Jernbane magasinet

Nr. 5 - 2004

Smalhans for samferdsel

Samferdsel er den store taperen.
Siden 1980 er samferdsel sin andel av statens utgifter dramatisk redusert.

side 4-9

Jernbaneverket

Signaler

Politisk vilje?

Det er full aktivitet blant Stortingets samferdselspolitikere for tiden. Behandlingen av St. meld. 24 om Nasjonal transportplan for perioden 2006-2015 er i innspurten. Det er ventet at samferdselskomiteens innstilling foreligger 9. juni, og plenumsbehandlingen i Stortinget er antatt å bli 15. juni.

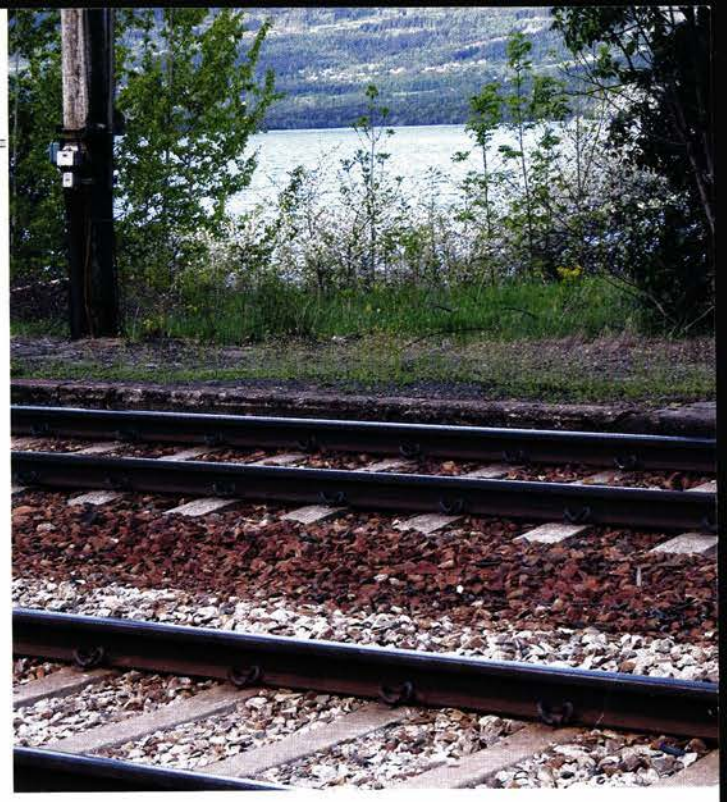
I forbindelse med utarbeidingen av forslaget til NTP fikk Jernbaneverket i oppdrag å vurdere hva vi kan oppnå for jernbanen dersom rammen i NTP ble høyere. Vi har beregnet at hvis bevilgningene til investeringer øker med én milliard kroner årlig, har vi muligheten til å utvikle en konkurransedyktig jernbane på de mest sentrale delene av jernbanenettet. Og – dette vil være samfunnsøkonomisk lønnsomme investeringer. Med andre ord – samfunnet taper dersom disse investeringene uteblir.

Ett av disse lønnsomme prosjektene er utbygging på strekningen Eidsvoll – Hamar som omtales spesielt i denne utgaven av Jernbanemagasinet. Samtidig viser en oversikt som Stortingets utredningskontor har utarbeidet, at statens utgifter til samferdsel er redusert med over 60 prosent siden 1980 – noe de to tidligere samferdselsministrene, Kjell Opseth og Johan J. Jakobsen, mener er bekymringsfullt.

Det er mange som i det siste har vært på banen og talt jernbanens sak. Og det er ingen tvil om at jernbanen nå står ved en sporveksel der to sporvalg er mulige. Det ene sporet er fremtidsrettet og gjør jernbanen konkurransedyktig og moderne. Det andre er et spor som ikke gir vesentlige forbedringer i forhold til den standarden vi har i dag, og som ikke er godt nok til å sikre økt bruk av tog i person- og godstrafikken.

Stortingspolitikerne skal nå si sitt – og det er med spenning vi ser fram til behandlingen. Kommer det nå et løft for jernbanen?

Steinar Hilli



10 Lønnsomt

30 Monopol-advarsel

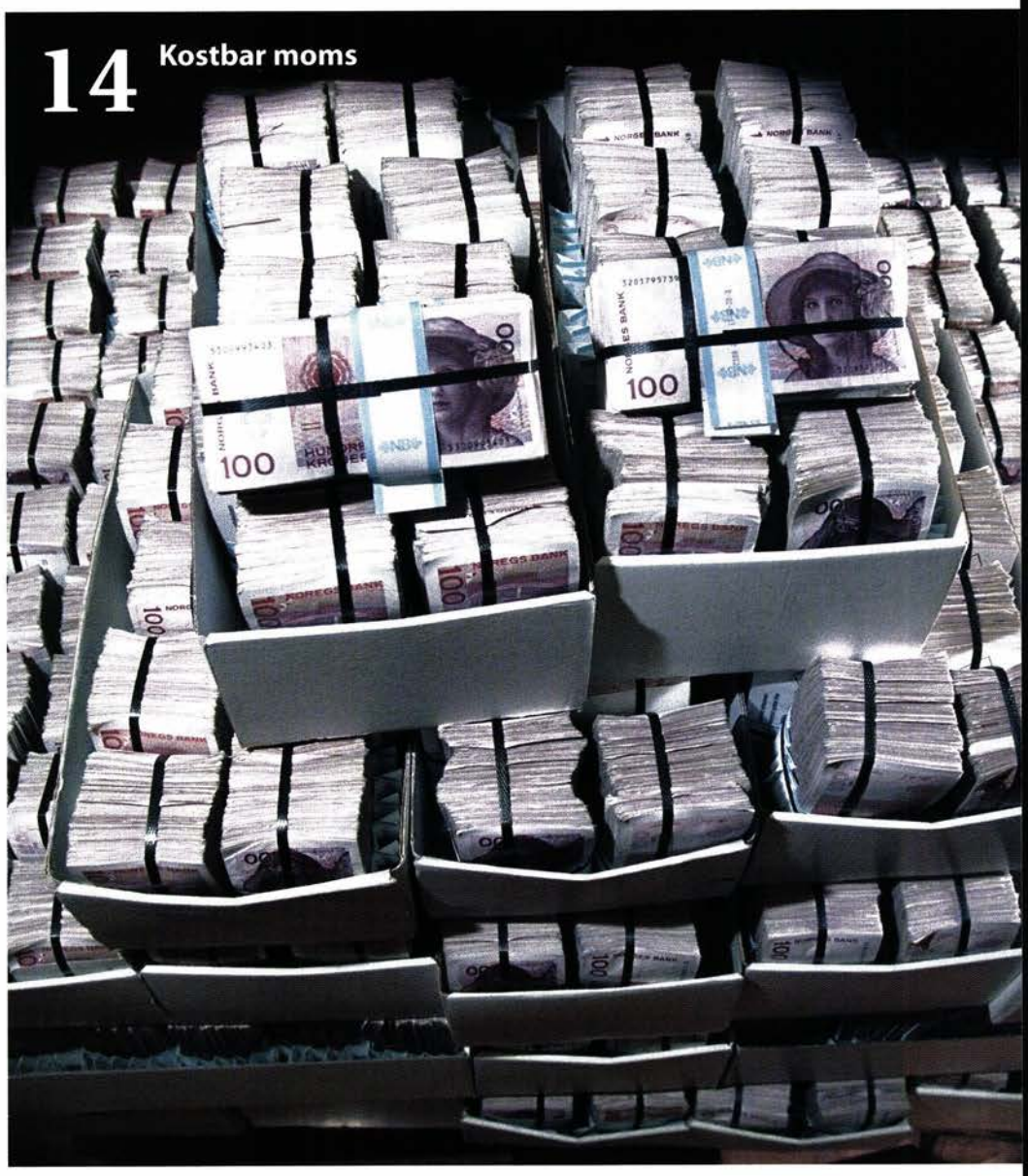
Innhold

Samferdsel dramatisk ned	4
- Uforståelig reduksjon	6
- Dette vil straffe seg	8
Meget lønnsomt dobbeltspor	10
Glem fire felt og sats på jernbane	12
Moms for bane - men ikke for vei	14
Det er de beste som går	16
Rokker ikke kursen	18
- Alvorlig situasjon	20
- Tilliten er tynnslitt	21
- En utfordring å informere	22
Tertittens store høydepunkt	24
Reis med veterantog i sommer	26
Min arbeidsdag: Aldri på en mandag	29
Advarer mot nye monopoler	30

Samferdsel dra

- Samferdsel er blitt en salderingspost, konstaterer SVs medlem av samferdselskomiteen, Geir-Ketil Hansen. På hans oppdrag har Stortingets utredningsseksjon laget en oversikt som viser at samferdselsandelen av statens utgifter er mye mer enn halvert siden 1980.

24 Høyde-punkt



14 Kostbar moms

38 Hedret

Høyere på dagsorden	32
Tre - fire større aktører	33
Statistikk etter EU-standard	35
280 operatører på tyske spor	36
Møte med: - Et levende fyrverkeri	38
Smånytt	40
Info om info	45
Mitt jernbanebilde	46
Punktlighet og ulykker	47
Harrysporet	48

Jernbane *magasinet*

ANSVARLIG REDAKTØR:
Svein Horrisland

REDAKTØR:
Svein Erik Bakken
JOURNALIST/REDIGERER:
Tore Holtet
JOURNALIST:
Øystein Grue
MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:
Reidar Skaug Høymork
Per Rathe
Svein Graadal
Olav Nordli

FØRSTESIDE-TEGNING:
Egil Nyhus

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

Redaksjonen avsluttet 26. mai 2004.

UTGITT AV:
Jernbaneverket, Stortorvet 7
Opplag: 5.000
www.jernbaneverket.no

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

matisk ned

Foto: Tore Holtet

> For jernbanens del er dette nesten katastrofe

TORE HOLTET

I 1980 utgjorde innenlands transport og kystforvaltning 6,7 prosent av statens totalte utgifter. 20 år senere var tallet redusert til 3,6 prosent, for så å falle ned på rekordlave 2,4 prosent de to påfølgende åra – før den i fjor var på 2,6 prosent, hvis en ser bort fra overføring av egenkapital i forbindelse med omdanning til statlige aksjeselskaper.

– Nesten katastrofe

Hansen tok i august i fjor kontakt med Stortingets utredningsavdeling for å få de nakne tall på bordet.

– Bakgrunnen for min henvendelse var at rammen til samferdsel er så trang at vi ikke får løst de store samfunnsoppgavene. For jernbanens del er dette nesten katastrofe, da den i all hovedsak sliter med et første generasjons jernbanenett. For hele samferdselsområdet ligger behovene himmelvis over de rammene vi må forholde oss til, sier SV-representanten.

> Bilbruken er i kolossal vekst

Fra seks til to prosent

Tabellen fra Stortingets utredningsseksjon viser at samferdsel utgjorde i overkant av seks prosent av statsutgiftene på begynnelsen av 80-tallet.

Mot slutten av tiåret gikk andelen jevnt nedover mot fem prosent, for så å ligge litt over fire gjennom mye av 90-tallet.

I 1998 utgjorde samferdsel akkurat fire prosent, året etter 3,5 prosent av statens samlede utgifter – og siden har samferdselsandelen fortsatt å dale.

Både i fjor og dette året har det skjedd en storstilt omorganisering til statlige aksjeselskaper, og i den anledning har Stortinget vedtatt å skyte inn en del aksjekapital. Holdes disse overføringene utenfor, er samferdsel avspist med litt over to prosent av statens pengebinge etter tusenårsskiftet. Tas disse med i regnestykket, kommer en likevel ikke opp i mer enn 2,4 prosent for 2002 og 3,7 prosent for 2003.

Tankekors: - Det er et stort tankekors at samferdsel er blitt hengende så mye etter, sier SVs Geir-Ketil Hansen i en kommentar til den statistikken han fikk Stortingets utredningsseksjon til å lage. *(Foto: Tore Holtet)*

– Tankekors

– Det er et stort tankekors at samferdsel er blitt hengende så langt etter. Jeg har vært for kort tid med i rikspolitikken til å kunne gi svar på hvorfor samferdsel er blitt en salderingspost, men jeg konstaterer at vi i større og større grad har fått en rettighetsøkonomi. Flere prioriterte områder på statsbudsjettet – eksempelvis helsesektoren - blir styrt ut fra folks lovmessige rettigheter.

Det medfører at bevilgningen til disse formålene blir anslag og ikke rammer. Utgiftsøkningen på disse områdene blir mye større enn innenfor samferdselssektoren, som ikke styres av lovbestemte rettigheter og i stedet må forholde seg til budsjettrammer.

Konsekvensene blir dessverre at vi ikke klarer å løse noen av de store, nasjonale utfordringene i overskuelig framtid. – Ta miljøpolitikken som et eksempel. 30 prosent av klimautslippene skjer innen samferdsel. Skal disse reduseres, må det

tas noen krafttak for kollektivtrafikken. Kommunikasjoner er dessuten nøkkelen til hele landets verdiskaping.

– Har vi glemt å bygge landet?

- Ja, det ser sånn ut.

– Blir ikke belyst

– Ser du utsikter til noen endring?

- Hvis Nasjonal transportplan er et uttrykk for regjeringens satsing framover, vil det fortsatt skje lite. Men det er all grunn til å tro at transporten vil øke mer her til lands enn det som er anslått i Nasjonal transportplan (NTP). Bilbruken er i kolossal vekst, og vi klarer overhodet ikke å håndtere den med det investeringsnivået vi nå legger opp til. Det ekstra beklagelige er at dette perspektivet verken belyses eller løftes opp i den offentlige debatten.

- Rikt land og sinke

- Føres denne debatten i Stortingets samferdselskomite?

- Jeg hadde ønsket et større engasjement for å diskutere totalsummen og sammenligningen med andre land. Europas rikeste land burde ikke være en sinke i forhold til å bygge opp vår infrastruktur,

> Europas rikeste land burde ikke være en sinke

svarer Hansen, som tilføyer:

- Regjeringspartiene er mest opptatt av å forsvare regjeringen. Arbeidet i komiteen går mest på hva vi skal prioritere innenfor altfor stramme rammer.

Regjeringspartiene og Fremskrittspartiet har bidratt til en stadig sterkere liberalisering av transportsektoren. Det dannes statlige aksjeselskaper i blind tro på at konkurranseutsetting skal frigi penger. Jeg har dessverre liten tro på denne resepten. Å konkurranseutsette Sørlandsbanen – som hovedsakelig består av over 100 år gamle jernbanespor – blir omtrent det samme som å konkurranseutsette busstransport før det ble bygd ut ordentlige veier.

Større regioner

– Er det ikke «in» å drive lobbyvirksomhet for samferdsel i dagens Norge?

- Det mangler ikke på lobbyvirksomhet. Over 60 organisasjoner, blant disse samtlige fylkeskommuner, har hatt NTP til høring. Disse dokumenterer behovene.

> Det politiske arbeidet i Stortinget blir alt for sektororientert

Samferdsel står høyere på den politiske dagsordenen lokalt.

- Hva mener du må til for å få samferdsel høyere opp på den politiske dagsordenen?

– Jeg tror på å desentralisere mye mer av ansvaret for samferdselspolitikken til større regioner. Da tror jeg sammenhengene mellom samferdsel og de andre samfunnsområdene vil bli bedre ivaretatt. Det politiske arbeidet i Stortinget blir altfor sektororientert.

- Hva slags tanker gjør du deg i forhold til eget pari, som har kjørt fram skole som den store saken gjennom en hel valgkamp?

- Jeg opplever ikke dette som noe problem i SV. Vi har prioritert jernbanen og kollektivtrafikken i storbyene, veibygging, rassikring og bedre fremkommelighet i distriktene. Vi foreslår å øke rammen til samferdsel, og vi foretar omprioriteringer. Når det gjelder jernbane, vil vi relativt sett satse på linje med Sverige, og våre forslag ville økt kapasiteten på jernbanen slik Jernbaneverket har anvist, sier stortingsrepresentant Geir-Ketil Hansen.

tore.holtet@jbv.no

Tallenes tale

Statens utgifter til samferdsel 1980 -2003

År	Statens totale utgifter	Sum samferdsel	Samferdsels andel av totale utgifter
1980	126 553,1	8 527,0	6,7 %
1981	143 159,3	9 182,6	6,4 %
1982	162 355,5	10 148,5	6,3 %
1983	187 724,3	10 980,6	5,8 %
1984	204 091,6	12 030,9	5,9 %
1985	215 055,6	13 074,5	6,1 %
1986	239 403,6	13 993,0	5,8 %
1987	265 129,2	15 014,4	5,7 %
1988	283 222,7	15 788,0	5,6 %
1989	312 338,8	16 798,4	5,4 %
1990	320 887,2	17 281,9	5,4 %
1991	421 620,2	18 597,8	4,4 %
1992	450 008,3	20 491,2	4,6 %
1993	431 211,1	18 044,5	4,2 %
1994	452 848	19 565,1	4,3 %
1995	446 689	20 064,3	4,5 %
1997	536 085	22 736,6	4,2 %
1998	586 816	23 644,3	4,0 %
1999	602 619	21 107,9	3,5 %
2000	708 307	25 515,6	3,6 %
2001	912 208	21 669,1	2,4 %
2002	875 665	20 540,1	2,3 %
2003	821 599	21 022.5	2,6 %

Tabellen viser hvordan samferdsel har tapt terreng i forhold til andre utgiftsområder på statsbudsjettet fra 1980 til og med 2003.

I årene 1996, 2002 og 2003 er det i tillegg overført egenkapital i forbindelse med dannelsen av statlige selskaper. Hvis disse overføringene tas med, utgjorde samferdsel 5,4 prosent i 1996, 2,4 prosent i 2002 og 3,7 prosent i 2003. I fjor ble det for øvrig bevilget egenkapital både til Avinor AS (Luftfartsverket), Mesta AS (Statens vegvesen) og NSB AS.

Dette vil straffe seg

- Over tid vil det straffe seg at vei- og jernbaneinvesteringer forsømmes. En dag kommer det ei alvorlig regning på bordet, og en del av den regningen er enda sterkere sentralisering, sier tidligere Senterparti-leder og samferdselsminiser Johan J. Jakobsen.

TORE HOLTET

Jakobsen ledet Samferdselsdepartementet i treparti-regjeringen under ledelse av Kåre Willoch fra 1983 til 1986. Han visste å bite fra seg når budsjettkaka skulle fordeles, og to år på rad greide han å øke samferdselsandelen – som da lå på rundt seks prosent. I fjor lå den nede på 2,6 prosent.

- Kortsiktig tenkning

- Hvordan reagerer du på at samferdsel har havnet så langt ned på den politiske prioriteringslista?

- Jeg synes det er ille. Gjennom mange år har vedlikeholdet av vei og jernbane vært forsømt, og det er meget dårlig samfunnsøkonomi. For vedlikeholdet må ligge på et visst nivå om en skal greie å beholde verdien av den kapitalen som er lagt ned gjennom investeringer. Hvis en over lengre tid forsømmer vedlikeholdet, blir totalregningen bare større og større.

> ... totalregningen bare større og større

- Jeg har dessuten en kjepphest, fortsetter Johan J. Jakobsen:

- Vi har bak oss ei tid der det har vært fokus på å ha stram økonomi for å unngå inflasjon og lønnspress, selv om vi har hatt ledig kapasitet innen bygg og anlegg. Tidligere ville den ledige arbeidskraften blitt utnyttet til å bygge landet for framtida. Jeg har også sett beretninger som viser at man i slike perioder kan bruke milliarder av kroner uten at det fører til pris- og kostnadsproblemer. Det er nemlig stor forskjell på å utnytte ledige hender i forhold til å investere store summer i et stramt arbeidsmarked. Derfor burde vi nå vært inne i en periode med større vei- og jernbaneinvesteringer.

Bygg landet: *- Tidligere ville den ledige arbeidskraften blitt utnyttet til å bygge landet for framtida, sier Johan J. Jakobsen – mangeårig leder i Senterpartiet og samferdselsminister først på 80-tallet. (Foto: Tore Holtet).*

«Syndefloden»

Jakobsen har merket seg at samferdsel er skjøvet langt ned på den politiske dagsordenen.

- Det har sikkert med flere forhold å gjøre. En årsak er nok at samferdsel i mindre grad brukes som et distriktspolitisk virkemiddel.

- Det sier seg imidlertid selv at denne nedprioriteringen ikke kan vare ved. «Etter oss kommer syndefloden», er et uttrykk som noe overdrevet beskriver den situasjonen som landet vårt her har kommet opp i.

> Etter oss kommer syndefloden

- Ingen smuler

Jakobsen opplevde i sin tid som samferdselsminister stor interesse for sitt departements fagfelt i Stortinget, og han legger ikke skjul på at han dro fordeler av å være partileder.

- Verken statsminister Willoch eller finansminister Rolf Presthus var innstilt på å avspise partilederne med smuler, og det bidro nok til at mange misunte meg den offensive veiplanen som ble lagt fram i 1985, minnes den mangeårige Senterparti-høvdingen. Han endret også så mye på jernbanemeldingen fra sin forgjenger Inger Koppernes at hans tilleggsmelding ble betegnet som motmelding.

Jernbane ga veier

- Vi fikk til en del ekstrabevilgninger til jernbane rundt de store byene, samtidig som vi fikk satt en stopper for forslaget om å overlate deler av rutenettet til fylkeskommunene, husker han.

Jakobsens eget parti hadde dessuten landsmøtevedtak på å bygge ut Nord-Norge-banen. I regjeringen fikk han liten støtte for det økonomisk høyst usikre jernbaneprosjektet, men som «kompensasjon» fikk han et ekstraordinært investeringsprogram for vegsektoren.

- Resultatet ble romslige rammer for veibygging – først og fremst i Nord-Norge, konstaterer Jakobsen, som ble utnevnt som æresborger av arbeiderpartistyrte Måsøy kommune da han fikk gjennom fastlandsforbindelse til Havøysund.

- Nå er det helt andre og større samferdselsoppgaver som må løftes fram for å få til den verdiskapingen Norge er avhengig av for å stå rustet inn i framtida, konkluderer Johan J. Jakobsen.

tore.holtet@jbv.no

- Uforståelig reduksjon

- Å investere i infrastruktur er å investere i varige verdier, samtidig som en øker sysselsettingen og effektiviserer samfunnet. Derfor har jeg vanskelig for å forstå den kraftige nedgangen i samferdselsinvesteringene, sier tidligere samferdselsminister Kjell Opseth.

TORE HOLTET

Opseth satt som samferdselsminister i seks år på begynnelsen av 90-tallet – uten å tape terreng i forhold til andre poster på statsbudsjettet.

– Forundret

Når Jernbanemagasinet presenterer tall som viser at samferdselsbudsjettet i virkeligheten er halvert siden han satt ved makta, retter han inn et politisk skyts:

- Dette er ikke god strategi hvis en ønsker å utvikle landet. Det legges altfor liten vekt på det vi skal leve av i framtida. Når du ser hvordan Sverige har satset på infrastruktur, har vi en lang vei å gå.

Opseth viser til at tidligere regjeringer har investert i samferdselssektoren for å få fart på økonomien i samfunnet.

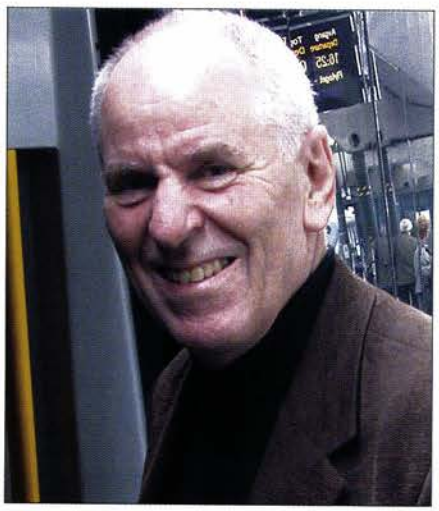
- Da arbeidsledigheten vokste, ble det bevilget mer penger til vei, jernbane og annen infrastruktur. Det er først nå under Bondevik-regjeringen at dette ikke er gjort, og det forundrer meg.

– Grensen passert

– Hva er din forklaring på at samferdsel til de grader er kommet i bakevja?

– Kan det komme av at det her er lettest å kutte? spør han og legger til: - Det går en grense for hvor mye en kan redusere innsatsen innen samferdsel – og denne grensen er passert. Det er nesten så en ikke greier å holde vedlikeholdet på et rimelig nivå. Dermed forvitrer også investeringene, og det kan ikke være samfunnsøkonomisk fornuftig.

– Hvis en ønsker å opprettholde bosettingen omtrent som i dag, må en legge til rette for at næringslivet skal leve i distriktene. En av de mest effektive måtene å oppnå dette på, er å bedre infrastrukturen



På dagsordenen: *- Under Gardermoutbyggingen var samferdsel på dagsordenen hver dag, sier tidligere samferdselsminister Kjell Opseth, som konstaterer at den sittende regjering ikke prioriterer kommunikasjoner. (Foto: Tore Holtet).*

– ikke bare vei og jernbane, men også data- og telekommunikasjon.

– Offentlig oppgave

– I din «regjeringstid» ble samferdselsandelen stort sett opprettholdt. Hva er forklaringen?

- Å sitte som statsråd er ikke noe en-

> Raskere og bedre transport drar alle nytte av – både privatpersoner og næringsliv

mannsverk. Statistikken forteller like mye om hvilke strategier de ulike regjeringer legger opp til, og den sittende regjering prioriterer ikke kommunikasjoner.

– Men den satser stort på konkurranseutsetting?

– Konkurranseutsetting er i og for seg greit, men det blir ikke noe bedre vei og jernbane av det. Det er og blir en offentlig oppgave å bedre infrastrukturen.

– Glad for all omtale

Opseth har merket seg at både samferdsels- og næringspolitikken har liten plass i

> Det er og blir en offentlig oppgave å bedre infrastrukturen

den offentlige debatten.

– Hvorfor?

– En årsak kan være at miljøene innenfor næringsliv og samferdsel ikke er aktive nok. En annen årsak kan være at media ikke er opptatt av samferdsel. Jeg var så heldig å ha ansvar for hovedflyplassaken, og vi var på dagsordenen hver dag. Noen syntes det var en sann plage, men jeg var hele tida glad for den omtalen vi fikk.

– Hva må til for at samferdsel igjen skal komme på den politiske dagsordenen?

– Ingen er nærmere til å ta initiativ enn næringslivet sjøl, og det gjelder ikke minst alle bedriftene som ser på infrastruktur som særdeles viktig.

– De politiske debattene avspeiler ofte debattene ute i samfunnet, og dagens debatter dreier seg ikke om hvordan en skal skape verdier - men om hvordan en skal bruke det som allerede er skapt.

– Regioner med makt

– Er vi blitt sløve av alle oljemilliardene som flyter inn over landet vårt?

– Jeg trodde ikke det. Alle vet at olje tar slutt. Spørsmålet er når. Vi må ikke glemme at vi trenger et oppegående næringsliv når – og før – det skjer, sier Opseth, som har sansen for forslag som går i retning av å overføre politisk og økonomisk makt til større regioner.

– Statsforvaltningen er blitt utrolig sterk, og de som sitter der, ser alt ut fra sitt ståsted – og det er Oslo. Dette er fullt forståelig. Men skal vi greie å gjøre noe med dette, må vi erstatte fylkeskommunene med større regioner og tilføre dem både myndighet og ressurser. Forutsetningen er at nye regioner får et reelt økonomisk handlingsrom. For politisk makt og administrativ tyngde oppnås først når det følger med penger, konkluderer tidligere samferdselsminister Kjell Opseth.

tore.holtet@jbv.no

Meget lønnsomt dobbeltspor

Første trinn i utbyggingen av dobbeltspor mellom Eidsvoll og Lillehammer er flere ganger mer lønnsomt enn første trinnet på en firefelts motorvei mellom Gardermoen og Lillehammer.

SVEIN ERIK BAKKEN

Dobbeltspor mellom Eidsvoll og Lillehammer eller firefelts E6 mellom Gardermoen og Lillehammer? Det er et av flere store samferdselspolitiske veivalg Stortinget må ta i framtiden.

Seinere i juni skal Stortinget ta standpunkt til det første byggetrinnet på dobbeltsporet og den videre utbyggingen av motorveien. Det skjer i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan (NTP) for perioden 2006-2015.

Kun ni km dobbeltspor

I regjeringens forslag til NTP inviteres Stortinget til å vedta firefelts motorvei mellom Gardermoen og Kolomoen ved avkjøring til Elverum og Østerdalen.

> Økning i antall togtrafikanter på hele 40 prosent

Denne vel seks mil lange strekningen er kostnadsberegnet til 2,8 milliarder kroner.

Samtidig går regjeringen kun inn for å bygge ni km dobbeltspor til under én milliard kroner mellom Eidsvoll og Hamar. Dette skjer til tross for at regjeringen mener at det er «en hovedutfordring å sette jernbanen i stand til å ta større deler av den økende persontrafikken på strekningen mellom Oslo og Lillehammer».

Jernbaneverket (JBV) foreslo i sitt forslag til NTP å bygge dobbeltspor på om lag halvparten av den seks mil lange strekningen mellom Hamar og Eidsvoll. Pris: vel 2,1 milliarder kroner.

Meget lønnsomt

Mens byggingen av firefelts motorvei mellom Gardermoen og Kolomoen ikke er samfunnsmessig lønnsom, er lønnsomheten på dobbeltsporet meget høy. Hovedforklaringen er at dagens veinett med noen unntak har få kapasitetsproblemer, mens dagens jernbanenett er utnyttet maksimalt og har få muligheter til å ta imot økt trafikk

Etatsdirektør Anita Skauge i JBV begrunner dobbeltsporets særdeles gode lønnsomhet på følgende måte: - Jernbanestrekningen Eidsvoll - Hamar er en enkeltsporet strekning som i hovedsak følger traseen fra 1880, og som avvikler svært stor trafikk. Dette gir betydelige utfordringer både når det gjelder punktlighet og driftsforstyrrelser. Enkeltsporet legger dessuten sterke begrensninger på å kunne utvikle tilbudet på strekningen ytterligere, enten det gjelder person- eller godstrafikk.

- Dagens kapasitetsproblemer gjør at en utbygging av strekningen blir svært lønnsom. En utbygging vil også kunne bidra til å utvikle mer robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner og legge til rette for at gods som i dag går på vei, kan fraktes med jernbane, mener Skauge.

Felles konklusjoner

I transportetatenes forslag til NTP 2006-20015 konkluderer Jernbaneverket og Statens vegvesen med at «Utbyggingen av jernbanen nord for Eidsvoll er nødvendig om toget skal beholde og kunne øke sine markedsandeler. Dobbeltsporet gir bedre kapasitet, lavere reisetid og mulighet til bedre tilbud.

Veiutbyggingen begrunnes først og fremst med hensynet til trafikksikkerheten, men trengs også for å gi næringslivet mer forutsigbare transporter med lavere risiko for køer og forsinkelser.»

De er videre enige om at «Det er viktig å begynne utbyggingen av både jernbanen og E6 mellom Gardermoen og Hamar i planperioden». Jernbaneverket mener på sin side at det trenges alternative tiltak på E6 for å redusere antall ulykker, dersom jernbanen bygges ut først og utbyggingen av firefelts vei skyves ut i tid.

Betydelige og små

Analyser som konsulentselskapet Citvitas har gjort på oppdrag av Jernbaneverket

> Følger i hovedsak traseen fra 1880

og Statens vegvesen viser at «jernbaneutbygging fører til en relativt sett betyde-

Flere tog: *Bygging av fire felts motorvei langs deler av Mjøsa er ikke samfunnsmessig lønnsomt, men dobbeltspor mellom Eidsvoll og Lillehammer vil øke antall togreiser med mellom 33 og 40 prosent. (Foto: Tore Holtet)*

> Viktig å begynne utbyggingen både av jernbanen og E6

lig økning av togtrafikken, men at konsekvensene for veitrafikken blir små. Avlastingen er sannsynlig også minst på de tidene som veitrafikken er størst».

Ved utbygging av kun dobbeltspor vil toget øke sin andel av trafikken med fem prosent. Det betyr en økning i antall togtrafikkanter på hele 40 prosent. Samtidig reduseres personbiltrafikken med tre prosent.

Ved utbygging av både vei og bane øker toget sin andel av trafikken med fire prosent og antall togtrafikkanter med 33 prosent, mens personbiltrafikken reduseres med to prosent.

Civitas konkluderer med at «Utbygging av bane først og fremst vil være en prioritering av oslorettet pendling, og at det samtidig er vanskelig å unngå tiltak på vei for å bedre trafikksikkerheten. Dette gjør en parallell utbygging av vei og bane til en mer attraktiv strategi enn å bygge den ene før den andre».

svein.erik.bakken@jbv.no

Fakta om dobbeltspor og firefelts E6

	Firefelts E6 Gardermoen - Lillehammer	Dobbeltspor Eidsvoll - Lillehammer
Antall km:	141	120
Pris:	5, 5 milliarder 2001-kroner	12 milliarder 2001-kroner
Samfunnsøkonomisk nytte:	Ikke beregnet hele strekningen Gardermoen - Kolomoen - minus 980 millioner	Ikke endelige beregninger av hele strekningen Eidsvoll - Hamar - nesten hele strekningen på 60 km er samfunnsøkonomisk lønnsom. Halve strekningen koster 2, 12 milliarder kroner og har en samfunnsøkonomisk netto nytte på 1,7 milliarder kroner.
Ulykker:	Seks til åtte færre drepte og 30 til 40 færre hardt skadet i året.	Tre færre drepte og hardt skadet i året som følge av trafikkoverføring fra vei til bane.

Kilder: Nasjonal transportplan 2006-2015, Fylkesdelplan for transportkorridoren Gardermoen - Mjøsbyene. Vistas markedsanalyse for Jernbaneverket.

- Glem fire felt og sats på jernbanen

- Legg planene om videre utbygging av firefelts motorveier på is. Sats heller på effektive og billige trafikksikkerhetstiltak, samt en kraftig modernisering og utbygging av jernbanen.

SVEIN ERIK BAKKEN

- Dette var noen av hovedkonklusjonene i vårt innspill til Nasjonal transportplan (NTP) 2006-2015, sier generalsekretær Tore Killingland i Norges Naturvernforbund til Jernbanemagasinet.

Minimum

Naturvernforbundet ville øke rammene for investeringer på jernbanen til vel 47 milliarder kroner. Det er over 30 milliarder kroner mer enn hva regjeringen forslår i NTP. De begrunner forslaget med at bevilgningene har vært altfor lave i flere tiår.

- Et absolutt minimum er at investeringene økes med én milliard kroner årlig ut over regjeringens forslag. Dette er et svært beskjedent krav sett i forhold til at svenskene skal investere om lag åtte milliarder kroner årlig i jernbanen fram til 2015, fortsetter Killingland.

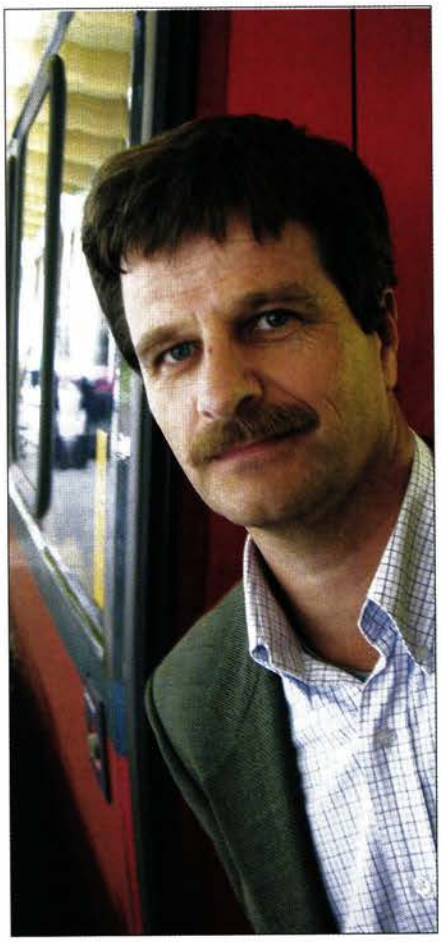
Frigjøre

- Vi mener videre at det er grunnlag for å frigjøre om lag 11 milliarder kroner gjennom å droppe bygging av firefelts veier og legge på is andre større veiprosjekter, samt noen mindre prosjekter som vil bety betydelige inngrep i naturen.

> Det handler om å prioritere riktig

Naturvernforbundet foreslår også at bompenger skal kunne brukes til å finansiere utbyggingen av jernbanen og anslår potensialet til å være på 6,5 milliarder kroner i tiårsperioden.

- Dette vil være en form for veiprising på tett trafikkerte strekninger som kan få fart i utbyggingen av et miljømessig godt transportalternativ, mener Naturvernforbundet.



Ille: - Ekstra ille blir det for toget når veinettet fortsatt skal bygges ut i et langt høyere tempo enn jernbanen, sier generalsekretær Tore Killingland i Norges Naturvernforbund. (Foto: Tore Holtet).

Undergraver

Forslaget til NTP innebærer kraftig utbygging av veinettet i intercity-trianglet på Østlandet. I perioden 2004–2015 er planen at det skal åpnes om lag 200 km ny vei og mindre enn 70 km jernbane i disse korridorene.

- Det vil føre til at bilen vil øke sitt forsprang ytterligere nettopp på strekninger hvor jernbanen bør ha størst potensial til å ta over trafikk som i dag går på vei. Dette er helt uakseptabelt, mener Killingland.

> Utbygging av firefeltsveier undergraver jernbanen

- Hvor viktig er det å stoppe den videre utbygging av firefelts motorveier generelt og mellom Gardermoen og Lillehammer spesielt for å få til en skikkelig satsing på jernbanen?

- Utbygging av firefeltsveier undergraver jernbanens konkurransekraft. Ekstra ille blir det for toget når veinettet fortsatt skal bygges ut i et langt høyere tempo enn jernbanen. I tillegg er firefeltsveiene svært kostbare. De milliardene staten bruker på firefeltsveier, burde heller blant annet vært brukt på mindre og effektive trafikksikkerhetstiltak og til å bygge ut jernbanen.

Sette ned foten

- Strekningen Eidsvoll – Lillehammer er av nasjonal betydning for både person- og godtransport. Likevel kommer jernbanen fra Eidsvoll og nordover dårlig ut i NTP. Her må Stortinget sette ned foten og sørge for at jernbanen får et kraftig løft og prioritere jernbanen foran veiutbygging, slik det gjøres i Vestkorriodoren.

- Er det midtrekkverk som blir framtidens sikkerhetsmessige redningsplanke?

- Ja, sett i forhold til firefeltsveier er det dét. Fysisk midtdeler på to- og trefeltsveier er et tiltak som reduserer antall møte- og utforkjøringsulykker med 80–90 prosent uten at det legger til rette for mer biltrafikk, fortsetter Killingland.

- Istedenfor firefeltsvei Gardermoen-Kolomoen kan en bygge ut E6 helt til Lillehammer med midtrekkverk og samtidig ha penger igjen til å bygge ut jernbanen. Det handler derfor om å prioritere riktig, avslutter generalsekretær Tore Killingland.

svein.erik.bakken@jbv.no

Sikrere: *Fysisk midtdeler på to- og trefeltsveier vil redusere antall møte- og utforkjøringsulykker med 80–90 prosent og samtidig frigjøre milliarder til jernbanen, argumenterer Naturvernforbundet.* *(Foto: Tore Holtet).*

- Vurderer midtrekkverk

- Statens vegvesen vil vurdere å sette opp midtrekkverk på flere strekninger mellom Gardermoen og Lillehammer. Dette skjer som et ledd i arbeidet med å redusere ulykkene på denne delen av E6.

Det opplyser senioringeniør Olav Landsverk i Statens vegvesen Vegdirektoratet til Jernbanemagasinet.

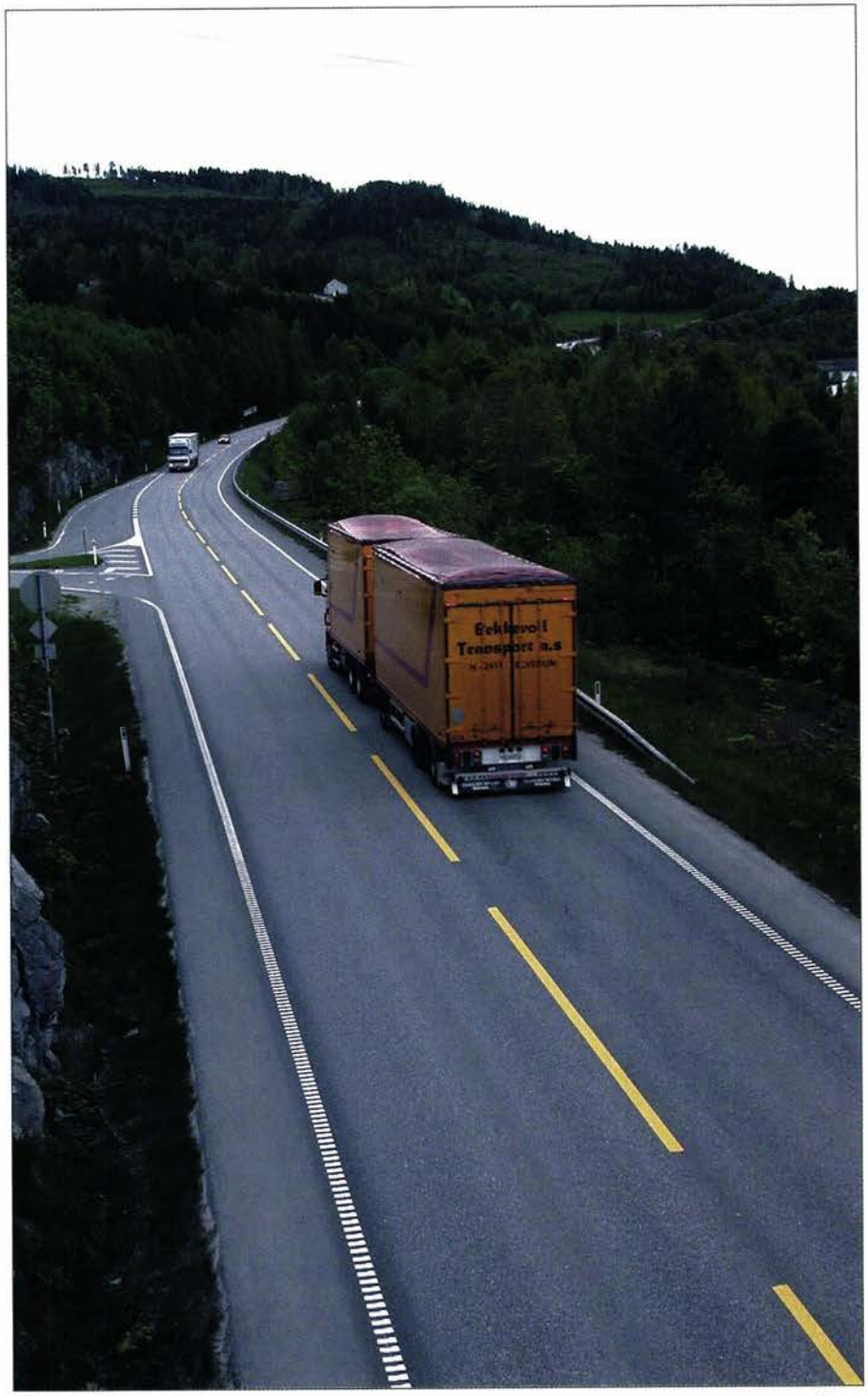
I et foreløpig forslag gikk Vegdirektoratet inn for å bygge beskjedne 80 km med midtrekkverk på eksisterende to- og trefelts veier til en pris på 600 millioner kroner. I forbindelse med høringen av forslaget ute i Vegvesenets fem regioner kom det forslag om en god del flere strekninger.

- Blant annet vil vi vurdere strekningen mellom Gardermoen og Kolomoen, Bergshøgda - Brumunddal og mellom Rudshøgda og nesten fram til Moelv.

- Dermed blir det trolig flere kilometer mer med midtrekkverk i vårt forslag til handlingsprogram for perioden 2006-2009 pluss for 2005, avslutter Olav Landsverk.

Moms for bane – men ikke for vei

- Mens Jernbaneverket må betale 24 prosent moms både på varer og tjenester, slipper Statens vegvesen unna med kun å betale moms på varer. I tillegg kan dagens momsregler virke konkurransehindrende, sier seksjonssjef Kjartan Kvernsveen.



Fritatt: Statens vegvesen er fritatt for moms på tjenester. *(Foto: Tore Holtet)*

SVEIN ERIK BAKKEN

Av et samlet regnskap på 4,76 milliarder koner i 2003, utgjorde kjøp av varer og tjenester 3,18 milliarder kroner. Samlet betalte Jernbaneverket (JBV) hele 560 millioner kroner tilbake til staten i form av moms på varer og tjenester - et beløp som tilsvarer vel en tredjedel av investeringene i jernbanenettet i fjor.

Ber om en forklaring

Nå ber Stortingets samferdselskomite Samferdselsdepartementet om en oversikt over reglene og en forklaring på forskjellene mellom vei og bane og hvordan det slår ut i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan (NTP).

- Vi må ha reelle tall, slik at vi kan sammenlikne, sier komiteleder Petter Løvik (Høyre) til Dagens Næringsliv.

> Dagens momsregler kan virke konkurransehindrende

Sosialistisk Venstrepartis talsmann i jernbanesaker, Geir-Ketil Hansen, sier han ikke engang var klar over forskjellene for momsreglene for vei og bane før det nylig kom fram i en komitéhøring.

- Dette vil vi ta opp igjen og prøve å få en slutt på, sier Hansen.

Arbeiderpartiets Sigrun Eng viser til at dette setter investeringene til vei og jernbane i et annet lys.

Norges Naturvernforbund krever i et brev til samferdselsminister Torild Skogsholm at vei og jernbane likestilles når det gjelder merverdiavgift.

Godt eksempel

- Momsen er et godt eksempel på hvor-

Momsbelagt: *Jernbaneverket betalte 560 millioner kroner i moms i fjor.* *(Foto: Tore Holtet)*

dan vei- og jernbaneprosjekter behandles forskjellig, fortsetter Kvernsveen.

- Mens vei, t-bane og sporvei er fritatt for moms på tjenester i siste omsetningsledd, må tradisjonell jernbane betale moms fullt ut. JBV har som hovedregel ikke fradrag for inngående moms. Dette gjør at investeringer og drift og vedlikehold av jernbanen framstår som langt mer kostnadskrevende enn vei, mener han.

> „... investeringer i jernbane framstår som langt mer kostnadskrevende ...

Rydde av veien

- Finansdepartementet kan rydde ulikhetene av veien ved å fjerne den «sperren» som lagt i forarbeidet til loven om merverdiavgift gjennom en ny tolkning. Alternativt kan Stortinget endre loven slik at fritaket for moms for «baneanlegg utelukkende for skinnegående persontransport» endres til et generelt fritak for «baneanlegg».

- Avgiftsplikt for infrastrukturtjenester på jernbanen er innført i de fleste andre land.

Ved å innføre normale momsregler også for jernbane der det fraktes både personer og gods, vil Norge få «mer jernbane for pengene». Myndighetene kan da velge om de vil bruke denne besparelsen til økt satsing på jernbane eller om de vil føre videre dagens satsing på jernbanen til en lavere sum per år.

- Dette er med andre ord et «nullspill» for staten, men det betyr mye når de bevilgende myndigheter skal sammenligne investeringer i vei og jernbane.

Færre oppdrag

- Som en ren tilleggsbonus vil det bli enklere for JBV å sammenligne interne og eksterne anbud. I dag har JBVs interne leverandører en momsfordel ved at det ikke beregnes moms på arbeidsinnsatsen. Det kan ha ført til at vi setter færre oppdrag ut på anbud enn vi kunne, avslutter seksjonssjef Kjartan Kvernsveen.

Økonomidirektør Gunnar Markussen opplyser at JBV har tatt opp momsspørsmålet i et brev til Samferdselsdepartementet. – Finansdepartementet arbeider med saken, så initiativet til en løsning må komme derfra, mener han.

svein.erik.bakken@jbv.no

- Det er de beste som går

De ser ut til å ta flyttingen med fatning, de godt voksne medarbeiderne som Jernbanemagasinet treffer på Lønn og personal i Oslo en tilfeldig torsdag i mai. De fleste blir, men yngstemann vil ikke til Hamar.

PER RATHE

Tom Olav Kristoffersen er likevel ikke yngre enn at han har vært på jernbanen i 20 år. I sommer slutter han for å begynne i ny jobb.

- Jeg fikk tilbud fra et firma som var ganske interessant. Derfor slipper jeg å flytte til Hamar. Hadde ikke det tilbudet dukket opp, hadde det blitt Hamar på meg også, sier han.

Det var en tidligere kollega (som sluttet i Jernbaneverket i vinter fordi han ikke ville flytte) som anbefalte ham.

Så veldig dramatiske konsekvenser ville likevel ikke en flytting av arbeidsplassen ha betydd. Kristoffersen hadde verken måttet flytte eller pendle fra Oslo. Lik så mange andre i denne virksomheten bor han på strekningen Oslo-Hamar. Men slutter, det gjør han.

> Å komme til Hamar vil bli rene skjære himmelen

Mister de beste

- Dette er en måte å bli kvitt de brukbare folka våre på, kommenterer Inger-Lise Mortensen. Kristoffersen fikk ny jobb fordi han kjenner datasystemet Agresso som Jernbaneverket bruker. Nettopp den erfaringen er deres største fortrinn på arbeidsmarkedet, mener medarbeiderne på Lønn og personal. Og kunnskapen om avtaleverket.

- *Er dere annenrangs dere som blir igjen i Jernbaneverket da?*

- Nei, svarer de. - Men sett fra Jernbaneverkets side må det vel være et problem at yngre og dyktige medarbeidere slutter.

- De som har fått sin kompetanse på jernbanen og som vi skulle ha satset på fremover, presiserer Inger-Lise Mortensen.

Blir i Oslo

Mortensen fikk en av fire stillinger som skal være lokalisert i Oslo. Selv om hun er fornøyd med det, undrer hun seg over beslutningen. Hennes spesialfelt er turnuser. Et så sentralt felt burde vært plassert i tilknytning til ledelsen, mener hun.

- På premissgiversiden, samstemmer Ellen Hennum, som er gruppeleder for de fire som skal bli værende i Oslo. Toril Myren hører også til dem, den fjerde stillingen er ubesatt.

Men Hennum ser ikke bort fra at de kan få seg en overraskelse.

- Jeg ser ikke bort fra at vi senere kan bli flyttet, fordi vi er så få, sier hun.

Den tanken har ikke slått Myren.

- Jeg var glad for å få bli her, og tenkte ikke lenger enn det, sier hun. Hennum nikker.

Umulig å vite

- Men det kan fort komme en ny sjef som vil ha avdelingen tilbake til Oslo. Her kan man ikke være sikker på noe, legger hun til.

> Det må være et problem at yngre og dyktige medarbeidere slutter

Hans Jørgen Steen har fått en av de såkalte satellitt-stillingene. Det betyr at han får bli i Oslo i tre år til fra flyttedatoen. Steen regner med å unngå å måtte flytte.

- Jeg har gjort mitt etter mer enn 40 år.

Med fatning: *De liker ikke flyttevedtaket, men kommer ikke så verst ut, de godt voksne medarbeiderne i Fellestjenester Lønn og personal.* *(Foto: Per Rathe).*

Jeg håper at det vil eksistere en ordning, AFP eller lignende, og at jeg kan gå av da, sier han.

Ivar Marstein utropes til den heldigste av dem alle, han er fra Hamar. Han får vel kompensasjonen for å flytte til og med.

- Nei, gi dere da, utbryter han. - Det tror jeg aldri og ikke vil det være riktig heller.

- Jo da, ifølge brevet vi har fått, skal du det, fastholder Mortensen.

Jobber for vikarbyrå

Gunn Gran er fra Åsmarka, ikke langt fra Hamar. Hun er ikke ansatt i Jernbaneverket.

- Jeg er tatt inn fra et vikarbyrå i den hensikt å bli med til Hamar. Nå holder jeg på å lære meg rutinene. Å komme til Hamar vil bli rene skjære himmelen, men jeg skal jo vurderes først.

- *Før ville kanskje en slik fremgangsmåte ha skapt protester?*

> „Jeg fikk tilbud fra et firma, som var ganske interessant

- Du sier noe. Men slik situasjonen er, har ingen reagert. Vi er litt runde av oss og gjør det beste ut av situasjonen. Vi er bare glade for å få hjelp, sier Hennum.

- Vår kompetanse kan kjøpes andre steder, men vi trenger også noen som kjenner jernbanen og historien, slår Hennum og Mortensen fast. Det har skjedd omveltninger i forbindelse med endring av avtaleverk, selskapsform og lignende. Å ha den personalpolitiske utviklingen under huden er en stor fordel, mener Mortensen.

På den andre siden innrømmer de at de kanskje har hvilt litt vel mye på sine laurbær.

- Vi har vært fornøyd med jobben og ikke vært så opptatt av å etterutdanne oss, innrømmer de.

– Hørte det på radioen

- Jeg hørte på Hedmarksradioen at Jernbaneverket skulle flytte til Hamar med rundt hundre medarbeidere, forteller Ellen Hennum. Noen dager senere leste hun om flyttevedtaket i Hamar Arbeiderblad.

- Ordfører Busterud uttalte at han hadde visst om det en stund, men ikke fått lov til å gå ut med det før, sier hun.

- Kan det være noe å spare på dette da, undrer Toril Myren.

- Målet her er ikke å spare, dette har noe med distriktspolitikk å gjøre. Men da burde de ha tatt noen andre og mindre sårbare enn oss, sier Hennum.

Hun viser til at det går rykter om hvordan selve beslutningen skal ha blitt tatt, og at det ifølge ryktene skal ha foregått i en noe uformell sammenheng.

- Flere enn ønskelig har sluttet

Stab- og støttefunksjoner i Jernbaneverket skal reduseres med 25 prosent. Fellestjenester skal flyttes til Hamar. Før prosessen startet, var Fellestjenester definert til rundt 160 stillinger. Enheten skal ende opp med 105.

Flyttingen starter, ifølge direktør Jorun Sunde, med at Lønn og personal flytter i april neste år. Arkiv følger etter i november. Hva innskrenkingen av arbeidsstokken angår, ser målet allerede ut til å være nådd.

- Mange har gått over i nye jobber og sluttet allerede. Det har ført til at vi har blitt nødt til å lyse ut stillinger eksternt. Vi venter at mange av dem som nå teller på knappene, også velger ikke å bli med til Hamar. Vi mister noen svært dyktige medarbeidere med attraktiv kompetanse, som vi gjerne skulle ha beholdt, sier Sunde.

Raskere og større omstilling

Regjeringens forslag om å konkurranseutsette større deler av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet rokker ikke ved hovedforutsetningene vi har lagt til grunn i arbeidet med «Et effektivt og moderne jernbaneverk».

ØYSTEIN GRUE

- Signalet i retning av betydelig større tempo og omfang med hensyn til å konkurranseutsette vår drifts- og vedlikeholdsaktivitet er utvetydig. Det konstaterer infrastrukturdirektør Jon Frøisland kort tid før Stortinget skal behandle regjeringens forslag om å gjennomgå alle deler av Jernbaneverkets (JBVs) produksjonsvirksomhet, samt dagens leverandørmarked.

- Vi mener at vårt forslag til antall ansatte i produksjonsapparatet er på et fornuftig nivå i forhold til oppgavene framover, og er rimelig balansert mellom mulige økonomiske forutsettinger, eksisterende leverandørmarked og opprettholder av en god og sikker infrastruktur, fremholder Frøisland overfor Jernbanemagasinet.

På rett vei

- Hvilke konsekvenser får regjeringens forslag for det videre arbeide med driftsapparatets framtid og nedbemanningen?

- Vi oppfatter at vi er på rett vei med den pågående organisasjonsutvikling og forslag til nedbemanning, men konstaterer at regjeringen ønsker større tempo og omfang. Derfor videreføres arbeidet i de fire gruppene vi har nedsatt, men med noen mindre justeringer.

Her er det først og fremst gruppen som har arbeidet med forslag til grensesnitt mellom JBV-drift og Banesjef, som nå ehar blitt bedt om å se på hva vil en ytterligere konkurranseutsetting, og dermed større reduksjon i egen styrke, vil ha av konsekvenser i forhold til hva som er den beste fordeling av arbeidsoppgaver disse to organisasjonselementer i mellom.

> Regjeringen ønsker større tempo og omfang

Ikke endret

- Enkelte tolker Stortingsproposisjon 62 som et «rykk tilbake til start». Går ikke ledelsen i Jernbaneverket for raskt fram?

> I en AS-situasjon ville Baneservice kunnet gå inn på markeder i Sverige

- Som sagt - her signaliserer regjeringen ønske om større tempo enn det vi har lagt opp til, og det er viktig for Jernbanen at vi vurderer dette utspillet på en god og ryddig måte. På den måten kan vi gi våre beste faglige råd til vårt departement, og samtidig være rustet til å håndtere utfordringer som måtte komme.

- Hvordan vet Jernbaneverkets ledelse hva som er riktig bemanning i 2005 og at en reduksjon i bemanningen med 400 årsverk over en treårsperiode ikke er å kutte for mye?

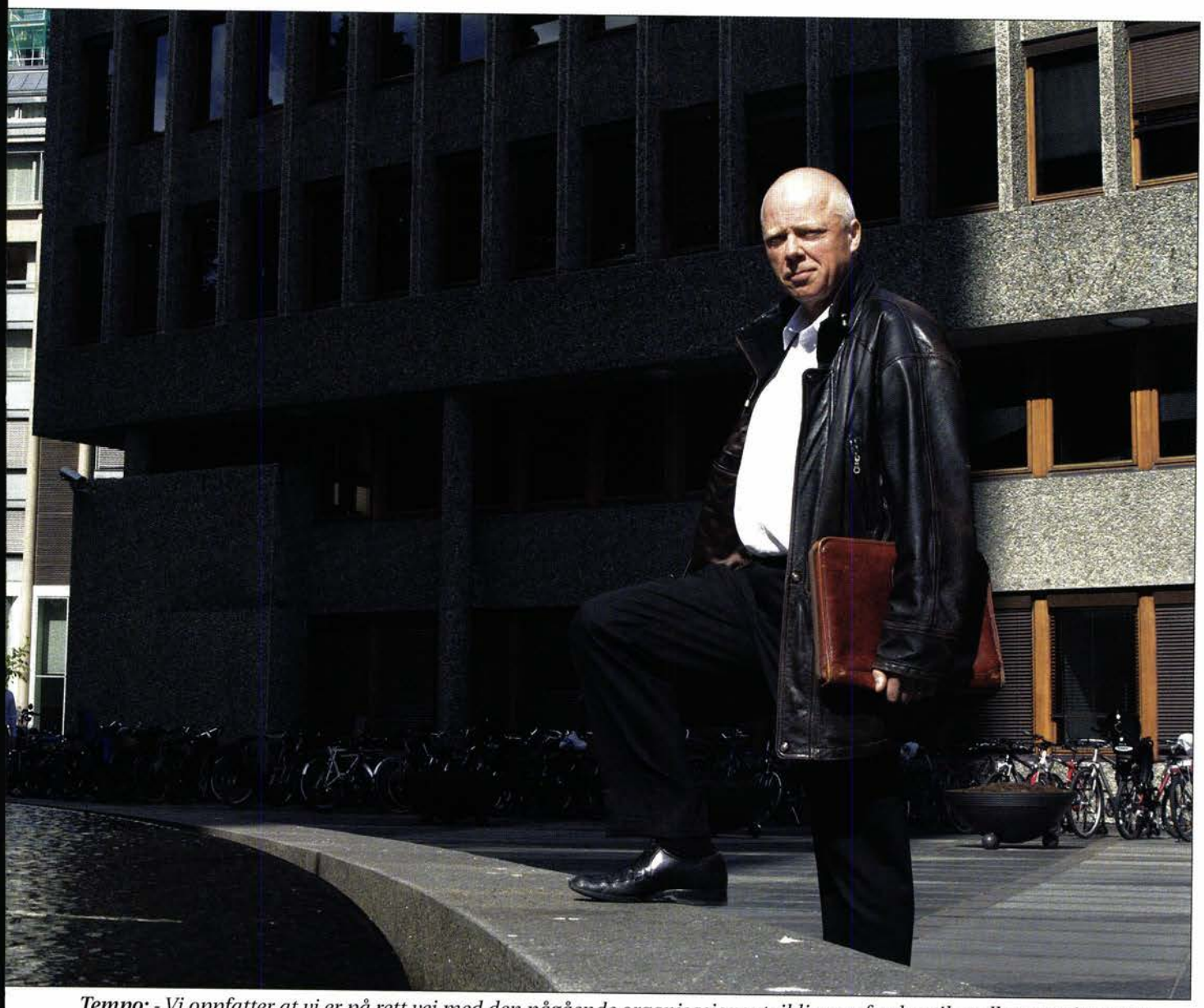
- Her føler vi oss ganske så trygge – mye av beslutningsgrunnlaget er fundert på rapporten om JBVs driftsapparat - Oppgaver og bemanning, fremlagt i våres, hvor det var en bredt sammensatt gruppe fra hele organisasjonen vår, som deltok i og stod bak sluttresultatet.

Historisk

- I et historisk perspektiv er omstrukturering i forbindelse med konkurranseutsetting ikke noe nytt i jernbanesammenheng. Det har vi drevet med i all tid. Det som har vært, og som fortsatt er en viktig forutsetning i denne sammenheng, er at det eksisterer et konkurransedyktig leverandørmarked der ute, og at vi selv har fått dyktiggjøre oss til å bli gode kjøpere.

På slutten av 1980- tallet reduserte jernbanen sin egen kapasitet til å drive store, tunge grunnarbeider. Siste tunnelarbeid av en viss størrelse i egen regi var en delentreprise i forbindelse med Oslotunnelen, minner Jon Frøisland om.

Vårt viktigste anliggende er å forvalte infrastrukturen på en sikker og hensiktsmessig måte. Det betyr ikke at vi skal gjøre alt selv, men overlate til andre det som er riktig å sette bort av oppgaver, når forholdene ligger til rette for det. Og det er blant annet ved det sistnevnte usikkerheten råder.



Tempo: *- Vi oppfatter at vi er på rett vei med den pågående organisasjonsutvikling og forslag til nedbemanning, men konstaterer at regjeringen ønsker større tempo og omfang, sier Jon Frøisland, infrastrukturdirektør i Jernbaneverket.*
(Foto: Øystein Grue).

Ikke tilfreds

– Et gammelt ordtak sier: «Mens graset gror, dør kua». Hvordan skal Baneservice overleve nok en utsettelse av spørsmålet om AS – eller ikke AS?

- Vi er ikke tilfreds med at dette spørsmålet skytes ytterligere ut i tid.

Det gjør ikke saken bedre at Baneservice rammes ekstra hardt i år på bakgrunn av at budsjettmidlene som normalt ville gitt Baneservice større vedlikeholdsoppdrag her hjemme, for en stor del er omdisponert til togradioprosjektet GSM-R. I en AS-situasjon ville Baneservice kunnet gå inn på eksterne markeder og gitt tilbud i for eksempel i Sverige. Det er det dessverre ingen mulighet for i dag, når man er en del av Jernbaneverket og staten.

Slik er realiteten.

> Arbeidet i de fire gruppene vi har nedsatt, arbeider videre med noen mindre justeringer

Avklaring

– I en slik usikker situasjon, – og det er viktig å presisere at dette gjelder oss alle, ikke bare Baneservice og JBV-drift, men alle inkludert staber, banesjeforganisasjon og så videre er det å håpe at avklaringene kan komme raskt, sier Frøisland.

I mellomtiden vil vår største mulighet til en god jernbanefremtid ligge i at vi fortsatt leverer en god infrastruktur – slik vi også lykkes med i det siste.

oyg@jbv.no

> I et historisk perspektiv er omstrukturering i forbindelse med konkurranseutsetting ikke noe nytt i jernbanesammenheng

- Alvorlig situasjon

- Jeg får daglig spørsmål som en bedriftsleder normalt burde kunne besvare, men som jeg i dagens situasjon ikke kan besvare på en god nok måte - og som Jernbaneverkets ledelse knapt kan besvare, sier sjefen for Baneservice, Lars Skålnes.

ØYSTEIN GRUE

Den manglende avklaringen i AS-spørsmålet hindrer Baneservice i å kunne demonstrere at selskapet er konkurransedyktig.

Stoppet opp

- Samferdselsdepartementet opprettet selskapet Baneservice AS 19. desember i fjor, med eget styre, og minimum aksjekapital på kr. 100.000 kroner. I perioden fram til mai har det blitt gjort en stor innsats for å utarbeide åpningsbalanse og forretnings- og strategiplan slik at selskapet kan bli en god jernbaneentreprenør. Dette arbeidet er foreløpig stoppet opp da departementet ønsker å vurdere hele produksjonsapparatet i Jernbaneverket, understreker Skålnes.

- Våre ansatte har fortsatt JBV som arbeidsgiver, og selskapet mangler de meste elementære forutsetninger for å operere som et aksjeselskap innenfor entreprenørbransjen.

Oppdragene faller bort

- Kan Baneservice som miljø leve uten en avklaring?

- Situasjonen er alvorlig. Oppdragene i Jernbaneverket i andre halvår – som budsjettet for 2004 har vært basert på - synes å falle bort. Muligheten til å kompensere noe av dette bortfallet med prosjekter for

> „...Baneservice mister sårt tiltrengt kompetanse

eksempel i Sverige ligger ett stykke inn i fremtiden. I øyeblikket handler alt om å få leiet ut maskinparken vår, forteller Skålnes, og innrømmer at han for tiden ikke kan gi den informasjonen som forventes.

- De ansatte stiller spørsmål som ikke kan besvare på en god måte. Dette er spørsmål av mer eller mindre politisk karaktèr som knapt Jernbaneverkets ledelse vet svaret på, og som må avklares i Samferdselsdepartementet. Det sier seg selv at det er vanskelig å gi god informasjon i en slik situasjon, så vi må snarest få orden på dette.

Håper på Stortinget

- Hvordan vil du beskrive veien videre?

- Usikkerheten og manglende avklaring vil i verste fall resultere i at Baneservice mister sårt tiltrengt kompetanse,

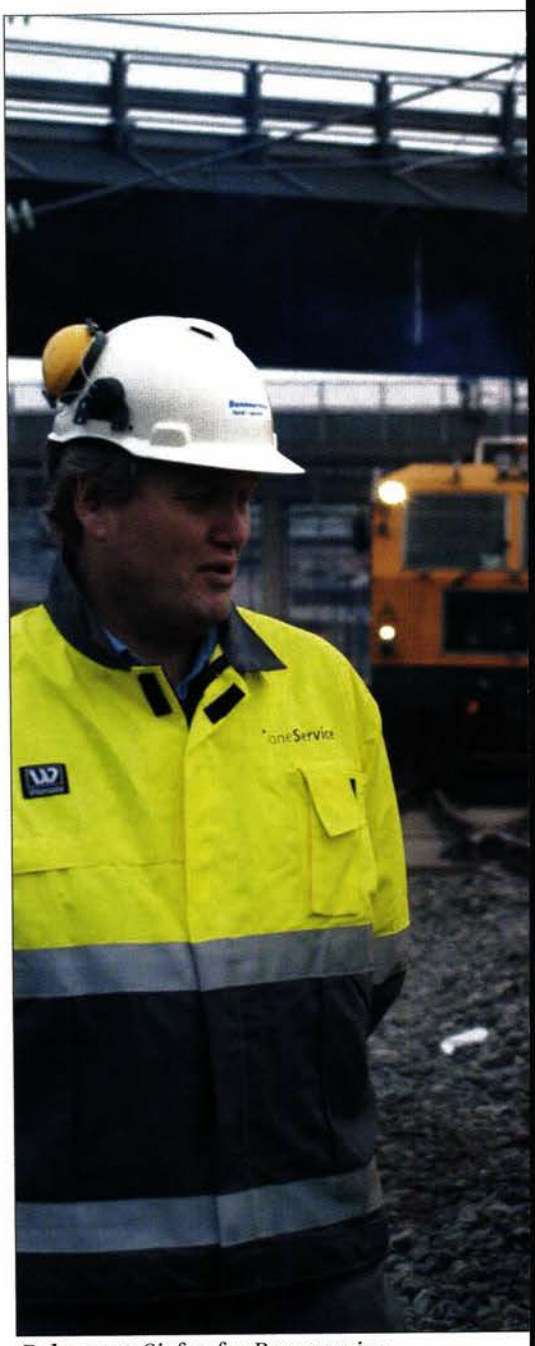
> „Når vi ser til Sverige, er det en helt annen fres

og det er kompetansen vi skal leve av når vi kommer dit vi skulle vært i dag.

- Det er ingen tvil om at ansvaret for den daglige drift - herunder motivering av den enkelte ansatte for å beholde vårt meget kompetente miljø – er mitt. Og det er ingenting jeg er mer opptatt av enn å kunne gi hver enkelt medarbeider en klar formening om hvor dette bærer hen, sier Lars Skålnes. Han knytter et visst håp til at Stortingets behandling av den fremlagte proposisjon kan gi noe mer avklaring enn regjeringen har lagt opp til. Men han innrømmer at dette neppe kommer noen avklaring før budsjettet legges frem i oktober.

Frustrerer

- I øyeblikket er ordreinngangen i forhold til et budsjett som er på nivå med fjoråret, bekymringsfull. Det er lite vi i øyeblikket kan gjøre ut over å satse på å leie ut maskinparken, da det er svært få prosjekter som bli satt ut på anbud i JBV for tiden.



Bekymret: *Sjefen for Baneservice, Lars Skålnes (t.v.), er bekymret over ordreinngangen og hovedtillitsvalgt Jon Axel Jessesen forlanger en snarlig avklaring. (Foto: Øystein Grue).*

- Når vi ser til Sverige, er det en helt annen fres. Der mangler det både fagfolk og maskiner. Men så lenge vi står uten muligheter for å kunne legge inn anbud, er vi avskåret fra å delta i konkurransen. Og det frustrerer oss!

oyg@jbv.no

– Tilliten tynnslitt

- Gjennom fem år er solide og arbeidsvillige fagarbeidere i Baneservice blitt utsatt for usikkerhet og nonchalanse. Ingen ting er verre enn å la dette fortsette!

- Nå vil vi ha et utfall på spørsmålet om Baneservice skal bli statsaksjeselskap eller ikke, utbasunerer hovedtillitsvalgt Jon Axel Jessesen i Baneservice. Han beskriver frustrasjonen blant 250 fagarbeidere som stor.

Lojalitet

- Folk er drittlei! Samtidig kan ledelsen i Baneservice og Jernbaneverket – og opp til Stortinget - prise seg lykkelig over den lojalitet jernbanearbeidere utviser overfor sine oppdragsgivere. Etter fem år vet vi ennå ikke om vi skal stå på egne bein eller bli en del av Jernbaneverkets produksjonsapparat. Men nå opplever mange at vi er presset opp i et hjørne. I Jernbaneverket sies produksjonsarbeidere opp, og pengene som skulle gå til vedlikehold og investeringer, forsvinner – uten at det blir mer eller bedre jernbane.

Lønn uten oppdrag

- Vårt varemerke er å stå på når vi får et oppdrag, og enten det er her hjemme, i Sverige eller i Danmark. Den største frustrasjonen skyldes at vi i lange perioder går uvirksomme og hever full lønn uten mulighet til å vise hva vi faktisk kan, fastslår Jon Axel Jessesen.

- Det alle i Baneservice er opptatt av – uavhengig av om vi skal bli AS eller ikke – er om vi får nye oppdrag. Etter 12 år er Baneservice en aktør med kompetanse og tradisjoner som vi er stolte av. Men AS-prosessen har skapt så mye unødvendig frustrasjon både i Baneservice interimstyret, blant våre ledere og ned til gutta i pukken. I verste fall risikerer vi at Baneservice slås sammen med JBV Drift, og våre ansatte kan bli sagt opp fordi Jernbaneverket ikke får midler verken til investeringer eller vedlikehold. Nå må noen forstå at dette bidrar til at tillitsforholdet mellom ledelsen i JBV og vårt miljø er tynnslitt.

Oppdrag i Sverige

Jessesen minner om at det har gått to år siden Baneservice ble kastet ut av Jernbaneverkets organisasjonskart.

- Det bør ikke undre noen at dette påvirker medarbeiderens lojalitet til ledelse og virksomhet. I øyeblikket er vi engasjert med spor-vedlikehold og nyanlegg i Sverige. At Jernbaneverket må kutte 35 millioner kroner i investeringene, slik forslaget til Revidert Nasjonalbudsjett legger opp til, er en dårlig nyhet for oss. Vi vet at muligheten for nye oppdrag i Sverige er gode, men det er nedslående at verken Jernbaneverket eller departementet så langt har stilt opp med garantier slik Banverkets tilsvarende entreprenørvirksomhet i Sverige får.

- Manglende avklaring i spørsmålet om AS eller ikke AS er faktisk et alvorlig handikap når vi skal konkurrere utenlands for å ivareta kompetansen som er samlet i Baneservice, avslutter hovedtillitsvalgt og fagarbeider spor, Jon Axel Jessesen.

Fakta om «Baneservice AS»

- AS-prosessen i Baneservice startet i 1998. Et forslag om å gjøre virksomheten om til statsaksjeselskap ble oversendt Samferdselsdepartementet (SD), men ble ikke fulgte opp.
- Et flertall i en arbeidsgruppe i Jernbaneverket (JBV) og Baneservice konkluderte i 2001 igjen med at Baneservice burde omdannes til aksjeselskap.
- I mars 2002 opplyste SD at saken ikke kunne ferdigbehandles i vårsesjonen. Saken ble tatt opp igjen på nytt med departementet ut over høsten.
- I mars 2003 gav SD igjen beskjed om at saken heller ikke kunne behandles i denne vårsesjonen.
- 13. oktober 2003 ble Baneservice orientert om at regjeringen vil foreslå for Stortinget at Baneservice omdannes til aksjeselskap i løpet av 2004.
- 19. desember 2003 oppretter SD Baneservice AS og utnevner styre i selskapet.
- 7. mai 2004 varsler regjeringen en grundig og samlet gjennomgang av hvordan alle deler av produksjonsvirksomheten i JBV bør organiseres, og «vil på denne bakgrunn ikkje gjere verksemda om til aksjeselskap no, men kome attende til saka i samband med statsbudsjettet for 2005».
- I januar 1998 var det 537 medarbei dere i Baneservice. I dag er det 254. I mellomtiden er blant annet ca 100 medarbeidere overført til andre enheter i JBV.
- Baneservice hadde en omsetning i 2003 på om lag 330 millioner kroner.

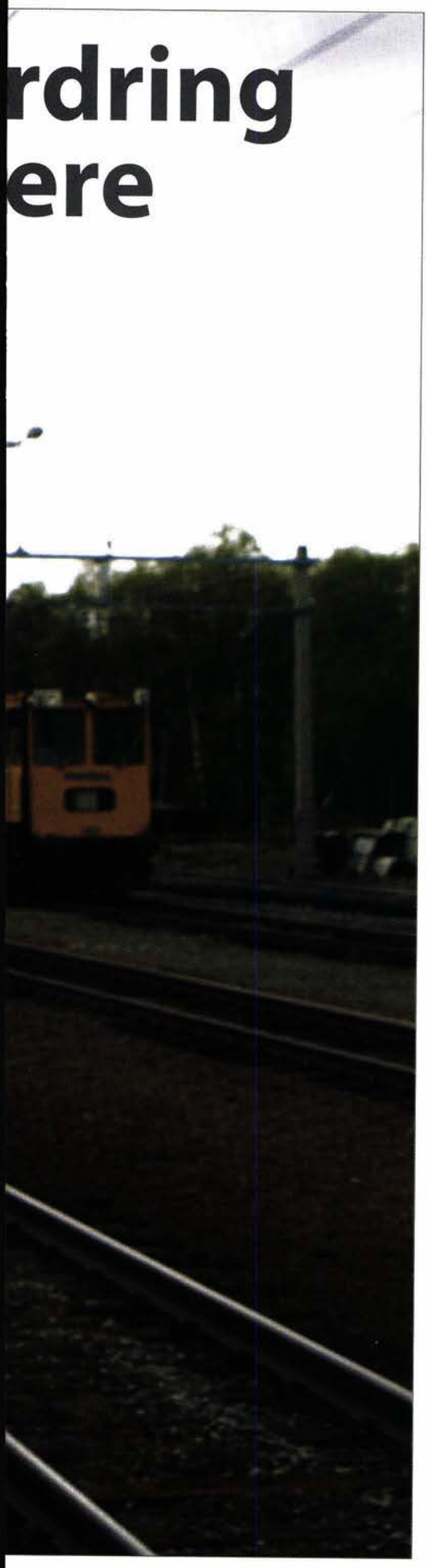
- En utfo å inform

- Å få ut korrekt informasjon, slik at rykter og feil ikke ødelegger arbeidsmiljøet, er en av vernetjenestens store utfordringer i situasjonen Jernbaneverket nå er oppe i.

Fakta om vernetjenesten

- Vernetjenesten representerer samtlige ansatte i JBV i henhold til Arbeidsmiljøloven
- Hensikten er å sikre et arbeidsmiljø som ivaretar den ansattes helse, miljø og sikkerhet
- Vernetjenesten må ikke forveksles med personalorganisasjonene; TEKNA (tidl NIF), STAFO, NITO, Norsk Jernbaneforbund
- Sentralt hovedvernombud i JBV samordner 12 hovedvernombud fordelt på regioner og samtlige hovedenheter i Jernbaneverket.
- Vernetjenesten og Jernbanedirektør har fire faste møter i SAMU (Sentralt Arbeidsmiljøutvalg) I tillegg har Sentralt Hovedvernombud uformelle møter med JD ved behov.
- Vernetjenesten i JBV står i kontakt med Arbeidstilsynet, ihht norsk lov.
- Varslet vernerunder gjennomføres årlig på alle arbeidsplasser.
- Vernetjenesten i Jernbaneverket har et eget HVO-Forum som møtes fem ganger i året. HVO-Forum er forankret i SAMU ved Jernbanedirektøren.
- 8.-9. juni samles alle hovedvernombud og ledelsen i Jernbaneverket og representanter for samtlige fagforbund på Oppdal. Dette er en årlig samling i henhold til JBV styringssystem.

rdring
ere



ØYSTEIN GRUE

Det sier jernbaneverkets sentrale hovedvernombud, Karl Emil Nygård. Hver dag får lederen for Jernbaneverkets erfarne og meget kompetente verneombud telefonhenvendelser og e-post fra ansatte i Jernbaneverket som er fortvilet over en usikker arbeidssituasjon, som opplever at de ikke får tilstrekkelig informasjon fra arbeidsgiver og nærmeste leder.

- Sikkerheten ivaretatt

- Motivasjonen er ikke på topp i Jernbaneverket. Men sikkerheten er godt ivaretatt. Jeg er ikke bekymret for tredjepersons sikkerhet. Og våre ansatte er pliktoppfyllende med å benytte verneutstyr slik det skal.

- Men konsentrasjonen om det daglige arbeidet kan avspores av langvarige og utmattende organisasjonsendringer. Derfor er det viktig at den omstillingsprosessen som nå pågår, ikke drar ut. Vi skal heller ikke forhaste oss. De nødvendige endringsanalyser må på plass først, slik at tidsfrister ikke resulterer i forhastede konklusjoner, avslutter Karl Emil Nygård.

- Bruk infotavla

- Jeg forstår at mange ledere ikke klarer å ivareta sitt informasjonsansvar når informasjonsmengden og informasjonsbehovet blir så stort som det er akkurat nå. I mange tilfelle ville mye vært gjort om nærmeste leder fikk hjelp med å skrive ut siste interninformasjon fra Banenettet og henge dette opp på informasjonstavla på spiserommet. Her svikter det i en travel hverdag. Men dette er en forutsetning også for at Vernetjenestens rolle kan ivaretas, påpeker Nygård overfor Jernbanemagasinet.

Støttespillere

- Hvordan kan de ansatte bruke vernetjenesten i den prosessen og situasjonen Jernbaneverket nå befinner seg i?

- Vår rolle som hovedvernombud og verneombud er å være gode støttespillere for den enkelte ansatte, gjennom å være tilgjengelig og å følge opp den enkelte med informasjon.

Mange ansatte i Jernbaneverket sliter i disse dager med bekymringer om hva som skjer med dem. «Må jeg flytte fra huset?» «Hva med familien; barn i barnehage, på skole - om jeg mister jobben?»

- De færreste er klar for å bli rykket opp med roten, sier Karl Emil Nygård og legger vekt på at vernetjenesten kan brukes på forskjellige måter i den pågående prosessen for å ivareta det psykososiale arbeidsmiljøet.

– Vår oppgave er både formell og uformell – for eksempel som samtalepartner – når det er behov. I motsetning til fagorganisasjonenes innsats i JBV, har vernetjenesten en lovfestet rolle på vegne av den enkelte arbeidstager. Vernetjenesten er alle ansattes representant i arbeidsmiljøspørsmål, fra Steinar Killi på toppen og helt ned til «gutta i pukken». Og behovet er stort akkurat nå. Men vi har en stor organisasjon spredt utover hele jernbane-Norge, helt ut til det ytterste ledd.

Informasjonskanal

- Vernetjenesten er representert i alle fora som arbeider med organisasjonsendringer og er derfor godt informert. I tillegg til at vi har en sterk lokale representasjon i hele Jernbaneverket driver vi oppsøkende virksomhet og er daglig i kontakt med de ansatte, og får gode tilbakemeldinger på hva de ansatte mener og tenker om prosessen som skjer. På denne måten er vi et bindeledd mellom de ansatte og ledelsen, og vi sørger for at ledelsen helt opp til Jernbanedirektør får tilbakemeldinger om hva som rører seg ute.

Nylig opprettet Vernetjenesten en egen side på Banenettet\Tjenester hvor våre formelle møtereferat og relevant informasjon er tilgjengelig.

- Rykter og ikke korrekt informasjon er en stor utfordring både for vernetjenesten og for arbeidsgiver i den situasjonen Jernbaneverket nå er oppe i, fastslår Karl Emil Nygård overfor Jernbanemagasinet.

oyg@jbv.no

Avsporer: *- Sikkerheten er i høysetet blant våre ansatte. Men konsentrasjonen om det daglige arbeidet kan avspores av langvarige og utmattende organisasjonsendringer, sier sentralt hovedvernombud, Karl Emil Nygård.*
(Foto: Ove Karlsvik, Oppdalingen).

SØRUMSAND (Jernbanemagasinet): **Kong Harald skulle egentlig på bedrifts- og skolebesøk på Sørumsand, men ba spesielt om å få ankomme med Tertitten. Kongebesøket i august i fjor ble et stort høydepunkt for den smalsporede Urskog-Hølandsbanen.**

Tertittens store

SVEIN SKAVANG GRAADAL

Rett før sesongstart er formann i Venneforeningen Tertitten, Kjell Wiulsrød, full av begeistring for den 750 millimeter smalsporete banen.

Sesongen starter med skole- og barnehagekjøring en uke midt i juni.

- Mange skoler og barnehager tar en tur med oss som avslutning på skoleåret, sier Wiulsrød. – Lærerne kommer igjen år etter år med nye elever.

- Så setter sommersesongen inn med kjøring hver søndag fra siste søndag i juni til andre i september. Sommeren krever mye mannskap, mest på konduktørsiden. I et ordinært tog trenger vi tre konduktører pluss togføreren. Alle besøkende vil ha billetten klippet med skikkelig tang som lager hull i den; greier vi ikke det underveis, står vi på plattformen på Sørumsand og klipper resten.

- Det er i sommersesongen og i vinterkjøringen i desember vi tjener pengene våre. Da er det hektisk og morsomt å være her.

40 års innsats

- Det å gi de besøkende best mulig opplevelse krever en del av banens personale, sier formannen. – Vi stresser en del om det at de skal ha en del historiske kunnskaper. Det er en del av opplæringen. Interessen er så stor at personalet tar alle deler av opplæringen

> Personalet skal ha historiske kunnskaper

Stor stemning: *Kong Harald trivdes sammen med andre prominente gjester under den historiske dagen for Tertitten. (Foto: Anders Henriksen).*

høydepunkt

greit. Vi har et eget opplæringsprogram i togdrift og sikkerhet.

Banen mellom Sørumsand og Skulerud ble lagt ned i 1960 etter 64 års drift. I snart 40 år har iherdige entusiaster kjørt tog på de fire første kilometerne, fra Sørumsand til Fossum.

Og det er ikke lite de har fått til:

* På Sørumsand er en kopi av Bjørkelangen stasjon reist som stasjonsbygning; verkstedhall er bygget, portalkrana for omlasting mellom smal- og normalspor er intakt, og det hele ligger rundt et vakkert parkanlegg.
* På Bingsfoss er det også stasjonsbygning, kafé, vognhall, en liten stall, ditto spor og et parkanlegg der besøkende kan slå seg ned med nistekurv.
* På Fossum er Mork stasjon gjenoppbygget, og det er kryssingsspor der loket kan gå rundt; et enkelt og vakkert lite stasjonsanlegg.

To på sporet

Jernbaneverket eier sporet til Urskog-Hølandsbanen (UHB), en følge av at banen var NSB-eiet ved nedleggelsen.

– Selv har vi ansvar for vedlikeholdet av sporet, sier Wiulsrød. – Vi har tre fast ansatte på heltid og en i 35%. To av de faste tar seg av sporet, mens større sporarbeider i stor grad gjøres på dugnad. Den etter hvert noe omfattende bygningsmassen tar også de faste seg av.

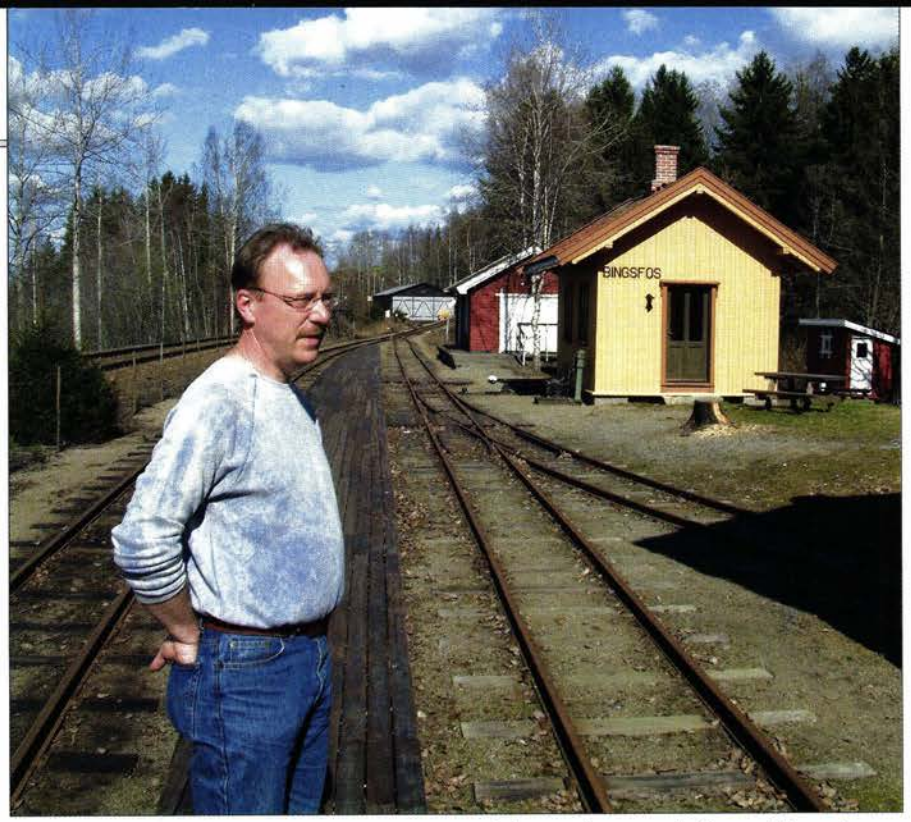
Tre lok har UHB under damp, og fem personvogner.

- Det er nok til driften, vanligvis kjører vi ett togsett på driftsdagene. Det tar 150 reisende, da er det fullt!

> Ett togsett tar 150 reisende, da er det fullt!

- En dag i løpet av sommersesongen kjører vi to-togsdrift, med kryssing på Bingsfoss. Det er en stor dag for oss også, da vi virkelig får vist jernbanedrift, sier Kjell Wiulsrød stolt.

- Da kjører vi to autentiske tog, et persontog med fire vogner og et godstog med brekkvogn. En slik dag krever mye mannskap, med togekspeditører på alle tre stasjoner i tillegg til togleder og togbetjeningen.



Miljø: *- En dag i løpet av sommersesongen kjører vi to-togsdrift, med kryssing på Bingsfoss, forteller Venneforeningens formann Kjell Wiulsrød.*
(Foto: Svein Skavang Graadal).

Vinterkjøring

Et kapittel for seg er kjøringen om vinteren.

- Vi kjører samtlige søndager i desember pluss nyttårsaften. Da fyrer vi opp vedovner og parafinlamper i vognene. På Fossum serverer vi gløgg og pepperkaker og kjører de besøkende med hest og slede.

- Dette er blitt en tradisjon for mange, å komme bort fra julestria. Sporet må brøytes opp. Nå har vi fått egen sporrenser bygget i vårt eget verksted, på ramme fra den gamle skiftetraktoren. Vi er temmelig stolte av sporrenseren, sammen med dieseltraktoren vil den lette arbeidet betydelig. Til nå har vi brukt frontplog og spader.

- *Har dere nok mannskap?*

- Nå har vi det, men for to år siden var det nesten kritisk. Det har kommet helt av seg selv, venner og venners venner har blitt med. Nå har vi fått en veldig bra gjeng. Denne gjengen har ikke bakgrunn i jernbanen i det hele tatt med noen få unntak. Selv driver jeg med data i Posten.

> Nå har vi fått en veldig bra gjeng

I løpet av mai holder UHB sikkerhetskurs. De kjører bremseprøve på alle mann lørdag før sesongstart.

Vognparken er veldig bra. To av vognene er fra banens åpning i 1896. Vedlikeholdet går på dugnad.

Kongebesøk

Nevnes må også banens historiske arkiv.

– Vi har et rikholdig arkiv med tekst og bilder, forteller Wiulsrød. – De ansatte tar seg av det. Det hender vi har besøkende om sommeren som reiste med banen da den gikk i ordinær trafikk. Da noterer vi navn og telefonnummer og holder kontakten.

Kongebesøket i fjor sommer var en stor begivenhet for UHB og banens ildsjeler. Kong Harald skulle besøke en bedrift og en skole på Sørumsand og ønsket å ankomme med Tertitten. Og slik ble det.

> Kongelig ekstratog var en begivenhet for oss

- Kongelig ekstratog nr. 2 gikk fra Fossum til Sørumsand tirsdag 26. august, en vellykket avvikling og en historisk dag for banen og de 30 som var i tjeneste. Kongelig ekstratog krever mye mannskap: to lok, sikkerhetsklarerte konduktører i alle vogner og fullt personale på alle tre stasjoner.

Sommersesongen

I løpet av sommeren er det i tilknytning til togkjøringen flere ulike arrangementer. Den lille rundreisen med veteranbuss videre til Urskog Fort fra dansketida går tre søndager. 11. juli er det friluftsgudstjeneste på Bingsfoss. Barnas dag er 8. august med dresinsykling og andre tiltak for barna. 22. august er det musikk langs sporet med lokale musikere.

– 29. august markerer vi jernbanens 150 år i Norge med Jernbanens dag og to-togsdrift, sier Wiulsrød. – Da håper vi å få bruke salongvognen Ao 100. Den er vår eneste personvogn på normalspor, bygget som utsiktsvogn for Raumabanens turisttog.

5. september er det veteranmønstring med gamle biler og motorsykler.

- Vi hadde Saab-klubben her en gang. Da lå totakter-eksosen som et blått teppe over stasjonsområdet!

UHB selger også en god del bøker, tidsskrifter, videoer, caps, t-skjorter og andre ting på Sørumsand. Salget har etter hvert blitt en viktig inntektskilde for banen.

Venneforeningens medlemsblad Tertitten og årboken med samme navn er innholdsrike og interessante publikasjoner.

sgraadal@online.no

Reis med museumstog i sommer!

Sommersesongen byr på mange muligheter for å kjøre med museumstog. Flere steder rundt om i landet har iherdige entusiaster sørget for at nedlagte jernbanestrekninger er gjenoppstått som museumbaner – kulturhistoriske perler som absolutt er verdt et besøk.

Norsk Jernbanemuseum:

Museet på Hamar tok i bruk nye, flotte lokaler i fjor. Sesongen starter 31. mai med Jernbanemuseets dag. Ut august er åpningstiden 10.30-15.30, i tiden 1. juli-15. august til kl. 17.00.

Karettoget, landets eldste museumstog med loket Caroline, kjører mellom Hamar og Elverum 6. juni og 22. august.

Urskog-Hølandsbanen:

Kjøretider:
Søndager 27. juni-12. september
Fra Sørumsand kl. 11.00, 12.00, 13.00, 14.00 og 15.00. 14.-18. juni er det kjøring for skoleklasser.

Tertitten kjøres også alle søndager i desember, pluss nyttårsaften.

Gamle Vossebanen:

Banen går mellom Garnes og Midttun på den gamle traseen mellom Voss og Bergen fra 1883. Den 18 km lange strekningen trafikkeres av damplok og gamle trevogner hver søndag fra 6. juni til 12. september.

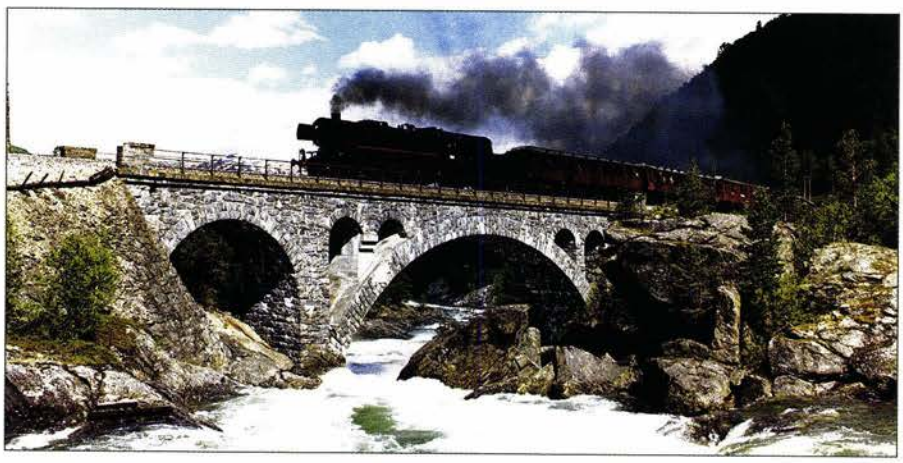
Kjøretider

Garnes	11.30	14.30
Midttun	12.20	15.20
Midttun	12.30	15.40
Garnes	13.20	16.40

Togturen går i et svært variert landskap med brede bygder, vill vestlandsnatur, villastrøk, industri og ødemark.

Rundreise fra Bergen med veteranbåten M/S Bruvik til Garnes, museumstog til Midttun og buss tilbake til Bergen er en interessant tur. Båten går fra Bergen kl. 09.00.

Tre stasjonsbygninger er ivaretatt: Garnes, Arna og Haukeland. På Garnes er det et vakkert stasjonsanlegg med svingskive, lokstall, vognhall og sporanlegg.



Raumabanen:

I sommer øker togtettheten på den internasjonalt kjente Raumabanen, idet Norsk Museumstogs 150 tonn tunge «Stortysker» 2770 legger ut på den 56 km lange turen mellom Åndalsnes og Bjorli med seks-åtte boggivogner på kroken. Underveis passeres Trollveggen, Kylling bru og vendetunnellene Kylling og Stavem.

Utsikten fra toget er fantastisk! 35 kilometer av banen ligger i sterk stigning, her høres at lokomotivet jobber hardt.

Jernbaneverket ved Norsk Jernbanemuseum har trafikkutøveransvaret for kjøringene. Raumabanen er foreslått vernet i kategori C i Jernbaneverkets «Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen». Den har moderne spor, men stasjoner og øvrige infrastruktur er lite endret siden dampens tid.

Alle lørdager og søndager f.o.m. 26. juni t.o.m. 8. august:

	Damptog
Fra Åndalsnes	13.35
Til Bjorli	15.05
Fra Bjorli	15.50
Til Åndalsnes	17.10

Setesdalsbanen:

Setesdalsbanen kjører mellom Grovane og Beihøldalen nord for Kristiansand. Banen fra 1896 går i vakker natur langs Otra. Over hundre år gamle damplokomotiver og passasjervogner trafikkerer den 6 km lange smalsporete banen med sporvidde 1067 mm.

Setesdalsbanen ble lagt ned i 1962 som NSBs siste smalsporbane.

2004 er et jubileumsår for Setesdalsbanen. Det er 40 år siden banen ble en museumsjernbane. Dette vil bli markert ved at før sesongen er omme, vil det kunne kjøres tog helt til Røyknes stasjon. Banens lengde er da utvidet med 2 km. På Røyknes venter et gjenreist stasjonsmiljø på de første reisende på over 40 år.

Rutetider 2004	*13.06-29.08 Søndager Damp*	*01.07-30.07 Tirsdag – fredag Damp*	*01.07-29.07 Torsdager Motorvogn*
Fra Grovane	11.30 14.00	18.00	12.00
Til Beihøldalen	11.47 14.17	18.17	12.15
Fra Beihøldalen	12.13 14.43	18.43	12.46
Til Grovane	12.30 15.00	19.00	13.00 →

Krøderbanen

Damplokomotiv og gamle teakvogner trafikkerer den 26 km lange banen mellom Vikersund og Krøderen. Banen ble åpnet i 1872 og lagt ned i 1985. Både rullende materiell og faste installasjoner er holdt i en tidsriktig stil.

Alle søndager 4. juli - 29. august 2004

	Damp	Damp	Motor
Fra Krøderen	10.30	14.50	18.00
Til Vikersund	11.32	15.52	18.54
Fra Vikersund	12.15	16.15	19.00
Til Krøderen	13.22	17.15	19.55

Alle lørdager 3.-31. juli går det motorvogn fra Krøderen kl 12.00 og 14.00 med retur fra Snarum 45 minutter etter.

Sesongen byr på mange tiltak. 21. august går det Skumringstog. Alle søndager 4. juli-8. august er det Western-show i Deadwood City, Kløftefoss. Barnas dag er 15. august.

22. august inviteres til Militærdag med historiske kjøretøy, og 29. august er det Stordriftsdag med ekstra personførende godstog, levende dyr og landbruksutstillinger.

Krøderbanen: *Damptog med «Ulka».* *(Foto: Jan Olav Lobben).*

Det arrangeres også kombinasjonsturer til Blaafarveværkets koboltgruver, Th. Kittelsens hjem Lauvlia og eventyrmuseet Villa Fridheim.

150-årsjubileet for jernbanen i Norge markeres 28. august og 12. september.

Thamshavnbanen:

Banen mellom Løkken og Fannrem er vår eneste elektrisk drevne, smalsporete museumsjernbane. Banen ble lagt ned i 1974. Ni år senere startet museumstogkjøringen på det 18 km lange og 1000 mm smale sporet. På Løkken er det et komplett stasjonsanlegg med spor og bygninger. Banen fra 1908 kjører i et spennende landskap.

Elektrisk: *Thamshavnbanen, her ved Svorkmo, er vår eneste elektriske museumsbane.*
(Foto: Avisa Sør-Trøndelag).

Kjøretider	Søn. 1/6-13/6	Søn. 14/6-15/8	Ti.On.To 1/7-31/7	Søn. 16/8-31/8
Løkken	14.30	11.00 13.00 15.30	15.00	14.30
Svorkmo	14.50	11.20 13.20 15.50	15.20	14.50
Fannrem	15.15	11.45 16.15		15.15
Fannrem	15.30	12.00 16.30		15.30
Svorkmo	15.55	12.25 13.35 16.55	15.35	15.55
Løkken	16.10	12.40 13.50 17.10	15.50	16.10

Aldri på en mandag

Ring ham aldri på en mandag. I begynnelsen av måneden er det heller ikke så lurt å forstyrre ham. Fra et bitte lite kontor i åttende etasje på Oslo S sender Leif Aslaksen ut små og store rapporter om tingenes tilstand ved jernbanen i Norge.

PER RATHE

Det vil i praksis si om togene går, og om de er i rute. Man må gjerne mene at mye annet er vel så viktig, men når alt kommer til alt, er det trafikken som teller når man først driver med jernbane.

- Det kan bli vanskelig, nå rett etter månedsskiftet, svarer Leif Aslaksen når jeg ber om audiens i nest øverste etasje på Oslo S. - I dag må jeg til og med i et møte. Men på fredag skal vi få det til.

Når jeg ankommer har han den ferdig, aprilutgaven av «Punktlighet i toggangen 2004».

- En meget bra måned.

Han viser ekte glede når han legger arket med de bemerkelsesverdig gode punktlighetstallene foran meg. Nitti og vel så det prosent - så langt øyet rekker. Så gjør det ingenting at vi verken har hatt snø eller solslyng, bare godt jernbanevær, og at påsken befinner seg der inne blant tallene et sted.

En titt på jernbane-Norge

Men akkurat nå er det flom i dalstrøkene.

- Ja, i dag har vi problemer, la oss ta en titt på hvordan jernbane-Norge ser ut, sier han, og etter noen tastetrykk kommer kartet opp på skjermen.

- Hm, her var det en del røde tog ja.

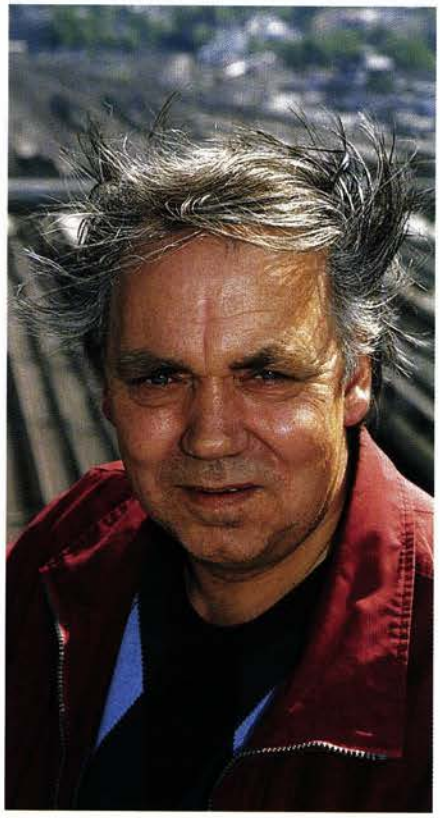
- *Særlig mot Bergen, men mest på Østlandet. Men det er da ikke flom her? spør jeg.*

- Nei, men togene har jo en tendens til å ende opp her nede da, svarer han tørt.

Operatørselskapene og banesjefene i Jernbaneverket er de viktigste etterspørrerne.

Min arbeidsdag

Navn: Leif Aslaksen
Alder: 57 år
Arbeidssted: Oslo S/Trafikkontroll, Trafikkdivisjonen
Tittel: Førstekonsulent
Begynte som: Bud i NSB 1964/telegrafistaspirant 1967
Bor: Gran på Hadeland



- Folk sitter og verker etter denne her. De skal helst ha den første, men de må nok smøre seg med litt mer tålmodighet, sier han om månedsrapporten. I tillegg lager han en mengde andre rapporter, mange spesialbestilte, helt ned til enkelttog. Også over årsakene til forsinkelsene. Hver mandag skal rapporten for siste uke ut. Da vil han helst ikke bli forstyrret.

> En meget bra måned

Må kjenne tognumrene

Nå utføres jobben foran dataskjermen. Men han har også sin egen velfylte harddisk. For bare 15 år siden skrev han ut rapportene med blyant på millimeterpapir. Kun basert på stikkprøver, og sendt på faks fra stasjonene. Nå mates det meste inn automatisk, og det nye systemet TIOS, som er underveis, skal kunne brukes av alle.

- Folk flest skal få plukke ut de dataene de har bruk for. Og det er fullt mulig. Det er de samme dataene som jeg bruker når jeg syr sammen rapportene. Men man må nødvendigvis kjenne tognumrene, og jeg er ikke sikker på at alle sjefene har dem i hodet (noe Aslaksen selvfølgelig har). I hvert fall ser det ut som de fleste foretrekker å få dem levert fra en som har dette som sitt spesialfelt.

Etterprøver kundeklager

Dessuten har han sitt eget system på luringa. Med det og førti års erfaring med jernbanedrift samt alskens moderne datateknologi, er han i stand til å hente frem de fleste opplysninger om toggangen. Derfor brukes han også til å etterprøve kundeklager.

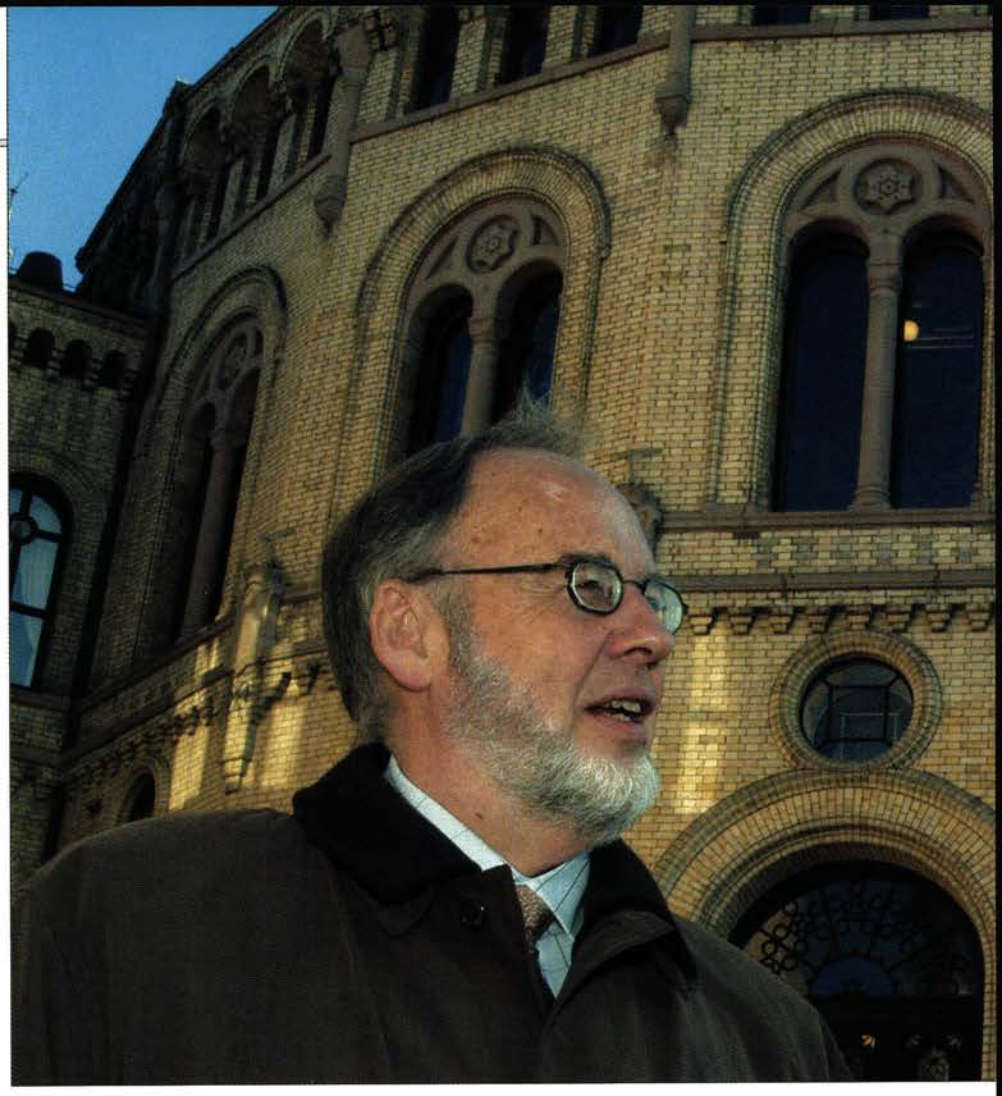
- *Men blir det ikke ensomt å sitte her alene med pc-en?*

- Nei, jeg har holdt til her et år nå. Før det satt vi fire stykker sammen. Det ble for urolig. Jeg er innom togledelsen hver morgen, og det dekker kontaktbehovet.

Da stikker en kollega hodet inn og lurer på om han skal bli med på møtet. Og jo da, det skal han.

- *Jeg forsto det dithen at du ikke likte møter?*

- Stemmer det, men på tampen av dagen hver fredag har vi møte med kake, svarer Leif Aslaksen.



- Dersom gigantene i europeisk godstransport, som DB Railion, systematisk kjøper opp mindre konkurrenter - og skandinaviske og europeiske monopol erstattes av internasjonale monopoler - kan konkurranse på sporet bli en illusjon.

ØYSTEIN GRUE

Advarer mot ny

Advarselen kommer fra Kjell Frøyslid, administrerende direktør i CargoNet AS.

Han mener at utviklingen i Europa har klare likhetstrekk med USA på slutten av 80-tallet:

- Et titalls store - mer eller mindre likeverdige nasjonale aktører – ble gjennom oppkjøp og sammenslåinger redusert til tre-fire gigant-aktører med globale ambisjoner.

Raske endringer

Frøyslid har bakgrunn fra Tandberg Radiofabrikk, senere Tandberg Data, og han ledet det statlige Vinmonopolet frem til fristilling i perioden 1988–1998. Senere ledet han omdanningen av NSB Gods til CargoNet AS. Så han kjenner transportbrukernes behov.

Men betingelsene forandrer seg raskt: Akkurat som konkurransen innen luftfart, energi, finans; bank/forsikring og tradisjonell industri kjennetegnes av at tidligere nasjonale monopolvirksomheter søker å sikre sine markedsandeler gjennom fusjoner og oppkjøp over landegrensene, har denne konkurransen sine klare paralleller innen godstransport i Europa.

Konkurranse uten kontroll?

- Victor Normann har gjort mindre endringer i Konkurranseloven for å hindre at de største aktørene ikke så lett skal kunne skvise eller forhindre gründere i å etablere seg.

Noe tilsvarende grep – for å sikre reelle konkurransebetingelser på jernbanen i EU – har vi ikke sett konturene av, sier Kjell Frøyslid. Han retter oppmerksomheten mot et nytt trekk i utviklingen:

> - EU-kommisjonen synes ikke å ha motforestillinger mot at DB kjøper opp nasjonale monopoler.

- Det er akseptert en integrasjon i verdikjeden hvor du får en allianse mellom jernbanen og logistikkaktørene, som ikke er tuftet på konkurranse og gjensidig krav til forretning. Dette hindrer innovasjon og nytenkning, i tillegg at det hindrer nye aktører i å få innpass, påpeker Frøyslid overfor Jernbanemagasinet.

- CargoNet er en stor og dominerende aktør i Norge, men når vi betrakter utviklingen i Europa, synes ikke EU-kommisjonen å ha motforestillinger mot at DB kjøper opp Railion Danmark og Railion Benelux (Nederland). I et slikt perspektiv blir CargoNet liten og fullstendig prisgitt de rammebetingelser og konkurranseregler som må gjelde alle, både store og små i Europa.

Politisk uoppmerksomhet

Oppmerksomheten om de strukturelle endringer og betingelsene for konkurranse på det norske, skandinaviske og europeiske jernbanenettet, har vært så godt som fraværende - i media som på den politiske dagsorden, konstaterer administrerende direktør i CargoNet med forbløffelse.

- Det mangler en total forståelse for at transportpolitikk og tilrettelegging på in-

Mangler: *– Det mangler en total forståelse for at transportpolitikk og tilrettelegging av infrastruktur er viktig næringspolitikk, mener CargoNet-sjef Kjell Frøyslid (t.v.). Leder i Stortingets samferdselskomité, Petter Løvik (H), svarer at det er for enkelt og absolutt å hevde dette. (Foto: Øystein Grue).*

e monopoler

frastruktursiden faktisk er viktig næringspolitikk. Bare gjennom å legge til rette med god infrastruktur kan CargoNet AS og andre aktører tilby transportløsninger som er med på å redusere den avstandsulempen norsk næringsliv har. Gjøres ikke dette, vil næringslivet kun produsere varer med lav verdi og lave krav til transport. Jo mindre bearbeidet og lavere verdi en vare har, jo mindre verdiskapning skjer her i landet.

- I så måte er infrastruktur både på vei og jernbane viktig for næringslivet. Tar en med det miljømessige aspektet, er jernbaneinvesteringer klart viktigst hva gjelder godstransport. Ved å flytte godstrafikken bort fra vei oppnås også bedre fremkommelighet og sikkerhet for personbiler, og veiinvesteringer kan kanaliseres dit jernbane ikke er et alternativ for godstransport.

De største blir større

Frøyslid viser til at konkurransemyndighetene i EU så langt ikke har lagt hindringer i veien for at de aller største europeiske godsaktørene gjennom oppkjøp og fusjoner kan bli enda større.

- Tilsynelatende tillates de aller største europeiske aktørene å bygge opp en markedskontroll som i verste fall kan undergrave eller blokkere reell konkurranse.

- Vil sterk svensk satsing på jernbane influere på konkurranseforholdet mellom jernbane og vei i Norge?

- Norsk og svensk næringsstruktur er helt ulike. Sverige har tunge industritransporter i innlandet og ut i Europa. Norge har en marginal industri. Vår tungindustri ligger ved sjø og har tilgang til båttransport. Det er lite trolig at store europeiske transportkonserner vil utvikle sine tilbud på basis av norsk næringsliv sine behov.

> „... fullstendig fraværende på den politiske dagsorden i Norge.

- De vil snarere marginalisere tilbudet, spår Kjell Frøyslid.

Gods ikke på dagsorden

Kjell Frøyslid oppfatter at betingelsene for konkurranse om godstransport i Norge og Skandinavia er langt utenfor norske samferdselspolitikeres fokus og oppriktige interesse.

- Er det et tema jeg opplever som fullstendig som fraværende på den politiske dagsorden i Norge, så er det samferdselspolitikk og rammebetingelsene for aktørene innen godstransport.

- Dette går på modernisering og oppgradering av infrastruktur, sporkapasitet og terminaler. Norge som industrisamfunn og råvareeksportør har et betydelig transportbehov. For at det hjemlige konsummarkedet skal fungere som forventet, er vi avhengig av at infrastrukturen og konkurransen mellom tjenesteleverandørene/operatørene innen godstransport fungerer optimalt!

Konkurransekraft

- I Tyskland skal kraftige veiavgifter tvinge gods over fra vei over på mer effektive og miljøvennlige transportløsninger. Hva med Norge? Tilsier infrastrtukturen i Norge at hovedtyngden av gods skal fortsette å gå på vei?

- 25-30 prosent markedsandel viser at CargoNet allerede utfordrer de rent bilbaserte konkurrentene, konstaterer Kjell Frøyslid. Norske politikere må være sitt ansvar bevisst når det gjelder infrastruktur - ikke for å være snille mot CargoNet AS, men for å hjelpe næringslivet til å bli mer konkurransedyktig.

oyg@jbv.no

→

- Høyere opp på dagsorden

- Både gods og passasjerer er avhengige av god infrastruktur. Jeg ser gjerne at samferdsel og transport kommer enda høyere opp på dagsorden, sier Petter Løvik (H), leder av Stortingets samferdselskomite.

ØYSTEIN GRUE

- Jernbanens sterke stilling i Sverige forklares med en sterk allianse mellom svensk industri og samferdselspolitikere, og at næring og samferdsel er samlet i ett departement. Mangler Norge en tilsvarende allianse og samordning?

- Jeg tror ikke departementsinndelingen er avgjørende. Men med en kobling næring/samferdsel ville *kanskje* gods- og næringsbiten få litt mer vekt - på bekostning av passasjertransporten.

- Det er imidlertid feil når det hevdes at Norge har satset lite på infrastruktur. For de kommende ti år (2006-2015) er det planlagt å bruke 122 milliarder på riksveger og 47 milliarder på jernbane. Dessuten vil nok regionale og lokale veger få rundt 50 milliarder over andre budsjett. Og dette er realistiske tall, på nivå med det vi bruker i dag.

- CargoNet-sjef Kjell Frøyslid mener det mangler en total forståelse for at transportpolitikk og tilrettelegging på infrastruktursiden faktisk er viktig næringspolitikk...

- Det blir for enkelt og absolutt å hevde dette. Min erfaring er at vi finner denne forståelsen svært sterkt ute i de enkelte bedriftene og rimelig sterkt i næringslivets organisasjoner.

Frøyslid har likevel ett poeng. Ulike typer samferdsel er rimelig høyt oppe på dagsorden i media. Men dette gjelder først og fremst persontransport. Jeg tar gjerne en diskusjon med Kjell Frøyslid om hvordan vi kan gjøre temaet «infrastrukturen sin innvirkning på verdiskaping» litt mer sexy og spennende, slik at også media tenner på temaet. Her har vi felles interesse.

- Ser du noen risiko for en internasjonal godsmonopolvirksomhet kan bli dominerende i Norge?

- Nei, jeg tror risikoen er liten for at en enkelt aktør blir så dominerende i Norge. Her er det sterk konkurranse fra andre transportformer - spesielt fra bil og i flere viktige område fra båt. I tillegg har vi et oppegående konkurransetilsyn som sikkerhetsventil.

> Vi har et oppegående konkurransetilsyn som sikkerhetsventil

Petter Løvik
leder av Stortingets samferdselskomite

- Er reduksjonen i andelen av gods på jernbane i Norge, til fordel for bilbasert transport, en ønsket utvikling?

- De fleste politiske dokument om transport i Norge har i lang tid hatt som mål å få mer gods fra veg til sjø og bane. Utviklingen har i Norge, som i de fleste andre land, gått andre vegen. Det blir altfor enkelt når enkelte hevder at dette skyldes lite statlig satsing på bane. Sett i forhold til folketall og omfang av jernbanenett har vi over mange år satset omtrent det samme som svenskene. Litt av grunnen til at jernbanen ikke hevder seg så sterkt, er at tunge deler av norsk vareproduksjon er svært spredt lokalisert til mange små steder. De som skal ha gods transportert, tenker fra dør til dør. Omlastinger koster tid og penger. Det er uaktuelt å bruke straffeavgifter for å tvinge gods fra veg til andre transportformer, slår samferdselskomiteens leder fast.

- Tre-fire

Tenker nytt: *- Kunden som skal ha transporter holder leveringstidspunkt og er konkurransed*

Green Cargo-sjefen Jan Sundling mener det bare er grunnlag for tre-fire større skinnegående godsaktører i Europa – foruten et hundretalls mindre, mer spesialiserte virksomheter. Han ser ikke utviklingen som en trussel, men understreker at det må tenkes nytt.

ØYSTEIN GRUE

Creen Cargo har vært gjennom en storstilt effektivisering og kjører i dag mer gods med færre vogner, færre lokomotiv, færre ansatte - og fornøyde kunder.

større aktører

n vare fra A til B, spør ikke oss om vi benytter bil, båt, fly eller jernbane, men om vi over- på pris, understreker Green Cargo-sjef Jan Sundling. (Foto: Green Cargo).

- Overskudd i 2004

- Etter at vi har redusert vognparken fra 38 000 til 8000 godsvogner og kvittet oss med 500 lok siden midten av 1980-tallet, er vi i ferd med å nå målsettingen om å effektivisere den tidligere statseide godstogvirksomheten SJ Gods, forteller en optimistisk Jan Sundling i GreenCargo til JernbaneMagasinet.

Fra årlige underskudd på begynnelsen av 1990-tallet i størrelsen 1 milliard svenske kroner, ble det i 2002 bokføre et underskudd på 195 millioner svenske kroner, og ferske tall for 2003 viser et årsresultat på minus 88 millioner kroner.

- I 2004 skal GreenCargo gå med overskudd – for første gang – etter en omstilling som knapt noen andre i europeisk jernbane kan oppvise maken til, framhever Sundling, og viser til at selskaper har mindre enn 40 prosent av den personalstyrken SJ Gods hadde i 1990.

- Uten at GreenCargo tjener penger, er det ingen interesse for å investere i virksomheten vår, påpeker han.

> Jeg tror ikke tyske myndigheter kommer utenom en avregulering. Noe annet ville være dramatisk

Bredere kompetanse

Green Cargo AS, som startet godstransport på norske skinner i desember i fjor, eier 45 prosent i CargoNet (tidligere NSB Gods).

> Etter at vi har redusert vognparken fra 38 000 til 8000 godsvogner og kvittet oss med 500 lok siden midten av 1980-tallet, er vi i ferd å nå målsettingen

Det svenske selskapet har målrettet satset på ny teknikk og et mer effektivt produksjonsopplegg.

- Vårt personale har i dag en bredere kompetanse og utfører flere arbeidsoperasjoner enn i gamle SJ Gods. Blant annet bruker vi radiostyrte lok.

Sterke allianser

På 70-tallet hadde jernbanen i Europa en markedsandel på om lag 24 prosent av all godstransport.

I dag er jernbanens markedsandel innen EU nede på 8 prosent

Utviklingen i jernbanens disfavør begynte for alvor på 70-tallet og akselererte på 80- og 90-tallet, oppsummerer Jan Sundling.

Men jernbanen i Sverige har gjennom avreguleringsperioden beholdt sin sterke posisjon. I Sverige transporteres i dag 24 prosent av den totale godsmengde (totalt for innenriks, transport og transit) på jernbane.

Jan Sundling forklarer jernbanens sterke stilling i Sverige med langstrakt geografi og spredt tungindustri og treforedlingsindustri.

- I tillegg til den sterke alliansen mellom jernbanen og det svenske næringslivet, er våre folkevalgte overbevist om at en moderne og effektiv jernbane kan gjøre en enda bedre jobb for næringslivet og samfunnet.

Derfor bør ikke den positive og meget ambisiøse satsing som Riksdagen nylig besluttet, med 107 milliarder svenske kroner til investering og modernisering av det svenske jernbanenettet frem til 2015, overraske.

Næring og samferdsel i ett

- Det er opplagt at departementsstrukturen, med et felles næringsdepartement og samferdselsdepartement, gir en annen innretning i de politiske vurderinger i regjeringen og i Riksdagen, fremholder Jan Sundling. →

> I Europa kan det være grunnlag for tre – fire større aktører – og et hundretalls mindre, mer spesialiserte virksomheter

I GreenCargo opplever vi en sterk støtte fra industrien i våre bestrebelser på å forbedre jernbanen. Det er et faktum at en stor del av svensk industri ville fått problemer om vi ikke hadde klart å opprettholde en effektiv infrastruktur med jernbanen som en bærebjelke i dette systemet.

- Vår jobb er å gjøre jernbanen som transportform konkurransedyktig og gjennom kvalitet, bedre produkter, leveringsdyktighet og bedre kundebehandling vinne tilbake markedsandeler, sier Green Cargo-lederen.

Toppen to i Skandinavia

- Få år etter at de nasjonale monopolvirksomhetene SJ og NSB ble konkurranseutsatt synes utviklingen å gå i retning av et fåtall store europeiske/globale aktører. Frykter ikke GreenCargo at et fåtall globale gods-aktører kan vanskeliggjøre ønsket konkurranse og at tjenestetilbudet på jernbanen i Skandinavia blir dårligere – og ikke bedre?

- Nei. Godstransport og logistikk er en meget komplisert aktivitet som krever investeringer og internasjonalt samarbeid i en viss størrelse for å overleve, svarer Jan Sundling.

- Uten utsikter til å tjene penger vil også interessen for jernbanedrift forsvinne. Vi har en rekke eksempler på selskaper/operatører som har dukket opp – for raskt å forsvinne etter avviklingen av de nasjonale monopolselskapene. Dette skyldes kort og brutalt at jernbanelogistikk ikke har vært tilstrekkelig lønnsomt.

Overfor Jernbanemagasinet vurderer Jan Sundling markedspotensialet i Skandinavia å være begrenset til toppen et par større aktører.

- Med flere aktører vil økonomien forsvinne, tror han.

I Europa ser han altså for seg tre-fire større aktører – og et hundretalls mindre.

Logistikk – ikke jernbane

- Hvem vil vinne og hvem vil tape dersom EU ikke legger hindringer i veien for at de aller største europeiske aktørene innen jernbanetransport blir større?

- Kundene blir vinnere, fordi konkurransen mellom tog bil og båt vil bli skjerpet om de internasjonale jernbanetransportene får en bedre kvalitet.

- Vår oppgave er å skape velfungerende logistikkjeder hvor ulike transportløsninger samvirker optimalt. Om jernbanen inngår i større organisasjoner, vil dette styrke konkurransen mellom bil, båt og tog.

- Ettersom den internasjonale jernbanetransporten fungerer så dårlig i sentral-

> Vår oppgave er å skape velfungerende logistikkkjeder hvor ulike transportløsninger samvirker optimalt

Europa, er det nødvendig både å forbedre jernbaneinfrastrukturen, men fremfor alt å styrke samvirket mellom de ulike transportområdene.

Sundling legger mindre vekt på jernbanens andel av den totale transportmengde isolert og desto større vekt på at GreenCargo driver logistikk. Logistikk kan best sammenlignes med en produksjonslinje i en industri- eller produksjonsvirksomhet.

Tettere samarbeid

- Kunden som skal ha transportert sin vare fra A til B spør ikke oss om vi benytter bil, båt, fly eller jernbane, men om vi overholder leveringstidspunkt og er konkurransedyktig på pris. For at GreenCargo skal bli konkurransedyktig, er det min overbevisning at vi må samarbeide tettere med de største logistikkaktørene i Norge, Finland og Danmark og søke et tettere samarbeid med de største aktørene i Europa – som DB Railion.

- Dette forutsetter et helt nytt tankesett, sier Jan Sundling. Han ser ikke en utvikling mot større selskaper som en trussel.

- Uten at vi blir større og fremfor alt mer effektive, vil vi heller ikke klare å utvikle den service som kunden krever og få opp kvaliteten ikke minst i internasjonale transporter.

Politisk troverdighet

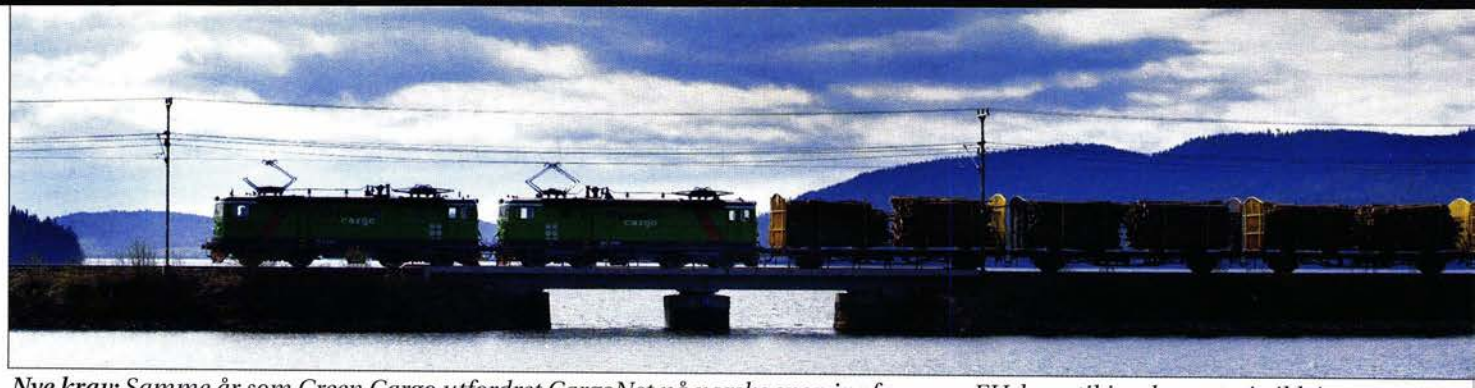
- Dersom DB/Railion ikke skiller ut og konkurranseutsette godstrafikkvirksomheten fra infrastrukturforvaltningen, hvordan skal skandinaviske godsoperatører og kunder opptre i Tyskland?

- Dette handler om politisk troverdighet, og spørsmålet er både alvorlig og viktig i forhold til utviklingen av jernbanelogistikk i Europa. På kort sikt kan det være gode grunner til å beholde transport-virksomheten under statlig kontroll, inntil Tyskland er klare til å ta DB Railion på børs. Jeg tror ikke tyske myndigheter kommer utenom en avregulering. Noe annet ville være dramatisk, slår Jan Sundling fast, og tilføyer:

- Når Tyskland nå øker veiavgiftene kraftig for å investere betydelig i en bedre jernbaneinfrastruktur, er dette første steg i retning av å få mer gods over fra vei til jernbane.

oyg@jbv.no

Tunge tak: *Green Cargo har vært gjennom en større omstilling enn knapt noen andre innen europeisk jernbane.*



Nye krav: Samme år som Green Cargo utfordret CargoNet på norske spor, innføres nye EU-krav til jernbanestatistikk i Norge.

Statistikk etter EU-standard

Fra og med 2003 skal det bli bedre orden på sammenlignbar jernbanestatistikk mellom Norge og EU-landene. Norge er forpliktet til å oppfylle kravene til statistikk i en ny jernbaneforordning.

ØYSTEIN GRUE

15. mars utløp fristen for operatører på jernbanen i Norge for å melde inn transporttall for godstrafikk for fjoråret til Statistisk sentralbyrå (SSB). Det er første gang operatører på jernbanen plikter å levere transportdata til SSB, som skal rapportere til EUs statistikk-kontor Eurostat i henhold til en ny felles forordning i EU-landene.

- For 2003 er det bare CargoNet AS som har fått rapporteringsskjemaet fra oss, forteller Jan Monsrud, som har ansvaret for jernbanestatistikk hos SSB til Jernbanemagasinet.

Tall for Malmtransport AS kan hentes fra det svenske Banverket.

Den nye forordningen som ble vedtatt i desember 2002 og innført fra januar 2003, erstattet et direktiv fra 1980. Dette direktivet, som kun omfattet hovedtransportøren og ikke inkluderte data om jernbaneulykker, har Norge aldri fulgt. Derimot har det vært rapportert en del jernbanetall til Eurostat med utgangspunkt i et eget årlig skjemasett (Common Questionnaire).

Felles EU-standard

Statistisk sentralbyrå og Transportøkonomisk institutt samarbeider om de årlige beregningene av «Innenlandske transportytelser». Her er utviklingen for gods på jernbane, vei og med båt dokumentert tilbake til 1946. Fordeling mellom de ulike transportformene er målt i tonn/tonnkilometer fra 1946 til 2002. Tall for 2003 vil ventelig bli publisert i juni.

Innmeldingen av transporttall for godstrafikk fra og med 2003 faller sammen med at jernbanen i Norge ble åpnet for konkurranse fra mars samme år. Fra 2003 skal operatørene melde inn transportvolum innen kategoriene nasjonal og internasjonal transport; total transportmengde, fordelt på vareslag og tonnkilometer. Kravet til nasjonal rapportering til Eurostat trappes opp fra 2003 til 2005. Fra og med 2004 skal mengder og fordeling av blant annet farlig gods på de ulike transportformene og tall for persontrafikk og driftsulykker meldes til Eurostat. Fra 2005 skjerpes kravet til detaljering ytterligere.

> Eurostat har aldri etterlyst tall for jernbane i Norge

- Svenskene har allerede etablert en rutine for statistikk for grensepasseringer, så vel som for innenlands transport fordelt på godt og vel 40 operatører i Sverige (person- og godsoperatører), forteller Jan Monsrud.

- Hvorfor har ikke Norge fulgt direktivet fra Eurostat i perioden 1980 til og med 2002?

- Jeg har ikke noe godt svar på dette, ut over at direktivet var noe utgått på dato da EØS-avtalen trådte i kraft. Dessuten har Eurostat aldri etterlyst tall for jernbane i Norge. Vi skal ikke glemme at Norge har rapportert årlige jernbanedata til Eurostat med utgangspunkt i skjemasettet «Common Questionnaire», men likevel - fra og med 2003 må vi skjerpe oss! fastslår Jan Monsrud.

oyg@jbv.no

Nye private godstog

19. mars startet det svenske selskapet Tågåkeriet i Bergslagen AB (TÅGAB) ukentlig trafikk fra Sverige over Solør og Rørosbanen til/fra Ranheim nord for Trondheim.

Det er papir som skal fraktes med de nye godstogene.

- Vi er godt fornøyde med den måten vi har blitt tatt imot på i Norge og føler oss velkomne på norske spor, sier direktør Lars Yngstrøm i TÅGAB til Banenettet. Det er fabrikken Peterson Ranheim like nord for Trondheim som er utgangspunkt for de nye togene.

Første uken i mai starter TÅGAB enda ett tog til/fra Norge. Da er det sliptømmer som skal fraktes i heltog til Saugbruksforeningen i Halden. Yngstrøm pplyser at de også har andre kontakter som kan resultere flere godstog på Norske spor framover.

280 operatører på tyske

Etter ti år med konkurranse på sporet i Tyskland er det ikke mindre enn 280 operatører – i tillegg til statlige DB (Deutsche Bahn) som tilbyr sine tjenester. 8,5 prosent av trafikken i Tyskland ble utført av andre enn DB i 2003

REIDAR SKAUG HØYMORK

Tyske konkurransemyndigheter har, som vi tidligere har sett, grepet inn overfor infrastrukturforvalteren DB Netz på grunn av at selskapet har tatt for høye avgifter av andre jernbaneoperatører enn dem som tilhører Deutsche Bahn AG. At det tross alt er sterk konkurranse på sporet i Tyskland, forteller imidlertid DBs tredje konkurranserapport mye om. Trass i kritikken mot avgiftspolitikken hos DB Netz mener DB at konkurransen fungerer i praksis.

Øker sterkt

I året 2003 økte trafikken hos disse 280 «private» operatørene med hele 40 prosent i forhold til året før. Produksjonen hos disse utgjorde hele 70,3 millioner rutekilometer på DBs jernbanenett i fjoråret. Hvis man også legger til de rundt 15 millioner rutekilometer som ble produsert på de «private» operatørenes egne banenett, vil vi se at rundt 8,5 prosent av jernbanetrafikken i Tyskland ble produsert av andre enn DB i året 2003. Man regner med at utviklingen vil fortsette i 2004.

Særlig franske

Det er særlig franske transportselskaper som gjør bruk av de tyske sporene. Den største brukeren er den franske VEOLIA-gruppen, med en omsetning på 30 billioner EURO i 2002, Der inngår også Connex på transportsiden. Deretter følger Keolis-gruppen, der det franske statsselskapet SNCF er sterkt inne sammen med logistikkselskapet Rhenus.

Connex inn i Sachsen

I den tyske delstaten Sachsen-Anhalt er det nettopp Connex som nylig har vunnet fram. Det er i området Nordharz at nærtrafikkselskapet Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) har gitt Connex i oppdrag å drive regionaltrafikken på 255 km lange banenette fra og med 11. desember 2005. Trafikken gjelder følgende strekninger: Magdeburg-Halberstadt; Vienenburg-Halberstadt-Halle; Bernburg-Könnern (-Halle); Halberstadt-Thale og Halberstadt-Blankenburg. Kontrakten, som ble underskrevet i Magdeburg 23. mars, gjelder trafikken i en periode på 12 år.

Arriva kjøper Prignitzer

Internasjonaliseringen fortsetter. Nylig

Fart i konkurransen: Private aktører som Connex-gruppen gjør stadig innhogg i markedet. (Foto: Scanpix).

spor

har den britiske transportkjempen Arriva opplyst at den kjøper det tyske selskapet Prignitzer Eisenbahn Gruppe (PEG) for 6 millioner EURO. Kjøpet må godkjennes av de tyske konkurransemyndigheter. Dette er Arrivas første inntreden på det tyske transportmarkedet som er det største i Europa.

PEG driver trafikk i delstatene Nordrhein-Westphalen, Brandenburg og Mecklenburg-Vorpommern. Selskapet disponerer 21 togsett og har 250 ansatte i sin tjeneste. Foreløpige tall forteller at PEG hadde en omsetning på 29,3 millioner EURO i 203 og et forventet overskudd på 0,7 millioner EURO.

Det er fortsatt Deutsche Bahn AG som driver det aller meste av lokal- og regionaltrafikken i Tyskland, men private aktører som form eksempel Connex-gruppen gjør stadig innhogg i markedet. Rundt ti prosent av lokal- og regionaltrafikken er nå gjenstand for anbudskonkurranser. For Arriva, som fra før driver trafikk utenfor hjemmebasen både i Danmark og Nederland, er kjøpet av PEG trolig bare starten på en ekspansjon i Tyskland.

3,7 billioner EURO

Den tyske samferdselsministeren Manfred Stolpe opplyser at forbundsregjeringen ville investere 3,7 billioner EURO i det tyske jernbanenettet i 2004. Det er store tall, men likevel 300 millioner EURO mindre enn i 2003. Det er en rekke store jernbaneprosjekter som vil nyte godt av midlene, men det uforholdsmessig største er oppgraderingen av strekningen Hamburg-Berlin til hastighetsstandard 230 km/t. Hit vil 2,5 billioner av summen på 3,7 gå. Resten vil gå til helt ny infrastruktur.

> „mer enn 40 prosent av kundene hentet fra bil- og vei-basert sektor

> „...mulig å redusere det offentliges utgifter med 18 prosent

Tvil om tvil

Lobbyorganisasjonen Mehr Bahnen som jobber og lobber for utvikling av de private banene i Tyskland, påstår i en annen rapport om utviklingen av jernbanekonkurransen i landet at det kun er Deutsche Bahn AG som er inne i en positiv utvikling. De fleste eksperter stiller seg imidlertid tvilende til lobbyorganisasjonens tvil til om konkurransen fungerer i Tyskland. Mehr Bahnen har besluttet å underkaste konkurransesituasjonen en skikkelig kontroll gjennom en egen rapport. Organisasjonen står bak denne første rapporten i sitt slag, men finner det naturlig at den følges opp gjennom jevnlige undersøkelser som forbundsregjeringen bør stå for. Man ser for seg en årlig rapport om jernbanereformen som uavhengige eksperter bør utføre, og deres rapport bør drøftes i Forbundsdagen, mener organisasjonen Mehr Bahnen.

Mer fra vei til bane

Det er tydelig å se resultater av jernbanereformen på flere områder. Både i nærtogtrafikken, i godstrafikken og i deler av langdistanse persontrafikk er innslaget av operatører utenom DB-gruppen til stede. Men interesseorganisasjonen for private aktører på sporet mener at det gjennom sterkere konkurranse er mulig å vinne tilbake markedsandeler som i dag går på vei. Ved InterConnex´s inntreden i trafikken mellom Gera og Rostock ble mer enn 40 prosent av kundene hentet fra bil- og vei-basert sektor.

Mer for pengene

Et annet argument som forfektes, er at konkurranse vil bidra til at det offentlige får mer igjen for pengene. I konkurranserapporten fra Mehr Bahnen er en rekke utslag av jernbanekonkurranse studert, og det påstås at det i gjennomsnitt har vært mulig å redusere det offentliges utgifter med 18 prosent uten at det har gått ut over kvaliteten på transporttjenestene.

hoeymork@online.no

Møte med:
Johan Anton Wikander

Et levende fyr

- Selvfølgelig har jeg med badebukse! En usedvanlig ungdommelig sørlending hopper av sykkelen utenfor Trondheim stasjon. Det er forsommer i luften. Men bare seks grader i Trondheimsfjorden...

ØYSTEIN GRUE

- Dette blir årets første bad, jubler elektroingeniøren frydefullt og lar helårsantrekket: T-skjorte og kakibukse - med wikandersk oppbrett til midt på leggen - falle. Den store, røslige karen sykler hver eneste dag. Og i sesongen hører en svalende dukkert i Trondheimsfjorden med til treningen.

Inntil nylig deltok han fast på NTNUs «Hardhaustrening» sammen med førti år yngre gutter som syntes dette var tøff trening på grensa av hva de tålte.

– Jeg pleier ikke å starte badesesongen før jeg kan soltørke meg, bemerker han. Fra midten av mai til november er det gamle sjøbadet vårt fristed, sier den snart 63 år gamle friskusen, mens han nyter øyeblikket.

Beklager: *- Etter flyttingen fra Pirsenteret til Marienborg er det tradisjonelle friluftsbade den 63 år gamle friskussen, Johan Anton Wikander.*

Lunsjbad

- Vi har fått det bra på Marienborg, fortsetter Wikander – men vi aner at *noe* ikke er som før. Etter at regionen flyttet fra stasjonsområdet til Marienborg, er tradisjonen med friluftsbad i lunsjpausen blitt noget vanskelig, medgir den badeglade elektroingeniøren litt trist. Som aksjeinnehaver og medlem nr. 240 i selskapet «Pirbadet anno 1858», forteller Wikander om det tradisjonsrike friluftsbadet, et steinkast fra Trondheim stasjon, med utsikt mot Munkholmen. I år skal anlegget pusses opp. Forberedelsene er i gang, og Wikander er med!

> Wikander snakker like godt på inn- som utpust – når han blir engasjert
>
> Medarbeider i JBV

Kvartermester før NTH

Forklaringen på hvorfor han ble jernbanemann starter i marinen. Velmenende onkler anbefalte arkitektutdannelse på grunn av sterk historisk interesse knyttet til lokalhistorie fra 1600-tallet, egen slektshistorie og trehusbebyggelsen i Grimstad- og Arendalområdet, sjømerker og fortøyningsrigger – alt i tenårene.

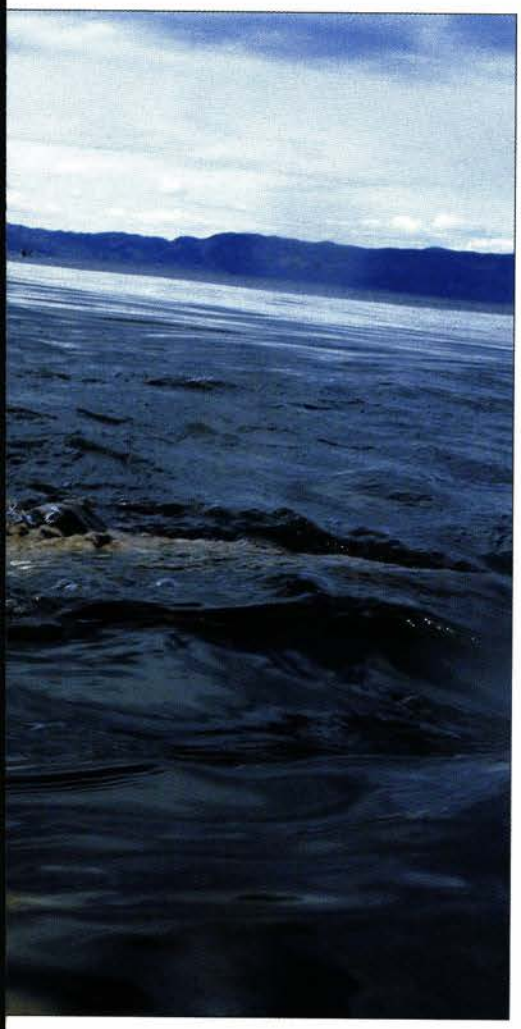
- I løpet av førstegangstjenesten i Horten ble jeg så fascinert av å arbeide i en stor organisasjon. Erfaringene fra marinens sambandstjeneste førte meg til Norges Tekniske Høyskole i Trondheim fra 1962 til 1967, og jernbanen ble et naturlig valg, forteller Wikander.

Fikk tidlig fagansvar

- Som 26-åring begynte jeg på elektroavdelingen i Trondheim jernbanedistrikt, som på den tiden omfattet strekningen fra Bodø i nord til Dombås og Tynset i sør. Da min første sjef sluttet allerede før ett år var gått, satt jeg plutselig med ansvaret for både svakstrøm og sterkstrøm i

> Jeg har aldri møtt noen som har vært bedre kjent i mitt eget lokalområde
>
> Regiondirektør Truls Erik Hegrenæs

verkeri



nchpausen blitt noget vanskelig, beklager
(Foto: Øystein Grue)

landets største jernbaneregion, forteller han – som i ung alder kunne titulere seg overingeniør elektro - OE.

- Oppgraderingen av NSBs gamle sambandsnett – hvor kommunikasjonen foregikk med morsenøkkel eller sveivetelefon gjennom kobberledning i luftspenn fra stasjon til stasjon – var godt i gang på 60-tallet. Parallelt med telefoniutbyggingen pågikk utbyggingen av den første fjernstyringen i regionen vår. I 1964 kunne fjernstyringen mellom Trondheim og Støren tas i bruk. Først i 1970 var CTC-anlegget på Dovrebanen fram til Dombås ferdig.

Etter 1970 har det først og fremst vært jobbet med kabelanlegg - blant annet på strekningen Trondheim-Steinkjer.

***Gull:** I februar i år mottok Johan Anton Wikander Det Kongelige Norske Videnskabers Selskabs høyeste utmerkelse for sitt forskningsarbeid gjennom mer enn 50 år på solur.*
(Foto: Øystein Grue)

Teknologisprang

I løpet av et par kaffekopper tar Johan Anton Wikander oss med gjennom den rivende tekniske utviklingen som har funnet sted i løpet av en førtiårs periode. Fra analoge svakstrømsignaler i luftspenn, via første generasjon digitale signaler i jordkabel til fiberkabel og imponerende bredbåndkapasitet.

- Mye har skjedd, men faktum er at mitt fagområde fysisk ikke er bygget ferdig i Region Nord, oppsummerer han. Det gjelder blant annet fjernstyring på Nordlandsbanen.

- Med GSM-R-utbyggingen, som fullføres på Nordlandsbanen, Raumabanen og Rørosbanen i løpet av inneværende år, hjelper det imidlertid godt. GSM-R-nettet åpner perspektiver inn i drift og vedlikehold av langstrakte jernbaneanlegg som man bare kunne fantasere om for få år siden.

- Tidligere hadde jernbanen et tett og meget nyttig samarbeid med de øvrige statsetatene: Televerket, Norges Vassdrags- og Elektrisitetsvesen og til dels Forsvaret. En del prosjekter ble gjennomført som spleiselag. Det er det ikke mye av i dag.

> Ingen fagmann fra noen region har vært så aktivt med på å fremme prosjekter innenfor sitt fagfelt
>
> Teknisk direktør Ingolv Pedersen

Studentenes drøm

- Få år etter at jeg var ferdigutdannet på NTH, tok jeg pedagogikk ved Trondheim Lærerhøgskole for å bli kvalifisert som foreleser både innen ingeniørfagene og noen av mine øvrige interessefelt, forteller Wikander. Han beskriver kontakten med nysgjerrige og kunnskapssøkende studenter som meget inspirerende.

Studenter ved Norges Teknisk Naturvitenskapelig Universitet og SINTEF som det siste året har nytt godt av Wikander som foreleser, beskriver han på følgende måte:

– Wikander er et levende fyrverkeri! Knakende dyktighet kombineres med romslighet, hjelpsomhet og en sjelden omtanke. Han har et sosialt vesen utenom det vanlige. Det blir sjelden arrangert selskapeligheter i arbeidssammenheng uten at man kan oppleve den blide sørlending - gjerne i selskap med sin bedre halvdel. Og paret trekker seg ytterst sjelden tilbake før festen er slutt…

Natt-tog – og teater

- Jeg bruker natt-toget, svarer Wikander når vi spør hvor han henter tid og overskudd fra. - Da slipper jeg å bruke verdifull dagtid til å reise.

- Men det er én aktivitet jeg må innrømme at jeg ikke har fått tid til: nemlig skjønnlitteratur. Jeg kompenserer så godt jeg kan ved å gå i teater. Teaterbesøk passer utmerket før jeg skal rekke natttoget på vei hjem eller underveis mellom oppdrag ute i Europa, i Oslo eller i Sverige. Det er ikke mange teaterscener i europeiske jernbanebyer Johan Anton Wikander ikke har besøkt.

- Det er ikke noe nederlag å bevilge seg en middagshvil, skyter han inn. - Men aldri mer enn 20 minutter! En sånn strekk holder i flere dager …

oyg@jbv.no

Lønnsomt dobbeltspor Danmark – Tyskland

Små-nytt

I april la Trafikministeriet i Danmark frem en rapport som viser stor samfunnsøkonomisk nytte av en broløsning med fire-felts vei og to jernbanespor over Fehmarn Bælt innen 2015. Prislapp: 30 milliarder danske kroner.

REIDAR SKAUG HØYMORK

Lønnsomt: *Trafikministeriet i Danmark har beregnet at en fastlandsforbindelse mellom Danmark og Tyskland vil gi en samfunnsøkonomisk avkastning på sju prosent.*

Etter snart 150 års jernbanedrift i Norge, noe lengre i Danmark og noe kortere i Sverige, er vi vant til at det går noe opp og ned. I Sverige satses det formidabelt på jernbanens infrastruktur, mens SJ har kladdeføre i sporet for tiden. I Danmark satses det både på BaneDanmark og på gamle DSB som vinner både ute og hjemme.

4,5 milliarder i pluss

Drømmen om en fast forbindelse mellom Danmark og Tyskland til erstatning av fuglefluktlinjen mellom Rødby og Puttgarden er rykket et skritt nærmere. I midten av april offentliggjorde det danske Trafikministeriet sin rapport om samfunnsøkonomisk nytte av en broløsning med fire veibaner og to jernbanespor. Rapporten konkluderer med en positiv netto nåverdi på 4,5 milliarder danske kroner. I tillegg kommer positive nettogevinster i Tyskland og i andre berørte land.

Trafikministeriet har beregnet en samfunnsøkonomisk avkastning på sju prosent av investeringen, og det er bedre enn det normale kravet på seks prosent på offentlige investeringer i Danmark. De vesentlige komponenter i avkastningen kommer som følge av redusert reisetid for passasjerer og minskede kostnader for godstrafikken.

Ferdig i 2015?

Danskene mener prosjektet kan startes i 2005 og stå ferdig i 2015. Totalkostnadene, inklusive utbygging, oppgradering og elektrifisering på dansk side, er beregnet til 30 milliarder danske kroner.

Finansieringen er likevel et problem som må løses. Tyskland ønsker ikke at staten skal stå som lånegarantist for de lån som utbyggingen forutsetter. Danskene deler ikke dette synet, og de to land skal i sommer forsøke å bli enige om en avtale over Fehmarn Bælt, Bridge over troubled waters...

Tid for tog

- Når en spørreundersøkelse viser at ni av ti nordmenn ønsker å satse på en moderne jernbane, så må vi kommunisere dette.

SINDRE ÅNONSEN

Slik begrunner informasjonsdirektør Jan Erik Kregnes Jernbaneverkets nye informasjonskamapanje «Tid for tog».

Spørreundersøkelsen som ACNielsen gjennomførte i januar 2004, avdekker at folk har en positiv holdning til satsing på jernbane. (Se Jernbanemagasinet 1-04).

- Dommedagsprofetiene om jernbanen har ikke slått rot hos folk flest. Tvert i mot mener et flertall at det er tid for tog, sier Kregnes.

Start i juni

Informasjonskampanjen starter første uken i juni og består blant annet av plakater på stasjonene.

- Vi vil også kommunisere budskapet gjennom filmmontasjer på flyplasser og i flybusser som har TV-skjerm. Spørreundersøkelser i forbindelse med den forrige kampanjen vår viser at svært mange av de flyreisende registrerte Jernbaneverkets budskap, opplyser Kregnes.

Slik ser de ut: *Disse plakatene er nå å se langs jernbanestrekninger over hele landet.*

Ved siden av kampanjen, jobber Jernbaneverket også med en egen jubileumsplakat.

- Ja, det er klart at Jernbaneverket må markere 150-årsjubileet på en ordentlig måte, sier Kregnes, som legger til at hovedtyngden av jubileumsarbeidet foregår i en egen komité.

Små-nytt

Togradio-sentral med 24 ansatte

Den 15. mai kunne togleder Harald Hagen på Trondheim togledersentral ta i bruk den nye GSM-R togradioen på Nordlandsbanen mellom Bodø og Rognan.

ØYSTEIN GRUE

I gang: Jernbaneverkets nye driftsorganisasjon JBV Nett er i gang med å overvåke GSM-R-nettet fra sentralen på Marienborg i Trondheim. (Foto: Øystein Grue).

Toglederen kan med den nye togradioen komme i umiddelbar kontakt med lokfører eller togpersonalet for å avverge ulykker og gjøre jernbanen både sikrere og mer effektiv.

Ferdig i år

Jernbaneverkets driftsorganisasjon, JBV Nett, som i løpet av inneværende år vil bestå av 24 ansatte i Trondheim, overvåker GSM-R-nettet fra operasjonssenteret på Marienborg.

Det nye togradiosystemet er altså godkjent på strekningen Bodø-Rognan. I løpet av året skal det nye togradionettet stå ferdig på resten av Nordlandsbanen, Raumabanen og Rørosbanen. Disse strekningene har hittil manglet togradio.

Krever togradio

Togleder har i tillegg til telefon et skjermbilde hvor alle anrop og utgående samtaler blir loggført. Ved nødanrop vil et rødt blinkende skjermbilde umiddelbart påkalle toglederens oppmerksomhet, og pågående samtaler blir overstyrt.

Det er ventet at Statens Jernbanetilsyn etter en bestemt dato vil kreve at alle operatører har installert ny togradio for å få lov til å trafikkere på strekninger med GSM-R-dekning. Dette gjelder også Jernbaneverkets eget rullende materiell.

Den nye GSM-R-togradioen har, i motsetning til NMT og GSM mobiltelefon, full dekning i tunneller. Oppetid på det nye nødsambandet for jernbane er fastsatt til 99,99 prosent av tiden.

10 år og nylakkert

Ti år etter at NSB's Kongevogn sto klar til vinterlekene på Lillehammer, er stasvogna i NSBs vognpark nyoverhalt og blankere i lakken enn på lenge - klar for nye oppdrag.

ØYSTEIN GRUE

***Skillet:** Utenpå er det kongens monogram som mest tydelig skiller vognen fra NSBs nyeste sovevogns-type, konstaterer ansvarlig for opplegg og drift av Kongevogna, Tore Nilsen. (Foto: Øystein Grue).*

- De kongelige elsker å kjøre tog, og Dronning Sonja understreker ofte at Kongevogna er

hennes førstevalg når dette passer inn i reiseopplegget, forteller ansvarlig for NSBs mest påaktede vogn, Tore Nilsen i NSB Plan.

Innredningen er staselig, men slett ikke luksuriøs. Utenpå viser kongens monogram at det nok er noe annet enn en av NSBs nyeste sovevogns-type vi står uterfor.

Kongevogna ble bygget på Strømmen og Grorud og rommer foruten soveplasser for Kongefamilien, kontor, kjøkken, oppholds- og spiserom.

En gang i året innkalles NSBs og Jernbaneverkets personell, som deltar når kongehuset reiser, til gjennomgang av rutiner, sikkerhetsopplegg og de mange praktiske forhold rundt bruk av Kongevogna.

- Hvordan håndterer NSB og Jernbaneverket Slottets ønske om å reise med tog på de rutene/strekningene hvor Kongevognen ikke kan koples på?

- Kongehuset har ved flere anledninger benyttet tidligere «Signatur» i forbindelse med sine oppdrag, og bare unntaksvis har ønsket om å benytte Kongevogna vært umulig å oppfylle.

Da reiser de kongelige på samme måte som statsministeren og regjeringens medlemmer - med ordinære rutegående vogner, opplyser Tore Nilsen til Jernbanemagasinet.

Båtfolk i ferskvann

Små-nytt

- Vi har hatt god oppslutning om vårens dugnader, sier Gunnar Qvigstad, havnesjef og dugnadsansvarlig i Jernbanepersonalets Båtforening på Hamar.

SVEIN SKAVANG GRAADAL

At jernbanefolk ved Norges største innsjø har sin båtforening, burde ikke overraske noen. En aktiv forening er det, med ventelister for å få båtplass. Dreggfiske etter mjøsørreten er det som lokker mange av båtfolket. Sist sommer ble det tatt mange store, den beste sesongen på mange år.

- Hver vår må vi bytte noen flytepontonger, sier Qvigstad. - De sprekker i løpet av vinteren.

I vår har vi dessuten montert rekkverk på brua ned til brygga. Vi er glade for å ha fått det. Oljing av trebrygga og raking av plen har også stått på programmet.

Første dugnadsdag møtte det opp hele 14 medlemmer, de to andre dagene noen færre.

- Jeg er fornøyd med det gode oppmøtet, vi har fått gjort alt vi hadde planlagt, sier en fornøyd havnesjef på Hamar.

Dugnad: *Maling av nytt rekkverk og porten til båthavna på Hamar sto på programmet siste dugnadsdag. Odd Brobakken (f.v.), Tor Arne Pettersen og Gunnar Qvigstad svinger penselen.*

Raskest: *Dagens raskeste mann, Even Løkken JIL Trondheim, gratuleres av Jernbaneverket BILs oppmann Roger Nilsen.*

Mester på Drammens «tak»

I kjempevær fikk 16 deltagere prøve seg på en tøff, men real løype under JM i terrengløp på Drammens «tak».

Vegard Tørstad, Ole Petter Lagerløv og Even Løkken ble jernbanemestere i terrengløp.

Tørstad og Løkken utgjorde sammen med Leif Erik Rekstad JIL Trondheim, som ble kåret til beste mannlige tremannslag. Jernbaneverket Bil stilte med flest - i alt sju deltakere

Norges største maraton

Nordmarka skogsmaraton – Norges største og kanskje mest populære maraton – arrangeres lørdag 26. juni. Påmeldingsfristen er 15. juni.

Jernbaneverket er medarrangør, og deltakere i JM betaler kun 150 kroner. Det fristes med flott natur, løpervennlig underlag, god forpleining og flotte uttrekningspremier.

Mer informasjon finner du på www.skogsmaraton.no eller ved å ringe Steinar Myrabø på telefon 916 57 691.

SJ taper tross vekst

Statens Järnvägar har i første kvartal hatt en trafikkvekst på to prosent målt i passasjerkilometer. Det økonomiske resultat var likevel et underskudd på to millioner SEK mot et overskudd på 81 millioner svenske kroner i samme periode året før. Tallet på ansatte fortsetter å gå ned. Mot 3.584 personer første kvartal i 2003 er tallet på ansatt i SJ nede i 3.310. Punktligheten i mars måned på 94 prosent er det beste resultat hos SJ siden årtusenskiftet. SJ har hatt en punktlighetsgaranti gjeldende for hele nettet siden januar, og har siden februar hatt en prismodell som har gjort det mulig for reisende å oppnå billigere billetter.

Green Cargo til salgs?

Den svenske regjeringen har blitt enig med sine støttepartier på miljø- og venstresiden om å åpne opp for nye samarbeidsformer mellom fraktoperatøren Green Cargo og andre.

Det statseide Green Cargo står for 80 prosent av godstrafikken med jernbane i Sverige. Forslaget gir rom for investeringer i nye aktiviteter, salg av virksomhet eller fusjonering med andre selskaper med sikte på å oppnå levedyktighet på lang sikt.

Siste tunnelsalve

Små-nytt

HVALSTAD(Jernbanemagasinet): **Tirsdag 25. mai avfyrte jernbanedirektør Steinar Killi gjennomslagssalva i den 3,6 km lange Skaugumtunnelen på det nye dobbeltsporet som bygges mellom Sandvika og Asker. Dermed er begge de nye tunnelene på strekningen ferdig utsprengt.**

OLAV NORDLI

Glade gutter: *Prosjektleder Knut Edmund Knutsen (t.v.), jernbanedirektør Steinar Killi, prosjektleder Axel Olsen hos entreprenøren MIKA og utbyggingssjef Knut Jørgensen puster ut etter gjennomslaget. (Foto: Harry Korslund)*

Presis klokken 15:03 smalt den siste av over 1.500 salver siden tunnelarbeidene startet i februar 2002. Som seg hør og bør, markerte tunnelarbeiderne begivenheten med en symbolsk skål på røysa, etterfulgt av en sosial samling i verkstedteltet.

- Dette er et prestisjeprosjekt for Jernbaneverket. Som ett av landets største utbyggingsprosjekter blir det fulgt med argusøyne av myndighetene. Her skal alt være ferdig til riktig tid og til riktig kostnad, og så langt ser dette ut til å gå bra, sa Steinar Killi blant annet.

Stor jobb

De to fjelltunnelene mellom Sandvika og Asker er til sammen 6,3 km lange. Totalt er det fraktet ut ca. 1,1 millioner m³ med fjellmasser, noe som tilsvarer ti ganger volumet av Oslo rådhus.

I Asker sentrum har tunneldrivingen vært ekstra utfordrende grunnet meget liten fjelloverdekning mellom boligbebyggelsen og tunnelen. Ved tunnelpåhugget var det kun 2-3 meter opp til nærmeste hus.

Tørre tunneler

- Det er umulig å drive en tunnel gjennom tettbygd strøk uten støy og ulemper for omgivelsene. Samtidig synes jeg vi har lykkes med å begrense skadevirkningene. Strenge krav til innlekkasje av grunnvann er oppfylt. Det er ikke registrert setningsskader av betydning, sier utbyggingssjef Knut Jørgensen.

I tida framover blir det full fart med bygging av spor, montering av kontaktledningen og øvrige jernbanetekniske arbeider i tunnelene. Høsten 2005 tas det nye dobbeltsporet mellom Sandvika og Asker i bruk.

Ueland til Lovisenberg

Osmund Ueland er ansatt som ny administrerende direktør på Lovisenberg Diakonale Sykehus i Oslo.

- Jeg er ydmyk overfor den kompetanse og viktige samfunnsoppgaver dette ledende pionersykehuset har, sier Ueland i en kommentar til Vårt Land.

Rogalendingen Ueland var tidligere miljødirektør under OL på Lillehammer og toppsjef for Gardermobanen AS, NSB og Jernbaneverket.

Osmund Ueland begynte i stillingen 1. juni i år.

Kongen kommer - kommer du?

Kong Harald er klar for den store jernbanefeiringen den 4. september i Oslo Spektrum. Jubileumskomiteen har fått skriftlig beskjed om dette.

LASSE STORHEIL

- Da burde valget være enkelt, sier sekretæren for jubileumskomiteen, Yngve Pedersen. Når Kongen har valgt å beære arrangementet med sitt nærvær, håper Pedersen at enda flere ansatte og jernbanepensjonister vil komme for å feire 150 år med jernbane i Norge.

Det er også klart at Sissel Kyrkjebø blir festens store artist, mens det er Dan Børge Akerø som skal lede showet. Til nå er det bestilt 3 500 billetter, og det er selvsagt ennå en mulighet til å sikre seg en plass i Spektrum.

Jubileumskomiteen har også fått skriftlig melding om at Dronning Sonja deltar i VIP-arrangementet 1. september.

Til arrangementet 4. september har statsråd Torild Skogsholm akseptert innbydelsen til å delta sammen med Steinar Killi og Einar Enger i en «samtale» om jernbanen før festforestillingen begynner.

Du betaler bare 25 kroner per billett som er billettgebyr, resten spanderer NSB og Jernbaneverket.

Numrene du kan ringe for å sikre deg plass, er: 815 11 211 og 815 11 500.

Rullestoler trilles ombord

Små-nytt

Stasjonene Lillestrøm, Oslo S, Nationaltheateret og Gardermoen blir de første som utstyres permanent med rullestolramper for å lette adkomsten for rullestolbrukere til lokaltog.

Dette skjer i god tid før en stor verdenskongress med et stort antall deltagere i rullestol arrangeres i Norges Kongress Senter på Lillestrøm fra 21. til 24.juni. Deltagerne vil bo på hotell i Oslo-området og vil bruke tog som transportmiddel til og fra Lillestrøm.

Slik: Rullestolrampene er konstruert for å passe til alle lokaltog i Oslo-området. (Foto: Øystein Grue).

Alle typer

Rullestolrampen er beregnet for alle typer rullestoler og kan også brukes til rullestoler med asymmetrisk hjulstilling, for eksempel trehjulet scooter. Det forteller daglig leder hos utvikler og produsent av rampene, Dag Frode Wold hos Handi Norge AS til Jernbanemagasinet.

12 stasjoner

Rampene, som i første omgang er kjøpt inn til 12 stasjoner mellom Drammen, Gardermoen og Ski, er konstruert for å passe til alle lokaltog som trafikkerer i Oslo-området. Den trilles frem til aktuell dør på togsettet. Fremre del av rampen frigjøres og vippes inn til øvre gulvplan. Rampen vil stå på faste føtter når den senkes ned foran døren på toget. Først når den løftes i håndtakene, vil hjulene komme i kontakt med underlaget. Dette sikrer rampen mot utilsiktet bevegelse under bruk.

Låst fast

I løpet av høsten skal rampene plasseres permanent på utvalgte stasjoner. Disse blir låst fast på anvist og skiltet sted med togpersonalets universalnøkkel. I rutetabellene som kommer til 9. januar 2005, vil det fremgå hvilke stasjoner som er utstyrt med rampe.

DSB går så det suser

Selv om årsresultatet for DSB ble nesten 100 millioner danske kroner svakere enn i 2002, vitner fjorårets overskudd på 997 millioner kroner om ar DSB går så det suser.

REIDAR SKAUG HØYMORK

Både DSB og datterselskapet som driver S-togene i København, fikk flere kunder i 2003 enn året før. Årsresultatet som ble presentert 25. mars, ble 200 millioner bedre enn forventet i budsjettet.

Utenlandsvirksomheten til DSB kunne oppvise et glimrende første driftsår. Roslagstrafikken i Stockholmsområdet økte med fem prosent under DSBs ledelse, og punktligheten for togene i denne trafikken økte også. Også S-togene i København viste en betydelig forbedring av punktligheten i 2003.

Tåler konkuranse: Selv om DSB har fått konkurranse, gikk det danske statsbaneselskapet med nær en milliard kroner i overskudd i 2003. (Foto: Scanpix).

Pressekontakter i Jernbaneverket

Jernbanedirektørens sentrale staber
Informasjonsdirektør
Jan Erik Kregnes
Tlf: 22 45 54 21/916 55 421
e-post: erik@jbv.no

Informasjonssjef
Sindre Ånonsen
Tlf: 22 45 52 75/916 75 707
e-post: sian@jbv.no

Info Utbygging
Informasjonssjef
Kjell Bakken
Tlf: 22 45 59 40/916 57 573
e-post: kba@jbv.no
Informasjonsrådgiver
Harry Korslund
Tlf: 22 45 58 81/916 55 989
e-post: hko@jbv.no
Informasjonsrådgiver
Olav Nordli
Tlf: 22 45 58 94/916 55 930
e-post: oln@jbv.no

Info Øst
Informasjonssjef
Ellen Svendsvoll
Tlf: 22 45 72 42/916 75 242
e-post: esv@jbv.no
Informasjonsrådgiver
Ronald Holmstrøm
Tlf: 22 45 72 43/916 55 802
e-post: rhol@jbv.no

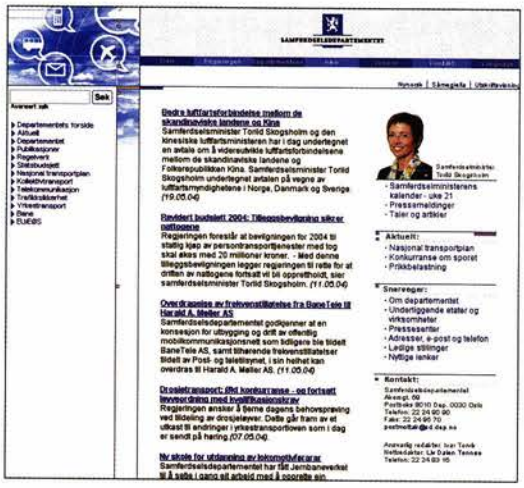
Info Vest
Informasjonsrådgiver
Eva Ulland
Tlf: 32 27 55 09/916 75 509
e-post: evu@jbv.no
Informasjonssjef Inge Hjertaas
Telf. 5596 60 25/91650176
e-post: ihj@jbv.no

Info Nord
Informasjonssjef
Dag Svinsås
Telefon: 72 57 25 25/916 72 725
e-post: dags@jbv.no
Informasjonsrådgiver
Stig Herjuaune
Tlf: 72 57 25 75/916 72 575
e-post: stig@jbv.no

Stortingsforhandlinger – ODIN, ESOP, ikke bare fantasifigurer

Informasjon om informasjon

Fra Biblioteket



«Biblioteket har oversikt over alle stortingsdokumenter» reklamerer vi med.

Det betyr at vi kan skaffe alle typer offentlige publikasjoner. Gleden ved å være en del av forvaltningen er at vi får gratis tilgang til det vi trenger av disse publikasjonene.

Nødvendig onde eller inspirasjon?

Kjennere av St.prp.1 samt Budsj.Innst. S 13 vet at disse må være raskt tilgjengelige for nøkkelpersoner i Jernbaneverket. Alltid når de viktigste publikasjonene gis ut, sørger Biblioteket for at publikasjonene kommer raskt fra utgiver til Stortorvet.

Det samme gjelder NTP og tilhørende herligheter.

ODIN er sentral for Jernbaneverket

Skal du ha de nyeste publikasjonene, må nettet brukes. Trykt utgave kommer ofte etter den elektroniske som kan nås ved noen tastetrykk. ODIN (Offentlig dokumentasjon i Norge) er en elektronisk informasjonstjeneste fra regjeringen og departementene. Den inneholder stortings- publikasjoner, andre typer dokumenter og nyheter.

Fra sesjonen 1996/97 gir ODIN løpende tilgang på dokumentene i fulltekst.

ESOP – en database

ESOP (Elektronisk søkbare offentlige publikasjoner) gir en fullstendig oversikt over publikasjoner fra Stortinget og regjeringen fra og med 1971 og framover.

Hvis du vil vite hva som har skjedd med en NOU, vil vite tittel på en Stortingsmelding eller om det er kommet en innstilling til en proposisjon, er basen ESOP nyttig. Du kan også følge med i lovforslag og søke etter lovforarbeider.

ESOP har hele saksgangen.

Stortinget.no

På Stortingets nettsider finner du all informasjon som angår Stortingets representanter og saker. Spørretimespørsmål finnes kun her, og det kan være interessant å følge med på spørsmål og svar.

Tipsboks

Hva er en offentlig publikasjon?

Offentlige publikasjoner er blant annet følgende:
Stortingsmeldinger
Stortingsproposisjoner
Innstillinger fra Stortinget
Norges offentlige utredninger
Rapporter og publikasjoner fra departementene

Hvordan holder vi oversikt over informasjon fra Stortinget og departementene?

- ✔ Går igjennom møtekalenderen til Stortinget.
- ✔ Følger med på ODIN
- ✔ Sjekker trykte dokumenter som Biblioteket mottar nesten daglig.
- ✔ Samler hvert år alle jernbanerelaterte publikasjoner (fra 1849 - d.d.)

Begrens papirmengden

Vi utøver miljøprinsippet ved å spare papir. Det betyr at vi bestiller publikasjoner etter behov. Alle publikasjonene kan lånes og leveres tilbake til oss hvis du ikke trenger ditt eget eksemplar.

Ny litteratur

Alt henger sammen med alt: temaveiledning om styring i mindre byggeprosjekter, Statens bygningstekn. etat, 2004.
Nøkkelord: Styringssystemer/Byggeprosjekter

Bygg for alle: temaveiledning universiell utforming av byggverk og uteområder, Statens bygningstekniske etat, 2004

Tilsyn i byggesak: temaveiledning, Statens bygningstekniske etat, 2004

Virksomhetsportalen: en håndbok for portalprosjekter: inspirasjon og nøkkel til suksess i virksomhetsportalen av Rune Semundseth og Gunnar Bråthen, 2004
Nøkkelord: Intranett/Virksomhetsportaler.

«Høy spenning»

Foto: Arvid Johansen.
Morsomt bilde med et virvar av ledninger og folk i mange stillinger.
Bildet er tatt ca 1980! Og det er brukt et Canon AE-1 med 50 mm objektiv

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

Punktlighet (% av tog i rute til endestasjon)

	Mål	Res. 2003	Februar	Mars	April	Oppnådd 2004
LANGDISTANSE:						
Persontog:						
Dovrebanen	90	88	92	94	97	93
Nordlandsbanen	90	87	83	95	97	90
Bergensbanen	90	84	87	94	95	90
Sørlandsbanen	90	86	88	93	97	90
Godstog						
Dovrebanen	90	84	78	89	91	84
Nordlandsbanen	90	87	88	92	98	89
Bergensbanen	90	76	75	83	89	79
Sørlandsbanen	90	90	94	92	96	91
MELLOMDISTANSE:						
Østfoldbanen	90	89	88	95	97	91
Vestfoldbanen	90	77	83	88	93	85
Lillehammer	90	82	82	89	89	85
FLYTOG:						
(ank. Gardermoen)	90	95	95	97	97	95
LOKALTOG:						
Oslo-området (hele døgnet)	90	86	89	91	96	90
Jærbanen	90	84	89	81	94	88
Vossebanen	90	90	93	98	97	94
Trønderbanen	90	93	90	96	98	94

Driftsulykker *

	2003	April	Akkumulert
Sammenstøt:			
Tog - tog	1	0	0
Tog - person	1	0	0
Tog - kjøretøy	17	0	2
Tog - objekt **	17	0	2
Avsporing:			
Persontog	1	0	1
Godstog	5	0	0
Andre tog	0		0
Drepte:			
Reisende	1	0	0
Ansatte	0	0	0
3. person	4	0	0

	2003	April	Akkumulert
Alvorlig skadde:			
Reisende	0	0	0
Ansatte	0	0	0
3. person	0	0	0
Dyrepåkjørsler:			
	1796	***	658

*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).

*** Tall ikke tilgjengelig grunnet innføring av ny BaneDataBank.

PORTO BETALT VED INNLEVERINGA P.P. NORGE/NOREG

B

RETURADRESSE:
Bedriftssupport AS,
Postboks 358
Sentrum, 0101 Oslo

Jernbane magasinet

Organ for Jernbaneverket
Nr 5 - Mai/Juni 2004

Hallingkast og terror

Den mannlege forfattaren Olav Duun hevda ein gong at det ikkje er lett å vere menneske, og tek eg ikkje feil, har vel dei fleste røynt at det ligg meir enn eit snev av sanning i dette munnhellet. Stundom har vi hatt vår skjerv av tunge dagar i jernbanen òg, men i det siste har det for det meste vore nokså morosamt. I vekevis har nemleg fleire enn ni av ti tog jamt og trutt halde ruta. Klart det gjer noko med humøret.

Harry-sporet

Men dei muntre tonane stilna brått. Eit par kjappe krumspring frå Kongen sitt råd sytte for det. Det fyrste råka BaneService, som no likevel ikkje skal skiljast ut som eige aksjeselskap i sommar. Samferdsledepartementet peiker mellom anna på behovet for ein omfattande analyse av den framtidige leverandørmarknaden og vil difor heller kome attende til saka i samband med statsbudsjettet i haust. Det kallar eg berekraftig vingling på høgt plan.

Feitt flesk

Det andre og kanskje mest alvorlege hallingkastet finn vi att i framlegget til revidert Nasjonalbudsjett. Der går det nemleg fram at regjeringa vil kutte investeringane med 35 millionar kroner. For meg er dette eit prov på at styresmaktene eigentleg ikkje meiner alvor når dei hevdar at jernbanen er melodien for framtida. Om framlegget får fleirtal, veit vi førebels ikkje, men same kva lover eg å ha det friskt i minne når politikarane seinare i år benkjar seg rundt jubileumsbordet for å meske seg med feitt flesk og flotte ord.

Tiltak mot terror

Ei rekkje terroråtak i seinare tid har ført til auka merksemd kring spørsmål knytt til terror og sabotasje. Også styresmaktene her til lands tek situasjonen på alvor, og har mellom anna rådd Jernbaneverket til å skjerpe sansane. Det las eg i ein artikkel på BaneNettet for ei stund sia. Der stod det også at vi skal vere på vakt om nokon viser *unormalt* stor interesse for verksemda vår. Samstundes var filming og fotografering nemnde som aktuelle døme på såkalla *unormal* interesse.

Mistenkjeleg

Då eg las dette, gjekk det nesten kaldt nedover ryggen på meg. Ikkje lang tid i førevegen hadde vi nemleg vitjing av ein heil skokk med folk på anlegget mellom Sandvika og Asker. Dei grov og spurde om alle moglege detaljar, og det var ikkje måte på kva dei ynskte å få vite om det nye dobbeltsporet. Og ikkje nok med det; dei aller fleste hadde kamera med seg. Eg kunne ha rapportert hendinga som mistenkjeleg, men har altså valt ikkje å gjere det. Eg trur nemleg ikkje at nokon i Jernbaneklubben er knytt til Al Quaida-nettverket. Dei er berre glad i jernbanen, og slike vener må vi ta vare på.

Harry K

Månedens lille frekke

To karer satt på en bar og hygget seg med utveksling av filosofiske tanker og ideer. Tyngre tilslasket av forfriskninger sier plutselig den ene:

-Kan du, min gode venn, si meg forskjellen på en helt vanlig kvinne og en helt vanlig måke?

- Beklager, kompis, men jeg har altså ikke den fjerneste anelse!

- Jo, nå skal du høre her. - Den ene roter i alt som er, den skriker og skråler, den bråker med absolutt alt og alle, og sist, men ikke minst. Den gir deg aldri fred! Den andre... den andre... er en fugl!