KJØREVEIEN

Jubileumsekstra

Internblad for Jernbaneverket

Nr. 9 - 2002

Ofotbanen 100 år

Åpner seg mot verden

Hans-Chr. Forsaa

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

Side 4-20

Signaler

Farvel NTP

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

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

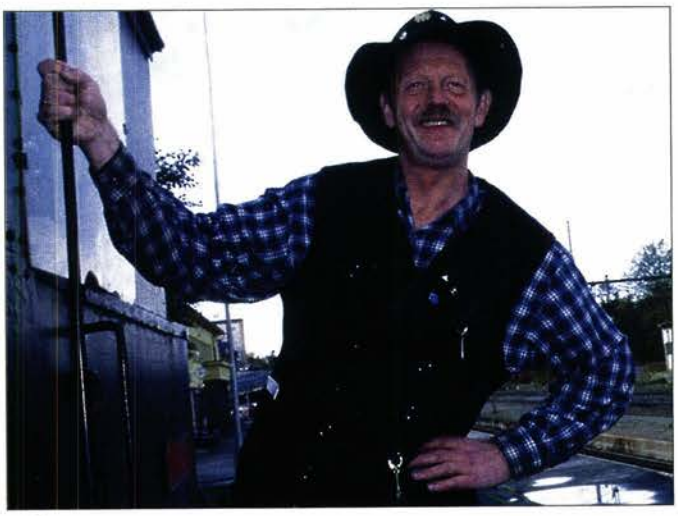
Når vi likevel har gitt kritiske kommentarer, skyldes det nettopp forholdet til NTP. Det er umulig for en etat å være troverdig i forhold til omgivelser, egne ansatte og alle som ønsker et bedre jernbanetilbud, når gapet mellom plan og realiteter blir så stort som nå, og særlig når planen er forankret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

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

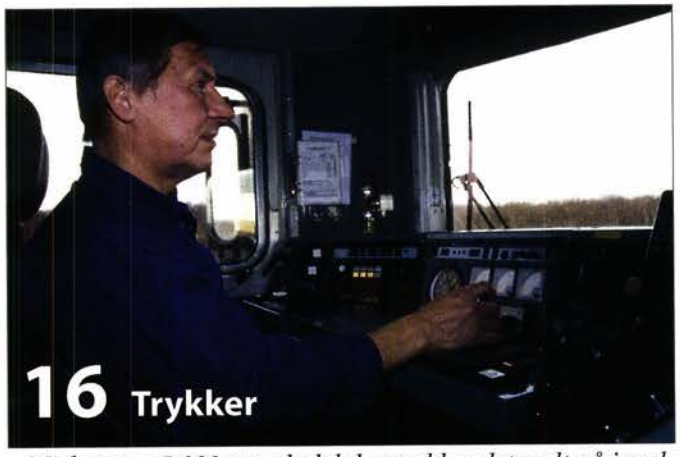
Realitetene er at vi framover vil ha ett stort investeringsprosjekt på arbeidslista vår. Det er dobbeltsporet Skøyen-Asker. Resten av prosjektporteføljen har en høyst usikker framtid.

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

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



6 Stolt *- Jeg er meget stolt over Ofotbanen, sier overrallar gjennom flere år, Johnny Mobakken. Fjellekspertene blant norske anleggsfolk er den dag i dag imponert over «underverket» i nord.*

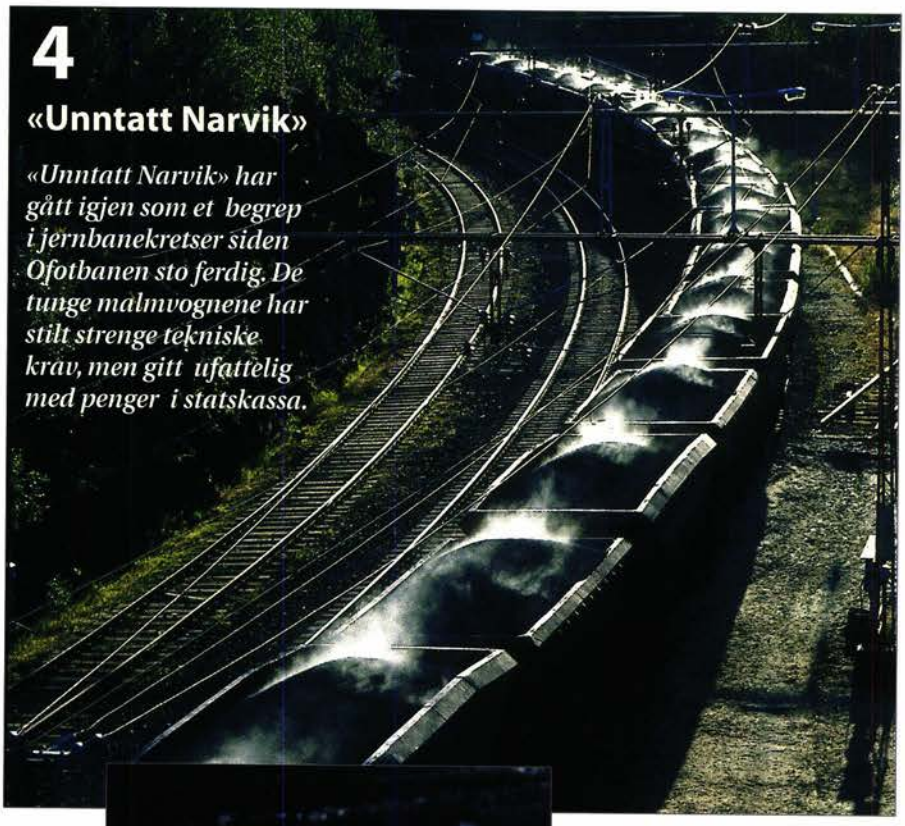


16 Trykker

- Med nesten 5.000 tonn bak loket trykker det godt på i nedstigningen fra riksgrensen til Narvik, konstaterer lokfører Göran Kemik. Han tar oss med på et høsteventyr ...

KJØREVEIEN 9-2002

Fra jernmalm til jernbane	4	Høsteventyr med tog 9910	16
Ofotens rallarer viste vei	6	Stor tro på turisme	19
Må fornyes for en milliard	8	Diamanten kan foredles	20
Ser lyset etter tøff nedtur	10	Fra NSB til Jernbaneverket	26
Gal ide - Narviks framtid?	12	Mer på skinner	27
Uhyre viktig for Sverige	14	Jernbanen er blitt forretning	28
Pådriverne i øst	15	Konkurranse gir bedre service	30
		Harry-sporet	32

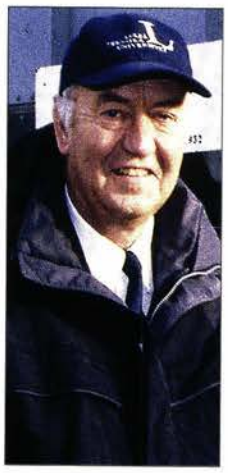


4
«Unntatt Narvik»

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

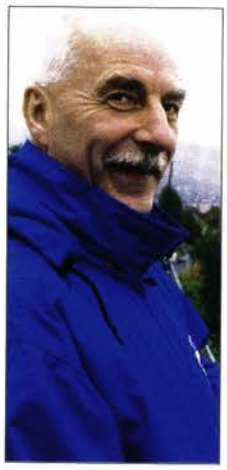
8
Fornyes

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



14
Enig

- Malmtransporten har vært viktig for hele Sverige. Alle politikere er enige om å satse på jernbanen, forteller landshövding Kari Marklund i Nordbotten.



10
Smiler

Ordfører Olav Sigurd Alstad smiler igjen på vegne av Narvik kommune. Han har kjøpt halve byen av NSB og sysler med planer om å bygge Narviks svar på Aker Brygge.

KJØREVEIEN

INTERNBLAD FOR JERNBANEVERKET

ANSVARLIG REDAKTØR:
Svein Horrisland

REDAKTØR:
Svein Erik Bakken

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

UTGITT AV:
Jernbaneverket, Stortorvet 7
Opplag: 4.750

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

Redaksjonen avsluttet 24. oktober.

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

Informasjonsdirektør
Jan Erik Kregnes
Tlf 22 45 54 21

Region Øst
Kjell Bakken (22 4)5 75 73

Region Nord
Dag Svinsås (72 5)7 25 25

Region Sør
Sindre Ånonsen (32 2)7 57 07

Region Vest
Truls Hegrenæs (55 9)6 61 00

JBV Utbygging, Oslo
Øystein Grue (22 4)5 59 33

Jernbaneverket

Fra jernmalm til jernbane

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

REIDAR SKAUG HØYMORK

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

Britisk første-etappe

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

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

Først engelsk

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

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

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

Rallarene kommer

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

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

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

Kassen tom

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

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

Norsk andre-etappe

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

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

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

Sprit og sex

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

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

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

(Foto: Norsk Jernbanemuseum)

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

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

En spesiell bane i 100 år

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

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

Fra «melkeku» til ARE

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

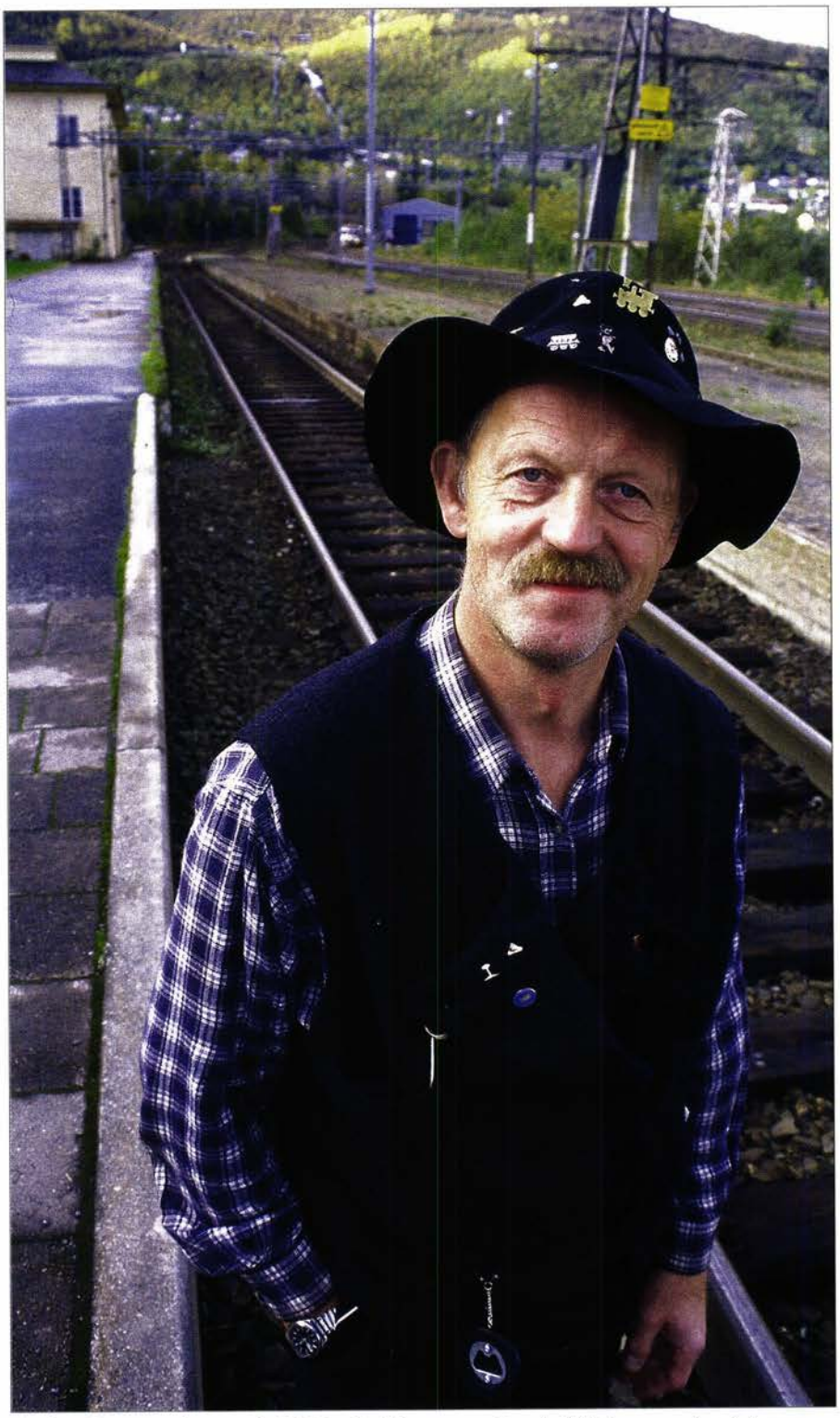
I dag driver LKAB malmtransporten i egen regi, og den påståtte «melkingen» av selskapet er definitivt historie. Men banen lever videre.

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

hoeymork@online.no

Ofotens rallarer viste vei

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



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

TORE HOLTET

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

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

«Verdens fjerde underverk»

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

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

Taubaner og kraftverk

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

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

Stolt av rallarer

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

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

- Hvor hentet de all kunnskapen fra?

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

Jernspett da som nå

- Hvor havnet anleggsfolkene etter at Ofotbanen sto ferdig?

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

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

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

Svarta Bjørn

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

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

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

tore.holtet@c2i.net

Fakta om malmtransporten

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

Fakta om Ofotbanen og Malmbanen

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

Må fornyes for en milliard

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

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

TORE HOLTET

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

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

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

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

Fjerner hindringer

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

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

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

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

Flaskehals

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

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

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

Men i dag er Ofotbanen en flaskehals.

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

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

Omfattende utbedring

Jernbaneverket har tatt fatt på en omfattende utbedring av Ofotbanen:

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

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

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

Trenger støtte

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

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

tore.holtet@c2i.net

Svenskene i rute

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

SVEIN ERIK BAKKEN

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

Omfattende grep

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

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

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

Bedre kapasitet og framkommelighet

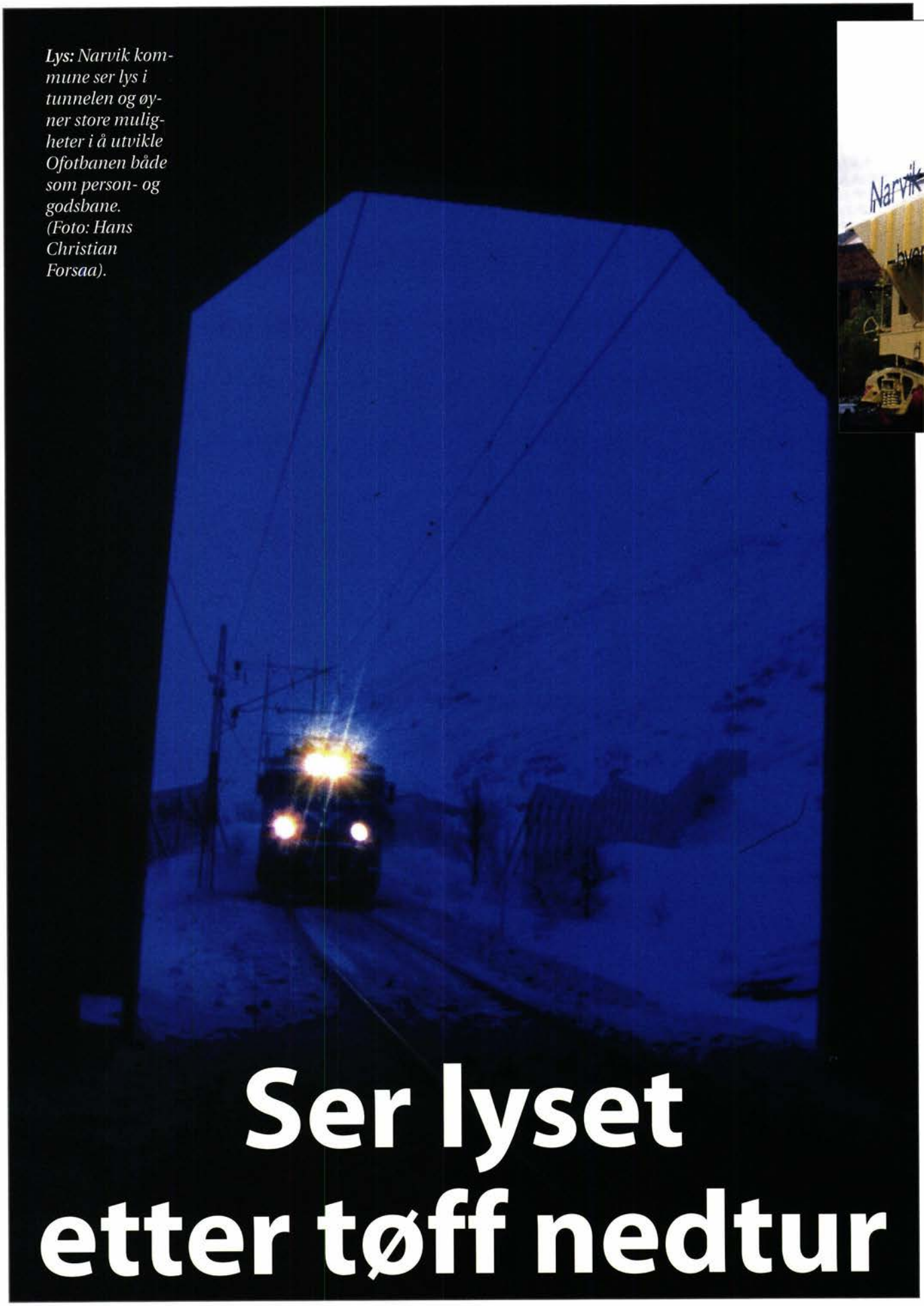
Regionsjefen viser videre til at Malmbanan kun har enkeltspor, og at det har vært en klar vekst i godsmengden på banen de siste årene.

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

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

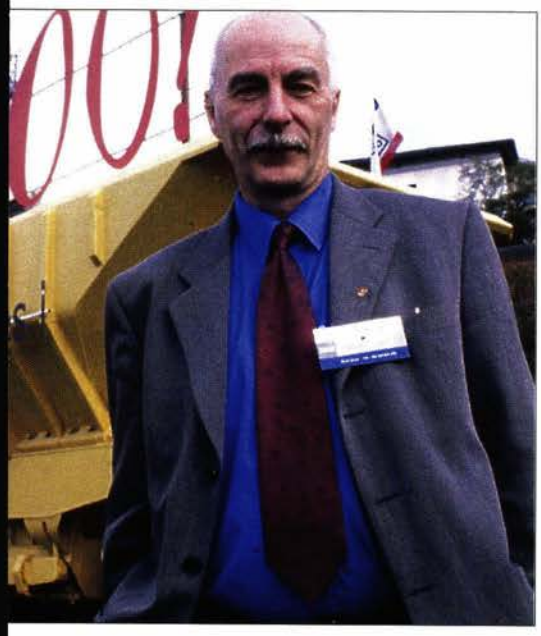
Enda bedre samarbeid

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



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

Ser lyset etter tøff nedtur



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

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

TORE HOLTET

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

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

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

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

- Stålnerven

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

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

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

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

- Et kjempeløft

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

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

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

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

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

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

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

Roser privat togdrift

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

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

Tøft og attraktivt

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

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

Narviks Aker Brygge

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

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

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

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

tore.holtet@c2i.net

«Gal idé» - Narviks framtid?

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

TORE HOLTET

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

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

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

Måtte tenke nytt

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

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

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

Viktigst i verden

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

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

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

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

Fem ganger Oslo havn ...

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

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

Reduserer transportkostnadene

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

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

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

Jakter på rederi

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

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

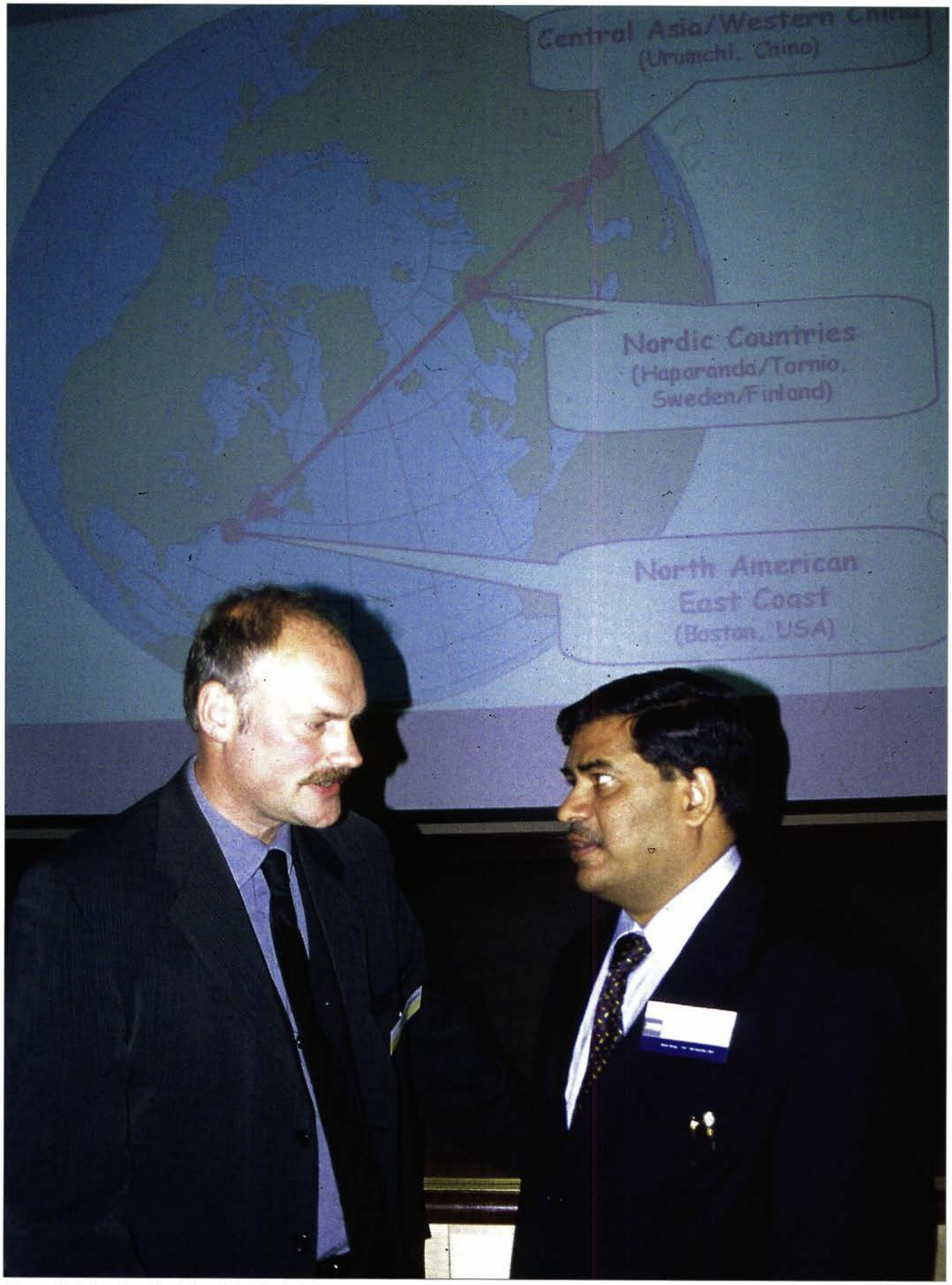
- Det blir å få til en logistikk-kjede som fungerer. Hvis vi får til havneoperasjonen i Narvik på en perfekt måte, er det 75 prosent sjanse for at vi skal være i gang i 2005. Da må også UIC se resultater av vårt arbeid hvis vi skal få fortsette, forteller Nerdal.

Klapp på skuldra

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

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

tore.holtet@c2i.net



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

(Foto: Tore Holtet).

- Uhyre viktig for Sverige

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

LULEÅ (Kjøreveien):

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

SVEIN ERIK BAKKEN

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

Tett forhold til Ofotbanen

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

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

- Hvor viktig er LKAB og jernmalmen for Norrbottens län?

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

Livsgrunnlaget

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

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

- Hvor viktig er Ofotbanen i denne sammenheng?

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

På kort sikt

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

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

Politisk enighet

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

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

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

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

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

svein.erik.bakken@jbv.no

Pådriverne i øst

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

SVEIN ERIK BAKKEN

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

Stor politisk vilje

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

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

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

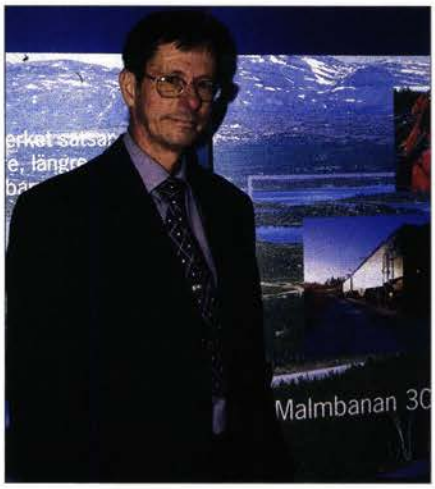
- Den andre store utfordringen er delvis mangel på elektrifisering både på finsk og svensk side av grensen, samt at strømsystemene er forskjellige både mellom det svenske og det finske og mellom det finske og det russiske systemet.

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

Stor økning

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

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



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

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

Livsviktig

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

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

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

svein.erik.bakken@jbv.no

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

Høsteventyr

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

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

SVEIN ERIK BAKKEN

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

Trykker på

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

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

Fantastisk arbeidsmaskin

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

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

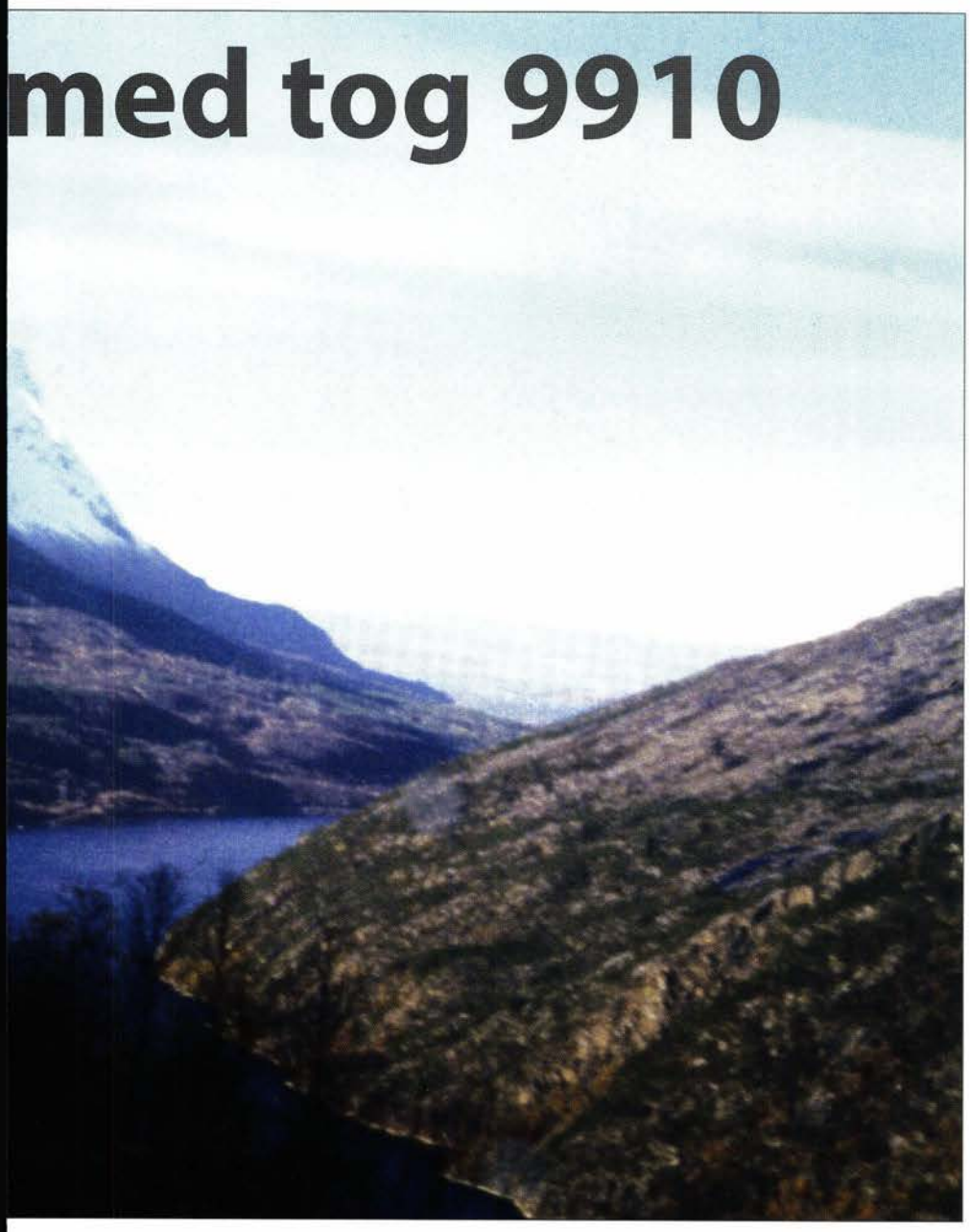
- Dersom jeg ikke bremser og farten øker til 59 km/t, settes bremsene automatisk på. Det samme skjer om jeg tar foten vekk fra pedalen under førerbordet. Alt av sikkerhetsmessige grunner, i tilfelle det skulle ha skjedd noe med lokføreren, forteller han.

Utnytter terrenget

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

Like før hellingen nedover er slutt, slipper han opp bremsene og utnytter ekstrafarten i stigningen som kommer. Lenge før vi er fremme med Bjørkeliden

med tog 9910



stasjon, der lokfører Jostein Nordvik skal ta over tog 9110, er vi for lengst i rute.

Bryter seg vei

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

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

Vakrere og vakrere

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

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

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

Tredje generasjon

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

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

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

- Nu går alt bedre

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

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

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

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

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

Utrolig vilt og vakkert

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

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

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

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

svein.erik.bakken@jbv.no

Stilig: *Selv dundrende malmtog kan gli stilig inn i naturen.* *(Foto: Roar G. Nilsson)*

Stor tro på togturisme

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

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

SVEIN ERIK BAKKEN og TORE HOLTET

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

Opplevelsespakke

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

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

Unik

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

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

Nytter

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

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

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

Musikalsk togreise

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

Jernbaneverket satser på lokale krefter. Narvik Jernbanekor og Jernbanens Musikkorps i Narvik bidrar med hvert sitt repertoar, i tillegg til at de har noen felles musikalske godbiter på programmet.

Koret dirigeres av Marit Lamvik, Jernbanens Musikkorps av Jørn Nielsen. Tor-Eirik Nergård deltar på piano.

Diamanten kan foredles

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

TORE HOLTET

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

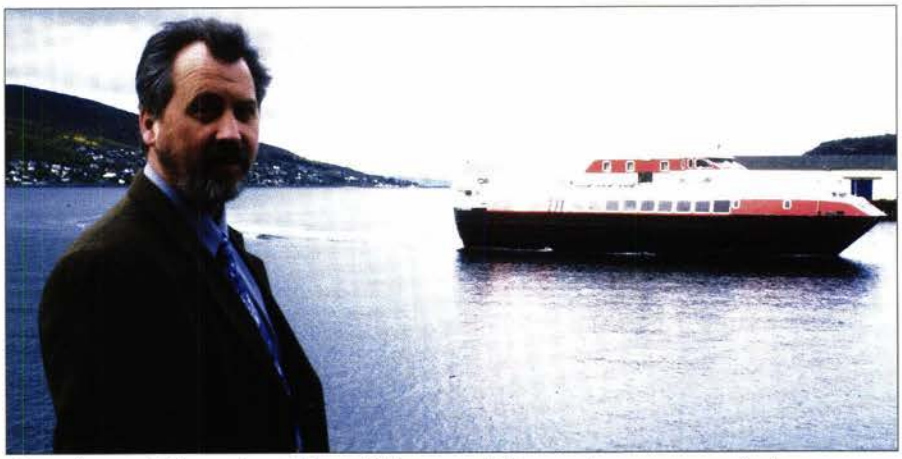
Disse helt spesielle egenskapene til tross: Naturen setter sine begrensninger i forhold til hvor mye Narvik havn kan vokse.

Kritisk søkelys

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

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

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



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

Utvider i sjøen

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

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

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

tore.holtet@c2i.net

Sterkest i verden

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

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

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

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

Avløsning

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

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

Verdens sterkeste: *Det tyske superlokomotivet IORE er verdens sterkeste i sitt slag.*

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

CargoNet

gratulerer Jernbaneverket
med Ofotbanens 100 års jubileum

Narvik kommune
gratulerer Jernbaneverket med Ofotbanens 100 års jubileum!

NARVIK KOMMUNE

Vi gratulerer Ofotbanen med jubileet!

NORSK JERNBANE-MUSEUM HAMAR

Norsk Jernbanemuseum, Hamar.

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

NARVIKGÅRDEN AS
nærings- og eiendomsutvikling

Narvikgården AS
gratulerer Ofotbanen med 100 års jubileet.

Futurum
gratulerer Jernbaneverket med Ofotbanens 100 ars jubileum

FUTURUM
UTVIKLING & VEKST I NARVIK

Narvik havn KF
gratulerer Jernbaneverket med Ofotbanens 100 års jubileum!

Norconsult
Gratulerer Jernbaneverket med Ofotbanens 100-års jubileum
www.norconsult.no
Vi har et hyggelig samarbeid som byggeledere for oppgraderingen av banen.

Gratulerer
med 100 år på skinner
Ofotens og Vesteraalens Dampskibsselskab asa
Narvik, telefon 76 96 76 00. www.ovds.no

Vi gratulerer Ofotbanen, vår kjørevei i 100 år

LKAB

LKAB Produksjon Narvik
Boks 314
8501 Narvik

BanePartner

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

Bane Energi

gratulerer Jernbaneverket
i forbindelse med
Ofotbanens 100 års jubileum.

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

BaneEnergi

www.baneenergi.no

BaneService
- først i sporet

100 år – på godfot med Ofot!

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

www.baneservice.no

BaneProduksjon

Vi gratulerer
Ofotbanen
med de første
100 årene.

BaneProduksjon
- alltid på banen

VI GRATULERER

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

NSB på Ofotbanen

BaneTele gratulerer Ofotbanen med 100 år!

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

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

BaneTele

Fra NSB til Jernbaneverket

Har du problemer med å skille NSB og Jernbaneverket? Start og les i bunnen av bildet og følg historien langs skinnegangen.

01.07.1999
Jernbaneverket og NSB BA skilles helt.

01.12.1996
NSB BA skal ta seg av trafikken. De to virksomhetene får likevel felles leder, Osmund Ueland, og delvis samme styre.

01.12.1996
Jernbaneverket opprettes og får ansvaret for jernbanenettet.
Felles leder med NSB, delvis samme styre.

Fra 1990 EU krever skille mellom trafikkselskaper og jernbaneforvaltning for å få konkurranse på sporet.

04.03.1926 NSB overtar Hovedbanen.

01.04.1883 Norges Statsbaner (NSB) blir overbygning over statsbanene i Norge.

1862-1865 De første statsbaner blir åpnet.

01-09.1859 Hovedbanen blir norsk.

01.09.1854 Norsk Hoved-Jernbane (Kristiania-Eidsvoll) åpnet; halvoffentlig, britisk-norsk privatbane.

Mer på skinner

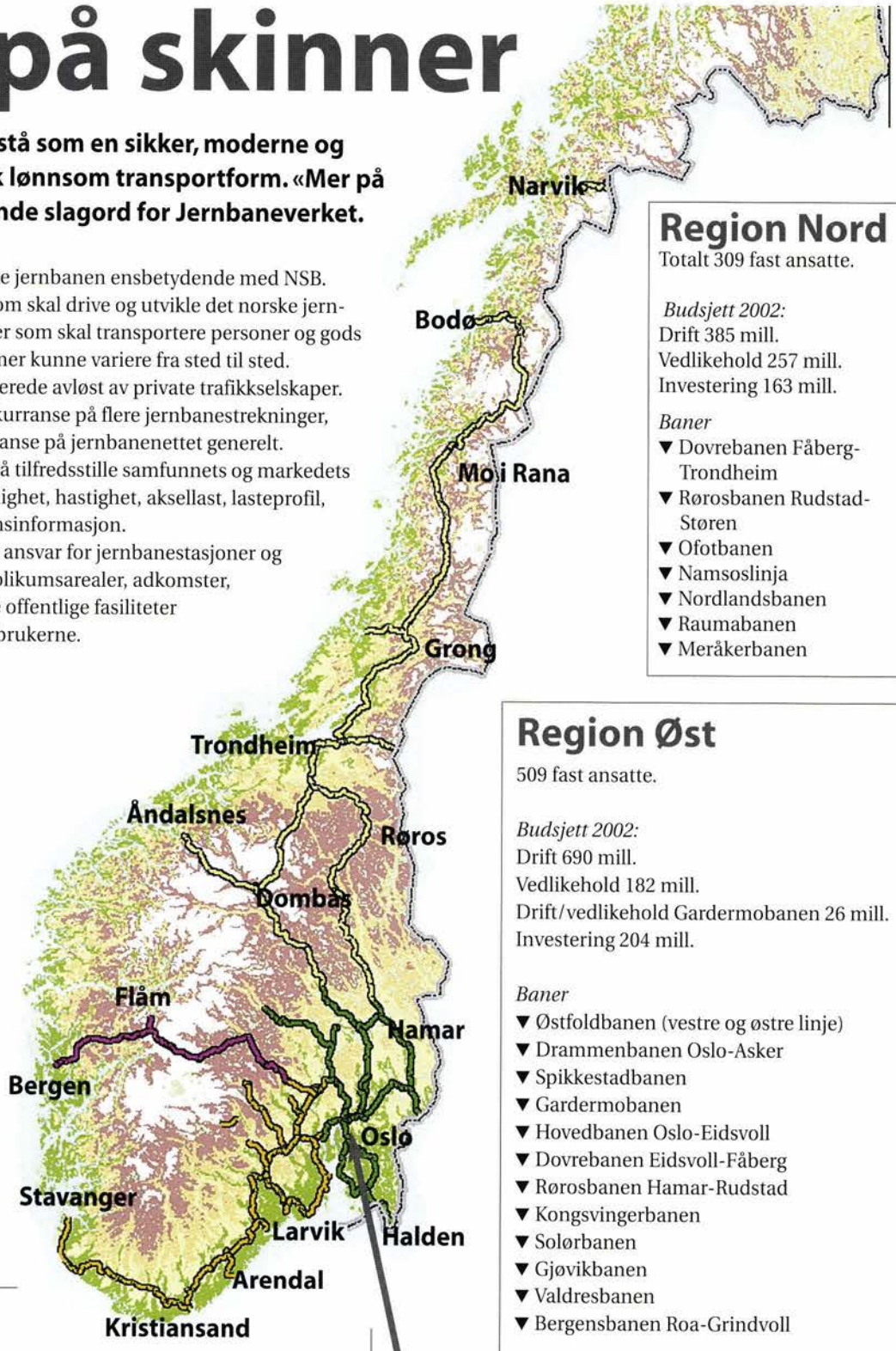
Jernbanen skal framstå som en sikker, moderne og samfunnsøkonomisk lønnsom transportform. «Mer på skinner» er et dekkende slagord for Jernbaneverket.

Fram til 1996 var den norske jernbanen ensbetydende med NSB. Nå er det Jernbaneverket som skal drive og utvikle det norske jernbanenettet. Hvilke selskaper som skal transportere personer og gods på dette nettet, vil mer og mer kunne variere fra sted til sted.

På Ofotbanen er NSB allerede avløst av private trafikkselskaper. Fra 2004 åpnes det for konkurranse på flere jernbanestrekninger, og fra 2006 blir det konkurranse på jernbanenettet generelt.

Jernbaneverkets rolle er å tilfredsstille samfunnets og markedets krav til sikkerhet, tilgjengelighet, hastighet, aksellast, lasteprofil, komfort, miljø og publikumsinformasjon.

Jernbaneverket har også ansvar for jernbanestasjoner og terminaler, blant annet publikumsarealer, adkomster, parkeringsplasser og øvrige offentlige fasiliteter som er nødvendige for togbrukerne.



Region Nord

Totalt 309 fast ansatte.

Budsjett 2002:
Drift 385 mill.
Vedlikehold 257 mill.
Investering 163 mill.

Baner
- ▼ Dovrebanen Fåberg-Trondheim
- ▼ Rørosbanen Rudstad-Støren
- ▼ Ofotbanen
- ▼ Namsoslinja
- ▼ Nordlandsbanen
- ▼ Raumabanen
- ▼ Meråkerbanen

Region Øst

509 fast ansatte.

Budsjett 2002:
Drift 690 mill.
Vedlikehold 182 mill.
Drift/vedlikehold Gardermobanen 26 mill.
Investering 204 mill.

Baner
- ▼ Østfoldbanen (vestre og østre linje)
- ▼ Drammenbanen Oslo-Asker
- ▼ Spikkestadbanen
- ▼ Gardermobanen
- ▼ Hovedbanen Oslo-Eidsvoll
- ▼ Dovrebanen Eidsvoll-Fåberg
- ▼ Rørosbanen Hamar-Rudstad
- ▼ Kongsvingerbanen
- ▼ Solørbanen
- ▼ Gjøvikbanen
- ▼ Valdresbanen
- ▼ Bergensbanen Roa-Grindvoll

Region Vest

Totalt 286 ansatte.

Budsjett 2002:
Drift 134 mill.
Vedlikehold 86 mill.
Investering 107 mill.

Baner
- ▼ Bergensbanen Krødsherad-Bergen
- ▼ Flåmsbana

Region Sør

Totalt 295 ansatte.

Budsjett 2002
Drift 292 mill.
Vedlikehold 292 mill.
Investering 122 mill.

Baner
- ▼ Drammenbanen Asker-Drammen
- ▼ Randsfjordbanen
- ▼ Sørlandsbanen
- ▼ Bratsbergbanen
- ▼ Bergensbanen Hønefoss-Krødsherad
- ▼ Roa-Hønefosslinjen Grindvoll-Hønefoss
- ▼ Arendalsbanen
- ▼ Numedalsbanen

Hovedkontoret

190 fast ansatte.
Budsjett 2002:
Drift 158 mill.
Investering 44 mill.
Hovedkontoret koordinerer Jernbaneverkets samlede virksomhet og er direkte underlagt Samferdselsdepartementet.

Utbygging

Bygger for milliarder

Budsjett 2002
Omsetning: 844 mill.
Antall ansatte: 115 + 57 innleide

Jernbaneverket Utbygging bygger større jernbanetekniske anlegg som stasjoner, jernbanelinjer, terminaler og omformere.

For tiden bygges dobbeltsporet Sandvika-Asker - et prosjekt med en kostnadsramme på 3,3 milliarder kroner.

To parseller gjennom Sande i Vestfold blir gjort ferdige i år. De koster til sammen rundt en milliard kroner, og alt tyder på at budsjettene holder.

Jernbanemuseum

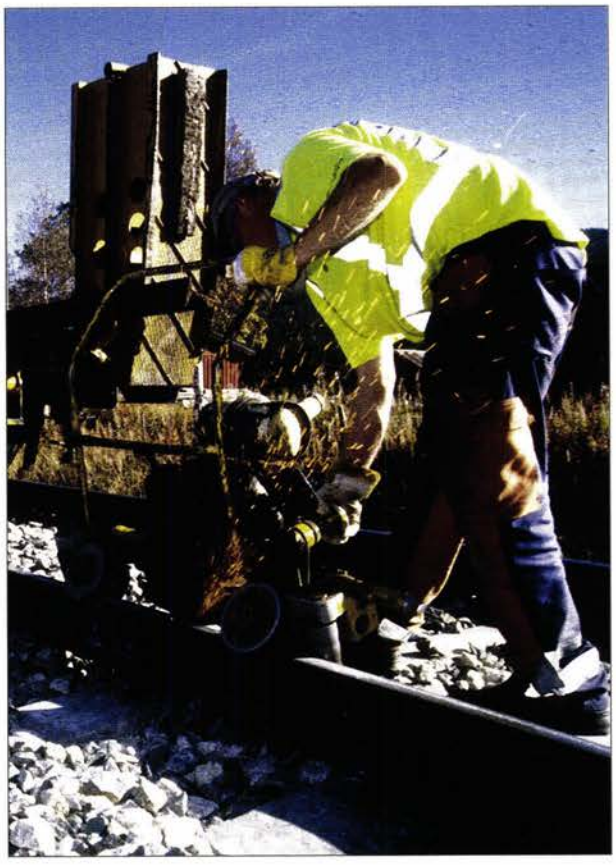
Norsk jernbanemuseum er verdens tredje elste jernbanemuseum og ble etablert i Hamar i 1896. Museet har en unik samling fra norsk jernbanehistorie. I museumsparkene er det anlagt skinnegang, signalverk, stasjonsbyginger, lokomotivhall og banevokterbolig.

Forretningsenhetene

Jernbanen er

Jernbaneverket driver forretning - stor forretning. Fem forretningsenheter er i ferd med å bli aksjeselskaper. BaneTele er allerede et AS, og de andre planlegger å komme etter i løpet av 2003 og 2004.

BaneProduksjon



Omsetning 2001: 1,1 milliard
Resultat: 22 millioner
Ansatte: ca 1600

BaneProduksjon skal på forretningsmessig grunnlag levere entreprise innen drift, vedlikehold og bygging av jernbanetekniske anlegg.

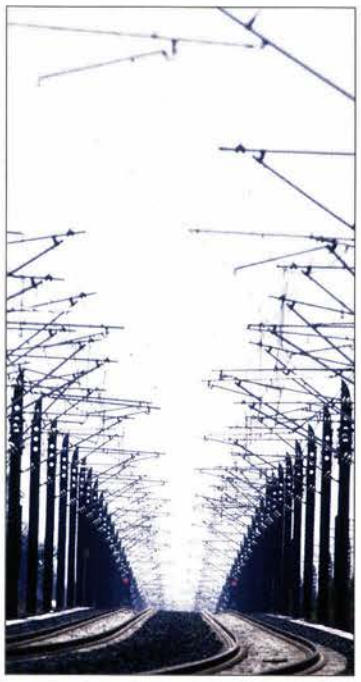
BaneProduksjon ble opprettet som egen forretningsenhet 1.1. 2000, og er den største enheten i Jernbaneverket.

blitt forretning

BaneEnergi

Omsetning 2001: 363 mill.
Resultat: 56 mill.
Antall ansatte: ca. 50

BaneEnergi skal overføre og levere omformet elektrisk energi til eiere av baneanlegg. Enheten eier og driver 36 omformerstasjoner, fem transformatorstasjoner, én kraftstasjon og 300 kilometer høyspennings tilførselsnett.



BanePartner

Omsetning 2001: 99 mill.
Resultat: - 0,7 mill.
Ansatte: 141

BanePartner er Jernbaneverkets rådgivende ingeniørvirksomhet. Forretningsområdene dekker tjenester innen nybygging, reinvestering, vedlikehold og drift av jernbaneanlegg. Tjenesten leveres både til jernbane, bybaner/kombibaner og sporveier.

BanePartner har hovedkontor i Oslo og et avdelingskontor i Trondheim.

BaneTele as

Omsetning 2001: 208 mill.
Resultat: 3 mill.
Antall ansatte: 176

BaneTele leverer Internett-jenester, datakommunikasjon og kapasitet til bedriftsmarkedet. En viktig kunde er jernbanesektoren med mer enn 10.000 brukere.

BaneTele har et fiberoptisk nett på 12.500 kilometer som i hovedsak følger jernbanenettet og energiselskapenes infrastruktur fra Farsund til Tromsø.

BaneTele er eid av Jernbaneverket og ble eget aksjeselskap i 2001.

Baneservice

Omsetning 2001: 425 mill.
Resultat: - 36 mill.
Antall ansatte: 283.

Baneservice er totalleverandør av jernbanespesifikke tjenester i Norge, men ønsker å satse også i det svenske og danske markedet.

I dag er forretningsområdene maskin, spor, elektro og utland. Gjennom større omstillinger er Baneservice blitt en prosjektorientert organisasjon.

Økonomisk var år 2000 et godt år med et overskudd på over 50 millioner. Også dette året ser ut til å gå ut på plussiden.

Konkurranse gir bedre service

- Jeg blir overrasket om ikke økt konkurranse om sporet vil gi bedre service til de som bruker toget, sier jernbanedirektør Steinar Killi.

TORE HOLTET

Jernbanen i Norge kan snart feire sitt 150-års jubileum. Store deler av dagens jernbanenett er pluss - minus 100 år gamle. Sjefen for Jernbaneverket vil likevel ikke høre snakk om at jernbanen er historie.

Avlaste veitrafikken

- Hva slags rolle ser du for deg at jernbanen skal spille i åra framover?

- Jernbanens marked vil ligge i å satse på kollektivtrafikk i tett befolkede områder, intercity-trafikk mellom byene og transport av personer og gods over lange avstander. Ikke minst vil samfunnet ha behov for å avlaste veitrafikken for tungtransport, og her er jernbanen et fremtidsrettet alternativ.

Plass for jubileumsbaner

- Ofotbanen, Gjøvikbanen og Rørosbanen jubilerer denne høsten. Hva slags plass mener du disse banene vil ha i framtidens jernbanenett?

- Ofotbanen har et klart marked, banen er jo nærmest i en monopolstilling. Den har likevel utviklingsmuligheter både i forhold til gods- og persontrafikk. Økt satsing på reiseliv i Lofotenregionen vil kunne åpne for betydelig mer persontrafikk på banen.

- Gjøvikbanen er interessant som en intercity-bane mellom en del av Mjøsregionen og Oslo.

- Rørosbanen er den banen som ikke så klart peker seg ut med et klart marked for persontrafikk med jernbane, men for godstrafikken kan den vise seg å bli viktig som en form for dobbeltspor Oslo-Trondheim.

Kvalitet

- Med unntak av Gardermobanen er det ikke bygd ut nye jernbanestrekninger i Norge de siste 40 åra. Er det bare bilen som må ta skylda for dette?

- Bilen er selvfølgelig en viktig forklaring, flyet en annen. Så lenge folk har biler og kan ta fly, må jernbanen konkurrere med andre kvaliteter enn konkurrentene. Opplevelser under reisen er for eksempel et viktig konkurransefortrinn.

- Dagens investeringsnivå er imidlertid ikke tilstrekkelig for å oppnå den kvaliteten som trengs hvis vi skal ta nye markedsandeler på våre satsingsområder.

Effektive

- Flere europeiske land, blant andre Sverige, satser flere ganger så mye på jernbane som Norge. Hvordan kan Jernbaneverket medvirke til at vi kommer etter?

- Vi må bli stadig bedre til å dokumentere hvor jernbanen vil være et fornuftig satsingsområde for transport. Til syvende og sist er det politikerne som bestemmer hvor mye penger som skal brukes til jernbane, men vi kan bli bedre på å overbevise dem om hvorfor det bør satses.

- Skal vi ha mulighet til å nå fram hos de politiske myndigheter, må vi både være og bli oppfattet som effektive.

- Er Jernbaneverket med sine snart 150 år i statens tjeneste et effektivt verktøy til å drive fram en moderne jernbane?

- Et godt nok verktøy blir vi aldri, men vi er i full gang med å effektivisere vår organisasjon. Jernbaneverket skal både utvise fleksibilitet og tilpasse seg skiftende omgivelser. Det innebærer at vi stadig må forandre oss, både organisatorisk og gjennom måten vi arbeider på.

- Ikke mye å skryte av

- Flere titalls store veiprosjekter her til lands er finansiert ved hjelp av lån og - bompenger. Hvorfor har en ikke fått fart i jernbaneutbyggingen med de samme hjelpemidlene?

- Det er fordi betalingsviljen innen jernbanetransport ikke er så stor som hos privatbilistene. Alle lån skal tilbakebetales, og da må noen betale. Det er det mange som glemmer når de snakker om lånefinansiering.

- Hva kan Jernbaneverket gjøre med myten om at jernbane er utgift og vei investering?

- De som tenker slik, sammenlikner «tørt og røti». Kollektivtrafikken på vegene må også i høy grad subsidieres, som subsidier til bussnæringen.

- Jeg kjenner faktisk ikke til noe land som greier å avvikle kollektivtrafikken på en fornuftig måte uten at staten går inn og betaler deler av billetten. Også den mye omtalte privatiseringen av jernbanetrafikken i England er en myte. Der går det offentlige inn med store beløp til

Stolt: Jernbanedirektør Steinar Killi poserer mer enn gjerne sammen med Anne Kristin Støvren og Bjørn Kristiansen, som her viser fram Jernbaneverkets nye stilige uniformer. (Foto: Svein Erik Bakken)

jernbanen for å få til en effektiv kollektivtransport. Her vil jeg si at Norge ikke har mye å skryte av i internasjonal sammenheng...

Ny giv

- Hvordan vil de reisende oppleve jernbanens overgang fra monopol til konkurranse om sporet?

- Jeg håper at de vil oppleve denne overgangen som positiv. I dag bedømmes og vurderes jernbanetransport ut fra hvor godt eller dårlig ett selskap-NSB AS-gjør det. Det er uheldig. For ett selskap kan være god på en ting, et annet selskap kan være god på noe annet. Slik vi ser det på vegsiden hvor vi har et titals bussselskaper.

- Når vi åpner for konkurranse på sporet, vil vi kunne utnytte styrken til flere ulike transportører. Jeg tror det vil vise seg at NSB er gode på noen områder, mens andre selskaper er bedre egnet til å løse enkelte transportoppgaver som NSB i dag må fylle, sier Killi, som tror konkurransen vil gi jernbanen en ny giv.

- Jeg er overbevist om at konkurranse gir bedre service både for de togreisende og de som skal transportere gods.

Mer gods på bane

I andre land gjøres det mye for å få mer av godstrafikken over på jernbanen. Vil Norge gjøre det samme?

- I europeiske land skjer det store forandringer i retning av å transportere mer og mer på jernbane. Veitransporten blir avgiftsbelagt, og avgiftene brukes til å finansiere jernbaneutbygging. Derfor kommer norske lastebiler til å møte stadig høyere avgifter og flere restriksjoner på vei gjennom Europa. Vi vil ikke stille oss fornuftig her til lands hvis vi ikke satser på å overføre mer godstransport til jernbanen. Norge er så avhengig av utlandet at vi er nødt til å tenke internasjonalt når det gjelder godstransport, sier jernbanedirektør Steinar Killi.

tore.holtet@c2i.net

KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket
Nr 9 - Oktober 2002

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