

Jernbane

Nr. 2 - 2004

magasinet

- Sats mer på jernbane

Ni av ti nordmenn mener at Norge bør satse mer for å få en moderne jernbane. Et flertall svarer at tog er et mer behagelig framkomstmiddel enn bil - gitt samme tidsbruk.



Jernbaneverket

side 12-16

Signal



Mot lysere tider?

Vi er i ferd med å få en ny jernbanedebatt her i landet. I det siste har flere aviser brakt innlegg som understreker behovet for en jernbanesatsing. Naturvernforbundet har vel-dokumenterte meninger, og både økonomiprofessorer og politikere målbærer at det nå er på tide med et krafttak for jernbanen. Ikke minst har flere merket seg forskjellene mellom Norge og våre naboland.

Det er også positivt at samarbeidsorganet for Østlandets åtte fylkeskommuner nå foreslår en sterk satsing på jernbane som ryggraden i landsdelens kollektitrafikksystem.

Jernbanemagasinet ofrer mye spalteplass på dette i denne utgaven, og kan i tillegg referere til en fersk landsdekkende meningsmåling som AC Nielsen har gjennomført. Den viser at folk har svært positive holdninger til jernbanen som transportmiddel. Hele 77 prosent er helt enige i at Norge bør satse på å få en moderne jernbane, og et nesten like stort flertall mener at Stortinget bør bevilge det som er nødvendig for å ruste opp jernbanen.

Det er godt å ha slike målinger i ryggen når debatten om Nasjonal transportplan for perioden 2006-2015 snart kommer for fullt. Det er ventet at regjeringen legger fram stortingsmeldingen om transportplanen nå i mars. Da får vi de første signalene om regjeringens samferdselspolitiske målsettinger – senere i vår får vi en behandling av transportplanen i Stortinget, - og til slutt kommer den endelige «syretesten»: Blir planen fulgt opp gjennom bevilgninger?

Holdningene til jernbanen påvirkes også av de resultater både vi og transportselskapene kan vise til. Derfor er det gledelig at både NSB og CargoNet nylig la fram trafikk tall som tyder på at den negative trenden er snudd. Og punktlighetsutviklingen, som vi alle bidrar til, går også klart i riktig retning.

Mye tyder på at vi går mot lysere tider.

Stein Arhildsen



30
- Bare ring

Som julekvelden på kjerringa?	4
De «koser» mer med flaskehals	6
En krevende vinteridrett	8
9 av 10 vil satse på jernbanen	12
- Også jeg elsker å reise med tog	14
- Stortinget får et skjevt bilde	15
- Oppmuntrende	16
- Overraskende	
Århundrets jernbanefest	17
- Norge – en sinke i Europa	18
Østlandet vil	
doble jernbaneinnsatsen	21
Tog til halv pris	22
Klart for kvantesprang	24

Innhold



18 - Skandale



4 Krevende vinter



24
Kvante-
sprang



17
Full
fest

Min arbeidsdag	27
Optimist i tidsklemme	28
Møte med:	
Fjerde generasjon raller	30
Smånytt	32
Mitt jernbanebilde	36
Info om info	37
Vi inviterer til festforestilling	38
Puntlighet og ulykker	39
Harrysporet	40

Jernbane magasinet

ANSVARLIG REDAKTØR:
Svein Horrisland

REDAKTØR:
Svein Erik Bakken

JOURNALIST/REDIGERER:
Tore Holtet

JOURNALIST:
Øystein Grue

MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:
Reidar Skaug Høymork
Per Rathe

Redaksjonen avsluttet 3. mars 2004.

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

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

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

Som julekvelden på kjerringa ...?

- Jeg kan ikke garantere at vi neste vinter vil takle enhver uværsdag problemfritt, men vinteren som sådan skal vi møte uten at det vil oppleves som «julekvelden på kjerringa».

SVEIN ERIK BAKKEN

Det sier regiondirektør Olav Werner Ruud i Jernbaneverket Region Øst, som forstår at det sett utenfra kan oppleves som om den siste vinteren har kommet overraskende på Jernbaneverket.

- Jeg kan love at vi vil stå bedre rustet på høytrafikkstrekningene i Oslo-området, både til å møte vinteren og andre forhold som uansett årstid stikker kjepper i hjulene for togtrafikken. Dette sier jeg på bakgrunn av erfaringene med økt bemanning vi nå gjør fram til sommeren.

Reaksjoner uansett

- Hvert år lager vi en vinterberedskap som vi drøfter med transportselskapene. I den forstand er det ikke noen overraskelse at vinteren kommer – den er vi selvsagt rustet for hver vinter. Transportselskapene er orientert om beredskapsnivået og våre prioriteringer.



- Men når snøen laver ned i store mengder, så har vi ingen mulighet til å være overalt samtidig – med de ressursene vi har tilgjengelig. Det kreves dessuten sportilgang som ikke er noen selvfølge i de mest trafikkerte perioder av dagen. Vi rydder derfor i en prioritert rekkefølge som er diskutert og kommunisert med trafikktøverne. Kritikken kommer likevel, og det fører til at det blir reaksjoner. Våre driftsfolk har faktisk gjort en kjempejobb med snøryddingen i vinter – det er ikke det som har vært problemet.

«Vi skal redusere antall feil»

- Lærdommen av denne vinteren er at vi må ha mer mannskaper ute på de mest trafikkbelastede strekningene i Oslo-området og på Drammenbanen for å jobbe mer forebyggende og ha en beredskap som gir kortere utrykningstid for feilretting. Feil som ikke skyldes vinterforhold, men som opptrer samtidig med vinterproblemer som snø og is i sporveksler, gjør at vi lett kommer over en viss terskel hvor punktligheten bryter sammen.

Ikke nok folk

- Jernbanen hadde for mange år tilbake langt flere ansatte som kunne jobbe ute samtidig med snørydding og forebyggende arbeid. Gjennom mange år har vi hatt en gradvis nedbemanning. Samtidig hadde vi på 90-tallet mange «enkle» vintre som har gjort at vi la oss på et beredskapsnivå som vi mente var tilstrekkelig. Mitt inntrykk er at transportselskapene – med

Omprioriterer: - Vi omprioriterer de ressursene vi har, opplyser regiondirektør Olav Werner Ruud.



noen unntak – har vært rimelig godt fornøyd med vår håndtering av vinteren.

- I fjor og i år har vi igjen fått de «gode, gamle vintrene». I perioder har vi da ikke hatt nok folk til å takle alle mulige feil raskt nok i de mest sårbare og mest belastede delene av jernbanenettet vårt. Da snakker vi først og fremst om Oslo-tunnelen og strekningen ut til Skøyen-Lysaker.

Sårbare

Ruud understreker at ruteopplegget i Oslo-området i liten grad tåler forsinkelser i rushtiden.

- Det blir fort rødt signal om det oppstår noe som indikerer feil. Både de reisende og vi skal være glade for det høye og strenge sikkerhetsnivået. Men det fører også til at vi er veldig sårbare for feil med sporveksler, signalanlegg, strømfor- syning, «belegg» over isolerte skinneskjoter og andre ting som virker inn.

Stor trafikk

Det er i alt 25 sporveksler i Oslo-området. Feil på én av dem er nok til at det skaper



Begrenset beredskap: Når snøen ligger ned i store mengder, finnes det ikke ressurser til å drive snørydding overalt samtidig. (Per Rathe).

baneverket vil se nærmere på hva forsinkelser og forstyrrelser av punktligheten koster samfunnet.

Uholdbart

- Det handler også om å få tillit fra trafikkselskapene og de reisende. NSB har hatt en fin periode på slutten av fjoråret med økende antall reisende. Det skal ikke så mange dårlige dager og dårlige perioder til før noe av den økningen kanskje blir borte igjen.

- Informasjonssjef Audun Tjomsland mener det er uholdbart at hvert fjerde tog i rushtiden er forsinket og krever at Jernbaneverket setter inn større resurser når snø og is skaper problemer på samme måte som det blir gjort på veiene. Hva er ditt svar på NSB-kritikken?

- NSB og Flytoget har jobbet godt den siste tiden med å få ned feilene på sine tog og har lyktes bra så langt. Vi i Jernbaneverket har også fått ned

«Feilen» hyppigheten av feil unettatt signalfeil, og punktligheten har faktisk vært bedre i 2003 enn i 2002 på de fleste banene.

midt i rushen» - Langsiktig er vi inne i en god

trend, men vi har ikke satt inn nok ressurser til å takle de verste enkelt dagene. Det prøver vi nå å gjøre noe med.

Lover færre feil

- Kan du love at det blir færre forsinkelser om det fortsatt kommer normale vintre framover?

- Ut fra den kunnskapen som jeg har om hva som nytter og hva som ikke nytter, så kan jeg love at vi skal redusere antall feil over tid. Disse forutsetningene er også innbakt i regionens virksomhetsplan, noe som både trafikkselskapene og de reisende skal få merke, avslutter regiondirektør Olav Werner Ruud.

store problemer i togtrafikken.

- Når den står på «det rette stedet», får vi slike forhold som vi fikk den berømte fredagen sist i januar.

- Det var for øvrig ikke noe med vinter været som førte til at sporvekselen i nedkjørselen til Oslotunnelen ikke fungerte som den skulle. Den hadde nylig fått installert en revidert drivmaskin, og feilen

skjedde «selvfølgelig» midt i rushen - når stor trafikk hamrer løs på komponentene. Det er derfor i den travleste tiden på hverdager vi oftest får problemer som følge av ulike feil.

«Vi har styrket det forebyggende arbeidet»

Systematisk utskifting

- Vi har en strategi for vedlikehold som vi prøver å følge så godt vi kan ut ifra de økonomiske rammene som vi har til disposisjon. Den går ut på å ha en systematisk utskifting av - eller tiltak som forlenger levetiden på - de eldste og mest slitte komponentene i kontaktledning,

signalanlegg og sporveksler.

- Videre har vi som nevnt styrket det forebyggende arbeidet og beredskapen i de mest sårbare områdene. Det har vi gjort ved å omprioritere de ressursene vi har, og det kan bli aktuelt å prioritere tiltakene enda stramme i regionen etter hvert.

Dyrt for samfunnet

- Erfaringene fra de siste vintrene viser at det er god samfunnsøkonomi i å sette inn ressurser der sårbarheten er størst, sier regiondirektøren, som er enig i at det er dumt å ha for liten bemanning i Oslo-området.

- Vi har som et ledd i planleggingen av 2004 lagt en tiltakspakke der flere av tiltakene er myntet på Oslo-området. Prosjektet «Halvering av signalfeil» er dessuten godt i gang, og det venter vi oss mye av.

- Når trafikken stopper opp her, er det flere titusener som blir berørt, og det koster den enkelte, næringslivet, trafikkselskapene og samfunnet masse penger?

- Ja, det koster mange penger. Jern-

De «koser» mer med flaskehals

De vil «kose» mer med anlegget. Det er Oslo S med omkringliggende herligheter det dreier seg om: Uten sidestykke den mest sårbare flaskehalsen på jernbanenettet i Norge. Selv om solen skinner.

PER RATHE

Knappt et eneste tog i rute. Det ble resultatet av en feil på en spørveksel en fredag morgen i slutten av januar. Feilen hadde ingenting med vinterforholdene å gjøre, opplyser Guttorm Moss, faglig leder Linjen under banesjefen i Øst og Ove Fuglehaug i Drift (tidligere BaneProduksjon) som har ansvar for basisdriften.

Men vinteren skaper noen ekstra problemer for et sårbart anlegg, påpeker de. Etter det de kaller fredagskrakket, ble det satt inn ekstra ressurser på strekningen Oslo S – Lysaker.

Tolv personer, som bemanner fire nattskift fire dager i uken, har fått i oppdrag å fordype seg i anlegget og forebygge stoppende feil. To og to, en fra Linjen og en fra Signal, går systematisk over strekningene Oslo S - Oslotunnelen og Skøyen - Lysaker. I første omgang skal tiltaket prøves ut frem til sommeren.

Planla forebygging

- Da det ble klart at BaneProduksjon skulle tilbake til Jernbaneverket, satte vi oss ned sammen og så på hvordan vi bedre

kunne forebygge feil. Konklusjonen ble å opprette vedlikeholdslag, som bare hadde i oppgave å stelle og stulle med anlegget, sier Moss.

- Å kose med anlegget, smiler Fuglehaug. - Det vil si å spore opp og bytte svake komponenter før de resulterer i driftsstans.

- Vi har drevet forebygging før også, men ikke så konsentrert på et begrenset område som det vi skal gjøre nå, sier Moss.

Og så ramser han opp noe av det som står på sjekklisten: Driv-

maskiner, kabler, koblinger med mer, og ikke minst nebb og fint «bremsestøv» i isolerte skjøter, forhold som kan få signaler til å gå i rødt.

- Én ting er at de der og da skal ta det de snubler oppi, men de skal også loggføre målinger, som senere vil bli brukt til planlagte inngrep. De skal også komme med innspill og støtte til den generelle beredskapen, legger Moss til.



Jernbanevær: Solen skinner på Oslo S; det er godt jernbanevær i midten av februar, men sentralstasjonen er en lunefull koloss. Det vet Ove Fuglehaug (til venstre) og Guttorm Moss. (Foto: Per Rathe).



Isklumper

Nå på vinteren skaper også isklumper problemer. På og rundt Oslo S ligger spørvekslene tett. Men dette tiltaket er ikke en ren vinterberedskap, understreker Moss og Fuglehaug.

- De mange isolerte feltene gjør området sårbart, sier Moss.

- Og hele anlegget henger så nøye sammen; én feil forplanter seg fort til andre deler, legger Fuglehaug til.

Disse nattlagene skal også styrke beredskapen i morgenrushet. Etter halv fem på morgenen har de ikke lenger tilgang til sporet, men de vil være strategisk godt plassert ifall det skulle oppstå feil i de sårbare timene på morgenen.

- Forebygging sparer samfunnet for enorme kostnader. Og selv små feil kan sette et anlegg som dette ut av spill. Med påfølgende negativ medieomtale, sier Moss.

- Vi har fått tilført folk fra andre deler av regionen og banesjefen, sier Fuglehaug.

- Men det er slutt på den tiden da vi hadde så godt med folk at vi satte ut



Steller: Fagarbeiderne Roy Magnus Thoresen (t.v) og Odd Ivar Vingebakken steller med anleggene for at trafikken skal gli mest mulig smertefritt gjennom jernbane-Norges største flaskehals. (Foto: Per Rathe)

«klumpvakt» ved de viktigste sporvekslene, legger han til.

Klumpvakt

- Det er helt urealistisk å tenke seg at vi kunne ha en slik beredskap, men da må vi også være forberedt på at vi kan få forsinkelser. Det hender jevnlig at isklumper raser av togene, og noen legger seg mellom tunga og stokkskinna. Da spørs det om det er en viktig veksle eller ikke. Vi hadde et tilfelle på Skøyen der en isklump stoppet morgenrushet. Vi vurderer å sette ut vakt ved noen få viktige veksler på Skøyen, sier Moss.

«... én feil forplanter seg fort til andre deler»

Disse dekker imidlertid et større område enn strekningen Oslo S – Lysaker. Fagområdet Signal har knappere ressur-

ser av folk enn Linjen.

- Og de går jo turnus og er ikke på jobb samtidig, presiserer Moss.

Nok folk?

- Står beredskapen i rimelig forhold til betydningen av flaskehalsen Oslo S?

- Det er ikke opp til meg å vurdere behovet andre steder. Men det er regnet litt på bemanningen vår i forhold til resten av landet. Vi er ikke vesentlig overdimensjonert i forhold til andre strekninger. Og det er bare å innse at det er slutt på den tiden da vi hadde rikelig med «håndarbeidere» å sende ut. Så la meg si det sånn: Det er dumt å ha en for liten bemanning i Oslo-området. Er det noe sted det lønner seg å ha god beredskap, så er det nettopp her, svarer Moss.

- Vi har fått tilført folk fra andre deler av regionen, og fra «forvaltning» (banesjefen). Det viser jo at det er forståelse for at det trengs flere folk rundt Oslo S, sier Fuglehaug.

En uke etter opprettelsen av de ekstraordinære nattlagene er de i aktivitet, iføl-

ge Moss og Fuglehaug - selv om det gjenstår noen detaljer.

- Det tar en viss tid å få på plass blant annet tjenestelister og omdisponering av personalet. Det er ikke alle som forstår at det ikke er gjort over natta å få en slik ordning på plass, sier Guttorm Moss.

Krav om styrking

Oddvin Karlsen er fagsjef for Signal.

- Jernbaneverket ser nå behovet for å styrke bemanningen på Drammenbanen. Mitt oppdrag er å finne folk og vurdere konsekvensene ved en omdisponering, opplyser Karlsen.

Det er vanskeligere å skaffe signalfolk på kort varsel enn folk fra

«Fore- Linjen, bekrefter han. Han bekrefter også at fagarbeidere fra Signal er i gang i Osilotunnelen, men at alle tiltak ikke er på plass.

«Fore- bygging sparer samfunnet for enorme kostnader» - Jeg anser dette som en dugnad, hvor

det deltar signalfolk både fra banesjefene og driftsorganisasjonen. Vi snakker her om både en styrking av beredskapen og utvidet forebyggende vedlikehold. Vi har kommet så langt at turnusforslaget ligger der, men dette er en drøftesak, og det kan ikke settes i verk over natta. Vi skal også styrke bemanningen på Asker i rushtrafikken. Det er virkelig en utfordring å finne nok folk, sier Oddvin Karlsen.



En krevende vinteridrett

Det har ikke snødd på lenge, og solen titter frem når Jernbanemagasinet tar Alnabru skiftestasjon i øyesyn en formiddag i slutten av februar. - Bank i bordet, men nå kan det se ut som vi har berget oss gjennom vinteren, sier mannen som skal holde stasjonen åpen i all slags vær.

PER RATHE

- Jeg tror vi har klart å holde Alnabru ganske bra i gang, men det får andre vurdere, sier fungerende anleggsleder Kjell Ivar Ødegård. Med to spesialmaskiner, to hjulastere med snøfreser, en del mindre maskiner og 20 mann til hjelp har han håndtert vinterberedskapen på den rundt 2000

mål store skiftestasjonen. Den store snøstabilisatoren med Valmet-skjær har også betjent Drammenbanen, Spikkestadlinjen, deler av Hovedbanen og Gjøvikbanen og godstogsporet til Loenga for å nevne det grøvste. I tillegg har et betydelig antall plattformer blitt ryddet med håndfresere.

Kostemaskinen Lamenco går ikke på fri linje, men er uvurderlig i automatbremsene på skiftestasjonen.

- Når det er uvær, bør ikke den stå i ro et øyeblikk. Det er viktig å få tatt spiralbremsene grundig. Ellers kan vi risikere å måtte gå over flere hundre bremses med håndmakt. Og det er vi ikke dimensjonert for. Det meste foregår maskinelt i dag. I

verste fall kan de bli ødelagt, opplyser Ødegård.

Mannskapene går i en turnus som dekker opp dagen og natta, med hjemmewakter på ettermiddagen og i helgene. Det skal ifølge alle parter ha fungert tilfredsstillende.

Fornøyd CargoNet

Alnabru er selve navet i godstrafikken. Stopper Alnabru, stopper det meste av godstrafikken i Norge etter kort tid. CargoNet er den dominerende kunden.

Driftssjef Hans Petter Bråthen i CargoNet er fornøyd med vinterberedskapen så langt, og bekrefter at selskapet ikke har hatt driftsproblemer av betydning som følge av snø og is i sporene.

- Vi samsnakket godt i forkant av vinteren, og vi har snakket godt sammen nderveis. Vi har en felles forståelse av hvilke utfordringer vi står overfor. At vi har en god dialog på lokalplanet og mannskaper med lokal forankring, betyr svært mye, sier han.

- Det er jo en vinteridrett vi bedriver, og snøen påvirker oss selvsagt. Men når vi har kommet så langt på året uten noen store problemer, må det jo bety at beredskapen har fungert bra, sier Hans Petter Bråthen.

Litt diplomat

- Jeg prøver å være litt diplomat. Kontakten med kunden er viktig for å kunne sette inn ressursene der de trengs mest. →

Nok Snø: Det lå nok snø igjen på Alnabru til at Jernbanemagasinet fikk sett maskinene i arbeid. (Alle foto: Per Rathe).



Kontakt: Teamleder Vidar Sandal holder kontakten med togekspeditøren i stillverket.

Men vi har jo også andre å ta hensyn til. Vi skal også betjene vognverkstedet og Jernbaneverkets anlegg og holde driftsveiene

«Med en gjeng fremmede hadde vi vært sjanseløse»

åpne av sikkerhetsmessige årsaker. Og først av alt kommer hovedsporet. Med det lille mannskapet vi har, er det ikke mulig å være over-

alt. Det er klart vi må prioritere, og da er det viktig at CargoNet melder inn behov til meg til avtalt tid. Ikke minst gjelder det Valmet-skjæret, som også betjener andre banestrekninger, sier Ødegård.

Lar CargoNet styre

Men også innenfor skiftestasjonens grenser er det snakk om prioritering.

- Vi lar CargoNet styre prioriteringen, sier leder i stillverket, Ole Kristian Engh, og bekrefter at vinteren har gått greit.

- Det har vært dårlig punktlighet ut fra Alnabru, men det skyldes ikke infrastrukturen, sier han.

Han legger også vekt på at mannskapene er lokalkjente, og at vinteren ble godt forberedt.

- Før vinteren foretok vi en full kontroll av sporvarme-anlegget. Det at vi har folk som kjenner anlegget godt, har mye å si for planleggingen av beredskapen.

Sjanseløs med fremmede

- Med en gjeng fremmede hadde vi vært

sjanseløse, sier Kjell Ivar Ødegård.

Teamleder Vidar Sandal samstemmer:

- Var det ikke snakk om at Østfoldbanen skulle ta over her oppe, ler han. Sandal får medhold av Svein Nybakke og Knut Vingebakken, som er innleid fra BaneService for å betjene Valmet-skjæret. De hører også til de lokalkjente.

- Men vi frykter jo at de kan bli disponert på et annet sted neste vinter. Her er det mye som kan gå galt med ukjente folk, sier Sandal, og peker utover et digert landskap bestående av veksler med tilhørende drivmaskiner og andre innretninger som fort kan kjøres i stykker.

Mye på kort tid

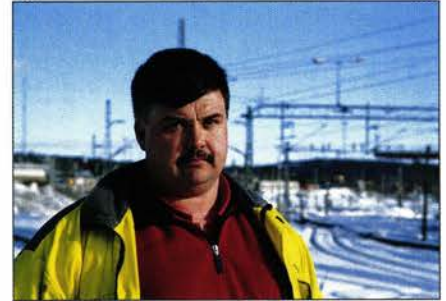
Sandal på sin side blåser av oslovinteren, han har erfaring fra høyfjellet på Bergensbanen. Men samtidig påpeker han at Alnabru er svært utsatt for føyke.

- Det trekker godt gjennom Grorudalen her, det kan være nesten som på fjellet, sier han og legger ikke skjul på at han er skuffet over de begrensede snømengdene.

- Det blir så mye tullearbeid av det, sier han.

Fungerende anleggsleder Ødegård ser det på en litt annen måte.

- Når det snør, er det bare å gå på og ta unna de prioriterte sporene. Men vi driver ikke bare med snøberedskap. Det ligger stadig adskillige kubikk med snø her, nå kjører vi unna på natta i fall det skal komme mer, men det er mye annet som skal holdes vedlike også.



Får godord: Fungerende anleggsleder Kjell Ivar Ødegård får bare godord fra kunden CargoNet.

At vinteren ikke har vært svært problematisk på Alnabru, bekreftes av Ole Kristian Engh i stillverket.

- Det kom mye snø på kort tid, men den var tørr og fin, og det blåste ikke, sier han.

Avhengig av hverandre

Jernbanemagasinet får demonstrert kjøring med Valmet-skjæret på et par sekundærspor. Det tar ikke lange stunden der i finværet. På den ene siden viser det at det går fort unna med maskinelt utstyr. På den andre siden er det et stort område den skal dekke; de sikkerhetsmessige forholdsreglene skal tas,

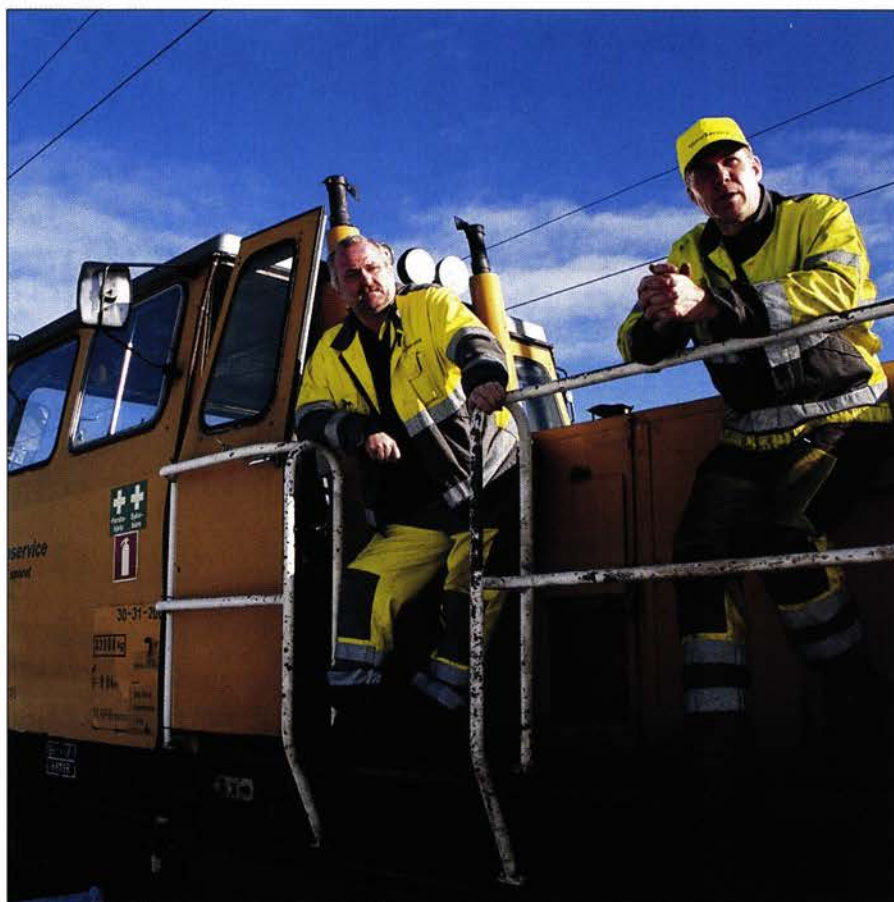
«Det kom mye snø på kort tid, men den var tørr og fin»

kjørestrommen skal slås av, det er store avstander og det kan ta tid å gå i posisjon. Det kan bli en del venting, ifølge Sandal.

- For eksempel er vi avhengige av at CargoNet trekker ut vognene fra terminalsporene så vi kommer til, sier han.

Men CargoNet kan ikke ha kostbare skiftmaskiner og mannskap gående bare for å assistere snøbrøyting. De har også sine prioriteringer, noe snørydderne har forståelse for. Og det har etter forholdene løst seg bra, mener både Ødegård og CargoNets driftssjef.

- Stopper Alnabru i nord og syd på samme tid, står all godstrafikken. Dette er en viktig og spesiell stasjon, og med de ressursene vi har, sier det seg selv at alle må samarbeide. Her må alle hjelpe hverandre: Stillverk og tpx, signal, ledning, sterkstrøm, kunden og vi, sier Kjell Ivar Ødegård, som har fått seg kontorplass i en krok i lokalene til signalavdelingen.



Lokalkjente: Knut Vingebakken (til venstre) og Svein Nybakke er innleid fra BaneService for å operere Valmet-skjæret.

Stabilt i Nord

- Vi har hatt en forholdsvis grei vinter så langt. Den største utfordringen hadde vi på Nordlandsbanen i mellomjula og nyttårshelga med kraftig uvær med snø. Jevnt over har punktligheten vært bra og bane-sjefer og operatører har meldt tilbake at de stort sett er fornøyde, sier assisterende driftssjef Erik Østmo i Drift region Nord. En region som strekker seg fra Kongsvinger og Dombås i sør til Narvik i nord.

Nordlandsbanen fra Grong og nordover vil bli en spesiell utfordring fra og med mars.

- Der er vi underentreprenør for BaneService på utbyggingen av GSM-R. Dette arbeidet går parallelt med snøberedskapen. På denne strekningen er det behov for store ressurser, og i tilfelle langvarig snøvær vil vi bli nødt til å bruke folk fra andre banestrekninger.

Regionen er stor og langstrakt og med svært ulike vinterforhold.

- I lavlandet rundt Trondheim avslut-

tes vinterturnusen rundt 15. mars mens på Saltfjellet, der vinteren varer til april-mai, går den lenger, opplyser Østmo.

Kontroll på høyfjellet

- Situasjonen er bra, det har ikke kommet spesielt mye snø og vi har ikke hatt problemer i vinter, opplyser driftssjef Tony Dæmring i Drift region Vest.

Det er høyfjellet som er utfordringen i Vest.

- Vi er mest redd for at tog skal kjøre seg fast, og har hatt spesiell oppfølging av krengetogene, sier Dæmring.

I snøberedskapen på høyfjellet på Bergensbanen inngår mannskaper i beredskap på Myrdal, en snøkoordinator på Finse og et lag på Geilo som betjener Beilhacén. Vinterturnusen på høyfjellet opprettholdes til april-mai.

- De siste vintrene har vært bra her borte. Vi har kontroll på situasjonen sier Tony Dæmring.

- Det snødde tett

- Det snødde tett i tre uker i januar. I fjor hadde vi lenger vinter, men mindre snøfall. Sammenlignet med de senere årenes vintre har også årets vinter vært spesiell i Oslo-området, men vi snakker ikke om voldsomme mengder og store problemer, påpeker Guttorm Moss, faglig leder for fagområdet Linjen i region Øst. Og minner om at vinteren ennå ikke er forbi.

Ifølge Moss består de største utfordringene ved snøfall i å få kjørt sporrensere hyppig nok og å få ryddet alle plattformene.

- Den viktigste rammebetingelsen er sportilgang. Vi er spesielt sårbare for isklumper i sporveksler og «falsk beleg» i isolerte felter. Håndtering av begge deler krever at det gis disponering. På Drammenbanen får vi normalt bare disponering i tre timer på natta, og det må vi ha også for å rydde plattformene, sier han.

- Når media slår noe opp, hopper vi straks dit, sier Moss. Han under-slår ikke at punktligheten i uke fem var på under 30 prosent, og at bare to prosent av togene var i rute den ulykksalige fredagen da rushtrafikken stoppet helt opp. Likevel mener han at Jernbaneverket har taklet vinteren bra.

- Men noen vil nok være misfornøyd og kan sikkert også ha grunn til det, særlig de som har lavere prioritet, som for eksempel Lodalen.

9 av 10 vil satse på je



«Gitt samme tidsbruk er tog et mer behagelig transportmiddel enn bil»

(53 prosent helt enig, 24 prosent delvis enig)

91 prosent av befolkningen mener at Norge bør satse mer på jernbanen. Hele 77 prosent er «helt enig» eller «delvis enig» i at tog er mer behagelig enn bil. Like mange går så langt som å si at de kan tenke seg å benytte tog i stedet for fly.

TORE HOLTET

Dette går fram av en undersøkelse som ACNielsen har gjort for Jernbaneverket. I alt 1000 personer er blitt spurt om sine kunnskaper om og holdninger til tog og Jernbaneverket.

Miljøvennlig og behagelig

Dette er noen av de opplyttende svarene, sett med jernbaneøyne:

- «Norge bør satse på å få en moderne jernbane» (77 prosent helt enig, 14 prosent delvis enig).
- «Stortinget bør bevilge det som er nødvendig for å ruste opp jernbanen i Norge» (71 prosent helt enig, 20 prosent delvis enig).
- «Tog er det mest miljøvennlige transportmiddel for person- og godstransport» (72 prosent enig, 21 prosent delvis enig).
- «Gitt samme tidsbruk er tog et mer behagelig transportmiddel enn bil» (53 prosent helt enig, 24 prosent delvis enig).
- «Jeg kan tenke meg å benytte tog på lengre reiser i Norge om hastigheten økes, selv om det tar litt lengre tid enn fly» (52 prosent helt enig, 25 prosent delvis enig).

Fullt så positivt responderer ikke de spurte på utsagnet «Tog er fremtidens

rnbane

transportmiddel». (25 prosent helt enig, 39 prosent delvis enig, 19 prosent delvis uenig og 14 prosent helt uenig).

«Alle» er positive

I alle deler av befolkningen – på tvers av inntekt, alder og kjønn - ser ut til å være en utbredt oppfatning at Norge bør satse på å få en moderne jernbane. I denne sammenheng har det også liten betydning om de spurte er brukere av tog.

Derimot er svarene noe mer sprikende – og overraskende - når det gjelder partipolitisk tilhørighet:

Så mange som 73 prosent av Fremskrittspartiets velgere svarer et ubetinget ja til jernbanesatsing, mens miljøpartiet Venstre figurerer med 63 prosent og kommer derfor dårligere ut enn Høyre med 69 prosent.

Høyest scorer Senterpartiets velgere med 94 prosent, fulgt av Arbeiderpartiet med 84 prosent og SV med 81 prosent.

«Har hørt om ...»

Hvordan står det til med kunnskapen om jernbanen?

Nesten alle har hørt om NSB, men så mye som 82 prosent svarer at de også kjenner til Jernbaneverket. Et flertall blant de spurte nevner vedlikehold av og sikkerhet i jernbanesporene når de får spørsmål om hva som er Jernbaneverkets oppgaver.

Ikke helt moderne

Hva slags holdninger har folk flest til Jernbaneverket som organisasjon?

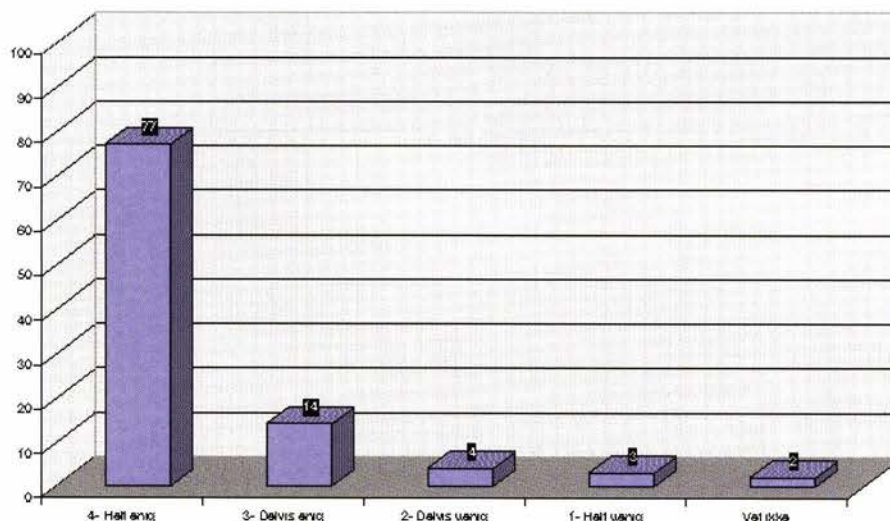
Til sammen er 37 prosent helt eller delvis enig i at Jernbaneverket er «en moderne og fremtidsrettet organisasjon». 21 prosent er delvis uenig i dette, 18 prosent er helt uenig og hele 24 prosent svarer at de ikke vet.

Tog best egnet

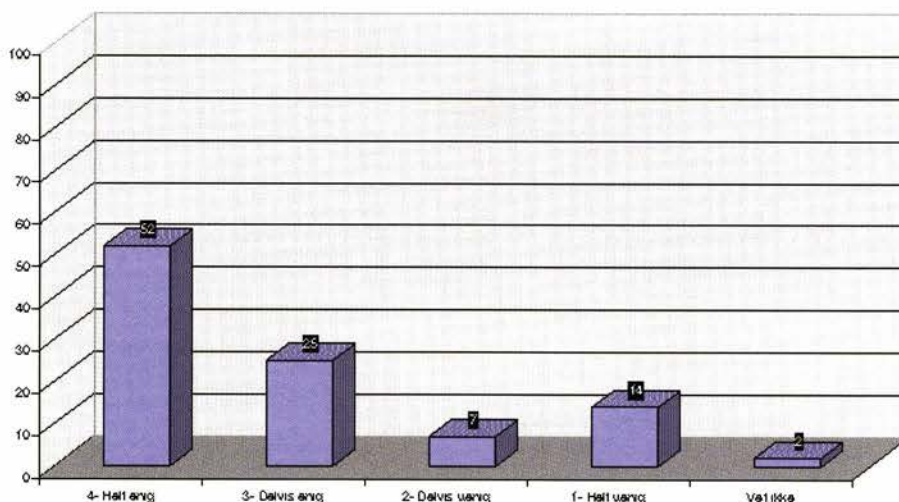
Når folk blir spurt om hvilke uttrykk de forbinder med Jernbaneverket, svarer 39 prosent «tungrodd» og 31 prosent «byråkratisk». Langt færre krysser av for «serviceorientert» og «fremtidsrettet».

På den annen side mener 69 prosent at toget både er «best egnet til å frakte folk til og fra jobb i større byer» og til å «forflytte gods over lengre avstander i Norge».

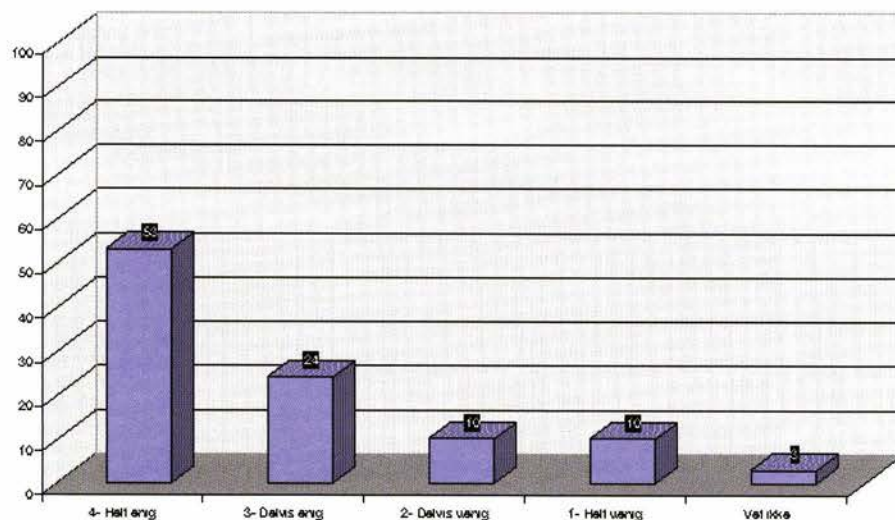
Norge bør satse på å få en moderne jernbane



Jeg kan tenke meg å benytte tog på lengre reiser i Norge om hastigheten økes, selv om det tar litt lengre tid enn fly



Gitt samme tidsbruk er tog et mer behagelig transportmiddel enn bil





Ikke overrasket: - Folk flest er velvillig innstilt til tog, sier lederen av Stortingets samferdselskomite, Petter Løvik.

(Foto: Svein Erik Bakken).

- Også jeg elsker å reise med tog

- I mange tilfeller synes også jeg at tog er den mest behagelig reisemåten. Men jernbanens forbannelse er at den er mindre fleksibel enn buss og bil, sier leder av Stortingets samferdselskomité, Petter Løvik (H).

TORE HOLTET

- 77 prosent mener at «Norge bør satse på å få en moderne jernbane.» 14 prosent er delvis enig i dette. Er du overrasket over disse resultatene, Løvik?

- Nei, som du roper i skogen, får du svar. Jeg vil heller si at jeg er overrasket over at prosenttallet ikke ligger på 100.

- Et nesten like stort flertall – 71 prosent – er enig i at «Stortinget bør bevilge det

som er nødvendig for å ruste opp jernbanen i Norge». 20 prosent er delvis enig. Hva er din kommentar til dette svaret?

- Disse tallene forteller ikke all verden. Hvis du derimot hadde spurt folk om de heller vil bruke penger på bane enn vei, hadde svaret vært mer interessant.

- 77 prosent er helt eller delvis enig i at «tog er et mer behagelig transportmiddel enn bil, gitt samme tidsbruk...»

- Det svaret er mer interessant, men heller ikke så overraskende. Det er ingen tvil om at det er mer behagelig å reise med tog enn bil, men bilen er mer fleksibel. Sjøl elsker jeg å reise med tog – når jeg har mulighet til det. Skal jeg til Gardermoen eller Lillehammer, foretrekker jeg for eksempel tog. Men det er ikke like behagelig å reise med tog til Bergen og Trondheim.

- Et flertall – 52 prosent – kan tenke seg å benytte tog også på lengre reiser «om hastigheten økes, selv om det tar litt lengre tid enn fly»...

- Også dette er logisk, omtrent som jeg forventet. Folk flest er velvillig innstilt til tog og jernbane. Toget har helt klart et potensial, hvis en klarer å utnytte det markedet som er der. Derfor vil jeg legge til rette for at flere vil bruke tog – selv om bilen har et skremmende fortrinn i forhold til fleksibilitet.

- Det er ingen grunn til å legge skjul på at toget har sine begrensninger i det enkle faktum at det er avhengig av skinner, konkluderer leder i Stortingets samferdselskomité, Petter Løvik.

tore.holtet@jvb.no

- Stortinget får et skjevt bilde

- 99 prosent av lobbyistene som besøker Stortingets samferdselskomité, taler varmt for en eller annen veibygging. Derfor sitter Stortinget ofte med et skjevt bilde av hva folk mener om tog og jernbane, sier stortingsrepresentant Heidi Sørensen (SV).

TORE HOLTET

- 77 prosent mener at «Norge bør satse på å få en moderne jernbane.» 14 prosent er delvis enig i dette. Er du overrasket over disse resultatene, Sørensen?

- Det er godt å se sånne tall! Jeg for min del er ikke i tvil om at jernbanen har bred støtte i folket, og ved å reise med Gardermobanen får også flere en idé om hva moderne jernbane er for noe.

- Et nesten like stort flertall – 71 prosent – er enig i at «Stortinget bør bevilge det som er nødvendig for å ruste opp jernbanen i Norge». 20 prosent er delvis enig. Hva er din kommentar til dette svaret?

- På den ene siden kan en si at det er enkelt og uforpliktende å si seg enig i et samfunnsgode. På den annen side viser dette at det er på høy tid å få rustet opp jernbanen. Vi kommer til å bruke disse tallene for alt de er verdt i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan (NTP).

- Denne undersøkelsen er godt timet og vil justere de inntrykkene som har festet seg hos stortingsrepresentanter som i stor grad forholder seg til lobbyister som snakker om vei. Samferdselskomiteen er meget distriktstung, og den har ikke tradisjon for å bruke mye av sin tid på den folkerike delen av Norge – rundt Oslofjorden.

- 77 prosent er helt eller delvis enig i at «tog er et mer behagelig transportmiddel enn bil, gitt samme tidsbruk...»

- Tog er behagelig, og dette flertallet hadde blitt enda større om du bare spurte kvinner! I tillegg er det viktig å minne hverandre om at alle ikke har tilgang til toget.



Håper: Heidi Sørensen (SV) håper på et jernbaneløft også her til lands – og skulle gjerne sett flere lobbyister som taler jernbanens sak. (Foto: Scanpix).

- Et flertall – 52 prosent – kan tenke seg å benytte tog også på lengre reiser «om hastigheten økes, selv om det tar litt lengre tid enn fly»...

- Jeg tror mange ser på Sverige for tida og hva slags løft for jernbanen de har fått til der borte. Jeg håper at det skal være mulig å samle oppslutning om et tilsvarende løft her til lands. Jeg er ingen

stor optimist med det flertallet vi i dag har på Stortinget, men tallene for både punktlighet og persontrafikk er opplyttende for 2003. Vi får håpe at flere politikere også legger merke til at det i perioder ikke er mulig å oppdrive en sitteplass på lokaltog rundt Oslo, sier stortingsrepresentant Heidi Sørensen.

tore.holtet@jbn.no

- Oppmuntrende

- Det er oppmuntrende å lese at et stort flertall støtter opp om jernbanen. Togets store konkurransefortrinn er at det har komfort og er den tryggeste måte å reise på, sier jernbanedirektør Steinar Killi i en kommentar.

Killi merker seg spesielt at hele 71 prosent sier seg helt enig i at «Stortinget bør bevilge det som er nødvendig for å ruste opp jernbanen i Norge.»

- At enda flere oppfatter toget som mest behagelig og miljøvennlig, overrasker meg ikke. Jeg er nokså sikker på at komfort, regularitet og punktlighet er viktigere enn reisetid., framholder han, og tror ikke at ekspressbussene vil konkurrere ut tog over lange distanser:

- Tog og buss på lengre avstander som for eksempel mellom Ål og Oslo eller fra Otta til Trondheim er to forskjellige tilbud, og togets nisje mot flyet er at det stopper underveis.

Killi understreker at jernbanetransport ikke er noe alternativ til veitransport i alle

sammenhenger, men at den er desto viktigere i forhold til miljøet og muligheten for å opprettholde et bærekraftig samfunn. Toget er derfor framtidens transportmiddel i de områder av landet hvor tyngden av folk bor.

Han er overrasket over at så mye som 82 prosent kjenner til Jernbaneverket, i og med at det var NSB som fikk beholde det opprinnelige navnet og at Jernbaneverket inntil i dag – og før vi nå er blitt Ett Jernbaneverk – har vært delt opp og framstått utad som BaneProduksjon, BaneService etc. Men han er ikke overrasket over at folk oppfatter Jernbaneverket som byråkratisk og tungrodd.

- Delvis kan det ha sammenheng med folks holdninger til staten generelt, men det forhindrer ikke at vi har en rekke utfordringer å ta tak i, poengterer han.

- *Toget blir ikke suverent utpekt som framtidens transportmiddel...*

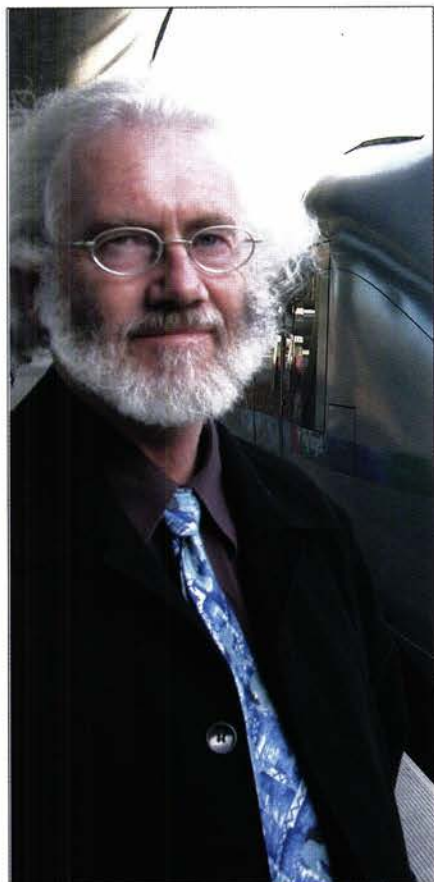
- Delvis kan det ha sammenheng med at toget er det eldste og som erstattet hest og kjerre og at vi dag stort sett kjører på de samme traseene som da jernbanen ble bygd. I og med at en ikke har klart å



Moderne? – I og med at en ikke har klart å modernisere jernbanen, blir den heller ikke oppfattet som fremtidsrettet, sier Steinar Killi.

modernisere jernbanen, blir den heller ikke oppfattet som fremtidsrettet. Jeg tror ingen vil si det samme om Gardermobanen og flytoget.

Hvorvidt toget betegnes som framtidens transportmiddel, kan også komme av at folk har begrenset tiltro til politikere – at det har lett for å bli flere ord enn realiteter, sier jernbanedirektør Steinar Killi.



- Overraskende

- Selv om en skal være varsom med å tolke sånne undersøkelser, ser det ut til at folk har mer positive holdninger til jernbanen enn det jeg ville ha gjettet på forhånd, sier professor Arild Hervik i en kommentar.

- Hvis folk hadde vært negative til tog og jernbane, hadde de ikke svart slik de gjør i denne undersøkelsen, fastslår professoren, som har sittet i flere regjeringsoppnevnte utvalg og vært med på å utrede en rekke spørsmål knyttet til samferdsel.

Hervik presiserer at omnibusundersøkelsen som ACNielsen har utført for Jernbaneverket, sier lite om de ulike konkurranseflatene i transportsektoren. Den har også begrenset verdi i forhold til å forstå transportbrukernes reaksjoner.

- Men undersøkelsen sier mye om

folks holdninger, og jeg vil si at holdningene er voldsomt positive til det som har med miljø å gjøre. Tog er miljøvennlig. Dette ser det ut til å være bred enighet om der ute.

- Folk later videre til å være positivt innstilt til tog - også på mer generell basis, men her er utsagnene såpass rundt formulert at det er forholdsvis uforpliktende å si seg enig. Når de positive holdningene settes inn i en realistisk ramme, faller oppslutningen en god del. For eksempel er en tredjedel av de spurte helt eller delvis uenig i at tog er framtidens transportmiddel.

- På den annen side later nesten to tredjedeler til å ha helt eller delvis tro på toget i framtida. Totalt sett er jeg noe overrasket over hvor godt toget kommer ut i undersøkelsen, konkluderer Hervik.

Utfordrer: Professor Arild Hervik har utfordret norske politikere og bedt dem bestemme hva slags rolle jernbanen skal ha.

Århundrets jernbanefest!

Merk deg lørdag 4. september. Stedet er Oslo Spektrum, temaet er jernbanen og jubileet, og jernbanefolk skal fylle salen fra gulv til tak. Showet bekostes av NSB og Jernbaneverket, og du betaler bare billettavgiften på 25 kroner.

REIDAR SKAUG HØYMORK

Dan Børge Akerø skal være programleder, og blant entertainerne på scenen er vår verdens-berømte trompetist fra jernbanebyen Hamar, Ole Edvard Antonsen. Men det kommer flere, mange flere. Det er Norges jernbaner som feirer 150 år i september, og det storslåtte arrangementet i Spektrum er en gave fra jernbanefamilien av i dag til dagens jernbanefolk.

-Helt stort!

Dan Børge er ikke fremmed for tog. På et besøk på Jernbanemuseet i fjor fikk han også repetert hvilken betydning utbyggingen av jernbanen har hatt for utviklingen av og sammenbindingen av landet vårt.

- Skinner og tog er for innlandet helt på høyde med hva kysten har betydd for ytterdistriktene, og stasjonene har vært samlingspunkter for store omland.

- Dette er spennende og stort, og jeg gleder meg til å møte horder av jernbannmenn og -kvinner i Spektrum, sier en opprømt programleder til Jernbanemagasinet.

6000 plasser

Det er flere aktive i jernbanen i dag enn de om lag 6000 plassene som Spektrum har. Det har derfor vært nødvendig å tenke på en fordeling. Ansatte gis mulighet for én billett til seg selv og én til ledsager etter prinsippet først til mølla.



Startpunktet for bestilling er satt til 22. mars, da både Vingehjulet for NSB og Jernbanemagasinet for JBV vil ha satt en felles og rettferdig startstrek.

Hvis det skulle være flere billetter igjen på målstreken 7. april, vil det bli åpnet for andre – også jernbanspensjonistene.

Ikke bare Oslo

Selv om arenaen ligger i Oslo, håper man at jernbanefolk fra alle deler av landet vil

melde seg på. Jernbanebedriftene har avtaler med ulike hotellkjeder, og det skulle være mulig å planlegge en oslohelg på hotell eller hos familie og venner i slutten av en uke som helt vil bli preget av jernbanejubileet i Norge.

Fri?

Mange i jernbanen ikke vet hvordan de skal jobbe i september, men det går an å ta en sjanse og bestille en billett eller to. Risikoen er maksimalt 25 kroner pr. billett. Arrangørene håper bare at du overlater billettene til andre i jernbanen om tjenestelisten din gjør det umulig for deg selv å komme. For Oslo Spektrum skal være fullsatt med ekte jernbanefolk den 4. september.

Spektrum og Narvesen

Fra 22. mars kan du ringe nummeret i annonsen og si det gjelder jernbaneshowet i Spektrum. Du får da oppgitt et referanse-nummer til billettene som kan hentes hos Narvesens kiosker over hele landet eller i Oslo Spektrum.

Dette blir århundrets jernbanefest!

- Norge - en sinke i Europa

- I samferdselspolitikken er det rike Norge blitt en sinke i Europa, mener professor Øystein Noreng ved Bedriftsøkonomisk Institutt. Han vil innføre en progressiv veiavgift på lastebiler og argumenterer for omfattende jernbaneinvesteringer.

TORE HOLTET

Noreng er en av flere framtrepende samfunnsdebattanter som nå tar til orde for en ny politikk for jernbanen i Norge. Økonomiprofessoren understøtter en kommentar i Dagsavisen signert siviløkonom Ove Gusevik, som mener at Norge fører en jernbanepolitikk uten mening.

Ikke så enkelt

Gusevik tar utgangspunkt i at NSB hadde i 2002 en svikt på 2,1 millioner togpassasjerer.

- Frp ønsker å privatisere NSB og at staten selger seg ut. Regjeringen ønsker å konkurransesette NSB. Det hadde selvfølgelig vært fint for politikerne om det var så enkelt. Men svarene på problemene ligger nok ikke her, mener Gusevik og minner om at det i dag tar seks timer og 54 minutter å kjøre tog mellom Oslo og Bergen – ni minutter mer enn i 1976.

- Årsaken til at et tog over Bergensbanen bruker lengre tid i dag enn for snart 30 år siden, er ifølge NSB hovedsakelig mer trafikk i Oslo-området og særlig mellom Skøyen og Asker.

Det er manglende kapasitet i skinnegangen som er hovedproblemet, ikke

manglende antall leverandører av togreiser, som noen tror, skriver Gusevik, og han fortsetter:

Renessanse

- Det interessante er at jernbanen på mange måter er i ferd med å få en renessanse i Europa.

- I Spania lanserer myndighetene nå en ny nasjonal stolthet, nemlig lyntog



«Skiftende regjeringer har kapitulert overfor privatbilen, bussen og lastebilen»

Øystein Noreng, professor
Bedriftsøkonomisk Institutt

mellom Madrid og Zaragoza, som senere skal forlenges til Barcelona.

- Reisetiden mellom Paris og London kommer også til å bli forkortet som følge

av oppgraderingen av skinnegangen mellom England og Frankrike.

- Vi behøver ikke reise lenger enn til Danmark for å finne en mer offensiv jernbanepolitikk, skriver Gusevik, og trekker fram at den borgerlige regjeringen har inngått et forlik med Radikale Venstre og Dansk Folkeparti for 2005-2014.

- Spesielt interessant er det å merke seg at det legges opp til lyntog med avgang hver time mellom Fredrikshavn og København. Reisetiden skal kuttes vesentlig. De årlige investeringene til vedlikehold og oppgradering i skinnegang skal økes fra 1,5 milliard til 2,5 milliarder kroner årlig.

- Dette burde også være interessante nyheter for norske politikere, mener Gusevik, og poengterer at det tas lokale initiativ for å få ned reisetiden mellom Kristiansand og Oslo til tre timer.

Norge har, ifølge Gusevik, valget mellom å gjøre jernbanen til et østlandsfenomen eller å gjøre som andre land i Europa: sørge for et kraftig løft for jernbanen.

Har strypt jernbanen

Både Gusevik og Noreng er kritiske til at det fattes vedtak om privatisering og kon-



Naboene satser: Siviløkonom Ove Gusevik viser til den omfattende danske jernbanesatsingen, generalsekretær Tore Killingland betegner Sverige som forbilde og professor Øystein Noreng understreker at Finland satser på jernbane både i nordlige og østlige strøk. (Foto: Peter Thornvig).

kurransesetting uten at grunnlaget er lagt.

- Politikerne snakker gjerne om markedsløsninger i norsk samferdsel, men overser at de selv legger forutsetningene for konkurransen, utdypet BI-professor Øystein Noreng.

- SV liker ikke motorveier, Fremskrittspartiet liker ikke jernbanen, slik at ingen av delene bygges ut i rimelig tempo. Dagens regjering med grønn profil satser på ekspressbusser som alternativ til jernbanen. Nasjonal transportplan havarerer fordi investeringsmidlene holdes tilbake, slik at veinettet tilstoppes ytterligere med større belastning på miljøet. Transportkostnader blir en større byrde for distriktene ved kombinasjonen av dårlige veier og dårlig jernbane.

- Skiftende regjeringer har kapitulert overfor privatbilen, bussen og lastebilen uten å bevilge nok til veier, men strypt jernbanen, mener Noreng.

Professoren minner om at jernbanen bare står for sju prosent av godstrafikken og fire prosent av persontrafikken - noen

av de laveste markedsandeler i Europa, til stor ulempe for miljøet.

Foran et sporskifte

Tidligere politisk rådgiver i Samferdselsdepartementet, statssekretær ved Statsministrens kontor og nå generalsekretær i Norges Naturvernforbund, Tore Killingland, mener at jernbanen i Norge står foran et sporskifte når den i år fyller 150 år og spør: - Skal toget utvikles til et konkurransedyktig og miljømessig godt transportalternativ eller skal nedturen fortsette?

- Det er oppsiktsvekkende at togene i jubileumsåret fortsatt kjører på første-generasjons banenett. Med få unntak kjører toget på de opprinnelige traseene fra da jernbanen ble anlagt, mange av dem på slutten av 1800-tallet! Toget må konkurrere med biler og busser på et tredje og kanskje fjerdegenerasjons veinett. Dette er en komplett uholdbar konkurransesituasjon, mener Killingland.

Han viser til at Sverige har vedtatt å investere 100 milliarder kroner over 12 år i

et jernbanenett som fra før er langt bedre enn det norske.

Noreng påpeker at Finland satser på jernbanen - også i nordlige og østlige strøk.



«Det er manglende kapasitet i skinnegangen som er hovedproblemet»

Ove Gusevik, siviløkonom og spaltist i Dagsavisen

- Samferdselspolitisk skandale

- Argumentet om at Norge er lite egnet for jernbane på grunn av spredt bosetting og lange avstander holder ikke mål fordi befolkningen og transporten er sterkt konsentrert om noen få viktige akser med forholdsvis store volum. Dessuten gir norsk

steingrunn moderate byggekostnader, skriver Noreng, og gir denne beskrivelsen av tingenes tilstand:

- For et langstrakt land med store avstander er effektiv transport en vesentlig forutsetning for næringsutvikling i distriktene. Problemet anskueliggjøres ved at en stor del av norsk fiskeeksport fraktes med lastebil på et dårlig veinett. Norske veier og jernbaner holder ikke mål i forhold til landets transportbehov eller økonomiske evne. Veinettet er dårlig og overbelastet, særlig i tettbygde strøk og langs viktige akser. Jernbanens elendige forfatning fører til mer trafikk på veiene og passasjeretog bruker på viktige strekninger lengre tid enn for tretti-forti år siden. En samferdselspolitisk skandale har uheldige følger for energibruken, miljøet og distriktene. Skylden ligger hos politikerne, ikke i mangel på penger. Her savnes et helhetssyn og politisk vilje.

Progressiv veiavgift

Noreng understreker at store volum kan fraktes raskt og miljøvennlig på jernbane, forutsatt sporkapasitet.

- Åpningen for transport av semitrailere på jernbane har vært vellykket og har i 2003 vist en betydelig vekst for transportselskapet CargoNet. Potensialet for videre overføring fra vei til skinne er betydelig, men må understøttes av staten. Godstransporten kan gi grunnlaget for bedre jernbane, også for passasjerer. Virkemiddelet kunne i første omgang være en progressiv veiavgift på lastebiler, eventuelt også på busser, som kjører lengre strekninger parallelt med jernbane. Teknisk kan avgiften beregnes elektronisk ved brikker i lastebilene og målere langs veiene. Det kreves også et bedre tilbud av tog som kan frakte lastebiler mellom knutepunkter med terminaler.

Nye dobbeltspor

Noreng mener at dette i andre omgang ville kreve omfattende investeringer i skinnenettet for å øke kapasiteten og hastigheten.

-I stedet for å flikke på det gamle nettet kan det på viktige strekninger være hensiktsmessig å bygge nye, dobbeltsporete baner med sikte på både omfattende godstransport og høyhastighets passasjeretog. Med stor godstransport ville det økonomiske grunnlaget styrkes for nye baner på strekninger som Oslo - Porsgrunn - Arendal - Kristiansand, Oslo - Haukeli - Bergen, eventuelt med sidelinjer til Haugesund og Stavanger, en vesentlig utbedring av Dovrebanelen og kanskje en opprustning og forlengelse av Raumabanen til Ålesund, samt bedre forbindelser fra Oslo til Sverige.



«Oppsiktsvekkende

at togene

i jubileumsåret

fortsatt kjører på

førstegenerasjons banenett»

Tore Killingland, generalsekretær
i Norges Naturvernforbund

Gevinstene

Økonomiprofessoren ramser opp gevinstene for godstransporten, passasjerene og samfunnet:

For godstransporten ville gevinsten være bedre fremkommelighet og pålitelighet, kortere transporttider, innsparing av arbeidskraft og lavere kostnader.

For passasjerene ville gevinsten være

korte reisetider, under tre timer, mellom Oslo og de fleste viktige byer i Sør-Norge, hvilket i tid ville være konkurransedyktig med fly, og grunnlag for et vesentlig bedre togtilbud ved hyppige avganger. På kortere strekninger ville et bedre togtilbud kunne dempe belastningen på veinettet.

For samfunnet ville gevinsten være redusert energibruk ved overføring av transport fra lastebil og fly til jernbane, mindre utslipp, mindre støy, mindre kødannelse på veinettet og et bedre miljø, og for distriktene bedre konkurransevne ved et hyppigere og raskere transporttilbud for gods og passasjerer, og sist, men ikke minst, færre ulykker og dødsfall.

Offentlig oppgave

Noreng, som både har olje og energi, miljø og næringspolitikk som spesialområder, er kritisk til statens avkastningskrav:

- Finansieringen av et nytt banenett er naturlig en offentlig oppgave, men det er urimelig at staten krever en avkastning på 7 prosent på investeringer i veier og jernbaner, mens Oljefondet bare får 3-4 prosent på investeringer i utlandet. Mest hensiktsmessig kunne prosjektene som en helhet settes ut på europeisk anbud med sikte på stordriftsfordeler. Derimot kan driften av både godstog og passasjeretog på et opprustet banenett hensiktsmessig overlates til private og regionale selskap.

- Forutsetningen er politisk vilje som gir seg utslag i et nytt avgiftssystem og større bevilgninger til skinnenettet. Grunnlaget må være et helhetssyn på samferdsel, energibruk, miljø og økonomi, konkluderer BI-professor Øystein Noreng.

tore.holtet@jbn.no



Østlandet vil doble jernbaneinnsatsen

Fylkeskommunene på Østlandet vil investere dobbelt så mye i jernbanen i landsdelen enn det samferdselsetatene går inn for i sitt forslag til Nasjonal transportplan (NTP) for perioden 2006-2015.

SVEIN ERIK BAKKEN

Det går fram av rapporten «Samordnet regionalt kollektivtilbud på Østlandet». Rapporten er utarbeidet av en arbeidsgruppe i «ØstlandsSamarbeidet», som omfatter alle åtte fylkeskommunene på Østlandet.

Moderne jernbane

I planen regner de med at reiser lengre enn fire kilometer vil øke med 20 prosent eller 50.000 reiser per dag fram til 2015.

- Dersom ØstlandsSamarbeidets strategi for utvikling av regional kollektivtrafikk gjennomføres, vil kollektivtilbudet ta bortimot halvparten av denne veksten.

- Østlandssamarbeidet foreslår en moderne og effektiv jernbane i samspill med et nett av ekspressbuss. En målrettet utbygging av dobbeltspor og lange krysningsspor, samt bruk av krengetog, gir helt andre reisetider og hyppigere avganger enn det de reisende tilbys i dag.

- Toget er det eneste reisemiddel som har potensial til radikalt å korte ned på reisetidene på Østlandet, heter det videre i rapporten, som har som mål å redusere reisetiden med 20-30 prosent på InterCity-nettet og i lokaltrafikken til og fra Oslo.

Ryggraden

Jernbanen skal være «ryggraden» der tog og buss skal framstå som et samlet kollektivtilbud. Sammen skal de konkurrere med privatbilen.

ØstlandsSamarbeidet mener det er nødvendig med en jernbanepolitisk handlingsplan, og viser til jernbaneforliket i Danmark som gir rundt én milliard kroner mer til vedlikehold og oppgradering av det danske jernbanenettet i 10 år framover.



Ryggraden: En dobling av investeringene, flere avganger, bruk av krengetog og kortere reisetid skal sørge for at jernbanen igjen blir ryggraden i kollektivtilbudet på Østlandet. (Foto: Tore Holtet)

Videre viser de til at svenskene siden 1990 har satset tre ganger så mye på investeringer i jernbanen som Norge.

- Erfaringene fra Sverige viser at gevinsten av jernbaneutbygging er størst i den type trafikkorridorer som InterCity-nettet representerer på Østlandet.

Vil ta 50 år

I rapporten blir det videre vist til at det vil ta bortimot 50 år å bygge ut nødvendig dobbeltspor i InterCity-triangelen Skien - Lillehammer - Halden, om vi legger dagens investeringstakt til grunn.

For å gjøre noe med dette foreslås det at det bygges fire spor på alle innerstrekninger til Oslo, flere lange parseller av dobbeltspor på fem til ti kilometer på Vesfoldbanen, Østfoldbanen og Dovrebanen til Lillehammer. I tillegg foreslås forbindelse Porsgrunn - Larvik og nye krysningsspor og fartsøkende tiltak på Sørlandsbanen, Kongsvingerbanen og Gjøvikbanen.

Sammen med økt bruk av krengetog og færre stopp vil det innen 2015 gi dobbelt så mange togavganger, 20-30 prosent kortere reisetid og 50 prosent større setekapasitet.

Investeringsdobling

Dette krever investeringer i jernbanen på noe over 10 milliarder kroner ut over de 8,5 milliarder kronene som samferdselsetatene har foreslått for Østlandet i sitt innspill til NTP 2006-2015, eller om lag én milliard kroner mer i året.

Samtidig beregnes behovet for offentlig tilskudd å øke med 100-200 millioner kroner i året i 2015.

Lederen av ØstlandsSamarbeidet, byrådsleder Erling Lae i Oslo, sier til Dagsavisen at en sentral satsing på kollektivnettet rundt Oslo er det viktigste nasjonale tiltaket i kollektivtilbudet som kan gjøres når Stortinget skal behandle NTP seinere i år.

svein.erik.bakken@jbn.no



Tog til halv pris

Bredt og kort: Dette toget er laget etter forskernes råd. Reginatogene er halvparten så lange, men bredere enn andre tog. (Foto: SJ).

STOCKHOLM (Jernbanemagasinet): - Vi kan ikke halvere dagens togkostnader, men de kan reduseres med vel en tredel. Samtidig kan vi øke folks betalingsvillighet med nesten like mye. Resultatet blir halv pris.

SVEIN ERIK BAKKEN

Det sier teknisk doktor Karl Kottenhoff ved den Kungliga Tekniska Högskolan (KTH) i Stockholm. Han tok doktorgraden i planlegging av togtrafikk i 1999.

«Punktlighet er en vanskelig sak» Avhandlingen het «Evaluation of Passenger Train Concepts - Methods and Results of Measuring Travellers Preferences in Relation to Costs» og handlet om hvordan en kan få til effektive togkonsepter,

der togene både blir billigere og mer attraktive å reise med. Den baserte seg blant annet på intervjuer av flere tusen togreisende.

Nylig deltok Kottenhoff på «Jernbaneforum 2004» i Oslo med foredraget med den spennende tittelen «Effektive tog-systemer - tog til halv pris». I en samtale med Jernbanemagasinet forteller han hvordan det i all verden er mulig å få til.

Hastighet avgjørende

- Det er jernbanegruppen ved KTH som står bak rapporten «Tog til halv pris», og ikke jeg alene. På det meste deltok hele 25 forskere i arbeidet.

- Hva er de viktigste komponentene?

- Høyere hastighet er meget avgjørende. Høyere hastighet reduserer kostnader og øker viljen til å betale mer for togturen. Dess raskere en kan kjøre, dess mer kan en utnytte togene og personalet. Om flyene kun gikk i 100 km/t, ville ingen ha råd til å reise med fly. Dessuten ville ingen ha lyst til det heller. Det viser hvor viktig hastighet er.

- Høyere fart og kortere reisetid, bedre komfort og tiltak som gjør at folk opplever reisen som mer verdifull, er de viktigste grepene for å øke betalingsvilligheten. For tjenestereiser er service viktig. Derimot er ikke service så viktig for pendlere, mens komfort er viktig for begge gruppene.

«Høyere hastighet er meget avgjørende»

Utfordring

- Vi kan ikke bare se på togene. Vi må også se på tiltak som øker hastigheten, gir kortere reisetid, samt økt kapasitet om økonomien i satsingen skal bli lønnsom.

- En meget stor utfordring er derfor å bygge nye baner med dobbeltspor og flere kryssningsspor på det øvrige banenettet. Da kan en øke hastigheten, redusere reisetiden og øke kapasiteten. Det vil bety flere reisende og lavere kostnader.

- Lykkes en i å senke prisene på billettene, så vil det i neste omgang gi enda



Blått: - Brede og korte tog er kostnadseffektive, mens blå seter, regulerbare stoler, bord og annen komfort øker betalingsvilligheten, sier teknisk doktor Karl Kottenhoff. (Foto: Svein Erik Bakken)

flere reisende. En må derfor investere nå for å få gode økonomiske resultater i framtiden.

Roma midt imot

- Jeg har videre laget en økonomisk modell for å finne ut mer om hva som er viktig for å få ned togprisene. Tog er dyre. Innkjøpsprisen er derfor viktig. Enda viktigere er utnyttningen av plassen i togene. Kortere tog er billigere enn lange tog,

«Utnyttingen av plassen i togene er viktig»

særlig om du får plass til like mange reisende.

Kottenhoff viser til det svenske regionaltoget Regina som har virkeliggjort flere av forskernes råd.

- Reginaltogene har bare to vogner og er halvparten så lange som vanlige tog med lokomotiv og tre vogner. Fordi toget er bredere, gir det plass til fem seter i bredden og like mange sitteplasser. Samtidig er det stort sett like komfortabelt å reise med.

- Mange eksperter mener at slike tog slår negativt ut for jernbanen. Mine undersøkelser blant de reisende viser at det er helt andre ting som er viktige, som

behagelige stoler med regulerbare rygger, tilstrekkelig benplass og brede nok stoler.

- Dette krever at tog med fem seter må være brede. Det går ikke med smale tog. For smale stoler gjør det trangt og ubekvemt.

- Tog med dobbeltdekk kan være enda mer kostnadsbesparende, men det er ofte vanskelig å innrede dem med tilstrekkelig mange romslige sitteplasser.

Blått øker komforten

- Spesialstudier av hva som oppleves som romslig, viser at fargen på stolene påvirker opplevelsen. Blått oppleves som mer romslig enn alle andre farger. Blå stoler gav klart utslag på opplevelsen av plass og komfort tilsvarende minst ti centimeter mer benplass

- Videre er de reisende villige til å betale mer for komfort som blant annet gode regulerbare stoler, dempet belysning om morgenen og bord å arbeide ved for dem som vil jobbe. Litt mindre verdt er tilgang på høyttaler- og strømmuttak.

- Jeg er imponert over det norske flytogets stoler. Der en har lyktes med å kombinere god komfort med god utnyttelse av plassen i togene. Slike grep kan senke prisene på billettene med opp til fem prosent.

Vanskelig sak

- I tillegg til komfort er punktlighet meget viktig, men ikke mer viktig enn at mange andre forhold til sammen betyr enda mer.

- Samtidig er punktlighet en vanskelig sak. Iblant er den helt avgjørende for at folk skal rekke et møte, et tog eller et fly. Andre ganger er det ikke så viktig. Hvis jeg skal delta i et møte om en halv time, spiller det ingen rolle at toget kommer fram 10 minutter for sent.

Sterke følelser

- Mine undersøkelser viser at det ikke er så viktig om du sitter i togets kjøreretning eller ei. Om lag

«Blå seter

øker følelsen

av komfort»

ikke dette er viktig.

- De som ønsker å sitte etter hverandre, er villige til å betale ti prosent mer. De som ønsker å sitte mot hverandre, er nesten villige til å betale like mye. Så her er det sterke følelser ute og går. Her er det likevel lett å tilfredsstille alle ved å tilby begge deler, avslutter Karl Kottenhoff.

svein.erik.bakken@jvb.no

Klart for kvantesprang

- Vi står foran et virkelig kvantesprang innen informasjonsteknologi når Jernbaneverket om kort tid erstatter operativsystemet Windows NT med – XP, sier IT-sjef Tore Hemo

ØYSTEIN GRUE

Prosjektet skal være gjennomført i løpet av 2004 med utrulling til brukerne før fellesferien.

- Målet er at den enkelte PC-bruker ikke merker stor forandring, men over-

XP-fakta

- I dag er Windows NT 4,0 standard operativsystem i Jernbaneverket, mens et fåtall bruker Windows 2000 og en pilotgruppe tester XP.
- Operativsystemet Windows XP vil bli innført i løpet av 2004, men mye vil være på plass allerede i løpet av første halvår.
- XP gir muligheter for å en rekke koblinger, for eksempel til digitale kamera og mobiltelefoner.
- Nye servere gir muligheter for enklere administrasjon, økonomiske besparelser og forenkling av IT-drift.
- Kommunikasjonsmetoden kalles populært tynn klient. Dette innebærer at det er datakraften på server nivå som gjør jobben - ikke den enkelte PC.

gangen til XP dreier seg om mye mer enn å redusere IT-omkostninger, understreker Hemo.

Var langt framme

Mens enkelte medarbeidere blant våre 2500 pc-brukere synes verden går forferdelig sakte fremover i Jernbaneverket, kan Hemo slå fast følgende:

«... maksimale besparelser i våre løpende utgifter»

til teten i IT-sammenheng blitt merkbar. Jeg konstaterer at IT-kompetansen blant nordmenn flest, og spesielt blant yngre ansatte i Jernbaneverket, er høy. Sammen med det faktum at vår avhengighet av pc og pc-verktøy både i jobb og privat ligger svært langt fremme i internasjonal sammenheng, ser jeg og mange med meg frem til å ta XP i bruk.

- I øyeblikket baserer Jernbaneverket seg på et operativsystem og en programvare som Microsoft ikke lenger garanterer støtte til. Både av sikkerhetsmessige og praktiske grunner haster det å erstatte Windows NT.

- Jernbaneverket var i 1998 langt fremme etter at forrige generasjon operativsystem ble skiftet ut. Men i løpet av de siste par årene er avstanden

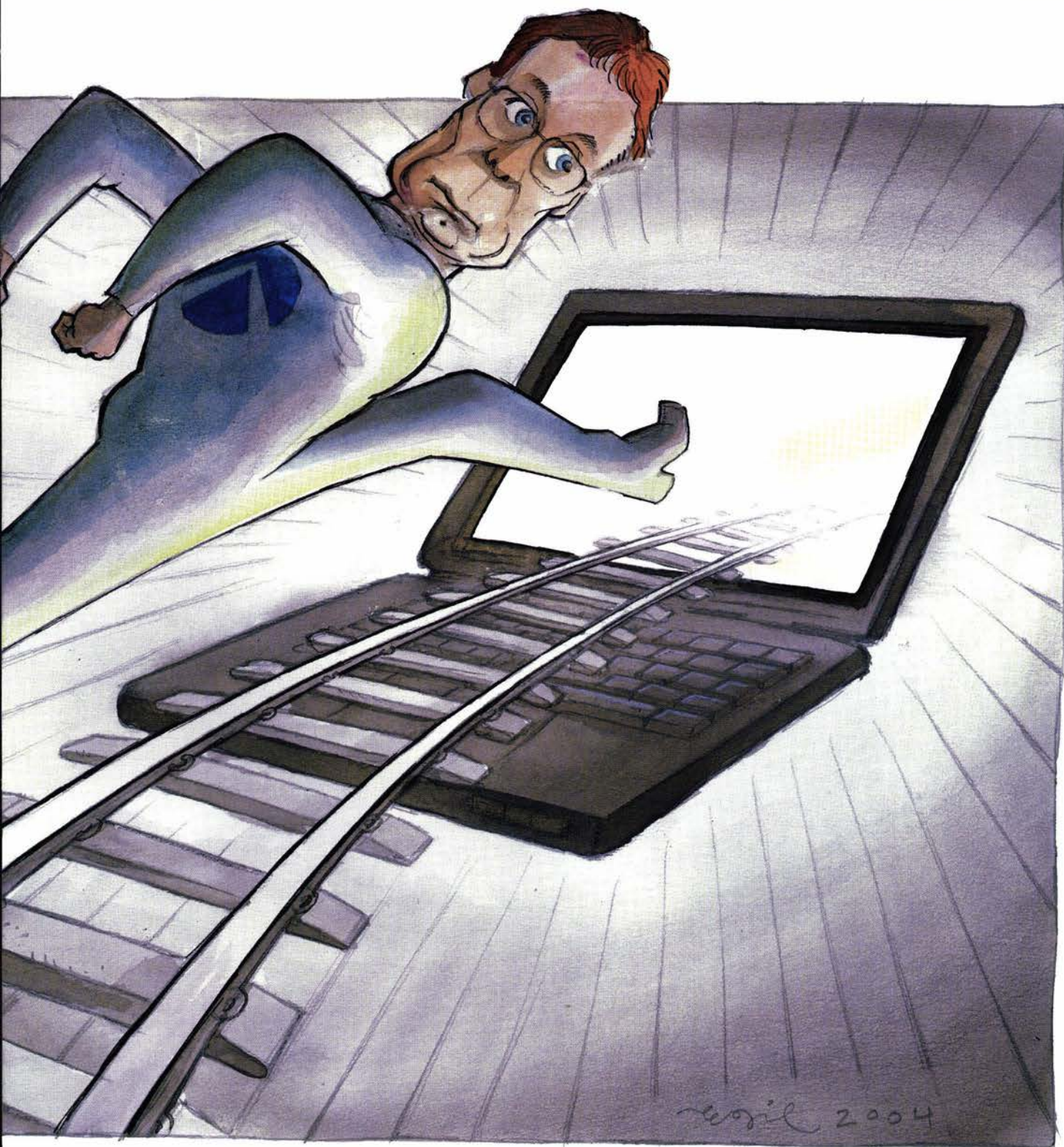


Internett og bredbånd

- Mens Internett for fem år siden var forbeholdt en engere krets på en gjennomsnittsnorsk arbeidsplass, er internett-tilgang i dag en selvfølge på samtlige arbeidssstasjoner.

- På jobben erstattes papir-flyttingen av elektroniske dokumenter og fakturaer. Privat betaler de fleste av regningene over nettbank, og vi gjør i økende grad innkjøp i nettbutikker.

PC-en er brukt som et multiverktøy:



som skrivemaskin, adressebok og kalender, til e-post og til å lese aviser.

Den som venter på noe godt ...

- Overfor de mest utålmodige kan vi trøste med at når overgangen til WindowsXP omsider kommer, har vi spart våre ansatte for en rekke barne-sykdommer. Ved at vi har brukt noe mer tid på å definere Jernbaneverkets IT-behov og fremtidig organisering av driftsstøtte, nyter vi også godt av et marked

hvor prisene er kraftig presset.

- Vi har tilgjengelig kompetanse foran den omfattende utskiftingen og omleggingen av våre driftsrutiner, og våre 2500 pc-brukere fra Narvik i nord til Bergen i vest og Kristiansand i sør nå kan begynne å glede seg.

Programvare-jungelen

Underskogen av programvareløsninger har skutt i været i perioden fra 1998 til i dag. Jernbaneverket betaler i dag lisenser

for mer enn 350 ulike programvareløsninger.

- Lisensene er likevel peanøtter sammenlignet med våre utgifter til drift og driftsstøtte. Derfor vil en sanering av antall programvareløsninger og en standardisering til under halvparten av programvareløsninge- ➔

«... spart våre ansatte for en rekke barne-sykdommer»

ne gi en betydelig besparelse. Og ikke minst viktig: Både brukerstøtte-miljøet og den enkelte bruker får et bedre utgangspunkt for å få løst pc-problemene.

Hjemmekontor

- Ved innføring av den nye løsningen vil våre rundt regnet 210 hjemmekontorbrukere kunne komme inn på nettet til Jernbaneverket med en såkalt digipass kalkulator. Det vil si tilsvarende sikkerhetsklarering som mange internettbanker benytter. Denne løsningen betyr at brukere av JBV's nettverk kan logge seg på og sjekke e-post fra hvilken som helst internett-café eller terminal hvor som

«... fremskritt på hjemmekontor eller prosjekt-kontor»

kere og pc-brukere på prosjekt-kontorer og brakke-rigger, som kan få erstattet ISDN-linje med bredbånd.

Sentralisert drift

Tore Hemo sammenligner det nye opera-

helst i verden, også med trådløs/mobil oppkobling, forklarer Tore Hemo.

- Den gruppen som fremfor noen vil oppleve fremskrittet, er hjemmekontor-bru-

tivsystemet XP med et isfjell, hvor brukerne knapt *aner* det som befinner seg under overflaten.

- Her snakker vi om det *virkelig* store. Mens maskinvare i dag står spredt rundt omkring i 58 servermiljøer mellom Narvik og Kristiansand, samles all sentral datakraft i et fysisk todelt servermiljø i Oslo. Dette gir maksimale besparelser i våre løpende utgifter til drift og vedlikehold. Men sikkerheten og beredskapen blir fremfor alt vesentlig forbedret, fastslår en forventningsfull IT-sjef.

oyg@jbv.no

Store forventninger blant pc-brukerne

A. Er du godt hjulpet med dagens IT-verktøy og den brukerstøtte du får i forhold til ditt behov?

B. Hvilke forventninger har du til Windows XP?

Michael Bors, kontrakt- og innkjøpsleder GSM-R prosjektet:

A. Jeg klarer meg relativt bra i hverdagen ettersom jeg benytter windows2000, som er en mer moderne plattform enn NT. Win2000 er imidlertid ikke jernbaneverkets standard plattform, og dette representerer et problem ved kjøring av spesielle programmer. Jeg har tidvis store problemer med klipp/lim-funksjoner i alle programmer. IT-maskinvaren er bra, men NT blir «som å kjøre ferrari med lada motor». Brukerstøtte tilfører meg dessverre lite verdi, jeg får sjelden den hjelpen jeg trenger – kun beskjed om å restarte maskinen.

B. Jeg forventer at XP håndterer flere programproblemer, spesielt klipp og lim. I tillegg forventer jeg at XP er bedre tilpas-

set bruk av bærbare maskiner. Jeg forventer videre at hastigheten på maskinen øker, og at for eksempel filadministrasjon blir raskere og mer fleksibel, spesielt bildebehandling. Kanskje brukerstøtte også blir bedre?

Morten Mørch, stabsleder Økonomi/Personal (IØ):

Jeg er godt hjulpet med dagens IT-verktøy og får hjelp de gangene jeg etterspør hjelp. Jeg synes imidlertid at Jernbaneverket henger etter i utviklingen og kunne ønsket meg mer fleksibel bruk av oppkobling via for eksempel telefon og trådløse nett. Dette støttes for dårlig.

B. Jeg kjenner lite til XP, men ser fram til det nye systemet med stor forventning.

Eva Ulland, informasjonsrådgiver Region Vest, Drammen:

A. Som informasjonsrådgiver er jeg helt avhengig av å ha IT-verktøy som fungerer til enhver tid. Det gjelder alt fra standard programvare som

Outlook og Word til spesialverktøy som PhotoShop og Illustrator. Stort sett fungerer alt problemfritt. I den grad jeg har benyttet meg av Brukerstøtte, har jeg alltid fått hjelp til å komme videre.

B. XP har jeg ingen spesielle forventninger til – annet enn at nytt og forbedret intranett er avhengig av denne plattformen. Jernbaneverket skal jo være en moderne bedrift, så det er på høy tid at XP tas i bruk også hos oss!

Odd Erik Berg, senioringeniør, Infrastruktur Vedlikehold

A. Mine daglige arbeidsoppgaver er ikke mer avanserte enn at dagens IT-verktøy tilfredsstiller mine behov. Likevel merkes begrensningene i dagens system. Når det gjelder brukerstøtte, er jeg ikke den som tar oftest kontakt, men når jeg har hatt behov for det, har jeg fått den hjelpen jeg har hatt behov for.

B. Jeg har ikke noen spesielle forventninger til XP ut over at jeg håper at IT-systemene våre blir mer effektive, og at det er en lav brukerterskel. Jeg håper at utrulling er så godt planlagt og gjennomtenkt at det blir tilnærmevis smertefritt for brukerne. Et godt førsteinntrykk gjennom utrullingsfasen er viktig.



Når det piper i telefonen...

Fra sitt nye kontor, men aller helst ute i felten, gir Ragnvald Trønnes faglige råd til gutta. Mens han skjøtter sitt personalansvar og bearbeider skuffelsen over avviklingen av BaneProduksjon.

PER RATHE

Han geleider meg fra heisen og innover i labyrinten på Stortorget til veggene blir nakne og hvite. Her har ingen kaffelukt satt seg. En rask marsj fra BaneProduksjon til Jernbaneverket Infrastruktur er unnagjort.

- Jeg har det faglige ansvaret for nesten 300 banefolk i region Øst og skal sørge for faglig oppdatering, verktøy, utstyr og lignende. Jeg har også arbeidsgiveransvaret. Det betyr ansvar for blant annet sykefravær, ferier, turnuser og arbeidsmiljø, forklarer han.

«Måle temperaturen»

- Jo jo, men hva hviler tyngst på dine skuldre?

- Jeg kan ikke si at noe tynger meg akkurat, smiler han. - Men i øyeblikket er jo ansvarsforholdene litt uklare. Frem til nyttår var det mitt ansvar å skaffe nok mannekraft. Det kunne være tøft nok da det brant bak hver dass på jernbanen. Men nå sitter jeg på vent, på standplass i tåka, kan du si. Alt avhenger av arbeidsgruppas konklusjoner.

Passiv venting kan man ikke si det er.

- Når jeg kommer på kontoret mellom halv åtte og åtte, blir jeg møtt av vanlig post og noen dusin e-post. Og så begynner telefonene å ringe, ofte i lomma og på pulten på samme tid. Et par dager i uka går med til møter, og jeg prøver å komme meg ut så mye som mulig. Jeg skal ikke skryte av at det blir så ofte, men jeg treffer noen utenfor miljøet her et par ganger i uka. Det er viktig å «måle temperaturen» ute, og gutta er glade i å prate. Det er friske oppgående folk med meninger om mangt.

Aktiv handling

- Hva kommer ut av all denne tiden i telefonen?



Gjennomtenkt: - Når en av gutta ringer inn, er det fordi han har et gjennomtenkt spørsmål om et problem, sier Ragnvald Trønnes. (Foto: Per Rathe).

» Jeg er ikke spesielt glad i rutinearbeid, jeg liker spenning

- Det er ikke akkurat koseprat. Når en av gutta ringer inn, er det fordi han har et gjennomtenkt spørsmål om et problem. Som vi finner en løsning på. Det kan også være samtaler med kollegaer i andre regioner, om samarbeid om bruk av ressurser for eksempel. De fleste samtalene fører til aktiv handling.

- Jeg er ikke spesielt glad i rutinearbeid, jeg liker spenning. For øyeblikket konsentrerer vi oss om å holde hjula i gang, sier Ragnvald Trønnes.

Tenke kunde

- Hva synes du om den siste omorganiseringen?

- Det var den verste nedturen jeg har opplevd på 23 år da beskjeden kom: BaneProduksjon skulle likevel ikke utvikles til en sprek konkurranseorientert, statlig jernbaneentreprenør. Vi rakk å komme et godt stykke på vei, så jeg forstår at noen

Min arbeidsdag

Navn: Ragnvald Trønnes

Alder: 49 år

Arbeidssted: Stortorget/Infrastruktur region Øst Drift

Tittel: Fagsjef og prosjektleder

Begynte som: Banereparatøraspirant i 1981

Bor: Hamar

kunne bli redd for at vi skulle bli for dyktige. Vi hadde psyka oss opp og lagt mye kraft i prosessen. Nå må vi vri huene våre den stikk motsatte veien. Nå skal vi tenke kunde i stedet for konkurranse, svarer han uten det minste tegn til mismot eller krigsløst.

- Som Hamar-pendlere flest tilbringer jeg noen timer på toget hver dag. Nå lytter jeg med større interesse til hva vanlige betalende tenker om oss. Det er nyttig å se oss fra det ståstedet også. Jeg håper å få jobbe med noe som styrker jernbanen og får flere til å bruke tog, sier Ragnvald Trønnes. Og tar seg i at det siste utsagnet kanskje kunne virke litt for pompøst.

Optimist i tidsklemme

Alle i GSM-R-prosjektet jobber på sprenge for å klare tidsfristene 1. april og 1. oktober. Utbyggingssjef Harald Nikolaisen er nøktern optimist.

SVEIN ERIK BAKKEN

- Det er ingen tvil om at vi har en meget stram tidsplan. Det har vi hatt fra dag én - ikke minst fordi vi først fikk politisk klar-signal til å sette i gang byggingen i juli i 2003, etter at Statens jernbanetilsyn så tidlig som i februar 2002 satte tidsfristene for når den nye togradioen skulle være på plass, fortsetter Nikolaisen i Jernbane-verket.

Hovedårsaken

- *Er dette hovedårsaken til tidsklemma?*
- Ja, i forhold til de opprinnelige tids-fristene vi fikk av Tilsynet ble tidsklemma vesentlig trangere som følge av at vi ikke fikk sette i gang før nesten ett og et halvt år etter. Men pro-sjektet forholder seg selvsagt til disse rammebeting-elsene.

«Vi har en meget stram tidsplan» Den første del-strekningen Bodø - Rognan stod klar til prøvedrift 1. januar i år. Strekningen skal være godkjent av Statens jernbanetilsyn innen 1. april. Resten av Nordlandsbanen samt Rauma-banen og Rørosbanen skal være klare til prøvedrift 1. oktober i år.

Deretter er det meningen at GSM-R skal bygges ut langs resten av jernbane-nettet etter hvert som Stortinget bevilger penger til gjennomføringen.

Hardt tidspres

- *Hvor klemmer det mest?*

- I forhold til fristen om å ha den første

strekningen mellom Bodø og Rognan klar til ordinær drift, så er det nå det system-tekniske som er tidskritisk. GSM-R er et sikkerhetssystem for kommuni-

«Aldri så travelt at det går ut over sikkerheten»

kasjon på jern-banen, og kravene til testing, verifise-ring og dokumen-tasjon av systemet er dermed høye.
- Videre har vi installasjon og opplæring av alle i Jernbaneverket og hos trafikk-selskapene som skal bruke den nye digitale togradioen.

36 kuldegrader

- *Vinteren har vært tøff og hard med massevis av snø, mørke og kulde. Hva har det hatt å si for framdriften av anleggsarbeid?*

- Det er klart at vinteren er en veldig ugunstig tid å bygge på, ikke minst i høy-fjellet. Montørene har jobbet oppe i mas-tene i ned til 36 kuldegrader ved Polar-sirkelen på Saltfjellet. Det er ikke normale arbeidsforhold med stålbolter, muttere og fastnøkler, noe som har gjort jobben for våre folk både utfordrende, krevende, tøff og hard. Oppgaver og avklaringer fram til byggestart har også, som ventet, vært kompliserte og tidkrevende.

Har sendt søknad

- *Klarer dere å holde tidsfristene?*

- Vi jobber på sprenge for å klare fristen til full ordinær drift 1. april på strek-ningen Bodø - Rognan. Vi sendte søkna-den om godkjennelse av denne strekning-



en til Tilsynet 1. mars. De skal ha en måned til sin behandling.

- Det er resten av utbyggingen av Nordlandsbanen, Raumabanen og Røros-banen som - ikke minst på grunn av stør-relse og kompleksitet - blir vår neste store utfordring. Det gjelder både på anleggsi-



Krevende: Mørke og vinter med sprengkulde helt ned i 36 minus på Saltfjellet, har gjort jobben tøff, hard og krevende for GSM-R-folkene. (Foto: Netel)



Nøktern: - Vi har hatt en stram tidsplan fra dag én, sier utbyggingsjef Harald Nikolaisen.

(Foto: Stig Herjuaune).

gjennom resten av utbyggingen sammen med leverandørene og verifiserer om våre tids- og arbeidsplaner er forsvarlige eller ikke. På bakgrunn av erfaringene våre så langt ser hva vi eventuelt kan og må gjøre av nye grep.

«Jobbet i ned
til 36 kulde-

grader»

- Når kan dere endelig si at dette går eller dette går ikke?
- Det vurderer vi hele tiden. Om det viser seg at det er urealistisk eller uforsvarlig å holde fristen 1. oktober, så må vi tidligst mulig si i fra om at det ikke går. Det er veldig viktig for troverdigheten.

- I tillegg er det viktig å ha tilfredsstillende prosesser som ivaretar sikkerheten ved arbeid i og tett ved trafikkerte spor. Vi må aldri ha det så travelt at det går ut over sikkerheten.

- Hva med penger, er dere i rute der?

«Vi jobber

på spreng»

- Ja, vi har overtatt 11 av 700 installasjoner. Videre er alt på plass i 24 tunneler, og vi har hele det sentrale data- og driftssystemet oppe.

- Mye står igjen, men vi har ikke fått noen signaler om at de økonomiske rammene på 1, 7 milliarder kroner ikke skal holde, avslutter utbyggingsjef Harald Nikolaisen.

Omfang GSM-R

- Totalt 700 installasjoner
- 480 basestasjoner med transmisjon
- 220 rene transmisjonsstasjoner
- Dekning i 600 tunneler
- Kjernenett/MSC
- Driftssenter Marienborg, Trondheim
- 6 lokale basestasjonskontroller
- Grensenytt mot 7 togleder-sentraler
- Utrulling av nytt utstyr og opplæring av brukere

Milepæler GSM-R

- **Februar 02:**
Statens Jernbanetilsyn gir midlertidig dispensasjon fra krav om togradio på alle banestrekninger og tunneler
- **Juli og august 03:**
Samferdselsdepartementet gir tillatelse til å inngå kontrakt. Anleggskontrakt og systemkontrakt inngått
- **Januar 04:**
Bodø-Rognan ferdigstilt
- **April 04:**
Bodø-Rognan skal settes i drift og godkjennes fra Statens Jernbanetilsyn
- **Oktober 04:**
Nordlandsbanen, Raumabanen, Rørosbanen skal ferdigstilles

den, installasjoner, testing, verifisering og dokumentasjon av anlegget.

Mye større løft

- Er det aktuelt å be om å få forlenge fristen for prøvedrift fra 1. oktober?

- Nei, ikke i utgangspunktet. Vi går nå

svain.erik.bakken@jbn.no

Rallar i fjerde gener

Han er fjerde generasjon «jernbane-slusk». Mens oldefar bygget Valdresbanen, sørger byggeleder Terje Børresen for at Nordlandsbanen, Raumbanen og Rørosbanen får Europas mest moderne kommunikasjonsystem.

ØYSTEIN GRUE

«Je er lænding», slår Terje fast like godt først som sist. «Du veit; Når'n er flaska opp med jernbane gjennom fire generasjoner, sier'n itte nei når dom kjæm og spør,» smiler en lun og tvers igjennom trivelig byggeleder fra Dokka. I dag bosatt på Lørenskog, med samboer.

- Du kan ringe meg når som helst på døgnet. Bare når jeg kryper til sengs, slår jeg av telefonen. Alt for jernbanen!

Stødig

Terje Børresen er en av åtte byggeledere i et temmelig utradisjonelt anleggsprosjekt i Jernbaneverkets regi. 40-åringen kan skilte med 25 års erfaring innen maskin

og mekanikk, med teknisk fagskole innen bygg- og anleggsteknikk, lokførersertifikat (23) og ikke mindre enn 14 års ledererfaring fra Baneservice.

- Men du valgte å hoppe av.

Hvorfor forlot du Baneservice til fordel for en privat entreprenør?

- Det var flere gode grunner til det. Først og fremst gikk jeg til jobben som anleggssjef i Betonmast AS for å få mer variert erfaring, også erfaring fra det private arbeidsliv.

I løpet av 40 år har Terje utnyttet tiden godt med hensyn til å sanke variert erfaring og bygge kompetanse. Med sin jernbanetekniske bakgrunn har Terje

Møte med: Byggeleder Terje Børresen

Børresen ett bein forankret i jernbaneteknikk og det andre beinet stødig plantet innen bygg og anlegg.

Allerede fra han var godkjent som banereparatør etter opplæring på Valdresbanen, søkte han seg ut. I dag er det knapt noe sted i norsk jernbanegeografi hvor han ikke har vært – i embeds medfør.

Familiær med jernbanen

Byggelederen for GSM-R-prosjektet har hovedansvar for det anleggstekniske arbeidet i rundt regnet 600 tunneller fra Bodø til Stavanger og fra Charlottenberg til Bergen.

Jobben er både en forlengelse av, men også en kontrast til, barne- og ungdoms-åra på Dokka.

Terje vokste opp i en NSB-tjenestebolig på Dokka stasjon og ble familiær med alt som hadde med jernbane, togdrift, vedlikehold og sikkerhet å gjøre - lenge før han ante så mye om verden utenfor Valdresbanen.

Han forteller om oldefaren som deltok i anleggsarbeidet på Valdresbanen, om bestefaren som var baneformann og om faren som gjorde tjeneste som togekspeditør (txp) på Dokka og Valdresbanen, før banen ble nedlagt og txp-funksjonen flyttet til Gjøvik.

«Gjøvik

tekniske

høgskole ble

en milepæl

for meg»

Debut på Di3

Om sin egen debut på jernbanen trekker Terje frem første gang han under kyndig veiledning fikk kjøre et Di3-lok (Nohab) mellom Dokka og Eina.

- Det var stort for en fjortenåring å være herre over hestekrefter og lære å

bruke bremsene på både lokomotiv og vogner. Som passasjer biter en seg raskt merke i om lokføreren der fremme har håndlag med bremsene på materiellet – særlig under nedbremsing til full stans på en stasjon!

- Det er mange måter å bremse ned et tog på, men langt fra alle måter er like behagelig, fastslår byggelederen, som etter fullført kombinert grunnkurs med allmennfag og mekaniske fag på Dokka videregående skole tok opp arven og begynte som baneaspirant på Valdresbanen.

Tre år senere var han godkjent banereparatør. I løpet av de nærmeste årene ble Terje sendt på kurs for å få lov å kjøre og betjene arbeidsmaskiner på sporet.

Etter militærtjeneste i vaktroppen ved Forsvarskommando Sør-Norge i

«Fallhøyden

var ikke

mindre for

meg enn for

Steinar Killi»

Holmenkollen var han tilbake på Valdresbanen, men ble i løpet av kort tid forflyttet til Alnabru ved Oslo.

Sikker jobb

- Jeg forsto tidlig at Valdresbanen ikke hadde noen fremtid og at det å få meg en utdanning også kunne åpne for flere muligheter. På 80- og langt inn på 90-tallet ble jernbanen betraktet som en sikker arbeidsplass. Studieplass på Gjøvik Tekniske Fagskole, hvor jeg begynte på bygge- og anleggsteknikk, ble derfor en milepæl for meg.

I forhold til de karene han fikk både fagansvar og personalansvar for i Baneservice, var 33 år rimelig ungdommelig. Som ansvarlig for 40 mann gikk han løs på nye utfordringer med planlegging og gjennomføring av større tverrfaglige prosjekter, anbudsutregning, økonomisk oppfølging, ledelse, HMS, kvalitetssikring, kontakt med leverandører, underentreprenører og oppdragsgivere.

- Jobben min var først og fremst å sikre

asjon



Ring: - Du kan ringe meg når helst på døgnet ... Alt for jernbanen! sier Terje Børresen, byggeleder for Europas mest moderne kommunikasjonssystem. (Foto: Øystein Grue).

at mannskapet hadde nødvendig kompetanse for å utføre arbeidsoppgavene de ble satt til, samtidig som vi utviklet nye produksjonsmetoder.

På den andre siden

Børresen er byggherrens representant i GSM-R-prosjektet - med Siemens som totalt ansvarlig for gjennomføring og tekniske leveranser og med Netel AS som entreprenør og Baneservice som underentreprenør. Han sitter på den andre siden av bordet i forhold til sine tidligere kolleger.

- Jeg trives og opplever at erfaringene jeg har med meg absolutt kommer til sin rett, sier Terje til Jernbanemagasinet.

Testpilot

Da jernbanedirektøren foretok den første offisielle samtalen på det nye GSM-R-nettet fra Trondheim til et tog på sporet mellom Bodø og Rognan, var lokfører og byggeleder Terje Børresen den selvskrevne «testpilot» på en av Jernbaneverkets arbeidsmaskiner.

- Fallhøyden var ikke mindre for meg enn for Steinar Killi, ettersom jeg har vært ansvarlig for utførelsen av anlegget, innskyter Terje, som bidro til at den første oppringningen på nettet ble selve høydepunktet under samferdselskomiteens befarings på driftssenteret på Marienborg:

Steinar Killi overlot GSM-R telefonen

til komiteleder Petter Løvik, som ønsket byggelederen og prosjektet lykke til med innsatsen videre. Terje fant raskt tonen med Løvik og resten av komiteen over en høytalende telefon – med god radio- og TV-dekning.

- Vi vet jo fremdeles ikke hvordan politikerne har tenkt seg finansiering og gjennomføring av Fase II, sier GSM-R-byggelederen – med perspektiv ut over den utfordrende milepælen i oktober i år, da GSM-R skal være ferdig på Nordlandsbanen, Raumabanen og Rørosbanen.

Ønsker at flere synger ut

Små-nytt

Er alt bare fryd og gammen i Jernbaneverket? Det kan se slik ut. I de siste fire nummerne av *Kjøreveien* og *Jernbanemagasinet* har vi kun fått inn ett innlegg.

Vi har tidligere ønsket oss flere innlegg til «min mening» og gjør det nok en gang. Si din mening i *Jernbanemagasinet*. Kom med ris og ros om små og store ting.

Slippe til

Vi lover å slippe dere til. Kriteriene er de samme som for annet redaksjonelt stoff. Vi ser helst at alle står åpent fram med fullt navn, men også dem som ønsker å være anonyme på trykk, skal vi slippe til under de samme kriteriene som de som står åpent fram. Kravet er at alle oppgir navn, adresse, arbeidssted og telefon i brevet til redaksjonen.

Til dette nummeret av *Jernbanemagasinet* har vi fått et anonymt innlegg. Det ble refusert, ikke av innholdsmessige grunner, men fordi innsenderen ikke fortalte hvem han eller hun var. Det er flere grunner til at vi ber dem som ønsker å være anonyme på trykk, om å oppgi hvem de er.

Seriøst

Jernbanemagasinet er både et internt og et eksternt blad. Vi valgte å kalle bladet et magasin for å understreke det grundige og seriøse redaksjonelle stempel som vi ønsker å oppnå. Det krever at både vanlig redaksjonelt stoff, faste spalter, innlegg og debatt er deretter.

Vi ønsker derfor ikke at hvem som helst slipper til med anonyme meninger i *Jernbanemagasinet*. I første rekke er det



Si ifra: Si din mening i *Jernbanemagasinet*. Kom med ris og ros om små og store ting.

ansatte som skal ha denne muligheten til å ytre seg. Vi håper at dette er klargjørende, og at både de som vil stå åpent fram,

og de som av ulike grunner ønsker å opp- tre noe mer anonymt, sender oss innlegg til «min mening».

Problemer for Eurotunnel

Gjeldsbyrden tynger Eurotunnel-selskapet, og høye takster hemmer trafikkutviklingen. Den svært kostbare infrastrukturen mellom England og Frankrike er langt fra fullt utnyttet.

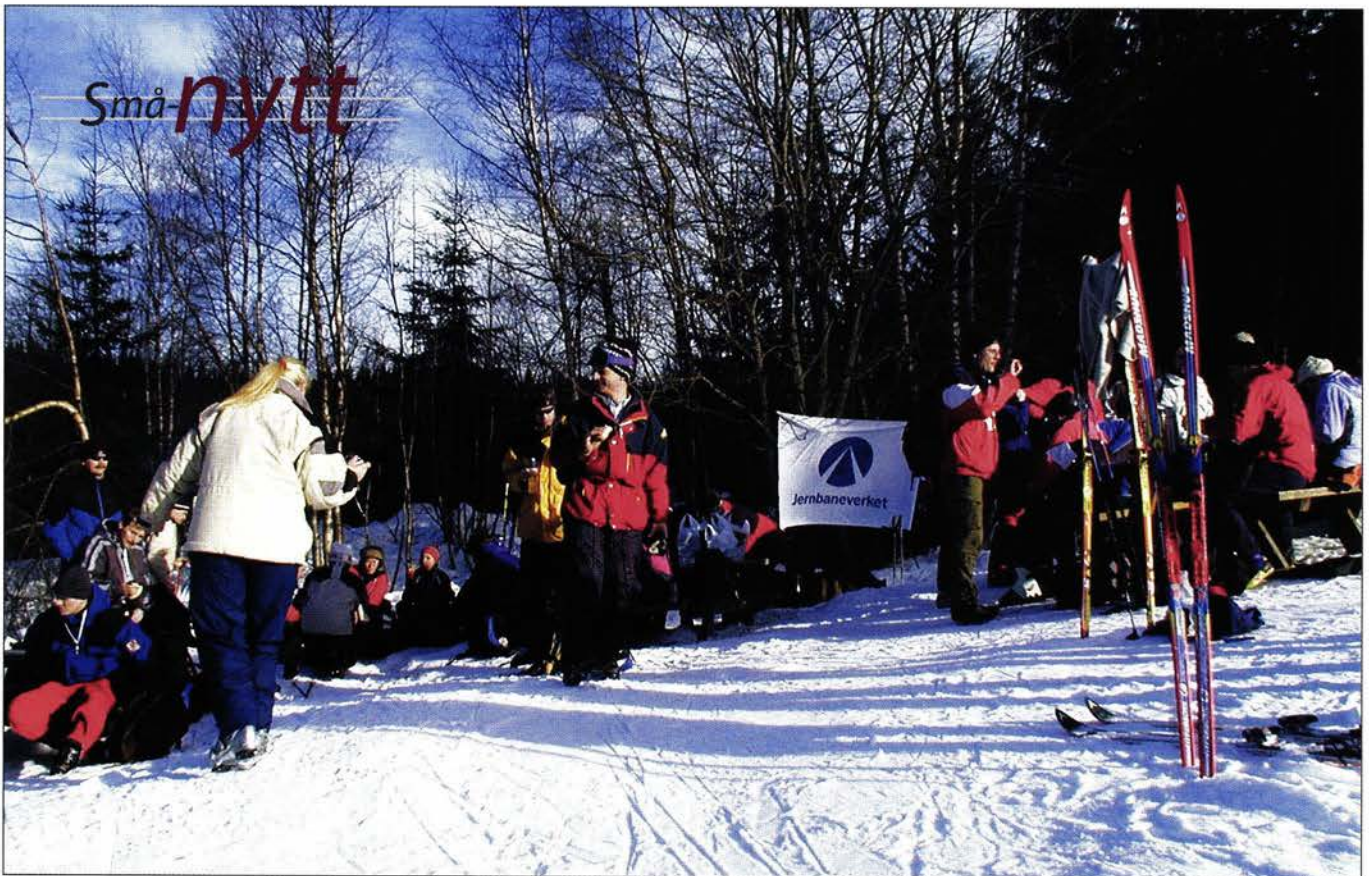
Slik selskapets økonomi ligger an, kan heller ikke selskapet på egen hånd sette ned prisene for å få mer trafikk. Nå

har selskapet henvendt seg til regjeringene i de to land og til sine industrielle partnere med bønn om hjelp.

Etter Eurotunnels egen analyse kommer man ikke utenom en gjeldssanering dersom en skal få en bæredyktig, finansiell struktur som også gjør det mulig å senke takstene. Takstreduksjoner skal

gjøre det mulig for operatørselskapet Eurostar å øke eksisterende trafikk og å utvide nettet til nye destinasjoner som f. eks Amsterdam.

Også fraktmarkedet vil etter Eurotunnels oppfatning kunne øke med lavere takster for kanalkryssingen.



Drømmedag: Nesten hundre ansatte i Jernbaneverket opplevde en drømmedag i Nordmarka. (Foto: Steinar Myrabo)

Flott skidag

Med masser av snø, noen få kuldegrader og blå himmel var utgangspunktet for en drømmedag i marka for nesten 100 ansatte i Jernbaneverket lagt.

Torsdag 19. februar arrangerte JBV BIL Oslo en felles skidag for alle JBV-ansatte i Oslo-området under mottoet Ett jernbaneverk. Håpet var å få mange ut på ski, til hyggelig sosialt samvær, samt nettverks- og teambygging.

Tryvann skisenter ble brukt som samlingsplass. En del valgte å stå på slalåmski/snowblades eller kjøre brett i det nyåpnede anlegget i Wyllerløypa. Mange benyttet også anledningen, med det gode skiføret og nypreparerte løyper, til å gå på ski til noen av de mange stuene i Nordmarka.

Etter de fysiske utskielene og en «uhøytidelig» alpinkonkurranse for dem som hadde lyst, så var det samling rundt bålet i Tårnbakken. Alle koste seg med grilling og sosialt samvær. Utdelingen av

flotte deltakerpremier satte en spiss på det hele.

Det ble også en perfekt avslutning av dagen med svømming/badstu/dusj på Lysebu. De som holdt ut lengst, avrundet det hele med en hyggelig middag på Frognersetra.

Jernbanemagasinet presiserer

I forrige nummer av Jernbanemagasinet ble det presentert et bilde av vedlikeholdsdirektør John Ole Grinde i forbindelse med en artikkel om vedlikehold og banekvalitet.

Jernbanemagasinet presiserer at John Ole Grinde befant seg på hovedplattformen i Drammen - utenfor anleggsområdet som er avbildet, og at verneutstyr således ikke er påkrevet.

IKEA fortsatt på sporet

Selv om IKEA-toget sporet av, fortsetter selskapet med å satse på jernbanetransport.

Nå har IKEA inngått en ettårskontrakt med den britiske togoperatøren EWS - den største i Storbritannia. Fra 2. februar går det containerlast på skinner fra havnene i Immingham, Felixstowe, Tilbury, Thamesport og Southampton til Thrapston, Peterborough og Doncaster.

I løpet av året vil flere enn 7000 containere med møbellast gå med EWS-vogner på britiske jernbanespor. EWS-sjefen, Keith Heller, uttrykker at han er meget glad for å få møbelgiganten som kunde, og han begrunner kontrakten med et fleksibelt, pålitelig og konkurransedyktig transportopplegg.

Politisk aksjon for Raumabanen

Små-nytt

En politisk oppnevnt aksjonsgruppe skal hjelpe Raumabanen opp av bølgedalen.

Raumabanen hadde en nedgang i antall passasjerer på hele 14 prosent eller om lag 9.000 reisende i 2003.

Det er formannskapet i Rauma kommune som oppnevnte aksjonsgruppen sist i januar i år.

Enklere billettsystem

- Jobben vil bestå i å få til et billettsystem der reisende fra for eksempel Ålesund til Oslo kan betale en rabattert billett for både buss og tog.

Også reisende fra andre steder i Møre og Romsdal skal slippe med én billett for buss, ferge og tog, sier lederen av aksjonsgruppen, Arne Steffen Lillehagen til Åndalsnes Avis.

Med andre ord er målet å få til et enklere billettsystem, der de reisende skal trekke fordeler av rabattene hele veien.

Arbeidet med å styrke Raumabanens passasjertrafikk vil bli startet umiddelbart. Aksjonsgruppen skal i tillegg til å jobbe opp mot trafikkselskapene også arbeide med å vinne fram overfor Møre



Aksjon: Raumabanen hadde en nedgang i trafikken på hele 14 prosent i fjor. En politisk oppnevnt aksjonsgruppe skal prøve å få flere til å reise med banen.

(Foto: Njål Svingheim)

og Romsdal fylkeskommune og Samferdselsepartementet.

Dagbuss

- 2002 var et godt år for Raumabanen. Slik sett var en nedgang ventet, men ikke så mye som dette, sier salgsleder Tove Sylte i NSB.

Fly og buss, og spesielt dagbussen Åndalsnes - Oslo, er etter Syltes mening de

fremste årsakene til at Raumabanen hadde en nedgang i trafikken i fjor.

Nå tar NSB utfordringen og kjører i gang med miniprisbilletter.

Det daglige direktetoget fra Åndalsnes til Hamar har ikke gitt så mange ekstra reisende fra Åndalsnes. Men fra Dombås og ned Gudbrandsdalen har det utløst en del ekstra reisende.

Arne Moholdt og Cesilie Laugerud best på ski

Arne Moholdt fra Rørosbanens bedriftsidrettslag og Cesilie Laugerud fra JIL Oslo S ble jernbanemestere på ski.

40 deltagere stilte til start i JM på ski som JIL Hamar arrangerte fra Budor Turisthytte lørdag 14. februar. Konkurransene foregikk i velpreparerte løyper, og værgudene bidro med rene «påskestemningen» på Hedmarksvidda denne helgen.

Også denne gangen stilte NSB klubben opp som heiagieng, saftutdelere og filmteam.

Selve konkurransen besto i 15 km for herrene og 5 km for damer.

Resultater:

HERRER: Kl. 20-34 år:

1. Per Erling Myhre, JIL Trondheim, 61.09 Jernbanemester kl B1-4.
2. Trond Cato Marthinsen, Stasjonskameratene, 64.07.

Kl. 40-44 år

1. Arne Moholdt, Rørosbanens BIL, 52.41, Jernbanemester kl B5-7.
2. Roy Kjernet, JBV BIL Oslo, 52.57.
3. Jan Ove Nesvold, Rørosbanens BIL, 62.25.
4. Roger Nilsen, JBV BIL Oslo, 63.09.
5. Tore Fagervold, JBV BIL Oslo, 72.15.

Kl. 45-49 år

1. Leif Erik Rekstad, JIL Trondheim, 55.32.

2. Even Løkken, JIL Trondheim, 56.40.
3. Hans Petter Bredeli, JIL Trondheim, 58.52.
4. Steinar Myrabø, JBV BIL Oslo, 74.18.

Kl. 50-54 år

1. Steinar Andersen, JIL Hamar, 64.45.
2. Svein Dahl, JBIL Grong, 65.30.

Kl. 55-59 år

1. Ragnar Jensen, JIL Hamar, 64.17.
- Jernbanemester Kl.B8-9. 2. Ole Johnny Bråten, Stasjonskameratene, 75.46.

Kl. 60-64 år

1. Olav Kjøll, Marienborg BIL, 72.41.

Kl. 65-69 år

1. Odd Halseth, JIL Steinkjer, 67.55



Rekordvekst på Arendalsbanen

Kraftig vekst: Trafikken på Arendalsbanen økte med hele 32 prosent på ett år.
(Foto: Njål Svingheim)

Sørlandsbanens sidelinje Nelaug - Arendal har hatt en kraftig vekst i trafikken. Fra januar i fjor til januar i år steg trafikken med hele 32 prosent.

Etter at trafikken med Arendalsbanen var fallende og togene på strekningen opplevde kraftig konkurranse med bil og buss, satte NSB i gang økt markedsføring og lavere priser på strekningen Arendal - Oslo.

Jernbanemester Kl.B10-12
2. Nils Kattem, Marienborg BIL,
73.27.

DAMER

Kl. 35-39 år

1. Cesilie Laugerud, JIL Oslo S, 25.27
2. Sigrun Nygård, JBV BIL Oslo, 26.34.

Beste 3-mannslag

1. JIL Trondheim v/Leif E. Rekstad, Even Løkken og Hans Petter Bredeli 171.04
2. JBV BIL Oslo v/Roy Kjernet, Roger Nilsen og Tore Fagervold, 188.21.

NJIF Pokal

Cesilie Laugerud JIL Oslo S
Arne Moholdt, Rørosbanens BIL

Dette har gitt gode resultater, økningen gjennom hele 2003 var på 25%, og dette har forsterket seg ytterligere etter nyttår, opplyser NSB.

Fra august 2004 vil NSB sette inn enda en avgang på Arendalsbanen. Fra da av blir det en tidlig morgenavgang med forbindelse til Oslo som skal være framme i Oslo ved 10-tiden.

I dag går det fire tog i hver retning på Arendalsbanen.

(Banenettet)

Små-nytt

Kundegaranti også hos DB

Nå kommer også DB AG etter med kundegaranti.

Fra 1. oktober innføres priskompensasjon ved forsinkelser i fjerntogtrafikken i Tyskland. Dersom et fjerntog ankommer en stasjon mer enn én time forsinket, får de reisende 20 prosent av billettprisen tilbake. Hvis forsinkelsen gjør det umulig å fortsette en reise som planlagt etter midnatt, har kunden krav på nattopphold eller drosje for inntil 80 EURO.

Pressekontakter i Jernbaneverket

Jernbanedirektørens sentrale staber

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

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

Info Utbygging

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

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

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

Info Øst

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

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

Info Vest

Informasjonsrådgiver
Eva Ulland
Tlf: 32 27 55 09/916 75 509
e-post: evu@jbv.no

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



Fyrbøter

Foto: Kari Espeland, Oslo

*Bildet er tatt på Jernbanemuseet på Hamar.
Det er brukt film, men bildet er scannet og lagret digitalt.
Fotografen har gått nær motivet og sørget for kun å få med det aller
nødvendigste samt en rolig bakgrunn. Legg merke til lakrisspannet(!)
med kull i forgrunnen.*

*Alle som vil, kan sende inn sitt forslag til «Mitt jernbanebilde».
Bildet sendes til Jernbanens fotoklubb Øst v/Øyvind Bardalen,
Amtmanns Bredes gate 14, 3045 Drammen
eller på epost: oyvind.bardalen@nsb.no*

WordFinder
SOFTWARE

Aktuellt Företaget Produkter/butik Företagslösningar Utbildning Support Kontakta oss



WordFinder Language Solution - for better understanding!



WordFinder Software är genom sortimentet WordFinder Language Solution skandinavien ledande leverantör av elektroniska språkprogram. Vår ambition är att i en allt mindre värld erbjuda människor program som underlättar kommunikationen på olika språk.

[Läs mer och beställ](#)

WordFinder Språkprogram för
hemavvändaren!

Läs mer om vårt sortiment

WordFinder
LANGUAGE SOLUTION

Senaste nytt

2004-02-18

SAOL på nätet fick fina betyg i PC Hemma!

På gång

2004-03-23

Utbildning i Stockholm

Forsiden på nettsiden til wordfinder.se

Doble fustasjeopphengsforkoblinger

finner du ikke i *WordFinder*, men ellers finnes du svært mange andre ord og begreper. Jernbaneverket har abonnement på ti ulike ordbøker som så langt er installert og lagt på skrivebordet på din PC, til alle brukerne i enheten «tidligere kjent som Hovedkontoret» – Jernbanedirektørens sentrale staber. Ønsker flere tilgang, ta kontakt med Brukerstøtte.

Informasjon om informasjon

Fra Biblioteket

! Tipsboks

Hopp mellom RailLexic og WordFinder. Du kan enkelt sjekke ut ord i begge basene ved å «koble» disse sammen – bruk ctrl+shift for å aktivere WordFinder når du er i RailLexic.

Denne funksjonen gjelder faktisk alle programmer som er Windowsbasert. Du kan hoppe mellom en tekst på en nettside, om du vil, og rett inn i WordFinder.

«I overført betydning»

Eller vil du «poengtere betydningen av noe»?

Finn fram i WordFinder:

Velg ordboken du vil søke i, (for eksempel høyreklikk på flaggene for å velge).

Skriv så frasen (ordene) i søkefeltet – klikk på symbolet med arket rett over søkefeltet «Søk etter ord i artikkeltekstene». Du kan søke videre inne i ordboksartiklene ved å klikke et av symbolene til høyre for dette, eks. «Søk i alle artikler».

Hvor mange ord?

788 000 ord og fraser får du tilgang på gjennom de ti ordbøkene vi har abonnement på via WordFinder.

Sammen med databasen RailLexic har du et godt grunnlag for både å forstå og skrive egne tekster.

Oversett ordet direkte i teksten

Du kan hoppe mellom Word og WordFinder når du skriver – marker et ord, aktivér WordFinder (ctrl+shift) og du får forslag om oversettelse direkte. Trykk enter for å hente ordet inn i Word-teksten.

Når du er i WordFinder, kan du skifte

over til motsatt ordbok, eks. fra Norsk-Engelsk til Engelsk-Norsk.

Ny litteratur – et lite utvalg

Fersk fisk på Nordlandsbanen: hindringer og muligheter, Transportutvikling AS og Salten regionråd, 2004.

Rapporten finnes elektronisk i PDF (hent fram rapporten via Bibliotekets katalog på BaneNettet).

Klare budskap! : vår plattform for god skilting

Jernbaneverket, 2004.

Marked og kommunikasjon – Design har utarbeidet en veileder for alle som skal jobbe med skilting og profilering av Jernbaneverket utad og innad i organisasjonen.

Miljø- og samfunnstjenlige tunneler: berginjeksjon i praksis, Vegdirektoratet, 2004.

Dette er et forsknings- og utviklingsprosjekt som har samlet store deler av tunnelbransjen i Norge til felles innsats for å heve kompetansen for å unngå utilsiktede grunnvannssenkning i forbindelse med tunnelbygging.



Steinar Killi & Einar Enger



JERNBANEN I NORGE

150 ÅR

Vi inviterer til

FESTFORESTILLING

TV-show i Oslo Spektrum lørdag 4/9 2004 kl. 19.00



Ole Edvard Antonsen



Dan Børge Akerø

Bli med på en jubileumsfeiring der Ole Edvard Antonsen, Dan Børge Akerø og en rekke kjente artister, tar oss med på en historisk og musikalsk reise! Som ansatt i "jernbanefamilien" har vi med dette gleden av å invitere deg med ledsager til vår store festforestilling i Oslo Spektrum.

Billettbestilling starter 22. mars kl. 10.00






Prinsippet om "først til mølla" gjelder. NB: 7. april åpnes billettbestillingen også for jernbanens pensjonister.

Oslo Spektrum tlf: 815 11 211 eller Ticnet tlf: 815 11 500. Du betaler kun billettavgiften; kr 25,- pr. billett.

Billetter hentes på Oslo Spektrum eller hos Narvesen.

Punktlighet

(% av tog i rute til endestasjon)

	Mål	Res. 2003	Januar
LANGDISTANSE:			
<i>Persontog:</i>			
	Dovrebanen	90	88
	Nordlandsbanen	90	83
	Bergensbanen	90	82
	Sørlandsbanen	90	83
<i>Godstog</i>			
	Dovrebanen	90	84
	Nordlandsbanen	90	79
	Bergensbanen	90	67
	Sørlandsbanen	90	81
MELLOMDISTANSE:			
	Østfoldbanen	90	89
	Vestfoldbanen	90	75
	Lillehammer	90	81
FLYTOG:			
	(ank. Gardermoen)	90	95
LOKALTOG:			
	Oslo-området (hele døgnet)	90	86
	Jærbanen	90	87
	Vossebanen	90	87
	Trønderbanen	90	91

Driftsulykker*

	2003	Januar	Akkumulert		2003	Januar	Akkumulert
Sammenstøt:				Alvorlig skadde:			
Tog - tog	1	0	0	Reisende	0	0	0
Tog - person	1	0	0	Ansatte	0	0	0
Tog - kjøretøy	16	0	0	3. person	1	0	0
Tog - objekt**	7	1	1	Dyrepåkjørsler:			
Avsporing:					1796	290	290
Persontog	1	0	0	*Driftsulykke på linje eller stasjon hvor skinnegående materiell har vært i bevegelse, og hvor person er drept eller alvorlig skadet, eller hvor det har oppstått store skader på skinnegående materiell, spor og andre installasjoner.			
Godstog	3	0	0				
Andre tog	0	0	0	**Ras, endebutt, kjøretøy som er kommet på linjen (ikke planovergang).			
Drepte:							
Reisende	1	0	0				
Ansatte	0	0	0				
3. person	4	0	0				

Opp med henda - hit med penga

Det hender noen ganger – når jeg har slikt å gjøre – at jeg lener meg rolig tilbake i kontorstolen og bare lar tankene flyte fritt en stakket stund. Nokså ofte ender jeg opp med å mimre over artige minner fra barndommen på sekstitallet. For det meste var vi overlatt til oss selv - og vår egen fantasi - og ikke sjelden fylte vi dyrebar kvalitets-tid med å leke cowboy og indianer.



Harry-sporet

Den leken var nemlig noe av det morsomste vi visste, og det var sikkert fordi vi ikke visste bedre. Den gangen var det nemlig heller sjelden at audiofysikere skvatt frem fra buskene for å rope varsko om en kaldblodig femåring skulle finne på å fyre av et skudd fra hofta med krutt-lappistol. Og om en audiofysiker eller andre voksne hadde brydd seg med leken, hadde vi sikkert vendt det døve øret til. For visst smalt det, men det var nå liksom litt av poenget med krutt-lapper, mente nå vi da.

Lunefullt

Vi var i det hele tatt svært begeistret for krutt-lappistoler på den tiden. Bortsett fra når det regnet, for da virket de nemlig ikke. Dette tok vi imidlertid tidlig lærdom av, og lekte noe annet i stedet. Senere i livet har vi erfart at også andre tekniske innretninger oppfører seg lunefullt og irrasjonelt i dårlig vær. Vi har for eksempel lært oss at kombinasjonen av

nedslitte spor og moderne tog er dårlig til venns med snø og kulde.

Utferdstrang

Mye tyder på at det er blitt verre med årene, men vi fortviler sjelden av den grunn. Vi har da egen bil, må vite, og den børster vi høstløvet av, straks meteorologene varsler antydning til nedbør i fast form. Slik var det ikke på sekstitallet. De færreste i nabolaget disponerte egen bil, og dermed var i grunnen ikke bilen noe reelt alternativ til tog og buss for folk med utferdstrang. Ikke nok med det; folk var stort sett fornøyde med tilbudet som NSB og busselskapene vartet opp med.

Framtida

Fortsatt den dag i dag forbinder de fleste noe positivt med tog og jernbane. Dette kom tydelig til uttrykk i en undersøkelse som meningsmålerne i AC Nielsen nylig gjennomførte. I undersøkelsen svarer tre av fire nordmenn et rungende JA på

spørsmålet om det har noe for seg å satse på jernbanen i framtida. Denne støtten må vi utnytte for alt det er verdt i våre møter med de folkevalgte. Kanskje vi rett og slett skulle troppe opp på Løvebakken, og rope «opp med henda – hit med penga!»? Det kan jo hende politikerne låner øre til oss, hvis de ikke sliter med for omfattende senskader etter lemfeldig omgang med krutt-lappistoler i barndommen da?

Harry K

Månedens lille frekke

To gravere hutret og frøs på en kirkegård i Trøndelag.

- Nei, sier den ene – no går vi inn i krematoriet og varme' oss.

Der inne var det godt og varmt, men etter en stund sier den andre:

- Einn om vi kaste på ein gubbe te?