KJØREVEIEN

Nr. 8 - 2003

(Foto: Banverket)

Sverige har siden 1990 investert fire ganger så mye i jernbane som Norge – og sparer store milliardsummer på lavere vedlikeholdskostnader. Kjøreveien har besøkt en av de moderniserte banene, der trafikken er sjudoblet på rekordtid.

Side 4-17

Signaler

Mens vi venter på budsjettet

Oktober er en spennende måned. Da legges statsbudsjettet fram, og vi i Jernbaneverket får de første signalene om vilkårene for neste år. For 2004 er dette spesielt spennende fordi behovene for investeringer er store og vi allerede har inngått forpliktelser på store prosjekter. Sandvika-Askerprosjektet har høyeste prioritet hos oss, og framdriften bør være på topp slik at perioden med ulemper både for jernbanens kunder og omgivelsene blir kortest mulig.

I tillegg er GSM-R-prosjektet startet opp og vil kreve betydelige investeringsmidler framover. Her har Stortinget gitt veldig klare signaler om prioriteringen.

Også på vedlikeholdssiden har vi mye å gjøre. I alle planer og budsjettforslag har Jernbaneverket understreket nødvendigheten av et høyt nivå på vedlikeholdsmidlene, og de vekslende regjeringene vi har hatt de siste årene, har vært flinke til å følge opp dette. Det er anleggenes alder og standard som krever stor vedlikeholdsinnsats for å sikre en mest mulig stabil togdrift. Hadde vi hatt en mer moderne jernbane, ville behovene vært mindre.

Denne sammenhengen mellom investeringer og vedlikehold illustreres godt i denne utgaven av Kjøreveien. Redaksjonen har blant annet vært i Sverige for å se på hvordan svenskene satser og sammenliknet med norske forhold. Svenskene investerer mye mer enn oss og klarer seg derfor med mindre til drift og vedlikehold. Og toget gjør det bra i Sverige – satsingen gir resultater i form av stadig flere passasjerer.

Vi er nok mange som har mye å lære av det Sverige har gjort.

8 Sjudobling

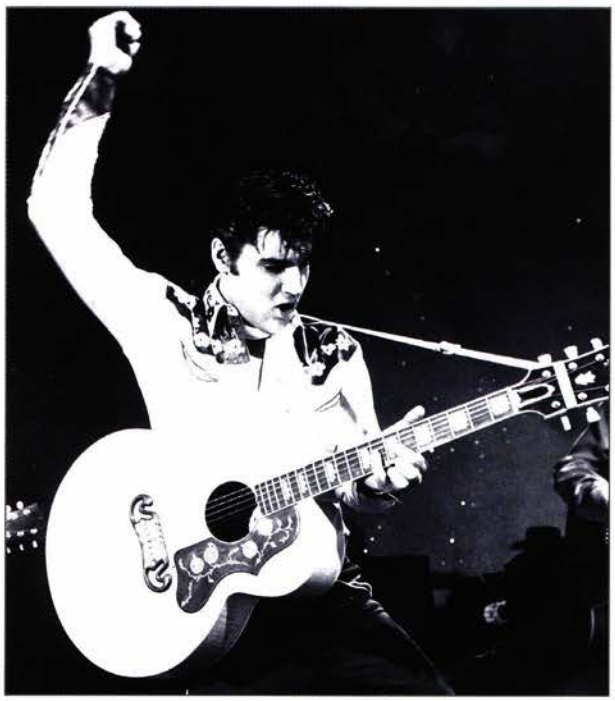
Svealandsbanan satte rekorder som ingen hadde drømt om. Trafikken ble raskt femdoblet og snart sjudoblet!

KJØREVEIEN 8-2003

Sverige satser mer enn Norge 4
- Nå må Norge bestemme seg 7
Sjudoblet trafikken 8
Åpnet lukket by 10
- Investeringer er avgjørende 12
- Den gode sirkel 14
På rett vei 16
Bratt IT-år i vente 18
Fjerner 30 feilkoblinger 20
- Noen må flytte på seg 22
30 meter tunnel i uken 24
Veiskatt åpner for flere tog 25
EU reviderer avgifter 25
Elvis bra – ABBA best 26
Møte med: Herr President 30
Smånytt 32
Informasjon om informasjon 36
Mitt jernbanebilde 37
Feil i august 38
Punktlighet og ulykker 39
Harrysporet 40

14
På sporet

Jernbaneverket er på sporet mot bedre vedlikeholdsrutiner. Og den tekniske standarden på nettet kan bli rimelig bra – om 10 år.



26
Koker

Hva er det som får det til å koke i Folkets Hus i Narvik? Svaret er Elvis-låter og en 73-åring på trompet.

22 Flytte

Ingen skal være i tvil om at Prosjekttjenester er best. Personer med kompetanse på prosjektstyring og byggeledelse skal hentes herfra – og ikke eksternt.

20 Kobles

En gruppe som gransker arbeidet med virksomhetsplanen, har funnet flere feilkoblinger i forhold til ruteplanen. Nå skal feilkoblingene fjernes.

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: 6.000
www.jernbaneverket.no

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

Redaksjonen avsluttet
26. september 2003.

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

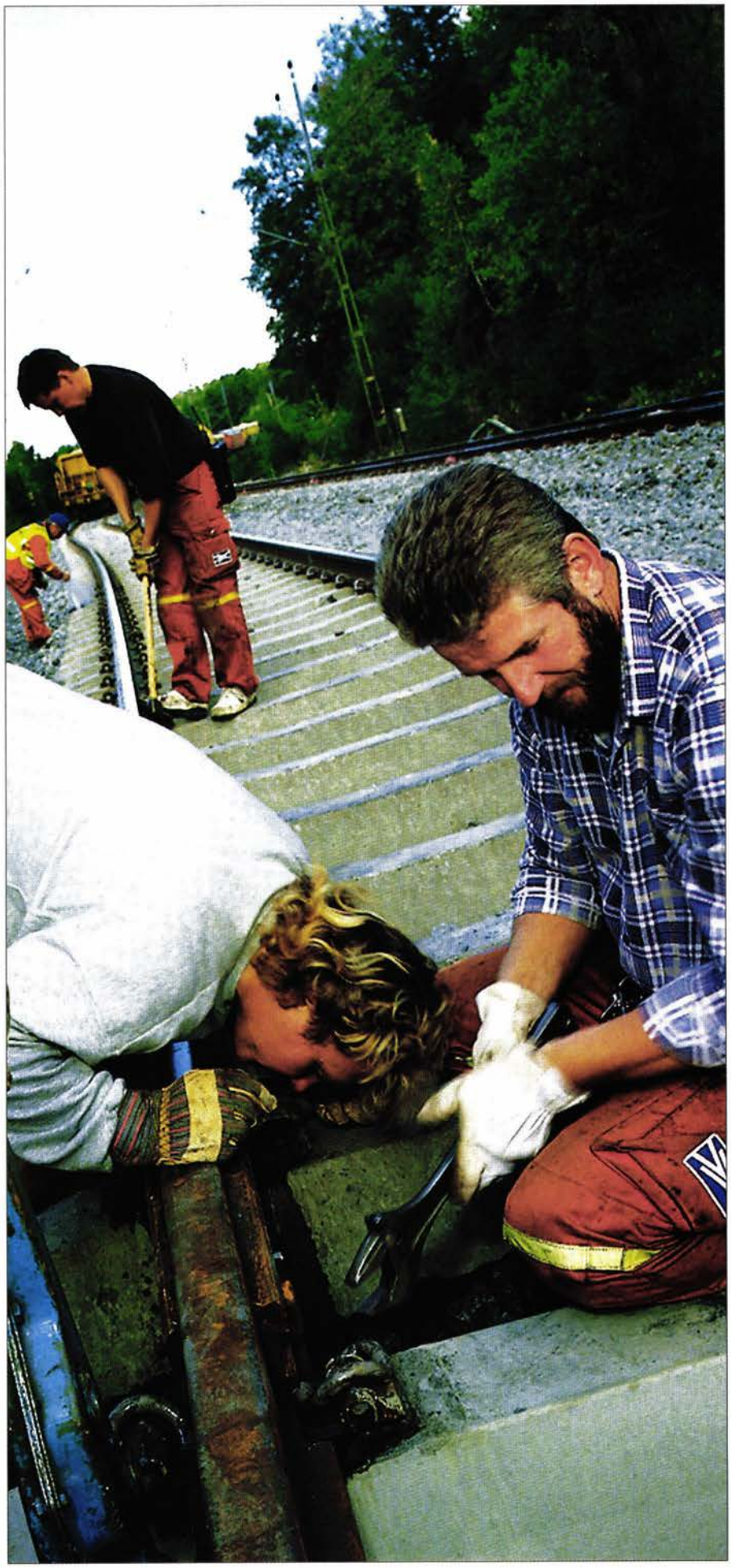
Region Nord
Dag Svinsås (72 5)7 25 25

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



Sverige

Sverige har siden 1990 investert mer enn fire ganger så mye i jernbane som Norge – hvis Gardermobanen holdes utenom. Tas flytogbanen med i beregningene, er den svenske satsingen tre ganger så stor.

SVEIN ERIK BAKKEN OG TORE HOLTET

Tall som Kjøreveien har innhentet på begge sider av kjølen, er korrigert både i forhold til prisstigning og kronekurser. Alle tall er derfor i norske 2003-kroner. Likevel er det ingen tvil om hvem som kommer best ut i forhold til å bygge ut jernbanenettet.

81 mot 18 milliarder

Samlet har Banverket og svenske fylkeskommuner investert over 81 milliarder kroner i jernbaneutbygginger siden 1990. Da er den privatbygde flyplassbanen til 5,3 milliarder kroner ikke medregnet.

I den samme perioden har Norge til sammen investert vel 18 milliarder kroner, hvis en ser bort fra den tilsvarende banen i Norge - Gardermobanen. Tas denne banen med i regnestykket, kommer Norge opp i drøye 27 milliarder investeringskroner.

«Seiglivede myter»

Da samferdselsminister Torild Skogsholm i år innledet på seminaret til Jernbaneforum 2003, ville hun ta livet av «de mest seiglivede politiske myter». Nemlig at Norge ikke satser på jernbane, at alt var bedre før og at jernbanens allmenntilstand blir verre og verre.»

«Slik er det ikke,» sa hun og viste til at bevilgningene til drift, vedlikehold og investeringer har hatt en jevn vekst de siste 20 årene.

Krafttak: *I første halvdel av 90-åra investerte svenskene 27 milliarder kroner i ny jernbane, mens vi nøyde oss med å bruke en femtedel – vel fem milliarder. (Foto: Banverket).*

satser mer enn Norge

Hun ville heller ikke være med på at svenskene kommer bedre ut enn oss.

«I år bevilger svenske myndigheter om lag 7,5 milliarder svenske kroner til et jernbanenett som er mer enn dobbelt så langt som det norske. Vi bevilger 4,5 milliarder norske kroner til vårt nett – altså mer per kilometer enn svenskene.»

Mer enn svenskene

Tallenes tale for perioden 1990-2003 bekrefter Skogsholms utsagn. De norske bevilgningene til jernbaneformål har vært større enn de svenske, vel å merke hvis tallene brytes ned per kilometer jernbane. Mens vi har brukt nesten 16 millioner kroner per kilometer, har Sverige brukt 14,3 millioner.

Men: Disse tallene sier mer om hva Norge har brukt på å drifte og vedlikeholde et gammelt jernbanenett enn hvor mye det er brukt på å bygge ut nye jernbanestrekninger. Ser en bort fra investeringene, brukte Jernbaneverket nesten 9,3 millioner kroner per kilometer i perioden 1990-2003. Sverige, derimot, brukte vel 5,7 millioner kroner. I disse tallene ligger budsjettpostene for drift og vedlikehold, trafikk og fornyelser.

Spart 23 milliarder

Dersom Norge forholdsvis hadde brukt det samme på disse postene som svenskene, ville en ha spart 23 milliarder kroner i perioden 1990-2003 eller over 1,6 milliarder kroner i året. Dette tilsvarer langt på vei de samlede norske investeringene i perioden.

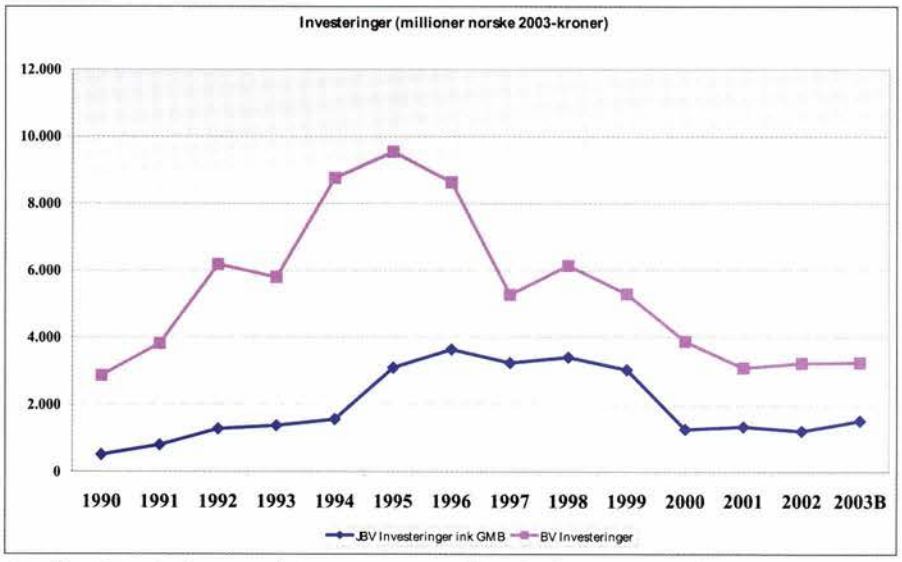
Om vi kun ser på postene for drift og vedlikehold, ville en ha spart vel 15 milliarder kroner i samme perioden eller over én milliard kroner i året.

- Disse pengene skulle vi hatt til investeringer og ikke brukt dem på for kostbar drift og dyrt vedlikehold, sier vedlikeholdsdirektør John Ole Grinde i Jernbaneverket.

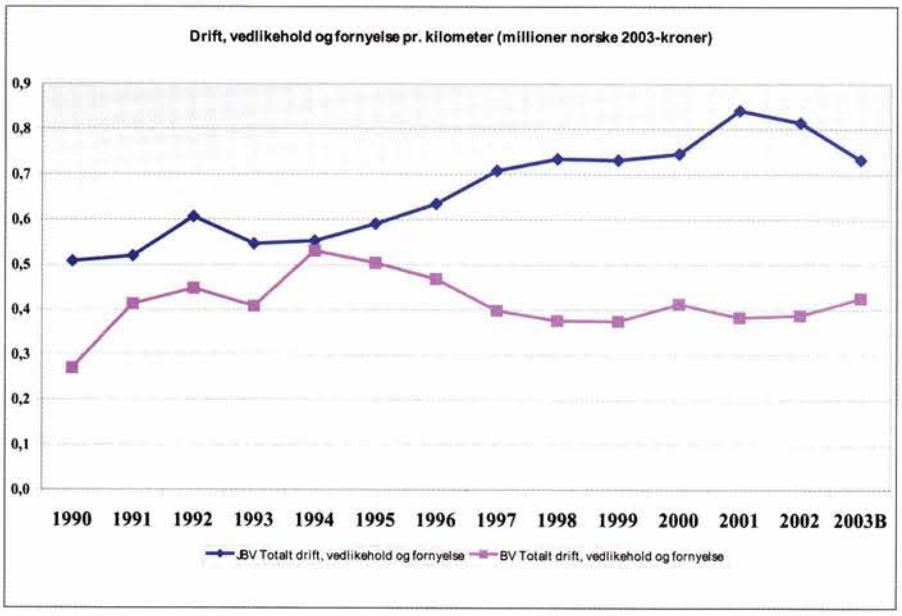
Dyktighet og kultur

– Forklaringen på at vi bruker mer på drift og vedlikehold enn svenskene har historiske årsaker. Svenskene har alltid ligget lavt i Norden når det gjelder kostnader til drift og vedlikehold. Det kan helt klart ha noe med topografiske forhold å gjøre, men vi må nok også innrømme at noe kan forklares med dyktighet og kultur.

- Sett i forhold til resten av Europa ligger vi midt på treet. Tar vi med at vi har vesentlig mindre trafikk på vårt banenett enn de andre landene, så er det en indika-



Sprik 1: *Sverige har totalt investert 83 milliarder kroner i jernbanen siden 1990. Norge har brukt 27 milliarder kroner, men hele ni av disse gikk til den ekstraordinære Gardermobanen.*



Sprik 2: *Hvis Norge hadde brukt like mye til drift, vedlikehold og fornyelser per kilometer som Sverige, ville vi spart 23 milliarder kroner i perioden 1990-2003. En av årsakene er at det er langt dyrere å vedlikeholde et gammelt jernbanenett enn et nytt.*

tor på at vi ligger for høyt i kostnader.

- *Svenskene har, særlig i første halvdel av 1990-tallet, investert mye mer enn oss. Hvordan slår det ut i forhold til kostnadene til vedlikehold?*

- På kort sikt har svenskene et oppdemmet etterslep på fornyelser, men på lang sikt vil kostnadene gå ytterligere ned fordi de vil ha et mer moderne nett å vedlikeholde.

- *Så forskjellene vil øke?*

- Ja, høyst sannsynlig så vil de det.

Svenskene foran

Det var mot slutten av 80-tallet at Sverige innledet en storstilt jernbanesatsing. I første halvdel av 90-åra investerte svenskene for mer enn 27 milliarder kroner, mens vi nøyde oss med å bruke under en femtedel – vel fem milliarder.

Bakgrunnen var at vår mektige industrinabo hadde blitt rammet hardt av vedvarende økonomiske nedgangstider i 70- og 80-åra. Arbeidsledigheten akselererte i mange industribyer, og utviklingen reiste krav om større mobilitet på arbeidsmarkedet og dermed bedre regionale transportforbindelser.

Stadig flere opplevde at svaret var høyhastighetstog på nye og bedre skinner. Og de siste åra har jernbanen hatt en oppblomstringsperiode i Sverige.

- De siste års satsinger på både nyinvesteringer og forebyggende vedlikehold har gitt et transportsystem som er attraktivt for de reisende. Vi regner med en fortsatt økning i antall togreiser hvis vi greier å bedre kapasiteten ytterligere og bygge ut jernbanenettet i takt med det vi har foreslått i Framtidsplanen, sier Banverkets generaldirektör Bo Bylund.

Norge etter

Siden begynnelsen på 90-tallet har Sverige hatt en samlet økning i persontrafikken på jernbane med 54 prosent, og jernbanen har aldri tidligere hatt så bred tverrpolitisk oppslutning som nå. 30 prosent av økningen har skjedd de siste fem åra, og trenden fortsetter å holde seg.

I Norge er det vedtaket om å bygge ut Gardermoen som hovedflyplass som slår ut på statistikken. Investeringene i Gardermobanen utgjorde over ni milliarder kroner.

Resultatene har heller ikke latt vente på seg: Fra 1990 til 2001 har tallet på reisende med jernbanen økt med nesten 44 prosent - fra 34,5 til 50,6 millioner reiser. Veksten har særlig kommet i lokal- og intercity-trafikken.

Godstrafikken har stått på stedet hvil i begge landene.

Les mer om hvordan Jernbaneverket skal bli bedre på vedlikehold på sidene 14-17.

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

Fakta om svensk og norsk jernbane:

	Norge	Sverige
Antall km bane [1]	4077,0	9857,0
Herav:		
Stambaner [2]		(6758)
Lensbaner [2]		(3107)
Antall mill. togreiser[3]	50,6	139,0
Antall mill. tonn gods[3]	20,4	54,0
Antall mill. personkilometer[3]	2564,0	8800,0
Antall mill. tonnkilometer gods[3]	2688,0	18953,0
Antall tunneller	716,0	128,0
Antall tunnell-km	290,0	65,0
Antall bruer	2770,0	3549,0
Antall bru-km	58,40	78,0

1) Ekskl. privatbaner. (Antall km privatbaner i Sverige er 1.222 km).
2) Det siste året Banverket viser en oppdeling i lens- og stambaner er i 2001.
3) Trafikktallene for Sverige er fra 2001.

Kilde: Jernbanestatistikk (JBS) og Bandata (BD) 2002.

- Nå må N

– Det er viktig at Norge bestemmer seg for hva slags rolle jernbanen skal ha, sier professor Arild Hervik og peker ut godstrafikk mellom byene og persontrafikk på det sentrale Østlandet som to satsingsområder.

TORE HOLTET

Hervik, som har sittet i flere regjeringsoppnevnte utvalg og regnet på lønnsomheten av en rekke norske samferdselsprosjekter, understreker nødvendigheten av å rette oppmerksomheten mot gode, lønnsomme prosjekter.

I et uføre

Han advarer imidlertid mot å trekke for enkle sammenlikninger mellom Norge og Sverige.

- Sverige har ett særtrekk i forhold til Norge, og det går på relasjonen mellom Stockholm og Göteborg. De store befolkningskonsentrasjonene i og mellom disse to storbyene gjør at Sverige likner mer på Europa, med et mer betalingsvillig marked.

«... viktig å se investeringer, drift og vedlikehold i sammenheng»

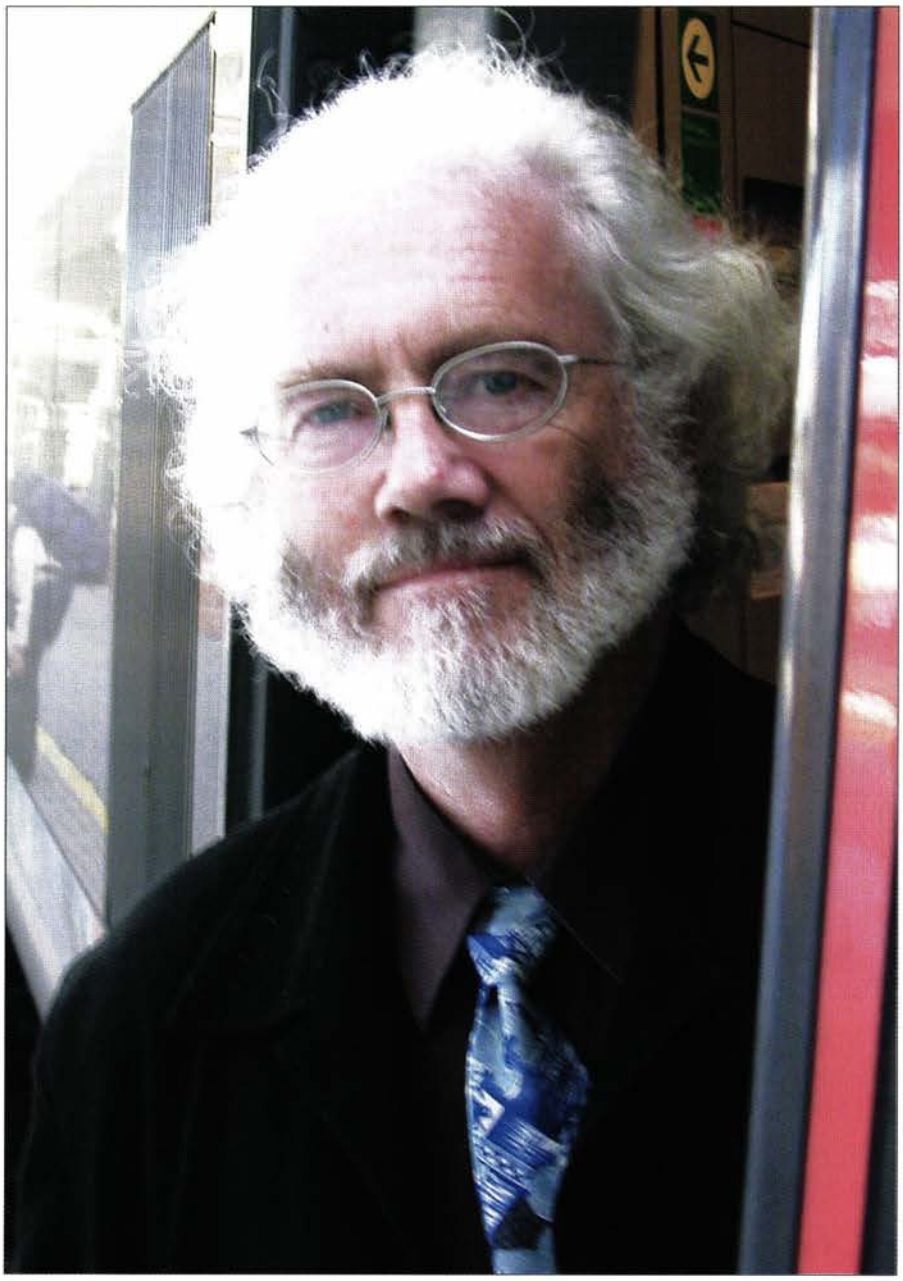
- Norge er i det uføre at vi har fryktelig mange små sentra. Også Trondheim, Bergen og Stavanger er litt for små enheter til å forsvare byggingen av nye høyhastighetsbaner. De har ikke mange nok innbyggere til å dekke så høye investeringsutgifter som slike baner vil kreve.

Ikke lønnsom

Hervik trekker fram Gardermobanen som et eksempel for å underbygge sitt resonnement:

- Jeg satt i et departementsoppnevnt utvalg og vurderte hvorvidt Gardermobanen kunne bli et lønnsomt prosjekt. Vårt utgangspunkt var de premissene

orge bestemme seg



Sats i øst: *- I vid forstand kan Gardermobanen være verdt pengene, sier professor Arild Hervik, som mener samfunnet har mest å hente ved å bygge ut jernbanenettet i det sentrale østlandsområdet.* *(Foto: Tore Holtet).*

Kjell Opseth la inn: at det verken skulle bygges mange parkeringsplasser på Gardermoen eller gis konsesjoner til en omfattende busstrafikk. I tillegg skulle det innføres bomavgift for drosjene. Under disse forutsetningene svarte vi at banen kunne bli lønnsom.

- Senere ble det bygget et stort antall parkeringsplasser og gitt konsesjoner for et omfattende busstilbud, og målt strengt økonomisk ble Gardermobanen en katastrofe. Beregninger utført av professor Steinar Strøm ved Universitet i Oslo viser at Gardermobanen heller ikke ble et godt samfunnsøkonomisk prosjekt. Vi vil aldri klare å dekke inn de ni milliardene som ble brukt på investeringssiden.

- Ikke dermed sagt at vedtaket om Gardermobanen var et dårlig vedtak. I vid forstand kan det være verdt pengene. Men hvis det skulle bygges et tilsvarende høyhastighetsnett mellom norske byer, ville lønnsomheten blitt fryktelig mye dårligere.

Flaskehalser

- Betyr dette at du ikke vil gjøre så mye med et i gjennomsnitt 100 år gammelt jernbanenettet?

«Norge er i det uføre at vi har fryktelig mange små sentra»

- Nei, men det er viktig for norske samfunnet å bestemme seg for hva en vil med jernbanen. En meget viktig oppgave å gripe fatt i er hvordan en større del av godstrafikken kan overføres fra vei til jernbane. Da må vi først og fremst fjerne en del flaskehalser mellom de store byene.

- Når det gjelder persontrafikken, vil jernbanen kunne spille en viktig rolle der det bor mange mennesker. I Norge vil det si den sentrale delen av østlandsområdet. Tallene dere har hentet inn, viser dessuten at det er viktig å se investeringer, drift og vedlikehold i sammenheng. Når en unnlater å investere, blir en fort konfrontert med høye drifts- og vedlikeholdskostnader.

Manglende beregninger

Hervik har forsket mye på regionale effekter av å satse på ny infrastruktur.

- Veldig ofte er de regionale virkningene mindre enn det en tror på forhånd. Erfaringene viser at effektene er størst der det fra før er vekst.

- Gjelder dette også jernbaneutbygging?

- Jeg har regnet mye på konsekvensene av nye veier og flyplasser, men med unntak av Gardermobanen har jeg aldri vært med på å beregne slike virkninger av en jernbaneutbygging. Det kan godt hende at det hadde vært lurt å mobilisere fagmiljøer til å gjøre flere slike analyser, sier professor Arild Hervik.

tore.holtet@jbv.no

Ungdom: *Med Svealandsbanan kom også ungdommen tilbake til Eskilstuna. Mange pendler til og fra Stockholm.*
(Alle foto: Tore Holtet).

Sjudoblet trafikken

Avslappende: *- Nå kan jeg både jobbe og slappe av mens jeg reiser, sier Krister Gustavsson, som har forkortet pendlertida med flere timer.*

SVEALANDSBANAN (Kjøreveien): **Bare lokale entusiaster hadde tro på Svealandsbanan, men både Banverket og Statens Järnvägar (SJ) bommet i sine beregninger. Da tidsavstanden mellom Eskilstuna og Stockholm ble mer enn halvert, eksploderte togtrafikken ...**

TORE HOLTET

Svealandsbanan åpnet sommeren 1997, og den satte rekorder som ingen hadde drømt om. Mens de åtte togene på den gamle banen hadde hatt 230.000 reiser i året, kunne de 17 høyhastighetstogene raskt notere 1,4 millioner reiser.

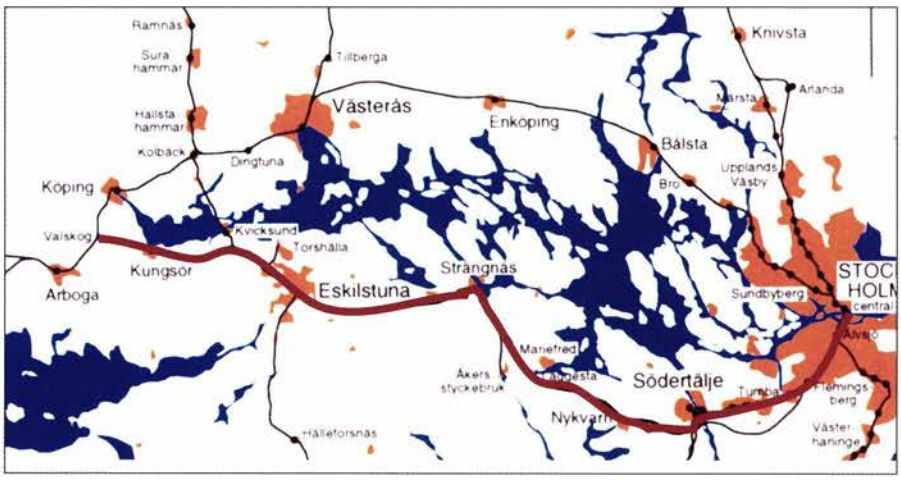
«Ingen tvil om at det skulle vært bygd dobbeltspor»

Trafikken ble raskt femdoblet og snart sjudoblet! Togandelen av den regionale trafikken økte fra 6 til 30 prosent.

For plutselig gikk det an å reise den 115 kilometer lange strekningen mellom Eskilstuna og Stockholm på én time.

- Effektivt og avslappende

- Tidligere var jeg tvunget til å ta bil de ukedagene jeg jobbet i Stockholm. Med tog og buss brukte jeg to og en halv time hver vei, og jeg hadde ikke tid til å bruke fem timer på kollektivtransport daglig, sier Krister Gustavsson. Han jobber som virksomhetsutvikler i Telia, og halve tiden er han stasjonert på hovedkontoret i Stockholm.



- Da Svealandsbanan sto ferdig, var det plutselig overkommelig å komme seg til Stockholm. I stedet for å bruke tid og krefter på bilkjøring og leting etter parkeringsplass, kunne jeg roe meg ned og samtidig gjøre en del arbeid på PC-en. Å reise med tog er både avslappende og effektivt. Jeg får også tid til å samle meg til litt ettertanke.

«Med tog og buss brukte jeg to og en halv time hver vei ...»

Feil tog

I starten hadde verken Gustavsson eller de andre passasjerene så mange godord på lager om Svealandsbanan.

X2000-togene som ble satt inn på den nye togstrekningen, kunne riktignok gå i 200 kilometer i timen – men de var ikke beregnet på så korte avstander. Av den grunn oppsto det altfor ofte driftsstans og forsinkelser.

Under planleggingen av banen hadde Banverket beregnet at det ikke ville bli behov for mer enn ett spor de nærmeste 30 åra, og det ble derfor ikke tatt høyde for dobbeltspor under utbyggingen. Dette anslaget viste seg å være helbom, og det tok ikke lange tiden før kravet om dobbeltspor ble reist.

På grunn av den feilslåtte planleggingen ligger sporutvidelsen ennå flere år fram i tid.

De nye høyhastighetstogene er imidlertid skiftet ut med eldre, mer driftssikre regiontog. Problemet er at disse togene ikke gir den komforten som dagens togpassasjerer ønsker seg. Mens vi intervjuer Krister Gustavsson, går strømmen i den vogna vi sitter i, og på varme dager kan det bli hett med mangelfull ventilasjon. Og når travle forretningsmenn- og kvinner verken rekker flyet eller det viktige møtet, oppstår det lett frustrasjon og kritikk.

Det er på denne bakgrunn at Eskilstunas ordfører, Hans Ekstrøm, har betegnet Svealandsbanan som en katastrofal suksess.

Derfor en suksess

Forsker Oskar Fröidh ved Kungliga Tekniske Högskolan i Stockholm har tatt doktorgraden på Svealandsbanans samfunnsmessige betydning. Han har selv bakgrunn fra Banverket, men slår fast at både Banverket og Statens Järnvägar (SJ) feilvurderte banens potensial:

- Ingen tvil om at det skulle vært bygd dobbeltspor og satset på nye, egnede tog helt fra starten av. Likevel har banen blitt en stor suksess.

- *Hvorfor?*

- Korte reisetider, hyppige togavganger og forholdsvis rimelige priser er avgjørende hvis togtrafikken skal ta store markedsandeler. Slik sett hadde Svealandsbanan et godt togtilbud fra første stund og fikk derfor mange reisende, understreker Fröidh, og legger til:

«...plutselig overkommelig å komme seg til Stockholm»

- Togtrafikken kommer til å øke ytterligere når nye tog settes inn neste år. Høy komfort, god service og moderne design bidrar til å gjøre toget enda mer attraktivt.

Tungt lokalt press

Svealandsbanan kom til som et resultat av langvarig politisk press fra kommuner og fylkeskommuner i den såkalte Mälardalen vest for Stockholm siden midten av 80-tallet.

Debatten endte med et spleiselag, der kommuner og fylkeskommuner bidro med 360 millioner kroner av en samlet byggekostnad på to milliarder kroner.

Avgjørende: *- Korte reisetider, hyppige togavganger og forholdsvis rimelige priser er avgjørende hvis togtrafikken skal ta store markedsandeler, sier forsker Oskar Fröidh.*

- Eskilstuna har fått litt av et oppsving etter at jernbanen kom. Det er et godt tegn at ungdommen nå strømmer til byen i stedet for å flytte *fra* den, sier Gustavsson, som likevel har en god del å sette fingeren på.

- Jeg savner et mer sammenhengende kommunikasjonsnett for hele regionen rundt Mälaren, og bussforbindelsen til stasjonen er ennå ikke god nok. Det hindrer imidlertid ikke at hverdagen er blitt mye enklere etter at Svealandsbanan kom, konkluderer Krister Gustavsson.

tore.holtet@jbv.no

Dette er Svealandsbanen

- 79 km ny enkeltsporet bane mellom Eskilstuna og Södertälje, hvor banen er koblet til hurtigsporet mot Stockholm.
- 35 km opprustet bane til Valskog, hvor togene kan fortsette lenger inn i landet.
- Fra år 2000 er det opprettet direkte forbindelse til Arlanda og Uppsala.

Forts. neste side →

Åpnet lukket by

ESKILSTUNA (Kjøreveien): **Eskilstuna var en lukket industriby i krise, men den nye Svealandsbanan åpnet en ny verden. Fra å være en del av malmregionen Bergslagen er Eskilstuna blitt en stor forstad til Stockholm. Og pendlingen går begge veier.**

TORE HOLTET

Eskilstunas storhet var bygd på industriproduksjon og nærheten til jernmalm, rennende vann og skog. Det var for eksempel her det første svenske damplokomotivet ble produsert.

Selv om 25 prosent av arbeidsplassene fremdeles er å finne i industrien, skjedde det noe dramatisk på 70- og 80-tallet. En vedvarende økonomisk stagnasjon krevde en betydelig strukturomlegging.

«Vi kan markedsføre oss som en forstad til Stockholm»

Arbeidsledigheten skjøt i været, fraflyttingen likeså. På det meste var nesten 20 prosent av befolkningen uten arbeid, og folketallet gikk ned hvert eneste år. Og dette berørte mange mennesker i en by som på det meste hadde 94.000 innbyggere.

Dragkamp om jernbane

Noe måtte gjøres, og lokalpolitikerne i den lukkede byen rettet oppmerksomheten mot den dårlige forbindelsen til omverdenen. Eskilstunabanan ble betegnet som Sveriges dårligste jernbanestrekning, og det lå i luften at den kom til å bli lagt ned.

Kun en ny jernbane ville representere noen virkelig nyvinning.

På midten av 80-tallet pågikk det imidlertid en dragkamp om hvor denne jernbanen eventuelt skulle bygges.

Kommunene i nord ville ha den på sin side av innsjøen Mälaren, med et sidespor til Eskilstuna. Dette var uakseptabelt for kommunene i sør, og Eskilstuna stilte seg i spissen for et jernbaneopprør. Her ble alle politiske kanaler – langt inn i regjeringen – benyttet.

Den nordre siden hadde lenge litt forsprang, og Banverkets generaldirektør gikk på et tidspunkt også inn for en nordre trasé. Nøkkelen lå i at lokale myndigheter åpnet pengekassa. Banverket stilte krav om at de måtte dekke de 70 millionene det kostet å knytte seg til hurtigsporet fra Södertälje til Stockholm. Til manges overraskelse svarte kommunene og landstinget med å ta Banverket på ordet.

Da snudde Banverket.

Uten dette massive, lokale presset hadde suksessbanen aldri blitt bygd, mener dagens kommuneledere i Eskilstuna.

Punget ut

Vedtaket om Svealandsbanan ble fattet i 1991, og i 1997 sto banen ferdig. Pris: To milliarder kroner. Av dette betalte kommunene og landstinget 360 millioner kroner. Dette er en større lokalandel enn hva som har vært vanlig under svenske jernbaneutbygginger.

Eskilstuna kommun investerte også 180 millioner kroner i bruer og ny stasjon for å få full utnyttelse av Svelandsbanan, og dermed beløp kommunens samlede investering seg til nærmere 250 millioner kroner. Selv om dette skjedde etter harde politiske diskusjoner, er det få som er kritiske til beslutningen nå i ettertid.

«Svealandsbanan ble så mye mer enn en jernbane»

- Svealandsbanan ble så mye mer enn en jernbane. Med den har vi brutt Eskilstunas mentale isolering, sier ordfører Hans Ekström til Kjøreveien.

- Byen var et viktig sentrum for metallbearbeiding, men inn- og utpendlingen var minimal. Vi hadde ikke noe omland.

- I løpet av få år har vi forflyttet oss fra Bergslagen og blitt en del av Stockholmsregionen. Det viktigste resultatet av den nye jernbanen er at vi har fått ta del i det som skjer i hovedstadsregionen. En stor mengde mennesker kan arbeide i

Stockholm, og en god del stockholmere har flyttet til Eskilstuna, påpeker næringslivsdirektør Gunnar Johnson.

- Et varemerke

Hele bybildet har forandret seg:

- Et stort antall studenter preger byen. Hit kommer ungdom langsveisfra for å videreutdanne seg på den stadig større Mälardalens Högskola.
- Byen har fått mange nye kompetansebedrifter, selv om flere ble rammet av IT-nedturen.
- Eskilstuna er i ferd med å bli et skandinavisk logistikksenter. Hennes & Mauritz , Siemens, Bosch, Boxon (emballasje) og Lidl-kjeden har alle etablert store lagre for Skandinavia nettopp her.
- Servicenæringen vokser raskere her enn andre steder, og det er blitt langt større konkurranse mellom bedrifter og forretninger.

Full sprut: *- Med Sveandsbanan har vi i løpet av få år fått fart på Eskilstuna, forteller kommunens næringslivdirektør Gunnar Johnson (t.v.) og ordfører Hans Ekström.* *(Foto: Tore Holtet)*

- Bedriftene konkurrerer om arbeidskraften, og byen hadde den sterkeste lønnsveksten av alle kommuner i Sverige i 2001.
- På lørdager går togene fulle til Stockholm.

- De unge vokser i dag opp i en helt annen region enn den jeg vokste opp i, konstaterer ordfører Ekström

- Byen er faktisk blitt et varemerke, sier han, og legger til: - Det var for øvrig et ord jeg ikke hadde tatt i min munn for åtte år siden ...

Vil utvide

- Hvorfor ble Svealandsbanan en større suksess enn noen kunne forutsi?

- For det første kom den på et tidspunkt da Stockholm vokste, og det ga enorme fordeler for vårt lokale næringsliv. For det andre ga den oss muligheter. Det innebærer samtidig at vi er blitt mer konkurranseutsatt. Det er vi som må gjøre jobben. Derfor er vi opptatt av å utvikle oss. Kommunen har en stab på 20 medarbeidere som jobber med hvordan byen fortsatt kan fornyes og forbedres.

«Byen vår er faktisk blitt et varemerke»

- Hva slags betydning vil banen kunne få i framtida?

- Nå vet vi at jernbanetrafikken kommer til å øke, og vi trenger dobbeltspor. Ett jernbanespor tilsvarer åtte motorveifiler. Det sier egentlig alt om hva en jernbane betyr. Derfor har vi i regionen dannet en interessegruppe som jobber for et dobbeltspor.

- Videre ser vi for oss at banen utvides til å bli en øst-vest-forbindelse mot Örebro og Karlstad, fortsetter Ekström, som imidlertid ikke vil høre snakk om at Eskilstuna har glemt industrien.

- Vi skal forbli en industriby, men den vil se annerledes ut – med færre arbeidere og flere sivilingeniører. Det stiller store krav til oss og til hva slags kommunikasjoner vi har mot omverdenen. Vi er vi glade for å ha fått et godt veinett, men det er først og fremst Svealandsbanan som gjør at vi kan markedsføre oss som en forstad til Stockholm, konkluderer ordfører Hans Ekström.

tore.holtet@jbv.no

- Investeringer er avgjørende

- Det avgjørende for jernbanens utvikling er at det investeres i ny infrastruktur og ny teknologi. Hvis ikke, kommer den gamle til å bli så umoderne og sliten at den passer bedre på et museum, sier den svenske forskeren Oskar Fröidh.

TORE HOLTET

Han har tatt doktorgraden på studien «Introduktion av regionala snabbtåg», hvor han har påvist hvordan en ny jernbanestrekning med raske regiontog nærmest over natta endret reisemønsteret mellom to store byer - Eskilstuna og Stockholm.

Velge

- Norge ligger langt bak Sverige i investeringer, men bruker forholdsvis mye mer på vedlikehold. Er det noen sammenheng er?

- Ja, ny infrastruktur gir lavere vedlikeholdskostnader – i alle fall så lenge den er ny. I prinsippet kan en velge om en vil bruke lite penger på investeringer og dermed mye på vedlikehold eller motsatt; mye penger på investeringer og dermed mindre på vedlikehold. Denne balansen forandres ved at togene blir tyngre og belastningen på banen blir større etter hvert som tiden går.

Forskjeller

- Hva slags andre faktorer kan forklare den store forskjellen i vedlikeholdskostnader mellom Norge og Sverige?

- Det er nok flere forhold som spiller inn. Kupert og svingete terreng øker vedlikeholdskostnadene. Dessuten er det vanskeligere å drive vedlikehold på enkeltspor enn dobbeltspor, i og med at vedlikeholdspersonalet ofte bare har tilgang på sporet mellom togpasseringene. 20 prosent av det svenske nettet – og bare fem prosent av det norske nettet – er dobbeltspor.

«Gevinsten av jernbaneutbygging er størst i trafikkkorridorer»

- Videre er det viktig å ha en langsiktig holdbar balanse mellom forebyggende og akutt vedlikehold. Nedprioriteres det forebyggende vedlikeholdet, oppstår det forsinkelser, og kostnadene øker kraftig.

Lønnsomt

- Har det vært samfunnsøkonomisk lønnsomt å bygge ut det svenske jernbanenettet?

- Svaret på dette spørsmålet avhenger av hvilke modeller som benyttes. Regner man med regionale effekter som økte inntekter for kommuner og næringsliv og miljømessige gevinster, er det samfunnsøkonomisk lønnsomt å bygge jernbane. Og økonomien blir bedre om banenettet er bedre og togene kan kjøre raskere. Men det går selvfølgelig ikke an å bygge jernbane til hver eneste avkrok i landet, det må ligge et ganske stort reise- og godsunderlag i bunnen.

«Vanskeligere å drive vedlikehold på enkeltspor»

- De tradisjonelle nyttekostnadsanalysene som gjøres i en rekke land, tar som regel ikke hensyn til alle de samfunnsmessige effektene av å bygge ut jernbanen. Derfor konkluderer de ofte med at store jernbaneprosjekter ikke er lønnsomme. I vårt system er det politikerne som må foreta denne samlede vurderingen – og trosse kalkyler som sier at det ikke lønner seg. For skal det satses på jernbane, må politikerne ta noen helhetsgrep.

Ikke målbevisst

- Hvordan vil du betegne den norske jernbanesatsingen i forhold til den svenske?

- I Sverige har det vært en meget omfattende jernbaneutbygging siden begynnelsen på 90-tallet. Norge - derimot - har ikke foretatt noen gjennomgripende satsing, selv om Gardermobanen er bygd ut og det er lagt dobbeltspor på deler av Østfold- og Vestfoldbanen. Den målbevisste satsingen på å skape et moderne jernbanenett savnes i Norge.

- Hvorfor?

- Jeg vet ikke. Den europeiske tendensen er å satse på jernbanen. Men all erfaring viser at slike paradigmeskifter tar tid. Ikke minst gjelder det land som ligger i ytterområder. Der det er dårlig befolkningsgrunnlag, er det heller ikke så lønnsomt med jernbane. Gevinsten av jernbaneutbygging er størst i trafikkorridorer, og slike er det flere av i Sør-Norge.

Offentlig kjørevei

- I dag foregår det meste av gods- og persontransporten på andre transportmidler enn tog. Tror du at dette vil forandre seg?

- Jeg tror at ny infrastruktur og ny teknologi vil gi jernbanen en positiv utvikling. Men forutsetningen er at det settes av penger til slike investeringer, og at offentlige myndigheter finansierer infrastrukturen. Mitt råd er å følge veitrafikkmodellen. Veiene er stort sett offentlige. Hvem som eier transportmidlene, er en helt annen sak.

«Skal det satses på jernbane, må politikerne ta noen helhetsgrep»

- Men unngå private selskaper som skal tjene penger på infrastruktur. Vi så hva som skjedde på Arlandabanan. Her ble billettprisen satt forholdsvis høyt for raskest mulig å få inn igjen de pengene som er lagt ned. Resultatet er at det ble en bane for forretningsreisende. Andre mennesker tar bil eller buss. Dermed er miljøbelastningen stort sett like stor som før, og samfunnet har egentlig ikke oppnådd noe som helst, konkluderer forsker Oskar Fröidh.

tore.holtet@jbv.no

Forskjell: - Sverige har hatt en meget omfattende jernbaneutbygging, men Norge har ikke foretatt noen gjennomgripende satsing, sier forsker Oskar Frøidh, som har tatt doktorgraden på studien «Introduktion av regionala snabbtåg».
(Foto: Tore Holtet).

Vil ha fokus på vedlikehold

- Isolert sett fører ny infrastruktur til lavere vedlikeholdskostnader, men denne sammenhengen ofres for liten oppmerksomhet i debatten om økte bevilgninger til jernbanen, sier TØI-forsker Bjørnar Andreas Kvinge.

- Det mest interessante med tallene som Kjøreveien har samlet inn, er nettopp forholdet mellom vedlikeholdskostnadene i Norge og Sverige. Tidsseriene gir imidlertid ikke noe fullstendig bilde av situasjonen verken i Norge eller Sverige. Blant annet inngår ikke endringer i vedlikeholdsetterslepet i tallene, så det er ikke mulig å slå fast forholdet mellom vedlikeholdskostnader i de to landene, sier han.

Interessant

Kvinge, har jernbane som en av sine arbeidsområder ved Transportøkonomisk institutt og arbeider med jernbanespørsmål i Norge og for EU-kommisjonen, viser til at Jernbaneverket har sine egne modeller for optimalt vedlikehold og utskifting av materiell.

- Slike modeller er svært nyttige verktøy, ikke bare for Jernbaneverkets drift, men like mye for bevilgende myndigheter. Det ville vært interessant å se investeringer og vedlikeholdskostnader i lys av optimale vedlikeholdsmodeller, mener han.

- Dersom Sverige eller andre land har tatt i bruk ny infrastruktur som gir lavere framtidige vedlikeholdskostnader for hver investerte krone, er dette viktig kunnskap å ta med seg til Norge. På denne måten kan jernbanesektoren øke sin konkurransekraft mot veg og fly gjennom teknologisk utvikling. Slike effekter vil umiddelbart forbedre nyttekostnadsbrøken til nye jernbaneprosjekter.

Rask utvikling

- Hva har Norge å hente ved å satse mer på utbygging av jernbanen?

- Internasjonalt skjer det en meget rask utvikling knyttet til jernbanenettet og konkurranse mellom togselskaper. I denne virkeligheten dukker det opp helt nye teknologiske løsninger både knyttet til infrastruktur, togtyper og integrerte tog-/baneløsninger. Her bør Jernbaneverket holde øyne og ører åpne.

- Dersom slike løsninger kan forsvares gjennom samfunnsøkonomiske nyttegevinster, så er dette svært interessant. Spesielt på punktlighetsforbedringer kan det være mye å hente. Jernbanen har mange egenskaper som gjør den unik. Lavere miljøkostnader og ulykkeskostnader enn veg, samt tilgang til sentrale områder i de fleste storbyene er viktige kvaliteter.

- Vi kommer imidlertid ikke utenom at vi er et lite land med få innbyggere, og at nødvendige investeringer ofte er svært store. Dette reduserer naturligvis muligheten for å finne samfunnsøkonomisk lønnsomme utbyggingsprosjekter, sier Kvinge.

Den gode sirkel

DRAMMEN (Kjøreveien): **- Store deler av pengene til vedlikehold går til beredskap og akutt feilretting. Skal vi redusere dette, må vi få opp kvaliteten på jernbanenettet. Lykkes vi, vil vi komme inn i den gode sirkelen.**

SVEIN ERIK BAKKEN

Det sier vedlikeholdsdirektør John Ole Grinde i en samtale med Kjøreveien.

Bakgrunnen for samtalen var oppslaget i Kjøreveien våren 2002 der vi avdekket at enkelte baner og strekninger var i en så dårlig forfatning at vi snakket om en jernbane i forfall.

Ta grep

- Er det slutt på forfallet?

- Reportasjen i Kjøreveien gav tydelige signaler om at det var behov for å ta noen grep. Samtidig tror jeg det er riktigere å si at enkelte baner hadde en uheldig utvikling og tendenser til forfall.

- Hva har dere gjort for å stoppe forfallet eller snu utviklingen?

- Det er tatt noen langsiktige grep for å få opp kvaliteten på sporet. Det er blant annet prioritert såkalt ballastrens (rensing av pukken) inklusive fornyelser av kabelanleggene. Det bør vi fortsette med framover.

«Et spor som får dårlig kvalitet, blir veldig kostbart å drive»

- Et spor som får dårlig kvalitet, blir nemlig veldig kostbart å drive. En god sporkvalitet er spesielt viktig i Norge da vi har en kurvatur på vårt jernbanenett som er dårligere enn ellers i Europa.

Etterslep og opphoping

I en rapport som Jernbaneverket har gjort på oppdrag av Samferdselsdepartementet, slås det fast at utskiftingen av ballast, kontaktledninger, sikringsanlegg og kabler går for seint. Videre at det er utviklet et etterslep spesielt for kvaliteten på ballasten i sporet, samt at det har skjedd en opphoping av behovet for fornyelser av elektroanleggene.

KJØREVEIEN
Internblad for Jernbaneverket
Nr. 4 - 2002

Baner i forfall

Sviller ligger i gjørme og sprekker, sporveksler er nedslitt og antall saktekjøringer øker. Flere jernbanestrekninger er i forfall, konstaterer seksjonssjef Christopher Schive og faglig leder Vidar Vålstorp. - Vi tar nå nye grep som vi håper skal gi vedlikeholdet på jernbanen et løft, sier etatsdirektør Jon Preisland.

Side 4 - 7

- Kreativ finansiering

Stasjonsavtale trekker ut

Baner i forfall: *Faksimile av Kjøreveiens oppslag om baner i forfall våren 2002.*

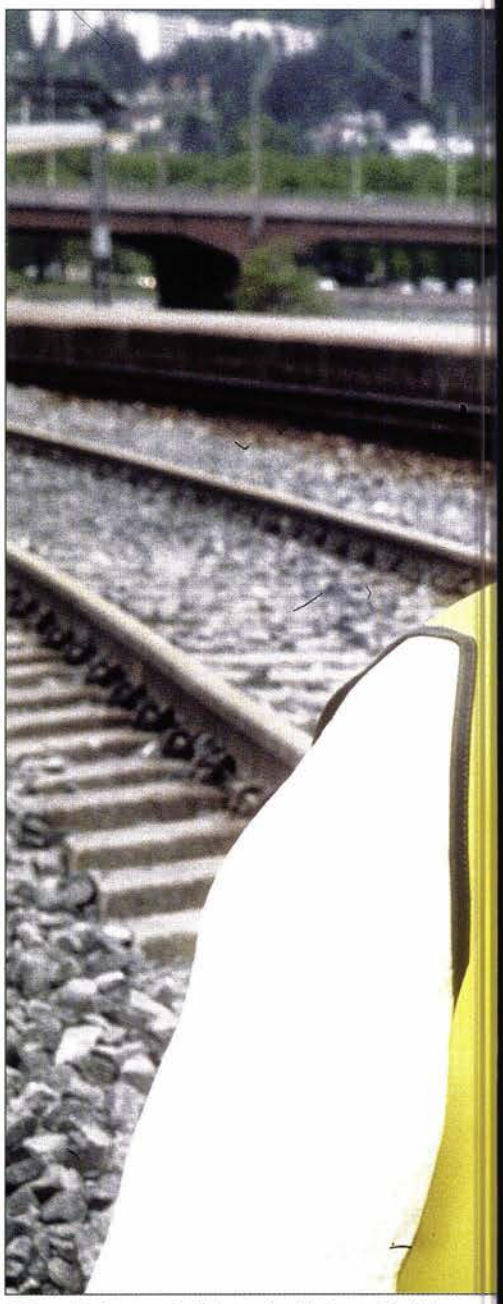
- Hva er hovedårsakene til etterslepet og opphopingen?

- Det er i hovedsak et resultat av prioriteringer de siste 15-20 årene, spesielt innen fornyelse, samt at forebyggende vedlikehold bare har vært systematisert for såkalte sikkerhetskritiske anlegg.

«Signalfeil døgnet rundt»

- Ifølge den samme rapporten er Norge blant de fire land i Europa med de største forsinkelser i togtrafikken. Hvordan få oss vekk fra denne lite hyggelige plasseringen?

- Et dårlig spor og anlegg som har for mye feil, skaper i neste omgang dårligere punktlighet. Saktekjøringer er nærmest som å ha signalfeil døgnet rundt. Vi er nødt til å bli kvitt dem for å få ned disse kostnadene. Videre må vi være enda mer oppmerksomme på elektrosiden for å redusere antall feil der.



Rimelig bra: *- Lykkes vi, vil den tekniske sta*

- Det er derfor et betydelig behov både for mer systematikk i det forebyggende vedlikeholdet og fornyelser for å redusere framtidige kostnader til vedlikehold: Og ikke minst: Vi må redusere forsinkelsene i togtrafikken.

Frigjøre midler

- Når det er sagt, har nok midler til fornyelse av jernbanen alltid vært et problem. Dette har derfor ei budsjettmessig side. Vi må bruke pengene som vi er tildelt, best mulig.

- Best mulig betyr en strategi der vi må heve sporkvaliteten for å frigjøre midler fra drift og vedlikehold. Det tror jeg vi skal

n på det norske jernbanenettet være rimelig bra om ti år, sier vedlikeholdsdirektør John Ole Grinde. (Foto: Svein Erik Bakken).

klare innenfor de økonomiske rammer som vi har, og som vi er stilt i utsikt. Det vil dermed bli ledige midler til å starte en omfattende fornyelse av elektroanlegg.

«Behov for mer systematisk forebyggende vedlikehold»

- Det er neste utfordring?

- Ja, helt klart. Elektroanleggene begynner å bli 50 - 60 år gamle og vil etter hvert bli en stor utfordring. Får vi tildelt enda mindre penger til drift og vedlikehold, får vi et stort problem.

- Da risikerer vi for eksempel at viktige elektroanlegg blir 70 år uten at vi har midler til å skifte dem ut. Det vil kunne bety enda større problemer med dårlig punktlighet. Dermed får de reisende et dårligere tilbud og jernbanen dårligere anseelse. Summen av et slik scenario er lite lystig, for å si det mildt.

Store forskjeller

- Dere har gjort noen beregninger som viser klare forskjeller mellom regionene på ulike deler av vedlikeholdet?

- Ja, vi har kartlagt strukturen på kostnadene innen drift og vedlikehold fordelt på type anlegg og banestrekning. Kartleggingen har avdekket store forskjeller og midler som trolig kan frigis til mer fornuftige ting, med andre ord fornyelse av anlegg.

- Hvor store forskjeller i kostnadene snakker vi om?

- Det kan være snakk om opp til flere titalls millioner kroner.

«Vi må heve sporkvaliteten for å frigjøre midler»

- Er det langt fram til at standarden er god nok?

- Lykkes vi med vår strategi og kommer inn i den gode sirkelen, vil den tekniske standarden på anleggene på det norske jernbanenettet være rimelig bra om ti år, avslutter vedlikeholdsdirektør John Ole Grinde.

svein.erik.bakken@jbv.no

– På rett vei

HAMAR (Kjøreveien): **- Forfallet er ikke helt slutt, men vi har satt inn de tiltakene som vi føler er riktige og er inne i en god trend. Statistikken over feil og saktekjøringer viser at vi er på rett vei.**

SVEIN ERIK BAKKEN

Det sier banesjef Kjetil Bjørnerud og faglig leder i linjen, Vidar Våltorp. Kjøreveien er tilbake ett og et halvt år etter at vi var på en inspeksjonsrunde på Gjøvikbanen, Kongsvingerbanen og Dovrebanen og avdekket baner som var i forfall.

Etterslep

- Vi har slitt med et etterslep på vedlikeholdet av disse banene i mange år. Vi var inne i en vond sirkel der vi gikk og tråkket i samme elendigheten dag etter dag, år etter år - uten at noe skjedde.

- Vi er på vei ut av denne sirkelen nå. Årsakene til de ikke planlagte saktekjøringene har vi angrepet ved roten, og de vil være fjernet for alle tre banene i løpet av høsten, fortsetter Bjørnerud.

Innenfor tidsgarantien

- Hva konkret har dere gjort på Dovrebanen, Kongsvingerbanen og Gjøvikbanen siden i fjor vår?

- På Dovrebanen mellom Moelv og Rudshøgda er 1,5 kilometer med plaskepartier og vaskesviller nå en saga blott. Vi har skiftet ut pukk, sviller og en del skinner. Her har det nå blitt bra. Ved hjelp av en del andre tiltak har vi fått bukt med saktekjøringene og ligger nå innenfor tidsgarantien på Dovrebanen.

«Vi var inne i en ond sirkel»

- På Kongsvingerbanen har vi gjennom krengetog- og vedlikeholdsprosjektet fått gjennomført mye. Her har vi også kommet innenfor den tidsgarantien for saktekjøringer som vi har lovet.

Vondt år

- På Gjøvikbanen hadde vi en smørbrødliste på uløste oppgaver så langt som et vondt år. Denne listen har vi suksessivt redusert omfanget av med utskiftninger av sviller, skinner, sporveksler osv. Dette arbeidet pågår fortsatt. Etter planen skal vi i løpet av september ha de fleste saktekjøringene på Gjøvikbanen under kontroll.

- Hva har vært de viktigste grepene?

- Vi jobber nå på to fronter. Først og fremst har vi angrepet de akutte feilpunktene der og da. Dernest har vi kommet i gang med det systematiske vedlikeholdet.

«Sette pengene inn på forebyggende vedlikehold»

- Det såkalte korrektive vedlikeholdet som beredskap og akutt retting av feil var for blant annet Dovrebanen veldig høyt i 2002. Vi har nå snudd den trenden. Det er veldig positivt. Nå bruker vi forholdsvis lite penger på akutt retting av feil fordi vi har kontroll over feilene. Dermed kan vi sette pengene inn på forebyggende vedlikehold, og det er jo i det sporet vi skal være.

- En lignende utvikling er vi inne i på Kongsvingerbanen og håper å få det til også på Gjøvikbanen når vi får tatt unna det verste etterslepet.

Lide

- Hva står igjen?

- Vi har fortsatt mange partier med sviller som må skiftes, punkter med særlig dårlig ballast og rensing av grøfter og rydding av trær langs sporet.

«I godt gjenge om tre til fem år»

- Det er elektroanleggene som nå lider etter at vi har konsentrert så mye av innsatsen i sporet. Etterslepet her er særlig stort når det gjelder utskifting av gamle tremaster. Det på tross av at vi de siste årene systematisk har skiftet ut tremaster som har gått ut på dato.

- Når blir disse banene sånn som dere vil ha dem?

- Det avhenger av bevilgninger. I løpet av fem-seks år vil vi ha gjort en gjennomgang av hele Kongsvingerbanen. Da vil drifts- og vedlikeholdskostnadene på banen bli redusert, fortsetter Våltorp.

Mye igjen

- På Gjøvikbanen står det mye igjen. Banen har mange og krappe kurver som det burde vært gjort noe med. Noe som også ville gjort kjøretiden mer konkurransedyktig. Det står igjen en del sville- og skinnebytte. Det vil også være igjen en del på sporvekselsiden som krever utskiftninger.

«Hyggelig at folk setter pris på det vi gjør»

- På Dovrebanen står det igjen en del skinnebytte, samt at det også her er en del kurver som vi sliter litt med og som burde vært rettet ut.

- Vi er videre i gang med skinnesliping på Kongsvingerbanen. Neste år står deler av Dovrebanen for tur. Bedre skinner vil i neste omgang gi et mer stabilt spor og bidra til færre feil.

Ti år

- Vi snakker om mange år framover før dere blir helt fornøyd?

- Det som er positivt er at vi har fått en ti-års vedlikeholdsplan som setter fokus på de tingene vi har snakket om. Kommer midlene som forventet, vil vi være i godt gjenge om tre til fem år. I løpet av hele perioden skal vi få opp de ønskede kvalitetstallene opp mot 90 prosent som vedlikeholdsdirektør John Ole Grinde liker, fortsetter Bjørnerud.

- Det betinger at det blir kjørt et stramt

Svilleskifte: *Fortsatt er det mange partier med sviller som må skiftes ut på Dovrebanen, Kongsvingerbanen og Gjøvikbanen. (Begge foto: Svein Erik Bakken).*

To fronter: *- Vi jobber på to fronter. Vi angriper de akutte feilene og er i gang med det systematiske forebyggende vedlikeholdet, sier banesjef Kjetil Bjørnerud og faglig leder i linjen, Vidar Våltorp.*

løp med prioriteringer av midler og at vi beholder de rammene som vi har i dag og er forespeilet framover.

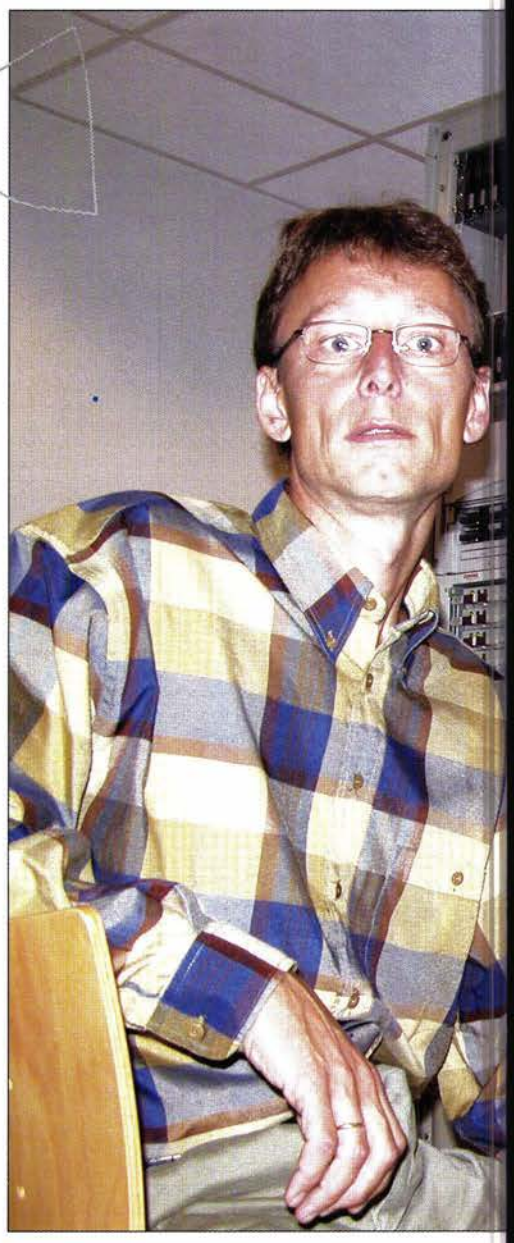
Hyggelig

- Hvor viktig er det for arbeidsmiljøet, trivselen og stoltheten over å være jernbanemann å få skikk på sporet?

- Det tror jeg er veldig viktig. Vi har nå etter hvert fått mange positive tilbakemeldinger fra våre folk og andre.

- Jeg fikk seinest en hyggelig telefon fra en lokomotivkontrollør som ringte og sa at han var veldig fornøyd med jobben som vi har gjort på Gjøvikbanen. Han synes vi hadde jobbet både raskt og effektivt. Det er hyggelig å få tilbakemeldinger fra folk som setter pris på det vi gjør, avslutter banesjef Kjetil Bjørnerud, og faglig leder i linjen, Vidar Våltorp, er hjertens enig.

svein.erik.bakken@jbv.no



Bratt IT-år i vente

Snart kan du glemme de grønne, blå eller røde mappene og belage deg på en ny hverdag med effektive elektroniske løsninger. Neste år er det duket for store IT-endringer som på sikt kan spare Jernbaneverket for minst 10 millioner kroner – i året.

TORE HOLTET

IT-sjef Tore Hemo opplyser til Kjøreveien at kartleggingen av Jernbaneverkets mange IT-prosesser startet i begynnelsen av september. Ennå er han forsiktig med å trekke noen bastante konklusjoner om hva slags konkrete løsninger arbeidet vil munne ut i, men hovedretningen er staket ut: Nå skal det bli ett jernbaneverk, og det betyr også ett IT-rike.

«Administrasjon og trafikk har levd hvert sitt liv»

To IT-verdener

- På en del områder har vi klart å holde stålkontroll. Operativsystemet er standardisert; det samme gjelder kontorstøtte og driftsansvar. Men når vi begynner å snakke om hva som er lagt på av løsninger, er bildet langt mer stykkevis og delt. Bare på den administrative siden har vi rundt 350 forskjellige programmer. Vi har flere programmer som gjør det samme, og dermed blir det vanskelig å få det hele til å henge sammen. Sentrale stikkord er informasjon, integrasjon og kostnader.

- *Hvordan vil du karakterisere forholdet mellom administrasjon og trafikk på IT-siden?*

- Av historiske og kulturelle grunner har de levd hvert sitt liv. Vi i administrasjonen satt og skrev våre ting, og de andre sørget for at trafikken gikk. Mange opplevde det i alle fall sånn. Ennå kan vi nok snakke om to IT-verdener, men de beveger seg mer og mer mot hverandre, påpeker Hemo.

Infoflyt på tvers

All bruk av IT skal bygge opp under at Jernbaneverket leverer sitt produkt på en best mulig måte. For alle organisatoriske endringer får følger for valg av IT-løsninger – og motsatt.

- Jernbane-Norge er ikke stort, og bare det er grunn god nok til å være samlet på IT-siden. Dessuten er det nødvendig og riktig med informasjonsflyt på tvers av alle prosessene, mener Hemo og gir et bilde for å underbygge sitt resonnement:

- Et tog ute på skinnene avgir informasjon om hvor det er, og den ender opp som informasjon i fjernstyringsanlegget, for i neste omgang å havne i publikumsinformasjonsanlegget. Men for at vi skal kunne beregne forsinkelsen, må ruteplanen ligge inne og den lages av administrasjonen, som står i forbindelse både med operatører og de reisende.

«Men ingen trenger å frykte noe «big bang»»

- Konsekvensene av at disse systemene ikke er samkjørt, kan være mange. For eksempel har vi opplevd at P4 får sin

Skiftes ut: *- Selv om mye av IT-utstyret blir skiftet ut eller oppgradert, vil Jernbaneverket spare minst 10 millioner kroner, forteller IT-sjef Tore Hemo. (Foto: Tore Holtet).*

informasjon fra ett system, NRK fra et annet system og toglederne fra et tredje system. Det sier seg selv at vi trenger ett sted der det er mulig å hente ut riktig og kontrollert informasjon om toggangen over hele landet.

Overgangsåret

- Når blir Jernbaneverket ett IT-rike?

- Jeg ser for meg at 2004 blir et viktig overgangsår. Dette blir et bratt år for de fleste av våre 2500 registrerte PC-brukere, forteller Hemo.

Allerede da Jernbaneverket ble skilt ut fra NSB, tok han initiativ til at Jernbaneverket skulle etablere sitt eget IP (Internet Protocol)-nett – et kommunikasjonsnett basert på den mest utbredte standarden for datakommunikasjon.

I juni i år ble avtalen underskrevet med BaneTele, og det hele skal være levert, testet og godkjent på 230 lokasjoner innen 11. november neste år.

Stor overgang

- Hva blir den største forandringen for den enkelte ansatte?

- Saksbehandlere og ledere vil i løpet av første halvår 2004 få tilgang til ett felles elektronisk saksbehandlingssystem. Det innebærer at håndtering av saksdokumenter, tegninger og annen teknisk dokumentasjon vil foregå elektronisk. Endringene innebærer en stor overgang for de fleste. Det blir en ny måte å arbeide på. Derfor legger vi opp til en overgangsperiode på rundt ett år, med parallell behandling av elektronisk og papirbasert dokumentasjon - før Jernbaneverket går over til kun å arbeide elektronisk.

- Ny IT infrastruktur betyr utskifting og oppgradering av servere og operativsystem, men denne delen blir «usynlig» for brukere flest. Mer merkbar blir den nye programvaren for kontorstøtte, som blant annet innbefatter tekstbehandling, regneark og e-post. Hjemmekontormulighetene blir dessuten dramatisk bedre i løpet av 2004.

Sparer millioner

- Hvor mye penger er det å spare på å bli ett IT-rike?

- Jernbaneverket bruker anslagsvis 100 millioner kroner i året på IT. Et defensivt anslag er at vi skal kunne spare 10 prosent. Men ingen trenger å frykte noe «big bang». Vi er klar over at vi spenner over alt – fra å være entreprenør til å være en etat som driver med departementsutredninger. Derfor vil det bli brukt tid på å gi de enkelte den kompetansen som kreves for å mestre sin nye hverdag uten problemer, konkluderer IT-sjef Tore Hemo.

> «Endringene innebærer en stor overgang for de fleste»

tore.holtet@jbv.no

Fjerner 30 feilkoblinger

De jobber med å luke bort 30 feilkoblinger og legge grunnlaget for en bedre styring av Jernbaneverket. – Du som ansatt vil oppleve at det etter hvert blir enklere å se din plass i organisasjonen, lover de.

TORE HOLTET

Hvordan få *ett* jernbaneverk til å *samarbeide* effektivt om å levere *ett produkt* til kundene?

Det jobbes nå på spreng i hele organisasjonen for å finne svar på dette fundamentale spørsmålet. En gruppe på sju har fått oppgaven med å gå gjennom virksomhetsplan- og budsjettprosessen med kritiske blikk.

30 feilkoblinger

Under en to dagers samling i Heggedal fulgte gruppen en anerkjent metode for å kartlegge nå-situasjonen. Gruppens leder, økonomidirektør Gunnar Markussen, legger ikke skjul på at det var to nyttige dager.

- Vi har funnet om lag 30 feilkoblinger, og jeg har fått øynene opp for at arbeidet med en virksomhetsplan er mer komplisert enn de fleste av oss har vært klar over.

- For eksempel har vi avdekket at virksomhetsplanprosessen ikke tar tilstrekkelig hensyn til ruteplanprosessen – og motsatt. Det innebærer at vi ikke får gjennomført ting når vi ønsker det, med de konsekvenser det har for kostnader og andre aktiviteter.

Trær i en helhet

- Vi definerer nå-situasjonen, jobber oss på en systematisk måte gjennom alle feilkoblinger og analyserer hva som er grunnårsakene, forklarer Geir Pedersen i Region Sør. Sammen med Arild Kokkinn i BanePartner lærte han gruppemedlemmene å tegne er-kart og bør-kart, for til slutt å eliminere bort feilkoblingene.

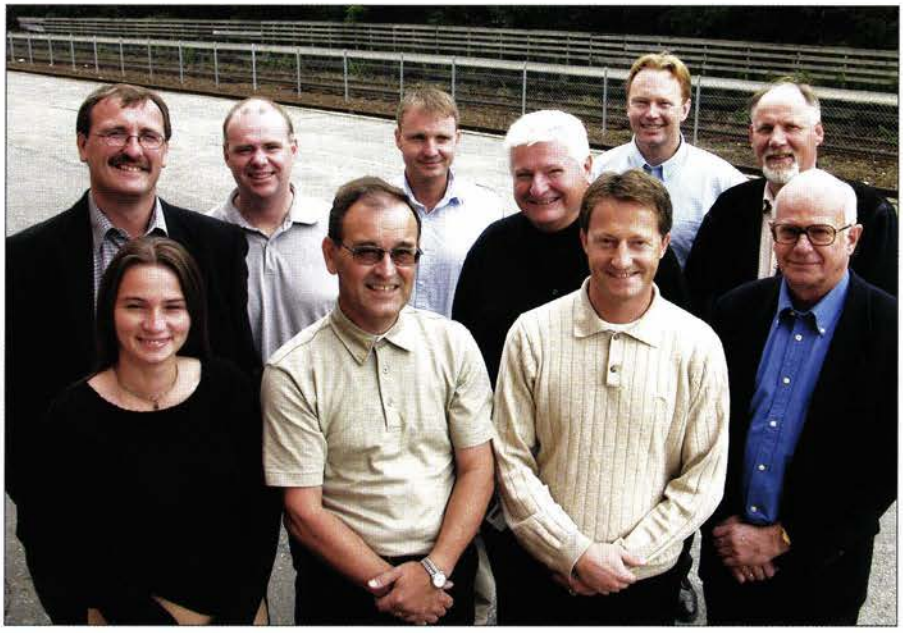
«... har manglet nøkkelen til skap som vi skulle ha åpnet»

- Vi lager forslag til hvordan prosessen rundt virksomhetsplan og budsjett bør være, men det er JL som fatter vedtak, poengterer Markussen.

«... mange likhetstrekk med ... andre store bedrifter»

- Har du fått noen a ha-opplevelser?

- Ja, og det var da vi jobbet med mål, prosess og aktiviteter og vi fikk visualisert den enkeltes posisjon i forhold til helheten. Mange sitter nok med det inntrykket at de ikke ser skogen for bare trær. I stedet bør alle medarbeidere oppleve seg som trær som får vokse innenfor en større helhet. Hensikten med det vi gjør, at de ansatte i større grad skal se sin plass i organisasjonen – at de gis mulighet til å se sammenhengen mellom overordnede mål og sin egen arbeidssituasjon.



Felles syn: *De utvikler et felles syn på hvordan Jernbaneverket skal styres. Foran f.v.: Johanna Kiepiela, Geir Thoresen, Geir Pedersen (tilrettelegger), Arild Kokkinn (tilrettelegger). Bak f.v.: Thor Brækkan, Knut Helge Togstad, Claes Aakerman, Gunnar Markussen, Roger Lundegaard (konsulent) og Jan Henrik Vasaasen.*

Åpner skap

- Dere praktiserer nå et nytt verktøy – en nøkkel for forbedring. Har Jernbaneverket tidligere manglet denne nøkkelen?

- Vi har nok ikke manglet den 100 prosent, men vi har manglet nøkkelen til skap som vi skulle ha åpnet.

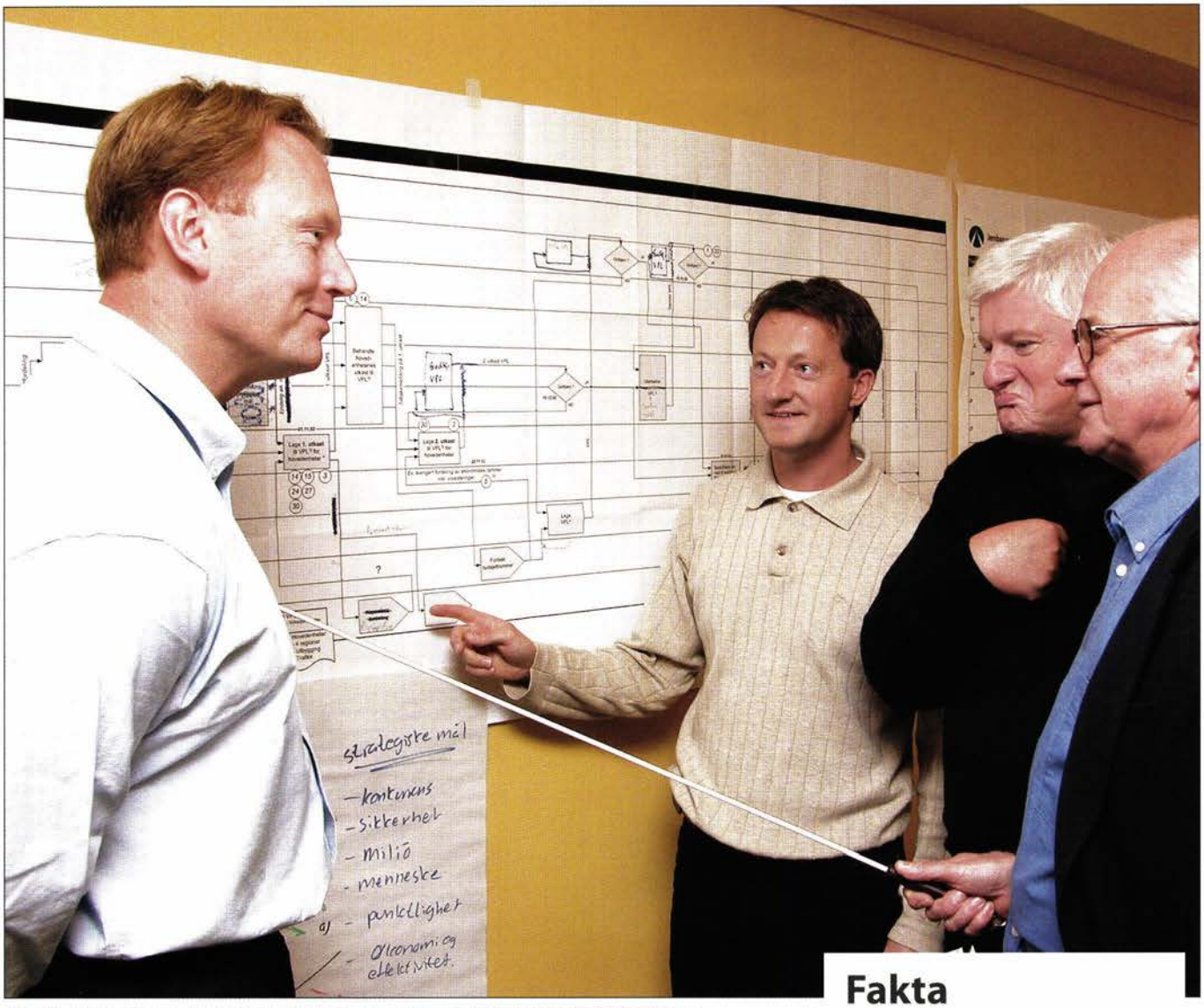
- Hvilke skap har vært låst?

- Det har vært flere, men jeg kan trekke fram regionene som ett eksempel. De har nok vært mer opptatt av egen region enn å samarbeide seg imellom. Det samme gjelder flere av forretningsenhetene. Nå skal vi være ett jernbaneverk – ikke 10.

Korte ned tiden

Markussen og hans gruppe har ennå noen måneder på å foreta hele skappoppryddingen.

I løpet av året skal arbeidet være ferdig, og da har han tro på at gruppen har lagt grunnlaget for en mer samlet aktivitets- og ressursstyring.



Kartlegger: *Konsulent Roger Lundegaard (t.v.) instruerer Geir Pedersen, Gunnar Markussen og Arild Kokkinn i hvordan feilkoblinger kartlegges. Resultatet likner mye på det som avdekkes i andre store bedrifter.*

(Begge foto: Tore Holtet).

- Vi må korte ned tiden, og det gjelder i en rekke sammenhenger. På mitt område – økonomi – må vi reagere raskere og foreta justeringer når det trengs. For å sette det litt på spissen har jeg ofte lurt på hvorfor det skal være nødvendig å «bruke over to uker på å finne ut hva som ble gjort i forrige måned».

«... ikke får gjennomført ting når vi ønsker det»

- I andre sammenhenger – som i produksjon, planlegging og prosjektering – må vi finne samarbeidsmodeller slik at færrest mulig går ledige når det ellers synes som om det er nok av arbeidsoppgaver.

Fellessyn

Konsulent Roger Lundegaard i OPENavigator framhever at manglende koordinering og fellessyn er trekk som går igjen i store organisasjoner.

- Jeg ser mange likhetstrekk med de feilkoblinger vi finner her og i andre store bedrifter. Men denne gruppen er samlet, og det er et godt tegn.

- I mange bedrifter snakkes det mye om de store trekkene, og så glemmes detaljene. Den feilen gjøres ikke i Jernbaneverket. Her er den store utfordringen å få en komplett virksomhetsstyring – lage et instrumentpanel som gjør det mulig å styre Jernbaneverket i framtida, konkluderer Lundegaard.

tore.holtet@jbv.no

Fakta

- Denne høsten vil det pågå et intenst arbeid i grupper med representanter fra ulike deler av Jernbaneverket.
- I alt 16 ansatte er drillet i en amerikansk metode – en detaljert oppskrift for å oppnå bedre arbeidsflyt i store organisasjoner.
- De 16 fungerer som tilretteleggere for gruppene, som kartlegger alle feilkoblinger og fremmer forslag til forbedringer.
- Både prosjektene «Et effektivt og moderne jernbaneverk» og «Forbedring av styringssystemet» (FAS) danner bakteppet for gruppearbeidene.
- Hensikten med arbeidet er å skape ord om til handling, og innen nyttår skal det foreligge konkrete forslag som skal legge fram for toppledelsen i JBV.

– Noen må flytte på seg

- Kan jeg som planlegger i Prosjekttjenester risikere å måtte flytte på meg? undrer Lise Lund i Region Nord. - Planleggere må være innstilt på å jobbe der det skal planlegges, prosjekteres og bygges jernbane, svarer infrastrukturdirektør Jon Frøisland.

TORE HOLTET

Kjøreveien arrangerer et kort treff mellom planleggeren og direktøren utenfor inngangen til hovedkontoret på Stortorvet. Samtalen er imidlertid lang nok til å bringe klarhet på flere sentrale punkter:

- Ansatte i Prosjekttjenester er ikke garantert å ha Trondheim som stasjoneringssted selv om de jobber der i dag.
- Det vil ikke bli ansatt en egen leder for
- Prosjekttjenester ute i regionene.
- Arbeidsgiveransvaret vil ligge sentralt.
- Det samme gjelder for de som jobber med administrative tjenester.

Reagerer

Lise Lund har 10 år bak seg i Jernbaneverket. Hun er tilknyttet det regionale plankontoret, er utleid som prosjektleder for støytiltak og finner det mest sannsynlig at hun etter omorganiseringen vil tilhøre enheten Prosjekttjenester.

- I utgangspunktet er jeg positiv til å få brukt min spesialkompetanse flere steder, for eksempel i forbindelse med større jernbaneprosjekter på Østlandet. Vi i Region Nord er vant til lange reiseavstander, men jeg reagerer på at noen må flytte, sier Lise Lund.

> «Vi i Region Nord er vant til lange reiseavstander, men ...»
>
> *LISE LUND*

- Jobber du som konsulent hos Reinertsen i Trondheim, kan du ikke forvente å ha Trondheim som eneste arbeidsplass. Slik må det også bli hos oss, innskyter Frøisland.

Når Kjøreveien spør henne hvordan hun ser på sin egen framtid, svarer hun:

- Med to unger – en på fire og en på åtte år – sier det seg selv at ikke begge foreldrene kan ukependle. Dermed kan jeg bli tvunget til å se meg om etter annet arbeid, hvis det ikke åpner seg en mulighet for en noe annen type jobb i regionen, resonnerer Lund.

> «Vårt hovedpoeng er at vi skal ta i bruk våre ressurser»
>
> *JON FRØISLAND*

Sunn fornuft

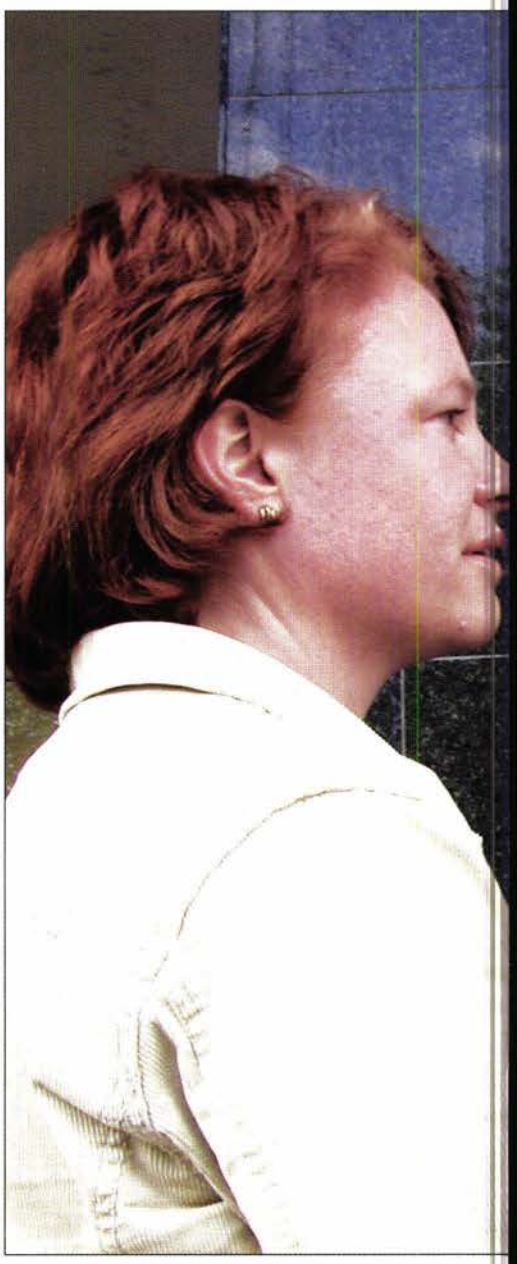
- Vi vil bruke sunn fornuft og vi vil ikke flytte på folk hvis det ikke er absolutt nødvendig. Tvert om. Vi er innstilt på å strekke oss langt for å finne fleksible løsninger, sier Frøisland. Men han legger til:

- I de tilfeller vi har overkapasitet i regionene, må de ansatte forberede seg på å jobbe der arbeidsoppgavene er. Trønderbanen og godsterminal i Trøndelag vil eksempelvis være satsingsområder, men vi skal også bygge dobbeltspor på Jæren. Her har vi ikke bygd opp noen organisasjon. I planleggingsperioden vil det ikke være nødvendig å være fast stasjonert på stedet, men når utbyggingen starter, må en stor del av prosjektorganisasjonen plasseres der.

Tilpasse

Frøisland forstår at en del mennesker føler utrygghet og frykter det ukjente som ligger foran dem.

- Når vi får forklart hvordan vi tenker, opplever jeg at vi får aksept. Det betyr likevel ikke at vi kan tilfredsstille alle ønsker. Skal vi greie å effektivisere de administrative tjenestene med 25 prosent, er vi nødt til å ta noen grep, framholder han.

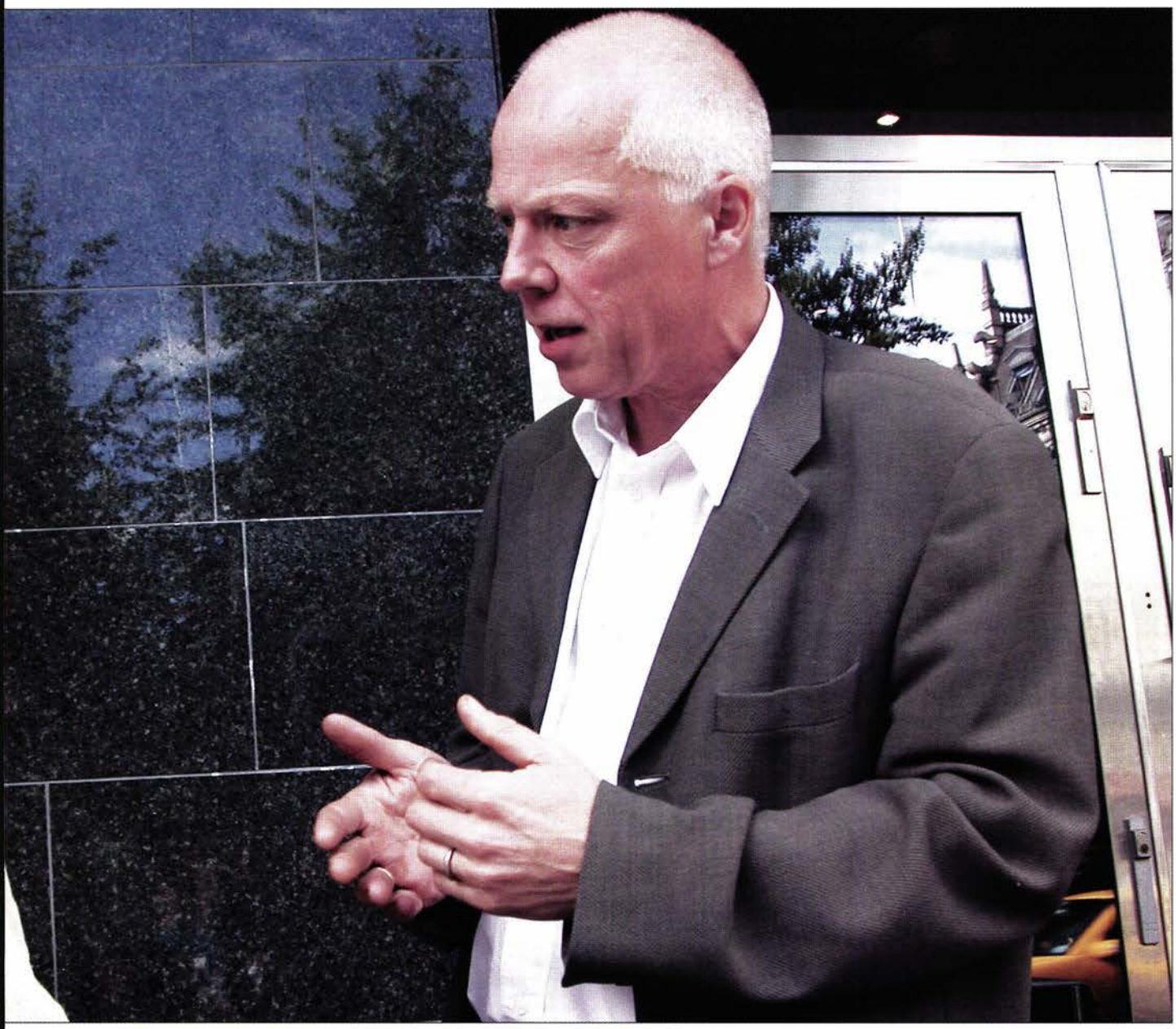


- Dette forstår jeg, men jeg håper en også tar hensyn til at dette handler om mennesker. Jeg vet om mange som er i den situasjon at de ikke kan begynne å ukependle, repliserer Lund.

- Vi vil selvfølgelig prøve å tilpasse arbeidsoppgavene slik at de ikke blir en for stor belastning, sier Frøisland, og legger til: - Utnytter vi alle mulighetene i vår elektroniske hverdag, kan overgangen kanskje vise seg å bli enda enklere. Vårt hovedpoeng er at vi skal ta i bruk våre ressurser, uansett hvor i landet de måtte befinne seg. Det vil for mange bety mer spennende arbeidsoppgaver. Samtidig vil det kreve større grad av mobilitet.

Ingen småkonger

- Hvordan blir den praktiske hverdagen for det store flertallet av ansatte ute i regionene?



Klar beskjed: *- De ansatte må være forberedt på å jobbe der arbeidsoppgavene er, fastslår infrastrukturdirektør Jon Frøisland i samtale med planlegger Lise Lund.* *(Foto: Tore Holtet).*

- Omtrent som i dag, bortsett fra at det for eksempel ikke blir åpnet for egne systemer i hver enkelt region. Vi vil ha en styring med den faglige biten, slik at vi gjør tingene på en mest mulig lik måte – sagt på en annen måte; Vi vil sentralt styre mer hvordan vi gjør jobber, men ikke hva som gjøres. Husk at vi etterstreber ett Jernbaneverk.

- Tidligere har regiondirektørene vært mer eller mindre enerådende. Det har for eksempel ført til at vi ikke har greid å få til lik økonomisk rapportering fra regionene. I stedet har vi måttet bruke ressurser på å korrigere for spesialløsninger her og der.

- Regionene har fortsatt en viktig jobb å gjøre, men regiondirektøren må ha mer kontakt med den sentrale ledelsen og de ansatte må i større grad jobbe med de arbeidsoppgavene som er høyest prioritert i forhold til helheten.

- Skal det mye omtalte småkongeveldet nå ta slutt?

- Det kan du gjerne si. Også da Norge som land gikk bort fra småkongeveldet, ble det sett på som en fordel.

Norge mindre

Hovedoppgaven ute i regjonene vil ifølge Frøisland være å drifte banene og holde sitt infrastrukturområde i best mulig stand - i takt med kundenes behov.

- Vil regionene fremdeles beholde sin egenart?

- Entydig ja. Vi ønsker å desentralisere Jernbaneverket, men det skal skje på en sånn måte at vi er mest mulig samstemt. Vi vil i større grad enn før involvere regionene i de sentrale beslutningsprosessene.

- Nye kommunikasjoner og ny teknologi gjør at Norge er blitt mindre med årene. Det er slutt på de tider da en bodde og jobbet på samme sted hele livet. Skal vi lykkes og nå visjonen om ett Jernbaneverk, må vi ta i bruk mer av landet som vår felles arena, konkluderer infrastrukturdirektør Jon Frøisland.

tore.holtet@jbv.no

Utfordrende jobb: *Prosjektleder Jan Johannessen og ingeniørgeolog Ingvar Tyssekvam diskuterer fremdriften på arbeidene.*

Tunge maskiner: *Dette «uhyret» driver for øyeblikket 30 meter tunnel om dagen på veg mot Lieråsen tunnel.* *(Foto: Sindre Ånonsen)*

30 meter tunnel i uken

LIERÅSEN (Kjøreveien): **Det nye tverrslaget i Lieråsen tunnel drives fremover med 30 meter i uken. Tverrslaget vil lette arbeidene med oppgraderingen av tunnelen og vil også fungere som en evakueringsveg i fremtiden.**

SINDRE ÅNONSEN

Tverrslaget er 400 meter langt. Arbeidene startet i april, og går alt etter planen, vil Jernbaneverket oppnå gjennomslag til Lieråsen tunnel første helgen i oktober.

Men arbeidene slutter ikke der.

- Før tverrslaget er ferdig, skal vi ha på plass fast dekke, lys, nødlys og nødradiosamband i nedre del og en port mot hovedtunnelen, opplyser prosjektleder Jan Johannessen i Region Sør til Kjøreveien.

Det ferdige resultatet vil man se i februar 2004.

Rallarfølelse

Å gå inne i tunnelløpet gir unektelig en rallarfølelse. Tunneldriving er et tradisjonsrikt arbeid som alltid byr på geologiske og ingeniørtekniske utfordringer. Flere skift bytter på å jobbe, og selv om hovedtyngden av arbeidet gjennomføres maskinelt, vitner hakke og spett i enden av tunnelen om at det ennå er en og annen stein som fjernes med håndkraft.

- Vi har også møtt på mer vann enn det vi forutså, men vi løser dette greit ved bruk av sementbaserte tetningsmidler, opplyser ingeniørgeolog Ingvar Tyssekvam.

De mye omdiskuterte kjemiske tetningsmidlene som har fått behørig medieomtale tidligere, er med andre ord lagt på hylla.

Ventilasjonsanlegg

De omfattende rehabiliterings- og moderniseringsarbeidene i tilknytning til Lieråsen tunnel gjennomføres i flere etapper, og mye er på plass allerede; som nødbelysning og full mobildekning for å nevne noe.

Parallelt med tverrslaget jobber Jernbaneverket med å etablere et nytt ventilasjonsanlegg i Lieråsen tunnel. Anlegget skal sikre at luftstrømmen går mot Asker hele tiden, noe som kan være helt avgjørende ved en evakuering av reisende i et tog hvor det er røykutvikling. Den statistiske muligheten for at dette skal skje er for øvrig svært liten.

Arbeid og trafikk

Arbeidene med Lieråsen tunnel vil vare frem til 2007 eller 2008 avhengig av fremdrift og finansiering. I 2005 skal det gjennomføres arbeider inne i tunnelen samtidig som man har trafikk på sporet. Mange arbeider er allerede gjort og gjøres i togfrie helger - da gjerne i sammenheng med arbeider på det nye dobbeltsporet mellom Sandvika og Asker.

- To ganger i året gjøres det omfattende fjellsikringsarbeider i tunnelen, i tillegg at vi har hyppige befaringer, sier Johannessen.

Totalt vil arbeidene i Lieråsen tunnel koste cirka 625 millioner kroner.

sindre.aanonsen@jbv.no

Veiskatt åpner for flere tog

CargoNet AS har på oppfordring fra norske og utenlandske transportører utarbeidet nye direkte togforbindelser fra Oslo til Hamburg.

Tyskland innfører i løpet av høsten veiprising for vogntog, noe som påfører norsk næringsliv store ekstrautgifter.

Tvinge

Denne type veiavgifter innføres også etter hvert i flere EU-land. I Tyskland vil den nye veiskatten utgjøre nesten ti prosent av transportkostnadene. Avgiftene tilsvarer omtrent 2.000 kroner per bil på en strekning tur/retur Oslo - Basel. Når Østerrike innfører veiskatt over nyttår, antas denne å bli enda høyere.

Målet er å tvinge veitransporten over til bane og sjø. Det forventes derfor en sterk vekst i jernbanetransporten i Europa når avgiften innføres. CargoNet AS har arbeidet med viktige samarbeidspartnere og biltransportører for å komme frem til gode løsninger. Dette vil nå bli en realitet.

Flere tog: *Veiprising i Tyskland fører til at CargoNet vil sette opp flere tog mellom Alnabru og Tyskland.*

Første direkte heltoget

Den 7. oktober i år ruller det første direkte heltoget fra Alnabru i Oslo til Billwerder i Hamburg. Toget vil ha en gjennomsnittshastighet på 60 km/t, og legge strekningen bak seg på mindre enn 20 timer.

- Dette nye toget er en viktig milepæl både for norsk og europeisk jernbane. Det viser at det er mulig å få til raske og effektive togløsninger på lange avstander også når så mange som fire nasjoner er involvert, sier markedsdirektør Knut Brunstad i CargoNet AS til NSB`s intranett.

Nye muligheter

- Toget åpner for nye muligheter når vi samtidig knytter dette til nettverkene som våre samarbeidspartnere har i Europa. Gjennom dette nettverket kan våre kunder få fremført sine varer fra Norge til hele Europa uten å måtte kjøre på avgiftsbelastede motorveier. Som eksempel vil en transport fra Oslo til Basel i Sveits være unnagjort på 36 timer, avslutter Knut Brunstad i CargoNet AS.

EU reviderer avgifter

Den 23. juli foreslo EU-kommisjonen endringer i avgiftsstrukturen for bruk av infrastruktur til transportformål. Bakgrunnen er at flere og flere av medlemsstatene innfører former for vegprising som pålegger transportutøverne og dermed brukerne nye kostnader.

Et lappverk av ordninger kan sette regulariteten og funksjonaliteten i det indre marked på prøve. Derfor ønsker Kommisjonen å sette makt bak det eksisterende rammeverk for slik skattlegging.

Samfunnets kostander

Kommisjonen ønsker å sette medlemsstatene i stand til å gi transportsektoren incentiver gjennom ulike støtteordninger som reflekterer de ulike transportformers kostnader for samfunnet på en bedre måte.

Forslaget går ikke så mye på avgiftsnivået som på strukturen i avgiftssystemene. Avgifter på bruk av infrastrukturen gir muligheter for å differensiere mer presist med hensyn til kjøretøykategori, tid og sted for bruk av veiene. Det er ikke hensikten å øke det totale nivået på skatter og avgifter i vegsektoren.

Tre tonn

Mens det nåværende vegprisingssystemet er begrenset til å omfatte kjøretøy på 12 tonn eller mer, vil Kommisjonen nå senke grensen til tre tonn for godsbiler. Regelverket vil omfatte hele det transeuropeiske motorvegnettet og trafikk på veger i direkte konkurranse med dette nettet.

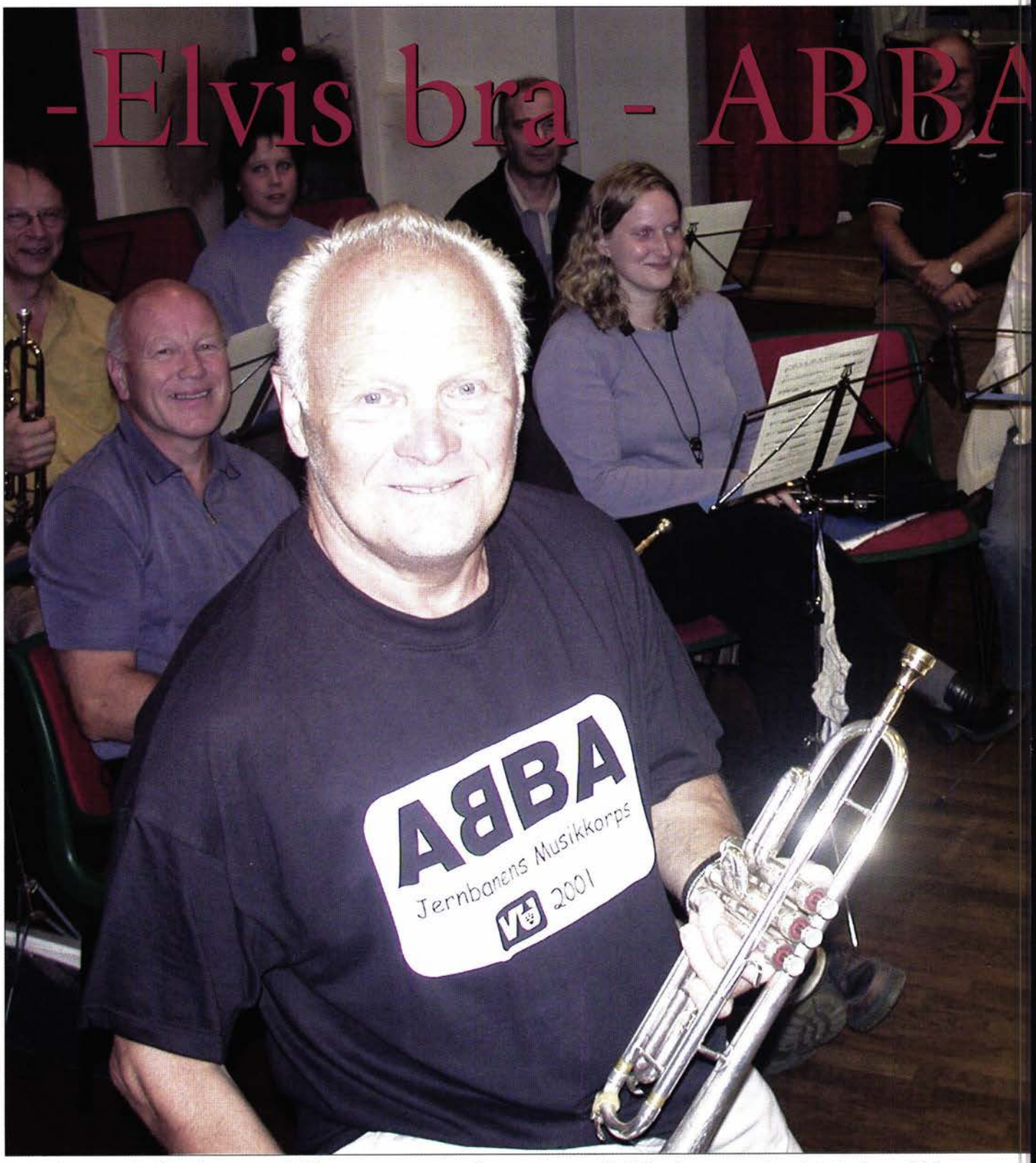
De uttalte mål med endringene fra Kommisjonens side er å utligne kostnader mer riktig sett fra samfunnet; bedre kvaliteten på tjenesteytingen og å tillate kryssfinansiering av ny infrastruktur i følsomme områder.

CER applauderer

Fellesorganisasjonen for europeiske jernbaner, CER, sier seg meget tilfreds med forslaget til avgiftsendringer fra EU-kommisjonen. CER er meget positivt til at inntekter som skapes gjennom avgiftsbelegging av bruken av infrastrukturen, skal komme transportsektoren som helhet til gode.

CER ønsker at andre transportformer enn vegtransport skal nyte godt av disse inntektene og ser jernbanesektoren som en naturlig mottaker.

-Elvis bra - ABBA



ABBA best: *- ABBA har de mest melodiøse sangene, mener korpsveteranen Odd Forshaug, som begeistret minnes både ABBA-konserten og da det kokte i salen under Elvis-konserten.* *(Foto: Karla Marie Berg)*

Narvik (Kjøreveien): **- Elvis er bra, men jeg liker ABBA enda bedre, sier trompetisten Odd Forshaug (73) og medlem av «Jernbanemusikken» siden 1946. Med ungdommelig iver minnes han hvordan salen kokte da korpset slo til med de reneste rockekonsertene i Narviks storstue - Folkets Hus.**

Jubileumsfest: *«Jernbanens Musikkorps Narvik» for full musikk under den store 100års- jubileumskonserten i fjor høst. (Foto: Hans Christian Forsaa)*

Jubileumsfest: *«Narvik Jernbanekor» skapte godstemning under den store 100års- jubileumskonserten i fjor høst. (Foto: Hans Christian Forsaa)*

SVEIN ERIK BAKKEN

Selv om de to konsertene er blant høydepunktene i Odds lange musikkliv, er det bredden, allsidigheten og kvaliteten som har ført til at «Jernbanemusikken» og «Narvik Jernbanekor» har en unik plass i Narvik bys kulturliv.

Både «Jernbanens Musikkorps Narvik», som er korpset offisielle navn, og «Jernbanekoret» er derfor hedret med Narviks kulturpris, samt «Sølvslegga» som er en annen gjev pris som deles ut under den årlige «Vinterfestuka».

« Se, det koker i salen»

- Jernbanekorpset, ofte kalt «Verdens nordligste jernbanekorps», er med sine snart 100 år en institusjon her nord, sier mangeårig formann, Odd L. Teistum.

- Er dere gode til å spille også?

- Ja, vi danker ut de fleste.

Hemmeligheten

- Hva er hemmeligheten bak det blomstrende jernbanesang- og musikklivet i Narvik?

- Det har nok noe med at vi befinner oss nord for Polarsirkelen og er adskilt fra resten av jernbanenettet i Norge. Det var tilreisende som bygde opp dette samfunnet. Mange av dem hadde musikken med seg i bagasjen og startet opp både sangkor og musikkorps. Siden har det vært et godt sang- og musikkmiljø her i Narvik.

- Det fins kun fire jernbanebyer i Norge som både har kor og korps, og Narvik er en av dem, tilføyer Thor Bjørn Eriksen, mangeårige formann i Narvik Jernbanekor, og med 15 år i Norsk Jernbanesangerforbunds styre. Ny korformann fra 2003 er nå Reiner Thoresen.

Rallarkulturen.

- Hvilken betydning har rallarkulturen for sang- og musikklivet?

« Rallarkulturen gir en ekstra inspirasjon»

- Den gir en ekstra inspirasjon. Tidligere i år var vi sammen med elleve andre kor på et sangstevne i Harstad i forlengelsen av «Vinterfestuka». Her stilte vi opp i rallarantrekk og sang bare rallarviser. Vi har derfor både vanlig koruniform og «rallarantrekk».

- Vårt korps hadde sitt utspring i rallarkulturen. Det var jo først og fremst rallaren som både bygde Ofotbanen og bygde opp samfunnet vårt. Rallarene har vært med på å starte opp nesten alt kulturliv her i Narvik, forteller Teistum.

- Vi har også videreført kulturarven fra rallarene ved årlig å arrangere «Svarta Bjørn Marsjen», som går siste lørdagen i juni. I fjor samlet den rundt 2.000

→

«Vi spiller alt fra opera til ABBA»

deltakere og er nå Norges største turmarsj, opplyser Gunnar Lyngedahl, leder av styret i «Jernbanemusikkens Hus».

- Marsjen gir i tillegg gode inntekter til korpset og en hel masse smilende, glade folk på tur i rallarkulturens fotspor, tilføyer Forshaug.

Masse fintfolk

«Jernbanemusikken» eller «Ofotbanens Hornmusikforening» het korpset da det ble offisielt stiftet i 1907, mens «Jernbanekoret» ble stiftet 41 år seinere.

Ikke nok med det. I 1904 stiftet seks musikkinteresserte jernbanemenn korpset med det «himmelske» jernbanenavnet «Det Bevingede Hjul».

Alt i korpsets første offisielle stiftelsesår spilte de for full musikk for en rekke prominente personer som gjestet Narvik. Vi nevner i fleng Kong Haakon VII og Dronning Maud, Keiser Wilhelm II og Prins Zeki og Kong Chulangkorn av Thailand.

Gamle og unge

I dag teller korpset rundt 45 aktive medlemmer i alle aldre og av begge kjønn. - Den yngste er litt over 18 år og den eldste over 75 år. Flere generasjoner er ikke uvanlig, forteller Teistum.

Korpset har blant annet en egen gruppe som spiller for barn. I årets vinterfestuke spilte de to forestillinger av Haba Haba for stappfulle hus. - Vi kunne ha fylt fire forestillinger.

- Vi ser lyst på framtiden. Jeg tror «Jernbanemusikken» vil leve i både 50 og 100 år til, slår Teistum ubeskjedent fast.

Koret har i dag 37 medlemmer, 3 æresmedlemmer, den eldste er fylt 90 år, pluss noen støttemedlemmer. - Vi er et mannskor som består av folk fra 50 år og oppover til eldstemann på 79. Dessverre får vi ikke ungdommen til å være med, dirigenten Marit Lamvik er yngst med sine 36 år.

- Hvorfor den store forskjellen?

- Det vet vi ikke. For 15 år siden var det tre mannskor i byen. I dag er vi de eneste som er igjen. «Heftig og begeistretbølgen» har gitt oss en del nye medlemmer, men ingen unge.

Selv om kormedlemmene er av gammel god årgang, har de et vidt spektrum på repertoaret fra klassisk, til pop og rallarviser. - Vi har av og til korseminar; på det siste øvde vi inn bare Beatles-melodier. Dem skal vi opptre med seinere, forteller Eriksen.

«Jernbanekorpset er en institusjon her nord»

Drivkraften

- Hva er drivkraften?

- Samholdet, kameratskapet og det sosiale. Her er ingen store og ingen små, vi er på likefot og dus, sier Teistum. - Det finnes ikke klikker i korpset, tilføyer Lyngedahl.

- Det samme gjelder koret. Vi har et veldig godt miljø. Vi har reist mye, og felles opplevelser på reisene sveiser oss ytterligere sammen, mener Eriksen.

Koret kan i tillegg til turer i Norden se tilbake på en rekke turer til Jugoslavia, Polen, Frankrike og Østerrike, der de har vært hele tre ganger. Den en gangen ble det opptreden i østerriksk radio.

Fram til 1967 holdt også korpset seg innen Nordens grenser. Så ble det en opplevelsestur til Jeanne d`Arc-festivalen i Frankrike. Deretter har det gått slag i slag med store turer til Tyskland, Østerrike, Polen og Belgia. I sommer skal de til Narviks vennskapsby i Polen, og i forbindelse med 100 års jubileet planlegges en stor turné til Amerika.

Storfamilie

- Hvorfor begynte du i musikken, Odd?

- Jeg har alltid sett opp til dem som spilte i hornmusikken, spesielt han som spilte bass den gangen, begynner veteranen, som med unntak av et kort avbrekk har spilt trompet i korpset i snart 50 år. - I tillegg ligger musikken hos anene mine. Bestefar var med og startet Kjellbotn Musikkforening som var den eldste musikkforreningen her i Ofoten.

- Odd er ikke den eneste som har flere generasjoner i korpset og koret, og noen har funnet hverandre og giftet seg. Det legger jo også et godt grunnlag for framtiden, opplyser Eriksen og Teistum.

- Hvorfor har du holdt på så lenge i korpset?

- Det er morsomt å spille, og så er det kameratskapet. Vi spiller en masse forskjellig musikk, alt fra opera til ABBA. Jeg er mest glad i lettere musikk, men jeg tar gjerne utfordringen og spiller tyngre, klassisk musikk også.

Salen kokte

- Hva husker du best fra et langt musikkliv?

- Vi har hatt noen fantastiske turer, der turen til Jeanne d`Arc-festivalen i Syd-Frankrike var et av høydepunktene. Dette er så moro at så lenge jeg kan se og høre, skal jeg være med i korpset - og jeg håper det betyr i lang, lang tid framover, ler han.

- En av de største opplevelsene med han Odd, det var Elvis-konserten vår. Ja, den tente gamlingen. – Se, det koker i salen, ropte han og var vill og begeistret. - Det hadde verken Odd eller vi andre vært med på før her i Narvik. Det var helt fantastisk. Han var 17 år igjen da, han Odd.

Og det er ikke bare Elvis som «Jernbanemusikken» har hyllet med en konsert. ABBA har fått samme æren.

- Elvis var bra, men jeg liker ABBA enda bedre. De har de mest melodiøse sangene. De var verdens beste da de var på topp. Jeg skrur derfor ikke av radioen - men heller opp - når de spiller ABBA, humrer Odd Forshaug.

***Historisk:** «Ofotbanens Hornmusikforening» som korpset het fram til 1950, avbildet i daværende Loge i Narvik i 1910 og som nå er blitt «Jernbanemusikkens Hus».*

svein.erik.bakken@jbv.no

Eget musikkhus

Stolte: *De er alle fire stolte over sang- og musikktradisjonene i Narvik, og de tre korpsveteranene over eget hus. Fra venstre Odd Forshaug, Thor Bjørn Eriksen, Narvik Jernbanekor, Gunnar Lyngedahl og Odd Teistum. (Foto: Svein Erik Bakken)*

«Jernbanemusikken» er en institusjon i rallar- og kulturbyen Narvik med egne grupper for storband, sportsturer, «Svarta Bjørn Marsjen» og ei lita barnegruppe, samt eget «Jernbanemusikkens Kulturhus».

SVEIN ERIK BAKKEN

Ikke minst er de stolte over å ha eget hus midt i Narvik sentrum. Det skaffet de seg i 1996. Inngangsbilletten til huskjøpet ble skaffet alt i 1972 da korpset kjøpte en hytte vest for Bjørnfjell stasjon av NSB.

Mange penger

- Vi betalte 780.000 kroner for huset. Det var utrolig mange penger for et korps, forteller leder for husstyret, Gunnar Lyngedahl.

- Vi gikk kanossagang rundt om i bankene for å få lån. Takket være Narvik Sparebank så fikk vi låne det vi trengte. I tillegg til kjøpesummen har vi investert for rundt 150.000 kroner. På toppen av dette kommer en utrolig dugnadsinnsats, så samlet er det lagt ned godt over en million kroner i huset i reine penger og dugnad.

«Utrolig mange penger»

- Den tiden vi ikke selv bruker huset, leier vi ut til foreninger og lag. I dag er økonomien på huset meget god. Huset finansierer seg sjøl, men ikke aktivitetene i korpset. Overskuddet blir reinvestert i huset og i utstyr til huset.

Utrolig flinke

- Korpset finansieres blant annet fra overskuddet av «Svarta Bjørn Marsjen». I tillegg har Jernbaneverket vært utrolig flinke til å støtte både kor og korps etter at NSB nærmest er helt ute her i Narvik.

- Selv om ikke alle jobber på jernbanen, føler vi oss alle som jernbanefolk i sjel og sinn. De unge som ikke har noen direkte tilknytning til jernbanen, er blant de mest aktive for å verne om jernbanemiljøet.

«Verne om jernbanemiljøet»

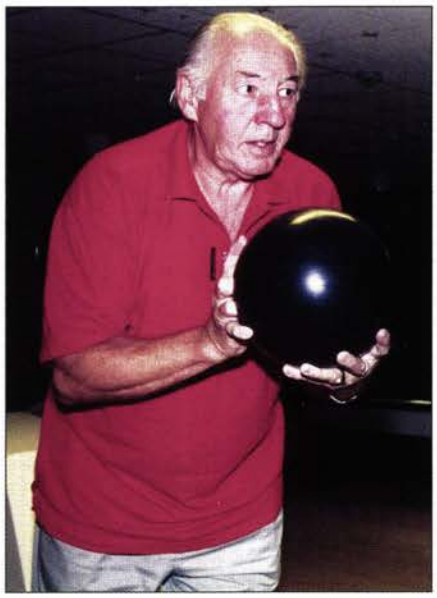
- Vi prøver å holde sammen alle gruppene som arbeider på jernbanen. Slik sett har både koret og korpset en viktig funksjon. Vi vil derfor selvsagt være aktivt med når jernbanen fyller 150 år neste år. Vi har alt planene klare for en felles konsert sammen med «Narvik Jernbanekor», avslutter Gunnar Lyngedahl.

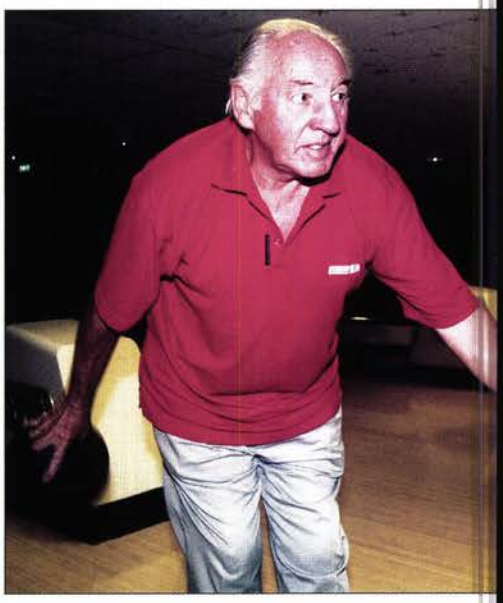
svein.erik.bakken@jbv.no

1.
***Starten:** - Vi var i starten åtte-ti mann som spilte bowling ...*

2.
***Engasjert:** - Nå er det 30-35 av oss – med koner ...*

3.
***«Bestefar»:** - Vi kunne vært bestefedre til de vi nettopp slo i bowling. (Foto. Svein Erik Bakken).*





Møte med:
Erling Ohnstad

- Herr president

SKI (Kjøreveien): **I det gamle NSB het sjefen generaldirektør. Den tittelen forsvant en høstdag i 1990, men fortsatt heter lederen av Veteranlauget i Norsk Jernbane Idrettsforbund (NJIF) president.**

SVEIN ERIK BAKKEN

- Hvorfor «Herr president»?

- Vi måtte ha en tittel som ikke alle andre hadde. Vi skal jo alltid helst være litt bedre enn noen andre, ikke sant, sier dagens president Erling Ohnstad (73) på velklingende bergensk.

- Så medlemmene må si «Herr president» for å få ordet?

- Jada, det skal være litt høytidelig, vet du, humrer han.

Gulrot

- Fra spøk til alvor. Vi brukte presidenttittelen som gulrot for å få daværende formann i NJIF til å være med på å starte Veteranlauget.

- Norsk Jernbanes Idrettsforbunds Veteranlaug ble høytidelig stiftet i 1985. Da hadde vi snakket lenge om behovet for å ha et fritidstilbud til pensjonistene. I dag har lauget 110 medlemmer fra Steinkjer i nord til Kristiansand i sør. En stor del har tilknytting til det aktive jernbanemiljøet på Ski.

Lauget utgir medlemsbladet Veteranen som kommer ut fire ganger i året, og medlemskapet koster 100 kroner året.

Borettslaget

Røttene til Veteranlauget finner vi i miljøet som ble bygd opp omkring Jernbanens Borettslag på Ski på 1960-tallet.

- Vi som flyttet inn her, var jevngamle og hadde småbarn. Vi drev derfor ikke bare med bedriftsidrett, men like mye familieidrett.

- Det var ønsket om å videreføre det gode miljøet som lå bak ideen om å danne ett veteranlaug i NJIF. I dag møtes vi i forskjellige sammenhenger. Vi spiller blant annet bowling to ganger i uka. I starten var vi en åtte-ti mann som spilte. I dag er vi 30 til 35 stykker som bowler, derav flere av våre koner.

> «Vi måtte ha en tittel som ikke alle andre hadde»

Ballet på seg

- Så veteranbowlingen her på Ski har ballet på seg. Vi spiller turneringer mot lag i lauget og mot lag utenom jernbanefamilien rundt i Oslo-området. Veteranmesterskapet i bowling er årets høydepunkt. I år går det av stabelen på Hamar.

- Når dere er på tur, spiller bowling eller treffes på annen måte, hva snakker der om?

- Som de gamle innbarka jernbanefolk vi er så blir det selvsagt mye jernbaneprat, samt mimring om gamle dager, da vet du. Men vi er også opptatt av det som skjer på jernbanen nå for tiden.

Selvskudd

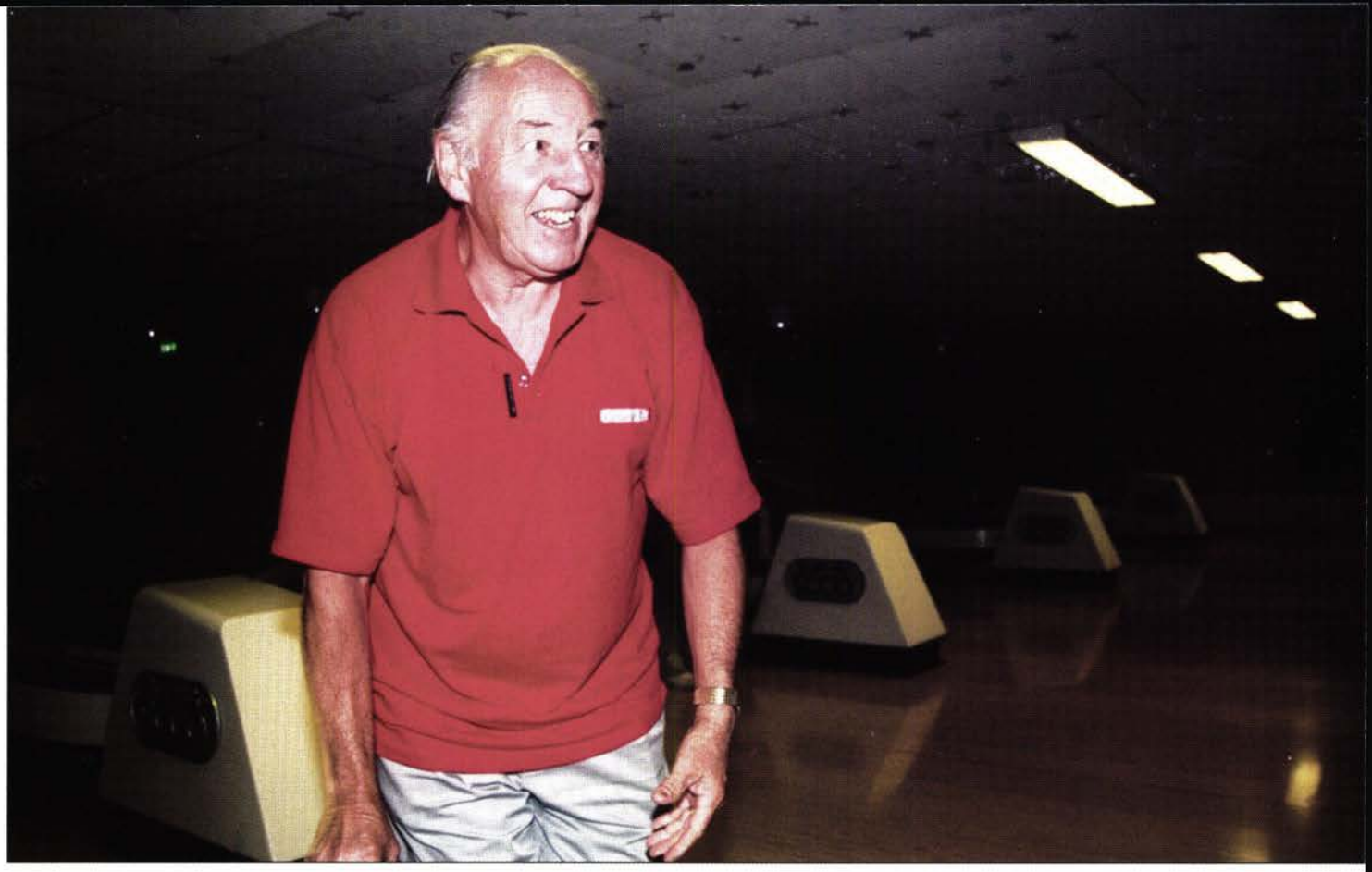
- Som kjent er det lett å være etterpåklok. Vi mener selvsagt at en rekke ting skulle vært gjort helt annerledes og deler ut ris og ros til ledelsen i NSB og i Jernbaneverket.

- Et eksempel: Da NSB og Jernbaneverket i fjor høst kranglet offentlig om mangel på togledere, innstilte tog og om forbikjøring av stoppsignal, reagerte jeg kraftig. Når ledelsen i to selskaper som er avhengig av hverandre, begynner å slåss, da lager de ris til egen bak. Ja, snakk om å skyte seg selv i foten.

Fotball

Erlings store engasjement for idrett startet på Minde i Bergen, ikke langt fra Brann stadion. Den gang som nå er laget Brann, men sine fotballsko tråkket han i Minde IL. Først på guttelaget, seinere på juniorlaget og på seniorlaget. Enten som bekk eller målvakt.

- Da jeg begynte å jobbe skift som



fyrbøterassistent i 1952, ble det vanskelig å spille fotball som aktiv.

Erling la likevel ikke fotballen på hylla for godt. Seinere ble det deltakelse i flere Jernbanemesterskap og 10 - 12 år som forbundsdommer. Likevel er det først og fremst innen idrettsadministrasjon han har lagt ned et stort arbeid og satt mest spor etter seg.

Erling har vært engasjert i bedriftsidrett både i Bergen, Mosjøen og på Ski, vært formann i NJIF på landsplan i ti år, samt leder for det nordiske arbeidet i fire år.

God jobb

- Hva har vært drivkraften bak idretten og engasjementet i jernbanefamilien?

- Det er det sosiale og trivselen. Å ha et godt fritidstilbud betyr mye i det daglige. Trives du på arbeidsplassen din, så gjør du en god jobb!

«Vi skal tråkke til»

- Hva har engasjementet betydd for deg selv?

- Det gode samarbeidsmiljø både på jobb og i fritidsmiljøet har betydd enormt mye for meg. Blant annet har jeg blitt kjent med folk over hele landet, fra hele Norden og deler av Europa.

Karakter

- Du prater varmt om gleden, men har det også vært skuffelser?

- Ja, men ikke de helt store.

- Det som har skuffet meg, er å se kolleger som skal representere sitt lag og bedriften, brauter seg halvfulle gjennom toget og forteller at de skal på jernbanemesterskap. Slikt tull skal vi ikke ha noe av. Vi har derfor innført straff i form av utestenging fra mesterskap av lag der utøverne ikke oppfører seg skikkelig.

- Rektor Rosendahl Jensen ved Jernbaneskolen sa i sin tid at; «det er bra å gå ut av skolen med gode karakterer, men det er også viktig å ha karakter og representere jernbanen på en korrekt og anstendig måte». Det skal folk tenke på når de er ute og representerer.

Betydd veldig mye

- Hva har fritidsbevegelsen betydd for jernbanen?

- Den har betydd og betyr veldig mye. At ledelsen støtter opp om fritidsarbeidet er derfor veldig viktig. I sin tid var 14.000 - 15.000 av noen og tyve tusen ansatte i NSB med i fritidsorganisasjonene. I NJIF hadde vi nær 7.000 medlemmer fordelt på hele 51 lag.

- Mange av organisasjonene sliter med forgubbing og dårlig rekruttering. Er dere en utdøende rase?

- Det er vel ikke jeg den rette til å svare på, men det er nok vanskeligere å drive fritidsarbeidet i dag enn da vi alle var samlet i en bedrift. Oppdelingen i divisjoner og selskaper gjør arbeidet til fritidsorganisasjonene vanskeligere.

- Hva skal til for at denne delen av jernbanekulturen skal overleve?

- Det viktigste er å sørge for å få tak i folk som er engasjerte og utvikle videre det som er bygd opp. Samtidig må det være lett å bli medlem. Alle som blir tilsatt, bør få informasjon om tilbudene og tilbud om medlemskap.

«Snakk om å skyte seg selv i foten»

Jernbanens dag

- Hvordan best bruke jubileet til å styrke jernbanekulturen?

- I 1984 hadde vi noe som ble kalt Fritidsorganisasjonenes dag med arrangementer rundt om i landet. Det var vellykket. Det ble den gangen snakket om å gjenta suksessen, men det har ikke blitt noe av.

- Nå har vi sjansen til å arrangere Jernbanens dag i stor stil over hele landet i jubileumsåret. Jeg synes jernbanen bør benytte seg både av oss veteranene og fritidsorganisasjonene for å få til ett flott jubileum. Vi skal tråkke til om det ønskes, lover Erling Ohnstad.

svein.erik.bakken@jbv.no

SJ AB i pluss

Den svenske passasjertransportøren SJ AB har gått fra minus til pluss i første halvår.

Resultatet for de første seks måneder i år var et overskudd på 32 millioner svenske kroner, mens den samme perioden i 2002 endte med et underskudd på 78 millioner svenske kroner. Trafikkinntektene økte med fire prosent og endte på 2.752 millioner svenske kroner.

Svak nedgang

I Sverige er nå en langvarig periode med økning i markedet for persontransport avløst av tider med stagnasjon og svak nedgang. Selv om det etter hvert har kommet flere private aktører på banen, har SJ AB fortsatt hånd om rundt 90 prosent av langdistansetrafikken med tog.

Resultater

SJs arbeid med å forbedre punktligheten gir også resultater. I juli var punktligheten ved SJ totalt oppe i 92 prosent. Regulariteten for høyhastighetstogene var samme måned 81 prosent – en bedring på seks prosentenheter i forhold til i juni.

Bedre: *Både resultatet for SJ og punktligheten for høyhastighetstoget X2000 er på bedringens vei. (Foto: SJ)*

På de enkelte strekninger var punktligheten i X2000-trafikken slik:

Stockholm-Göteborg-Stockholm	78 %
Stockholm-Malmö-Stockholm	79 %
Stockholm-Sundsvall/-Härnösand-Stockholm	92 %

Samtlige strekninger viser en bedring som er fra fem til sju prosentenheter i forhold til i juni.

Bedringen i regulariteten første halvår var på tre prosentenheter. Det er den økte innsats i vedlikeholdsarbeidet med det rullende materiellet som nåbærer frukter. Tilgjengeligheten i forhold til materiellparken er blitt langt bedre.

Danner utbyggingsselskap

De fem fylkene i Jernbaneforum Sør danner et utbyggingsselskap for å få satt fart i utbyggingen av Sørvestbanen.

Jernbaneforum Sør vedtok på sitt møte 4.september å danne et aksjeselskap som skal stå for planlegging og finansiering av utbyggingen.

De fem fylkene mener det vil ta 50 år å bygge ut banen med den bevilgningstakten Staten legger opp til. Det nye utbyggingsselskapet skal arbeide for at byggingen kommer i gang så fort som mulig.

Sørvestbanen er navnet som Jernbaneforum sør har satt på moderniseringen av Vestfoldbanen, byggingen av Eidangertunnelen, Grenlandsbanen og en opprusting av Sørlandsbanen med dobbelspor Sandnes - Stavanger.

Jernbaneforum Sør mener banen kan stå ferdig i 2015. *(Banenettet)*

Härjelast tar over Inlandsgods

Den svenske godsoperatøren Inlandsgods gikk konkurs tidligere i sommer. I slutten av august tok den stor lokale transportgruppen Härjelast over virksomheten. Härjelast eies av rundt 60 lastebilselskap og lastebileiere og håndterer all slags last i Midt-Sverige. Härjelast ser overtakelsen av virksomheten til Inlandsgods som en langsiktig, strategisk investering. Selskapets filosofi er å tilby kundene effektive og miljøtilpassede transportløsninger.

Veteranmesterskap i Bowling

Veteranene på Hamar arrangerer Veteranmesterskapet i Bowling for 2003 i Bowling 1 på Hamar 8. og 9. oktober. Innbydelse er sendt alle NJIF-lag. Eventuelle spørsmål om arrangementet kan rettes til Anne Marie Mikkelsen, tlf. 62521863 eller til Marit Sektnan, tlf. 62522946.

Små-nytt

Vil ha norsk-russisk jernbane

Russisk og norsk næringsliv ønsker seg en jernbaneforbindelse mellom Nikel og Kirkenes. Prislappen kan komme på 1,4 milliarder kroner.

I et nylig framlagt forprosjekt ser man for seg at banen fra Zapoljarnyj ved Nikel forlenges til Kirkenes, og at jernbanesporet mellom Zapoljarnyj og Murmansk oppgraderes. 40 kilometer ny skinnegang skal til for å binde Øst-Finnmark sammen med det russiske jernbanenettet.

Jernbanen blir viktig i strategien «Railport Kirkenes», der Kirkenes havn skal få internasjonal status og bli porten til Vest-Europa fra Nordvest-Russland.

Store godsmengder

Det er beregnet at tre millioner tonn frakt skal gå langs linjen årlig. Russiske selskaper ser for seg å transportere mineraler som apatitt, samt tømmer, bauksitt og olje. Kirkenes havn har allerede søkt om å bli ny omlastingshavn for russisk olje.

Den nye jernbanestrekningen vil koste rundt én milliard kroner, mens oppgradering på den russiske jernbanelinjen er prissatt til 400 millioner kroner, skriver Aftenposten.

Det er Finnmark fylkeskommune som har tatt initiativ til forstudiet av prosjektet sammen med Sør-Varanger kommune, Barentssekretariatet, Kirkenes Utvikling og Sydvaranger AS.

Første IC4 til DSB

Små-nytt

DSB har nå mottatt det første settet i en serie på 83 IC4-sett fra produsenten Ansaldobreda i Italia.

Det første firevognsettet ankom Århus med skip og ble fra havnen fraktet til DSB-verkstedet i byen. Med dette starter Ansaldobreda opp sitt leveringsprogram i Danmark som blant annet omfatter ettermontering og klargjøring av settene.

Leverandøren skal også gjennomføre et meget omfattende testprogram med de to første settene. Testingen strekker seg inn i året 2004.

DSB regner med å kunne starte opp sitt eget testprogram og utdanning av personale samtidig om det danske Jernbanetilsynet gir de nødvendige tillatelser. IC4 vil gradvis bli tatt i bruk i trafikken fra annet halvår 2004. I begynnelsen av 2005 vil IC4 bli satt inn i ekspresstogkjøringen i full skala.

Det første IC4 togsett blir trukket ut av garasjen på Ansaldo Bredas fabrikk i Pistoia, Italia. *(Foto: Ansaldo Breda).*

Railion Denmark i støtet

Den 21, august fikk den danske godsoperatøren Railion Denmark A/S grønt lys fra sitt styre til å gjennomføre en grunnleggende omstrukturering av virksomheten.

Målet med omleggingen er tredelt: For det første skal servicegraden overfor kundene økes; arbeidsprosessene skal rasjonaliseres og sist, men ikke minst skal resultatet bli bedre.

Den danske byen Fredericia på Jylland vil fra 14. desember i år bli helt sentral i Railions trafikkopplegg. På den annen side vil en rekke skifteoperasjoner bli flyttet fra Danmark til den tyske kjempeterminalen Maschen ved Hamburg.

Todelingen mellom Fredericia og Maschen innebærer en forenkling som gir en mer lønnsom produksjon. I den andre enden av lønnsomheten vil om lag 50 lokførere og skiftepersonale miste jobben. Kombitrafikken og egne selskapstog vil ikke berøres av omstruktureringen.

DB AG sliter fortsatt

Halvårsresultatet for Deutsche Bahn AG viser at transportkonsernet fortsatt har det stritt, selv om nedgangen var mindre enn i første halvår 2002.

På passasjersiden er det særlig langdistanse som svikter. Hovedårsaken er et massivt utbud av flyseter fra lavprisselskapene i luftfarten.

I nær- og mellomdistansetrafikken gikk det bedre for DB, men trafikkarbeidet totalt gikk ned med 1,2 prosent og endte på 33.880 millioner personkilometer. Denne nedgangen er likevel mindre enn nedgangen i det tyske persontrafikkmarkedet totalt som sviktet med mellom to og tre prosent i forhold til fjoråret.

Også i godstransport fikk DB en mindre nedgang på 0.8 prosent og endte på 38.920 millioner tonnkilometer. Nedgangen reflekterer de tunge tider i tysk industri, og sett i forhold til konjunktursituasjonen er DBs halvårsresultat slett ikke ille.

Den totale omsetning hos DB AG i første halvår økte med hele 82 %, men det aller meste av økningen må tilskrives overtakelsen av logistikkgruppen Stinnes. Av en total omsetning på tett oppunder 14 milliarder EURO kan Stinnes godskrives i overkant av seks.

Mindre minus for GreenCargo

Den svenske godsoperatøren GreenCargo fikk et underskudd på 50 millioner svenske kroner i første halvår i år.

Underskuddet er likevel 76 millioner svenske kroner mindre enn resultatet for første halvår i 2002. Det store programmet for bedre resultater som er i gang, ventes å slå ut for fullt i 2004.

I annet halvår i år vil en avsetning på 31 millioner svenske kroner til fremtidige pensjonsutgifter og sluttpakker bidra til å tynge årets resultat.

Trafikkvolumet hos GreenCargo er økende. Tre prosent var økningen på i første halvår sammenliknet med 2002.

Noen som har bruk for oss?

Små-nytt

Region Øst har fått nye førsteinnsatskjøretøy til bruk i Romeriksporten og Oslotunnelen. Dermed er de seks gamle til overs. Har andre enheter eller avdelinger i Jernbaneverket bruk for dem?

Kjøretøyene kan overtas vederlagsfritt som de står og er forbeholdt bruk innen Jernbaneverket. Det er ikke aktuelt med salg til ansatte.

Kjøretøyene har vært brukt av brannvesenet for at de skal kunne komme raskt inn i tunnelene hvis det skjer noe. De er både hjul- og skinnegående og kan lett transporteres på henger.

Flere detaljer får du hos Håvard Svendsen, e-post: hasv@jbv.no, tlf. 916 57 258.

Gratis: *Er det noen som vil ha et gratis førsteinnsatskjøretøy, så grip sjansen.*
(Foto: Per Andersen)

NJT tilbud!

Tre ukers deilig vinterferie på
Den franske Riviera fra bare kr. 3.620,-! *)

Residence OPEN VILLA DU PARC i Antibes - Juan les Pins
har spesialtilbud for NJT medlemmer 26.09.03 – 01.05.04.
Godt tre stjerners hotell 100 meter fra dagligvareforretning og busstopp.
Min. opphold 21 dager.

To roms leilighet med utsikt mot fjellene fra kr. 3.620,-. *)
To roms leilighet med utsikt mot parken fra kr. 6.033,-. *)
Reisen tur/retur for egen regning.

*) Pris pr. leilighet. Tillegg for turistskatt
EUR 1,- pr. pers./dag.
Avreisevask EUR 35,-.

Opplysninger og bestilling hos:

NJT Reiser

Postboks 286 Sentrum, 0103 Oslo.
Telefon: 23 15 15 73. Jb. telefon: 51 573.
Telefax: 23 15 26 55.

Kontortid: Mandag t.o.m. torsdag kl. 10.00 – 13.00.

Medlemsmøter

Valg av representanter til Jernbanepersonalets Forsikring Gjensidigs (JFG) generalforsamling skjer annet hvert år, på møter på steder JFG har regionkontor. De som kan delta på disse møtene er JGF`s medlemmer (forsikringstakere). Vi serverer et enkelt måltid.

Møtene i 2003 finner sted:

Oslo	man. 6. okt. kl. 16.00.	Storgt. 5.
Drammen	man. 20. okt. kl. 16.00.	First Hotell Ambasadeur, Strømsø Torg 7.
Hamar	man. 27. okt. kl. 16.00.	Jernbanesamfunnet, Stangevn. 12.
Bergen	ons. 29. okt. kl. 16.00.	Hotell Terminus, (ved Bergen st.).
Kristiansand	ons. 5. nov. kl. 16.00.	Svandic Hotell, Markensgt 39.
Stavanger	tors. 6. nov. kl. 16.00.	Stjernesalen, Stavanger st.
Trondheim	mandag 10. nov. kl. 16.00.	Jernbanefolkets Hus, Kjøpmannsgt. 14.
Narvik	tirs. 2. des. kl. 18.00.	Radisson SAS Grand Royal Hotell.

Saker:

Valg iflg. vedtektene.
Orientering om Jernbanepersonalets Bank og Forsikring.
Eventuelt.

JFG er ditt selskap! Det inngår i finanskonsernet Jernbanepersonalets Bank og Forsikring, sammen med Jernbanepersonalets Sparebank. Benytt denne anledningen til å få orientering om hva vi kan tilby deg som kunde i «Norges minste finanskonsern», og delta i valg av selskapets tillitsvalgte!

Sveitserne på plussiden

Små-nytt

Også i Sveits er jernbanen økonomisk på offensiven. Halvårsresultatet for SBB var et overskudd på 58,2 millioner sveitserfrancs.

Resultatet for tilsvarende periode i 2002 var et underskudd på 25,8 millioner.

Den totale omsetning økte med 132 millioner francs og endte på 3.167 millioner. De to hoveddelene av SBB: SBB AG og SBB Cargo AG, hadde en gjennomsnittlig arbeidsstyrke på 27. 286 ansatte. Det er en nedgang på nær 500 personer i forhold til første halvår 2002.

Det er særlig regionaltrafikken som har utviklet seg positivt i Sveits. Transitttrafikken kunne ikke henge med – dette på grunn av Deutsche Bahns nye prissystem og streiker i nabolandene til Sveits.

Godstrafikken økte i volum, men maktet ikke å komme på plussiden resultatmessig. I sum for innenlands trafikk, import, eksport og transitt ble det et underskudd på 3,7 prosent. Men inntektene fra datterselskapet i Tyskland, Swiss Rail Cargo Köln, var store nok til mer enn å veie opp for tapene i Sveits.

***Snur:** Det sveitsiske jernbaneselskapet SBB snudde underskuddet i første halvår i fjor til et pent overskudd for samme periode i år.*

EU-penger til Østerrike

Den europeiske investeringsbanken, EIB, gir et lån på 40 millioner EURO til de østerrikske jernbanene. Lånet skal brukes til å bygge en ny godsterminal med logistikksenter i Graz.

Målet med nysatsingen er å få mer last over fra veg til jernbane og på den måten å minske miljøbelastningen. Gjennom å bygge nytt utenfor befolkede områder oppnår man også å kunne legge ned terminalvirksomhet i bebodde områder.

Prosjektet i Graz er et av de første av typen privat-offentlig-samarbeid som er lansert i Østerrike. Den østerrikske forbundsregjering skaffer til veie 47 prosent av midlene, og den private operatøren av Cargo Center Graz skal generere de resterende 53 prosent.

Lånet fra EIB vil finansiere den grunnleggende infrastruktur inklusive veier, jenbanespor og lagerområder, men ikke kontorlokaler, godshus og utstyr. Med det nye lånet har EIB i alt gitt de østerrikske statsbanene et samlet lån på mer enn 3,5 milliarder EURO i løpet av de siste fem år.

«More Effective Transports»

Den femte internasjonale transport- og logistikk-konferansen, «More Effective Transports», ble arrangert 30. sept. og 1.okt. i Narvik.

Konferansen har blitt et viktig møtested for påvirkere og beslutningstakere innen logistikk- og transportsamarbeid i Barentsregionen. Arrangøren, konsulentselskapet Transportutvikling AS, jobber til daglig med utvikling av transportløsninger for bane, sjø og havner m.m.

- Konferansen vil fokusere på bane- og sjø relaterte logistikk- og transport temaer. For bane vil temaer være jernbanetransport vis a vis sjøtransport og utvikling av transport mellom Baltikum og Nordkalotten.

- LNG-distribusjon på bane, bil og sjø. To parallelle workshops ble avholdt, hvor den ene vedrørende jernbane transport i Barentsregionen og dets status, utfordringer og muligheter.

- Status og fremdrift for prosjektet 'The Northern East West Freight Corridor' ble presentert. Målet er her å få arrangert en prøvetransport innen første halvdel av 2004.

«Måke»

Foto:Øyvind Bardalen

Denne måka har plassert reiret sitt mitt i sporet... Og det gikk bra – i hvert fall frem til ungene ble klekket ut og tok sine første skritt på skinnestrengen. Det er brukt en 200 millimeter tele for å komme nærmest mulig.

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

Informasjon om informasjon
Fra Biblioteket

Lite brukt og gjemt

Hva fikk vi vite?

I forrige utgave av Kjøreveien fortalte vi om Brukerundersøkelsen 2003. Siden sist har vi fått en masse svar fra flesteparten av dere vi spurte (67% svarte og det er bra).

I år som i fjor fikk vi bekreftet noen antakelser, og vi fikk noen overraskelser. Den største overraskelsen er kanskje hvor lite brukt deler av BaneNettet faktisk er – og at Bibliotekets sider ligger ufrivillig gjemt for mange.

«Har ikke tid» til å bruke nettet

En av de mest vanlige forklaringene på at sidene våre ikke blir mer brukt er mangel på tid. Det er en unnskyldning vi ikke kan diskutere. En vanlig arbeidsdag er som regel (og heldigvis) travel, og meningen med Bibliotekets og andres tjenester er at de skal være til støtte i jobben. Siden Biblioteket tilbyr et bredt spekter av tjenester, er det vanskelig å fortelle om alt vi gjør til alle til enhver tid. Vi er derfor helt avhengig av en god interaksjon med de som bruker og bør bruke Biblioteket.

«Har ikke vært klar over at det er så mye fint på sidene»

Slike tilbakemeldinger er flotte å få! En viktig grunn til at vi kjører en brukerundersøkelse er å gjøre tilbudene kjent.

Lite utvalg: Dette er et lite utvalg av bibliotekets mange tidsskrifter. Har du synspunkter på dagens tilbud, mottas de med takk. (Foto: Tore Holtet).

Tilgang til BaneNettet vil etter hvert bli noe alle ansatte får (i dag er det ca. 2000), og alle vil ha lik tilgang til informasjonen uansett hvor i organisasjonen en jobber. Men det forutsetter at en faktisk går inn og klikker på det som finnes. Hvis det skulle være vanskelig å finne fram, er vi aldri lenger unna enn en e-post eller en telefonsamtale.

Ja, vi er mobile

Også geografisk. Biblioteket har vært på en liten runde og holdt søkekurs i ulike enheter/seksjoner. Dette har vært interessant og nyttig for oss, og vi har også fått tilbakemeldinger om at dette er bra. Hovedproblemet er å nå folk «just in time», og å fange dere inn på kurs i en travel hverdag. Det viktige er at dere vet hvem dere kan spørre når det oppstår et informasjonsbehov.

Samarbeid, samarbeid, samarbeid...

Vet dere egentlig hva Biblioteket kan brukes til? Tenk dere en «potet» som kan brukes til alt fra å «finne ei bok» til å holde et kurs i bruk av ProArc. Har du hørt om e-læring, a-læring, avlæring...hm. Mange begreper svever rundt i bedriften, men ikke alt gir like mye mening. Kanskje vi kunne bli tatt med på råd av og til – og hvem vet, kanskje alle parter vil lære noe nytt.

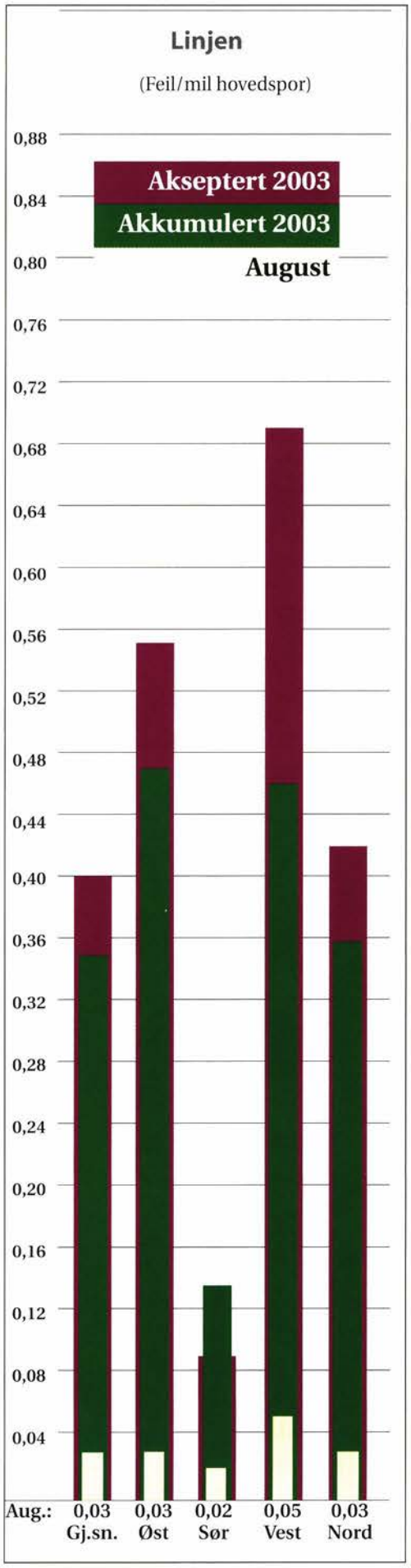
Tidsskrifter

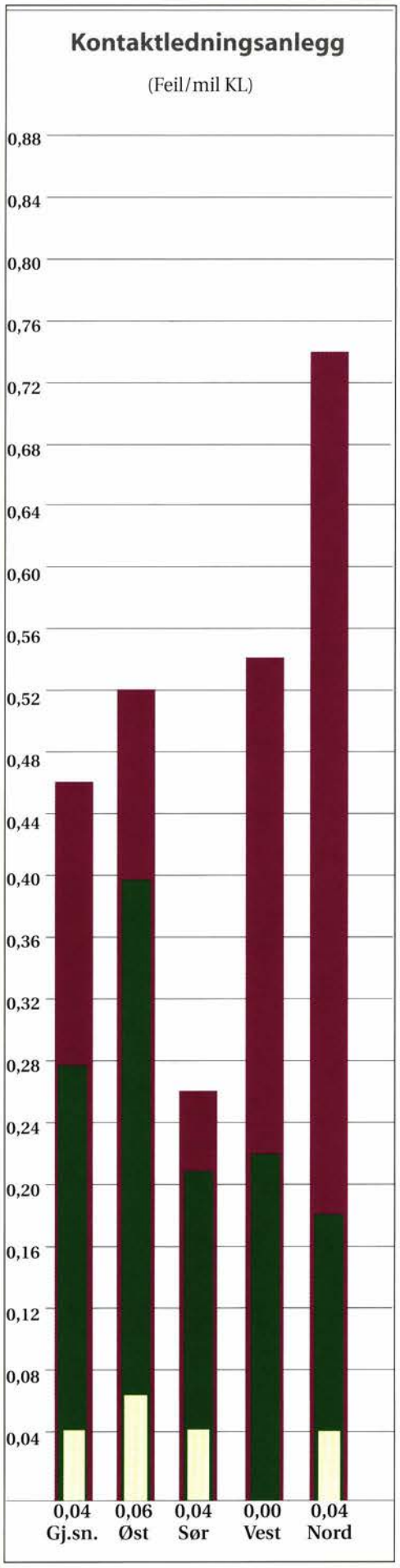
Høst er tid for gjennomgang av tidsskrifter. Da må vi gå igjennom og vurdere alle tidsskrifter og abonnement og bestemme oss for hvilke tidsskrifter vi fortsatt skal beholde og hvilke som skal sies opp. Grunnen til at vi gjør dette er at vi ønsker å ha et godt tilbud og det som er mest aktuelt for brukerne. Selv om vi er et jernbanebibliotek, har vi også tidsskrifter som omhandler andre emner, for eksempel ledelse, økonomi, arkitektur og biler. Hvis du allikevel synes det er noe som mangler i tidsskrifthylla, tar vi gjerne imot tips om nye.

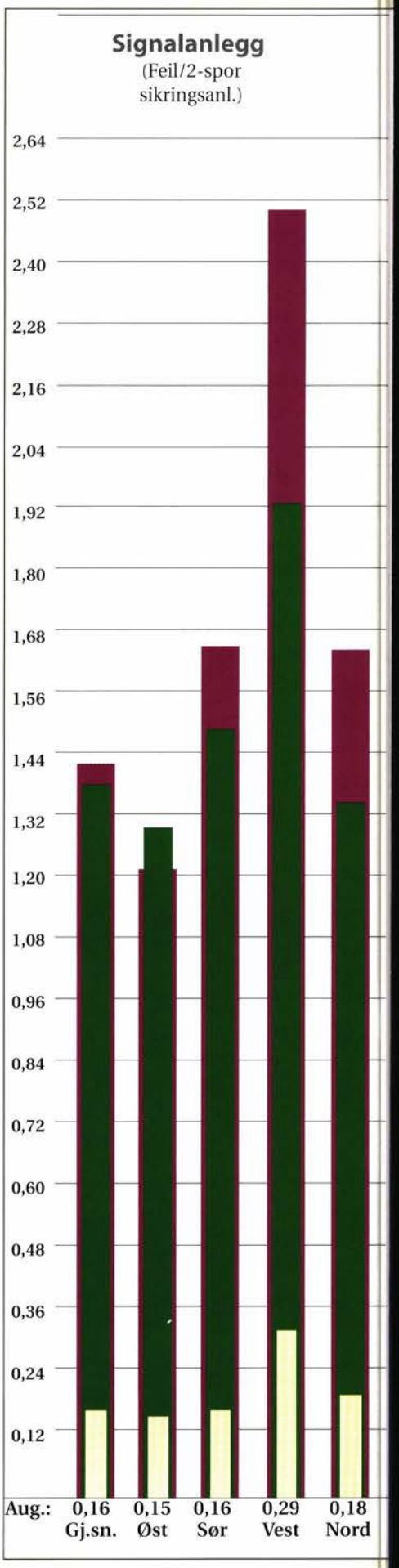
En fullstendig oversikt over våre tidsskrifter, finner du på: *http://banenettet/dokumenter/tjenester/biblioteket/Intra/main.htm.*

Fra denne siden kan du også melde deg på sirkulasjonslister for tidsskriftene. På vår tidsskriftside på BaneNettet kan du også finne en lenke til norske aviser og tidsskrifter, samt utenlandske aviser.

Feil (Feil med driftsforstyrrelser)







Punktlighet (% av tog i rute til endestasjon)

	Mål	1. halvår 2003	Juli	August	Hittil 2003
LANGDISTANSE:					
Persontog:					
Dovrebanen	90	88	87	78	86
Nordlandsbanen	90	85	86	91	85
Bergensbanen	90	84	83	81	83
Sørlandsbanen	90	87	82	82	85
Godstog					
Dovrebanen	90	84	84	81	83
Nordlandsbanen	90	86	76	95	86
Bergensbanen	90	78	74	86	77
Sørlandsbanen	90	89	93	89	90
MELLOMDISTANSE:					
Østfoldbanen	90	89	78	84	87
Vestfoldbanen	90	82	75	64	78
Lillehammer	90	84	88	78	83
FLYTOG:					
(ank. Gardermoen)	90	95	95	91	95
LOKALTOG:					
Oslo-området (hele døgnet)	90	86	88	85	85
Jærbanen	90	88	82	79	86
Vossebanen	90	91	85	94	91
Trønderbanen	90	94	92	94	94

Driftsulykker*

	2002	August	Akkumulert
Sammenstøt:			
Tog - tog	0	0	0
Tog - person	4	0	1
Tog - kjøretøy	8	0	10
Tog - objekt **	8	2	5
Avsporing:			
Persontog	2	0	1
Godstog	2	1	3
Andre tog	0	0	0
Drepte:			
Reisende	0	0	1
Ansatte	0	0	0
3. person	1	0	1

	2002	August	Akkumulert
Alvorlig skadde:			
Reisende	1	0	0
Ansatte	0	0	0
3. person	3	0	1

*Driftsulykke på linje eller stasjon hvor skinnegående materiell har vært i bevegelse, og hvor person er drept eller alvorlig skadet, eller hvor det har oppstått store skader på skinnegående materiell, spor og andre installasjoner.

**Ras, endebutt, kjøretøy som er kommet på linjen (ikke planovergang).

PORTO BETALT VED INNLEVERINGA P.P. NORGE/NOREG

B

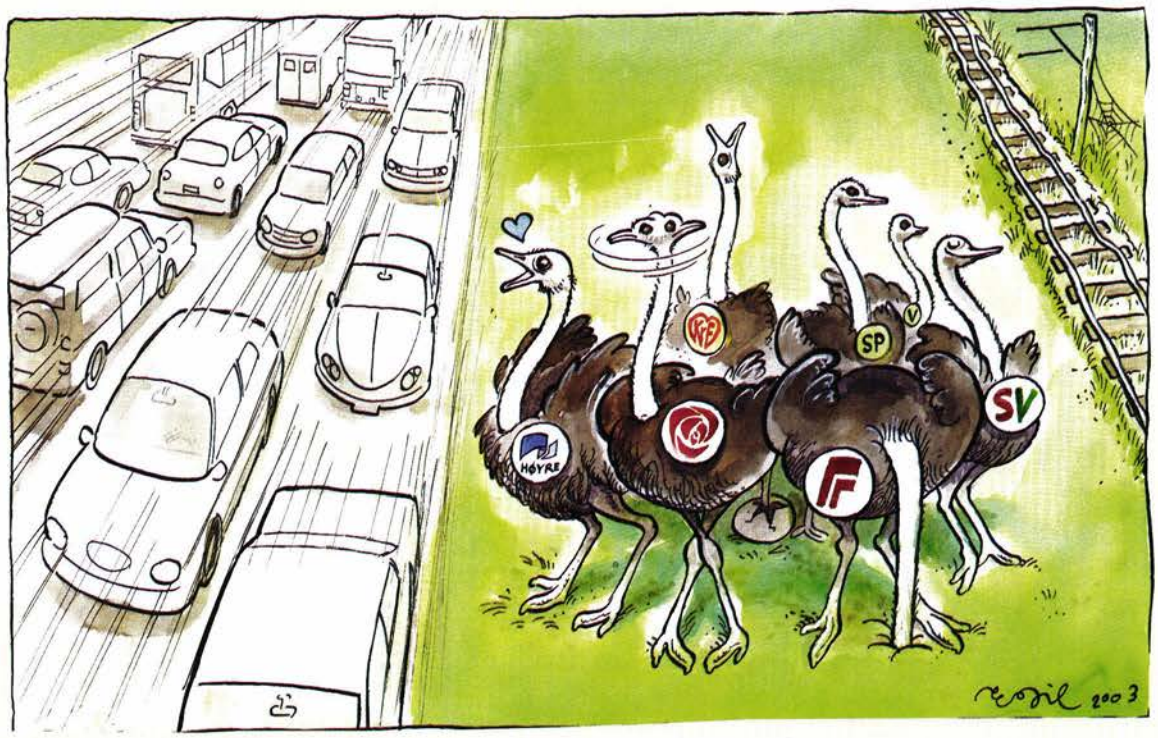
RETURADRESSE:
Bedriftssupport AS,
Postboks 358 Sentrum,
0101 Oslo

KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket
Nr 8 - september/oktober 2003

Å være eller ikke være

Høsten har for alvor satt seg. Kveldene er mørke, kjølige og regntunge. Det er en evighet til jul, og snart kommer forslaget til statsbudsjett deisende. Med andre ord, fundamentet for vedvarende melankoli er lagt, og det er solid.



Harry-sporet

Nuvel, noe er det da å glede seg over. Det er for eksempel godt å være innendørs i ruskeværet, og jeg er glad for at kommunevalget endelig er over. Det borger for mindre mas fra kranglevorne politikere som egentlig ikke mener det de sier allikevel, når de får tenkt seg om.

Det er nok å nevne jabbinga om mer penger til eldreomsorg. Det har i hvert fall ikke jernbanen merket mye til - enda vi nylig fylte 149 år, og i tillegg må kunne karakteriseres som delvis sterkt pleietrengende.

Jernbanens betydning

Den store jernbanedebatten har i det hele tatt glimret med sitt fravær så langt. Ikke er det sikkert at den kommer heller, men Jernbaneverket har i hvert fall tatt et initiativ for å bringe viktige jernbanespørsmål på bane.

Jeg sikter her til informasjonskampanjen som nylig ble lansert. Hensikten med den bredt anlagte kampanjen er bokstavelig å gi næringsliv, beslutningstakere og det brede lag av folket økt innsikt og forståelse for jernbanens samfunnsmessige betydning.

Etterettelighet

I mine øyne er kampanjen noe av det viktigste og mest gledelige som har skjedd på mange år. Ikke minst er det verdt å legge merke til at den - i motsetning til mye av politikerpratet – er kjemisk rensket for floskler og omtrentlige halvsannheter. Tvert imot, hvert eneste utsagn i kampanjen er belagt med statistikk, tall og fakta fra TØI, Statistisk sentralbyrå og andre etterrettelige kilder.

Og i den videre kampen for å overbevise verden om jernbanens fortsatte eksistensberettigelse er det helt avgjørende at vi fremstår med absolutt troverdighet. I motsatt fall blir vi raskt et lett bytte for sterke krefter som helst ønsker det meste av jernbanen dit pepperen gror.

Gunstig effekt

Det er jo ingen hemmelighet at vi har noen uvenner både blant folk og folkevalgte der ute. Blant de sistnevnte er det også én og annen som vegrer seg mot å erkjenne at økt sporkapasitet og et bedret togtilbud vil ha gunstig effekt på flyten og fremkommeligheten på vegnettet.

Og mye skulle forundre meg om det ikke er akkurat *det* bilistene er opptatt av, der de dagstøtt stanger i kø på veg til eller fra jobb i byene, mens pendlertogene suser forbi på moderne jernbanespor som vi har bygget og fortsatt gjerne bygger – hvis vi får penger og lov da! *Harry K*