

Jernbane

NR. 9 - 2005

magasinet

- Vinner i 2007

Samferdselsminister Liv Signe Navarsete vil kjempe for at samferdsel blir budsjettvinner i 2007. Hun har også visjoner om at Norge skal bygge høyhastighetsbaner. I Sverige viser beregninger at slike baner er ekstremt lønnsomme.

side 4-13



Jernbaneverket

Ny politikk

Den nye regjeringen har tiltrådt og ga etter få dager klare signaler om jernbane-politikken. Den forrige regjeringens arbeid med å avvikle store deler av Jernbane-verkets driftsapparat stoppes, og fornyingsarbeidet skal legges opp etter en annen modell. Vi i Jernbaneverket fikk klar beskjed om at det vil bli stilt krav til vår effektivitet og evne til å levere resultater. «Eieren» vil styre gjennom å sette klare mål uten detalj-regulering. Det igjen krever at vi utformer et sett av gode virkemidler.



De nye signalene førte til at jeg med glede kunne skrive brev til flere hundre ansatte om at oppsigelsesvarslene som den forrige regjeringen dikterte, kunne trekkes tilbake. Jeg er glad for den mottakelsen dette brevet har fått i organisasjonen vår, noe som også kommer til uttrykk i denne utgaven av Jernbanemagasinet. Entusiasmen er tilbake i organisasjonen. Det er virkelig en vilje til å stå på for jernbanen og til å vise hvor gode vi er. Jeg er derfor sikker på at ingen bekymrer seg over at det blir stilt klare krav til oss i tiden som kommer. Det er slik med oss alle at når vi føler at noen trenger oss og at vi er til nytte, ønsker vi «å stå på» og gjøre vårt beste.

Det er også viktig at vi nå forsikrer oss om at vi har en organisasjon som legger til rette for å ta ut gevinsten av en «ny giv» og en ny og bedre styringsform fra departementets side. Vi starter derfor nå en prosess for å avklare organiseringen av driftsapparatet og banesjefenes organisasjon ut fra de nye rammebetingelsene. Dette arbeidet vil skje i tett dialog med de ansattes organisasjoner.

Jeg er overbevist om at vi i fellesskap har de aller beste forutsetninger for å skape et moderne, entusiastisk og effektivt jernbaneverk.

Steinar Killi

STEINAR KILLI
Jernbanedirektør

Innhold



8 Superbane

Blir det om noen år mulig å reise i 300-350 kilometer i timen mellom Stockholm og Hamburg? I Sverige arbeider nå sterke krefter for en slik superjernbane.



24 Snur rundt

- Vi er glade i å jobbe og snur oss gjerne rundt raskere enn før, sier Arnt Ripeguttu på Nordagutu.

| | |
|--------------------------------|----|
| - Vi innfri løftene | 4 |
| Tjener milliarder på superbane | 8 |
| - Tenk tid - ikke avstander | 10 |
| Smånytt innenriks | 14 |
| - Ett år forsinket | 16 |
| Mer til planlegging | 18 |
| - Få fart på jernbanen | 20 |
| De nye samferdselspolitikkerne | 22 |
| Solskinn over Nordagutu | 24 |
| Lettelse på Svingen | 27 |
| Min arbeidsdag: Oasens vokter | 28 |
| Tog-suksess med bil | 30 |



30 Over til tog

Før tørde ikke bedrifter sende gods med tog av frykt for forsinkelser. Nå velger de toget for å være presise.



20 Fører ordet

Faren hennes var ordfører, hun er blitt saksordfører for jernbanesaker på Stortinget.



16 Forskyves

Nye, norske jernbaneprosjekter blir forskjøvet med ett år. Samtidig snakker jernbanedirektøren om hvordan jernbanen kan moderniseres raskere og mer effektivt.

| | |
|--|----|
| Balansekunst i tøft marked | 33 |
| I pluss etter vanskelig start | 34 |
| Bare over grensen | 36 |
| Er norsk - satser i Sverige | 36 |
| Når jern blir gull | 37 |
| Møte med: Stolt tjuagutt | 38 |
| Månedens gjest: Ikkje still klokka tilbake | 41 |
| Mitt jernbanebilde | 42 |
| Fra vugge til grav | 43 |
| Ny stasjon - på kinesisk vis | 44 |
| Smånytt utenriks | 50 |
| Harrysporet | 52 |

Jernbane

magasinet

NR. 9 - 2005

ANSVARLIG REDAKTØR
Svein Horrisland

REDAKTØR
Svein Erik Bakken
REDAKSJONSSJEF
Tore Holtet
JOURNALIST:
Øystein Grue

MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:
Reidar Skaug Høymork
Per Rathe
Sindre Anonsen
Hans Schaefer
Harry Korslund

FORSIDE-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 18. november 2005.

UTGITT AV:
Jernbaneverket, Stortorvet 7
www.jernbaneverket.no
Opplag: 5.200
Layout: Aktuell, Oslo
Trykk: Gan Grafisk, Oslo
Distribusjon: Bedriftssupport, linje 51062

- Vil innfri løftene

- Jeg vil kjempe for å innfri Soria Moria-løftene. Skal regjeringen følge opp sine svært så målbare løfter, vil det medføre at samferdsel blir en av vinnerne i 2007-budsjettet.

Tekst: SVEIN ERIK BAKKEN
Foto: ØYSTEIN GRUE

Det sier samferdselsminister Liv Signe Navarsete (Sp) i et bredt intervju med Jernbanemagasinet, der hun også slår fast at det er ingen rasjonell grunn for at Norge skal havne på et sidespor i utviklingen av en moderne jernbane i Europa.

«Ingen grunn til at Norge skal havne på et sidespor»

Stødig i kastene

På tross av en lang og travel dag som følge av ekstremvær med ras og et titalls stengte veier både i hennes eget hjemfylke og i de andre fylkene på Vestlandet, møter vi en avslappet, opplagt og vel forberedt statsråd.

Sjøl om hun avslørte for oss at hun har litt høydeskrekk, var det ikke nei i hennes munn da vår fotograf ikke bare ville ha henne opp på taket av departementetsbygget, men også opp på et bord for å få den rette kveldshimmelen i bakgrunnen.

VIL SATSE: - Vi er jo ikke i en økonomi

At det i tillegg kom noen kraftige vindkast til hovedstadsvær å være, brydde ei vestlandsjente seg sjølsagt ikke noe om. Det å kunne bevege seg i høyden og stå imot når det blåser nordavind fra alle kanter, kan jo komme godt med for en nybakt samferdselsminister.

Arv

Sjøl om 47-åringen fra frukt- og fotballbygda Sogndal er fersk som folkevalgt på riksplanet, har hun lang fartstid i politikken i hjemfylket. I tillegg har hun erfaring



visjon som tilsier at vi ikke evner å stille i klasse med våre naboland, sier samferdselsminister Liv Signe Navarsete.

som politisk rådgiver i Sosial- og helsedepartementet i Kjell Magne Bondeviks sentrumsregjering.

Hennes posisjon som nestleder i Senterpartiet kan også komme godt med når hun skal ta opp arven etter kjente Sp-høvdinger som Johan J. Jakobsen og den tidligere samfylkingen John A. Austrheim som begge var samferdselsministere i løpet av deres lange, politiske karrierer. Og utfordringen blir ikke mindre om hun har ambisjoner om å få gjennomført like mye som en annen kjent samferd-

selsminister fra hjemfylket, Kjell Opseth.

Store tanker

At Navarsete har ambisjoner på vegne av samferdsel og jernbane, kommer svært tydelig fram når vi stiller henne spørsmålet om hva som er hennes visjon for jernbanens framtid i Norge.

– Vår visjon om jernbanen ligger i Soria Moria-erklæringen. Når det er sagt, ville det vært kjekt om vi hadde tenkt noen store tanker om samferdsel i dette landet. Det hadde

for eksempel vært visjonært å få på plass noen strekninger for høyhastighetstog i Norge.

– I de mest folkerike delene av landet ligger det her et stort potensial. Kanskje er potensialet enda større om vi får opp farten på godstransporten og dermed får mer gods over fra vei til bane.

«Viktig mål for oss å få til utbygginger av hele strekninger»



» ... visjonært å få på plass noen strekninger for høyhastighetstog i Norge

Økt andel

– Helt siden Senterpartiet sist styrte Samferdselsdepartementet, har samferdsel sin andel av statsbudsjettet stort sett blitt mindre og mindre. Vil det være et mål for deg at samferdsel skal få en større andel og kanskje bli like stor som da Johan J. Jakobsen var samferdselsminister?

– For meg er det først og fremst et mål å innfri løftet regjeringa har gitt i Soria Moria-erklæringen om å øke bevilgningene til samferdsel med 2.2 milliarder kroner årlig. Det langsiktige målet må være at samferdsel vinner tilbake den viktige posisjonen sektoren hadde og framledes bør ha i utviklingen av landet vårt. I det ligger det også at andelen av statsbud-

jettet som går til samferdsel bør øke.

– Ditt partis leder, kommunalminister Aslaug Haga, er

2006-budsjettets vinner. Vil du kjempe for at samferdsel blir en av vinnerne når den rødgrønne regjeringen legger fram «sitt første budsjett fra bunnen av» for 2007?

– Jeg vil kjempe for å innfri Soria Moria-løftene. Det vil, om regjeringen skal følge opp sine svært så målbare løfter, medføre at samferdsel blir en av vinnerne i 2007-budsjettet.

Sidespor

– Norges hovedbaner til Sverige og Europa er og vil være en gedigen flaskehals i minst ti år framover om vi legger NTP til grunn. Ord-



MORSOMT: – Jernbaneverkets «husdiktets» dikt «Fritt etter Ivar Aasen» var veldig morsomt, og jeg er glad i lyrikk og Ivar Aasen, sier samferdselsminister Liv Signe Navarsete.

fører Göran Johansson i Göteborg sier at Norge bare kan glemme utbyggingen mellom Oslo og Göteborg om den først kommer om 20-25 år. Hva sier du til det?

– Jeg skal gjerne være med og diskutere en raskere takt i utbyggingen av jernbanen mot Sverige og Göteborg. Det er jo ingen rasjonell grunn for at Norge skal havne på et sidespor i utviklingen av en moderne jernbane.

– Vi er jo ikke i en økonomisk situasjon som tilsier at vi ikke evner å stille i klasse med våre naboland, sier Navarsete, som opplyser at hun også vil ta opp forbindelsen mellom våre to hovedsteder når hun om kort tid skal møte sin svenske kollega, Ulrica Messing.

Fagre jernbaneløfter

Vi skifter tema og er brått tilbake i den dagsaktuelle virkeligheten.

– Var Stortingets NTP-vedtak og den rødgrønne regjeringens Soria Moria-erklæring bare fagre jernbaneløfter når dere etter noen få uker med makten ligger over 800 millioner kroner bak NTP-skjemaet på investeringssiden?

– Det som ligger av løfter i Soria Moria, gjelder hele fireårsperioden. Vi må derfor bli vurdert ut fra hva vi gjennomfører i hele perioden og ikke ut fra det første budsjettet som vi hadde veldig kort tid på å legge fram. Samtidig synes jeg at en økning på 182 millioner kroner i forhold til regjeringen Kjell Magne Bondeviks budsjett er en bra start.

Fulgt rådene

– Jernbanedirektør Steinar Killi sier at gjennomføringen av Stortingets NTP-vedtak vil bli et år forsinket som følge av manglende midler til planlegging i inneværende års budsjett og forslaget til investeringer i neste års budsjett. Hva vil du gjøre med det?

– Det har jeg alt gjort noe med ved at jeg har økt midlene til planlegging for neste år med 72 millioner kroner, ut fra de signalene jeg har fått om hva Jernbaneverket trenger. Jeg håper derfor det setter Jernbaneverket i stand til å starte opp og gjennomføre større prosjekt i 2007, sier Navarsete, som beklager at den tidligere regjeringen ikke bevilget mer til planlegging i inneværende år.

Hele strekninger

– Er det politisk vilje til å bruke prosjektfinansiering som et verktøy for å få til en mer effektiv og raskere utbygging av vei og jernbane?

«Andelen av statsbudsjettet som går til samferdsel bør øke»

Hva sier dere nå?

– Ja, det viser vedtaket i Stortinget og Soria Moria-erklæringen at det er. Prosjektfinansiering er ganske interessant, ikke minst for samferdsel, mener Navarsete. Hun opplyser videre at finansieringsmåten nå skal utredes av Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet i fellesskap, og at denne type finansiering tidligst kan tas i bruk i 2007.

– Er prosjektfinansiering av hele strekninger også et verktøy for å få til en forsert gjennomføring av NTP i første del av perioden?

– Ja, det kan det definitivt være. Noe av minuset med stykkevis og delte utbygginger har vært at vi ikke har fått full nytte av investeringene. Det blir derfor et viktig mål for oss å få til utbygginger av hele strekninger, ikke minst av hensyn til de reisende.

Stolt

Samferdselsministeren er tydelig stolt over at en av hennes første viktige handlinger som statsråd var å stoppe privatiseringen av drift og vedlikehold i Jernbaneverket og å sette foten ned for ytterligere konkurranseutsetting av persontrafikken på det norske jernbanenettet.

– Det er nå viktig at den gode utviklingen som Jernbaneverket er inne i, fortsetter. Da kan vi vise dem som ville sette all drift og vedlikehold ut på konkurranse mot rådet fra ledelsen i Jernbaneverket, at vi i sammen kan finne fram til minst like gode og effektive måter å løse disse oppgavene på.

– Samtidig som vi skal stille krav om effektiv bruk av pengene, skal vi også være opptatt av utviklingen av samfunnet og av å bygge landet, avslutter samferdselsminister Liv Signe Navarsete.

svein.erik.bakken@jbv.no

I forrige nummer av Jernbanemagasinet hadde vi intervju med tre «rødgrønne» samferdselspolitikere. Hva sier de nå - etter at forslaget til statsbudsjett foreligger?



Heidi Sørensen, SV:

– Jeg har forståelse for at alle midlene ikke kom etter tre ukers jobb med budsjettet. Det viktigste er at midlene som er satt av til første planperiode, blir oppfylt. Det gjør at samferdselsministeren har store oppgaver for budsjettene for 2007, 2008 og 2009.



Jorunn Ringstad; Sp:

– Etter at Bondevik-regjeringen neglisjerte Stortingets NTP-pålegg, så aksepterer jeg at regjeringen Stoltenberg fikk problemer med å følge opp. Samtidig forventer jeg helt andre takter i 2007-budsjettet om de skal bevare troverdigheten.



Torstein Rudihagen, Ap:

– Jeg skulle gjerne ønsket mer både til jernbane og samferdsel for øvrig, men det var dette som var mulig innenfor gitte rammer og prioriteringer for 2006. Det betyr at vi allerede får et etterslep som vi bør ta igjen de førstkomende åra. Bevilningene må økes, og samtidig må vi få på plass en prosjektfinansiering som bidrar til sammenhengende rask og effektiv utbygging av de ulike prosjektene.



Tjener milliarder på superjernbane

STOCKHOLM: En ny superjernbane mellom Stockholm og Hamburg vil bli ekstremt lønnsom - sett med samfunnsøkonomiske forskerøyne. En bane som tåler hastigheter på 300-350 kilometer i timen, vil årlig tilføre det svenske samfunnet et overskudd på 11 milliarder kroner.

Tekst: TORE HOLTET OG SVEIN ERIK BAKKEN
Foto: TORE HOLTET

«... ingen før oss som har regnet så nøye på dette»

– Det er ingen før oss som har regnet så nøye på dette. Store tidsgevinster og miljøgevinster gjør at høyhastighetsbaner kommer meget positivt ut økonomisk. Etter våre beregninger vil banen gi tilbake nesten tre ganger så mye som det koster å bygge banen, forklarer professor Bo Lennardt Nelldal. Han leder Järnvägsgruppen ved Kungliga Tekniska Högskolan (KTH) i Stockholm.

Dette kreves

Nelldal har vært med på å lage to rapporter om den såkalte Europakorridoren. Den siste rapporten tar også for seg internasjonale erfaringer med høyhastighetsbaner.

– Markedet for slike baner er stort, men de kan selvfølgelig ikke

bygges over alt. For det første kreves det vi kaller et ett punktsmarked, der toget kan ta opp konkurransen med fly. For det andre må det eksistere et mellom-marked, der en kan fylle på med passasjerer. For det tredje må det være stor godstrafikk på den aktuelle strekningen, slik at man har råd til å satse på en separat jernbane for persontrafikk.

– Oftest bygges det høyhastighetsbaner der fly og bil allerede har skapt et stort reisebehov. På slike strekninger kan toget ta opp konkurransen bare det går raskt nok.

Slår ut flyet

– *Hvor raskt må toget gå?*

– Det sentrale poenget er tiden - hva toget bruker fra sted til sted. Ved fire timers reiser mellom byer begynner toget å konkurrere med fly. Bruker toget tre timer og er mer bekvemt enn flyet, får toget en større markedsandel. På strekningen Stockholm-Göteborg, for eksempel, reiser om lag 60 prosent med tog og

40 prosent med fly. Ved to timers reisetid slår toget ut flyet.

– *Tror du det er grunnlag for flere høyhastighetsbaner i Sverige og Norge?*

– I det minste vil det være lønnsomt å bygge flere dobbeltspor der toget kan kjøre i 250 kilometer i timen. Bygges det ut slike spor mellom Oslo og Göteborg, vil det ta under to timer å reise mellom de to byene. I dag er dette den eneste strekningen i Norden der bussen er raskere enn toget.

Separat bane

Nelldal er overbevist om at høyhastighetsbaner er framtida, men understreker at tog med toppfart på 350 kilometer i timen må gå på en separat bane.

– Det går ikke an å blande godstog som går i 100 kilometer i timen med persontog som går tre ganger så fort. Jo raskere togene går, jo vanskeligere er det å kombinere person- og godstransport. Dessuten krever høyhastighetstog et annet





TENK NYTT: – Nå er det tid for å tenke grunnleggende nytt, sier professor Bo Lennardt Nellda. Han leder Järnvägsgruppen ved Kungliga Tekniska Högskolan (KTH) i Stockholm.

underlag enn andre tog.

– Banverket har hittil ikke villet satse på høyhastighetsbaner som tåler mer enn 250 km/t?

– Nei, men Banverket er nå på gli. Ved tidligere utredninger har Banverket regnet feil. Det kan vi dokumentere. Mange har sagt at Sverige er et for lite land til at man kan satse på raske høyhastighets-tog. Det er ikke riktig. Vi har gjort sammenlikninger med Spania, som har stor suksess med banen mellom Madrid og Sevilla. Og vi ser klare likhetstrekk. Begge land ligger i utkanten av Europa, og markeds-grunnlaget er omtrent det samme.

Systemskifte

– Kan en høyhastighetsbane bli bedriftsøkonomisk lønnsom?

– Det har vi ikke regnet på, men

jeg tror flere selskaper vil være interessert i å gi bidrag, fordi denne type kommunikasjon vil være med på å øke den bedriftsøkonomiske lønnsomheten i store deler av næringslivet.

– Sverige har vedtatt å satse 100 milliarder kroner på jernbane over en 12-årsperiode. Er det politisk vilje til å satse ytterligere 50 milliarder kroner på Europakorridoren?

– Når en først har satset 100 milliarder kroner for å fornye jernbanen, er det ikke urimelig å spørre: Hvorfor ikke foreta et systemskifte og gjøre noe radikalt? Hittil har man stort sett nøydt seg med å kjøre i 200 kilometer i timen på baner som ble bygd for 150 år siden. Nå er det tid for å tenke grunnleggende nytt, sier professor Bo Lennart Nelldal. ▶

Europakorridoren

- Høyhastighetsbane Stockholm-Jönköping og derifra med én forbindelse til Göteborg og én til Helsingborg-København-Hamburg
- Da vil du kunne reise på to timer mellom Stockholm og Göteborg og på to timer og 40 minutter mellom den svenske og den danske hovedstaden
- Den svenske delen av banen er anslått å koste 50 milliarder svenske kroner
- Det samfunnsøkonomiske overskuddet er beregnet til å bli tre ganger så stort som kostnadene
- Spart reisetid og reduserte kostnader for næringslivet utgjør de største postene i resultatregnskapet
- Rask oppkobling
- Kravene til tilgjengelighet i systemet er 99,975%





VISJONÆR: – Med raske tog vil vi kunne redusere tidsavstanden betydelig, sier Göteborg-ordfører Göran Johansson, som etterlyser flere politikere med visjoner.

- Tenk tid

GÖTEBORG: Han har i årevis vært en av Sveriges mektige menn, Göran Johansson. Nå oppfordrer han både svenske og norske politikere til å løfte blikket og gå for en moderne jernbaneforbindelse til Europa, delvis med en ny superjernbane der togene går i 300-350 kilometer i timen.

Tekst: TORE HOLTET OG
SVEIN ERIK BAKKEN

Foto: TORE HOLTET

« ... jernbanen må moderniseres for å løse de virkelig store samfunnsoppgavene»

Vi sitter på kontoret til Göteborgs ordfører, Göran Johansson. Han åpner samtalen med å innrømme at han er litt urolig denne dagen, for om noen timer setter han kursen mot Shanghai. Internasjonale kontakter er viktig

for mannen som troner på toppen i Skandinavias havneby nummer én.

Samtidig er han godt likt på hjemmebane. For den 60 år gamle Göteborg-sjefen har byen alltid vært viktigere enn partiet, og i høst talte han statsminister Göran Persson midt imot for han trakk seg i protest fra det sosialdemokratiske partiets sentralstyre. Göran J. beskyldte Göran P. for å drive enmannsshow.

Overfor Jernbanemagasinet er han mer interessert å i snakke om

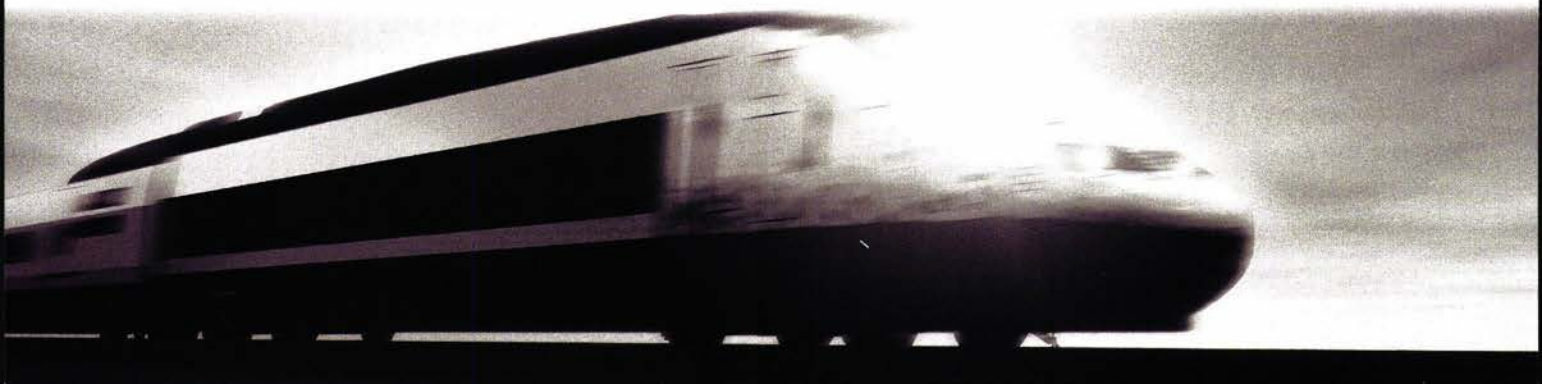
store, politiske spørsmål som må finne sin løsning på skinner, både lokalt, nasjonalt og internasjonalt.

Utenfor går det trikker på kryss og tvers i bilfrie gater i det som er blitt kalt trikkens mekka.

Superjernbane

– Jeg etterlyser visjoner, sier den garvede sosialdemokraten, som feker med armene og tar oss med inn i en stadig mer globalisert og urbanisert verden.

– Sammenliknet med Europa har både Norge og Sverige lange



- ikke avstander

avstander, men vi må slutte å snakke om geografiske avstander og legge vekt på det som betyr noe: Tid. Med raske tog vil vi kunne redusere tidsavstanden betydelig.

– For ti år siden spurte vi 31 store, vareproduserende bedrifter om hvordan de kan best kan oppnå bedre konkurransevne. Deres svar var Europakorridoren, påpeker han.

Nå er Göran Johansson styreleder for Europakorridoren AB, som arbeider for et raskt og effektivt transportsystem mot det europeiske kontinentet. Sentralt i denne korridoren ligger enda bedre veier og ikke minst en høyhastighetsbane fra Stockholm via Jönköping og Göteborg til Hamburg, også kalt Europabanan.

I dag bruker toget bortimot fem og en halv time mellom Stockholm og København. Med Europabanan på plass vil det ta to og en halv time!

En slik ny, superjernbane vil koste rundt regnet 50 milliarder svenske kroner, og denne må ifølge Johansson ses i sammenheng med utbygging av flere andre moderne jernbanestrekninger som kan mate den nye korridoren til kontinentet, deriblant en raskere jernbane-

forbindelse på vestkysten opp mot norskegrensen og Oslo.

- ... da blir det kraft

Göran Johansson er overbevist om at Europakorridoren kan bli avgjørende for hele den skandinaviske konkurransekraften.

– Hvis vi hever blikket bort fra hvert enkelt lille samfunn og gjør noe for å redusere tidsavstanden, holder det ikke med trekkfulle persontog på over 100 år gamle traseer. Da må man bygge baner som tåler virkelige høyhastighets-tog. Mellom Lyon og Paris går toget i over 300 km/t, og der er flyet stort sett lagt ned.

– Men skal toget gå fort, kan det ikke være for mange stasjoner. Derfor trengs et sammenhengende jernbanenett for å oppnå full utnyttelse av Europabanan. For tiden arbeider vi med å få fortgang i Götalandsbanan mellom Göteborg og Jönköping. Jeg har nettopp snakket med vår statsråd Mona Salin om Götalandsbanan. Hun leder det såkalte samfunnsbyggedepartementet, og hun har nå utnevnt en person som skal følge diskusjonen om den planlagte banestrekningen – ikke bare som et infrastrukturprosjekt, men som et

samfunnsbyggeprosjekt.

– Når vi begynner å planlegge, skal vi tenke: Hva betyr det for korridoren mellom de to byene at vi bygger en helt ny jernbane med ny standard og nye hastigheter? Vi skal ikke opprette lokale terminaler for å tilfredsstille noen kommuner. Men vi skal spørre vareeierne – de store selskapene – om deres visjoner. Og så skal vi legge dem inn i en større visjon. Da blir det kraft i det.

Snart for sent

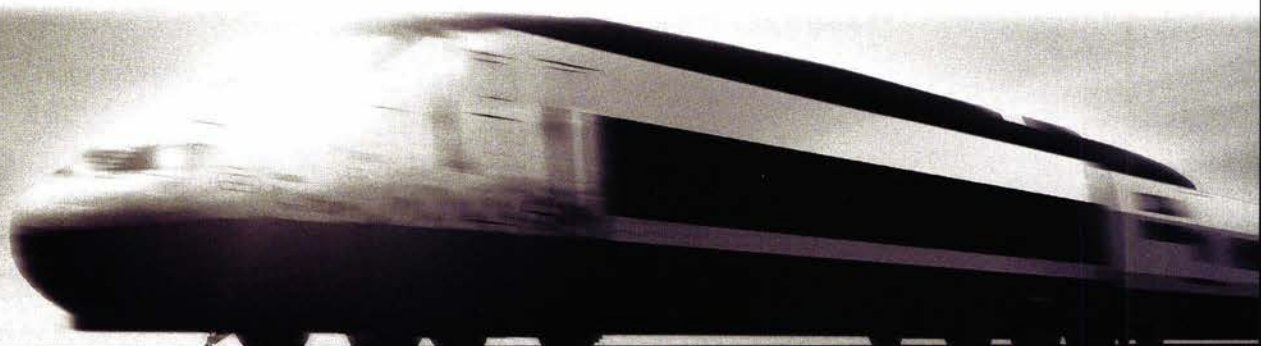
– *Hvor viktig er det å trekke det norske jernbanenettet inn på Europakorridoren?*

– Göteborg og Oslo er begge byer av en viss størrelse, men i verden er vi små. Selv om vi kan være konkurrenter i mye, trenger vi å samarbeide mer for nå hevde oss i den globaliserte verden. Globaliseringen går stadig fortere, og det krever at vi må komme nærmere hverandre – i tid.

– *Hva er din kommentar til at Norge endelig skal utrede høyhastighetsbane Oslo-Göteborg?*

– Jeg tror dette er strategisk meget viktig. I dag tar toget fire

« ... da trenger også de som jobber i jernbanen, å løfte blikket»



” Hvis utbyggingen Oslo - Göteborg kommer om 20-25 år, kan vi glemme

«Politikerne har gravd seg ned i hvert sitt land»

- timer mellom våre to byer, og det er altfor lang tid. Dette er vel snart den eneste strekningen i Skandinavia der det tar lengre tid å reise med tog enn med buss. Norge har jo planlagt denne forbindelsen i 25-30 år. Snart er det for sent. Hvis utbyggingen først kommer om 20-25 år, kan vi glemme den. Da har logistikken funnet andre løsninger. Og da kommer jernbanen aldri tilbake... Får vi ikke til dette nå, får vi det heller ikke til senere.

Hele Skandinavia

– *Motorveien mellom Oslo og Göteborg er bygd ut. Hvorfor mener du det er så viktig med en moderne jernbaneforbindelse helt ned til kontinentet?*

– Bilen er et kjempebra framkomstmiddel, men den bruker for mye tid. Trådløs kommunikasjon er sikkert vel og bra, men mennesker må kunne treffes. Raskt. Det viser seg at jo mer IT det finnes, jo mer flyr man.

– Men dette handler like mye om varetransport til og fra den store verden. Noe av det viktigste Norge og Oslo kan gjøre for å henge med i utviklingen, er å støtte opp om Göteborg havn. Vår havn kan utvikles til å bli en sterk skan-

dinavisk hub. Da kommer hele Skandinavia til å tjene «rett bra». Hvis vi derimot ender opp med å sende gods ned til Tyskland eller Rotterdam, tar det lengre tid. Det blir dyrere, og vi mister konkurransekraft.

– Skal vi nå de virkelig store markedene, trenger vi flere direkte-linjer mellom Skandinavia og Asia. Og vi må vi samle opp volum. Men over tid kan vi ikke fortsette å samle opp mer og mer gods på tunge lastebiler. Vi må over på jernbane, av hensyn til miljøet, næringslivet og oss alle.

– *Hva med Oslo havn?*

– Oslo kan sikkert bygge ut sin containerhavn, men den kommer aldri til å ta kunne imot interkontinental trafikk. Husk at Göteborg havn på ingen måte er den eneste interkontinentale havnen. Vår konkurrent er Hamburg, som er ti ganger større.

Gravd seg ned

– *Hvorfor har du ikke fått mer gjennomslag for slike tanker i Sverige og Norge?*

– Man ser ikke visjonen. Man sitter fast i sitt eget samfunn. Politikerne har gravd seg ned i hvert sitt land – eller region, for den del. De har ikke snakket med hverandre. I stedet for å bli enige om en felles visjon går de inn i snevre kamper som ingen vil vinne.

– Om man ikke tar inn over seg urbaniseringskraft, ender man opp med feil konklusjoner. Hvis de som bor nord for Oslo fortsatt skal ha noe å leve av, bør de være opp-tatt av jernbane og motorvei til Göteborg. For gode forbindelser til Europa kan nettopp være det som skal til for å styrke utviklingen i store deler av både Norge og Sverige. Løsningen ligger aldri på hjemmeplanet.

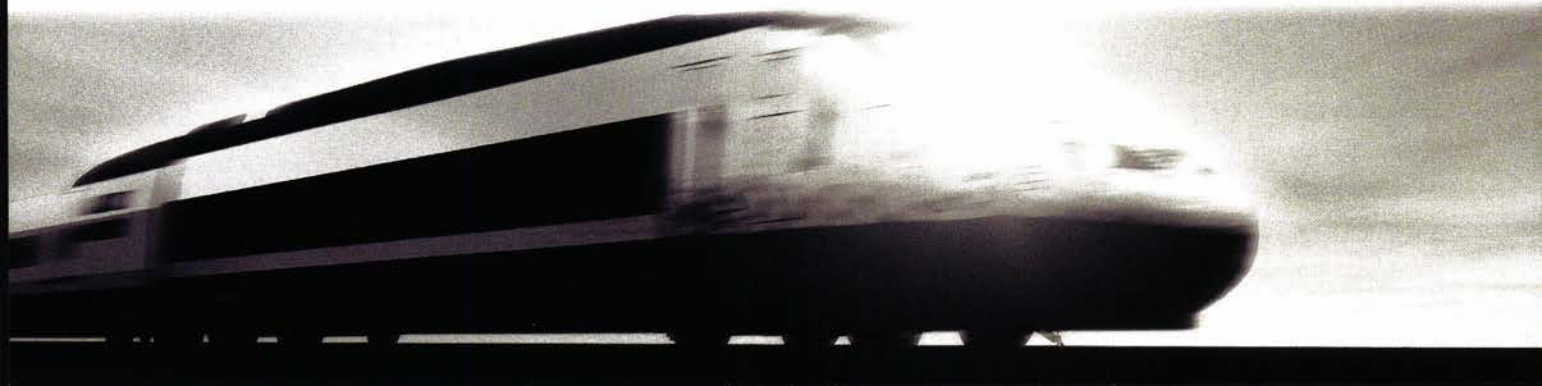
– Her er Lillehammer et eksempel. Etter OL i 1994 hadde byen planer om å få etablert mye industri. Hadde Lillehammer lyktes, hadde politikerne i det norske innlandet vært opptatt av raske forbindelser sør for Oslo. Nå er de i stedet motstandere av at det skal skje noe sør for Oslo. Det er det samme som å sage av den grenen man sitter på.

Flere områder i Sverige har heldigvis begynt å forstå dette. Göteborg blir en tjener i et globaliseringsområde. Jo flere som kan dra nytte av den tjeneren, jo sterkere blir den og jo mer kan vi vokse. Og da må vi minske avstanden – i tid.

Tidsnok?

– *Kommer Europakorridoren tidsnok? Den ligger jo ikke inne i den store svenske framtidsplanen for jernbanen fram til 2015?*

– Nei, men vi kjører nå i gang et



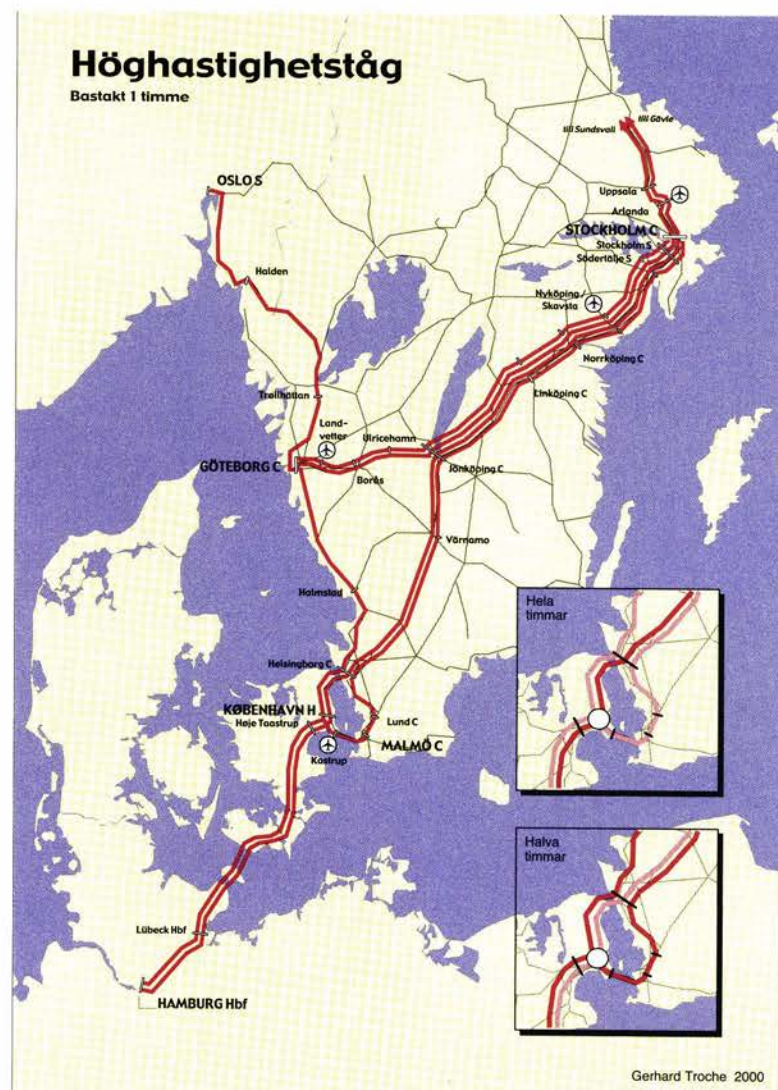
først me den

EU-prosjekt der vi ser på alle trafikkslag, infrastruktur og logistikk fra Berlin og opp hele veien. Da kommer vi inn på den planlagte Fehmarn Belt-broen mellom Danmark og Tyskland. Denne broen er ikke bare av dansk eller tysk interesse. Den må jo fortsette inn i Sverige. Vi må også vurdere om broen over Öresund vil tåle den store transportøkningen som vil komme. Eller må vi bygge ny tunnel mellom Helsingborg og Helsingør? Vi må planlegge slik at vi ikke kommer enda lenger bort fra Europa.

– Er det politisk vilje til å bruke 100 milliarder kroner på jernbane fram til 2015 og satse 50 milliarder kroner på Europakorridoren i tillegg?

– Det kommer an på hvordan man regner. Mister man konkurransekraft, forsvinner det raskt flere titalls milliarder kroner. Det store spørsmålet er om vi skal ligge i forkant eller etterkant av utviklingen rundt oss, svarer Göran Johansson, som gang på gang etterlyser de store politiske visjonene.

– Hadde de ikke hatt noen visjon på 1800-tallet, hadde vi ikke hatt noen jernbane. Men visjonen får ikke plass når det lages regnestykker om teknikk. Banverket – det samme gjelder sikkert Jernbaneverket – har ikke som oppgave å diskutere visjoner. De får jo direk-



Linjenettet for Europakorridoren.

tiver utenfra. Blir de visjonære, så bryter de mot regelverket. Her ligger en fare. Da blir det bare teknikere som dominerer jernbanen. Det er min overbevisning at jernbanen må moderniseres for å løse de virkelig store samfunnsoppgavene. Men da trenger også de som jobber i jernbanen, å løfte

blikket, mener Göteborg-ordfører Göran Johansson.

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





16.000 med i helsefondet

Ved fristens utløp 15. oktober har over 16.000 meldt at de ønsker å være med i Helsefondet. Av disse er nesten 10.000 pensjonister og vel 6.000 aktive.

Det er fortsatt ikke for sent å melde seg på, men dette må i tilfelle skje meget raskt. Har du ikke innmeldingsskjema, kan slikt skjema fåes ved henvendelse til Jernbanepersonalets Helsefond, tlf.

815 59 115, eller du kan finne skjemaet på internett under www.jbf.no ved å gå inn på forsikrings-siden. Innmeldingsskjemaet i utfylt stand sendes i posten til Jernbanepersonalets Helsefond v/Jernbanepersonalets Bank og Forsikring, Postboks 551 Sentrum, 0105 Oslo.

Det vil nærmere jul bli sendt ut «helsekort» til de som har meldt seg på, som dokumenterer rettigheter i Helsefondet. Med kortet vil det også bli sendt ut en nærmere orientering om Helsefondet mht rettigheter, hvor refusjonskrav skal sendes o.s.v.

«Helsekortet» vil bli i størrelse med et vanlig bankkort, og den ene siden av kortet inneholder nummer og navn på ytelsesberettiget som betaler tilskuddet, og på andre siden av kortet vil det være opplysninger om Jernbanepersonalets Bank og Forsikring, jf. vedlegg.

Den som ikke har fått tilsendt sitt eget «Helsekort» i Jernbanepersonalets Helsefond innen 31.12.2005, bes henvende seg til Helsefondet på tlf. 815 59 115.



DE TO FØRSTE: Per Asmyr (t.h) og Per Vilnes, JBV Utbygging, mottok kursbevis og diplom fra jernbanedirektøren under Jernbaneverkets plansamling. FOTO: ØYSTEIN GRUE

Med eksamen i usikkerhet

Per Asmyr og Per Vilnes fikk nylig, som de to første godkjente prosessledere i usikkerhetsstyring, overrakt kursbevis fra Norges Teknisk Naturvitenskapelig Universitet og JBV.

- Fra 2001 og frem til i dag har et 90-talls ansatte fra planmiljøet og Utbygging deltatt på Modul 1 og 2-kurs. Dere er de to første som har fullført Modul 3, og nå håper vi at flere vil følge etter, sa jernbanedirektør Steinar Killi da han delte ut kursbevis og diplom til Per Asmyr og Per Vilnes under Jernbaneverkets plansamling i Sandvika 19. oktober.

Jernbanedirektøren iverksatte våren 1997 et prosjekt som utarbeidet forslag til nye rutiner for bedre utnyttelse av erfaringdata fra tidligere prosjekter i forbindelse med utarbeidelse av hovedplaner for investeringsprosjekter. I samarbeid med NTNU, Metier og PTL utviklet JBV et ut-

danningsprogram i usikkerhetsstyring som består av tre moduler: et grunnkurs, et videregående kurs og en prosessledertidanning. Kursene gir dokumentert formell kompetanse med eksamen og vekttall.

- Kompetansen Asmyr og Vilnes kan skilte med bidrar til å sikre Jernbaneverket egenkompetanse innen et nytt og viktig fagområdet og kan gi oss betydelig gevinst i arbeidet med utredning og planlegging, sa Killi. Jeg ønsker at håndtering av usikkerhet skal bli en integrert del av planlegging og gjennomføring av prosjekter i Jernbaneverket, for å etablere realistiske mål og bidra til riktig prioritering av ressurser, fremholdt Steinar Killi.

Flere reiser med NSB

Trafikken med NSBs tog i Norge har økt med hele sju prosent i årets åtte første måneder sammenliknet med samme periode i året 2004. Veksten er særlig sterk i IC-triangelen fra Hamar/Lillehammer via Oslo til Halden og Skien. Og punktligheten har aldri vært bedre. Samarbeidet mellom Jernbaneverket, NSB og vedlikeholdsenheten Mantena har virkelig båret

frukter. På strekningen Oslo - Halden har trafikken økt med 22 prosent i år og med 51 prosent over de siste to år. Gjennomsnittlig punktlighet på strekningen ligger på 93 prosent. Også Raumabanen opplever et gledelig oppsving i trafikken i år. Her har ti prosent flere reist med banen i år i forhold til i fjor, og gjennomsnittlig punktlighet ligger på 91 prosent.



VEKK MED FIRE NÅLØYER: Når miljøkulverten ved Halså åpnes neste høst, vil Riksveg 135 bare krysse under Raumabanen ett sted, mellom Trollveggen og Åndalsnes.

FOTO: ØYSTEIN GRUE

Nedsatt fart på Raumabanen

Hastigheten på Raumabanen er satt ned til 40 kilometer i timen over seks kilometer i Romsdalen frem til neste sommer.

Statens Vegvesen bygger ny jernbanebru på riksveg 135 ved Halså. Brua erstatter fire gamle, trange veiunderganger.

En 145 meter lang miljøkulvert skal erstatte til sammen fire trange jernbanebruer nederst i Romsdalen. Riksveg 135 legges om over en strekning på seks kilometer, mellom avkjøring til Trollstigen og Trollveggen rasteplass. Anleggsarbeidet startet 25. september, først med omlegging av jernbanen i midlertidig trasé. Etter at gammelt spor var revet og underbygning fjernet, kunne støping av funda-

ment for ny kulvert starte sist i oktober.

- Raumabanen skal etter planen legges tilbake over ny kulvert midtsommer neste år opplyser prosjektleder Per A. Gjerde til Jernbanemagasinet.

Prosjektet har en kostnadsramme på vel 20 millioner kroner, og både kulvert og veiomlegging finansieres av Statens vegvesen.

Anleggsområdet, som ligger vest for foten av Romsdalahorn, er utsatt for ras. Jernbanen blir imidlertid mindre utsatt enn riksvegen. ■

Mjøstunnel til Stortinget

To milliarder ekstra vil det koste å bygge tunnel langs Mjøsa. SVs Karin Andersen mener staten må ta deler av regningen og vil ha fornyet stortingsbehandling av saken.

- Vi må bygge løsninger som holder i et 100-års perspektiv. En tunnelloøsning langs Mjøsa, med plass til både vei og

bane, er i så måte den eneste holdbare løsningen, slår SVs Karin Andersen fast.

Andersen er opptatt av at jernbanen og veien på strekningen bygges i et felles prosjekt. I så fall kan et dobbelt jernbanespor ligge klart til Hamar, samtidig med at en firefelts motorvei lander på Kolo-moen i Stange kommune. ■

- Seriøs 50-åring

Signal og Teletekniskernes forening (STF)

er en seriøs aktør og forhandlingsmotpart som er opptatt av sikkerhet og kompetanseut-

vikling. Dette var jernbanedirektør

Steinar Killis budskap da han deltok på foreningens 50 års jubileum på Pers hotell på Gol.

Killi sa at det hadde vært en betydelig risiko å konkurranseutsette fagområdene signal og tele, som har en så direkte kobling til sikkerheten. I tillegg kunne det blitt en dyr fornøyelse, da det ikke eksisterer noe marked og man derfor lett kunne fått en «hoffleverandør» som kunne presset Jernbaneverket på pris.

Killi overrakte foreningen en sjekk på 50.000 kroner som en gave til 50 års jubileet.

Jubileumskomiteen hadde laget en liten utstilling med om den faglige og politiske utviklingen gjennom 50 år. På hjemmesiden til foreningen www.signalogtele.no finner du det nye styret og bilder fra jubileet.



Skrotet skal bort

Gamle sviller og rusk og rask slengt på stasjonsområder skal ryddes bort. Røros- og Solørbanen har gått foran, og neste år gjør Jernbaneverket forskjøning av stasjonsområder til en landsdekkende oppgave.

Rotet på og ved stasjonene er ikke mye pent å se på. Samtidig er det en risiko både for sikkerheten og miljøet.

Skinnestubber som ligger henslengt, kan for eksempel friste nysgjerrige unger til å prøve ut hva som skjer hvis de legges på sporet.

Gamle sviller, om kreosoten er aldri så mye utvasket, er en miljørisiko. Krattvekst og skrot vitner om forfall og skjemper omgivelsene.

På Røros- og Solørbanen har det vært arrangert fellesdugnader for å rydde opp, og neste år ønsker Jernbaneverket at dugnadsånden skal bre seg videre.

- Ett år forsinket

Nasjonal transportplan forskyves ett år. Jernbanedirektør Steinar Killi har imidlertid tro på at statsbudsjettet for 2007 blir mer jernbanevennlig, og i dette intervjuet forteller han hvordan norsk jernbane kan moderniseres på en rask og effektiv måte.

Tekst: SVEIN ERIK BAKKEN OG TORE HOLTET

Foto: ØYSTEIN GRUE

Den rødgrønne regjeringen har gjennom sitt forslag til statsbudsjett for 2006 økt bevilgningene til jernbanen med 182 millioner kroner. Samtidig «sparer» den 35 millioner kroner i omstillingsmidler ved å stoppe den videre privatiseringen og konkurranseutsettingen av drift og vedlikehold.

Liten tendens

– Hadde du håpet på større bevilgninger, Steinar Killi?

– Håpet hadde jeg selvsagt, men jeg er ikke overrasket. Det er vanskelig å snu et helhetlig budsjett på så kort tid. Dessuten må

« ... modernisere jernbanen i løpet av ti år »

vi innse at samferdsel ikke er blant de høyest prioriterte områder i norsk politikk. Likevel ser jeg en liten tendens til at samferdsel nå prioriteres noe høyere.

– Nettoøkningen er på 147 millioner – er ikke det bare knapper og glansbilder når det i Nasjonal transportplan (NTP) ble lovet én milliard mer i året over ti år?

– Budsjettet representerer på ingen måte noe stort løft, selv om det et skritt i riktig retning.

Vi ser imidlertid at samferdsel og jernbane er blitt mer fokusert i samfunnsdebatten. Jeg opplever også at regjeringen er innforstått med at samferdsel ikke har kommet høyt nok opp i denne runden, men at vei og jernbane ligger i løypa for neste års budsjett. Jeg tror budsjettet for 2007 vil se annerledes ut.

Jevn fart

– Hvor stor økning i fornyelser og investeringer kunne JBV klart å gjennomføre neste år?

– Som kjent har ikke Jernbaneverket tidligere blitt tilstilet de planleggingsmidler som var en forutsetning for å følge opp NTP. Med maksimal innsats hadde vi likevel klart å ta imot investeringer for 500-600 millioner kroner mer enn det som lå i den forrige regjeringens budsjettforslag.

– Er forslaget om 72 millioner kroner til planlegging og kjøp av grunn nok til å følge opp NTP og regjeringserklæringen?

– Det som er hovedbildet nå, når den nye regjeringen holder fast ved vedtaket om NTP, er at prosjektene i NTP forskyves med ett år. Det er positivt at vi nå har fått økte bevilgninger til planlegging. Om dette er tilstrekkelig for å møte det utbyggingstempoet som ligger i NTP, er noe usikkert – i hvert fall for en forsert utbygging i første periode. Dette er noe en bør kunne komme tilbake til i revidert budsjett til våren.

– Er det fremdeles mulig å forser jernbaneutbyggingen i den første delen av perioden, slik det står i Soria Moria-erklæringen?

– Vel, under gitte forutsetninger: ja. Men det mest realistiske er å holde en jevn fart framover.

Rundkjøring

– Hva vil nå skje med dobbeltsporet mellom Lysaker og Sandvika. Stopper det prosjektet opp?

– Nei, men vi hadde håpet å kunne starte prosjektet i slutten av 2006. Nå kan vi ikke regne med anleggsstart før i 2007. Det betyr at vi bruker neste år til planlegging.

– Er det riktig å bruke størstedelen av økningen til drift- og vedlikehold på Meråkerbanen – en av de svakest trafikkerte baner på det norske jernbanenettet?

– Opprustning av Meråkerbanen er viktig for å få fart i godstrafikken mellom Norge og Sverige. Ved å ruste opp banen til å tåle 22,5 tonns aksellast får vi til en rundkjøring gjennom våre to land. Så her får vi mye igjen for pengene.

Ny finansiering i 2007?

På spørsmål om Jernbaneverket kan vente seg et løft i forbindelse med revideringen av 2006-budsjettet, er Killi nøktern. Han minner om at rammene for neste år er lagt, men legger til: – Jeg ser ikke bort fra at vi kan ønske oss noe mer i planleggingsmidler i revidert budsjett, men det er noe vi eventuelt vil komme tilbake til.

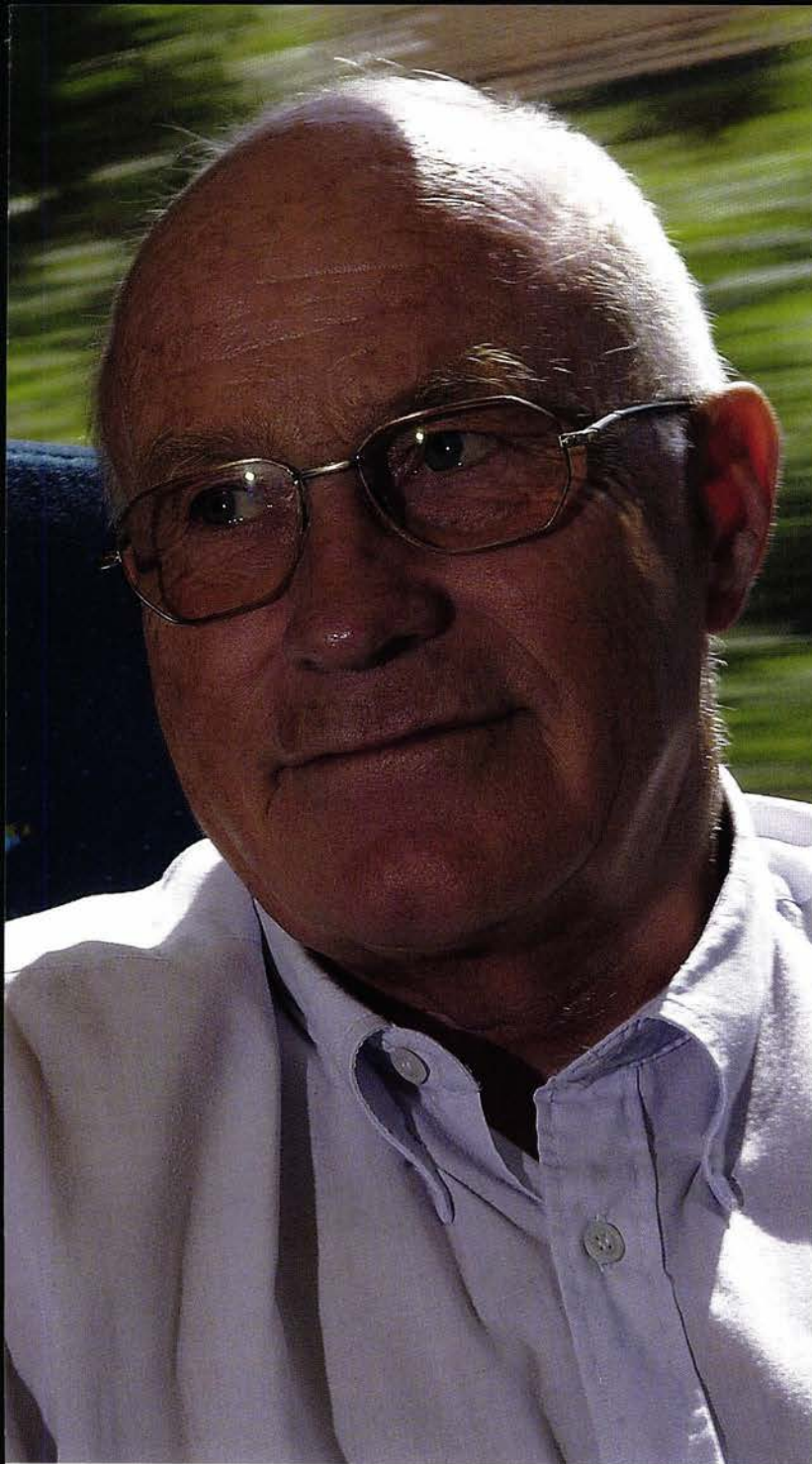
Derimot har han merket seg at regjeringen i sitt forslag til statsbudsjett skriver at den vil «utrede prosjektfinansiering for sammenhengende utbygging og modernisering av nye veg- og jernbanestrekninger og vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte på et senere tidspunkt.»

– Når ser du for deg at denne saken kan være ferdig utredet?

– Vi har allerede presentert noen tanker om prosjektfinansiering overfor departementet. I dette spørsmålet handler det mest om å bestemme seg for hva en vil. Vil en dette, er det ingen problemer med å få hele denne saken utredet og klargjort neste år, og da kan prosjekter iverksettes fra 2007.

Må ville

Killi legger ikke skjul på at prosjektfinansiering i virkeligheten



RASKERE EFFEKT: – Prosjektfinansiering vil gi mer jernbane for pengene og raskere effekt for de reisende, sier Steinar Killi.

dreier seg om en rundgang av penger, der staten til syvende og sist må betale.

– Hovedpoenget er at vi må få til en mest mulig fornuftig framdrift av store prosjekter. Østfoldbanen og Vestfoldbanen er to eksempler: Ved å definere de manglende leddene på hver av disse banestrekningene som ett prosjekt kan vi oppnå en raskere og mer effektiv utbygging. Det vil både gi mer jernbane for pengene og raskere effekt for de reisende.

– Men da må en ville dette og samtidig erkjenne at det er staten som må betale. Vi kan ikke ta pen-

ger fra de reisende, og vi kan ikke lage bompengeprojekter. Derimot kan vi få til å modernisere jernbanen i løpet av ti år. Etter disse ti åra må prosjektene nedbetales. Men da har vi oppnådd resultater som monner for norsk jernbane, konkluderer jernbanedirektør Steinar Killi.

«Jeg tror budsjettet for 2007 vil se annerledes ut»

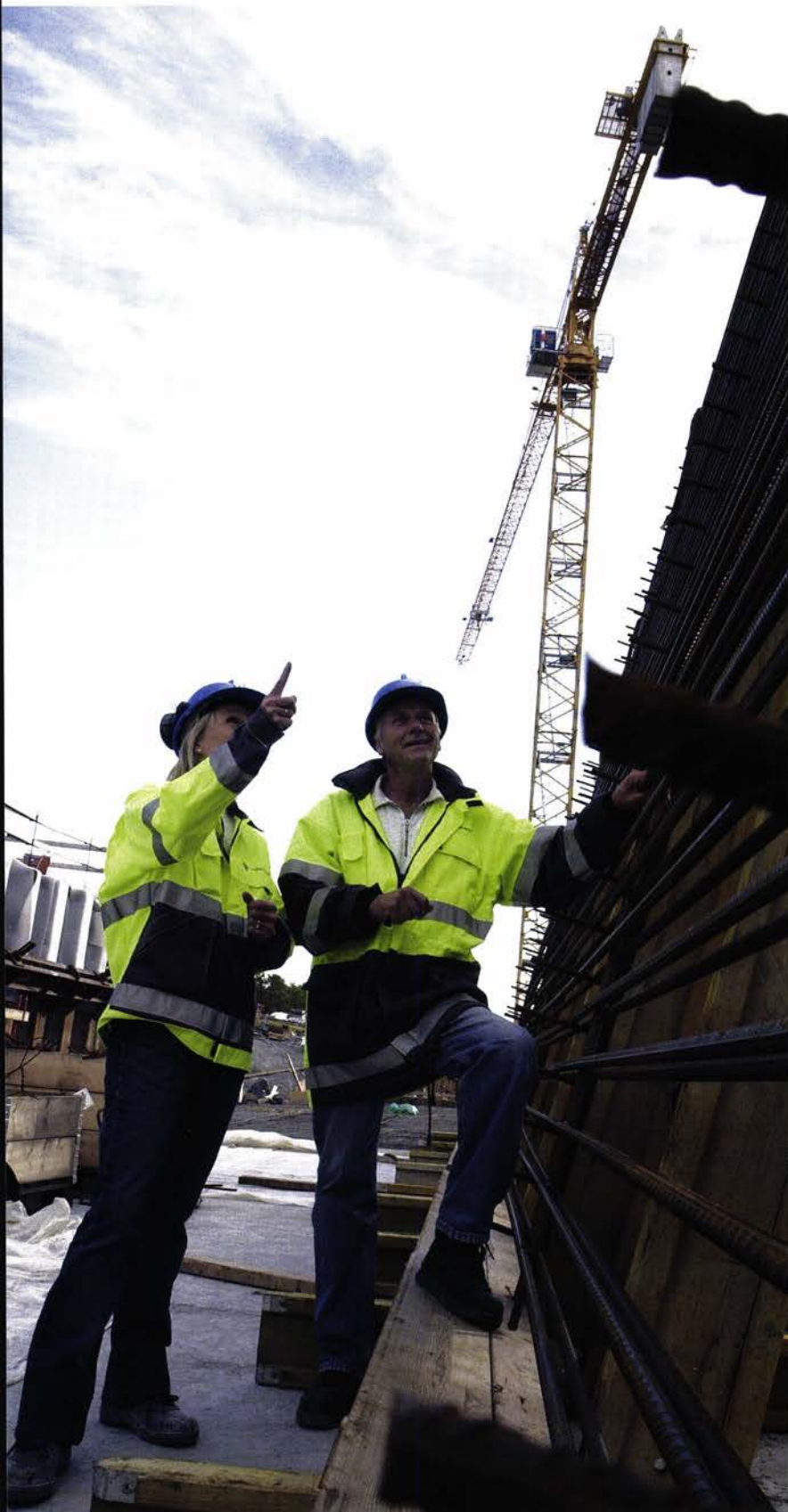
svein.erik.bakken@jbv.no
tore.holtet@jbv.no

Presse- diktet

I stedet for å skrive en tradisjonell og kjedelig pressemelding, valgte jernbanedirektøren denne gangen å sende ut et dikt til den nye samferdselsministeren.

– Det var min idé, men jeg ante ikke at vi hadde så eminentere diktere blant oss, sier Killi, som med god hjelp fra blant andre informasjonssjef Inge Hjertaas i Region Vest sendte ut dette diktet kalt «Fritt etter Ivar Aasen»:

*Me vil alltid klaga og kyta
at det ganga so seint og so smått;
nei, me vil ikkje slutta å tyta
me vil byggja so mangt og so flott.
Til minister frå Sogn me fekk byta
og fekk von om eit storfint budsjett;
milliardar i jarnbanegyryta
berre tanken gjer hugen vår lett.
Men statsråd, no skal du høyra,
meir kan du gjera i revidert;
me må halda deg litt i øyra,
og me lovar, det skal bli levert!
Ja, Liv Signe, på deg vil me lita,
når me kjem til totusenogseks;
nei, me kan ikkje leva på krita,
for trafikken den blomstrar og veks!*



Mer til p

Den rødgrønne regjeringen har i sitt bud
Jernbaneløst med 150 millioner kroner

TEKST: TORE HOLTET
FOTO: ØYSTEIN GRUE

Bondevik-regjeringen hadde i sitt forslag til statsbudsjett satt av nesten 4,4 milliarder kroner til Jernbaneløst. Dette tilsvarer en økning på tre prosent i forhold til saldert budsjett for 2005.

90 millioner kroner var øremerket omstilling på grunn av en stadig økende konkurranseutsetting av drift og vedlikehold. Stoltenberg-regjeringen vil imidlertid ikke konkurranseutsette nye oppgaver ut over dagens nivå og har derfor redusert omstillingspotten med 35 millioner kroner.

Meråkerbanen

Samtidig bevilges det 40 millioner kroner mer til drift og vedlikehold, og det kommer først og fremst Meråkerbanen til gode. Her skal skinnegangen rustes opp til å tåle 22,5 tons aksellast, noe som vil ha stor betydning for økt person- og godstrafikk over svenskegrensen.

Nye anlegg

På investeringsiden hadde den forrige regjeringen satt av 1.335 millioner kroner til nye anlegg og nesten 40 prosent (510 millioner) til utbygging av GSM-R.

Andre tunge poster var Ganddal godsterminal (129 millioner) og Brattøra godsterminal (40 millioner). Lysaker stasjon var tilgodesett med 140 millioner og nytt dobbeltspor Sandvika-Asker med 72 millioner kroner. Fjernstyring på Nordlandsbanen utgjorde til sammen over 70 millioner kroner, mens Kolbotn-Ski sto oppført med 35 millioner.

Vil forsere

Den nye regjeringen vil forsere Lys-

FORBEREDE: Jernbaneløst skal forberede nye utbyggingsprosjekter. Potten planlegging og grunnverv er for 2006 økt med 72 millioner kroner.

FOTO: OLE WALTER JACOBSEN/JBV.

Planlegging

ttforslag pluss et på overføringene til
alvparten skal brukes på å planlegge nye prosjekter.

aker stasjon med 25 millioner kroner for at prosjektet skal få en optimal framdrift. Fjernstyring av Nordlandsbanen forseres også med ytterligere 45 millioner på strekningen Mosjøen-Bodø. Departementet legger vekt på at dette prosjektet vil ha stor betydning for utvikling av både person- og godstrafikk i nord.

Nye prosjekter

Hele 72 millioner kroner av påplus-

ningene går til planlegging og grunnverv, «slik at Regjeringens mål om økt satsing på jernbane kan oppnås.»

Det heter videre at regjeringen vil «utrede prosjektfinansiering for sammenhengende utbygging og modernisering av nye veg- og jernbanestrekninger, og vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte på et senere tidspunkt.»

Økt togtrafikk

Norsk jernbane er i betydelig framgang. Kurvene for person- og godstrafikken peker samme vei: oppover.

Som diagrammet viser, fraktes det flere personer og mer gods i dag enn i 1996. Dette til tross for at utviklingen har vært negativ de tre første åra etter årtusenskiftet.

Godstrafikken med jernbane har hatt en økning på om lag 30

prosent de to siste åra.

På personsiden har det på viktige strekninger vært en markert økning både for lokaltog og regiontog fra 2003 til 2004. Og den positive tendensen fortsetter inn i 2005. Passasjerøkningen har vært særlig stor på de korte regiontogstrekningene. På strekningen Oslo-Halden, for eksempel, økte trafikken med 23 prosent på ett år.



UTVIKLINGEN: Både gods- og persontrafikken økte markert fra 2003 til 2004.

Sikrere jernbane

Jernbaneverket har nedlagt et betydelig arbeid for å bedre sikkerheten på det norske jernbanenettet, og ulykkestallet var i 2004 historisk lavt.

I perioden 1980-2003 ble det i gjennomsnitt drept om lag 10 personer i året ved ulykker i forbindelse med jernbaneverksamheten i Norge. I fjor ble det registrert tre drepte, alle på planoverganger. 2004 var derfor et av de beste årene noensinne.

For 2006 er det avsatt 60,5 millioner til bedring av sikkerheten. Høyest prioritet har tiltak for å hindre sammenstøt mellom tog, tunnel-sikring og tiltak for å forebygge ulykker på planoverganger.

Nye Alnabru

Alnabru godsterminal skal moderniseres, tilpasset økt container- og kombitransport. Dette fastslås i forslaget til statsbudsjett.

Det skal bygges ny terminal på østre del av dagens skifteområde på Alnabru. Spor og sporveksler skal fjernes og erstattes av nye spor og lastegater.

Detaljplan utarbeides i år. Byggingen er planlagt gjennomført i løpet av perioden 2007-2008. Foreløpig kostnadsoverslag er på 194 millioner kroner.

«Nye» stasjoner

De er avsatt 43 millioner kroner neste år til å forbedre publikumstilbudet ved flere stasjoner. I statsbudsjettet legges det opp til å forbedre atkomst og sikkerhet under opphold og av- og påstigning. Større ombyggingstiltak gjennomføres på Haugenstua, Strømmen og Heimdal stasjoner.

- Vi skal få fart på jernbanen

Irene Johansen (44) fra Moss vil ha fart på jernbaneutbyggingen her til lands, og nå har hun mulighet til å gjøre noe med det: Som nyvalgt stortingsrepresentant for Arbeiderpartiet blir hun saksordfører for saker som angår Jernbaneverket.

Tekst: SVEIN ERIK BAKKEN

Foto: ØYSTEIN GRUE

Trebarnsmoren er ikke ukjent verken med jernbane eller politikk: Siden 1996 har jernbanen vært hennes arbeidsplass, først som personalsjef i NSB Utbygging og deretter i Jernbaneverket Utbygging. Og med en far som i sin tid var ordfører i hjemkommunen Evje i Aust-Agder, var hun heller ikke ukjent med politikken da hun midt på 1980-tallet meldte seg til tjeneste i Arbeiderpartiet.

Irene Johansen har bred erfaring fra både fylkes- og lokalpolitikken. Før hun havnet på Stortinget, var hun heltids fylkespolitiker som leder av utdanningskomiteen, medlem av fylkesutvalget og Ap's gruppeleder i fylkestinget. I tillegg satt hun i bystyret og var leder av Moss Arbeiderparti.

Talskvinne

Med hennes politiske erfaring er det heller ingen stor overraskelse at Irene Johansen alt under debatten om regjeringserklæringen besteg landets viktigste talerstol.

– *Hvordan gikk det?*

– Jeg var spent, men synes det gikk bra. Det er ganske spesielt å tale på Stortingets talerstol. Jeg

fokuserte selvfølgelig blant annet på jernbanen.

– *Er det derfor etter eget ønske at du nettopp er valgt til medlem av transport- og kommunikasjonskomiteen?*

– Ja, den var en av tre komiteer som jeg ønsket meg. Jeg synes samferdsel er et viktig område å jobbe med, sier Johansen, som blir talskvinne for saker som angår Jernbaneverket. Arbeiderpartiets fraksjonsleder Torstein Rudihagen vil ha tilsvarende ansvar for saker som gjelder NSB.

– Jernbanen trenger mange talspersoner, mener hun.

Gleder seg

– *Gleder du deg til å få fart på utviklingen av jernbanen her til lands?*

– Ja, det ser jeg fram til. Det å satse på jernbane og kollektivtrafikk er fremtiden. Vi er nødt til å gjøre noe med trafikkavviklingen, spesielt i og rundt de store byene. Og da nytter det ikke bare å bygge ut veiene.

– *Hva er viktigst å prioritere innen utbyggingen av jernbanen i kommende periode?*

– I regjeringserklæringen er det slått fast at flertallsinnstillingen i Nasjonal transportplan skal ligge til grunn for investeringene i jernbanen i kommende tiårsperiode. For Stortinget og oss i komiteen blir det nå viktig å påse at rammene i vedtaket og prosjektene som ligger der, følges opp.

Utrede prosjektfinansiering

– *Er det noen spesielle prosjekter du brenner ekstra for?*

– Det er å få på plass de store utbyggingene rundt Oslo. Da er sjølsagt utbygging av dobbeltspor mellom Oslo og Ski og utbygging av dobbeltsporene fra Moss og videre sydover gjennom Østfold inkludert.

– I tillegg er det viktig å stoppe privatiseringen og konkurranseutsetting av drift og vedlikehold i Jernbaneverket, samt den videre konkurranseutsettingen av persontrafikken på jernbanen. Dette er to viktige brikker i regjeringserklæringen som samferdselsminister Liv Signe Navarsete (Sp) etter signaler fra oss alt har fått raskt på plass.

– Vi har også bedt samferdselsministeren snarest mulig utrede prosjektfinansiering av utbygging av vei og jernbane. Det er et større lerret å bleke. Derfor er det viktig å komme raskest mulig i gang med utredningene.

– Dette også med tanke på å få til en forsert utbygging i første delen av perioden. For såkalt Offentlig Privat Samarbeid (OPS) er jo ikke noe egnet redskap for utbygging av jernbanen. Derfor er det viktig raskest mulig å følge opp regjeringserklæringen også på dette punktet, avslutter Irene Johansen.

« ... brenner for å få på plass de store utbyggingene rundt Oslo »



GLEDER SEG: Irene Johansen (Ap) gleder seg til å ta fatt på oppgaven som saksordfører for viktige jernbanesaker i Stortinget.

Samferdselsminister

Liv Signe Navarsete (47) bor i Lærdal i Sogn og Fjordane. Navarsete er nyinnvalgt på Stortinget fra Sogn og Fjordane og har vært nestleder i Senterpartiet siden 2001. Hun var første vararepresentant for Senterpartiet fra Sogn og Fjordane på Stortinget i perioden 2001-2005 og fra 1999 til 2000 var hun politisk rådgiver i Sosial- og helsedepartementet.



FOTO: BJØRN SIGURDSSØNN/SMK

Navarsete er cand. Mag. med utdanning blant annet innen økonomi, ikt og administrasjon. Hun har arbeidserfaring fra jordbruk, meierisamvirket og it-forum i Sogn og Fjordane.

Statssekretær

Steinulf Tunesvik (39 år) er advokat fra Bergen. Fra 1997 til 2000 var Tunesvik først politisk rådgiver og senere statssekretær i Sosial- og helsedepartementet. Han var gruppesekretær for stortingsgruppa til Senterpartiet i tiden 1995-1997. I april i år ble han valgt til leder i Noregs Mållag.



FOTO: BJØRN SIGURDSSØNN/SMK

Politisk rådgiver

Erik Lahnstein (33 år) har hatt flere verv i Senterungdommen og er nå nestleder i Oslo Senterparti. Han har en mastergrad i european studies of science, society and technology fra universitetet. Fra 1998 til 2005 arbeidet han i Norges Rederiforbund, de siste tre åra som utredningsleder. Han har i kortere perioder arbeidet i EU-kommisjonen i Brussel og som journalist i Dagens Næringsliv.



FOTO: SVEIN ERIK DAHL/SAMFOTO



De nye samferd

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité

Leder:

Per Sandberg (45), Fremskrittspartiets meget profilerte innvandringspolitiker, ble overraskende valgt til ny leder av transport- og kommunikasjonskomiteen. Sandberg er fra Levanger, men er i sin tredje periode på Stortinget valgt inn fra Sør-Trøndelag.



Første nestleder

Borghild Tenden (54), Venstre. Hun er nyvalgt på Stortinget fra Akershus.



Andre nestleder

Torstein Rudihagen (54), Arbeiderpartiet. Han er valgt inn fra Oppland for tredje gang på Stortinget. Han var statssekretær i samferdselsdepartementet i perioden fra mars 1995 til oktober 1997.



Medlemmer

Eirin Faldet (61), Arbeiderpartiet. Faldet er fra Hedemark og er den politiske veteranen i komiteen når hun går inn i sin sjette periode på Stortinget. Hun har vært medlem av samferdselskomiteen i sju år, 1. Visepresident





FOTO: JAN ERIK ØSTLIE, AKTUELL

selspolitikerne

i odelstinget i to perioder og 1. Visepresident i Stortinget både i forrige og i innværende periode.

Svein Gjelseth (55), Arbeiderpartiet, er nyvalgt fra Møre og Romsdal.



Øyvind Halleraker (54), Høyre, er valgt inn for annen gang fra Hordaland på Stortinget



Trond Helleland (43), Høyre, tar nå fatt på sin tredje periode på Stortinget fra Buskerud.



Bård Hoksrud (32), Fremskrittspartiet, er valgt inn fra Telemark på Stortinget for første gang.



Irene Johansen (44), Arbeiderpartiet, er nyvalgt fra Østfold på Stortinget.



Hallgeir H. Langeland (50), SV, er valgt inn for sin tredje periode fra Rogaland på Stortinget.



Jan Sabl (55), Kristelig Folkeparti, er med sine åtte års fartstid i samferdselskomiteen den med lengst ansiennitet i komiteen. Han er 55 år er nå valgt inn for tredje gang fra Nordland.



Arne Sortevis (58), Fremskrittspartiet, er valgt inn til sin fjerde periode på Stortinget for Hordaland.



Truls Wickholm (27), Arbeiderpartiet, er komiteens yngste medlem og er nyvalgt på Stortinget fra Oslo.



Eli Sollid Overaas (56), Senterpartiet, er valgt inn på Stortinget fra Møre og Romsdal for annen gang.



Tor-Arne Strøm (53), Arbeiderpartiet, er valgt inn for 2. gang fra Nordland på Stortinget og kan se tilbake på fire års erfaring fra samferdselskomiteen.

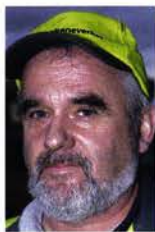


FOTO AV MEDLEMMENE I STORTINGETS TRANSPORT- OG KOMMUNIKASJONSKOMITÉ: STORTINGSARKIVET/BJØRN SIGURDSSON.

HVA SYNS DU?

Magnus Hunstad, Fagarb., Bodø:

– Jeg er 55 år og har vært på jernbanen i 30. Nå er det mulig å jobbe fram til pensjonsalder.



Torgeir Jensen, banemontør, Bodø:

– Det var ei stund alt så mørkt ut, men nå er jeg fornøyd. Nå er planen å bli til jeg blir pensjonist.



Roar Hell, Sportekniker Trondheim:

– Jeg ble varslet av en arbeidskollega og ble naturligvis veldig glad. Men det var jo litt forventet etter valget.



Trond Vårli Maskinkjører, Kongsvinger

– Jeg søkte slutt-pakke for å bli musiker på heltid, men ble nekta. Jeg ble veldig glad da jeg fikk brevet.



Jan Grandal, fagarbeider Braskereidfoss:

– Det er bra. Det er på tide vi blir ett rike igjen. For meg betyr det ikke så mye. Jeg blir pensjonist om et par måneder.



Per Nygaard Gruppeleder Strømforsyning, Oslo gate 3

– Endelig noen som tok til vettet. Nå slipper vi å ha oppsigelsene hengende over hodet i fire år. Men det er snart ikke folk igjen til å gjøre jobben.



NORDAGUTU: – Vi har tross alt noe igjen å bygge på, sier Arnt Ripegut, som takket nei til en tryggere jobb i Forvaltning og ble på sin post i Strømforsyning da halve arbeidsstokken dro. Det føler han og ferskasen Espen Reiersdal at de får betalt for nå.

Tekst og foto: PER RATHE

Skodda har ligget tung over det urnorske, granskogkledde landskapet de siste dagene. Regjeringens gladmelding om stopp i privatisering- og konkurranseutsettingen ble etterfulgt av novembermørkt ruskevær. Men i dag skinner sola over det som en gang var et sentralt knutepunkt og et livskraftig jernbanesamfunn her oppe i Telemark.

– Klart jeg er glad. Jeg fikk brevet fra Killi i går, sier gruppeleder Arnt Ripegut. Han og den ferske fagarbeideren Espen Reiersdal har vært ute på Sørlandsbanen og kontrollert kontakledningen

«Det var gledelig at regjeringen tok tak i dette så raskt»

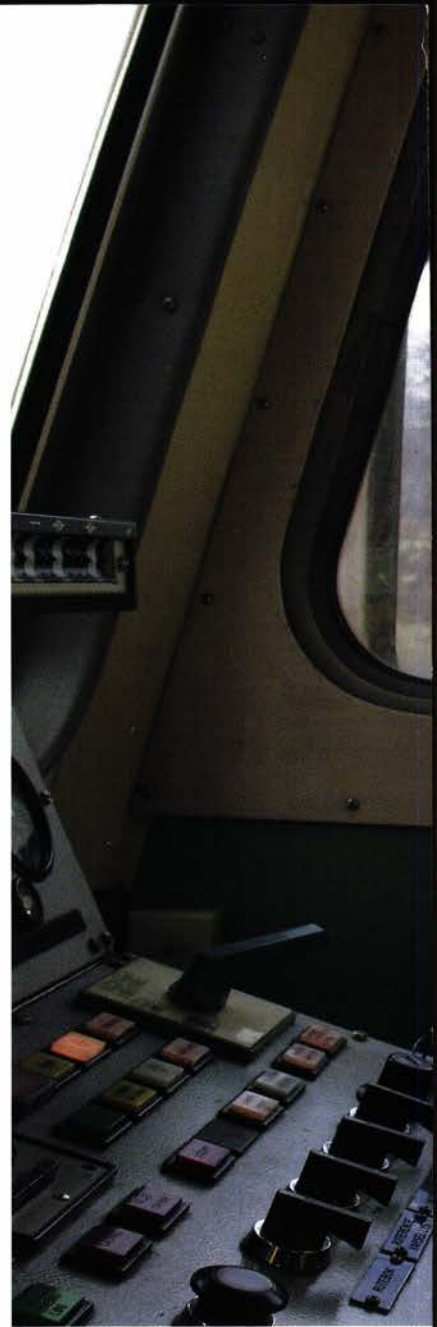
mellom Nordagutu og Neslandsvatn. Knut Solhaug er på fagforeningsmøte i Drammen. Og da er alle nevnt og ingen glemte i Strømforsyning på Nordagutu: I vår var de seks, nå er de tre.

- Noe å bygge på

– Nå kan vi se litt lysere på framtida, istemmer Espen Reiersdal, som visstnok skal være den yngste fagarbeideren i Jernbaneverket. Likevel er det ingen champagne-jubel å spore, snarere er de litt avmålt de to arbeidskameratene av hver sin generasjon.

– Det var gledelig at regjeringen tok tak i dette så raskt, sier de.

– Jeg klandrer ikke Jernbaneverket, men jeg skjønner ikke hva de tenkte på de som trakk så mange ut fra KL. Vi har mistet verdi-



ALENE BAK SPAKENE: De fleste av dem

Solski

fulle fagfolk og alle som var godkjente maskinkjørere. Nå er jeg den eneste som kan kjøre doningen, sier Ripegut.

Det tar fire-fem år å lære opp en fullbefaren fagarbeider.

– Dette fikk gå for langt, men heldigvis har vi da noe igjen å bygge på. Nå er spørsmålet hvordan vi kan få folk tilbake og rekruttere for framtida.

- Gjør så godt vi kan

– Vær snill å vinkle dette positivt da, og få med at vi er glad i å jobbe og gjerne snur oss rundt raskere enn før, skynder Ripegut seg å si.



... sluttet, var godkjent til å kjøre revisjonsvogna. Nå er Arnt Ripegutu alene om å kjøre den.

nn over Nordagutu

Men han kan ikke legge skjul på de faktiske forholdene:

Avdelingen på Nordagutu dekket et stort geografisk område allerede før mannefallet i vår. Nå har de i tillegg fått ansvaret for Vestfoldbanen etter at alle der tok sluttpakke. Det er ikke mer enn vel ti år siden Nordagutu var bemannet med fullt lag døgnet rundt.

– Sammen med de fem som er stasjonert på Hokksund, har vi laget en rullerende turnus og opprettholder beredskapen så godt vi kan i det området vi må dekke, men vi får problemer ved sykdom og større driftsavbrudd. De har

nok rett de som påstår at det aldri har vært dårligere ettersyn av kontaktleddningen enn nå, medgir Ripegutu.

Kunne vært verre

Situasjonen kunne vært enda verre, forteller Ripegutu litt motvillig der vi nå sitter i det karakteriske bygget til Strømforsyning. Disse avlange anleggene med garasje til revisjonsvogna ble det bygd et stort antall av i oppsvinget på 1950-tallet.

– Jeg fikk jobb i Forvaltning, forteller han. – Og så spurte jeg produksjonslederen hva som ville

skje her om jeg sluttet. Svaret var at da måtte Nordagutu legges ned. Så jeg tenkte som så at jeg alltid skulle klare meg og valgte å bli.

Oppi det hele fikk de to andre skrevet kontrakt med Signal om å ta opplæring og fagbrev der.

– Slik kunne de reddes for Jernbaneverket, sier Ripegutu, som tror kontraktene deres nå kan bli slettet med et pennestrøk.

«... anerkjent som nødvendig beredskaps-personale»

HVA SYNS DU?

Reidar Frøholm Fagarb., Asker

– Jeg regnet med en løsning, men trodde ikke regjeringa skulle være så handlingssterk. Jeg er glad jeg ikke begynte med noe nytt.



Jon Erik Haugen, Fagarbeider, Trondheim:

– Det var en lettelse. Det er litt håp for oss som ble igjen.



Roger Nilsen Fagarbeider, Oslo S

– Jeg har vært på jernbanen siden jeg var 18. Det er ikke bare å slutte uten å ha noe å gå til, så det er klart jeg er glad.



Bjørn Gammelseter, Baneformann, Oslo S

– Det er positivt at de holdt det de lovet før valget. Nå er jobben sikra en del år fremover, og vi har masse å gjøre.



Kjell Olav Lundberg, Fung. gruppeleder Linjen, Oslo S

– Dette var positivt, men jeg hadde vent meg sånn til tanken på at det var slutt, at jeg ikke klarer å føle og vise den store gleden.



Tom Nyberg, Fung. anleggsleder

Braskereidfoss:
– Det var det mest positive jeg har hørt på de 27 årene jeg har vært ved jernbanen.



BETALT: - Vi føler at vi har fått betalt for å ha blitt her, sier gruppeleder Arnt Ripegut og fagarbeider Espen Reiersdal.

▶ Nødvendig beredskapspersonale

Reiersdal på sin side var i den situasjonen at han som lærling ikke hadde anledning til å få sluttpakke. Han måtte bare se på at arbeidsplassen ble tappet for medarbeidere.

– Det var trist å se på, og det kan godt hende jeg hadde tatt sluttpakke om jeg hadde kunnet, sier han.

– Men nå føler vi at vi har fått betalt for å ha blitt her, sier de to.

Kontrollen av kontaktledningen foretar de som profilkjøring i relativt høy hastighet. De har funnet fire feil som kunne ha ført til driftstans. Men Ripegut mener det må grundigere kontroller til i det lange løp.

– Derfor var det godt å lese brevet. Nå opplever jeg at vi igjen er anerkjent som nødvendig beredskapspersonale. Nå må ledelsen og foreningen sette seg ned og diskutere hvordan de skal skaffe flere fagfolk, sier han.



EFFEKTIVT:
Trond Vårli og maskinen hans er attraktive og lånt inn fra Kongsvinger. Per Arve Melby assisterer mens Bjørn Gammelseter er sikkerhetsmann.

Lettelse på Svingen

- Jeg visste det ville ende sånn, lyder det fra bordet i hjørnet. De trodde aldri helt på at de ville miste jobben, gutta på Oslo S. Nå er de lettet over regjeringens vedtak.

Tekst og foto: PER RATHE

Det sitter en ti-tolv mann på spiseroommet i brakka på Svingen. Utenfor går sporet som forbinder Oslo S med Loenga. Jeg kommer uanmeldt og blir budt på kaffe.

- Her var det da folksomt?

Avtroppende anleggsleder Espen Reksten humrer.

- Vi legger om turnusen, forklarer han og overlater til de andre å snakke. Selv er han på vei ut av Drift.

Så blir det tyst, før en ved bordet borte i kroen sier:

- Jeg har visst fra dag én at det ville gå som det gikk.

Skryt, ler noen, men Tom Erik Bråthen holder på sitt.

- Jeg følte hele tiden at dette ville bli snudd... I hvert fall med en rød-grønn regjering.

- Det måtte gå en grense

- Det begynte å gå på sikkerheten

løs. Det måtte gå en grense et sted, sier Reidar Frøholm, og legger til:

- Det er vel en grunn til at så mange har jobba her i 20 år og mer. Det er klart vi er letta.

Roger Nilsen kan også puste lettet ut.

- Det er ikke bare å si ja til slutt-pakke når du ikke har noe å gå til. Da blir du fort bare gående og bruke penger, sier han.

- Vi fikk fryktelig kort tid på de greiene der, og regnet med at det måtte komme en ny runde med slutt-pakke, sier Frøholm.

- Nå får vi vise dem

Fungerende anleggsleder Yngve Ottesen ser fremover.

- Det er positivt at vi beholder jobben, men tragisk om vi skal bli en kasteball fra regjering til regjering. For Jernbaneverket var dette et riktig vedtak. Mye, men ikke all kompetansen kan hentes inn utenfra. Nå får vi vise dem, det kom-

mer nok en ny omstillingsrunde. Vi må utnytte mannskapet og ha mindre administrasjon, og vi er ikke tjent med en driftsdel og en forvaltningsdel, sier han.

- Det er jo meningsløst at vi bruker fagfolk til å kontrollere fagfolk, legger en annen til mens forsamlingen bryter opp.

På beredskapsvakt

Maskinkjører Trond Vårli, baneformann Bjørn Gammelseter og spesialarbeider Per Arve Melby drar til Loenga for å forsette å legge sviller. Roger Nilsen og Reidar Frøholm har beredskapsvakt.

- Vi har fått et laskebrudd på Grefsen. Her er ingen dag lik den andre. Vi må være allsidige. Det er det som gjør jobben så trivelig, sier Nilsen og legger av gårde.

«Det begynte å gå på sikkerheten løs»

REIDAR FRØHOLM

Oasens vokter

Inne i Jernbaneverkets hovedkontor ligger det en oase. - Vi har dem som går og gresser på tidsskrifthyllene, men vi skulle gjerne sett mer til folk, sier Liv Tyskø Sletbak, som koser seg foran pc-en på graveoppdrag for andre.

Tekst: PER RATHE
Foto: ØYSTEIN GRUE

« ... et spesialbibliotek for jernbanen og det eneste i sitt slag »

- Jeg har tviholdt på navnet Biblioteket, sier hun og gleder seg over at pendelen er i ferd med å svinge fra meningsløse moteord som dokumentasjonssenter og lignende til de gode innarbeidede som: Biblioteket.

- Det er et begrep folk har et forhold til, sier hun.

Dermed er det ikke sagt at den jevne ansatte vet hva denne kunnskapens oase i det indre av bygningen på Stortorvet rommer av godbiter og muligheter. Og det vil Liv Tyskø Sletbak rette på når hun først kommer i bladet.

Grave, grave

- Dette er et rent fagbibliotek, et spesialbibliotek for jernbanen og

det eneste i sitt slag i landet (selv om det også finnes et bibliotek på Jernbanemuseet). Biblioteket er først og fremst til for de ansatte i Jernbaneverket, men det er åpent for alle. Vi låner ut til hvem som helst, ofte gjennom samarbeidet med de andre bibliotekene, og låner også på samme måte inn til våre ansatte, forklarer Sletbak. Generell skjønnlitteratur har hun ikke å by på, men dog en liten eksklusiv samling jernbanevinklet skjønnlitteratur, fra NSB-bibliotekets dager:

- Jo da, du kan låne Rolf Jacobsens dikt her.

- Og så har vi en stor tidsskriftsamling som ingen andre i Norge har. Ikke engang Universitetsbiblioteket, sier hun ubeskjedit. - Men vi føler oss litt bortgjemt. Vi skulle gjerne ha vært plassert vegg i vegg med kantina, slik at det ble lettere å komme innom oss.

Gresser på tidsskrifthyllene

Samlingen inneholder både ferske og støvete tidsskrift, og det er denne samlingen noen av husets ansatte henter næring fra. Eller «gresser på», som Sletbak kaller det.

- Og den gamle litteraturen er jo nyttig i et land med så gammel infrastruktur som vår, smiler hun trist.

Men når sant skal sies, ligner ikke hverdagen særlig mye på forestillingen om en boklærd som venter mølltørt bak skranken.

- Det meste av arbeidet her utføres på pc-en, og selvsagt kan jeg savne folkebibliotekenes strøm av folk, men for meg som alltid har likt referansearbeid, er dette et perfekt sted å jobbe.

Og det vil si å grave og lete frem relevant informasjon for andre.

- *Omtrent som en journalist?*

- Jo, men jeg går ikke inn i stoffet og skriver om det. Jeg graver det frem for at andre skal skrive om det.

- Bruk spesialistene

Det er på nettet at gravingen foregår.

- Der er vi spesialister. Både når det gjelder å ha oversikten og å vurdere troverdigheten til det enorme tilfanget av kilder. Hvorfor slite selv når du kan bruke oss som er spesialister? spør Sletbak.

- *Så du vil ta fra folk surfermora?*

- Jeg skal ikke nekte noen å surfe, men det er kanskje mer effektivt å sette ekspertene på saken. Går man inn på intranettsidene, har Biblioteket satt sine tydelige fingeravtrykk, ikke minst i form av lenker de ansatte kan stole på.

MIN ARBEIDSDAG

NAVN: Liv Tyskø Sletbak (59)

TITTEL: Biblioteket, Stortorvet

ANSATT: Hovedbibliotekar

STARTET SOM: Bibliotekar i NSB i 1988

BOR: Drøbak



INVITERER: – Hvorfor slite selv når du kan bruke oss som er spesialister? spør hovedbibliotekar Liv Tyskø Sletbak og inviterer deg på besøk.

– Vi ønsker å hjelpe folk direkte, men vel så viktig er det å legge til rette for at de kan lete opp informasjonen selv. Vi har et betydelig internasjonalt nettverk vi kan støtte oss på i tillegg til egen kompetanse og erfaring, sier hun.

Lov og nettverk

Det er Biblioteket som har ansvaret for å holde orden på UIC-standardene, og det forvalter Pliktavleveringsloven på en vennlig måte, blant mye annet.

– Alt som produseres i mange eksemplarer og er beregnet på

spredning til allmennheten, skal avleveres til Nasjonalbiblioteket. Det er Bibliotekets ansvar å påse det. Fra tid til annen får vi henvendelser fra NB om dokumenter vi ikke visste eksisterer, opplyser hovedbibliotekaren og fortsetter:

– Alle er ikke like flinke til å gi fra seg eller søke opp eksisterende erfaringer og kunnskap. Det er som kjent ingen grunn til å finne opp hjulet på nytt. Vi er ikke et arkiv og tar ikke vare på brev og lignende, men send oss heller for mye enn for lite. Bruk oss og stikk gjerne innom, sier Liv på Biblioteket.



«Regjeringen har bare avsatt «smuler» til jernbane og kollektivtransport.»

LARS HALTBREKKEN
Leder i Naturvernforbundet

«Regjeringen Stoltenberg innfrir løftet om å styrke kommunenes økonomi med vel tre milliarder kroner. Derimot svikter den løftene om å få forgang i utbyggingen av en moderne jernbane ...»

TØNSBERG BLAD

«–Jeg er skuffet over at det ikke er satt av penger til Vestfoldbanene.»

STEINAR GULLVÅG
Storingsrepresentant (Ap)

«–Jeg føler en viss flau smak i munnen. Jeg forstår at mange vil være overrasket og skuffet over at prosjektet (dobbeltsporet Tønsberg-Barkåker) ikke igangsettes.»

LARS EGELAND
Gruppleder for SV i Tønsberg

«De sa de skulle oppfylle Nasjonal transportplan. Men nå bevilger de bare en fjerdedel av det NTP legger opp til. Dette er en gedigen bløff!»

ANDERS AMUNDSEN
Storingsrepresentant (Frp).

«Vi skal ha fokus på kollektivtrafikken, men jeg tror vi kan gå roligere fram når det gjelder utbyggingen på bane enn vei.»

PER SANDBERG
Leder i Stortingets transport- og kommunikasjonskomite (Frp)

Tog-suksess



FIREDOBLET: *Kombinasjonen trailer og tog har vært en stor suksess. Kombitrafikken er firedoblet siden 1992.*

FOTO: RUNE FOSSUM

med bil

Fra å se på bilen som fiende har CargoNet stadig større suksess med å kombinere trailer- og togtrafikk. Kombitrafikken er firedoblet siden 1992, og den er økt med 40 prosent siden CargoNet ble opprettet i 2002.

Tekst: TORE HOLTET

Kjell Frøyslid tiltrådte som sjef for NSB Gods i mai 1998. Den 1. september i år forlot han sjefsstolen i det som nå heter CargoNet. På disse sju åra har det skjedd store omveltninger innen godstransporten på jernbanen.

Den avtroppende CargoNet-sjefen minner om at organisasjonen hadde vært gjennom store omstillinger på 90-tallet og blant annet kvittet seg med 300-350 stillinger.

– Det var lagt et grunnlag for en ny giv, men vi tapte fremdeles penger. Vi konkurrerte med hverandre og med våre kunder. Kundene stolte ikke på oss, sier Frøyslid.

Han ble dessuten konfrontert med to klare utviklingstrekk både i USA og Norge: – For det første så vi at store godsaktører ble stadig større mens de små ble utradert. Det andre bildet var at stadig flere kunder ble internasjonale og at de som ikke fulgte disse, også ville bli utradert.

Bilen som venn

– *Hvorfor sa dere farvel til vognlast og satset så ensidig på kombinerte transportere?*

– Bakgrunnen var at bare 100 av Norges 11.000 industribedrifter var av en viss størrelse. De største av dem hadde ikke noe spor. Industrivirksomheten var i ferd med å tørke helt opp for jernbanen. Nye bedrifter etablerte seg heller ikke ved siden av jernbanespor. Transporten utviklet seg fra å dreie seg om råvarer til en økende andel



LØFT: Cargo Net har løftet seg og transporterer 400.000 enheter i året.

ferdigvarer. Derfor måtte vi finne fram til et tilbud med en helt annen fleksibilitet. Vi innså at vi måtte se på bilen som en venn.

– Da CargoNet ble opprettet i

2002, bestemte vi oss for å bli ledende på kombinerttransporter i Skandinavia – med link til kontinentet. Ekspressgodt og vognlast ble nedlagt, Nettlast ble solgt til Posten. Vi rendyrket kombitrafikken, og det har betydd alt for den situasjonen vi i dag er i.

I 2001 gikk NSB Gods med 160 millioner i underskudd, i fjor gikk den norske virksomheten med nesten 40 millioner i pluss.

– Og vi kommer til å gjøre det enda bedre i år, forsikrer Frøyslid.

«Vi konkurrerer ikke lenger med egne kunder.»

KJELL FRØYSLID

Mest presis med tog

– *Hvorfor har dere lyktes i Norge?*

– Vi lyktes fordi vi har kundenes tillit med et produkt som er konkurransedyktig på pris og kvalitet. Vi konkurrerer ikke lenger med egne kunder. Kundene samler pakker og paller i containere, og vi samler containere på tog.

CargoNet AS

- Selskapets eiere: NSB AS 55%, Green Cargo AB 45%.
- Antall ansatte: Ca 900.
- Omsetning 2004: 1383 millioner.
- Resultat 2004: - 21 millioner.
- NB! Den norske virksomheten hadde i fjor et positivt driftsresultat på 37 millioner kroner.

” Nå velger de tog i stedet for bil for å være presise



KJELL FRØYSLID

► – I dag har vi unyttet den kapasiteten vi har i Norge. Vår hovedutfordring er å produsere mer. I oktober får vi det sjettede toget på Bergensbanen, og vi ser på muligheter for flere tog både på Dovrebanen, Nordlandsbanen, Rauma-banen og med ARE.

– *Hvordan er punktligheten innen godstrafikken?*

– I fjor kom 91 prosent av togene på minuttet til lastetidspunktet. På Nordlandsbanen var punktligheten i perioder oppe i 100 prosent. Før torde mange kunder ikke å satse på toget av frykt for å bli forsinket. Nå velger de tog i stedet for bil for å være presise.

Seks tog daglig

Frøyslid viser til at CargoNet har et nettverk å spille på ved at selskapet har tilgang til 26 terminaler i Skandinavia, med Alnabru som senter både for nasjonal transport og for internasjonal trafikk inn og ut av landet.

– Frekvensen har mye å si. I ste-

det for å samle sammen alt gods som kommer inn i løpet av én dag, kan vi sende det på forskjellige tidspunkter i løpet av dagen. Når det går seks tog til Bergen daglig, åpner det seg mange nye muligheter. Dessuten har vi fått en bedre retningsbalanse. For eksempel har vi med mer gods fra Narvik enn vi kjører oppover. 100.000 tonn med fisk går nå med tog fra Nord-Norge, og av dette transporteres 60-70000 fra Narvik gjennom Sverige – den raskeste og lengste direkteforbindelsen i Europa.

Herre i eget hus

– *Men selv om dere har tjent penger i Norge har dere tapt desto mer penger i Sverige...?*

– Én ting har vi lært: Du skal være forsiktig med å tenke at erfaringer kan overføres fra et land til et annet. Sverige har fortsatt mye industrivirksomhet, mye godstrafikk på jernbane og en omfattende råvarestrøm fra nord mot kontinentet. Her er gode veier med trailere på 25,25 meter og østeuropeiske trailere som ligger 30 prosent under i pris.

– I Sverige har vi heller ikke vært herre i eget hus, vi har mer en salgsorganisasjon enn en produksjonsorganisasjon. Togene trekkes i Green Cargo-regi, og Green Cargo er eier, leverandør og kunde. Det blir krevende å rendyrke rollene. Vi har dessuten hatt vanskeligheter med å profesjonalisere produktene våre. Fra årsskiftet innfører vi imidlertid pendelkonseptet: åtte forskjellige pendelruter hver dag. Kjernen er en togstamme til faste tider. Det er det vi har lyktes med i Norge, og det er det vi håper å lykkes med i Sverige. Vi vurderer også hvilke selskaper som i framtida skal trekke våre tog.

Ikke et tonn mer gods

– *Hvordan opplever dere den økende konkurransen om gods på sporet?*

– Jeg mener at konkurranse er sunt, men så langt har det ikke gitt resultater i form av overføring av trafikk fra vei til bane. Det har ikke kommet ett tonn mer gods i Norge på grunn av liberaliseringen. Det som foregår av vognlast, er rester av det vi tidligere kjørte i Norge.

– *Hva må til for å få et virkelig løft for den skinnegående gods-transporten?*

– Skal vi få økt trafikk på sporet, må vi få utvidet flaskehalsene. Den største utfordringen er kapasiteten i hele jernbanesystemet. Etter mitt skjønn er dobbeltspor til Göteborg helt vesentlig. I dag utgjør Oslo-Göteborg fem prosent av vår markedsandel. Etter hvert som de internasjonale strukturene endres, blir transportbehovet større og større. Dermed blir det også lettere å fylle opp togene. Men skal vi bruke det nasjonale nettet til gods-transport, må godset komme med tog inn i landet.

– Her etterlyser jeg en større helhetstenkning. Infrastrukturen må bygges ut som virkemiddel for å oppnå overordnede politiske mål, konkluderer Kjell Frøyslid, som allerede har trukket seg tilbake i et lite kryptinn i Platous gate. Ut over høsten står han til tjeneste for sin etterfølger Are Kjensli. Ved utgangen av året går Frøyslid inn i pensjonistenes rekke, i trygg forvisning om at han forlater et selskap med pluss i konsernregnskapet for 2005.

tore.holtet@jbn.no

Frisleppet

- Den 15. mars 2003 ble det norske jernbanenettet åpnet for alle som oppfyller myndighetenes krav til å drive godstrafikk.
- Like etter «frisleppet» ble det åpnet for større lasteprofiler (p407) på alle baner.
- CargoNet (tidligere NSB Gods) har kuttet ut vognlasttrafikken, men kjører fremdeles tømmer-tog for skog- og papirindustrien og tankvogner til Gardermoen og industri.
- Green Cargo (tidligere SJ Gods) kjører nå daglige vognlasttog mellom Sverige og Norge.
- Ofotbanen AS er første norske aktør og kjører fortrinnsvis tømmer-tog, både i Norge og Sverige.
- Tågakeriet i Bergslagen AB og Hector Rail AB driver begge grenseoverskridende godstrafikk mellom Sverige og Norge.



SVENSK: Green Cargo har som siktemål å dekke svensk baseindustriens behov for transport, og dette er også utgangspunktet for satsingen i Norge.

FOTO: PETER LYDÉN

Balansekunst i tøft marked

Green Cargo har bitt seg fast i det norske godsmarkedet. Nå arbeider «de grønne» med å få en bedre balanse i sine transporter. For tomkjøring i en av retningene er ingen god butikk i det tøffe transportmarkedet.

Tekst: TORE HOLTET

Den svenske transportgiganten med seks milliarder nabokroner i omsetning eier fra før 45 prosent av CargoNet. På egen hånd henter ikke selskapet ut mer rundt tre prosent av sin omsetning fra jernbane-transport i Norge, men det utgjør, tross alt rundt hundre millioner kroner.

Flere daglige transporter

– Vi har fokusert på å dekke svensk baseindustriens behov for transport til Norge, forklarer Björn Thunqvist, som er produktområdesjef for jernbane hos Green Cargo.

– Det innebærer at vi i første rekke har faste transporter av stål-

produkter og papirprodukter. Daglig kjører vi dessuten vognlasttog til Drammen og Sarpsborg/Rolsøy, og to dager i uka går slike tog til Narvik, forklarer Karin Nordner, som er produksjef for vognlasttrafikken til og fra Norge.

– Vi har også daglige transporter fra Sverige til Alnåbru med CargoNets spesialutviklede løse lastebærere, som derifra går inn i CargoNets kombisystem. Ellers er tømmertransporter, prosjekttransporter (generatorer, husmoduler og transformatorer), forsvars-transporter (for det svenske forsvaret og Nato), ARE og biltransporter mellom Malmö og Drammen andre stikkord for vår virksomhet i Norge.

Skiller seg fra Sverige

– *Hvordan vil du betegne det norske markedet for gods på jernbane, Thunqvist?*

– Det norske markedet skiller seg fra det øvrige skandinaviske

Green Cargo AB

- Selskapets eiere: Den svenske stat 100%.
- Antall ansatte: 3 200.
- Omsetning 2004: 5,9 milliarder (svenske kroner).
- Resultat 2004: 40 millioner (svenske kroner).
- NB! Fjorårets resultat var historisk, og 2005 later til å bli et enda bedre år. Det akkumulerte resultatet for første halvår er på 56 millioner, en forbedring på 63 millioner fra i fjor.

«Norge kjennetegnes av høy pris inn og lav pris ut»

BJÖRN THUNQVIST, GREEN CARGO

- markedet. Norge er ikke i samme utstrekning et industriproduserende land som Sverige. Derfor er det ikke så mye ekspressgods som skal transporteres mellom fabrikker innenlands og ikke så mye industri-gods som skal eksporteres.

– Markedet består mer av konsumentprodukter – innenriks og import. Dette gjør at det blir lav pris på produkter som transporteres ut av Norge. Men transportprisen inn i landet er høy, høyere enn i Sverige. Norge kjennetegnes altså av høy pris inn og lav pris ut.

Balanse

– Vil dere gå med overskudd i Norge i år?

– Det er så langt vanskelig å få til lønnsomhet i Norge. Vi har både lønnsomme og ulønnsomme transporter. Det handler om å skape balanse i transporten inn og ut av landet. Så fort en kjører tomt i en retning er det vanskeligere å få regnestykket til å gå opp.

Som et ledd i jakten på transportbalanse har Green Cargo samarbeid med terminalen i Drammen og med tyske Stinnes.

Satser på bil

– Hvis du skal nevne ett satsingsområde framover ...

– ... så er det et potensial når det gjelder transport av biler til Norge. Vi kjører i dag for Toyota-bilder for CargoNet/Autolink og ser de mulighetene som ligger i tilsvarende avtaler med andre leverandører, sier Thunqvist, som mener at særnorske krav står i veien for økt satsing på skinnegående transport. Det ene går på den avtalefestede kravet om to medarbeidere i hvert lokomotiv ved veksling. Det andre er jernbanetilsynets krav om at alle lok skal ha faste telefoner og antenneutstyr.

– Begge disse kravene er konkurransehemmede for skinnegående transport i Norge, påpeker Björn Thunqvist i Green Cargo.

tore.holtet@jvb.no

I pluss etter

Ofofbanen AS satser på gods og regner med å gå med over to millioner kroner i overskudd i sitt første ordentlige driftsår. Etter en vanskelig start har situasjonen bedret seg - med engelske eiere i styrerommet.

Tekst: TORE HOLTET

Det Narvik-baserte selskapet som i utgangspunktet satset på litt turisttrafikk på Ofofbanen, er ble jernbane-Norges første norske trafikk-selskap som ikke er hengt opp i statsapparatet.

Moderne jernbaneverk

– Alt innen norsk jernbane har vært organisert opp mot et historisk monopolsystem. Derfor var det

« ... jernbanekompetanse og et nettverk som tilhører en annen divisjon »

ikke så enkelt å komme i gang, men vi er så langt fornøyd med utviklingen. Jernbaneverket har vist seg å være en etat som tenker

på en moderne måte, sier administrerende direktør Terje Østensen. Han understreker at han gjerne vil beholde Jernbaneverket i dagens form og er sterkt imot at jernbanen skal privatiseres.

– Det er ikke marked i Norge for å sette ut alt vedlikeholdsarbeid. Selv England ble for lite til det, poengterer han.

Markedet i vekst

– Hvordan betegner du markedet for gods på jernbane?

– Dette markedet bare styrker seg. Jeg har god tro på at gods på jernbane blir mer konkurranse-dyktig.

Mye av trafikken til Ofofbanen AS går med systemtog for industrien. Hovedtyngden har vært tømmertransport i Sør-Norge og Sør-Sverige. Betydelige oppdrag for Norske Skog har gitt oppdrag også for andre aktører.

– Hva er den største utfordringen?

– Det er å utvikle organisasjonen og produksjonssystemet for å dekke opp det som kommer mot slutten av året og neste år. Vi skal i år transportere anslagsvis en halv million kubikkmeter tømmer, sier Østensen, som kan glede seg over økt effektivitet gjennom ny lasteutrustning på ordinære containervogner.

Ekstrem kompetanse

En engelsk investorgruppe har sprøytet inn kapital og eier i dag 39 prosent av Ofofbanen AS.

– Vi trengte en sterkere finansiell ryggrad og lette først etter industrielle partnere i Norge. I dag er vi glade for at vi gikk ut av landet. Flere av engelskmennene har en ekstrem jernbanekompetanse og et nettverk som tilhører en annen divisjon. Michael H. Schabas, som sitter i styret, har for

vanskelig start



KONKURRERER: Ofofbanen AS har tatt opp konkurransen med CargoNet på tommertransporter.

FOTO: RUNE FOSSUM

eksempel vært utviklingsdirektør i First Group, et av de største landbaserte transportselskapene i Storbritannia.

I steinalderen

Ofofbanen AS har øyne og ører åpne for nye oppdrag og har opprettet egen vedlikeholdsbase på Hamar.

Men han har ett hjertesukk: - Det er ikke bare enkelt å få tak i lokomotiver. Ennå finnes ingen typegodkjenning av lok etter internasjonale systemer. På dette området er jernbanen i steinalderen, sier administrerende direktør i Ofofbanen AS, Terje Østensen.

tore.holtet@jbv.no

Ofofbanen AS

- Selskapets eiere: 40 eiere. CargoNor AS 10,82 %, Narvik kommune 9,36%, EFG Reads Trustees Limited 9,28%, Spartacus Investment Limited 7,96% Narvik Havn KF 5,19%, Moe Media 4,39% Bjørn Kanstad 3,98%, Terje Østensen 3,86% (engelsk investorgruppe 39%, offentlige firmaer/kommune 23%, ansatte 20% og mindre privatinvestorer 18%).
- Antall ansatte: Ca. 40.
- Omsetning 2004: 20 mill.
- Resultat 2004: - 3 mill (underskudd).
- NB! Ofofbanen AS regner med mer enn å fordoble omsetningen i 2005. For å få mer til mer togmateriell har styret vedtatt en rettet emisjon på 500 000 nye aksjer til en samlet verdi på 15 millioner kroner.

Bare over grensen

- Vi er bare grenseoverskridende og har ingen større ambisjoner, sier Lars Yngström. Han leder Tågakeriet i Bergslagen AB (Tågab), som har vært på norske skinner siden 1996.

Tekst: TORE HOLTET

Tågab har i årevis kjørt lok for NSB Bane (Nå Baneservice AS) og var tidlig på banen etter at det norske jernbanenettet i 2003 ble åpnet for alle som ville drive godstrafikk.

En gang i uka kjører Tågab returpapir fra Sverige gjennom, Kongsvinger og Røros til fabrikkene



FOTO: RUNE FOSSUM

Peterson Ranheim like nord for Trondheim, for så å returnere med ferdigprodukter.

Sprer risiko

- Vi kjører også tømmer gjennom-

snittlig tre ganger i uka over Kornsjø til Saugbruksforeningen i Halden, beretter Yngström.

Ut over dette har han konkrete planer i Norge:

- I fjor hadde vi et lite underskudd fordi vi investerte i nye markedsopplegg. Etter årets første fire måneder går vi igjen med overskudd. Nå vil vi spre risikoen og kjører på strekninger som naturlig hører til vårt eget geografiske område Wärmland eller Bergslagen.

Avventer

Han konstaterer at det finnes en etterspørsel som følge av at Cargo-Net etterlot seg et stort volum ved å legge ned vognlasttransporten.

- Men vi er avventende. Vi anbefaler de som henvender seg, om å ta kontakt med andre, som for eksempel Ofofbanen AS, opplyser Yngström.

- *Hvordan vil du betegne markedsutsiktene for gods å på norske skinner?*

- Jeg vil si den er god, men vi er avhengig av høye energipriser som rammer lastebiler. Jernbanen er mer energiøkonomisk og miljøvennlig.

- *Hva med infrastrukturen?*

- Om Nasjonal transportplan (NTP) følges opp, blir kapasiteten en god del forbedret i Norge. Og bedre infrastruktur gir mer transport. I Sverige ser vi nå effektene av den enorme satsingen midt på 90-tallet, sier Tågab-sjef Lars Yngström.

tore.holtet@jbv.no

Er norsk - satser i Sverige

Hector Rail kjører containertog mellom Hallsberg i Sverige og Follum på Hønefoss, men har ingen andre konkrete planer for Norge i øyeblikket. Det litt over år gamle jernbaneselskapet som på eiersiden er dominert av det norske familierederiet Leif Høegh & Co, har kun tillatelse til å drive internasjonal trafikk i Norge.

- Det norske markedet utgjør om lag 15 prosent av vår virksomhet, og vi har det meste av vår oppmerksomhet rettet mot Sverige og kontinentet, forteller administrerende direktør Mats Nyblom.

- Det er ganske krevende å drive jernbanetransport i Norge, og det norske markedet er ikke så stort at vi vil satse på det, sier Nyblom.

- Derimot kjører Hector Rail to millioner togkilometer i Sverige i år, og det utgjør fem prosent av det svenske markedet.

- *Ser du et potensial for godstransport på jernbane?*

- Absolutt, og det gjelder også mellom Norge og kontinentet. Det er interessante utviklingsmuligheter for skinnegående godstransport.

- Og den norske infrastrukturen er ...

- ... «lite bakkig». På deler av infrastrukturen skulle vi hatt et hjelpelok, men vi er i gode samtaler med Jernbaneverket både om akselast og hastighet.

Nyblom vil ikke antyde noe om omsetning og resultat for neste år.

Hector Rail AB

- Eiere: Höegh Capital Partners 72%, Ole Kjørrefjord 14%, Mats Nyblom 14%
- Antall ansatte: 38
- Omsetning 2004: Ikke oppgitt.
- Resultat 2004: Ikke oppgitt.

Tågakeriet i Bergslagen AB

- Selskapets eiere: Adm.direktør Lars Yngström 45%, fire andre ledere 35%, Ovako Steel AB (del av SKF-konsernet) 10%, Wasabröd AB (del av italienska Barilla) 10%.
- Antall ansatte: 80.
- Omsetning 2004: 77,4 millioner (svenske kroner)
- Resultat (før skatt) 2004: - 2,9 millioner
- NB! Selskapet var første ikke-statlige og utenlandske trafikkelskap på norske spor. Det kostet å sette i gang, og alt tyder på at selskapet igjen vil gå med overskudd i 2005.

Når jern blir gull

Malmtrafikk AS sjudoblet overskuddet sitt i fjor. Jernmalmen opplevs nå som den reneste gullgruva, og LKAB har rekordstor fortjeneste både på utvinning og transport.

Tekst: TORE HOLTET

Årsaken til den akselererende utviklingen er at folk flest bor i Kina. Og her skjer det store ting etter at handelsveiene mot vesten er åpnet opp.

Suger ut malm

Som ledd i den kinesiske moderniseringen trengs malm, og kineserne bruker like mye jernmalm i måneden som det LKAB produserer i løpet av et helt år. Bedriftene i den nykapitaliske kommuniststaten suger ut malm fra store leverandører i Brasil og Australia, mens Europa henvender seg til LKAB

– Vi kjører det remmer og tøy kan holde, sier driftssjef Martin Kajander i Malmtrafikk AS, som nå eies 100 prosent av LKAB. Tid-

ligere var som kjent både SJ og NSB inne på eiersiden.

– De to statsselskapene manglet visjoner og vilje til å satse på nytt materiell i malmtransporten. Nå klarer vi å drive optimalt og har økonomiske muskler til å kjøpe nytt utstyr, sier Kajander.

Færre tog

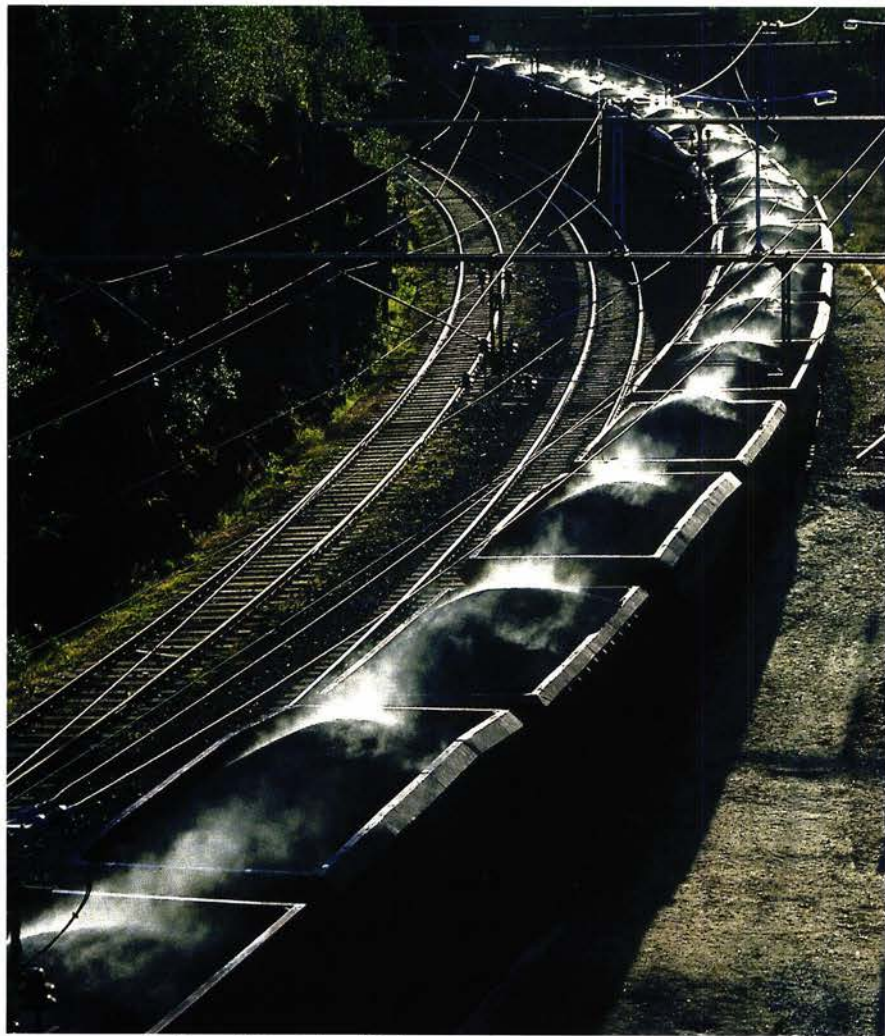
– Vi går da over til færre og lengre tog, utdyper driftssjefen.

Nye og større malmlok er allerede operative, og et sett på 68 nye vogner skal prøves ut til vinteren. Planen er å sette nye malmtog i ordinær drift neste år. Ofofbanen er nå rustet opp til å tåle 30 tonn aksellast, som tror og håper at den kinesiske etterspørselen vil stabilisere seg.

– 2005 blir et bedre år enn

2004, og vi har ingen indikasjoner på et fall. Men etterspørselen kan ikke fortsette å øke med 30 prosent i året. Så mye malm er det ikke i verden, konstaterer driftssjef Martin Kajander i Malmtrafikk AS.

tore.holtet@jbv.no



FULL FRES: Malmtrafikk AS har full fres på malmtransporten – med 30 prosent økning i året.

FOTO: HANS CHRISTIAN FORSAA

Malmtrafikk AS

- Eier: Malmtrafik AB, Kiruna (som eies av LKAB, som igjen eies av den svenske stat).
- Antall ansatte: 80.
- Omsetning 2004: 109,9 millioner.
- Resultat (før skatt) 2004: 9,1 millioner.
- NB! Omsetningen økte med 17 millioner i forhold til året før. Resultatet ble sjudoblet.

- Med et nytt stortingsflertall for Ringeriksbanen er vi mange skritt nærmere Oslo - Bergen på fire timer, påpeker Truls Erik Hegrenæs. Som pensjonert bergensbanebygger ser han frem til å nyte livet på sin Yamaha Virago.

Stolt tjuagutt

Tekst: ØYSTEIN GRUE
Foto: HELGE SKODVIN

– Jeg tok rådet fra nære kolleger på alvor og lot lidenskapen fra ungdomsårene på ny få fullt utløp. Dermed ble det sykkel i vår – en japansk utgave av Harley Davidson. Og når min noe yngre kone blir med, har vi det kjekt, smiler Truls Erik Hegrenæs mens solen skinner over Hansabyen.

Hobby-skytebas

Noen uker tidligere møtte Jernbanemagasinet en engasjert regiondirektør på Geilo.

Anleggsmaskinene jobber på spreng med tidenes største og tyngste jernbanebru med 370 tonn armert betong under Bergensbanen i løpet av 40 timer. I usnobbete fritidsjakke og vernevest følger Truls Erik Hegrenæs anleggsarbeidet fra fredag kveld til søndag middag. Han er sist i seng og er først ute blant morgenfuglene mens arbeidet pågår uavbrutt. Spesielt interessert følger tjuagutten forberedelsene til den siste av tre kritiske sprengningsoperasjoner syv meter under Jernbaneverkets fiberkabel.

– Du skjønner: Jeg har et sprengningssertifikat og driver med litt sprengning i arbeid rundt hytten vår ute i Austevoll, betror Truls Erik Hegrenæs oss mens vi trekker oss unna.

– Dette er «full klaff», utbryter hobby-skytebasen kort tid etter at

dekningsmattene er fjernet og en pulverisert fjellknaus, som lett kan fjernes med gravemaskin, kommer til syne.

Birkebeiner

Der andre direktører nøyer seg med å følge aktiviteter og utfordringer ute i pukken over telefon, har Truls Erik Hegrenæs gjort det til tradisjon å stå last og brast med mannskapene i pukken.

– Regiondirektøren er detaljorientert, hevder noen. Andre omtaler den engasjerte og ikke lite patriotiske bergenseren som en stor motivasjonskilde, stolt av hjembyen og fremfor alt av Bergensbanen.

– Dette blir siste store prosjekt før jeg sier takk for meg, konstaterer han. – Det er meget vemodig. Men også godt, innrømmer han. Alt har sin tid.

Nå gleder friluftsmannen seg til å bruke krefter og overskudd i skisporet! I mars stiller han til start i sitt femte birkebeinerrenn. Både han og kona er ivrige på ski. Med Norges mest populære sykkelvei, Rallarveien, og skiløypene til og fra Finse som treningsfelt, er han godt rustet.

Anleggshelgen på Geilo ble rundet av med at Truls syklet Rallarvegen over fjellet fra Haugastøl til Myrdal, for med egne øyne å se om klagene fra kresne sykklister var berettiget etter en periode med mye nedbør. Så fikk han varmen i kroppen igjen.

Ny høyfjellsstrekning

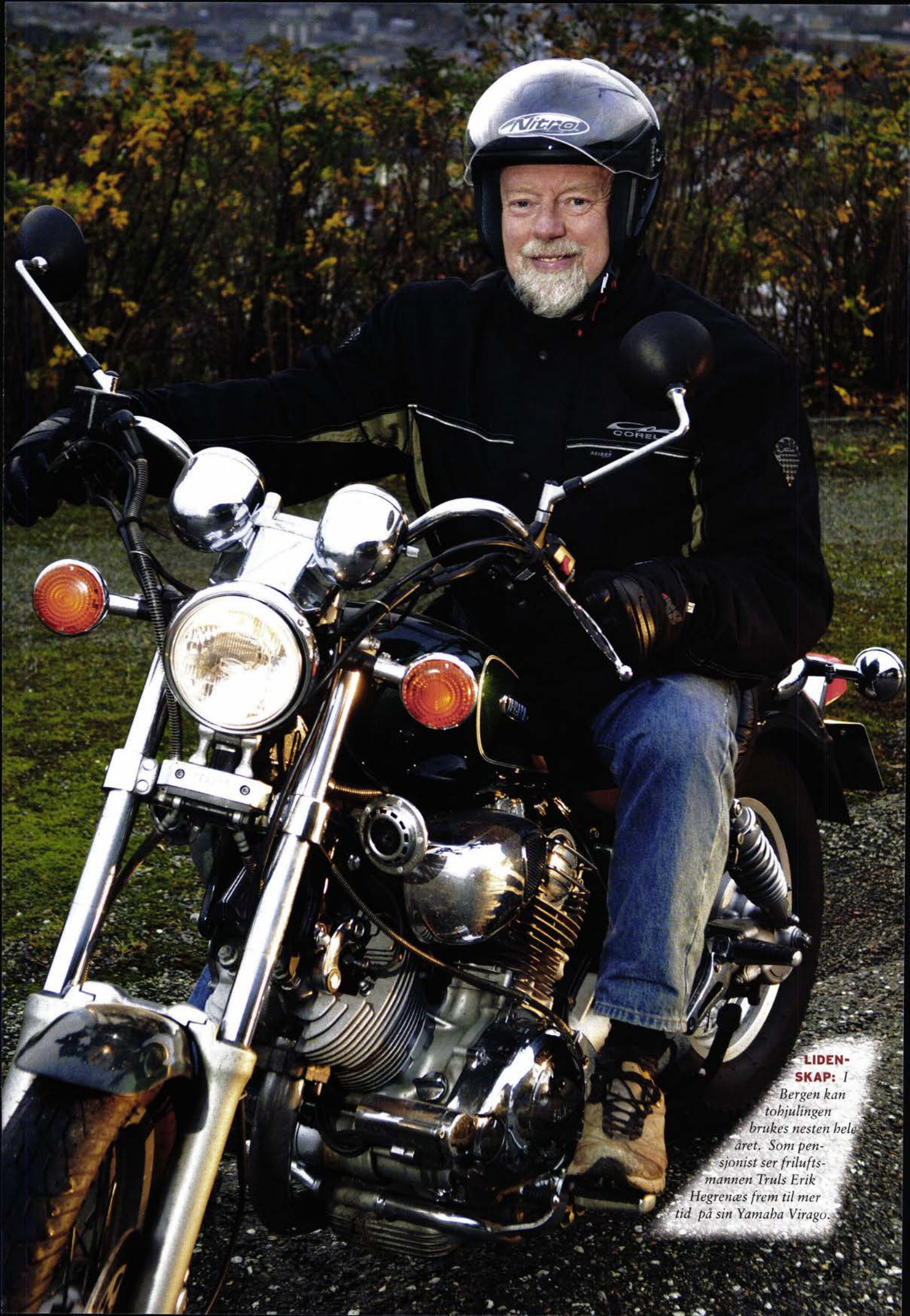
Bergensbanen ble i år kåret til verdens flotteste turistbane, og flere tusen sykklister fra inn- og utland oppsøker Nord-Europas største nasjonalpark og Norges mest populære sykkelvei. En moderne, «åpen» høyfjellsstrekning uten treoverbygg gir økt naturopplevelse. Dette er resultater av investeringer i løpet av Truls Erik Hegrenæs' periode.

–Selv om moderniseringen av Bergensbanen over en tiårsperiode ikke har redusert reisetiden Oslo – Bergen vesentlig, representerer fornyelsen av høyfjellsstrekningen med Finsetunnelen (10 km) og kryssningssporet Gråskallen (5 km) store besparelser i vinter/brøyteberedskap, økt kapasitet og sterkt forbedret driftssikkerhet, forklarer regiondirektøren.

Han er ukuelig optimist på vegne av Bergensbanen. I løpet av høsten er godskapasiteten på strekningen Hønefoss- Bergen økt med 20 prosent.

–Vi har redusert godstrafikken på veiene mellom Bergen og Oslo med 80 000 containere årlig. I dag går det seks godstog i hver retning hver ukedag. Det betyr mange færre drepte på veiene.

«Det er alt for tidlig å konkludere med at vi bare satser på gods»



**LIDEN-
SKAP: 1**

Bergen kan
tohjulingen
brukes nesten hele
året. Som pen-
sjonist ser friluftsmannen Truls Erik
Hegrenæs frem til mer
tid på sin Yamaha Virago.



► Godsbane

Hegrenæs begynte i NSB som overingeniør elektro i 1987 før han overtok regiondirektørstolen og minnes det oppsiktsvekkende utspillet til NSB-sjef Kristian Rambjør om å få reisetiden på Bergensbanen ned til under fire timer.

– Ingen andre prosjekter vil ha større betydning for reisetiden Oslo – Bergen enn å bygge Ringeriksbanen, påpeker Hegrenæs.
– Oslo – Hønefoss på 30 minutter, mot én og en halv time i dag, ville bety svært mye.

– I dag er det jo godstransport og turisttrafikk i sommerhalvåret som virkelig teller og som leverer de virkelige verdiene på Bergensbanen. Men det er altfor tidlig å konkludere med at vi bare skal satse på gods. Miljøhensyn kan raskt snu konkurranseforholdet mellom fly og tog og gjøre det høyest aktuelt igjen å satse på persontrafikk.

– Det vi trenger, er en kombinasjon av lokalpolitikere og rikspolitikere som kan slåss for jernbanen slik det skjedde for 100 år siden, da Stortinget bevilget et helt statsbudsjett for å få Bergensbanen bygget i løpet av utrolige femten år.

Glemmer aldri

Hegrenæs har opplevd mye i sin tid på jernbanen, men han glemmer aldri en ettermiddag midt på 90-tallet. Ekspressen østover hadde revet kontaktledningen og kjørt seg fast på høyfjellet midtvinters.

«Ingen andre prosjekter vil ha større betydning for reisetiden Oslo – Bergen enn Ringeriksbanen»

ENGASJERT: Truls Erik Hegrenæs har gjort det til tradisjon å stå last og brast med mannskapene i pukken.

FOTO: ØYSTEIN GRUE

– Hundrevis av mennesker satt fast, og vi var skikkelig nervøse. Når strømforsyningen til toget er brutt, er det snakk om få timer før det begynner å bli farlig kaldt for passasjerene...

I grevens tid fikk vi frem et Di3-lokomotiv som ble koblet til og ga strøm til toget som sto fast.

Truls Erik Hegrenæs kan ikke få berømmet mannskapene nok.

– Jernbaneverket har dyktige fagfolk med den absolutt ypperste kompetanse og med uvurderlig erfaring fra avvikssituasjoner. I en

liten organisasjon, hvor alle kjenner alle, bidrar dessuten slike episoder til å styrke samholdet.

Så må han bare nevne feiringen av Bergensbanens 90-årsjubileum og åpningen av høyfjellsstrekningen med festmiddag på Fleischers Hotell 27. november 1999.

– At hotellet ordnet eksakt samme meny som da Kong Haakon åpnet Bergensbanen med festmiddag på Fleischers ble selve prikken over i-en!

– Jeg har atten fantastiske år bak meg i Jernbaneverket, avslutter Truls Erik Hegrenæs.

oyg@jbv.no



BEGEISTRING: Samferdselsminister Torild Skogsholm skapte begeistring i NSB da NSB Anbud AS fikk 10-årskontrakt på Gjøvikbanen. Petter Løvik vil ha mer konkurranse og minner om at NSB nå går så det suser.

FOTO: ØYSTEIN GRUE

Ikkje still klokka tilbake!

MÅNEDENS GJEST

NAVN: Petter Løvik
TITTEL: Stortingsrepresentant for Høyre



Mykje har gått rette vegen i norsk samferdsel dei siste åra. Også i norsk jernbane. TV2 hadde nyleg ein reportasje om den flotte utviklinga i NSB. «NSB går så det suser – og ifølge ledelsen er alt fryd og gammen. Det økonomiske resultatet er bedre, punktligheten er tilbake. Og både kunder og ansatte er fornøyde», vert det sagt i innslaget.

Det er fleire grunnar til forbetringa. Dei siste fire åra er det satsa meir pengar på jernbane enn nokon gong før, med unntak av dei ekstraordinære løyvingane til Gardermo-

banen. NSB har også hatt dyktige folk på mange plan, ikkje minst i toppleiinga. Gjøvikbanen er allereie konkurranseutsett. Resultatet vart at eit offensivt NSB tilbyr langt betre tenester og service enn før til ein lågare pris. Og i TV2 innrømmer konsernsjefen at konkurranseutsetting av togdrifta har skjerpa NSB. «Den konkurranseutsettingen som så langt har vært beskrevet, den har hjulpet oss til å få kostnadsnivået ned og få et bedre tilbud til publikum. Så det er jeg rimelig trygg på».

Feil signal

Dagen etter desse positive meldingane la dei raudgrøne fram regjeringserklæringa. Der heiter det at «Regjeringen vil ikke sette flere persontrafikk-strekninger ut på anbud». Og erklæringa er også elles generelt negativ til konkurranse. Snakk om å gi feil signal! Når jernbanen endeleg er i ferd med å snu ei langvarig krise til suksess for passasjerar og tilsette, då kjem stoppordren frå Soria Moria. Politisk prestisje ser ut til å vere viktigare enn betre tilbud til kundane. Og då blir det naturlege spørsmålet:

Kor mykje meir av den positive

omstillinga i samferdsels-Norge vil dei raudgrøne stoppe eller reversere?

Entusiasme

Ikkje berre i NSB, men også på mange andre område er erfaringane med omstilling og konkurranse positive. Gamle monopol som Posten og Televerket hevdar seg i dag godt i konkurransen og yter betre tenester enn nokon gong før. Optimisme og pågangsmot pregar i dag også Mesta og Statens vegvesen etter omfattande omstillingar og konkurranse.

Lat meg vende tilbake til det vesle, men viktige innslaget i TV2. Der oppsummerte reportaren slik: «Også medarbeiderne i NSB er mer fornøyde. Entusiasmen er tilbake etter mange traurige år for statsbedriften. Det går bokstavelig talt på skinner for NSB».

Kjære raudgrøne vener: Ikkje still klokka tilbake. Ikkje øydelegg den entusiasmen og dei positive trendane som er på gang i samferdsels-Norge. Når jernbanen endeleg er på rett spor, er det ingen grunn til ny kurs.

Nye spaltister

Dette er siste gangen Petter Løvik er spaltist i Jernbanemagasinet. Fra og med neste nummer skal nye samferdselspolitikere bidra under vignetten Månedens gjest.



Full storm

Bildet er tatt på Bjørnfjell en vinterdag med flott fotovær (snøstorm), det fikk 3.plass i sin klasse i Norsk JM 2005.

MITT JERNBANE BILDE

NAVN: Hans Christian Forsaa
TITTEL: Pensjonert gartner, JBV
KAMERA: Pentax ME Super
m/100 ISO lysbildefilm
BOR: Narvik





Fra vugge til grav

FORSIKTIG: Det er med varsomhet siste del av tablået blir tatt ned og klargjort for en tilværelse blant andre remedier på Hamar. John Magne Bøvik (t.v.) og Thor Bjerke (med ryggen til) holder mens Tore Mikkelsen (i bakgrunnen) kobler fra de siste kablene.

STAVANGER: Våren 1964 monterte signallærlingen John Magne Bøvik fjernstyringstablået (skjermssystemet) hos trafikkledeisen på Stavanger stasjon. Den 27. september i år var han med på å sende anlegget ut på sin siste reise.

Tekst og foto: SINDRE ÅNONSEN

– Jeg vil ikke si at det er trist, selv om anlegget har sin historie. Verden går heldigvis fremover. Ellers hadde vi fremdeles rodd til Hauge-sund, flirer Bøvik (60), mens ubarmhjertige hender røsker ut innmaten på den en gang så stolte nyvinningen i jernbane-Norge.

Tablået var en del av R-CTC (jernstyrings)-anlegget som ble tatt i bruk på strekningen Stavanger-Sandnes våren 1964. Men med innføringen av det nye fjernstyringssystemet Vicos og nye PC-skjermer ble det gradvis overflødiggjort før det ble koblet helt ut på vårparten i år.

Anlegg med sjel

– Det begynte ikke å svikte før det nye systemet overtok. Du vet, anlegget har sjel, smiler Bøvik mens han iakttar at det pakkes ned av ivrige hender. Det er Thor Bjerke og Tore Mikkelsen fra Norsk Jern-



ANDRE TIDER: En togleder følger med på tablået den gang det representerte det ypperste av teknologi på jernbanen. Bildet er tatt en gang på slutten av 1960- eller begynnelsen av 1970-tallet.

FOTO: ARNE SVENDSEN/NORSK JERNBANEMUSEUM.

banemuseum som har fått i oppgave å ivareta levningene så godt det lar seg gjøre. Som med eldre flest venter ikke noe enerom, men

Bjerke tror likevel på et liv etter døden for anlegget.

– Først skal det inn på lageret, men etter hvert er det meningen at tablået skal bli en del av utstillingene, opplyser han.

Om anlegget, med respiratorisk bistand, vil gjenoppstå med blinkende lys og akustisk alarm, gjenstår å se, men Bjerke lover at det blir behandlet med respekt.

Bedre plass

Togdriftsleder Svein Norolf Bø synes det er en smule vemodig at skjermanlegget han selv har brukt i 20 år, er borte, men gleder seg over frigjort areal.

– Det har vært litt dårlig plass her, men det blir bedre nå, sier han.

John Magne Bøvik, som i dag er tekniker i Forvaltning i Sandnes, feller ikke tårer, men er spent på én ting: – Kan det nye anlegget holde i 40 år?

Det gjenstår å se.

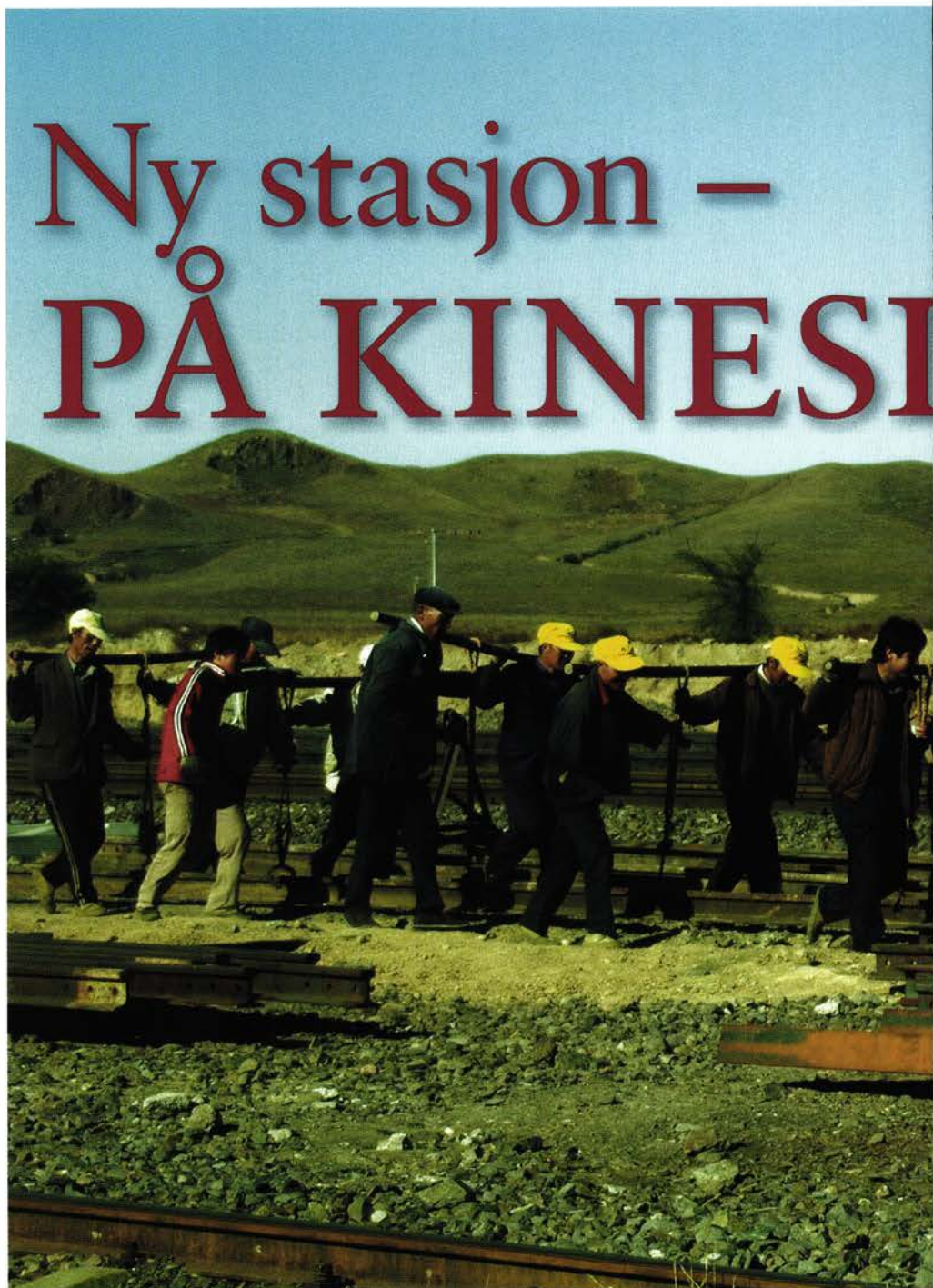
Ny stasjon – PÅ KINESISKE

FORFATTEREN

**HANS
SCHAEFER (53)**

driver eget konsulentfirma som tester ut sikkerhetskritiske

IT-løsninger. Som jernbaneentusiast (fyrbøter på Gamle Vossebanen) har han reist regelmessig til Kina - i utgangspunktet for å kjøre damplok. Med tida har han lært seg kinesisk og har blant annet vært med på å oversette kinesernes signalbok. I denne artikkelen forteller han gjennom tekst og bilder hvordan en kinesisk jernbanestasjon bygges om.



DABAN: I sommer bygget Jernbaneverket om Asker stasjon i løpet av tre uker - med lite folk og mange maskinelle hjelpemidler.

Kineserne bruker også noen uker på et tilsvarende prosjekt - men med masse mennesker og ytterst få maskiner.

SK VIS



FELLES LØFT: Når en skinne skal flyttes, kreves det mange arbeidere. Gjennom mange felles løft bygger de om den kinesiske jernbanestasjonen Daban i Indre Mongolia.

Tekst og foto: HANS SCHAEFER

Vi befinner oss på Daban stasjon langs Jitong-banen, som er verdens siste dampdrevne hovedstrekning. Selv om Kina også bygger høyhastighetslinjer med større innsats av maskiner, bygges «vanlige» strekninger på manuelt vis. Blant annet ble mye av den nye jernbanen på «verdens tak» til Tibet bygget slik.

For kort

Jitong-banen er kjent blant jernbaneentusiaster verden over fordi den ble åpnet så sent som i 1995 og

fremdeles baserer seg på dampdrift.

Banen ble bygget etter landets standard for «sidebane type 1» med 700 m lange spor på stasjonene.

Problemet er at stasjonene på få år er blitt for korte. Det må nå transporteres såpass mye gods langs linjen at togene må forlenges, og med dieseldrift eller dobbeltraksjons damplok kan en henge på opptil 4000 tonn. Derfor utvides stasjonene til 850 meters lengde. Dette skjer mens driften pågår for fullt.

Ledige hender

Byggearbeidene ble startet i vår og

planlegges ferdig i november. I området er det stor arbeidsledighet og god tilgang på ufaglært arbeidskraft. Derfor foregår mye av byggingen manuelt, med innsats av et mylder av mennesker. Vi er vitne til de moderne rallarer.

Selv på norske museumsbaner brukes mer maskiner enn på dette kinesiske prosjektet.

Daban er en stor stasjon med seks togspor og fem skiftespor. Seks togspor blir forlenget og to nye bygges i tillegg.

Jord i kurver

Jordarbeidene har foregått ved ►

” Med 12 mann til å bære sviller, legges 200 meter strekning på én dag!



TUNGT: Et tungt loft. Betongsvillen skal flyttes til rett sted.



- hjelp av gravemaskiner, bulldosere og lastebiler. Terrenget var ferdig til sporlegging i slutten av august.

Jordoverflaten jevnes ut manuelt. Arbeidere fyller jord i kurver og bærer dem til steder der bulldoseren har etterlatt spor. Jorden tømmes og trykkes flat med spader. Underlaget blir helt plant, og måling av planum foregår med de mest moderne laserstyrte måleinstrumenter.

Jevnt

Ballasten blir levert på flatvogn, og av og til med lastebil. Inntil for år siden ble flatvognene lastet for hånd, men nå har bulldoseren overtatt dette.

Lossingen, derimot, skjer

manuelt. Ti mann entrer hver flatvogn og spar ut pukkk. Slik foregår det også langs linjen når en skal ha ny eller mer pukkk. Flatvognen settes inn i et vanlig godstog som så stopper ved arbeidsstedet. Det spars ut pukkk i fem minutter, og så dras toget noen meter til...

Etter en halv time er pukken tømt og toget går videre.

Så må pukken fordeles jevnt og flatt. Her der det bruk for kurver igjen. To mann fyller en kurv, bærer den noen meter og tømmer. Slik får en et jevnt underlag. Når 100 mann arbeider, går dette fort.

Bærer sviller

Neste trinn er betongsviller. De blir losset med kran, men de må jo

legges på rett sted. Nå overtar grupper på fire menn. To og to har de hver sitt stål eller bambusrør over skuldrene. Midt under røret er det festet en slynge, og i den henger de svillen før de bærer den dit den skal, hengende mellom dem, så vidt over bakken. En sville veier omtrent 200 kilo...

Ruten går over stakk og stein, altså over andre spor, sviller og annet som ligger i veien. Men med 12 mann til å bære sviller legges en 200 meters ny strekning på én arbeidsdag!

Synger ut

Skinner blir levert med jernbanen. En vanlig skinne på 25 meters lengde veier fra 1250 kilo.



30 MANN: Her bærer 30 mann en skinne på tvers av stasjonen. Heldigvis fikk ingen en tung gjenstand på foten.

Hvordan transportere noe slikt?

Svaret er: Masse folk. Tre grupper på ti mann med vanlige rør og sløyfer imellom: en gruppe framme, en i midten og en bak. Og så en formann. Formannen synger ut kommandoene. «En – to – løft!»

Det høres ut som arbeidssangene på de gamle seilskutene!

Slik hever de skinnen, akkurat over bakken, og så går de en skinnelengde av gangen før de hviler ut.

Skal de gå lengre, benytter de eksisterende spor. Her har de en tralle som går på en skinne, med lang stang på ene siden. Skinnen henges på trallen og fire mann skyver og er motvekt.

Mellom to traller henger skinnen, og slik kan den tas med så

langt en ønsker. Der en behøver den, tar 30 mann over og bærer den til endelig sted.

Til kapping og boring brukes dog de samme maskinene vi er vant til her hjemme.

Med spett

Siste arbeidsgang er montering. Skinnene skrues. Under skinnen legges en treplate og en gummiplate, på skruen kommer en klemme, en fjær, en underlagsplate og en mutter. Noen bærer alt dette til stedet, og noen monterer. Her og der må en hjelpe til med spett, for å justere de siste millimeterne. Skruen trekkes fast manuelt.

Pakkingen gjøres ved hjelp av små flyttbare pakkmaskiner.

Sporveksler trengs også. Disse bygges ved siden av stedet der de skal legges inn. Delene bringes dit av masse bærere, og så skrur de vekselen sammen.

Vekselen legges nok inn med kran, en veksler veier jo sine 10 tonn.

Med slegge

Et problem ved denne ombyggingen er at en behøver oppholdsrom til skiftekonduktører. På sidelinjer som denne er det stasjonert skiftekonduktører på hver ende av stasjonen, og disse stiller sporveksler og signaler. Til disse finnes små hus i nærheten av vekslelene. Men disse husene er i veien for de nye spor. Dermed må nye hus bygges ▶



UNGE: Her monteres en skinne. Noen arbeidere kommer rett fra barneskolen.

- og de gamle rives. Rivingen foregår med slegge, en bra jobb for dem som har behov for å avregere.

Straffanger

Signal- og sikringsskap veier en del, og dem bærer man på ryggen fram til sitt bestemmelsesstedet. Signalmaster stilles opp ved hjelp av trebein og talje.

Til kablene behøver en grøfter. På Daban stasjon var det mange kvinner som gravde grøftene. Her er sandjord, slik at det ikke er altfor tungt arbeid. Men kvinnene spadde også pukk!

Langs strekningen brukte de straffanger. Det var tilfeldig at jeg oppdaget dette: Jeg var ute for å fotografere et tog i solnedgangen og så bussen som sto der. Da det er alltid er et problem å komme seg

hjem såpass sent, spurte jeg sjåføren om jeg kunne bli med. Han var ikke avvisende, men la til at han kjørte farlige folk, så det var nok bedre at jeg fant annen skyss.

Fort

Sjåføren fortalte at de var innsatte i Daban fengsel. De sonet fra tre til fire år for tyveri eller fyllekjøring. Og her gravde de grøfter for jernbanens signalkabler!

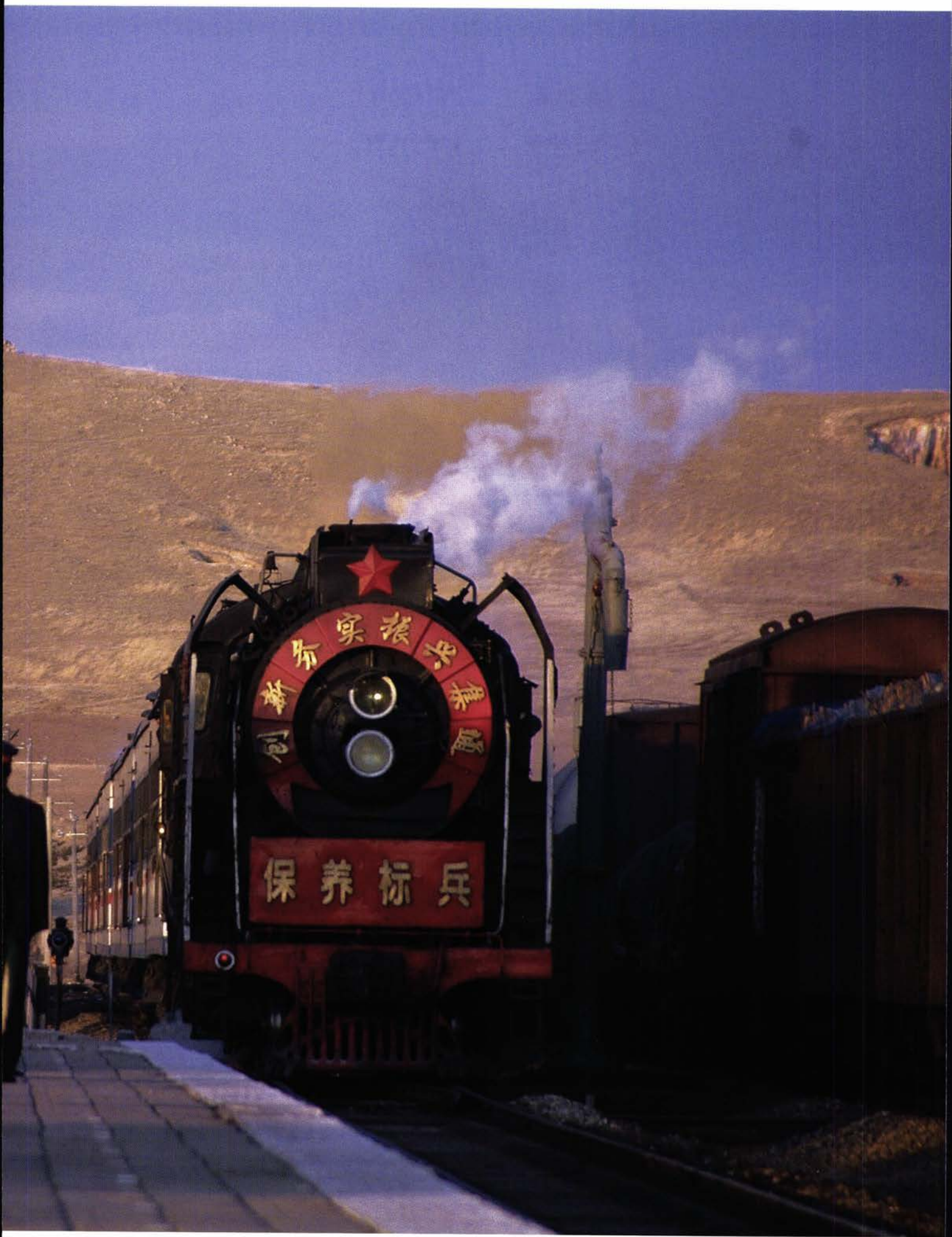
Kabelen legges manuelt. Det står en mann ved hver 25. meter og reker kabelen videre til neste. Da jeg kom dit første oktober, så jeg steder der det ikke lå pukk en gang. To uker senere var der ferdig monterte spor. De fortalte at det hele skal tas i bruk i begynnelsen av november. Så det går fort, om enn på annen måte enn hos oss.

Dampbanen

- Jitong-banen går fra Jining til Tongliao i Nord-Kina.
- Den er 945 km lang og ble åpnet i 1995.
- Banen har 6 promille stigning, den tåler 80 kilometer i timen og 23 tons aksellast.
- Banen er i utgangspunktet bygd for tog som veier maksimalt 2300 tonn - den maksimale lasten for et damplokomotiv type QJ.

GODT EKSEMPEL: Her kommer QJ 6911 med det daglige persontoget til Lindong. Loket er spesielt pyntet og utstyrt med slogan: «Vær et godt eksempel». Stasjonsbetjeningen står oppmarsjert.







Lok-pool under etablering

Den europeiske investeringsbanken (EIB) har gitt et langsiktig lån på 200 mill. EURO til den europeiske grenen av Mitsui-konsernet, Mitsui Rail Capital Europe BV med base i Amsterdam.

Lånet skal brukes til å bygge opp en pool på ca. 200 lokomotiv som skal leies ut til europeiske togoperatører. Dette prosjektet er midt i blinken for EUs mål om å utvikle konkurranse i jernbanesektoren.

En lok-pool vil både bedre tilgjengeligheten til en helt nødvendig ressurs som trekraft og vil øke fleksibiliteten innen jernbanesektoren. Kontrakt på halve lånesummen ble undertegnet 29. september. Prosjektet viser også tydelig hvordan japanerne ønsker å investere direkte i europeisk jernbaneindustri.

Jobb i UIC?

Det er urolig i Paris for tiden, men kanskje kan en jernbanejobb i den franske hovedstaden friste likevel? Det internasjonale jernbaneunionen, UIC, er på jakt etter ingeniører til sin infrastrukturavdeling. Hvis du har kompetanse innen signalsystemer, telekommunikasjon eller systemteknikk, står kanskje en kontorplass og venter på deg.

Fransk åpning

TGV i Tyskland og ICE i Frankrike? Det er trolig bare et tidsspørsmål når slike nasjonale prestisjetog kjører over den fransk-tyske grense. Et første steg blir allerede tatt når Siemens og Bombardier nå skal tilpasse fem enheter av typen ICE 3 for kjøring i Frankrike. Tilpasningen, som vil koste 43 millioner EURO, vil bli foretatt på Siemens testsenter i Wegberg-Wildenrath nær Mönchengladbach i Tyskland. ICE 3-togene skal settes i trafikk på den direkte ruten mellom Frankfurt og Paris i år 2007. De fem togsettene er allerede multi-utstyrt for andre grensepasseringer mot Nederland, Belgia og Sveits. Nå står den franske åpning for tur.



20 DOBBELDEKKERE: SJ nærmer seg en flåte på 20 dobbeldekkere, og punktligheten ligger på 91,3 prosent.

SJ med rekordresultat

Tett på 400 millioner blanke, svenske kronor i overskudd på tre kvartal - hvorav nærmere 250 millioner i løpet av de siste tre måneder - gjør at SJ går inn i mørketiden lys til sinns.

Og forklaringen? Flere reisende og færre kostnadsmillioner.

Trafikken med SJ økte med sju prosent i månedene juli, august og september. Det var særlig på de mellomlange avstandene at folk i større utstrekning enn tidligere valgte toget som transportform. Malmö - Göteborg og Malmö - Växjö/Kalmar viser den sterkeste veksten. Men også en distanse som Stockholm - Göteborg, der lavprisfly forsøker å erobre markedsandeler, kan vise til sammenhengende vekst i togtrafikken seks måneder i strekk.

Billige alternativ

Adm. direktør Jan Forsberg hos SJ kan opplyse at resultatet er tredoblet i sommeresongen sammenliknet med tilsvarende periode i 2004. Veksten i trafikken er ett element, bedre tilpasset togtilbud med lavere produksjonskostnader et annet.

- Vi har tilbudt ferie- og fritidsreisende flere billigere alternativ med IC-tog i stedet for X2000 og innstilt visse avganger med svakt belegg, sier Forsberg.

SJ har i sommer satt flere, nye toetasjes tog i trafikk og nærmer seg en flåte på tjue dobbeldekkere. Punktligheten i toggangen er også i god rute med et resultat på 91,3 prosent i tredje kvartal.

Slående kampanjer

SJ har ikke sittet rolig og sett på lavprisflyenes inntog. Gjennom en rekke kampanjer, også på konkurrentenes banehalvdel så å si, har jernbaneselskapet slått til med effektiv markedsføring. På veg gjennom bondeåkrene rundt Arlanda, Landvetter og Sturup kan bilistene lese hvor billig det egentlig er å reise med tog. Kampanjene fortsetter ut over høsten...

Ny toppsjef i Green Cargo

Johan Saarm blir ny leder for den totale godstogvirksomheten i Green Cargo. Han er sivilingeniør av utdanning og har bakgrunn fra transportselskapet ASG og fra konsulentfirmaet McKinsey. Til Green

Cargo kom han i 2002 som leder for strategi- og forretningsutviklingsvirksomheten. Johan Saarm ble viseadministrerende direktør i Green Cargo i 2004, og altså nå toppsjef. ■



OPP I EU: Hos de 15 gamle EU-statene økte persontrafikken med 1,6 prosent i første halvår.

FOTO: SCANPIX

Opp for person – ned for gods

Foreløpige trafikktall for første halvår viser samlet sett ingen dramatisk utvikling for jernbanetrafikken i Europa, men totaltallene skjuler store forskjeller. Samlet økte persontrafikken med 0,5 prosent, mens godstrafikken hadde en nedgang på 2,5.

Innenfor EU-området er trenden den samme, men utslagene noe sterkere. Hos de femten gamle EU-statene økte persontrafikken med 1,6 prosent, og godstrafikken sank med 2,9 prosent.

Når det gjelder de åtte nye medlemsstatene, derimot, sank både person- og godstransporten i første halvår sammenliknet med året før. I persontrafikken er det særlig den sterke nedgangen i Polen med et minus på hele 13,2 prosent som trekker totalen ned. Persontrafikken i Estland økte derimot med over 20 prosent. Godstransporten i de nye medlemsstatene hadde en nedgang på hele 7,5 prosent, og også her er det særlig ned-

gangen i den store jernbanetrafikken i Polen som trekker ned.

Sterkest økning i persontrafikken innenfor det gamle EU hadde togene i Belgia med en pluss på 6,4 prosent. Finnene hevder seg godt i begge klasser med en økning på 4 prosent i person- og 5,5 prosent i godstrafikken. Det siste er det beste resultatet i den tradisjonelle EU-klassen.

Sterke godsselskap som Fret SNCF i Frankrike og RENFE i Spania hadde betydelig svikt i godstrafikken første halvår. I Italia og Østerrike gikk det også betydelig tilbake. I det gode selskap med finnene og VR finner vi i tillegg til belgierne også jernbanene i Portugal og Tyskland. ■



Jernbaneverket

Jernbanedirektørens sentrale staber

Informasjonsdirektør
Jan Erik Kregnes

Tlf: 22 45 54 21/916 55 421
e-post: erik@jbv.no

Informasjonssjef
Sindre Ånonsen

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

Info Utbygging

Informasjonssjef
Kjell Bakken

Tlf: 22 45 59 40/916 57 573
e-post: kba@jbv.no
Informasjonsrådgiver

Harry Korslund

Tlf: 22 45 58 81/916 55 989
e-post: hko@jbv.no
Informasjonsrådgiver

Olav Nordli

Tlf: 22 45 58 94/916 55 930
e-post: oln@jbv.no

Info Øst

Informasjonssjef
Ellen Svendsvoll

Tlf: 22 45 72 42/916 75 242
e-post: esv@jbv.no

Informasjonsrådgiver

Ronald Holmstrøm

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

Info Vest

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



B
RETURADRESSE:
Bedriftssupport AS,
Postboks 358 Sentrum,
0101 Oslo

HARRYSPORET



Høsten er en fin tid på året.

Det har jeg synes helt siden jeg var liten, og godfølelsen for denne årstida har på ingen måte tapt seg, men bare blitt sterkere med årene.

Mytji' lys og mytji' varme

Og nå er vi altså midt inne i høsten, med alt den byr på av muligheter for dempet musikk, innekos og levende lys.

Vi står til knes i høstmørket også i overført betydning. Jeg sikter naturligvis til Sykekassas varslede endelikt. Ved årsskiftet er det ubønnhørlig slutt for denne ruvende institusjonen i norsk jernbanehistorie. En institusjon som i årenes løp har forvaltet ordninger og goder i slikt omfang at selv de mindre begavede blant alle utenforstående må ha skjont at jernbanen var en trygg og god arbeidsplass.

Privilegert

Sykekassa har alltid vært en naturlig del av mitt liv, og jeg var ikke gamle karen før jeg skjønte at Sykekassa var noe av det som gjorde at det var helt ålreit å være sønn av en jernbanemann. Sammenlignet med de andre ungene i gata, som stort sett var sønner og døtre av ansatte i det private næringsliv, følte jeg meg både spesiell og privilegert. Ikke minst de gangene jeg toget inn

på Lands apotek for å kvittere ut piller og salver til en fjerdedel av pålydende.

Innmeldt

Men snart er det altså kroken på døra for Sykekassa. Den 1. januar erstattes den av Jernbanepersonalets Helsefond. Det nye fondet vil sikkert fungere i tråd med intensjonene, men helt det samme blir det uansett ikke. Allikevel, jeg har meldt meg inn, og det til tross for at ytelsene på ingen måte er i nærheten av det Sykekassa i sin tid vartet opp med.

Konsekvenser

Styret for Helsefondet har blant annet gjort oppmerksom på at utlegg til slankemidler ikke vil bli refundert. Det samme gjelder potensmidler. Førstnevnte var sikkert tungt å svelge for mange, mens sistnevnte på sikt kan få økonomiske konsekvenser for svært mange av medlemmene som jo tross alt er rekruttert fra arbeidsplasser med betydelige innslag av godt voksne menn.

Lemfeldigheter

Personlig ser jeg det som en fordel at styret tydelig markerer at fondet ikke vil være en arena for lemfeldigheter med hensyn til refusjon av utgifter knyttet til anskaffelse av prestasjonsfremmende stoffer. Ikke minst i lys av ferske forskningsresultater som nemlig viser at regelmessig inntak av Viagra og lignende kan føre til at synet svikter.

Fysisk fostring

Å miste synet er ingen spøk, men vurdert opp mot alternativet i dette tilfellet... Vel, det kommer an på øynene som ser. Men okke som; her handler det om preparater som skal bidra til å gjøre det mulig å utøve former for fysisk fostring som nordmenn tradisjonelt har bedrevet i mørklagte rom hvor man uansett ikke ser noe som helst. Nuvel, ett er i hvert fall sikkert; det er slutt på den tiden da kjærlighet alene var nok til å gjøre blind!

HARRY K