

Jernbane

NR. 8 - 2005

magasinet



JA til sporskifte

side 4-12



Jernbaneverket

Nytt Storting - ny politikk

Valget er over. Alt tyder nå på at det blir en regjering av Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti. De tre partiene har vært tydelige i sitt budskap om jernbanen, standpunkter de også gjentar i denne utgaven av Jernbanemagasinet. Lovnadene om et årlig løft i bevilgningene på 1 milliard kroner ligger der, og de har også gitt klare utsagn om å stoppe outsourcingen (nedleggingen) av Jernbaneverkets drift og vedlikeholdsoppgaver.



Da valgresultatet ble kjent, var det mange i Jernbaneverket som stilte seg spørsmålet om hva som nå vil skje. Særlig gjelder det de mange medarbeiderne som sitter med et oppsigelsesbrev fra Jernbaneverket om at jobbene deres er borte i 2009. Dette var bakgrunnen for at ledelsen var enig om at jeg burde gi et intervju til vår interne nyhetskanal, BaneNettet, hvor jeg uttrykte håp om snart å kunne trekke tilbake oppsigelsene.

Dette gjør jeg ut fra de klare signalene om en ny politikk og samtidig ut fra et oppriktig håp om at myndighetene nå vil stille krav til Jernbaneverkets effektivitet uten å diktere virkemidlene i detalj. I tråd med de forslag Jernbaneverket selv framsatte i den prosessen som ligger bak oss, er det min klare oppfatning at Jernbaneverket må beholde et eget fornuftig dimensjonert driftsapparat. Utover dette skal vi fortsatt konkurransutsette vedlikeholdsoppgaver der dette er økonomisk fornuftig.

I denne utgaven av Jernbanemagasinet finner du en reportasje som spiller synspunktene fra flere i driftsapparatet som valgte å bli i Jernbaneverket, og noen som valgte å slutte og etablere egen virksomhet for å levere tjenester til jernbanen. Nå er det kanskje de sistnevnte som føler størst usikkerhet. Men gjennom det jeg allerede har sagt til BaneNettet, sammen med de forhåpninger vi nå kan ha om økte bevilgninger (de lovnadene skal ikke glemmes), håper jeg at begge grupper ser mulighetene som ligger i den fremtidige organiseringen av vedlikeholdet på jernbanen. Jeg er overbevist om at vi med en fornuftig modell vil kunne utnytte den kompetansen som finnes både i egne rekker og i det eksterne markedet.

En jernbanedirektør skal forholde seg lojalt til vedtak i Stortinget og den til en hver tid sittende regjering. Derfor har det vært en selvfølge at vi har fulgt opp de vedtak som Stortinget har gjort, men vi har samtidig fått aksept for midlertidig å stoppe videre konkurranseutsetting for å sikre kontroll med situasjonen. En ny politisk kurs på dette området krever et nytt stortingsvedtak.

Jeg har ingen formening om når et slikt vedtak vil foreligge, men jeg vet at vi er mange i Jernbaneverket som venter i spenning. En klar beskjed er derfor ønskelig så snart som mulig. Vi står i sannhet foran en spennende høst der et nytt storting kan trekke fram de friske fargestiftene i arbeidet med å tegne opp jernbanens framtid i Norge.

STEINAR KILLI
Jernbanedirektør

Innhold



24 **For alle?** Alle stasjoner er ikke tilpasset alle reisende, og den økende reiselysten byr i så måte på noen tøffe utfordringer for Jernbaneverket.

22
Ansiktet

Hun er Jernbaneverkets trofaste ansikt utad. Jorunn trives med å stå til tjeneste, og hun ler av den gangen hun ble truet på livet...

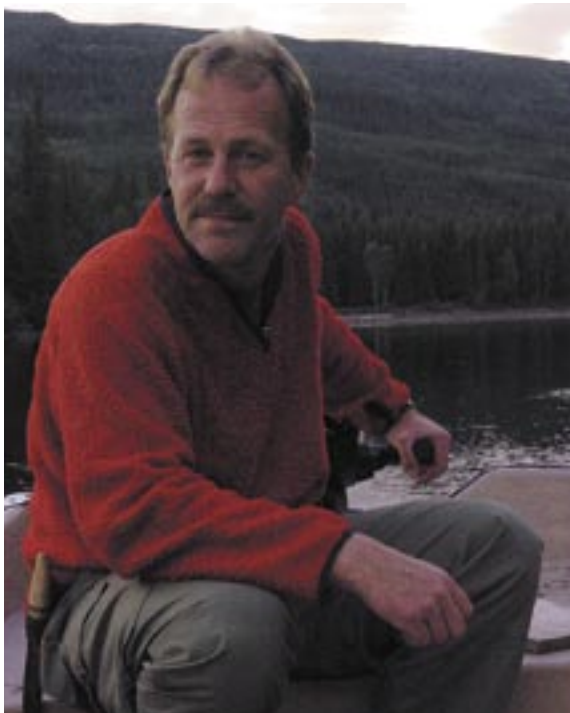


- NTP-vedtaket ligger fast	4
Fornøyde karer	8
Regjeringens vaktbikkje	11
Mitt jernbanebilde	13
Smånytt innenriks	14
Høy oljepris styrker jernbanen	16
Danske «helvetessommer»	20
Min arbeidsdag: Bak skranken	22
Stor kontrast mellom stasjonene	24
- Jeg kan ikke se...	27
Førstehjelp til 23 stasjoner	28



16 Lønnsomt

I Norge har det på papiret vært like risikabelt å bygge veier og jernbane som å investere i aksjer, men nå endres regnestykkene.



36 Brenner

- Jeg brenner for menneskene i organisasjonen vår, sier denne mannen. Han har mistet sin faste base på jobben, men finner roen midt i Namdalen.

32 Full fres

De jobbet på spreng på Bergensbanen den siste helgen i september. Aldri før er en planovergang blitt erstattet av en 370 tonns bru i løpet av halvannet døgn.



Den glemte stasjonen	30
Raskere og rimeligere - på en helg	32
Møte med	36
- Mer lønnsomt å bygge jernbane	39
Månedens gjest	40
Låner penger til dobbeltspor	42
Smånytt utenriks	46
Harrysporet	48

Jernbane

magasinet

NR. 8 - 2005

ANSVARLIG REDAKTØR
Svein Horrisland

REDAKTØR
Svein Erik Bakken
REDAKSJONSSJEF
Tore Holtet
JOURNALIST:
Øystein Grue

MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:
Reidar Skaug Høymork
Arne Børresen
Njål Svingheim
Harry Korslund
Per Rathe

FORSIDE-BILDE: Øystein Grue

ADRESSE, REDAKSJONEN:

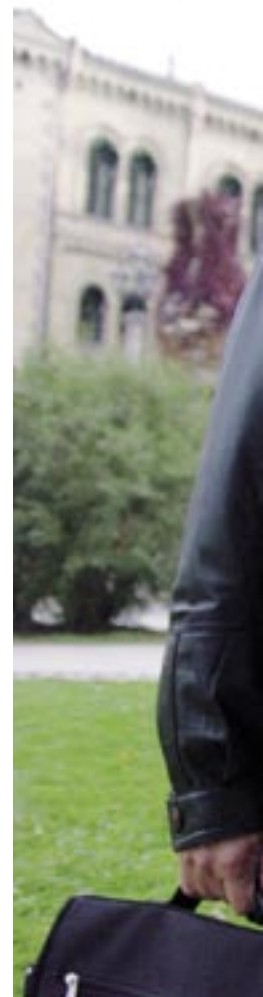
Svein Erik Bakken
Jernbaneverket HK
Boks 1162, Sentrum, 0107 Oslo
22 45 51 56
E-post: svein.erik.bakken@jbv.no
Redaksjonen avsluttet 30. september 2005.

UTGITT AV:

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

Representanter for det rødgrønne flertallet på Stortinget svarer et rungende JA på spørsmålet om vedtaket i Nasjonal transportplan ligger fast. Og vedtaket innebærer ti ekstra milliarder til investeringer i jernbanen i perioden 2006-2015.

NTP-vedtaket ligger fast



GLEDER SEG: Stortingets banepolitikk.

Tekst: SVEIN ERIK BAKKEN
Foto: ØYSTEIN GRUE

«Utfordringen blir å vri noe av bruken av oljepengene over på investeringer»

TORSTEIN RUDIHAAGEN

Fire dager før delegasjonene fra de rødgrønne valgvinnerne, med statsministerkandidat Jens Stoltenberg og partilederne Kristin Halvorsen og Aslaug Haga i spissen, startet regjeringsforhandlingene på Soria Moria, samlet Jernbanemagasinet Jorunn Ringstad (Sp), Heidi Sørensen (SV) og Torstein Rudihagen (Ap) til et bredt intervju om

stortingsvalgets konsekvenser for norsk jernbanepolitikk.

Viktig for en rødgrønn regjering
– *Hvor viktig er jernbanepolitikken for en ny rødgrønn regjering?*

Sørensen: – Vi er alle tre enige om at den er viktig. Det har vi jo også slått fast under behandlingen av Nasjonal transportplan (NTP), der vi var enige om at jernbanen trenger et løft. For skal vi klare å løse miljø- og samferdselsproblemer i og rundt de store byene i Norge, så trenger vi jernbanen.

Rudihagen: – I tillegg til å satse på jernbanen i og rundt de store byene er det viktig å opprettholde gode dag- og nattilbud på fjern-

strekningene Oslo – Kristiansand – Stavanger; Oslo – Bergen og Oslo – Trondheim.

Økonomisk lønnsomt

– *Hva er det viktigste argumentet for en mer offensiv jernbanepolitikk?*

Rudihagen: – Den viktigste grunnen til å satse på jernbanen er at det er samfunnsøkonomisk lønnsomt, ikke minst når en tar med fordelene for miljøet og trafiksikkerheten.

Sørensen: – I tillegg er det ingen annen transportform som er så effektiv når det gjelder arealbruk og utvikling av rushtrafikk.

Ringstad: – Jeg vil bare tilføye at



representantene Torstein Rudihagen (Ap) (t.v.), Heidi Sørensen (SV) og Jorunn Ringstad (Sp) gleder seg til et rødgrønt sporskifte i norsk jern-

vi kan ikke bygge oss ut av trafikkproblemene i og rundt de store byene uten å satse på og ta i bruk jernbanen på en effektiv og god måte.

Ikke noe mindre

– Ligger NTP-vedtaket om de ti ekstra milliardene til investeringer i jernbanen i de kommende ti årene fast?

Ringstad: – Ja, vi gikk inn for det fordi vi mente det. Vi vil derfor stå på vedtaket.

Sørensen: – Ja, og vi har gått til valg på løfter om mer til jernbanen. Så vi kan i hvert fall ikke akseptere at satsingen på jernbanen blir mindre enn det vi forpliktet oss til i NTP-vedtaket.

Rudihagen: – Ja, vedtaket ligger fast.

Bondeviks ansvar

– Dere har gått for å investere mest i den første delen av tiårsperioden. Klarer dere å oppfylle det løftet alt i neste års budsjett?

Rudihagen: – Nei, det blir litt dristig å forskuttere neste års budsjett her og nå. Vi må se hele tiårsperioden under ett. I så måte står vi fast på våre vedtak.

Ringstad: – Jeg vil i denne forbindelse understreke at den sittende regjeringen har et eget ansvar for å gjennomføre Stortingets vedtak.

Sørensen: – Jeg vil si det enda sterkere: Vi forutsetter at regjering-

gen Bondevik legger fram et budsjett som er i tråd med hva Stortingets flertall har vedtatt.

Rudihagen: – Jeg vil ikke bli overrasket om statsminister Kjell Magne Bondevik og regjeringen tar omkamp her.

Ringstad:

– Det vil i så fall være å se bort fra et klart flertalls vilje i Stortinget.

Vri bruken av oljepengene

– Dere har også gått inn for lånefinansiering for ytterligere å få opp tempoet i utbyggingen av jern-

«Vi kan ikke veibygge oss ut av trafikkproblemene i og rundt de store byene»

JORUNN RINGSTAD



«Den viktigste grunnen til å satse på jernbanen er at det er samfunnsøkonomisk lønnsomt»

TØRSTEIN RUDIHAGEN



«Det viktigste er å få til sammenhengende utbygginger av hele strekninger»

HEIDI SØRENSEN



«Den sittende regjeringen har et eget ansvar for å gjennomføre Stortingets vedtak»

JORUNN RINGSTAD

- *banen i den første delen av NTP-perioden. Vil omdannelsen av Jernbaneverket fra forvaltningsvirksomhet til statsforetak for blant annet å kunne ta opp lån alt bli gjennomført i høst?*

Sørensen: – Det kan ingen love. Disse tankene er jo inspirert av hvordan svenskene finansierer en del utbygginger. Men Sverige er som kjent i en litt annen statsfinansiell situasjon enn Norge. Det viktigste er etter min mening å få til sammenhengende utbygginger av hele strekninger og ikke lenger bygge ut jernbanen stykkevis og delt, slik at folk ser at en får noe igjen for pengene, og at det monner.

Rudihagen: – I et land med store oljefond og store overskudd så synes jeg det blir feil å låne penger for å bygge veier og jernbaner.

Utfordringen for den kommende regjeringen blir rett og slett å vri noe av bruken av oljepengene over på investeringer.

Kjempeflott

– *For å få fart på byggingen av dobbeltspor i Vestfold tilbyr NSB seg å lånefinansiere prosjektet. Er dette en god eller dårlig ide?*

Sørensen: – Det viser først og fremst hvor stor desperasjonen har blitt etter mange år med små investeringer på jernbanen. Selv om initiativet er kjempeflott, bør det fortsatt være statens oppgave og ansvar å bygge ut jernbanen her til lands.

Rudihagen: – Dersom den nye regjeringen følger mitt råd ovenfor, blir det ikke rom for slike kunstige finansieringsordninger.

Stoppe privatiseringen

– *Vil dere stoppe videre konkurranseutsetting av drift og vedlikehold på jernbanen?*

Rudihagen: – Ja.

Ringstad: – Ja, vi har ikke forandret holdningen til privatiseringen etter valget.

Sørensen: – Etter at det er innført en pause i konkurranseutsettingen og nedbemanningen, vil det bli lettere å stoppe det. Jeg ser derfor lysere på det enn hva jeg gjorde så seint som i våres.

– *Er det aktuelt å reversere planene for konkurranseutsettingen av drift og vedlikehold i 2006?*

Sørensen: – Ja, det er det.

Stoppe slaktingen

Og hva med BaneService AS?

Ringstad: – Våre tre partier har sagt og skrevet en rekke ganger at

” Vi var enige om at jernbanen trengte et løft

HEIDI SØRENSEN

vi vil se grundig på hva vi kan endre av all denne AS-ificeringen og privatiseringen. Vi innser likevel at noen ting kan være kommet så langt at det er umulig å reversere det i den grad vi skulle ønske å kunne gjøre. Men slaktingen av Jernbaneverket Drift vil bli stoppet.

Sørensen: – Det vi vet vi ikke kan gjøre noe med, er konkurranseutsettingen av Gjøvikbanen, men det er ingen grunn til å følge opp planene om å legge togtrafikken på Sørlandsbanen og Bergensbanen ut på anbud.

Ingen motsetning

– *Hva med Jernbaneverket Drift, skal de få konkurrere om oppdrag slik som Banverket Produksjon gjør i Sverige?*

Sørensen: – Ja, selvfølgelig skal de også ha muligheter til å konkurrere om oppdrag om det fortsatt blir satt ut oppdrag innen drift og vedlikehold på anbud.

Når en ser bort fra ideologien, så er jo også vi opptatt av å få mest mulig jernbane for pengene ved å drive så effektivt som mulig. Hovedmålet er å få en moderne jernbane i framtiden som Norge kan være bekjent av.

Ringstad: – Det er jo ikke noen motsetning mellom det å være effektiv og at Jernbaneverket Drift har hovedansvaret for drift og vedlikehold av jernbanen. Dersom det fortsatt skal være en viss grad av konkurranse om drift og vedlikehold, kan de også være med og leg-

ge en mal for hvor kostnadene på slike oppdrag skal ligge. For dersom det er et eller to større private selskaper som får oppdragene, er det ikke sikkert at det gir den økonomiske effektiviseringen som forutsatt.

Viktig for Norge

– *Hvor viktig er det for jernbanens framtid i Norge å få bygd dobbelt høyhastighetsspor Oslo- Göteborg?*

Sørensen: – Ikke minst for å få mer gods over fra vei til bane er det avgjørende viktig at Norge er knyttet til det europeiske jernbanelettet. I dag er vi ikke tilknyttet det på sikker vis. I så måte er strekningen Oslo – Göteborg av avgjørende betydning.

Rudihagen: – Når utredningen om høyhastighetsbanen på denne strekningen foreligger, får vi se på de ulike behov for investeringer som vi da har, og prioritere ut fra det som tjener jernbanen best.

Ringstad: – Våre tre partier har gått inn for å øke investeringene på jernbanen med ti milliarder over ti år fordi vi mener det er viktig og nødvendig. Samtidig er det klart at vi ikke løser alle utfordringene innenfor jernbanen. Vi må derfor se behovet for investeringer på denne strekningen i sammenheng med behovene på det øvrige jernbanelettet. Da sier det seg sjøl at det må en prioritering til.

svain.erik.bakken@jbv.no

De tre rødgrønne

- Heidi Sørensen, 35 år, Sosialistisk Venstreparti, stortingsrepresentant for Oslo 2001-2005 og medlem av Stortingets samferdselskomité 2001-2005. Er vararepresentant for SV-leder Kristin Halvorsen i det nye Stortinget og vil bli fast representant dersom det blir dannet en rødgrønn regjering og SV-lederen blir med i den.
- Torstein Rudihagen, 54 år, Arbeiderpartiet, stortingsrepresentant for Oppland 1997-2001, 2001-2005 og innvalgt i det nye Stortinget. Medlem av Stortingets næringskomité 1997-2000 og finanskomiteen 2000-2005. Statssekretær i Samferdselsdepartementet 1995-1997.
- Jorunn Ringstad, 62 år, Senterpartiet, stortingsrepresentant for Sogn og Fjordane 1993-1997, 1997-2001 og 2001-2005. Medlem av Stortingets justiskomite 1993-1997 og av samferdselskomiteen i to perioder fra 1997 til 2005.

Storingsvedtaket om NTP

- I forbindelse med Nasjonal transportplan (NTP) for perioden 2006-2015 foreslo Regjeringen Bondevik å sette av totalt 47 milliarder kroner til Jernbaneverket, av dette 16,4 milliarder kroner til investeringer.
- Under behandlingen i Stortinget fikk Arbeiderpartiet flertall for sitt forslag om å plusse på ti milliarder kroner mer til investeringer i jernbanelettet og like mye på veisiden.
- Partiet fikk subsidiær støtte fra Sosialistisk Venstreparti (SV), Senterpartiet og Fremskrittspartiet (Frp).
- SV ville opprinnelig øke jernbaneinvesteringene med 30 milliarder kroner.
- Senterpartiet foreslo primært å øke rammen for investeringer i samferdsel med 30 milliarder kroner, derav ni milliarder kroner til jernbane.
- Frp, derimot, ville gå motsatt vei og barbere rammen til Jernbaneverket med over 17 milliarder kroner. Til gjengjeld ville partiet sette av 25 milliarder kroner mer til veiutbygging.
- SV støttet Ap for å sikre flertall for en jernbanesatsing.
- Senterpartiet oppnådde flertall for mer penger både til vei og jernbane.
- Frp stemte med Ap for å sikre ti milliarder mer til veiformål.
- Flertallet med Ap, SV, Sp og Frp gikk også inn for et økt investeringsnivå de første seks årene av perioden.
- En lånefinansiert utbygging krever at Jernbaneverket omdannes fra dagens forvaltningsvirksomhet til statsforetak.

Fornøyde karerer

PORSGRUNN: De valgte å sitte på gjerdet.
- Det var kanskje ikke så dumt likevel, sier Roy Martin Henriksen og Åge Rolf Øberg. Mens forventningene deres til en rødgrønn regjering er store, er uroen tilsvarende blant dem som valgte annerledes.

Tekst og foto: PER RATHE

Formann Roy Martin Henriksen og fagarbeider og tillitsvalgt, Åge Rolf Øberg, har deltatt på en personalsamling i de lyse lokalene til Drift i Porsgrunn produksjonsområde. En samling «i bønn», kan

«Forventningen min nå er at privatiseringen reverseres»

FORMANN ROY MARTIN HENRIKSEN

man si, men stemningen er allerede på rask vei oppover. Grenland er kledd i tiltagende rødgrønt og ligger badet i varmende sollys.

Det var aldri aktuelt for de to å akseptere sluttpakke, de hørte til dem som sverget til å ha is i magen

i påvente av det forestående stortingsvalget. De argumenterte for det og rådet kolleger til ikke å ta sluttpakker. Og nå er de overbevist om at de får betalt for det. At stortingsvedtaket fra desember i fjor blir omgjort, det tar de for gitt.

- Lovte de rødgrønne

- Nå er det jo flertall på Stortinget for det, sier Henriksen. Øberg nikker og smiler og legger til:

- Jeg var i Folkets hus under valgkampen. Det er lettere å snu privatiseringen av jernbanen enn av for eksempel veisektoren, sa de rødgrønne da. Og de lovet å satse på jernbanen. For hver krone til

vei, skal det bevilges to til jernbanen, ble det sagt.

Nei, de er ikke tvil: En rødgrønn regjering er forpliktet til å reversere nedbyggingen av driftsapparatet i Jernbaneverket og investere en mengde friske kroner i en nedslitt infrastruktur.

- Og så kommer det jo en ny statsråd, sier de forventningsfullt, og introduserer mulige kandidater.

Store forventninger

- Forventningen min nå er at privatiseringen reverseres og sikkerheten igjen blir ivaretatt, sier Henriksen. Han og Øberg står steilt på at konkurranseutsetting og bruk av anbud må gå på sikkerheten løs.



OPTIMISTER: - En flertallsregjering holder



det den lover, tror Roy Martin Henriksen (t.v.) og Åge Rolf Øberg.

– Det er helt innlysende så lenge det dreier seg om å tjene penger, mener Henriksen, og viser til egne erfaringer som sikkerhetsmann.

– Når det er pengene som teller og tiden er knapp, er det fort gjort å gå på akkord med sikkerhetsbestemmelsene. Selv har jeg måttet stå imot kraftig press for å komme til på sporet før det har vært klart. Det skal både faglig tyngde og erfaring til for å ivareta sikkerheten på noe så spesielt som jernbanen.

Sikre i fire år

Henriksen og Øberg avviser at de bruker svekket sikkerhet som et skremmebilde i kampen mot privatisering. Og de virker overbevist.

Men de innrømmer da at dette også handler om deres personlige fremtid.

– *Tror dere at dere er berget nå da?*

– Ja, nå får vi tro at vi er sikret jobb, i hvert fall gjennom denne stortingsperioden, sier Henriksen.

– Det er jo bare grunnarbeidsstokken som er igjen. Jeg tror vi er sikra nå, legger Øberg til.

– Men det er jo ikke nok med det, fortsetter Henriksen. – Dette er et utdøende yrke, om ikke det rekrutteres. Man må bestemme seg fort om man skal ta inn lærlinger.

Regner med satsing

– Jeg har aldri forstått alle dem

som tok imot sluttpakke, noen av dem uten engang å ha en jobb å gå til, sier Henriksen.

Han mener det var noe panikkartet over det hele.

– Jeg prøvde å få dem til å bli, sier han.

– Det sier jo sitt at de fleste som slutta, gikk ut av jernbanen, sier Øberg.

– De følte at den negative utviklinga aldri ville ta slutt, sier Henriksen.

– *Men nå er det altså håp for jernbanen?*

– Vi får en regjering med flertall, så de holder nok det de har lovet. Vi regner det som selvsagt at det nå blir satset på jernbanen, sier de. ▶



**PÅ KJØRE-
TØYET...:**

Finn Henning Bergene og de andre ansatte i Norsk Jernbanedrift disponerer hver sin personlige firmabil.

► **Tok imot sluttpakke**

Tom Tyrdal og Finn Henning Bergene var blant dem som valgte å ta imot sluttpakke, men som fortsatte som jernbanefolk. De var stasjonert i Strømforsyning i Larvik der alle mann sluttet. Tyrdal og Bergene valgte å gå med i Norsk Jernbanedrift. For tiden jobber de på Kongsvingerbanen.

– Det er jo litt lenger hjemmefra enn vi så for oss, vi får ikke sett så mye til familien, men vi er glade for å ha nok å gjøre, og stemningen iblant oss er god, sier de.

Utsettelsen av nedbemanningen i sommer og valgresultatet har vært hete samtaleemner i den lille, sammensveisete arbeidsstokken. De har sett med undring og til dels skrekk på hvordan utviklingen raskt ble en annen enn de var forespeilet da de sluttet i Jernbaneverket.

Fare for svarteper

– Dersom de tør å reversere vedtaket i Stortinget, har vi blitt lurt, og da kan det i verste fall bli snakk om å gå til retts sak, sier Bergene.

Han synes det vil være svært urettferdig om han og kollegene skulle bli svarteper i det spillet som pågår.

– Vi var greie som gjorde som vi ble bedt om og brukte kompetansen vår til jernbanens beste da vi satset på de to jernbanegründerne, sier han.

Men han legger også til:

– Det het seg at det var frivillig fratreden, men i virkeligheten var det jo frivillig tvang. Slik det ble fremstilt, hadde vi ikke arbeid lenger enn til 2009.

Mellom barken og veden

– Jeg fikk hakaslepp da jeg leste at Jernbaneverket ville beholde kl-folk. Hadde vi visst det den gan-

gen, hadde ikke mange av oss slutta. Nå vet vi ikke hva som skjer, sier Tom Tyrdal.

De to arbeidskameratene føler de har havnet mellom barken og veden. De ønsker alt det beste for gamle kolleger i Jernbaneverket og at en ny regjering vil satse mer på jernbanen.

– Men for oss kan det slå begge veier. De må sørge for at vi får en plass vi også, sier de.

De legger ikke skjul på at hverdagen i et lite, privat firma er tøffere enn den var i Jernbaneverket. Kanskje også tøffere enn forespeilet.

– Vi var forberedt på mer reising og andre arbeidsforhold, men trodde vi skulle få jobbe mest på kjente strekninger nærmere hjemmet, sier Finn Henning Bergene og Tom Tyrdal.

ratheper@hotmail.com

-Vi skal passe på at jernbaneløftene innfris, lover Kjell Atle Brunborg. Han tror at den nye regjeringen vil sikre ti milliarder ekstra kroner til jernbane og at konkurranseutsettingen stanses.



Regjeringens vaktbikkje

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

– Begrunnelsen for at Norsk Jernbaneforbund (NJF) engasjerte seg direkte i valgkampen på den rødgrønne siden var å utfordre samtlige partier på jernbanepolitikken de neste fire år. I stedet for å gi penger direkte til Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senter-

partiet besluttet vi å engasjere oss i valgkampen på det mest jernbanevennlige regjeringalternativets side.

Positive tilbakemeldinger

– *Har NJF fått reaksjoner fra medlemmer som stemmer borgerlig?*

– Det var en kalkulert risiko at medlemmer som stemmer borger-

lig, reagerer på at deres medlemsorganisasjon tar så klart standpunkt som vi gjorde denne gangen. Vi har faktisk ikke fått en eneste negativ reaksjon, men tvert imot mange positive tilbakemeldinger fra medlemmer ►

«Vi har faktisk ikke fått en eneste negativ reaksjon»

” Norge ligger jernbanemessig i 2. divisjon i Europa

KJELL ATLE BRUNBORG, LEDER I NORSK JERNBANEFORBUND

- ▶ som vanligvis stemmer borgerlig, men som denne gang stemte Arbeiderpartiet.

– Er det nå gitt at tjenestemannslov og arbeidsmiljølov-proposisjonene stoppes?

– Vi forventer at forslaget til ny tjenestemannslov og arbeidsmiljølov, som den avtroppende regjering la frem i forbindelse med revidert budsjett, blir trukket, sier Kjell Atle Brunborg til Jernbanemagasinet.

Forpliktelsen

– SV gikk til valg på to kroner til ny jernbane for hver krone som bevilges til ny stamvei. Klarer NJF å forplikte Stoltenberg og en flertallsregjering til denne fordelingsnøkkelen de neste fire år?

Kjell Atle Brunborg rynker lett på nesen før han svarer: – Forpliktelsen til regjeringen må være de rødgrønnes forpliktelser i NTP på en milliard ekstra pr år i ti år. Den ekstra satsingen må starte i 2006.

– Hvilke valgløfter fra de rødgrønne mener NJF bør gjennomføres først?

– Arbeidsmiljøloven og tjenestemannsloven er alle opptatt av. Der nest forventer jeg at forhåndsvarselet til 800 jernbaneverkstilsatte om oppsigelse for å redusere antall ansatte med 1000 ute på linjen trekkes tilbake så snart den nye regjeringen har tiltrådt.

Anbud og konkurranse

– Er det realistisk både å reversere konkurranseutsetting av arbeid i sporet og konkurransen om persontrafikk på Gjøvikbanen, Bergensbanen og Sørlandsbanen?

– Når det gjelder 10-års-kontrakten for persontog på Gjøvikbanen, ser jeg små muligheter til å gjøre noe. Men konkurranseutset-



VIL: – Vi trenger vi politikere som vil jernbane, sier leder i Norsk Jernbaneforbund, Kjell Atle Brunborg.

ting på Bergensbanen og Sørlandsbanen må stoppes.

– Hvordan vil det gå med Baneservice AS dersom påtroppende regjering reverserer konkurranseutsettingen?

– Jeg er sikker på at Baneservice AS kommer til å gjøre det godt og vil vokse seg større. Med én milliard ekstra i sporet årlig i ti år fremover vil markedet som Baneservice er skreddersydd for, bare øke.

– Hva med de mange slutt-pakkene og de uventet mange som Jernbaneverket har mistet?

– Noen vil kanskje ønske seg tilbake til Jernbaneverket, men situasjonen for disse må sees opp

mot at gjennomsnittsalderen innenfor flere fagområder i Jernbaneverket begynner å bli høy. Det er kort og godt behov for en betydelig rekruttering i årene fremover. Dette gjelder både fagarbeidere og innen ingeniørfagene.

2.divisjon jernbane

– Norge ligger jernbanemessig i 2. divisjon i Europa på infrastruktur. Med ti milliarder i løpet av ti år bør vi klare å komme oss opp i 1. divisjon. Men eliteserien ligger vi langt unna. Skal vi kunne dit, holder det ikke med ti milliarder. Om vi i løpet av noen år klarer å hevde oss blant de beste i 1.divisjon, ville det være bra. Men da trenger vi politikere som vil jernbane, og som tar de yngste, miljøbevisste og fremtidsrettede velgerne på alvor.

– Jernbaneverket ba om en ekstra midler i forbindelse med revidert budsjett for å kunne forsere planlegging av forestående prosjekter. Det fikk vi jo ikke.

Jeg er ikke trygg på at hele ekstramilliarden kommer i neste års budsjett.

– Men, innskyter en engasjert Kjell Atle Brunborg: – Kommer det bare 500 millioner kroner til nybygging neste år, må det komme 1,5 milliarder i 2007, slik at påtroppende regjering er å jour med valgløftene innen to år. Vi kommer ikke til å akseptere at man forskyver og utsetter.

– Det er ubegripelig at et land med en så sterk økonomi ikke tar seg råd til å fornye og bygge jernbane og infrastruktur for lang tid fremover, herunder veier, sier Kjell Atle Brunborg.

oyg@jbn.no

Asker stasjon



MITT JERNBANEKILDE

NAVN: Rune Fossum (49)

TITTEL: Opplæringsleder CargoNet

KAMERA: Nikon D100

BOR: Oslo



Bildet viser reisende ved nye Asker stasjon. Det er tatt med Nikon D100 og telelinse. Rune Fossum deltok med dette bildet i nordisk jernbanemesterskap og fikk diplom.

Kjøreveisavgiften fjernes for vognlast

Regjeringen vil fjerne kjøreveisavgiften for vognlast. Dette vil styrke konkurranseevnen til norsk tømmer og annen industri.

Avgiften har særlig påført næringslivet i distriktene en ekstra konkurranseulemppe i forhold til virksomheter i Sverige. Kjøreveisavgiften utgjør 8-9 prosent av transportkostnadene til berørte bedrifter.

Kjøreveisavgiften ble innført i 1990. Siden den gang har norsk skogbruk svekket sin konkurransekraft, og avvirkingen er redusert med om lag 20 prosent de siste 15 åra. En av årsakene til dette er god tilgang til tømmer fra lavkostland og strukturering av treindustrien mot større og færre enheter. Dette har gitt økte transportkostnader og redusert avvirking i områder med lang transportavstand. Norge har i dag rundt 30 prosent høyere transportkostnader for tømmer enn våre naboland.

I forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan (NTP) satte Stortinget som mål å overføre mer gods fra vei til jernbane. Fjerning av kjøreveisavgiften for vognlast vil være et viktig steg i riktig retning. Det blir mer attraktivt å sende varer med jernbanen.

Trønderdominans under JM på sykkel

Trønderne dominerte toppen av resultatlistene under jernbanemesterskapet på sykkel.

Rune Aune og Bjørn Eggen, begge JIL Trondheim, ble jernbanemestere både individuelt og i lagkonkurransen, der de deltok sammen med Rune Aune.

Olav Kjøl, JIL Marienborg, vant også sin klasse.

Mesterskapet ble avviklet på Lillestrøm under flotte forhold siste helga i august. Arrangør JIL Grorud, som for øvrig feiret 60 års jubileum, sto bak et prikkfritt arrangement.



NUMMER 1: Bergensbanen er den mest høytliggende jernbanestrekningen mellom to byer i Europa. Bildet er fra stasjonen på Ustaoset.

Bergensbanen best i verden

En kjent amerikansk reiselivseksperter mener Bergensbanen er verdens flotteste jernbanestrekning.

Tekst og foto: NJÅL SVINGHEIM

Det er den kjente reiselivseksperter Gary Warner i California som har rangert Bergensbanen på topp blant verdens jernbaner. I storavisen Chicago Tribune presenterer Warner de ti flotteste togrutene i verden, melder TV2 Nettavisen. Han har tatt for seg fart, teknologi, naturopplevelse og komfort og altså endt opp med å gi banen mellom Oslo og Bergen førsteplassen. Den norske togruten er den mest høytliggende hovedjernbanestrekningen mellom to byer i Europa - med en torslått scenisk avstikker fra Myrdal til Flåm.

Søknad om stønad fra Sykekassens Stønadsfond

Renteavkastningen av Sykekassens Stønadsfond kan anvendes til hjelp for medlemmer i Jernbanens Sykekasse som har vært særlig hardt rammet av sykdom, og hvor Jernbanens Sykekasse sine ordinære refusjoner eller Folketrygdens ytelser ikke gir tilstrekkelig dekning av utgiftene.

Når det søkes om stønad fra Syke-

Her er listen over verdens flotteste jernbaneruter:

2. Indian-Pacific (Sydney - Perth)
3. Wien-Venezia
4. Eurostar (London - Paris)
5. Nozomi 500 (Kyoto - Fukuoka)
6. Pacific Starlight (Los Angeles - Seattle)
7. Southwest Chief (Los Angeles - Chicago)
8. Sunset Limited (Los Angeles - Orlando)
9. Rovos Rail (Tvers gjennom det sørlige Afrika)
10. Den transsibirske jernbanen (Beijing - Moskva).

kassens Stønadsfond, må det vedlegges kvittering(er) for utgiftene som søkes dekket, og søknaden sendes innen 15. november til:

Sykekassens Stønadsfond
Jernbanens Sykekasse, 0048 Oslo
Til orientering opplyses at tildelte stønader utbetales i januar 2006.



KANAL: – Elva er omdannet til en snorrett kanal, og fisken er allerede observert, forteller prosjektleder Knut Brattvang i Jernbaneverket Utbygging.

Jernbaneverkets første fisketrapp

Jernbaneverkets ingeniører forbindes mest med bygging av jernbanespor og stasjoner, men i Råde i Østfold har fagfolkene begått ei fullkommen fisketrapp!

Tekst og foto: ARNE BØRRESEN

– Meg bekjent er det første gang Jernbaneverket leverer den slags installasjoner, forteller prosjektleder Knut Brattvang i Jernbaneverket Utbygging til Demokraten.

Gamle synder

Foranledningen til fisketrapp-byggingen var SFTs krav til Jernbaneverket om å gjøre en miljømessig grundig opprydding etter NSBs gamle kreosotverk.

– Vi har brukt i underkant av åtte millioner kroner på saneringen og oppgradering av arealene. Jordvoller i bark er anlagt slik at kreosoten i bakken ikke skal ta veien ned mot elva like ved. En viktig hensikt med fisketrappa er dessuten å skape stabil vannstand i Auberghølen, forklarer Brattvang.

Og fisken er allerede observert. Gravemaskinførerne kunne til og med rapportere om fisk som fulgte med opp i grabben, opplyser en henrykt prosjektleder.

Kanal

Fisketrappa, som ligger bare noen få titalls meter fra Rådesletta, har to trinn på til sammen 30 centimeter og er bygget i betong.

– Trær er plantet på begge sider. Dette for å skape skygge slik at kanalen ikke gror igjen. En parkeringsplass ved fisketrappa til bruk for publikum klarte vi også å inkludere i prosjektet, forteller Knut Brattvang til Demokraten.

Norges Statsbaners nå nedrevne kreosotverk ble fram til 1943 benyttet til å lage jernbanesviller for det ganske land.

Sparer strøm for 16 millioner

Jernbaneverket har siden 2003 iverksatt ENØK-tiltak som gir innsparelser på 16,5 millioner kroner i året. – Vi er imponert, sier Eli Arnstad, direktør i Enova.

Jernbaneverket har samarbeidet med Enova SF, som arbeider med å fremme en miljøvennlig omlegging av energibruk og energiproduksjon i Norge. I 2003 mottok Jernbaneverket 1,2 millioner kroner i støtte til å iverksette tiltak, og resultatene overrasker og gleder Enova-direktøren.

– Jernbaneverket viser med dette hva en moderne virksomhet kan oppnå gjennom målrettede tiltak. På mange måter har Jernbaneverket drevet et pionerarbeid der de ikke har hatt noen å sammeligne seg med, og vi tror faktisk resultatene kan bli enda bedre på sikt gjennom det samarbeidet som er etablert, sier Arnstad.

Enova har nå bevilget ytterligere 2,3 millioner kroner til nye tiltak i perioden fram mot 2008, mens Jernbaneverket på sin side vil satse 12 millioner i samme periode.

Chartertog fra Sverige i vinter

NSB og det svenske Tågkompaniet AB skal kjøre chartertog til Hallingdal til vinteren.

– Vi satser på å kjøre chartertog fra januar til påske, sier informasjonssjef i NSB, Preben Colstrup.

Oftobanen AS ville kjøre skitog fra København til Geilo og Voss. Etter å ha fått tommelen ned i Samferdselsdepartementet, ga regjeringen før jul grønt lys for prøvedrift. Men da var det for sent.

– Vi har søkt om løyve fra Jernbanetilsynet, men ennå ikke fått svar. Tiden begynner å renne ut, sier administrerende direktør i Oftobanen AS, Terje Østensen.

NSB og Tågkompaniet setter imidlertid i gang. De har sammen etablert selskapet Skandinavien AB, som skal kjøre togene mellom Gøteborg og Geilo.

Høy oljepris styrker



jernbanen



- Den høye oljeprisen viser hvor viktig det er å bygge ut jernbanen for å begrense bilbruken og få mest mulig gods over fra vei til bane, sier professor Øystein Noreng ved Handelshøyskolen BI.

Tekst: SVEIN ERIK BAKKEN

Foto: ØYSTEIN GRUE OG TORE HOLTET

I et bredt intervju med Jernbanemagasinet tar han et kraftig oppgjør med norsk samferdselspolitikk, og han understreker at tid og komfort er viktig for at folk flest skal velge toget framfor fly og bil.

Beskjedne milliarder

- *Med en fortsatt pris på bensinen som i dag – vil det gi toget økonomiske fordeler?*

- Det vil gi visse fordeler, men selv om folk sutrer og klager på bensinprisen, betyr den realøkonomisk lite for folk flest. Derimot verdsetter mange fritiden like høyt som arbeidstiden.

- Det betyr igjen at en time tapt i trafikkork er verdt like mye som en times arbeidsinntekt. Det er tidsgevinsten og komforten som betyr mest for folks reisevalg.

- Hvis jeg hadde kunnet reise fra Oslo S til Stockholm C på tre timer med tog, ville jeg mye heller ha valgt toget enn fly med mas og køer. Med hjelp av beskjedne investeringer på noen få milliarder kroner kunne reisetiden mellom de to hovedstedene kuttes ned til tre timer. Da ville toget konkurrere med fly.

- Det er for eksempel ingen som lenger flyr mellom Paris og Brussel. Der går toget hver halvtime og tar 75 minutter.

Elendig

- Norge er et veldig langstrakt ►

” Nasjonal transportplan er for beskjeden og moderat...

▶ land, der samferdsel er uhyre viktig. Likevel driver vi en elendig samferdselspolitikk.

– Vi har behov for bedre jernbane og bedre veier, og vi har råd til begge deler, slår BI-professoren fast. Noreng vil ha firefelts motorveier og dobbeltspor til Göteborg, Stockholm, langs kysten til Kristiansand, på det sentrale Østlandet og rundt de store byene i Norge.

– Med firefelts motorveier og dobbeltspor ville store deler av Østfold, Vestfold og deler av Hedemark kunne nås med reistider på under én time. Dette ville bety mindre press på Oslo og bedre betingelser for næringslivet i distriktene. Konkurranssevnen avhenger i stort monn av tidsavstanden fra Oslo.

Som på aksjer

– Problemet er at vi omtrent har Europas høyeste kalkulasjonsrente, der kravet til avkastninger på investeringer i jernbanen er sju prosent og åtte prosent på veier. Det er like mye som kravet til avkastning er i aksjemarkedet, og det er jo ikke

like risikabelt å bygge veier og jernbane som å investere i aksjer.

– Til sammenligning har Tyskland og Sverige tre og Finland fem prosent kalkulasjonsrente. Og ikke minst: Den norske stat har om lag 3,5 prosent avkastning på Petroleumsfondet – rundt halvparten av det som kreves til investeringer for å bygge ut landet ved hjelp av veier og jernbane.

Absurde utslag

– Hvilke absurde utslag dette gir, vises enda tydeligere under

byggingen av den nye Svinesundbroen. Den er lønnsom på svensk side, men ikke på norsk side. Dette er meningsløst og viser en total mangel på helhetssyn. Et annet eksempel er at mesteparten av norsk fiskeeksport går med lastebil på dårlige veier. Bederverligheten for fersk fisk gir tiden en kritisk økonomisk betydning. Her burde jernbanen ha en vesentlig større markedsandel. Et tredje eksempel er at næringslivet på Sunnmøre er betjent av både dårlig vei og en dårlig, halvveis bygd bane.

– Satsingen på vei og jernbane lider av mangelen på helhetssyn. Som et av verdens rikeste og Europas mest kapitalsterke land burde vi prioritere samferdsel høyere med en lavere kostnad på bruk av kapital til å bygge ut landet. Et annet poeng er at kreftene må dra sammen, og at særinteresser ikke må motsette seg effektive løsninger, som for eksempel ved enkel bemanning av tog for transport av lastebiler. Dette er en utfordring til fagbevegelsen.

Lære av finnene

Ifølge Noreng driver Finland en eksemplarisk samferdselspolitikk som bør få oss i Norge til å skamme seg.

– Finland har mange åser, mange sjøer og mye dårlig grunn. Det er med andre ord ikke lett å bygge veier og jernbane i Finland. Finnene har heller ikke like mye penger som Norge. Likevel har finnene et veisystem som vi bare kan misunne dem, og i tillegg bygger de ut dobbeltsporet jernbane meget fort. Målet er at hele Sør-Finland skal være innenfor en reisetid på tre timer fra Helsingfors innen få år, og det overføres systematisk gods fra vei til bane. Finsk samferdselspolitikk drives ut fra et

helhetssyn, også gjennom arbeidsdelingen mellom vei, bane og luft. Det gjør ikke vi i Norge. Dette kunne vi lære av.

– Rask transport av personer og varer er også god distriktspolitikk. I Norge blir vi av Verdens Handelsorganisasjon (WTO) tvunget til å redusere landbruksstøtten, men spørsmålet er om ikke raske og billige transportløsninger kunne gi en bedre støtte til distriktene enn overføringene til bøndene. Internasjonale avtaler forhindrer ikke offentlig støtte til transport og drift av baner. Tydelig har Finland evnet å effektivisere bygging av veier og jernbaner og driften av banene, og fått ned kostnadene. Også på dette punktet har vi mye å lære i Norge.

Økes kraftig

– *Bør dermed Nasjonal transportplan (NTP) snarest revurderes?*

– Ut fra dagens situasjon mener jeg at Nasjonal transportplan for de kommende ti år er for beskjeden og moderat. Vi trenger mer utbygging av både motorveier og jernbane enn hva NTP legger opp til.

– *Du sier at Norge har råd til både å satse på vei og bane. Nå satser vi to kroner på vei for hver krone på jernbane og helt motsatt av svenskene. Bør vi følge svenskene, jevne ut forskjellen mellom vei og bane eller bør en øke investeringene på begge områder?*

– Jeg vil ikke sette det ene opp mot det andre. Investeringene i veier og jernbaner, først og fremst i sentrale strøk, bør rett og slett økes kraftig.

Forståelse viktigst

– *Har du tru på at det vil skje?*

– Jeg tror nok at vi kan få en høyere bevilgning til veier og jernbane. Om prisen på bensin kommer opp i tjue kroner literen, skal

«... ikke like risikabelt å bygge veier og jernbane som å investere i aksjer»



TALER FOR JERNBANE:

– Fortsatt høy oljepris vil tale ytterligere for økt satsing på kollektivtransport og jernbane, sier professor Øystein Noreng.

jeg heller ikke utelukke at det vil bety en enda sterkere satsing på jernbane, sier professoren som har energi og olje som spesialfelt. Han tror prisen på olje og bensin vil holde seg høy i mange år framover.

– Men det viktigste er likevel å få forståelse for at jernbanen er et

viktig virkemiddel til å integrere store områder og få godstransporten over fra vei til bane. I tillegg må reisetiden ned og komforten opp skal flere ta toget og velge bort bil og fly, avslutter Øystein Noreng.

svein.erik.bakken@jbv.no

Siste:

Etter at dette intervjuet ble gjort, er kalkulasjonsrenten satt ned til fire prosent både for vei- og jernbaneprosjekter. Les mer om hva dette betyr for jernbanen på side 39.

Dansk «helvetessommer»

KØBENHAVN: - Togets framtid i Danmark er helt avhengig av at standarden både på spor og signaler heves, sier salgsdirektør Bjørn Wahlsten i DSB til Jernbanemagasinet.

Tekst: SVEIN ERIK BAKKEN
Foto: PETER THORNVIG

De danske jernbaner har hatt sin «helvetessommer». Et gammelt og nedslitt jernbanenett førte til tall-

rike saktekjøringer, store forsinkelser, rasende passasjerer og stormkast både på Amerikas plass og på Christiansborg.

Uakseptabelt

Etter flere uker med redusert hastighet av sikkerhetsmessige grunner på en rekke banestrekninger toppet det hele seg da ledelsen i Banedanmark uten forvarsel 19. august satte ned hastig-

heten på strekningen København – Århus.

Det fikk både transport- og energiminister Flemming Hansen og DSBs toppsjef, Keld Sengeløv, til å gå hardt ut mot Danedanmark:

– Jeg finner det uakseptabelt at Banedanmark ikke har vært i stand til å forebygge hastighetsnedsettelse på landets viktigste jernbanestrekning, tordnet trafikministeren etter et møte med ledelsen 24. august.

Hoderulling

Trafikkordfører Walter Christophersen i Dansk Folkeparti krevde samme dag Banedanmarks toppsjef Jesper Rasmussen sitt «hode på et fat». I tillegg krevde han at trafikminister Flemming Hansen ble satt under administrasjon.

Talsmannen for Frp's danske søsterparti ble raskt satt på plass og minnet om at Folketinget med Dansk Folkepartis støtte står bak dagens avtale om vedlikehold og fornyelse av det nedslitte danske jernbanenettet og dermed må være med på å ta ansvar for tingenes tilstand.

Jesper Rasmussen tok ansvar da han 1. september gikk på dagen som toppsjef i Banedanmark etter 20 måneder i sjefsstolen. Tidligere toppsjef i DSB, Henrik Hassenkam, skal lede Banedanmark inntil styret finner en ny toppsjef.

50.000 berørte

Det har ikke lyktes Jernbanemagasinet å få en kommentar fra Banedanmark. Derimot har vi fått et intervju med salgssjef Bjørn



«På enkelte dager ble opptil 200 tog og over 50.000

reisende berørt»

SALGSDIREKTØR BJØRN WAHLSTEN I DSB

Nedslitt dansk jernbanenett

- Høsten 2003 vedtok Folketinget å øke de årlige bevilgningene til vedlikehold og fornyelser i perioden 2005-2014 til om lag 2,7 milliarder kroner de fem første årene og deretter til 3,1 mrd kr.
- Banedanmark fornyer i år 100 km spor.
- I juni i år ble det avdekket kraftige rustangrep på jernstengene som binder en type delte betongsviller sammen på flere strekninger.
- I august ble hastigheten satt ned fra 180 til 120 km/t på strekningen mellom København og Århus etter at målinger avdekket slitte sporisoleringer på den samme typen sviller.
- Banedanmark mener det er et behov for om lag 1,7 milliarder kroner mer til fornyelser av banenettet enn det som er avsatt i Trafikkavtalen 2005-2014.



TRAVELT: Danske banearbeidere har hatt en

Wahlsten i DSB om konsekvensene av sommerens store problemer på det danske jernbanenettet.

– På enkelte dager var opptil 200 tog forsinket som følge av problemene på strekningen København-Århus. Dette berørte alene flere enn 50.000 passasjerer, opplyser han.

Krever gode spor

– Hva slags konsekvenser vil sommerens problemer få på lengre sikt for togets framtid i Danmark?

– Det er ingen grunn til å tvile på togets fremtid, men på kort og mellomlangt sikt har

DSB mistet og vil helt sikkert



travel sommer med å reparere nedslitte spor... Inmfelt: Jernene som skal holde todelte betongsviller på plass, er rustet av.

miste flere kunder.

– Frykter dere nye, store tap av passasjerer om teknisk direktør Eigil Sabroe i Banedanmark holder hva han lover – nemlig at antall hastighetsnedsettelse vil vokse i løpet av 2005?

– Under alle omstendigheter må det være et rimelig krav til Banedanmark at en i framtiden unngår situasjoner med mange plutselige nedsettelse av hastigheten. Det må det løpende vedlikeholdet og et generelt profesjonelt overblikk sikre.

– Hvor viktig for togets framtid i Danmark er det å få skikk på det danske jernbanenettet?

– Toget spiller en avgjørende rolle både i fjern- og regionaltrafikken og i storbyenes nærtrafikk. Det er ikke nok med «Gode Tog til Alle», det må også være gode spor å kjøre på. Det krever at standarden på spor og signaler heves. Kun på den måten kan DSB og Banedanmark i fellesskap gjøre det mer tiltrekkende å bruke toget, avslutter salgsdirektør Bjørn Wahlsten.

Ikke danske tilstander

– Det er ikke umiddelbar fare for danske tilstander på det norske jernbanenettet, sier vedlikeholdsdirektør John Ole Grinde i Jernbaneverket.

– For det første har vi ikke såkalte toblokksviller i Norge. For det andre er det en prioritert oppgave å vedlikeholde sporene slik at vi unngår saktekjøringer. Så langt har vi lyktes med det. Vi har i dag lite saktekjøring på tross av at Norge har et like gammelt jernbanenett som Danmark, avslutter John Ole Grinde.

«Ikke umiddelbar fare for danske tilstander på det norske jernbanenettet»

VEDLIKEHOLDSDIRECTØR
JOHN OLE GRINDE I JERNBANEVERKET.

svein.erik.bakken@jvb.no

Vi blir møtt med nokså stivbente sikkerhetsrutiner,
vi besøkende i Jernbaneverkets hovedkontor.
Takk da, for at de ivaretas av medarbeidere som Jorun Engebretsen.

Bak skranken

Tekst: PER RATHE
Foto: ØYSTEIN GRUE

Det var her Benny Bankboks tok seg inn i det aller helligste for nesten en mannsalder siden og satte et ikke tallfestet antall hvitsnipper i forlegenhet: De hadde ikke bare rent mel i boksene, skulle det vise seg.

Bygningen bærer stadig preg av å ha vært et lokalt, om enn sårbart, Fort Knox. Mastodonten på Stortorvet signaliserer ikke mye gjestfrihet der den

«Jeg trodde et øyeblikk at han skulle skyte meg...»

kaster sin tunge skygge over det gamle blomstertorget.

Kommer du deg først innenfor døren, stiller det seg annerledes. For her finner du lys levende mennesker – uten battleddress og vekterskilt.

«Hallo, her er vi»

De sitter på et lite tablå bak en skranke på noe som kan minne om en liten scene. Jorun Engebretsen

og Lillian Arbøl har vært parhester der i snart fire år.

– Jeg kommer ikke på noe som burde vært forandret. Så da er jeg vel fornøyd med arbeidsplassen min, sier Jorun. Men et visst forbedringspotensial ser hun.

– Strengt tatt sitter vi litt for langt fra døren. Vi kan både bli litt bortgjemt og miste oversikt. Noen ganger får vi lyst til å rope: «Hallo, her er vi!»

Men det er en bagatell i hennes øyne, og hun stortrives så lenge hun har nok å gjøre og har utsikt til å oppleve noe uventet i løpet av dagen.

– Det viktigste for å oppleve en jobb som trivelig, er at jeg mestrer den. Og det føler jeg at jeg gjør her, sier Jorun.

Står til tjeneste

– Vi er ikke Jernbaneverkets sentralbord, selv om mange tror det. Sentralbordet ligger i Østbanehallen, vi er bare resepsjon for Stortorget 7, sier hun og ramser opp de viktigste gjøremålene: Ta imot besøkende. Besvare telefoner som har blitt satt over til resepsjonen fordi den ikke ble besvart av den som opprinnelig ble oppringt. Bestille budbiler. Ta imot pakker. Selge kantineabonnement og -bonger...

– Og så står vi til tjeneste da, vet du. Ingen dag er lik de andre.

Nøyaktig hvor mange de har på huset, vet ikke hun og kollega Lillian, men det skal være over tre hundre. Under den siste store omorganiseringen var det ikke lett å henge med i svingene, men det siste året har vært noenlunde stabilt. De alfabetiske telefonlistene på nettet dekker ikke deres behov, så de har laget sine egne.

Strengt rutiner

Rutinene kan oppleves som nokså rigide av besøkende.

– Det er jo fristende å lempe litt på reglene overfor dem jeg kjenner, men jeg synes det er greit at det er såpass vanskelig å komme inn. Lemper man først på reglene, kan de fort gli ut, sier Jorun. Og det hender jo det dukker opp noen uvedkommende ved disken her, som ikke er så lette å ha med å gjøre.

Eller på telefonen.

– Vi har dem som har blitt sendt rundt i systemet, og som ender opp hos oss. Noen av dem kan være temmelig sinte, sier Jorun.

– Alle her i huset er jo ikke like flinke til å ajourføre kalenderen sin, medgir hun motvillig. – Men mange av dem er flinke til å si fra når de går ut. Jo, de fleste er flinke. Og hyggelige, sier hun.

Ubuden gjest

– Har du fått noe morsomt ut av henne, spør Lillian som har vært til

MIN ARBEIDSDAG

NAVN: Jorun Engebretsen (55)

TITTEL: Sekretær

ANSATT: Resepsjonen, Stortorget

STARTET: I NSB i 1986

BOR: Oslo



FORNØYD: - Jeg kommer ikke på noe som burde vært forandret. Så da er jeg vel fornøyd med arbeidsplassen min, sier Jorun Engebretsen.

lunsj.

Jeg drar litt på det.

- Har du ikke fortalt om han som skulle drepe deg, ler Lillian.

- Han var jo bare en av de brysomme jeg nevnte, sier Jorun, og forteller litt motstrebende hva som skjedde da det plutselig sto en forvirret fyr i resepsjonen.

- Hvor skal du, spurte jeg. Jeg skulle bare ta livet av noen, svarte han.

- Og så sa du, bryter Lillian inn, - at det skal du ikke gjøre her i huset.

- Så stakk han hånda i lomma, fortsetter Jorun. - Jeg trodde et øyeblikk han skulle skyte meg, men så dro han opp et lommeterkle. Vi fikk ham ut, men jeg hadde vondt av ham og litt dårlig samvittighet fordi vi ikke kunne gjøre noe for ham. Han burde fått hjelp.

SAGT OM JERNBANEN



«Per i dag er vi i en situasjon der de ansatte i JBV Drift har en oppsigelse liggende på nattbordet. Denne situasjonen har våre medarbeidere taklet på en imponerende måte, men vi ser naturlig nok at dette påvirker motivasjon og tiltakslust. Jeg håper derfor at jeg så snart som mulig kan sende et brev hjem til hver enkelt som er berørt av dette, hvor jeg annullerer oppsigelsen. Ingenting vil glede meg mer.»

STEINAR KILLI

Jernbanedirektør (Banenettet)

«Det er uvanlig og uryddig at en etatsdirektør sier noe slikt. Det ligger et stortingsvedtak bak den prosessen Jernbaneverket gjennomfører. Killi viser liten respekt for Stortingets vedtak»

TORILD SKOGSHOLM

Samferdselsminister (Dagbladet)

«De ansatte som sitter med oppsigelsesbrev, etterlyste hva ledelsen i Jernbaneverket mener om situasjonen, når partiene som nå kan få regjeringsmakt, sier de vil endre prosessen. Ledelsen må ta hensyn til mellom 700 og 800 ansatte og deres familier.»

STEINAR KILLI

Jernbanedirektør (Dagbladet)

«Dagens situasjon er uryddig. Vårt primære syn er at Jernbaneverket bør eie stasjoner og godsterminaler. Vi mener stasjonene og godsterminalene bør eies av en nøytral part.»

SVEIN HORRISLAND

Etatsdirektør, Jernbaneverket (Aftenposten)

«Jeg skal ha det stasjonene er verdt, i blanke kroner.»

EINAR ENGER

Konsernsjef, NSB AS (Aftenposten)

Stor kontrast mellom stasjonene

Norge har ennå langt igjen når det gjelder tilrettelegging av stasjoner for funksjonshemmede. Kun et fåtall nye stasjoner, som er bygget etter 1980, er bygget for rullestolbrukere, blinde og svaksynte.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE


– Behovet for ombygging og tilrettelegging på eldre stasjoner for funksjonshemmede er betydelig, fastslår seniorsivilarkitekt i Jernbaneverket Utbygging, Jan Ingar Nilsen.

– Kontrasten er stor mellom nye, fullt tilrettelagte stasjoner og eldre stasjoner uten noen form for tilrettelegging. På mange stasjoner har ikke rullestolbrukere mulighet til å komme av og på toget.

Gammel årgang

– Mens Oslo S (1980), Lillestrøm stasjon, Flytogterminalen Oslo S og Gardermoen stasjon (1998) Nye Nationaltheatret (1999) og ombygde Asker stasjon (2005) stort sett tilfredsstillende kravene om tilgjengelighet, har Jernbaneverket ansvar for 365 stasjoner, de fleste av gammel årgang. Bare et beskjedent antall er tilrettelagt for rullestolbrukere, blinde og svaksynte.

Blant stasjonene som er tilrettelagt, står Holmlia på Østfoldbanen som et skrekkelig eksempel: Plattformen er tilrettelagt og gjort



lett tilgjengelig for funksjonshemmede – med heis. Men heisen har vært stengt store deler av året pga. hærverk og manglende ettersyn. Det er også eksempler på stasjoner som er tilgjengelige for rullestolbrukere fra én plattform, slik at rullestolbrukere kan reise fra eller til, men ikke tur-retur!

Nøktern realist

– I det langsiktige arbeidet med tilgjengelighet for alle og universell utforming av stasjoner må vi nok innse at det ikke er realistisk å gjøre alle eksisterende jernbasteasjoner tilgjengelige, sier Jan Ingar Nilsen. Siden han var med på å tegne utformingen av Oslo S allerede på slutten av 1970-tallet, har han påvirket utformingen av de best tilrettelagte stasjonene Jernbaneverket i dag kan vise frem.

– Så lenge tilgjengelighet og universell utforming av nye og eksisterende stasjoner ikke er lovregulert, vil avstanden mellom de ideelle målsettinger og de praktiske og økonomiske begrensninger forbli stor. Til syvende og sist blir byggherrens prioriteringer, tekniske muligheter og budsjettammer avgjørende, fastslår Jan Ingar Nilsen.

Historisk endring

– Det er en utfordring, ikke bare politisk, men også praktisk, å imøtekomme den forventning som mange aktive og reisende funksjonshemmede kommer med når de skal reise kollektivt, påpeker Jan ▶

” Tempoet i tilretteleggingen for bevegelseshemmede på våre stasjoner er ikke høyt.

JAN PETTER ØDEGAARD, SENIORARKITEKT I JERNBANEVERKET.

- Ingar Nilsen. At rullestolbrukere, svaksynte og blinde i økende grad reiser og forventer å kunne benytte tog og øvrige kollektivtransportmidler med stasjoner og holdeplasser, stiller arkitekter og byggherrer overfor en rekke utfordringer.

– Min erfaring fra arbeidet med stasjoner og knutepunkt som Oslo S, stasjonene på Gardermobanen, Nye Nationaltheatret stasjon og senest Asker stasjon er at gode løsninger for rullestolbrukere, blinde og svaksynte på stasjonene også kommer alle andre brukergrupper til gode. Stasjonene blir kort og godt mer brukervennlige, og de blir sikrere både for små barn og eldre, sier Jan Ingar Nilsen til Jernbanemagasinet.

Sneglefart

– Tempoet i tilrettelegging for bevegelseshemmede på våre stasjoner er ikke høyt, innrømmer seniorarkitekt i Jernbaneverket, Jan Petter Ødegaard, Marked Stasjoner. Han sitter som både som representant for JBV og sekretær for en felles brukermedvirkningsgruppe for funksjonshemmede i tog sammen med de funksjonshemmedes organisasjoner og togselskapene.

I samarbeid med Delta-senteret (Sosial- og helsedirektoratets kompetansesenter på området), arrangerte brukermedvirkningsgruppen den 15. september fagdagen «Tilgjengelighet for alle & Universell utforming» i Jernbaneverket.

Her deltok departementets fremste representanter, stortingsrepresentanter og brukerepresentanter fra de funksjonshemmedes hovedorganisasjoner.

Ekstrabevilgninger

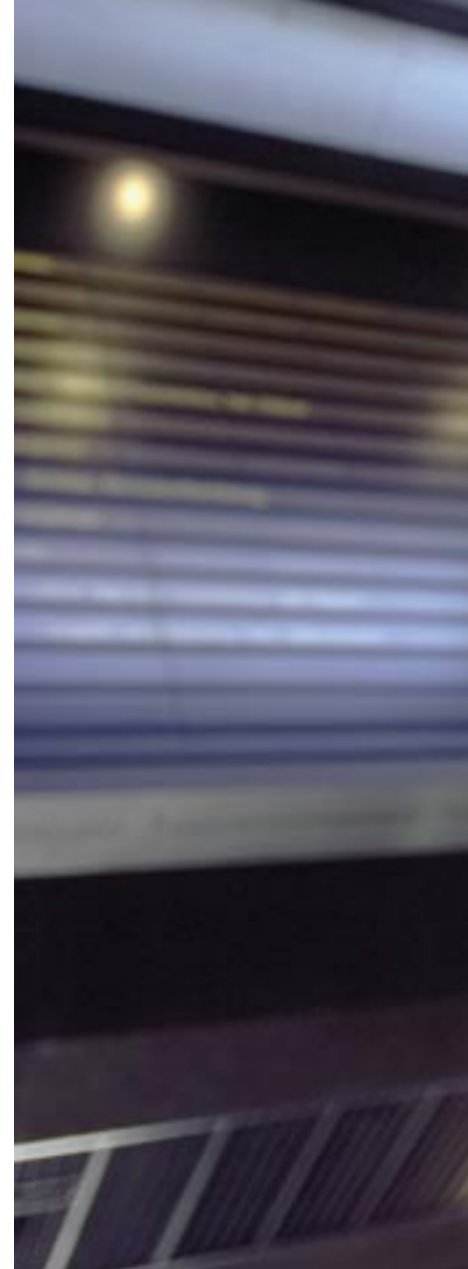
– Det er stor politisk oppmerksomhet rundt bedre tilrettelegging for funksjonshemmede, påpeker Jan Petter Ødegaard og viser til den femte hovedmålsettingen i Nasjonal transportplan og beslutningen om å utarbeide et eget handlingsprogram, «BRA-programmet» som et konkret eksempel. BRA står for Bedre infrastruktur, Rullende materiell, Aktiv logistikkforbedring.

Det fremmes nå forslag om ekstrabevilgninger til å gjennomføre dette programmet etter at det i flere år er gitt en mindre pott øremerkede tilskuddsmidler til disposisjon for brukermedvirkningsgruppene. Midler er blant annet benyttet til innkjøp og utplassering av trillbare ramper på plattformer i lokaltogområdet rundt Oslo.

Kamp om midler

Det er en forutsetning at prinsippene for tilgjengelighet for alle og universell utforming skal legges til grunn ved prosjektering og bygging av nye stasjonsanlegg. Men antall nye stasjoner som bygges i Norge, er svært begrenset. Skal innsatsen monne, er det behov for et program for oppgradering av alle de stasjonene Jernbaneverket har ansvaret for. Det vil bety et økt behov for bevilgninger til vedlikehold, ombygging og fornyelse av gamle stasjoner, påpeker Jan Petter Ødegaard til Jernbanemagasinet.

– I gjennomføringen av politiske målsettinger blir det ofte en kamp om knappe midler. De ordinære midlene innenfor rammen av Nasjonal transportplan skal fordeles på mange høyt prioriterte mål, som for eksempel tiltak for økt



SER IKKE: Merete Carlsen er sterkt synshem

sikkerhet. Tilgjengelighetstiltakene kan lett komme bak i køen.

EØS-avtale forplikter

EU er i ferd med å innføre regler og bestemmelser i form av TSI'er (Tekniske Spesifikasjoner for Interoperabilitet) som stiller krav til tilgjengelighet for alle grupper.

Samtidig fremmes det mer individrettede lovbestemmelser som gir funksjonshemmede klare rettigheter, både til fysisk utforming av jernbanestasjonene, til tilgjengelighet til informasjon og til å få assistanse på toget og på stasjonene. Norge er forpliktet gjennom EØS-avtalen til å delta i dette.

– Alt dette kan bli en viktig hjelp til å få opp innsatsen og farten i tilretteleggingen, mener seniorarkitekt i Jernbaneverket, Jan Petter Ødegaard.

oyg@jbn.no



met på grunn av MS. Hun kan ikke lese eller se hva som står på lystavler eller skilt på avstander over en halv meter.

- Jeg kan ikke se ...

- Jeg ser ingenting på informasjonstavlen! Og fordi ingen ser at jeg er synshemmet, oppstår det ofte misforståelser. Jeg er avhengig av toginformasjon gjennom øret, forklarer Merete Carlsen.

Mens folk rundt oss kaster et raskt blick opp på den gigantiske tavlen med trafikkinformasjon om hvor og når tog kommer og går, er MS-rammede Merete Carlsen avhengig av hjelp. Hun trenger bedre tilrettelegging enn det som i dag finnes på Oslo S.

- Når Jernbaneverket og trafikkselskapene erstatter bemannede billettsalg og informasjonsskranker med billettautomater, får blinde og synshemmede som jeg

trøbbel, forklarer sørlandingen som studerer nordisk litteratur ved Universitetet i Oslo.

Merete er sterkt synshemmet på grunn av MS. Hun kan ikke lese eller se hva som står på lystavler eller skilt på avstand over en halv meter. Verken toginformasjonstavlen i avgangshallen, sporanvisere over utgang til plattform eller ute på plattform hjelper henne det døyt.

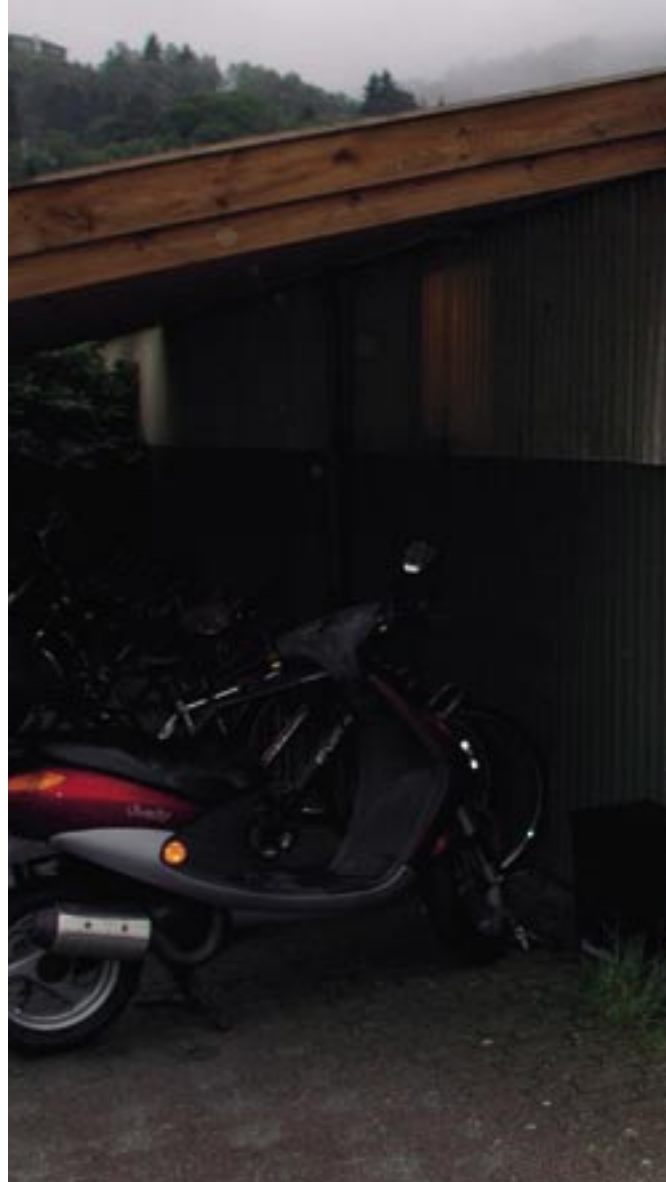
- Jeg er avhengig av høyttaler-

informasjon eller informasjon som jeg kan hente ut fra elektroniske informasjonsskiosker med lyd som jeg klarer å betjene. Derfor ser jeg frem til at Jernbaneverket får standardisert en slik løsning på de største stasjonene.

- Jeg synes Oslo Sporveier er kommet langt med forbedret høyttalerinformasjon på holdeplasser og om bord på bane, trikk og buss, tilføyer Merete.



ARNA: Arna stasjon i Bergen er en av 23 stasjoner rundt om i Norge som i løpet av året skal nyte godt av strakstiltak for til sammen 9,6 millioner kroner. - Å få mer skikk på stasjonene er svært viktig, sier prosjektleder Arne B. Lund i Jernbaneverket Region Vest.



LITE HYGGELIG: – Den ene nedgangen til Arna stasjon gir et lite

Førstehjelp til 23 stasjoner

Tekst og foto: SVEIN ERIK BAKKEN

«Målet er å gi de togreisende hyggelige og funksjonelle stasjoner»

Og mer skikk på Arna stasjon skal det bli. Det lover Lund mens han viser Jernbanemagasinet medarbeider rundt på den sterkt trafikkerte lokalstasjonen med en verneverdig stasjonsbygning i funkisstil fra 1964.

Helt nødvendig

Helt nødvendig opprusting av stasjonene på Bergensbanen mellom Bergen og Voss og på Sørlandsbanen mellom Stavanger og Eigersund er grovt anslått til å koste om lag åtte millioner kroner. Derav utgjør tiltakene på Arna stasjon nær 2,6 millioner kroner.

I år har Region Vest to millioner kroner til disposisjon til strakstiltak på stasjonene. Pengene skal fordeles

med tiltak på fire stasjoner. Foruten Arna skal strakstiltak utføres på Voss, Nærbø og Arendal stasjoner. – Siden før sommerferien har vi vært i gang med å gjennomføre tiltakene. Om det ikke dukker opp skjær i sjøen, skal tiltakene være ferdige og på plass i løpet av året.

Ikke hyggelig

– Her på Arna skal vi skifte ut takoverbygget på den ene rampa ned



hyggelig møte med jernbanen, mener prosjektleder Arne B. Lund.



FJERNES: – Grafittien skal erstattes med lyse og vennlige farger, lover prosjektleder Arne B. Lund.

til gangtunnelen under stasjonen, og det trengs. Dagens overbygg gir ikke de reisende et særlig hyggelig møte med stasjonen. Det gjør heller ikke den mørke og fuktige grafittidekorerte undergangen.

– Den skal vi male i lyse farger, og bedre lysarmaturer skal komme

på plass. I tillegg skal vi gi et bedre tilbud til sykklistene i form av nye sykkelstativer med tak over. Senere vil det bli plassert ut flere benker ved nedgangene til stasjonen.

Hyggeligere

– Målet med tiltakene her på Arna

Strakstiltak

- I år skal det gjennomføres strakstiltak for å bøte på de mest akutte behov for forbedringer på 23 stasjoner for til sammen 9.6 millioner kroner.
- Av dette skal det brukes 4,5 millioner kroner på 12 stasjoner i Region Øst.
- To millioner kroner på fire stasjoner i Region Vest.
- Nær 2,2 millioner kroner i hovedsak på seks stasjoner i Region Nord.
- Tiltakene er under iverksettelse og skal etter planene være på plass i løpet av november og desember i de tre regionene.

og de andre stasjonene er å gi de togreisende mer hyggelige og mer funksjonelle stasjoner. I neste omgang vil det gi jernbanen et bedre omdømme, og flere vil ta toget. Det er jeg rimelig sikker på, avslutter Arne B. Lund.

svein.erik.bakken@jbv.no

Den glemte stasjonen

Vel 30 meter under gourmetrestauranten Feinschmecker i Oslo ligger Elisenberg stasjon. Den glemte stasjonen på Oslos beste vestkant er ferdig sprengt og støpt ut med plattform og det hele.

Tekst og foto: SVEIN ERIK BAKKEN

I NSBs planer for Oslotunnelen på 1960-tallet inngikk både Nationaltheatret stasjon og Elisenberg stasjon.

Store planer

Samtidig hadde Oslo kommune på den tiden store planer om å utvikle flere kontorarbeidsplasser vest for Solli Plass på Frogner.

– På tross av at Oslo kommune økte sitt såkalte distriktstilskudd til Oslotunnelen fra 20 til 33 prosent, vedtok Stortinget av økonomiske årsaker å utsette både byggingen av vestre oppgang fra Nationaltheatret og ferdigstillingen av Elisenberg stasjon, opplyser tidligere plansjef i NSB, Kjell Mathisen, til Jernbanemagasinet.

– Ønsket om å få ned prisen på Oslotunnelen var også grunnen til at Stortinget sa nei til forslaget om å bygge tunnelen med tre spor. Det ville ha kostet om lag 100 millioner kroner mer, opplyser teknisk direktør Jens Melsom i Jernbaneverket.

Willoch satt fast

Ut over 1980-tallet presset flere politikere på for å få ferdigstilt Elisenberg stasjon. Både stortingsrepresentant og nylig avgått miljøvernminister Sissel Rønbeck (Ap) og partikollega og kommunalråd i Oslo, Bernt Bull, avla stasjonen under Frogner et besøk i 1989.

Noen år tidligere hadde statsminister Kåre Willoch krevd å få et anslag over kostnader og byggetid for ferdigstilling av stasjonen.

– Bakgrunnen var at Willoch ble sittende fast i kø på Frogner og kom for seint til en mottakelse hos den amerikanske ambassadøren. Willoch ringte sporenstreks på en

lørdag til daværende generaldirektør i NSB, Robert F. Nordén. Statsministeren ba om å få anslaget på sitt bord innen mandag morgen, og jeg fikk jobben med å lage det, minnes Mathisen.

Overdreven

– Kostnadene ble anslått til om lag 105 millioner kroner, men Willoch hadde nok da en overdreven tro på Elisenberg som bilkøløser. Vi hørte heller ikke mer fra han om stasjonen på Frogner. Oslo kommunes planer om etablering nye arbeidsplasser vest for Rikstrygdeverket og Norsk Hydros tidligere hovedkvarter var dessuten frafalt, konkluderer Kjell Mathisen.

I stedet valgte kommunen fortsatt å satse på boliger i området. Dermed var også mye av forutsetningene for en mulig Elisenberg stasjon falt bort.

– Den siste vurdering av Elisenberg stasjon ble gjort i forbindelse med beslutningen om å utvide Nationaltheatret stasjon sist på 1990-tallet. Konklusjonen ble at Elisenberg ikke ville gi nye trafikanter, men kun bli et supplement for dem som alt brukte Skøyen og Nationaltheatret stasjoner, opplyser senioringeniør Sigrid Lerud i Jernbaneverket.

Ny flaskehals

I tillegg ville Elisenberg stasjon bli en ny flaskehals: Utvidelsen av stasjonene Skøyen og Nationaltheatret til fire spor økte kapasiteten fra 16 til 24 tog i timen. Mesteparten av denne kapasitetsgevinsten ville gå tapt om Elisenberg ble tatt i bruk med mindre det også der bygges to nye spor.

– Når vi vet at vi i dag nesten stanger hodet i taket kapasitetsmessig i Oslotunnelen, er det helt

uaktuelt å pusse støv av planene om å ferdigstille Elisenberg stasjon, slår seksjonssjef Nils Hansengård i Jernbaneverket fast.

svein.erik.bakken@jbv.no

a



RETT BAK: Rett bak tidligere plansjef i NSB, Kjell Mathisen, er nedgangen til Elisenberg stasjon på Frogner klargjort.



PUFFET PÅ: Tidligere kommunalråd i Oslo, Bernt Bull (foran t.h.), puffet på for å få åpnet Elisenberg stasjon. Her er han avbildet på plattformen sammen med miljømannen Pål Vartdal.

FOTO: TOM A. KOLSTAD, AFTENPOSTEN

Oslotunnelen

- Oslotunnelen ble vedtatt ut bygd i 1968 og tatt i bruk i 1. juni 1980. Tunnelen er 3.635 meter lang.
- Nationaltheatret stasjon ble først bygget med én plattform og to spor og en oppgang mot øst.
- Stasjonens vestre oppgang ble tatt i bruk like før Kong Harald åpnet Nye Nationaltheatret stasjon 6. desember i 1999.

Elisenberg stasjon

- Elisenberg stasjon ligger et steinkast fra Gimle kino i Bygdøy allé, og om lag midt mellom Nationaltheatret stasjon og Skøyen stasjon.
- Stasjonen er ferdig sprengt ut og det meste av råbygget er støpt ut. Plattformen på 220 meter og en gangbro over søndre spor er også på plass. Til sammen er det investert om lag 30 millioner 1980-kroner i stasjonen.
- Tre heiser skulle binge folk til og fra stasjon, og det er lagt til rette for billettekspedisjon i en stor bygård som er bygd over stasjonen.
- Hovedatkomsten fra Balchensgate og tilknytningen til Elisenbergveien er også på plass.

Raskere og sikrere –



på en helg

GEILO: Fire lokale entreprenører, et hundretalls arbeidere og en imponerende samling anleggsmaskiner leverte syv vellykkede prosjekter mellom Hønefoss og Voss i løpet av en 36 timers togfri helg siste helg i september.

HESTEKREFTER: Bare på Geilo var syv gravemaskiner, de største på 40 tonn, i full sving sammen med tre dumpere og flere lastebiler. I tillegg var en 80 tonns mobilkran i sving. ▶



MYLDRING: Et hundretalls anleggsarbeidere fordelt på syv anlegg mellom Sokna og Voss jobbet på spreng for at ettermiddagstogene på Bergensba



KOLOSS: Å flytte en ferdigstøpt betongbru på 370 tonn 30 meter inn under Bergensbanen i løpet av halvannet døgn har aldri vært gjort før. 13,5 millioner kroner koster den nye undergangen mellom alpinbakken og hotellene ved Rønsgård på Geilo. Hol kommune dekker 2/3 av

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

I løpet av tre tretten timers skift, fra natt til lørdag 24. september til søndag middag, ble gamle, nedslitte skinner i den 2300 meter lange Haverstingtunnelen mellom Sokna og Gulsvik skiftet, slik at hastigheten igjen kunne settes opp til 120 km/t etter en periode med saktekjøring.

Tradisjon

– Det er blitt en tradisjon på Bergensbanen å konsentrere en del prosjekter til en togfri helg tidlig på høsten, forteller banesjef Norvald

Skjoldli. Også i år bidro praktfullt høstvær både i Hallingdal og på vestsiden av høyfjellet til gjennomføringen.

Mens syklistene måtte komme seg til fjells uten tog på lørdag for å avslutte sesongen på Rallarvegen i flammende høstfarger, jobbet et hundretalls anleggsarbeidere fordelt på syv anlegg på spreng for å holde det stramme tidsskjemaet til ettermiddagstogene på søndag skulle gå.

Kritisk nervetråd

I timene før natt-togene skulle passere Geilo natt til lørdag, ble en



nen kunne gå som normalt søndag kveld siste helg i september.

ferdigboret fjellknaus under jernbanelinjen ved Rømsgård planovergang, en knapp kilometer vest for Geilo stasjon, ladetog klargjort til sprengning.

En spent daglig leder hos hovedentreprenør Geilo Tomteservice AS, Hans Petter Nesselquist, fulgte årvåkent med den kritiske sprengningsoperasjonen i måneskinnet umiddelbart etter natt-togpassering. Mindre enn fire meter over gummimattene lå Jernbaneverkets fiberkabel som knytter Vestlandet og Østlandet sammen. Og noen meter høyere – en ubeskyttet kjøreledning...

370 tonn på skinner

Tre runder med sprengning sto høyt oppe på listen over de kritiske operasjonene som ikke måtte gå galt for at det stramme tidsskjemaet skulle holde frem til første togpassering på Geilo søndag middag.

Å flytte en ferdigstøpt betongbru på 370 tonn 30 meter på jernbaneskinner inn under Bergensbanen i løpet av halvannet døgn har aldri vært gjort før.

Før sprengstoffåken hadde lagt seg mellom hotellene og tettbebyggelsen, var syv gravemaskiner, de største på 30 og 40 tonn, i full

aktivitet mens tre Moxy-dumpere kjørte i skytteltrafikk for å rydde plass til betongkolossen som ble støpt 25 dager tidligere.

Sterke søknader

Alle entreprenører og underleverandører som var engasjert denne helgen, leverte sterke søknader til senere oppdrag på Bergensbanen eller tilsvarende prosjekter i Jernbaneverkets regi, oppsummerer banesjef Norvald Skjoldli til Jernbanemagasinet før fullsatte ettermiddagstog nærmet seg Geilo.

oyg@jbv.no

120 KM/T

IGJEN: I løpet av 36 timer, fra natt til lørdag 24. september til søndag middag, ble nedslitte skinner i den 2300 meter lange

Haverstingtunnelen byttet med nye slik at hastigheten igjen er 120 km/t mellom Sokna og Gulsvik.

GRONG: - Det gjør vondt langt inne i brystet å se den utviklingen vi er inne i, med avvikling av tidligere selv-sagte funksjoner på jernbanen, nedleggelse av fagmiljøer, opphør av lokalkunnskap og kompetanseflukt.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

Togekspeditør (txp) og hovedverneombud Rune Molberg tar imot oss på slektsgården Åsmulen, klemte mellom E6 og Nordlandsbanen midt i Namdalen, 35 kilometer nord for Grong. En jevn strøm av fullastede vogntog, bobiler og campingvogner summer forbi på østsiden av frodig og velstelt innmark.

I beverens eldorado, på vestsiden av speilblanke Namsen, bryter et og annet godstog stillheten.

Slagbjørn-mat

– Inntil for fem år siden drev jeg med sau – helt til slagbjørnen tok sauene mine, forteller txp'en mens 40 røslige kuer, kviger og kalver kommer byksende for å få kraftfor.

– Her skaffer jeg meg akkurat så mye utfordringer som jeg vil. I dag er bølingen likevel mer som avkobling enn som levebrød å regne.

– Det bekymrer meg at virksomheten på syv av nabogårdene er i ferd med å opphøre, men levebrødet har alltid vært jernbanen, sier Rune Molberg.

Den tekniske utviklingen sørger imidlertid for at txp'en på Grong blir automatisert bort, uten at han selv frykter for å bli arbeidsledig.

– Som ambulerende togspeditør er jeg vant med å ha hele landet som arbeidsplass. Helt siden jeg

«Jeg synes oppriktig synd på ledere i Jernbaneverket ...»



MØTE MED

Rune Molberg, togekspeditør

Brenner for

begynte på jernbanen i 1978, har Grong vært basen – akkurat som slektsgården Åsmulen er arenaen på fritiden, forklarer han.

Hjulene i gang

Rune Molberg har vært medlem av arbeidsmiljøutvalget i flere perioder, fra NSB-tiden og over i Jernbaneverket.

– Jeg brenner for menneskene i organisasjonen vår, for hver mann og kvinne som holder hjulene i gang så lenge det er et driftsapparat på jernbanen, innleder han etter å ha skjenket kruttsterk kaffe i et lite

kunstverk av en trekopp av flammebjørk.

– Jeg vet at mange av våre ansatte opplever at den jobben de skjønner ikke lenger har den status som en jobb på jernbanen representerte i tidligere tider, sier han ettertenksomt.

Han vet hva han snakker om. Det siste året har Rune brukt atskillig tid på å hjelpe jernbanekolleger med veivalg videre, i kjølvannet av stortingsvedtaket om nedbemanning og konkurranseutsetting.



VANSKELIG: - Det er vanskelig å akseptere at stolte tradisjoner forvittrer, sier Rune Molberg, som finner roen i båt på speilblanke Namsen.

manglende engasjement og bevissthet. Mellom Trondheim og Bodø må jernbaneansatte innstille seg i dag på en fremtid uten fast bemanning.

Minefelt

– Det kommer stadig nye entreprenører på drift og vedlikehold, samt flere operatører på sporet. Alle er på profittjakt. Dette gjør at sikkerhetsmenn og togekspeditører stadig oftere opererer i et minefelt av kryssende interesser, konstaterer Rune Molberg.

– Jeg synes oppriktig synd på ledere i Jernbaneverket som har hatt som jobb å følge opp stortingsvedtaket om nedbemanning og konkurranseutsetting. Det er ikke nødvendig å være hovedverneombud for å erfare at organisasjonen i det nye Jernbaneverket er uoversiktlig. Geografiske og organisatoriske grenser er ikke krystallklare. Eksempelvis er ikke banesjefinndelingen sammenfallende med inndelingen for ansvaret for kontaktledningen. Toglederområder og trafikkstyring foregår uavhengig av både baneinndeling og regioner.

For et hovedverneombud som skal spore opp en arbeidsgiveransvarlig – eller faglig ansvarlig – kan det bli en høyst interessant oppdagelsesreise!

- Pinlig

Rune Molberg mener at Stortingets deling av gamle NSB skjedde uten synlig forståelse for oppgaver og tjenester.

I dag ser han inndelingen i ►

og hovedverneombud

mennekser

Stolthet

– Før jeg fylte ti, var jeg var fast bestemt på at jeg ville jobbe på jernbanen. På jernbanen var det stolthet og tradisjoner.

At oldefaren hadde jobbet på jernbanen, var noe han først fant ut senere. Båndet til jernbanen var sterkere enn han ante.

Txp'en fra Grong begynte som aspirant i NSB på Steinkjer i 1978 og hadde 12 års fartstid som ambulerende togekspeditør før han fikk utfordringen om å bli hovedverneombud for 140 jernbaneansatte i Region Nord i 1990.

Mye har skjedd i løpet av 15 år. På godt og vondt.

– At modernisering og automatisering av Nordlandsbanen resulterer i færre arbeidsplasser, kommer ikke som noe sjokk. Men det er vanskeligere å akseptere at stolte tradisjoner forvittrer og viktige miljøer forsvinner. Disse miljøene har vært en garanti for at toget går når det skal og for at passasjerer og kunder får den service de fortjener.

– Mens andre land tenker langsiktig og satser på jernbanen, forvittrer norsk jernbane på grunn av

” Vi må innstille oss på en fremtid uten fast bemanning...



BRENNER: Han brenner for menneskene på jernbanen og etterlyser tydeligere ledere.

- såkalte «godsstasjoner» og «persontrafikkstasjoner» som eksempler på tilsvarende lite gjennomtenkte løsninger.

Hovedverneombud Molberg innrømmer at det kan være direkte pinlig å være representant for Jernbaneverket når han kommer ut på en arbeidsplass hvor hjelm, jakke, bukse og vernesko er påkrevd.

– Eksterne entreprenører er flinkere med verneutstyr enn vi er i Jernbaneverket, hevder han, men understreker at vi er på rett vei. – Det er mye bedre nå enn for noen år tilbake.

Tydelige ledere

– Skal vi komme opp på et akseptabelt nivå med hensyn til personlig sikkerhet i tjenesten, trenger vi tydeligere ledere som går foran som tydelige og gode eksempler.

– Alle kommer vi ut for situasjoner hvor vi er usikre. Det kan for eksempel være en togekspeditør eller en sikkerhetsmann som kommer på en banestrekning hvor han eller hun aldri har tjenestegjort tidligere. Da blir måten vi kommuniserer på – og graden av åpenhet og tillit, også rundt personlige feil – temmelig avgjørende for klima og

fremtidige prestasjoner, sier Rune Molberg og legger til:

– Det meste av det vi holder på med som togekspeditører, er prosedyrestyrt – uten rom for improvisasjon. For den enkelte medarbeider er likevel gjensidig tillit og åpenhet avgjørende i den jobben som skal gjøres. Det gjelder om jobben virker rutinepreget eller oppleves som ny og utfordrende.

oyg@jbn.no

- Mer lønnsomt å bygge jernbane



- Finansdepartementets reduksjon av kalkulasjonsrenten betyr at kravet til avkastning på investeringer blir lavere enn tidligere. I neste omgang blir det mer lønnsomt å bygge ut jernbanen i Norge, sier etatsdirektør Anita Skauge i Jernbaneverket.

Tekst: SVEIN ERIK BAKKEN
Foto: ØYSTEIN GRUE

Før Finansdepartementet satte ned kalkulasjonsrenten 26. september, var normalrenten på åtte prosent for vei- og sju for jernbaneprosjekter. Den såkalte risikofrie delen var da på 3,5 prosent, mens risikotillegget varierende fra 1,5 til 3,5 prosent for jernbaneprosjekter.

Lavere

- Som følge av Finansdepartementets retningslinjer har renten fram til nå vært lavere jo høyere innslaget av daglige arbeidsreiser og korte kollektivreiser har vært på jernbaneprojektene. Kalkulasjonsrenten har derfor variert mellom fem og sju prosent på våre prosjekter, opplyser Skauge.

Nærmere bestemt har renten vært fem prosent på prosjekter i og rundt de største byene. Det samme har den vært for kollektivreiser, herunder kortere jernbanereiser. Videre har den vært 5,5 prosent i indre deler og seks i ytre deler av Inter-City-områdene og sju prosent

på prosjekter som har kommet godstrafikken og de lange togreisene til gode.

Mer lønnsomme

- Med en kalkulasjonsrente på fire prosent øker lønnsomheten på alle våre utbyggingsprosjekter, fortsetter Skauge.

Eksempelvis økes lønnsomheten ved å bygge ny godsterminal på Ganddal utenfor Stavanger fra 28 millioner kroner til 200 millioner kroner.

For Gevingåsen tunnel utenfor Trondheim bedres resultatet fra minus 127 millioner kroner til minus 75 millioner kroner.

Ny tunnel gjennom Ulriken og dobbeltspor mellom Fløyen og Arna vil endre status fra ulønnsom til lønnsom, nærmere bestemt fra minus tre til pluss 24 millioner kroner.

- Effekten av den nye kalkulasjonsrenten på fire prosent for de store prosjektene i forbindelse med byggingen av nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Asker vil ikke bli så stor da det her er benyttet

fem prosents kalkulasjonsrente, opplyser Skauge.

Høyre krav til jernbane enn vei

- Hva slags konsekvenser får det når kravet til lønnsomhet blir likt på jernbane og vei, mens det tidligere var strengere krav til lønnsomheten på vei enn på jernbane?

- Dersom kalkulasjonsrenten skal være fire prosent for alle prosjekter, når denne også skal inneholde et risikotillegg, betyr det høyere krav til lønnsomhet for investeringer i jernbane og andre kollektivtiltak enn til veiprojekter.

- Dette forsøker Finansdepartementet å løse ved å si at risikotillegget ikke skal benyttes for prosjekter som faller inn under statens regler for eksternt kvalitetssikring, prosjekter over 500 millioner kroner. Her skal det gjøres særskilte analyser av risikoen. Hvordan dette vil fungere i praksis, er ikke klarlagt, avslutter etatsdirektør Anita Skauge.

MER LØNNSOMT:

Også det nye dobbeltsporet mellom Skøyen og Asker blir mer lønnsomt, men utslagene blir enda større for mange andre jernbaneprosjekter.

svein.erik.bakken@jvb.no

MÅNEDENS GJEST

NAVN: Tore Killingland
TITTEL: Generalsekretær
i Norges Naturvernforbund



OVER TIL TOG: «Kombinert med en bevisst arealpolitikk kan jernbanen ta over en be

Forutsigbar transport

Arbeidet med den nasjonale transportplanen (NTP) for perioden 2010–2019 er i gang. «Bedre framkommelighet i og mellom regioner» er av Stortinget slått fast som et mål i transportpolitikken. «Framkommelighet» kan bety så mangt, men mange ilegger nok ordet den betydningen at det må bli enklere og raskere å kjøre bil, blant annet gjennom å bygge flere og bredere veier.

Helhetlig system

Imidlertid ser vi i et stadig klarere lys at bedre veier betyr flere biler, mer forurensning og sterkere press på arealene. Vi må erkjenne at vi ikke kan bygge oss bort fra bilkøene. Dette gjelder ikke minst i de store byene. Andre grep må tas for

«... alternativ til å kaste bort tid i bil - og raske kommunikasjoner...»

å bedre trafikksituasjonen i byene.

I stedet for «framkommelighet» vil «forutsigbarhet» være et bedre begrep i samferdselspolitikken. «Forutsigbarhet» er et begrep og en visjon som beskriver og leder samferdselspolitikken over fra et utbyggingsperspektiv til et helhetlig systemperspektiv på transporten.

Et eksempel som kan belyse en slik tenkning, er det offentliges utvikling av digitale kart. Disse kan redusere næringslivets kostnader til transporter og gi en opplagt «vinn-vinn»-situasjon: mindre utgifter for selskapene til arbeidskraft, drivstoff og materiell, mindre forurensninger og helseskader, mindre slitasje på veinettet. Framkommeligheten er uendret veiteknisk sett, men forutsigbarheten (og effektiviteten) er kraftig forbedret.

Med et slikt perspektiv blir det lettere å inkludere miljøaspektene i

de store valgene. Det gir færre dyre avbøtende miljøtiltak i etterkant. NTP må bli et redskap for slik tenkning.

Fra oppdretter til marked

Et annet eksempel er hentet fra havbruksnæringen, som forventes en sterk økning i produksjon og følgelig transportbehov. Følgende scenario er ikke ukjent for trailere med fisk fra Norge: Sterk forsinkelse over fjellet sørover fra Midt-Norge på grunn av dårlig vinterberedskap og driftsmidler på eksisterende veier. Inn til Oslo brukes det 45 minutter lengre tid enn vanlig, og på Mosseveien er det helt stopp på grunn av en kollisjon lengre sør. Gjennom Sverige og Øresund går det greit, men nord i Tyskland er det stopp igjen. På grensen til Frankrike er det demonstrasjoner...

Det må være et mål å utvikle en



tydelig del av trafikken inn til/fra – og mellom – byene og dermed avlaste veinettet,» skriver Tore Killingland.

FOTO: JERNBANEVERKET

transportpolitikk som gir maksimal forutsigbarhet for våre næringstransporter fra dør til dør, fra oppdretter til markedet i Paris. Vår påstand er at dette vil gi større forutsigbarhet for andre politiske mål, for offentlige budsjetter og selvfølgelig for miljø og helse. Alternativet til ovennevnte biltransport er direkte transport med skip fra Kyst-Norge til kysten av Frankrike. Økt bruk av sjøen til gods-transport, direkte mellom vår langstrakte kyst og kontinentet, er ett svar på utfordringene.

For andre transportter vil et moderne og driftsstabilt jernbanelinnett gi bedre forutsigbarhet, både for det godset som vil gå på skinner – og for det godset som fortsatt må gå på vei – og dermed positive effekter for næringslivet.

Utnytt ressursene

Løsningen ligger ikke i å bygge noen store og kostbare veier, som «støvsuger» budsjettene for penger. Løsningen ligger i å utnytte de ressursene som ligger i veinettet. Gjør mindre, men kostnadseffektive forbedringer og ikke minst satse langt mer på bedre vedlikehold.

For byområdene er kollektivsatsing et viktig virkemiddel for å gi økt forutsigbarhet i transportsystemet. Kombinert med en bevisst arealpolitikk kan jernbanen ta over en betydelig del av trafikken inn til/fra – og mellom – byene og dermed avlaste veinettet. Dette gir ikke bare bedre kår for nyttetrafikken, men også mindre forurensning, lavere klimagassutslipp og mindre press på arealene. I tillegg får befolkningen et sikkert og høykvalitativt alternativ til å kaste bort tid i bil – og raske kommunikasjoner mellom by og land.

Naturvernforbundet ønsker helhetlige løsninger på utfordringene. Helseaspektet må derfor også trekkes inn. Veiene i og rundt byene fylles opp av biler som kjører svært korte turer. Å få flere til å gå og sykle vil derfor kunne gi formidable positive effekter, ikke bare for miljø og trivsel, men også for menigmanns helse og for nytte-trafikken.

Miljøriktige grep

Oppsummert legger Naturvernforbundet vekt på følgende miljøriktige grep i samferdselspolitikken,

som bidrag til et forutsigbart transportsystem:

- ▶ Vedlikehold av veinettet framfor nybygging
- ▶ Kostnadseffektive trafiksikkerhetstiltak på veinettet – miljø og sikkerhet går hånd i hånd
- ▶ Sterk jernbanesatsing i de folkerike områdene og mellom storbyene for både gods og passasjerer og ikke bygge veier som «fører» byområdene med enda mer biltrafikk
- ▶ Tiltak som gjør det attraktivt å gå og sykle både i by og land, bl.a. sykkelveier og nedsatt fart
- ▶ Kollektivsatsing i og rundt byene
- ▶ Veiprisering i byområdene, for å redusere trafikken når køproblemer og forurensningen er størst
- ▶ Økonomiske virkemidler som tar prinsippet om at «forurenseren skal betale», på alvor. Avgiftssystemet må stimulere til at mer gods går på sjø og bane framfor på vei.

BANDUNG: Med 140 millioner innbyggere på en øy mindre enn England er Java som skapt for jernbane. Etter tiårs forsømmelse av jernbanen satser det indonesiske jernbaneselskapet på å låne penger til nye dobbeltspor og todekkertog.

LÅNER PENGER T

Tekst og foto: SVEIN ERIK BAKKEN

Vi sitter på kontoret til Tjutjud Trijoga, nestsjefen i det indonesiske jernbaneselskapet PT Kereta Api (KA). Han og assistenten Kliwon Suyoto er godt forberedt til møtet med Jernbanemagasinet på selskapets hovedkontor i Bandung på Java.

Sikkerhet og komfort

– Vår visjon er å gjøre toget til folks førstevalg. Skal vi lykkes med det, må vi satse hardt på økt sikkerhet og bedre komfort og service. Vårt mål er derfor å drive en tjeneste som oppfyller alle parters ønsker, samt å effektivisere driften av jernbanen ytterligere, sier Tjutjud, men han legger til:

– Problemet er å få mulighet til å

gjennomføre våre visjoner og mål med dagens økonomi og i dagens transportmarked. Til nå har de politiske myndighetene først og fremst prioritert bil- og flytransport. En gigantisk veiutbygging er gjennomført samtidig som jernbanen er blitt nedprioritert og forsømt.

Mens det indonesiske jernbaneliknet er på snaue 6.500 kilometer, er hovedveinettet på over 342.000 kilometer.

Avsporinger og forsinkelser

Ifølge Tjutjud har det de siste årene vært få avsporinger, bare fem i fjor. Men når vi spør om antall drepte og skadde, blir både Tjutjud og assistenten Kliwon svar skyldig. De lover å skaffe oss tallene, men etter flere purringer via epost står spørsmålet vårt like ubesvart.

Forsinkelser er også noe Tjutjud og hans rundt 31.000 medarbeidere sliter med. Ifølge tall for perioden januar til mars i fjor var 75 prosent

av passasjertogene i rute ved avgang. Kun 20 prosent av de samme togene ankom stasjonene presise. Tilsvarende tall for godstogene var 19 prosent.

Økning på 60 prosent

Likevel er ikke alt bare elendighet på den indonesiske jernbanen. På ti år er antall passasjerer økt med nesten 60 prosent fra 95,4 millioner i 1993 til 153,3 millioner i 2003. Toppåret var i 2000. Da reiste 191,7 millioner med toget.

Forklaringen på den sterke veksten fram til årtusenskiftet var satsingen på de nye og mer komfortable «Eksekutiv» og «Business»-tilbudene. De to nye togtilbudene var med på å bekjempe folks oppfatning av at togene i Indonesia alltid er møkkete, langsomme og ukomfortable. Dette, sammen med at Indonesia i 1997 opplevde den nest verste økonomiske krisen i det forrige århundre, førte til skyhøye

«Visjonen er å gjøre toget til folks førstevalg»

TJUTJUD TRIJOGA, NESTSJEF KA

t r a n s p o r t -



STORSTILT: Det indonesiske jernbaneselskapet satser på en storstilt utbygging av dobbeltspor og over 500 kilometer er planlagt eller under bygging.

IL DOBBELTSPOR

flypriser og dertil overgang av reisende fra fly til tog.

– Men 11. september 2001 satte en brå stopp for veksten i tallet på togreisende. Etter den tiden har flyselskapene operert med ekstremt lave priser på innenriksrutene, spesielt på Java. I tillegg har jernbaneselskapet fått kraftig konkurranse fra ekspressbussene, særlig på de mange nye bompengefinansierte motorveiene, opplyser Tjutjud.

Hovedutfordringen

- Før flyboomen var KA markedsleder i transport av reisende på tre av de viktigste langdistansestrekninger til og fra hovedstaden Jakarta. Vi kjørte togene med nær opp til 100 prosent belegg. Etter at flyselskapene dumpet prisene, har belegget vært rundt 50 prosent, sier han.

– Hovedutfordringen for oss blir å gjøre toget til det viktigste transportmiddelet i framtiden i stedet for

veitransport, seir nestsjefen i KA, og viser til at toget har en rekke fordeler: Det kan transportere store menneskemengder, er mindre arealkrevende enn bilen, bruker mindre energi og forurenser mye mindre enn fly, biler og mopeder.

– Det er derfor all grunn for Indonesia til å satse på jernbanen, slår Tjutjud fast.

Kø og sneglefart

På tross av en storstilt satsing på utbygging av bompengefinansierte motorveisystemer i og til og fra de største byene er det køer og sneglefart i store deler av døgnet på de mest trafikkerte hovedveiene og i byene.

Bare i hovedstaden Jakarta med sine 15 millioner innbyggere er det i dag 2,5 millioner personbiler. Antall personbiler øker med hele sju prosent eller 175.000 biler i året. I tillegg finner vi utrolige 3,8 millioner scootere og mopeder i Jarkar-

ta, ifølge en artikkel i Jakarta Post i januar i år.

Helsefarlig i 314 dager

Flesteparten av tohjulingene har såkalt totaktsmotorer. Det betyr at scootere og mopeder forurenser tjue ganger mer enn en moderne bil. Ikke rart at lufta i Jarkarta er stinn av eksos, og at byen kun i 51 dager i fjor hadde godkjent luftkvalitet.

Det betyr at hele 314 dager i fjor var lufta i hovedstaden så forurenset at den var helseskadelig. Selv om forholdene i Jarkarta er spesielle, er situasjonen nesten like ille i de andre storbyene i verdens folkerikeste, muslimske land med hele 240 millioner innbyggere.

«På ti år er antall passasjer økt med nesten 60 prosent»

TJUTJUD TRIJOGA, NESTSJEF KA





► **Fulle og nedslitte**

I dag står personbilen for 98 prosent av kjøretøyene, men dekker bare halvparten av reisene. Det betyr at bussene er fulle, nedslitte og farlige, ifølge Jakarta Post.

Når vi i tillegg vet at scootere og mopeder brukes som «familiebiler» av den indonesiske arbeiderklassen, tør vi ikke tenke på hva slags kaos det vil bli når økonomien til titalls millioner indonesiere fører til at mopeden blir byttet ut med personbil.

For å dempe på en ytterligere økning i forurensingen fra mopeder og scootere krever nå myndighetene at alle nye kjøretøyer skal ha firetaksmotorer og dermed forurens mindre enn dagens totaktere.

Skinner eller kaos

Ifølge guvernør Sutiyoso i Jakarta har myndighetene fem år på seg til å forhindre fullstendig trafikkaos og kollaps i hovedstadsområdet.

Myndighetene planlegger derfor en storstilt utbygging av et kollektivt trafikksystem bestående av t-baner, såkalte monotog og elvetransport.

For å møte noen av disse store utfordringene legger det indonesiske jernbaneselskapet nettopp opp til en kraftig satsing. Via en storstilt

«Vi har fem år på oss til å forhindre fullstendig trafikk-kollaps»

lånefinansiert utbygging av nye dobbeltspor og innkjøp av todekkertog skal kapasiteten på den indonesiske jernbanen økes kraftig.

SUTIYOSO, GUVERNØR

69 kilometer nye dobbeltspor er tatt i bruk. Nye 512 kilometer er under bygging eller planlagt utbygd. Ikke nok med det. Enkelte strekninger planlegger en å bygge dobbeltsporene i to etasjer, blant annet i hovedstaden Jakarta.

Lånefinansiert utbygging er ikke noe nytt for det indonesiske jernbaneselskapet. Både elektrifisering og kjøp av nye moderne tog er lånefinansiert, blant annet med hjelp av japansk kapital.

Store muligheter

I dag har jernbanen i Indonesia kun hånd om rundt to prosent av tran-



FAMILIEN PÅ TUR: Indonesia er et moped- og scooterland. Bare i hovedstaden Jakarta finner vi nesten like mange av dem som det er folk i Norge. Ikke uvanlig at både tre og fire av familien er på mopedtur i slengen.



VIKTIGST:
– Hovedutfordringen blir å gjøre toget til det viktigste transportmidlet, sier nestsjef Tjutjud Trijoga i det indonesiske jernbaneselskapet PT Kereta Api.

sportmarkedet. Tallet blir en god del høyere om en kun snakker om Java og Sumatra, for i resten av dette gigantiske øyriket med hele 13.000 bebodde øyer er det ingen jernbane overhodet.

Selv om en stor del av persontrafikken med tog i Indonesia foregår på Java, er det likevel kun snakk om rundt det dobbelte av det som årlig reiser med NSB. Og når vi

samtidig vet at det bor nesten 30 ganger flere folk på Java enn i Norge, forstår vi at en skikkelig satsing på jernbane i dette folketette landet kan åpne for store muligheter for en moderne jernbane.

Overskudd

Første gang jernbaneselskapet gikk med overskudd etter at Indonesia ble sjølstendig, var i 1994. Siden har det gått litt opp og ned.

– Vi går fortsatt med overskudd, men fortjenesten er liten sett i forhold til omsetningen, egenkapitalen og verdiene som selskapet forvalter. For å drive mer effektivt settes både bygging av nye dobbeltspor, drift og vedlikehold ut på anbud.

– Målet er å øke den interne effektiviteten ved å kutte kostnadene slik at vi kan bli enda mer konkurransedyktige både på kvalitet og priser, avslutter Tjutjud Trijoga.

svein.erik.bakken@jbv.no

Den indonesiske jernbanen

- Jernbanenettet er på 6.458 kilometer. 124 kilometer er dobbeltspor.
- 89 kilometer dobbeltspor er under utbygging, ytterligere 423 kilometer er planlagt utbygd.
- Kun 125 kilometer av jernbanenettet er elektrifisert.
- I dag er PT Kereta Api (KA) et heleid statlig aksjeselskap med monopol på både person- og godstrafikken.
- Togpassasjerene kan velge mellom tre klasser. Staten bestemmer prisen på billettene for økonomiklassen, mens KA må forhandle med staten om billettprisen på de to andre klassene.
- KA eier alt togmateriellet og har ansvaret for drift og vedlikehold av jernbanenettet som er eid av staten.
- Neste skritt er å dele KA inn i tre divisjoner: én for passasjerer, én for gods og én for infrastruktur, vedlikehold og drift.
- I 2003 fraktet KA vel 153 millioner passasjerer.
- 31.000 jobber i KA i dag.



TGV til Basel og Zürich

Fra juni i år 2007 kan du reise med TGV-tog fra Paris til Basel på tre og en halv time. Det er nærmere en og en halv time raskere enn i dag.

Turen fra Paris til Zürich vil ta en time mer: fire og en halv time, men vi snakker i begge tilfeller om en reise fra bysentrum til bysentrum - uten tidsødende tilbringertransport til flyplass i begge ender med tilhørende innsjekking og ventetid på bagasje. TGV-togene på den nye, franske linjen mot øst og mot Sveits vil gå med en toppfart på 320 km/t. Og materialet er spesialdesignet av den franske haute couture-designeren Christian Lacroix.

Futurisme kombinert med komfort sies å være essensen av det nye designrepet.

Kjøpe aksjer i Ofofbanen?

Ofofbanen AS vil investere i mer togmateriell og trenger derfor penger. Styret for selskapet har derfor vedtatt en rettet emisjon på 500 000 nye aksjer til en samlet verdi på 15 millioner NOK.

Emisjonen retter seg mot nåværende aksjeeiere, spesielle selskaper og enkeltpersoner. Det er innkalt til en ekstraordinær generalforsamling i Ofofbanen AS i slutten av oktober for å ta stilling til den foreslåtte emisjonskursen på 30 kroner pr. aksje. I dag har utenlandske eiere hånd om 39 prosent av aksjekapitalen; private, norske investorer sitter med 21 prosent; offentlige instanser i Norge har 20 prosent, og de siste 20 prosent eies av ansatte i selskapet.



KOSTBART: Det koster penger å bygge jernbane i Østerrike, men ÖBB får de beste lånebetingelser og satser i utlandet.

FOTO: Scanpix

Østerrike på toppen

Modernisering av jernbane krever penger, og penger har sin pris. Jo større kredittverdighet, dess bedre lånebetingelser, og nå har selskapet ÖBB-Infrastruktur Bau AG oppnådd beste kredittrating.

Det er de anerkjente vurderingsselskapene Standard & Poor's og Moody's som har gitt ÖBB bestrekarakteren AAA.

Østerrikerne satser også i nabolandene. ÖBB er blant de fjorten jernbaneselskapene som har uttrykt sin interesse for å overta den slovakiske godsoperatøren ZSSK Cargo. Her forventes det konkrete tilbud i løpet av september.

Terminal

Det østerrikske selskapet SCHIG m.b.H. har undertegnet en avtale med havnemyndighetene i den tyske byen Regensburg (ved Donau). Avtalen gjelder et såkalt OPS-prosjekt der offentlige og private krefter skal samarbeide om å bygge en terminal for den

planlagte skinnegående motorveg mellom Regensburg og Graz i Østerrike. Det skal investeres 2,5 millioner EURO i terminalen og tilhørende veier, jernbanespor, ramper med lasteanlegg, parkeringsarealer og kontorer.

Tyskland

Det er et annet østerriksk selskap, Ökombi, et datterselskap av Rail Cargo Austria i ÖBB-gruppen som skal operere trafikken. Målet er å få en andel av biltrafikken i den sørlige delen av Tyskland og Østerrike over på jernbane gjennom regelmessig og garantert punktlig trafikk. Trafikken vil starte opp forsiktig med et togpar i hver retning om dagen. Frekvensen vil bli økt om behovet tilsier det. ■

Nye linjer hos Alstom

Det er ikke jernbanelinjer det er tale om. Alstom Transport er stadig mer opptatt av det som går på sporene. Men i likhet med biler har også tog et aspekt av utseende som er viktig, og kanskje har jernbane-designerne noe å hente fra bilsiden? I alle fall har Alstom tilsatt Xavier Allard, som har over tjue års erfaring fra bildesign,

som leder av konsernets nyopprettede avdeling for design- og identitetsutvikling. Allard kommer fra Renaults lastebildivisjon, så det er vel neppe fare for at vi får lok av typen Alstom Kabriolet med det første. Den nye avdelingen er uttrykk for at Alstom ønsker å ta design mer helhetlig på alvor. ■



110 millioner tonn over Alpene

Jernbanen vokser mest i Sveits som transportør i sporene etter Hannibals elefanter og Napoleons soldater.



LEDER: Sveits leder i jernbanekonkurransen – med en togandel på 65-70 prosent.

FOTO: SBB

Hele 110 millioner tonn last ble totalt transportert via veg- og jernbanerutene over Cenis/Fréjus og Brenner i året 2004. Grovt sett fordelte lasten seg med rundt en tredel på hvert av landene Sveits, Frankrike og Østerrike med det siste en toglengde foran de andre. Sveitserne leder i jernbanekonkurransen. Her utgjorde togtransporten 65 prosent, og i transitt hele

72,4 prosent av totalen.

I Østerrike og Frankrike ligger jernbaneandelen på i overkant av 20 prosent, og for begge land viser jernbaneandelen en synkende tendens både i total- og transitttrafikken. Det er med andre ord sveitserne som viser veg - for ikke å si bane...

DBs energitariffer dømt ugyldige

Den tyske regiondomstolen i Frankfurt har felt en knusende dom over DBs energipriser. DBs motpart i retten, en av togoperatørene utenfor DB-familien, hadde holdt tilbake betalingen for energileveranser, noe domstolen fant både riktig og forståelig. Tvisten gjaldt energitariffene i året 2002, og med dommen i Frankfurt står veien åpen for flere krav mot DB Energie pga. for meget betalt for strøm til togdrift.

I en kommentar til dommen sier en av de involverte juristene at denne saken tydelig viser at infrastrukturforvaltningen må skilles ut fra DB-gruppen. Diskrimineringen av konkurrenter er påvist gang på gang, og allerede i desember i fjor fastslo retten at DBs tariffsystem var i strid med så vel den tyske jernbaneloven som lovverket som forbyr trustdannelser i næringslivet.



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

Om noen skulle være i tvil: Stortingsvalget er unnagjort for denne gang. Det er forresten vanskelig å unngå å legge merke til. Glorete boder og bastante budskap er for lengst stuet bort i kriker og kroker.

Skjer'a...?

Snart tar de folkevalgte fatt på den politiske hverdagen. Jeg innrømmer at jeg er mer enn spent på resultatet.

Spent er sikkert stortingsrepresentantene selv også. Kanskje spesielt de ferskeste blant dem. De som har liten eller ingen erfaring fra den rikspolitiske arena. De som vi foreløpig ikke kjenner ansiktene på og som de fleste av oss kanskje vil ha problemer med å lære seg hva heter før den kommende fireårsperioden er omme.

Rampelys

Det er nemlig ikke bare, bare å gjøre seg kjent med ferske politikere. Ikke er det lett for nyslåtte rikspolitikere å markere seg så det monner heller. Vi er nå engang vant til at velkjente kanoner trekkes frem i rampelyset når viktige saker skal debatteres. Det har sine opplagte fordeler. For med kjente TV-tryner i studio veit vi i det minste hva vi får.



Varemerke

Men aldeles problemfritt er det ikke. For eksempel skurret det kraftig i mine ører da Arbeiderpartiets reklamebyrå høstet anerkjennelse fra bransjen for den vellykkete jobben med å profilere «varemerket» Jens Stoltenberg. Hallo, det er da ikke politikerne, men politikken som er – eller i hvert fall burde være - det egentlige varemerket og sånn sett fortjene det meste av vår oppmerksomhet.

Stemmekveg

Nu vel, vi må nok belage oss på at Jens og resten av eliten også i kommende fireårsperiode vil løpe i skytteltrafikk mellom fjernsynsstudioene for å målbære sine budskap til stemmekveg. Parallelt med at vi låner øre til kjendis-

politikernes debattinnlegg foreslår jeg at vi bruker tid og krefter på å bli bedre kjent med de mindre kjente.

Yngre garde

Gode relasjoner til den yngre garde av politikere er nemlig en god investering for fremtiden. For den dagen Jens, Erna, Kristin, Siv, og Lars trer ut av rampelyset, er det de som står i studio. La oss starte med de nye medlemmene i Samferdselskomiteen. Og det like gjerne først som sist, slik at ingen rekker å tute ørene deres fulle med tåkete tullprat om miljøvennlig E18 og andre forslag til tøysete tiltak som skal sikre at matpakka holder seg fersk fra Asker og inn til sentrum.

HARRY K