

Jernbane

Nr. 4 - 2005

magasinet



Til Europa i 200 km/t

Side 4



Jernbaneverket

Signaler



Mot øst

I år er det hundre år siden unionen med Sverige ble oppløst. I markeringene som skal skje senere i år, skal Norge feire sin selvstendighet, men mye vil også handle om samkvem og samarbeid mellom gode naboer.

Vi som driver med jernbane, merker tydelig at forholdet til Sverige blir stadig tettere. Etter at godstrafikken ble liberalisert og landegrensene nedbygd, snakker vi stadig oftere om et felles skandinaviske godstrafikkmarked. Togselskapene ser ut over landegrensene, og det er ikke tilfeldig at nesten alle de nye godstogoperatørene som har sportilgangsavtale med Jernbaneverket, driver med trafikk mellom Sverige og Norge. CargoNet satser også stort i Sverige og kan vise til god vekst i trafikken mellom de to landene.

Denne utviklingen fører også til økt oppmerksomhet på de fire banene som krysser svenskegrensa. På Ofotbanen er det stadig nye planer, som kjent også som del av en ny transportrute mellom Kina og USA. På Meråkerbanen – som lenge har vært en forsømt bane – ser mange nye muligheter. Tømmertrafikken øker, og flere av togselskapene diskuterer nye opplegg som betyr økt bruk av banen. Regionale myndigheter på begge sider av grensen er også ivrige pådrivere for at Norge skal følge opp den opprustningen som er gjort på svensk side.

På Kongsvingerbanen er det utført mye fornyelsesarbeid de siste årene, men avisene er stadig fulle av innlegg som krever mer persontrafikk mellom Stockholm og Oslo. For Østfoldbanen er det lagt opp til satsing i Nasjonal transportplan, men for denne sentrale forbindelsen mellom Norge og kontinentet er det mange ønsker som går ut over det Jernbaneverket har klart å få med i handlingsprogrammet til Nasjonal transportplan.

Derfor er det både gledelig og interessant at det nå er en fornyet politisk interesse for Østfoldbanen. Samferdselsdepartementet har nylig bedt Jernbaneverket utrede nærmere en høyhastighetsbane Oslo-Halden-Gøteborg. Selv om det foreligger flere tidligere utredninger om denne strekningen, får vi nå en god anledning til å sammenstille dette og se konsekvensene hvis ambisjonsnivået virkelig heves.

Steinar Killi
Jernbanedirektør

Kanskje er det mot øst det mest spennende vil skje i framtida?



18 Ny pendler

Hun begynner å pendle mellom Lillestrøm og Hamar, og er forberedt på å bli en stund: Juletreet ble med på flytte-lassen ...



34 Lykkes de?

«Hvis ikke disse kara får det til, vil heller ingen andre lykkes med privat drift og vedlikehold på jernbanen.»

Oslo - Göteborg på to timer...	4
- Jernbanen er ryggraden	8
Info med noe attåt	12
Nye signaler i hele Danmark	14
Plan for nye signalanlegg	17
Hamar neste	18
De skifter spor og satser privat	20
Min arbeidsdag: Misjonæren	23
Et miljø blir borte	24
Omstillingsnytt	26
Omstilling status	27
Flere dagers jobb gjort på tre timer	28
- Dette er et sidespor - ingen flytogbane...	30
Sidesporene har et stort potensial	33

Innhold



24 Skiftes ut

Det er ikke bare svillene som skiftes ut på Koppang. Også arbeidslaget på linjen skal erstattes av andre.



30 Enklere

Hun vil at det skal bli enklere å få tillatelse til drift av sidespor og tar nå et initiativ overfor de politiske myndigheter.



36 Travel smed

Smeden på Bergensbanen har mer å gjøre enn noen gang. Banearbeiderne forstår ikke hvordan de skal klare seg uten ...



14 50 år gamle

Hele 94 prosent av signalanleggene i Norge baserer seg på en teknologi som ble utviklet på 50- og 60-tallet. Danskene vurderer å skifte sitt tilsvarende utstyr gjennom låneopptak.

Månedens gjest:

Har jernbanen en fremtid?	34
Møte med:	
Den siste smed	36
Smånytt	40

Min mening:

Skal jernbanen seippines i hjel?	43
Mitt jernbanebilde	44
Nytt fra biblioteket	46
Punktlighet og driftsulykker	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
Carl Næsje
Harry Korslund

FØRSTESIDE-BILDE: Øystein Grue

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 27. april 2005.

UTGITT AV:

Jernbaneverket, Stortorvet 7
Opplag: 5.000
www.jernbaneverket.no
Layout: Edith H. Karlsen, Aktuell, Oslo
Trykk: Gan Grafisk, Oslo
Distribusjon: Bedriftssupport, linje 51062

Oslo-Göteborg på

– Hvis vi kunne ta toget til Göteborg på to timer og komme til København på fire timer, ville vår oppfatning om transport ut av landet være en helt annen enn den vi har i dag, sier professor Dag Bjørnland. Han har lenge etterlyst visjoner om bedre forbindelser til Europa, og i vår fikk han endelig beskjed om at en høyhastighetsbane skal utredes.

TORE HOLTET

Dag Bjørnland har gjennom snart 15 år bistått GO (Göteborg-Oslo)-samarbeidet som konsulent under utarbeidelse av flere utredninger om mer fremtidsrettede transportkorridorer mellom de to byene. Kampen for ny E6 er endelig vunnet: Ny firefelts motorvei står klar i 2010.

– Om vi vil, kan vi om fem år kjøre på motorvei til Gibraltar, påpeker professoren, men legger til: – Seieren satt langt inne, og vi måtte ha drahjelp fra svenskene.

Øredøvende taushet

Gang på gang har Bjørnland også argumentert for en grensesprengende jernbaneforbindelse over Kornsjø. Uten å vinne gehør.

– Det har vært øredøvende taushet fra såvel Stortinget som sentraladministrasjonen. Svenskene har vært mer positive, men de har tilsynelatende gitt opp å vente på norsk interesse for å komme over grensen på annet enn en museumsbane.

Midt under årets vårløsning kom det et utspill som varmet Bjørnlands hjerte: Samferdselsdepartementet ga Jernbaneverket i oppdrag å «foreta nye vurderinger av om det er samfunnsmessig interessant med oppgradering eller nybygging av banestrekninger for hastigheter over 200 km/t.» I et brev dattert 21. mars i år ber departementet om at «strekningen Oslo-Halden og videre til Göteborg velges som utgangspunkt for utredningen. Strekningen er hoved-

åre mot Europa, og reiseavstanden til Göteborg er interessant,» skriver departementet.

Politisk bestilling

– Dette er en politisk bestilling om å løfte opp igjen ideen om høyhastighetsbaner. Vi må bygge en ny generasjon jernbane og knytte oss til det europeiske høyhastighetsnettet. Initiativet har kommet fra flere av Venstres fylkeslag i østlandsområdet, og vi har hatt mye kontakt med Torild Skogsholm og departementet om dette, opplyser fylkesleder Ola Elvestuen i Oslo Venstre til Jernbanemagasinet.

Ny bane utredes

- Samferdselsdepartementet har bedt Jernbaneverket utrede bygging av høyhastighetsbane mellom Oslo og Göteborg.
- Jernbaneverket vil gå gjennom tidligere utredninger fra NSB og Göteborg-Oslo-samarbeidet.
- I NSBs utredning om Oslo-Kornsjø fra 1992 ble det operert med kjøre-hastigheter på 200 km/t for konvensjonelle tog og opptil 250 km/t for krengetog.
- Det ville gitt en kjøretid på 2 timer og 15 minutter Oslo-Göteborg, 55 minutter til Halden og 36 minutter til Fredrikstad.
- Det var forutsatt utenlandstog med to timers grunnrute, InterCity-tog hver time (hver halvtime i rushtida), to-tre raske godstog og fire-fem godstog med ordinære hastigheter i hver retning per døgn.
- Anleggskostnadene ble i 1992 beregnet til 8-10 milliarder kroner på norsk side.

” Svenskene er i ferd med å gjøre sin del av jobben på banen mot Norge

Samferdselsdepartementet viser til stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2006-2015, der det varsles en gjennomgang av standarder for framtidig jernbanenett i Norge i lys av den europeiske utviklingen.

I den grad politikerne har vært fra-værende tidligere, kan både Bjørnland og GO-samarbeidet begynne å se lys i enden av tunnelen.

Også Arbeiderpartiets Oddbjørg A. Starrfelt gir Samferdselsdepartementet full støtte: – Jeg har vært kritisk til en høyhastighetsbane over Haukeli, men en rask togforbindelse mellom så godt befolkede byer som Oslo og Göteborg er langt mer realistisk. Jeg tror det er viktig at vi her ser på ulike alternativer og samrår oss med svenske samferdselsmyndigheter. Mitt råd til en samferdselsminister i en eventuell rød-grønn regjering vil være å ta denne saken på alvor og gå aktivt inn i et samarbeid med Sverige, sier Starrfelt.

Sverige bygger ut

– Er det realistisk å tenke seg at det noen gang blir bygd en moderne høyhastighetsbane mellom Oslo og Göteborg?

– I dag bygges det høyhastighetsbaner som tåler 300-400 kilometer i timen, men i Norge holder vi oss til vel 200 km/t når vi snakker om egne høyhastighetsbaner, svarer Bjørnland. Han minner om at Sverige i europeisk sammenheng er en jernbanemakt. Våre naboer i øst har kjørt hurtige tog i flere tiår.

– Svenskene er i ferd med å gjøre sin del av jobben på banen mot Norge, opplyser han. – Om få år har de bygd 90

” Når Norge til stadighet har råd til å bygge plattformer for et titalls milliarder kroner ...

to timer ...



I 200: Hvis toget virkelig skal ta markedsandeler, må kjøretiden mellom Oslo og Göteborg ned i to timer.

(Foto: Øystein Grue)

kilometer dobbeltspor, og de har også sagt seg interessert i å foreta ytterligere utbedringer. Men vi må huske på at hastighetsstandarden på svenskenes side av grensen er den dobbelte av standarden mellom Halden og Kornsjø. På denne vel 30 kilometer lange norske strekningen fra 1870-åra må toget ned i 70 km/time. Så hvis jeg hadde vært i Banverket i Sverige, ville jeg ventet med å investere mer på den svenske siden til nordmennene fikk bestemt seg om de virkelig vil til Europa med jernbane.

Dette må gjøres

Bjørnland minner om at Norge har bygd dobbeltspor mellom Ski og Moss, men

stoppet utenfor Moss. Sør for Moss er det noen kilometer med dobbeltspor, og om noen år nærmer dette dobbeltsporet seg Onsøy utenfor Fredrikstad.

– *Hvor omfattende utbygging må til for å oppnå 200 km/t gjennom Østfold?*

– De som har litt lokalkjennskap til dagens trasé Onsøy-Fredrikstad-Sarpsborg-Skjeberg-Berg-Halden, vet at det vil bli svært problematisk å legge et dobbeltspor med kurveradius for hastigheter på vel 200 km/t langs dagens trasé. Jeg våger den påstand at det vil vise seg umulig uten at altfor mye bebyggelse blir rasert. Det må videre bygges nytt spor mellom Halden og Kornsjø, men her vil det nok i overskuelig fremtid greie seg med enkelt-

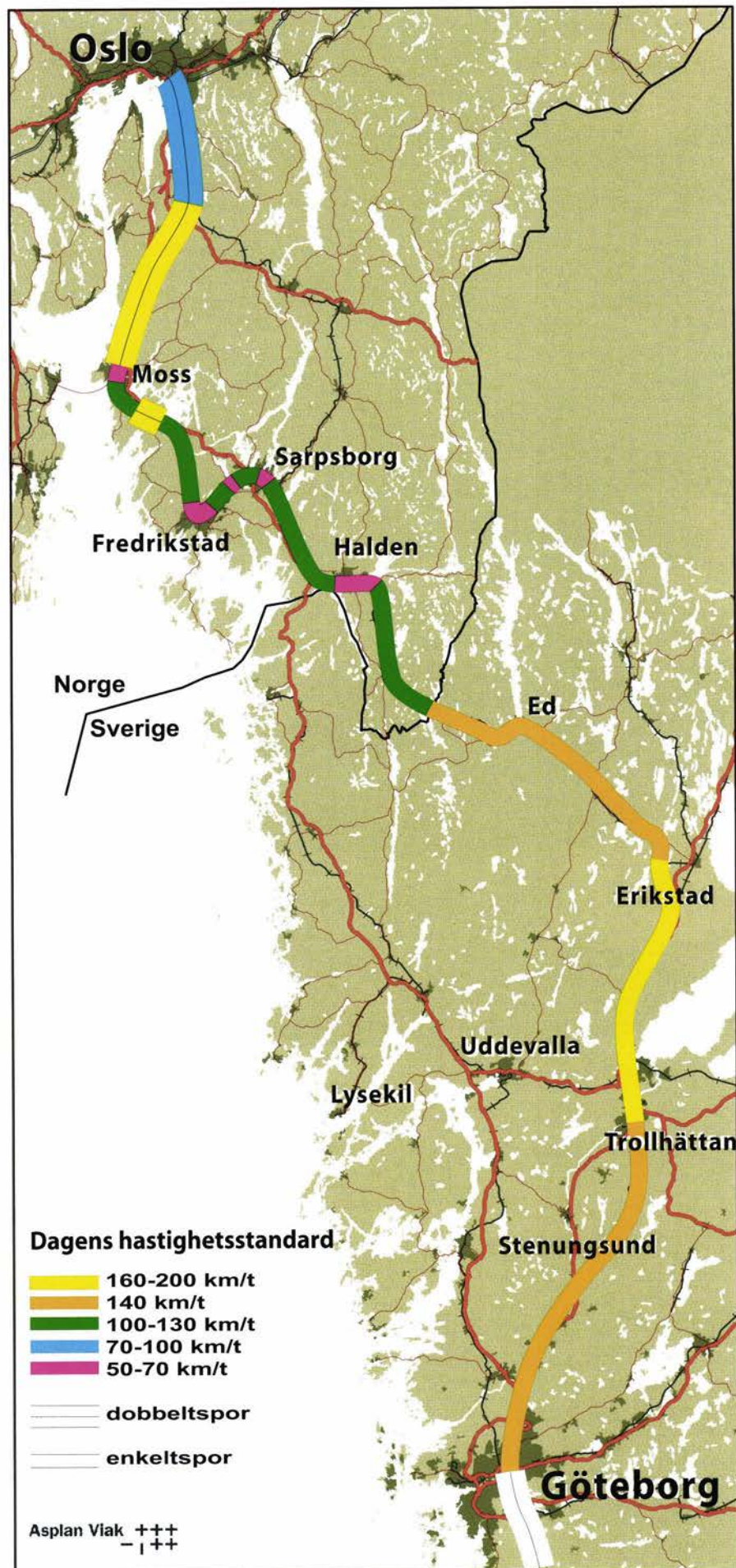
spor og noen kryssningsspor.

– For at et tog skal kunne kjøre 200 kilometer i timen gjennom Østfold, må det også gjøres noe på Moss stasjon, påpeker Bjørnland. Han er selv opprinnelig fra Sarpsborg og er forberedt på opphetet, lokal diskusjon om trasevalg mellom Onsøy og Halden når den tiden kommer.

– *Hva er ditt forslag til løsning?*

– Jeg kan jo kaste fram min foreløpige visjon: Den nye traseen føres under Glomma ved Fredrikstad og knyttes til eksisterende jernbane ved Ingedal (Skjeberg). Da vil Borg havn bli intermodal i ordets egentlige forstand. Fra





” Visjoner har gjelder grens

Ingedal foretar strekningsvise utbedringer frem til Halden. Deretter anlegges ny énsportet jernbane frem til Kornsjø. Nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski hører også med til satsingen. Her har Nasjonal transportplan 2006-2015 lagt opp til start med strekningen Kolbotn-Ski. Ved fremtidsrettet satsing vil både Moss og Fredrikstad stasjoner kunne bli viktige, trafikale knutepunkter.

– Med denne satsingen kommer reise-tiden mellom Oslo og Göteborg ned i to timer, og etter ytterligere to timer kan vi være i København.

Livsnerven

– For Sverige er det ikke så viktig å komme til Norge med jernbane, men for Norge burde jernbanen oppfattes som en kommunikasjonsmessig livsnerven ut av landet og mot Europa. Egentlig burde vi også ha finansiert jernbanebygging 60 kilometer inn i landet frem til Bergslagsbanan, for å vise at så langt er det viktige, norske interesser det dreier seg om. Deretter er vi inne på det svenske stamnett. I stedet er det svenskene som sier til oss: «Dere satser jo ikke». Og det siste er riktig. I hele den perioden jeg har jobbet med denne saken, har visjoner vært totalt fraværende når det gjelder grensesprengende jernbane-forbindelse. Det har ikke vært politisk vilje til å gjøre noe med forbindelsen, og det er betegnende at det ikke står ett ord om den grensekryssende banen i Jernbaneverkets handlingsprogram.

– Nå kommer nok et forsøk på gi et underlag for en politisk snuoperasjon fra norsk side, sier Bjørnland, og viser til at GO-samarbeidet vil presentere en større utredning om denne saken i juni i år.

” Dette er en politisk bestilling om å løfte opp igjen ideen om høyhastighetsbaner

rt totalt fraværende når det krengetog-tilpassende jernbaneforbindelse

Bjørnland har rollen som sekretær i dette arbeidet, og han håper det er siste gang han er med på å kjempe for å få grensekryssende jernbane opp på den politiske dagsordenen.

Bjørnland verken kan eller vil røpe detaljene fra utredningen, men minner om at samferdselsministrene i Norge og Sverige gjorde en avtale om krengetog-tilpassinger i 2000. Sverige har fulgt opp. I Norge er planen laget, men bare delvis fulgt opp med bevilgninger.

– Hvis krengetogtiltakene gjennomføres fra norsk side og det i tillegg bevilges et par milliarder kroner gjennom punkt-innsats ut over de bevilgningene som er forespeilet i NTP 2006-2015, kommer vi ned i tre timers kjøretid mot dagens fire timer til Göteborg, sier Bjørnland, men legger raskt til at Sjöflöbussen ikke vil bruke stort mer enn dette når den nye motorveien står ferdig 2010. Så tre timers kjøretid til Göteborg gir ikke noen ny giv for jernbanen.

– Hvis toget skal ta markedsandeler, må det ned i en kjøretid på et par timer. Og for å få til det, må det som nevnt gjøres noe mer radikalt.

God samfunnsøkonomi

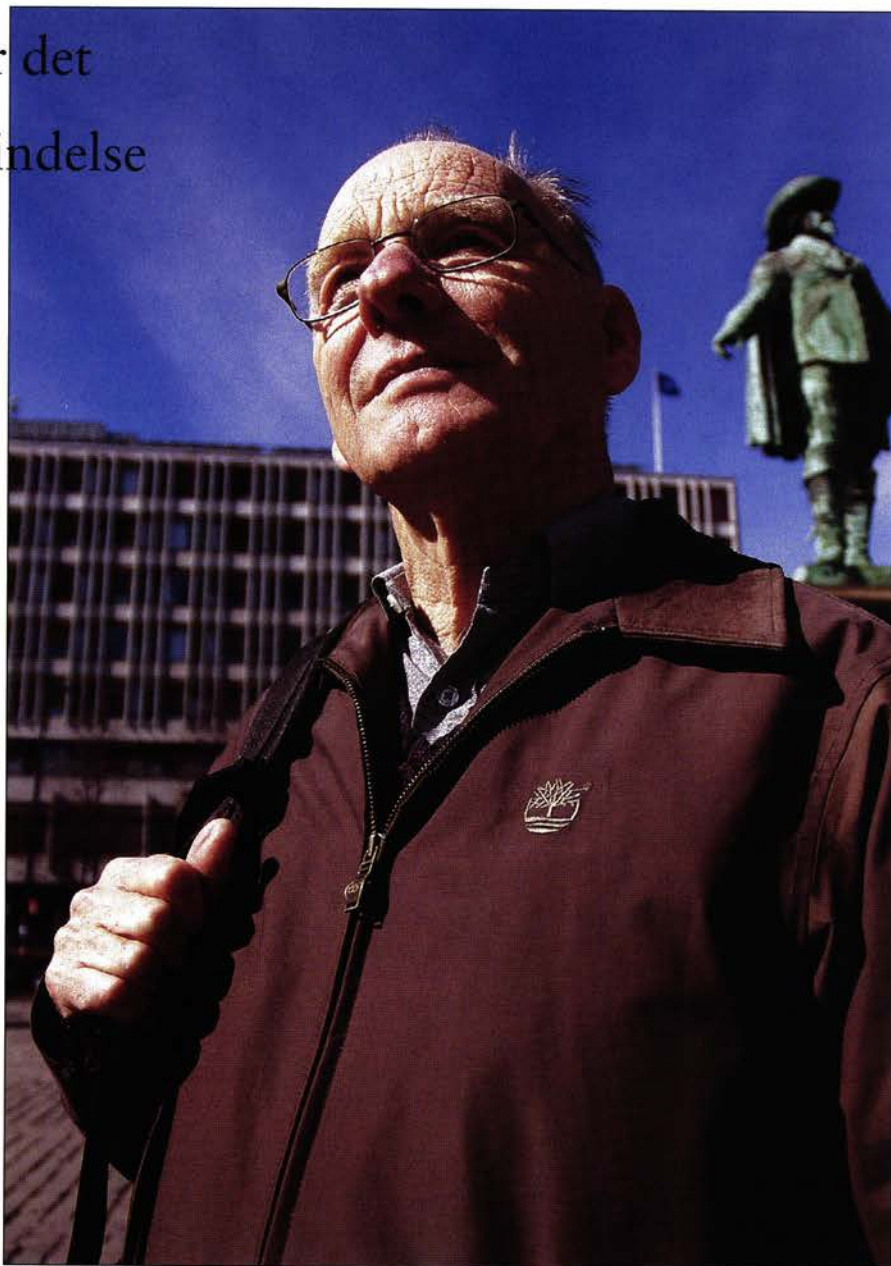
Bjørnland minner om at Kornsjøbanen ble bygd etter initiativ fra handelsstanden i Halden for å sikre lokalt næringsliv mot konkurranse fra Göteborg. Så dagens manglende riksinteresse føyer seg godt inn i det historiske bildet. I 1992 advarte han mot at den såkalte mellomriksbanen sto i fare for å bli kulturhistorisk og ikke lenger noen egentlig transportform.

– Det er det siste som har skjedd, konstaterer professoren. Nå mener han at det er på tide at vår tilpasning til Europa også gjenspeiler seg i forhold til satsing på jernbane.

– Er det marked for en høyhastighetsbane til Göteborg?

– Så lenge banen er anlagt for hastighet på 200 km/t, tror jeg den vil vise seg å få god samfunnsøkonomi, selv om trafikken ikke vil rettferdiggjøre en satsing ut fra rene bedriftsøkonomiske termer.

– Selv den gangen vi bygde ut vårt



Visjon: – Det handler om å ha en visjon, og for å forsvare utbyggingen av en ny jernbane mot Europa bør den skje raskt og sammenhengende, mener professor Dag Bjørnland.

(Foto: Tore Holtet)

jernbanenett fra 1850-årene og jernbanen var i en monopolsituasjon, var den bedriftsøkonomiske avkastningen vanligvis lavere enn den lånerenten staten betalte for å finansiere utbyggingen, men den samfunnsøkonomiske avkastningen viste seg gjennomgående god. Det tror jeg vil vise seg også nå. Vi kommer ikke til å angre på at vi bygger en tidsmessig jernbaneforbindelse over grensen.

Det handler om å ha en visjon, og for å forsvare utbyggingen bør den skje raskt og sammenhengende, understreker Bjørnland. Han skyter imidlertid inn at resonnetet bygger på fornuftig krav til samfunnsmessig kalkylerente. Med den renten Samferdselsdepartementet nå

foreskriver på sju prosent for jernbanen, vil nok få jernbaneinvesteringer bli betegnet som lønnsomme. Bjørnland mener det er på høy tid at Norge i alle fall følger den kalkylerenten Banverket anvender for svenske forhold – på fire prosent.

– Har Norge råd til en høyhastighetsbane?

– Når Norge til stadighet har råd til å bygge plattformer for et titalls milliarder kroner og slepe disse til havs med den risiko det innebærer, har vi da ikke råd til å bruke noen penger på livsnerven ut av landet? Dette er en pengebruk som framtida vil takke oss for, konkluderer professor Dag Bjørnland.

– Jernbanen er ryggraden

MOSS: – Jernbanen er ryggraden i kollektivnettet i Østfold, og togtilbudet er i dag meget bra. Dessverre er tempoet i byggingen av en bærekraftig transportkorridor på jernbanen gjennom Østfold til Göteborg og nedover i Europa for dårlig.

SVEIN ERIK BAKKEN

Det er ordfører Paul Erik Krogs vold i Moss og fylkesordfører Arne Øren i Østfold fylkeskommune enige om. De er også enige om at det er positivt at regjeringen nå vil utrede på nytt byggingen av en høyhastighetsbane mellom Oslo og Göteborg.

– Dette er i tråd med kravet fra oss og våre svenske venner i prosjektet «Oslo - Göteborg på to timer». Jeg hilser derfor regjeringens initiativ velkommen, sier Øren.

Bare jernbanen

De to meget erfarne arbeiderpartipolitikere, med henholdsvis fem år som ordfører i Moss og 13 år som fylkesordfører, mener at det bare er jernbanen som kan ta veksten i trafikken i framtiden.

De er også samstemte i at dobbeltsporet mellom Ski og Sandbukta i Moss, kombinert med god punktlighet og nye tog, gir de reisende fra Moss og de andre Østfoldbyene et meget godt tilbud.

Alltid toget

– Det er ingen tvil om at toget er blitt meget konkurransedyktig, sier fylkesordføreren, som velger toget når han skal ta turen fra Fredrikstad til Oslo.

” Bare jernbanen kan ta veksten i trafikken i framtiden

Det samme gjelder Krogs vold. – Jeg tar aldri bil til mine mange møter i Oslo. Toget er både raskere og mer behagelig enn bilen, og jeg kan telle på hendene de gangene forsinkelser har skapt problemer for meg, sier mosseordføreren, som også kan se tilbake på to år som pendler til «Tigerstaden».

Raskest

Veksten på hele 23 prosent i persontrafikken på Østfoldbanen i fjor bare bekrefter de to ordførernes inntrykk. Det gjør også beregninger av kjøretiden for tog, bil og buss mellom Østfoldbyene og Oslo.

De viser at toget er raskere enn bilen til og fra Moss og Fredrikstad; like rask til og fra Halden, men blir slått av bilen med to minutter til og fra Sarpsborg, mens bussen kun vinner mellom Moss og Oslo.

Viktig

– *Hvor viktig er jernbanen for Moss?*

– Jernbanen er av flere årsaker viktig for Moss. Vi har mange bedrifter som er avhengige av jernbanen, og mange av byens innbyggere pendler til Oslo. Så jernbanen er meget viktig for næringslivet og kommunen, slår Krogs vold fast.

– En bedre jernbane og et bedre togtilbud har hatt stor betydning for den utvikling og vekst som vi har hatt i Moss de siste årene. Det er likevel ikke noe nytt at jernbanen er viktig for byen vår. Jernbanen har bestandig betydd mye for vårt næringsliv og for folk fra Moss som har pendlet til Oslo fra langt, langt tilbake.



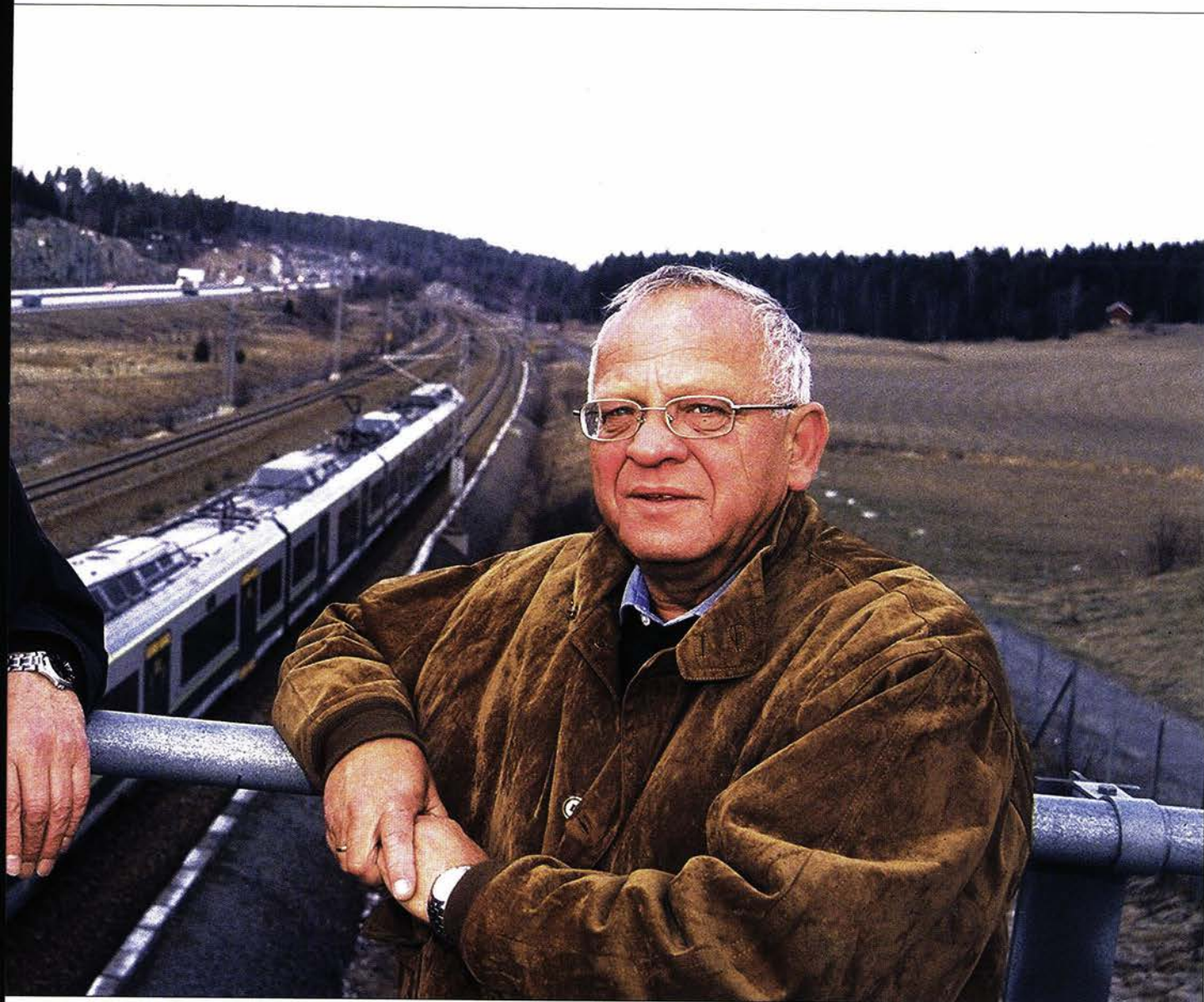
– *Kan vi snakke om et tidsskille før og etter dobbeltsporet mellom Ski og Sandbukta stod ferdig i 1996?*

– Ja, de nye dobbeltsporene har betydd mye. De har kortet ned reisetiden og gitt bedre punktlighet. Vel 40 minutter til og fra Oslo sentrum er ingen avstand i dag.

Begjærlig

– Vi har jo et dobbeltspor til Kambo stasjon og dermed til Moss. Vi ser flere og flere pendlere som reiser til Kambo utenfor sentrum. Der er det godt med parkeringsplass, noe som er mangelvare ved stasjonen i Moss sentrum, sier Krogs vold, og griper begjærlig muligheten til å snakke lenge og varmt for å legge deler av jernbanen gjennom sentrum i tunnel med tilhørende ny stasjon over bakken.

– Dagens jernbanetrasé gir store ulemper for begge våre hjørnestensbedrifter, Cerealia Moss (tidligere Moss



Velger tog: - Toget er blitt meget konkurransedyktig med nye dobbeltspor, god punktlighet og nye tog, mener fylkesordfører Arne Øren (t.v.) og ordfører i Moss, Paul Erik Krogs vold. De tar begge toget når de skal til Oslo.

(Foto: Svein Erik Bakken)

Aktiemølle) og M. Peterson & Sønn AS.

– På Mølla må de laste om to ganger innen egen bedrift fordi de ikke kommer fram med store trailere under jernbanen. Mens Peterson ved en omlegging av jernbanetraseen kan slippe å kjøre 3.000 trailere i året inn til Alnabru for omlasting til godstog, for så å kjøre godset tilbake forbi Moss på jernbane og ut til kundene sine i utlandet.

– Når vi i tillegg vet at transportutgiftene er større enn lønnskostnadene, forstår vi hvor viktig en omlegging av jernbanen er for våre to største arbeidsplasser.

Full støtte

– Vi har hatt betydelige utbygginger langs Sundet med blant annet prosjek-

tene Bryggekanalen og Fleischerbyggene. Reguleringsplanen der disse prosjektene i Moss sentrum inngår, er godkjent av Jernbaneverket. Reguleringen ville heller aldri blitt godkjent om ikke forutsetningene var at dagens jernbanetrasé skal vekk.

Krogs vold får her full støtte fra Øren. Det gjelder også rekkefølgen på utbyggingen av de to neste strekningene med dobbeltspor på Østfoldbanen. Begge vil ha strekningen fra Sandbukta til Såstad inklusive ny stasjon i Moss bygd ut før strekningen Haug – Onsoy som Jernbaneverket prioriterer.

Samme budskap

– Alle kommunene, fylkeskommunen og Jernbaneforum Øst har hele tiden hatt

” Dobbeltspor mellom Oslo og Göteborg må komme raskt

det samme budskapet til Jernbaneverket, Samferdselsdepartementet og Stortingets samferdselsskomité: Den videre utbygging av dobbeltspor på Østfoldbanen må starte nordfra og gå sydover.

– Det er derfor ingen tvil om hva vi i Østfold mener om dette her, sier fylkesordføreren, som likevel har forståelse for at Jernbaneverket legger mest vekt på kapasitet, kjøretid og punktlighet og dermed prioriterer annerledes.

” Stor betydning for Moss sin utvikling og vekst

Ikke bra nok

– Er det bra nok for Østfold at bare halvparten av strekningen fra Oslo til Halden har dobbeltspor innen 2015 samtidig som det da vil være firefelts motorvei fra Göteborg til Oslo?

– Nei, med dagens tempo vil det ta 40-50 år å få bygd ut dobbeltsporet mellom Oslo og Göteborg. Derfor har vi flere ganger bedt om at utbyggingen av dobbeltspor på denne strekningen må prioriteres, samtidig som vi har understreket fordelene og nødvendigheten av en parallell utbygging av vei og bane.

– Bak dette kravet står Oslo, Akershus og Østfold på norsk side, og Vestre Götaland-regionen og Göteborg på svensk side. Vi har også et samarbeid med Skåne- og Øresundregionen. Målet er å få til en transportkorridor på jernbane helt fra Oslo, via Göteborg, Øresund til Danmark og helst helt ned til Tyskland.

Utrolig viktig

– Det er ingen tvil om at jernbanen er utrolig viktig for utviklingen av alle regionene i denne transportkorridoren. Skal vi her snakke om en bærekraftig utvikling, så er det helt avgjørende at dobbeltsporet mellom Oslo og Göteborg ganske raskt kommer på plass.

– Med andre ord må vi ta konsekvensen av at vi aldri klarer å veibygge oss ut av trafikkveksten om vi ikke samtidig gjør noe med kollektivtilbudet der jernbanen utgjør ryggraden.

Kort avstand

– Hvor viktig for næringslivet og Østfolds framtid er byggingen av en dobbeltsporet høyhastighetsbane?

– I Østfold er mange hjørnesteinsbedrifter og en rekke små og mellom-

store bedrifter lokalisert i kort avstand til jernbanen.

– Samtidig sier næringslivsfolk at de store kundene ute i Europa mer og mer krever at godset skal over på jernbane. Det er også målet med den avgiftspolitikken som EU legger opp til, og som blant annet Tyskland har fulgt opp ved å innføre avgifter på frakt av gods på veinettet. Det er derfor viktig for næringslivet vårt å få godset over på jernbane.

«Nøttern´te»

– Hva kan Moss og de andre byene og fylkeskommunen gjøre for å få fortløpende utvikling gjennom Østfold?

– For det første er det viktig at kommunene og fylket står samlet når det gjelder utbyggingen av stamveinettet og synet på jernbaneutvikling gjennom Østfold.

” Dagens trasé gir store ulemper for hjørnesteinsbedriftene

For hvis kommunene spriker, og fylket ikke klarer å framstå med en samlet røst, så står vi svakere og det «nøttern´te», sier fylkesordføreren.

Arne Øren var sentral da Østlands-samarbeidet ble opprettet først på 1990-tallet - et samarbeid som omfatter Oslo og sju fylkeskommuner.

– Gjennom dannelsen av dette samarbeidet har vi fått et meget godt verktøy overfor de sentrale, politiske myndighetene. Vi har lyktes med å rette oppmerksomheten mot samferdsel, utbygging av stamveinettet og en

tilsvarende utbygging av kollektivnettet der jernbanen skal være ryggraden. Og sist, men ikke minst, vi har fått gjennomslag for våre synspunkter.

Forplikter sterkere

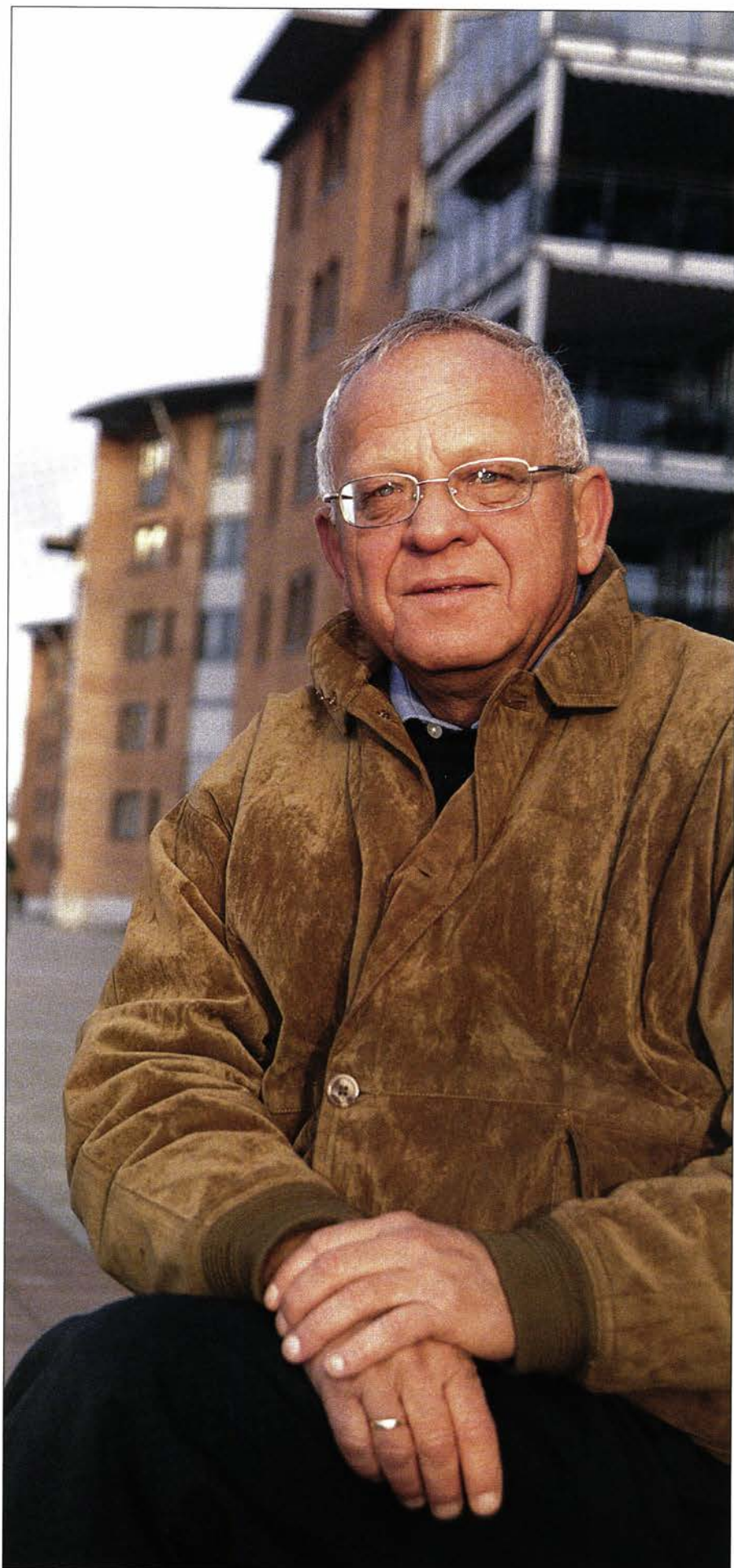
– Har dere større tru på at politikerne følger bedre opp Nasjonal transportplan (NTP) for perioden 2006 – 2015 enn tidligere NTPer?

– Ja, jeg tror jernbanedirektør Steinar Killi har rett når han peker på at Stortinget nå fattet et vedtak om å øke satsingen på både vei og jernbane med ti milliarder kroner i den kommende tiårsperioden. I forrige runde tok Stortinget nærmest regjeringens forslag til NTP til orientering. Et spesifikt vedtak forplikter sterkere.

– Jeg er derfor enig med Steinar Killi i at vi får stole på at Stortinget har ment det de har vedtatt, avslutter fylkesordfører Arne Øren, og ordfører Paul Erik Krogs vold er hjertens enig.

svein.erik.bakken@jbv.no

Bygger ut: - Vi har hatt betydelige utbygginger, og forutsetningen har vært at dagens jernbanetrasé skal vekk, sier mosseordfører Paul Erik Krogs vold. (Foto: Svein Erik Bakken)



Dobbeltspor og kjøretider

- Østfoldbanens vestre linje er på 170 km, derav 63 km med dobbeltspor.
- Innen 2015 er det planlagt utbygging av til sammen 21,5 km nye dobbeltspor på strekningen Sandbukta – Moss – Såstad og mellom Haug og Onsøy til en samlet pris på nær 2.778 millioner kroner inklusive ny stasjon i Moss.
- I tillegg er det planlagt å bygge nytt dobbeltspor mellom Kolbotn og Ski til 2.997 millioner kroner inklusive ny stasjon på Ski.
- Videre er det planlagt å starte utbyggingen av nytt dobbeltspor mellom Oslo og Kolbotn. Samlet kostnad er beregnet til 3.5 milliarder kroner, derav én milliard kroner i perioden 2006-20015.
- Kjøretiden mellom Oslo og Fredrikstad er i dag om lag 14 minutter kortere enn før utbyggingen av dobbeltsporene på Østfoldbanen startet.
- Kjøretiden med henholdsvis bil, buss og tog fra Oslo til Moss er henholdsvis 52 minutter, 50 minutter og 42 minutter.
- Kjøretiden med bil, buss og tog fra Oslo til Fredrikstad er henholdsvis én time og 21 minutter; to timer og ti minutter og én time og ni minutter.
- Kjøretiden med bil, buss og tog fra Oslo til Sarpsborg er henholdsvis én time og 20 minutter; én og en halv time og én time og 23 minutter.
- Kjøretiden med bil, buss og tog fra Oslo til Halden er henholdsvis én time og 43 minutter; to timer og ti minutter og én time og 43 minutter.

Info med noe attåt

MOSS: – De nye systemene for publikumsinformasjon som har vært prøvet ut i vinter, ser ut til å fungere tilfredsstillende, slår lederen for pilotprosjektet, Klara Lyngnes, fast. Hun og Jernbanemagasinet dro til Moss for å ta nyvinningen i øyesyn.

PER RATHE

– Husk, dette er jo bare en «pilot», sier Klara Lyngnes når vi står foran de to monitorene inne på venterommet i Moss. Den ene viser avgangs- og ankomsttider og skiller seg ikke noe videre fra dem vi ser på Oslo S. På den andre skjermen kan vi boltre oss i de siste sportsnyhetene. Ut over det er de verken oppsiktsvekkende eller spektakulære de to skjermene. Men det er da også noe av poenget.

– Vi har brukt Jernbaneverkets design, de skal være gjenkjennelige. Meningen er at de skal fungere sammen med dem vi allerede har på Oslo S og noen andre stasjoner på Østlandet, ikke erstatte dem, forklarer hun.

Tenke nytt

Prosjektet heter «Pilot for dynamisk publikumsinformasjon». Et foregående prosjekt gikk i dvale på grunn av overdreven skreddersøm, en leverandør som

» Mange bakenforliggende systemer skal fungere

ikke svarte til forventningene, og påfølgende høye kostnader.

Pilotprosjektet er en del av Plan og utredningsprogrammet. I første omgang skal alle stasjoner med mer enn 5000 reisende per uke på de mest trafikkerte strekningene rundt de store byene utstyres med visuell, dynamisk publikumsinformasjon, heter det i Jernbaneverkets handlingsplan.

– Bevisstheten om behovet for god publikumsinformasjon har økt i Jernbaneverket. Med denne piloten tenker vi nytt;

folk etterspør informasjon om mer enn bare toggangen. Målet vårt var å integrere mer enn trafikkinformasjon i systemet. Vi ønsket å vise nyheter og egenreklame, informasjon om servicetilbud og åpningstider og ikke minst ha muligheten til å legge inn manuelle meldinger – alt i samme system. Og vi ville teste ut om TIOS kunne brukes som leverandør av rutedata til systemet.

To ulike systemer

«Piloten» prøves ut i Moss og Stavanger.

– Det er to ulike systemer som utfører de samme oppgavene. Vi ønsket å teste ut to løsninger, ikke minst på grunn av konkurranseaspektet. Begge er basert på eksisterende programvare, sier Lyngnes.

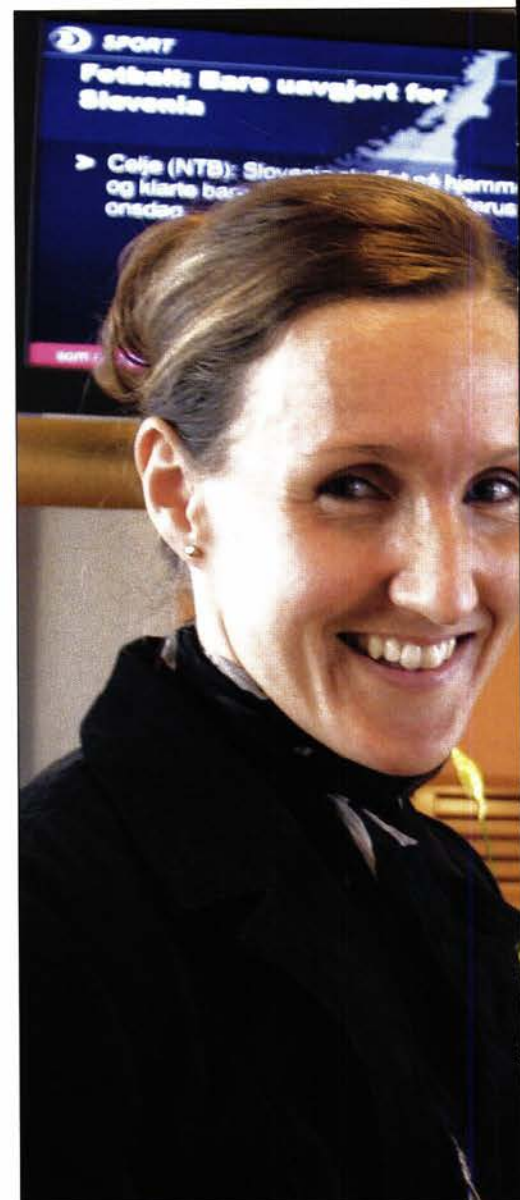
Etter prekvalifisering, tilbudsfore-spørsel og forhandlinger ble det for vel et år siden skrevet kontrakt med to leverandører. I Moss eier leverandøren systemet og leverer en totalpakke. Jernbaneverket kjøper tjenesten. Der leverer TV Norge nyhetene.

I Stavanger har Jernbaneverket kjøpt lisensen til et dataprogram og drifter det selv. Der står Stavanger Aftenblad for nyhetene. Mens monitorene er montert utendørs høyt over bakken i Stavanger, er de plassert på venterommet i Moss. Der er det også montert en touch-screen og en trådløs internettstasjon til gratis allmenn bruk i prøveperioden.

Spørreundersøkelse

Med de beskjedne midlene prosjektet har hatt til rådighet, har det ikke vært rom for noen omfattende og representativ undersøkelse av hva publikum mener. Men en liten publikumsundersøkelse, som resulterte i om lag 80 svar, har de gjennomført.

På spørsmål om hvor ofte de brukte informasjonen på skjermene, svarte 47



Dra til Moss: Klara Lyngnes går god for systemet i Moss

prosent at de alltid eller ofte gjorde det. 80 prosent svarte at de hadde god eller svært god nytte av nyhetene. 53 prosent svarte at kommersiell reklame virket forstyrrende.

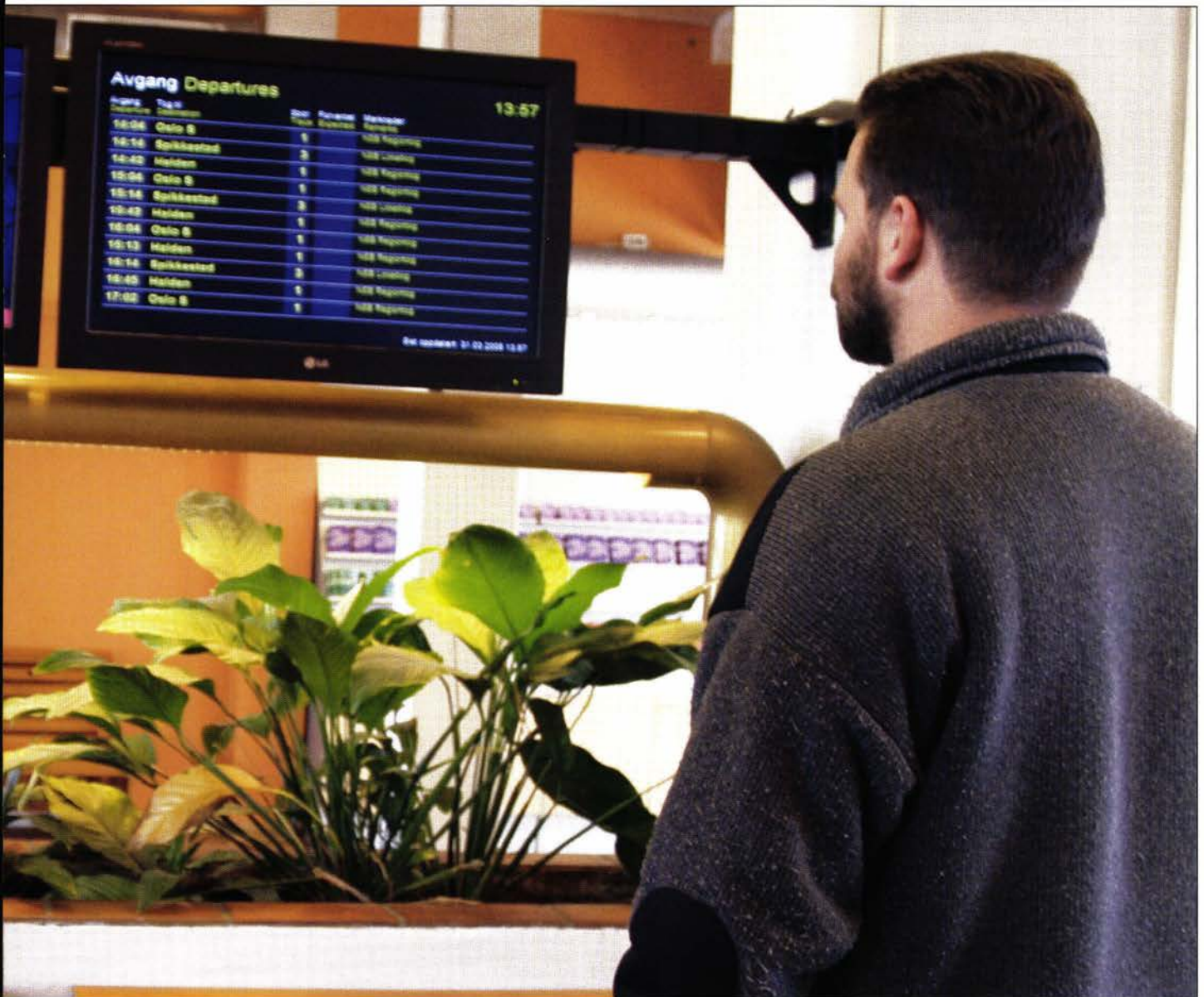
– Det gir i hvert fall en positiv indikasjon på at vi har truffet riktig, sier Lyngnes.

Det siste spørsmålet ble stilt med tanke på en eventuell reklamefinansiering av systemet.

– Den typen finansiering er i seg selv problematisk å bruke for en virksomhet som Jernbaneverket, og svaret fra de reisende styrker bare det.

Ledelsen velger

Lyngnes hadde håpet å få penger til å utvide piloten litt i år.



Monitorene ligner på dem du finner på Oslo S, men det er utenpå.

(Foto: Per Rathe)

– I stedet fikk vi bare akkurat nok til å holde liv i systemene. Men så skulle vi i utgangspunktet bare teste ut en tre måneders pilot. På den andre siden regner jeg med at vi får midler etter hvert, siden kundeinfo har blitt et nytt fokusområde i handlingsprogrammet. Men det er det opp til ledelsen i Jernbaneverket å avgjøre, i likhet med hvilke løsninger som skal velges.

Evalueringsrapporten slår fast at begge systemene fungerer etter kravspesifikasjonen. Det gjenstår å beregne økonomien i det hele, blant annet hva egen drifting vil innebære av kostnader. Lyngnes mener det ikke er noe i veien for å gå videre med begge systemene. Det innebærer en mindre grad av standardisering, men opprettholder konkurransen mellom leverandørene.

– Bare feil

I Moss skinner solen. Alle de reisende sitter ute i solveggen. En enslig sjel er innom og kaster et blick på monitorene. For å unngå hærverk er de plassert i synsfeltet til personalet i Narvesen-kiosken. Kanskje ikke den ideelle plasseringen i sommerhalvåret?

Men Lyngnes minner igjen om at det kun er snakk om et pilotprosjekt, og at det er systemet som sådan som skal utprøves. Og hun fastholder at det fungerer, selv etter at Narvesens stedlige representant bak disken har flesket til med noen elendighetsbeskrivelser som kunne gjøre den mest optimistiske deprimert.

– ... Feil flere ganger i uken. Det er pinlig, stønner hun.

Lyngnes på sin side har ikke hørt om

” ...positiv indikasjon på at vi har truffet riktig

noen problemer ut over at systemet har vært nede ved et par forklarlige anledninger. Tilbake i Oslo konkluderer hun med at det er systemene bak som kan ha skapt problemer i det siste.

– TIOS var ustabil for noen uker siden, og det har nok påvirket systemet i Moss. Det er mange bakenforliggende systemer som skal fungere for at systemet i Moss skal få de riktige dataene, sier hun.



Nye signaler i hel

(KØBENHAVN): På oppdrag av trafikminister Flemming Hansen utreder Banedanmark en rask utskifting av sikrings- og signalsystemet på hele det danske jernbanenett.

SVEIN ERIK BAKKEN

Dersom de politiske myndighetene vedtar en slik samtidig og fullstendig utskifting av sikrings- og signalsystemet, vil danskene skrive jernbanehistorie.

Ingen andre land i verden har gjort det tidligere.

Hele utskiftingen er foreløpig anslått til å koste om lag 7,5 milliarder danske kroner og skal gjennomføres i løpet av fem år. Alternativt vil kun 45 prosent av anleggene være byttet ut om 20 år om dagens trafikkforlik mellom regjeringen, Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Kristendemokratene legges til grunn.

Lanserte

Det var formannen i Dansk Jernbaneforbund, Ulrik Salomonsen, som på for-

bundets kongress i fjor høst først lanserte tanken om en lånefinansiert utskifting av sikrings- og signalsystemene.

Ved årsskiftet ble utspillet fulgt opp av flere danske jernbaneledere. Administrerende direktør Jesper Rasmussen i Banedanmark og to DSB-sjefer, salgsdirektør Bjørn Wahlsten og planleggingssjef Ove Dahl Kristensen, tok alle tre til orde for en hurtig løsning på signalproblemen.

Høyt på dagsordenen

Deretter ble saken satt høyt på den



e Danmark

politiske dagsordenen. Sosialistisk Folkepartis (SF) trafikordfører i Folketinget, Morten Homann, foreslo i januar en hurtig utskifting ved å gi Banedanmark et statslån på 7,5 milliarder danske kroner.

– Hovedbegrunnelsen for en slik løsning er at vi da øyeblikkelig får gevinstene. Videre blir kostnadene til drift, vedlikehold og investeringer lavere enn om vi fortsetter å skifte litt ut hvert år, sier Homann til Jernbanemagasinet.

En litt skeptisk trafikminister har bedt Banedanmark utrede en slik total ut-

skifting av sikrings- og signalanleggene, slik at saken kan behandles politisk i regjeringen og i Folketinget til høsten.

Gammelt og dyrt

Prosjektchef Preben Elnef opplyser til Jernbanemagasinet at gjennomsnittsalderen på de 14-15 ulike signalanleggene er om lag 30 år. – Anleggene er med andre ord meget gamle, meget forskjellige og meget dyre å holde ved like, sier Elnef.

Han ble nylig hentet inn til Banedanmark, for i første omgang å lede utredningen og i neste omgang lede utbyg-

Unngå: – Vi skal se nøye på hvordan vi skal planlegge og gjennomføre utbyggingen for å unngå problemer i togtrafikken, sier prosjektchef Preben Elnef. (Foto: Peter Thornvig)

” Kostnadene til drift, vedlikehold og investeringer blir lavere

gingen dersom prosjektet blir vedtatt. Tobarnsfarens har blant annet bakgrunn som prosjekt- og utviklingsdirektør i Bombardier Transportation, jernbane-giganten med 70.000 ansatte. Der hadde han ansvar for drift og utvikling av styrings- og signalsystemer, og Elnef er derfor som skreddersydd for den nye oppgaven i Banedanmark.

Store gevinster

Ifølge trafikstyringssjef Jørn G. Larsen i Banedanmark koster det årlig rundt regnet 150 millioner kroner å vedlikeholde dagens signalanlegg. Disse anleggene har skylden for opp mot 80 prosent av de togforsinkelsene som Banedanmark er ansvarlig for.

Salgsdirektør Bjørn Wahlsten i DSB opplyser til Jernbanemagasinet at en total utskifting til nye sikrings- og signalanlegg forventes å bety vesentlig færre forsinkelser og flere passasjerer.

– Dersom en total utskifting gir en punktlighet på 98 prosent, slik Banedanmark har antydnet, vil det i neste omgang anslagsvis bety om lag 140 millioner kroner i året i form av økte inntekter og besparelser for oss, sier DSB-direktøren.

Sikre svar

– Vi vil naturligvis være glade for en rask og fullstendig utskifting av sikrings-



Til rett tid: – Flere tog i rute vil ifølge ledelsen i DSB bety flere passasjerer, økte inntekter og besparelser, sier sjefkonsulent Thomas Gordon Clausen. (Foto: Peter Thornvig)

og signalanleggene gjennomføres, sier planleggingssjef Ove Dahl Kristensen til Jernbanemagasinet.

Administrerende direktør Jesper Rasmussen i Banedanmark har tidligere i år uttalt at en fullstendig utskifting av signalanleggene vil kunne gi plass til 20-30 prosent flere tog på de danske skinnene.

– Det er nettopp hva slags konsekvenser en hurtig utskifting vil ha for regulariteten og kapasiteten som er blant de viktigste spørsmålene som vi på oppdrag av Trafikministeriet utreder for å få sikrest mulig svar på, fortsetter Elnef.

Mange fordeler

– Det er mange fordeler med en rask utskifting av hele sikrings- og signalsystemene. Vi slipper å lage overgangssystemer mellom det nye og de gamle systemene, og vi trenger ikke mer enn én sikker-

hetsgodkjennelse. Det vil vi spare penger på.

– Vi regner også med å spare mange penger på å kjøpe et nytt system til et helt land i stedet for til en stasjon eller en strekning av gangen. I tillegg vil vi få en meget effektiv og rasjonell utrulling ved at fagfolkene vil jobbe sammenhengende med én og samme utbygging over flere år.

Logistikken avgjørende

- Hva er den største risikoen i en slik kjempestor prosess?

– Dette skal ikke være noe utviklingsprosjekt. Teknologien skal derfor være kjent og utprøvd, slik at den fungerer fra dag én.

– Men et slikt stort prosjekt vil ikke være risikofritt. Den største risikoen



Dyrt: - Sikrings- og signalfeil hos Banedanmark koster i dag samfunnet mellom 200 og 300 millioner danske kroner i året, sier folketingsrepresentant Morten Homann.

” Mange fordeler med en rask utskifting

og dermed hovedutfordringen blir logistikken når vi skal skifte ut sikrings- og signalsystemene på alle baner i drift over hele landet. Vi skal derfor se nøye på hvordan vi skal planlegge og gjennomføre utbyggingen for å unngå problemer i togtrafikken, understreker prosjektsjef Preben Elnef.

Blir trolig vedtatt

Det er nettopp risikoen for forsinkelser og trafikkaos i fem år på det danske jernbanenettet som gjør at trafikkmister Flemming Hansen vil ha alle snublesteiner endevendt før han går for den første lånefinansierte gigantutbyggingen i dansk jernbanehistorie.

Dersom en samlet utskifting vedtas av politikerne, kan en fullstendig utskifting av sikrings- og signalanlegget på hele det offentlige jernbanenettet i Danmark være vedtatt innen kirkeklukkene ringer julen inn i Kongens by.

svein.erik.bakken@jbnv.no

” Anleggene er meget gamle, ulike og dyre å vedlikeholde

Plan for nye signalanlegg

Seks av ti signalanlegg på det norske jernbanenettet er over 30 år gamle. Jernbaneverket utarbeider nå en plan for innføring av det felles europeiske trafikkstyringssystemet, ERTMS.

SVEIN ERIK BAKKEN

– Hele 94 prosent av signalanleggene baserer seg på en teknologi med releer som ble utviklet på 1950 og 1960-tallet. Signalsystemet NSI-63, som ble tatt i bruk i 1963, utgjør hele 63 prosent av signalanleggene. Resten fordeler seg på ni andre anlegg, forteller fungerende teknisk direktør Ingolv Pedersen.

Mye feil

– Feilfrekvensen på flere av anleggstypene er relativt høy og enkelte reservedeler er vanskelige å skaffe. Mange av anleggene har vært gjennom en rekke ombygginger og tilpasninger, noe som ikke nødvendigvis har bedret den tekniske tilstanden, fortsetter Pedersen.

Mye feil er det også på veiskrings-, rasvarslings- og tunnelportanleggene. Også disse er basert på reléteknologi fra 1950- og 1960-årene.

ATC-systemene (automatisk togkontroll) som er om lag 25 år gamle, er i ferd med å gå ut på dato. Leverandøren gav i januar i år beskjed om at de har startet utfasingen av systemet. Dette betyr at Jernbaneverket må begynne å finne en arvtaker til dette systemet, og i denne sammenheng må vi ta for oss den nye teknologien (ETCS) som Jernbaneverket gjennom EØS-avtalen er forpliktet til å bruke ved nybygging eller større utskiftninger.

Ikke alene

Nå er ikke Norge alene om å ha høy gjennomsnittsalder og mange typer signal-

” Antall feil er høye og enkelte reservedeler er vanskelig å skaffe



Gammelt: 63 prosent av signalanleggene på det norske jernbanenettet ble utviklet på 1950- og 1960-tallet. Her er oppsynsmann Ove-Erik Skovseth ved en gammel blokktelefonboks på Kongsvingerbanen som huser NSI63 signalanlegg.

(Foto: Øystein Grue)

anlegg. Situasjonen er blant annet ganske lik i Danmark.

I dag er det for eksempel hele 19 forskjellige ATC-systemer i Europa, og disse utgjør ett av flere effektive hinder for grensekryssende transport på jernbanen i vår verdensdel.

Utviklingen av det felles, europeiske trafikkstyringssystemet, European Rail Traffic Management System (ERTMS), skal gjøre det mulig at togmateriell kan operere med samme effektivitet som vei-transport.

ERTMS består av ETCS, som ivaretar togkontrollen (ATC) og GSM-R, som ivaretar transmisjonen mellom sikringsanlegg og tog (i tillegg til togradiofunksjonen).

Gi svar

– Vi tar sikte på å ha utredningen om innføringen av ERTMS ferdig til behandling av ledelsen i Jernbaneverket i løpet av august/september. Signalstrategien belyser blant annet utskifting av signal-systemene på hele jernbanenettet slik danskene gjør. Vi er i ferd med å gjøre nytte-/kostvurderinger av dette.

– Er det et stort forbedringspotensial ved i å skifte ut store deler av de eldste anleggene?

– Ja, det er det grunn til å anta. Et nytt standardisert system gir færre feilkil-

” Et kostnadskrevende vedlikehold

der i infrastruktur, lettere vedlikehold og bedre trafikkstyring.

Kostbart vedlikehold

– Hvor stor del av signalanleggene vil bli skiftet ut i perioden om Nasjonal transportplan (NTP) legges til grunn?

– Det ligger ikke noen satsning på signalanlegg i NTP. Det har nok bakgrunn i at relébaserte signalanlegg kan ha lang levetid, opptil om lag 50 år. Nyere elektroniske systemer er egentlig et problem. De har kortere levetid enn relébaserte anlegg.

– Betyr det at en nærmer en seg aldersgrensen for NSI63 og store deler av signalanleggene?

– Ja, men de eldste kan nok holdes i drift en del år til ved å implementere nye releer når de gamle ryker eller reviderer dem nærmest til ny status igjen. Men det kan være et kostnadskrevende vedlikehold, avslutter fungerende teknisk direktør, Ingolv Pedersen.

Hamar neste

LILLESTRØM-HAMAR: Hun pakket sammen i Oslo på fredag, og mandag før lunsj var hun klar til innsats på nytt kontor i Hamar. – Det skal bli interessant å prøve pendlertilværelsen, sier avdelingsleder May Jorunn Sundal i Fellestjenester.

PER RATHE

Klokka er 6.49. På Lillestrøm kommer tre sprudlende damer på toget. Vi skriver 11. april 2005, og flyttingen av regnskapsseksjonen i Fellestjenester fra Nedre Slottsgate til Hamar er et faktum. De tre har rikelig med fartstid på jernbanen og har valgt å flytte med.

– Jeg sto opp klokken fem, sier May Jorunn Sundal, og konstaterer at hun er i forbløffende fin form.

Reisetiden til og fra arbeid er forlenget med vel to timer.

– Det kan nok bli litt tyngre i lengden, særlig om vinteren. Skal jeg klare å være hyggelig når jeg kommer hjem til familien, må jeg nok få meg litt søvn på toget.

Tror det blir bra

På plattformen på Hamar har kolleger møtt opp med flagg og klemmer. Fra stasjonen er det ikke mange skrittene å gå til de nye lokalene.

– Se hvor lyse og fine de er, sier Sundal, og sjekker pc-en. Den fungerer, hun er på nett. Hun begynner å pakke ut: Radio,

Fellestjenester flytter

- Jernbaneverket anbefaler å fordele investeringene på 26,4 milliarder kroner jevnt i 10-årsperioden.
- Jernbaneverket foreslår å prioritere områder der persontog og godstog har best mulighet til å få nye kunder og en større andel av godstrafikken over fra veg.
- Jernbaneverket har lagt vekt på å oppgradere hele strekninger.

planter, bilder, regnemaskin, stempler, knekkebrød... Klokken kvart på ti har hun bare én uåpnet eske igjen, men den skal ikke pakkes opp.

– Der har jeg et juletre, ler hun.

Så har hun tenkt å holde ut en stund?

– Jeg har jo sagt fra meg en god slutt-pakke, så det ville være dumt om jeg ikke trives. Jo, hun skal gi pendlertilværelsen en sjanse og har sluttet å søke på andre jobber.

Hun savner både kollegaene som har valgt å slutte, og kontakten med miljøet på Stortorget.

– Vi får se hvordan det går. Jeg tror det blir bra, jeg, sier hun.

Bare Hamar nå

– Nå kan vi slå fast at hele regnskapsseksjonen er på plass i Hamar. Alt skal gå over Hamar nå, sier lederen for Fellestjenester, Jorun Sunde, mens hun inntar sitt nye kontor i den gamle delen av bankbygningen de leier.

– Flyttingen har gått over all forventning; alle har vært veldig flinke, sier hun.

Hun har også fått med seg flere medarbeidere till Hamar enn hun opprinnelig hadde kalkulert med.

– Vi var veldig realistiske og regnet med at ti til femten prosent ville bli med. Tretti prosent av de 29 vi er nå, har flyttet med oss. Vi har dessuten rekruttert noen fra Drift her på Hamar. Prosentdelen blir riktig nok litt lavere når arkivet flytter etter.

Viktig nøkkelpersonell

Jorun Sunde vet at endringene i Jernbaneverket kan komme til å påvirke Fellestjenester, men ikke på hvilken måte. På den andre siden har enheten fått flere oppgaver enn den opprinnelig var tiltenkt. Hun er glad for at så mye nøkkelpersonell har valgt å flytte med. Og når vi snakker om May Jorunn:

” Det ville være dumt om jeg ikke trives

– Hun er en viktig person for oss, sier Sunde.

Nøkkelpersonell som har måttet flytte, har fått litt høyere lønn og noe reisetid beregnet som arbeidstid, men Sunde understreker at alt er etter statens reglement, og at det ikke er all verden det er snakk om. Selv pendler hun fra Kolbotn, men vil komme til å ha en god del å gjøre i Oslo.

– Jeg er vant til å pendle, og selv beregner jeg meg ikke reisetid, sier hun.

Fornøyd general

Og rundt Jorun og May Jorunn går utpakkingen sin gang under overvåking av flyttegeneral Morten Kongsrud.

– Jernbanens musikkorps Drammen sjuaa for oss. Vi begynte i Oslo klokken åtte på lørdag morgen, og fire på ettermiddagen var alt ute av bilene i Hamar. Vi har hatt god tid på planleggingen, og de ansatte har gjort en god jobb med å pakke, sier Kongsrud.

1 Tidlig opp: – Jeg får begynne å sove litt på toget, sier May Jorunn Sundal.

2 Effektivt: Og snart er alt på plass.

3 Sjefen ankommer: Jorun Sunde blir tatt imot av flyttegeneral Morten Kongsrud.

4 Tilkobling: Lars Sannes fra ITSA kobler til teknisk utstyr.

5 På plass: Klokken 10.45 er May Jorunn fullt operativ.



1



2



3



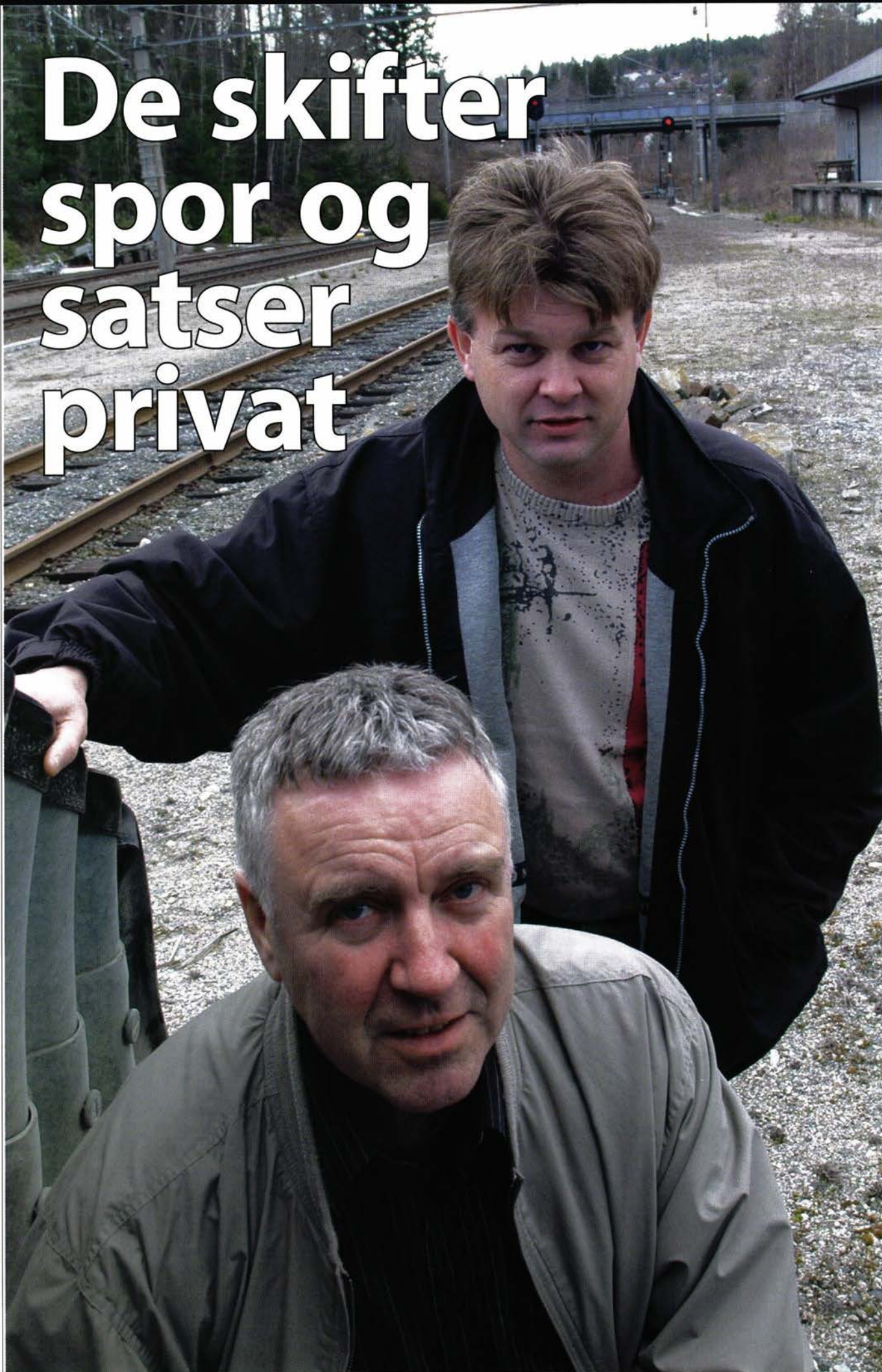
4



5

Alle foto: Per Rathe

De skifter spor og satser privat



PORSGRUNN: – Vi forholder oss til de vedtak som er fattet i Stortinget, og griper de mulighetene som byr seg, sier Ernst Terje Jakobsen (38) og Per Liane (48). Sammen med ni kolleger og én utenfra starter de Norsk Jernbanedrift AS.

TORE HOLTET

«Hvis ikke disse kara får det til, vil heller ingen andre lykkes med privat drift og vedlikehold på jernbanen,» sier de som kjenner den nye staben i Norsk Jernbanedrift AS.

De to frontfigurene har begge ledet store prosjekter innen sine fagområder kontaktledning (KL) og spor. Til sammen har «utbryterne» 250 års jernbaneerfaring i bagasjen når de 1. juli forlater «trygge jobber» i statsapparatet og kaster seg ut i det noe mer usikre private jernbanemarkedet.

Spennende

– Spennende tider, bekrefter Ernst Terje Jakobsen (38) når han møter Jernbanemagasinet utsendte på Porsgrunn stasjon. Noen få dager i forveien er han blitt fristilt fra jobben som produksjons-

” Risikoen går på politiske beslutninger

leder og ansvaret for å lede 66 ansatte med base i Porsgrunn.

Nå legges statlige arbeidsavtaler på hylla til fordel for privat eierskap og full fleksibilitet i alle ledd. For alle som én skal være medeiere.

– Som eiere av et firma kan vi jobbe mer fleksibelt. I dag går arbeidstidsbegrensningen ut over effektiviteten, sier Jakobsen, som har bakgrunn for egne meninger: Han har både vært faglig tillitsvalgt og hovedtillitsvalgt.

Klare: Etter et langt liv i jernbanens tjeneste er Per Liane (foran) og Ernst Terje Jakobsen klare for å satse på egen hånd. (Foto: Tore Holtet)

Alvor i februar

– Når fikk dere ideen om å starte eget firma?

– Den har nok ligget i bakhodet i mange år, medgir Jakobsen, men legger til: – Alvor ble det først i begynnelsen av februar i år, da vi fikk beskjed om at vi kunne få etableringsstøtte i tillegg til sluttpakke.

– Mange ideer poppet opp på kort tid, forteller Liane.

De to begynte å skaffe seg oversikt over hva som skulle til, og startet raskt med å lage en forretningsplan. Da de kom på etablererseminar, var det lite nytt å hente.

– Vi hadde vel kommet en god del lenger enn det som ble tatt opp på seminaret, og det lokale etablererkontoret hadde lite å tilføye til forretningsplanen. Der ble det sendt videre til et regnskapskontor.

Hele landet

– Hva skal dere bli best på?

– Vi har sagt at vi skal bli best på driftsoppgaver i Telemark og Vestfold, samt i deler av Aust-Agder og Buskerud. Våre fagområder er først og fremst KL og Linjen. Vi regner med å starte med vaktmannsoppgaver i forbindelse med konkurranseutsatte prosjekter, der det trengs sikkerhetsmann og el-sikkerhetsmann. Ellers så håper vi å få etablert oss raskt gjennom to svillebytteprosjekter mellom Porsgrunn og Larvik og mellom Skien og Notodden. Disse skal konkurranseutsettes i år.

Aller helst hadde de ønsket seg en rolle som pilot, ved at de fikk inngå en driftsavtale for en bestemt jernbanestrekning. Men det toget går først i 2007. Så de første slagene vinnes gjennom prosjekter.

– Vi vil selvfølgelig «snoke» i hele landet etter oppdrag som måtte by seg, sier Jakobsen og Liane, vel vitende om at deres fremste konkurransefortrinn likevel ligger i at de får utføre arbeider lokalt. Da slipper de både rigg- og diettkostnader, slik større anleggssfirmaer må ut med.

Politisk risiko

– Hvor er den største risikoen for Norsk Jernbanedrift AS?

– Risikoen går på politiske beslutninger. Omfanget av konkurranseutsettingen er ett forhold, et annet er om Stortinget følger opp og bevilger den ekstra milliarder til jernbanen som ligger inne i Nasjonal transportplan (NTP).

– Hvordan tror dere at et eventuelt regjeringsskifte vil virke inn?

” Som eiere av et firma kan vi jobbe mer fleksibelt

– Det er klart at dette er et usikkerhetsmoment, svarer de i kor. – Det er nok en ny tanke for oss at en annen regjering skulle gi oss problemer ...

Men begge to trøster seg med at prosessen nesten ikke er reverserbar:

– Hvis de ikke følger opp det som er vedtatt, må jo Jernbaneverket begynne å rekruttere folk på nytt.

I Porsgrunn skulle 15 medarbeidere bort. Alt tyder på at enda flere sier takk for seg. Ifølge Jakobsen og Liane er 40 prosent av de ansatte innen KL og linjen i ferd med å slutte.

– Dette vil i seg selv skape et marked for oss. Vi vet nå at det er arbeidsoppgaver banesjefen ikke får gjort i år fordi han etter sommerferien vil mangle folk.

Oppfordret

– Er det riktig å gjennomføre en så utstrakt konkurranseutsetting i løpet av få år, slik Stortinget har vedtatt?

De to firmagrunnleggerne ser på hverandre og fleiper med at de var på USA-ferie da vedtaket ble gjort.

– Det er et faktum at drift og vedlikehold på jernbanen aldri har fungert så bra som det gjorde med den organiseringen vi hadde i fjor. Men når først vedtaket er gjort, er det bare å innrette seg etter det. Vi er blitt oppfordret om å slutte, og fra ledelsens side er det blitt sagt at Jernbaneverket skal være raus og bidra til å bygge opp et aktivt leverandørmarked. Og i dag er det nesten ikke noe slikt marked her til lands.

– Hva er største bøygen nå i startfasen?

– Det er om systemet greier å håndtere omstillingen og får ut papirene.

– Er dere klare for å påta dere andre oppdrag enn det som har med jernbane å gjøre?

– Ja, det kan hende vi må det. Vi har to grupper med elektrikere med oss. Åtte personer er godkjent som ledere for el-sikkerhet. Mange har vært arbeidsledere. Så hvis jernbanen skal dra nytte av oss, må de få ut fingeren, avslutter Ernst Tore Jakobsen og Per Liane i Norsk Jernbanedrift AS.



Per Liane (48)

Gjerstad i Aust-Agder

- Læregutt på skipsverft, tok fagbrev som seksjons-/bygge montør. Oppdrag blant annet i Aker mekaniske verksted og Nordsjøen
- 7 år som bygg- og anleggsarbeider i privat virksomhet, med anleggsmaskiner som hovedvekt.
- Begynte på jernbanen i 1984. Tre års opplæring som banereparatør, var innom verksted, strømforsyning og signal.
- Overført til Baneservice – oppsynsmann (Sporteknisk) for de nye bruene i Drammen og i Samprosjektet på Lillestrøm.
- Byggeleder i Utbygging – med spor som spesialområde.
- Ansvar for sporteknisk ved Nationaltheatret stasjon og Skien stasjon og Driftsbanegården fra start til slutt.
- Fagkonsulent på linjen i BaneProduksjon Larvik.
- Prosjektingeniør som prosjektleder med tverrfaglig oppfølging av Nykirke kryssingsspor og forberedelse til ballastrens på Vest foldbanen.

Ernst Terje Jakobsen (38)

Skien

Lykkes? «Hvis ikke disse kara får det til, vil heller ingen andre lykkes med privat drift og vedlikehold på jernbanen,» sier de som kjenner Per Liane (t.v.) og Ernst Terje Jakobsen.
(Foto: Tore Holtet)

- Utdannet KL-montør, begynte som KL-aspirant på entreprenør kontoret – senere i Baneservice.
- Tok fagbrev, ble tillitsvalgt og hovedtillitsvalgt.
- Reiste rundt på anlegg, var blant annet med og monterte kjøreledningen på Finse.
- Gikk teknisk fagskole, begynte som ingeniør.
- Ansvar for KL-arbeidene på nye Lillestrøm stasjon.
- Senere prosjektkoordinator for utbyggingen av driftsbanegården i hjembyen Skien.
- Begynte som produksjonsleder høsten 1997 og er tilbake etter et lengre sykeavbrekk.

Misjonæren

– Jeg kan ikke vite hvordan det står til der ute, med mindre at de som jobber der, forteller meg det, sier Synergi-koordinator Gøril Svardal. Hun kaller seg misjonær og insisterer på å misjonere for Synergi.

PER RATHE

Det er ikke første gang Synergi er tema i denne spalten. Det skulle bare mangle: Synergi er Jernbaneverkets viktigste sikkerhetsverktøy, og sikkerheten har prioritert nummer én. Det er opplest og vedtatt helt til topps – også i disse omstillingstider.

– Kall meg gjerne misjonær, sier Gøril Svardal og leker med bakgrunnen sin som religionshistoriker. Hun er også filolog og pedagog; begynte i Jernbaneverket som Manpower-vikar og tapte sitt hjerte til jernbanen, som så mange før henne. I dag sitter hun som system-ansvarlig for Synergi. Og da gir vi ordet til misjonæren:

Ikke angiveri

– Innrapportering! Det hele bygger på innrapporteringene, uten dem kan vi ikke vite hvordan vi skal angripe uønskete hendelser. Det handler ikke om å angi kompisen sin, ikke om å ta enkeltpersoner, men om å forbedre seg og skape en tryggere arbeidsplass. Det er systemer og rutiner vi skal rydde opp i, og det kan bare skje ved tilbakemeldinger fra de ansatte og ved å være i forkant. Å ikke melde fra er det samme som å fraskrive seg muligheten til å forbedre seg, sier Svardal.

Svardal driver opplæring av høy og lav i virksomheten. Hun gir meg kortversjonen av Synergi:

– Det man ser når en uønsket hendelse har inntruffet, er selve hendelsen og

ressurstapet. Det geniale med Synergi er at systemet går bakover og spør hvorfor. For hver alvorlig hendelse har det vært 30 mindre alvorlige hendelser og 300 nestenulykker. Ved å ta fatt i disse kan vi forhindre den alvorlige hendelsen.

Flaks

«Oi, dette kunne ha vært farlig, der hadde vi jaggu flaks». Det er slike observasjoner Gøril Svardal vil ha inn i Synergi-systemet. Hun bruker et enkelt, tredelt eksempel:

Det ligger en hammer på et stillas. Det er en farlig tilstand. Noen kommer borti stillaset og hammeren faller ned uten å treffe noen. Det er et tilløp til en uønsket hendelse. Hammeren faller i hodet på noen. Det er en skade. Tiltak: Forebyggende opplæring av personalet for å forhindre at usikret verktøy legges igjen på stillas.

– En dag er flaks-kvoten brukt opp. Man skal ikke basere jobben sin på flaks, sier hun.

Men det handler ikke bare om adferd.

– Det kan like gjerne dreie seg om materiell og redskaper, hvor man basert på innrapportering i Synergi må ta opp forhold med leverandører og samarbeidspartnere.

Lærer jernbane

Gøril Svardal ønsket seg en jobb av betydning da hun ble hekta på jernbanen. Hun har havnet midt i smørøyet på alle måter.

– Som Synergi-koordinator lærer jeg utrolig mye om jernbanen. Kontaktflaten min er stor, fra dem som jobber ute, til toppsjefene. Det ligger også en pedagogisk utfordring i å skulle lære så ulike mennesker å bruke et relativt avansert



Min arbeidsdag

Navn: Gøril Svardal

Alder: 33 år

Arbeidssted: HK/Sikkerhet og virksomhetsutvikling

Tittel: Banemontør

Begynte som: Manpower-vikar

Bor: Oslo

datasystem. Noen har alt klart for seg etter et par timers instruksjon, mens andre først må lære seg hva en datamaskin er.

– Synergi er ikke et system for hovedkontoret, men et jernbanesystem, presiserer Svardal, og slår et slag for Synergi-postkassen synergi.jbv, hvor alle som har spørsmål vedrørende Synergi, kan sende en e-post.

Som systemansvarlig har hun ansvaret for at systemet fungerer tilpasset brukeren.

– Det handler mest om å misjonere for at flere innrapporterer uønskete hendelser, sier hun.

” Man skal ikke basere jobben sin på flaks

KOPPANG: De fikser og ordner på en banestrekning de kjenner ut og inn, men snart er det slutt. Når de går hver sin vei, forlater de også et miljø som de vet at de vil savne.

ØYSTEIN GRUE

Jernbanemagasinet er på Koppang og møter gruppeleder Steinar Andersen, sikkerhetsmann og maskinkjører Reidar Brennmoen og fagarbeider på linjen, Per Stenbakken. De sorterer og klargjør brukte tresviller fra Ofotbanen. Blytungte bøkesviller blir som nye i forhold til utslitte furusviller fra 50- og 60-tallet.

Innen sommeren skal strekninger med redusert hastighet bære borte. Innen den tid vil det også ha skjedd store endringer i deres hverdag: Steinar har fått seg ny jobb hos banesjefen, mens Reidar ikke nådde opp. 23 års ansiennitet var ikke nok. Per er heldigere. Han blir pensjonist.

Sammen har de over 90 år bak seg på jernbanen, og minnene strømmer på:

Skifter side

– Langt ut på 60-tallet hadde to bane-mestere kontor på Koppang, med mannskaper som jobbet henholdsvis nordover og sørover på Rørosbanen. Det var livlige tider, minnes gruppeleder for siste rest av fagarbeidere på linjen mellom Elverum og Tynset, Steinar Andersen.

Han ser tilbake på 25 års tjeneste på jernbanen.

– Jeg startet i læra som platearbeider da jeg var 16 år, på Kværner Bruk i Oslo.

Med erfaring som skipsbygger og senere mekanisk industri på Hamar ble det jobb på Rørosbanen og mulighet til å flytte hjem igjen til Østerdalen i 1980.

I dag er Steinar blant de utvalgte. Han skal være garantist for at sikkerhet og kvalitet i sporet til enhver tid er i på topp.

– Nå skifter jeg side av bordet. Jeg skal ikke lenger være den utførende, som regner på kostnader og organiserer mannskapsstyrken i Jernbaneverkets eget produksjonsapparat. Jeg skal over i en bestiller-

og vaktmesterrolle. Det blir uvant, men spennende å kjøpe inn tjenester av private entreprenører.

– Vi i banesjefens stab skal kontrollere at jobben blir gjort i henhold til Jernbaneverkets kontraktsfestede krav, forklarer Steinar Andersen. Nå gjelder det å ruste seg med «bestiller-kompetanse»



Et miljø b

” Det gjør selvsagt noe med oss... Du kan kalle det vemod



” – Jeg kunne ikke drømme om å bli stående uten arbeid på jernbanen



” – I 1980 var 23 fagarbeidere på linjen stasjonert på Koppang. Nå er vi tre igjen!



og bli minst like streng som før når utførelsen og kvaliteten på jobben

jeg kunne bli arbeidsledig på jernbanen, sier Reidar Brennmoe fra Tolga. For den 44-år gamle maskinkjøreren oppleves det som uvirkelig at han kan stå uten jobb etter 23 år som statsansatt.

Som de andre kollegene søkte også Reidar på jobbene som etter nyttår ble lyst ut hos banesjefen. Men han var den ene av to som ikke ble innstilt. – Beskjeden slo ned som lynet, forklarer han.

– Jeg har samboer og to barn på tre og fem år og huslån som andre på min alder. Utsiktene, når månedslønna opphører, oppleves som usikre. – Nå blir det å stå på egne bein, avrunder Reidar Brennmoe.

Fullstendig på bar bakke står han ikke. Sammen med en kamerat startet han for syv år siden et maskinfirma. – Nå må vi kaste oss rundt, få et privat foretak omregistrert i Brønnøysund-registeret til aksjeselskap og legge inn anbud i et marked med tøff konkurranse. – Sommerstid skal vi nok klare oss, tror Reidar. Vintertid blir verre. Da kan det bli spørsmål om å reise langt av sted for å få oppdrag. Det er ikke spesielt trivelig i forhold til barn til barn og samboer i full jobb.

Egen herre

– Jeg kan ikke forstå annet enn at Jernbaneverket er kraftig overadministrert når alle ute i sporet blir borte! innskytter Per Stenbakken. Replikkene hos elgjegeren på Atna sitter løst. Med nærmere 45 års fartstid som fagarbeider på linjen er det han som kjenner tradisjonene.

– Da jeg begynte som sesongarbeider på Rørosbanen i 1961, jobbet 27.000 mann på jernbanen. Så sent som i 1980 var 23 mann stasjonert på Koppang. Til høsten er vi tre mann igjen!

– Nedbemanningen på jernbanen skjøt for alvor fart mot slutten av 60-tallet, da vi fikk bil og ble mobile. Mønsteret ble at banearbeidere som gikk av med pensjon, ikke ble erstattet. De som var igjen, måtte klare oppgavene. Med dagens maskiner som kan bytte sviller, pakke og justere spor på 500-800 meter i løpet av et langskift, har mekaniseringen fjernet mange oppgaver jeg ble lært opp i for 45 år siden.

– Jeg kan se tilbake på mange lykkelige år på jernbanen, men gleder meg til å bli pensjonist. Jeg har nok av oppgaver å ta fatt på, smiler storviltjegeren, som godt kunne tenke seg å gå av før tiden når elgjakta står for tur. Det blir vel å bruke oppspart ferie i år som tidligere.

– Men neste år er jeg min egen herre.

i sporet skal godkjennes.

Som et lynnedslag

– For ett år siden ville jeg ikke skjont spørsmål om

lir borte

Omstillings- NYTT

Tilsetting i nye stillinger hos banesjefene

I april har arbeidet med å tilsette i de 73 nye stillingene hos banesjefene vært prioritert.

Dette har vært et omfattende arbeid. Som forventet var det mange søkere til hver stilling. Når dette leses, har forhåpentligvis alle søkerne fått skikkelig tilbakemelding om resultatet av tilsettingene.

Stor interesse for sluttvederlag

Per 27. april var det innvilget 124 søknader om sluttvederlag. Flere av dem som har fått sluttvederlag, har også fått etableringstilsudd i tillegg til sluttvederlaget, da de har lagt fram konkrete forretningsplaner for å etablere egen virksomhet. I tillegg til de 65 søknadene som var sluttbehandlet, var ytterligere 20 søknader under behandling, og flere søknader er ventet. Dermed er det mye som tyder på at rundt 100 medarbeidere velger frivillig avgang i løpet av perioden med frivillighet. Dette er flere enn forventet og betyr også at antallet som i neste omgang vil bli definert som overtallige, vil bli tilsvarende lavere.

Nye medarbeidere i JBV Ressurs

JBV Ressurs har nå ansatt nye medarbeidere for å følge opp arbeidet med å hjelpe de overtallige over i nytt arbeid. De nye medarbeiderne, er hentet fra andre stillinger i Jernbaneverket.



Vant: Baneservice AS vant anbudskonkurransen om ballastrensing på Vestfold-, Østfold- og Kongsvingerbanen. (Foto: Øystein Grue).

Fra tidligere er Marie Svensli engasjert som leder av JBV Ressurs og Asle Ruud som juridisk rådgiver. JBV Ressurs vil være klar til å overta ansvaret for overtallige fra 1. juni i år, men det er ventet at de fleste som velger å bli overført til JBV Ressurs, vil gjøre dette fra august og utover.

Informasjon til Samferdselsdepartementet

Jernbaneverket orienterer jevnlig Samferdselsdepartementet om status i omstillingsarbeidet. I siste statusrapport tok vi på nytt opp spørsmålet om regjeringen vil anbefale at Jernbaneverket gis

mulighet for å benytte tilbud om frivillig førtidspensjon for medarbeidere over 60 år. Jernbaneverket håper å få en snarlig tilbakemelding om hva som er regjeringens syn. En eventuell mulighet til førtidspensjon må imidlertid vedtas av Stortinget, og dette vil uansett ta noe tid.

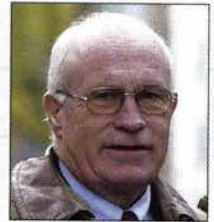
Konkurransesutsettingsplanen

Arbeidet med konkurranseutsetting pågår i henhold til den planen som ble forelagt departementet i mars. For det største av de vedlikeholdsprosjektene som skal ut på anbud, ballastrensing, er anbudsrunder avsluttet. Baneservice AS vant anbudet i skarp konkurranse

Gjensidig tillit

Omstilling STATUS

Steinar Killi
Jernbanedirektør



De siste ukene har jeg fått anledning til å møte ledelsen innenfor infrastruktur og driftsapparatet i regionene. Samlingene har vært et ledd i arbeidet med å forberede den enkelte leder på den prosessen vedkommende står foran ved nedbemanninger.

For meg og den øvrige ledelsen i Jernbaneverket, samt støtteapparatet som er bygd opp, er det viktig å være oppmerksomme på hvordan lederne opplever det å skulle informere en nær kollega om at «du er definert som overtallig»; møte skuffelsen og samtidig motivere ham til å stå på og gjøre en god jobb så lenge han er i systemet. Det er i sannhet ingen enkel oppgave, særlig når lederen selv vet at han er definert som overtallig. Alle i drift skal jo bort, også lederne.

Disse samlingene har styrket min overbevisning om at Jernbaneverket har ledere i ordets rette betydning. At jeg lar meg imponere, er ikke å ta munnen for full. De lokale lederne legger fram synspunkter på en nøktern måte. Jeg opplever likevel ikke denne nøkternheten som et utslag av mangel på mot til å si ifra. Snarere framstår lederne som skarpe iakttakere av situasjonen og utviklingen i sporet fra uke til uke. Det er helt nødvendig. Vi har et ansvar for det produktet vi skal levere. Og det gir en trygghet å vite at vi har både ledere, og medarbeidere for øvrig, som er seg dette ansvaret bevisst.

En lokal leder innenfor JBV Drift uttalte til BaneNettet at han følte seg trygg på at Jernbaneverket ville stille med et støtteapparat den dagen han selv blir definert som overtallig. Det er en tillitserklæring. Og her vil jeg benytte anledningen til å gi ros til støtteapparatet både i JBV Ressurs og i personalseksjonene. Det har vært arbeidet målrettet og samvittighetsfullt med å informere om muligheter og rettigheter for den enkelte arbeidstaker som blir berørt i den pågående prosessen.

Etter de siste ledersamlingene ble deltakerne stilt spørsmål om hvor viktige samlingene var med tanke på den jobben de står foran. Deltakerne skulle gradere viktigheten fra 1 til 5. Snittet fra regionene ble 4,6. Det er et tydelig svar og en god attest for de som har arbeidet med sam-

lingene. Men godt arbeid skaper forventninger. Forventninger som vi selvfølgelig skal møte med konkrete tiltak og støtteordninger, men også med tid til å lytte og til å bry oss.

I skrivende stund har 124 personer fått sluttvederlag og 33 søknader er til behandling. Noen har også fått etableringsstøtte. De overtallige som velger overføring til JBV Ressurs, vil også ha tilbud om å søke sluttvederlag og etableringsstøtte gjennom hele perioden de er der. 17 personer har fått nei på sin søknad om sluttvederlag, noe som kan føles urettferdig, men hvor hensynet til å opprettholde nødvendig kompetanse har vært avgjørende.

Ellers er nå stillingene hos banesjefene besatt. Det er godt å ha denne brikken på plass. Dette var en forutsetning for at Jernbaneverket i neste omgang kunne identifisere de overtallige. Men samtidig har Jernbaneverket et ansvar for å unngå en situasjon der vi mangler kritisk kompetanse og nødvendig beredskap.

I de nevnte samlingene kom det fra alle regioner fram klare bekymringer om at vi allerede nå kan få problemer med beredskapsvedlikeholdet når det gjelder feilretting og snøbrøyting. Dette er forhold som raskt kan få konsekvenser for regulariteten og punktligheten i togtrafikken og sette oss tilbake i forhold til den gode utviklingen vi har vært inne i. Vi må også unngå å havne i en situasjon der vi må leie inn igjen folk for å ivareta nødvendig beredskap til en høyere kostnad enn det vårt nåværende apparat kan levere.

JBV har også et klart ansvar for å gjøre sentrale myndigheter oppmerksomme på utviklingen, og hvorvidt denne er i tråd med de forutsetningene de selv har lagt inn i Stortingets vedtak fra i fjor. Det bygger nemlig på at outsourcingen ikke skal føre til dårligere sikkerhet og lavere kvalitet og punktlighet, samtidig som den skal være økonomisk fordelaktig og føre til at mer penger blir brukt i sporet.

Avslutningsvis vil jeg bare påpeke at det er under press en hver organisasjon viser sitt sanne ansikt. Jernbaneverket har i så måte mye å være stolt av.

med 2-3 andre aktuelle leverandører. Konkurransen førte til at Jernbaneverket fikk bedre tilbud på dette arbeidet enn tidligere, og det er også interessant å konstatere at Baneservice AS var fullt ut konkurransedyktig, også i forhold til internasjonale leverandører.

Ledertrening

Det er i april gjennomført en ny treningssamling for de lederne i JBV Drift som har hovedansvaret i nedbemanningprosessen. På første dag av samlingen deltok Jernbaneverkets ledelse både for å informere og ikke minst bli informert om det krevende arbeidet som pågår. Du kan lese mer om dette i jernbanedirektørens egen spalte.

Flere dagers jobb gjort

OFOTBANEN: Jernbaneverket på Ofotbanen går nye veier. En jobb som normalt ville gått over mange dager, ble nylig gjort unna på drøye tre timer ved hjelp av helikopter.

CARL NÆSJE

– Dette gikk over all forventning, fastslår Einar Klubnes, som er faglig leder for strømforsyning på Ofotbanen. Og han er full av lovord over jobben som ble gjort.

– Gutan har gjort en kjempejobb. De har stått på på en måte som er imponerende, slår han fast.

I stille stunder

Det pågår fornyelse av det elektriske kontaktledningsanlegget på Straumsnes stasjon. Nye master er satt opp, og nå var turen kommet for å få på plass åkene som går over sporene mellom mastene. Utdfordringen var å gjøre dette uten å forstyrre trafikken for mye.

– Ideen om å bruke helikopter ble klekket ut i stille stunder, forteller Einar Klubnes.

Han tok tankene med seg til banesjef Thor Brækkan, og der fikk han umiddelbart gehør for å gå utradisjonelle veier.

– Han ga sitt klarsignal på den betingelse at om det gikk bra, skulle han ha rosen. I motsatt tilfelle måtte jeg være forberedt på å ta kjeften, sier en humorfylt Klubnes etter at den spesielle jobben var gjort.

Spenning

Han innrømmer at spenningen var stor før man gikk i gang. Ikke minst gjaldt det natta før operasjonen skulle utføres. Ville værgudene være snille nok til at det lot seg utføre?

Det var de.

” ... opptil 10 dager om vi skulle benyttet den tradisjonelle metoden



Slitne og lettet: Etter en tøff arbeidsøkt tar Paal Ellingsen noen spretne dansetrinn. – Vi klarte det, slår han Johansen og Ole Jakob Fosli.

Ved å bruke helikopter var det mulig å redusere trafikkstansen til et minimum. Dessuten slapp man å ta ned kjøretråder fra det eksisterende anlegget.

– Det vanlige er at man rigger seg til med kraner og annet utstyr og heiser på plass åkene. Men trafikken på banen er stor, og vi får bare korte opphold på to-tre timer. Det sier seg selv at det da ville ta lang tid, kanskje opptil 10 dager, om vi skulle benyttet den tradisjonelle metoden, forteller Einar Klubnes.

Tempo

Ved å bruke helikopter til å løfte åkene ble det et helt annet tempo. I løpet av drøye tre timer var 14 åk, noen over 20 meter lange, løftet på plass.

Det var litt småplunder i starten, for det er trange forhold på Straumsnes, slik at det må millimeterpresisjon til. Men ekspertisen og samarbeidet mellom Jernbaneverkets folk som var klar

oppe i master og på bakken, og flygeren i helikopteret fra HeliTeam satt snart som et skudd. Rekorden fra et åk ble løftet fra bakken til det var på plass over sporene, kom ned i fantastiske fem minutter.

Imponerende

– Dette er bare imponerende. Her fortjener alle skryt. Det er første gang det foretas slikt åkbytte på en jernbane i Norge mens banen fortsatt er driftsklar. Det eneste vi måtte gjøre etter at vi var ferdige, var å få strømmen koblet inn igjen. Deretter kunne togene gå helt etter planen, sier Einar Klubnes.



Godt jobbet: Faglig leder for strømforsyningen, Einar Klubnes skrot uhemmet av mannskapene.

på tre timer



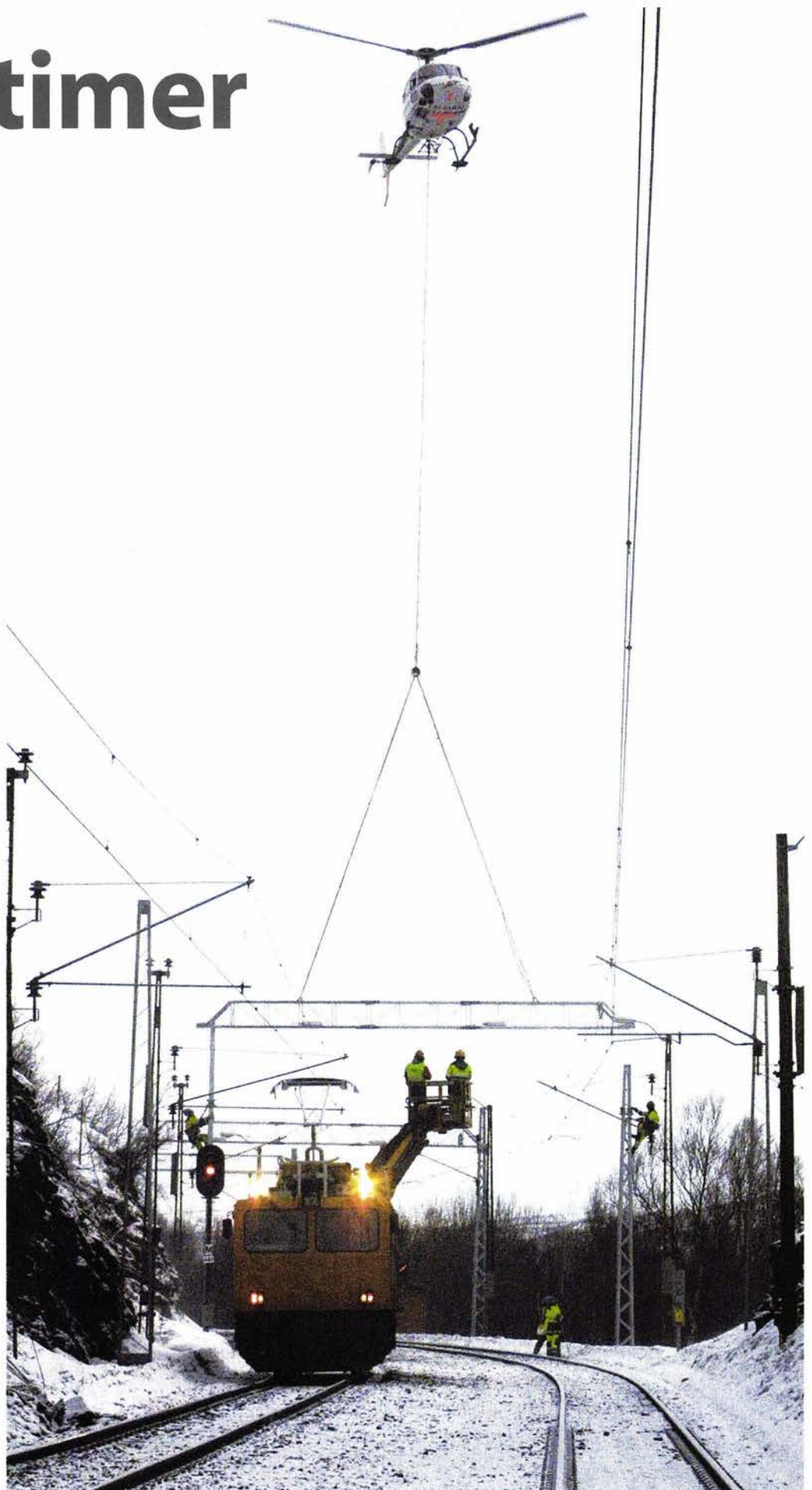
erfor kollegene Sverre Sørensen, Lars

For Jernbanelverket på Ofofbanen innebar bruken av helikopter ikke bare spart tid, men også sparte penger - faktisk flere hundre tusen kroner mot det som det ville ha kostet å bruke «gammelmetoden».

- Dette tror jeg blir løsningen for flere slike oppgaver på Ofofbanen. Vi kommer blant annet til å bruke helikopter når det gamle kontaktledningsanlegget på Straumsnes skal fjernes, fastslår en svært fornøyd Einar Klubnes.

Raskt: På det raskeste ble åket løftet på plass i løpet av fem minutter.

(Alle foto: Carl Næsje).



– Dette er sidespor – ingen flytogbane ...

(SARPSBORG): – Det var etter vår mening galt i utgangspunktet å stille de samme kravene til godkjennelse av driften av våre sidespor med maksimal hastighet på 15 km/t som til Gardermobanen, sier transportleder Kjell Arne Sjøberg i Borregaard. Dette er direktør Erik Ø. Johnsen i Statens jernbanetilsyn ikke enig i.

SVEIN ERIK BAKKEN

Transportbrukernes Fellesorganisasjon (TF), derimot, gikk i et brev til Samferdselsdepartementet 1. februar i år ut med knallhard kritikk av regelverket for tillatelse til å drive sidespor.

Skyte spurv med kanoner

TF, som organiserer alle de store transportbrukerne her til lands, mener det var «å skyte spurv med kanoner» når bedrifter med noen meter sidespor ble pålagt de samme kravene som for eksempel Jernbaneverket.

Havnedirektør Anne Sigrid Hamran i Oslo Havn slutter seg fullt og helt til både betegnelsen og kritikken fra TF.

Nå har Jernbanetilsynet, med Samferdselsdepartementets «velsignelse», lempet på definisjonene og kravene og tilpasset vilkårene for å få tillatelse til å drive sidespor mer til den enkelte bedrifts virksomhet.

Først ute

For industrigiganten ved foten av Sarpsfossen har tilknytningen til jernbanen vært viktig siden bedriften starten opp med produksjon av cellulose og papir for 115 år siden. I dag er Borregaard en del av Orkla-konsernet med rundt 2.600 ansatte i 13 land og en omsetning på om lag sju milliarder kroner.

– Her i Sarpsborg har vi 7,3 kilometer med sidespor. Nærmere tusen gods-

vogner går til og fra oss i måneden. Jernbanen er derfor en viktig del av bedriftens eksistensgrunnlag, understreker Sjøberg og rådgiver Bjørn Ræstad, som opplyser at Borregaard var den første bedriften i Norge som søkte om tillatelse til å drive sidesporene etter det nye regelverket til Statens Jernbanetilsyn.

To år og flere kilo

To år, flere månedeverk og flere kilo med dokumenter etter er endelig tillatelsen i boks. Ikke rart at begivenheten ble feiret med bløtkake på Borregaard. Mesteparten av tiden gikk med til å tilfredsstille Jernbanetilsynets opprinnelige krav.

– Da vi første gangen tok kontakt med Jernbanetilsynet, fikk vi egentlig ikke noe svar, men en haug med paragrafer og skjemaer, fortsetter Sjøberg.

– Et av de første kravene var at vi skulle kjenne historien på hver godsvogn som vi leide inn. Her ønsker vi en ordning mer lik regelverket for farlig gods på vei, der eieren av materialet er ansvarlig for vedlikeholdshistorikken for den enkelte godsvogn, forteller Ræstad.

Visste ikke

– Da vi etter beste evne hadde sendt inn søknaden, fikk vi stadig nye tilleggs-spørsmål og pålegg om nye og til dels omfattende utredninger. Vi fikk inntrykk av at tilsynet lenge ikke helt visste hva de spurte om. Det ble derfor mange runder og en meget omfattende brevveksling, fortsetter Sjøberg.

– En stor, tung og møysommelig, men lærerik prosess, sammenfatter de to.

Høy kompetanse

– Fordi jernbanen har vært viktig for

” ...inntrykk av at

Jernbanetilsynet lenge ikke helt visste hva de spurte om

Borregaard i over hundre år, har vi høy kompetanse og lang erfaring i drift av sidespor og håndtering av gods på jernbane. Denne delen av driften er ikke noe sidespor i vår bedrift, for å si det sånn.

– Vi er i tillegg gode på helse, miljø og sikkerhet (HMS). Sikkerhet er som på jernbanen kjerneområdet i vår bedrift der produksjon av ulike kjemikalier utgjør en meget stor del av virksomheten.

– Vi hadde derfor alle kravene fra Jernbanetilsynet i våre egne regelverk. Problemet var å forene to regelverk. Det ene er bygd på en industrikultur, det andre på en jernbanekultur.

Gjennombrudd

– Etter hvert bar samarbeidet med Jernbanetilsynet frukter. Gjennombruddet kom da de takket ja til et felles møte med oss her i Sarpsborg i november i fjor. Da fikk begge parter avklart en rekke spørsmål, forklarer Ræstad.

– Vi fikk så frist til 1. mars med å levere den endelige søknaden. Den fristen ble overholdt, og vi fikk innvilget vår søknad, opplyser Sjøberg.

– *Ville det på bakgrunn av lærdommen og erfaringene som både dere og Jernbanetilsynet har høstet gjennom prosessen, være raskere og enklere i dag å få tillatelsen til å drive sidesporene godkjent?*

– Ja, helt klart, slår Bjørn Ræstad og Kjell Arne Sjøberg fast.

” Jernbanen er en viktig del av bedriftens eksistensgrunnlag



Investerer: – Vi kommer til å investere om lag to millioner kroner i nytt hovedspor og bedre sikring av den mest trafikkerte planovergangen, sier rådgiver Bjørn Ræstad (t.v.) og transportleder Kjell Arne Sjøberg ved Borregaard. (Foto: Svein Erik Bakken)

For strenge og ikke for strenge

– Hva var Statens Jernbanetilsyns begrunnelse for å stille de samme kravene for tillatelse til bedrifter å drive sidespor som til drift av Gardermobanen?

– Så lenge vi la til grunn at bedrifter med egne spor drev bruksbane med ansvar for drift av kjørevei, trafikkstyring og trafikkvirksomhet, anså vi at de fleste kravene i kravforskriften var relevante, sier direktør Erik Ø. Johnsen i Statens Jernbanetilsyn.

– Sett på bakgrunn av erfaringene med blant annet søknaden fra Borregaard, var da de opprinnelige kravene fra Jernbanetilsynet for strenge?

– Nei, Borregaard driver en forholdsvis kompleks jernbanevirksomhet med både

drift av sidespor/kjørevei, trafikkstyring og egen trafikkvirksomhet, samt frakt av farlig gods på sporet. Når det gjelder akkurat Borregaard, mener vi at de opprinnelige kravene ikke var for strenge, men for bedrifter med ett kort spor inn til en lasterampe var de for strenge.

Høstet nyttig erfaring

– Hva er de viktigste lærdommene av prosessen med godkjenning av søknader så langt?

– Det er at vi har fått kjennskap til den store variasjon som er på bedriftens spor og jernbanevirksomhet. Det har vært veldig nyttig å bli kjent med forholdene på stedet og å komme i dialog med dem som eier og driver bruksbaner og sidespor.

– Vi har videre avdekket uklarheter i forskriftstekstene som vil bli tatt hensyn til i revidering av forskriftene, samt høstet svært nyttig erfaring som vi tror kan gjøre saksbehandlingen bedre.

Tilpasset vilkårene

– Hva er de viktigste endringene i kravene og vilkårene for bedrifter med sidespor som søker om godkjenning?

– Vi har i større grad benyttet muligheten til å fastsette egne vilkår for tillatelsene, og gjort unntak fra kravene i de ulike forskriftene og dermed tilpasset vilkårene i tillatelsen mer til den enkelte bedrifts virksomhet.

– Vil sikkerheten bli ivaretatt fullt ut på tross av lempingen i kravene?

– Samtidig med at vi unntar fra krav i kravforskriften, helsekravforskriften og opplæringsforskriften, tas de relevante kravene inn i egne vilkår for tillatelse. Krav om at sikkerheten skal ivaretas anser vi derfor ikke er svekket. Tilsynet vil med sine revisjoner og kontroller over tid forsikre seg om at sikkerheten blir ivaretatt som forutsatt i vilkårene for tillatelsen, avslutter Erik Ø. Johnsen.

” Vi har ikke merket noe til tilpasningene

” Sportilgangen til norske havner kan bli sløyfet...



Advarer: – Vi har brukt hele to år og en halv million kroner på å få tillatelse til å drive våre sidespor, forteller havnedirektør Anne Sigrud Hamran i Oslo Havn.

(Foto: Øystein Grue)

Helt urimelig

– Vi har ikke merket noe til de tilpasingene som Jernbanetilsynets direktør her forteller om. Tvert om har vi blitt stilt overfor de samme kravene som Jernbaneverket, og det synes vi er helt urimelig, sier havnedirektør Anne Sigrud Hamran.

– Vi har derfor brukt hele to år og om lag en halv million kroner på å få tillatelse til å drive våre sidespor. Det er uforholdsmessig mye både i form av tid og penger.

– Med mitt kjennskap til det øvrige havne-Norge, kan de strenge kravene føre til at sportilgangen til norske havner kan bli sløyfet, noe som vil være i strid med intensjonene i «Nasjonal transport-

Bruksbaner og sidebaner

- Jernbaneloven av 1993 fastsatte at alle må ha tillatelse til å drive jernbanevirksomhet, en oppgave Samferdselsdepartementet har delegert til Statens jernbanetilsyn.
- Alle som hadde godkjent sidespor da loven ble vedtatt, fikk tillatelsen automatisk forlenget med ti år.
- Jernbanetilsynet har fått vide fullmakter av departementet til å fastsette egne vilkår for tillatelse til å drive bruksbaner og sidespor for den enkelte bedrift.
- I dag har Jernbanetilsynet om lag 20 søknader til behandling.
- Fem søkere har fått varig tillatelse til drift av sidespor og bruksbaner.
- Når bedriften har ansvaret for driften av sporene, trafikkstyringen og trafikkvirksomheten blir det definert som en bruksbane, mens et spor inn til en lasterampe blir definert som et sidespor.
- Etter at Jernbanetilsynet har snevret inn tolkningen av hva som er en bruksbane, er det per i dag bare Borregaard sine sidespor som er definert som bruksbane. Bedriften har fått behandlet ferdig og godkjent sin søknad.
- De andre søknadene vil først bli behandlet ferdig etter at Jernbaneverket på oppdrag av Jernbanetilsynet har utredet de øvrige sidesporene sin status.

plan 2006 - 2015» om mer gods over fra vei til sjø og jernbane.

– Vi vil derfor ta et initiativ overfor de politiske myndighetene for å få til en enklere prosedyre for tillatelse til drift av sidespor, avslutter Anne Sigrud Hamran.

Følge opp

– Vi tolker de nye signalene fra Statens Jernbanetilsyn og Samferdselsdepartementet som et signal om at myndighetene innser at det blir galt å stille de samme kravene til en bedrifts sidespor som til Gardermobanen, sier politisk rådgiver Linda S. Sjøstad i Transportbrukernes Fellesorganisasjon.

– Vi kommer likevel til å følge nøye opp framover og sjekke med våre medlemsbedrifter om de fortsatt har problemer med å få de nødvendige tillatelser for driften av sine sidespor, avslutter Linda S. Sjøstad.

svein.erik.bakken@jbn.no

Kilovis: – Etter to år og flere månedsverk har det blitt mange kilo med dokumenter, sier transportleder Kjell Arne Sjøberg.

(Foto: Svein Erik Bakken)



Sidesporene har et stort potensial

– Sidesporene har mange steder et stort potensial for å få mer gods på jernbanen og er dermed viktige for å nå Stortingets mål om å få mer gods over fra vei til båt og bane, sier etatsdirektør for marked og kommunikasjon, Svein Horrisland.

SVEIN ERIK BAKKEN

– Etter at det er kommet inn nye godsselskaper med andre konsepter enn CargoNet, så har sidesporene blitt tatt mer og mer i bruk igjen.

– Derfor er det viktig at avtaleverket og prosedyren rundt tillatelse til drift av sidespor, både til bedrifter og havner, er ryddige og enkle å forholde seg til og ikke fungerer som flaskehals. Flere sidespor, for eksempel havnespor, ligger til rette for å bli utviklet som togselskapsnøytrale terminaler. Dette er ellers en mangelvare i Norge.

Rimelig skremt

– Hva er Jernbaneverkets kommentar til at Statens Jernbanetilsyn nå gjør det enklere å få tillatelse til å drive sidespor?

– Vi er positive til at det skjer en for-

enklung. Mange sidesporeiere ble rimelig skremt av hvor stort, komplisert og arbeidskrevende det var å få de nødvendige tillatelser. Dette kunne i neste omgang skremme dem til å legge ned sidesporene og dermed miste muligheten til å bruke jernbanen.

– Hva kan Jernbaneverket bidra med for å gjøre det enklere for bedriftene å eie og drive sidespor?

– Det er flere ting knyttet til det med sidespor. Det er også spørsmål om vedlikehold og trafikkstyring. Jernbaneverket må avklare i hvilken grad vi kan og bør ta et ansvar her.

Ros

– Jernbanetilsynet skal ha stor ros for tanken om å la Jernbaneverket ta over trafikkstyringen på sidesporene. Da vil vi kunne få en ensartet trafikkstyring på

alle sidespor. Men før vi svarer ja, må vi få avklart at Jernbanetilsynet og vi er hundre prosent enige om hva trafikkstyring på sidespor innebærer.

– Jernbaneverket kan ikke ta over vedlikeholdsansvaret, men vi kan gi en del råd om drift og vedlikehold og føre kontroll med sidesporenes tekniske tilstand. På kort sikt kan vi påta oss vedlikeholdsoppdrag, men i og med Stortingets vedtak om å konkurranseutsette drift og vedlikehold av jernbanenettet er det tvilsomt om vi i framtiden har et driftsapparat til å ta på oss den type arbeid.

– Alternativet for sidesporeiere vil da være å inngå en drifts- og vedlikeholdsavtale med en jernbaneentreprenør, og eventuelt en trafikkstyringsavtale med oss. Det vil gjøre det enklere for eierne å ha og bruke sidesporene, avslutter Svein Horrisland.

Månedens
gjest:

**Kenneth
Svendsen**

Storingsrepresentant
for Fremskrittspartiet



Har jernbanen en fremtid?

Jernbanen møter i dag sterk konkurranse fra flere hold, spesielt gjelder dette på lengre strekninger. De senere år er det blitt etablert flere og flere ekspressbussruter som gir et tilbud parallelt med toget, og i samme periode har billettprisene på flyreiser blitt dramatisk redusert. Sammen har dette gitt jernbanedrift i Norge store utfordringer.

Denne konkurransen har vært sunn på mange måter. Først og fremst har den gitt flere mennesker et bedre og mer fleksibelt tilbud. Men det har også vært med på å styrke jernbanen, som i dag vises med vekst i antall passasjerer.

Denne konkurransen har ført til prispress mot jernbanen, noe som generelt har ført til lavere priser med jernbane. I tillegg har dette ført til en kraftig reduksjon i prisene hvis en velger avganger på spesielle tider på døgnet. Denne konkurransen har også presset jernbanen til å øke punktlighet og service, noe som har vært etterlyst over år.

Fjerne hindringer

Om jernbanen har en fremtid over lengre strekninger, avhenger av mange faktorer. Først og fremst avhenger det av at Stortinget tillater at jernbanen får utvikle seg på en fleksibel måte. Det betyr at lover og regler må være utarbeidet på en måte som tillater fleksibilitet, og at det er en dynamikk i konkurransen om passasjerene.

Dette betyr igjen at en må fjerne hindringer som ikke er sikkerhetsrelaterte. Enkelt og greit: friest mulig konkurranse mellom aktørene. Dette vil spore til at aktørene innenfor jernbanedrift i større grad satser på de områder hvor jernbane har sin styrke.

Statlig selskap

Eierskapet til infrastrukturen er også et viktig element i forhold til at konkurransen med buss og fly skal kunne fungere. Det er mitt syn at infrastrukturen i størst mulig grad bør eies av det offentlige gjennom et statlig selskap, og da tenker jeg ikke bare på skinnegangen, men alt av infrastruktur hvor konkurransehindrede elementer kan etableres.

NSB eier i dag en stor eiendomsmasse som de etter mitt syn ikke burde eie. Både stasjonsbygninger og eiendommer som kan brukes til parkeringsareal for et «park and ride»-system, bør overføres til et statlig eid aksjeselskap eller Jernbaneverket. Dette vil medvirke til at ingen konkurrent på sporet blir stengt ute eller gitt ulemper på grunn av eierskapet til infrastrukturen.

Styrke tilbudet

Men det er ikke bare aktørene som gir et direkte tilbud til passasjerene, som må tilpasse seg en ny situasjon for å presse prisene ned og servicen opp. Jeg mener

at omleggingen som fører til konkurranse om investeringsoppdrag, drift og vedlikeholdet på linjen over tid vil føre til lavere priser og større fleksibilitet, noe som igjen vil styrke jernbanetilbudet.

En positiv bivirkning av denne gjennomføringen vil også være at en bygger opp et kompetansenivå i privat regi som etter hvert vil kunne utvikle seg til å bli en sterk internasjonal aktør, etter hvert som flere land åpner for konkurranse.

Bortkastet

Selv om de organisatoriske forandringene som jeg hittil har fokusert på, vil være med på å styrke jernbanen som en viktig aktør innenfor samferdsel, vil de som har direkte kontakt med kundene, være de aller viktigste.

Skal jernbanen i fremtiden utvikle seg til å bli en reell konkurrent på lengre avstander, er det helt avgjørende at en satser på de områder hvor jernbane har sin styrke. Det er helt åpenbart at i byområder hvor befolkningstettheten er stor, vil jernbane ha sin styrke ved at den kan frakte store mengder passasjerer på kort tid.

På lengre strekninger er jernbanens store fortrinn komfort og naturopplevelser. Det betyr etter mitt syn at bruk av midler for å konkurrere om passasjerer som raskt skal forflytte seg mellom Trondheim og Oslo, vil være bortkastet.

» Konkurransen har presset jernbanen til å øke punktlighet og service

» NSB eier en stor eie-
domsmasse som de etter
mitt syn ikke burde eie

En satsing på segmentet som har litt bedre tid eller skal på fritidsreise eller ferie, vil være klokt. Men det betyr at servicenivået og komforten må økes på slike strekninger. Dette kan ikke vedtas på Stortinget, men vil være en naturlig konsekvens hvis markedets dynamikk får utvikle seg friest mulig.

Feil vei

I mange områder har ekspressbussen utviklet seg til å bli en sterk konkurrent til jernbane. Dette er positivt for passasjerene, og det er jo tross alt for dem vi har transportselskaper. Mange har tatt til orde for å nekte slike selskaper konsesjon for å tvinge passasjerene over på toget.

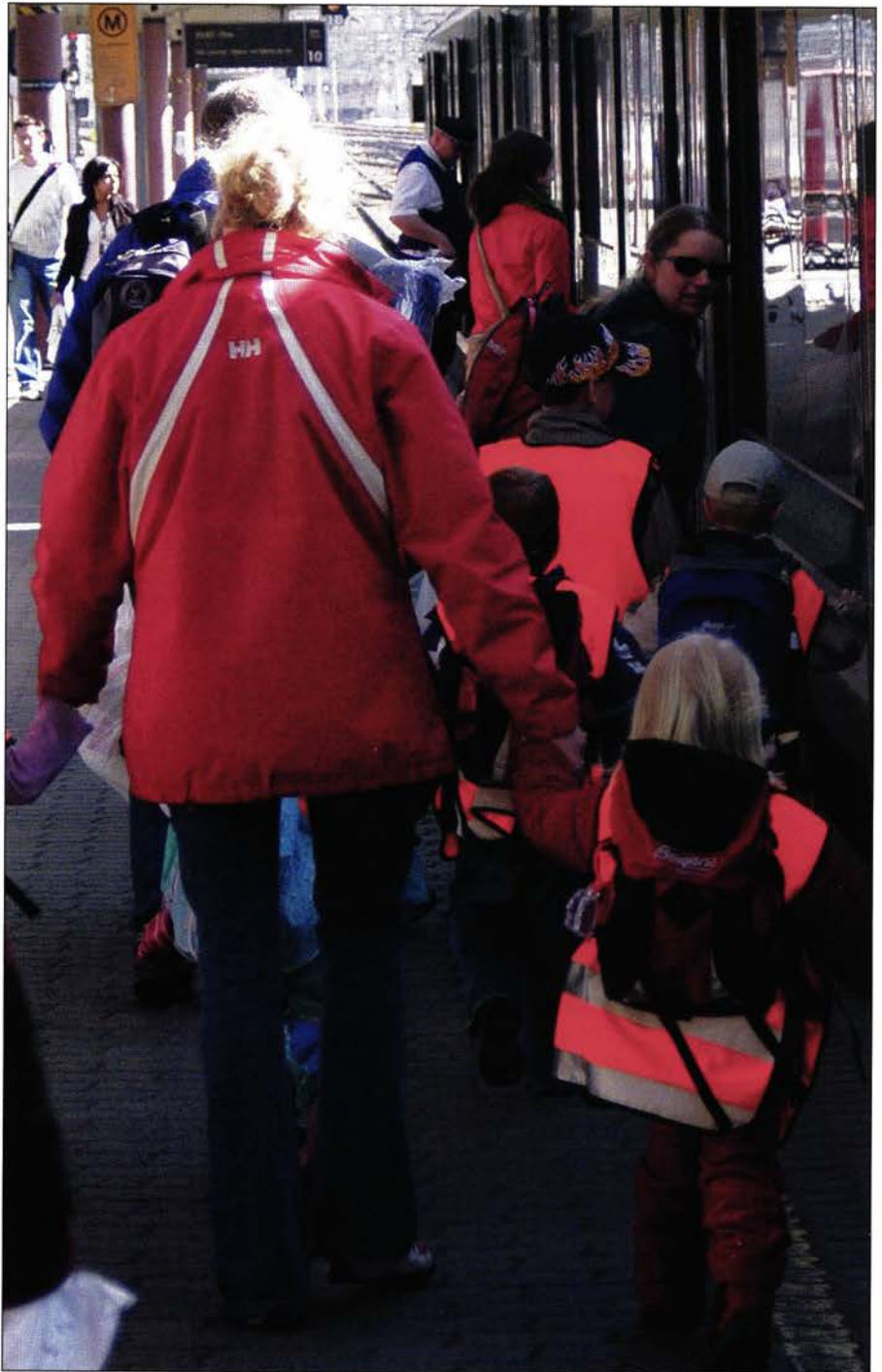
Dette er etter mitt syn en helt feil vei å gå. Vi bør heller legge til rette for at bussene skal kunne frakte passasjerene inn til jernbanen på en fornuftig måte eller etablere parkeringsplasser slik at det ble lettvis å kunne ta toget. Men det betyr ikke at jernbaneaktører bør vokse seg store på og konkurrere om ekspressbussrutene.

Totalt likegyldig

Jeg er og har vært motstander av at jernbaneselskaper skal være store aktører innenfor bussmarkedet. Ikke fordi jeg har noe prinsipielt mot det, men fordi det lett oppstår en monopolsituasjon. Hvis en slik monopolsituasjon skulle oppstå, vil det svekke tilbudet og øke prisene for passasjerene.

Dessverre foregår ofte debatten om jernbane ikke om hvordan passasjerene skal få et best mulig tilbud til en lavest pris for samfunnet, men om hvem som skal ha eierskapet jernbanen.

For meg er eierskapet til infrastrukturen viktig. Ikke fordi det er et mål at staten skal eie, men for at aktører på sporet skal konkurrere til beste for passasjerer og samfunn. Hvem som eier jernbaneselskapene, eller hvem som eier entreprenørselskapene som utfører oppdrag



Styrke: – I byområder hvor befolkningstettheten er stor, vil jernbane ha sin styrke ved at den kan frakte store mengder passasjerer på kort tid, skriver artikkelforfatteren. (Foto: Tore Holtet)

på linjen, er meg totalt likegyldig så lenge sikkerheten er ivaretatt.

Største fiende

Hvis en legger disse tanker til grunn, tror jeg jernbanetransport av personer har en fremtid også på lengre strekninger. De som tror at skattebetalerne og bilistene over lang tid er med på å pøse penger inn i underskuddsprosjekter, om det er jernbane eller andre områder, tror

jeg tar feil. Historien har vist at uansett hvilken regjering som sitter med makten, er kravet til effektivitet og lønnsomhet sterkt.

Det forundrer meg derfor at enkelte ser på alle som krever effektiv jernbanedrift gjennom konkurranse, som motstandere av jernbane. Jeg tror mange av de som i dag hevder og gjør store poeng av at de er jernbanens beste venn, fort kan bli deres største fiende.

” – Jeg kan ikke
forstå hvordan vi skal
klare oss uten smed
på Bergensbanen!

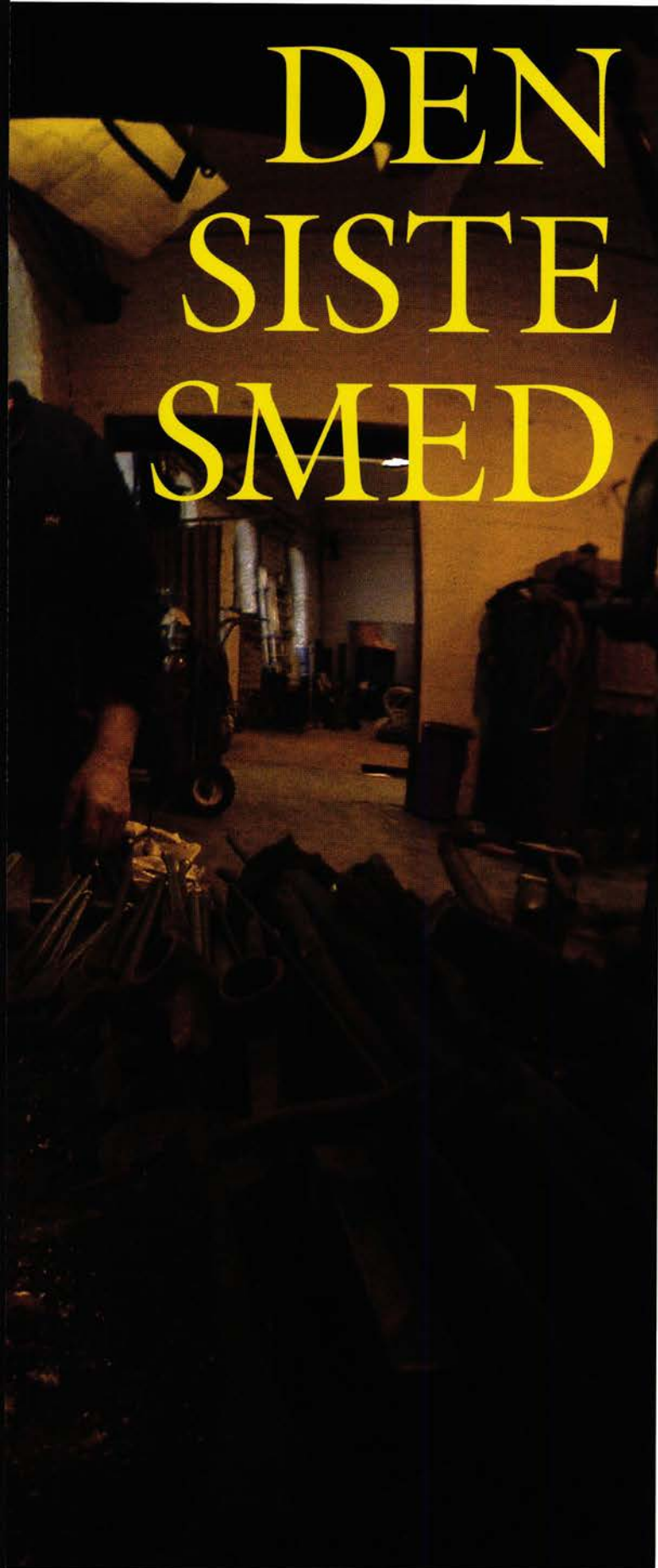
Banearbeider Geir Mykkeltveit

Møte med:

Smed
Arne Halvard Steen

«Solid coal»: Arne Halvard Steen bruker «solid coal» – tungt smiekull fra England som gir jevn og god varme i essa.

(Foto: Øystein Grue)



DEN SISTE SMED

VOSS: – Jeg begynte på Myrdal som smed i 1983, men jeg har aldri reparert så mange ishakker som i vinter, forteller Arne Halvard Steen på Voss. Han tror jernbanen vil ha behov for smeden og faget også i fremtiden.

ØYSTEIN GRUE

Jernbanemagasinet utsendte – selv med smedblod i årene – møter Bergensbanens siste smed ved essa i verkstedet på Voss. Klokka er like over syv mandag morgen. Utenfor verkstedvinduet lysner det av dag. Kaldt, blått lys fra vinterlige omgivelser står i sterk kontrast til det varme lyset fra den glødende essa.

For folkemusikkinteresserte Arne Hallvard Steen handler så vel fritidsinteresser som yrke om å videreføre tradisjoner. Som tredje generasjons smed på Bergensbanen fører han håndverkertradisjonen i familien videre.

I mange år reiste han land og strand rundt som maskinreparatør for Høyer Ellefsen AS før han begynte på jernbanen i 1981. Han var med på spesielle og utfordrende prosjekter som bygging av Mongstad-raffineriet i Hordaland, Rafsnes-anlegget i Telemark, kraftutbygging i Skibotn i Troms og cellulosefabrikken på Tofte, foruten Norges Bank og den nye Holmenkollbakken på 70-tallet. Dyktighetsprøve og fagbrev som smed tok han på

►

” Banearbeiderne kaller en spade for en spade. Er herdingen for hard – eller stålet er for lite herdet – får smeden svi!

” Dersom jernbanens siste smed legger hammeren på ambolten, blir det vel bare bruk og kast

Filipstad, før han fikk jobb som jernbanesmed på Myrdal – så nær forfedrenes arbeidssted og virkelighet som det gikk an å komme.

Smedtradisjoner

– Morfar var smed på Upsete da Bergensbanen ble bygget i løpet av ufattelige syv år, forteller Arne Halvard Steen. Han drev gårdsbruk og var en av mange bygdesmeder i distriktet rundt Voss som fikk jobb på jernbaneanlegget. Jeg ser for meg hvordan han jobbet i smia i anleggsperioden. På den tiden var de mange smeder som jobbet sammen. De yngre gikk i lære hos de eldre og var oppslagere for gamlesmeden.

I anleggstiden ble utstyr til håndboring og steinhugging smidd, herdet og vedlikeholdt ute på anleggsplassen. Men også senere – da togtrafikken kom i gang og skinnegang og togmateriell skulle vedlikeholdes – var smedfaget etterspurt.

– Selv har jeg likt å bruke både hodet og nevene – som min morfar, farfar og min far, forklarer Arne Halvard Steen. Far var også håndverker og jobbet som snekker på jernbanen.

Bruk og kast

– En del av mine kolleger hevder hardnakkert at smeden tilhører en utdøende rase. Selv om ishaker og alt verktøy kan kjøpes over disk, tror jeg jernbanen trenger smedkompetansen. Den trengs ikke bare til å reparere ødelagt redskap, men også til reparasjons- og vedlikeholdsarbeid generelt. Sist sommer reparerte vi et gammelt jernrekkverk på Rallarvegen.

Elektrisk sveising eller sveising med gass er metoder som har erstattet tradisjonell smiing. – Jeg har tatt sertifikat for elektrisk sveising og lært de nye metodene som er kommet til. Men om gammelt håndsmidd arbeid skal vedlikeholdes, trengs smeden.

– Dersom jernbanens siste smed legger hammeren på ambolten, blir det vel bare bruk og kast. Og et par hundre

ishaker gjør vel ikke så mye fra eller til? spør Arne Halvard Steen idet han griper dagens første ødelagte ishake og legger den til rette i glohaugen...

Kvast stål

– Om jeg får tilbakemelding på arbeidet? Jo, det skal jeg si deg! En vaskeekte banearbeider kaller en spade for en spade. I arbeid med is under fjellrensk i tunnellene kreves kvast stål, og karene kjenner redskap som ikke er riktig herdet. Er herdingen for hard, smeller stålet lett av. Og er hakker for lite herdet, krøller stålet seg som en grisehale. Og da får smeden svi!

– Å holde Bergensbanen åpen handler om verktøy og atter verktøy. Som smed på Myrdal måtte man reparere alt fra renskespitt, ishaker, stort og smått verktøy til maskiner i smia oppe på fjellet, slik at mannskapene til enhver tid hadde utstyr for hånden. Smeden sørget for å herde spett, hakker, meisler og bor tilpasset varierende fjellkvalitet, slik banearbeiderne ba om. I en tid da et arbeidslag jobbet på akkord, var godt smedarbeid gull verdt og en dårlig smed rene katastrofen for tunneldriverne. De fikk betalt for hver meter tunnel de produserte.

– Jeg kan ikke forstå hvordan vi skal klare oss uten en dyktig smed på Bergensbanen, sier banearbeider Geir Mykkeltveit til Jernbanemagasinet. I sesongen leverer han og arbeidslaget 15-20 ødelagte ishaker i uka til smeden.

Ekte «coal»

Arne Halvard Steen bruker «solid coal» – tungt smiekull fra England – som gir jevn og god varme. I essa gløder den første ishakka. Fargen på stålet har skiftet fra gråsort til mørke rødt og gult, ja nesten hvitt, før smeden griper det varme emnet med bare hansken. Hakka legges på ambolten og med taktfaste slag bankes den brukne isredskapen ut til ei kvass ishake.

Klang – klang, lyder det fra ambolten

mens smeden bearbeider det glødende, plastiske materialet fra et hjelpeløst stykke stål til det igjen blir et effektivt verktøy.

Lyden blir skarpere etter hvert som temperaturen i stålet synker og emnet blir fastere.

Lilla stål

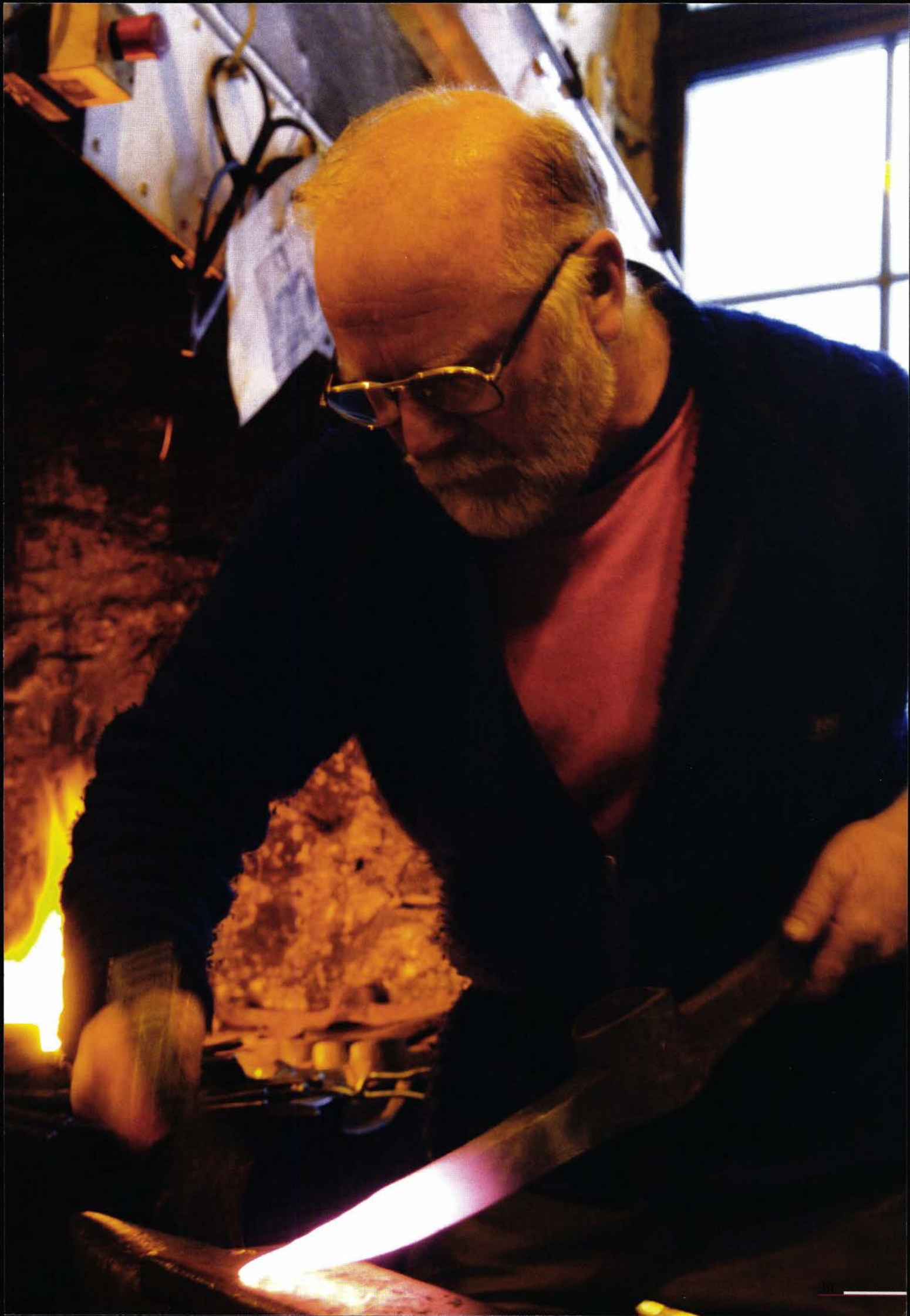
Smeden påkaller vår oppmerksomhet: – Se her! sier han og skyver brillene opp på pannen med en sotete neve for bedre å kunne betrakte fargenyansen i stålet mot dagslyset. I et kort øyeblikk stikker han det glødende jernet ned i vannbotten på gulvet. Det freser, og smeden forsvinner i en sky av damp. Han iakttar fargen på stålet før han igjen og igjen, fem-seks ganger, dypper jernet i stadig nye og lengre perioder i vannbotten og betrakter blålilla fargen som kryper fremover mot den kvasse spissen. Til sist stikkes det nysmidde verktøyet i en bølge med fuktet sand.

– Jeg smir og herder i samme operasjon og følger temperaturen i stålet ved å betrakte fargen. – Ser du, sier smeden og viser meg hvordan fargen i stålet endrer seg og kryper sakte fremover mot spissen på ishakka. – Det er viktig at det ikke er oksygen i vannet. Enkelte knivsmeder bruker olje når de skal kjøle ned og herde et nysmidde knivblad. Jeg bruker utkøkt og oksygenfattig vann – slik jeg har lært.

Og «den siste smeden» hadde litt av en læremester:

– Jeg hadde stor glede og nytte av tiden sammen med gamlesmeden, Gudmund Selland, en ualminnelig dyktig smed som fremdeles praktiserer i faget. Han var spesialist på skinnesveising på Bergensbanen og var ute på oppdrag med sveising på Flåmsbana og Fløyen. Han driver som låssmed, og det er en kunst ikke mange behersker: å smi spenstig fjærstål!

Hode og neve: - Jeg har likt å bruke både hodet og nevene – som min morfar, farfar og min far, sier «Den siste smeden».



NSB deler æren for bronzen

Konsernsjef Einar Enger i NSB deler villig vekk en del av æren for bronzen i «EM i punktlighet» med Jernbaneverket.

– Vi har fått til et veldig tett dialog og godt samarbeid med Jernbaneverket. Det har vært med på å gi gode resultater både på sikkerhet og punktlighet, sa Enger da han forklarte bakgrunnen for NSBs beste driftsresultatet siden 1998 overfor 42 presse- og mediafolk i Bodø.

Samferdselsminister Torild Skogsholm var i likhet med NSB-sjefen stolt og glad for at NSB hadde tredje beste punktlighet av alle togselskapene i Europa i fjor. Hun framhevet også økningen i trafikken både på gods og personer i 2004 - et år som hun betegnet som et godt år for jernbanen.

Samferdselsministeren var stolt over å kunne fortelle at knapt noe annet departement har gjennomført så store omstillinger i inneværende stortingsperiode. Nå var hun bekymret for at en ny rød-grønn regjering vil stoppe reformene.

– Å hindre moderniseringen vil ikke bety annet enn at innbyggerne i Norge får et dårligere tilbud på en rekke viktige områder, mente Torold Skogsholm.

Green Cargo fortsatt statlig

De svenske «sosserna» har blitt enige med samarbeidspartiene i Riksdagen om at Green Cargo skal forbli svensk og statlig. Denne beslutningen koster 600 millioner svenske kroner i aksjeeiertilskudd til godsoperatøren. Dermed forsvinner salgsaspektet fra den politiske agendaen. Green Cargo får styrket sin konkurransekraft gjennom muligheten til bl.a. å investere i nye lok og vogner. Pengene til tilskuddet tar regjeringen fra andre statsforetak.

Den svenske regjeringen som lenge har ligget i forkant av den europeiske jernbaneomdanningen, har kommet til et punkt der den finner det riktig å bremse og se nærmere på virkningen av den liberaliseringen som allerede er gjennomført.

– Regjeringen har inget interesse av att släppa in utländska monopolis-



I rute: 93,8 prosent av NSB-togene var i rute i fjor. Det ga tredjeplass i Europa.

(Foto: Øystein Grue)

ter på Järnvägen i Sverige, sier næringsminister Thomas Östros til Tidningernas Telegrambryrå (TT).

Det var nemlig Deutsche Bahn's datterselskap Railion som var hovedkandidat i spekulasjonene om oppkjøp av Green Cargo. Nå blir det i stedet en samarbeidsavtale mellom Green Cargo og Stinnes/Railion.

BK Tåg er konkurs

Det er ikke bare-bare å skulle drive jernbanetrafikk. Det har nå det svenske selskapet BK Tåg fått erfare. BK Tåg har drevet med persontrafikk i Vest-Sverige, og det er driften på Stångådalsbanan og Tjustbanan som har påført selskapet så store tap at det må innstille fra 21. april. Dermed blir det første private selskapet som fikk løyve til å drive persontrafikk med tog i Sverige, også det første som går konkurs.

BK Tåg ble stiftet allerede i 1989, og det fikk løyve til å drive togtrafikk i Småland først på 90-tallet. Men ved en ny anbudsrunde vant Statens Järnvägar trafikken tilbake i 1993 etter tre år under BK Tåg. Det svenske konkurranseverket gav imidlertid

BK Tåg rett i at SJ hadde misbrukt sin monopolstilling og vunnet anbudskonkurransen gjennom å kreve mindre betalt fra de regionale myndighetene enn hva denne trafikken egentlig kostet SJ.

Det hjelper likevel ikke BK Tåg i dag – den 21. april er det slutt.

Åtte selskap på norske spor

NSB er ikke lenger alene – det vet de fleste. Men hvor mange og hvilke selskap som trafikkerer vårt nasjonale jernbanenett, og som Jernbaneverket forvalter, står kanskje ikke like klart for alle. Det er i øyeblikket og før Gjøvikbanen blir avgjort, åtte selskap, med fast trafikk:

NSB AS (passasjertrafikk)
 Flytoget AS (passasjertrafikk)
 Ofofbanen AS (gods- og passasjertrafikk)
 CargoNet AS (godstrafikk)
 Green Cargo AB, Sverige (godstrafikk)
 Malmtrafikk AS (godstrafikk)
 Hector Rail AB, Sverige (godstrafikk)
 Tågakeriet i Bergslagen AB, Sverige (godstrafikk)

DSB nær milliarder i overskudd

Små-nytt



Lønnsomt: DSB har flere passasjerer, økte inntekter og mer effektiv drift. På bildet vises et av selskapet IC3-tog.

(Foto: René Strandbygaard)

Med et resultat før skatt på hele 947 millioner danske kroner for året 2004 overtrumpet DSB både egne og andres forventninger. Resultatet er bare 50 millioner under rekordåret 2003.

Det gode resultatet skyldes flere passasjerer, økte inntekter og mer effektiv drift.

Den nye tiårsavtalen med regjeringen vil påvirke resultatutviklingen negativt fra og med 2005, og det regnes med at årsresultatet for inneværende år vil ligge

rundt 600 millioner danske kroner. Det skyldes økte investeringer og økte kostnader som ikke kan kompenseres gjennom tilsvarende økte inntekter.

Banverket bruker Bombardier

Den 31. mars inngikk svenske Banverket en kontrakt med Bombardier Transportation Sweden AB om utvikling av et forenklet system for fjernstyring på lokale jernbanelinjer med liten trafikk. I dag styres trafikken på slike linjer manuelt.

Västerdalsbanan er valgt ut som pilotstrekninger for det nye systemet som bygger på det nye European Railway Traffic Management System (ERTMS) Regional. Pilotstrekningen skal være klar til godkjenning i år 2009. Det foreligger planer om å innføre systemet på ytterligere elleve jernbanestrekninger i Sverige i tillegg til på Inlandsbanan. Det innebærer – hvis alt går etter planen – at ERTMS-Regional vil bli innført på 1.254 km jernbane fra Haparanda til Ystad i perioden 2004 – 2015. Totalkostnadene er beregnet til 560 millioner svenske kroner.

Euromaint tar vedlikeholdet på Arlanda Express

Det tidligere SJ Teknik som ble omdannet til eget selskap under navnet Euromaint i år 2000, har undertegnet en tiårskontrakt om vedlikeholdet av togene som Arlanda Express bruker mellom Arlanda og Stockholm Central. Verdien på kontrakten for Euromaint er 250 millioner svenske kroner.

LKAB kjøper 70 nye malmvogner

Vognprodusenten K Industries i Malmö har mottatt en ordre fra malmselskapet LKAB på 70 malmvogner for 30 tonns aksellast. Den nye bestillingen er en opp-

følgning av en tidligere ordre på 30 vogner. LKAB har også en opsjon for ytterligere 630 vogner som er ti meter lange og kan ta mer enn 100 tonn med malmlast. De gamle vognene har en begrensning på 80 tonn last. Produksjonen av den nye ordren vil ta til i løpet av sommeren.

Presisering

I vår utmerkede temareportasje om «Den europeiske mesteren i vedlikehold», Spania, er det behov for en liten presisering i etterkant.

Det gjelder reportasjen «Natt-teamet» på side 7 – 9. Her er vi med et arbeidslag som foretar sporjusteringer med pakkemaskin, og der maskinens innretninger griper om skinnene og løfter skinnegangen til riktig høyde før pukken pakkes under svillene, samtidig som den retter (bakser) sporet sideveis.



DB i tet: I fjerntogtrafikken har imidlertid DB Fernverkehr stadig en posisjon som ikke er utfordret av andre jernbaneselskaper.

(Foto: DB AG).

Jernbanetransporten i Tyskland nådde i fjor et rekordnivå på én billion rutekilometer, og det har aldri vært så mange jernbaneoperatører i virksomhet i landet som i år 2004.

Det opplyses i en rapport om jernbanekonkurranse som Deutsche Bahn AG står bak. I den samme rapporten fortelles det at DB AG fortsetter å prise konkurranse som prinsipp, uten at selskapet har gjort slutt på egen diskriminerende atferd mot konkurrenter.

Jernbanemagasinet har flere ganger brakt informasjon om at DB med sin dominerende stilling bak så vel sportilgang som energiforsyning både er blitt kritisert av de tyske konkurransemyndighetene og sogar blitt konfult for dårlig behandling av konkurrenter til DBs egne tog.

På tross av dette øker jernbaneselskapene utenfor DB-familien sterkere enn DB selv. Produksjonen hos de «private» økte med 25 prosent i fjor og nådde 87,8 millioner rutekilometer. De samme selskapene økte sin andel av togkapasitet i regiontrafikken og er nå oppe i 11,9 prosent. Målt i faktisk markedsandel i per-

sonkilometer sto de «private» for 5,4 prosent. I fjerntogtrafikken har imidlertid DB Fernverkehr stadig en posisjon som ikke er utfordret av andre jernbaneselskaper. Derimot er konkurransen fra veg og luft sterkt merkbar.

Innenfor godstrafikken sto «private» jernbaneoperatører for rundt ti prosent av transportarbeidet på jernbanespor i år 2004. I godsmarkedet har sterk konkurranse jernbaneselskapene imellom og ytterligere konkurranse fra vegsiden bidratt til å presse prisene og fortjenestemarginene hos alle.

Arriva vinner i flatlandet

Det internasjonale transportkonsernet Arriva med base i UK har vunnet anbudet om å drive jernbanetrafikken i de hollandske provinsene Friesland og Groningen de neste 15 år. I trafikken ligger også en grensepasserende rute til Nord-Tyskland. Det er ventet at kontrakten gir en omsetning på om lag 34 millioner EURO pr. år og totalt rundt 750 millioner i løpet av kontraktstiden. Trafikken i regi av Arrivas hollandske datterselskap vil starte 11. desember i år. Arriva har forpliktet seg til å sette inn 50 nye tog innen september 2007.

Arriva har drevet trafikk i de to provin-

sene i fem år allerede. Noen av de 70 togsettene som har vært i drift, har operert under navnet NoordNed. Dette selskapet er et resultat av den første jernbanepriatisering i Nederland og driver kombinert buss- og togtrafikk nord i landet. Selskapet begynte som et joint venture mellom Arriva og statsbanene (NS) i 1999, men ble helt overtatt av Arriva i år 2003. Ruten mellom Nederland og Tyskland er et nytt element i trafikken. Denne vil starte opp samtidig med at de første nye tog blir overlevert i november 2006.

Grenseløst over Chiasso

Grensestasjonen Chiasso mellom Sveits og Italia har et navn i jernbanehistorien. Nå blir den bare forbigjørt. Siden begynnelsen av april har SBB Cargo kjørt gjennom uten lokbytte på grensen med tostrømsloket Re 484 fra Bombardier. Oppstarten forløp helt problemfritt for sveitserne – som vanlig. SBB bestilte 18 lok i serien Traxx MS fra Bombardier i mai 2003. De første ble levert til SBB og datterselskapet i Italia i februar i år etter en meget omstendelig godkjenningprosedyre hos de italienske myndighetene. Seks nye lok er ventet i nærmeste fremtid.

Omlegging ved Soknedal

Små-nytt



Like før: Her er det like før hovedsporets skinnegang bakeses over til det midlertidige sporet til høyre. (Foto: Erling Sporstøl.)

Linjeomlegging av Dovrebanen ved Soknedal ble gjennomført etter planen. Arbeidene ble til og med ferdig tidligere enn beregnet.

Lørdag 16.april ble Dovrebanen lagt om i ny midlertidig trasé ved Soknedal.

Årsaken er at Statens vegvesen skal bygge om E6 og legge inn en ny bru. Under anlegget av brua må Dovrebanen legges om i en midlertidig trasé på ca 400 meters lengde. Det er ventet at Vegvesenet vil være ferdige med dette arbeidet i august.

Skal jernbanen seigpines i hjel?

Det norske jernbanenettet har vært sulfeføret på investeringsmidler i over 40 år. Følgen er at norske tog for en stor del kjører på gammeldags og nedslitt infrastruktur, og at nettet er uforholdsmessig dyrt i drift. Det har vært og er en uforholdsmessig stor satsing på vei i forhold til bane, blant annet med den følge at Norge blir liggende stadig lenger etter de miljømålene vi er forpliktet til etter Kyoto-avtalen.

I denne situasjonen prøver regjeringa å bruke høye driftskostnader som bevis for at det satses på norsk jernbane. Så går de til det skritt å vedta bortsetting av all drift og vedlikehold, pålegge Jernbaneverket å kvitte seg med en stor

Min mening

del av kompetansen – og kalle det «satsing på jernbanen»!

Hittil har politiske løfter og endog vedtatte planer om jernbanesatsing vært lite verd. Vi har ingen tro på at dette vil bli annerledes under dagens regime i regjering og storting. Privatisering og konkurranseutsetting gir ikke mer ressurser; det er sløsing med ressurser!

Sats på jernbanen! Ikke bygg den ned!

Banepersonalets Forening Trondheim

(Uttalelse vedtatt på årsmøte
12. mars 2005)

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 Anonsen
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 57 242
e-post: esv@jbv.no

Informasjonsrådgiver
Ronald Holmstrøm
Tlf: 22 45 72 43/916 55 802
e-post: rhol@jbv.no

Info Vest

Informasjonssjef Inge Hjertaas
Telf. 59966050/91650176
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

Blommenholm



Foto: Kari Espeland

Her ser vi lysene etter Flytoget i det det passerer Blommenholm.

Lukkertid ca 30 sekunder det er brukt et Nikon

FM3A kamera og Fuji 100 ISO lysbildefilm

Bildet fikk andrepremie i Jernbanemesterskapet 2005 i klassen Jernbanemotiv/dias.



Alle som vil, kan sende inn sitt forslag til «Mitt jernbanebilde». Bildet sendes til Jernbanens fotoklubb v/Oyvind Bardalen, NSB Drift, 3044 Drammen eller på epost: oyvind.bardalen@nsb.no.

NB! Send inn ditt forslag til «Årets jernbanebilde» og bli med i konkurransen om et nytt digitalt speilreflekskamera (Nikon D70). Se nærmere informasjon i nummer 1-2005 (www.jernbaneverket.no/nyheter/bedriftsavis).

Ordbøker, baser og kjekke oppslagsverk

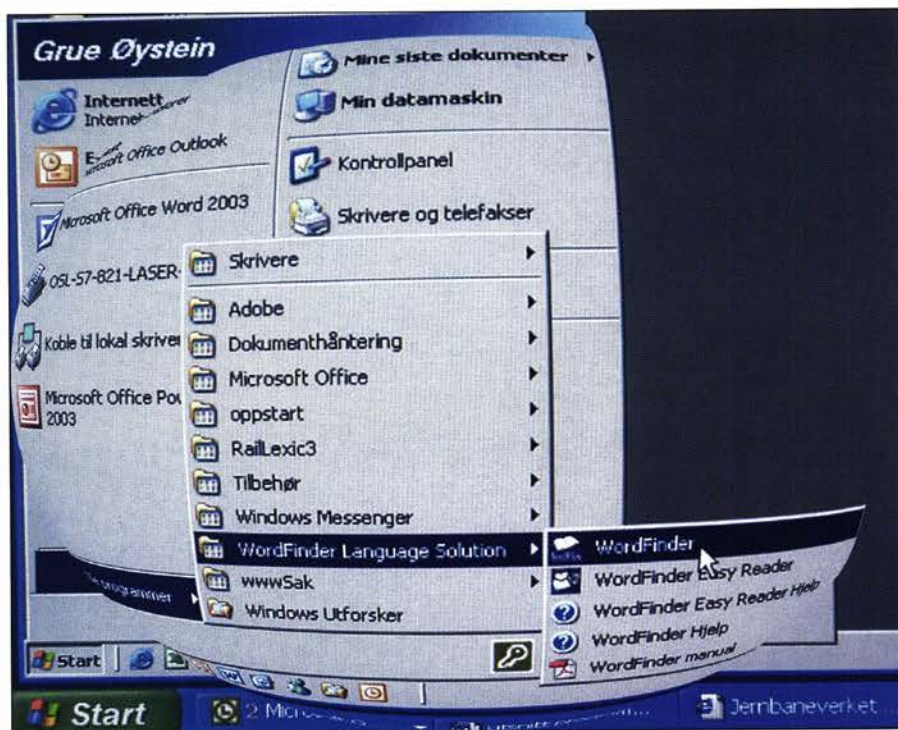
Informasjon
Informasjon

Jernbaneverket har abonnement på mange praktiske «verktøy» til hjelp i jobben og med saksbehandlingen. Det er særlig ordboksbasen WordFinder og oppslagsverket RailLexic vi vil gjøre oppmerksom på.

Hvis du skriver en tekst og trenger en rask oversettelse, kan du åpne WordFinder og få hjelp til dette. Du kan søke opp et ord og så hente det rett inn i teksten ved å markere ordet (dobbelklikke eller trykke enter) så kommer ordet rett inn i dokumentet. Å hoppe mellom programmene gjør du med Alt + . For å veksle mellom ordboksspråket, altså for å oversette frem og tilbake mellom for eksempel Norsk-Engelsk og Engelsk-Norsk, kan du høyreklikke på ordet. Da er det lettere å sjekke om det utvalgte ordet passer i den sammenhengen du har tenkt.

RailLexic – jernbaneterminologi

Fagspråket «jernbane» er avansert og egenartet. Det er derfor mange ord og uttrykk vi ikke vil finne i vanlige ordbøker. Dette var bakgrunnen for ordboken og senere databasen RailLexic. Den ble først utgitt på jernbanespråkene



tysk, fransk og engelsk og er siden utbygd med nasjonale språk. Her finnes det jernbaneuttrykk på tjué språk, og du kan se tre av disse samtidig. Dermed kan du lett sammenligne ord og uttrykk på de skandinaviske språkene, og det kan være praktisk i samarbeid og forståelse med nordiske kolleger.

Tips

Finn tilgangen på oppslagsverkene via Programmet på startmenyen. Når du har åpnet et eller flere programmer, blir de liggende nederst på skjermen.

Ny litteratur

Prosjekt Elg - trafikk i Stor-Elvdal

2000-2004 : hvordan unngå elgpåkørsler på vei og jernbane? : tiltak for å begrense elg nær jernbanelinjen / Torstein Storaas, Knut B. Nicolaysen, Hege Gundersen og Barbara Zimmermann. Elverum: Høgskolen i Hedmark, 2005. (Oppdragsrapport; 2005 nr 1)

Oppsummeringsrapport om vilt-påkørsler og prosjektet som ble gjennomført av Høgskolen i Hedmark, Jernbaneverket Hovedkontoret og Region Nord, Statens vegvesen Hedmark, Stor-Elvdal kommune og Stor-Elvdal Grunneierforening

Jernbane; Bremses; Krav til bremsesystemer på lokomotivtrukne tog / Standard Norge.

1. utg. - 1326 Lysaker: Pronorm AS, 2005. - 38 s. - (NS-EN ; 14198)
Emneord: Jernbane/Bremses

Retten er satt: håndbok ved behandling av straffesaker og sivile / Marianne Reusch. - 2. utg. - Oslo: Cappelen akademisk forlag, c2004

Utvikling av Tolerable Hazard Rates for signalanlegg / Ola Løkberg ... [et al.]. - Trondheim: SINTEF, 2005. - 88 bl.: fig - (SINTEF rapport ; STF90 F05005) - INTERN

Oppdragsgiver: Jernbaneverket ved Mona Stryken

Jernbaneverket har behov for å sette klare og etterprøvbare sikkerhetskrav til signalanleggene som inngår i jernbanenettet. Dagens praksis med å sette krav på utstyrsnivå er under vurdering. Et alternativ er å sette krav til sikkerhets-kritiske funksjoner. SINTEF har i denne rapporten fokusert på sikringsanleggene.

For denne anleggsklassen diskuteres det alternative definisjoner for sikkerhetskritiske funksjoner.
Emneord: Sikkerhet/Sikringsanlegg/Signalsystemer/Risikoanalyser

Punktlighet

(% av tog i rute til endestasjon)

	Mål	Res. 2004	Januar	Februar	Mars	Oppnådd 2005	
LANGDISTANSE:							
<i>Persontog:</i>							
	Dovrebanen	90	90	89	89	91	90
	Nordlandsbanen	90	91	81	84	90	85
	Bergensbanen	90	91	88	92	90	90
	Sørlandsbanen	90	88	88	94	89	90
<i>Godstog</i>							
	Dovrebanen	90	85	84	88	93	88
	Nordlandsbanen	90	92	80	87	89	85
	Bergensbanen	90	81	87	89	82	86
	Sørlandsbanen	90	91	90	95	92	92
MELLOMDISTANSE:							
	Østfoldbanen	90	90	87	93	92	91
	Vestfoldbanen	90	86	95	92	87	91
	Lillehammer	90	84	92	90	86	89
	Gjøvikbanen	90	90	93	91	94	93
FLYTOG:							
	(ank. Gardermoen)	90	95	97	96	96	96
LOKALTOG:							
	Oslo-området (hele døgnet)	90	89	93	93	90	92
	Jærbanen	90	91	89	97	97	94
	Vossebanen	90	95	93	94	93	93
	Trønderbanen	90	90	90	94	96	93

Driftsulykker *

	2004	Mars	Akkumulert	2004	Mars	Akkumulert	
Sammenstøt:				Alvorlig skadde:			
Tog - tog	0	0	0	Reisende	0	0	0
Tog - person	2	0	0	Ansatte	0	0	0
Tog - kjøretøy	10	0	1	3. person	3	0	0
Tog - objekt **	10	0	0				
Avsporing:				Dyrepåkjørsler:			
Persontog	2	0	1	1661	85	451	
Godstog	3	1	1				
Andre tog	1	0	2				
Drepte:				*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.			
Reisende	0	0	0	**Ras, endebutt, kjøretøy som er kommet på linjen (ikke planovergang).			
Ansatte	0	0	0				
3. person	3	0	0				

Kakling i kratt og kanaler

Nei, nå om dagen er det godt å være menneske. Vårsola varmer i nakken; snøen som aldri kom, har for lengst smeltet unna. I busker og kratt sitter gråspurv i hopetall og kvittrer som et helvete. Men én ting skal fuglene ha: De bråker ikke for moro skyld.

Harry-sporet

Tvert imot! Målet er tross alt å kvitre seg til en hyrdestund med en spurvefrøken slik at slekta kan føres videre. Med slike tunge plikter i bakhodet kan jo noen hver bli fristet til å åpne nebbet. Slik har det vært til alle tider, både blant fugl og folk. Noe er altså likt, men det er mer enn mangel på dun og fjær som skiller oss fra våre venner i neket.

Nytteverdi

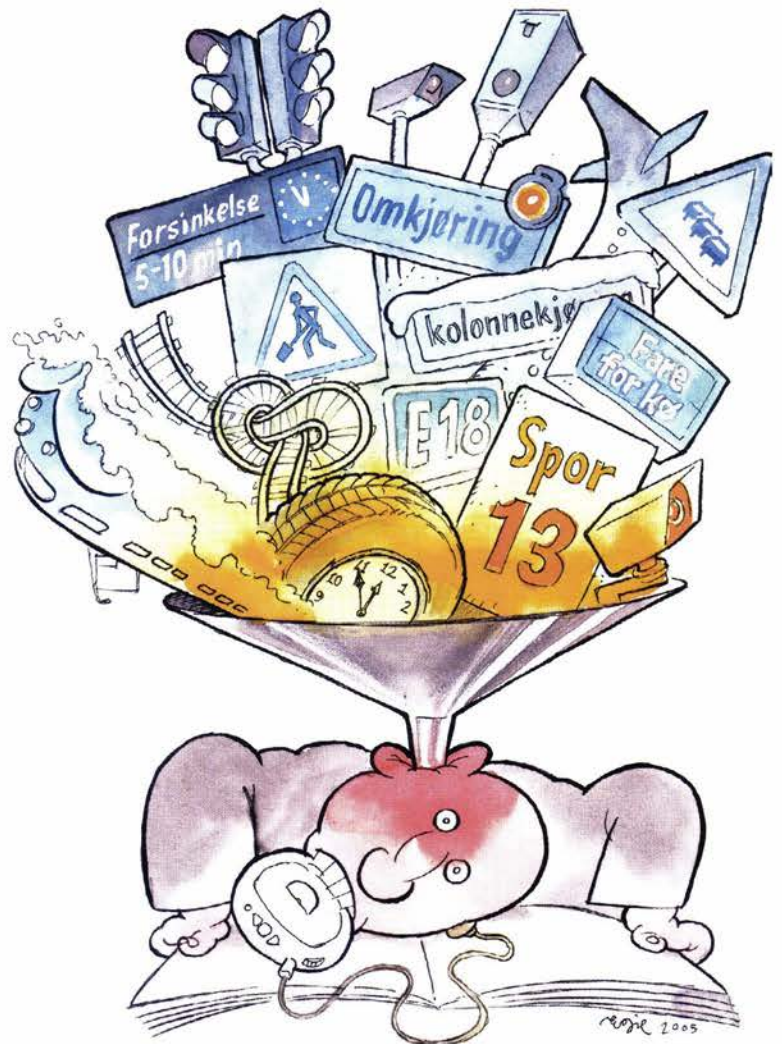
Vi mennesker har utviklet en lei tendens til å kvitre, selv når vi strengt tatt ikke har noe fornuftig å melde om. Mangelen på nytteverdi og substans i budskapet kompenseres med å skrike høyere og oftere. Alt i et forsøk på å lure omgivelsene til å tro at vi allikevel har noe viktig å meddele.

Ordgyteri

Resultatet er at vi oversvømmes av nyheter og informasjon vi ofte strengt tatt ikke trenger. Trafikkmeldingene som tyter ut av radioen hver morgen er et godt eksempel på dette. Daglig tvangsføres vi med hyppige oppdaterte meldinger om stoda på innfartsårer og fjelloverganger. Selv ikke på dager da trafikken går som normalt, slipper vi unna det evinnelige ordgyteriet fra trafikkredaksjonene.

Begrenset

Og hvem har egentlig nytte av alle trafikkmeldingene? Jeg mener, sitter man bom fast på Ring 3 mellom Ryen og Økern,



er man som regel klar over køen lenge før man hører om den på radioen. Melding om vanskelige kjøreforhold over Ifjordfjellet har også begrenset interesse når man befinner seg sånn om lag midtveis i rundkjøringa på Sinsen.

Gleder meg

Radiokanalene er ellers ikke de eneste som holder oss oppdatert på trafikkbildet. NRK Fjernsyn og TV2 bidrar også. Så langt har Vegvesenet vært alene om å bidra med bilder, men nå har også vi planer om å installere egne kameraer for formålet – i første omgang på Oslo S. Jeg gleder meg vilt til premieren. For nest etter livebilder av endeløse bilkøer ved bomstasjonen på Alna, er det lite som kan måle seg med plattformpendlere i fugleperspektiv. Ehh... bortsett fra å myse på maling som tørker da, naturligvis.

Harry K

Månedens lille frekke

Stakkars avholdsfolk, tenk å våkne om morran, og vite at man ikke blir bedre utover dagen...