke har vært fulgt opp med bevilgninger. Jernbaneverket jobber derfor med planer for offentlig privat finansiering (OPS).

***160 på Jærbanen:** Med ny kontaktledning og utbedringer i sporet vil toget oppnå 160 km/t på Jærbanen. (Illustrasjonsfoto: Baneservice).*

sindre.anonsen@jbv.no

Fakta

- Lengde skiftesposområde: ca. 700m
- Lengde sporvekslingsområde: ca. 400m
- Terminalspor: Fire (med lengde på ca. 600m)
- Totalt utbyggingsområde: ca. 230 dekar
- Pris: Ca. 400 millioner kroner



***Lønnsom:** Ny godsterminal - en meget lønnsom investering.*

Kombibane (bybane)

Jernbaneverket deltar i utredning og planlegging av en bybane som delvis kan gå på det nye dobbeltsporet og delvis som trafikk på en egen trasé og i bygatene.

Slik kan kapasiteten på det nye dobbeltsporet utnyttes til fulle og større deler av byområdet kan betjenes med en skinnetrikk.

De aktuelle traseene som er oppe til vurdering, er Fiskepiren-Stavanger stasjon, Hillevåg-Hinna og Gausel-Lura.

Det er også en mulighet for at Stavanger lufthavn Sola kan knyttes til banen med en egen linje.

Mr. Jærbanen

- Vi kan aldri bli fornøyd med oss selv, sier Henning Lode - og smiler. Regionsjefen i NSB kan kokettere i vei så mye han vil. To og en halv million reisende på Jærbanen i året skaper selvtillit i den ellers så hardt pressede transportbedriften.

SINDRE ÅNONSEN

Henning Lode kan med god grunn lene seg tilbake i stolen på kontoret i Jernbaneveien 3. For ingen trekker i tvil hans egenskaper som kremmer. Men retningssans har mannen ikke. Det kom for en dag den gangen han og en kamerat skulle stå vakt for Røde Kors i løypa under et fjelløp.

Problemet var at de to «vaktene» aldri fant frem til posten der de skulle oppholde seg. Den siste deltakeren hadde lagt fjellet bak seg og det begynte å gå mot kveld da de to retningsville gutta endelig fant tilbake til sivilisasjonen. Her ble de møtt av politi og ambulanse.

- Det er jo litt pinlig det der, medgir Lode. I dag forlater ikke den ivrige turgåeren heimen uten GPS, kart og kompass. Lode bedyrer at han i dag har lært seg å bruke utstyret. Uansett: Når det gjelder forretninger, så er ikke Lode like retningsvill.

Kremmeren

44-åringen begynte i NSB i 1984.

- Egentlig litt tilfeldig, forteller han.

Lode kjørte buss da det ble utlyst en ledig stilling som stasjonsbetjentaspirant. Familien syntes det var stor stas. NSB var regnet for å være en trygg arbeidsplass.

Kanskje litt for trygg. I hvert fall ble ikke den geskjeftige 24-åringen fryktelig imponert.

- NSB var ennå en forvaltningsbedrift da jeg startet og bar preg av det, sier Lode.

I unge år gjorde han alt fra å drive kino sammen med venner til å selge grønnsaker til lokale matvareforretninger. Om det siste forteller han: - Det var jo slik at vi fra tid til annen fikk tilbake grønnsaker som forretningen ikke var fornøyd med. Da lå det en viss prestisje i å klare å omsette samme varen til full pris andre steder, ler Lode. Vi aner en ny Meny-skandale under opprulling, men saken er vel strengt tatt gått ut på dato (!). Og så lenge Lode og NSB ikke selger utgåtte månedskort til mindreårige, lar vi det ligge.

Suksess

Etter hvert ble Lode satt til å selge billetter på Bryne, og de siste 10 årene har han hatt ansvaret for forretningsmessige siden av lokaltrafikken på Jærbanen. I den perioden har trafikkveksten vært formidabel.

Kultur og eierskap er begreper som trekkes frem for å gi en forklaring på banens suksess. Og Henning Lode roser egne medarbeidere og peker på samarbeidet mellom NSB og Jernbaneverket som en forklaring.

Lode heller likevel litt malurt i begeret: - I 2001 var punktligheten på over 93 prosent - i år var snittet på 90. Det er vi ikke fornøyd med.

Hans kundefilosofi er enkel: - Kommer du to minutter for sent til bussen som du skal ta videre, ja da er det noe som har sviktet. Varen er ikke levert. Vi kan aldri tillate oss å bli selvtilfredse, slår Lode fast.

Er synlig

Men noen ganger går det galt; som når strømmen går eller materiellet streiker.

«90 prosent punktlighet er ikke bra nok»

Uavhengig av om det er Jernbaneverkets anlegg eller NSB som er skyld i forsinkelsene, så henvender gjerne både pendlerforeningen og pressen seg til Lode. Da kan det bli surt til tider.

Uansett godt eller dårlig nytt: Lode er tilgjengelig for kommentar.

- Er du PR-kåt?

Lode vrir litt på seg. Han virker litt brydd, men smiler likevel.

- Nei, det vil jeg ikke si. Det er vel først de siste årene at jeg har blitt synlig for omgivelsene. Men det har vært viktig for meg å ha en god dialog med kundene våre. Da må man være tilgjengelig for pressen. Men det er ikke alltid familien min setter så stor pris på det. Er man synlig, kan man også risikere å bli en hoggestabbe, sier han.

Hver dag sitter Lode på toget mellom Stavanger og Nærbø. Han kjenner pendlerne, og han vet og forstår at temperaturen kan bli høy om noe går galt.

«Jeg er egentlig litt sjenert»

Og Lode selv har et sydlandsk temperament. Det fikk en gruppe sambygdinger av mannen oppleve i fjor vår. Under arbeidet med å bygge en pub i den gamle stasjonsbygningen på Nærbø gikk det galt. I vanvare kom dugnadsgjengen i skade for å ødelegge en kabel og dermed sette signalanlegget ut av spill. Store forsinkelser ble resultatet. Lode troppet personlig opp på stasjonen, og i ordelag som neppe lar seg gjengi her, ble de uheldige gutta bedt om år reise dit snøballer har dårlige levevilkår...

- Da var vi midt i en periode med mye problemer, og jeg syntes det berømmelige begeret var fullt, sier Lode om den episoden.

«Kongressene»

Når Henning Lode en sjelden gang tar av seg «NSB-frakken» og lar jernbane være jernbane, så tilbringer han gjerne tiden på hytta på Hidra utenfor Flekkefjord. Der arrangeres også det som Lode humoristisk omtaler som «kongresser».

- Ryktene forteller at du samler en liten maktelite fra Jernbaneverket og en regional bussoperatør til uformelle samtaler. Blir det truffet viktige beslutninger under disse sammenkomstene?

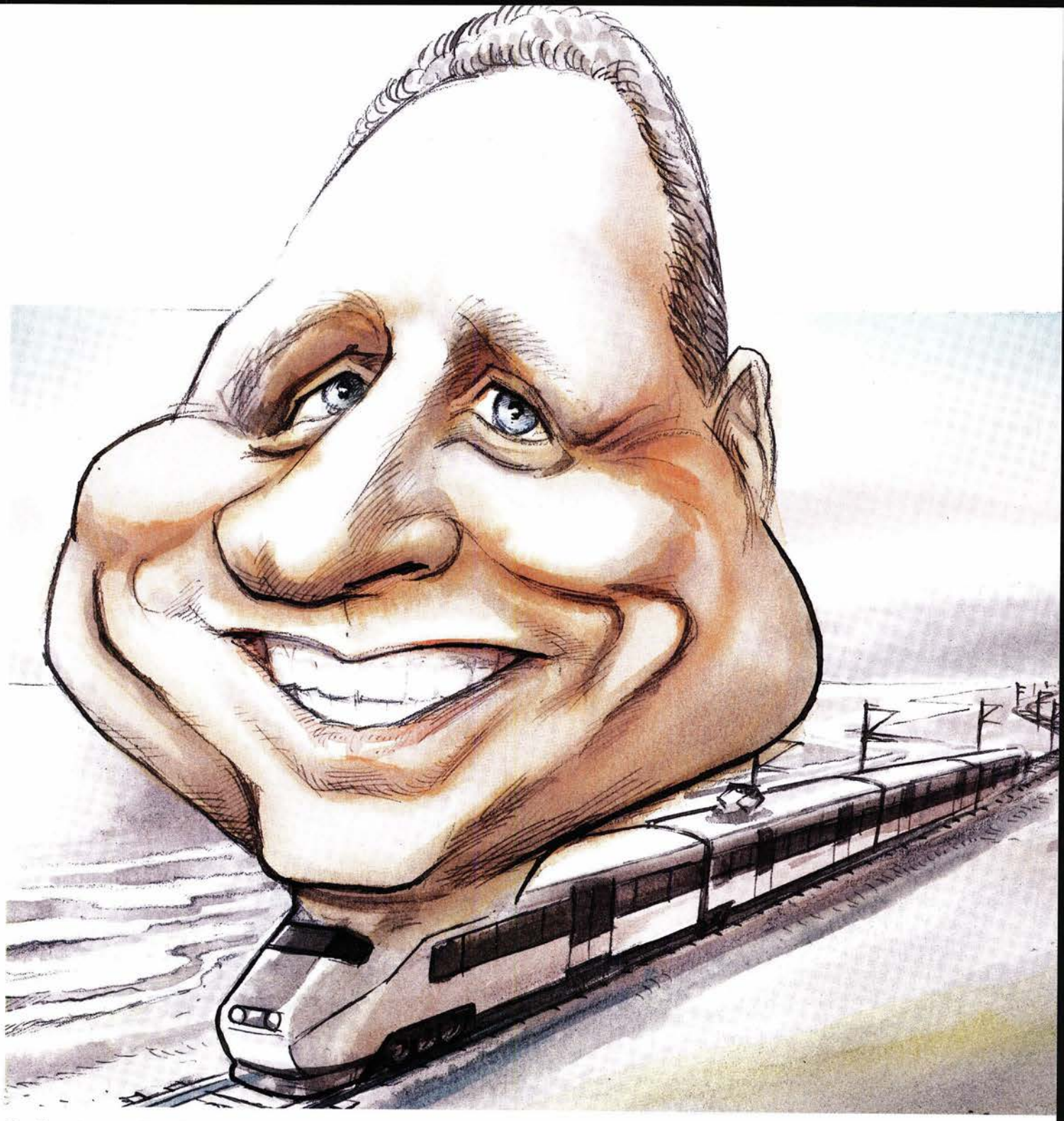
-He-he. Her kan jeg ikke gå i detaljer. Det er gjort et «vedtak» på at det ikke skal føres møtereferat.

For ordens skyld: Alle deltakerne er gamle bekjente av Lode, og møtene bærer på ingen måte preg av noe hemmelig brorskap.

- Men vi har det trivelig, legger Lode til.

Frykter ikke konkurranse

Med transportselskapet Connex plassert rett i nabolaget til NSB i Stavanger er det



Synlig: *- Det er viktig for meg å ha en god dialog med kundene våre. Da må man være synlig og tilgjengelig for pressen, sier Jærbanens sjef, Henning Lode.* *(Tegning: Egil Nyhus).*

naturlig å spørre Lode om han ikke frykter konkurranse. Andre steder i landet er allerede strekninger lagt ut på anbud, men regionsjefen i NSB tar situasjonen med ro.

- Vi har jo fått ekspressbusser mellom Egersund og Stavanger også. Men vi må jo bare vise at vi er best. Det er jo det konkurranse handler om, sier han.

Om Connex vil ikke Lode si så mye utover at han har registrert deres interesse også for togdrift.

Om ikke NSB gir slipp på Jærbanen med det første, så har bedriften vært gjennom flere runder med slanking av organisasjonen for å møte nye krav om lønnsomhet. I fjor høst ble to kolleger av Lode oppsagt.

- Det gjør vondt, og det er aldri lett å skulle overbringe et sånt budskap til en medarbeider. Vi snakker om enkeltmennesker med familie og forpliktelser, sier Lode og stirrer ut av vinduet. Han har utsikt over Breiavatnet.

Fremtiden ser lys ut - tross alt, skjønt Nasjonal transportplan har vist seg å få en trang fødsel. Men går det som de lokale politikerne vil, er et nytt dobbeltspor på plass mellom Sandnes og Stavanger om ikke altfor mange år. Det gleder også Henning Lode seg over.

Hva slags planer NSB har for å møte fremtidens utfordringer, er blant kortene Lode holder tett til brystet. Når den tid kommer, vil nok uansett folk få høre om det.

- Men du kan godt ta med at jeg egentlig er litt sjenert, avrunder Henning Lode.

sindre.anonsen@jbv.no

- Mange av oss er glade i Jærbanen

STAVANGER (Kjøreveien):
- Mange av oss er blitt glade i Jærbanen. De fleste er fornøyde med togtilbudet og punktligheten på banen, men informasjonen må bli bedre både på togene og ikke minst på stasjonene.

SVEIN ERIK BAKKEN

Det sier Gustav Steensland, sekretær og talsmann i «Pendlerforeningen for Jærbanen».

Med 736 underskrifter i ryggen ble foreningen etablert i 1988. Den skulle tale de reisende sin sak overfor transportselskapene med NSB i spissen. Hovedmålene var nytt togmateriell og bedre utbygd korrespondanse med annen kollektivtrafikk.

Bakevje

- Bakgrunnen for at vi tok dette initiativet, var at tilbudet på Jærbanen var altfor dårlig. Vi opplevde en klar forfordeling av togmateriellet innen NSB til fordel for Østlandsområdet. Vi fikk stadig gamle tog. Resultatet var hyppige driftsforstyrrelser.

- Vi opplevde å være i en slags bakevje når det gjaldt togtilbud på Jærbanen. Dette måtte vi få gjort noe med.

Pendlerne i ryggen

- Vi har lagt oss på en lav profil når det gjelder formatet på foreningen og har derfor valgt en enkel modell. Vi har ingen årsmøter og slikt som en vanligvis forbinder med foreninger, men vi har de 700-800 personene som underskrev, i ryggen. De vet hvem vi er og det fungerer veldig greit.

«Vi var i en slags bakevje når det gjaldt togtilbudet på Jærbanen»

- Vi har blitt kjent blant de reisende. De bruker oss. Det gjør også NSB. De har brukt oss som et kontaktledd. Når det er noe på gang, tar vi kontakt med de reisende. Er vi oppe i en akuttsituasjon på Jærbanen, får vi tips om hva vi bør ta opp. Vi tar også opp saker på eget initiativ.

- Hva slags reisende er det som står bak dere?

- En kombinasjon av skoleelever, langtidspendlere og andre reisende. Vi har brei støtte blant de som bruker Jærbanen og er med andre ord ikke en liten sær gruppe.

Avgjørende viktig

- Hvor viktig er dagens jærbane for pendlerne?

- Jeg kan ta meg sjøl som eksempel. Både kona og jeg er fra Stavanger. På begynnelsen av 1980-tallet fikk vi tilbud om en tomt av familien min på Hellvik, som er første stasjon nord for Eigersund.

- I våre overveielser om vi skulle bygge hus og slå oss ned der, var transport viktig. Hadde det ikke vært togstopp av lokaltoget på Hellvik, så hadde vi ikke etablert oss der.

- Jeg kunne ikke se for meg et liv som pendler uten Jærbanen. Vi er et godt eksempel på at valg av bosted skjer på grunnlag av at Jærbanen er der og at den er et godt utbygd transporttilbud.

Ny giv

- Banen har vært og er viktig, men den kan faktisk bli enda viktigere. Jeg er helt sikker på at den har et enda større potensial. En framtidig løsning der en kombinerer ny godsterminal, nytt dobbeltspor og ny bybane, vil vi hilse velkommen. Bybane og et nytt dobbeltspor mellom Stavanger og Sandnes vil bety en ny giv for å få flere over fra vei til skinnegående trafikk.

Hjelpeløst dårlig

- Hva er dårlig ved dagens tilbud og hva klager pendlerne ofte på?

- Klagene går nå i hovedsak på tekniske problemer med de gamle togsettene som det har vært en del feil på det siste året. Videre går det på håndtering av uregelmessigheter i togframføringen. Jeg tenker da på erstatningsmateriell, måten ekstra busser bli kjørt på og ikke minst informasjon til de reisende ved avvik fra normal ruteplan.

«Jeg kunne ikke se for meg et liv som pendler uten Jærbanen»

- Det er alltid vanskelig for oss reisende

Fornøyde: *- De fleste som bruker Jærbanen, er fornøyd med at banen er blitt så bra som den er blitt, sier sekretær Gustav Steensland (nr to fra venstre foran) i Pendlerforeningen for Jærbanen.* *(Foto: Svein Erik Bakken)*

å få håndfast og riktig informasjon om de virkelige årsakene bak uregelmessigheter i trafikken. Informasjonen er nærmest hjelpeløst dårlig. Det virker som om Jernbaneverket og NSB ikke greier å koordinere behovene for informasjon sett fra de reisende sin side.

Ikke å bli tatt på alvor

- Når det for eksempel blir saktekjøring mellom Bryne og Sandnes. Da får vi ofte ingen informasjon om dette verken fra NSB eller Jernbaneverket før vi sitter «fanget» i toget på Bryne.

- Resultatet blir at vi ikke kommer på jobb eller fram til avtaler til rett tid. Noen av oss har tilgjengelige biler og kunne tatt et annet valg den dagen om vi hadde fått informasjonen tidsnok

- Det som gjør dette dobbelt ille, er opplevelsen av ikke å bli tatt på alvor som reisende. Her er det noe med driftsformen og koordineringen av problemer når det er avvik på vanlig toggang som NSB og Jernbaneverket må forbedre seg på.

God regularitet

- Hva er bra med dagens jærbane?

- På tross av en del signalfeil og småplukk med de gamle togsettene, så ligger vi godt an når det gjelder regularitet. Folk opplever stort sett at toget går og at det er til å stole på. Samtidig imøteser vi enda høyere regularitet når alle de nye lokaltogene er på plass.

- Punktligheten er bra, men den kan bli enda bedre. Det er først og fremst for dårlig informasjon som drar ned Jærbanen som et godt produkt for de reisende.

Glad i banen

- De som bruker toget, synes Jærbanen er et fint tilbud når rutene holdes rimelig bra. Folk flest er fornøyd med at det er blitt så bra som det har blitt.

«Det er først og fremst informasjonen som i dag er for dårlig»

- Kan du si det så sterkt at folk har blitt glad i Jærbanen?

- Ja, jeg tror mange er glade i Jærbanen. Da NSB 1. januar 1992 gikk over til pent brukte Mercedeser - som daværende NSB-sjef Kjeld Rimberg kalte de nye lokaltogsettene - ga det Jærbanen et løft og en ny giv. Fire års mobilisering ga resultater ved at vi fikk gjennomslag for våre ønsker og krav.

Åpen for konkurranse

- Hva tenker du om konkurranse på sporet?

- Hvis konkurranseutsetting på Jærbanen betyr færre avganger og kutt i tilbudet fordi de som vinner anbudet skal kjøre færre tog, da vil konkurranse være et tilbakeskritt. Hvis derimot et annet trafikkselskap kan få oss fram punktlig med greit materiell, så er det reiseformen som er det viktige for oss, ikke hvem som eier togene.

- Nostalgi knyttet til at det må være NSB fordi de alltid har trafikkert Jærbanen tror jeg ikke noe på som virkemiddel. Det faktiske tilbudet vil være avgjørende. Jeg håper at NSB legger inn et godt anbud, for vi er i en god dialog og posisjon vis-à-vis dem.

- Vi har ikke begynt å snakke med Connex eller andre. Hvis den dagen kommer at det er andre enn NSB som trafikkerer Jærbanen, da får vi snakke med dem, avslutter pendlerforeningens talsmann, Gustav Steensland.

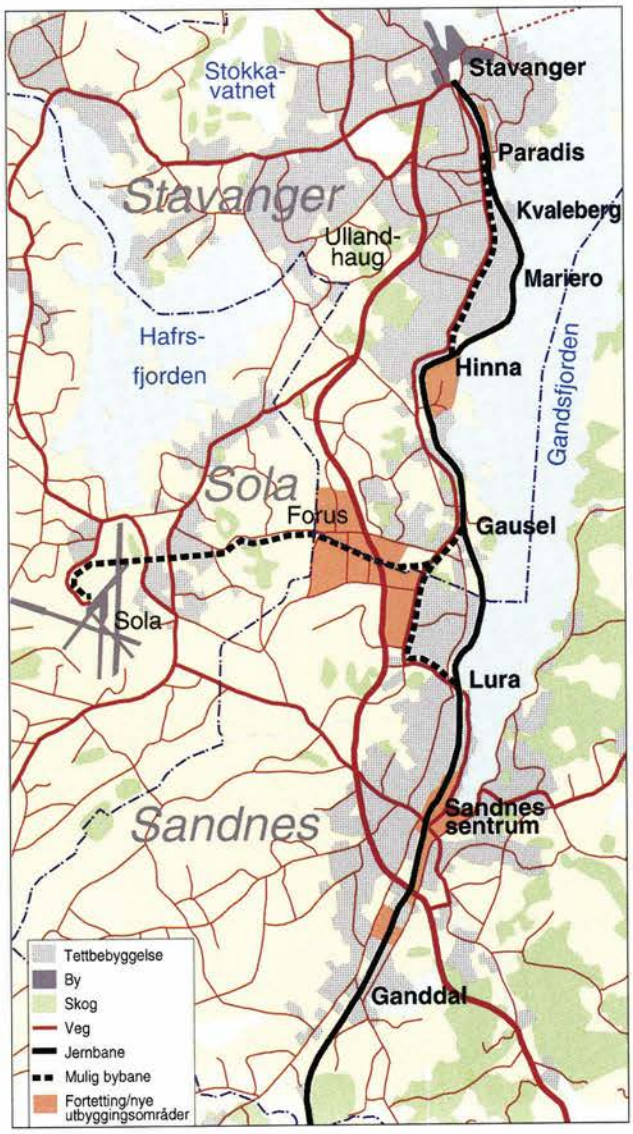
svein.erik.bakken@jbv.no

Et kollektivt drømmeprosjekt

STAVANGER (Kjøreveien): **Bygging av ny godsterminal, nytt dobbeltspor og bybane er samlet et drømmeprosjekt for miljøet og kollektivtilbudet. - Å få fortgang i banebasert utbygging er et folkekrav i Rogaland, sier fylkesordfører Roald M. Bergsaker.**

SVEIN ERIK BAKKEN

- Jærbanen er navlestrengen i kollektivtrafikken på hele Jæren. Etter at kommunene og NSB gikk sammen om et felles løft for Jærbanen først på 90-tallet, er banen blitt en stor suksess.



- Uhyre viktig

- Det er uhyre viktig for oss i framtiden å ha et tilbud på Jærbanen som fungerer minst like godt som dagens.

- En raskest mulig utbygging av ny godsterminal på Ganddal og nytt dobbeltspor Stavanger - Sandnes er helt avgjørende - ikke bare for togtilbudet på Jærbanen, men også for bybanen og for målet om å få mest mulig gods fra hele Rogaland over fra vei til kjøl og bane.

- I dag er det kapasiteten på sporet mellom Stavanger og Sandnes som er den store flaskehalsen for et bedre togtilbud på Nord-Jæren. Derfor er flyttingen av godsterminalene i Stavanger og Sandnes til Ganddal vest for Sandnes og bygging av nytt dobbeltspor så viktig.

Nøkkelen

- Et nytt dobbeltspor vil i tillegg være en viktig del av en framtidig bybane - en bane som er nøkkelen til å gjøre all planlegging av framtidig bosetning og etablering av næringsliv troverdig.

- Hadde vi ikke hatt tro på at bybanen kommer, ville det vært umulig å bygge så tett som vi nå gjør. Vi er derfor nødt til å få dobbeltsporet og bybane om vi skal kunne oppfylle folks ønsker og krav til et godt, miljøvennlig, punktlig og tilgjengelig kollektivtilbud.

En pakke

- Hvor viktig er det at prosjektene gjennomføres som en pakke?

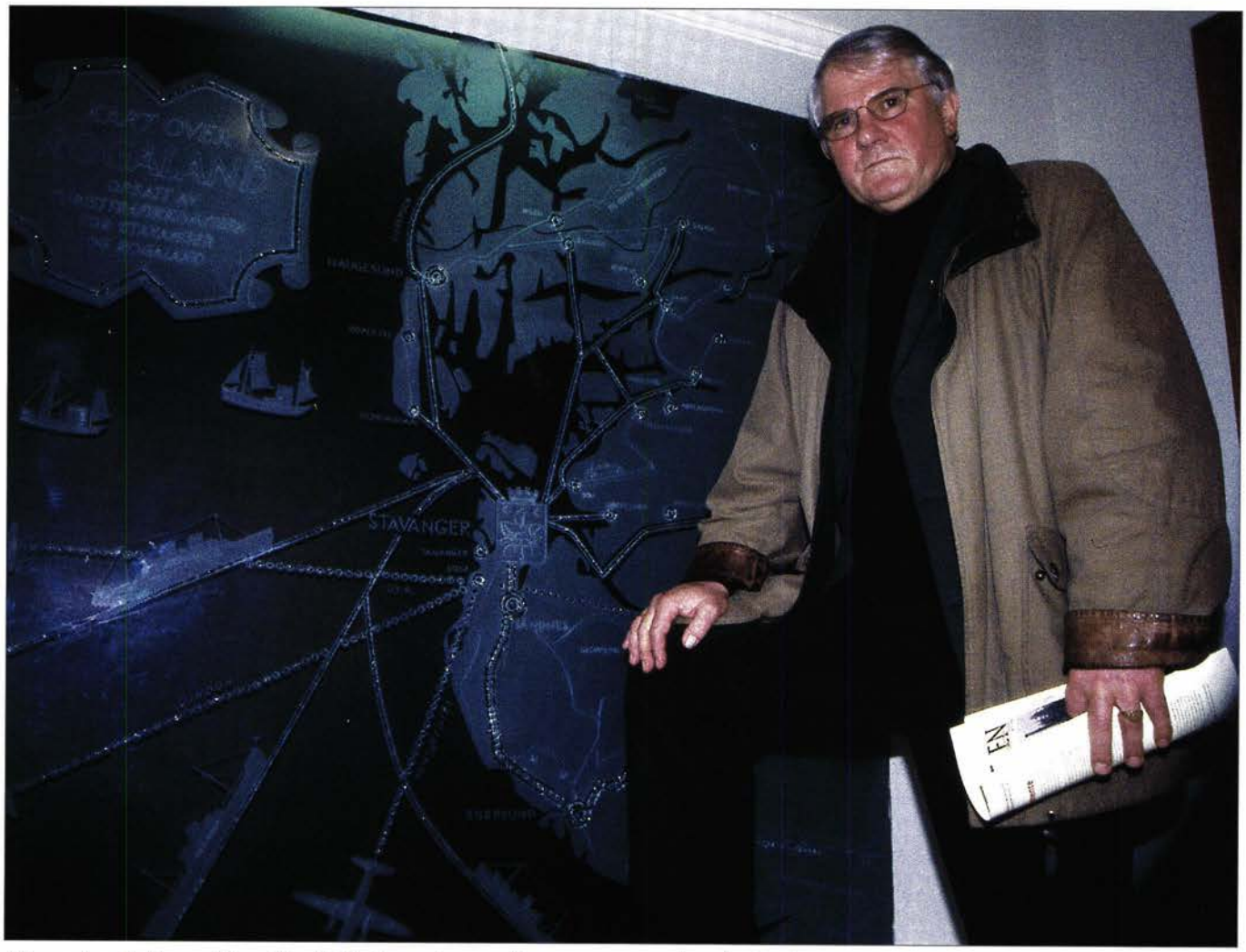
- Som noen har sagt før meg: Alt henger sammen med alt. Godsterminalen og dobbeltsporet må derfor komme som en pakke. Da har vi lagt grunnlaget for bybanen som får komme etter hvert som behovet melder seg.

«Sporet mellom Stavanger og Sandnes er den store flaskehalsen»

- I fylkesdelsplanen for Nord-Jæren, som har fått sin tilslutning av Kongen i statsråd, holdes disse prosjektene fram som eksempel på hvordan planlegging skal utføres. Hvis ikke staten følger opp med bevilgninger til godsterminalen og dobbeltsporet, så mister all planlegging sin troverdighet. Staten er derfor nødt til å følge opp her.

Troverdighet

Fylkesordføreren er meget skuffet over regjeringens og Stortingets manglende oppfølging av Nasjonal transportplan der



Ny verden: *Fylkesordfører Roald M. Bergsaker ser for seg en ny verden, der Jærbanen og Sørvestbanen kan konkurrere med fly og veitransport.* *(Foto: Svein Erik Bakken).*

både dobbeltsporet og ny godsterminal var på plass. Han minner også om at forutsetningen for bomringen på Nord-Jæren og innsamlingen av en milliard kroner til nye veier var at staten måtte følge opp med satsing på jernbane.

- Jeg vil si det så sterkt som at her står samferdselsminister Torild Skogsholms troverdighet på spill. Skal vi drive planlegging som staten ønsker vi skal gjøre, må det følges opp med bevilgninger.

«Godsterminalen og dobbeltsporet må komme som en pakke»

Ny verden

Bergsaker mener at utbyggingen av godsterminalen kan forseres ved hjelp av såkalt Offentlig-privat samarbeid (OPS).

- Dette bør være et spennende og lønnsomt prosjekt for private investorer, men jeg har vanskelig for å se hvordan vi skal få til en tilsvarende finansiering av dobbeltsporet.

«Her står samferdselsministerens troverdighet på spill»

Som en engasjert deltaker i Jernbaneforum Sør, som blant annet består av de fem fylkeskommunene Vestfold, Telemark, Agderfylkene og Rogaland, snakker han varmt for en ny Sørvestbane.

- 45 minutter kortere reisetid mellom Stavanger og Kristiansand og to timer og 15 minutter raskere Stavanger - Oslo vil nesten være en helt ny verden. Får vi dette til, vil jernbanen kunne konkurrere med fly og med gods på vei, avslutter fylkesordfører Roald M. Bergsaker.

svein.erik.bakken@jbv.no

Troverdighet: *Fylkesordfører Roald M. Bergsaker mener at samferdselsministerens troverdighet står på spill.*

Avgjørende for Nord-Jæren

STAVANGER (Kjøreveien):
Nytt dobbeltspor mellom Stavanger og Sandnes og ny godsterminal på Ganddal er en forutsetning for utviklingen av Nord-Jæren i framtiden.

SVEIN ERIK BAKKEN

Det sier direktør Bjørn M. Stangeland i Næringslivets Hovedorganisasjon i Rogaland, som også ser muligheten for at Stavanger-området kan bli en av Norges framtidige hovedporter for gods mot kontinentet.

Meget stor betydning

- Hvor viktig er jernbanen for næringslivet i Rogaland?

- En undersøkelse blant våre største medlemsbedrifter viser at hele 90 prosent mener en effektiv transport har meget stor betydning for konkurranseevnen. Når det gjelder hva slags transport som er viktigst, kommer jernbanen dårligst ut. Det er i særklasse veier som er viktigst, så havner, flyplasser og til sist jernbane.

- Jernbanens tilbud imøtekommer ikke i dag næringslivets behov. Her kan det ligge en uutnyttet mulighet for jernbanen om transporttilbudet blir mer effektivt og rasjonelt.

Velfungerende

- Hva skal til for at næringslivets kan dra mer nytte av Jærbanen?

- Den største muligheten ligger i bedre materiell, større kapasitet og dermed flere avganger.

- Hva er bra med dagens tilbud på Jærbanen for næringslivet?

- Jærbanens trafikkvekst har vært viktig for å få til en avlasting av veinettet og et best mulig velfungerende arbeidsmarked.

«Næringslivet kan bidra til å få finansieringen på plass»

Forutsetning

- Hvor viktig for næringslivet er det å få på plass nytt dobbeltspor Stavanger - Sandnes, ny godsterminal på Ganddal og ny bybane?

- De to første er veldig viktige for næringslivet. Nytte-/kost-forholdet på dobbeltsporet er fra 1,0 til 1,3 avhengig av at fylkesdelplanens forutsetninger for fortetning følges. Dobbeltsporet vil derfor være en samfunnsøkonomisk meget lønnsom investering.

- Realiseringen av dobbeltsporet er en forutsetning for utviklingen av hele Nord-Jæren framover. Uten det på plass så brekker en ned hele planarbeidet som er gjort. Det samme gjelder godsterminalen, fordi disse to prosjektene henger sammen. Derfor må en så fort som mulig få terminalen på Ganddal på plass.

«Jernbanens tilbud dekker ikke næringslivets behov»

- Når det gjelder bybane, er den mer omstridt, og jeg vil ikke ha så sterke meninger om den.

Positive

- Hvordan stiller næringslivet seg til en såkalt OPS-løsning (Offentlig Privat Sam-

***Hovedport?** - Stavanger-området burde være hovedporten mot kontinentet, mener NHO-direktør Bjørn M. Stangeland. (Foto: Jan Inge Haga).*

arbeid) for en raskere bygging av nytt dobbeltspor og ny godsterminal?

- Det et statlig ansvar å bygge ut infrastrukturen her til lands. Vi har mange gode prosjekter i Rogaland med høye nytte-/kost-forhold. Dette må ikke myndighetene overse.

- Det er et faktum at vi i Nasjonal transportplan kun får 4,1 prosent av de samlede bevilgningene for perioden 2002-2001.

Rogaland er i de fleste sammenhenger et såkalt 10 prosents fylke. Den ekstraordinære finansieringen som ligger inne i fylkets investeringer i veisektoren fram til 2011 er på hele 68 prosent.

- Hvis vi i tillegg skal belemre næringslivet med bompenger for å bygge ut jernbanen, så blir det feil. Vi er positive til at en ser på OPS-løsninger, men det må ikke bety at inntektsiden skal løses gjennom bompenger.

Finansiering

- Hva kan næringslivet konkret bidra med for å få til en rask utbygging av disse to prosjektene?

- Rent konkret kan vi bidra til å få bygd og gjennomført prosjektene. Vi har selskaper som kan ta seg av disse oppgavene, men ikke regn med at næringslivet stiller opp med milde gaver for å få det til. Vi kan bidra til å få finansieringen på plass.

- Vi har tidligere gjort det ved å framskynde byggingen av firefelts motorvei mellom Stavanger og Sandnes med fire år. Her stilte næringslivet både opp med kapitalen og dekket renteutgiftene fram til bevilgningene forelå.

> «Den største muligheten ligger i bedre materiell, større kapasitet og dermed flere avganger»

Hovedporten

- Det som jeg ser som uhyre spennende i et lengre perspektiv, er å utvikle vårt område for import av varer. Nord-Jæren er kanskje det eneste stedet i Nord-Europa der vi har samlet alle fire transportformene med moderne motorvei, havn, flyplass og jernbane så tett på hverandre

- Tenker du en nord-syd akse for Vestlandet, så burde dette området være hovedporten mot kontinentet for mye av varene som kommer fra industrien. Hvis vi i større grad kunne få utnyttet tom tonnasje på båtene som kommer hit, så kunne vi lastet over gods og distribuert det blant annet østover.

- Skal jernbanen ha en sentral rolle, må vi ha en helt annen kvalitet på togtransporten og ikke ha hastigheter i Drangsdalen på 20 km/t. I et framtidsperspektiv er det derfor noen kjempestore muligheter i å gjøre transporten til Norge mer effektiv. Her kan jernbanen bidra. Den kan også bedre mobiliteten ved å utvide grensene for dagens tradisjonelle oppfatninger av arbeidsmarkedet, avslutter NHO-direktør Bjørn M. Stangeland.

svein.erik.bakken@jbv.no

Vi gratulerer Jærbanen med 125 års jubileet!

Veidekke – utførende entreprenør av overbygningsarbeider

- Total sporfornyelse
- Ballastrensing
- Skinne- og svillebytte
- Sporvekselbygging
- Jernbanebruer
- Profilutvidelse
- Sikring

VEIDEKKE

Telefon: 21 05 80 21 / 21 05 78 18 **www.veidekke.no**

Jernbaneforum Sør

Vi gratulerer med jubileet, og fortsetter arbeidet for å utvikle en moderne bane mellom Oslo og Stavanger.

www.jernbaneforum.no

BanePartner

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

Bane Energi

gratulerer Jernbaneverket
i forbindelse med
Jærbanens 125 års jubileum.

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

BaneEnergi

www.baneenergi.no

BaneService
- først i sporet

Jærbanen 125 år

Suksessbanen
sør-vest ved havet!

Baneservice gratulerer
med suksessen og
ønsker lykke til med de
neste 125 årene.

www.baneservice.no

BaneProduksjon

Vi gratulerer
Jærbanen
med de første
125 årene.

BaneProduksjon
- alltid på banen

KOMBINERTE TRANSPORTER

CargoNet

Store ting underveis

Vi gratulerer Jernbaneverket med Jærbanens 125 års jubileum

Hå kommune

gratulerer Jernbaneverket
i forbindelse med Jærbanens 125 års jubileum.

Vi ser frem mot et fortsatt godt samarbeid.

Vi gratulerer
Jernbaneverket med
Jærbanens 125-års jubileum!

Sandnes kommune

gratulerer Jærbanen
med 125 års
jubileum og ser
frem til godt samarbeid om nytt
dobbeltspor og ny godsterminal.

ROGALAND
FYLKESKOMMUNE

gratulerer
Jærbanen
med 125 års jubileet!

Vi
gratulerer
Jærbanen
med 125 års
jubileet!

TIME
KOMMUNE

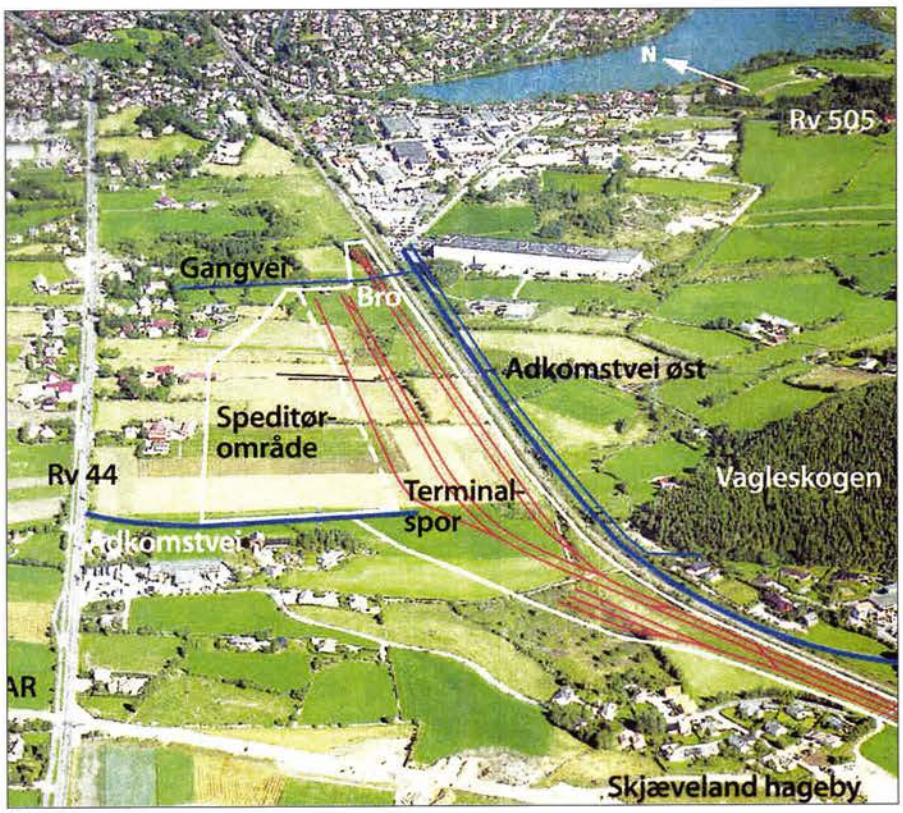
JÆRBANEN
PÅ STADIG FLERE SPOR

stavanger.kommune.no
Vi gratulerer

Vil ha fart på utbygging

Jernbaneverket vil ha fortgang i arbeidet med ny godsterminal og nytt dobbeltspor. - Vi går derfor inn for å finansiere og bygge prosjektene ved hjelp av såkalt Offentlig-privat samarbeid (OPS), sier etatsdirektør Stein O. Nes i Jernbaneverket.

SVEIN ERIK BAKKEN



OPS: Jernbaneverket vil at byggingen av ny godsterminal og nytt dobbeltspor skal skje som såkalte OPS (Offentlig-privat samarbeid)-prosjekter.

Det er Samferdselsdepartementet som har bedt Jernbaneverket vurdere alternative måter å finansiere og bygge ut jernbaneprosjekter på. Jernbaneverket vil i løpet av februar oversende en rapport til Samferdselsdepartementet om dette.

- Her vil vi blant annet anbefale at utbyggingen av ny godsterminal på Ganddal og nytt dobbeltspor Stavanger - Sandnes skjer som såkalte OPS-prosjekter, opplyser Nes.

Mer effektivt

I Nasjonal transportplan (NTP) for 2002-2011 var det forutsatt at byggingen av godsterminalen skulle gjennomføres i perioden 2002-2005, mens dobbeltsporet skulle gjennomføres i perioden 2004-2007.

- Bygging av ny godsterminal vil gi langt mer effektive terminaltjenester for transportørene enn i dag. Samtidig vil det muliggjøre kjøring av samme togstamme Oslo - Ganddal tur retur innen et døgn.

- Hovedmålet med dobbeltspor Stavanger - Sandnes er å etablere et enda mer konkurransedyktig, lokalt transporttilbud på Nord-Jæren. Tiltaket er også i samsvar med de politiske intensjonene i «Transportplan for Nord-Jæren».

Gevinster

- Hvorfor anbefales OPS-løsning for disse to prosjektene?

- Hovedårsaken er ønsket om en tidligere utbygging enn det gis rom for ved statlige bevilgninger til investeringer på dagens nivå.

- Hva er viktigste argumentet for en OPS-finansiert utbygging?

- I tillegg til at det gir en raskere utbygging, viser erfaringene fra andre land gevinster i form av større effektivitet når man benytter OPS-modeller i utbygging av samferdselsprosjekter, opplyser Nes, som tilføyer at ikke alle erfaringene er entydige.

- Ved at ansvaret overføres til et prosjektselskap vil utbygging, vedlikehold og drift sees i sammenheng. Vi vil også kunne oppnå teknisk og kommersiell fornying, samt sikre en best mulig kostnadsbesparende byggetid.

Minst fire år

- Jernbaneverket vil videre spare utgifter til vedlikehold i forhold til om ikke nye anlegg bygges, og midlene forutsettes satt inn som anleggsbidrag.

- Byggingen av ny godsterminal vil frigjøre arealer på terminalområdene i Sandnes og Stavanger. Salgsverdien for Jernbaneverkets andel av arealene forutsettes lagt inn som bidrag til prosjektet. Utleie til speditører og betaling fra togselskaper kan også legges inn.

- Dersom regjeringen og Stortinget går for en OPS-løsning - når kan godsterminalen og dobbeltsporet stå ferdig?

- Gitt et slikt vedtak viser internasjonale erfaringer at anskaffelsesprosedyren vil ta minst ett år, mens byggetiden er anslått til tre år.

- Hva slags finansiering legger dere opp til og hvem skal betale?

- Vi har funnet fram ulike finansieringskilder, og i rapporten til Samferdselsdepartementet vil vi vise hvordan prosjektene kan finansieres.

Politisk spørsmål

- I stortingsproposisjon nr. 14 (1998-99) om delvis bompengefinansiering av prosjekter på Nord-Jæren åpnes det for å delfinansiere over tilskudd til kollektivtrafikk, samt for alternativ bruk av midler til riksveier.

- Hva er din kommentar til at næringslivet og de politiske myndighetene i Rogaland er positive til OPS, men at næringslivet sier et klart nei til nye avgifter for å betale utbyggingen?

- Det vil være et politisk spørsmål hvor store de enkelte bidrag kan og bør være. Jeg ønsker derfor ikke å kommentere dette, avslutter Stein O. Nes.

svein.erik.bakken@jbv.no

Tilbake til 80-årene

STAVANGER (Kjøreveien):
- Mens NSB har endret seg markant, opplever vi at Jernbaneverket i dag er slik som NSB var på 1980-tallet - en forvaltningsbedrift med lite kunderettet profil.

SVEIN ERIK BAKKEN

Det sier talsmann for Pendlerforeningen for Jærbanen, Gustav Steensland, som til daglig er amanuensis ved Misjonshøgskolen i Stavanger.

- Frustrerende

Pendlerforeningen ble etablert i 1988, og Steensland har fulgt utviklingen i NSB sett fra togpassasjerenes side.

- NSB har gjennomgått en mentalitetsendring og fått en indre driv siden slutten på 80-tallet, og gjennom god dialog har vi fått gjennomslag. Men når vi må snakke med Jernbaneverket om kjørevei og informasjon, er det til dels frustrerende. Vi har avdekket styringssystemer, saksbehandling og rutiner som ikke står i forhold til den viktige rollen som Jernbaneverket skal fylle, sier Steensland.

Mager respons

Pendlertalsmannen viser til at foreningen 19. august i fjor hadde det han selv opplevde som et viktig møte med Region Sør.

- Responsen på og oppfølgingen av de forslagene vi la fram, har vært heller mager. Vi pendlerne er opptatt av å få riktig informasjon ute på stasjonene, men har så langt ikke greid å nå fram i det byråkratiet vi har møtt.

Designprogram

Steensland er innforstått med at utendørs informasjonssystem ikke kan installeres over natten.

- Under møtet i august foreslo vi en enklere og midlertidig ordning med å plassere en monitor i vinduet på hver av stasjonsbygningene langs Jærbanen. Vi ble da fortalt at det nye databaserte togstyringssystemet gjør en slik installasjon umulig. Vi hadde fått høre at det var laget en skisse til investeringer på 600.000 kroner - til innkjøp av fire monitorer på Stavanger stasjon.

Hjelpeløst: - Informasjonsopplegget er hjelpeløst, selv på en av Norges største jernbanestasjoner – Stavanger, sier Gustav Steensland i Pendlerforeningen for Jærbanen. *(Foto: Svein Erik Bakken)*

- Vi begynte å lure. Kunne virkelig noen monitorer koste så mye penger, og det bare på en eneste stasjon? Da fikk vi høre at man måtte følge et bestemt designprogram. Alt skulle stå i stil. Det var ikke bare å sette inn noen skjermer. Da spør vi oss sjøl: Hvorfor greier flyplasser av høy standard seg med monitorer på størrelse med vanlige TV-er?

- Folk internt i Jernbaneverket ber oss forsøke å påvirke deres egne prosesser, fordi de åpenbart vet hva slags byråkrati de selv sitter i. Vi har møtt enkeltmedarbeidere som ventilerer sin frustrasjon i samtaler med oss, men som samtidig er lojale overfor den strukturen de er en del av.

Hjelpeløst

Steensland nøler ikke med å karakterisere Jernbaneverkets informasjonsopplegg som hjelpeløst.

- Dere greier ikke å koordinere informasjonsbehovene sett fra de reisendes side. I mange tilfeller dreier det seg om å gi tydelig og oppdatert informasjon om hvilket tog som går fra hvilken plattform. I andre tilfeller går det på oppfølging av klager og ønsker som er presentert.

- I januar 2001 henvendte vi oss for å få røykfrie soner på plattformene. Vi sendte først en e-post. Ingen ting skjedde. Så sendte vi brev i posten. Ingen reaksjon. Etter flere måneder klarte postmottaker på Region Sør å spore opp henvendelsen vår. Så ble det stille igjen. Vi purret saken og fikk da vite at vedkommende som hadde fått saken, var gått i permisjon! Men så, i desember 2002, fikk deler av perrongen på Bryne stasjon skilt med «Røyking forbudt». En lang og kronglete vei måtte til før prøveprosjektet ble lansert.

- Når skal kunden settes i sentrum i Jernbaneverket? spør Gustav Steensland i Pendlerforeningen for Jærbanen.

svein.erik.bakken@jbv.no

Flest fra sør på «Topp 25»

Lønnsomt: *Med høy kvalitet på hele banenettet kan Jernbaneverket spare 50-60 millioner kroner i året.*
(Foto: Njål Svingheim).

Region Sør og Region Vest er best representert på «Banenes topp 25»- liste over banestrekninger som har best sporkvalitet, mens Gardermobanen ikke uventet topper listen.

SVEIN ERIK BAKKEN

- Lykkes vi med å få god kvalitet på hele banenettet, kan det bety besparelser på mellom 50 og 60 millioner kroner i året, opplyser vedlikeholdsdirektør John Ole Grinde til Kjøreveien.

For første gang er det sendt ut en rangert liste fra Hovedkontoret til alle banesjefer i regionene som viser resultatet av målingen av sporkvaliteten på hele banenettet i fjor. Slike lister vil bli lagd hvert år framover.

Hensikten

- Den viktigste hensikten med listen er å skape fokus rundt viktigheten av et godt sporvedlikehold. Tilbakemeldingene fra banesjefene og regionene viser at vi så langt har lykkes med det, fortsetter Grinde, som understreker at resultatene vil kunne variere fra år til år.

Blant annet vil tidsrommet mellom når det er kjørt pakkmaskin, og når målingene gjøres, gi utslag på resultatet. Baner med mye kurver og lav gjennomsnittshastighet kan også lettere få gode resultater. I tillegg er lengden på strekningene veldig forskjellige.

Bekrefter

- Min hovedkommentar til listen er at den i hovedsak bekrefter det inntrykket som jeg har fått på befaringer, nemlig at vi finner den gjennomgående beste kvaliteten på sporene i Region Sør og i Region Vest.

- Hovedårsaken til at disse regionene har så mange strekninger på listetoppen er nok at de har hatt mer oppmerksomhet rettet mot kvaliteten på sporet i løpet av de siste ti årene enn de to andre regionene.

- Når det er sagt, har Region Sør en del

veldig korte banestrekninger høyt oppe på listen.

Gardermobanen

- Når det gjelder den delen av listen som ligger under gjennomsnittet, reflekterer også den hvor mye oppmerksomhet som har vært på å få opp kvaliteten på sporet.

- I tillegg har Region Øst hatt et handikap de siste fem-ti årene både penge- og ledelsesmessig som følge av byggingen av Gardermobanen, inklusive de ekstra tiltakene som måtte gjøres i den forbindelse.

Reduserte kostnader

- Hva er målet med topp 25-listen i litt lengre perspektiv?

- Det er først og fremst å rette oppmerksomheten mot de fordelene som høy sporkvalitet gir. God kvalitet på sporene gir direkte reduksjon av kostnadene. Det blir mindre behov for å pakke sporet og mindre behov for beredskap. Solslyng oppstår ikke på et godt spor, og sikkerhetsfeil som vindskjevheter blir sterkt redusert. Saktekjøringene blir etter hvert også borte.

- Vi skal heller ikke glemme det faktum at spor med god kvalitet er veldig behagelig å kjøre tog på. Belastningen på det rullende materiellet blir også kraftig redusert. Det er sporfeilene som gir de akutte belastningene på togene.

Store innsparinger

- Målet er å få høy sporkvalitet på flest mulig banestrekninger. Høy kvalitet er når banestrekningene oppnår måltall fra 85-90 og høyere.

- Hvor mye kan spares inn på vedlikehold om alle banene kommer over 90?

- De direkte innsparingene i form av mindre behov for å kjøre pakkmaskin vil dreie seg om 20 til 30 millioner kroner. Så kan vi legge på en del andre direkte og indirekte fordeler som redusert behov for beredskap, omtrent ingen solslyng, nesten ikke saktekjøringer osv. Vi snakker da om anslagsvis mellom 50 og 60 millioner kroner i året i besparelser.

- Så her er det store gevinster å hente?

- Ja, og jeg er overbevist om at ved et skarpere fokus på sporkvalitet kan en komme vesentlig høyere i enkelte regioner enn i dag uten at det behøver å koste så forferdelig mye. En høy sporkvalitet vil også frigjøre midler til andre viktige fornyelser av jernbanenettet i Norge, avslutter John Ole Grinde.

svein.erik.bakken@jbv.no

Fakta om «Topp 25»

- 86 banestrekninger er med på den rangerte listen over kvaliteten på sporene.
- Region Sør har ti banestrekninger på «Topp 25» listen. Deretter følger Region Nord med seks og Region Vest med fem, mens Region Øst har én om vi holder Gardermobanen utenfor.
- Av de 40 strekningene som ligger under gjennomsnittet på om lag 79, har Region Øst 25, Region Nord ti og Region Vest én. Region Sør har to under streken.

Her er listen over de 25 på topp

(Ved likt kvalitetstall rangeres banestrekningene etter lengde)

Strekning	Lengde i km	Region	Banesjef	Kvalitetstall
1. Gardermoen - Eidsvoll (GMB)	16	Øst	Bjørn Hillestad	98
1. Eidsvoll/Venjar - Gardermoen (GMB)	13	Øst	Bjørn Hillestad	98
3. Haltdalen - Støren	56	Nord	Tor Rørosgård	97
4. Nordagutu - Nelaug	136	Sør	Brovold/Nordbø	96
4. Nelaug - Kristiansand	84	Sør	Olaf Nordbø	96
4. Etterstad - Gardermoen (GMB)	51	Øst	Bjørn Hillestad	96
4. Asker - Drammen	29	Sør	Kåre Brovold	96
8. Hokksund - Hønefoss	55	Sør	Kåre Brovold	94
8. Hønefoss - Haversting	34	Sør	Kåre Brovold	94
8. Reimegrend - Voss	22	Vest	Norvald Skjoldli	94
11. Haugastøl - Myrdal	62	Vest	Norvald Skjoldli	93
11. Voss - Dale	40	Vest	Norvald Skjoldli	93
11. Holm - Kobbervik (Dobbeltspor)	18	Sør	Kåre Brovold	93
14. Narvik - Riksgrensen	42	Nord	Terje Johansen	91
14. Drammen - Asker (Grense Øst)	29	Sør	Kåre Brovold	91
16. Kristiansand - Egersund	261	Sør	Olaf Nordbø	90
16. Haversting - Nesbyen	61	Vest	Norvald Skjoldli	90
16. Hjerkinn - Oppdal	48	Nord	Knut Haugen	90
19. Støren - Oppdal	72	Nord	Knut Haugen	89
19. Gardermoen - Etterstad (GMB)	51	Øst	Bjørn Hillestad	89
19. Myrdal - Reimegrend	27	Vest	Norvald Skjoldli	89
19. Kobbervik - Holm (Dobbeltspor)	18	Sør	Kåre Brovold	89
23. Hokksund - Kongsberg	29	Sør	Kåre Brovold	88
24. Lønsdal - Fauske	72	Nord	Kristine Jessen	87
24. Oslo - Ski	26	Øst	Henning Bråtebæk	87

Nytt verktøy til å fornye jernbanen

Hvordan få mest mulig ut av hver krone når jernbanen skal vedlikeholdes og fornyes? Et nytt verktøy tas i bruk nå i bruk for å prioritere riktig. Verktøyet heter PRIFO.

SVEIN SKAVANG GRAADAL

PRIFO står for prioritering av fornyelsesprosjekter. Typiske fornyelsestiltak der PRIFO er hensiktsmessig å bruke, er skinnebytte, svillebytte, utskifting av kontaktledning, sandblåsing, maling av bruer og bytting av veksler.

«Å se de langsiktige konsekvensene av prioriteringene er en ekstra stor utfordring innen jernbanen»

- PRIFO er et beslutningsstøtteverktøy, sier Hans Svee, prosjektleder i Vedlikeholdsprosjektet og sjefsingeniør i den nye enheten for vedlikehold. Sammen med Jørn Vatn har han utviklet verktøyet i nært samarbeid med Region Nord.

Nytte/kost

-PRIFO er et hjelpemiddel i beregning av nytte-/kostforhold for de ulike tiltak som skal vurderes i vedlikehold og fornyelse, forklarer Svee videre.

- Vi skal velge det tidspunkt for å sette inn vedlikeholdstiltak som over tid begrenser de totale vedlikeholdskostnadene til et minimum. Hvis nytte/kostforholdet er mindre enn 1, er det i utgangspunktet ulønnsomt å investere; kun hensynet til sikkerhet vil kunne forsvare det. Det er ønskelig å gjennomføre alle tiltak der nytte-/kostforholdet er større enn 1.

- Vi starter på toppen, der nytte/kostforholdet er høyest, det vil si der vi får mest igjen for hver krone. Viktige faktorer når nytte-/kostforholdet for et prosjekt beregnes, er sikkerhet og punktlighet. Disse faktorene omregnes til penger. Beregninger viser at det er punktlighetskostnadene som drar opp nytte-/kostforholdet. Eksempelvis vil en forsinkelseskostnad på 3 kroner per minutt per kunde gi – når et tog med 100 passasjerer er 10 minutter forsinket - 3000 kroner i forsinkelseskostnader.

Beslutningsstøtte

- Verktøy av denne typen uten tilhørende beslutningsprosesser har liten verdi. Derfor legger vi vekt på at PRIFO representerer en beslutningsstøtte, sier Hans Svee.

Her er det snakk om beslutningsprosesser på tre nivåer: banesjef, regiondirektør og JBV-nivå.

- I første omgang legges det opp til rammetildelinger på nasjonalt nivå, sier Svee.

- Da vil det være naturlig å bruke PRIFO på regionalt nivå innenfor de tildelte rammene.

Første trinn blir å kunne flytte ressurser mellom faggruppene og banene innen den enkelte region.

- Vi skal prioritere på samfunnsøkonomiske kriterier. Samtidig opererer baneregionene med bedriftsøkonomiske kriterier. Utfordringen har vært å finne en modell som tar hensyn til dette.

Første del

- Dette er første del av verktøyet PRIFO, sier Jørn Vatn, professor på SINTEF og midlertidig ansatt i JBV vedlikehold i halv stilling.

- Første del er i hovedtrekkene ferdig til bruk. Noen har begynt å bruke det. For 2004-budsjettet er det et absolutt krav at regionene benytter PRIFO.

- I mange organisasjoner er det et problem at de overordnede føringer er vanskelige å forholde seg til i den praktiske hverdagen, sier Svee.

« PRIFO kan bidra til at vi i vedlikeholdsmessig sammenheng ligger langt foran»

- Her vil PRIFO ivareta den koblingen. Er PRIFO-analysen gjennomført, har man i store trekk sikret seg at det er tatt hensyn til de overordende føringene. Dette gjelder i første rekke sikkerhet og punktlighet som omregnes til penger.

- Noe av utfordringen nå er at alle ser nytten av dette, sier Svee.

- Da er to elementer viktige: Vi må gjøre folk trygge på verktøyet, og vi må få i stand gode beslutningsprosesser rundt det. Dessuten er det viktig ikke å lage så mye jobb rundt det at man mister motivasjonen.

- Å se de langsiktige konsekvensene av prioriteringene er en ekstra stor utfordring innen jernbanen fordi levetiden er så lang, sier Svee. - Her er det snakk om 50-60 år; for underbygning 100-200 år.

- Noen har lykkes bedre enn andre, derfor må vi kunne lære av hverandre, sier Vatn.

- For sentrale typer arbeid, som for eksempel ballastrens eller skinnesliping, vil vi lage en felles database av beste praksis, både med hensyn til planlegging og gjennomføring.

Kompetanse

- Vedlikeholdsprosjektet har ingen illusjoner om at verktøy og prosedyrer kan erstatte folks kompetanse, sier Svee.

- Kompetanse i alle ledd er alfa og omega og det viktigste i hele vedlikeholds-

***Arkitektene:** Hans Svee (t. h.) og Jørn Vatne har utviklet verktøyet som skal bidra til riktig prioritering når jernbanen fornyes.*

(Foto: Svein Skavang Graadal).

arbeidet, både i analyse/beslutning, planlegging og gjennomføring. Uten kompetanse har alle former for prosedyrer og verktøy begrenset verdi. Kursing og opplæring er derfor en viktig del av satsingen.

- For store, kostnadskrevende prosjekter er PRIFO verdt innsatsen, sier Vatn.

- For mindre jobber satser vi på å utvikle en «PRIFO light»-versjon. Dette vil være aktuelt for prosjekter i størrelsesordenen mindre enn tre millioner kroner, for eksempel fornyelse av stikkrenner.

Fremtidsbilder

Neste fase i PRIFO er å gi ledelsen et verktøy til å ta fremtidsrettede beslutninger.

- Dette scenario-verktøyet skal hjelpe oss til å si noe om banenettets utvikling over tid, gitt ulike prioriteringer, sier Svee. - Her er det snakk om å lage realistiske fremtidsbilder. Ut fra ulike prioriteringer vil man kunne lage ulike fremtidsbilder. Punktligheten på en gitt bane vil ut fra gitte forutsetninger og prioriteringer være på et visst nivå på et angitt tidspunkt.

- Et poeng med scenarieverktøyet er at det skal være lett å kommunisere for å bidra til at alle får en felles oppfatning av ambisjoner.

- Vi skal ha noe klart til våren for at vi skal kunne bruke det på høstparten i forbindelse med virksomhetsplanen for 2004, sier Svee.

- Skal vi lykkes, må ledelsen på de ulike nivåer se på dette som nyttig, som noe ledelsen kan samles rundt.

- Del én av denne jobben er presentert i internasjonale fora. Responsen har vært bra. Dette er et av de elementene som på sikt kan bidra til at vi i vedlikeholdsmessig sammenheng ligger langt foran, sier Hans Svee.

sgraadal@online.no

- En nyttig måte å tenke på

Region Nord tok del i utviklingen av PRIFO. Det ble brukt på over 100 prosjekter våren 2002 som grunnlag for prioriteringer i regionens 10-års plan.

- Dette er absolutt en nyttig måte å tenke på! For noen faglige ledere tror jeg det har ført til en del aha-opplevelser. Det setter sikkerheten skarpere i fokus, sier Geir Revdahl, vedlikeholdsleder på Dovrebanen.

- Arbeidskrevende

- Vi la inn alle prosjektsøknader i fornyelse i PRIFO-programmet. Prosjekter der kombinasjonen mellom høy nytte/kost og høy risiko for uønskede hendelser hvis tiltak ikke gjennomføres, var det vi tok utgangspunkt i først.

- Det var mye mer arbeidskrevende enn antatt å arbeide på denne måten, sier Revdahl.

Prøvekanin

- Vi var en prøvekanin for selve prosjektet. Vi måtte selv finne ut hvordan ting skulle presenteres. Vi la inn rubbel og bit av tiltak, alt fra bytte av lyspærer til ballastrensing. På sikt håper jeg at dette gjøres på et generelt grunnlag, så det blir enklere å se om prosjektet skal prioriteres.

Sikkerhet

- Resultatet av denne prosessen var ikke så mye forskjellig fra den magefølelsen vi hadde fra før. Det er mye kunnskap ute blant folk, og jeg tror vi i stor grad har prioritert riktig før også. Nå er det fokusert på sikkerhet på en annen måte; det er generelt i hele systemet, sikkerhet gjennomsyrer systemet på en helt annen måte, sier Geir Revdahl.

- Vi gjør ikke god nok

- Jernbane-Norge er i en svært vanskelig situasjon. Det rettes kritikk mot NSB. Men heller ikke vi gjør en god nok jobb, sier jernbanedirektør Steinar Killi. Han vil ha tilbake ett jernbaneverk som de ansatte føler et sterkt eierskap til, og der. Kvalitet og orden langs jernbanen er første bud.

SVEIN ERIK BAKKEN

Jernbanedirektøren opplyser videre at både utredninger og endrede forutsetninger gjør at verken BaneEnergi, BanePartner eller BaneProduksjon vil bli omgjort til aksjeselskaper som tidligere forutsatt - så lenge Jernbaneverket er en forvaltningsorgan. Her forklarer han i et bredt intervju med Kjøreveien hvorfor.

«Grunnlaget for å gjøre forretnings-enhetene om til aksjeselskaper er totalt endret»

Ny situasjon

- Forutsetningen for arbeidet med å effektivisere og modernisere Jernbaneverket var at det ikke skulle omfatte forretningsenhetene. Disse vurderte vi å gjøre om til aksjeselskaper eiet av Jernbaneverket.

- Vi er nå kommet i en ny situasjon. Erfaringene fra BaneTele har klarlagt at Jernbaneverket som forvaltningsorgan ikke lenger vil kunne være eier (generalforsamling) i selskapene, ei heller ha våre egne folk i styrene. Eierskapet vil enten gå til Samferdselsdepartementet eller til Næringsdepartementet som eierskapet i BaneTele as gjorde.

Totalt endret

- Grunnlaget vi bygget på da vi vurderte å gjøre forretningsenhetene om til aksjeselskaper, er totalt endret. I tillegg viser utredningene som BanePartner og BaneEnergi selv har gjort, at det vil være klare svakheter ved selskapsformen, noe Jernbaneverkets ledelse la til grunn da utredningene ble behandlet der.

- Det er derfor flere grunner til at det nå ikke lenger er aktuelt å foreslå å gjøre om BanePartner, BaneEnergi og BaneProduksjon til aksjeselskaper.

- Er det så aktuelt å omdanne Jernbaneverket til et statlig foretak?

- Det spørsmålet har vi bedt departementet vurdere, men før det blir avklart, må vi ut fra dagens situasjon organisere de samlede ressursene i Jernbaneverket på en best mulig måte.

Baneservice til aksjeselskap

- Når det gjelder vårt entreprenørselskap, Baneservice, er vår klare målsetting at det bør bli et aksjeselskap, hvor eierskapet naturlig kan tillegges Samferdselsdepartementet slik det ble gjort for vegproduksjon. At vi på denne måten kan bidra til å skape et eksternt og konkurransedyktig marked for våre tjenester, er et viktig utgangspunkt for arbeidet med å se på de øvrige enhetene og hvordan vi skal organisere de samlede ressursene.

- Men de nye erfaringer med BaneTele gjør at vi også for Baneservice må vurdere på nytt på hva vi «selger» ut. Det betyr i praksis at vi må ta stilling til hvilke maskiner vi må holde tilbake av beredskapsmessig grunner.

- Vil også folk og kompetanse i Baneservice bli vurdert flyttet ut?

- Nei, det går ikke på antall personer, men på maskinparken. En arbeidsgruppe ser nå på hvilke maskiner vi trenger å beholde.

Gjenerobre sporet

- Hva med opplysningene om at BaneProduksjon har behov for å redusere bemanningen med rundt 250 ansatte?

- BaneProduksjon ser selv på sin egen situasjon. Vi skal nå gå gjennom bemanningsbehovet i hele vårt drifts- og produksjonsapparat. En sentral målsetting i «Et mer effektivt og moderne jernbaneverk» er at vi skal etablere en mer desentralisert virksomhet og det jeg kaller gjenerobring av sporet ved å få folk ut der de trengs til å løse de mange oppgavene vi står overfor.

- I denne sammenheng er det viktig for meg å understreke at å effektivisere ikke er det samme som å gjøre kostnadene i Jernbaneverket minst mulig. Vi er ikke effektive om vi har lave kostnader, hvis vi ikke gjør jobben slik våre kunder forventer.

«Vi må erkjenne at jernbane-Norge er, om ikke i en krise, så i en svært vanskelig situasjon»

Basisdriften tilbake

- Som et ledd i dette vil vi se på hvor mye av vårt drifts- og produksjonsapparat som bør føres tilbake til forvaltningen. Et alternativ som mer og mer peker seg ut, er å føre hele basisdriften tilbake til forvaltningen, dvs alle oppgaver knyttet til visitasjon, beredskap og feilretting som det er vanskelig å forhåndsavtale i kontrakter.

- Kan det bli aktuelt å slå sammen Baneservice og deler av BaneProduksjon?

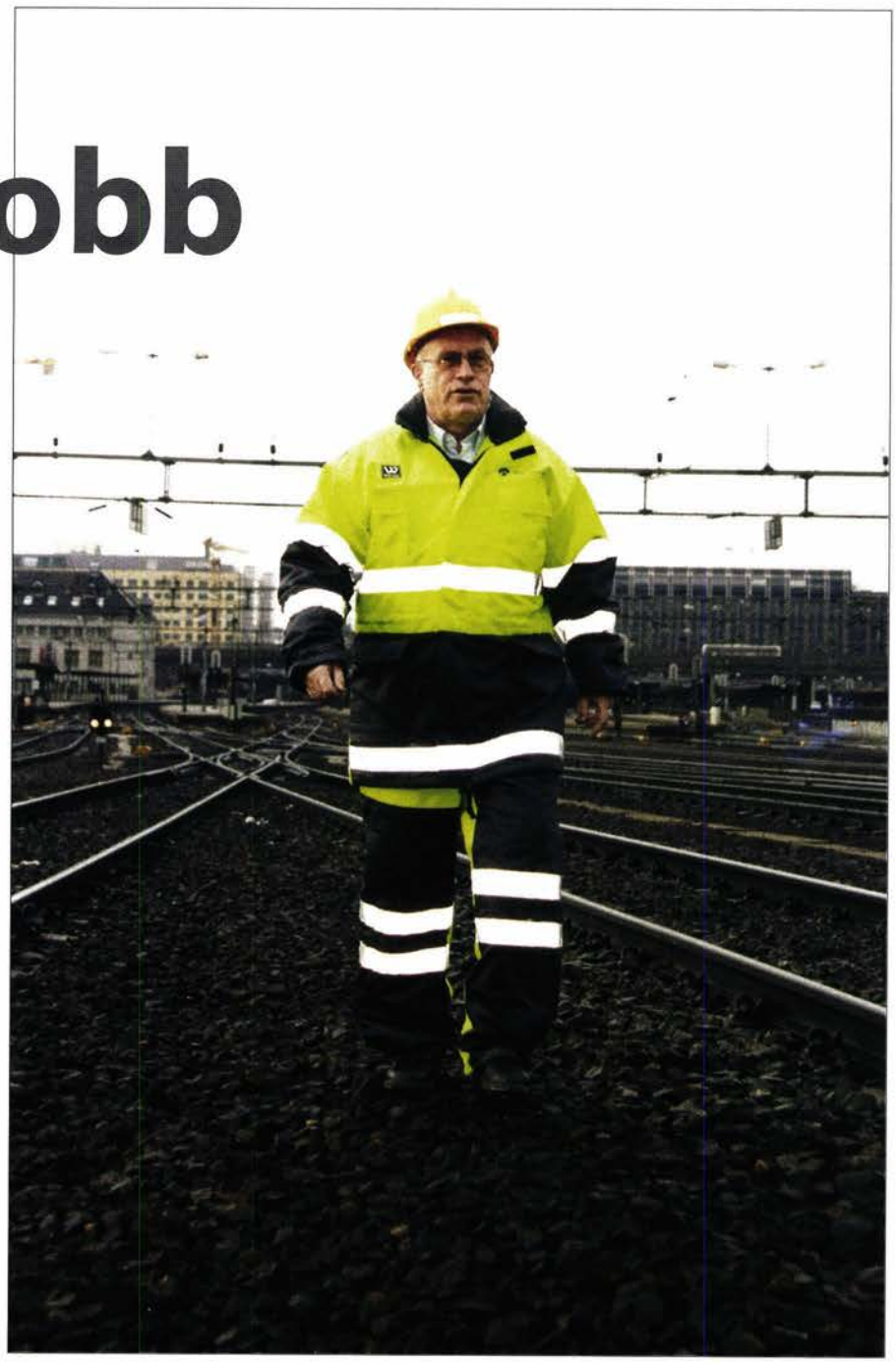
- Nei, det er ikke aktuelt. Hvor mye av nåværende BaneProduksjon som eventuelt vil bli ført tilbake til forvaltningen, og hvordan eventuelle gjenværende funksjoner skal organiseres, skal drøftes videre nå. For prosjektrettete oppgaver vil en organisering i en egen intern forretningsenhet fortsatt være aktuelt.

Nødt til å gjøre noe

- Har det å skille ut driftsapparatet (BaneProduksjon) fra forvaltningen vært mislykket?

- Det som nå opptar meg med BaneProduksjon, er forholdet mellom denne enheten og forvaltningen. Jeg klarer ikke å forklare situasjoner som jeg sta-

jobb



Naturlig: *- Det må igjen bli naturlig å rette en mangel når en ser den, og ikke vente på en bestilling, sier jernbanedirektør Steinar Killi. (Foto: Svein Erik Bakken)*

dig får brev og telefoner om, og som på en måte har toppet seg i vinter. Våre lønnede folk forteller at de sitter og sparker i veggen eller vasker biler i stedet for å brøyte snø og være ute på jernbanelinja og jobbe.

- Årsaken er ikke at våre folk er late eller uengasjerte, men at kontraktene mellom forvaltning og BaneProduksjon ikke er gode nok til at vi kan benytte oss av såkalt «normal» overtallighet i ekstraordinære situasjoner. Dette er folk Jernbaneverket uansett betaler lønna til. Det er en situasjon som vi er nødt til å gjøre noe med, for det er masse oppgaver å løse langs jernbanelinjen.

- Så økt aktivitet om vinteren er viktig for å ordne opp i dette her?

- Ja, og før jeg vil mene noe sikkert om bemanningssituasjonen i BaneProduksjon, så vil jeg ha vurdert hva vi trenger for å ha en god basisdrift. Videre vil jeg vite hvor mye vi trenger av folk for å rydde opp langs jernbanelinja både når det gjelder vegetasjon og andre ting.

Kraftig sjølkritikk

- Vi må erkjenne at jernbane-Norge er - om ikke i en krise - så i en svært vanskelig situasjon. Dette er det veldig viktig for meg å få sagt. NSB får sterk kritikk. Vi gjør etter min mening heller ikke en god nok jobb.

- Vi må få tilbake eierskapsfølelsen. Det må igjen bli naturlig å rette en mangel når en ser den, og ikke vente på en bestilling. Det være seg om det er en feil i sporet eller å holde orden langs linjen.

- Er ikke dette kraftig sjølkritikk av Jernbaneverket?

- Jo, men vi må alltid være åpne for å vurdere ting på nytt når forutsetninger endres og vi kan konstatere at ting ikke fungerer. Hvis Jernbaneverket skal bli enda bedre, er det viktig at en er åpen og ikke binder seg fast i tidligere beslutninger.

«Et alternativ som peker seg ut, er å føre hele basisdriften tilbake til forvaltningen»

Forstår

- Forstår du at mange i en tid med store omveltninger i hele Jernbaneverket blir forvirret og urolige etter det som fortoner seg som att og fram-vedtak?

- Ja, men når det kommer nye forutsetninger og erfaringer inn i bildet, må vi selvfølgelig ta hensyn til det. Ting endrer seg rundt oss. Jernbaneverket har en nokså komplisert produksjon. Alle som jobber i en slik bedrift, må leve med endringer i måten å organisere arbeidet på. Noe annet er utenkelig i et moderne samfunn.

Blanke ark

- Hva ville du gjort annerledes om du kunne starte omorganiseringen av hele Jernbaneverket på nytt med blanke ark og fargestifter til, for å spørre med Alf Prøysen?

- Jeg håper at den prosessen som vi skal lande i løpet av våren, blir den som jeg kunne tenke meg om jeg hadde blanke ark og fargestifter, avslutter Steinar Killi.

svein.erik.bakken@jbv.no

Uklart: *Signalmontører etterlyser klarere signaler fra ledelsen.* *(Foto: Rune Fossum).*

Etterlyser klare begrunnelser

Etter å ha lest siste utgave av Kjøreveien, ser jeg at ledelsens beslutning om å utsette tilbakeføring av signalmontører fra Produksjon til Forvaltning ikke er nevnt med ett eneste ord.

Da det ellers i dette nummeret er viet ganske stor plass til prosjektet «Et mer effektivt og moderne jernbaneverk», mener jeg at dette viser en likegyldig holding til denne saken. Selv om redaksjonen ble avsluttet 19. desember i fjor, burde det vært gitt en grundig begrunnelse for denne overraskende beslutningen.

Det er nesten 200 mennesker i Bane Produksjon signal, samt mange i forvaltningen, som trodde at når man har arbeidet med en sak fra år 2001, burde det vært mulig å få til løsning fra 01.01.03. Særlig tatt i betraktning av at høringsfristen gikk ut 15.05.02.

Resultatet av denne meget lange prosessen, ble en beslutning som ble fakset ut den 15.10.02. Denne faksen gjorde at det ble stilt flere spørsmål enn det ble gitt svar, særlig da det omtrent samtidig dukket opp et skriv som beskrev noe som ble kalt «Forslag 1» og «Forslag 2».

Det var mange som ikke forsto dette, da det i den opprinnelige faksen sto følgende: *«Alle ansatte innen tjenestegruppe 42 (signal) overføres fra Bane Produksjon til Forvaltning per 01.01.03. Innenfor denne gruppen gis Bane Produksjon anledning til å tilsette ved utlysning i størrelsesorden 65 stillinger som skal inngå i denne enhetens nye bemanning per 01.01.03.»*

Ut fra dette var det noen av oss som var så troskyldige at vi tenkte slik: Hvis ingen søkte seg tilbake, ville samtlige signalmontører bli i Forvaltningen. Dette ville jo vært i samsvar med ønsket fra alle i miljøet om at denne gruppen ikke måtte splittes.

Det må også nevnes at den 10.12.02 - sju måneder etter at høringsfristen gikk ut og tre uker før iverksettelsen - ble det foretatt en endringsanalyse. Denne analysen hadde en konklusjon som to av deltagerne ikke kunne stille seg bak. Det var faglig leder signal, samt sakkyndig leder signal.

Dette gjør at en raskt kan tenke seg at resultatet var bestemt på forhånd. Det forundrer meg derfor at noen hevder at denne analysen var grunn til utsettelsen. Analysen inneholder heller ikke noe høyere, uendret eller lavere (HUL) begrunnelse.

Vi er mange som venter på en begrunnelse for «snuoperasjonen». Det er også en del av oss som trodde at «Mer bane for pengene» forsatt var en målsetting. På denne bakgrunn håper jeg at mitt, og mange andres, ønske om en klar begrunnelse blir tatt alvorlig.

Det må avklares snarest om det er snakk om en utsettelse, eller at samtlige skal forbli i Bane Produksjon, Denne gangen må det komme klare overordnede føringer på hva som skal skje, og hvordan det skal gjennomføres.

Per Skjelbred
Faglig leder signal/tele
Bane nedre Buskerud

Frustrasjon i sør

min mening

Det siste året har vært en påkjenning for oss alle med innføring av nye prosedyrer og omorganisering.

Vi på Signalavdelingen i sør er positive til prosedyrer - ikke misforstå oss - men vi er ikke like positive til hvordan dette er blitt gjort, og hvordan vi skal bli godkjente som sikkerhetskontrollør signal.

Den 1. juli 2002 ble regelverket om sikkerhetskontrollør innført. På dette tidspunktet hadde ingen fått kurs eller noen form for opplæring. Dokumentasjonen for de nye prosedyrene var det heller ingen som hadde sett.

Til tross for dette blir det gitt dispensasjon for å godkjenne sikkerhetskontrollør Signal for de med seks år gammelt fagbrev (ut året). Først etter et halvt år ble det avholdt kurs i de nye prosedyrene.

Vi på Signal synes dette virker lite seriøst/gjennomtenkt. Spør du oss, så mener vi at dette er å gjøre ting i feil rekkefølge. Det er akkurat det samme som å si til en 18 åring: *«Her har du sertifikatet og bilnøklene, du får opplæring om et halvt år»*.

Det viser seg imidlertid at det er en del som av forskjellige grunner ikke ønsker å ta på seg funksjonen som sikkerhetskontrollør. De søkte derfor ikke den «frivillige» godkjenningen. Som en reaksjon på dette blir dispensasjonen for sikkerhetskontrollør forlenget med ytterligere tre måneder.

Som om ikke dette er nok, har hovedkontoret planer om å «forenkle» godkjenningsprosessen slik at det blir lederens plikt å søke om godkjenning på vegne av den enkelte montør. Dette ifølge brev fra hovedkontoret.

Vi på Signal synes det svært uheldig med tanke på sikkerheten. Dette blir å presse folk til å gjøre ting de ikke ønsker/behersker. For å sikre at vi får «rett mann til rett jobb» mener vi at vi må beholde den opprinnelige ordningen der den enkelte frivillig søker godkjenning på de anleggstyper det er gitt tilstrekkelig opplæring i, og som vedkommende behersker.

Vi snakker her om sikkerhet for flere hundre mennesker, og vi bør da være best mulig på det vi skal kunne.

De ansatte har alltid stått på for jernbanen, for toget skal frem uansett, men sikkerheten kommer vel først?

En liten ting: Toglederne har ikke fått informasjon om det nye sikkerhetsreglementet.

Dette ble innført 01.07.2002!!!

Omomomomorganisering!

BaneProduksjon-Forvaltning skulle deles fra 1.1.2003 Ifølge vedtaket som Jernbaneverket fremla, skulle alle på Signal flyttes over til Forvaltning. De som ønsket det, kunne søke seg over til Produksjon igjen.

Det ble bli lyst ut 65 stillinger i Bane Produksjon som det var frivillig å søke på. Dette kom ganske brått på, og vi måtte ta stilling til den «nye» situasjonen. Noen valgte å søke seg tilbake til Bane Produksjon, men de fleste valgte å følge med over til Jernbaneverket (forvaltningen).

Som et lyn fra klar himmel kom kontrameldingen: Hele flyttingen var med et pennestrøk avlyst.

BaneProduksjon drev med iherdig annonsering for å få oss i Signal inn på Tele/El.Inst. Etter at dette ble avlyst, har vi ikke hørt noen ting.

Vi syns at det er nå BP må gjøre det de kan for å opprettholde et signalmiljø hos seg. Da er det kanskje flere av oss som søker neste gang. For oss på Signalavd. virker det ikke som noe av dette var gjennomtenkt.

Mange begynner å miste tilliten til ledelsen, og vi føler oss som spillebrikker som blir flyttet tilfeldig rundt uten at vi forstår meningen. Husk at vi er av kjøtt og blod!

Heldigvis har alle oss på Signal fått jernbanesikkerhet inn med «morsmelken», men det er slitsomt å være 100 prosent motivert når en blir behandlet på denne måten.

Om Killi eller andre med makt og innflytelse leser dette, ber vi om at noen tar tak i ovennevnte forhold og ordner opp. Send oss gjerne en mail eller brev til svar.

Signalavd.
Kristiansand/Stavanger/Egersund

min mening

Bill.mrk.:

Noen som passer for oss?

Ansvarlighet?

1: Hvem: Jernbaneverkets øverste ledelse.
2: For hvem: Tjenestegruppe 42, signal.
3: For hva: Overføring til forvaltning - 65 frivillige til BaneProduksjon.

Resultat:
Ledelsen bruker styringsretten - status quo

1: Ledelsen fatter et vedtak. Basta!
2: Signalgruppen får gjennomslag for sine synspunkter.
3: Vedtaket er gjort; overføring!
4: Nytt vedtak: Ingen overføring!
5: Dette kaller vi mobbing av arbeidstakere!

Konsekvens:

Svekket tillit til ledergruppens vurderingsevne!
Mangel på konsekvensanalyse.
Kvalitetssikring, gjelder det kun for «fotfolket»?

Ønsker:

Begrunnelse fra ledelsen angående helomvendingen.
Betraktninger og friske, saklige meningsytringer fra tjenestegruppe 42.
Noen har blåst for avspark, stå på!

Med sportslig hilsen
Signalavdelingen i Region Nord,
Ofotbanen, Narvik.

Derfor ble overføring av signalfolk utsatt

Hensikten med overføring av signalmontører fra Produksjon til Forvaltning var at både banesjefene og BaneProduksjon skulle ha tilstrekkelig signalkompetanse i sine fremtidige organisasjoner.

For å få til en god prosess rundt delingen, ønsket vi å legge til rette for en stor grad av frivillighet rundt delingen av kompetansen innen siganalfaget. Dette fremgår av vedtaket 15.10.02, der det blant annet heter:

«Jernbanedirektøren vedtar å styrke bemanningen i Forvaltning i størrelsesorden 200 personer/årsverk.

Dette søkes gjennomført således: Alle ansatte innen tjenestegruppe 42 (signal) overføres fra BaneProduksjon til Forvaltning per 01.01.03. Innenfor denne gruppen gis BaneProduksjon anledning til å tilsette ved utlysing i størrelsesorden 65 stillinger som skal inngå i denne enhetens nye bemanning pr 01.01.03. Forvaltning gis anledning til å tilsette ved utlysing i størrelsesorden 90 stillinger innenfor tjenestegruppe 41 (linjen) som skal inngå i denne enhetens bemanning pr 01.01.03.

Ønsket var altså å få til en frivillig prosess hvor resultatet skulle ende opp med at om lag 65 fra signal fortsatt ble i BaneProduksjon og resten skulle bli overført til forvaltningen.

Denne frivillige delingen av signalressursene fungerte dessverre ikke i praksis. Dermed sto vi igjen med tre valgmuligheter:

***Redegjør:** På bakgrunn av mange spørsmål rundt hvorfor overføring av signalressurser ble utsatt, har vi bedt Jernbaneverkets etatsdirektør Infrastrukturforvaltning, Jon Frøisland, gi en kort redegjørelse.*

- etablere en ny prosess for hvordan deling av signalressursene kunne skje,
- flytte alle til Jernbaneverket Forvaltning eller
- la situasjonen forbli uendret.

En egen sikkerhets- og risikoanalyse anbefalte klart det siste, slik situasjonen var blitt.

All aktivitet rundt prosjektet «Et effektivt og moderne Jernbaneverk» gjør det svært vanskelig å få til en rask omorganiseringsprosess nå, og med den beste del av arbeidssesongen nært forestående ble det derfor riktig å legge saken på is - slik at vi får konsentrere oss om faglige oppgaver i tiden fremover.

Et neste naturlig tidspunkt for en endring vil da bli fra 1. januar 2004. Erfaringene tilsier at vi ved neste korsvei også må legge større vekt på god og fyldig informasjon – her har vi tydeligvis et forbedringspotensial.

Jon Frøisland
Etatsdirektør Infrastrukturforvaltning

Luene Killi, luene...

min mening

Nå er det slik at representanter for den gemene hop ikke skal henvende seg til patrisierne i Hovedkontoret, men siden det er trykke- og talefrihet, tillater jeg meg å sende noen betraktninger hva uniformsspørsmålet angår.

Som du kanskje vet, hører en del av trafikkstyrerne hjemme i BaneProduksjon og blir leid ut til Trafikkavdelingen. Jeg ble først ble kjent med skifte av uniformer via en artikkel i Kjøreveien nr 7. - 2002.

Siden mine overordnede i BaneProduksjonSør heller ikke kjente til saken, ble vi enige om at jeg skulle prøve å undersøke. De fant vel dette fornuftig siden jeg også er formann i Banepersonalets Forening Sør.

Da jeg var kommet i skade for å lese Offentlighetslovens § 2 hvor det som bekjent står at alle offentlige dokumenter er tilgjengelige for alle, henvendte jeg meg til design i Hovedkontoret. Etter å ha blitt nektet å se uniformsreglementet, lyktes det meg å få dette ved å spørre om en foretrakk henvendelse fra journalist eller advokat. Jeg fikk etter hvert en klar forståelse av at alminnelige, dødelige ikke henvender seg til ansatte i Hovedkontoret.

Vanlige borgere kan plage en stakkar med Forvaltningslov og Offentlighetslov, men heldigvis har en Hovedavtalen til vern mot nyfikne tillitsmenn. Til min unnskyldning må det anføres at jeg led av den vrangforestilling at det var i Jernbaneverkets interesse at denne saken ble ordnet raskt. Jeg hadde nemlig fått den tvangstanke at det var mangel på trafikkstyrere, og at disse burde være korrekt uniformert. Heldigvis klarte man å kurere meg for dette, og jeg bekymrer meg ikke lenger på bedriftens vegne. Det skulle da også bare mangle at en representant for «TXP - LIGHT» finner på slikt. Den beste måten å sette slike kanaljer på plass på er å sørge for at de ikke får informasjon, kort sagt overse dem!

Da jeg var så sinnssvak å stille spørsmål om stoffet i de nye uniformene var brannfarlig, etter at det hadde vært to branntilløp her på Bryne hvor jeg tjenestegjør nå, fikk jeg beskjed om å spørre NJF om dette. Ytterligere spørsmål vil ikke bli besvart med henvisning til Hovedavtalen.

Det er klart at man må vente med å gjøre noe til det er hendt et eller annet forferdelig, da yter man jo til gjengjeld en drabelig innsats for å finne syndebukker! Men i det i det minste har jeg nå forstått hva Hovedavtalen er til for.

Jeg ser av Banenettet at nye uniformer skal tas i bruk fra 1.februar av. Da tror jeg noen bør skynde seg. Først 10. januar fikk jeg måleskjema etter et møysommelig detektivarbeid fra min kollega Harald Salte. Det vil si, togdriftsleder Svein Norolf Bø gjorde en god innsats da han ble klar over situasjonen ved årsskiftet. Problemet var at det eneste måleskjemaet han klarte å skaffe, var en kopi som en kvinnelig kollega hadde tatt av sitt eget skjema.

Risikoen var altså absolutt til stede for at jeg med mine 195 og 135 kg kunne ende i skjørt. Men i disse likestillingstider kan en jo ikke godt nekte heller.....

Bruken av de nye uniformene ble utsatt på grunn av at luene ble forsinket. Det er altså viktigere enn å svare på om stoffet er brannfarlig. Det er sannelig bra at en vet hva en skal prioritere i Jernbaneverket. I «Kjøreveien» nr 7. - 2002 er det en artikkel om Jernbaneverket med overskriften «Mer nært, moderne og effektivt». Dessverre tror jeg en mer passende overskrift hadde vært: «Fjernt, autoritært og gammeldags – til tider arrogant».

Andreas Fasting Ribe
Formann Banepersonalets Forening Sør

Svensk storsatsing på baner mot Norge

I Banverkets «Framtidsplan 2004-2015» legges det opp til store satsinger på baner som har stor betydning for Norge. Til sammen vil det bli investert om lag 25,6 milliarder svenske kroner på denne delen av det svenske jernbanenettet.

SVEIN ERIK BAKKEN

Under Banverkets arbeid med planen kom det fram ønsker om investeringer på to og en halv ganger rammen på 101,5 milliarder svenske kroner, som regjeringen har satt. Banverket har derfor måttet gjøre knallharde prioriteringer i fordelingen av midlene på de ulike prosjektene.

Motiverende

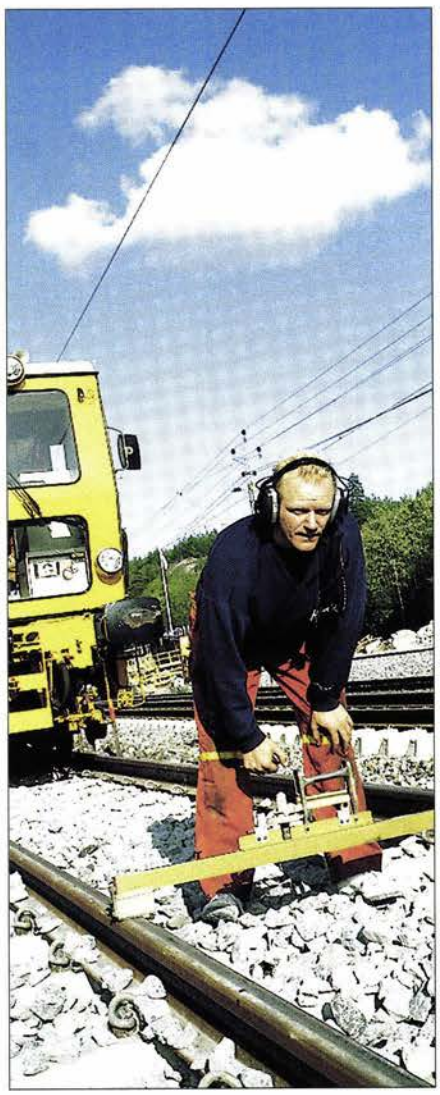
Én av fire kroner vil gå til de fire banestrekningene som binder Norge og Sverige sammen, nemlig strekningene Oslo - Stockholm, Oslo - Göteborg - Malmö, Sundsvall - Trondheim og strekningen fra finskegrensen til riksgrensen mot Norge.

- Det må være motiverende for dem som arbeider med jernbane og bærekraftig transportutvikling, å få en slik uttelling hos politiske myndigheter. Vi unner svenskene dette og håper at vi i Norge tar etter også på dette området, sier etatsdirektør Stein O. Nes i Jernbaneverket i en kommentar til Banverkets «Framtidsplan».

Like mye

Bare i Banverket region i nord skal det ifølge 12-årsplanen investeres rundt 20 milliarder svenske kroner inklusive Botniabanan, som er under bygging. Det er litt mer enn Nasjonal transportplan la opp til av investeringer på hele jernbanenettet i Norge for perioden 2002-2011.

Dette skjer i et meget tynt befolket område med til sammen rundt tre kvart million innbyggere fordelt på tre len. Til sammenligning vil en moderne sørvestbane hos oss binde sammen sju fylker med til sammen 40 prosent av Norges befolkning og koste vel halvparten av hva svenskene legger opp til i investeringer i sin nordre landsdel.



Mye nye spor: Hele 25,6 milliarder svenske kroner skal investeres på de fire banestrekningene som binder Norge og Sverige sammen. (Foto: Banverket)

Stor del av potten

Botniabanan stikker av med store deler av potten. Det andre store prosjektet er en del av banesystemet som binder Narvik sammen med Nord-Sverige og Finland, og som åpner for det store russiske riket og deler av Det fjerne østen.

Da snakker vi om ny bane mellom Haparanda og Kalix og elektrifisering av strekningen Kalix og Boden på Malmbanan for til sammen 2,2 milliarder svenske kroner. Nye skinner på Malmbanan mellom Kiruna og Riksgränsen er et annet stort prosjekt til mellom 500 og 600 millioner kroner.

Dobbeltspor

I prinsippet vil hele vestkystbanen mellom Malmö og Göteborg bli dobbeltsporet i løpet av 12 års-perioden. Kun et lite stykke nord for Hälsingborg vil gjenstå. Hele 14,7 milliarder svenske kroner skal investeres mellom Lund og Öxnered syd for Trollhättan.

Forutsetningene for mye raskere togreiser og mer gods på sporet mellom Oslo, Göteborg, Malmö og København er dermed lagt på plass.

Den største delen av pengene vil gå med til nye dobbeltspor mellom Lund og Göteborg, nærmere bestemt 8,1 milliarder svenske kroner. Deretter følger dobbeltspor Göteborg - Öxnered med 4,5 milliarder svenske kroner og ombygging av stasjonen i Göteborg med rundt 1,7 milliarder svenske kroner.

Citybane og Årsta

Citybanan og fire spor fra Stockholm sentralstasjon til Årsta stikker av med brorparten av potten på til sammen 6,3 milliarder svenske kroner som skal investeres på strekningen Stockholm - Oslo, nærmere bestemt 5, 7 milliarder svenske kroner.

I tillegg kommer 300 millioner svenske kroner til tiltak for å øke kapasiteten på Västra stambanan mellom Järna og Hallsberg og samme beløp til ombygging av stasjonen i Karlstad.

På strekningen Sundsvall - Ånge og Bräcke - Storlien skal det investeres 200 millioner svenske kroner i mindre tiltak som tjener godstrafikken.

svein.erik.bakken@jbv.no

Bildet «Dampen på vei opp Maridalen» er - som det går frem av navnet - tatt i Maridalen. Selv om det ikke finnes jernbane her så er bakgrunnen fin… Bildet er tatt med Pentax og 28-80 mm zoom 135 diasfilm. Blender 14. Motivet er en såkalt Fremo modul, som det er bygget landskap og skinnegang på. Skalaen er 1:87/H0. Lokomotivet er type 12 og vognene er T 3 håndbygget i messing. Denne modulen ble plassert oppe på et biltak slik at landskapet ved siden av veien dannet en fin bakgrunnskulisse. Foto: Tor Øivind Kirkeby.

Alle som vil, kan sende inn sitt forslag til «Mitt jernbanebilde». Bildet sendes til Jernbanens fotklubb Øst v/Øyvind Bardalen, Amtmanns Bredes gate 14, 3045 Drammen eller på epost: oyvind.bardalen@nsb.no

«Reiser litt» hver dag

Enten det gjelder et hytteopphold på Dovre for 300 kroner eller en tur til Kina for snaue 10.000 kroner: De fire pensjonistene i Jernbanepersonalets Turistorganisasjon (NJT) gir deg nyttige vink og råd på reisen.

TORE HOLTET

Når vi slår på tråden for å høre om noen er til stede i Turistorganisasjonens reisesekretariat på Tomtekaia ved Oslo S, så er det full aktivitet. Årets program skal så fort som mulig ut til organisasjonens 3200 medlemmer. Og tro ikke at adresseringen og tilhørende arbeid med utsendelsen foregår i ferietempo der i gården. De trofaste jernbanekara er i hele sitt virke opptatt av å oppfylle formålsparagrafen: å skaffe nåværende og pensjonerte jernbaneansatte best mulig ferier til en billigst mulig penge.

«De som reiser mye, kan årlig spare flere tusenlapper»

Tur til Holmenkollen

Det er i år 50 år siden «Norske Jernbanemenns Turistorganisasjon» ble stiftet. Den aller første utflukten ble arrangert for 10 deltakere fra hvert av de nordiske landene. Turen kostet 140 kroner og gikk til Nordmarka og Holmenkollrennene i mars 1954.
I programmet ble det understreket at opplegget «passer best for sportsfolk». For under den fem dager lange turen, som innbefattet overnatting med full pensjon på ei hytte i Nordmarka, ble det arrangert skiturer, trening i hopp, slalåm og langrenn. I tillegg til at deltakerne fikk oppleve den spesielle stemningen under folkefesten i «Kollen» ble turen avsluttet med en egen skikonkurranse for deltakerne.

Den franske riviera

Det er et stort sprang fra den første turen i stolt norsk vinterlandskap til en av NJTs bestselgere i 2003; et solfylt drømmeopphold i to roms leilighet på Den franske riviera, mellom Nice og Cannes.

Og pris? Fra 1350 kroner og oppover for ei uke.

- Dette tilbudet er det ingen andre som kan måle seg med, forsikrer Otto Lund, som har hatt reiseliv som jobb i godt over 30 år.

- De som reiser mye, kan årlig spare flere tusenlapper på sitt medlemskap i NJT, sier sekretariatets leder Arne Rustad.

Fire telegrafister

De fire i «jernbaneturismens sekretariat» er alle som én utdannet telegrafister. Men de gikk inn i et yrke som var på vei ut, og det er erfaring fra billettsalg og kundehåndtering som gjorde at de i lengre eller kortere perioder ble overført til det som en gang het NSB Reisebyrå. Nå kan reiseinteresserte jernbanefolk høste av deres mangeårige kompetanse derfra.

I mange år var det også nære bånd mellom reisebyrået og Turistorganisasjonen ved at en av byråets ansatte ble leid inn som leder av sekretariatet.

- Etter hvert fant de vel ut at det var rimeligere å engasjere pensjonister, ler de fire i kor. Og de er tydelig fornøyde med å jobbe for en drøy hundrelapp i timen. I gjennomsnitt arbeider de minimum seks dager i måneden. Dermed er det ingen fare for at jobben går ut over deres kjære hobby - å reise.

- Fenomenalt artig, dette her. Jeg føler at jeg reiser hver gang jeg snakker med folk om reisemål jeg selv har opplevd, innskyter Otto Lund og møter anerkjennende nikk og blikk fra sine kolleger.

Fra tog til fly og buss

Ideen med opprette en internasjonal turistorganisasjon for jernbaneansatte ble lansert i Frankrike og Tyskland i 1952, og den ble raskt godt mottatt i andre europeiske land. Fribilletten ga en åpning til ekstra rimelige ferieturer, og helt fram til 1999 ble det hvert år arrangert internasjonale kongresser der landene markedsførte hverandre.

- Italia ble raskt et populært reisemål, og vi tok hvert år imot mange utlendinger som ønsket å tilbringe sin ferie her i Norge. En av våre klassikere var togreise til Praha med en fantastisk god reiseleder. Men flere opplevde de lange togreisene som slitsomme, og et økende antall mennesker begynte å reise med fly og/eller turistbuss. Fremdeles med fem prosent rabatt i forhold til andre reisende, forteller Rustad.

«Jeg føler at jeg reiser hver gang jeg snakker med folk...»

I dag selger Jernbanepersonalets Turistorganisasjon et stort antall buss- og flyturer nedover Europa.

- Kunne du tenke deg en tur til Kina, kan vi ordne det også. Allerede 17. februar reiser en gruppe dit, reklamerer de vante turselgerne.

25 hus og hytter

Men også for de som har mindre ambisiøse ferieplaner enn Kina og Europa, kan det by det seg en mulighet – nærmest uansett hvordan det står til nede i lommeboka. NSB har for tiden 21 nedlagte stasjonsbygninger, banevokterboliger eller andre hytter som leies ut av Turistorganisasjonen, som på sin side har seks hytter på Ustaoset i sin portefølje. To av hyttene er for tiden under oppussing, men ikke mindre enn 25 hus og hytter leies ut til jernbaneansatte hvert eneste år.

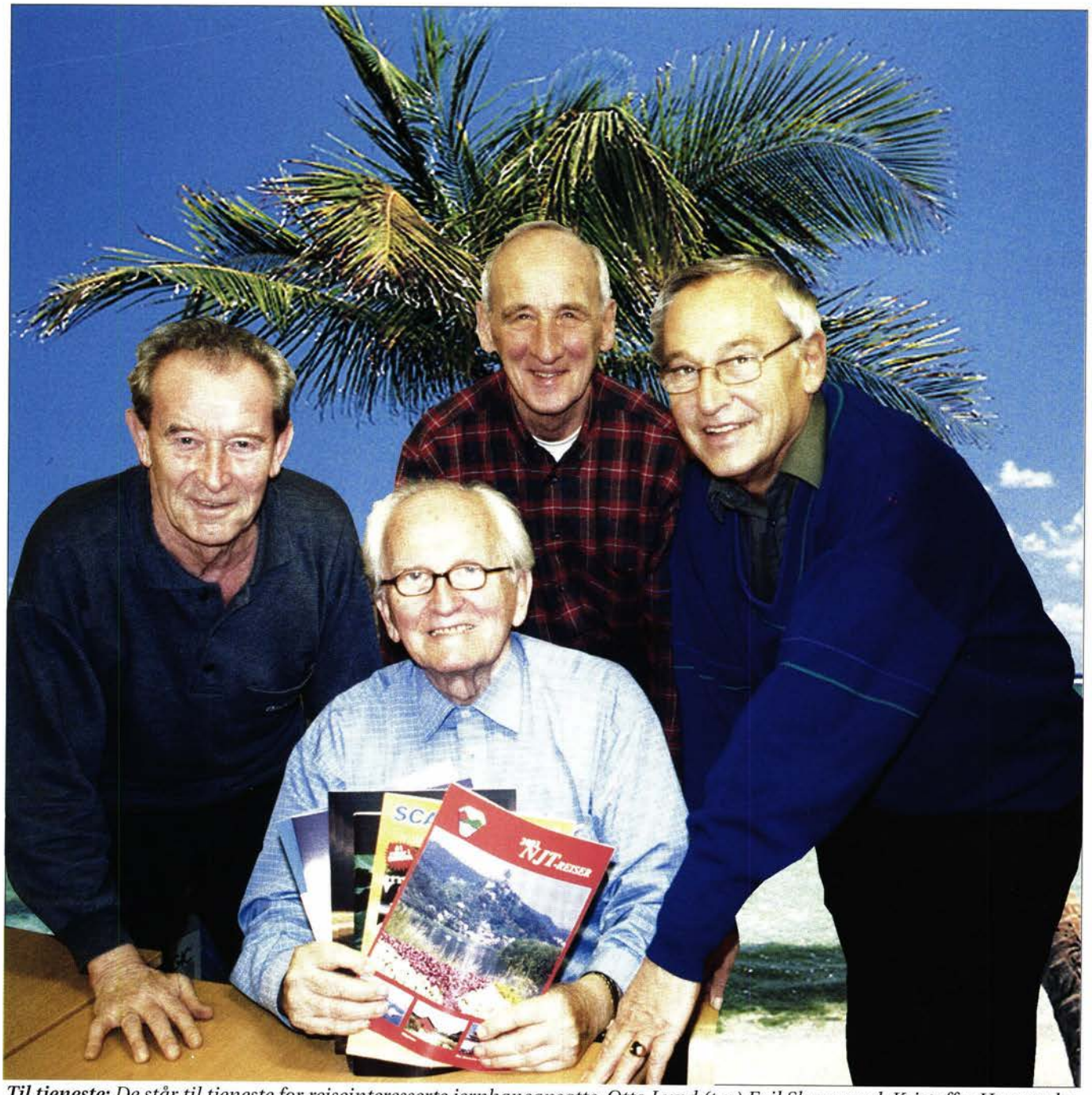
100 kroner natta og minimum 300 kroner for et opphold med hele familien er en pris ingen protesterer på, og i fjor ble det registrert 2147 overnattinger på disse stedene.

Millionomsetning

Turistorganisasjonen har årlig en samlet omsetning på rundt 1,3 million kroner. De erfarne ildsjelene i sekretariatet legger ikke skjul på at de er bekymret over all oppsplittingen som skjer innen jernbanen.

Men så langt har ikke denne utviklingen rammet rekrutteringen.

Så lenge ansatte i jernbanens mange aksjeselskaper fremdeles har mulighet til å være medlem, er medlemskapet noen-



Til tjeneste: *De står til tjeneste for reiseinteresserte jernbaneansatte, Otto Lund (t.v.) Egil Skaugerud, Kristoffer Hage og lederen, Arne Rustad (foran). (Foto: Tore Holtet).*

lunde konstant. Det ser ut til at de fleste koster på seg en tikroning i medlemskap i måneden. For bare en tur med hurtigruta kan gi en besparelse på mellom 1500 og 2000 kroner for to mennesker.

Så selv om de lange togturene på tvers av landegrensene tilhører historien, er det fremdeles mange som velger å gå om Turistorganisasjonen når de skal feriere. Og for de fire på Tomtekaia betyr det at de kan «reise litt» hver gang de tar av telefonrøret. Mange av dem er lommekjent på et utall av steder mellom Dovre og Kina.

tore.holtet@c2i.net

Fakta

- Jernbanepersonalets Turistorganisasjon (NJT) har 3200 medlemmer.
- Organisasjonen leier ut 25 feriesteder i Norge.
- I tillegg står seks utenlandske reisemål på årets NJT-program, foruten «Verdens vakreste sjøreise» med Hurtigruten.
- Organisasjonen har også et omfattende samarbeid med et buss- og flyreiseselskap som muliggjør spesialpriser på en rekke reiser over hele Europa.
- Til sammen omsetter NJT for 1,3 million kroner i året, og driften finansieres gjennom medlemskap og noe støtte fra NSB og Jernbaneverket.

«TØI-slakt» av Haukelibanen

Haukelibanen får lågare trafikkinntekter og høgre byggekostnader enn det Norsk Bane as legg til grunn. Det er konklusjonen i ein rapport om planane som Transportøkonomisk institutt har laga.

Det er svært lite sannsynleg å oppnå bedriftsøkonomisk lønsemd for prosjektet Haukelibanen, det vil seie eit nytt jernbanetilbod Oslo – Haugesund – Bergen.

Tredoblet

Dei årlege trafikkinntektene for dette transporttilbodet blir av TØI no rekna til 1,3 – 2,1 milliardar kroner. Dette svarer høgst til om lag halvparten av dei årlege inntektene på om lag fire milliardar kroner som er lagde til grunn i tidlegare planar for banen.

Byggjekostnadene for prosjektet er no rekna til 45 – 90 milliardar kroner, medan det i tidlegare planar er rekna med at det vil koste 25 – 30 milliardar kroner å byggje Haukelibanen.

Dette er nokre av konklusjonane i ein rapport som Transportøkonomisk institutt, TØI, har utarbeidd på oppdrag frå Samferdselsdepartementet.

Ikkje lønsam

Norsk Bane AS har - ut frå sine utrekningar - konkludert med at prosjektet vil kunne vere bedriftsøkonomisk lønsamt. Det tyske konsulentfirmaet DE-Consult har så, i si vurdering av planane, gått god for at dei bedriftsøkonomiske utrekningane til Norsk Bane i hovudsak er truverdige.

I rapporten frå TØI blir det no altså vist til at Haukelibanen ikkje vil kunne vere bedriftsøkonomisk lønsam, med dei tala som TØI har kome fram til når det gjeld trafikkinntekter og byggjekostnader.

- Ei samla vurdering tilseier at vi finn det svært tvilsamt om dei samfunnsøkonomiske verknadene er så store at prosjektet kan oppnå samfunnsøkonomisk lønsemd, går det fram av rapporten frå TØI.

- Særs mangelfull

Daglig leiar Jørg Westermann i Norsk Bane AS skriv i ei pressemelding at TØI-rapporten er særs mangelfull og nærast tendensiøs.

- TØI har berre vurdert delar av inntektspotensialet. Haukelibanen vil til dømes gje reisetider Skien – Oslo på 1 time og Stavanger – Bergen på 2:15. Likevel har TØI ikkje rekna med trafikk til/frå Skien eller Stavanger i det heile. Av sju aktuelle flysamband fell fem utanfor TØI sin marknadsvurdering, står det i pressmeldinga.

Og vidare: - TØI hevder at flytrafikken i det aktuelle området vil minke med berre 6 % etter opninga av Haukelibanen, trass i reisetider på mellom 2 og 2,5 timar på dei viktigaste sambanda. Dette er stikk i strid med realitetane i utlandet, skriv Westermann.

Han meiner at TØI samanliknar kostnadskalkylen for Haukelibanen med kalkylar for baneprosjekt som er fullstendig irrelevante, og er kritisk til at kostnadsvurderinga ikkje er utført av TØI sjølv, men byggjer på eit notat frå Jernbaneverket.

- Rapporten reiser òg ein del prinsippielle spørsmål. Norsk Bane har tidlegare åtvara mot å gje den type oppdrag til firma som har mesteparten av inntektene sine frå Samferdsledepartementet. Når bukken skal passe havresekken, har nye tankar små sjansar, skriv Westermann, som er glad for at samferdselsminiseren har bede om et møte med TØI og Norsk Bane.

Kritisk: - Særs mangelfull og nærast tendensiøs TØI-rapport, meiner daglig leiar Jørg Westermann i Norsk Bane AS.

Godt år for sikkerheten

Små-nytt

Oversikten over driftsuhell og ulykker i 2002 viser at året var et godt år for sikkerheten på jernbanen. For første gang siden 1995 mistet ingen personer livet i ulykker på planoverganger.

NJÅL SVINGHEIM

Det er nedgang i alle de alvorligste ulykkeskategoriene for jernbanedriften.

Gledelig

Ulykker på planoverganger, som de siste årene har vært et stort problem, viste i fjor en gledelig nedgang. Det skjedde til sammen åtte ulykker på planoverganger, men for første gang siden 1995 unngikk man at liv gikk tapt i slike ulykker.

Jernbaneverket satte i fjor inn en rekke enkle tiltak for å forsøke å øke sikkerheten ved planovergangene, men det er for tidlig å si noe om hvilken effekt disse tiltakene har hatt. Tiltakene gikk blant annet ut på bedre skilting, siktrydding og informasjon knyttet til farene ved å bruke planovergangene.

I 2002 var det ingen sammenstøt mellom tog. Det skjedde to persontog- og to godstog-avsporinger av i løpet av året. Fem tog kjørte inn i ras.

De alvorligste hendelsene var da et lokaltog på vei fra Bodø til Rognan kjørte inn i et ras og havnet med frontpartiet i sjøen, og da en betongbil skled utfor veien og havnet i sporet for deretter å bli påkjørt av et lokaltog på Kongsvingerbanen.

Små marginer: *Selv om det ikke skjedde dødsulykker på planoverganger i 2002, kan marginene være små. Jernbaneverket vil fortsette arbeidet med å gjøre planovergangene tryggere også i 2003.* *(Foto: Njål Svingheim)*

Redd

- Etter at vi la bak oss et meget godt år for sikkerheten på jernbanen i 2002, er det ekstra viktig at vi fortsetter det gode arbeidet som er i gang, sier sikkerhetsdirektør Ove Skovdahl i Jernbaneverket.

Sikkerhetsdirektøren karakteriserer fjoråret som det beste for jernbanesikkerhet noen sinne. Likevel er han litt redd.

- Jeg er litt redd for at slike gode år fører til redusert oppmerksomhet. Derfor er det nå viktig å minne om at vi må tenke sikkerhet i alt vi gjør, sier Skovdahl.

njal.svingheim@jbv.no

Flytoget ut av NSB

Nettstedet X-Rail har fått med seg at Samferdselsdepartementet nå er den rette og direkte eier av Flytoget AS. Aksjene ble overført 1. januar, og verdien av selskapet er ifølge en uavhengig vurdering 670 millioner kroner. Advokat Endre Skjørestad er ny styreleder for Flytoget AS.

Arriva har «tatt» Jylland

Den 5. januar overtok Arriva Tog jyllandstrafikken fra DSB som har drevet den i mer enn 100 år. Adm direktør i Arriva Tog, Ernst Frendesen, sa for anledningen at Arriva legger vekt på *sikkerhet, samarbeid, forandring, forretning og nærhet.* Som kjent har Arriva vært noe bekymret for sitt omdømme i Danmark, og mer enn honnørord trenger selskapet suksess i driften for å oppfylle løftet til kundene om å gi dem gode erfaringer i de nærmeste åtte år som konsesjonen er gitt for.

Årsmøte

Det innkalles herved til Årsmøte i Norsk Jernbanepersonalets Turistorganisasjon den 25. mars 2003 kl. 16.00, NSB skolen, Tomtekaia, Oslo.

Dagsorden:

- Konstituering
- Beretning
- Regnskap
- Revisorenes, samt protokoll- og desisjonskomiteens beretning
- Kontingentspørsmål
- Forslag
- Vedtektsendringer
- Valg
- Avslutning

Alle medlemmer ønskes velkommen til årsmøtet. Vi tar sikte på å ha det litt sosialt etter møtet. *Styret.*

EU-parlamentet:

Omfattende frislepp fra 2006

Små-nytt

Konkurranse: De nasjonale jernbanelinjene åpnes for konkurranse fra 1. januar 2008.

Et stort flertall i EU-parlamentet går inn for en vidtrekkende liberalisering innen jernbanetransporten fra år 2006.

Med 405 stemmer *for*, 113 *imot*, og 9 *blanke* vedtok parlamentet en fullstendig liberalisering av det europeiske jernbanenettet – både for gods- og persontransport – fra 1. januar 2006.

Det ble også anbefalt at de nasjonale jernbanelinjene ble åpnet for konkurranse fra 1. januar 2008.

Felles EU-regler

EU-parlamentet behandlet den 14. januar en rekke teknisk-administrative forslag som skal gjøre liberaliseringen mulig. Det gjelder blant annet lokførerlisenser for grenseoverskridende trafikk. Parlamentet ber også Kommisjonen om å foreslå felles EU-regler for å harmonisere kjøre- og hviletidsbestemmelser for lokførere og å utarbeide felles regelverk for alt togpersonale med sentrale oppgaver om bord.

Felles språk

EU gikk også inn for et felles arbeidsspråk i togkommunikasjon i europeisk jernbaneindustri uten at dette nødvendigvis trenger være engelsk eller fransk.

Neste trinn i arbeidet fram mot åpningen av jernbanenettet ventes å foreligge for rådet av samferdselsministrer under gresk ledelse i mars i år.

Grønt lys for GSM-R -anbud

Samferdselsdepartementet har nå gitt klarsignal for å sende ut anbudspapirene for utbygging av det mobile togradiosystemet GSM-R. Det betyr at utbyggingen kan ta til i løpet av våren.

NJÅL SVINGHEIM

- Vi kommer til til å sende ut anbudspapirene med det aller første, sier etatsdirektør Banesystem, Jens Melsom. Tilbyderne har da 40 dager på seg til å regne på tilbudet sitt. De skal også samtidig komme med et forslag til finansiering av utbyggingen.

- Når disse tilbudene kommer inn, vil Jernbaneverket ha en totaloversikt over utbyggingskostnader og mulig framdrift. Dette skal så fremmes som en sak for Stortinget i løpet av våren, sier Melsom.

- Det er viktig for framdriften at vi kommer i gang med bygging i marken i vår. Det er strekningen Bodø - Rognan som kommer aller først. Der skal togradiosystemet GSM-R være operativt for samband mellom togleder og lokfører fra 1.januar 2004.

Planen er at utbyggingen skal starte opp i vår også på strekningene Trondheim - Steinkjer - Rognan, Rørosbanen og Raumabanen.

Hele GSM-R utbyggingen er kostnadsberegnet til om lag 1,4 milliarder kroner. Da er også utskifting av dagens togradiosystem (Scanet) tatt med.

Pris og stipend

Nå er det igjen mulighet for å få pris eller stipend for de som er interessert i og/eller jobber med norsk jernbanehistorie.

Jernbanemuseets Venner har opprettet en pris og stipendordning for å inspirere til arbeid som dreier seg om å ta vare på norsk jernbanehistorie.

Priset og stipendet er på 10.000 kroner hver og deles ut på Norsk Jernbanemuseums åpningsdag (i mai) hvert år.

Fristen for søknad eller folrslag til pris og stipend er 31. mars. Se fullstendig utlysning på BaneNettet 8. januar.

DSB-overskudd på en milliard

På sitt siste styremøte i fjor oppjusterte DSB-styret sitt anslag for årsresultat 2002 til et overskudd på 1.050 millioner kroner. Det er 150 millioner mer enn overslaget fra november. Styreformannen, Mogens Granborg, uttalte for anledningen at det var svært tilfredsstillende å oppleve at DSB er forretningsbasert selskap som viser seg med sterkere fokus på kundeservice, kvalitet og resultatskaping. Årsakene til oppjustering av overskuddsestimatet ligger både i effektivisering av driften og økte inntekter som følge av eiendomssalg.

Små-nytt

70 millioner til planoverganger

I 2003 skal Jernbaneverket bruke 70 millioner kroner til utbedringstiltak for å øke sikkerheten ved de private planovergangene.

NJÅL SVINGHEIM

Prioriterer: *Jernbaneverket prioriterer tiltak der risikoen er størst. (Foto: Njål Svingheim).*

En stor del av pengene gå til bygging av omkjøringsveger langs jernbanen fram til overgangsbruer eller underganger.

Videreføre

I 2002 ble det gjennomført en lang rekke mindre tiltak fordelt over hele landet for å gjøre det tryggere å krysse jernbanelinjen på planovergangene. Dette arbeidet skal videreføres i år med 70 millioner kroner. Dette er rundt 20 millioner kroner mindre enn i 2002.

I fjor ble arbeidet i hovedsak konsentrert om bedre skilting, siktrydding og informasjon, i tillegg til bygging av noen underganger og overgangsbruer. I år blir det satset videre med fokus på å bygge oppsamlingsveger langs jernbanen, slik at linjen krysses på sikre steder.

Kartlagt

Jernbaneverket har kartlagt forholdene ved planovergangene. Tiltak der risikoen er størst., vil bli prioritert.

I fjor ble det til sammen gjennomført tiltak for bedre sikkerhet ved omtrent 800 planoverganger fra Narvik i nord til Kristiansand i sør. 118 planoverganger ble stengt for godt.

Det er nå 4 563 private planoverganger og om lag10 prosent av dem er i daglig bruk.

Fleksibel: *Bil med jernbanehjul - rimelig ved visitasjon og enkle vedlikeholdsoppdrag. (Foto: Region Nord)*

Nykommer på sporet

Region Nord har på nyåret satt i drift en ny type kjøredoning på sporet.

Nykommeren er en kjent landveisdoning, Toyota HiLux. Bilen er utstyrt med jernbanehjul slik de kan kjøre på både veg og bane. Hjulene heves og senkes fra sporet ved hjelp av en elektromotor, de kan også sveives med håndsveiv.

Bilene blir benyttet til visitasjon og enklere vedlikeholdsoppdrag. Før doningen slippes ut på sporet, blir strekningen som kjøres med Toyotaen sperret for andre tog av togleder.

Både i drift og anskaffelse er dette et meget rimelig alternativ til for eksempel en Robeltraller. På- og avkjøring til spor/-veg kan enkelt gjøres på en planovergang.

Region Nord har gått til anskaffelse av to slike biler. En er stasjonert på Otta, den andre på Støren.

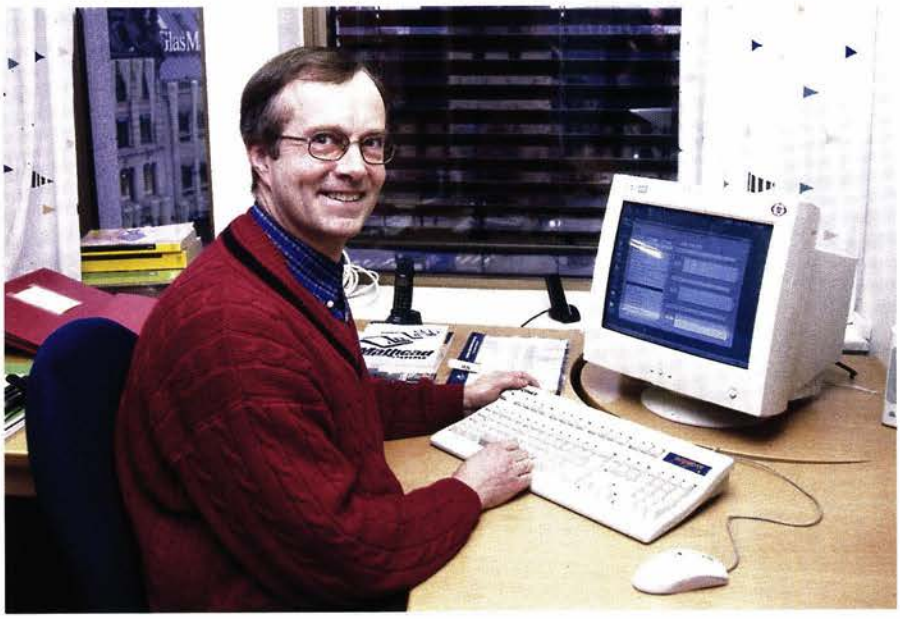
Tog-møøøte i Trångsviken

Ved middagstid den 20. januar kollideerte BK Tågs Nabopendel ved Trångsviken på sin ferd mellom Östersund og Trondheim. Ingen av de 25 passasjerene kom til skade, men den norske motorvognenheten på pendeltoget sporet av med en boggi, og trafikken kom ikke i gang igjen før seint på ettermiddagen. Og hvordan gikk det så med det møtende toget? Nei, det var ikke noe tog, men en flokk på 20 svenske kuer som var ute og ruslet på skinnegangen ved Trångsviken. Hva kuene hadde der å gjøre, vites ikke.

- Jag är inte sjuk, jag är bara svensk!

RailLexic på norsk

Informasjon om informasjon
Fra Biblioteket



Prosjektleder: *Harald Gammelsæter, Banesystem, Signal, har vært prosjektleder. Når basen er i drift, vil vedlikeholdet av den norske ordlisten bli ivaretatt av Biblioteket. (Foto: Svein Erik Bakken)*

Språkkyndige jernbanefolk har i over et år oversatt ord og uttrykk som for eksempel «Hochleistungsgleisumbauzug» og «Joggled rail» til forståelige og entydige norske ord.

Nå kan snart alle PC-brukere i Jernbaneverket finne den korrekte termen de trenger på 13 språk.

Faglige begreper – språklig nøtt

Jernbaneverket er en av verdens minste jernbaneforvaltninger og må samarbeide med de større forvaltningene i andre land.

Vi er i ferd med å fjerne oss fra norske spesialløsninger, og gå over til internasjonale normer.

Jernbaneverket må ut på det europeiske markedet for å kjøpe systemer og komponenter som vi trenger. Samtidig må all industri og leverandører som vil levere til jernbanen, ha samme marked for øye. I den forbindelse trenger vi UIC's ordbok for jernbaneterminologi.

Språket skal være et presisjonsverktøy, slik at vi klart og utvetydig kan kommunisere med kolleger fra andre land.

Fag og språk i skjønn forening

Oversetterne kommer fra forskjellige avdelinger ved hovedkontoret og har oversatt ord og uttrykk innen sine respektive fagområder. Det er de som best kjenner den rådende terminologien inne norsk jernbane.

Et eksternt oversetterfirma har også oversatt deler av innholdet. Arbeidet har blitt kontrollert av Foreningen for teknisk terminologi.

Takk til dere som har bidratt til den norske oversettelsen. Resultatet av arbeidet deres kommer nå hele Jernbaneverket til gode!

Hvordan får vi tilgang til RailLexic?

RailLexic blir installert på det interne nettet i Jernbaneverket, slik at alle får tilgang fra sin PC. For eksterne brukere, kan produktet kjøpes fra UIC. UICs terminologigruppe har egne nettsider der CD-ROM eller trykte utgaver kan bestilles.

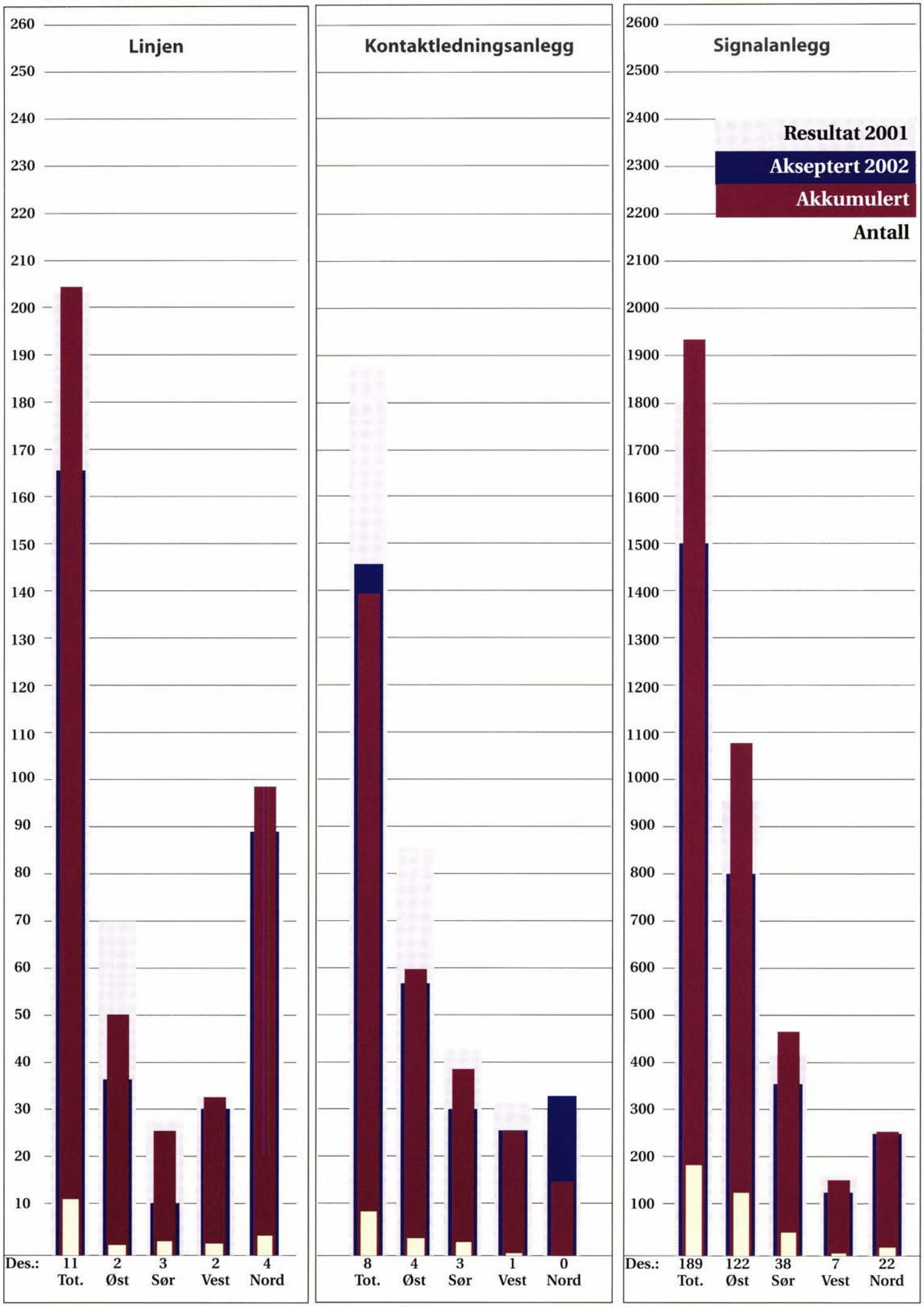
www.uic.asso.fr/terminology

Fakta om RailLexic

- RailLexic er en ordbok for jernbaneterminologi.
- Den finnes både i elektronisk og forskjellige trykte utgaver.
- RailLexic er utgitt av UIC, den internasjonale jernbaneunion.
- Det er tre grunnspråk i RailLexic, engelsk, tysk og fransk. Foruten disse, er den oversatt til de fleste europeiske språk, og nå aller sist, til norsk.

Hjemmesiden: *Slik ser hjemmesiden til RailLexic, det nye internettverktøyet for jernbanespråk ut.*

Feil i desember



KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket
Nr 2 - Februar 2003

Når nettene blir lange...

Norge er et langstrakt, vilt og vakkert land - rikt på kontraster og storslått natur. Og litt på kryss og litt på tvers mellom bakkar og berg ligger 4.200 kilometer jernbanespor og venter på folk som vil ut og reise i herligheta.

Harry-sporet

Sporene ligger der hele året. Riktignok hender det at noen av dem ikke virker, men det er ikke så farlig, for det hender togene må melde pass også. Ikke minst har det vist seg vanskelig å holde hjulene i gang når værgudene varter opp med puddersnø og sprengkulde, eller godt, gammeldags vintervær som enkelte velger å kalle det.

Blåfrosne

Toghjul og sporveksler er ikke det eneste som går langsomt når kulda for alvor huker tak i gamlelandet. Alt går mye tregere. Når det er sprengkaldt, tar det for eksempel mye lengre tid fra det blir gitt beskjed om forsinkelser til lyden faktisk når ut over høyttalerne til de reisende på stasjonene. Det må vi lære oss å ta hensyn til. Noe av det verste blåfrosne pendlere vet, er nemlig å få beskjed om at et tog er tjue minutter forsinket når toget skulle vært der for en halv time siden.

Omkved

I slike situasjoner sitter ukvemsordene løst blant de reisende. Og slike situasjoner er det mye som tyder på at vi dessverre har hatt en god del for mange av - ikke bare i vinter, men stort sett siden tidenes morgen. Omkvedet blant trofaste togkunder og andre som mener seg berettiget til å mene noe om oss, er at vi er for dårlige på å informere når det oppstår avvikssituasjoner.

Informasjon

Dette gjenspeiler seg i klagesakene som rauser inn til sindige saksbehandlere på Trofors. En opptelling av saker tufta på den nokså ferske serviceerklæringen viser at hele syv av ti klager omhandler manglende eller uteblitt informasjon om forsinkede tog og annet som har betydning for travle folk i farten. Det hersker med andre ord ingen tvil om at de reisende er opptatt av informasjon. Samtidig er det en klar indikasjon på at vi har et solid forbedringspotensial.

Jaggu på tide

Det er ikke alltid hyggelig å bli minnet om egen udugelighet, men vi kan og må bli bedre til å gi rask, riktig og meningsfull informasjon når togene ikke kommer og går slik de skal. Alt annet gjør folk forbanna, og forbanna folk finnes det mange av, og ganske sikkert langt flere enn de som tar seg bryet med å klage. Gjennom serviceerklæringen har vi synliggjort og programforpliktet vår egen vilje til å forbedre oss. Med nærmere 150 års erfaring med å drifte jernbane under vekslende vær og føreforhold er det jaggu på tide å vise at vi mener alvor.

Harry K

Månedens lille frekke

I gamle dager hadde sesongarbeiderne i NSB fribilletter. En dag var en av gutta på togtur. Han hilste pent på konduktøren, men viste ikke frem billetten. Karen i nabosetet stusset over dette og spurte:

- Si meg, hvorfor måtte ikke du vise billetten din?

- Jeg reiser på mitt ærlige ansikt, svarte sesongarbeideren.

- Å ja, du har ikke tenkt deg langt du da, skjønner jeg.